



GÜNEY KARADENİZ YERLEŞİMLERİ İLE KIRIM VE ÇEVRE YERLEŞİMLER ARASINDAKİ İKTİSADİ İLİŞKİLER (1683-1802)

ECONOMIC RELATIONS BETWEEN THE SETTLEMENTS IN SOUTHERN BLACK SEA AND CRIME AND ITS SURROUNDINGS (1683-1802)

Necmettin AYGÜN*

Öz

Osmanlı Devleti için Karadeniz, yabancılara itina ile kapalı tutulmaya çalışılan büyük bir besin tedarik sahası olmanın yanında, Balkanlar ile Kafkasya'yı, Anadolu ile Deşt-i Kıpçak'ı birbirine bağlayan ana ulaşım hattını oluşturan özel bir sahaydı. Ayrıca, savaş dönemlerinde, savaş olan mahallere savaş olmayan mahallerden gerçekleşen zahire, cephane ve asker nakletme faaliyetleri, Karadeniz'i Osmanlı için siyasi ve askeri açıdan da farklı kılmaktaydı. Karadeniz'in iktisadi tarihinde, bu denizi çevreleyen Kırım ve Azak gibi tarihi coğrafyaların güneydeki Anadolu limanları ile olan iktisadi ilişkileri özel bir yer tutmuştur. Karadeniz'in güney ile kuzey yakası arasındaki iktisadi ilişkilerde hububat ve köle sevki kuzeyden güneye; tekstil ürünleri ise güneyden kuzeye olacak şekilde yüzyıllarca devam etmiştir. Tüm bu ilişkileri yönlendiren iktisadi aklın daha ziyade güney yaka menşeli olduğu söylenebilir. Bu durum, Karadeniz'in güney tarafındaki yerleşimlerin daha yoğun bir nüfus kesafetine sahip olmasının yanında, Anadolu ile onu çevreleyen coğrafyalardaki iktisadi geleneğin çok daha kadim olmasıyla alakalıdır. Ticarî faaliyetler, bölgesel ve uluslararası merkezli askeri ve siyasi gelişmelerden sıklıkla etkilenmiş olmakla birlikte, müteşebbisler yeni şartlara ayak uydurarak faaliyetlerine devam etmeyi bilmişlerdir. Neticede Karadeniz, bugün olduğu gibi, Osmanlı devrinde de iktisadi olduğu kadar, her anlamda değer taşıyan bir saha olma hususiyetini daima muhafaza etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Karadeniz, Ticaret ve Taşımacılık, Köle, Tekstil, Gemicilik.

Abstract

For the Ottomans, the Black Sea was a special area that formed the main transport link connecting the Balkans to the Caucasus, Anatolia to Desht-i Qipchaq, as well as being a great food supply area that was tried to be kept close to foreigners. In addition, during the war periods, the transportation of the grain, armory as well as military transport activities from non-war districts to war districts were making the Black Sea for the Ottoman Empire different from the political and military point of view. In the economic history of the Black Sea, the historical geographies which surround the sea such as the Crimea and Azov occupied a special place in the economic relations with the southern Anatolian harbors. Apart from the dimension of social and cultural relations, grain and slave shipping from north to south; textile products from the south to the north continued for centuries in the economic relations between the south and the north side of the Black Sea. It can be said that the economic mind that directed all these relations originated from the south coast. This is related to the fact that the settlements on the south coast of the Black Sea were densely populated, and that the economic tradition in Anatolia and the surrounding geographies were much wider. In the Ottoman era, there were entrepreneurs who went back and forth between the two coasts. Although commercial activities were frequently influenced by regional and international military and political developments, entrepreneurs were able to continue their activities by adapting to new conditions. As a result, the Black Sea as today has always maintained the status of being a field that is of value in every sense as well as economic in the Ottoman period.

Keywords: Ottoman Empire, Black Sea, Trade and Transportation, Slave, Shipping.

Giriş

Karadeniz, suyun 150-200 metre kadar altında canlılığın bulunmadığı ölü bir denize karşılık gelmekte iken, suyun üstünde ise, onu çevreleyen kara parçalarındaki yerleşimler için bolluk ve bereket ile nam salmış bir denize karşılıktır. Bu bolluk ve bereketin kaynaklarından biri ve belki de en önemlisi Karadeniz'e dökülen onlarca irili ufaklı ırmaklardan kaynaklanmaktadır. Ascherson'un ifadesiyle, "Karadeniz'den daha büyük olan Akdeniz'e yalnızca üç büyük ırmak, Rhone, Nil ve Po akar. Oysa Karadeniz'e akan beş büyük ırmak vardır: Kuban, Don, Dinyeper, Dinyester ve hepsinden önemlisi, havzası Fransa sınırına kadar uzanan ve bütün doğu ve orta Avrupa'yı kapsayan Tuna. Tuna tek başına her yıl 203 kilometreküp tatlı suyu Karadeniz'e taşır. Bu miktar Kuzey Denizi'ne akan bütün tatlı sulardan fazladır"¹.

Mykenler örneğinde olduğu gibi, Geç Bronz Çağı'ndan itibaren Akdenizli halkların Karadeniz'e yelken açarak, bölgenin yerli halklarıyla temas kurdukları bilinmektedir. Coğrafi keşif, maden arama ve ticaret

* Prof. Dr., Aksaray Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, aygunnecmettin@gmail.com.

¹ Neal Ascherson (2001). *Karadeniz*. (Çev: K. Emiroğlu), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, s. 16.



yapma amacıyla gerçekleşen bu seferler ile Karadeniz'in tanınmaya başlaması söz konusudur. Her durumda Karadeniz, Akdeniz için yapılmış gemilerle gelen bu halklara pek de iyi davranmamıştır. Karadeniz, kuvvetli akıntıları, sık sık oluşan sisleri, aniden patlak veren fırtınaları, sığınılacak limanların azlığı ve yerli toplulukların düşmanlıkları ile belleklerde yer etmiş; ondan korkulmuştur². Helenlerin, İÖ. 750-550 yıllarında Karadeniz kıyılarında birçok koloni kurmalarıyla, bu denizin Akdeniz ile olan bağlantısı canlanmış olmakla beraber, aşağıda belirtildiği üzere, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki bağlantıların ilk önemli canlılığı Ceneviz ve Venedikliler sayesinde.

Bu bereketli deniz, Osmanlı Devleti için birtakım fonksiyonları yerine getirmesiyle de özel bir yere sahiptir. Osmanlı için Karadeniz, yabancılara itina ile kapalı tutulmaya çalışılan³ büyük bir besin tedarik sahası olmanın yanında, memleketlerini; yani Balkanlar ile Kafkasya'yı, Anadolu ile Deşt-i Kıpçak'ı birbirine bağlayan ana ulaşım hattını oluşturan özel bir saha idi. Bu münasebetle Fransız elçisi, "Padişahın, yabancılara haremünün kapılarını açmasının bile yabancı gemilerin Karadeniz'e girişine izin vermesinden daha kolay olacağını" belirtmekteydi⁴. Bu durumu, şüphesiz gayet iyi bilen Rus Çariçesi II. Yekaterina'nın, Osmanlı Devleti'nin imzaladığı en ağır şartları içeren ve Karadeniz'i bir Türk Gölü olmaktan çıkaran, 1774 K. Kaynarca Antlaşması'nın akabinde, "Rusya şimdiye kadar böyle bir antlaşma yapmamıştır" diyerek⁵, hayret ve sevincini açığa vurması, anlamlıdır.

Karadeniz'in iktisadî tarihinde, konumuz olan Kırım ve Azak'ın özel bir yeri bulunmaktadır. XIII. yüzyılda Latin Ceneviz ve Venedikliler, Kırım Yarımadası ile Azak Denizi'nde odaklaşan ticaretlerinde buğday, kuru balık, havyar, kürk ve köleleri Akdeniz'e taşırlarken, aynı zamanda tarihî ipek yolları vasıtasıyla Trabzon ve Tana'ya (Azak'a) varan Çin, Hindistan ve İran'ın lüks malları olan ipek, baharat, porselen, tunç ve altını da taşımaktaydılar. İstanbul üzerinden Tana'ya gelen tüccarlar buradan Astrahan'a ve oradan da Çin ve Hindistan'a kadar giderek ticaret yapabilmekteydiler. Benzer şekilde Şirvan, Gilan ve Mazenderan ipeği deniz yoluyla Astrahan'a, oradan da İtil (Volga) Nehri üzerinden Tana'ya aktararak, Karadeniz ticaretine dâhil olabilmekteydi. XIV. yüzyılda Moğol-Altınordu Devleti'nin çökmesi Kuzey Karadeniz ve Kafkaslardaki barış ortamının bozulmasına yol açmıştı. XV. yüzyıla girilirken Timur'un bölge üzerindeki yıkıcı faaliyetleri, ticarî ilişkileri de zaafa uğratmış; ticarî taşımacılık Bursa veya Suriye'ye kaymıştı. Ceneviz ve Venediklilerin, Kırım sahillerine yerleşmelerinden sonra Güney Karadeniz limanlarıyla Kefe ve Azak arasındaki ticaret daha da canlanmıştı. XVI. yüzyıl başlarına kadar Karadeniz ve çevresinde tutunabilen Latin koloniciler Karadeniz'in bütünüyle Osmanlı yönetimine girmesi ve Osmanlıların, Karadeniz'i çok istisnâ şartlar hariç yabancı ülke tüccarlarına kapatmasıyla Karadeniz ticaretinden çekilmişlerdir⁶.

İstanbul'un fethinden (1453) sonra, Güney Karadeniz kıyıları ile 1475 yılında Kırım ve çevresinin Osmanlı idaresine katılması sonucunda Karadeniz, Osmanlı Devleti'nin siyasî ve askerî faaliyetlerinin gerçekleşmesinde önemli roller üstlenmeye başlamıştı. İran'a, Kafkaslara, Deşt-i Kıpçak steplerine, Doğu Avrupa ve Balkanlara yönelik her türden faaliyet artık Karadeniz coğrafyası üzerinden gerçekleşir olmuştu. Kırım ve Azak coğrafyası, Kuzey Kafkasya, Moskova, Kiev Rusyası ve Doğu Avrupa için idarî olduğu kadar, askerî ve ticarî merkezler olarak Osmanlı döneminde de önemini devam ettirmiştir⁷. Burada Tuna, Kili, Akkerman ile Güneybatı Kafkasya sahili (Abhazya ve Gürcü arazisi) dışarıda bırakılarak, Kırım ve Azak coğrafyası ile Güney Karadeniz kıyıları arasındaki ticarî ilişkiler, genelde Osmanlı arşiv kaynaklarından elde edilen bilgilere dayalı olarak ele alınmıştır.

Karadeniz'in yabancılara kapalı olduğu 1774'e kadar olan süreçte, Karadeniz'in dört bir tarafında gerçekleşen deniz taşımacılığında İstanbul'un iâşesine, yani Sarayın, kapıkulu efradının ve şehrin diğer sakinlerinin beslenmesi için yiyecek maddelerinin temin edilmesine dayanan faaliyetler ilk sırada yer almıştır. Bu nedenle, Karadeniz'deki Osmanlı ticarî faaliyetlerinin genelde buğday ve benzeri zahirenin temini çevresinde gerçekleştiği söylenebilir. Zahir, yoğunlukla Tuna havzası ile Kırım ve Rumeli iskelelerinden sağlanmakta olduğundan, bu bölge iskeleleri ile İstanbul arasında yoğun taşımacılık faaliyetleri söz konusuydu.

² Murat Arslan (2006), "Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler", *OLBA*, Sayı XIV, s. 75-91.

³ Cülusu münasebetiyle III. Ahmed, 1703'te Çar Petro'ya yolladığı mektubunda, Türk egemenliğinde bulunan Karadeniz'e çıkmaya ruhsat verilmediğine, Azak denizinin bu denizden gayrı bir yere çıkan kapısı olmadığına göre Azak, Taygan ve Voroneş'te yapılan gemilere bir mana veremediğini belirtiyor ve kaldırılmasını talep ediyordu. Bk. Cemal Tukin (1999), *Boğazlar Meselesi*, İstanbul: Pan Yayınları, s. 58.

⁴ Wolfgang Müller-Wiener (1998). *İstanbul Limanı*. (Çev: E. Özbek), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 63.

⁵ Sadık M. Bilge (2005), *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*. İstanbul: Eren Yayınları, s. 135.

⁶ Halil İnalçık (1971). İmtiyâzât. *The Encyclopedia of Islam*², Vol. III, Leiden-Brill, pp. 1179-1189.

⁷ Yücel Öztürk (2010). "Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya Yönelik Dış Politikası ve Türkiye-Moskova İlişkileri". *Türk Dış Politikası*, Cilt II, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları, s. 217-280.



Savaş dönemlerinde, savaş olan mahallere savaş olmayan mahallerden gerçekleşen zahire, cephane ve asker nakletme faaliyetleri, Karadeniz'in siyasi ve iktisadi ilişkilerinde öne çıkan diğer bir faaliyet türüydü. Bu bağlamda XVIII. yüzyılda Osmanlı-İran, Osmanlı-Rus savaşları nedeniyle Karadeniz yoğun taşımacılık faaliyetlerine sahne olmuştur.

Karadeniz'in Yabancılar Kapalı Tutulduğu Dönem

Karadeniz'in statüsünde, 1700'lerde ortaya çıkan değişimlerden en önemlisi, Rusya'nın bu denizi kullanma hakkını Osmanlı Devleti'nden elde etmesidir. Moskova tüccarı, II. Mehmed dönemiyle birlikte özel izinlere bağlı olarak, Osmanlı egemenliğindeki topraklarda ticaret yapmakta, Azak ve Kefe gibi Osmanlı limanlarına yerleşmekteydiler. III. İvan 1492'de, dostça ilişkiler kurmak ve Moskof tüccarının Osmanlı ile ticaret yapmasının önünü açmak için Osmanlı Sultanına Kırım Hanı vasıtasıyla mektup göndermiş, olumlu cevap almıştı. 1497'de ise Osmanlı Devleti Moskova'yı dost bir ülke kabul edip, Rus tüccarına Osmanlı topraklarında serbest ticaret yapma güvencesi vermişti. İki ülke arasındaki iktisadi ilişkiler, Kırım Hanlığına ait alanlar üzerinden büyüyerek devam etmişti. Polonya-Litvanya ittifakına karşı kurulmuş olan Kırım-Moskova işbirliğinin 1512 yılında sona ermesi ile Moskova'ya Kırım akınlarının başlamasının yanı sıra, Moskova'nın Kazan ve Astrahan'a yönelik yayılmacı siyasetinden Sahib Giray Han'ın (1532-51) Osmanlı Sultanını haberdar etmesi, Osmanlı-Rus ilişkilerinin kesilmesine, düşmanca ilişkilerin başlamasına yol açmıştı. Rus tüccarı, bu tarihten 1700'lere kadar hukuken doğrudan Osmanlı ile ticaret yapamamış, Kırım'da yaşayan gayrimüslim tâcirler ile temas kurarak mallarını Osmanlı pazarlarına gönderebilmişler veya Osmanlı mallarını Kırım'dan elde edebilmişlerdir⁸.

1700'e kadar şimdiki Ukrayna ile Kuzey Kafkasya'nın büyük bir kısmını işgal eden Rusya'nın sınırları Karadeniz'e dayanmıştı. Rusya, Karadeniz'e açılmak amacıyla 1696'da Azak (Tana, Azov) Kalesini alarak, burada donanma inşa etmeye başlamıştı⁹. Rusya, XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde bir taraftan Karadeniz'e açılmanın yolunu ararken, diğer taraftan Baltık'ta üstünlük kurabilmek için İsveç ile savaşa tutuşmuştu. 1699 Karlofça Antlaşması'na istinaden Rusya, 1700'de İstanbul'da Osmanlı Devleti'yle müzakerelere başlamıştı. Müzakerelerde Azak'tan İstanbul'a kadar Rus gemilerinin Karadeniz'de serbestçe dolaşmasına müsaade edilmesi talep edilmekteydi. Ancak, görüşmeler Rusya'nın istediği gibi sonuçlanmamış, Osmanlı Devleti'nin muhalefeti karşısında Rusya, 1701 İstanbul Antlaşması'yla, Karadeniz'in bir Osmanlı iç denizi olduğunu kabul etmek zorunda kalmıştır. İstanbul Antlaşmasında ticaretle ilgili bir mutabakat yer almamakla birlikte, 1702'den 1714'a kadar özel izne bağlı olarak sadece beş farklı zamanda Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapmasına müsaade edilmişti ki, bu tâcirlerin çoğu da gerçekte İstanbul'daki Rus elçisinin adamlarıydı. Zeytinyağı, ham pamuk, pamuk ipliği, sirke, kuru meyve, hamr ve Diyarbakır bezi İstanbul'dan Azak'a gönderilen eşya arasındaydı. 1711 Prut Savaşı sonrasında imzalanan antlaşma ile Azak, tekrar Osmanlı Devleti'ne geri verildiğinden, Rusya'nın Karadeniz'de doğrudan ticaret yapması yeniden imkânsız hâle gelmişti. Bu nedenle 1715-1739 yılları arasında Karadeniz, Rus ticaretine kapalı kalmıştı. Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapması konusuna temas eden ilk antlaşma ise 1739 Belgrat Antlaşmasıdır. Bu antlaşma ile iki devlet tüccarı karşılıklı olarak birbirlerinin ülkelerinde serbestçe ticaret yapma hakkını elde etmiş olmakla beraber, Ruslar, Karadeniz'de yine Osmanlı gemilerini kullanarak ticaret yapabileceklerdi. Bu gelişmeden sonra, Rusya'nın Karadeniz'de ticarete katılımı yoğunlaşmaya başlamıştır. Nitekim Osmanlı gemileri, 1743-1768 yılları arasındaki 380 farklı seferde Rus tüccarını Karadeniz'de taşımıştır¹⁰.

Karadeniz'de tüccarın, seyyahların veya devlet adamlarının güney ile kuzey arasında seyahat ederlerken kullanmış oldukları yol ağı hakkında da kısaca bilgi vermek gerekmektedir. Bu doğrultuda, XVIII. yüzyıl başlarından 1774 K. Kaynarca Antlaşması'na kadar geçen süreçte, Rus tüccarı İstanbul'dan memleketlerine çoğunlukla deniz yoluyla dönmekteydiler. Karadeniz'deki deniz hatlarından biri İstanbul-Azak hattıydı. Osmanlı gemileriyle İstanbul'dan Azak Denizi'ne hareket eden tâcirler Kerç Boğazında yoklandıktan sonra Azak Denizi'ne girmekteydiler. Osmanlı arşiv kayıtları, Azak Denizi'nde yer alan Taygan limanı ile Azak Kalesi'ni Moskova'ya ulaşımda iki ayrı varış noktası olarak göstermemek eğilimindedir, "İki nefer Moskov tâcirleri Kırımlı Kostandi nâm Reisin tonbaz tâbir olunur sefinesi ile Asitane-i Saadet'imden bahren Taygan ve Azağa ve andan Moskov hududuna gitmek murad itmeleriyle..."¹¹. Ancak Taygan limanına varıldıktan sonra, buradan Harkov ve Poltava'ya ve oradan da Kiev ve Moskova'ya ulaşan, genelde kara yolundan ibaret olan yolun, sıklıkla olmasa da kullanılmış olması bir ihtimaldir¹². Veya yukarıda işaret olun-

⁸ Halil İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt I, İstanbul: Eren Yayınları, s. 335.

⁹ A. B. Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları* (Çev: D. Ahsen Batur), İstanbul: Selenge Yayınları, s. 73. Ve Sinan Yüksel (2011). *Don Kazaklarının Azak'ı İşgalleri (1637-1642)*. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 49, s. 205-218.

¹⁰ İdris Bostan (2006). *Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınları, s. 286.

¹¹ BOA. A. DVN. DVE, *Rusya Ahkâm Defteri*, Nr. 84/2, sayfa 43, hüküm nr. 164.

¹² Bu yolun varlığı için bk. Vassilis Kardasis (2001). *Diaspora Merchants in the Black Sea*. Maryland: Lexington Books, p. 100.



duğu gibi, genelde Taygan'dan Azak'a geçilebilmekteydi. Don Nehrinin (Ten Suyunun) ağzında yer alan Azak Kalesine varan yolcular, muhtemelen buradan Don Nehrine girmekte ve Rostov¹³ üzerinden Volga Nehrini takip ederek, ilkin Voronej, daha sonra da Moskova'ya varmaktaydılar. Bu minvalde, Nisan 1743 tarihli bir kayda göre, Rusya tüccarından İsteban ve Timokov isimli iki müstemem¹⁴ tâcir ile bir hizmetkâr ve yedi Rus esiri, Tamanlı Eyyüb Bayraktar isimli reisin "tonbaz" tabir olunur sefinesiyle Taygan tarafından vilâyetlerine gitmek üzere İstanbul'dan yol hükmü almışlardı¹⁵. Bir diğer sık kullanılan deniz yolu ise İstanbul'dan Özü limanına varan yoldu. Özü limanının ağzında yer alan Kılburnu denilen kale limana hâkim bir kontrol noktasıydı. Dinyeper Nehri (Kerson Suyu) vasıtasıyla, ilkin Çerkaski ve daha sonra da Kiev üzerinden Moskova'ya ulaşılmaktaydı. Özü Kalesi'nden Zaporova Kazaklarının bulunduğu Zaporijya'ya kadar olan Aşağı Dinyeper nehir yolunda yine Osmanlı gemileri kullanılmaktaydı. Ancak Rus tüccarı, nehrin bazı zamanlarda su seviyesinin uygun olmaması nedeniyle mallarını Özü'de yaşayan halkın sahip oldukları tombaz isimli kayıklara naklederek azaltmakta ve yollarına böylece devam edebilmekteydiler¹⁶. Bu bağlamda Mayıs 1743 tarihli bir arşiv kaydına göre, Rusya tüccarından bir müstemem tâcir ile eşi, beş çocuğu ve iki hizmetkârının yanı sıra, Rusya'ya iade edilmekte olan 71 Rus esirinin bulunduğu Marmaralı Acı Todori'nin saykasına deniz yoluyla Çerkaski isimli mahalden Moskova'ya dönmek üzere İstanbul'dan izin verilmişti¹⁷. Bu durumda, Özü'den Çerkaski'ye kadar olan Deşt-i Kıpçak coğrafyasının bu devirde Osmanlı idaresinde olduğu anlaşılmaktadır. Nisan 1751 tarihli başka bir arşiv kaydına göre ise, Rusya tüccarından Tomaz isimli tâcir, üç nefer hizmetkârı ile Edirne ve ona bağlı köylerden 100 varil içki satın almış ve içkiyi karadan Burgaz iskelesine nakletmişti. Buradan sefineye yüklenen içki, bahr-i Siyah'ın Özi tarafında yer alan Potekali ta'bir olunur iskeleye çıkarılmıştı¹⁸. İstanbul'dan Rusya'ya giderken kullanılan bir diğer deniz yolu ise, İstanbul-Kefe yoluydu¹⁹. Tersî yönde Rus tüccarlar kara yoluyla memleketlerinden gelirlerken Orkapı üzerinden Kırım Yarımadasına varmakta ve böylece Kefe limanına inmekteydiler. Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Rusya'ya gitmek isteyen Rus tüccarına genelde bahsi geçen deniz hatlarını kullanmaları için müsaade etmekte, yol hükmü vermektedir. Zira buralarda Osmanlı Devleti'nin gelip geçenleri kontrol ettiği muhkem askerî üsleri bulunmaktaydı. Bu bağlamda Kerç ile Yenikale Azak Denizi'ne; Kılburnu Kalesi ise Dinyeper Nehrine giriş-çıkışı denetlemekteydi.

İstanbul'dan Moskova'ya dönecek olan Ruslar, daha az sıklıkla olmak üzere, kara yollarını da kullanmaktaydılar. Nitekim Kasım 1742 tarihli bir arşiv kaydına göre, İstanbul'daki Rusya Kapı Kethüdasının dört adamı ile daha önce Osmanlı'ya esir düşmüş ve memleketlerine iade edilmekte olan Rus esirlere, karadan Bender'e ve oradan da Moskova'ya gitmek üzere resmî izin verilmişti²⁰. Oysa İstanbul'dan deniz yoluyla ilkin Hocabey'e ve daha sonra da buradan Bender'e varmak daha kısa ve güvenli bir yol olmalıydı. Kış vakti olması nedeniyle olsa gerek, deniz yolu tercih edilmemiş; sağ koldan Edirne, Babadağı, İbrail ve Galatz üzerinden Bender'e varmak tercih edilmiştir. 1746 yılının Ocak ayı sonlarına tarihli bir arşiv belgesi ise, kış mevsimi nedeniyle Ruslara kara yollarının kullanılmaması olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Belgeye göre, "eyyam-ı şita takribiyle" yani kış mevsimi yaşanmakta olduğundan, 40 Rus esirin memleketlerine gemi ile irsallerinin mümkün olmaması nedeniyle, karadan İstanbul-Edirne-Tulçı yolunun kullanılarak, Rus sınırına varılacağı belirtilmekteydi²¹. Bu bağlamda Kasım 1749'da, yine bir kış vaktinde İstanbul'daki işlerini tamamlayan bir Rus tüccarına, memleketine dönmek için denizden değil; Edirne-İsmail Geçidi-Bender kara yolu hattından gitmesi için müsaade edilmişti²². Mayıs 1743 tarihli bir başka arşiv kaydı, Rusların İstanbul'dan memleketlerine dönerlerken, İstanbul'dan Karadeniz sahilini takip ederek ilkin Akkerman'a, oradan da kara yoluyla Moskof sınırı olan Vasilikof'a (Vasilikov Kalesi'ne) varacaklarını göstermektedir²³. Ruslar, kara yolunu, bazı özel durumlarda, Yaz vaktinde de kullanılmaktaydılar. Bu bağlamda uzun yıllar İstan-

¹³ 15 Aralık 1749'da İmparatoriçe Elizabet'in emriyle Temernik Nehri'nin kenarında bulunan Bogatovokoldezya'da Osmanlı Devleti ile yapılan ticarî faaliyetleri denetlemek için gümrük kurulmuştu. Burada, ayrıca 1756 yılında "Rusya Konstantinopolis Ticaret Şirketi" kurulmuştu. 1760-61'de kale yapılmış ve 1761'de II. Katerina tarafından Aziz Rostov'lu Dmitri'nin adı bu yerleşime verilmişti. 1796'da Büyük Rostov'dan ayırt edilebilmesi için şehre Rostov-na-Donu (Don Rostovu, Don'daki Rostov) adı verilmiştir, bk. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Rostov-na-Donu> (16.11.18).

¹⁴ Ülke içinde yaşamasına ve ticaret yapmasına izin verilen Avrupalı.

¹⁵ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 36/145.

¹⁶ Bostan (2006), *Osmanlı Denizciliği*, s. 293.

¹⁷ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 34/132.

¹⁸ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 52/194.

¹⁹ Rusya tüccarından Pavlo Redonkov ve Yevan Bihi (Evan Bihi) isimli iki müstemem Rusya hizmetkârlarıyla Sinan Süleyman Reis'in gemisiyle İstanbul'dan bahren Kefe tarafından vilâyetlerine gitmek üzere yola çıkmışlardı, bk. BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 48/182.

²⁰ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 32/125.

²¹ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 44/167.

²² BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 50/186.

²³ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 34/134.



bul'da ikamet ederek görev yapmış olan Rusya'nın eski Kapı Kethüdası Veşnikof, 01-10 Ekim 1750 tarihli bir arşiv kaydına göre, İstanbul'da vefat etmiş durumdaydı. Bunun üzerine, kethüdanın bir oğlu ve iki küçük kızları ile bunların maiyetlerine koşulan üç hizmetçi, bir bayan ve bir yasakçı, kiralanmış sekiz bargir ve bir araba ile vatan-ı asliyeleri olan Rusya vilâyetine, Rusya hududunda yer alan Vasilikof isimli mahalle kadar kara yoluyla Boğdan tarafından, Yaş kasabası üzerinden gönderilmişlerdi²⁴.

Şu hâlde, 1774'e kadar olan süreçte İstanbul ile Moskova arasındaki ulaşımın çok büyük oranda deniz yolları kullanılarak gerçekleştiği bilhassa belirtilmelidir. Bu süreçte, kuzeydeki Osmanlı idarecilerinin Rus tâcirlerden aşırı oranda veya mükerrer gümrük talebinde bulunmaları şikâyete konu olan meselelerin başında gelmiştir. Mart/Nisan 1749 tarihli bir arşiv kaydı, Rus tüccarı ile Osmanlı devlet memurları arasında yaşanan sıkıntıları özetlemektedir:

"Ahidname-i Hümayunda mestur olduğuna binaen Rusya tüccarı memalik-i mahruseme getirdükleri ve alup götürdükleri emtia ve eşyadan düvel-i saire misillü gümrüklerin edâda bir vechle kusurları olmayup hilâf-ı Ahidnâme-i Hümayun ve mugayir-i evamir-i şerife kat'an ziyade şey talebiyle rencide ve taciz olunmak iktiza itmez iken Kefe gümrük emini olanlar sene-i sabıkalar-da tüccarları ahz ve habs ve diledüğü kadar akçelerin aldıkça habsin ıtlak itmeyüp ve bundan fazla Kefe zabitleri Rusya tüccarlarından beher araba başına cebren ve kahren birer kürk alup tüccar-ı mezkûrların menafi' ve âmed-şüdlarının inkıtâ'ına bâ'is oldukları hâlâ Asitane-i Saadet'imde Rusya Kapu Kethüdâsı olan Benlikof hatemallahu avakibehu bi'l-hayr takrir ve inha ve bu makule zulm u ta'addiyât men' u def' olunmak babında emr-i şerifim sudurunu istirham itmekle Ahidnâme-i Hümayun mucebince amel olunmak için yazılmışdır"²⁵.

Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Karadeniz ulaşımı, ilkin Rus, daha sonra da Avrupa devletlerine açılınca, yabancı müteşebbislerin bölgeye girişi söz konusu olmuş; ekonomik ilişkilerin kadim işleyişi değişmeye başlamıştır. Bununla birlikte, Karadeniz limanları arasındaki yerel taşımacılık, Akdeniz ve Adalar denizindeki uygulamanın aksine, çoğunlukla Osmanlı tebaasından olan Müslümanlarca yürütülmeye devam etmiştir²⁶. Karadeniz'de gemi ve gemicilerin statüsündeki değişimin başlangıcına esas teşkil eden olaylardan en önemlisi, 1768 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında, 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'dır. Antlaşmaya göre Ruslar, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi gemileriyle serbestçe ticaret yapabilme hakkını elde etmişlerdi. Devamında, aynı hakların Avusturya (1784), Fransa ve İngiltere (1802) tarafından elde edilmesi, Karadeniz'i yabancı faaliyetlerine açık hâle getirmişti. Bununla birlikte, bu dönemde yaşanan siyasi gelişmeler Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğine çok daha ağır darbeler vurmuştur. 1783 yılında Kırım'ın bütünüyle Rus idaresine girmesinin yanı sıra, 1787-92 Osmanlı-Rus, Osmanlı-Avusturya savaşları, 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı, 1821-27 Yunan İsyanı ve 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı, sonuçları itibari ile Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğini daha da daraltmıştır. 1829 yılında imzalanan Edirne Antlaşmasıyla, Kuzeybatı Kafkasya'daki son ve en önemli yerleşim/liman olan Anapa ve çevresinin Rus idaresine girmesi ise, Karadeniz taşımacılığında yeni bir dönemin başlamasına yol açmıştır. Edirne Antlaşması ile bugünkü Batum hariç, Gürcistan'dan Tuna Nehri ağzına kadar olan kuzey coğrafyasında Osmanlı hâkimiyeti sona ermiştir. Diğer bir ifade ile Osmanlı Devleti, 1774-1830 arasında yaşanan siyasi gelişmelerin sonucunda, Karadeniz'deki egemenliğini yarı yarıya kaybetmiştir. Bu durum, Osmanlı açısından sadece siyasi anlamdaki bir gerilemeyi değil, ekonomik anlamdaki gerilemeyi de ifade etmektedir.

Yabancı devletler, 1774 yılından 1840'lı yıllara kadar yoğunlukla Karadeniz'in kuzeydeki Rus denetiminde olan Kerson, Özi, Kırım, Balıklava, Gözleve, Odesa, Taygan, Potekali ve Nikolayif gibi limanlardan İstanbul'a ve buradan da Akdeniz'e açılarak faaliyetlerini gerçekleştirmişler; Karadeniz'deki diğer Osmanlı limanlarını ise daha az sıklıkla kullanmışlardır²⁷. Osmanlı yönetimi, İstanbul'un zahire ihtiyacı ve ordunun ihtiyaç duyduğu diğer malzemelerin azalacağı endişesinin yanında, yabancıların bu denizi kullanmalarına isteksiz oluşu nedeniyle Avrupa devletleri ve Rusya'nın Karadeniz'e giriş ve çıkışlarında sürekli sorun çıkararak, gemi trafiğini engellemeye çalışmıştır. Karadeniz'den, Boğazlar yolu ile Akdeniz'e yük taşıyan gemilerin taşıma kapasitelerini/tonajlarını sınırlamak veya yabancı gemilerin sadece Karadeniz'deki Rus limanlarından mal yüklemeleri durumunda boğazlardan geçmelerine müsaade etmek²⁸ gibi uygulamalar, bu kısıt-

²⁴ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 51/191.

²⁵ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2, s. 47/180.

²⁶ Necmettin Aygün (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, Ankara: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, s. 307-354.

²⁷ Bostan (2006). *Osmanlı Denizciliği*. s. 285-360.

²⁸ Murat Fidan (2009). 1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 45, s. 63-84.



lamaların önde gelenleri arasındaydı²⁹. Bu tarz kısıtlamaların etkisi sınırlı olmakla birlikte, kısıtlamaların yabancıları bir müddet (1774-1830) Karadeniz'deki Osmanlı limanlarını kullanmaktan uzak tuttuğu söylenebilir³⁰. Bu siyasi şartlar altında, XVIII. yüzyılda, Kırım ve çevresinin ticaret ilişkilerinde esas merkez görevini şüphesiz başkent İstanbul görmekte birlikte, Güney Karadeniz kıyılarıyla olan ticaret ilişkileri de devam etmekteydi.

Osmanlı Devleti, temel gıda maddelerinin bir kısmını ve önemli sayıdaki köleyi yüzyıllardır Kırım ve çevresinden sağlamıştır. İstanbul'un büyük tüccar ve gemicileri Kırım, Azak, Anapa ve çevre yerleşimlerden beyaz köle, buğday, süzme tereyağı, balmumu, kürk, deri, zerdeva, peynir, tuzlu et, balık ve havyar satın almakta; buralara İstanbul ve Güney Karadeniz limanlarından genelde sanayi malları, hırdavat ve tekstil ürünleri satmaktaydı³¹. Yelizavetgrad, Dinyester ve Kuzey Kafkasya'da, 1769 yılı başlarından beri Ruslar ile Osmanlılar arasında devam etmekte olan savaşlara; bilhassa Haziran 1771'de Rusların Kırım Yarımadasını (Kefe, Kerç, Yenikale vb.) ele geçirmelerine kadar³², Karadeniz'de gerçekleşen güney-kuzey eksenli ticaretin değişmeden, geleneksel şartlarda devam ettiği söylenebilir.

Osmanlı Devleti'nin iâşe politikası çerçevesinde ticarî trafiğin İstanbul'a yönlendirilmesi veya İstanbul'da sonlandırılması politikasının neticesi olarak, XVIII. yüzyılda, Karadeniz ve çevresinde üretilen malların İstanbul'a akması sağlanmıştır. Bunun yanında, sanayileşme aşamasında olan Avrupa'nın, bilhassa 1730'lar ile birlikte, Balkanlar üzerinden Osmanlı hammaddelerine talebinin artması nedeniyle, XVIII. yüzyılda, XVI. yüzyılın aksine, Kefe ve çevresi yerine, Rumeli ve Tuna'da yer alan iskeleler hem İstanbul ve hem de Trabzon için çok daha önemli hâle gelmiştir³³. Bu yüzyılda, İstanbul ile Karadeniz limanları arasında gerçekleşen ticarete Kili, Kalas, İbrail, İsmail, Köstence ve Varna iskeleleri başı çekmekte, onları Kırım Yarımadası'ndaki iskeleler izlemekteydi. Bu durum, şüphesiz, XVIII. yüzyılda Rusların Kuzey Karadeniz kıyıları ile Kafkaslara yerleşmek amacıyla bölge halkına uyguladığı baskı ve zulmün yanı sıra, iki devlet arasında yaşanan savaşlardan kaynaklanan³⁴ yaşam şartlarının kötüleşmesi neticesinde ticaretin sekete uğraması ile de yakından alakalıdır. Tuna ve Rumeli iskelelerinden İstanbul'a buğday, arpa, çeşitli yağlar, balmumu, bastırma, gön, kereste, kakum kürk, kalpak derisi ve zerdava gelmekteyken, Kırım'dan sadeyağ, don yağı, kirpas ve yapağı, Azak'tan sadeyağ, ham demir ve havyar, Özi'den ise sadeyağ ve un gelmekteydi. Bu devirde, İstanbul'dan Kırım ve Tuna taraflarına, XVI. yüzyılda olduğu surette, ağırlıklı olarak Anadolu dokumaları götürülmekteydi³⁵.

XVIII. yüzyılda, Dünya ticaretinin eksenini okyanuslara kaymış olmakla birlikte, Karadeniz ve onu çevreleyen yerleşimlerde, yerel ve bölgesel ihtiyaçların temin edilmesine dayalı iktisadî ilişkiler devam etmekteydi. Sanayileşmekte olan Orta Avrupa'nın hammadde tedarik etme ve ürettikleri malları pazara sunma isteklerine bağlı olarak, Doğu Karadeniz müteşebbisinin Balkanlar ve İstanbul üzerinden, gelişmekte olan Avrupa'daki ekonomik merkezler ile temas kurması mümkün olmuştur.

Sanayileşme öncesi devirlerde üretim kol emeğine dayalı olduğundan, iktisadî faaliyetlerden elde edilen kârlar sınırlı kalmaktaydı. Osmanlı dünyasında lonca ve narh gibi uygulamalara bağlı olarak, şehir ve kasabalarda esnaf eliyle gerçekleşen üretim üzerinde devlet kontrolü sıkı olduğundan, kâr haddi sınırlı olmakta iken, uzak mesafeler arasında mal değiş tokuşu yaparak, bölgeler arasında ortaya çıkan maliyet farkından istifade edip, kâra geçmek daha bir mümkündü. Bunun yanında, pek çoğu dinî ve tasavvufî yapılanmalar ile içi içe olan esnaf ve lonca üyeleri, işlerinde kanaat ve tevazuyu esas alan iktisat dışı değerler ile donanımlı olduklarından, servet biriktirmeyi ahlâken hoş görmemekteydiler.

Dolayısıyla, uzak mesafe ticaretinin yanı sıra ev/arsa satmak, fâizle para vermek, mudârebe³⁶ gibi İslâmî ortaklıklara başvurmak, devlete âit işletmeleri ihale ile alarak işletmek/vergilendirmek külliyetli sermaye birikimini mümkün kılan esas vasıtalar idi. Bu bağlamda, 1739-1742 yılları arasında Trabzon Eyaletini

²⁹ Kemal Beydilli (1991). Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mirî Ticaret Teşebbüsü. *Belleten*, Cilt/Sayı LV/214, s. 687-755.

³⁰ Resmî işlemleri tamamlamak uzun sürebilmekteydi. 1820'lerde bile İngiliz ve Fransız gemilerinin Karadeniz'e açılmak amacıyla İstanbul limanında günlerce, haftalarca beklediğine dair bilgiler vardır, bk. Müller-Wiener (1998). *İstanbul Limanı*. s. 93.

³¹ Halil İnalçık (1993). Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü. *Osmanlı İmparatorluğu Makaleler*. İstanbul: Eren Yayınları, s. 299-303 ve Murat Çizakça (1999). *İslâm Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 84-103.

³² Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. s. 136-162.

³³ Aygün (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, s. 3-30.

³⁴ Bilge (2005). *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*. s. 131.

³⁵ *İstanbul Külliyyatı: İstanbul Ticaret Tarihi I* (1997). (Haz: A. Kal'a ve diğerleri), İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi.

³⁶ Sermayedarın parasını veya malını bir aracıya işletmek üzere teslim etmesine, kâr elde edilmesi durumunda ortaklık kurulurken üzerinde anlaşılmış olan oranlar üzerinden kârın sermayedar ile işletmeci arasında taksim olunmasına mudârebe ortaklığı denmekteydi, bk. Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 61.



idare eden Vali Üçüncüoğlu Ömer Paşa'nın sermayesini değerlendirdiği alanlardan biri, deniz yolu ile gerçekleşen uzak mesafe ticareti idi. Paşa, Tirebolu sakininden Mataracıoğlu Ali ile bir sefinceye ortaktı ve bu sefince, 1742 yılında ticaret amacıyla Kırım taraflarına gitmişti. Ömer Paşa, Kırım'a yapılan bu sefer için 2000 kuruş sermaye koymuş ve bu seferden kendisine 150 kuruş kâr düşmüştü. Bu yıllarda Trabzon'da bahçeli bir ev satışının ortalama 100-250 kuruş kadar olduğu dikkate alındığında, deniz ticaretinde bir seferde 150 kuruş kâr etmek sıradan bir iktisadî girişim olarak görülmemelidir³⁷.

Karadeniz'in Güney kesiminde servet edinmek için takip edilen iktisadî imkânlar bu minval üzere iken, Kuzeyde farklı değildi. Yani uzak mesafe ticaretine katılmak önemli kâr hadleri olan bir iktisadî faaliyet alanıydı. Hanlık arazisini Ruslara kapıran Kırım Hanı Şahin Giray, Osmanlı Devleti'nden sığınma talebinde bulunduğu (1786/87), kendisi ve maiyeti Balkanlar yolu ile karadan Osmanlı topraklarına sığınurlar iken, kendisine ait iki gemi ile hazinedarı Binbaşı Ahmet Ağa'ya ait bir şayka da denizden onları takip etmekteydi³⁸. Benzer şekilde, Taman Yarımadası üzerinde söz sahibi olan Şefâke Kabilesi Beyi Mehmet Giray, Karadeniz'de gemileri işleyen zengin bir tüccardı aynı zamanda³⁹. Görüldüğü üzere, kuzeydeki ileri gelenler güneydekiler gibi servetlerini aynı zamanda deniz taşımacılığında değerlendirmekteydiler.

Bu devirde, Şayka ve Üç Direkli türü gemiler servet ve gücün göstergesiydi. Nitekim XVIII. yüzyılın ortalarında, Samsun mütesellimi görevinde bulunan kimse (bu kişinin Canikli Süleyman Paşa veya kardeşi Hacı Ali Paşa olması gerekir) devlet gelirlerinin vergilerini toplayarak elde ettiği sermayesini, şayka satın alarak değerlendirmiş, bu şaykayı Ünyeli Kaptan Hacı Hasan'a teslim ederek, Karadeniz'deki tahıl taşımacılığına katılmıştı⁴⁰. Bu bilgiler sanayileşme öncesi devirlerde ve bilhassa Karadeniz gibi karadan ulaşımın kısıtlı olduğu bir coğrafyada, denizler üzerinden uzak mesafe ticaretine katılmanın sermaye birikimine ne ölçüde katkıda bulunduğu işaretleridir.

Karadeniz'de, deniz taşımacılığı üzerine ortaklık kurarak ticaret yapmak bir gelenektir. Gemiciler, kendi hemşerileri ile olduğu gibi, aynı zamanda en çok sefer yaptıkları başkent İstanbul'daki girişimciler ile de sözleşme yolu ile ticarî faaliyetlerde bulunmaktaydılar. 1786 yılına ait bir kayda göre, İstanbullu Hüseyin Alemdar ve Hasan Yazıcı isimli kimseler, sahibi oldukları bir adet şaykalarını İstanbul'da, Trabzon Kazası'na bağlı İskefye (günümüzde Çarşıbaşı İlçesi) Köyü'nden Osman Reis'e teslim etmişlerdi. İstanbullu sermaye ve gemi sahipleri Osman Reis'e sermaye ve kumanya olarak da 5,5 kese akçe (x500=yaklaşık 2750 kuruş) vermişlerdi. Osman Reis, bu kayda göre gemi sahibi olmayıp, sadece işletmeci konumundadır. İstanbullu gemi ve sermaye sahipleri Osman Reis ile "Tuna tarafına gidip Akkerman'dan yük alıp Kapan-ı Dakik'e (Un Kapanı'na) gelmek üzere sözleşip", Osman Reis'i gemiye bindirerek, Tuna taraflarına göndermişlerdi. Anlaşılan İstanbullu tüccarlar "Un Kapanı'na" bağlıydılar. Ancak, aradan iki sene geçmesine rağmen, Osman Reis'ten "bir akçe ve bir habbe" alamayan girişimciler, Dîvân'a arzuhal sunmak zorunda kalmışlardı. Zira Osman Reis, İstanbullu işletmecilerin şaykısıyla, sözleşmenin aksine, Kırım taraflarından mal yükleyerek Trabzon'a çıkarmıştı⁴¹.

Kırım ve çevresinden gelen müteşebbisler sadece tüccar olarak değil, gemici olarak da bölgeler arası taşımacılıkta yer almaktaydılar. 1711 yılı Kış mevsiminde Akçaabat limanında demirli olan 25 geminin biri Kırım menşeli idi⁴². Karadeniz'in güney kısmındaki gemicilikle ilgilenen tüccarların kimliklerine ışık tutan, Ağustos 1746 tarihli bir kayıt önemlidir. Trabzon'a İsakça, İbrail ve Kırım'dan tahıl taşınmasıyla ilgili olan bu kayıta yer alan 60 geminin 54 gemiye sahip oldukları görülmektedir. 54 geminin sadece 6 tanesi iki ortaklı idi. Kayıta yer alan 60 gemiciden biri (%1.66) zimmî geriye kalan 59'u (%98.33) ise Müslüman'dı. Bu kayıta yer alan 60 tüccardan 15'i ise Kırım'dan Trabzon'a zahire getirmiş olup, bunların 11'inin nereli oldukları bellidir: 3 tanesi Balıklava, 3 tanesi Kefe, 2 tanesi Yalta ve birer tanesi de sırasıyla Kerç, Giresun ve Mikenos Adası menşeli idiler⁴³.

Çeşitli türdeki dokumalar ile hububat, iki coğrafya arasında alım-satımı yapılan meta arasında her zaman önemini korumuştur. Nitekim XVII. yüzyıl sonlarında (1683/84), Kırım'daki hanlarda kalan toptancı Acemli Ermeniler, Anadolu yakası (muhtemel Sinop ve Kastamonu), Tokat yakası ve Acem ülkesinden getirdikleri bezleri (bogasi: ince pamuklu bez, kirpas: keten bez veya kaba pamuklu bez, basma ve bükme) Kırım'da pazarlamaktaydılar. Kırım Karasubazar'da Sefer Gazi Hanı'nda sakin Acem Cuca'nın malları arasında, Acem basma ve bogasileri, Tokat perdeleri, çuha, kuşak, bez, peşkir, peştamal, havlu ve tülbent gibi

³⁷ BOA. Trabzon Ahkâm Defterleri, Defter Nr. 1, s. 30/1.

³⁸ Aygün (2016). Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış. Cilt II, s. 149-190.

³⁹ Bilge (2005). Osmanlı Devleti ve Kafkasya. s. 143.

⁴⁰ Trabzon Şer'iyeye Sicilleri (TŞS), Defter Nr. 1927/16b.

⁴¹ BOA. Trabzon Ahkâm Defterleri, 2, 312/2, kayıt tarihi evâsıt-ı Şevval 1200/07-17 Ağustos 1786.

⁴² TŞS, 1871/119a.

⁴³ TŞS, 1915/11b-12a, 01 Şaban 1159/19 Ağustos 1746.



pamuklu veya pamuk-yün karışımı kumaşlar yer almaktaydı. Benzer şekilde, Kırım'ın kumaş tüccarından Mustafa Beşe'nin dükkânında Tokat, Kastamonu, Lâdik, Antakya ve Acem ülkesinden getirilen kumaşlar bulunmaktaydı⁴⁴.

Dokumaların Baskın Konumu

Kırım ticaretinin Anadolu'daki bağlantı noktalarından biri Tokat şehriydi. Şehirde, 1701'de bol miktarda ipek üretimi gerçekleşmekte, bu üretimde İran'dan gelen ipek hammaddesi de kullanılmaktaydı. Üretilen ipek, hafif kumaşların ve dikiş ipliklerinin yapımında kullanılmaktaydı. Şehirde üretilen bakırdan ev eşyası, İstanbul ve Mısır'a kadar ihraç edilmekteydi. Hayvan besiciliğinin bir sonucu olarak, Tokat'ta bol miktarda sarı maroken deri de üretilmekte, bunlar Samsun vasıtasıyla Eflâk'ın limanı olan Kalas'a (Galati'ye) kadar gönderilmekteydi. Sarı deriler fustet, kırmızılar ise kızılkökle boyanmaktaydı. Bu doğal boyalar Diyarbakır, Kayseri ve Karaman'dan gelmekteydi. Tokat'ın boyalı kumaşları İran'ın kiler kadar güzel değilse de Moskovalılar ve Kırım Tatarları bunlara rağbet etmekteydiler. Bunlar Fransa'ya bile getirilerek Levant kumaşları adıyla satılıyordu. Tournefort'a göre, Tokat ve Amasya, ülkenin bütün geri kalan bölümlünden çok daha fazla kumaş ürettiyordu ve o, "Tokat'ı Küçük Asya'nın ticaret merkezi olarak görmek gerekir" demekteydi⁴⁵. Erzurum ve Diyarbakır'dan gelen kervan yollarının ortasında bulunan Tokat, aynı zamanda Sinop, Ankara, Bursa ve İzmir ile doğrudan iktisadî bağlantıları olan bir coğrafyada yer almaktaydı. Şehrin sahip olduğu ekonomik imkânlar, XIX. yüzyılda Samsun'un Güney Karadeniz'deki en önemli ihraç ve ithal limanlarından biri olmasına katkı sağlamıştır⁴⁶.

Orta ve geç XVIII. yüzyılda, kumaş ticareti kuzeyin ithalatında baskın olmaya devam etmiştir. 1753'te Fransız konsolosluğunda Kırım Hanlığı'na gönderilen Peyssonel'in, Kırım ve çevresinin iktisadî şartları hakkında vermiş olduğu bilgiler, Anadolu'dan Kuzey Karadeniz kıyılarına yünlü ve pamuklu kumaş nakletmenin yoğun olarak devam ettiğini; ucuz Osmanlı bogasilerinin Fransız yünlü kumaşlarının sürümünü azalttığını göstermektedir⁴⁷. Peyssonel'in raporunda kuzeye ihraç edilen dokumalar içerisinde Tokat, Amasya ve Kastamonu ürünlerinin ağırlıkta olduğu ve bu malların Sinop, Samsun, Ünye ve İstanbul'dan nakledildiği belirtilmektedir. Aynı rapora göre, ketenden yapılan "ince tire" isimli kumaş Trabzon ve Rize'den kuzeye nakledilmekteydi. Bölgede üretilen ve Trabzon üzerinden piyasaya pazarlanan keten, Kırım'dan Kuzey Avrupa'ya; Balkanlardan Mısır ve Ortadoğu'ya kadar ihraç edilmekteydi. Bu münasebetle, 10 Nisan 1687 tarihinde kayda alınan bir mahkeme tutanağı önemli ayrıntılar sunmaktadır. Buna göre Mehmet Ağa, bahsi geçen tarihten 16 sene önce (1671'de) Osmanoğlu Kara Mustafa'ya mudârebe ortaklığına binaen 1000 esedi kuruş verdiği gibi, ortaklık haricinde kendi adına Bağdat'ta satmak üzere 7000 zira' (yaklaşık 4760 metre) keten bezi ile vedia (emanet) olarak da 70 esedi kuruş vermişti. Kara Mustafa, Bağdat'a gitmiş ve burada keten bezini satıp, parasını aldıktan sonra, anlaşmaya aykırı olarak Bağdat'tan ayrılıp Acem diyarında yer alan Rüstemabad şehrine gitmişti. O, üzerindeki külliyetli sermaye ile burada ticaret yapmakta iken, her ne sebepten ise öldürülmüştü. Bunun üzerine, sermayedar Mehmet Ağa'nın oğlu ve varisi olan Trabzon'un Molla Siyah Mahallesi'nden Hasan Ağa, Trabzon mahkemesinde hazır bulunan Mustafa Ağa'nın iki erkek kardeşinden, bahsi geçen sermayeyi talep etmişti⁴⁸.

XVIII. yüzyılda Avrupa'ya ihraç edilen Tokat ve çevre dokumaları "Yakınoğu basmaları" adı ile şöhret bulmuştu. "Muazzam sürümü vardır" denilen Tokat ve çevre pamuklu dokumalarına⁴⁹, ülke içinden olan talep de göz önüne alındığında, Kuzey Anadolu'nun bu orta kısmındaki pamuklu üretimi ve buna dayalı ihracatın seviyesi anlaşılabilir olur. Bu bağlamda, XVIII. yüzyılda buralardan Trabzon'a uğrayan tüccar malları arasında "Tokat çenberi" sıklıkla görülen ticarî eşyaydı⁵⁰. Orta Anadolu pamukluları, Sinop gümrüğüne "emtia-i Amasya" ve "emtia-i Köprü" adı altında girmektedir. Tokat'ta imal edilen pamukluların şöhreti söz konusu olmakla birlikte, (Vezir) Köprü ve Amasya'da imal edilen pamukluların da geniş bir sürümü bulunmaktaydı. "Köprü" ve "amasya" adı altında, Samsun ve çevre iskeleler üzerinden ihracata konu olan pamukluların, miktar olarak "tokat" adı altında ihraç edilen pamuklulardan hiç te geri kalmadığı anlaşılmaktadır. Bu münasebetle, Osmanlı Arşivinde yer alan 1771 yılına tarihli bir gümrük defteri, önemli bilgiler vermektedir. Karadeniz'in orta kısmında yer alan Samsun, Ünye, Fatsa ve Bafra gibi iskelelerden ihraç edilen eşyayı gösteren bu kayıtlar, 20 Nisan ile 27 Temmuz 1771 tarihleri arasındaki yaklaşık dört aylık süreyi

⁴⁴ Zeynep Özdem (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyo-Ekonomik Hayat*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 115, 134.

⁴⁵ Joseph de Tournefort (2008). *Tournefort Seyahatnamesi*. (Ed: S. Yerasimos), Cilt II, İstanbul: Kitap Yayınları, s. 223.

⁴⁶ Ayrıntısı için bk. Aygün (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, s. 60-138.

⁴⁷ İnalçık (1993). *Osmanlı Pamuklu Pazarı*. s. 299-303.

⁴⁸ TŞS, 1855/34b-2, 27 Cemaziyevvel 1098/10 Nisan 1687.

⁴⁹ Mehmet Genç (2000). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Yayınları, s. 283.

⁵⁰ Necmettin Aygün (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. İstanbul: Serander Yayınları, s. 181-215.



kapsamaktadır. İlgili kayıtlara göre, Temmuz ayında Kefe'ye sadece bir geminin hareket etmesi ve Boğaz Reise ait olan bu üç direkli (kalyon olmalı) gemide sadece üç tüccarın bulunmasının⁵¹ yanı sıra, bu kayıtların Temmuz ayından sonra devam etmemesi⁵², Kırım'ın Ruslar tarafından Temmuz'a kadar işgal edilmiş olmasının göstergeleridir. Bilindiği üzere Ruslar, 29 Haziran'da Kefe'yi, devam eden süreçte de bütün Kırım Yarımadası'nı işgal etmişlerdi. 29 Haziran'da Rus kuvvetleri Kefe limanını topa tuttuklarında, limanda bekleyen Türk gemileri denize açılmak zorunda kalmıştı⁵³. Kırım'ın Ruslar tarafından işgal edilmekte olduğu bir zamanda, Giresunlu Mehmet Reis'in gemisi yedi tüccar ile 18 Haziran'da, Ünyeli Abdullah Reis'in gemisi ise on beş tüccar ile 28 Haziran'da Samsun ve çevre limanlardan Kefe'ye doğru yola çıkmışlardı⁵⁴.

Bahsi geçen kayıtlara göre, "tokat" adı altında 187 denk (121.550 metre), "köprü" adı altında 176 denk (114.400 metre) ve "Amasya" adı altında ise 69 denk (44.850 metre) pamuklu dokuma ihraç edilmişti. Ayrıca bu hesaba dâhil edilmeyen, "köprü-yi tokat" adı altında 8 denk daha dokuma kayıtlı olup, bu kayıt, Köprü dokumalarının Vezirköprü haricinde Tokat'ta da üretilmekte olduğunu göstermektedir. Köprü, Tokat ve Amasya pamukluları ile birlikte "astar" adı altında 47 denk daha pamuklu dokumanın ihracatı söz konusuydu. Tüm bu dokuma türleri bir arada değerlendirildiğinde, dört ay gibi kısa bir sürede toplamda 487 denk (316.550 metre) gibi önemli miktardaki pamuklu, başta Kefe, Varna ve Burgaz olmak üzere Karadeniz'in dört bir tarafına ihraç edilmişti⁵⁵. Buralara ulaşan dokumaların Orta, Kuzey ve Doğu Avrupa'ya kadar ulaşmış olacağı da başka bir gerçektir⁵⁶. Neticede Köprü, Amasya ve Tokat yerleşimlerini içeren Orta Karadeniz coğrafyası pamuklu dokuma üretimi ve ihracatında söz sahibiydi. Orta Karadeniz coğrafyasından bahsi geçen yerleşimlere gerçekleşen ihracat, sadece pamuklu dokumalar üzerine değildi. Daha az miktarlar ve kıymetlerde olmak üzere, Kefe ve Rumeli taraflarına yapağı⁵⁷, cild-i bakar⁵⁸, kösele, fındık, tilki postu, keçe ve deri de ihracata konu olmaktadır. Bunlar içerisinde yapağı ve hayvan derilerinin, pahada, diğerlerine göre baskın olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, Sinoplu Hasan Reis'in gemisiyle Haziran 1771'de ihracata konu olan Lefter zimmîye ait 8200 kıyye (x 1,2 kg. = 9840 kg.) yapağı karşılığında gümrüğe 73 kuruş, Halil Beşe'ye ait 220 parça cild-i bakar ile 340 kıyye yapağıya karşılık gümrüğe 28 kuruş vergi ödenmişti. 20 Nisan ile 27 Temmuz 1771 tarihleri arasındaki bahsi geçen yaklaşık dört aylık sürede Samsun ve çevre iskelelerden ihracata konu olan tüm eşyadan 5890 kuruş gümrük vergisi tahsil edilmişti. Bu miktar %4 üzerinden hesaplandığında, gerçekte 147.250 kuruş değerindeki eşyaya, %5 üzerinden ise 117.800 kuruş değerindeki eşyaya karşılık gelmektedir⁵⁹ ki, bu miktarlar Samsun ve çevre iskeleler üzerinden gerçekleşen ihracatın ne denli önemli olduğunu göstermektedir⁶⁰. Ayrıca, ihracata konu olan yapağı, hayvan derileri ve fındık gibi mallar üzerinde Müslüman tüccarın etkinliği söz konusuydu⁶¹.

1771 tarihli gümrük defteri, Karadeniz'de gerçekleşen ticaret ve taşımacılık ilişkilerinin doğasına dair daha başka bilgiler de sunmaktadır. İlgili dört aylık süreçte Samsun ve çevre iskelelerden ayrılarak uzak mesafelere doğru gerçekleşen sekiz büyük seferin beşi Kefe'ye, biri Burgaz ve biri de Varna'ya gerçekleşmiş iken, perakende olarak nereye veya hangi gemiyle gittiği kayıtlarda açıkça belirtilmeyen onlarca tüccarın daha varlığı söz konusudur. Aynı dönemde, malum, Ruslar ile sınırlarda şiddetli çatışmalar yaşanmaktadır. Rus kuvvetleri Nisan-Ağustos 1771 arasındaki süreçte Tulça, İsmail ve İsakça gibi Aşağı Tuna'da yer alan kale-liman yerleşimlerini ele geçirmiş olduğundan⁶², Aşağı Tuna'da yer alan bu ve benzeri liman yerleşimleriyle ticaret yapıldığına dair, ilgili gümrük defterinde herhangi bir kayıt yer almamaktadır. Anlaşılan, bu süreçte Kuzey Anadolu limanları ile Aşağı Tuna arasındaki ticarî ilişkiler kesilmiş durumdadır.

Ihracata katılan sekiz gemi ile ithalata katılan iki gemi sahiplerinin sekizi Müslüman, ikisi ise gayrimüslimdi: Samsunlu Kirako Reis, Ünyeli Kâtip İbrahim Efendi, Samsunlu Kavil Zimmî, Giresunlu Mehmet Reis, Sinoplu Hasan Reis, Ünyeli Abdullah Reis, Boğaz Reis, Ünyeli Mehmet Reis ve Ünyeli Hacı

⁵¹ BOA. D. BŞM, Nr. 7061, s. 5.

⁵² Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. s. 159.

⁵³ Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. s. 159.

⁵⁴ BOA. D. BŞM, Nr. 7061, s. 3, 5.

⁵⁵ BOA. D. BŞM, Nr. 7061.

⁵⁶ İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, s. 327-372.

⁵⁷ Koyunünü.

⁵⁸ Sığır veya sığır cinsi hayvan derisi.

⁵⁹ XVIII. yüzyılda Müslüman tüccardan %4, kefere ve Yahudi'den ise %5 gümrük vergisi alınmaktaydı bk. Aygün (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. s. 385.

⁶⁰ Bu yıllarda, Trabzon ve çevre yerleşimlerdeki iskeleleri içine alan Trabzon İskelesi Gümrük Mukataası'nın devlet tarafından mültezimlere sunulan ihalesiyle ortaya çıkan yıllık bedelinin 22.500 kuruş olduğu dikkate alındığında (bk. Aygün (2005), *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, s. 333-335), bahsi geçen dört aylık ihracat gelirinin bölge ekonomisine olan katkısı, daha başka izaha gerek bırakılmaktadır.

⁶¹ BOA. D. BŞM, Nr. 7061, s. 3.

⁶² Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. s. 157.



İbrahimoğlu. Bunlardan Sinoplu Hasan Reis, üç farklı seferde yer almış olduğundan, diğerlerine nazaran daha faal görünmektedir. Gemi sahiplerinin birçoğu, gemi sahibi olmanın yanı sıra, ticaretle de ilgilenmekte olup, gemilerinde kendi adlarına kayıtlı ticarî eşya taşımaktaydılar. Tüccar ve yüklerini taşıyan gemiler büyük oranda Müslüman tebaadan oluşmakta iken, ticarete katılan tüccar açısından durum değişmekte; onlar genelde gayrimüslimlerden oluşmaktaydı. Bu minvalde, toplam 91 tüccar ihracat ve ithalat faaliyetlerinde bulunmuş, gümrükten geçerek vergi ödemişti. Bunlar içerisinde, Karadeniz'in kuzey kıyıları menşeli olanlar, Anadolu menşeli olan tüccara göre, bir seferde yanlarında daha fazla miktarda mal götürmekte olmalarıyla, dikkat çekmektedirler. Bu bağlamda Samsunlu Kirako Reis'in Nisan 1771'de Kefe'ye hareket eden gemisinde yer alan Ankirmanlı Aykara zimmînin yanında 20 denk köprü, 4 denk astar ile 2 denk tokad olmak üzere, toplamda 26 denk pamuklu dokuma yer almaktaydı ve gümrüğe 228 kuruş vergi ödemişti. Aynı gemide yer alan Kefeli Minas'ın yanında, 30 denk köprü pamuklusu yer almaktaydı ve 283 kuruş gümrük vergisi ödemişti. Samsunlu Kavil Zimmî'nin Mayıs 1771'de Kefe'ye hareket eden gemisinde bulunan yedi farklı tüccardan Venedikli Avanis'in yanında 18 denk, Kefeli Markar'ın yanında 10 denk, Kefeli Manos'un yanında 21 denk, Köprülü Avanis'in yanında 7 denk ve Kefeli Görek'in yanında ise 19 denk Köprü menşeli pamuklu dokuma yer almaktaydı. Bahsi geçen Kefeli tacirler, genelde Ermeni menşeliydiler, tıpkı XVI. yüzyılda olduğu gibi⁶³. Bu bağlamda, Tokat şehrinde Müslüman ahaliden sonra sayıca en fazla Ermenilerin yaşıyor olması, Ermeni tüccarın Orta Karadeniz ile iktisadî bağlantılar kurmasını kolaylaştırmış olmalıydı⁶⁴. Haziran 1771'de, Varna'ya hareket eden gemide yer alan tüccardan Tokatlı Elvancı'ya ait olan ve 618,5 kuruş gibi olağanüstü sayılabilecek seviyede bir gümrük vergisine karşılık gelen 50 denk pamuklu örneğinde olduğu gibi⁶⁵, Anadolu yakası menşeli Osmanlı gayrimüslimleri arasında da önemli miktarlarda eşya ihraç eden tâcirler bulunmaktaydı. Ancak, Anadolu menşeli tâcirler, genelde daha az miktarlardaki eşya ile seyahat etmekteydiler. Bu durum, sermaye ve pazarlama kabiliyetine sahip olma ile ilgili olabileceği gibi, Karadeniz'de gerçekleşen uzak mesafe dokuma ticaretinin kadimden beri genelde gayrimüslim müteşebbisin elinde olmasıyla da ilgilidir.

1771 tarihli gümrük defteriyle benzer özellikler sunan başka bir defter, Samsun'a ait olan 1794-95 tarihli gümrük defteridir. Bu deftere göre, başta Amasya ve Tokat pamukluları olmak üzere hayvan derisi ve deri mamulleri, hayvani yağlar, bez, astar, yapağı ve fındık⁶⁶ gibi mallar Samsun Limanı vasıtasıyla Kefe, Anapa ve Gözleve'ye aktarılmaktaydı. Taygan'dan gelen demir ve Leh çuhası Samsun gümrüğüne yapılan en önemli ithalattı⁶⁷. Dolayısıyla, yüzyıl müddetince Anadolu ile Kuzey Karadeniz kıyıları arasındaki ekonomik ilişkilerin, her iki yaka ve art alanının ihtiyaç duyduğu eşyanın tedarik edilmesi ekseninde devam ettiği söylenebilir. XVIII. yüzyılda Ankara, Sivas, Tokat ve Amasya'dan gelen Anadolu ve Ortadoğu ürünlerinin Karadeniz'in kuzey limanlarına dağıtımının yapıldığı diğer iskeleler arasında, özellikle Sinop ve ona bağlı olan iskeleler yer almaktaydı⁶⁸. Sinop, tarihî bir liman olmakla birlikte, XVIII. yüzyıl sona ererken limanın Karadeniz'in uzak mesafeleriyle olan bağlantıları zayıflamış görünmektedir. Bu münasebetle, 1795 yılına ait 11 aylık gümrük kayıtlarını içeren bir arşiv defterine göre, Sinop limanının gümrük geliri 3255,5 kuruştur. Aynı dönemde Samsun gümrüğünün geliri ise yaklaşık 18.000 kuruştur. Limanın İç Anadolu ile doğrudan bağlantılarının bulunmamasının yanı sıra, kuzeydeki Rusya ile olan bağlantılarının dahi, 1787 Osmanlı-Rus Savaşı'nın da etkisiyle, henüz gelişmemiş olması, Sinop'un Karadeniz'deki ticareti üzerine çekememesine yol açmış görünmektedir. Bununla birlikte, limanın bilhassa kara yoluyla Tosya ve Amasya; deniz yoluyla da Trabzon, Giresun, Ünye, İnebolu ve Taman ile olan münasebetleri devam etmekteydi⁶⁹.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda mahkemelere yansıyan davalar vasıtasıyla Anadolu ile Kuzey Karadeniz kıyıları arasındaki iktisadî ilişkilerin gerçekleştiği şartlara dair daha farklı bilgilere ulaşmak mümkündür. Bu doğrultuda, XVII. yüzyıl sonlarında (1683/84) Kırım Karasubazar'da yaşayan Yahudi Yasef, mudârebe ortaklığı ile yine başka bir Yahudi olan Vartos ile ortaklık kurmuştu. Bu ortaklık sonucu Vartos, Anadolu'dan kârlı bir satışla dönmüş ve beraberinde bez getirmişti. Benzer şekilde, Diyarbakırlı Baba İsmail ile Safranbo-

⁶³ Kırım, Eflak, Boğdan ve Polonya'da yerleşmiş Ermeniler, Kırım'dan ve Doğu Anadolu'dan göçüp giden Ermenilerdi, Türkçe bilmekteydiler, bk. İncalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, s. 345.

⁶⁴ 1701'de şehirde yirmi bin Türk aile, dört bin Ermeni aile ve üç-dört yüz kadar Rum aile yaşamaktaydı, bk. *Tournefort Seyahatnamesi* (2008). Cilt II, s. 222.

⁶⁵ Bahsi geçen 50 denk pamuğun gerçek değeri 15.462,5 kuruşa karşılık gelmelidir. Bu miktar ile yaklaşık olarak 8-10 şayka gemisi satın almak mümkündür. Bu nedenle, Anadolu'dan kuzeye gerçekleşen dokuma ticareti önemli getirileri olan bir faaliyet olarak görülmelidir.

⁶⁶ Özdem (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyal ve Ekonomik Hayat*. s. 139-143.

⁶⁷ Bayram Kodaman (1990). XVIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü. *Ondokuzmayıs Üniversitesi Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, (1-3 Haziran 1988), Samsun, s. 92-97.

⁶⁸ İbrahim Güler (1992). XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 204-219.

⁶⁹ Rıza Karagöz (2013). 5248 Numaralı Gümrük Defterine Göre XVIII. Yüzyıl Sonlarında Sinop Gümrüğü. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu*, (Ed: O. Köse), Ankara: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, s. 1177-1184.



lulu İmam Hüseyin, Kırım'da ortaklık sözleşmesinde bulunarak, 320 okka yağ, üzüm, zeytinyağı, pestil ve pirinç gibi mallar üzerine Anadolu ile Kırım arasında ticarete bulunmuşlardı. Kırımlı Yahudiler ile Ermeniler birbirleriyle ortaklık kurarak ticaret yapmaktaydılar. Böyle bir ortaklık hikâyesinde 1600 esedi kuruşluk mal ile Kırım'dan Anadolu'ya doğru yola çıkan Bedros, ilkin Erzurum'a gitmiş (muhtemel deniz vasıtasıyla öncelikle Trabzon'a varmıştır), orada yaptığı satıştan kâr elde edince, Halep ve Tokat'a geçmiş ve 1000 esedi kuruşluk kumaş satın almıştı⁷⁰. Kuzeydeki Bedros örneği, aşağıda ele alınan güneydeki tüccarlar ile paralellik göstermekte; güney-kuzey arasındaki mübadelede Anadolu menşeli kumaş ticaretinin baskın olduğu görülmektedir.

Anapa'nın Önem Kazanması

Yukarıda örneklendirilen faaliyetler ile benzer özellikler taşıyan iktisadî faaliyetlere dair daha başka bilgiler bulunmaktadır. Ancak bu bilgilerin iyi analiz edilebilmesi için, bilhassa Anapa yerleşimi hakkında bilgi vermek gerekmektedir. Kırım'ın Rusların eline geçmesinden sonra Osmanlı Devleti, geriye kalan Kafkas sahillere bir başka önem vermeye başlamıştır. Kuzey Kafkasya'nın kilidi konumunda bulunan Taman Yarımadası'ndaki yerleşimler ile Soğucak takviye edilmeye başlanmıştır. Bu amaçla Trabzon Valisi Canikli Hacı Ali Paşa, 1778 yılında Kırım seraskeri tayin edilerek, Çerkesler hakkında bilgi toplamak ve bölgenin keşfini yapmak üzere Soğucak Kalesi'ne gönderilmişti. 1778 yılında başlayan bu faaliyetler ile Soğucak Kalesi'nin asker, mühimmat ve nüfus açısından takviyesine, bu kale yakınında Gelincik adında bir limanın inşasına, Kızılkaya adı verilen kaya çıkıntısı üzerinde ise, 1782 yılında, Anapa adı verilen kalenin inşasına başlanmıştır. Bu bağlamda, Gürcü kökenli olan Ferah Ali Paşa'nın, 1780'de Soğucak Kalesi muhafızlığına atanması önemlidir. 1782-83'te, Anapa'nın bir miktar yukarısında yer alan Taman ve çevresinin Rus işgaline girmiş olmasından dolayı, Anapa bu coğrafyanın merkezi hâline gelmişti. Faaliyetler sonucunda Anapa'da 1784'te 24 odalı ve dört mahzenli bir han, 22 odalı başka bir han, 550 dükkândan oluşan bir çarşı, gümrük binası, kışla, iki cami, iki hamam, hükümet konağı ve kütüphane inşa edilmişti. Trabzon'dan, 100 kadar zemet ve tımar sahibi iki-üç nefer adamlarıyla birlikte getirilerek buraya iskân edilmişti. Bunların birçoğu Çerkes kızlarıyla evlendirilip, bölge ahalisiyle yakınlaşma politikası izlenerek, Rus yayılması durdurulmaya çalışılmıştı. Bu faaliyetler neticesinde Çerkezlerin Müslümanlaşması hızlanmıştı⁷¹. Ticaretin gelişmesi amacıyla, 1785'te, Anapa'ya Ermeniler iskân edilerek bir mahalle kurulmuştu. Böylelikle Anapa, Kuzey Kafkasya'nın Karadeniz'deki en önemli limanı hâline gelmişti. Ancak Ferah Ali Paşa 1785'te vefat etmişti. Onun yerine görev alanlar, Ali Paşa'nın üstlendiği tarihî görevi lâyıkıyla yerine getirememişlerdir. Bicanoğlu Ali Paşa bunlardan biridir⁷². Hatta pek çoğu, görev yerine dahi gitmeyerek sağda solda zaman geçirmiştir. Bu kayıtsızlığın etkisiyle de, 1791 yılı Haziran'ında Rus işgaline uğrayan Anapa yerle bir edilmiş, 15.000 kadar sivil halk Ruslarca kılıçtan geçirilmişti⁷³. 1824 yılında ise, Anapa muhafızlığına Çeçenzade Hasan Paşa atanmıştı. Bölgeyi asker ve mühimmat ile destekleyen Hasan Paşa, Çerkes kabileleri arasında İslâmiyet'i yaymada, Osmanlı'ya tâbi olmada ve Çerkeslerle evlilikler yoluyla gönül bağı kurmada, Ferah Ali Paşa gibi, başarılı olmuştu. Bununla birlikte şehir, 1829'da Rusların eline geçmekten kurtulamamıştır. Dolayısıyla Anapa, 1830'lara kadar Osmanlı'nın kuzeydeki en önemli üssü konumundadır.

Konuya dönülecek olur ise, 1790 tarihli bir arşiv kaydı, kuzey coğrafyasının güneyden hangi ticaret mallarını bilhassa talep ettiğini açığa çıkarmaktadır. Bu istikamette, Trabzon'un İskenderpaşa Mahallesi sakinlerinden Hasanoğlu Kara Hüseyin Anapa'da, Mehmet Reis ile birlikte, bu kaydın, kayıt tarihinden 16 ay önce (1789 yılı yaz mevsiminde) ticaret yapmaktaydılar. Mehmet Reis Anapa'da, Kara Hüseyin'den şirket-i mudârebe üzerine 200 kuruş istemişti. Kara Hüseyin ise, "Samsun ve Trabzon iskelelerine giderek pamuk, tütün ve sahtiyan alıp tekrar Anapa'ya dönmek şartıyla" bu 200 kuruşu mudârebe ortaklığı karşılığında Mehmet Reis'e teslim etmişti. 200 kuruşu teslim alan işletmeci/mudârip Mehmet Reis, ilk olarak Samsun iskelesine

⁷⁰ Özdem (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyal ve Ekonomik Hayat*. s. 144.

⁷¹ M. Sadık Bilge (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya 1454-1829*. İstanbul: Kitabevi Yayınları, s. 426.

⁷² Bicanzade Ali Paşa Ekim 1782'de Faş Kalesi'ni muhafaza etmek şartıyla Gönye Sancağı mutasarrıfı olarak görevlendirilmişti. O, 1784 yılına ait bir kayda göre, bu görevinde görünmemekte olduğu gibi, adı bir eşkıyalık olayına da karışmıştı. Faş Muhafızı Vezir Halil Paşa tarafından Der-saadet'e ulaşan tahrirata göre, Batum Sancağı Beyi Mir Mehmed bundan evvel Der-alıyye'ye gelip bir miktar kalmıştı. Batum Sancağı Beyi memleketine dönerken yanına birkaç üst düzey kimse de eklenmişti. Bunlar Gürcü asıllı kapucubaşı Sofyan'ın babası ve karındaşı ile şatırının yanı sıra Gürcistan beyzadelerinden Reça Araskevi Yorgi'nin âdeminden oluşmaktaydı. Böylece kafilere Der-alıyye'den memleketleri tarafına hareket etmişti. Esna-yı rahda Mir Mehmed hilesinden naşi vilayetinde geri vermek üzere kapucubaşı Sofyan'ın babası ve karındaşından bir miktar borç para almıştı. Kafilere Mir Mehmed'in vilayeti olan Kahbar tarafına, Mir Mehmed'in evine vardıklarında Bicanoğlu Ali Paşa tarafına (gizliden) haber göndermişlerdi. Buna mukabil Bicanoğlu'nun oğlu da, 20 nefer eşkiya ile ittifak ederek Sofyan'ın babası ve sair kimseler ile Yorgi'nin âdemini katlederek yanlarında olan malumu'l-mikdar cinsteki altın ve eşyayı da gasp etmişlerdi. Anlaşılan Batum sancakbeyi ile Bicanzade, bu olayda birlikte hareket etmişlerdir. Durum, Trabzon Valisi Ali Paşa'ya bildirilerek adaletin tecellisi için gerekenin yapılması kendisine emredilmişti, evahir-i Rebiülâhîr 1198/13-23 Mart 1784. Bk. BOA. *Cevdet-Dahiliyye, Gömlek Nr. 15701*.

⁷³ Bilge (2005). *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*. s. 140-157, 187.



gitmişti. Samsun'dan bazı malları gemisine yükledikten sonra İstanbul'a gider iken, gemi batmıştı. Bunun üzerine, sermaye sahibi Kara Hüseyin ile işletmeci mahkemelik olmuşlardı⁷⁴. Velhasıl, bu ticarî faaliyet, Trabzon ve Samsun gibi iki önemli iskelenin art alanları ile olan tarihî bağları sayesinde XVIII. yüzyılda Anadolu'dan kuzeye yapılan kumaş, tütün, sahtiyan ve belki de daha başka malların ticaretinde önemli transit merkezler olarak, hâlâ önemlerini korumaya devam ettiklerini göstermesi açısından eşsiz bir öneme sahiptir. Zira bölgede, XVII. yüzyılın sonlarında ekimi/üretimi artan tütün bitkisinin ticareti, XVIII. yüzyılın ilk on yılında yaygınlaşmıştı. Öyle ki, bölgedeki tütünü kimlerin vergilendireceği mültezimler arasında sorun olmaya başlamıştı. Aynı tütünün, XVIII. yüzyılın sonunda ihracata konu olacak derecede yaygınlaşmasını gösterdiğinden, bahsi geçen bu arşiv kaydı, Anadolu'da tütün ekiminin tarihî seyri açısından da ayrıca önem taşımaktadır⁷⁵. İlgili kayıt, aynı zamanda Güney Karadeniz ve art alanının işlenmiş deri olan "sahtiyan" üzerindeki tecrübesini de yansıtmaktadır. Her türden deri ve postun memleketi ve ihracatçısı olan Kuzey Karadeniz'e işlenmiş deri satmak, Güney Karadeniz kıyı yerleşimlerindeki deri işleyen esnafın varlığını ve şöhretini ortaya çıkarmaktadır⁷⁶. 1790'larda Anapa'dan İstanbul yönüne doğru ayrıca, daha evvelki devirlerde olduğu gibi buğday, çavdar, arpa, bal, balmumu, donyağı ve tereyağı ihracı devam etmekteydi⁷⁷.

Deri ticareti ile ilgili olan diğer arşiv kayıtları, kuzey ile güney arasındaki bu mübadeleyi daha da belirginleştirmektedir. 1751 yılında kayda giren bir arşiv vesikasına göre, Kefe tüccarından Alioğlu İsmail Beşe Trabzon'da, Kefe'den getirdiği 42 adet gönü Trabzonlu Debbağ Hacı Halil ile 210 kuruş değerindeki Gürcü asıllı bir köle karşılığında takas etmişti⁷⁸. İlgili başka bir örnek ise ticarî ortaklık üzerinedir. Dinyester (Özi) Nehri üzerindeki Bender'de iki yeniçeri ile bir Tatar arasında, 1766 yılında kurulmuş olan ortaklık neticesinde 313 kuruş sermaye ile 97 sığır satın alınarak İstanbul'a getirilmişti⁷⁹. Osmanlı Devleti kürk ihtiyacını büyük oranda dışarıdan, dışarıdan temin ettiği kürklerin büyük kısmını da Rusya'dan sağladığı bilinmektedir. Bu bağlamda, Moskova tarafından kürk getirip, İstanbul'daki kürkçü esnafına satan tüccarların hicrî 1168, miladî 1754-1755 yılındaki listelerinde 28 adet tüccarın varlığı söz konusudur⁸⁰. Moskova ile İstanbul arasındaki kürk ticareti kârlı bir iş alanı olmalıdır. Nitekim 1760'larda, İstanbullu iki Rum'un, on iki yıl boyunca, ortaklık yolu ile kürk ticareti yaptıkları görülmektedir. İkisi arasında 9500 kuruşa varan sermaye hareketleri söz konusu olmuştu. Ortaklardan Yorgi, Moskova'da kalarak, İstanbul'daki diğer ortağa düzenli olarak kürk gönderiyordu⁸¹. Bu bilgilere göre, Kefe ve art alanının kürk ve deriler açısından zengin olduğu, ancak, işlenmiş deri hususunda-günümüzde olduğu gibi-Anadolu esnafının/debbağının Kırım ve çevre yerleşimlerdeki esnafa nazaran şöhret sahibi oldukları ortaya çıkmaktadır.

Köle Ticaretinin Baskın Konumu

Güney ile Kuzey Karadeniz kıyıları arasındaki iktisadî ilişkilerin diğer bir tarafını, köle/esir ticareti oluşturmaktaydı. İnsanların köle olarak alınıp satılması veya köle edinmek, eski bir uygulama olup, kölelik uygulaması Osmanlı tarihinde daha insancıl koşullarda devam etmiştir. Osmanlı Devleti, ilk dönemlerinden itibaren çeşitli amaç ve yöntemlerle köle edinmiştir: "Komşu kâfirleri köleleştirmek dindarca bir eylem olduğu kadar çok kârlı bir iş hâline geldi. Böylelikle onüçüncü ve onaltıncı yüzyıllar arasında Türk vekâyinâmeleri ve menâkıbnâme edebiyatı ile Hristiyan kaynakları gazilerin köleleştirme faaliyetini önemle vurguladılar. Bir seferin başarılı olup olmadığı ele geçen kölelerin sayısı ile da bağlantılıydı"⁸². Saray'da hizmetli ve bürokrat, Ordu'da asker olarak, evde hizmetli, esnaflıkta ve küçük üretim ilişkilerinde de ucuz işçi olarak kendilerinden yararlanması, köle edinme geleneğini sürekli hâle getirmiştir. Köleler sadece ev hizmetlerinde değil, askerî ve ekonomik alanlarda da çalıştırılmakta olsalar da, "ev köleliği" ağırlıktaydı⁸³. Ev hizmetlerinde, tarım alanlarında ve sanayide istihdam edilmeleri, İslâmiyet'in kölelerin azat edilmesini

⁷⁴ TŞS, 1941/22b, kayıt tarihi 24 Rebiülâhîr 1205/31 Aralık 1790.

⁷⁵ Osmanlı egemenliğindeki alanlarda tütün ekimi ve ticaretinin yaygınlaşması hakkında bk. Fehmi Yılmaz (2005). *Osmanlı İmparatorluğunda Tütün: Sosyal, Siyasî ve Ekonomik Tahlil (1600-1883)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s. 26-37, 55.

⁷⁶ Trabzon esnafı içerisinde dericiler zenginlik açısından öndeydiler bk. Aygün (2005), *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, s. 203, 218. Sovyetler Birliğinin 1991'de dağılması akabinde, dağılan bu coğrafyaya Trabzon üzerinden yapılan en önemli ihracat arasında yine işlenmiş deri mamulünün bulunması tarihî seyir ile uyumludur.

⁷⁷ Bilge (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*. s. 410.

⁷⁸ TŞS, 1918/90b, kayıt tarihi 27 Rebiülâhîr 1164/25 Mart 1751.

⁷⁹ Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 71.

⁸⁰ Zeki Tekin (2002). Osmanlı Devleti'nde Kürk Ticareti. *Türkler*, Cilt X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 754-763.

⁸¹ Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 71.

⁸² Halil İnalçık (2000). Osmanlı Devletinin Doğuşu Meselesi. *Söğüt'ten İstanbul'a*, (Der: O. Özel, M. Öz), Ankara: İmge Yayınları, s. 225-240.

⁸³ Çiğdem Demir (2004). Dr. Yusuf Hakan Erdem İle Osmanlı Köleliği Üzerine. *Toplumsal Tarih*, Sayı 126, s. 96-97.



mükâtebe gibi uygulamalarla⁸⁴, hayır-sevap ilişkisi çerçevesinde teşvik etmesi ve kölelerin zamanla özgürlüklerine kavuşmaları, köle ticaretinin devamlılığında önemli etkenlerdi. Bu bağlamda zenginler, dinî bayramlar vesilesiyle kölelerin azat edilme tarihlerini öne alabilmekteydiler⁸⁵.

Ricaud ise olaya daha farklı açıdan bakmıştır. O, Osmanlı devlet adamlarının bir avuç elit insan ile koca imparatorluğu idare edemeyeceklerini kavramış olduklarından, devşirme, ihtida ve köle sistemlerini kullanarak, insan ihtiyacını başarılı bir şekilde karşıladıklarına vurgu yapmaktadır⁸⁶. Ricaud'a göre, "Zengin ailelerin köleleri, doğal olarak çoğunlukla yoksul sınıfın özgür kişilerinden daha iyi durumda idiler". Tarım köleliği ise normal olarak batıda uygulanan Plantasyon türünde değil, daha çok küçük ölçekli işletmeler biçiminde olduğundan, Osmanlı-İslâm köleliğinin Batılı benzerlerinden daha ılımlı olduğu ve kölelere daha iyi davranıldığı bilinmektedir. XVIII. ve XIX. yüzyıllarda ise, Osmanlı köleliğinin yapısı önemli değişikliklere uğramıştır. Bu yüzyıllarda kölelerin büyük çoğunluğu ev hizmetlerinde kullanılmak için getirilmekteydi⁸⁷. Ricaud'un bazı gözlemleri köle temin etmenin faydaları üzerinedir:

"Karadeniz'den gelen ve her yaz vebadan yahud harp meydanlarında ölenlerin yerini dolduran bu büyük insan seli olmazsa, Türklerin tebaalarının çokluğu ile övünemeyecekleri inancındadırlar (...) Bu esirler, Müslüman olmakla, Türklerin haiz olduğu bütün imtiyazları elde etmekte ve umumiyetle yapıldığı üzere efendileri tarafından azad olununca da tesadüfen veya talih eseri olarak eski Müslüman ailelerinden olanlar gibi devletin en yüksek makamlarına çıkabilmektedirler. İşte bunun içindir ki Türkler, tebaaları büyük ölçüde azalmaksızın harplerde pek çok insan kaybedebilir ve bir karış toprak kazanmak için binlerce adamın hayatını cesaretle tehlikeye atabilirler"⁸⁸.

Kefe, Azak, Kerç⁸⁹ ve Taman en önemli köle pazarlarıydı. Kefe şehri ve limanı, Polonya ve Rusya'dan elde edilen esirlerin dışarıya/uzaklara sevkiyatının yapıldığı yerd. 1520 yılında Kefe gümrüğünde en çok gelir getiren vergi kalemi kölelerin satışı ile ilgiliydi. Kafkas esirleri ise Azak ve Taman'a ulaştırılır, buradan Kerç üzerinden Kefe'ye veya doğrudan dışarıya sevk edilirdiler. Leh ve Deşt-i Kıpçak coğrafyasında, XVII. yüzyılın ilk yarısında 200 bin kişinin esir alındığı hesaplanmıştır. Sınırlarda insan avlayıp, köle olarak satmak meslek olmuştur. Tatarlar, sefere veya yağma akınlara çıktıklarında yanlarında, yakaladıkları kimseleri bağlamak için bir top urgan ya da kayış bulundururlardı. Bu bağlamda, orduyu takip eden esir tüccarları bulunmaktaydı. Moskova'nın uygulamada olan toprak köleliğinden kaçanlar, güneye hareket ettiklerinde Tatarlara esir düşebiliyorlardı. Köle elde edilmeden dönülen akın, başarısız bir akın olarak algılanmaktaydı⁹⁰. Bu bağlamda Ukrayna ve Polonya edebiyatında "Türlere esir düşmek" üzerine hikâyeler ortaya çıkmıştır⁹¹. Akınlar veya savaşlar yolu ile elde edilen esirlerin sayısı, yılda ortalama 10.000'i bulmakta olup, bunların bir kısmı Kırım'da istihdam edildikten sonra, geriye kalanlar köle olarak Anadolu ve Mısır'a kadar götürülerek satılmaktaydı. Nitekim hicrî 1095, miladî 1683/1684'te düşmanın Akkerman'ı yağmaya gelmesi ile yaşanan çatışmada esir alınan iki kişi, Akkermanlı Sefer Şah tarafından bir şekilde sahiplenilmişti. Bunlar aynı kişi tarafından, ilkin Karasulu Acem Mustafa'ya, daha sonra da Mustafa tarafından, Trabzonlu Mustafa Beşe'ye satılmışlardı⁹².

Savaşlardan elde edilen esirlerden bir kısmı köle olarak alınıp satılmaktaydı. Ancak savaşlarda esir alınanlar, bizzat savaşanlardan ibaret değillerdi. Savaş esnasındaki yağmalar ile çoluk çocuk demeden ele geçenlerin köle olarak alınıp satılmaları söz konusu olabiliyordu. Bu münasebetle, 3 Mart 1695 tarihli bir arşiv kaydı, üst düzey bir Osmanlı devlet adamının bir aileyi toptan ele geçirerek köleleştirdiği izlenimini vermektedir. Kayda göre, Dergâh-ı Âli Silahatlarından Abdülmennanoğlu Süleyman Ağa, mübaşirlik göreviyle doğu sınırında bulunmaktaydı. Süleyman Ağa, önemli bir sebepten dolayı olsa gerek, buradan İstanbul'a dönmek zorunda kalmıştı. Bundan dolayı Ağa, yanındaki eşyasını adamlarından Mehmet Bey ile Ahıska Paşası Salih Paşa'nın adamlarından Ahmetoğlu Mahmut Bölükbaşı'ya, Ardahan kasabasında teslim ederek yola koyulmuştu. Ancak Süleyman Ağa, İstanbul'a varamadan Lâdik'te iken vefat etmişti. Süleyman Ağa, bir kısım eşyasını da sağken Trabzon'da Miralay Süleyman Ağa'ya emanet etmişti. Anlaşılan Silahat,

⁸⁴ Sahip ile köle arasında yapılan mukâtebe adı verilen sözleşmeye göre, kölenin kendi başına çalışıp kazancını biriktirmesine izin veriliyor, böylece sözleşmede belirtilen sürenin sonunda kendi fidyesini ödeyip özgürlüğünü satın alması mümkün oluyordu.

⁸⁵ *Bir Yeniçerinin Hatıratı* (2003). (Haz: K. Beydilli), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları, s. 3.

⁸⁶ Paul Ricaud (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hâlihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*. (Çev: H. İnalçık-N. Özyıldırım), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 123. Ricaud, 1667-1678 yılları arasında on bir yıl İzmir'de İngiltere konsolosluğu olarak görev yapmıştır.

⁸⁷ Ehud R. Toledano (1994). *Osmanlı Köle Ticareti (1840-1890)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 4-7.

⁸⁸ Ricaud (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hâlihazırının Tarihi*. s. 126.

⁸⁹ Kerç'ten Güney Karadeniz limanlarına buğday, hayvan derileri, mersin balığı, çeşitli yağlar, kenevir, bal, tuz ve köle ihraç edilmekteydi, bk. İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, s. 338.

⁹⁰ İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, s. 342.

⁹¹ Özdem (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyal ve Ekonomik Hayat*. s. 82.

⁹² Özdem (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyal ve Ekonomik Hayat*. s. 84, 94.



doğuya; görevine giderken İstanbul-Trabzon deniz yolunu; görevinden dönerken ise Erzurum-Tokat-Merzifon-Izmit kara yolunu kullanmıştır. Eşyaları teslim alan kimseler bir müddet sonra, muhtemel İstanbul'a gitmek için Trabzon'a geldiklerinde, Süleyman Ağa'nın vefat etmiş olduğunu öğrenmişlerdi. Bunun üzerine onlar, Trabzon mahkemesine başvurarak, Süleyman Ağa'nın kendilerinde olan eşyasını kayda aldirttikları gibi, Miralay Süleyman'da olan eşyayı da kayda aldirttarak kendilerine teslim edilmesini talep etmişlerdi. Silahlar'a ait olan eşya arasındaki esirler ile köle ve cariyelerin kayıtları şu şekildeydi: Tahminen 12 yaşında 5 Gürcü esiri erkek, tahminen yedi yaşında 3 Gürcü esiri erkek, tahminen dört yaşında 1 Gürcü erkek köle, üç yaşında bir erkek köle, yedi yaşında bir erkek köle ile *adları geçen (son üç) kölenin ana ve babası*, bir Kazak köle, tahminen 15 yaşında bakire bir cariyeye, tahminen 20'şer yaşında iki bakire cariyeye, tahminen yedişer-sekizer yaşında beş bakire cariyeye. Aralarında esir olanlar da bulunduğu göre, pek çoğu çocuk yaşta olan bu 22 kişi, muhtemelen savaşta yağma yoluyla elde edilmişlerdi ve İstanbul'a götürülüyorlardı⁹³. Bunlardan bir kısmı, Silahların şahsi hizmetinde kalacak; önemli bir kısmı ise esir pazarında satılacaktı. Bu kayıt, savaşların köle piyasasına, köle ticaretine olan katkısını ve yine savaşların, toplumsal yapıda ortaya çıkardığı vahşeti gösteren önemli bir belgedir. Askerî personel, yukarıda görüldüğü gibi sıklıkla köle ticareti ile uğraşmaktaydı. Kırım Kadı Sicilleri'nde yer alan bir kayda göre, 64 Cemaati'nden Trabzonlu Ahmetoğlu Mustafa Beşe, 1726 yılında Gürcü ve Çerkes asıllı iki köle, Gürcü asıllı bir cariyeye ve Gürcü asıllı bir çocuk cariyeye olmak üzere dört kölesini, otuz yedi bin akçaya (yaklaşık 370 kuruşa) Kadıasker Efendi'ye satmıştı⁹⁴.

Tatarların, Rusya ve Polonya topraklarına girmelerini yasaklayan 1699 Karlofça Antlaşması'ndan sonra köle edinmek zorlaşmıştı. Bu antlaşma ve Rusya'nın giderek Kırım ve çevresi üzerinde etkin olmasının bir sonucu olsa gerek, 1735 yılında "mal" olmadığı için Kırım'daki köle pazarlarının kapandığı ifade edilmektedir⁹⁵. Bununla birlikte, bilhassa 1730-33 ve 1740-68 yılları arasında Tatarların, Rusya'nın güneyinde yer alan topraklara gerçekleştirdikleri akınlar ile esir elde etmeye devam edilmiştir. Kırım Hanları, bazen köle edinme amaçlı akınları doğrudan idare etmekteydiler. Benzer şekilde, bölgedeki muhtelif Kazak ve Kalmuk toplulukları da gerek kendileri ve gerekse Rusya adına, Kırım ve ona bağlı yerleşimlere akınlar düzenleyerek, esir elde etmeye devam etmişlerdir⁹⁶. Zira bu coğrafyadaki vahşi hayat şartları, köle ticaretini önemli bir geçim kaynağı haline getirmekteydi. Kefe limanı vasıtasıyla Kırım'dan köle tedariki zorlaşmış olmakla birlikte, köle ticareti Azak ve Kafkasya'ya doğru yer değiştirerek devam etmiştir. Kırım'daki yerleşimler kadar olmamakla beraber, Azak coğrafyasında yer alan Taman, Temrük ve Anapa yerleşimleri kuzeydeki önemli diğer askerî ve ekonomik merkezlerdi. XVI-XVIII. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Çerkeslerle ticareti, Kırım Hanlığı'nın Çerkesler ve diğer Kafkas halklarıyla olan ticareti, Kuzey Kafkasya'nın dünya ile olan bağlantıları Taman ve Temrük üzerinden gerçekleşmekteydi. XVII. yüzyılda Taman'da yağ ticareti ile uğraşan çoğunun sahibi Yahudi, Rum ve Ermeni olan 150 dükkân olduğu, Temrük civarında İstanbul ve başka merkezlerle tuzlu balık ve havyar gönderen Kotsa dalyanı bulunduğu belirtilmektedir. Çerkezistan'ın en önemli şehri olan Taman'ın nüfusu, XVIII. yüzyılın sonlarında 6000'e ulaşmıştı. Şehirde, Çerkesler ve Türkler haricinde Ermeni, Rum ve Yahudiler yaşamaktaydı. Taman'da 100 kadar dükkân ve depo vardı. Limana kayıtlı 20 kadar gemi, Kırım ile ticareti sağlamaktaydı. Limandaki gümrük gelirlerinden Çerkez beylerine tahsisat yapılmaktaydı. Taman ve Temrük'ten İstanbul'a deri, gön, havyar, balık, balmumu, tabaklanmamış öküz ve inek derileri içerisinde tereyağı sevk edilmekteydi. Havyar ve tuzlu balık fıçları ile dolu gemiler, Azak ve Temrük iskelelerinden Kefe, Trabzon ve İstanbul'a hareket ederlerdi. Temrük'ün kuzeyinde "Ada" adlı bir kale olduğu ve burada esir, deri, havyar, bal ve at ticareti yapıldığı bilinmektedir⁹⁷.

Trabzon tüccarı, ipek yolunun bir zamanlar en önemli varış noktalarından biri olan Azak Denizi'nin girişinde yer alan Taman'dan, 1712 yılında, "bükme tabir olunur" 500 elvan tire karşılığında, 100 kuruş değerinde Rus asıllı bir adet Kazak köle satın almışlardı⁹⁸. Bu durum, köle ticaretinin Kırım Yarımadası'ndan Kafkaslara kaydığına: Taman üzerinden köle ticaretinin devam ettiğine işaret eder. XVIII. yüzyıla doğru akınlar ile esir elde etmek zorlaştığından, Ruslar ile Osmanlı topraklarını savunma amaçlı gerçekleşen mücadeleler neticesinde, elde edilen esirlerin köleleştirilmesi ağırlık kazanmış görünmektedir. Bu bağlamda, Nisan 1744 tarihli bir arşiv kaydına göre, Andari Odekceknac isimli Rus askeri zabiti, muharebe esnasında Tuna Nehri'nin ağzında yer alan İsmail Kazası'ndan bir Tatar'a esir düşmüştü. İstanbul'daki Rusya Kapı Kethüdası durumu haber almış ve devlete başvurarak, ahitname gereğince ilgili zabitin serbest bırakılarak, kendi-

⁹³ TŞS, 1861/4a-2.

⁹⁴ Bilge (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*. s. 417.

⁹⁵ Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 88.

⁹⁶ Şirokorad (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. s. 90, 121, 137.

⁹⁷ Bilge (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*. s. 89.

⁹⁸ TŞS, 1873/1a, kayıt tarihi 24 Şaban 1124/26 Eylül 1712.



lerine teslim edilmesini talep etmişti. İsteği yerine getirilmiştir⁹⁹. Yüzyıl başlarından beri devam eden Osmanlı-Rus savaşlarında, Osmanlılar tarafından esir alınan ve zamanla Müslim veya gayrimüslim muhtelif kimselerin hizmetçisi konuma girmiş olan Rus esirlerin tespit edilip, Rusya'ya geri iade edilmesi, 1730'larda İstanbul'da bulunan Rus Kapı Kethüdasının esas uğraşlarından biri olmuştur. Bu bağlamda, Kapı Kethüdasının Osmanlı Devleti'nden talep ederek teslim aldığı, köleleştirilmiş savaş esirlerinin adları ve buldukları mahaller şu şekildeydi¹⁰⁰:

- Sadır olan ferman-ı âliye imtisalen Kapı Kethüdası muma-ileyhin tercümanı Yevan'ın meclis-i şer'a getirdüğü; kasaba-i Tophane'de Totem Mahallesinde sakine Cafota bintü Kotine (Kotine kızı Cafota) nâm nasraniyyenin mu'takası (azatlısı, azat ettiği) Rusiyyetü'l-asl Marya bintü Yevan nasraniyye,
- Ve Fenarkapusu haricinde Abdi Subaşı Mahallesinde sakin Darko veledi Andon nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl İstefaniç bintü Simon nâm nasraniyye,
- Ve yine Tophane'de Süheylbey Mahallesinde sakin el-Hac Mehmed bin el-Hac Hüseyin nâm kimesnenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Hana bintü Gorgri nâm nasraniyye,
- Ve Mahmiyye-i İstanbul'da Üskübî Mahallesinde el-Hac Mustafa bin Mehmed nâm kimesnenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Mülayim bintü Yakov nâm nasraniyye,
- Ve yine İstanbul'da Karagöz Mahallesinde sakine Zeyneb Hatun ibnetü Veli Ağa'nın mu'takası Moskoviyyü'l-asl Marya bintü Esayi nâm nasraniyye,
- Ve yine İstanbul'da Debbağ Yunus Mahallesinde Fatıma bintü Abdullah nâm hatunun mu'takası Rusiyyetü'l-asl Materona bintü Brakon nâm nasraniyye,
- Ve yine Tophane'de Sarı Lütfi Mahallesinde Moskov Kapı Kethüdası Yevan veledi Yevanviç nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Marusa bintü Grikori nâm nasraniyye,
- Ve Kasımpaşa'da Kalafatçıbaşı Yunus Ağa Mahallesinde Maryora bintü Kranceko nâm nasraniyyenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Orone bintü İlya nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Fenarkapusu dâhilinde sakine Kokana bintü Yenaki nâm nasraniyyenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Tatyana bintü Mihayil nâm nasraniyye,
- Ve Tophane'de Sarı Lütfi Mahallesinde Moskova elçisinin Kapı Kethüdası Yevan veledi Yevanviç nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Manyeda bintü Trenti nâm nasraniyye,
- Ve Beşiktaş'ta Paşa Mahallesinde sakine Aişe bintü Abdullah nâm hatunun mu'takası Rusiyyetü'l-asl Cankov bintü İstefan nâm nasraniyye,
- Ve yine İstanbul'da Bostancıbaşı Ali Ağa Mahallesinde fevt olan Hassa Cerrahlarından İsmail bintü Abdülmümin'in zevcesi Zeyneb ve kızı Hatice nâm hatunların mu'takaları Rusiyyetü'l-asl Veldana bintü Abdullah nâm nasraniyye,
- Ve yine Tophane'de Sarı Lütfi Mahallesinde Moskova Kapı Kethüdası Yevan veledi Yevanviç nâm nasraninin mu'takası Rusiyyü'l-asl Horvina bintü Tamafi nâm nasraniyye,
- Ve yine Tophane'de Sarı Lütfi Mahallesinde sakin Moskova Kapı Kethüdası Yevan veledi Yevanviç nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Kadora bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve Galata'da Cami-i Kebir Mahallesinde sakin Kostantin veledi Yorgaki nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Katerina bintü İstefan nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Cep Ali Kapısı haricinde sakin Zevi bintü Dimitraşkov nâm nasraniyyenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Anaşta bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve İstinye Nahiyesinde Boğazköy Kalası haricinde Alibey Mahallesinde es-Seyyid Ömer Efendi ibn-i es-Seyyid Osman Efendi'nin mu'takası Moskoviyyü'l-asl Anna bintü Vasil nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Samatya dâhilinde el-Hac Hüseyin Ağa Mahallesinde sakin İskarlet veledi Yani nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Anna bintü Perakob nâm nasraniyye,
- Ve Kasımpaşa'da Kamer Hatun Mahallesinde sakin Katerina bintü Krankov nâm nasraniyyenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Ovaki bintü Yevan nâm nasraniyye,

⁹⁹ BOA. Divan-ı Hümayun Düvel-i Ecnebiye Defterleri (A. DVN. DVE), Nr. 84/2, sayfa nr. 37, hüküm nr. 149.

¹⁰⁰ BOA. A. DVN. DVE, Nr. 84/2'de konu ile ilgili pek çok kayıt bulunmaktadır.



- Ve İstinye Nahiyesinde bundan akdem halik olan Levanderi zimmînin zevcesi Zevi bintü Dimov nâm nasraniyyeye muhasara olup mu'takası Rusiyyetü'l-asl Anna bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve Beşiktaş'ta Paşa Mahallesi Kılderye veledi Kostantin nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetül-asl Agakya bintü Dimitri nâm nasraniyye,
- Ve Kel (?) Camii Mahallesi sakın iken bundan akdem hâlik olan Nikola veledi Yorgi zimmînin (...) ¹⁰¹ Vaslaki ve Hristo nâm zimmîlerin mu'takaları Rusiyyetü'l-asl Peraşkeve bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve Tophane'de Sarı Lütfi Mahallesi sakın Moskova Kapı Kethüdası Yevan veledi Yevanviç nâm nasraninin mu'takası tahminen sekiz yaşında Rusiyyetü'l-asl Habya bintü Tekgor nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Azaplar Mahallesi sakine Hatice Bintü Mustafa nâm hatunun mu'takası Rusiyyetü'l-asl Ele bintü Lokya nâm nasraniyye,
- Ve yine Tophane'de Moskov Kapı Kethüdasının Musa Yehudi'nin iştirâ eylediği iki nefer cariye Rusiyyetü'l-asl Ozvite bintü Todori ve Rusiyyetü'l-asl Ozvite bintü Reman nâm nasraniyyeler,
- Ve yine Süheylbey Mahallesi sakın el-Hac Mehmed bin el-Hac Hüseyin nâm kimesnenin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Hana nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Bağçekapısı kurbunda sakine Zeyneb bintü Abdullah nâm hatunun mu'takası Rusiyyetü'l-asl Marya bintü Vasil nâm ihtiyar nasraniyye,
- Ve Balat sakininden Musa Yehudi'nin müdebbiresi Rusiyyetü'l-asl Anastasya bintü Terofim nâm nasraniyye,
- Ve Kasımpaşa'da Kalkancıbaşı Yunus Ağa Mahallesi sakın Bintli veledi Mevasov nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Odetya bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve yine Kasımpaşa'da Kalkancıbaşı Yunus Ağa Mahallesi sakın Nikola veledi Kostantin nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Olya bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Fenarkapusu dâhilinde sakın Petri veledi Nikola nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl (D)Ravara bintü Mihayil nâm nasraniyye,
- Ve Tophane'de Cihangir Mahallesi sakın iken fevt olup li-ebeveyn lâ-karındaşioğlu Mustafa üzerine itkını ispat iden mu'taka Rusiyyetü'l-asl Ana bintü Dimitri nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Aya Sofiyye-i Kebir Mahallesi Nazcızâde dimekle maruf Mustafa Efendi'nin zevcesi Halime Hatun'un mu'takası Rusiyyetül-asl Hanca bintü İlkov nâm nasraniyye,
- Ve yine Kasımpaşa'da Kalafatçıbaşı Yunus Ağa Mahallesi sakın Benayot veledi Yozef nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Peraşkov bintü Yevan nâm nasraniyye,
- Ve İstanbul'da Kumkapı dâhilinde mütemekkin Tufan veledi Todori nâm nasraninin mu'takası Rusiyyetü'l-asl Anastasya bintü Todokim nâm nasraniyye cem'an yedlerinde olan itknameleri mucebince azad olmuş otuz altı nefer nasraniyye ve nasranilerin tercüman-ı merkum yedine virilen memhur defter mucebince mu'takları isimleri ve sakınler oldukları mahalleri ve evsaf u eşkâl ve isimleri ala vechi't-tefâsil tescil olunduğun akza kuzatü'l-müslimin hâlâ İstanbul Kadısı Mevlana (...) i'lam etmeğin siz ki muma-ileyh siz mevlana-yı muma-ileyhin ilamı mucebince yalnız otuz altı nefer Rusiyyü'l-asl mu'tak ve mu'takalar bahren Azak Kalasına varınca her kangınızın taht-ı kaza ve iskelesine varup dahl olurlar ise taarruz etmeyüb Azak Kalasına îsal ve Azağa vusullerinde sen ki Azak muhafazasında olan (...) her birinin yedlerinde olan itknamelerine nazar ve eşkâl ve esamilerine tatbik ile gereği gibi tahsil (...) vilayetlerine irsal eylemek babında ferman-ı âlişanım sadır olmuşdur diyu yazılmışdır fi evahir-i Zilhicce sene 1147 (13-23 Mayıs 1735).

XVIII. yüzyılda Rusya'nın güçlenmesi nedeni ile Güney Rusya ve Polonya'dan esir temin etmek zorlaştığından, Kefe'nin köle ticaretinde önemini kaybetmesi söz konusu olmuş; Kefe yerine Kafkasya üzerinden köle temin edilmeye başlanmıştı. Bu durum ise Anapa, Sohum, Batum, Gönye, Rize, Acara, Ahışa, Trabzon ve Erzurumlu girişimcilerin Kafkas ve Gürcü köle ticaretine yönelmelerine ivme kazandırmıştır. Bu münasebetle, Trabzon piyasasında Kırım, Gürcistan, Çerkesistan ve İran'dan getirilen köleler alınıp satılmaktaydı¹⁰². Kaçırma olayları eksik olmamakla birlikte, Karadeniz'in doğu kısmında gerçekleşen beyaz köle

¹⁰¹ "Veledleri" imlasıyla okunabilmektedir.

¹⁰² Aygün (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. s. 229.



ticareti, genelde satın alma yoluyla gerçekleşmekteydi¹⁰³. Erzurum, Rize, Gönve ve Batumlu tüccarlar köle kaynaklarına yakın olmanın verdiği avantajla beyaz köle ticaretini ellerinde tutmaktaydılar. Özellikle Gönve ve Batum menşeli tâcirler¹⁰⁴, Gürcistan taraflarından gemilere yükledikleri köleleri İstanbul'a kadar götürüp satmaktaydılar¹⁰⁵. Elit grubun zengin ve etkili üyelerinin yaşadığı İstanbul köleler için en büyük talebi yaratmaktaydı. Bundan dolayı, Osmanlı köle ticareti ağının merkezini İmparatorluğun kalbi olan İstanbul¹⁰⁶ oluşturmaktaydı. Nitekim 1746 yılında, Gürcü asıllı bir cariye'nin İstanbul'da satılmak üzere Trabzon'da gemiye yüklenmesi söz konusudur¹⁰⁷. İstanbul'un büyük tâcirleri, Kırım ve Kafkasya coğrafyasını iyi tanıyan kimselerle ortaklıklara girerek ticaret yapmaktaydılar. Bunlardan İstanbullu Keskinzâde Hacı Ali, 1788-1802 yılları arasında Anapa'dan köle vb. getirirken Bahçesaraylı Ömer (Karasulu Ömer) ve Kazak İbrahim ile ortaklığa dayalı işbirliği halindeydi. 1798'de Keskinzâde ile ilgili olan ortaklık adına çalışmakta olan Malatyalı Molla Osman'ın, Anapa'dan satın alıp, İstanbul'a gönderdiği mallar arasında süzme tereyağı, bal mumu, kürk ve köleler öne çıkmaktaydı. İstanbul'a aktarılan kölelerden bir kısmı Mısır'a kadar götürülüp satılmaktaydı¹⁰⁸.

Kefe ve çevresi, aynı zamanda Güney Karadeniz'in tuz ihtiyacını karşılayan mahaller arasındaydı. Sivastopol yakınlarındaki Sarıkerman tuzu, hem İstanbul'a ve hem de Azak'a gönderilmekteydi. Kefe ve Azak Denizi'nin girişindeki Kerç, tuz ihraç eden yerleşimlerden idi. XVI. yüzyılın sonlarında Kırım Hanları'nın her yıl İstanbul'a, satılmak üzere, yılda ortalama olarak 1200 ton tuz yolladığı bilinmektedir¹⁰⁹. 1780'lerde Rize sakinlerinden Memiş Reis, Kırım taraflarından satın aldığı bir miktar mal ile 2000 İstanbulî kile (48.430 kg.) tuzu Rize iskelesine getirmişti¹¹⁰. Bu bilgi, 1500'lerden 1800'lere değin, Karadeniz'de tuz taşımacılığının benzer özellikler ile devam ettiğini göstermektedir¹¹¹.

Kırım'ın Rusya'nın eline geçmesinden sonra Rusya, bilinçli olarak Kırım'ın batısında yer alan Kerson ve Odesa'yı ticarî merkez, Kırım'da yer alan ve 1786'da kurduğu Sevastopol'u da askerî merkez yapmayı hedeflemiştir¹¹². Bu durum, Kırım limanlarının ekonomik anlamda ikincil konumda kalmalarına yol açmıştır. Gelişmelere bağlı olarak, Kırım'ın Rusların eline geçmesinden sonra, henüz Osmanlı idaresinde olan Taman yarımadasındaki Anapa, Osmanlı Devleti açısından sosyal ve ekonomik merkez olmaya, Kırım'ın yerini almaya başlamıştı. Bu bağlamda Anapa vasıtasıyla Trabzon'a ulaşmaya çalışan Kırımlı, Karasulu¹¹³ bir tüccarın varlığı söz konusudur. Bu yıllarda Kırım elden çıkmış; Azak ve çevre yerleşimler ise kısmen Rusların istilasına uğramış olduğundan, bu tüccarın Osmanlılar tarafından merkez hâline getirilmek istenen Anapa'da yaşayarak faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Temmuz 1802 tarihinde kayda giren ilgili arşiv belgesine göre, Kırım tarafından, Karasu sakinlerinden olup, Anapa'dan Veli İbrahim Reis'in gemisiyle Trabzon'a ticaret amacıyla gelirken, yolda eceliyle vefat eden Hanparsım isimli Ermeni tüccarın, görünürde vârisi olmadığından, terekesinde yer alan mallar Trabzon merkez çarşısında müzayedeye ile satılmıştı. Malların bozulması, tahrif olması veya kaybolması ihtimali karşısında vefat eden kimsenin yanındaki malların satılarak nakit paraya çevrilmesi bir gelenektir. Böylece varislerin zarara uğraması önlenmiş olabiliyordu. Hamparsım'ın 592 kuruş 6 paradan oluşan terekesinde günlük kullanım eşyaları haricinde, yaklaşık 462,5 kuruştan oluşan ticarete konu olacak eşya bulunmaktaydı¹¹⁴; 46 kuruşluk 48 (kıyye olmalı) ev eşyası bakır kab-kacak, 20 kuruşluk 5 yastık ve döşek, 985 paralık (24,6 kuruşluk) 3 tulum (150-200 kg) tavşankulağı kürk, 28 kuruşluk 45 (arşın olmalı) çuka balık, 15,5 kuruşluk post, 50 kuruşluk 400 arşın ferak bezi¹¹⁵ (yakla-

¹⁰³ Toledano (1994). *Osmanlı Köle Ticareti*. s. 15.

¹⁰⁴ Bijişkyan bunlara Pazarlı tüccarları da eklemektedir. "Buradaki halk, mahir satıcılar olup esir ticareti ile meşgul Lazlardır, bk. P. Minas Bijişkyan (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*. (Çev: H. D. Andreasyan), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 118, 213.

¹⁰⁵ TŞS, 1874/159b, kayıt tarihi 15 Şevval 1126/24 Ekim 1714.

¹⁰⁶ İmparatorlukta en büyük köle pazarı İstanbul'daki idi. Esir pazarı, Kapalıçarşı'nın Nuruosmaniye kapısının kuzeyinde, Tavukpazarı yakınlarındaydı. Burada Cuma günleri haricinde her gün satış yapılabilmekteydi. Esir pazarı 1847'de kaldırıldı, ancak köle ticareti sona ermedi, esircilere ait özel evlerde devam etti. Bk. Toledano (1994), *Köle Ticareti*, s. 44-45.

¹⁰⁷ TŞS, 1914/23b, kayıt tarihi 5 Zilkade 1159/19 Kasım 1746.

¹⁰⁸ Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 90.

¹⁰⁹ İnalçık (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, s. 338.

¹¹⁰ BOA. MAD, Nr. 10223, s. 92-3, kayıt tarihi 25 Rebiülâhır 1194/30 Nisan 1780.

¹¹¹ Tuz ticareti ile ilgili olarak bk. Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 86.

¹¹² Ayrıntısı için bk. Aygün (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, s. 60-98.

¹¹³ Bijişkyan, Kırım'da Karasu, Hacısu ve Elma gibi orta çapta ırmakların var olduğundan ve Kırımlı prenslerden birinin çok nüfuslu büyük bir şehir olan ve yanından bir ırmak geçen Karasu'da oturduğundan bahsetmektedir, bk. Bijişkyan (1969), *Karadeniz Kıyıları*, s. 94.

¹¹⁴ TŞS, 1948/24a-b, kayıt tarihi 15 Rebiülevvel 1217/16 Temmuz 1802.

¹¹⁵ Avrupa'da resmi makamlarca giyilen siyah bir ceket olup, arka kısmı etek şeklindedir.



şık 272 m), 50 kuruşluk 2 top Moskova alacası (26 m), 75 kuruşluk 5 tulum¹¹⁶ sadeyağ (282,2-400 kg), 10 kuruşluk 51 arşın keten parçası (34.68 m), 30 paralık 3 deste kaşık, 176 kuruşluk 44 arşın mavi çuka (yaklaşık 30 m) ve 28 kuruşluk nakit akçe. Hanparsım, Trabzon'a ulaşmadan denizde vefat ettiğine göre, gemideki eşya da bütünüyle memleketi menşeli eşya olmalıydı. Burada, Moskova ve Kerç¹¹⁷ gibi keten üretim merkezlerinden¹¹⁸ Kuzey Karadeniz kıyılarına ulaşan ketenin Anadolu'ya satışı söz konusudur¹¹⁹. Hamparsım'ın terekesinde yer alan Moskova alacası, balıklı çuka, post, tavşankulağı kürk ve mavi çuka ile yaklaşık 282,2 ile 400 kg. arasındaki sadeyağ, Kuzey Karadeniz kıyıları ve onun art alanının tipik ürünleridir¹²⁰. XVI. yüzyılda Kırım'dan, Kefe limanı vasıtasıyla gelen sadeyağ üzerinde Osmanlı'nın devlet tekelini bulmaktaydı ve ya-ğın tüccara satılması yasaktı¹²¹. Hamparsım örneğinde, anlaşılan yasaklar ilerleyen dönemlerde kontrol edilemez hâle gelmişti. Bu arada, Hamparsım'ın terekesi aynı zamanda Kafkasya'yı 1837'de gezen Marigny'i doğrulamaktadır: "İstanbul'da çok aranan kürkler, postlar ve yaban domuzu ticareti Ermeni tüccarların elindeydi. Ermeniler, Çerkezistan'ın içlerine kadar giderek parayla ya da gümüş çubuklar karşılığında çok sayıda kürk ve post alırlardı..."¹²².

XVIII. yüzyılın sonlarında Kuzey ile Güney arasında ticarete konu olan malların ağırlıklı olarak han-ği kalemlerden oluşur hâle gelmiş olduğunu, İstanbul'un büyük bir ithalat ve ihracatçısı olan Keskinzâde Hacı Ali'nin ticaret yaptığı eşyadan anlamak mümkündür. Hacı Ali, 1780'li yılların sonlarında (1788), ger-çekte bir köle tüccarıydı. Kuzey Karadeniz'den ithal etmiş olduğu köleleri Mısır'a kadar aktarmaktaydı. Ancak, köle ticareti önem kaybetmeye başlayınca Hacı Ali, XIX. yüzyılın başlarında tuz, tereyağı, keçe ve yün; 1830'lara gelindiğinde ise, dönemin şartlarına uyum göstererek, ağırlıklı olarak tahıl ithaline yönelmiş-ti¹²³.

Karadeniz'de, 1774'ten itibaren Rusya'nın egemenliğine giren kuzeydeki limanlar ile boğazlar vası-tasıyla Avrupa arasında gerçekleşen taşımacılık ve ticaret ilişkileri giderek artış gösterirken, Karadeniz'deki diğer kıyı yerleşimlerinde bu şekildeki bir canlılıktan bahsetmek mümkün değildir. Diğer bir ifade ile İstanbul hariç, Güney Karadeniz yerleşimlerinde, 1830'larda buharlı gemi taşımacılığının yerleşmesine kadar, bir durgunluktan bahsetmek mümkündür. Bu bağlamda, Konsolos Vekili Dupre'nin gözlemleri önemlidir. Zira Trabzon'da, 1785'lerde açılmış bir Rus ve 1803'te açılmış bir de Fransız konsolosluğu bulunmaktaydı. 1802'de Karadeniz'de ticaret ve taşımacılık yapma hakkını elde eden Fransa 1803'te Ereğli, Sinop ve Trab-zon'da konsolosluk ve yardımcı konsolosluklar açmıştı. Ekim 1803'te Trabzon'da göreve başlayan Fransız konsolos vekili Dupre'nin raporlarına göre, *sıklıkla olmamakla birlikte buğday ve tuz yüklü gemiler Rusya liman-ları ile Trabzon arasında sefer yapmakta idiler*. Ancak ticaret hacminin düşük seviyede olması konsolosluk ra-porlarına da yansımıştır. Bu nedenle olsa gerek, 1812'de Sinop ve Ereğli konsoloslukları iptal edilmiş, Trab-zon başkonsolosluk yapılmıştı¹²⁴. Dupre, (Gümüşhane taraflarından) Trabzon'a önemli miktarda bakır ve iyi kalitede kurşun geldiğini, buradan İstanbul ve Avrupa'ya gönderildiğini; keten bezi ve bakır eşya üretimi-nin devam ettiğini, İstanbul ve Kırım taraflarına zeytinyağı, mısır, beyaz fasulye, limon, fındık ve ceviz gön-derildiğini, şarap üretiminin önemli olduğunu yazmaktadır¹²⁵. Karadeniz'de, yüzyıl dönümünde, ticaret ve taşımacılık ilişkilerini etkileyen harici ve dâhili pek çok etken bulunmaktaydı¹²⁶.

Sonuç

Osmanlı için Karadeniz, yabancılara itina ile kapalı tutulmaya çalışılan büyük bir besin tedarik saha-sı olmanın yanında, Balkanlar ile Kafkasya'yı, Anadolu ile Deşt-i Kıpçak'ı birbirine bağlayan ana ulaşım

¹¹⁶ Bir Akkerman tulumu, 1 veya 1,5 kantar gelmekteydi. Bir kantar 44 okka, yani 56.44 kg. geldiğine göre, Hanparsım'ın yanındaki 5 tulum sadeyağ 282,2 ile 400 kg. arasında olmalıydı.

¹¹⁷ Ayrıca, Azak Denizi'nin girişindeki Kerç'ten Güney Karadeniz limanlarına taşınan mallar arasında kenevir de yer almaktaydı, bk. Kezban Acar (2004). *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*. Ankara: Nobel Yayınları, s. 96.

¹¹⁸ Moskova'nın ucuz keten ve keneviri Hamburg ve Amsterdam vasıtasıyla İngiltere'ye de ihraç edilmekteydi. Ancak, XVIII. yüzyıl ortalarında İskoç ve İrlanda keten sanayi, Rus ketenini İngiliz pazarlarından dışlamıştı. 1774'e kadar İngiltere'de ve onun kolonilerinde kullanılan ketenli dokumalar dışarıdan değil, İngiliz Adaları'ndan sağlanmaktaydı, bk. Ralph Davis (1962). *English Foreign Trade, 1700-1774. The Economic History Review*, Vol. 15/2, pp. 285-303.

¹¹⁹ İnalçık, Fransa'nın 1753 Kırım Konsolosu Peyssonel'e affen, ketenden dokunan ince tirenin Kefe taraflarına Trabzon, Rize ve Rus-ya'dan ithal olunduğunu belirtmektedir, bk. İnalçık (1993). *Osmanlı Pamuklu Pazarı*. s. 301-303.

¹²⁰ XIII. yüzyıldan beri Hindistan, İran ve Türkiye'de çok tüketimi olan ipek-pamuk karışımı bir grup kumaş çeşidine kutni ve alaca denirdi, bk. İnalçık (1993). *Osmanlı Pamuklu Pazarı*. s. 297-98.

¹²¹ Yücel Öztürk (2013). XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Ed: O. Köse), Ankara: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, s. 1157-1163.

¹²² Bilge (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*. s. 412.

¹²³ Çizakça (1999). *İş Ortaklıkları Tarihi*. s. 87-103.

¹²⁴ Faruk Bilici (2007). XIX. Yüzyılın Başında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Sayı 3, s. 35-47.

¹²⁵ Bilici (2007). XIX. Yüzyılın Başında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu. s. 43-44.

¹²⁶ Bunlar için bk. Aygün (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, s. 103.



hattını oluşturan özel bir sahadır. Bu deniz, yaklaşık üç yüz yıl kadar bir Osmanlı Gölü statüsünü korumuş ise de, Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Karadeniz ulaşımı ilkin Rus, daha sonra da Avrupa devletlerine açılınca, yabancı müteşebbislerin bölgeye girişi söz konusu olmuş; ekonomik ilişkilerin kadim işleyişi değişmeye başlamıştır. Bununla birlikte, Karadeniz limanları arasındaki yerel taşımacılık, çoğunlukla Osmanlı tebaasından olan Müslümanlarca yürütülmeye devam etmiştir. Yabancı devletler, 1774 yılından 1830'lu yıllara kadar yoğunlukla Karadeniz'in kuzeydeki Rus denetiminde olan Kerson, Özi, Kefe ve Balıklıva gibi limanlardan İstanbul'a ve buradan da Akdeniz'e açılarak faaliyetlerini gerçekleştirmişler; Karadeniz'deki diğer Osmanlı limanlarını ise daha az sıklıkla kullanmışlardır. Osmanlı yönetimi, İstanbul'un zahire ihtiyacı ve ordunun ihtiyaç duyduğu diğer malzemelerin azalacağı endişesinin yanında, yabancıların bu denizi kullanmalarına isteksiz oluşu nedeniyle Avrupa devletleri ve Rusya'nın Karadeniz'e girişi ve çıkışlarında sürekli sorun çıkararak, gemi trafiğini engellemeye çalışmıştır.

XVIII. yüzyılda, Dünya ticaretinin eksenini okyanuslara kaymış olmakla birlikte, Karadeniz ve onu çevreleyen yerleşimlerde, yerel ve bölgesel ihtiyaçların temin edilmesine dayalı iktisadî ilişkiler devam etmiştir. Sanayileşmekte olan Orta Avrupa'nın hammadde tedarik etme ve ürettikleri malları pazara sunma isteklerine bağlı olarak, Doğu Karadeniz müteşebbisinin Balkanlar ve İstanbul üzerinden, gelişmekte olan Avrupa'daki ekonomik merkezler ile temas kurması mümkün olmuştur. Bu durum ise, Güney Karadeniz menşeli müteşebbis için Kırım ve çevre coğrafya ile olan münasebetlerin ikincil konumda kalmasına sebebiyet vermiştir.

Osmanlı Devleti, temel gıda maddelerinin bir kısmını ve önemli sayıdaki köleyi yüzyıllardır Kırım ve çevresinden sağlamıştır. İstanbul'un büyük tüccar ve gemicileri Kırım, Azak, Anapa ve çevre yerleşimlerden genelde beyaz köle, buğday ve diğer besin maddelerini satın almakta; buralara İstanbul ve Güney Karadeniz limanlarından sanayi malları, hırdavat ve tekstil ürünleri satmaktaydı. XVIII. yüzyılda Rusya'nın güçlenmesi nedeni ile Güney Rusya ve Polonya'dan esir temin etmek zorlaştığından, Kefe'nin köle ticaretinde önemini kaybetmesi söz konusu olmuş; Kefe yerine Kafkasya üzerinden köle temin edilmeye başlanmıştı. 1800'lü yıllara doğru ise ham pamuk ve tütün ticareti önem kazanmış; Samsun ve Trabzon iskelelerinden pamuk, tütün ve sahtiyan alıp Kuzey'e aktarma, ticarete baskın olmaya başlamıştır.

Neticede, Osmanlı döneminde, Kırım ve çevre yerleşimler ile Güney Karadeniz yerleşimleri arasındaki siyasi ve iktisadî münasebetler bazen artan, bazen de azalan önemi ile devam edegelmiştir. Karadeniz'de Güney ile Kuzey arasında gerçekleşen ticaret ve taşımacılık ilişkileri gerçekte Moskova ile Mısır arasına yayılmış olan geniş bir coğrafyayı ilgilendirmekteydi. Ticarî faaliyetler, bölgesel ve uluslararası merkezli askerî ve siyasi gelişmelerden sıklıkla etkilenmiş olmakla birlikte, müteşebbisler yeni şartlara ayak uydurarak faaliyetlerine devam etmeyi bilmişlerdir. Kırım ve çevresi tarih boyunca siyasi ve askerî yönü ile olduğu kadar iktisadî yönü ile de Anadolu'nun kilidi konumunda olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. Divan-ı Hümayun Düvel-i Ecnebiye Defterleri (A. DVN. DVE), Rusya Ahkâm Defteri, Nr. 84/2, s.32/125, s.34/132, s.34/134, s.36/145, s.37/149, s.43/164, s.44/167, s.47/180, s.48/182, s.50/186, s.51/191, s.52/194.

BOA. Cevdet-Dahiliyye, Nr. 15701.

BOA. D. BŞM, Nr. 7061, s.3, 5.

BOA. MAD, Nr. 10223, 92-3.

BOA. Trabzon Ahkâm Defterleri, Nr. 1, s.30/1.

BOA. Trabzon Ahkâm Defterleri, Nr. 2, s.312/2.

Trabzon Şer'iyye Sicilleri (TŞS), Defter Nr. 1855/34b-2, 1861/4a-2, 1871/119a, 1873/1a, 1874/159b, 1914/23b, 1915/11b-12a, 1918/90b, 1927/16b, 1941/22b, 1948/24a-b.

Basılı Kaynaklar

Acar, Kezban (2004). *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*. Ankara: Nobel Yayınları.

Arslan, Murat (2006). Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler. *OLBA*, Sayı XIV, s. 75-91.

Ascherson, Neal (2001). *Karadeniz*. (Çev: K. Emiroğlu), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Aygün, Necmettin (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*. Cilt II, Ankara: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Aygün, Necmettin (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. İstanbul: Serander Yayınları.

Beydilli, Kemal (1991). Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü. *Belleten*, Cilt/Sayı LV/214, s. 687-755.

Bijşkyan, P. Minas (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*. (Çev: H. D. Andreasyan), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Bilge, M. Sadık (2012). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya 1454-1829*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.

Bilge, M. Sadık (2005). *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*. İstanbul: Eren Yayınları.

Bilici, Faruk (2007). XIX. Yüzyılın Başında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Sayı 3, s. 35-47.



- Bir Yeniçerinin Hatıratı (2003). (Haz: K. Beydilli), İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları.
- Bostan, İdris (2006). *Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınları.
- Çizakça, Murat (1999). *İslâm Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Davis, Ralph (1962). English Foreign Trade, 1700-1774. *The Economic History Review*, Vol. 15/2, pp. 285-303.
- Demir, Çiğdem (2004). Dr. Yusuf Hakan Erdem İle Osmanlı Köleliği Üzerine. *Toplumsal Tarih*, Sayı 126, s. 96-97.
- Fidan, Murat (2009). 1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 45, s. 63-84.
- Genç, Mehmet (2000). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötügen Yayınları.
- Güler, İbrahim (1992). XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- İnalcık, Halil (1971). İmtiyazât. *The Encyclopedia of İslam*, Vol. III, pp. 1179-1189.
- İnalcık, Halil (2000). Osmanlı Devletinin Doğuşu Meselesi. *Söğüt'ten İstanbul'a*, (Der: O. Özel, M. Öz), Ankara: İmge Yayınları, s. 225-240.
- İnalcık, Halil (1993). Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü. *Osmanlı İmparatorluğu Makaleler*, İstanbul: Eren Yayınları, s. 299-303.
- İnalcık, Halil (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Cilt I, İstanbul: Eren Yayınları.
- İstanbul Külliyyatı: İstanbul Ticaret Tarihi I* (1997). (Haz: A. Kal'a ve diğerleri), İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi.
- Joseph de Tournefort (2008). *Tournefort Seyahatnamesi*. (Ed: S. Yerasimos), Cilt II, İstanbul: Kitap Yayınları.
- Karagöz, Rıza (2013). 5248 Numaralı Gümrük Defterine Göre XVIII. Yüzyıl Sonlarında Sinop Gümrüğü. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu* (Ed: O. Köse), Ankara: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, s. 1177-1184.
- Kardasis, Vassilis (2001). *Diaspora Merchants in the Black Sea*. Maryland: Lexington Books.
- Kodaman, Bayram (1990). XVIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü. *Ondokuzmayıs Üniversitesi Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, (1-3 Haziran 1988), Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Yayınları, s. 92-97.
- Müller-Wiener, Wolfgang (1998). *İstanbul Limanı*. (Çev: E. Özbek), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Özdem, Zeynep (2006). *Kırım Karasubazar'da Sosyo-Ekonomik Hayat*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Öztürk, Yücel (2010). Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya Yönelik Dış Politikası ve Türkiye-Moskova İlişkileri. *Türk Dış Politikası*, Cilt II, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları, s. 217-280.
- Öztürk, Yücel (2013). XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik* (Ed: O. Köse), Ankara: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, s. 1157-1163.
- Ricaud, Paul (2012). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hâlihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*. (Çev: H. İnalcık-N. Özyıldırım), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Şirokorad, A. B (2009). *Osmanlı-Rus Savaşları*. (Çev: D. Ahsen Batur), İstanbul: Selenge Yayınları.
- Tekin, Zeki (2002). Osmanlı Devleti'nde Kürk Ticareti. *Türkler*, Cilt X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 754-763.
- Toledano, Ehud R (1994). *Osmanlı Köle Ticareti (1840-1890)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tukin, Cemal (1999). *Boğazlar Meselesi*. İstanbul: Pan Yayınları.
- Yılmaz, Fehmi (2005). *Osmanlı İmparatorluğunda Tütün: Sosyal, Siyasî ve Ekonomik Tahlil (1600-1883)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Yüksel, Sinan (2011). Don Kazaklarının Azak'ı İşgalleri (1637-1642). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 49, s. 205-218.