

OSMANLI DÖNEMİNDE ANADOLU TİCARET YOLU AĞINDA HARPUT'UN YERİ VE ÖNEMİ

Dr. Canan KUŞ

Giriş

A. Harput'un Coğrafi Konumu

Harput Sancağı'nın coğrafi konumu itibarıyla, Doğu Anadolu Bölgesinin Yukarı Fırat Bölümünde, bugünkü Elazığ İli sınırları içinde kalan yaklaşık 3200 km²'lik bir sahada yer almaktadır. Sancağın alanı, kuzey ve kuzeydoğudan, bugünkü Keban Baraj gölü içerisinde kalan Murat Nehri vadisi, güneyden Güneydoğu Torosların kuzey uzantıları, güneybatıdan Fırat Nehri vadisi, batıdan ise, Bulutlu dağı, Hasan dağı ve Piran dağları ile sınırlanmıştır. Bütünüyle Güneydoğu Toroslar kıvrım kuşağı içinde yar alan bu bölge, ana hatlarıyla güneybatı-kuzeydoğu yönünde uzanan ve yer yer düzenli sıralar oluşturan dağlarla, bu dağlar arasına yerleşmiş olan aynı doğrultulu ovalara sahiptir¹.

Şehrin çeşitli fiziksel özellikleri bulunmasının yanı sıra, yaklaşık 400 km² Uluova, 60 km² lik Elazığ ovası, 610 km²'lik Kuzova ve günümüzde Keban Barajı suları altında kalan Altınova ve Aşvan ovası gibi son derece elverişli tarım sahalarına hakim ve kontrol edebilecek bir mevkiye bulunması tarih içinde gösterdiği gelişmelerin nedenlerinden birisidir². Tımar sisteminin uygulandığı klasik bir idâri birim olan sancakta Harput şehri (belgelerin diliyle kasaba-i Harput veya medine-i Harput), hem sancak hem de aynı isimle anılan kazanın merkeziydi. Anadolu'nun merkez yol güzergâhlarından "orta kol" güzergâhında bulunan ve yaklaşık 1280 m yükseklikteki sıradağlar üzerine kurulu şehir stratejik olarak çevreye hâkim konumda olduğundan, özellikle kalesi sayesinde eskiden beri korunma adına şehrin yakınlarından geçen kervanların güvenliği açısından çok önemli hizmetler görmüştür. Sınırları Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat bölümünde ve bugünkü Elazığ ili sınırları içinde kalan ve yaklaşık 3200 km²'lik bir alana yayılmaktaydı³.

¹ Selçuk Hayli, "Tarihi Coğrafya Açısından Harput Şehrinin Fonksiyonları ve Etki Sahası", *Dünü ve Bugünü ile Harput Sempozyumu*, C.2, Elazığ, 1998, s. 4.

² Selçuk Hayli, "Tarihi Coğrafya Açısından Harput Şehrinin Fonksiyonları ve Etki Sahası", s. 6.

³ İbrahim Erdoğan, "Sancaktan Mukâta'aya Geçiş Sürecinde Harput Sancağında Ehl-i Örf Taifesi", *OTAM*, C. 20, 2006, s. 118-119.

Bölgenin iki önemli ovası olan Uluova ve Kuzova gibi tarımsal alanlar potansiyel bakımından olduğu kadar yerleşme faaliyetlerinde de son derece elverişli şartlar sunup Harput Sancağının en önemli alanlarını oluşturmaktaydı. Ayrıca, Fırat ve Murat Nehirleri ile ikinci dereceden, Uluova'daki Harinket ve Kuzova'daki Sarini suları, sancağın tarım faaliyetleri için birer hayat kaynakları olmuşlardır⁴.

B. Harput'un Osmanlı Dönemi Tarihçesi

Harput, tarih boyunca yaklaşık 17 hükümlerlik devresi yaşamıştır. Hemen hemen bu tüm hükümlerlik dönemlerinde Harput ve çevresinin bir sınır kalesi ve yerleşmesi karakterinde olduğu görülmektedir. Bu nedenle Harput şehrinin, Osmanlı hâkimiyetine kadar uzun devreler bir devletin elinde kalmayıp, sürekli gelişimini engellemiş, çok kere istilacı devletler tarafından yıkılıp, sonraları ise tekrar onarılmasına sebep olmuştur. Bu durum, Osmanlılar zamanındaki istikrarlı döneme kadar süregelmiştir⁵.

XVII. yüzyılın ikinci yarısında da klasik dönemde olduğu gibi tek bir kazadan müteşekkildi. Bununla birlikte sancağa bağlı nahiye ve köy sayılarıyla nüfus, dönemin şartlarına göre değişiklik göstermiştir. Örneğin, 1566 ve önceki tahrir kayıtlarına göre sancakta 7 nahiye ve 186 civarında köy bulunmaktadır. Yine sancağın toplam nüfusu bu dönemde 25-100 bin civarında, şehrin nüfusu ise yaklaşık 6 ile 14 bin arasında tahmin edilmektedir⁶.

Askeri, ticaret, konaklama ve bir kültür merkezi olan⁷ Harput, Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran (1514) zaferinden sonra Osmanlı topraklarına katılmıştır⁸ ve 26 Mart 1516'da Osmanlı'nın fethinden sonra Diyarbekir Eyaletine Sancağın merkezi olarak bağlanmıştır⁹. Yapılan bu idari taksimat uygulaması 1632 (1042), 1646 (1056), 1662 (1073) tarihlerinde de devam etmiştir; fakat bu idarî taksimat ve yönetim şekli hep aynı kalmayıp, 1723 (1136) tarihinde Diyarbekir Eyaletine bağlı voyvodalık, 1835-1836 (1251-1252) tarihlerinde Sivas Eyaletine bağlı sancak durumuna getirilmiştir. Sancağın idari statüsündeki değişiklikler, bunlarla da kalmamış, Tanzimat'ın ilanından sonra imparatorlukta uygulamaya koyulan idarî değişikliklere

⁴ Selçuk Hayli, "a.g.m.", s. 4.

⁵ Selçuk Hayli, "agm.", s. 6.

⁶ İbrahim Erdoğan, "a.g.m.", s. 118-119.

⁷ Selçuk Hayli, "a.g.m.", s. 9.

⁸ Rifat Özdemir, "Harput ve Çemişkezek'te Askeri Ailelerin Sosyo Ekonomik Yapısı (1890-1919)", *Belleten*, C. LIX, S. 226, Aralık 1995, s. 47.

⁹ Mehmet Ali Ünal, "Harput", *İslam Ansiklopedisi*, TDV, C. 16, İstanbul, 1997, s. 233.

paralel olarak burasının da yönetim biçimi değişmiştir. Bu idari uygulamalarla yönetim şekli sık sık değişen Harput'un, bulunduğu yerin yüksek olması, "mezraa" denilen (şimdiki yeri) yerin yeşillik, bağlık ve bahçelik olması gibi sebeplerle muhtemelen 1860-1861 tarihlerinden itibaren yerinin de yavaş yavaş değişmeye başladığını mezraaya gelen nüfusun yüksek bir tepenin başındaki tarihî Harput şehrine dönmediğini mezraada yeni bir şehir oluşturmaya başladıklarını ve bu yeni şehre 14 Mart 1867 (8 Zilkade 1283) tarihinden itibaren de Mamuratü'l-Aziz (El Aziz) isminin verildiğini görmekteyiz¹⁰.

Başka bir ifade ile, yerleşime elverişli olmayışı, tabiat şartlarının zorluğu, iâşe teminindeki güçlük Harput'un daha fazla gelişmesini önledi. 1834'de doğu eyaletlerini ıslah etmek üzere görevlendirilen Reşid Mehmed Paşa ovada yer alan Agavat mezraasını merkez haline getirdi ve teşkil edilen Ma'mûretü'l-azîz (Elazığ) vilâyetinin merkezi Harput'tan buraya taşındı¹¹.

1. Anadolu Ticaret Güzergâhı

Anadolu ticaret yolları ilkçağlardan günümüze değin Doğu emtiasına hem ihtiyaç duymuş hem de bu emtiaya köprü olmuştur. Anadolu milat öncesi çağlarda dahi, daha çok "mübadele ilişkileri" üzerine kurulu olarak, Mezopotamya, Ege ve Akdeniz ön planda olmasıyla beraber Kafkasya, Kıbrıs, Suriye'yle, ilişkilerde bulunmuştur. Asurlular gibi tüccar bir kavmin Anadolu'da ticaret kolonileri kurdukları bilinmektedir. Mezopotamya ile ticarete önemli yerler arasında Harran, Urfa, Birecik, Diyarbakır, Harput, Malatya ve Elbistan bulunmaktaydı¹².

XI. Yüzyılın sonlarından itibaren Filistin Suriye ve Mezopotamya'da etkili olmaya başlayan Artuklular Mardin'den Harput'a kadar olan bölgeye hakim olduktan sonra transit ticareti kolaylaştırıcı tedbirler alıp kervansaraylar inşa etmişlerdir. Ayrıca bu bölgede tarımı geliştirmek için sulama kanalları yapmışlardır¹³.

Ticari taşımacılığın güvenliğini sağlamak için ana hatlarıyla ifade edilen bu uygulamalara paralel olarak Anadolu ve Rumeli topraklarında belirli karayolu ticaret rotaları üzerinde gümrükler konuşlandırılmış ve sonuç olarak önemli kent ve kasaba merkezleri de bu rotaların geçtiği güzergâhlar üzerinde oluşmuştur. Osmanlı'da ulaşım ve ticaretin büyük değişiklikler

¹⁰ Rıfat Özdemir, "a.g.m.", s. 47-48.

¹¹ Mehmet Ali Ünal, "a.g.m.", s. 234.

¹² Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2008, s. 53.

¹³ Ahmet Tabakoğlu, *a.g.e.*, s. 88.

gösterdiği XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar işlevini sürdüren bu organizasyon içinde, Anadolu'daki yol güzergâhları şöyle idi:

İstanbul'dan Halep yönüne giden **sağ kol**, Üsküdar'dan başlıyor, Gebze, Hersek, Lefke, Söğüt, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrevpaşa Hanı, Bayat, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, İsmail, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Külek, Bayrampaşa Hanı, Adana, Kurt Kulağı, Antakya menzilleri üzerinden Halep'e varıyordu. İstanbul'dan başlayıp XVI. yüzyılda Diyarbakır'ın alınmasından sonra, burada son bulacak olan **orta kol**, Üsküdar'dan, İzmit, Sapanca, Geyve, Taraklı, Göynük, Hendek, Düzce Pazarı, Bolu, Gerede, Bayındır, Karacalar, Koçhisar, Tosya, Osmancık, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Kangal, Hasan Çelebi, Malatya, Harput, Ergani üzerinden Diyarbakır'a ulaşıyordu. Bu yol Diyarbakır'dan sonra Mardin, Nusaybin, Toprakkale, Karakuş, Kerkük ve Musul üzerinden Bağdat tarafına gidiyordu. İstanbul'dan Erzurum ve Kars tarafına giden **sol kol**, orta kolun Merzifon menzilinden ayrılarak, Ladik, Niksar, Hacı Murat Kalesi, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Bayburt, Tercan üzerinden Erzurum'a ulaşıyor, oradan da Hasan Kalesi'ne uğrayarak Kars'a varıyordu¹⁴.

Bütün bu kollar üzerinde menzilhâne (haberleşme menzilleri), kervânsaraylar, hanlar yaptırılmış, ulak teşkilâtı vücûda getirilmiş, yollardaki geçit noktalarının korunması için derbent teşkilâtı gibi özel teşkilâtlar kurulmuş ve hatta özel muafiyetler tanınmak suretiyle buraların halk tarafından korunması sağlanmıştır¹⁵.

Bu yol sistemlerinde, Osmanlı Devleti XIX. yüzyıla kadar, merkezin taşra ile irtibatını ve devletin resmi haberleşmesini sırasıyla ulak hükmü, menzilhâne sistemi, in'âm hükmü, kirâcıbaşılık ve nihayetinde 1839 yılında kurulan posta teşkilâtı vasıtasıyla sağlamıştır. Devlet seferler sırasında orduyu cepheye ulaştırabilmek için bu ana yollar üzerinde tespit edilen menzillerden faydalanmıştır. Özellikle haberleşmeyi daha kolay ve emin bir şekilde yapabilmek için bu yollar üzerinde merkezi bir takım konak yerlerinin ihdâsı gerekli görülmüştür ki, "*menzilhane*" namıyla adlandırılan

¹⁴ A. Mesud Küçükcalay, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2003/2, s. 157.

¹⁵ İzzet Sak; Cemal Çetin, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Güz – 2004, s. 182-183.

bu noktalar, aynı zamanda ordunun iâşesi ve ticarî nakliyatda da önemli faydalar getirmiştir¹⁶.

Anadolu şehir hayatının gelişiminde ticari, sanayi ve siyasi faktörlerin rolü önemlidir. Önemli ticaret yollarının kesiştiği ve üzerinde bulunduğu bölgelerde şehirler oldukça gelişmiştir. Sivas, Konya, Kayseri, Erzurum, Erzincan, Harput, Amasya, Tokat, Niğde, Niksar, Kırşehir, Aksaray, Ankara gibi şehirler örnek olarak gösterilebilir. Akdeniz'e açılan Antalya ve Alaiye (kandelonos) ile Karadeniz'e açılan Sinop önemli liman şehirlerindendir. Bu şehirleri gezmiş olan İbn Batuta geniş caddelerden, kalabalık çarşılarından ve yoğun ticari faaliyetten söz eder¹⁷.

Osmanlı ticaret güzergâhında bulunan bu merkezlerin aynı zamanda birer üretim merkezleri halinde olduğunu söylemek mümkündür. Hemen hepsinde aynı oranda geniş çaplı üretimlerden söz etmek mümkün olmasa da yerel üretimin varlığını unutmamak gerekmektedir. Coğrafi ve iklim yapısı itibarıyla tüm Anadolu tabii ve zengin kaynaklara sahipti. Bu durum öteden beri Avrupa ticaretinin ihtiyaç duyabileceği bir yapıydı. Mesela İngiltere'nin sürekli alışverişte bulunduğu Levant¹⁸ bölgesinin aynı zamanda Doğu Anadolu'yu da içine alması ya da XX. Yüzyıl başlarında Amerika'nın Anadolu'nun toprak verimliliği hakkında fizibilite çalışmaları yapması gibi.

Buna göre; Enis Şahin ve Fikrettin Yavuz'un üzerinde araştırma yaptıkları *Amerikan National Archives* kaynaklı bir belge, *I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ve savaş sırasında, Türk Doğu Vilayetlerine ait çoğunluğu istatistikî olan önemli bilgileri ihtiva etmektedir*:

"Tüm bölge gelişmemiş durumdadır. Rus Ermenistanı ve Erzurum arasındaki hafif ve dar tren yolu ile güney batı bölgesindeki Anadolu Demiryolu'nun dışında demiryolu yoktur. Eski kervan yolları ana yol olarak kullanılmaktadır. Ülke ticarî açıdan az gelişmiş ve bakir durumdadır. Başlıca geçim kaynağının madenler olduğu söylenebilirse de, bunların pek azı

¹⁶ Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies*, Volume: 3/1, 2011, s.115.

¹⁷ Taner Tatar, *Sanayi Sosyolojisi Ders Notu*, <http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1046/file/sanayi.pdf>, s. 120.

¹⁸ Levant, Mısır'dan Karadeniz'e kadar olan ülkeleri içeren bölgedir. Dünya ticaretinde çok önemli bir yer tutuyordu. Ümit Burnu'nun keşfinden sonra da Osmanlı girişimleri sayesinde bu yol yeniden canlanmıştı. Osmanlı ülkesinde ticaret, sultanın verdiği özel bir imtiyaz belgesiyle, güvence içinde sağlanıyordu. Ayrıca İngiltere Levant ticaretine çok önem veriyordu. Bkz. Halil İnalcık, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, Timaş Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010, s. 34.

gözden geçirilmiş ya da analiz edilmiştir. Tarım sınırlı bölgelerde mümkün olmakla birlikte aslında ülke gerçek anlamda dokunulmamıştır ve büyük miktarda üretim için sermayeye ihtiyacı vardır. Şu sıralar yoğunluk görülüyor ve daha da önemlisi, şu günlerde nüfus açısından Ermenistan pratik bir şekilde boşaltılmakta. Tarımın önem kazanabilmesi için gerekli ulaşım ve pazarların meydana getirilmesi zorunluluk teşkil etmektedir. Hayvan yetiştiriciliği, yün ve hayvan derisi ihracatı ihtimali umut vericidir”¹⁹.

2. Harput'un Ticaret Güzergâhındaki Yeri

Tarih boyunca Harput şehri bulunduğu mevki itibariyle doğal bir geçiş alanı üzerinde yer alması sebebiyle, ulaşımın yoğunluk kazandığı bir düğüm noktası olmuştur. Nitekim Asurlular zamanında bile başkent Ninova'yı Karadeniz'e bağlayan yol, Harput'un kontrol ettiği bu oluk sahadan geçmektedir²⁰.

Araştırma dönemimiz olan Osmanlı hâkimiyeti döneminde de Harput, Basra ve Bağdat'tan Diyarbakir'e gelip Malatya ve Sivas istikametinde devam eden ticaret yolunun üzerinde bulunuyordu. Bu yol aynı zamanda askerî amaçlarla da kullanılıyor, ayrıca bir yol da Bingöl ve Muş üzerinden Van'a ulaşıyordu²¹.

Tarih içinde kullanılan önemli yollardan biri, Hekimhan ile Keban'dan geçerek Harput'a gelen ve oradan da eski hükümdar caddesine birleşen yoldur. İkinci yol ise, Harput-Keban-Arapgir- Kemaliye ve Divriği'den geçip Sivas'a varan yol idi. Üçüncü yol ise, Samsun'u Bağdat'a bağlayan yol olup, Sivas'tan sonra eski kervan yolu ile birleşmekteydi. Bunlardan başka, Harput-Giresun arasında Keban-Arapgir-Kemaliye Kuruçay-Şebinkarahisar veya Arapgir-Divriği-Şebinkarahisar'dan geçen yollar da vardı. Böylece Mezopotomya- Anadolu-Karadeniz arasında, yoğun bir yol şebekesinin varlığı sebebiyle, Harput çeşitli ticaret kervanlarının, sadece uğrak veya konaklama yeri olarak değil, aynı zamanda ticaret merkezi olma karakteri kazanmıştır²².

Evliya Çelebi, Harput'tan doğuya yönelerek Habusu Köyü, Sarıkamış, Palu, buradan güneye yönelerek Demirkapı, Terhi Köyü, Kil Kalesi, Hini

¹⁹ Enis Şahin; Fikrettin Yavuz, “Türk Doğu Vilayetlerine Dair Bir Amerikan Belgesi”, *Fen Edebiyat Dergisi (Sakarya Üniversitesi)*, X/1, 2008, s. 383.

²⁰ Selçuk Hayli, “a.g.m.”, s. 5.

²¹ Mehmet Ali Ünal, “a.g.m.”, s. 234.

²² Selçuk Hayli, “a.g.m.”, s. 5.

Köyü, Ergani Kalesi, Baş Han, Orta Han, Şerbeteyn, Kara Köprü üzerinden Diyarbakır'a varmıştır. Harput'tan gelen Sarıkamış'tan güneye yönelen yol ile Palu'dan güneye giden yol birleşerek Bozçanak'ın Han önü mezrasındaki menzile uğrar ve Demirkapı Han'a²³ varır. Devamla Kralkızı barajının altında kalan Han üzerinden Ergani ve Diyarbakır'a ulaşmaktadır. Harput-Palu-Diyarbakır yolunun Osmanlı döneminde yoğun olarak kullanıldığını göstermektedir²⁴.

Harput şehrinin etki sahasını ulaşım faaliyetleri bakımından düşünüldüğünde; önemli yollar üzerinde bulunması dolayısıyla, ticaret kervanlarına konaklama ve ticaret yapmaları bakımından hizmet sunması, etki sahasının boyutlarını genişletmiştir²⁵. Osmanlı Döneminde de ihtiyaç duyulan menzillere kervansaraylar inşa edilmiştir²⁶. Mesela, Eğin'den geçen Malatya ve Harput'u Erzincan ve Trabzon'a birleştiren yol önem kazanmıştı ve Eğin-Erzincan arasında yer alan Hosta Beli Hanı bulunmaktaydı²⁷.

Arapgir sancağında da, bazı köyler halkı muayyen bir görevi yerine getirmekle mükellef tutulmuşlardı. Meselâ, 1643'de Eğin kazasındaki 29 nefer vergi nüfuslu *Ekrek* adlı köy halkı "derbendci" olarak tayin edilmişti. Derbendler, stratejik yollar ile hac ve ticaret yollarının güvenliğini sağlamak maksadıyla ıssız olan yerlerde kurulduğuna göre, *Ekrek* adlı köy de muhtemelen stratejik bakımdan önemli olan bir geçitte yer alıyordu²⁸.

Harput'un ticaret yol güvenliği de önemli konulardan biriydi. Örnek olarak; Harput Kazası'ndan gelip geçen tüccar taifesine Cihânbeylû eşkîyasının saldırıp mallarını almaları ve telef etmeleriyle ilgili şikâyetlerin artması üzerine 02 Zilkade 1103/16 Temmuz 1692 tarihli buyruldu ile Harput kadısı ve mukâta'a emîninden mübaşirle birlikte suçluların bir an evvel yakalanarak Âmid'e yollanmaları istenmektedir. 12 Muharrem

²³ Han, Palu, Guleman, Kralkızı, Ergani, Diyarbakır kervan yolunda, Demirkapı mevkiindedir. Şimdiki Alacakaya ilçesinin 12 km. kuzeydoğusunda dağ yamacında bulunan Çakmaklı köyünün 1 km güneyinde, eğimli bir alan üzerinde bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. İsmail Aytaç, "Harput-Palu-Diyarbakır Güzergahındaki Kervansaraylar", *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, 2006, s. 20.

²⁴ İsmail Aytaç, "a.g.m."s. 19-20.

²⁵ Selçuk Hayli, "a.g.m.", s. 5.

²⁶ İsmail Aytaç "a.g.m.", s. 19.

²⁷ Zeki Arkan, "Eğir Kasabası'nın Tarihî Gelişimi", *OTAM*, S. 12, 2001, s. 6.

²⁸ Enver Çakar; Füsun Kara, "17. Yüzyıl Ortalarında Arapgir Sancağında İskân ve Nüfus (1643 Tarihli Avârız-Hane Defterine Göre)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 15, S. 2, Elazığ, 2005, s. 396.

1083/10 Mayıs 1672 tarihli bir hüccette ise, Ertmenik karyesine penbe alacağı için giden ancak burada fevt olan Mehmed'in bu şüpheli ölümü üzerine Harput zâbiti Seyyid Mehmed Ağa tarafından teftişe gidilmiştir²⁹.

Ticaret ile ilgili bir başka probleme örnek ise bazı dönemlerde Harput mukâta'asında mukâta'a eminlerinin Harput'a gelen tüccar taifesinden fazladan akçe almasıdır. Örneğin 21 Şevval 1103/6 Temmuz 1692 tarihli Diyarbekir kâim-makâmı Murtaza imzasıyla Harput kadısına gönderilen bir mektuba göre, mukâta'a emîni olanların Harput Sancağı'na gelen tüccâr tâifesi ve sair yük sahiplerinden "bâc-ı 'ubûr" dışında türlü bahanelerle fazladan akçe aldıkları belirtilmektedir³⁰.

3. Harput'un Ticaret Güzergâhındaki Önemi

Harput'un bulunduğu alan, Doğu Anadolu Bölgesi'nde kuzey ve güneydeki sıradağların birbirine yaklaştığı bir mevkidedir. Topografyanın şiddetli olması, Doğu Anadolu ile batı arasında ulaşımı güçleştiren şartlar sebebiyle, yollar genellikle vadi tabanları ve akarsu kenarlarını takip etmektedir. İşte eskiden beri kavimlerin geçiş yaptığı tabii koridorun buradan geçmesi alanın sitsel açıdan tarih öncesinde bile büyük öneme sahip olduğunu göstermektedir³¹.

Osmanlı hâkimiyeti döneminde, Basra ve Bağdat'tan Diyarbekir'e gelip Malatya ve Sivas istikametinde devam eden ticaret yolunun üzerinde bulunan Harput için bu kervan yolları önemli gelir kaynağıydı. Ayrıca bir yol da Bingöl ve Muş üzerinden Van'a ulaşıyordu. XVI ve XVII. yüzyıllarda gelip geçen ticaret mallarından alınan vergiler mühim bir meblağ oluşturuyordu. Meselâ tamga-yı siyah, bâc-ı ubûr, tamga-yı üserâ türü vergiler 1518'de 55.000, 1523'te 127.367, 1566'da 130.000 akçe tutmaktaydı. Bu dönemde Harput aynı zamanda çevresinin sanayi merkezi durumundaydı; dokumacılık, dericilik, demircilik ve bakırcılık çok gelişmişti. Çeşitli kumaşların renklendirilip desen verildiği boyahanelerin geliri 1518'de 44.000, 1523'te 62.000, 1566'da 122.000 akçe idi. Harput civarında, sarıboya yapımında kullanılan Cehri bitkisi oldukça fazla yetiştirilmekteydi. Mesela Harput yöresi, 1885'e doğru 130.000 ton kadar Cehri üreterek, Samsun yolu ile Avrupa'ya yollamaktaydı. Daha sonra sunî boyaların çıkmasıyla üretim azalmış, 1906'da bu üretim miktarı 8.000 kiloya kadar düşmüştür³².

²⁹ İbrahim Erdoğan, "a.g.m.", s. 135.

³⁰ İbrahim Erdoğan, "a.g.m.", s. 138.

³¹ Selçuk Hayli, "a.g.m.", s. 5.

³² Selçuk Hayli, "a.g.m.", s. 11-12.

Harput Şehiri, özellikle XVI. yüzyıl ve sonrasında, el sanatları ve atölye tipi sanayi faaliyetleri bulunmaktaydı. Bölgenin en önemli sanayi kolu “dokumacılık” idi. Harput ve mezraa özellikle, Çiçekli, Çeharkezi ve Çetari olarak adlandırılan ipekli kumaş yapımında uzmanlaşmıştı. Dokunan ipekli kumaşlar bölge halkının ihtiyaçlarını karşılamakla birlikte, komşu vilayetlere ve İstanbul’a da gönderilmekteydi. Ayrıca bu dönemde dokunan halı, kilim, perde ve cecimler (nakışlı kilim) Osmanlı devletinin tüm bölgelerinde aranmaktaydı. Dokumacılığın bu kadar ileri seviyede olmasının sebebi ise, yapılmakta olan pamuk tarımı ve hemen hemen her evde pamuk ipliği yapımında kullanan çıkırıklar ve dokuma kuyusu denilen el tezgahlarının varlığıdır³³. XVII. yüzyıl ortalarında ise Harput’ta 600’den fazla dükkânın varlığı³⁴ şehirdeki ticaret hayatının çeşitliliği ve zenginliğini göstermektedir. Tahrirlere göre, kervanların taşıdıkları mallardan alınan “Bâc-ı Übü” ve “Tamga-i Siyah”, şehirde satılan mallardan alınan “Kara Tamga” ve ticari faaliyetlerdeki ölçü ve tartı birimlerinin denetlemesinden alınan vergi olan “İhtisâp Mukatâsı” gibi vergilerin, sancak gelirleri içinde %10 civarında bir pay oluşturduğu görülmüştür. Tüm bu faaliyetler, Harput şehrinin ekonomik fonksiyonunun boyutunu ortaya koymaktadır. Aynı’ca Harput’ta dericilik de oldukça gelişmiş olup, dabakhanede (Debbağhane) yapılan meşin, sahtiyan ve köseleler, Diyarbakır, Malatya ve Tunceli illerine de gönderiliyordu³⁵.

1700-1922 dönemleri boyunca Osmanlı’da iç ticaret, hacim ve değer açısından, uluslar arası ticareti büyük ölçüde aşmıştı. Buna göre, 1914’te toplam tarımsal üretimin en fazla % 25’i ihraç ediliyordu ki bu geriye kalan %75’in iç ticaret olarak gerçekleştiği anlamına geliyordu. Diyarbakır, Musul ve Harput’un yerel ticaretlerine ilişkin 1890’lardaki istatistiklere göre, bu üç şehirden hiç biri lider ekonomi merkezi değildi. Ama yine de 1890’larda bu üç şehrin bölgeler arası ticaretinin toplam değeri (1 Milyon sterlin) Osmanlı uluslar arası ihracat ticaretinin yaklaşık %5’ine eşitti. Onların küçük ekonomileri (*minor economy*) göz önünde bulundurulduğunda bu rakam etkileyici bir şekilde yüksekti³⁶. 1890’larda Osmanlı İmparatorluğun yabancı devletlere ihracatı ise 18 milyon sterlindi). Buna göre, Harput’un yerel mamulâtın sevkiyat değeri:

1887’de, ihracatta: 61,000 sterlin iken; diğer Osmanlı bölgelerine gönderilen sevkî değeri: 130,000 sterlin idi;

³³ Selçuk Hayli, “a.g.m.”, s. 11.

³⁴ Mehmet Ali Ünal, “a.g.m.”, s. 234.

³⁵ Selçuk Hayli, “a.g.m.”, s. 11-12.

³⁶ Donald Quataert, *The Ottoman Empire (1700-1922)*, New York, 2005, p. 128-129.

1891'de, ihracatta: 36,000 sterlin iken; diğer Osmanlı bölgelerine gönderilen sevkin değeri:86,000 sterlin idi.

1906'da ihracatta 100,000 sterlin iken; diğer Osmanlı bölgelerine sevk 50,000 sterlin idi³⁷.

Fatih Damlıbağ'ın bir çalışmasında ise şu bilgiler elde edilmektedir: Tabiat şartlarının pamuk üretimi için elverişsiz olduğu İngiltere için Anadolu pamuğu istenilen bir hammadde idi. İngiliz dokuma sanayi için 1857'de Manchester Cotton Supply Association- Manchester Pamuk Tedarik Birliği (MCSA) kuruldu. Araştırmalar yapan bu kuruluş, Osmanlı'daki İngiliz konsoloslarının raporlarından yola çıkarak, Anadolu'nun pamuk üretimi için elverişli olduğu bilmekteydi. Kuruluşun İngiliz memurunun Osmanlı ile yaptığı görüşmeler sonrasında, 5 Mayıs 1858'de MCSA memuruna pamuk yetiştirmeye uygun yerlerin tespiti için izin verildi. Buna göre MCSA memurunun inceleme yaptığı yerler arasında Harput da olmak üzere Selanik, Girit, Kastamonu, Bursa, Aydın, Karaman, Bozok, Sivas, Tırnova, Erzurum, Musul, Güney Doğu Anadolu, Halep, Sayda, Şam, Bağdat, Trablus, Tunus ve Akdeniz adaları bulunmaktaydı³⁸.

Buna göre, İstanbul'a Gelen Pamuk Tohumlarının Dağıtım Yerleri³⁹:

Bölgeler	Pamuk Tohumu (Okka)
Edirne	75.000
Selanik	31.050
Silivri	3.000
Toluca	750
Vidin	150
Balıkesir	16.020
Yanya	990
Akdeniz Adaları	6.000
Bursa	3.000

³⁷ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 2, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 955.

³⁸ Fatih Damlıbağ, "Batı Anadolu'da İhracat İçin Pamuk Üretimi (1860-1870)", *Sosyal Siyaset Konferansları*, S. 60, 2011/1, s. 437-440.

³⁹ Fatih Damlıbağ, "a.g.m.", s. 446.

Amasya	6.000
Şam	2.500
Kastamonu	3.000
Biga	10.000
Trabzon	300
Sinop	550
Karahisar-ı Sahib	150
İzmit	4.566
Sivas	4.954
Gelibolu	8.000
Toplam	175.980

Ancak Anadolu’da yetiştirilmek üzere getirilip dağıtılan pembe renkli Amerikan pamuk tohumları dağıtılan yerleri daha çok Anadolu’nun Marmara, Ege gibi Batı bölgeleri olmuştur. Diyarbakır, Birecik ve çevresinde de pamuk ziraatıyla alakalı çalışmalar yapılmıştır⁴⁰.

Anlaşıldığı kadarıyla Kervan ticaretinin söz konusu olduğu durumlarda Harput’un ticaret hareketliliğinden etkin bir şekilde söz edilebilmekteydi. Ne var ki bölgenin dağlık olması, içeride bulunması ve denize uzaklığı, ticaretin bölgeler ve uluslar arası hareket alanını sınırlandırmaktaydı. Ancak yine de “Mezopotamya’yı Karadeniz’e bağlayan yol şebekesinde Harput, çeşitli ticaret kervanlarının, sadece uğrak veya konaklama yeri olarak değil, aynı zamanda ticaret merkezi olma karakteri kazanmıştır”⁴¹.

Enis Şahin ve Fikrettin Yavuz’un araştırmalarına göre ise; Mamuretü’l-aziz (Harput)’in birinci Dünya Savaşı’ndan hemen önceki dönemki nüfusu 450.000’dir; kilometre kareye düşen insan sayısı 14’tür; ticarî kaynakları ise *pastoral, tarımsal*dır. Mamuretü’l-aziz’in başlıca şehirleri 25,000 nüfuslu Harput, 10,000 nüfuslu Mezrah’tır. Bunları Arapgir, Eğin, Malatya, Hısn-ı Mansur, Akçaalağ, Çemişkezek, ve Hozat takip eder. Mamuretü’l-aziz için Ulaşım imkânlarından yoksunluk büyük bir dezavantajdır. Bölgede deniz taşıtlarının seyrine elverişli nehirler mevcut değildir. En yakın liman 200 mil

⁴⁰ Fatih Damlıbağ, “a.g.m.”, s. 460.

⁴¹ Selçuk Hayli, “a.g.m.”, 1998, s. 5.

uzaklıktadır ve tüm ürünler engebeli dağlık yollar üzerinden, deve ve merkepler vasıtasıyla getirilmek zorundadır. Kışları yollar kar nedeniyle iki üç ay kapalı kalır. Karadeniz kıyısındaki Samsun'dan başlayan Sivas üzerinden güneydoğuya oradan aşağıya Harput ve daha sonra Diyarbakır'a uzanan başlıca ticaret yolu 372 mil uzunluğundadır. Karayolları bu bölgenin ticarî açıdan gelişmesi için kesinlikle gereklidir. **Başlıca ithalat maddeleri** pamuklu mallar, hayvan derisi, yün ürünleri, petrol ve genel mamullerdir. **Başlıca ihracat malları arasında** afyon, pamuk, kösele, hayvan derisi, kürk, kuru üzüm, halı kilim ve yumurta bulunmaktadır⁴².

4. Harput'ta Gerçekleştirilen Ticaretin Emtiası

Ak-Koyunlu Devleti'nin önemli şehirlerinden olan Harput'ta, Osmanlı Devletinden pastav ile çuka getirilip satılmakta idi. Şehre Ebu Tahir'den (Osmanlı dönemi Harput nahiyesi) yaş üzüm getirilip satılır ve her üzüm yükünden iki karaca akçe tamga alınır. Fakat şehirde Harput üzümünün satılmasında herhangi bir vergi alınmıyordu⁴³.

Harput'ta dericilik de oldukça gelişmiş olup, dabakhanede (Debbağhane) yapılan meşin, sahtiyan ve köseleler, Diyarbakır, Malatya ve Tunceli illerine de gönderiliyordu⁴⁴. Arapgir'in iktisadi hayatının can damarı ise ipekçilik ve dokumacılık olmuştur. İpekçilik ve dokumacılık dışında ikinci önemli zirai ürün olarak üzüm yetiştiriciliğini görmekteyiz⁴⁵. Ayrıca Arapgir'de, zirai olarak bağcılık sanayi olarak da dokumacılık oldukça yaygındı⁴⁶. Harput Sancağı'nda şehre uğrayıp geçen ipek yükünün ölçülüp, bac-ı ubur alındıktan sonra her batmanı için 4 akçe tamga-yı siyah alındığı belirtilmektedir⁴⁷. Harput'ta XVII. yüzyılın ikinci yarısında bazı kamu görevlileri ticaretle uğraşmaktaydı. Mesela, El-Hac Ali Ağa boyahânesi'nin varlığı bu duruma örnek olarak verilebilir. Dolayısıyla Harput'ta boya imalatı ve ticareti yapılmaktaydı⁴⁸.

⁴² Enis Şahin; Fikretin Yavuz, "a.g.m.", s. 389-390.

⁴³ Kazım Paydaş, "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 36, , Ankara, 2004, s. 215-216.

⁴⁴ Selçuk Hayli, "a.g.m.", 1998, s. 12.

⁴⁵ Ahmet Aksın; Erdal Karakaş, "Nüfus İcmal Defterine Göre 19. Yüzyılda Arapgir" *OTAM*, C. 13, 2002, s. 96.

⁴⁶ Ahmet Aksın; Erdal Karakaş, "a.g.m.", s. 111.

⁴⁷ Ünal Taşkın, "1540 (H. 947) Tarihli Kanunamelere Göre Musul, Amid ve Erzurum Sancaklarında Zirai Gelirlerin Mukayeseli Tahlili", *Turkish Studies / Türkoloji Araştırmaları*, Volume: 2/2, Bahar 2007, s. 647 (121 Numaralı Dipnot).

⁴⁸ İbrahim Erdoğan, "a.g.m.", s. 136.

Esasen Doğu Anadolu Bölgesi pek çok yeri tabiatı itibarıyla zengin tarım kaynaklarına sahiptir. Diyarbakır Eyaleti tahıl dışında pek çok şeyi ihraç edebildiği gibi pek çok şehir de bulunduğu yerin tabiatına uygun ürünleri aktarıyordu. Mesela; Kavun ve karpuz (Diyarbakır'dan), salatalık (Meyyafarikîn /Silvan, Nusaybin'den), üzüm ve şarap (Siirt, Harput, Hasankeyf'ten), kuru erik ve diğer ağaç kaynaklı meyve (Mardin, Cizre, Siirt'ten), portakal (Sincar'dan), kabuklu yemişler (Mardin'den), kudret helvası (Mardin ve Hasankeyf'ten), pirinç (Mihrani/Mehrani'den), pamuk (Harput ve Çermik'in sulanan topraklarından), mazı (Mardin, Cizre'den) ve bal (Mardin, Arapgir'den) ticarete aktarılıyordu. Tüm eyalet üzerinde et ve deri bolluğu varken, Mardin ve Hasankeyf ayrıca tiftik yünü (*sof*) üretimi yapmaktaydı. Bu ürünlerin en büyük ekonomik öneme sahip olanları ise büyük olasılıkla pamuk ve mürekkep ve boya yapmak için kullanılan meşe ağaçlarının ürünü olan *mazı* idi⁴⁹.

Bir ihtiyaç hâsılı, uzak ya da yakın bir coğrafyaya bakmaksızın temin etme girişimine sevk eder. Bu durum, bildiğimiz gibi, ticareti gerçekleştirir. Böylece temin noktasının yerinin ve coğrafyasının ticaret güzergâhının zorluğuna bakılmaksızın insanları oraya iter. Ticarete nakliye masrafları önemlidir. Aynı ürünü yetiştiren farklı bölgelerden, nakliye masrafları açısından en az maliyetle elde edilen üretim ve ticaret merkezi tercih edilmektedir. Bu böyledir. Ne var ki bazı ürünlerin hemen her yerde olmayışı ya da kalite bakımından belli bir bölgede oluşu, ticaret yoğunluğunu buraya itebilir. Buna örnek olarak *mazı* (*galls*) gösterilebilir. Mazi⁵⁰ XVII. yüzyılda en önemli ihraç ürünleri arasında görünmekteydi ve Diyarbakır, Musul ve Van Üçgenindeki ormanlardan elde edilen meşe mazıları Halep'te satılırdı. İngiltere 1600 ve 1700'lerde bu mazıları buradan

⁴⁹ Martin Van Bruinessen, *Evliya Çelebi in Diyarbekir*, Leiden, 1988, p. 40.

⁵⁰ Mazi, içerisindeki çeşitli kimyasal maddelerinden dolayı çeşitli alanlarda kullanılmaktadır. Milattan 5000 yıl önce bile insanların mazıdan yararlandıkları bilinmektedir. Sümer'ler tifo, Babilli'ler ve Mısırlılar dizanteri ve malarya tedavisinde mazı kullanmışlardır. Bundan başka kumaşların boyanması, mürekkep yapımı ve deri tabakalanması alanlarında da mazıdan yararlanılmıştır. Günümüzde mazının kullanım yerlerinin daha da arttığı görülmektedir. Tıpta tüberküloz, dizanteri, nefrit, iç kanamalar, cinsel organların iltihaplı hastalıkları, hemeroid, saç dökülmesi, frengi, sinir zafiyeti, kaşıntı, ülser gibi hastalıkların tedavisinde, alkaloid ve afyon zehirlenmelerinde, tentür yapımında mazıdan elde edilen tanen ya da tanen türevleri kullanılmaktadır. Ayrıca mürekkep, saç boyası, kundura boyası, çivit yapımında, boya sanayiinde fiksator olarak mazıdan yararlanılmaktadır. Türkiye, *Andricus* (*Cynips*) *gallaetinctoriae*'nin (mazı arısı) oluşturduğu mazı ürünü bakımından dünyada birinci sırayı almaktadır. Ancak Çin, Kore ve Formoza'da (Tayvan) da var. Ancak Türkiye, Avrupa piyasaları için monopol bir karaktere sahip bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mahir Ekici, *Andricus* (*Cynips*) *Gallaetinctoriae* (*Olivier*) *Mazı Arısı Üzerine Araştırmalar*, Ormanlık Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1975, s. 1-2.

ithal ederdi. Ancak belirtmek gerekir ki, Avrupa ithalatı ağırlıklı olarak Batı Anadolu ve Suriye kaynaklı gibi görünüyordu.

Aslında günümüz için dahi, en çok mazi ürünü Elazığ Orman Başmüdürlüğüne bağlı işletme ve bölge şefliklerinden elde edilmektedir. Elazığ Orman Başmüdürlüğü'nün ormanlık sahası 1.795.216 ha' dır. Yine aynı yazarın belirttiğine göre ormanlık alan içerisinde en büyük pay meşe baltalıklarına düşmektedir⁵¹. Elazığ yöresinden elde edilen mazılar Siirt, Diyarbakır ve Mardin'e yollanmaktadır. Yıllık istihsal miktarını saptamak amacıyla nakliye tezkerelerinde yapılan inceleme ve sonucuna göre yılda ortalama olarak Siirt'de 500, Diyarbakır'da 500 ve Mardin' de de 400 ton dolayında mazi toplanıp İzmir, İskenderun, Mersin ve İstanbul'a gönderilmektedir⁵². Bu durumda Harput bölgesinin tarihten günümüze kadar getirdiği bir başka değer olarak boya ve ilaç sanayinde kullanılan meşe mazısını görebiliriz. Her ne kadar eldeki tarihi veriler kısıtlı olsa da bölgenin mazi ticareti, üzerinde durulması gereken konulardan biridir.

Pek çok pamuk yerel olarak iplik ve kumaş şeklinde işlendiği Harput, Ergani, Mardin ve Diyarbakır'da pek çok dokumacı vardı⁵³. Arapgir'de de, Köylerde yaygın bir şekilde pamuklu bez dokumacılığı, kumaş boyacılığı yapılmaktaydı. Mensucat sektörünün oldukça yaygın olduğunu gördüğümüz Arapgir'de özellikle Osmanlı Devletine düşük gümrüklerle giren Avrupa sanayi mamulleri, Osmanlı sanayisini ve esnafını oldukça güç durumlara düşürecekti. Kısa zaman sonra Osmanlı Devleti büyük ekonomik ve sosyal problemlerle karşı karşıya kalacaktı. Bu zorluklardan ve sıkıntılardan elbetteki Arapgir'de payına düşeni alacaktır. Nitekim XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren dokumacılığın önemini kaybetmesi ve işsizliğin artması neticesinde büyük şehirlere göç başlamıştır. Bu dönemde ki nüfusun önemli bir kısmı (Müslimlerin % 69'u, Gayr-i Müslimlerin ise % 31'i) Arapgir'den göç etmişlerdir⁵⁴.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Arapgir'de İngiliz ipliğinin kullanılmaya başlaması ticari amaçlı dokumacılığı tekrar geliştirmiştir. Arapgir'de bu çalışmalar neticesinde dokumacılık XIX. Yüzyıla kadar önemini korudu. Arapgir dokumaları daha ucuz ve sağlam olduğu için İngiliz dokumaları hızla piyasa dışında kaldı. Böylece buradaki tezgah sayısı

⁵¹ Mahir Ekici, *Andricus (Cynips) Gallatinctoriae (Olivier) Mazi Arısı Üzerine Araştırmalar*, Ormanlık Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1975, s. 96.

⁵² Mahir Ekici, *a.g.e.*, s. 108.

⁵³ Martin Van Bruinessen, *a.g.e.*, p. 40-41.

⁵⁴ Ahmet Aksın; Erdal Karakaş, "a.g.m.", s. 96-97.

arttı ve yılda 95.000 kg ithal iplik bu tezgahlarda dokunmaya başlandı. 1885 yılında üretim 120.000 top yani 1.2 milyon kuruş değerine ulaşmış, 1907 yılında ise tezgah sayısı 1200'e yükselmiştir. Bu durum sonraları önem kaybetmeye yüz tutsa da 1940 yıllarına kadar varlığını korumuştur. Zira 1940 yılında yazılan bir eserde Arapgir'in gezi, alaca, gibi ipek ve pamuklu mensucatları 1400-1500 kişinin 700 yakın tezgahta çalışarak ürettikleri ve bu dokuma ürünlerinin satışından şehrin 1940 yılında 10.000 liralık gelir elde ettiği belirtilir. Bu tarihten sonra 1940 yıllarında Malatya'daki Sümerbank dokumacılık tesislerinin açılması o tarihten sonra bu sektörün çöküşüne neden olmuştur⁵⁵.

Osmanlı'da XIX yüzyıllarda mensucat üretimi bir şekilde fabrikalardan ziyade evlerde üretilmekteydi. Avrupa'dan ithal edilen iplikleri mahalli tüccarlar satıyor, Osmanlı zanaatkârları da bunları kullanıyordu. Yerlik iplik bükücüleri, çivit ve kırmızı üreticileri belli bir zaman sonra Avrupa'nın devamlı düşen fiyatlarına karşı rekabet edemediler ve 1860'da yenildiler. Ancak bu durum kötünün yanında iyi durumları getirebilmekteydi. Mesela, önceleri önemli bir sanayi merkezi olmayan Arapgir'de, 1820'lerde ve 1830'ların başında İngiliz ipliklerinin ithali sonucu pamuklu kumaş dokuma sanayi gelişti. Bu durum bu yüzyılın sonuna kadar devam etti. 1836'da 1,000 tezgâh İngiliz ipliği ile 105,000 kilo kumaş dokuyordu. Bu sanayi, 4,800 Müslüman ve 1,200 Ermeni ailesine iş temini etmekteydi. 1860'larda yeni bir boyahane ilave edildi. 1888'de 1,000 tezgâhta hala Amerikan bezi dokunuyordu. 1880'lerin ortalarında kumaş imali iki kat artmış ve bu tarihi takiben 20 senede şehrin kumaş dokuma kapasitesi yükselmişti. 1907'de 1,200'den fazla tezgah çalışıyordu⁵⁶.

Avrupa ve Amerika'dan pamuklu kumaş ithalatının artmasına rağmen, Osmanlı'da pamuklu ve yünlü mensucat üretimi hem şehir, hem de ziraî bölgelerdeki evlerde ve iş yerlerinde yükseldi. İmal edilen mamuller hem satılıyor hem de evlerin tüketimini karşılıyordu. 1870'lerde Harput bölgesiyle birlikte Erzurum ve Diyarbakır bölgelerinde toplam 12,000 kadar tezgah ticaret için kumaş dokuyordu⁵⁷.

1880'lerle Birinci Dünya savaşı arasındaki zaman zarfında Harput'un "yerli malları" imali ve tüketimi süratle arttı. Bundan önce eyalet imparatorluğun diğer bölgelerine yılda 121,000 parça ipekli ve pamuklu

⁵⁵ Ahmet Aksın; Erdal Karakaş, "a.g.m.", s. 96-97.

⁵⁶ Halil İnalçık, *a.g.e.*, 2000, s. 1018.

⁵⁷ Halil İnalçık, *a.g.e.*, s. 1024.

kumaş 45,000 çift ayakkabı gönderiyordu. 1880'lerin sonunda ipliğin ithali % 50 arttı tamamlanmış kumaş ve basma alımı azaldı. Yerli pamuklu ve ipekli kumaş imali artınca çivit ithali yükseldi. 1890'ların sonunda Harput eyaleti, Erzurum, Trabzon, Sivas ve Bitlis'e 130,000 parça manusa, Erzurum, Diyarbakır ve Sivas'a 90,000 parça kırmızı kumaş ve basma gönderdi. 1890'larda Sivas, Trabzon, Erzurum ve Bitlis'e gönderilen kumaşın kıymeti 4 katından fazlaya yükselmişti⁵⁸. Ticari amaçlı dokumacılığın gelişmesinde Karadeniz'in karşı yakasındaki pazarlarını kaybeden ve yeni pazarlar bulma gayretindeki Trabzon'lu tüccarların rolü fazladır. Zira tüccarlar İngiliz ipliği pazarladıkları için yeni alıcı alanlar oluşturmaya çalışıyorlardı⁵⁹.

Eğin Kasabası'nda tarımcılık öteden beri doğal koşullardan ötürü pek gelişme göstermemiştir. Sarıççek yaylasındaki köylerde tarım ve hayvancılık ileri bir aşama kaydetmiştir. Çıt köyünde sebzecilik ileri gitmiştir. Bu köy, çevrenin sebze gereksinimini karşılamaktadır. Eğin'i çevreleyen birçok köyde sebze ve meyveciliğin öteden beri yörenin ekonomisi içinde önemli bir yer tuttuğunu belirtmek gerekir. Kasabanın yerli halkı, evlerini çevreleyen toprakları en iyi biçimde değerlendirerek kasabayı neredeyse bir sebze ve meyve bahçesi haline getirmişlerdir. Bu bahçelerde en başta dut olmak üzere armut, erik, kayısı, kiraz vb. meyveleri yetiştirilirdi. Dut ağacının bolluğu ipek böcekçiliğinin ve ipekçiliğin gelişmesine önemli bir katkıda bulunmuştur. İpekçilik, Kabuloğlu denilen ve halen çocukları Amerika'da yaşayan bir Ermeni tüccarının kurduğu tezgahlar ile başlamıştır. Kabuloğlu kasaba merkezinden başka çevre köylerde de dut ağaçları yetiştirerek ipek kozacılığını ilerletmiş ve çıkardığı kozaları değerlendirerek ipekli kumaşlar ve ünlü (Mandin) sırmalı ve ipekli çarşafı bile dokutmayı başarmıştır. Halıcılığın da önemli bir gelişme gösterdiğini belirtmek gerekir. Halıcılık Eğin'e ilk olarak Kadı Bekir Efendi tarafından getirilmiş ve dünya halıcılığı içinde (Eğin halısı) seçkin bir yere kavuşmuştur⁶⁰.

Malatya, Harput, Sivas ve Erzincan'la tali yollarla bir bağlantı kurabilen Eğin (Kemaliye) Kasabası'nın⁶¹ 1847 (H.1264) yılında yapılan esnaf sayımı Sonuçlarına göre tüccar sayısı: Der beyan-ı esnaf-ı tüccaran 56; Der karye-i Abcağa İslam tüccarları 5; Der beyan-ı esnaf-ı çerciyan mülhak-ı tüccaran 7;

⁵⁸ Halil İnalçık, *a.g.e.*, s. 1034-35.

⁵⁹ Ahmet Aksın; Erdal Karakaş, "a.g.m.", s. 97 (23 Numaralı Dipnot).

⁶⁰ Zeki Arıkan, "a.g.m.", s. 31-32.

⁶¹ Zeki Arıkan, "a.g.m.", 2001, s. 5.

Esnaf-ı dellal mülhak tüccaran 3'tür. XX. yüzyıl başlarında 1905 yılında basılan salnameye göre Eğin esnafı pek kalabalık gözükmemektedir. Söz konusu tarihte Eğin' de 16 banker adı verilmektedir. Pamuklu yazma ve mendil üreticilerinin sayısı 6'dır. Bunu beş saatçi izlemektedir. Büyük tüccar sayısı ise 10 kişidir. Bunların dışında 10 tane de kürkçü bulunmaktadır. Derici sayısı 7, pamuklu ve ipekli dokuma üretici sayısı ise 9'dur. Buna bir iki doktor, eczacı, fotoğrafçıyı da eklemek gerekir⁶².

1326 (M. 1908/1909) tarihli Halep Vilayet Salnamesi'ne göre bu dönem şehirde üretimi yaygın olarak yapılan çeşitli saraciye ürünleri, aba, sahtiyan, alaca, çarşaf ve hamam takımları, pekmez ve çeşitli şıralar Sivas, Kayseri, Adana ve Harput (Elazığ) vilayetlerine ihraç edilmekteydi⁶³. XIX. yüzyıl itibariyle Harput'un **Başlıca ithalat maddeleri** pamuklu mallar, hayvan derisi, yün ürünleri, petrol ve genel mamullerdir. **Başlıca ihracat malları arasında** afyon, pamuk, kösele, hayvan derisi, kürk, kuru üzüm, halı kilim ve yumurta bulunmaktadır⁶⁴.

Günümüz itibariyle ise Elazığ için yapılan araştırmalara göre:

“Mevcut tarım ve sanayi ağırlıklı potansiyeli ile birlikte tarımsal ürün çeşit ve verimliliğinde beklenen artışların gelecekte ticari hayatı olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Ticari faaliyetler esas itibariyle gıda, üzüm mamulleri, çimento, yem, orman ürünleri, genel imalat ürünleri ile madencilik ürünlerine dayalıdır. Yapılan bir çalışmaya göre; genel olarak imalat sanayi işletmeleri toplamında işletmelerin % 28'i Elazığ'a, % 26'sı çevre illere, % 12'si yurt dışına, % 8'i Doğu Anadolu'ya, % 7'si yurtiçine ve % 6'sı ise Güneydoğu illerine çıktı yapmışlardır. Kalan % 13'lük pay ise ülkenin farklı illerine olmuştur. Temel gıda maddelerinin bazıları ile dayanıklı tüketim mallarının hemen hemen tamamı diğer merkezlerden temin edilmektedir. El sanatları “sanayileşme öncesi üretim biçimi olarak ortaya çıkmış, insanların geçimini sağlamış ve ekonomik işlev kazanmıştır.” El sanatlarının üretime dönüştürülmesi il ekonomisine katkı sağlaması yanında kültürün yaşatılması anlamında da oldukça önemlidir”⁶⁵.

⁶² Zeki Arıkan, “a.g.m.”, s. 47-49.

⁶³ Harun Şahin, “Osmanlı Döneminde Maraş'ta Ticaret (XIX. Yüzyılın Sonu ve XX. Yüzyılın Başlarında)” *Akademik Bakış Dergisi*, S. 29, Mart-Nisan 2012, s.6.

⁶⁴ Enis Şahin; Fikretin Yavuz, “a.g.m.”, s. 389-390.

⁶⁵ 81 İl Durum Raporu, Türkiye Cumhuriyeti Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı – Sanayi Genel Müdürlüğü, Ankara, Mayıs-2012, s. 151.

“Büyük yatırım ve sermaye gerektirmeden yapılan el sanatlarına yönelik ürünlerin pazarlanması, ticari hayata canlılık kazandırmakla birlikte bu sanatların gelişimine de katkıda bulunmaktadır. İç ticarete el sanatlarına yönelik olarak iğne oyları, halı ve kilim gibi ürünlerde değerlendirilmektedir. Elazığ Ticaret Borsasında ise; hububat, hububat mamulleri, gıda maddeleri, yağlı tohumlar, hayvani yağlar, küçük-büyükbaş canlı hayvan ve bunların etleri ile derileri, kuru ve yaş meyveler, meyve çekirdekleri ve geleneksel gıda maddeleri işlem görmektedir”⁶⁶.

Sonuç

Osmanlı döneminde, ticari açıdan ana yol güzergâhının orta kolunda bulunan Harput'un uluslar arası ticaretten ziyade yurtiçi ticaretinde daha aktif olduğu söylenebilir. Kendi bölgesi içinde canlı bir ticarete sahip olmakla beraber, uluslar arası ticarete ise Trabzon kanalı ile Karadeniz'e, Halep ile Akdeniz'e ve Van ile İran coğrafyasına açılmaktaydı. Böylece denilebilir ki, Harput ticareti Doğu Anadolu'yu beslediği gibi Karadeniz, Akdeniz ve İran coğrafyalarını da beslemekteydi.

Osmanlı döneminde Harput ve çevresinde coğrafi ve iklim şartlarının etkisini üretimde ve ticari hayatta görmekteyiz. Buna göre, bölgede hayvancılığın ve pamuk tarımının etkisiyle dokumacılık, ipekçilik ve boya üreticiliği gibi alanlar faaliyettedir. Beraberinde iktisadi hayatın öğelerinden biri olan hayvancılığın etkisiyle dericilik ve ayakkabı imalatı da yapılmıştır. Burada değinmek istediğimiz başka bir nokta ise 1600 ve 1700'lü yıllarda Diyarbakır, Musul ve Mardin üçgeninde meşe mazısı ticaretinin yapılmasıdır. Günümüzde dahi Dünyanın Çin, Kore ve Formoza'da (Tayvan) gibi başka pek çok yerinde farklı türleri olmasına rağmen Türkiye, Andricus (Cynips) gallaetinctoriae'nın (mazi arısı) oluşturduğu mazi ürünü bakımından dünyada birinci sırayı almaktadır ve Türkiye, Avrupa piyasaları için monopol bir karaktere sahip bulunmaktadır. Günümüzde bile, en çok mazi ürünü Elazığ Orman Başmüdürlüğüne bağlı işletme ve bölge şefliklerinden elde edilmektedir. Neticede tarihten bu güne Elazığ (Harput), Diyarbakır, Mardin ve Siirt'i içine alan bölgede yetişen mazi ve onun ticareti, dikkat çeken konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁶⁶ 81 İl Durum Raporu (2012), s. 151.

KAYNAKLAR

- AKSİN, Ahmet; Karakaş, Erdal, “Nüfus İcmal Defterine Göre 19. Yüzyılda Arabgir” *OTAM*, C. 13, 2002, s. 91-126.
- ARIKAN, Zeki, “Eğin Kasabası’nın Tarihsel Gelişimi”, *OTAM*, S. 12, 2001, ss. 1-64.
- AYTAÇ, İsmail, “Harput-Palu-Diyarbakır Güzergahındaki Kervansaraylar”, *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, 2006, ss. 18-22.
- BRUINESSEN, Martin Van, *Evliya Çelebi in Diyarbekir*, Leiden, 1988.
- ÇAKAR, Enver; KARA, Füsun, “17. Yüzyıl Ortalarında Arapgir Sancağında İskân ve Nüfus (1643 Tarihli Avârız-Hane Defterine Göre)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 15, S. 2, Elazığ, 2005, ss. 385-412.
- DAMLİBAĞ, Fatih, “Batı Anadolu’da İhracat İçin Pamuk Üretimi (1860-1870)”, *Sosyal Siyaset Konferansları*, S. 60, 2011/1, ss. 433-471.
- EKİCİ, Mahir, *Andricus (Cynips) Gallatinctoriae (Olivier) Mazi Arısı Üzerine Araştırmalar*, Ormançılık Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1975.
- ERDOĞDU, İbrahim, “Sancaktan Mukâta’aya Geçiş Sürecinde Harput Sancağında Ehl-i Örf Taifesi”, *OTAM*, C. 20, 2006, ss. 117-148.
- GÜL, Abdulkadir, “Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme”, *History Studies*, Volume: 3/1, 2011, ss. 113-129.
- HAYLİ, Selçuk, “Tarihi Coğrafya Açısından Harput Şehrinin Fonksiyonları ve Etki Sahası”, *Dünü ve Bugünü ile Harput Sempozyumu*, C.2, Elazığ, 1998, ss. 287-305.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 2, Eren Yayınları, İstanbul, 2000.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, Timaş Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010.
- KÜÇÜKKALAY, A.Mesud, “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2003/2, ss. 151-176.
- ÖZDEMİR, Rıfat, “Harput ve Çemişkezek’te Askeri Ailelerin Sosyo Ekonomik Yapısı (1890-1919)”, *Belleten*, C. LIX, S. 226, Aralık 1995, ss. 41-124.
- PAYDAŞ, Kazım, “Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 36, , Ankara, 2004, ss. 213-225.
- QUATAERT, Donald, *The Ottoman Empire (1700-1922)*, New York, 2005.

SAK, İzzet; ÇETİN, Cemal, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Güz – 2004, ss. 179-221.

ŞAHİN, Enis; YAVUZ, Fikrettin, "Türk Doğu Vilayetlerine Dair Bir Amerikan Belgesi", *Fen Edebiyat Dergisi (Sakarya Üniversitesi)*, X/1, 2008, ss. 383-401.

ŞAHİN, Harun, "Osmanlı Döneminde Maraş'ta Ticaret (XIX. Yüzyılın Sonu ve XX. Yüzyılın Başlarında)" *Akademik Bakış Dergisi*, S. 29, Mart-Nisan 2012, ss. 1-11.

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

TAŞKIN, Ünal, "1540 (H. 947) Tarihli Kanunamelere Göre Musul, Amid ve Erzurum Sancaklarında Ziraî Gelirlerin Mukayeseli Tahlili", *Turkish Studies / Türkoloji Araştırmaları*, Volume: 2/2, Bahar 2007, ss. 632-653.

TATAR, Taner, *Sanayi Sosyolojisi Ders Notu*, <http://iys.inonu.edu.tr/webpanel/dosyalar/1046/file/sanayi.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı – Sanayi Genel Müdürlüğü, *81 İl Durum Raporu*, Ankara, Mayıs-2012.

ÜNAL, Mehmet Ali, "Harput", *İslam Ansiklopedisi*, TDV, C. 16, İstanbul, 1997.