DOI No: <http://dx.doi.org/10.29228/Joh.52195>

Authenticity process is conducted by

Makale Türü: Araştırma makalesi

Geliş Tarihi: 30-07-2021

Kabul Tarihi: 22-10-2021

On-line Yayın: 31-10-2021

Article Type: Research article

Submitted: 30-07-2021

Accepted: 22-10-2021

Published Online: 31-10-2021

Atıf Bilgisi / Reference Information

Fidan, F. (2021). XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir İskele: Golos. *Journal of History School*, 54,3264-3287

XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA TERSÂNE-i ÂMİRE AMBARINA HUBUBAT TEMİNİNDE BİR İSKELE: GOLOS

Fadimana FİDAN¹

Öz

Golos iskelesi, XVIII. yüzyılda Teselya ovasının hububatını İstanbul'a ulaştırılmasını sağlayan önemli bir transfer noktasıydı. Bu transferi sağlayanlar Akdeniz'de artan ticarî faaliyetleri ile müstemenerdi. Müstemener, devlet eliyle satın alınan ürünleri Tersâne-i Âmire ambarlarına getirmekteydi. Burası ülkenin dört bir tarafından devlet eliyle satın alınan hububatın birbiriyle karıştırılmadan depolandığı bir ihtiyat ambarıydı. Tersâne ambarında depolanan ürünler; İstanbul ahalisine, saraylara, seferlere ve tersâne içinde bulunan fırınlara dağıtılmaktaydı. Golos'tan gelen hububat içinde özellikle buğday önemliydi. Bu ürün Sultan imaretlerine, Matbah-ı Âmire'ye ve gerektiğinde habbazan sınıfına satılmaktaydı. Çalışma, Tersâne-i Âmire ambarlarına Golos iskelesinden gelen zahire, zahire mubayaasında uygulanan usuller, burada söz sahibi tüccar ve Golos hububatının nerelere satıldığı bilgisini konu etmektedir. Bu vesile ile söz konusu yüzyılda herhangi bir çalışmaya konu olmamış tersâne ambarı ve Golos iskelesinin ilişkisi; hububat eksikliğini ortaya konulmakta, iskeleden tersâneye getirilen buğdayın zengin sofraların yiyeceği olduğu iddiasında bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Tersâne-i Âmire, Golos iskelesi, İstanbul, İaşe, Osmanlı Devleti

¹ Dr. Öğr. Ü. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ffidan@kmu.edu.tr, Orcid: 0000-0001-5613-2334.

A Wharf Used for Supplying Grain to The Imperial Arsenal's Granaries in the Second Half of the XVIIIth Century: Volos

Abstract

The wharf of Volos was an important transfer point that enabled shipping of the grain of the Thessalian plain to Istanbul in the 18th century. Those who carried out this transfer were mustamins (those who were granted a temporary pledge of security), who were becoming gradually more involved in Mediterranean trade. Products purchased by the State were brought to the granaries of the Imperial Arsenal (*Tersâne-i Âmire*) by mustamins. The grain purchased by the State from various parts of the country were stored in these granaries without intermixing them. The products stored in the Arsenal's granaries were distributed to the community of Istanbul, palaces, campaigns and the bakeries located inside the Arsenal. Wheat was the main grain brought from Volos and it was sold to Imperial imarets, the Imperial Kitchen and, when needed, bakers. The present study discusses the grain coming from the wharf of Volos to the granaries of the Imperial Arsenal, the methods used for purchase of grain, the tradesmen involved in this trade and purchasers of the Volos grain. In this context, the study reveals the grain-based relationship between the Arsenal granaries and the wharf of Volos, which has not been the subject of any other study for the respective century, and it argues that the wheat brought from the wharf to the Arsenal was a food item in the meals of the rich.

Keywords: Imperial Arsenal, Wharf of Volos, Istanbul, Food Supply, Ottoman Empire

GİRİŞ

İnsanoğlu için beslenme ilk günden itibaren en önemli temel ihtiyaçtı. Bu ihtiyaç yerleşik hayata geçilmesi ve nüfusun artmasına müteakip artarak devam etti. Buna bağlı olarak devletlerin en büyük problemlerinden biri halkın iâşesini temin etmek oldu. Özellikle doğal afetlerle karşılaşıldığında halkın sıkıntıya düşmemesi için üretilen en etkili çözüm yiyeceklerin üretim yerlerinden toptan alınarak uzun süre muhafazada tutulması oldu. Roma döneminde (Demirtaş, 2014, s. 12) olduğu gibi Osmanlı Devleti de bu iş için ambarlar inşa etti. Ambarlar; kıtlık, verimsizlik, eşkıya ve başkaca nedenlerden dolayı (Karademir, 2014, s. 42-43) iâşe temini noktasında sıkıntı yaşanıldığında bir sigorta işlevini gördü (Aynural, 2001, s. 77). Bu nedenlerden herhangi birinin yaşanılmaması için iâşe konusu neredeyse XVIII. yüzyılın sonlarına kadar devletin denetiminde kaldı (Ağır, 2011, s. 2). Genel olarak, devletin tahıl tedarikinin her safhasında yer alması, halkın devlete olan güveninin sürmesine katkıda bulunabilirdi (Yıldırım, 2002, s. 25). Güvenin taze tutulması gereken en önemli şehir kuruluşundan itibaren sürekli artan nüfusuyla İstanbul'du. İstanbul'da tahıl arzının nüfusa

(İnalcık, 2019, s. 173)² bağlı olarak artması pek çok bölgenin ürününün zorunlu olarak başkente gelmesini gerekli kıldı (Ağır, 2011, s. 4). Tuna, Karadeniz, Eflak-Boğdan ve Akdeniz'den kapan-ı dakik tüccarının satın aldığı hububat kapana, devletin görevlendirdiği mübaşirin satın aldığı hububat ise tersâne ambarlarına getirilirdi³. Tuna ve Karadeniz iskelelerinden gelen zahire bir sene içinde tüketilmediğinde kullanılmaz hale geldiğinden İstanbul halkının gündelik ihtiyaçlarına yönelik satın alınırdı. Akdeniz hububatı ise ambarlarda uzun süre depolanabiliyordu (Aynural, 2001, s. 13). Ancak yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'u besleyen bu iki bölgede (Tuna ve Karadeniz) yaşanan siyasi krizler ve Mısır'ın zahire tedarikinde rolünü kaybetmeye başlaması diğer Akdeniz limanlarını ön plana çıkardı (Mcgowan, 2006, s. 845; Ağır, 2019, s. 50).

Çalışmada Zahire Nezareti'nin kurulmasından (1793) önce tersâne ambarlarına diğer bölgelere nazaran daha kaliteli hububatı sevk eden, Akdeniz bölgesinin önemli bir liman şehri Volos (Golos) konu edilmiştir. Bugün Yunanistan topraklarında bulunan Golos, Teselya'nın eski yerleşim yerlerinden biridir. 1423 senesinde Osmanlı idaresine dâhil edilen şehrin asıl önemi doğal limanı sayesinde (Ünlü-Göksu, 2018, s. 57) buğday ambarı olarak nitelendirilen Teselya'nın (Serbestoğlu, 2014, s. 1075) tek iskelesi konumunda olmasıydı (Caydı, 2019, s. 56). Bu özelliği sayesinde ticaret; iskele ve çevresini içine alacak şekilde gelişti ve XVII. yüzyıldan itibaren tahıl üretiminin ithal edilebilmesi için eski dükkânlar bölgesi olarak adlandırılan bir bölge ortaya çıktı (Ünlü-Göksu, 2018, s. 57). Tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin ithalatı için gelişen bu bölge; gümrük, dükkânlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile kentin en işlek bölgesi haline geldi (Ünlü, 2020, s. 3). Limanda yürütülen ticaretin sekteye uğramaması için mevcut ambarların yanına XVIII. yüzyılın sonlarında yenileri eklendi (Caydı, 2019, s. 49-50). XIX. yüzyıl öncesinde, bu yapılara rağmen çok dikkati çekmeyen Golos özellikle Avrupa'nın artan tahıl talebine bağlı olarak limana gelen çok sayıda tüccar ile canlandı (Ünlü, 2020, s. 3-4).

² İstanbul'un nüfusu 1478'de 16.326 hane, 1535'de 80.000 hane, 1550'de 120.000 hane, 1918 senesinde ise yaklaşık 700.000 kişi idi. Bkz. (İnalcık, 2019, s. 173).

³ 1729-1737 seneleri arasında Karadeniz, Akdeniz ve Tuna iskelelerinden tersâneye gönderilmiş zahire için bkz. BOA, D.BŞM.TRE.d., 14668, s. 2-17, 27 L. 1152.

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

Görsel 1: Golos kalesinin taslağı ve planı (1779 ve 1880) (Yerolympos, 1996, s. 3).

Golos üzerine yapılan çalışmalar XIX. yüzyılda yoğunlaşmaktadır⁴. Bunda şehrin Teselya'nın tek limanı olması hasebiyle bu yüzyılda gelişen ticareti etkili olmuştur (Atar-Çiftçioğlu, 2018, s. 2304). Bahse konu yüzyıl öncesindeki konumu ve önemiyle ilgili bir çalışma bulunmamaktadır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin önemli bir sanayi işletmesi Tersâne-i Âmire ile ilgili çalışmalar bu büyük yapı kompleksinin teşkilatı ve gemi yapımı için gerekli malzemelerin tedariki üzerinde yoğunlaşmıştır⁵. Ambar konusunda ise yeterince çalışma

⁴ Bkz. (Yerolympos, 1996, s. 1-13; Yörükoğulları, 2020; Atar-Çiftçioğlu, 2018, s. 2299-2305; Ünlü-Göksu, 2018, s. 51-88; Caydı, 2019; Ünlü, 2016)

⁵ (Bostan, 2003; Bostan, 1987, s. 25-51; Özbaran, 1980, s. 97-102; Cezar, 1985, s. 361-388; Aydın, 2010, s. 47-57; Gürkan, 2014, s. 43-70; Baş, 2016, s. 149-171; Yağcı- Nalbant, 2016, s. 83-113; Beydiz, 2017, s. 382-399; Sağlam, 2018, s. 454-480).

yapılmamıştır⁶. Bu çalışma Osmanlı arşivinden temin edilen mevkufat kalemi defterleri ile farklı fonlardan elde edilen belgelerden yararlanılarak hazırlanmış olup Golos'un XVIII. yüzyıldaki konumuna atıfta bulunarak tersâne ile ilişkisini ortaya koymakta, Golos buğdayına kimlerin ulaşabileceğini konu etmektedir. Bu sebeple önce Tersâne-i Âmire ambarı hakkında bilgi verilmiş akabinde Golos iskelesinden gelen zahirenin cins, miktar ve ücretleri, burada yaşanan sorunlar, zahire getiren tüccarın kimliği ve hububatın nerelerde kullanıldığı ele alınmıştır. Bu başlıklar sayesinde Golos-tersâne arasındaki hububat sevkiyatında özellikle savaş dönemlerinde müstemenlerin faal olduğu, Golos buğdayına daha çok saray ve zengin imaretlerin, zaman zaman da İstanbul ekmekçilerinin ekmek kalitesini artırabilmek için satın aldığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca çalışma; Osmanlı iâşe organizasyonu hakkında yeni bilgiler edinilmesini sağladığı gibi zahire alım ve satım ücretlerinin verilmesiyle çeşitli karşılaştırmalara da kapı aralamaktadır.

1. Tersâne Ambarı

Tersâne-i Âmire, Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde Gelibolu'da, İstanbul'un fethine müteakip de Haliç'te kurulan denizcilik faaliyetlerinin merkeziydi. Galata, İstanbul ve Haliç olarak da bilinen Tersâne-i Âmire'nin devletin deniz üssü haline gelmesi Barbaros Hayrettin Paşa döneminde gerçekleşti. Kuruluştan itibaren kürekli, yelkenli her çeşit geminin inşa edildiği, donanım ve tamirlerinin yapıldığı tersâne; zaman içinde bütün Haliç kıyılarına yayıldı ve buna bağlı pek çok yeni tesis kuruldu. Tersâne-i Âmire; gemi inşa tezgâhları, havuzlar, mahzenler, iplikhâneler, dermirhâne ve lengerhâne gibi imalâthanelerin yanında cami, çeşme, hastane ve zindan gibi sosyal tesisleriyle bir yapı kompleksi haline geldi (Bostan, 2003, s. 7-12; Bostan, 2011, s. 513-514; Bostan, 1987, s. 28). Tersânenin devletin iâşe anlayışı⁷ ile doğru orantılı merkezi ise tersâne ambarıydı. XVII. yüzyıldan itibaren İstanbul'un nüfusunun artması kapan-ı dakik ve diğer özel ambarların yanına yenilerinin yapılmasını gerektirdi. Bu sebeple III. Ahmed (1703-1730) ile III. Mustafa (1757-1774) tersânede zahire ambarları inşa ettirdi (Bostan, 2013, s. 54). Ambarda zahirenin depolanması,

⁶ III. Selim saltanatı sırasında 1797-1802 seneleri arasında Üsküdar'da yaptırılan zahire ambarları ile ilgili bir çalışma bulunmaktadır. Bkz (Mert, 2005, s. 79-82).

⁷ Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan XIX. yüzyıla kadar tatbik ettiği tüketicinin bol ucuz ve kaliteli olarak ürüne ulaşmasını sağlamaya yönelik ilkesine iâşecilik (provizyonizm) denilemekteydi. Bu ilke doğrultusunda sıkı kontroller yapan devlet üretim ve ticaret üzerinde müdehaleci yapısıyla dikkat çekmektedir. Bu minvalde kazalarda üretilen ürünler kazanın ihtiyaçları karşılandıktan sonra orduya ve saraya daha sonra İstanbul halkının istifadesine sunulmak üzere tüccarlara verilir. Detaylı bilgi için bkz (Genç, 2009, s. 47-50, 61-64).

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

tartılması, kaydının tutulmasında; ambar emini, nazır, kilerci başı ve kâtip gibi görevliler çalışmakta, çeşitli işlerin görülmesinde hizmetkârlar bulunmaktaydı (BOA, C.BH. 262/12127,4 Ca.1182).

Görsel 2: Tersâne-i Âmire Ambarları (Gülsoy, 2014, s. 52).

Tersâne ambarından yararlananların başında tersâne zindanındaki mahkûmlar⁸, fırıncı ve değirmenci esnafı gelmekteydi. Ayrıca kalyon neferatının ekmek ihtiyacı için buğday (BOA, C. BH, 236/10941, 25 S. 1198), İmaret-i Âmire'ye çorbalık olarak buğday (BOA, C. DRB, 62/3071, 17 R. 1198), Kaptan Paşa'nın maiyetinde bulunan askerlere buğday (BOA, C. MTZ, 18/881, 29 Ra. 1201), Yeni Saray'ın has fırınlarına Selanik, Golos veya Orfan buğdayı ambardan verilmekteydi (BOA, AE. SOSM. III, 26/1822, 11 Ca. 1169; BOA. AE. SMST. III, 98/7391, 6 Ca. 1185). İhtiyaç halinde İstabl-ı Âmire'ye arpa (BOA, AE. SMHD. I, 208/16469), 25 Z. 1152) ve ordu iaşesine ambardan zahire gönderiliyordu (BOA, C. BH, 237/10997, 12 Ş. 1204; BOA, AE. SMST. III, 310/24891, 7 Za. 1184). Yine ordu için tedarik edilen ihtiyaç fazlası zahire tersâneye aktarılıyordu (BOA, AE. SMST. III, 215/16938, 9 Ca. 1184). Bunlara ilaveten tersânenen ekmekçilere hububat dağıtılıyordu (BOA, AE. SOSM. III, 10/693, 28 Ca. 1171). Bu dağıtım ağı sayesinde hem saray hem halk hem de ordunun sıkıntı çekmesinin önüne geçilmekteydi. Bu yüzden ambar savaş dönemlerinde olası düşman tehlikesinden tersâne neferatıyla güvenilir mandacı

⁸ Tersâne fırınlarına her ay 2.000 kile hububat verilmekte ve bu suretle tersâne zindanında bulunanların ekmek ihtiyacı karşılanmaktaydı. Bkz (Gülsoy, 2014, s. 48).

neferleri tarafından gece-gündüz korunmaktaydı (BOA, TS. MA.e., 544/24, 8 Za. 1187).

Tersâne ambarları devlet tarafından görevlendirilen mubayaacıların satın aldıkları miri mubayaa hububatı ile dolmaktaydı. Hububatın satın alınması için mubayaacılara hazineden sermaye verilmekteydi. Mubayaacılar, sermayeleri kalmadığında hazineden yeniden para talep edebilecekleri gibi bölge yetkililerinden de borç alabilmekteydi (Aynural, 2001, s. 72). Kazaların üretim kapasitelerine göre İstanbul'a göndermeleri gereken hububatın hanelere tevzî edilmesinde hanelerin sahip oldukları çift miktarı belirleyici oluyordu (Güran, 1986, s. 250). Zahrenin fiyatı çoğunlukla devletçe belirlenmekte olup bazen de mahallin rayiç fiyatı üzerinden hesaplanmaktaydı. Daha önceden gönderilen emir doğrultusunda tertip edilen zahrenin eksik kalması durumunda hububat bir sonraki yıl tahsil edilmekteydi (Aynural, 2001, s. 72-73). Nakliyyede kullanılan gemiler kiralanmakta, kira sözleşmeleri gümrük emini tarafından yapılmaktaydı. Üretim yerlerinde gemi kiralanması gerekirse bölge idarecileri devreye girmektedir. Tüccarın navlun bedelleri de Hazine-i Âmire tarafından ödenmekte, tüccarın getirdiği hububat tersâne emini tarafından teslim alınmaktaydı (Güçer, 1952, s. 409). Ancak teslim alınan zahire miktarı mubayaa edilmesi beklenen ile aynı olmayabiliyordu. Zira beklenen mubayaa miktarından sefinelerin navlun bahası, çürükçü esnafı, Gelibolu peksimethanesi, doğrudan gemiden satışa sunulan, af olunan ve çeşitli sebeplerde bakiye kalanların çıkarılması neticesinde kalan kısım ambarda stoklanıyordu (BOA, D.MKF.d., 29796, s. 3, 1 Z. 1177). Tersâneye gelen ürünler, üzerine konulan bir miktar kar ile ihtiyaç sahiplerine satılıyordu. Değirmencilere dağıtılan buğdayın parasını veznedar ve tahsildarlar topluyor ve bunun için her üç kilede bir akçe kazanıyorlardı (BOA, AE. SMST. III, 59/4380, 14 B. 1182). Fırıncı ve değirmencilere verilen miri hububat satışından bir miktar kâr hazineye kalsa da tersânede çürüyen hububat ile zikredilen esnafın devlete borçları göz önüne alındığında bu kârın devletin kasasına girdiği de söylenemezdi. Doğrusu burası devletin kar götüğü bir yer değildi (Aynural, 2001, s. 78-79).

2. Golos İskelesinden Gelen Zahire ve Uygulanan Usuller

Golos iskelesi, verimli Teselya ovasının hububatını İstanbul'a bağlamaktaydı. Burası daha çok Osmanlı Devleti için buğday ambarına açılan bir yoldu. Hububat ürünlerinden arpa mubayaa edilse de limanın asıl önemi buğdaydı ve bu ürün; Yenişehir-i Fener, Tırhala, Çatalca, Ermiye, Volsin ve Dömenik kazalarından alınmaktaydı. Kazaların üretim kapasitelerine göre iskeleye sevk edecekleri veya bakaya kalan zahire hisseleri ile tersâneye

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

gönderilen zahire miktarlarının defteri tutularak mevkufat kalemine kaydedilmekteydi. Mevkufata kaydedilen bu miktarlar iskeleye gönderilecek gemi miktarını da belirlemekteydi (BOA, DMKF.d. 29690, s. 3, 28 S. 1160; BOA, AE. SMHD.I. 21/1251, 15 L. 1163). Kaza başına düşen hisselerin tayin edilmesi çift hesabına göre yapılmaktaydı. Çifti olan köy ve çiftlikler mahkeme sicilinde kayıtlı olan çiftlerine göre, çifti olmayan köy ahalisi çift sahibi köylere kıyasen her hane başına 10 çift hesabı⁹ üzerinden hububat vermekle mükellef tutulmuştu (BOA, AE.SMST.III, 311/24974, 4 Za. 1176; AE.SABH.I 223/14730, 17 S. 1194).

Harita 1: Golos Körfezi (BOA, HRT, 60, 29. 12. 1341)

Golos'tan eski senelere kıyasen İstanbul kilesi¹⁰ hesabıyla alınan ürünler Yenişehir-i Fener, Tırhala, Çatalca, Volsin, Ermiye ve Dömenik kazalarından mubayaa edilirdi.

⁹ Yenişehir'de bir çift başına 3 kile 4 kıyye buğday (yaklaşık 80 kg.) düşmekteydi. Bkz (Güran, 1986, s. 250).

¹⁰ Bir İstanbul kilesi XVI. yüzyılda buğday ve unda 25,6589 kg., arpada 23,093 kg. gelmekteydi. Bkz (Kalek, 2002, s. 569).

Tablo 1

1747 Senesinde Golos İskelesinden İstanbul'a Gönderilecek Buğday ve Arpanın Miktarı (BOA, D.MKF.d. 29690, s. 3, 28 S. 1160).

Kazalar	Buğday kile	Arpa kile	Tehir edilen hububat kile
Yenişehir-i Fener (Yenişehir)	40.000	5.000	17.000
Tırhala	18.500	3.500	8.200
Ermîye	3.500	500	1.500
Volsin	4000	250	1.550
Dömenik	1.000	250	450
Çatalca	3.000	500	1.300
Toplam	70.000	10.000	30.000

Golos'tan gelmesi beklenen zahire miktarı daha sonraki senelerde artmıştır. Nitekim bu kazalardan toplanan ürünler 1762 senesinde 100.000 kile buğday, 1763 senesinde 98.200 kile buğdaydı. Bu senede iskeleye en fazla zahire sevk eden kaza Yenişehir'di. Öyle ki toplam miktarın 54.200 kilesi Yenişehir üreticilerinin hissesine düşmekteydi. Yenişehir'den sonra sırasıyla Tırhala (27.000 kile buğday), Volsin (6.250 kile buğday), Ermîye (5.480 kile buğday), Dömenik (1.000 kile buğday) ve Çatalca'nın (4.000 kile buğday) geri kalan 44.000 kileyi vermeleri gerekiyordu (BOA, AE.SMST.III, 311/24974, 4 Za. 1176). 1779 senesinde 120.000, 1780 senesinde 100.000 kile buğday bu kazalardan tertip edilmişti (BOA, C.BLD. 140/6985/2, 18 Za. 1194). Kazalardan toplanan zahire Golos kalesindeki miri ambara konulmakta (BOA, C.ML. 503/20419, 7 M. 1184), zahire mübaşiri biriktirilen zahire miktarı hakkında devleti bilgilendirmekteydi. Ambarda yapılan keşif ve muayene sonucunda eski senelere göre hububatın kıymeti ve kalitesi ortaya çıkmaktaydı (BOA. AE.SMHD.I. 57/3563, 7 R. 1167). Buradan gemilere yüklenen hububat tamamen tersâneye ulaşmamaktaydı. İskeleden gemilere yüklenen hububat miktarından taşıma ücreti ile çürükçü esnafının payı çıkıldığı gibi, olası gemi kazaları da hesaba katılıyordu. Üstelik gemilerin batması bu miktarın azalmasına neden olmaktaydı (BOA, C.BLD. 132/6557/5, 22 Za. 1175; BOA, DMKF.d. 30023, s. 5-6, 2 S. 1177). Bütün bu organizasyondan birinci dereceden sorumlu mübaşir; iskeleye gelen, getirilmeyen zahire miktarı, iskeleye geminin niçin ulaşmadığı, zahirenin alımında gerekli olan meblağ gibi hususlarda devleti bilgilendirme yaparak çeşitli isteklerde bulunmaktaydı (BOA, C. BLD. 140/6985, 27 L. 1194; BOA, C.DH. 120/5990, 5 Ca. 1189).

Golos mubayaacıların en önemli isteği hazineden kendilerine para havalesi yapılmasıydı. Mübaşire gönderilen paranın büyük bir kısmını buğday alımı ve nakliyesi oluşturmuyordu. Golos'ta satın alınan buğday ucuza mal edilmekte,

İstanbul'da daha fazlaya satılmaktaydı. Golos'ta farklı senelerdeki buğday fiyatları şu şekildeydi: 1747 senesinde arpa ile buğdayın kilesi 50 sağ akçe (BOA, DMKF.d. 29690, s. 3, 28 S. 1160), 1757 senesinde taşıma ücretiyle beraber buğdayın kilesi 50 akçe (BOA. C.BLD. 78/3875, 13 N. 1170), 1763 senesinde nakliye bahası ile beraber buğdayın kilesi 70 sağ akçeydi (BOA, AE.SMST.III, 311/24974, 4 Za. 1176). 1766-1768 seneleri arasında buğdayın kilesi 68 akçe (BOA. C.BLD. 126/6259/1, 14 Ş. 1190), 1769 senesinde Yenişehir'den alınan buğdayın fiyatı nakliye ile birlikte 60 akçeydi (BOA. TS.MA.e. 963/11, 3 L. 1182). 1775 senesinde buğdayın her kilesi 60 akçe (BOA, C.DH. 120/5990, ...Ra. 1189) ile alınmış üzerine 35-85 akçe arasında bir kar konularak saraya, imaretlere ve habbazana satılmıştı.

İskeleden-İstanbul'a ulaşıncaya kadar zahirenin toplanması noktasında bazı sıkıntılar çıkabilmekteydi. Köylü, idareci ve mübaşirden kaynaklı sorunlar tersâneye gelmesi beklenen hububat miktarını düşürüyordu. Miri fiyat uygulamasının söz konusu olduğu ve her sene üretim nispetlerinde zahireyi Golos'a göndermek zorunda kalan köylüler hisselerine düşen miktarı devletle paylaşmak noktasında bazı bahaneler üretmişlerdi (BOA, AE. SABH.I. 114/7674, 21 M. 1196). Söz gelimi zahireyi bedel olarak vermek istedikleri gibi (BOA, C.BLD. 129/6401, 3 M. 1171) zahirenin ya af ya tehir ya da tenzil edilmesini talep etmekteydiler. Devlet bu gibi istekleri kabul etmeyerek üreticilere mubayaanın vergi değil bir satın alma işlemi olduğunu hatırlatmaktaydı (BOA, AE. SMHD.I. 21/1249, 26 N. 1168). Muhtekir taifesinin köylünün elinden düşük paraya buğday alması (BOA, AE. SMST.III. 259/20797, Evâsıt-ı Ra. 1177), yöneticilerin Golos'a taahhüt ettikleri gemi miktarını göndermemeleri yaşanan sorunlardandı (BOA, AE. SMHD. I. 21/1251, 15 L. 1163). Bazı durumlarda mubayaacılar da uyarılmakta; damgalı, ayarı tam kilelerle ölçüm yapmaları, ahaliden kolcu akçesi, kile başı akçesi gibi çeşitli isimlerle ücret talep etmemeleri istenmekteydi (BOA, AE.SMST.III, 311/24974, 4 Za. 1176). Bölge idarecilerinin kazaların hisselerine düşen miktarı göndermelerine yardımcı olmaları gerekirken bazen onlar da bu konuda isteksiz davranmakta ve bu hal iskeleye hububatın gönderilmesini geciktirmekteydi. Devlet hububat naklinin gecikmesi durumunda ilgililerin kalebend, sürgün ve ölümle cezalandırılacaklarını bildirmekteydi (BOA, C.BLD. 140/6985, 18 Za. 1194).

2.1. Golos'ta Müstemeler: Osmanlı Devleti iç ve dış ticareti; ordunun, başkentin ve diğer şehirlerin iâşe ihtiyacının ve loncaların hammadde gereksinimlerini karşılamak ve bu faaliyetlerden gümrük resmi olarak hazineye

para kazandırmaya yönelik yapmaktaydı (Pamuk, 2009, s. 164). Buna bağlı olarak devletin ilk yıllarından itibaren yabancı devletlere kendi ülkesinde belirlenmiş hukuki çerçeve içerisinde ticaret yapma hakkını ahitnamelerle vermişti. XIV. yüzyılda Venedik ve Cenevizlere daha önceden Selçuklu, Bizans ve Memluklerin verdiği imtiyazlar yenilendiği gibi, XVI. yüzyıldan itibaren Fransa, İngiltere, Avusturya başta olmak üzere İsveç, Prusya, Danimarka ve İspanya'ya da özellikle coğrafi keşiflerin Uzakdoğu ticaretine etkisini kırmak ve ticaretin devamlılığını sağlamak için imtiyazlar vermişti (Kütükoğlu, 1988, s. 537-538). Avrupa devletleri kendilerine tek taraflı olarak verilen ahidnâmelerle İstanbul'da dâimî elçilik, büyük şehirlerde ise konsolosluklar açmışlardı (İpşirli, 1995, s. 78). Bu konsoloslar Osmanlı Devleti'nin millet veya taife olarak gördüğü yabancı tüccarın temsilcisi durumundaydı. Konsoloslar, müstemin adıyla anılan Osmanlı ülkesinde bir yıl ya da daha fazla süredir ikamet eden yabancı tüccarın haklarını sultandan aldıkları beratlarla korurlar ve Osmanlı yöntemiyle işbirliği içinde çalışırlardı. Buna mukabil tüccarın mal, can ve ticarî faaliyetleri ahitnamelerle koruma altına alınırdı (İnalcık, 2000, s. 239; Elibol, 2005, s. 72). Ancak merkantalist bir kapitalizmle ürünlerini pazarlamaya koyulan yabancı kumpanyalar Osmanlı Devleti'nin gücü azaldıkça ahitnamelerden daha fazla yararlanan konsolosları ön plana çıkardı. Kapitülasyonlar imparatorluğun hemen hemen her iskelesinde bulunan yabancı tüccarın lehine bir şekilde gelişme gösterdi (Mantran, 1987, s. 164). Üstelik mahalli idareciler ve yerli tüccar ile münasebetlerin yürütülmesinde tercüman olarak kullandıkları gayrimüslimlerin sayısı gün geçtikçe arttı ve tercümanların müstememlere verilen imtiyazlardan yararlanmaları beratlı tüccar sınıfını ortaya çıkarırdı (Bağış, 1998, s. 28).

Osmanlı topraklarında yerleşen yabancı tüccarların sayısı, kendilerine tanınan imtiyazların da etkisiyle, daha XVII. yüzyıl sonlarında artmış (Elibol, 2005, s. 70), bunlar daha çok; İstanbul'a yönelik getirilen ürünlerin toptancılığı yapan tüccar olarak faaliyet göstermişlerdi (Elibol, 1996, s. 12-13). Osmanlılar tarafından verilen ticaret ayrıcalıkları, Osmanlı dışındaki tüccarların iç ticaretle uğraşmasını yasaklamakta ve başlangıçta verilen yabancı gemilerin Osmanlı limanları arasında taşıyıcı olarak kullanılmasını engellenmekteydi. Fakat devlet, acil durumlarda gıda maddelerinin İstanbul'a ulaştırılması için yabancı gemiler kiralamaktaydı. Özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı-Rus harpleri Fransız tüccardan daha fazla faydalanılmasını gerektirdi. Nitekim Ege adalarında devriye gezen Rus savaş gemilerinin tarafsız bir devlete müdahale edemeyeceğini düşündü ve bu suretle başkentin buğdayını taşımasına izin verdi (Şakul, 2009, s. 243-244).

İncelenen dönem içinde Osmanlı-Rus Harbi'nin (1768-1774) olması Golos'tan İstanbul'a hububat naklinde Fransız, Dubrovnikli, Venedikli, İsveçli,

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

Avusturyalı, İngiliz müstemenlerden yararlanılmasını gerektirdi. Buradaki müstemenlerin esas sorumluluğu taşıma ücreti karşılığında hububatı tersâneye nakletmekten ibaretti. Kendi devlet elçileri, tercümanları ve gümrük emininin aracılığı ile kira mukavelesi yapılan müstemenler genellikle buğday ticaretinde etkili oldular.

Müstemenlerin kira mukaveleleri gümrük emini tarafından yapılmakta ve taşıma ücretlerinin üçte ikisi peşinen verilmekteydi. Mukavelenin en önemli şartı geminin yükünü istenilen zaman içinde almasıydı. Ancak yükün alınması devlet görevlisi, ahali veyahut başkaca nedenlerden dolayı her zaman gerçekleşmediğinden elçiler mukavele şartlarına demuraj¹¹ hakkını ilâştirmişlerdi (Şakul, 2009, s. 248). Öyle ki elçisi aracılığı ile mukavele yapılmış Fransız kaptanlar iskeleye vardıklarında 15 gün içinde hububatı almazlarsa bekletildikleri her gün için 15 kuruş alacaklardı. Ancak mukavele gereğince gemiye az ya da fazla yüklenmesi kaptanı bağlamıyor sorumlusu devlet görevlileri oluyordu (BOA, C. BLD. 115/5725, Evâhir-i Ca. 1186). Bu mukavele şartları her kilesine 20 akçe navlun bedeli olmak üzere gümrük emininin kiraladığı Fransız (C.ML. 776/31678, 13 Ş. 1190), Dubrovnikli, Venedikli kaptanlar ile (BOA, AE. SABH.I. 132/8887, 10 Ş. 1191) tercüman marifetiyle kira sözleşmesi yapılan müstemenler için de geçerli olmuştu (BOA, AE.SABH.I. 29/2220, 11 L. 1192).

XVIII. yüzyılda Avusturya, Fransa gibi Osmanlı Devleti üzerinde baskısını artırdı (Mantran, 1987, s. 160). Neredeyse bu yüzyılın ikinci yarısına kadar ulusal bir filodan yoksun olan Avusturya yüzyılın sonunda Osmanlı denizlerinde daha etkin hale geldi (Mantran, 1987, s. 164-165). Ancak İstanbul'da bulunan bu devletin elçisi kendi tüccarının da iaşe nakline katılmasını Akdeniz'de gittikçe etkinliği azalan Venediklilerden yararlanarak sağladı. Öyle ki 1772 senesinde Avusturya elçisi kendi milletinden olan birkaç tüccar için devlete müracaat ederek Golos, Selanik, Karaağaç iskelelerinden hububat getirmeleri için izin istedi. Bu kira sözleşmesi diğerlerinden biraz farklıydı. Nitekim Avusturya tüccarı adına Venedikli kaptanlar Karaağaç ve Selanik iskelelerinden buğday getirecekler ve getirdikleri her kile buğdayın taşıma ve sığıriye?¹² ücreti olarak 25 para (75 akçe) alacaklardı. İskeleye geldikleri günün ertesiinden başlamak suretiyle 15 gün içinde yüklerini almaları gerekmekteydi. Aksi takdirde süreç

¹¹ Ön görülen süre içinde geminin yüklenmeyerek bekletilmesi halinde geçen her gün için navluna ek olarak ödenen gecikme bedeli anlamında kullanılmaktadır. Bkz. (Çelikkaya, 2004, s. 82-83)

¹² Bu kelime çeşitli sözlüklerde taranmış olmasına rağmen tespit edilememiştir. Belgede şu şekilde yazılmıştır: Bkz. (BOA. C.HR. 72/3575, Evâil-i N. 1186; BOA, C. BLD. 79/3925/3, Evâsıt-ı Za. 1186). Kelime muhtemelen gemilerin limanlarda normal yükleme ve boşaltma süreleri için kullanılmaktadır. Bu bekleme süresi; Şakul'un tezinde istalya (Şakul, 2009, s. 250), Uluğ Cicim'im makalesinde istarya olarak belirtilmektedir (Uluğ Cicim, 2016: 400).

tamamlanıp hububat gemilere yüklenmediyse kaptanlara geçen her gün için 30 kuruş verilecekti. Aynı süreç İstanbul'a zahire getirdiklerinde de geçerliydi. Bu kaptanların gemileri eğer batarsa her bir kile için devlete 50 para (150 akçe), başka bir sebeple İstanbul'a gelmezler ise 80 para (240 akçe) ödeyeceklerdi (BOA. C.HR. 72/3575, Evâil-i N. 1186). Aynı istekte İngiltere elçisi de bulunmuş kendi kefilliği ile tüccarın Golos'tan buğday alması için izin istemişti. Elçi izni alabilmek için getirmeyi taahhüt ettikleri hububatın noksan çıkması durumunda para ödeyeceğini bildirmişti¹³.

1773 senesinde Avusturya elçisi ile yapılan mukavelede Fransız ve diğer müstemeler için geçerli olan taşıma şartları aynen tatbik edildi. Bu mukavelede yine Venedik gemileri aracılığı ile getirilecek hububat tersâneye ulaştığında noksan çıkarsa her kilesi için 2 kuruş hesabıyla işlem yapılarak mübaşirin hesabına kaydedileceği ve mübaşirin malından tereddütsüz alınacağı ifade edilmekteydi (BOA, C. BLD. 79/3925/7,9, Evâsıt-ı Za. 1186). Aynı senede Fransa elçisiyle yapılan bir kira anlaşmasında tüccarın, gemiye yüklenen hububatın düşman eline geçmesi veyahut herhangi bir sebeple tersâneye ulaşmaması durumunda noksan her kile için 35 para (105 akçe) ödemek zorunda olduğu anlaşılmaktadır (BOA, C. BLD. 79/3925/3, Evâsıt-ı Za. 1186). Ancak mukavele şartlarına her zaman uyulmamaktaydı. Zira bu mukavelelerin imza edilmesinden çok önce yine bu iskeleden getirilen buğdayın noksan çıkması yüzünden sıkıntı çıkmıştı. Nitekim Fransızlarla yapılan anlaşmaya uyulmamış iskeleye gelen beş Fransa kaptanının ikisine zahire yüklenmemiş, zahire getirenlerin de gemilerine yüklenen hububat 570 kile noksan çıkmıştı. Üstelik tersânede müstemelerden eksik gelen miktar tahsil edilmeye çalışıldığı gibi boş gelen gemilere de taşıma ücreti verilmemişti. Bu durumun mukaveleye aykırı olduğunu söyleyen Fransa elçisi zararını tazmin etmeye çalışmıştı (BOA, C.ML. 523/21353, 4 C. 1152).

Müstemeler tüccar Golos'tan elçi aracılığı olmadan da bir kefil göstererek hububat getirebilmekteydi. Örneğin; 1773 senesinde bir müstemeler, Fransız ve İngiliz kaptanlar aracılığı ile Mısır tüccarı Sakızlı Yorgaki'nin kefilliğinde Golos'tan 18.000 kile buğdayı kendi parası ile satın alıp, kapan-ı dakika getirmeyi taahhüt etti. Ancak devlet izin verdiklerinin dışında herhangi bir müstemelere veya herhangi bir kişi ya da tarafa zahire verilmemesini ilgililere tembihlenmişti. Bu kaptanların gemilerine yüklenen zahirenin cins ve miktarını bildiren hüccetlerin de ellerine verilerek gönderilmesi emredilmişti (BOA, C. BLD. 13/612, 5 B. 1187).

¹³ Böyle bir izni İngiltere elçisi noksan gelecek buğday için 25'er para vereceklerini ifade ederek almaya çalışmıştı. Bkz (BOA, C. BLD. 79/3925/4, Evâsıt-ı Za. 1186).

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

Devlet bu mukavele şartlarıyla müstemenlerin hububat taşımalarına izin verse de kontrolü elinden bırakmıyordu. Nitekim kaptanın aldığı malzemeleri doğruca tersâneye getirmesi için mübaşir güvenilir bir adamını gemiyle beraber İstanbul'a göndermekteydi. Bu muamele kaptanın zahireyi kaçırmasına engel olarak düşünülmüştü (BOA, C. BLD. 115/5725, Evâhir-i Ca. 1186). Hububatın karışık gelmesinin önüne geçilmesi için de bir numune hazırlanmakta, bu numune hem mübaşirin hem de kaptanın mührüyle kapatılmaktaydı (BOA, C. BLD. 79/3925/3, Evâsıt-ı Za. 1186). Ayrıca tüccarın devletten izin aldığını kanıtlayan ve gemisine yüklenen miktarı bildiren senet kaptandan alınmakta, hububat gemiye yüklendikten sonra kadı ilamıyla beraber İstanbul'a gönderilmekteydi (BOA, C.ML.622/25604, 9 S. 1193).

Zahire nakliyatındaki en büyük tehditlerden biri de korsan saldırılarıydı. Akdeniz'de var olan korsanlık devletin bu yönde politikalar geliştirmesine neden oldu ve donanmanın ticaretin aksamasına yönelik korsan girişimlerini etkisiz hale getirmesi gerekti. Ancak ne var ki donanmanın bütün Akdeniz'de korsan avına çıkması zor olması ve donanmanın kış dönemi tersâneye çekilmesi *ümera-i derya* ve *firkateciyan* adında deniz milislerinin bu görevi üzerlerine almasına neden oldu (Aydın, 2015, s. 162, 173). Bu bağlamda Golos'ta meydana gelebilecek güvenlik sıkıntılarının giderilmesinde hem donanma gemilerinden hem de firkate kaptanlarından yararlanıldı (BOA, AE, SMST. III, 234/18509, Evâil-i Ra. 1176). Güvenlikten sorumlu tutulan kaptan-ı deryanın aynı zamanda Golos hububatını Cezayir'den ya da başka yerlerden tedarik ettiği gemilerle tersâneye getirme görevi de bulunuyordu (BOA, C.ML. 622/25604, 14 S. 1193; BOA, C.BLD. 140/6985, 18 Za. 1194). Nitekim her sene sırasıyla 21 kıta gemi Akdeniz'de görevlendirilmekte ve gerektiğinde miri zahirenin naklinde istihdam edilmekteydi. 1750 senesinde bu gemilerden 10 kıtasının Selanik, Golos ve Orfan'dan zahire getirmeleri kaptan-ı derya ve bölge idarecilerinden istendi (BOA, C.BH. 253/11713, 17 Za. 1163). 1760 senesinde Golos iskelesinden 100.000 kile buğdayın 23.500 kilesinin kapudan tarafından tedarik edilen sefinelerle getirilmesi ve taşıma ücreti olarak kile başına 11 akçe ödenmesi kararlaştırıldı (BOA. C.BH. 265/12248, 2 Ra. 1174). Kış mevsiminden önce Golos'tan aldıkları yüklerle tersâneye gelen gemilerin taşıma ücretleri, müstemenlere uygulandığı şekliyle, 3/2'si peşin, geri kalanı tersâneye geldiklerinde verilmekteydi (BOA, AE.SMHD.I, 21/1251, 15 L. 1163). İstanbul'da zahire ihtiyacının arttığı zamanlarda Golos'tan zahire getirmesi için İstanbul'da kiralanan gemiler haricinde mübaşir; iskeleye gelen zahirenin tersâneye ulaştırılması için iskele ve havalisinde bulunan gemileri kiralayabilmekteydi (BOA, C.BLD. 133/6645, 8 L. 1165).

Golos iskelesi başka ülkelerin kıtlık yaşamalarında başvurulmuş bir merkez konumuna yükselebiliyordu. Zira 1774 senesinde Fransa’da ortaya çıkan kıtlığın yarattığı sıkıntıların giderilmesi için Fransa elçisi devletten 80.000 kile buğday talebinde bulundu. Her kilesi 2 kuruş olarak hesaplanan buğdayın karşılığında iki adet kebircik kalyon alınacaktı. Anlaşmada istenilen buğday miktarı yarı yarıya olmak üzere Golos ve Selanik iskelelerinden verilmesi kararlaştırıldı (BOA, C.HR. 113/5607/1-2, 27 Za. 1187; BOA, C.HR. 158/7856, Evâil-i M 1188). Hububat karşılığında barut-ı siyah da temin edilebiliyordu. İsveç’le yapılan Şubat 1779 tarihindeki mukaveleye göre her kantarı torbası ile birlikte 50 kuruş olan 2.300 kantar barutun karşılığının 3/2’si Selanik ve Golos iskelelerinden buğday (73.600 kile) olarak kilesi 60 paradan (180 akçe) verilmesi uygun görüldü. Buğdayın birim fiyatı daha sonra yapılan anlaşma ile 150 akçeye düşürüldü ve barutun üçte ikisinden fazla ücreti hububat ile ödendi. İsveç adına hububat alacak kaptanlar genellikle Dubrovnikliydi ve 40 gün içinde hububatın gemilere yüklenmesi gerekmekteydi. Tüccar, süre tamamlanıp hububatı alamazsa geçen her gün için 30 kuruş, gemiye karışık ürün yüklenirse 4.000 kuruş mübaşirden tahsil edebilecekti. Diğer taraftan İsveç bu haklara rağmen karışık ürün almamak için barutun kantarına ikişer kuruş zam yapılmasının gündeme gelebileceğini anlaşmaya yazdırarak Osmanlı yönetimine baskıyı artırdı (BOA, C.ML. 622/25604, 9 S. 1193).

2.2. Golos Hububatından Faydalananlar: Karlı, zararlı ortaklıklardan sonra Golos buğdayından faydalananların başında saray mutfakçı gelmekteydi. Matbah-ı Âmire Fatih Sultan Mehmed’den itibaren en kaliteli ürünlerin girdiği, pişirildiği bir mutfaktı (Demirtaş, 2014, s. 55). Çünkü burası sadece padişahın ve ailesinin yaşadığı yer değil, aynı zamanda çeşitli sosyal sınıfların (asker, talebe, düşkün, fakir, elçiler) beslendiği de bir yerdi (Demirtaş, 2014, s. 47-48). Bu yüzden padişah sofrasında sunulanlar üstten alta doğru her kesimden insanın Osmanlı mutfakına hayranlığını artırabilir, padişahın halkını doyurma görevi kaliteli ürünlerle amacına ulaşabilirdi. Özellikle ekmek her kesime verilen tayinatların başında gelmekteydi ve padişah dağıttığı ekmekle kendisine sadakati pekiştirmektedir (Artan, 2006, s. 49). Bu minvalde Golos buğdayı da *öteden beru* padişaha ve Enderun’a tayinat olarak verilen ekmek ile (BOA, HAT. 262/15115, 29 Z. 1208), Yeni Saray’ın has ve fodula fırınlarında pişirilen ekmeğin imalinde kullanılıyordu (BOA, C.SM. 145/7275, 14 L. 1179; BOA, AE. SMST. III. 112/8510, 26 Ş. 1176; BOA, C.SM. 70/3512, 18 S. 1176). Beyaz ekmek için gerekli Golos buğdayı tercihen yeni mahsulden talep edilmekte, ücreti hazineden ödenmekteydi. Buğdayın satış fiyatı belli olmadığına buğday bedeli daha sonra alınmak üzere hazineye borç olarak kaydedilmekteydi (BOA, AE. SMST.III,

112/8510; BOA, C.SM. 145/7275). 1762 senesinde Matbah-ı Âmile'ye nan-ı aziz yapılması için 1.000 kile olarak verilen Golos buğdayı 97 akçeden hesaplanmıştı (BOA, C.SM. 70/3512). Enderun'da bulunanlar için dövülmüş buğday kapan-ı dakikten bulunmaz ise tersânenen Golos buğdayı olarak verilmekteydi. 1768 senesinde sarayın Buğdaycıbaşı Hüseyin'in arzuhalı üzerine 100 kile Golos buğdayı verilmişti. Buğdayın tersânenen alınması bu döneme has değildi. On yıl öncesinde de yine aynı miktarda buğday tersânenen alınmıştı (BOA, C.SM. 137/6866, 21 Ş. 1181).

Golos buğdayından yararlananlardan bir diğer yer ise imaretlerdi. Osmanlı Devleti'nde vakıfların bir parçasını teşkil eden imaretlerde (Ertuğ, 2000, s. 219) pişirilen yemekler her türlü kimliğin yararlanmasına imkân tanımaktaydı. Vakıf çalışanları, medrese öğrencileri, misafir ve yolculara hizmet sunan imaretlerde (Bilgin, 2020, s. 179) hazırlanan yemeklerin gün içinde verildiği öğün sayısı ve çeşitleri farklıydı. Bazı imaretler seçkin misafirlerine daha zengin münüler hazırlamaktaydı. Dört kepçeli olarak değerlendirilen Fatih, Süleymaniye imaretleri bunlardan bazılarıydı (Singer, 2015, s. 87). Örneğin Fatih imaretinde üst düzey misafirler ağırlandığında “*şahâne*” ziyafetler verilmekte, özel münüler hazırlanmaktaydı. Yine aynı imaret, misafiri bir fodula ve bal ile karşılanmakta, günde 3.300 ekmek çıkarmaktaydı (Barkan, 1963, s. 272, 276, 277). Öğünlerde farklılık olmasına rağmen ekmek, her yemeğin yanında servis ediliyordu. Fodula imaretlerin en gözde ekmeği durumundaydı ve hemen hemen her imaret fırınında yapılmaktaydı (Singer, 2015, s. 79, 81).

Fatih, Süleymaniye, Sultan Selim ve Sultan Mustafa imaretlerinde pişirilen ekmeklerin buğdayında Golos, Selanik, Orfan iskelelerinden gelenler tercih ediliyordu. Bunun nedeni kapandan aldıklarının has ekmek çıkarmaya elverişli olmaması veya kapana zahirenin az gelmesiydi (BOA, AE. SMST.III, 188/14825, 1 N. 1177; BOA, C.BLD. 126/6259/1, 5 Ş. 1190; BOA, C.EV. 104/5175, 6 Ra. 1209). Örneğin; Sultan Mustafa'nın Laleli'de yaptırdığı caminin imaretinin fırınında her gün yapılan fodula için Golos buğdayı tersâne ambarından senede dört taksitle (toplam 10.500 kile buğday) verilmekteydi (BOA, C.BLD. 21/1028, 4 M. 1206). 1776 senesinde Golos'tan 68 akçeden alınan buğday imaret mutfağına bir kuruş ile satılmış (BOA, C.BLD. 126/6259/2, 14 Ş. 1190), on sene sonra bu fiyat 25 akçe artarak 145 akçe olmuştu (BOA, C. BLD. 121/6013, 2 R. 1200). 1785 senesinde de yine imarete verilen Golos buğdayının bir kilesi 145 akçe olarak satılmaya devam etmişti (BOA, C.EV. 609/30725, 2 Za. 1199). Nan-ı aziz ve fodula yapımı için gerekli buğdayın yanı sıra Cuma günleri sabahı ve bugün haricinde akşamları pişen buğday çorbası (Barkan, 1963, s. 261) yapımında kullanılan buğday Sultan Mehmed imaret mutfağına bir kuruş hesabıyla Golos buğdayından verilmişti (BOA, C.BLD. 126/6276/2, 6 S.1160).

1794 senesinde Sultan Mehmed, Sultan Selim ve Sultan Süleyman imaretlerinde pişirilen fodula için gerekli buğdayın İstanbul'a zahirenin az gelmesi nedeniyle tersânedan alınması gerekmiş ve 5.000 kile Golos buğdayı talebinde bulunmuşlardı. Bu miktar kendilerine verildiği gibi bir kilesini 145 akçeden almışlardı (BOA, C.EV. 104/5175, 6 Ra. 1209).

Bu zengin imaretlerde Golos buğdayından imal edilen beyaz ekmeğin padişah vakıflarının zengin mönülerine katkıda bulunmuş olduğu muhakkaktır. Diğer taraftan Osmanlı toplumundaki dar gelirlilerin siyah ekmek (çeşitli hububat ürünleriyle karışık buğday ile yapılan ekmek), yediği (Işın, 2021, s. 262), kaliteli undan yapılmış ekmeği ekonomik durumu iyi olanların tükettiği bilinmektedir (Demirtaş, 2014, s. 67). Elbette bu durum hoşnutsuzluklara neden olmaktaydı ve bu işin sorumlusu olarak görülen fırıncılar cezalandırılmaktaydı. Ancak yine de halkın en çok şikâyet ettiği konu ekmeğin pişmemiş ve siyah olmasıydı (İnalcık, 1994, s. 118). Habbazan sınıfı tarafından imal edilen bu ekmeklerin buğdayı daha çok Karadeniz, Tuna ve Tekirdağ gibi bölgelerden temin edilmekteydi. Bu bölgelerin hububatı Akdeniz'den gelenlerle karıştırıldığında daha beyaz bir ekmek imal edilmekteydi. Siyah ekmek sorununu dile getiren ekmekçiler daha has bir ekmek için Golos ve Selanik buğdayı talebinde bulunmaktaydılar¹⁴. Buğdayın kalitesinin artması ücrete de yansyordu. Tuna ve Tekirdağ iskelelerinden gelen buğdayın kilesi 85-90 akçe arasında iken Golos ve Selanik buğdayı 95 akçeye satılmaktaydı. Öyle ki 1751 senesinde satın alınan 50.000 kile buğday karşılığında 39.583 kuruş 40 akçe ödeme yapmışlardı (BOA, C.BLD. 151/7546, 16 Ra. 1164). Akdeniz'in bir diğer önemli iskelesi Selanik'ten ise 1758 senesinde ekmekçilere satılan buğday 160 akçeydi (BOA, SMST. III. 67/4954, 8 C. 1171). Ekmekçilerin pişirdikleri ekmekte Tekirdağ gibi şehirlerin buğdayı daha fazla katkı sunmasına rağmen İstanbul kadısı ve kapan naibinin talepleriyle Selanik ve Golos iskelesinden gelen buğday da veriliyordu. Örneğin Tekirdağ iskelesinden 25.000 kile, Selanik iskelesinden 15.000 ve Golos iskelesinden 11.000 kile buğdayın 1768 senesinde ekmekçilere verilmesi emredilmişti (BOA, AE. SMST. III. 326/26269, 15 Za. 1181) Toplamda 51.000 kile buğday tersâne ambarlarından İstanbul fırıncılarına ve değirmencilerine verilen buğday miktarı

¹⁴ Ekmekçiler bu iskelelerin buğdayı haricinde İnöz'den gelenleri de tercih etmekteydi. Nitekim İsakçı'dan gelen esmer altun buğdayı ekmeğin esmer çıkmasına neden olduğundan beyazlaştırılması için Kalyonlar Habbazı Salih Ağa, tersânedeki İnöz buğdayından 1.000 kile verilmesi için bir arzda bulunmuştu (BOA, AE. SOSM. III, 25/1726, 3 M. 1170). Yine bazı dönemlerde ekmekçilerin elinde yeterli buğday kalmadığında ekmekler esmer olabiliyordu. Bu durum karşısında tersânedan habbazana bir kısmı İnöz bir kısmı ise İsakçı'dan gelen buğday veriliyordu. Bu şekilde habbazanlar kaliteli buğday ile daha aşağı bir seviyede bulunan Tuna hububatını karıştırarak mevcuttan daha beyaz bir ekmek elde ediyorlardı (BOA, AE. SMST. III, 293/23477, 16 Z. 1171).

ile uyumluydu. Öyle ki ekmekçilere genellikle haftada elli bin kile veriliyordu (Aynural, 2001, s. 79). 13 Şubat 1768 ile 6 Mart 1768 tarihleri arasında ve 16 Mart'ta ekmekçilere 50.000 kile buğday dağıtılmıştı. 23 Mart'ta bu miktarın altı bin kilesi eksik dağıtılmışsa da on gün sonraki dağıtımda yine aynı miktara çıkmıştı. Ancak 7 Haziran 1768 tarihinde esnafa 6.028, 29 Haziran'da 4.500 kile, 17 Temmuz'da ise 49.861,5 kile buğday verilmişti (BOA, AE. SMST. III, 59/4380, 14 B. 1182). Haziran ayındaki düşüşün sebebi sanıyoruz ki Osmanlı-Rus Harbi'dir. Temmuz ayında eski duruma dönülmesinin nedeni de iki devlet arasında imzalanan barış olmalıdır. Dolayısıyla savaş durumlarında ihtiyat ambarının önemi daha da artmakta, ancak bazen bu bile yeterli gelmemekteydi.

SONUÇ

Golos, verimli Teselya ovasını İstanbul'a ulaştıran iskelesiyle; sarayın, Sultan imaretlerinin has buğdayını karşılıyordu. Beyaz ekmek yemeğin kalitesini artırıyordu ki zaman zaman habbazan sınıfı da bu buğdaya talip olmakta, diğer bölgelerden gelen buğday ile karıştırdıklarında İstanbul halkı daha beyaz bir ekmek yiyebilmekteydi. Elbette kapana gelen ve "ala" olarak adlandırılan buğday da vardı. Ancak onların da değerini Akdeniz bölgesinden gelenler artırıyordu. Alıcılardan özellikle imaretler Golos hububatına iki katı bir ücretle ulaşmaktaydı. Burada devlet hazinesinin kar etme durumunda olduğu düşünülebilirse de Aynural'ın belirttiği gibi; hazineye zamanında yapılmayan ödemeler, hububatın zayi olması ve verilen imtiyazların sakıncaları tersâne ambarını kar güdülen bir yer olmaktan çıkarıyordu. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin iase konusundaki hassasiyeti özellikle Osmanlı-Rus harpleri sürecinde diplomatik baskının artmasına sebebiyet vermişti. Özellikle savaş dönemlerinde hem Fransız hem de Avusturyalı elçiler karlı mukaveleler imza edilmesini sağlamış, Golos özelinde müstemenlerin daha çok faal olmasına neden olmuşlardı. Üstelik müstemenler herhangi bir düşman-korsan saldırısına maruz kalmazlarsa bu işten karlı çıkmakta, bunun dışındaki bütün sorunların bedellerini mübaşirler ödemekteydi. Burada müstemenlere gösterilen ayrıcalıklı konumun nedeni kapitülasyonlara elde ettikleri gücün yanı sıra savaş sürecinde İstanbul'un açlık çekmemesiydi. Sonuç olarak Golos'tan tersâneye daha sonra sofralara dâhil olan buğday; Osmanlı yönetiminin her ne sebeple olursa olsun yeme kalitesinden ve tersânenin doluluğundan taviz vermediğini göstermektedir. Ayrıca müstemenleri, ekmekçileri, imaretleri ve sarayı buluşturan ekmek bir dizi diplomatik ilişkilerin yaşanılmasına sebep olarak Osmanlı Devleti'nin siyasî ve sosyal düzeni hakkında da bilgi vermektedir. Nitekim Golos kalesinde el altında tutulan buğdayın; savaş dönemlerinde müstemenleri daha aktif hale getirdiği anlaşılmış, sofraların en

önemli besini ekmek haline getirildiğinde sosyal gruplar arasında yeme kalitesini ortaya koyduğu dolayısıyla Osmanlı toplumunun hiyerarşik düzeni hakkında bilgi sunabileceği ifade edilmiştir. Bu çalışmada anlaşıldığı üzere şehirlerin tersâne gibi kurumlarla ilişkilendirilmesi önemli sonuçların elde edilmesini sağlamaktadır. Örneğin zahire miktarının önceki senelere kıyasen fazla olması; İstanbul nüfusunun bahse konu yüzyılda artması ve devletin bu konuyla daha yakından ilgilenmesiyle ya da bu yüzyılda artan çiftlikleşme süreciyle ilişkilendirilebilir. Bu sebeple Golos iskelesi gibi iskelelerin sadece XIX. yüzyılın gelişmeleri açısından değil önceki yüzyıllardaki önemlerinin dile getirildiği çalışmaların yapılması gereklidir.

KAYNAKÇA / REFERENCES

1. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (BOA):

BOA, Ali Emiri Sultan Abdülhamid I (AE. SABH.I.), 114/7674; 132/8887; 223/14730; 29/2220.

BOA, AE. Sultan Mahmud I (SMHD. I), 208/16469; 21/1251; 57/3563; 21/1249.

BOA, AE. Sultan Mustafa III (SMST. III), 98/7391; 310/24891; 215/16938; 59/4380; 311/24974; 259/20797; 234/18509; 112/8510; 188/14825; 293/23477; 326/26269; 67/4954.

BOA, A.E. Sultan Osman III (SOSM. III), 26/1822; 10/693; 25/1726.

BOA, Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Tersâne Emini Kalemî Defteri (D.BŞM.TRE.d.) 14668.

BOA, Cevdet Belediye (C. BLD.), 140/6985/2; 132/6557/5; 140/6985; 78/3875, 129/6401; 79/3925/3-7; 115/5725; 7/344; 13/612; 133/6645; 121/6013; 21/1028; 151/7546; 126/6259/1-2.

BOA, Cevdet Bahriye (C. BH.), 262/12127; 236/10941; 237/10997; 265/12248; 253/11713.

BOA, C. Dâhiliye (DH.), 120/5990.

BOA, C. Darphane (C. DRB.), 62/3071.

BOA, C. Evkaf (EV.), 609/30725; 104/5175.

BOA, C. Hariciye (HR.) 72/3575; 113/5607/1-2; 158/7856.

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

BOA, C. Maliye (ML.), 503/20419; 523/21353; 622/25604; 776/31678.

BOA, C. Mümtaz (C. MTZ.), 18/881.

BOA, C. Saray (SM.), 145/7275; 70/3512; 137/6866.

BOA, Harita (HRT.), 60.

BOA, Hatt-ı Hümâyûn (HAT.), 262/15115.

BOA, Mevkufat Kalemi Defterleri, (D.MKF.d.), 29796; 29690; 30023.

BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrak (TS. MA.e.), 544/24; 963/11.

2. Araştırma Eserler

Ağır, S. (2011). The evolution of grain policy beyond europe: Ottoman grain administration in the late eighteenth century. *Economic Growth Center*, Yale University, 1-35.

Ağır, S. (2019). XVI. ve XVIII. yüzyıllar: Akdeniz imparatorlukları ve buğday ticareti. Alp Yücel Kaya (Ed.), *Buğdayın Akdeniz'deki Yolculuğu* içinde (s. 41-53). Dinç Ofset Matbaa.

Artan, T. (2006). Osmanlı elitinin yemek tüketiminin bazı yönleri-değişken bir yüzyılda temel gıdalar, lüks tatlar ve tadımlıkların izinde. *Yemek ve Kültür*, 7, 48-95.

Bilgin, A. (2020). Sosyal hizmetler ve imaretler. Recep Çelik (Ed.), *Sosyal Hizmet Tarihi El Kitabı* içinde, (s. 169-183). Grafiker Yayınları.

Atar, Z.- Çiftçioğlu, F. (2018). XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti için Balkanlarda stratejik bir liman kenti: Golos. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 5(25), 2299-2305.

Aydın, Y. A. (2015). 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e yönelik güvenlik parametreleri. *Osmanlı Araştırmaları*, 45(45), 161-184.

Aynural, S. (2001). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları-Zahire Ticareti (1740-1840)*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Barkan, Ö. L. (1963). Osmanlı İmparatorluğunda imâret sitelerinin kuruluş ve işleyiş tarzına âit araştırmalar. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23(1-2), 239-296.

- Bağış, A.İ. (1998). *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler-Kapitülasyonlar-Avrupa Tüccarları-Beratlı Tüccarlar-Hayriye Tüccarları 1750-1839*. Turhan Kitapevi.
- Bostan, İ. (1987). Galata tersânesinin 1527-1528 yılına ait gelir-gider muhâsbesi. *Türklük Araştırma Dergisi*, 2, 25-51.
- Bostan, İ. (2003). *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Bostan, İ. (2011). Tersâne-i Âmire. *TDVİA*, 40, 513-514.
- Bostan, İ. (2013). Bir liman kenti olarak İstanbul. Recep Bozlağan-Nail Yılmaz-Müslüm Yılmaz (Ed.), *İstanbul Tarih ve Kültür* içinde (s. 45-57). T.C. Marmara Belediyeler Birliği Yayını.
- Caydı, M. (2019). *Tanzimat Döneminde Golos Kazası'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Cicim Uluğ, İ. (2016). Ticaret-i bahriye kanunnamesi'ne göre navlun sözleşmeleri. *CEDRUS*, IV, 393-410.
- Çelikkaya, A. (2004). Türk vergi hukuku açısından navlun sözleşmelerinin değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 54(1), 73-90.
- Demirtaş, M. (2014). *Osmanlıda Fırıncılık On Yedinci Yüzyıl İstanbul Örneği*. Atıf Yayınları.
- Elibol, N. (1996). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*. Yayınlanmamış Yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Elibol, N. (2005). XVIII. yüzyıl Osmanlı dış ticaretiyle ilgili bazı değerlendirmeler. *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1), 61-76.
- Ertuğ Tarım, Z. (2000). İmareti. *TDVİA*, 22, 219-220.
- Genç, M. (2009). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. Ötüken Yayınları.
- Güçer, L. (1952). XVIII. yüzyılın ortalarında İstanbul'un iâşesi için lüzumlu hububatın temini meselesi. *İÜİFM*, XI(1-4), 397-416.
- Gülsoy, U. (2014). *İstanbul Ticaret Borsası 1924-2014*. Altınoluk Yayın San. A.Ş.

XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Tersâne-İ Âmire Ambarına Hububat Temininde Bir...

- Güran, T. (1986). İstanbul'un iaşesinde devletin rolü (1793-1839). *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 44(1-4), 245-275.
- Işın, P. M. (2021). *Avcılıktan Gurmeliğe Yemeğin Tarihi*, Yapı Kredi Yayınları.
- İnalcık, H. (1994). İaşe. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları, IV, 116-119.
- İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1300-1600*. C. I, Eren Yayınları.
- İnalcık, H. (2019). Nüfus ve İaşe. *İstanbul Tarihi Araştırmaları Seçme Eserler-XIII, Fetih'ten Sonra İstanbul'un İnşası Bilâd-i Selâse: Galata, Eyüp, Üsküdar içinde* (s.173-175). Türkiye İş Bankası Yayınları.
- İpşirli, M. (1995). Eman. *TDVİA*, 11, 77-79.
- Kalek, C. (2002). Kile. *TDVİA*, 25, 568-571.
- Karademir, Z. (2014). *İmparatorluğun Açlıkla İmtihani, Osmanlı Toplumunda Kıtliklar (1560-1660)*. Kitap Yayınevi.
- Kütükoğlu, M. (1988). Ahidnâme. *TDVİA*, I, 536-540.
- Mantran, R. (1987). XVIII. yüzyılda Osmanlı imparatorluğunda ticaretin değişmesi. *E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, III, 159-175.
- Mcgowan, B. (2006). Âyanlar çağı, 1699-1812, Ayşe Berktaş (Çev.), Halil İnalcık-Donald Quataert (Ed.), *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 2, içinde (759-884). Eren Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2009). *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*. İletişim Yayınları.
- Serbestoğlu, İ. (2014). Yunanistan'a geçiş sürecinde Tesalya Müslümanlarının durumu. *Belleken*, LXXVIII (283), 1075-1097.
- Singer, A. (2015). Osmanlı İmparatorluğu imaretlerinin "Michelin rehberi. Pelin Tünaydın (Çev.), Amy Singer (Ed.), *Haydi Sofraya-Mutfak Penceresinden Osmanlı Tarihi içinde* (s. 73-97). Kitapevi Yayınları.
- Şakul, K. (2009). *An Ottoman Global Moment: War of Second Coalition in the Levant*. Georgetown University.
- Ünlü, T. S. (2020). On dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz liman kentinin yapısı. *Şehir Plancıları Odası, Planlama*, 30(1), 1-14.

- Ünlü, T. S. & Göksu, E. (2018). Osmanlı'dan ulus-devlete doğu Akdeniz liman kentlerinde mekâna müdahale ve kent kimliğindeki değişim-Mersin ve Volos örneği. *METUJFA*, 35(1), 51-88.
- Yerolympos, A. (1996). Urban transformations in The Balkans (1820 - 1920): aspects of Balkan Town planning and the remaking of Thessaloniki. *University Studio Press*, 1-13.
- Yıldırım O. (2002). Bread and empire: The workings of grain provisioning in İstanbul during the eighteenth century. *ERC Working Papers in Economics*, 01/04 May, 1-26.

EXTENDED ABSTRACT

In the light of the books and documents obtained from the Turkish Presidency State Archives, this study focuses on grain transfer from the wharf of Volos to the Arsenal and discusses, under two subheadings and two sub-subheadings, mustamins who carried out this transfer and also purchasers of the grain. The reason for conducting this study is the lack of any study on the wharf of Volos and the Arsenal granary in the XVIIIth century and also the lack of sufficient data on the methods of grain transfer under different conditions like warfare. Establishing the relationship between Volos and the Arsenal, the present study suggests that mustamins were heavily involved in food transfer especially during warfare and that the products brought from the wharf of Volos were valuable food items for rich people. Thus, attention is attracted to the distinction between an ordinary person living in Istanbul and a palace dweller in terms of the bread they consumed. Subsequently, the study provides new information on Ottoman food supply organization and offers various comparisons about grain purchase and sale prices.

The current Greek city of Volos was called Golos in the Ottoman era. The main importance of the city, which came under Ottoman rule in the XVth century, is its harbour, which connects the fertile plain of Thessaly to Istanbul. The harbour assumed significant functions in terms of meeting the grain need of Istanbul, the population of which had been growing since the XVIIth century. Its importance grew further as the Ottoman-Russian wars in the following century led other regions that fed Istanbul to engage in war. But a serious problem about safe shipping of the grain to Istanbul was that this transfer business in the Mediterranean had to be carried out by neutral foreign tradesmen during warfare. Through foreign ambassadors, customs officers and translators, therefore, grain transfer agreements were signed with mustamins of many foreign states,

especially France. Adding the right to demurrage as well as carriage fee to these agreements, mustamins had guaranteed themselves against any problems that might arise during loading and unloading. Beside France, Austria also wanted to enter this business of food transfer and it engaged its tradesmen in this profitable cooperation by utilizing Venetian captains, whose activity in the Mediterranean was being diminished. Of course, the Ottoman State specified in the agreements an amount of money for the grain to be transferred so that mustamins would have to cover the State's loss in case of their failure to actually deliver the grain to the Arsenal for any reason. The State also ensured that the grain supervisor would be liable to cover the demurrage to be paid to the respective mustamin in case of exceeding the time limit for loading and unloading process. Other than mustamins, during peacetime, Capitan Pashas sent ships for carrying grain from Volos to the Arsenal and they were also held responsible for the safety of these ships. According to all these agreements, the place to where the grain would be carried was the Arsenal granary. This place had been built in the XVIIIth century due to the insufficiency of Istanbul's existing flour repository and private storehouses, and the products brought here had been being sold to palaces, imperial imarets, campaigns, bakers, the navy, the Arsenal dungeon and bakers. Among the products brought to the Arsenal, those from the Mediterranean were especially valuable. These were higher quality and therefore more durable products. The wharf of Volos was one which transferred these products and the grain brought from there was valuable as a food item. As a matter of fact, both the New Palace and imperial imarets preferred Volos wheat for white-bread. Moreover, Istanbul bakers were willing to purchase Volos wheat because they said they were having a whiter bread when they mixed the Black Sea and the Danube wheat, which they used for making breads, with the Mediterranean wheat.

The wheat which came from Volos to the Arsenal and then to dining tables shows that the Ottoman administration made no concessions about its food quality and the fullness of the Arsenal. Bringing together mustamins, bakers, imarets and the palace and also leading to the establishment of a series of diplomatic relationships, this bread also gives information about the political and social order of the Ottoman Empire. As a matter of fact, the wheat that was kept available in the Castle of Volos made mustamins more active in war periods, and, as bread, it also reveals the eating quality among social groups, and therefore it provides information about the hierarchical order of the Ottoman society. The other Mediterranean harbours should also be assessed and evaluated from this perspective in order to clarify the subject matter further.