

OSMANLI İSTANBUL'UNDA TİCARET

COŞKUN ÇAKIR*
YAKUP AKKUŞ**

GİRİŞ

İstanbul'un ticari tarihi hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti'yle başlamamıştır. Osmanlılar üzerinde kurulduğu topraklarda var olan ticari birikimi, başta Selçuklu ve Bizans olmak üzere, tevarüs etmişlerdir. Osmanlı döneminde ticaret, değişen ve dönüşen bir dizi kurum eşliğinde imparatorluğun çöküşüne kadar gelişimini sürdürmüştür. İstanbul, bu gelişme sürecinin tamamında ayırık ve özel bir konuma sahiptir. İstanbul'un bu özelliği, nüfus yoğunluğu yüksek ve diğer kentlerden daha fazla miktarda askerî-idari kadro barındıran tüketici bir başkent olmasının yanında, uluslararası ticaret yollarının kesişme noktasında bulunmasından kaynaklanır.

Bu yazıda öncelikle İstanbul ticaretinin gelişmesinde önemli rolleri olan; Osmanlı merkezî idaresinin benimsediği iktisadi prensipler ile vakıflar ve kapitülasyonlar gibi kurumlar irdelenecek, ardından bu kurumların içerisinde yeşeren bedesten, kapan gibi ticari faaliyetlerin yürütüldüğü mekânlar ile ticaretle ilgi nezaretler, tüccar birlikleri ve ticaret odaları gibi diğer organizasyonlar ele alınacaktır. İç ve dış ticaretin uğrak yerleri olan gümrükler ve uygulanan gümrük politikaları ticari organizasyonlar çerçevesinde incelenecektir. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış âlemle olan ekonomik-ticari ilişkilerinin arttığı ve girift bir hâl aldığı XIX. asırdaki mikro boyutlu kurumsal ve organizasyonel gelişmeler İstanbul özelinde açıklanmaya çalışılacaktır. Çalışmada son olarak, İstanbul ticaretinin Osmanlı ekonomisi ve ticareti içerisindeki makro boyutlu nitel ve nicel ağırlığı tartışılacaktır.

* İstanbul Şehir Üniversitesi

** Atatürk Üniversitesi

KURUMLAR VE İSTANBUL TİCARETİ

Osmanlı ticaretini şekillendiren ve ona yön veren kurumları¹ tartışmak, İstanbul'un ticari tarihini daha açık ve kapsamlı bir biçimde okumamızı sağlayacaktır. Osmanlı'nın ticari organizasyonunu ve sistemini belirleyen kurumlar arasında provizyonizm (iaşecilik), fiskalizm, gelenekçilik, ticaret kültürü ve dinî kurallar gibi informel kurumları; ticaret hukuku, uluslararası ticaret antlaşmaları, fiyat kontrolleri, gedikler ve vakıflar gibi formel kurumları sayabiliriz.

Osmanlı'nın İktisadi Prensipleri

Osmanlı ticaretinin hizmet ettiği iktisadi prensipler, öncelikli olarak halkın ihtiyacının karşılanması (provizyonizm), devletin işlerliğini ve etkinliğini sağlayacak olan geliri ençoklaştırma kaygısı (fiskalizm) ve son olarak kadimden beri uygulana gelen iktisadi politikaların ve rejimin devam ettirilmesidir (gelenekçilik).² İstanbul özelinde bu prensiplerin hepsi klasik dönemde kendini fazlasıyla hissettirmiştir. Zira İstanbul, beslenmesi gereken büyük bir kent, masraflarının karşılanması için yüklü miktarda gelire ihtiyacı olan bir idare merkezî ve siyasi-ekonomik

¹ Kurum kavramı, toplumların öteden beri uygulaya geldikleri resmî (formel) ve resmî olmayan (informel) davranış kalıpları, normlar ve/veya kurallar biçiminde tanımlanabilir. Kurumlar birçok kısıtlamalar getirmekle birlikte, belirsizliği azaltıp toplumların gelişimine ön ayak olabilir. Kurumlar organizasyonların (kuruluşların) ortaya çıkışında ve gelişiminde etkilidir. Organizasyonlar da zaman içerisinde kurumsal değişimin temel unsurlarından biri haline gelebilir. Kısaca, North'un ifadesiyle; kurumlar oyunun kuralları; organizasyonlar da oyuncular/aktörler olarak ifade edilebilir. Ayrıntı için bkz. Douglass C. North, *Kurumlar, Kurumsal Değişim ve Ekonomik Performans*, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 2010, s. 9-13 vd.

² Mehmet Genç, "On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik Prensiplerindeki Değişmeler", *Divan: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, 1999, c. 4, sy. 6, s. 1-8.



1- İstanbul mestçi esnafı (İntizâmî)



2- Derici esnafı (İntizâmî)



3- Sağırıcı esnafı (İntizâmî)



4- Sipahi pabucu diken esnaf kolu (İntizâmî)

sistemin devamlılığının-gücünün bir simgesiydi. Bu amaçlara uygun biçimde, Osmanlı'nın provizyonist ticaret geleneğinde malın iaşesi sağlanmadan ihraç edilmesi engellenirdi. Örneğin 1573'te yazılan bir emirde, İzmir'den İstanbul'a gelen balmumunun dışarıya gönderilmeyerek cari narh üzerinden mirî Mumhane'ye alınması, 1581'de derinin, ihtiyaçları olduğu için öncelikle ayakkabıcılara dağıtılması isteniyor, dışarıya satılması yasaklanıyordu.³ 1728'de İstanbul'a gelen buğdayın yasa dışı yollarla Akdeniz'e ihraç edildiği anlaşıldığında, bu duruma göz yumanların şiddetle cezalandırılacağı uyarısı yapılıyordu.⁴ Diğer taraftan, ticari ilişkileri sınırlayan ve kurallar koyan bu politikalar, Osmanlı geleneğinde ihracatın hep ikinci plana itildiği, sürekli biçimde ithalatın özendirildiği ya da genel anlamda ticaret kültürünün yerleşmediği anlamına gelmeyecektir. Bilakis Osmanlı idaresi öncelikle halkın refahı ve kamu maliyesinin işlerliği açısından iç ve dış ticarete önem vermiş, bu sektörlerin devamlılığını sağlamaya çalışmıştır. Konumu gereği, İstanbul'un ticareti de hem merkezî idare hem de yerli-yabancı tacirler için ayrı bir öneme sahiptir.

Osmanlı'da Müslüman tebaanın ticaretle meşgul olmadığı, tüm dönemlerde yabancıların veya gayrimüslim vatandaşların ticaret sektöründe aktif olduğu kanısı da doğru değildir. Örneğin, 1779-1781 yılları arasındaki deniz yoluyla yapılan iç ticaret kayıtlarına göre, İstanbul'a deniz taşımacılığı yapan tüccarın %71,7'si Müslümanlardan, %24,5'i Hristiyanlardan, %3,8'i ise Yahudilerden oluşuyordu. İstanbul'a taşımacılık yapan bu Müslüman tacirlerin %84,3'ü Türktü. Hristiyan tüccarın büyük bir kısmını da Rumlar oluşturuyordu. Ayrıca 1782 yılına ait bir listeye göre, Karadeniz'den

3 Ahmed Refik [Altınay], *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İstanbul 1935, s. 112-113, 119-121.

4 Ahmed Refik [Altınay], *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, İstanbul 1930, s. 102-103.



5- Meşin ve sahtıyan satan esnaf (İntizâmî)



6- Nalçacılar (İntizâmî)

İstanbul'a buğday getiren 56 tüccarın 55'i Türk ya da diğer Müslüman Osmanlı vatandaşlarıydı; 1'i ise Rumdu. Yine, 158 kişiden oluşan gemi kaptanlarının 136'sı Türk ya da diğer Müslümanlardan; 22'si ise Rumlardan oluşuyordu. XVIII. asırda İskenderiye, Kandiye ve Cezayir limanlarına mal taşıyan tüccarların çok büyük bir kısmı Türk ve diğer Müslüman tacirlerden oluşmaktaydı. Kısaca XVIII. asırda dış ticaret sektöründe yabancı tacirler etkinken, Osmanlı iç ticaretini yönlendirenler Müslüman Türklerdi.⁵

⁵ Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *IJMES*, 1992, c. 24, sy. 2, s. 195, s. 199-200.



7- II. Mahmud'un, İstanbul'da ikamet eden, İran, Hindistan ve Avrupa'da ticaret yapan Yogi Aleksi oğluna imtiyazları, taşıyacağı mallar, gümrük tarifeleri, terekelerin taksimi, muhakeme edilmesi ile ilgili verdiği 1838 tarihli berat (BOA, MF, nr. 648/1)

Fetih Sonrası İstanbul Ticaretinde Yeni Düzenlemeler, Ahitnameler/Kapitülasyonlar ve Ticaret Hukuku

Fetihten sonra bilinçli bir *nüfus politikasıyla* Galata bölgesinde yeni Türk mahalleleri kuruldu. Müslüman Türk nüfusu, kürkçü, bakırcı, abacı, ekmekçi gibi esnaf gruplarından ve Kasımpaşa'da kurulan tersanede çalışan denizcilerden oluşuyordu. Türkler ayrıca, Aksaray ve Beyazıt çevresiyle, Fatih Külliyesi ve Haliç yamaçlarına yerleştirildi. Ermeniler Samatya'ya, Rumlar ise Marmara sahiline ve Galata'ya yerleştirilmişti. Böylece Galata, XV. asrın sonlarına doğru, nüfus ve ekonomi bakımından büyük bir gelişme göstererek, zengin bir ticaret bölgesi konumuna yükseldi. Şehrin doğal limanı ve ticaretin merkezi olan Haliç ve yamaçları, fetihten sonra da bu özelliğini devam ettirdi.⁶ II. Mehmed döneminde Marmara kıyısındaki eski limanlar, depolar, iskeleler önemlerini yitirerek Haliç'e taşındı. Ticaretin canlandırılması için alınan diğer bir önlem, Haliç boyunca sıralanan Odun, Unkapanı, Yemiş ve Mısır iskeleleriyle, dükkânların ve limanların onarılmasıydı.⁷

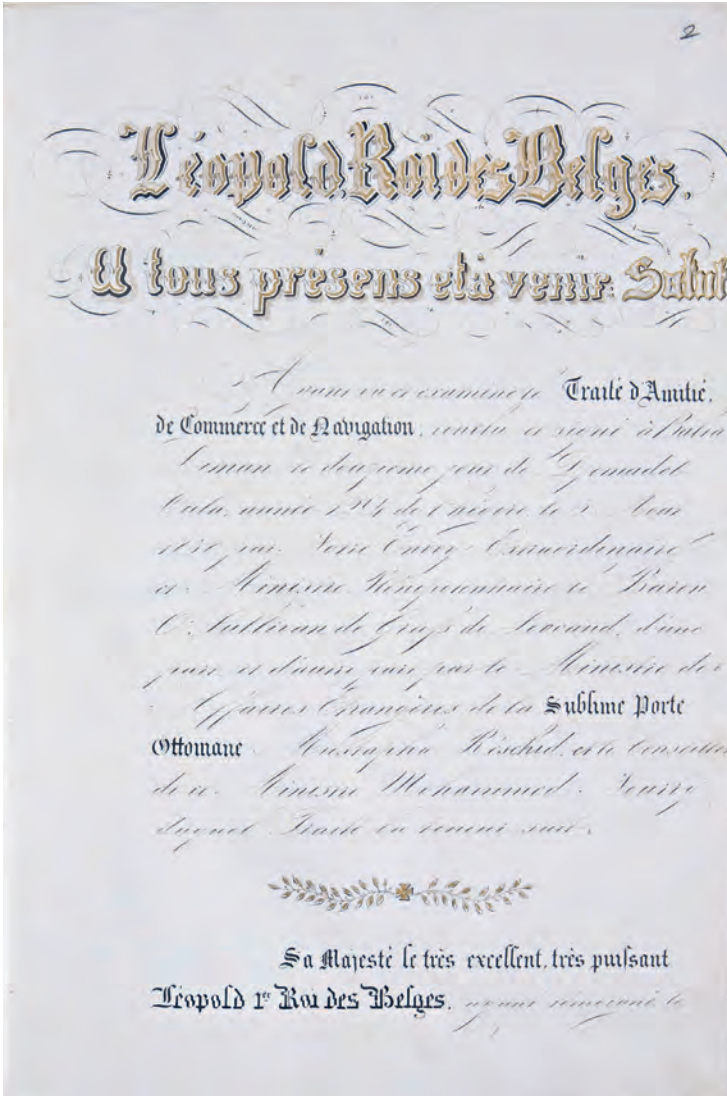
I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı dış ticaretini *ahitnameler* belirlemiştir. Osmanlı ilk olarak Cenovalılara (1352), ikinci olarak da Venediklilere Anadolu'da ticaret yapma hakkı tanımıştı. Bu ayrıcalıklar Avrupalı tüccarlara cazip geldiğinden, bunlar, özellikle İstanbul ve İzmir gibi limanlarda ticarethaneler kurmuşlar ve konsolosluklar açmışlardı. Bizans döneminde, İstanbul ticaretinin en önemli unsurlarından biri olan Latin kolonileri, fetihten sonra da denizaşırı ticareti yönlendiriyorlardı. II. Mehmed, Bizans döneminden beri Galata'nın sakinleri olan Cenovalılara mal ve can güvenliği ile ticaret serbestliği tanıdı. Yerleşikleri "zimmi" (gayrimüslim Osmanlı vatandaşı) statüsüne geçirirken, ticaret amaçlı gelenlere ayrıcalıklar sundu. Sonradan Galata sakinlerine, Floransalılar ve Endülüslü Araplar eklendi. 1463-1520 yılları arasında Galata'da kurulan Floransa ticaret firmaları ticari organizasyonun ve işlemlerin önemli bir kısmını oluşturuyordu. Örneğin, Galata'da yaşayan 70 kadar Floransalı tüccarın 1507 yılındaki yıllık ciroları 600.000 altına ulaşmıştı. XVI. asırda Floransalıların yerini artık Venedikli tacirler

⁶ Gülberk Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret Yapılarının Gelişimi", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 10, s. 1412.

⁷ Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, İstanbul 2012, s. 104.



8- II. Mahmud'un Avrupa, Acem ve Hindistan tüccarlarından Todori İstiyaniç'e verdiği 3 Mart 1834 tarihli imtiyaz beratı (BOA, MF, nr. 795)



9- Osmanlı Devleti ile Belçika arasında imzalanan 2 Ağustos 1838 tarihli ticaret ve dostluk antlaşması (BOA, MHD, nr. 55)

almıştı. Endülüslü Arapların yerleşmesi ise sürekli oldu. Endülüslüler, Galata'nın ticari hayatına ayrı bir canlılık katmışlardı.⁸

XVI. asrın ortalarına kadar Osmanlı Devleti'yle en geniş ticaret hacmine sahip ülke Venedik iken, bu asrın sonlarına doğru Osmanlılarla ticari ilişkilerde öne çıkan ve ticari imtiyazlar alan devlet Fransa olmuştur. Fransa'nın ardından İngiltere (1580) ve Hollanda da (1612) benzeri imtiyazlara kavuştu. XVIII. asırda Osmanlıların en fazla ticaret yaptığı ülke yine Fransa idi. İstanbul özelinde baktığımızda, 1776-1778 yıllarında İstanbul ticaretinin %44.1'ini Fransızlar gerçekleştiriyordu. Aynı yıllarda, İngilizlerin İstanbul ticaretindeki payı ise %24.4 idi.⁹ 1740 tarihli ticaret antlaşmasıyla birlikte "en çok müsaadeye

⁸ Halil İnalçık, "Galata", *DBİst.A*, III, 349-350.

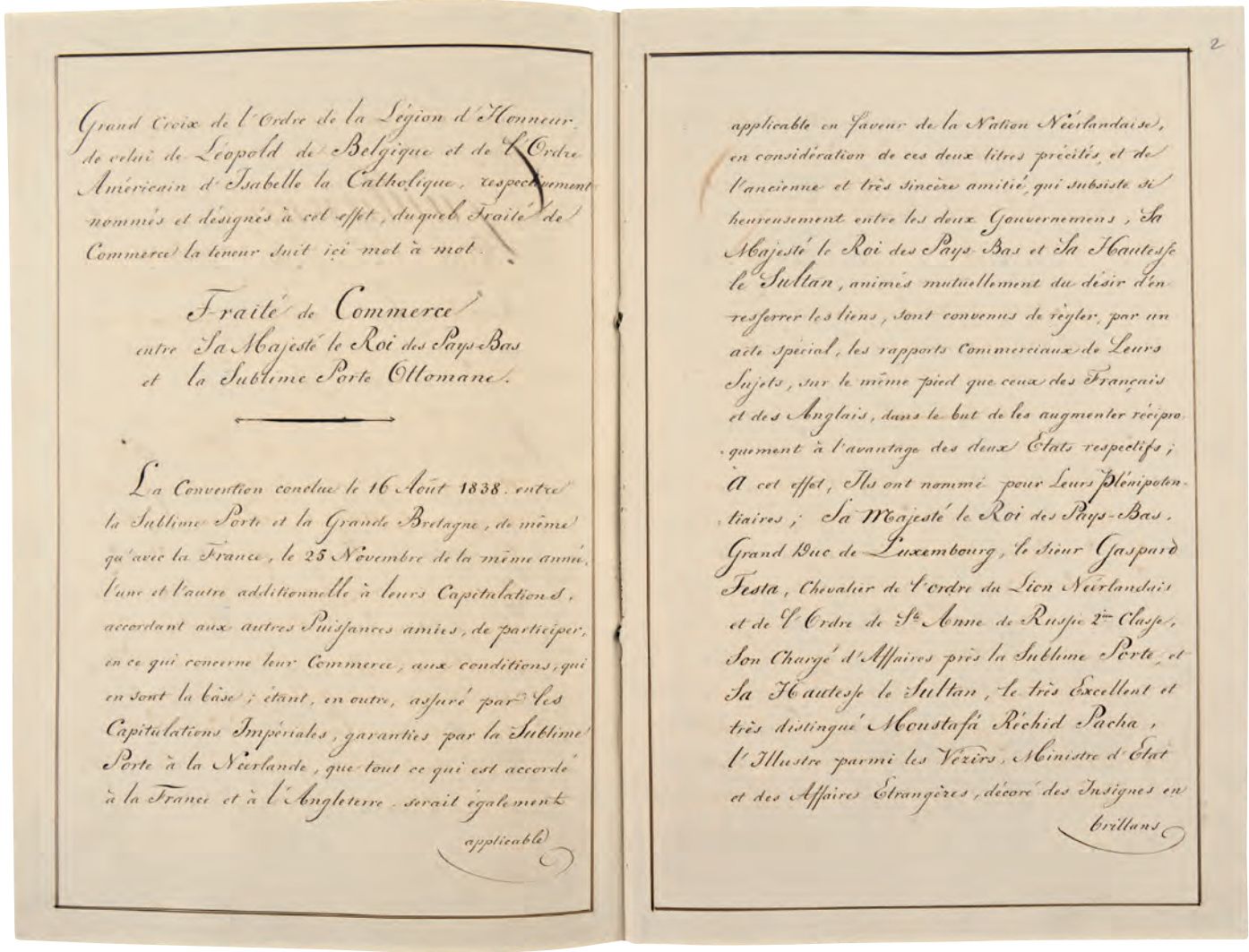
⁹ Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire", s. 192-193.



10a- Osmanlı Devleti ile Hollanda arasında imzalanan 1 Mayıs 1840 tarihli ticaret ve dostluk antlaşmasının mahfazası (BOA, MHD, nr. 67)

mazhar millet" statüsü ilk defa Fransızlara tanınmış oldu. Fransızlar bu antlaşma sayesinde yabancılara uygulanan en düşük gümrük oranına (%3) hak kazandılar. XVIII. asrın sonlarına doğru artık hem kara hem de deniz ticareti yapan Almanlar, Levant ticaretinde Fransızların yerini almışlardı. XIX. asra gelindiğinde İngiltere ve Avusturya Macaristan Osmanlı'nın en önemli ticaret ortakları arasında yer alıyordu. Bu dönemde İngiltere ile imzalanan serbest ticaret içerikli Balta Limanı Antlaşması'yla (1838) birlikte İngilizler, istedikleri yerde ticaret yapma hakkını elde ettiler. Balta Limanı Antlaşması sonucunda -aslında 1828'de afyon ve sonrasında zeytinyağı, sabun gibi mallar için kaldırılan- Yed-i Vahid sistemi de (devlet tekeli) ortadan kaldırılmış oldu.

Sonradan daha 1840'tan başlayarak 1858 yılına kadar, çeşitli devletlerle Balta Limanı Antlaşması'nı model alan serbest ticaret antlaşmaları yapıldı. İlki 1861 tarihinde Fransızlarla yapılan ve 1861-1868 yılları



10b- Osmanlı Devleti ile Hollanda arasında imzalanan 1 Mayıs 1840 tarihli ticaret ve dostluk antlaşması (BOA, MHD, nr. 67)

arasında çok sayıda devlete teşmil edilen, aynı çerçevede Osmanlı ekonomisini Avrupa devletlerinin pazarı hâline getiren yeni kapitülasyonlar verildi. Nihayet XX. asrın başlarında İngiltere, Fransa, Almanya ve Avusturya devletleri Osmanlı ithalatının %75'ini, ihracatının ise %60-70'ini temsil ediyordu.¹⁰

Dış ticarete deniz taşımacılığı da ağırlıklı olarak kapitülasyon verilen devletlerin gemileri tarafından yapılıyordu. 1823 yılında Avrupa ile yapılan ticarete Osmanlı gemilerinin kullanılması kararlaştırılmışsa da buharlı gemilerin devreye girmesiyle bu kararın uygulanması imkânsız hâle geldi. XVIII. asrın sonuna doğru, İngiliz ve Fransız savaşımdan dolayı Ege Denizi'ndeki taşımacılığın büyük bir kısmı artık Rum gemileri tarafından yapılıyordu. XIX. asır ortalarına

doğru gelindiğinde Avusturya, Rus ve Fransız şirketleri Marmara, İstanbul Boğazı ve İzmir Körfezi gibi yerlerde yolcu ve yük taşımacılığı yapıyorlardı. Bu dönemde, Şirket-i Hayriye ve ayrıca İdare-i Mahsusa kuruluşları deniz taşımacılığında önemli bir boşluğu dolduracaklardır.¹¹

Osmanlı Devleti'nin yabancı devletlerle yoğun biçimde ticari ilişkiler içerisine girmesi, doğal olarak ticari ihtilafları da beraberinde getirecekti. Osmanlı vatandaşları ile kapitülasyon tanınan devletlerin vatandaşları arasında çıkan ihtilaflar mahallî kadılar tarafından çözüldü. Dava konusunun 4.000 akçeyi geçmesi durumunda dava, merkeze (İstanbul) havale edilirdi. Bu koşulun uygulanması II. Mahmud döneminde meblağın 500 akçeye indirilmesine kadar aynen devam

10 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, çev. Ayşe Berktaş v.dğr. İstanbul 2004, c. 2, s. 952.

11 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1994, c. 1, s. 596-597.

etmiştir. II. Mahmud döneminde, artan ticari ilişkiler ve kadıların ticari hukuk alanındaki yetersizlikleri sebebiyle, ticari davalar kısmen esnaf loncalarında kısmen de İhtisap Nezareti'nde görülüyordu. Yukarıda bahsedilen serbest ticaret antlaşmaları ticari ilişkileri daha da yoğunlaştırınca 1840'ta *ticaret mahkemeleri* kuruldu. İlk olarak İstanbul'da *Ticaret Nezareti*'ne bağlı biçimde bir mahkeme kurulmuştu. Ticaret Meclisi denilen bu mahkemenin başında Ticaret nazırı bulunuyordu. Üyeler ise loncalar ve tüccar temsilcilerinden oluşmaktaydı. 1848'de Karma Ticaret Mahkemesi oluşturuldu. Böylece üyeler arasına yabancı uyruklu tüccarlar da katılmış oluyordu. 1856'dan sonra Osmanlı ve yabancı uyruklu tüccarlar arasındaki ihtilaflara konsolos mahkemeleri bakmaya başladı. 1850'de *Ticaret Kanunu*, 1861'de ise *Ticaret Yargılama Kanunu* çıkarıldı. Sonradan Ticaret Temyiz Mahkemesi de İstanbul'da kuruldu. Ayrıca 1867'de Ticaret Nezareti'ne bağlı biçimde, ticaretin geliştirilmesi için Hayriye tüccarı tarafından oluşturulan bir komisyon teşkil edilmişti.¹²

İstanbul Ticaretinde Vergi Düzenlemeleri

İstanbul ticareti üzerinden iç ve dış ticaretle ilgili birçok vergiler alınmaktaydı. Örneğin, *ihtisabiye* ya da *ihtisap rüsumu* adıyla iç ticaretten alınan vergiler, İstanbul'da, diğer kentlere oranla çok yüksek bir gelir sağlıyordu. Limana gelen ve kapanlara alınan yağ, bal, un, hububat, kahve, ipek vb. mallar üzerinden ihtisap yanında, *imaliye*, *ruhsatiye*, *resm-i munzam* gibi vergiler kapanlarda tahsil ediliyordu. Bu işlemler ilk zamanlarda hazine adına kethüdalar tarafından yerine getirilmekteyken sonraki dönemlerde hazine açıkları yüzünden iltizam yöntemiyle yapılmaya başlandı. İstanbul'da *kantar* ve *esnaf rüsumu*, XIX. asrın ikinci yarısından sonra artık belediyenin sorumluluk alanına bırakılmış vergilerdi. İstanbul ticaretinde alışveriş konusu sadece mallar ve eşyalar değildi. Esirlerin alınıp satıldığı hanlarda (Esir Hanı), esirler üzerinden devlete beşte bir anlamına gelen *pençik* vergisi ödeniyordu. Dolayısıyla merkezî idare, esirlerin çarşı, pazarda değil hanlarda satılması konusunda hassasiyet gösteriyordu.¹⁵

İstanbul'daki emlakın büyük bir kısmı 1867 yılına kadar vakıfların elindeydi. Bunlardan *emlak ve akar vergisi* tahsil etmek üzere 1855'te Galata ve Beyoğlu



11- Seyyid Muhammed oğlu Seyyid Ömer'in her türlü şer'i ve örfi vergiden muaf olduğuna dair 1512 tarihli berat (BOA, A.DVN, nr. 1/13)

bölgesinde (VI. Daire Bölgesi) emlak ve nüfus sayımları yapıldı. Bununla birlikte, emlak ve akar vergisinin tahsiline *Dersaadet Vergisi* adıyla 1874-1875 mali yılında başlanabilmişti. Bu uygulamada, vakıflara ait mülkler, emlak vergisinden muaf tutuldu. Dersaadet Vergisi'nin kapsamında; arsa, arazi, hane olarak kullanılanlar yanında gelir getiren mülkler ve ticarethaneler bulunuyordu.¹⁴ Tanzimat'tan sonra, ülkenin diğer vilayetlerinde hem emlak-akar vergisi hem de temettü

12 Coşkun Çakır, "19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnameleri", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 1990, s. 66-75.

13 Ahmed Refik [Altınay], *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000-1100)*, İstanbul 1931, s. 54-55.

14 Şevket Kâmil Akar, "İstanbul'da Emlak ve Akar Vergisi Uygulaması: "Dersaadet Vergisi"", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 14, s. 623-634.



12- II. Mahmud'un cülusu münasebetiyle Saltı veled-i Yasef ve İsrail veled-i Yasef'in evlatlarının muafnamelerinin yenilendiğine dair berat (BOA, MF, nr. 555/1)

vergisi tahsil edilirken, İstanbul'da temettü vergisi yerine "esnaf tezkiresi" alınmaktaydı. 1909 yılından itibaren esnaf tezkiresi lağvedildi ve 1910 yılından itibaren İstanbul'da da temettü vergisi uygulamasına başlandı. Ayrıca 1910 yılında yayınlanan *Müsakkafat Kanunu* gereğince, kurulacak olan komisyonlar tarafından müsakkafat (ev, han, dükkân vs.) yeniden tahrir edilecek ve bunların tahmin edilen brüt hasılatı üzerinden %12 oranında vergi alınacaktı. Üzerinde bina olmadığı hâlde ticaret ve sanat amaçlı kullanılan arsalar da %12'lik vergiye tâbiydi. Bununla birlikte, değirmen, fabrika ve imalathane olarak kullanılan taş binalar ile kalem odası, ticarethane, depo, mağaza, dükkân vesair amaçlı kullanılmayan ahşap binalar %9 oranında vergilendirilecekti.¹⁵

Osmanlı gümrük geleneğinde kara ya da deniz yoluyla iç ve dış gümrüklere gelen mallardan *masdariye* (ithalat vergisi), gümrükten çıkan mallardan *reftiye* (ihracat vergisi) ve gümrükten geçen mallardan *transit ya da geçiş vergisi (bac-ı ubur)* alınmaktaydı. XVII. asrın sonları ve XVIII. asırda İstanbul ticareti, devletin siyasi ve sosyal vaziyeti gibi karmakarışıktı. Gümrüklerde kaçakçılık yapıyor, gümrük memurlarının sayısındaki artışla birlikte dışarıdan mal getiren tüccara yapılan bürokratik eziyetler de artıyor ve eski usule dayanarak fazlaca masdariye alınıyordu. Ayrıca gümrük memurları *pişkeş* adıyla tacirlerin bazı mallarını alır ve gemi boşaldığında ise *tezkire akçesi* adıyla yirmişer kuruşluk yasal olmayan bedeller tahsil ederlerdi.¹⁶ XVIII. asırda büyük limanlarının hepsinde paşalar tarafından yabancı tüccardan illegal biçimde tahsil edilen diğer bir vergi *avania* idi.¹⁷ Bunun yanında, kaçakçılık da XVI. asrın başlarından beri Osmanlı idaresinin en önemli problemlerinden biriydi. İhraç yasakları, kaçakçılık faaliyetlerinin artmasına sebep oluyordu.

1617 yılının sonunda İstanbul, Galata, Üsküdar ve Haslar kadılarına gönderilen bir emre göre, İstanbul'a mal getiren gemilerden gümrüğü verilen emtianın masdariyeleri Sultanahmet Camii'ne vakfedilmişti.¹⁸ 1755 tarihli bir ahkâm kaydına göre de, Galata haslarına bağlı ihtisap mukataasına ait Galata ve bağlı iskelelerinde yük boşaltan güverteli gemilerden *resm-i dümen* ve *resm-i liman* alınmaktaydı. İstanbul ve Üsküdar iskelelerinde ise

15 Bkz. BOA, Y.EE.d 350, H. 1528 (1910-11).

16 Ahmed Refik, "On İkinci Asırda İstanbul'da Gümrük ve Ticaret", *Dârülfünûn Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 1340 (1924), s. 247-252.

17 İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 819.

18 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 51.



13- II. Mahmud'un, Kayserili Hızıroğlu Agop'a Avrupa tüccarlığı verilmesiyle ilgili 1824 tarihli beratı (BOA, MF, nr. 620)

Galata muhtesipleri tarafından sadece resm-i dümen alınmaktaydı. 1713'ten itibaren İstanbul, Galata, Eyüp ve Üsküdar iskelelerinin bahsi geçen gelirleri yine Sultanahmet Camii Vakfı'na bırakılmıştı.¹⁹

19 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ahkâm Defterleri: İstanbul Ticaret Tarihi*, İstanbul 1997, c. 1, s. 85-86.

Gümrük resimleri II. Mehmed döneminde genel anlamda %2 ila %5 arasında uygulanıyordu. XVI. asrın sonlarında %3 olarak belirlenmişti. 1764 tarihli bir kayda göre, İstanbul'a getirilen meyveler üzerinden %3 akçe gümrük vergisi ve %1 akçe zarar-ı kasabiye olmak üzere %4 akçe vergi alınıyordu. Müslüman olmayan tüccardan ise %4 akçe gümrük ve %1 akçe zarar-ı kasabiye olmak üzere toplam %5 akçe vergi alınmaktaydı.²⁰ Balta Limanı Antlaşması'yla birlikte ihracat resimlerinin oranı toplamda %12, ithalat resimleri toplamda %5, transit resmi ise %3 olarak belirlendi. 1861'de ihracat resimleri %8'e düşürüldü. Bu tarihten itibaren her yıl %1 oranında azaltılacak, sekizinci yılda (1869) %1 olarak alınacaktı. İhracat resimlerinin büyük oranda düşürülmüş olması Osmanlı iktisadi prensiplerinden provizyonizmin artık ciddi anlamda terk edildiğini göstermektedir. İthalat resmi ise %8'e çıkarılmıştı. Bu artıştan dolayı, en büyük ithalat limanı olan İstanbul'da ithalat üzerinden elde edilecek gelirin artmış olduğu tahmin edilebilir. Transit resmi ise 1861'de %2 olacak, 1868'in sonunda %1'e düşürülecekti. İttihat ve Terakki'nin korumacı politikaları eşliğinde, 1914'te gümrük resimleri %15'e yükseltilmişti.

Fiyat Kontrolleri: Narh

Fetihten sonra yapılan ilk işlerden biri, esnafın denetlenmesi ve narh uygulaması olmuştur. Fiyat artışlarının olumsuz etkilerini bertaraf etmek amacıyla devlet tarafından maliyetin üstünde belli bir kâr haddi dikkate alınarak belirlenmiş fiyatlar *narh* adıyla anılmaktadır. İstanbul'da tabii (kuraklıklar, aşırı yağışlar vs.), siyasi ve iktisadi sebeplerden dolayı önemli fiyat artışları yaşanabiliyordu. İktisadi açıdan, tağşiş (devalüasyon) uygulaması da fiyatlarda önemli artışlara sebep oluyordu. Nitekim Osmanlı merkez idaresi her tağşiş uygulaması ya da sikke yenilemesi durumunda narh fiyatları belirlemiştir.²¹

Narh uygulaması modern zamanlardakine benzer biçimde; *tavan fiyat* ve *taban fiyat politikaları* şeklinde yapılmaktaydı. Örneğin, tüketiciyi korumak amaçlandığında, tüketicieye satılabilecek en yüksek (tavan) fiyat belirleniyordu. Tüketicieye mal satarken bu fiyatın (tavanın) üstünde satış yapmak yasaklanıyordu. Ham madde satın alan esnaf da,

20 Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ticaret Tarihi*, s. 222.

21 Narh konusunda ayrıntı için bkz. Halil Sahillioğlu, "Osmanlılar'da Narh Müessesesi ve 1525 Yılı Sonunda İstanbul'da Fiyatlar", *BTTD*, 1967, sy. 1, s. 36-38; Mübahat S. Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", *TED*, 1978, sy. 9, s. 1-6.

Tablo 1- İstanbul'da bazı gıda maddelerinin narh fiyatları (1525-1834)

(Akçe/Kıyye)								
Yıllar	Un	Ekmek	Koyun Eti	Sığır Eti	Don Yağı	Zeytinyağı	Tuz	Mum
1525	0.9	0.8	2	1		4.5	1.3	16
1558		0.7				4.8		
1600	3.3	2.3	8	5		18.5		
1624	3	2.7	8	7	15	18	1	20
1657	5.3	3.1	11					
1693	6	4.7	14.3			25		
1722	5					26		
1776	12	8				57.5		
1792	19	11	43.3		81	67	10	95
1800	23	15	42.8	24	58			70
1834			265.5			345		

*Kaynaklar ve notlar için bkz. Tablo Ek 1.

müşteri (tüketici) konumunda olduğundan ham madde alımında tavan fiyat belirleniyordu. Satış yapan esnafı (üreticiyi) korumak amacıyla narh fiyatı belirlendiğinde ise, asgari (taban) fiyat belirleniyordu. Böylece alış yapanların, belirlenen bu asgari fiyatın (tabanın) altında esnafa teklif sunmaları önlenmiş oluyordu.

Merkezî idare narh uygulamasında fiyat birliğini de amaçlamaktaydı. 1593 yılının sonunda padişah fermanı ile Galata, Haslar ve Üsküdar kadılarına yazılan emirde, bu kazalarda narh fiyatının yüksek tutulması sebebiyle -aslında İstanbul'a gelecek olan- meyve gemilerinin bu iskelelere yanaştığı ve dolayısıyla İstanbul'da meyve darlığı çekildiği belirtiliyordu. Bu sebeple meyve gemilerinin Üsküdar, Galata, Tophane ve Eyüp iskelelerine yanaşmayıp İstanbul Muhtesip İskelesi'ne yanaşması ve bahsi geçen kazalardaki narhın da İstanbul narhına uygun biçimde ayarlanması emredilmişti.²²

Narh tespiti, İstanbul kadısının göreviydi. Kadının bu konudaki en önemli yardımcısı ve narh sonrası denetim yapan görevli, *muhtesip* idi. XIX. asrın ortalarından itibaren, diğer ekonomik kurumlarla birlikte narh uygulaması da çökmeye başladı. İstanbul'da, 1856'da et ve diğer bazı gıda maddeleri üzerinden narh kaldırıldı. 1870'lerden sonra da, ekmek dışında narh uygulanmadı.

Diğer taraftan, bu durum merkezî idarenin fiyat artışlarını kontrol etmediği anlamına gelmeyecektir.

²² Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 10-11.

Tablo 2- İstanbul'da ayakkabı narh fiyatları (1600-1804)

(Akçe)			
Ayakkabı Çeşitleri	Yıllar		
	1600	1624	1799-1804
Ula Kaba Rüzgâr Mest	30	30	210
Ula Kaba Rüzgâr Pabuç	55	60	225
Ula Orta Mest	25	27	195
Ulu Ayak Mest	30	35	210
Ulu Ayak Pabuç	55	65	300

*Kaynaklar: Mübahat S. Kütükoğlu, "1624 Sikke Tashihinin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri", *TD*, 1984, sy. 34, s. 129-130; Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", s. 31-32; Salih Aynural, "Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 1989, s. 157.

Örneğin, 1917 yılında zeytinyağının kıyyesi^{23*} serbest piyasada 140 kuruşa satılırken, merkezî idarenin müdahalesiyle, 88 kuruştan tevzi edilmişti/dağıtılmıştı.²⁴

Özet biçimde düzenlenmiş Tablo 1, ortalama 30 yıl arayla bazı gıda maddelerinin İstanbul için belirlenmiş narh fiyatlarını göstermektedir. Tablo 1'in 1524-1836 yılları arasındaki fiyatları gösteren ayrıntılı hâli, çalışmanın EKLER kısmında (Tablo 1) sunulmuştur.

Dönem sonuna doğru nüfusu artan İstanbul'da gıda maddelerinin fiyatlarındaki artışlar da doğaldır. Tabii ki narh fiyatlarındaki bu artışların tek sebebi nüfus artışı değildi. Örneğin İstanbul'da 1580'lerde

²³ 1 Kıyye (okka) = 1283 gr'dır.

²⁴ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara 1994, s. 40, 44, 50-51.

Tablo 3- İstanbul'da perakende cari fiyatlar (1914-1919)

Yıllar	Yıllık Ortalama (Kuruş/Kıyye)						
	Ekmek		Koyun Eti		Un	Zeytinyağı	Tuz
	Serbest	Tevziye Tâbi	Serbest	Tevziye Tâbi			
1914	1.25		7.0		1.75	8.0	1.5
1915	1.65		8.5		2.3	14.5	1.5
1916	9.5	1.6	16		12	25	2.0
1917	18	2.5	35	30	30	88	2.5
1918	34	2.5	125	50	45	160	4.5
1919	13		70		20	115	12

*Kaynak: Eldem, *Harp ve Mütareke Yılları*, s. 50-51.

(özellikle 1588) yaşanan kıtlıklar fiyatların artmasına sebep olmuştu. Ayrıca 1600'lü yıllardan önce et fiyatları oldukça düşük belirleniyor; bu sebeple, celep tayin edilmek bir ceza gibi görülüyordu. 1600'lü yıllardan sonra ise et fiyatları daha yüksek biçimde belirlenmeye başlandı (Tablo 1; Tablo Ek 1).

Fiyatları artan, doğal olarak sadece gıda maddeleri değildir. Tablo 2, İstanbul'da 1600'lerden itibaren ayakkabı narh fiyatlarındaki artışları göstermektedir.

Özellikle I. Dünya Savaşı döneminde İstanbul'da fiyatlar diğer vilayetlere göre yüksekti. Bu durumun temel sebepleri, nakliye zorlukları ve savaşın etkisiydi. Bunların yanında, işe işlerinin kötü idaresi de fiyatların artmasına sebep oluyordu. Mesela İzmir'de tevzi işleri daha iyi biçimde yapıldığı için bu dönemde gıda maddelerinin fiyatları İstanbul'dakinin yarısı kadardı. Tablo 3, işe sorunlarının doruğa ulaştığı savaş yıllarında İstanbul'daki gıda fiyatlarının ani yükselişlerini resmetmektedir.

Savaş ekonomisinin uygulandığı bu dönemde, ekmek ve koyun eti fiyatlarının devlet müdahalesi sayesinde kontrol altında tutulmasıyla (tevziye tâbi fiyatlar), bu iki ürünün fiyat artışları önemli oranda sınırlandırılmıştı (Tablo 3). Tablo 4'te yer alan *serbest ve kontrol altındaki piyasalarda gerçekleşen perakende fiyat endeksleri*, I. Dünya Savaşı döneminde İstanbul'daki fiyat artışlarının şiddetini toplulaştırılmış hâlde göstermektedir.

1914 yılı Temmuz ayı verisi 100 kabul edildiğinde serbest piyasaya ait endeksin 1919 yılı için 1.408'e ulaştığı görülmektedir. Yani perakende fiyatlar savaştan sonra savaş öncesine nazaran, 14 kat artmıştır (Tablo 4). Diğer bir hesaplama göre, İstanbul'un 1469'daki tüketici

Tablo 4- İstanbul'da serbest ve kontrol altındaki piyasalarda perakende fiyat endeksleri (1914-1919)

Yıllar	Yıllık Ortalama Değerler (Kuruş/Kıyye)	
	Serbest	Serbest ve Maktu
1914	100	100
1915	153	---
1916	320	308
1917	839	589
1918	1.789	1.392
1919	1.408	---

*Kaynak: Eldem, *Harp ve Mütareke Yılları*, s. 49.

fiyatları endeks değeri 1,0 kabul edildiğinde 1914'te endeks değeri 307,59'dur. 1918'e gelindiğinde ise endeks 5536,57 değerine ulaşmıştır.²⁵

Lonca Sistemi ve Gedikler

İstanbul'un tarım sektörü kendine yeterli üretim sunamasa da, sınai üretim ve satım alanını oluşturan loncalar (esnaf teşkilatları) kentin tekstil ve diğer imalat konularındaki işesini önemli oranda sağlıyordu. Üretimi yapan ve toptan ya da perakende biçimde satanlar küçük çaplı tüccar olarak adlandırabileceğimiz esnaf ve zanaatkârlardı. Diğer taraftan, esnaflık ve tüccarlık yapanlar sadece bunlar değildi. XVIII. asırda

²⁵ Şevket Pamuk, *İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 Yıllık Fiyatlar ve Ücretler (1469-1998)*, Ankara 2000, s. 18.



14- İstanbul şamdancı esnafı (İntizâmî)



15- Çömlekçi esnafı (İntizâmî)

yenîçeriler de bu alana yoğun biçimde katılmıştı. Örneğin, İstanbul'da 40.000 yeniçeri esnaf teşkilatıyla/organizasyonu ile bütünleşmiş durumdaydı. Dahası Tulumbacılar teşkilatının kadrosu yeniçerilerden oluşmaktaydı.²⁶ Aslında yeniçerilerin ticari sektöre girmesinin müsebbiplerinden biri de devletin kendisiydi. Zira XVII. asırda yeniçeriler, maaşlarını hazineye terk etmeleri koşuluyla esnaf loncalarında idari pozisyonlara

26 İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 828.

(kethüda, şeyh, yiğitbaşı, vb.) atanmış, bu uygulamaya devletin gelir ihtiyacının giderek arttığı XVIII. asırda da devam edilmişti. Oysa önceki dönemlerde askerlerin esnaflık işiyle uğraşmaları istenmiyordu. Örneğin, Divan-ı hümayunun 1584 yılındaki kararı gereğince, yeniçeriler ve askerî mesleğe girmiş olanların çarşılarda esnaflık yapmaları yasaklanmıştı. Çünkü bu dönemde yeniçeriler ve diğer askerî görevliler narhın altında mal alıyor, haksız rekabete sebep oluyor ve kadı ile muhtesibin uyarılarını dikkate almıyorlardı. Bununla birlikte devlet, zorba tavırlarına ve usulsüzlüklerine rağmen askerlerin esnaflık işleriyle meşgul olmalarını kabullenmiş gibidir. 1587'de alınan diğer bir kararda, çarşılarda esnaflık yapan sipahi ve yeniçerilerin *Esnaflık Yasası*'na uymalarının istenmesi²⁷ bu durumun bir göstergesidir. Sonraki tarihlerde de askerlerin ticari hayattaki rolleri pek değişmemiştir.²⁸

Askerler, II. Mahmud'un 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı lağvetmesine kadar, uzun bir süre lonca sisteminin ve *gedik* yapılanmasının etkin bir unsuru olmaya devam ettiler. Lonca sisteminin içerisinde ortaya çıkan *gedik kurumu*, belli bir kişiye verilmiş ustalık, sanat ve ticaret yapma hakkı, bir dükkân işletme ayrıcalığıydı. Gedik ifadesi zamanla, o işin yapıldığı yer, dükkân, araç gereç anlamında kullanılmış ve daha geniş anlamıyla devletin bir kısım esnafa tanıdığı tekele dayanan üretim sisteminin adı hâline gelmişti. Her bir ticaret ve sanat alanındaki gedik sayısı önceden belirlenmiş ve yeni gediklerin açılması sıkı kurallara ve devletin onayına bağlanmıştı. XVII. asırda gedik hakkı genellikle ihtiyaç üzerine, selatin vakıflarına, daha ucuza imalat teminatı veren kalfalara ve farklı teknik kullananlara veriliyordu.²⁹ Direkt olarak gedik kavramı kullanılmasa da klasik dönemde de esnafın birbirlerinin alanına girmesine izin verilmiyordu. Örneğin 1609 tarihli bir karara göre, sirkeci esnafından ayrı biçimde bakkal ve helvacıların sirke yapmaları men edilmişti. Zira *kadimden beri* sirke üretme hakkı sirkeci esnafına aitti.³⁰ Gedik sistemi özellikle İstanbul'un iâşe ihtiyacını karşılamak ve esnafı bağımsız girişimcilerin etkisinden

27 Ahmed Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı*, s. 130-131, 134-135.

28 1702 tarihli bir kayda göre, İstanbul'a taşradan gelen koyun ve sığır sürülerini karşılayan *levendler*, kanuna aykırı biçimde, Tersane-i Âmire civarında kurdukları kesimhanelerde cari narhın üzerinde bir fiyatla halka et satıyorlardı. Bkz. Ahmed Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 34.

29 Aynural, "Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat", s. 115-117.

30 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 44-45.



16- İskemleci esnafı (İntizâmî)

korumak amacıyla kullanılmıştır.³¹ Ancak merkezî kontrolün zayıfladığı XVIII. asırda, bir zanaatın icra edildiği yer dışında ayrı ayrı dükkânlar açılması ya da üretimin evde yürütülmesi olgusu İstanbul'da da yaygınlaşmıştı. Ruhsatnamesiz, gedik fermamı olmadan açılan dükkânlara, kurulan tezgâhlara veya seyyar esnaflığa, kaçak, gizli anlamlarında "Koltuk" deniliyordu. Merkezî idarenin bu tip ticarete karşı tavrı netti. 1594 tarihli bir kayıta, esnafın seyyar satıcılık yapmasının engellenmesi; ticaretlerini dükkânlarında yapmaları emrediliyordu.³² Loncaların tepkisiyle, devlet bu ayrık atölye ve dükkânların kurulmasına engel olmaya çalışıyordu. Loncaların zayıflamasına sebep olan diğer bir önemli gelişme ise, gediklerin tüccar borçlarına karşılık teminat olarak gösterilmeye başlanmasıydı. Borcun ödenememesi durumunda gedik bu işle ilgisi olmayanların eline geçebiliyordu.³³ Esnaf her zaman mağdur durumda değildi; tekel haklarını kullanan gedik esnafı, XVIII. asrın ikinci yarısından itibaren piyasa fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştu.

Merkezî idare 1790 yılından itibaren perakende sektörde gediklerin tekel haklarını sınırlamaya başladı. 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla gediklerin direnci iyice azalmıştı. Gedik sahiplerine esas darbe Balta Limanı Antlaşması'yla vurulmuş oldu. Bu

31 Fahri Yasin Şener, "18. yy'da İstanbul'da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2010, s. 81-85.

32 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı* s. 16-17.

33 Onur Yıldırım, "Osmanlı Esnafında Uyum ve Dönüşüm: 1650-1826", *Toplum ve Bilim*, 2000, sy. 83, s. 146-177.



17- Yorgancı esnafı (İntizâmî)

antlaşmadan sonra, dış ticaretin büyümesi ve Yed-i Vahid usulünün de kaldırılmasıyla birlikte, şehir ekonomisi üzerinde gediklerin hâkimiyeti kaybolmaya başladı. Bu dönemlerde serbest ticaret antlaşmaları gereğince yabancı tacirler perakende ticaret işine de girmiş olduklarından, bu tacirlerle onların şehirdeki temsilcileri olarak faaliyet gösteren dellal ve simsarlar ticari alanda daha aktif olarak yer almaya başladılar. Diğer yandan işleri bozulan ve birçok haklarını kaybeden gedik esnafı zaten işyerlerinin gedik hakkını büyük paralarla yeni ticaret erbabına devretmişler ve kamu bürokrasisinde çalışmaya başlamışlardı. Aynı zamanda, birçok gedik sahibi XIX. asırda Avrupa'yla ticari ilişkilerin artmasından nemalanmış; Avrupa mallarının pazarlanması için mekân talebi artınca, işyerlerini depo ve mağaza olarak kiraya verip büyük

kazançlar elde etmişti.³⁴ İstanbul'da lonca sisteminin ve gedik kurumunun çözülmesi XIX. asrın ikinci yarısından sonra hız kazandı. 1860 ve 1861'de yeni gedik verilmedi ve boşalan gedikler de tekrar satılmadı. 1910'da yalnız İstanbul için geçerli olmak üzere, *esnaf loncaları* kaldırılarak, *esnaf cemiyetleri* teşkil edildi. İki yıl sonra bu karar tüm ülke için yayımlanacaktı.

Vakıfların Ticari Hayattaki Rolü

İstanbul'da arasta ve bedestenlerdeki dükkân ve atölyeler gibi ticari mekânların tamamına yakını vakıf mülküydü. Buralarda faaliyet gösteren zanaatkâr ve tüccar, vakıfların kiracısı konumundaydılar. Başka bir ifadeyle İstanbul'daki ticari mekânlar, sundukları ticari fonksiyonlar yanında aynı zamanda vakıfların da gelir kaynaklarıydı. Vakıf dükkânları ve atölyeleri günlük, haftalık, aylık veya yıllık olarak kısa vadeli (icare-i vahide) biçimde esnaflar tarafından kiralanıyordu. Uzun süreli savaşların yaşandığı ve devletin mali imkânlarının yetersiz olduğu XVII. asırdan itibaren askerî sınıf ve yerel eşraf, mülklerini vakıf kapsamında *dükkân*, *hamam*, *depo*, *atölye*, *fırın* gibi ticarethanelere dönüştürmeye başladılar. Böylece esnaf ve tüccar tarafından kiralanan vakıf dükkânlarının sayısında önemli bir artış yaşandı. XVIII. asırda esnaf, vakıf dükkânlarının kirasını ödeme konusunda önemli sorunlar yaşıyordu. Bedestendeki dükkân ve atölyelerin kiralaları normalde cari piyasa fiyatlarıyla belirlenirken bu dönem, vakıf mütevellilerinin veya dükkânların icarı kendilerine bırakılan mültezimlerin sebep olduğu keyfî fiyat artışlarına sahne olmuştur. Ayrıca esnafın yükümlü olduğu vergilerin tahsilinde iltizam sisteminin yaygınlaşması, esnaf ve tüccarın mültezimler tarafından baskı altında tutulmasına sebep oluyordu.³⁵

Diğer yandan, XVIII. asırda yaygınlaşan yukarıda bahsettiğimiz gedik hakları, vakıfların mülk ve kira konusundaki hareket alanını kısıtlamıştır. Şöyle ki, vakıflar masrafları arttığı hâlde, üzerinde gedik hakkı olan akardan piyasa rayicinin çok altında kira alabiliyor, kirayı kendi inisiyatifleriyle artıramıyordu. Gedik hakkının tanındığı ticarethanelere, gerçek sahiplerinin vakıf veya kişi olmasına bakılmaksızın “mülk” denilirdi. Gedik belirli bir mal veya hizmet üretimi konusu için verildiğinden, dükkân başka bir iş için de kiraya verilemiyordu. Tanzimat'ın başlarından II. Meşrutiyet'in ilanına kadar şahıslara ve vakıflara ait binaların çoğunda gedik

34 Haydar Kazgan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme: Osmanlı Sanayii Monografi ve Yorumlar*, İstanbul 1991, s. 32.

35 Yıldırım, “Osmanlı Esnafında Uyum ve Dönüşüm”, s. 146-177.

esnafının kiracı olarak bulunması mahkemeleri de çok meşgul etmişti.

Vakıfların ticari hayattaki diğer bir rolü de kredi kurumunun bir parçası olmalarıdır. Mal vakıflardan farklı olarak faizle borç verme işi üzerine kurulan, bazen de mudarebe (sermaye ortaklığı) şirketi biçiminde çalışan, para vakıfları esnaf ve tüccar kesimi için önemli bir kredi kaynağıydı.

İSTANBUL TİCARETİNİN AKTÖRLERİ: ORGANİZASYONLAR

Ticari Mekânlar

Yukarıda sıraladığımız kurumsal değişimler eşliğinde ticaretin yaşadığı mekânlar, II. Mehmed dönemine ait iki bedesten etrafında yeni arastaların (çarşıların) oluşturulmasıyla *Kapalıçarşı'nın* kapladığı alanda gelişimini sürdürdü. İkinci derecedeki ticaret merkezleri olan Tahtakale, hanlar bölgesi ve Haliç kıyısında da çarşılar oluşmuş, buralarda Bizanslılar dönemine ait olan çarşıların çoğu varlıklarını devam ettirmiştir. Kısaca Osmanlı dönemi İstanbul'u, kuruluşundan beri aynı ticari alanı geliştirerek kullanmış, XV. asırda şehrin Sirkeci-Eminönü-Beyazıt bölgesinde ve Fatih-Karagümrük arasındaki alanda başlayan yeni ticaret merkezleri, XVI. asırda bütünleşmiştir. Bu asır içerisinde merkeze eklenmiş Edirnekapı ve Topkapı semtlerinden şehre giren ticari yollar da gelişme hızını artırmıştır. XVII. asırda ise şehrin ticaret bölgesi, Unkapanı-Sirkeci arasında gelişmiştir. Anadolu'nun İstanbul'a ulaştığı nokta olan Üsküdar da önemli bir depolama ve ticaret bölgesidir.

Bedestenler

İstanbul'da ticaret yapıları arasında en önemli grubu *bedestenler* oluşturmaktadır. Bez satanların yeri veya bez satılan yer anlamında kullanılan bedesten, bezistan veya bezzazistan kelimelerinden gelmektedir. Bedestenlerin dört önemli fonksiyonu vardır. Bunlar, malların fiyatlarını belirlemek, vergilendirmek, değerli eşyaları ve evrakları saklamak-satışa sunmak ve son olarak yerleşik tacirlerin ticari faaliyetlerini yürütmek ve sınır ötesi ticaret için kervanların hazırlandığı yer olmaktadır.³⁶ Bedestenler, üzerleri kubbelerle örtülü, dört tarafı demir kapılı, taştan ve muhafazalı yapılarıdır. İstanbul'da II. Mehmed tarafından ilk olarak inşa edilen ve çarşının ana çekirdeğini oluşturan yapı; İç Bedesten,

36 Şener, “18. yy'da İstanbul'da Ticaret”, s. 57.



18- Kapalıçarşı (Pardoe)



19- Kapalıçarşı

Büyük Bedesten veya Cevahir Bedesteni olarak da anılan Eski Bedesten'dir. Ticaret yapıları arasında ikinci grubu oluşturan ve İstanbul'un asıl çarşısı olan *Kapalıçarşı*, Eski Bedesten ve Sandal Bedesteni'nin çevresinde gelişmiştir. Diğer bir ifadeyle, Ayasofya Vakfı'na gelir sağlamak amacıyla yapılan bu iki bedesten, Kapalıçarşı'nın temelini oluşturmuşlardır. İnşalarından itibaren bedestenlerin çevresinde -bir bölümünü II. Mehmed'in vakfettiği- dükkânlar ve hanlar kurulmaya başlamış, bu gelişim civardaki sokaklara ve caddelere yayılarak devam etmiştir. İlk yapıldığında Yeni Bedesten olarak adlandırılan yapı, Sandal Bedesteni yapıldıktan sonra Eski Bedesten ismini almış, Sandal Bedesteni ise Yeni Bedesten olarak anılmıştır. İlk bedesten, son zamanlara kadar mücevhercilik, billurculuk, silahçılık ve bir miktar kumaşçılık mesleklerine ayrılmıştı, ikinci bedesten ise, iplik ve kumaş ticaretinin merkeziydi. Diğer bölümlere



20- Kapalıçarşı kaymakçıları (Pardoe)

yüzerce meslek ve sanat kolu yerleşmiş durumdaydı. Sandal Bedesteni, ismini pamuk ve ipekten dokunan *sandal* kumaşından almıştı. Bu bedesten, 1912'den itibaren esnaf düzeninin kaldırılması ile çöktü ve 1914'te belediyece satın alınıp müzayede yerine dönüştürüldü.³⁷

Hanlar

Ticari mekânlar içerisinde önemli bir yer tutan *hanlar*, şehir hanları ve şehir dışında inşa edilen kervansaraylar (menzil hanlar) biçiminde ele alınabilir. Genellikle bir külliyeeye ait olan kervansaraylar konaklama istasyonuyken, bir yolculuğun sonunda varılan şehirdeki hanlar ise depo olarak kullanılan ve aynı zamanda, malların satıldığı veya değiş tokuş edildiği, tacirlerin kısa süreli konakladığı ve hatta esnaf ve zanaatkârın düzenli olarak imalat ve ticaret yaptıkları yerlerdi. Hanlarda zemin kat depolara, üst kat ticarethane veya yolcuların konaklayacağı odalara ayrılırdı. Şehir hanlarının çoğu iki katlıydı, fakat XVIII. asırdan itibaren, özellikle İstanbul'da yer sıkışıklığı nedeniyle üç katlı hanlar

³⁷ Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret", s. 1413-1415.



21- Kapalıçarşı'da silah satan esnaf (Pardoe)

da yapılmıştır. III. Mustafa zamanında yaptırılan Büyük Yeni Han ve Küçük Yeni Han bu türün ilk uygulamalarıydı. Kervansaraylardan esinlenerek yapılmış olan şehir hanları, bunlardan farklı olarak kale görünümünde değildi. Özellikle İstanbul'da olanlar dışarıdan eve benzese de, avludan bakıldığında kervansaraylarla aralarında pek fark yoktu. Ayrıca, kervansaraylar tek kapılıken, şehir hanlarının çoğunun birden fazla kapısı vardı. Osmanlılarda şehir hanları kervansaraylar gibi ücretsiz hizmet sağlamak için değil; ait oldukları vakfa gelir getirmeleri amacıyla yapıldıklarından ücretliydi. Ancak ücretli de olsa şehir hanlarının hepsi konaklama hizmeti vermiyordu; konaklama hizmeti vermeyen hanlara ticaret hanları deniyordu. Dolayısıyla şehir hanlarını da *üretim hanları* ve *ticaret hanları* olarak iki grupta inceleyebiliriz. İstanbul'un konaklama hizmeti sunan hanları, XIX. asrın ortalarına değin, aynı zamanda birer emtia ve ticaret hanı işlevini de yürüttüklerinden, bazıları bu tarihlerden önce konaklama özelliklerini kaybederek ticaret hanı vasfını almıştı. Bu hanlar, genelde barındırdıkları esnaf topluluğunun adını taşırlardı. Genellikle ahır

olmayan ticaret hanlarında, zemin katta depo ve/veya dükkânlar, üst katlarda imalathane ve ticarethaneler/bürolar bulunuyordu.⁵⁸

XVII ve XVIII. asırlarda gelişimini tamamlayan İstanbul hanları, XIX. asırda fazlaca inşa edilmemiş, yapılanlar da XVIII. asır hanlarının özelliklerini sürdürmüşlerdir. Sabuncu Hanı ve Yıldız Hanı bu dönemin önemli yapılarıdır. XX. asrın başlarında, geleneksel han mimarisi terk edilmiş; çok katlı, büyük vakıf hanları oluşturulmuştur. Bu dönemde gelir sağlamak amacıyla yedi tane vakıf hanı inşa edilmiştir. Bu türün en önemlilerinden biri, bugün otel hizmeti veren, Mimar Kemaleddin tarafından yapılmış, Sirkeci'deki IV. Vakıf Hanı'ydı. Bodrumla birlikte yedi kat şeklinde düzenlenmiş olan yapıda, dükkânlar ve bürolar bulunuyordu.⁵⁹

Arastalar

İstanbul'daki ticaret yapıları arasında üçüncü grubu oluşturan *arastalar*, bir sokak üzerinde bulunan karşılıklı dükkân sıralarından meydana gelen ve bağlı buldukları külliyele gelir sağlamak amacıyla inşa edilen yapılarıdır. Karşılıklı dükkânların üzerleri önceleri asmalar ve ahşap çatılarla örtülürken, sonraları ise tonozlarla örtülmüş, dükkânların arasında kalan sokağa da arasta sokağı denmiştir. Arastaların en önemlileri İstanbul'da Fatih, Yeni Cami, Sultanahmet ve Damat İbrahim Paşa külliyelerinde bulunmaktadır. Arastalar arasında Fatih Külliyesi'ne gelir sağlamak amacıyla Şehzadebaşı'nda yapılan ve Saraçhane Çarşısı adıyla anılan yapı en eski olanıdır. Günümüzde bu yapıdan hiçbir iz kalmamıştır. Sultanahmet Külliyesi'ne gelir sağlamak için yapılan ve Sipahi Çarşı adıyla anılan üstü açık arasta ise, 1912'de Sultanahmet ve Ayasofya civarını büyük ölçüde tahrip eden yangından sonra terkedilmiş, 1980'li yıllarda Vakıflar İdaresi'nce restore edilerek yeniden kullanıma açılmıştır.

Kapanlar

İstanbul'a gelen yiyecek ve ihtiyaç maddelerinin, ekspertiz, ölçüm, fiyatlandırma ve dağıtım işlemlerinin yapıldığı *kapanlar* ise, ayrı birer iş ve ticaret merkezî konumundaydı. Un, zeytinyağı ve bal için kapan; buğday, odun, kumaş, arpa, saman ve tuz için ambar; deri, sebze ve meyve içinse hane ifadeleri kullanılır, bu organizasyonlar zorunlu ihtiyaç maddeleri ve öncelikle de gıda maddeleri için oluşturulurlardı. Kapanların

58 Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, s. 127; Nursel Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar ve Pasajlar*, İstanbul 2010, s. 48-50.

59 Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret", s. 1417-1419.



22- IV. Vakıf Hanı

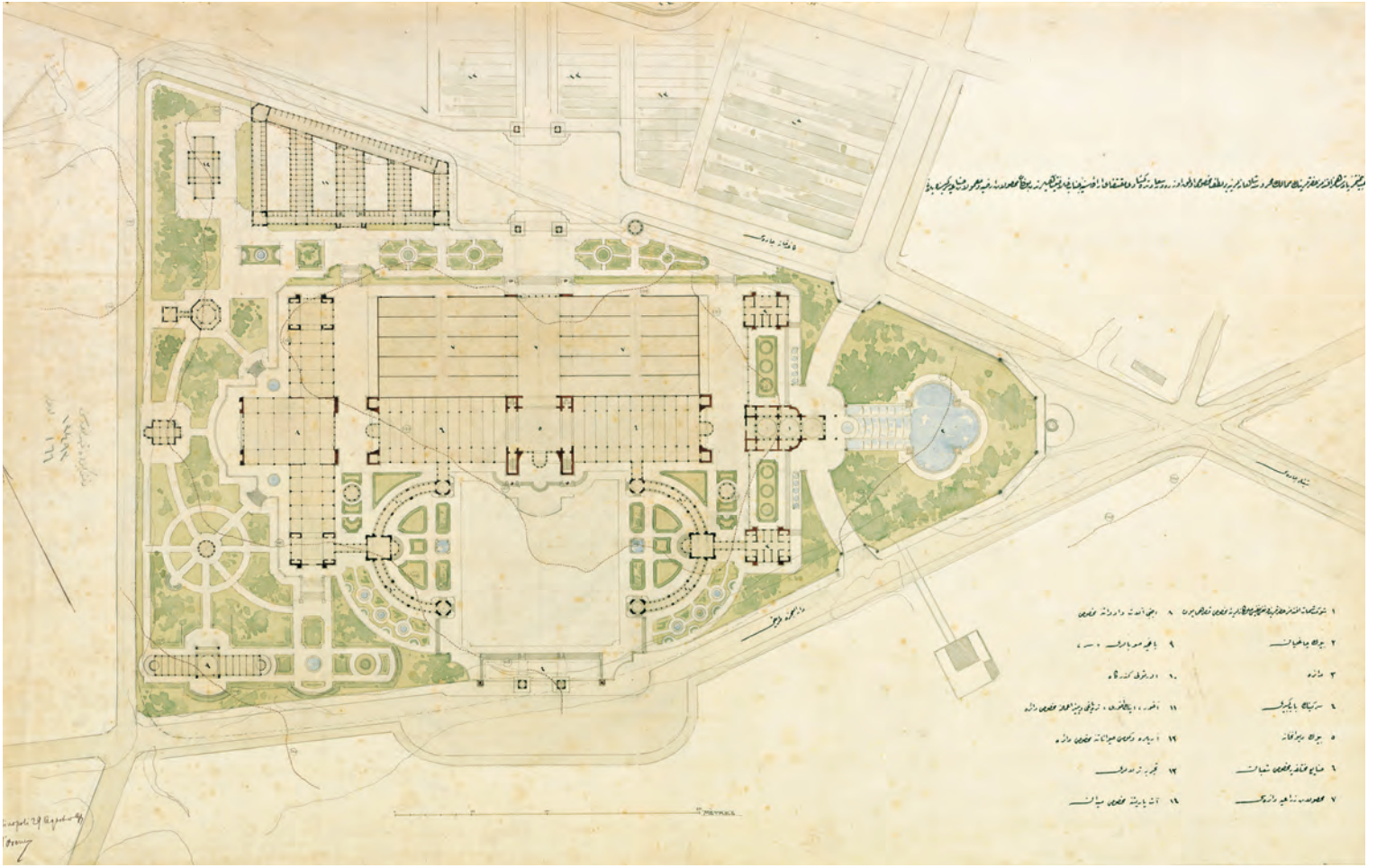
büyük bir kısmı Unkapanı ile Bahçekapı arasında Haliç kıyısında konuşlanmıştı. Yağ kapanı ise Galata'da bulunmaktaydı. Bunların en büyükleri Yağ Kapanı, Bal Kapanı, Dakik Kapanı (Un Kapanı) ve İpek Kapanı'ydı. Kente kara ve deniz yoluyla getirilen yiyecek maddeleri öncelikle kapanlara boşaltılıyor, burada gerekli kontrol, değerlendirme, narh işlemleri yapıldıktan sonra toptan satışları gerçekleştiriliyordu.

Fetihten hemen sonraki yıllarda, II. Mehmed tarafından Un Kapanı'nda, kapan işlemlerini düzene sokmak ve kentin iâşesini etkin biçimde sağlamak üzere esnafın yönetim merkezi olarak "Ehl-i Hiref Divanhanesi" oluşturuldu. Yemiş İskelesi'nde ise özellikle meyve işlerinin görüldüğü "çardak" adıyla bir başka ticari mekân bulunuyordu. Bu iki yerde, muhtesip ve kapan naibi yanında, esnaf temsilcileri olan kethüdalar ve yiğitbaşılar otururlardı. Bunların görevleri kapan ve çardaklara gelen her türlü yiyecek maddeleri ile emtianın kalitesini denetlemek, her birinin şer'i ölçü birimlerine göre tartımlarının ve

ölçümlerinin doğru yapılıp yapılmadığını kontrol etmek, fiyatlandırılmalarını sağlamak, ayrıca kentin nüfus yoğunluğu farklı semtlerine dengeli biçimde toptan dağıtılmasına gözcülük etmekte. Cinsi ne olursa olsun emtia, o malın dağıtımının yapıldığı kapana getirilir ve burada perakendeci tüccara satışı yapılırdı. Perakende satışa konu olan mallar bakkallara pazarbaşı, diğer esnafa ise kethüda, yiğitbaşı ve ustabaşılar tarafından dağıtılırdı. Stratejik önemi bulunan mallar bizzat satın alınmazdı. Bir görevlinin nezaretinde her esnaf ihtiyacı kadar alabilirdi.

Sergiler

İstanbul ticaretini yaşatan sadece yukarıda sayılan kalıcı ticari mekânlar değildir. *Sergiler (ticari fuarlar)* gibi geçici nitelikteki mekânlar da ticaretin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. 1863'te Sultanahmet'te kurulan Sergi-i Umumi-i Osmanî, İstanbul'un ticari tarihinde önemli bir yer işgal eder. İstanbul Sergisi'nde yurt içinden ve yurt dışından gelen birçok zirai ve sınai ürün



23- İstanbul'da 1894'te açılması düşünülen serginin planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

sergilenmişti. Bu serginin amacı diğer sergilerden farklı olarak Osmanlı ekonomisinin sorunlarını tespit etmek ve bu sorunlara çözüm aramaktı. Sergiye gönderilmek üzere, vali ve kaymakamların başkanlık ettiği komitelerin seçtikleri eşyalar her türlü vergiden muaf tutuldu. Yurt dışından gönderilen alet ve makinelerin seçimi için de Osmanlı elçileri ve konsolosları görevlendirilmişti. Bu eşyaların nakliye masrafları devlet tarafından karşılandı ve bunlar da gümrük vergisinden muaf tutuldu. İstanbul sergisi büyük çaplı bir ticaret ve turizm faaliyetinin başlamasına sebep oldu. Avrupa ülkelerinden birçok gazeteci, sipariş almak üzere gelen iş adamları ve sanayiciler ile tacirler sergi için İstanbul'a akın etti. Bu yabancı kabilelerin gelişi modern anlamda imparatorluğun ilk turizm faaliyeti olarak kabul edilir.

Beş ay açık kalan sergiyi 150.000 kişinin ziyaret ettiği ve giriş ücretlerinden yaklaşık 45.000 kuruş gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. Bu gelir sergi masraflarının ancak beşte birini karşılamış, geriye kalan masraflar da Padişah Abdülaziz tarafından karşılanmıştı. Sergilenen ürünlerin büyük bir kısmı satılmıştı. Serginin sonuçlarından biri de Islah-ı Sanayi Komisyonu ve büyük

şirketlerin kurulması fikrini doğurması ve bu düşüncenin kısa bir süre sonra hayata geçirilmesiydi. Yine eyaletler arasındaki iletişimsizlik sebebiyle bu zamana kadar ithal edilen bazı ürünlerin aslında ülke içerisinden tedarik edilebileceği anlaşılmıştı. Dahası, yabancı ülkelerden gelen sınıai ürünler, Osmanlı ile Avrupa arasındaki sınıai teknoloji mesafesinin daha gerçekçi biçimde algılanmasını sağladı. Ayrıca 1897 yılında II. Abdülhamid'in himayesinde Yıldız'da Malul Gaziler ve Şehit Çocuklarına Yardım Sergisi açıldı. Bu serginin hasılatı 360.000 altın lirayı aşmıştı.⁴⁰

Gümrükler

İç ve dış ticaretin kapıları olan *gümrükler* de İstanbul ticaretinin en hareketli noktalarındandı. Gümrükler iç ve dış ticaretle ilgisi açısından iç ve dış gümrükler; coğrafi anlamda da, iç veya dış ticaretin kapsamında olan kara ve deniz gümrükleri biçiminde sınıflandırılabilir. Eminönü'nde deniz gümrüğü bulunmaktaydı. Yeni Cami

40 Aytaç Işıklı, Mümin Balkan (haz.), *Türk Fuarçılık Tarihi*, İstanbul 2007, s. 54-56, 60-61; Aytaç Işıklı, Mümin Balkan (haz.), *Fotoğraflarla Türk Fuarçılık Tarihi*, İstanbul 2008, s. 46.



24- İstanbul gümrüğü (Lewis)

civarında *gümrük meydanı* adı verilen alanda Osmanlı limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı ana gümrük binası olan *Emtia Gümrüğü* yer alıyordu. İstanbul'un diğer bir limanı olan Üsküdar aynı zamanda Anadolu ve İran'dan gelen kara yollarının varış noktasıydı.⁴¹ Diğer bir gümrük merkezi olan Galata rıhtımı Cumhuriyet dönemine kadar kapitülasyon sahibi devletlerin serbest limanı konumundaydı. İç ve dış gümrüklerin alındığı limanların ya da rıhtımların inşası ve tamirati ticaret açısından hayati öneme sahipti. Gelen giden vapurlar için Galata rıhtım inşaatı imtiyazı 1892'de bir Fransıza verilmiş, fakat kayıkçıların protestoları yüzünden inşaat yavaşlamıştı. Galata rıhtımı henüz tamamlanmadan 1894 yılında kısmen kullanılmaya başlanmış, 1896 yılında yaşanan çöküntü sebebiyle inşaat sekteye uğramıştı. Rıhtım 1900 yılında faaliyete başlayabildi. Haliç rıhtımı 1895'te bitirilmiş, Haydarpaşa rıhtımı ise 1904'te işlemeye başlamıştı.⁴² Haliç Limanı, rüzgârdan korunaklı, geniş ve derin olma özellikleriyle İstanbul'un en işlek ve kullanışlı limanıydı.⁴³ Karagümrük

seminde ise kara gümrüğü bulunuyordu. Edirnekapı ve Topkapı, Trakya'dan karayoluyla gelen malların giriş yerleriydi. XIX. asrın son çeyreğine girildiğinde İstanbul-Edirne ve İstanbul-Bursa karayolları tamamlanmıştı. Karayoluyla yapılan ticaretin tümü için, iç gümrükler 1874'te kaldırıldı. İstanbul Ticaret Odası'nın girişimleri sayesinde, 1894'te en önemli hububat ürünlerinin deniz yoluyla nakliyesinden alınan vergiler de nihayet kaldırılmıştı. İmparatorluğun geneli için ise, deniz ticaretinden alınan iç gümrükler 1909-1910'da kaldırılabilirdi.

İstanbul Emtia Gümrüğü, 1861'de yeni bir düzenlemeyle Rüsumat Emaneti (Gümrük İdaresi) adını aldı. I. Dünya Savaşı'nın yaşandığı zorlu yıllarda diğer ülkeler gibi Osmanlı da ihracatı devlet denetimine almıştı. Bu dönemde İttihatçılar, Alman ekolünden etkilenecek Millî İktisat politikalarını benimsediler ve koruyucu dış ticaret politikası gütmeye başladılar. 1916'da İstanbul'da Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden bir yetkilinin başkanlık edeceği İhracat Heyeti teşkil edildi. Buna göre, dış satımı yapılacak mallar için İhracat Heyeti'nden ihraç vesikası almak gerekiyordu. İhracat Heyeti'ne karşılık olarak güçlü Avrupa devletleri İstanbul'da satın alma organizasyonları kurup malları bu şirketler yoluyla almaya başladılar.

41 Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *OTAM*, 2010, sy. 25, s. 58.

42 Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", s. 599-600.

43 Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul", s. 57.

Osmanlı gümrük politikasında II. Meşrutiyet'e kadar mali kaygılar egemen olmuş, gümrükler devlet maliyesi için önemli gelir kaynakları olarak görülmüştü. Ayrıca gümrükler dış borçlara teminat olarak gösterilen önemli gelir kaynaklarıydı. Avrupalı finans çevreleri için en güvenilir teminat Mısır vergisi, ikinci olarak da gümrük vergileriydi. Gümrük vergileri arasında öncelikle İzmir ve Suriye, ardından da İstanbul geliyordu.⁴⁴ Gümrükler iç borçlanma sisteminde de devletin başvurduğu önemli gelir kaynaklarıydı. Öyle ki esham uygulaması 1775'te, ilk kez İstanbul Duhan Gümrüğü'nde başlamış, sonra diğer mukataaları da bünyesine katarak genişlemişti. Sonraki uygulamaların hepsinde eshamla ilgili tüm işlemler, bu gümrüğün koşulları dikkate alınarak yapılmıştı.⁴⁵

Kamusal ve Sivil Organizasyonlar

İstanbul ticaretinin önemli bir kısmını *iaşe işleri ve iaşeye ilgili ticari organizasyonlar* oluşturmaktadır. İstanbul'un nüfusu konusunda farklı veriler sunulsa da burada önemli olan nüfusun miktarından ziyade, yoğunluğudur. İstanbul diğer vilayetlere nazaran daha küçük bir bölgeyi kapsamaması yanında, II. Mehmed döneminden beri uygulanan nüfus politikaları ve göçler sonucunda yüksek nüfus yoğunluğuna ulaşmıştır ve işlenebilir arazi miktarı da kıttır. Bu durum İstanbul'u üretici değil, tüketici bir kent konumuna sokacaktır. Bu kentin ihtiyaç duyduğu temel tüketim maddeleri ise et ve tahıldır. İstanbul'a tahıl özellikle Balkanlar'dan, Eflak-Boğdan'dan ve Batı Anadolu'dan geliyordu. Tuna Nehri ile Karadeniz'in Anadolu ve Rumeli kıyıları tahıl gönderimi için kullanılan başlıca yerlerdi. Hububat İstanbul'a getirildiğinde istihkaklarına göre değirmenlere dağıtılırdı. Et ise genellikle Trakya ve Anadolu'dan cepler tarafından getiriliyordu. İzmir, Bursa, Yalova, Tekirdağ ve İzmit bölgesi yaş sebze ve meyve ihtiyacını sağlayan başlıca yerlerdi.⁴⁶ Kahve başta Yemen olmak üzere uzak eyaletlerden ya da XVIII. asırdan sonra yabancı ticaret gemileriyle denizasırlı kıtalardan gelirdi. Pirinç Drama, Yenice, Selanik, Vardar, Üsküp, Manastır gibi Rumeli vilayetlerinden sağlanırdı. Pirinç ve kahve ayrıca Mısır'dan gelmekteydi.

⁴⁴ Zafer Toprak, "Tanzimat'tan Sonra İktisadi Politika", *TCTA*, III, 668-671; Seyfettin Gürsel, "Osmanlı Dış Borçları", *TCTA*, III, 679.

⁴⁵ Veli Aydın, "Osmanlı Maliyesinde Bir İç Borçlanma Örneği Olarak Esham Uygulaması", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 14, s. 340-350.

⁴⁶ Feridun M. Emecen, *Tarih İçinde Manisa*, Manisa 2007, s. 173-189.

Yakacak ihtiyacı özellikle Trakya, İzmit Körfezi ve Batı Karadeniz'den karşılanırdı. Zeytin, zeytinyağı ve sabun ise Marmara'nın güney iskelelerinden ve Midilli'den getirilirdi.⁴⁷

İstanbul'un ihtiyacı olan gıda ürünleri, odun kömür gibi yakacaklar ve çeşitli ham maddeler İstanbul Limanı'nda, Unkapanı'ndan Sarayburnu'na kadar Haliç boyunca kurulan iskelelere boşaltılırdı. Her bir ürünün getirileceği veya geldiği yere göre boşaltılacağı iskele önceden belirlenmişti. Örneğin XVI. asırda İzmir'den gelen gemiler, İzmir İskelesi'ne, buğday gemileri Unkapanı İskelesi'ne, pirinç ve arpa gemileri ise İhtisap İskelesi'ne yanaşıyordu.⁴⁸ Yine Balkapanı, Odun İskelesi, Yemiş İskelesi gibi adlar bu iskelelerin işlevlerini göstermekteydi.

Zahire ve Ticaret Nezaretleri

İstanbul'un *iaşe* ihtiyacı, XIX. asır öncesinde kapan tüccarı tarafından karşılanıyordu. XVIII. asrın ikinci yarısından itibaren özellikle kış aylarında kapan tüccarının *iaşenin* sağlanmasında yetersiz kalmaya başlaması ve Nizam-ı Cedit döneminde devletin ticari gelirlerden pay alma gayreti içerisine girmesi gibi sebepler yüzünden merkezî idare de bu alana müdahil oldu. Başlangıçta, ihtiyat amacıyla sınırlı miktarda satın alımlar yapılmış ve hububat depolanıp fırınlara dağıtılmıştı. Bu müdahale, ayrı kadroları ve hazinesi olan bir nezaretin kurulmasıyla doruğa ulaşmış oldu. *Zahire Nezareti* adıyla anılan ve kesintili de olsa Tanzimat Dönemi'ne kadar faaliyetini sürdüren bu *iaşe organizasyonu*, İstanbul'un hububat ihtiyacını bütün yönleriyle yöneten, denetleyen, zahire fiyatlarını kontrol altında tutan, zahirenin fiyatına göre ekmeğin dirhemini ayarlayan ve kapan tüccarına destek veren bir kamu teşebbüsüydü. *Zahire Nezareti* bu fonksiyonları yanında, genellikle cari fiyatın altında belirlenen resmî bir fiyatla mubayaa (satın alım) yaparak mirî depolarda hububat biriktiriyor ve ihtiyaç durumunda tüm fırınlara dağıtıyordu. 1839'da mirî mubayaa usulü kaldırıldı ve İstanbul'un *iaşesi* tamamıyla serbest piyasa şartlarına bırakıldı.⁴⁹ Aynı tarihte *Zahire Nezareti* de kaldırıldı ve *Ticaret Nezareti* teşkil edilerek, zahire idaresi bu nezarete nakledildi. 1841-1846 arasında ise zahire işleri

⁴⁷ Coşkun Çakır, "Trade", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, New York 2009, s. 568-570; "Ticaret [Osmanlı Döneminden Günümüze]", *DBİst.A*, VII, 266-268.

⁴⁸ Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 10.

⁴⁹ Tefvik Güran, "İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü (1783-1839)", *İFM*, 1988, c. 44, sy. 1-4, s. 247-255, 258-259.



25- Muhtesipler (İntizâmî)

müdürlük düzeyinde Maliye Nezareti'ne devredilip, 1848'de bu müdürlük Zahire Muhasebeciliği'ne dönüştürüldü. Zahire hazinesi 1849'da tekrar Ticaret Nezareti bünyesine alınmıştı. Zahire Nezareti'nin kaldırılması ve iaşenin serbest piyasaya bırakılmasıyla, İstanbul'a önemli miktarda zahire akmaya başladı. Taşradan İstanbul'a gelen hububat için alınan vergi kaldırılmış, haftada iki gün Unkapanı'nda pazar kurulmaya başlanmıştı. Pazarda numuneler sergilenerek satış yapılıyordu. Zahirenin saklanması için fırıncılara depo yapma şartı getirildi. Buna gücü yetmeyenlere devlete ait depolar uygun fiyatla kiraya verildi. Aynı tarihte fırın açıp değirmen işletme tekeli kaldırıldı; ruhsat alan herkes bu alanda üretim yapabilecekti. Ruhsat verilmesi, fırınlarda sarf edilen zahire miktarı ve üretilen ekmek sayısı ve fiyatı artık Ticaret Nezareti'nin kontrolü altındaydı.⁵⁰ Bunun yanında,

Anadolu Demiryolu'nun (1872-1896) faaliyete geçmesiyle birlikte İstanbul'un hububat ihtiyacı ithalat yerine büyük ölçüde Anadolu'dan karşılanmaya başlandı. Anadolu Demiryolu'nun taşıdığı hububatın %25'i İstanbul'a sevk ediliyordu.⁵¹

I. Dünya Savaşı'yla birlikte İstanbul Belediyesi'nin sorumluluğunda olan iaşe işlerini, belediyenin yetersizliği sebebiyle İttihat Terakki Partisi üzerine aldı. Bundan böyle İstanbul ve diğer büyük kentlerin iaşesini Heyet-i Mahsusa-i Ticariye sağlayacaktı. Heyet ekmek, şeker ve gaz gibi malların iaşesi ve dağıtımını organize ediyordu. Temel tüketim maddeleri karneye bağlandı ancak bu uygulama sonucunda karaborsacılık ortaya çıktı. Özellikle karaborsacılığın da etkisiyle fiyatlar artınca merkezî idare, tüketim maddeleri için narh belirlemek zorunda

50 Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Bir Kurumsal Düzenleme Örneği Olarak Ticaret Nezareti", *İFM*, 2000, c. 50, sy. 1-4, s. 141-166; Aziz

Tekdemir, "Ticaret Nezareti (1839-1876)", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 116-117, 127-128.

51 İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 955, 954.



26- Simkeşler (İntizâmî)

kaldı. Sonradan piyasadaki kontrol gücünü artıran İttihat Terakki, İktisadiyat Meclisi ve İaşe Meclisi'ni ve 1918'de de İaşe Nezareti'ni kurdu. Savaş yıllarında yaşam koşulları güçleşen İstanbul halkına ucuz besin maddesi temin etmek için 12 tüketim kooperatifi kurulmuştu. Bunlar arasında en önemlileri Millî Boğaziçi Anadolu Kooperatif Şirketi, Millî Sultanahmet Kooperatif Şirketi, Millî Makriköy (Bakırköy) Kooperatif Şirketi, Millî Fatih Kooperatif Şirketi ve Millî Şehzadebaşı Kooperatif Şirketi'ydi. Ayrıca İstanbul'da fakir halka yemek dağıtan yirmi beş kadar aşhane açıldı.⁵²

İhtisap ve Muhtesip

İstanbul'un ticari hayatında öne çıkan diğer bir organizasyon, vergilerin toplanması ve esnafın denetlenmesi gibi konularla meşgul olan *ihtisap teşkilatıdır*. Muhtesibin başında bulunduğu ihtisap organizasyonu, İstanbul kadısına bağlı olarak çalışıyor; gelen emtia ve ürünlerin kentin her semtine dengeli biçimde dağıtılması, ölçü ve tartuların denetlenmesi, bazı vergilerin toplanması, narhın esnafa tebliğ edilmesi ve kentin güvenliğinin sağlanması gibi görevleri yerine getiriyordu. İhtisap ağası, gedik hakkına aykırı olarak çalıştırılan işyerlerini kapatma yetkisine de sahipti. Kısaca ihtisap organizasyonu, merkezin İstanbul

⁵² Zafer Toprak, "Millî İktisat", *TCTA*, III, 744-745; Zafer Toprak, "Kemal Bey (Kara)", *DBİst.A*, IV, 519-520.

esnafı üzerindeki denetleme ve gözetleme ile yaptırım görevlerini yerine getiriyordu. İhtisap ağasının (muhtesibin) makamının bulunduğu Çardak İskelesi ya da İhtisap İskelesi'ne ise pirinç ve arpa yüklü gemiler yanaşmaktaydı. Yine, yaş meyve sebze teknelerinin yanaştığı iskele ve hal de "Muhtesip Çardağı" adıyla anılıyordu. İstanbul'dan başka, Galata ve Üsküdar'da da bu isimde çardaklar vardı. 1826 yılı sonuna doğru, İstanbul Belediyesi'nin çekirdeğini oluşturacak olan İhtisap Nezareti kuruldu. 1846'da güvenlik işleriyle meşgul olmak üzere *Zaptiye Müşiriyeti* kurulunca, İhtisap Nezareti tamamen beledi hizmetlere yöneldi. Bu dönemde esnaf ve narh kontrolleri ağırlık kazandı. Nihayet 1854 yılına gelindiğinde Şehremaneti (İstanbul Belediyesi) kuruldu.

Tüccarlar

Tüccar grupları da İstanbul ticaretini yönlendiren ve kendi aralarında organize olan önemli yapılanmalardı. Özellikle XVIII. asrın sonuna doğru dış ticaretin büyük bir kısmı yabancı tacirlerin hâkimiyeti altındaydı. Gayrimüslim vatandaşlar da berat ve diğer yollarla yabancı devletlerin himayesinde iç ve dış ticaretin önemli aktörlerindendi. III. Selim bu koşullar altında, 1802'de gayrimüslim tüccarı imtiyazlı bir sınıf hâline getirdi. Bunlar Avrupa ile ticaret yapmaları sebebiyle *Avrupa tüccarı* adını aldı. Yabancı tüccarın sahip oldukları

hakların tümü Avrupa tüccarına da tanındı. Dış âlemlerle serbest ticaret ilişkilerinin yoğunlaştığı; kurumsal bir değişim olarak Osmanlı'nın gelenekçilik ve provizyonizm prensiplerinden büyük tavizler verdiği XIX. asırda, yabancılarla organik ilişkilerini güçlendiren gayrimüslim tacirlerin Osmanlı ticaretindeki ağırlığı belirgin biçimde arttı. Bu asrın henüz ilk yarısında imparatorluğun hemen her bölgesinde gayrimüslimler yabancıların yerini almıştı. Diğer yanda haksız bir rekabet ile karşı karşıya kalan Müslüman tüccara, II. Mahmud tarafından 1829'da *Hayriye tüccarı* adı verilerek, ona da Avrupa tüccarıyla aynı hak ve imtiyazlar tanındı. Balta Limanı Antlaşması sonucu imparatorlukta serbest ticaret kurallarının işlemeye başlamasıyla birlikte Hayriye tüccarı, Avrupa tüccarı karşısında rekabet edemez hâle geldi.⁵³ Zamanla sermayeleri azalan ve modern taşımacılık yöntemlerini benimsemeye zorlanan Hayriye tüccarının imtiyazları 1876'da kaldırıldı. 1885 yılına gelindiğinde, İstanbul nüfusundaki Müslüman esnaf, zanaatkâr ve tüccarın oranı, %38,3'e inmişti. Gayrimüslimlerin bu yıldaki toplam oranı ise yaklaşık %58'e ulaşmıştı. Bu oranın içerisinde; Ermenilerin payı %27; Rumların %25,4; Yahudîlerin ise %5,3'tü.⁵⁴ 1911'de İstanbul'da kayıtlı olan 1.000 tüccarın sadece %3'ü Avrupa asıllı yabancı tüccardan oluşuyordu. Listenin büyük bir kısmını Rum ve Ermeni tacirler oluşturmaktaydı. Bu listede Müslüman tacirlerin payı ise yalnızca %10'du.⁵⁵

Odalar ve Borsalar

İstanbul'daki *ticaret odaları*, ekonomik ve ticari alanda kurumsallaşmanın önemli göstergelerinden biriydi. XIX. asırda Osmanlı topraklarında artan yabancı sermaye ve kurulan yeni şirketler sayesinde İstanbul önemli bir ticaret merkezi hâline geldi. Fransa, Almanya, Avusturya, ABD, İtalya, İngiltere ve Rusya İstanbul'da büyükelçilik ve konsolosluktan başka ticaret odaları da açmışlardı. İstanbul'da ilk yabancı ticaret odası 1870'te Avusturya-Macaristan tarafından açıldı. Oda başlangıçta konsolosluğun bir şubesi iken 1874'te bağımsız, müstakil bir kuruma dönüştü. Fransız Ticaret Odası 1881'de açıldı. Ardından 1883'te İtalyan ve 1888'de İngiliz ticaret odaları açılmıştı. İngilizlerin ticari ve deniz kulüpleri aslında İngiliz Ticaret Odası'nın nüvesini oluşturuyordu.

⁵³ Ali İhsan Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Türk-Müslüman Burjuvazisi Oluşturma Çabaları", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 543-545.

⁵⁴ Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu (1500-1927)*, Ankara 1996, s. 77.

⁵⁵ İnalık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 956-958.

Dersaadet Yunan Ticaret Odası ise 1891'de kuruldu. Amerika Birleşik Devletleri Memalik-i Şarkıye Ticaret Odası'nı 1911'de açtı. İstanbul'da en son Dersaadet Rus Ticaret Odası (1913) kurulmuştu. Ancak bu oda, I. Dünya Savaşı sebebiyle ertesi yıl kapandı.⁵⁶

Osmanlı Devleti'nin kendi ticari teşkilatlanmasında ticaret odasının kuruluşuna kadar hâkim olan meslek kuruluşları esnaf loncalarıydı. Osmanlı merkezî idaresi ilk olarak; tarım, sanayi ve ticaretin geliştirilmesi amacıyla 1876'da Ticaret ve Ziraat Meclisi'ni kurdu. Bu meclis, zaman içerisinde Ticaret Meclisi (Meclis-i Ticaret) adıyla faaliyetlerini sürdürdü. Bir süre sonra bu meclis feshedildi ve görevleri yeni oluşturulan sanayi, ticaret ve ziraat müdürlüklerine devredildi.⁵⁷ Ticaret odasının ilk şekli olan ve 1880'de kurulan Cemiyet-i Ticariye ise zaman zaman Oda olarak da anıldı. Nihayet 1882 yılına gelindiğinde *Dersaadet Ticaret Odası* faaliyetine başlamıştı. Oda üyelerinin yarısı Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden diğer yarısı da tüccardan oluşacaktı. Oda, zanaat ve sanayinin ilerlemesi için tedbirler alınması, ticaret düzeninde değişiklikler yapılması, gümrük tarifeleri, limanların inşası, nehirlerde vapur işletilmesi, posta-telgraf, demiryollarının uzatılması, yol-köprü onarımı, borsalar kurulması, ticaret gazetesinin yayınlanması gibi alanlarda politikalar geliştirecek ve faaliyette bulunacaktı. Oda, 1889'da Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası şeklini aldı. Bu organizasyon, 1910'da İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası adıyla yeniden organize edildi. 1885'te yürürlüğe giren *Umum Borsalar Nizamnamesi*, İstanbul Ticaret Odası'na *ticaret borsası* kurma görevini vermişti. Ancak iç ve dış baskılar ve diğer sebepler yüzünden borsa kurulamadı. Oysa aynı dönemde İzmir, Adana ve Konya'da ticaret ve zahire borsaları kurulmuştu. *İstanbul Ticaret Borsası* ise 1925'te faaliyetine başlayabilmişti.⁵⁸

Ticaret Okulları

Ticari organizasyonlar içerisinde sayabileceğimiz diğer kuruluşlar *ticaret okullarıdır*. İstanbul'da ilk ticaret okulu Ticaret Nezareti tarafından 1883 yılında, bugünkü Marmara Üniversitesi'nin temelini oluşturan, *Hamidiye Ticaret Mektebi* adıyla açılmıştır. Dört yıllık bu okul, idadî ve fennî adı altında iki kısma ayrılmıştı. İdadî kısmında tarih, coğrafya, fizik, kimya gibi genel bilgi dersleri;

⁵⁶ Zafer Toprak, "Ticaret Odaları", *DBİst.A*, VII, 269-270.

⁵⁷ Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Kurumsal Düzenlemeler: Meclisler", *Sosyal Siyaset Konferansları*, 2000, sy. 43-44, s. 363-379.

⁵⁸ Adnan Giz, "Osmanlı Devleti'nde Ticaret, Sanayi Odaları ve Borsalar", *TCTA*, III, 748-752.



27- Hamidiye Ticaret Mektebi

fennî kısımda da ticaret matematiği, ticaret tarihi, muhasebe, mal bilgisi, hukuk, iktisat gibi meslek dersleri okutulmaktaydı.

Başlangıçta derslerin seviyesi ilköğrenimin üstünde basit ve genel bilgiler vermekten yukarı çıkamamış ve mesleki uygulamaya da hiç yer verilmemişti. Bunun yanında yabancı dil eğitimine büyük önem veriliyor; Fransızca, İngilizce, İtalyanca, Rumca ve Arapça dillerinden ikisi ile konuşma ve yazmada başarı şartı aranıyordu. Sonradan, okulda bir kısım derslerin Fransızca okutulması ve üç yıllık bir eğitim-öğretim süresi öngörüldü. II. Meşrutiyet'ten sonra okulun adı Ticaret Mekteb-i Alisi (1909) olarak değiştirildi. Bu iyileştirme döneminde, programa birçok ders konularak ve öğretim araçları tamamlanarak üç yıllık bir yüksekokul kimliğinde eğitim öğretime devam edildi. Ayrıca, ticaretle ilgili kişilerin mesleki bakımdan bilgilerinin artırılması amacıyla, 1914'te yalnız sabahları birer ders olmak üzere serbest ticaret dersleri veren ve ilkokul mezunlarını alan iki devreli bir kısım daha açılarak orta derecede pratik ticaret öğretimine de başlandı. 1915'te okulun statüsü tekrar değiştirilip, "kısım-ı evvel" adı altında uygulamalı olarak genel ticaret bilgileri veren üç yıllık orta dereceli (tali) sınıflar ile "kısım-ı sani" denilen yüksek (ali) sınıflara ayrıldı. Ayrıca, "kısım-ı evvel"e bağlı küçükler

için uygulamalı ticaret bölümü açılmış ve 1917'de de kız öğrenciler için öğrenim süresi bir yıl olan "Amelî Ticaret İnas Şubesi" adı altında, Uygulamalı Kız Ticaret Bölümü kurulmuştu.⁵⁹

XIX. ASIR İSTANBUL TİCARETİNDE MİKRO BOYUTLU GELİŞMELER

XIX. asrın ortalarından itibaren İstanbul, idari fonksiyonların öne çıktığı ve tüketici özelliğinin ağır bastığı bir imparatorluk başkenti olmaktan çıkmış, ithalat ve ihracatın geliştiği yeni bir döneme girmişti. Bu dönemde öne çıkan tüccar sınıfına, önce Galata bankerlerinin ve daha sonra da bankaların sağladığı finansman desteği sonucunda İstanbul, bölgesel bir merkez hâline geldi.⁶⁰ XIX. asır aynı zamanda Osmanlı ile Avrupa arasındaki sosyoekonomik ilişkilerin yoğunlaştığı, kurumsal değişimin yaşandığı ve bu ortamda

⁵⁹ Coşkun Çakır, "Türkiye'de İktisat Eğitimi: Tarihsel Bir Perspektif", *Yirmi Birinci Yüzyılda Üniversite Eğitime Bakışlar*, haz. Alparslan Açıkgeç, Vildan Serin ve Sami Gören. İstanbul 2006, s. 118-129; Ahmet Mülayim, "Ticaret Liseleri", *DBİst.A.*, VII, 268-269.

⁶⁰ Ayhan Aktar, "Şark Ticaret Yıllıklarında "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler ve İktisadi Faaliyetler Hakkında Bazı Gözlemler, 1868-1938", *Toplum ve Bilim*, 1998, sy. 76, s. 117.

yeni ekonomik-ticari organizasyonların doğduğu bir dönem olmuştur. Örneğin bu asırda gelişen dış ticaret sonucunda önceki döneme göre daha fazla miktarlarda gelen malların boşaltılması için yeni rıhtımlar inşa edilmeye başlandı. Ayrıca geleneksel Osmanlı hanlı-kapanları şekil değiştirdi ve yeni yapılar ortaya çıktı. Bu *yeni ticari mekânlar/yapılar*, malların indirildiği *liman/istasyon*, malların muhafaza edildiği *antrepolar*, yeni iş merkezlerini oluşturan *büro hanlar* ve tüccarın gecelediği *otellerdi*. İkinci olarak, finans kurumları ve bankalar, şehrin merkezî iş alanında yeni bir bölünmeye ve Karaköy ile Galata'da ikinci bir ticaret merkezinin ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Böylelikle İstanbul'un geleneksel olarak ticaret, zanaat ve depolama faaliyetlerinin yoğunlaştığı Eminönü, Beyazıt ve Unkapanı'nın karşısında yeni bir iş bölgesi doğdu. Osmanlı başkentinin asırlardır ticaret hayatının şekillendiği Kapalıçarşı ve çevresinin itibarı da, ithalatın artmasıyla birlikte, eskiye nazaran azalmış oldu. Genişleyen ekonomik faaliyetler eşliğinde, Avrupa'dan ithal edilen *lüks tüketim mallarını satan dükkânlar, büyük mağazalar, barlar, lokantalar ve tiyatro* gibi yeni ticari mekânlar ve kültürel alanlar özellikle Beyoğlu civarında gelişmeye başladı.

Büro Hanlar

XIX. asrın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un ticari hayatında hem iç hem dış etkiler sebebiyle yaşanan önemli gelişmeler ve aşağıda ele alacağımız; şirket yapılarında, mesleklerde ve tüketim kalıplarında ortaya çıkan dönüşümler, *modern büro* olarak kullanılabilir işyeri ihtiyacını da beraberinde getirmişti. Yeni merkez olarak ortaya çıkan Karaköy, Galata ve Bankalar Caddesi'nde açılan *bankalar* ve *bankerlik firmaları*, *sigorta şirketleri* çalışma biçimlerine uygun olarak inşa edilmiş yeni *ticaret/iş hanlarına (büro hanlara)* yerleştiler. Eminönü, Beyazıt ve Kapalıçarşı etrafındaki geleneksel Osmanlı hanlarından farklı olarak bu hanlarda sadece bürolar bulunuyordu. *Büro hanlar*, Haliç'in her iki yakasının ticaret merkezlerinde büyük bir hızla yayıldı. İşlev bakımından da büro hanları -ticari mekânlar başlığında bahsettiğimiz- klasik Osmanlı ticaret hanlarından ayrılıyordu. Ticaret hanları hem üretim ve depolama, hem de ticaret fonksiyonlarına sahipken, özellikle XIX. asrın ikinci yarısından itibaren artık üretim fabrikalarda yapılıyor, depo olarak antrepolar kullanılıyor, konaklama hizmetlerini de hanlar değil oteller yerine getiriyordu. Böylelikle hanlar artık sadece iş veya ticaret alanına hitap eder oldu. Büro hanları üst katlarındaki üretim ve satışın idaresiyle ilgili büro odaları, zemin kattaki perakende ya

da toptan mal ticaretinin yapıldığı dükkânlar veya kafe, lokanta, kuaför, banka şubesi gibi mekânlarla bu alan içerisinde yerini aldı. Büro hanlarının, ticaret hanlarından bir diğer farkı oda olarak değil; genelde her katta bir şirket olacak şekilde kat olarak kiraya verilmesi ya da tek bir şirketin kullanımı için inşa ediliyor olmasıydı. Ayrıca ticaret hanları vakıflarca, vakıflara gelir getirme; büro hanları ise rant elde etmek amacıyla genellikle şahıslar ve şirketlerce yaptırılmıştı. Bunların yanında, klasik ticaret hanları tamamen ortadan kaybolmayıp üretim ve depolama gibi geleneksel fonksiyonlarını devam ettirdi. "Klasik Osmanlı ticaret hanlarından büro hanlarına geçiş" olarak nitelendirilen dönemde hem ticaret hanlarının hem de modern büro hanlarının fonksiyonlarını bir arada barındıran "geçiş hanları" daha çok XIX. asrın ortalarına aitken, büro hanları XIX. asrın son çeyreğinden itibaren İstanbul'un her iki ticaret bölgesine de hâkim olmaya başlamıştı. Ayrıca, XIX. asırda *pasaj* denilen yeni ticari mekânlar da İstanbul'un perakende ticaret hayatına katılmıştır. Pasajlar, tamamıyla Avrupa'daki özellikle de Paris'teki örneklerinden yola çıkılarak yapılmışlardı. İstanbul'da bazıları cam çatıyla örtülmüş olan bu pasajlar, han veya apartman işlevi gören ve zemin katı çeşitli dükkânlara ayrılmış bina blokları arasında yer alıyordu.⁶¹

Şirketler

İstanbul'da ticari faaliyetlerin büyük bir kısmı klasik dönem ve sonrasında, ortaklık şeklinde yürütülüyordu. Adi şirket niteliğinde olan ve genellikle sermaye ortaklığı şeklinde kurulan *inan şirketleri*, özellikle Galata, İstanbul ve çevresinde konumlanmıştı. İnan şirketleri gıda, giyim eşyası ve yapı malzemelerinin imalatı-ticareti, iltizam ve terzilik gibi alanlarda faaliyet gösteriyordu. Özellikle Yağ ve Balkapanı tacirleri arasında uzun yıllara dayanan inan ortaklıkları kuruluyordu. Avrupa'daki *commendaların* yapısına benzeyen *mudarebe şirketleri* de inan şirketleri gibi uzun mesafeli ticarete faaliyet gösteren diğer bir emek-sermaye ortaklığı biçimiydi. Mudarebe şirketleri İstanbul ticaretinde özellikle Galata ve Tophane'deki deniz ticaretinde faaldi. Başka bir ifadeyle mudarebe ortaklıkları daha çok gemi ticaretini finanse etmede kullanılıyordu.⁶² Tanzimat sonrasında Batı'nın ticari

61 Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar*, s. 251-256; Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, s. 149.

62 Fethi Gedikli, "Osmanlı Şirketleri", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 433. 1742-1779 tarihleri arasında inan ve mudarebe şirketlerinin kadınlıklarda görülen ihtilafları için bkz. Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ticaret Tarihi*, s. 20-22, 61-62, 127-128, 328.



28- Karaköy'deki Ziraat Bankası

mevzuatı benimsendiğinden, şer'i hukuka dayanan mudarebe şirketleri yürürlükten kaldırıldı. XIX. asrın ikinci yarısından itibaren bugünkü anlamda ilk adi şirketler kurulmaya başlandı.⁶³

Erken modern dönemin (1500-1800) başlarında, Avrupa'da gelişmiş örneklerine rastladığımız *anonim şirketler* ise, Osmanlı ticaret hayatında daha geç bir tarihte ortaya çıkmıştır. İlk anonim şirket 1850'de Şirket-i Hayriye adıyla İstanbul'da, ilk kent içi toplu taşıma (vapur) işletmesi olarak kurulmuştu. Şirket-i Hayriye, kurulduğunda Ticaret Nezareti'nin idaresine verilmişti. Şirketin idaresi için nezaret içerisinde bir meclis oluşturulmuş, meclis başarılı olamayınca yönetim mültezime verilmişti.⁶⁴ Şirketleşme özellikle Tanzimat Dönemi'nde yapılan kurumsal (yasal) düzenlemeler eşliğinde gelişimini sürdürdü. 1850'de yayımlanan *Kanunnâme-i Ticaret*, Osmanlı Devleti'nde modern anlamda şirketleşme ile ilgili mevzuatın ilk adımını oluşturdu. Ancak bu kanun kapsam açısından dar olması ve sınırlı konularda düzenlemeler getirmesi sebebiyle

63 Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Türk-Müslüman Burjuvazisi", s. 545-547.

64 Tekdemir, "Ticaret Nezareti", s. 132.

ticaret hukuku ve ticaret şirketleri açısından oldukça yetersizdi. 1866'da esnaf şirketleri kuruldu. Simkeşleri, debbağları, saraçları, kumaşçıları, dökümcüleri ve demircileri bir araya getiren bu şirketlerin bazıları sermaye yetersizliği, bazıları ise bilgi ve deneyim eksikliği sebebiyle başarılı olamadı. 1882'de ve 1887'de yine anonim şirketler üzerine yasalar çıkarıldı.

Bütün bu düzenlemelere rağmen, II. Meşrutiyet'ten önce kurulan anonim şirket sayısı ancak 9'a ulaşabilmişti. 1908'den 1918'e kadar kurulmuş olan toplam şirket sayısı ise 130'u bulmuştu. Bu şirketlerin 95'i İstanbul'da kurulmuştur.⁶⁵ Ancak savaş ortamında ve millî iktisat anlayışı çerçevesinde kurulan anonim şirketler, yeni yatırımlara gidilememesi, ham madde ve enerji temin edilememesi ve devletin savaş sebebiyle üretim araçlarına el koyması gibi birçok olumsuzluklar yaşamıştır.⁶⁶

1850-1910 yılları arasında kurulan anonim şirketlerin büyük bir kısmı yabancı uyrukluların kontrolündeydi ve bunlar aslında, merkezleri yabancı ülkelerde olan şubelerdi. Ayrıca farklı Avrupa ülkelerinden gelen tacirler dış ticaret işlemlerini önemli liman şehirlerinde kurdukları aile şirketleri yoluyla yürütüyorlardı. XIX. asır İstanbul'unda bunlar arasında en önde geleni Whittall Şirketi'ydi.⁶⁷ Şirketlerin *ödenmiş sermayelerinin* toplamı içerisinde %77'lik oranla bankalar ve sigorta şirketleri önde geliyordu. Bu sektörleri sırasıyla, ulaştırma (%10), kamu hizmetleri (%4), madencilik (%3,6), ticaret şirketleri (%1,8), tütün tekeli şirketi (%1,6), sanayi şirketleri (%1,5) ve diğerleri izliyordu. Kurulan bankalardan yalnızca Ziraat Bankası, Türkiye Millî Bankası ile Ticaret ve Sanayi Bankası yerli sermayeye dayanıyordu. Bu bankaların ödenmiş sermayelerinin kurulan tüm şirketlerin ödenmiş sermayelerine oranı ise %13'tü.⁶⁸ Diğer yandan reel sektörle mali sektör de iç içe geçmişti. Örneğin, bir Alman bankası olan Deutsche Orient Bank, 1908'de İstanbul'un elektriğini sağlamak amacıyla bir elektrik şirketi kurmuştu.⁶⁹

Oldukça kârlı bir sistem olan sigorta şirketi işletmeciliği de, bu dönemde hızlı bir gelişme gösterdi.

65 Özellikle II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul'da kurulan bazı anonim şirketler için bkz; Tablo Ek 2.

66 Celali Yılmaz, *Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2011, s. 27-28, 33.

67 Haydar Kazgan, "Cumhuriyet'ten Önce Şirketler", *TCTA*, III, 782-784; Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *TCTA*, III, 664-665.

68 Murat Koraltürk, "Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme, İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 443-444.

69 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı -Sömürge Oluşu*, İstanbul 1970, s. 133-134, 140-144.

Tablo 5- Şark ticaret yıllıklarına göre İstanbul'da iktisadi faaliyetler, meslekler ve organizasyonlar (1868-1909)

	1868	%	1883	%	1893	%	1909	%
Üreticiler ve Araçlar (Tarımsal Mallar)	17	1	177	4	381	5	538	5
Bankerler ve Finans Kurumları	52	5	155	3	196	3	323	3
İhracatçılar (Ham madde ve Madencilik)	-		11	0,2	32	0,5	18	0,2
İthalatçılar ve Simsarlar (Tüketim Malları)	142	12	587	13	1233	18	1.833	17
İthalatçılar ve Simsarlar (Yatırım Malları)	14	1	73	2	75	1	121	1
Yeni Hayat Tarzı ile İlgili Hizmetler (kuaförler, barlar ve içkili lokantalar, asansör tamircileri, çiçekçiler, ütücüler vs.)	120	11	438	10	486	7	774	7
Yeni Girişimciler (sigorta şirketleri, gemicilik ve nakliye kumpanyaları, müteahhitler, komisyoncular vs.)	283	25	927	21	600	9	1.729	16
Yeni organizasyonlar ve dernekler (yabancı ticaret odaları, hayır kurumları, yetimhaneler, yabancı cemaat okulları vs.)	8	1	161	4	159	2	273	3
Yeni Profesyoneller ve Uzmanlar (hekimler, avukatlar, tarım uzmanları, mimarlar, dalgıçlar, dekoratörler vs.)	152	13	591	13	949	13	1.047	10
Yeni Kamu Hizmetleri (elektrik, tramvay, tünel, su ve havagazı şirketleri, oteller, emlakçılar, matbaalar vs.)	44	4	184	4	315	4	543	5
Yeni İşler ve Zanaatlar (bira ve çimento fabrikaları, demir döküm atölyeleri, ipekli kumaş imalathaneleri, kravatçılar vs.)	57	5	255	6	602	9	834	8
Geleneksel Esnaf (kehribarçılar, celepler, kasaplar, balık satanlar, yumurtacılar, bakkallar, manavlar, sahaflar vs.)	85	7	328	7	680	10	789	7
Geleneksel Zanaatkârlar (fırıncılar, sepetçiler, kazan ve mangalçılar, marangozlar, kuyumcular, tespihçiler vs.)	164	14	557	13	1298	18	1.658	16
Diğer meslekler ve faaliyetler	-		8	0,2	31	0,4	42	0,4
Toplam	1.138		4.452		7.037		10.522	

*Kaynak: Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler", s. 124.

Osmanlı sigorta piyasasında büyük pay sahibi olan İngilizler 1890'larda çok sayıda şube açmışlardı. 1892'de yerli sermaye kullanılarak Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'nin kurulmasıyla birlikte piyasadaki rekabet ortamı daha da ısınmıştı. 1894'te İstanbul'da hayat, nakliyat ve yangın sigortası yapan üç ayrı dalda toplam 76 şirket vardı. 1911'de İstanbul'da sadece yangın sigortası yapan şirket sayısı 62'ye ulaşmıştı.⁷⁰

İstanbul'un ticari hayatında yaşanan dönüşüm, sadece ticaret merkezlerinde, ticari mekânlarda ve şirketleşmede değil; İstanbul'un nüfus yapısında, meslek dallarında ve tüketim davranışlarında da kendini hissettirdi. XIX. asrın son çeyreği ile XX. asrın ilk çeyreği arasında İstanbul piyasasındaki yabancı markalar ve uluslararası ticaret gelişmeye ve çeşitlenmeye başladı. Yeni pazarlama stratejileri geliştirildi. Örneğin reklamcılık bir sektör hâlini aldı.⁷¹ Tablo 5, XIX. asrın sonları ve XX. asrın

başlarında İstanbul'daki mesleklerin, ticari faaliyetlerin ve organizasyonların gelişimi ve değişimini göstermektedir.

Tablo 5'e göre, büyük mağazaları da içerisinde barındıran *her tür tüketim malı ithalatçıları ve simsarları; yeni hayat tarzıyla ilgili hizmetler; yeni profesyoneller ve uzmanlar* ve *yeni girişimci* miktarları her bir yıl için toplam meslek ve iktisadi faaliyetler içerisinde önemli paylara sahiptir. Diğer taraftan asırlardır lonca teşkilatı içerisinde organize olan *geleneksel esnaf ve zanaatkârların* da -lonca sisteminin güç kaybetmesine rağmen- genel kanının aksine toplam içerisindeki paylarının azalmadığı; XIX. asrın sonları ve XX. asrın başlarında yeni ticari faaliyet ve meslekler arasında dükkân sahibi küçük üretici ve satıcılar olarak varlıklarını sürdürdükleri görülüyor.

XIX. asırda İstanbul ticaretindeki mikro boyutlu diğer gelişmeler tüketim alanında görülmüştür. Tüketim malları ithalatçıların ve yeni hayat tarzı sunan hizmetlerin sayısındaki artışa ve toplam içerisindeki oranlarına paralel olarak tüketici davranışlarında önemli değişimler yaşandı. Levantenlerin ve Mısırlı ailelerin lüks yaşam tarzları ve tüketim alışkanlıkları tüketim kültürünün yaygınlaşmasına sebep olmuş, ticareti canlandırmış ve tüketim kalıplarını değiştirmişti.

⁷⁰ Ramazan Balci, İbrahim Sırma (haz.), *Ticaret ve Ziraat Nezareti, Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2012, s. 21.

⁷¹ Arzu Varlı, Rahmi Deniz Özbay, "İstanbul'da Perakende Ticareti: Tüketim Mal ve Hizmetleri Piyasası (1840-1909)", *Uluslararası 9. Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi Bildirileri*, Saraybosna 2011, s. 2414.



29- Karaköy (Yıldız Albümleri)

Ancak, yüksek tüketim eğilimine sahip olanlar sadece Mısırlı aileler, saray çevresi ve üst tabaka değildi. Gelişen ekonomik faaliyetler eşliğinde büyüyen ve modern yaşam tarzını benimseyen orta tabaka da tüketim kalıplarını ve davranışlarını geliştirmiş, Beyoğlu'nda yükselen apartmanlara yerleşmeye başlamıştı. Ayrıca 1890'lardan itibaren başlayan taksitli (kredili) satışlar ve peşin ödemelerde yapılan indirimler, perakende ticareti hem çeşitlendirmiş hem de artırmış, bu durum İstanbul'da tüketimin ve dolayısıyla ticaretin gelişmesini desteklemişti.⁷²

İSTANBUL TİCARETİNİN MAKRO EKONOMİK ÖNEMİ

Osmanlı dönemi boyunca, bir yandan Avrupa ağırlıklı deniz aşırı ve doğu ağırlıklı kervan ticareti olarak dış ticaret, öte yandan kentin iaşesine odaklanmış iç ticaret ve son olarak kent içi perakende ticaret, İstanbul'un en önemli iktisadi sektörünü oluşturdu.

⁷² Varlı ve Özbay, "İstanbul'da Perakende Ticareti", s. 2416-2419; Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler", s. 128.

XVI. asrın sonlarında Fransa'nın Osmanlı sularındaki ticaret gemilerinin sayısı 1.000 kadardı. Bunların, büyük bir çoğunluğu da İstanbul Limanı'ndan yükleme-boşaltma yapıyorlardı. XVII. asırdan itibaren dünya ticareti yeni keşifler sonucu Akdeniz havzasından okyanuslara doğru kayarken İstanbul Limanı da eski önemini yavaş yavaş yitirmeye başladı. Öte yandan mamul mal ithalatı katlanarak artarken Osmanlı'nın ham madde ihracatı da azaldı. XVIII. asrın ilk yarısında yaşanan barış döneminden İstanbul ticareti de olumlu yönde etkilenmiş, İstanbul'un dünya piyasalarıyla etkileşimi artmıştı. Ancak XVIII. asrın sonlarına doğru tekrar başlayan savaşlar İstanbul'un dış ticaretteki önemini nispeten azaltmış, kentin iaşesinde de önemli sorunlar yaşanmıştı.⁷³

İstanbul'dan yapılan ihracatta XIX. asra kadar değerli mal ve dokumalar, kürk, deri, halı önde gelirken, bu asrın özellikle ikinci yarısından itibaren -iaşe konusunda bahsettiğimiz gibi- kentin iaşesi serbest piyasaya bırakılınca ve ticaret yasakları kaldırılınca ihracatta tahıl ve diğer tarım ürünlerinin payı arttı.

⁷³ Şener, "18. yy'da İstanbul'da Ticaret", s. 46-49.

Tablo 6- İstanbul-Galata ve İzmir limanlarından yapılan ithalat ve ihracatın toplam ithalat ve ihracattaki yeri (1894-1913)

Yıl	Osmanlı Tüm		(Kuruş)				İzmir Limanı			
			İstanbul ve Galata Limanı							
	İthalat	İhracat	İthalat	%	İhracat	%	İthalat	%	İhracat	%
1894		1.375.380.530			258.484.709	19			501.613.111	36
1908	3.322.439.848	1.878.208.676	858.034.466	26	138.914.232	7	490.879.165	15	539.610.186	29
1909	3.691.391.694	1.923.251.015	1.155.478.185	31	180.645.473	9	375.818.483	10	553.943.758	29
1910	4.265.597.589	2.107.971.300	1.339.984.144	31	219.307.532	11	534.913.920	13	561.997.717	27
1911	4.500.913.450	2.471.913.306	1.525.569.468	34	308.443.256	12	481.660.201	11	488.455.991	20
1913	4.080.968.220	2.151.267.878	1.580.234.539	39	290.926.871	14	565.871.991	14	528.137.367	25

Kaynak: Filiz Çolak, "II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)", doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2005, s. 126.

İthalat kesimine baktığımızda; dokuma ürünleri, züccaciye ve kâğıt gibi geleneksel mal ve ürünler yanında diğer sanayi ürünleri ve çeşitli tüketim maddeleri de ithalatın önemli bir parçası hâline geldi. XIX. asrın sonlarından itibaren İstanbul Limanı'nın ticaret hacmi ve ticari hareketliliğinde kısmi bir gerileme gözlenmiştir. Bu duruma, yeni bir ticaret yolu olarak Süveyş Kanalı'nın açılması, yeni gelişen demiryollarının Avrupa'yı Rusya üzerinden Hindistan'a bağlaması ve Osmanlı Devleti'nin alım gücünde yaşanan azalma vs. koşullar sebep olmuştu.⁷⁴ Bununla birlikte, İstanbul'un deniz nakliyatındaki önemi sonraki yıllarda tekrar artmıştır. Örneğin 1898'de tüm Osmanlı limanları içerisinde İstanbul Limanı'nın ton bazında deniz nakliyatındaki payı %31.4 iken, 1913'te bu oran %48'e yükselecektir.⁷⁵

İç ve dış ticaret sektörlerinin İstanbul ekonomisi için önemini ve İstanbul ticaretinin de ülke ekonomisindeki yerini nicel verilerle ifade edersek; İstanbul'da 1894 yılı için, ticaret ve el sanatları alanlarında çalışan kişi sayısı 437.000 ve bunların toplam istihdam içerisindeki payı %43,5'ti. İstanbul bu veriyle Osmanlı genelinde Trabzon, Manastır ve Selanik'ten sonra dördüncü sıradaydı.⁷⁶ 1907'de toplam dış ticaretin %33'ü de İstanbul Limanı'ndan yapıyordu.⁷⁷ İstanbul'un Osmanlı dış ticaretindeki yeri ve önemi Tablo 6'da daha ayrıntılı biçimde görülmektedir.

Osmanlı'nın iki önemli limanındaki dış ticaret

hacmini gösteren Tablo 6'da dikkati çeken ilk husus, İstanbul-Galata Limanı ithalatının tüm yıllarda ihracat değerlerinden önemli miktarda yüksek olmasıdır. Öteden beri İstanbul dış ticaretinin bir olgusu olan bu durum; İstanbul'un üretim merkezi değil, nüfus yoğunluğu yüksek zengin bir tüketim merkezi olmasının yanı sıra, imparatorluğun başlıca limanı olduğu için Anadolu'nun ve diğer bölgelerin ihtiyacının İstanbul kanalıyla sağlanmasından ve dahası doğu ülkelerine gidecek malların da İstanbul Limanı'na indirilmesinden kaynaklanıyordu. Osmanlı Devleti'nin sadece bölgeler itibarıyla zirai üretim miktarlarına bakılması bile, İstanbul'un neden tüketim merkezi olduğunun anlaşılması için yeterlidir. 1910 ve 1913 yılları itibarıyla İstanbul, nüfus başına zirai üretimi 54 kuruşla en düşük değere sahiptir. İkinci en düşük değere sahip olan Hicaz'da dahi 1910'da nüfus başına zirai üretim 160 kuruştur. Zirai üretimin bölgeler itibarıyla toplam değerlerine bakıldığında İstanbul, 1910 ve 1913 yıllarında sırasıyla 60.000.000 ve 66.000.000 kuruşla yine en düşük değere sahiptir.⁷⁸

Bununla birlikte İstanbul, bir ihracat limanı olan İzmir kadar ihracat yapamasa da ihracatının toplam ihracat içerisindeki yeri azımsanmayacak düzeydedir. Örneğin, 1894 yılında İstanbul'dan yapılan ihracatın Osmanlı Devleti'nin toplam ihracatı içerisindeki payı %19'dur. Aynı yıl İzmir Limanı'nın payı %36 olmuştur (Tablo 6). Oysa 1784 dolaylarında Osmanlı ihraç ürünlerinin işlem gördüğü limanlar içerisinde İstanbul Limanı'nın payı sadece %4'tür.

⁷⁴ "Ticaret [Osmanlı Döneminden Günümüze]", s. 266-267.

⁷⁵ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 109.

⁷⁶ Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul 2010, s. 437.

⁷⁷ Aktar, "Şark Ticaret Yıllıklarında "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler", s. 129.

⁷⁸ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, s. 36.

İzmir ise %32 oranıyla en yüksek paya sahiptir.⁷⁹ Bu veriler zaman içerisinde İstanbul'un ihracat sektöründeki gelişimini göstermesi açısından önemlidir. I. Dünya Savaşı'na doğru Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde, İstanbul'un hem ithalat hem de ihracat payları artış göstermiştir (Tablo 6). Dolayısıyla İstanbul ticaretinin, Osmanlı Devleti toplam iç ve dış ticaret sektörünün gelirleri içerisindeki payı da önemli düzeyde olacaktır; 1907 yılında toplam ticaret gelirleri içerisinde İstanbul'un payı %24'tür. 1913 ve 1914 yıllarında bu oran %29'a yükselmiştir. İstanbul'un *millî gelire* katkısı da hem toplam değerler hem de kişi başına düşen değerlerle gözlenebilir. 1907'de millî gelirin %10'u İstanbul ve Çatalca'dan karşılanmaktadır. 1913 ve 1914 yıllarında bu oran sırasıyla %13 ve %11'dir. İstanbul ve Çatalca, 1907, 1913 ve 1914 yıllarının tümünde, *kişi başına gelir düzeyi* en yüksek olan bölgedir.⁸⁰

İstanbul'daki ticaret sektörünün makroekonomik önemi, diğer kentlerle olan ekonomik ilişkileri dikkate alınarak da okunabilir. Örneğin XVII. asırda Anadolu liman kentlerinin -İzmir hariç- yeterli gelişme gösterememesinin bir sebebi, İstanbullu tacirlerin taşralı tacirler üzerinde kurdukları baskılardır. Diğer taraftan İstanbul piyasasıyla sürekli biçimde ekonomik-ticari ilişkiler içerisinde olan bölgeler, genellikle bu durumdan olumlu yönde etkilenmişlerdir. Örneğin yeniçerilere düzenli biçimde yünlü kumaş dağıtılması, İstanbul yanında Selanik'te de yünlü dokuma sanayinin gelişmesine ön ayak olmuştur.⁸¹ İstanbul'un tahıl ve et talebindeki sürekli artış, Dinyeper ile Varna arasındaki bölgeyi *ticari ziraat* bölgesi hâline dönüştürmüştü. İstanbul'un süt ürünlerine olan talebi de, kentin çevresinde çok sayıda mandıra açılmasına sebep oldu. Yine meyve, sebze ve zeytinyağı gibi ürünleri yetiştiren Marmara ve Ege bölgelerinin birçok kenti, İstanbul piyasasına çalışan diğer bölgeler gibi iktisadi gelişme göstermişti. Örneğin Marmara Denizi'nin güneyindeki sahil köyleri, şarap, zeytin ve meyve üretimlerini İstanbul için yapıyorlardı ve iç bölgelere göre sahip oldukları yüksek yaşam standardını başkent piyasasına borçluydular.⁸²

⁷⁹ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 859.

⁸⁰ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, s. 214-215, 227-228.

⁸¹ Özgür Kolçak, "Selanik Yünlü Dokumacılığının Tarihsel Gelişimi (1500-1629)", *Osm.Ar.*, 2008, sy. 31, s. 93-126.

⁸² İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 625; Halil İnalçık, Donald Quataret (ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600*, çev. Halil Bertkay, İstanbul 2000, c. 1, s. 85, 235-236.

SONUÇ

İstanbul, uzun ömrünün, coğrafi konumunun ve âdeta bir şehir-devlet oluşunun doğal bir neticesi olarak, ticaretin hem öznesi, hem de nesnesi olmuştur. Tarihi boyunca ticari hayatı şehrin gelişmesine paralel olarak zenginleşmiştir. Farklı dinlerin, milletlerin ve devletlerin her türlü katkısı bu zenginliğin şekillenmesinde pay sahibi olmuştur. Hiç kuşkusuz bu söylenenlerin gerçekleşmesinde en önemli noktalardan biri onun bir şehir olarak sahip olduğu konumu olmuştur. Kara ve denizin bu olağanüstü uyumlu ve anlamlı ortaklığı İstanbul'un ticaretle olan ilişkisini biçimlendirmiştir.

Bir tür şehir-devlet olan İstanbul önemli bir tüketim merkezidir. Bu durum İstanbul'da ticaretin gelişmesini ve kurumsallaşmasını sağlamıştır. Böylelikle sadece kendisi değil, çevresini de içine alan bir hareketliliğin zemini olmuştur İstanbul. Bir yandan kendine özgü bir dizi prensibin ortaya konması ve uygulanması söz konusu olmuş, öte yandan ticaretin aktörleri konumundaki organizasyonlarla bu prensipler ete kemiğe bürünmüştür. Bir taraftan ticaret yolları, limanlar, kervansaraylar, hanlar, çarşılar, bedestenler vb. birer ticari mekân olarak ticari faaliyetin sürdürülmesini sağlamışlar; diğer taraftan nezaret, meclis, oda, borsa, büro, okullar, şirketler vb. enstrümanlarla da geçen zaman içinde ticaretin değişen doğasına uyum göstermişlerdir.

İstanbul'un en önemli iktisadi sektörü olarak ticaret dış, iç ve perakende olarak üçlü bir sacayak şeklinde gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti için geçerli olan Avrupa ağırlıklı deniz ve doğu ağırlıklı kara ticareti İstanbul'un dış ticaretini oluşturmuştur. İstanbul'un iç ticaretinin merkezinde ise şehrin iâşesi meselesi yer almıştır. Yine şehir içi perakende ticaret de gündelik yaşamın en önemli belirleyici ve sürdürücülerinden birini teşkil etmiştir.