

TARİH BOYUNCA KARADENİZ TİCARETİ VE

CANIK

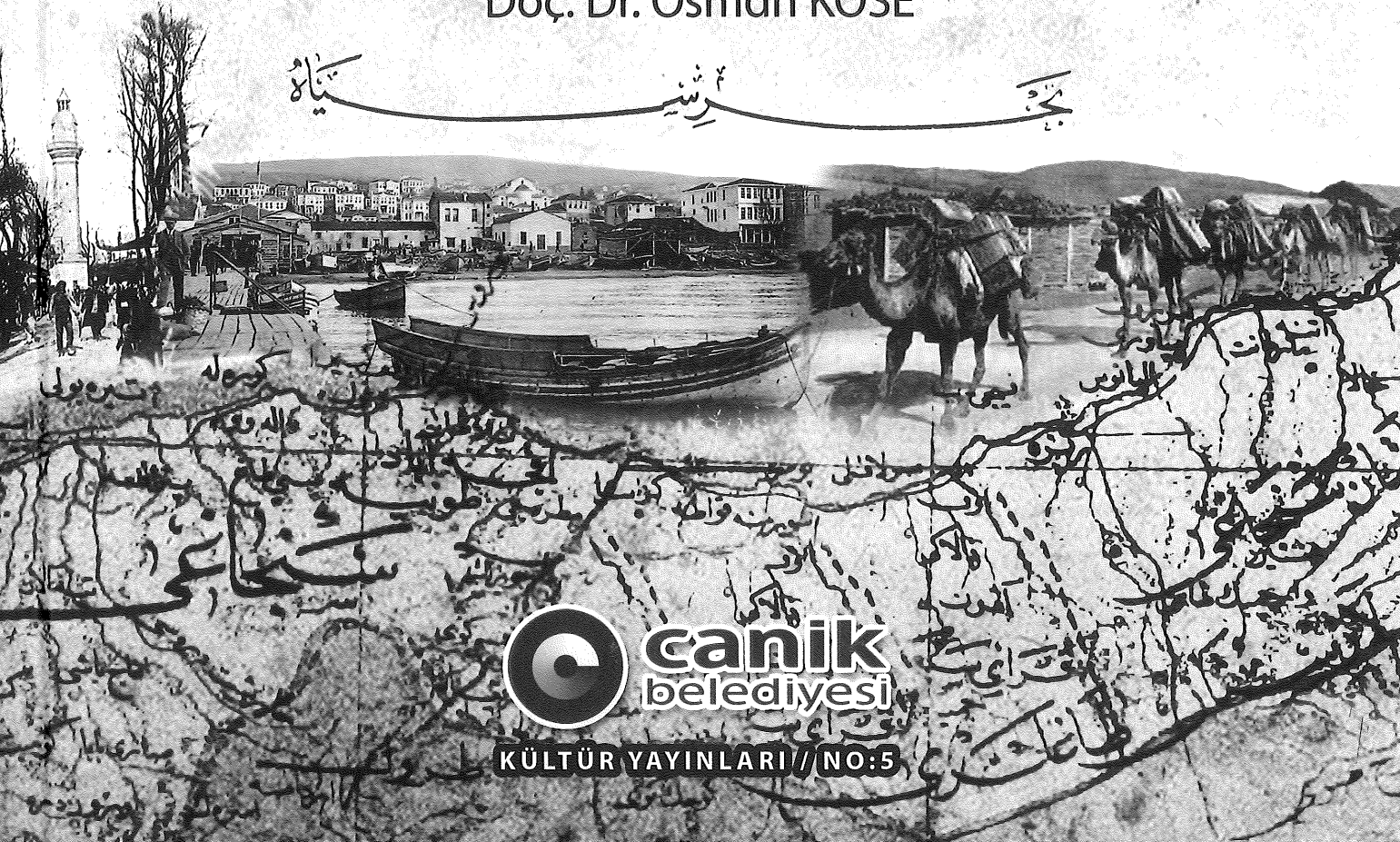
~ S A M S U N ~

II

Editör

Doç. Dr. Osman KÖSE

تاریخ
شمال
کانیک



 **canik**
belediyesi

KÜLTÜR YAYINLARI / NO:5

f- Moğolların Karadeniz Ticaretine Yönelik Tasarrufları (<i>Neslihan Durak</i>).....	793
g- Kırım Toprakları İçin Rus – Bizans Mücadelesindeki Sarkel ve Tmutarakan Şehirlerinin Önemi (<i>Ağaiydarova Akmarcan</i>).....	807
2 – Osmanlı Dönemi Karadeniz’de Ticaret.....	813
a- 14–15. Yüzyıllarda Azerbaycan-Avrupa Ekonomik İlişkileri Açısından Karadeniz Ticaretinin Rolü (<i>Tofiq Necefli</i>).....	817
b- 15-16. Yüzyıllar Osmanlı-Azerbaycan Ekonomik ve Sosyo-Kültürel İlişkilerinde Karadeniz Bölgesi’nin Rolü (<i>Bilal Dedeyev</i>).....	827
c- XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti (<i>Mustafa Daş - Türkmen Törel</i>).....	843
d- 17. Yüzyılda Karadeniz’de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti (<i>Mehmet Ali Ünal</i>).....	853
e- XVII. Yüzyıl Karadeniz Ticaretinde Ermeniler (<i>Hale Çalın Yiğit</i>).....	861
f- Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774) (<i>Temel Öztürk</i>).....	871
g- Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850) (<i>İlhan Ekinci</i>).....	885
h- 18. Yüzyıl’dan 20. Yüzyıl’a Karadeniz Ticaretinde Türk - Rus Rekabeti (<i>Fevzi Çakmak</i>).....	909
i- Batum’un Karadeniz Ticaretine Katkısı (1878-1917) (<i>Mustafa Sarı</i>).....	923
j- Karadeniz Ticaretinde Hamallar ve Mavnacılar (1870-1930) (<i>Sinan Dinçer</i>).....	951
k- XIX. Yüzyılda Karadeniz Deniz Ticaretinde Rumlar (<i>Özlem Yıldız</i>).....	963
l- I. Dünya Savaşı’nda Karadeniz’de İtilaf Gemilerinin Askeri Faaliyetleri ve Bununun Deniz Ticaretine Etkileri (<i>Mustafa Kırışman</i>).....	973
m- Birinci Dünya Savaşı’nda (1914-1918) Karadeniz Bölgesinin İktisadi Durumu (<i>Sayim Türkman</i>).....	985
n- Karadeniz Köle Ticareti (<i>Zübeyde Güneş Yağcı</i>).....	999
o- Beyaz Köle Ticaretinde Karadeniz Ticaret Yolu ve Canık (<i>Civan Çelik</i>).....	1025
ö- Yazma Eserlerde (cönk) Karadeniz Limanlarına Ait Bazı Kayıtlar (<i>Muhittin Eliaçık</i>).....	1053
p- Osmanlı Başkentinin Zahir İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi (<i>Mehmet Demirtaş</i>).....	1063
r- Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar (<i>Abidin Temizer</i>).....	1077
s- Kaptanlar, Tüccarlar ve Devlet: Erken Modern Dönemde Karadeniz’de Osmanlı Ticareti (<i>K. İlker Bulmur</i>).....	1089
t- The Building of Black Sea Economic Cooperation Process: Aims, Activities, Achievements and Future Prospects of BSEC, PABSEC, and BSTDB (<i>Tauseef Ahmad Parray</i>).....	1101
C - Karadeniz ve Canık’te Ticari Hayatı Etkileyen Etraf Bölgeler....	1113
a- Eski Çağdan Günümüze Trabzon Limanı ve Doğu Karadeniz Ticareti Açısından Önemi (<i>Mehmet Okur</i>).....	1117
b- Osmanlı- İran Ticaretinde Trabzon (20. Yüzyılın Başlarında) (<i>Masoumeh Daei</i>).....	1137
c- Trabzon’un Karadeniz Ticaretinde Rolüne Dair (<i>Dilaver Azimli</i>).....	1149

Savaş Zamanı Karadeniz'deki Ticarî Gemiler (1700-1774)

Doç. Dr. Temel Öztürk
Karadeniz Teknik Üniversitesi - Trabzon

Giriş

18. yüzyılın önemli bir kesimini içeren bu araştırma döneminde Osmanlıların ilk savaş hazırlıkları, yüzyılın başındaki Gürcistan Seferi (1702-1703) ile başlamaktadır.¹ Bu dönemde hatta bu yüzyılda Osmanlı Devleti'nin dışardaki en büyük galesi şüphesiz 17. yüzyıldan itibaren sinsice gelişip 18. yüzyılın ilk yarısında bir devlet politikası olarak dünya görüşü açısından hedefini uygulamaya koyan Rusya olmuştur. Bu hedef çerçevesinde araştırma dönemindeki ilk savaş doğrudan Rusya ile yapılan Prut Savaşı (1711) idi.² Başarıyla sonuçlanan bu mücadele sonrası hem 17. yüzyıldaki kayıpların bir telafisi hem de Doğu Akdeniz'de önemli bir yer olan Mora'nın kontrolü için Osmanlılar 30 yıldır Mora'yı idare eden Venedik'le girdikleri savaştan zaferle çıktılar (1715).³ Kronolojik tarih sıralamasında bu savaşın bir devamı gibi de gözüken ve müttefikleri Venedik'in yenilgisi üzerine telaşlanan Habsburglar, bu kez Osmanlıların başarısızlıkla sonuçlandıkları Avusturya savaşına zemin hazırladılar (1716-1718).⁴ Öte yandan Rusya'nın da kuzeyden iştahını kabartan ancak aralıklarla uzun bir süre devam eden İran savaşları (1723-1746) meydana geldi.⁵ İran savaşlarının kesintiye uğradığı bir dönemde bu kez yine Rusya ama Avusturya'nın da yer aldığı ve kısmî başarıların elde edildiği önemli bir muharebe (1736-1739) daha döneme damgasını vurdu.⁶ Aslında Osmanlılar açısından ileride büyük bir sonun başlangıcını hazırlayacak olan ve hezimetle sonuçlanan savaş, araştırma döneminin sonunda Ruslarla cereyan etti (1768-1774).⁷ Bu savaşların tümü Osmanlılar için oldukça önemliydi ama bunlar içerisinde yüzyıl boyunca Osmanlıların en büyük tehlike olarak gördükleri Rusya ile olan mücadelelerin ayrı bir yeri vardı. Zira Rusya, yüzyılın başında tespit edip yönetime gelen bütün çar ve çariçelerinin bir hedef olarak gördüğü Karadeniz'e açılma politikasında inat ve ısrarla devam etti.

Yukarıda bahsi geçen savaşların Akdeniz'de, batıda, kuzeyde ve doğuda cereyan ettiğini görmekteyiz. Bu savaşlardan Karadeniz'le bağlantısı olmayanı yoktur. Ancak savaşların Karadeniz veya tam olarak onun ticareti üzerindeki etkinliğini belirtmek açısından Akdeniz'de veya batıda cereyan eden savaşlarla kuzey ve doğu bölgelerinde cereyan eden savaşların kıyaslanamayacağı da aşikârdır. Çünkü Akdeniz ve batıda cereyan eden savaşlar sırasında Karadeniz sadece kısmî oranda sevkiyatın yükünü taşıırken kuzey ve doğu seferlerinde savaşın tüm ağırlığını taşımıştır. Özellikle kuzey savaşlarında önemli bir güç olarak Osmanlıların karşısında yer alan Rusya'nın tutumu Karadeniz'i

¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. 4/1. (Ankara: TTK Yayınları, 1995), 20-21; Mücteba İlgürel, "İkinci Mustafa", Ed. Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi (Osmanlılar)*, C. 11, (Konya: Kombassan Yayınları, 1994), 108.

² Rusya'nın devlet politikası haline getirdiği hedefi ve Prut Savaşı hakkında bkz. Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi* (Ankara: TTK Yayınları, 1999), 252-259.

³ Uzunçarşılı, age, 101-109; Midhat Sertoğlu, *Mufasssal Osmanlı Tarihi*, C. 5. (Ankara: TTK Yayınları, 2011), 2416-2419.

⁴ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4. (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1955), 9-12.

⁵ Bu savaşlar hakkında geniş bilgi için bkz. Sertoğlu, age, 2436-2460, 2477-2485, 2521-2531.

⁶ Geniş bilgi için bkz. Uzunçarşılı, age, 250-299; Sertoğlu, age, 2485-2521.

⁷ Bu savaş ve barışı hakkında geniş bilgi için bkz. Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması* (Ankara: TTK Yayınları, 2006), 5-104.

ön plana çıkarmıştır. Gerçi Karadeniz sadece Ruslarla olan savaşlarda değil dönem içerisinde gerek Gürcistan gerekse İran'la olan mücadelelerde savaşın cereyan ettiği bir bölge olmaktan ziyade sefer mühimmatının taşınmasında veya normal ticarî aktivitenin sınırlı da olsa devam etmesinde önemini daima korumuştur. Savaş sırasında Karadeniz'in etkilenmesi haliyle buradaki ticarî aktivitenin veya dolaşımın herhangi bir değişikliğe uğrayıp uğramamasıyla alakalıdır. Bunun tespiti de bilindiği üzere ticarî gemiler üzerinden yapılacak araştırmayla ortaya konulabilir. Nitekim ticarî gemiler hem bu minvaldeki emtianın, hem de seyahat veya başka amaçlı olarak insanların taşınmasını gerçekleştir-mekteydi. İşte savaş zamanı ticarî gemilerin durumu üzerinde yapılacak araştırmalar bahsi geçen noktalar üzerinde bilgiler sunmaktadır.

Ticarî Gemilerin Güzergâhları ve Güvenlikleri

Karadeniz, asırlardan beri Osmanlı Devleti'nin iç denizi olma özelliğini koruduğundan burası yabancı devletlerin ticaretine kapalı durumdaydı.⁸ Buradaki ticarete en önemli husus başta İstanbul olmak üzere Anadolu'daki diğer önemli merkezlerin iaşesinin temin edilmesiydi. Karadeniz bir Türk denizi haline geldikten sonra bu iâşe akışının sağlanması için Rumeli'deki çeşitli kazalardan tedarik edilen ve denizin kıyısındaki iskelelere ulaştırılan zahire buradan İstanbul'a taşınmaktaydı. Karadeniz'in batı kıyısında kuzey-güney yönlü yapılan bu ticaretin benzeri doğu kıyısında da yapılmaktaydı. Burada daha çok Kırım tarafındaki iskelelere başta Trabzon ve Sinop olmak üzere çeşitli iskelelerden ticarî nakliyat gerçekleştirilirdi. Yine bu bölgede Trabzon merkezli olmak üzere Doğu Karadeniz kıyısı boyunca Kafkasya'ya nakledilecek çeşitli malzeme ile bu kıyı şeridindeki yerleşim birimlerinin ihtiyaçlarının temini açısından gerekli olanlar denizin bu doğu kıyısındaki güney-kuzey veya tam tersi kuzey-güney güzergâhında gemilerle taşınırdı. Bu ticarî dolaşımın Doğu Karadeniz kıyısına düşen kesiminde bilhassa Trabzon-Gönye-Batum-Faş-Anakra-Sohum çizgisi takip edilirdi.⁹ Bunların yanında denizde doğu-batı veya batı-doğu yönünde de bir ticarî güzergâhın olduğunu görmekteyiz. Bu güzergâhta özellikle Anadolu'nun içlerine, İran'a, Uzak Doğu'ya, Kafkaslara gidecek ürünler ile ters istikamet noktasında İstanbul'a Rumeli'ye ve Avrupa'ya gidecek ürünler taşınmaktaydı. Kısacası Karadeniz içerisinde hem dikey hem de yatay bir düzlemde gemi taşımacılığına yönelik güzergâhların varlığından bahsedebiliriz.¹⁰

Karadeniz'deki bu ticarî güzergâhta denizin batısında yer alan ve Tuna eyaletlerine girişi sağlayan Ahyolu, İbrail ve Akkirman iskeleleri ile Tuna boylarındaki İsakçı, Silistre, Rusçuk, Niğbolu, Vidin ve Belgrad limanları hem ticarî aktivitede hem de orduya lojistik destek sağlamada önemli üslerdendi. Denizin kuzeyi açısından ise Kırım'ın ve bilhassa buradaki Kefe'nin önemi tarih boyunca tartışılmazdı. Karadeniz'in güney kıyılarını göz önünde bulundurursak Rize, Trabzon, Giresun, Samsun, Sinop, İnebolu ve Ereğli kıyılarından Anadolu'nun iç kesimlerindeki ürünlerin sevk edildiğini görmekteyiz. Rus seferlerinde ise Trabzon ve Erzurum eyalet askerlerinin Kırım'a bu iskelelerden sevk edildiğini bilmekteyiz.¹¹

Karadeniz'deki taşımacılıkta kullanılan gemi cinsleri tek ve çift ambarlı olarak dizyn edilenler olup bunlardan şaykalar, kalyonlar, fırkateler, işkampoyeler, kaliteler, melekseler vs. birçoğu

⁸ Bu konu hakkında geniş bilgi için bkz. Halil İnalçık, "The Questions of the Closing of the Black Sea under the Ottoman", *Archeion Pontou* 35 (1979): 74-110; Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapallığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mirî Ticaret Teşebbüsü", *Belleten* 60:214 (1991): 687-755.

⁹ Bkz. Temel Öztürk, "Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticarî Gemilerin Güvenliği 1700-1774", *IV. Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (16-17 Nisan 2012, Trabzon), Editör: Ersan Başar vd. (İstanbul: KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Yayınları, 2012), 213.

¹⁰ Bu konuda geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten* 59:225 (1995): 353-394; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi* 6 (1990): 21-45.

¹¹ Bkz. Temel Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon* (Trabzon: Serander Yayınları, 2011), 42-45, 73-123, 137-145.

kullanılmaktaydı.¹² Savaş zamanlarında bu gemilerin güzergâhlarında yapılacak değişiklikler tamamıyla cephelerin olduğu bölgelerle alakalıdır. Yani devlet Karadeniz havzasını doğrudan ilgilendiren bir savaş içerisinde ise denizin ticareti hem taşımacılık hem de güvenlik açısından dikkatleri üzerine çekmektedir. Bu noktada deniz taşımacılığı cephelerin kuzey veya doğu bölgesinde oluşuna göre değişmektedir. Mesela Rusya ile olan savaşlarda denizdeki kuzey-güney yönündeki ticaret hem denizin batısında hem de doğusunda kendisini farklı bir eğilim içerisinde bulmaktadır. Zira artık bu güzergâhlar daha çok askerî amaçlı olarak hizmet vermektedir. Yine Karadeniz kıyısında oluşan cepheler doğu kesiminde yer alıyorsa bu kez denizin kuzey-doğusunda benzer bir durum ortaya çıkmaktadır.

18. yüzyılın önemli bir kesiminde cereyan eden ve yukarıda değindiğimiz savaşları göz önünde bulundurursak bilhassa Karadeniz'in doğu kısmı ağırlıkta olmak üzere batı kısmında da denizdeki aktivite açısından bir değişkenliğin veya tespitlere göre bir hareketliliğin olduğu görülecektir. Çünkü gerek kuzey seferleri gerekse doğu seferleri sırasında bu bölgeler askerî açıdan hem tehditler nezdinde hem de ikmal sürecinde dikkatleri üzerinde toplamaktadır. O halde Karadeniz'in güney ve kuzey yönündeki ticaretinde savaş zamanları kilit noktaları İstanbul, Trabzon, Sinop, Kefe, Balıklava, Bergos, Kili ve İsakçı ve Varna limanları oluşturduğu söylenilebilir. Bunlara belki bir takım küçük çaptaki iskeleleri de ekleyebiliriz ama liman olarak ön plana çıkanlar nezdinde bahsettiklerimiz denizdeki ticaret gemilerinin seyrini de ortaya koymaktadır.

Devlet savaş zamanı denizdeki ticarî gemilerin hatta denizin bile güvenliğini gerek karadan gerekse denizden sağlamaktaydı. Karadan güvenliği asker ve muhkem kalelerle sağlarken, deniz güvenliği yanında yine sahil kesimlerin emniyeti açısından da gemiler kullanılırdı. Savaş zamanlarında ticarî gemilerin güvenliği normal zamandan oldukça farklı bir yapıda idi. Zira Karadeniz'de önceki yıllardaki korsan saldırılarına bu kez savaşılacak ülkenin faaliyetleri de eklenmekteydi. Bilhassa 1700'lü yıllardan itibaren başlayıp 1774'e kadar Karadeniz'e inme politikası çerçevesinde Kazak, Abaza ve Gürcü saldırıları yanında bunları destekleyen bir güç olarak Rusya ön plana çıktı. Yani bir önceki yüzyılın başlarında bu denizde önemli bir tehlike olan Kazakların yerini bunları kendi bünyelerinde eriten Ruslar aldı. Ayrıca Ruslar bilhassa Karadeniz'in kuzey-doğusundaki bölgelere yapılan Gürcü ve Abaza saldırılarını da destekledi. Bu saldırılar 18. yüzyılın ilk yarısı için hiç de hafife alınır cinsten değildi. Daha yüzyılın başında Gürcistan Seferi hazırlıkları sırasında Üsküdar'a kadar Anadolu'nun sağ ve sol kolundaki eşkiyanın temizlenmesi için Trabzon beylerbeyine emirler gönderildi.¹³ Zira bu iki eşkiya gurubu 1722'de Gönnye ve civarını tehdit altında tutup buradan gelip geçen tüccar gemileri için önemli bir tehlike oluşturmuşlardı.¹⁴ Benzer bir tehlike Abaza eşkiyası tarafından 1734'de Faş Kalesi civarında gerçekleştirildi.¹⁵ Onların bu tür eşkiyalık hareketleri sonucu devlet, Abaza ve Mekkris taifesine tuz naklinin yasak olduğunu sıkı bir şekilde tembih etmişti.¹⁶ Karadeniz'de buna benzer saldırıların olmaması ve bilhassa Rusya'nın sinsi hedefi yönündeki girişimlerin engellenmesi için karadaki önemli kalelerin garnizon olarak güçlendirilmeleri ve tamir olunmaları üzerinde durulmuştu. Bilhassa Özü başta olmak üzere Kırım tarafındaki kalelerin doğuya doğru bir uzantısı şeklinde Sohum, Anakra, Faş kaleleri bu tarihlerde önemli derecede hassasiyet arz etmişti.

Savaş zamanı Karadeniz'deki ticarî gemilerin güvenliği öncelikle buradaki donanma ile sağlanırdı. Bu gemiler işkampoye, kalyon, çektiri, kancabaş, fırkate ve koliklerden oluşmaktaydı. Bu

¹² Bu gemiler hakkında bkz. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (İstanbul: Bilge Yayın Habercilik, 2005); İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz* (İstanbul: Küre Yayınları, 2007), 107-171. Bunlar içerisinde Karadeniz'deki taşımacılıkta aktif olarak kullanılan Melekseler için bkz. Temel Öztürk, "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 24:2 (2009): 85-102.

¹³ *Trabzon Şer'iyeye Sicili (TŞS)*, Defter Numarası 1867, s. 81, 18 Mart 1703 (1114.L.29).

¹⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Ali Emiri Tasnifi, Ahmed III*, Vesika Numarası 1713, 1722 (1134-1135).

¹⁵ TŞS, Defter Numarası 1894, s. 73-74, 8 Ocak 1734 (1146.Ş.2).

¹⁶ BOA, *Mühimme Defteri (MD)*, Defter Numarası 132, s. 139, 12 Ekim 1726 (1139.S.15); BOA, *MD*, Defter Numarası 138, s. 232, 25 Nisan 1732 (1144.L.29).

donanma sürekli denizde devriye gezer, kışın uygun bir yerde kışlardı.¹⁷ Tersane-i Âmire'den gönderilen gemiler dışında Doğu Karadeniz'de güvenliği temin edenler Sinop, Of, Sürmene, Faş ve Batum iskelelerinde yapılırdı.¹⁸ Karadeniz'de güvenliği sağlayan gemilerin görev süreleri sınırlı olup, bu bölgelerdeki tehdidin ortadan kalkması durumunda görevleri de sona ermekteydi. Yani bölgede güvenliği tehdit eden kuzey savaşları, Rus ve Gürcü saldırıları yanında bilhassa belgelerde sıkça ifade edilen Abaza ve Mekril eşkıyası baskınlarının sona erdiği zaman güvenliği sağlayan gemilerin görevleri bitmekte ve uygun bir yerde limana çekilmekteydiler.¹⁹

Öte yandan savaş zamanlarında devlet ticarî gemileri askerî alanda kullanacaksa bilhassa askerî mühimmatın güvenliği ön planda olmak üzere Karadeniz'e açılan bu tür gemilerin her birine çeşitli miktarlarda asker tayin ederdi. Bu yönde gemilere güvenilir bir mübaşir yanında taşıdıkları mühimmatın cinsine göre askerler de konurdu. Mesela top taşıyanlara topçu, cephane taşıyanlara da cebeciler tayin edilirdi.²⁰ Ayrıca bu gemiler denize açıldıktan sonra bir takım bürokratik engeller ve bazı sebeplerden ötürü kaçırılmamaları ve yerlerine sağ salim ulaşmalar için bunların izinle çalışıklarına dair reislerin elindeki "hüccet-i şer'iyeye" yanı sıra, gemilerdeki mübaşirlere, çavuşlara ve hasekilere de ilgili defter suretleri verilirdi.²¹ Bu tür sorunlar içerisinde genelde yolsuzluk olarak ortaya çıkan ve gemi reislerine ücretlerini ödemeyen yöneticilerin olması üzerine bunlar şiddetle tembih edilirdi.²²

Karadeniz'de seyreden ticarî gemilerin karşı karşıya kaldıkları bir diğer sorun deniz ve iklimle alakalı gelişmelerdi. Karadeniz'in çoğu zaman sisli ve fırtınalı olması seyir halindeki gemileri daima zor durumda bırakıyordu. Hele bölgeyi bilmeyen gemiciler açısından durum fiyasko ile sonuçlanmakta ve gemi kazaları kaçınılmaz olmaktadır. Böyle bir durumda veya kötü hava şartlarında yapılabilecek en uygun şey güvenilir bir limana sığınmaktı. Ayrıca bu tür sorunlarla karşılaşmamak veya kazaların önüne geçebilmek için kılavuz kaptan uygulamalarıyla da bölgeyi çok iyi bilen kaptanların gemilerde görevlendirildiklerini bilmekteyiz.²³

Ticarî Gemilerin Yükleri ve Ücretleri

Karadeniz ticareti yüzyıllar boyu bölgedeki devletler açısından oldukça cazipti.²⁴ Bu nedenle savaş zamanı da olsa Osmanlılar bu denizdeki ticaretin akamete uğramasına izin vermezdi. Zira halkın refah içerisinde bulunması ve bilhassa iâşe noktasında sıkıntıyla karşı karşıya kalmaması oldukça önemliydi. Ancak zaruri durumlarda yani bir nevi istisna diyebileceğimiz hallerde ticarî gidişata müdahale edilirdi. İşte bu da daha çok ticaretteki münakale araçlarına askerî amaçla el konulması şeklinde olurdu. 18. yüzyılın son çeyreğine kadar olan dönem göz önünde bulundurulursa günümüzde de olduğu gibi askerî malzemenin veya mühimmatın taşınmasında en ucuz ve kolay yol olarak deniz taşımacılığının ön plana çıktığını görebiliriz. Haliyle devlet askerî tüm mühimmatın veya iâşenin taşınması için yeterli sayıda ticarî gemileri tespit ve temin eder, geri kalanların yine

¹⁷ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD)*, Defter Numarası 3337, s. 110, 19 Ağustos 1724 (1136.Za.29).

¹⁸ BOA, *Ali Emiri Tasnifi, Mahmud I*, Vesika Numarası 1410, 10 Temmuz 1731 (1144.M.5); TŞS, Defter Numarası 1895, s. 6, 10, 9 Temmuz 1731 (1144.M.4).

¹⁹ TŞS, Defter Numarası 1877, s. 39, 29 Ocak 1719 (1131.Ra.8).

²⁰ BOA, *MAD*, Defter Numarası 10316, s. 118, 5 Ekim 1724 (1137.M.16); BOA, *MAD*, Defter Numarası 9913, s. 23, 1724 (1137).

²¹ Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu* (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2007), 112-113.

²² TŞS, Defter Numarası 1889, s. 143, 14 Nisan 1727 (1139.Ş.22).

²³ Özellikle Karadeniz'in doğusu için bir sorun olarak ortaya çıkan bu kazalar karşısında Trabzon merkezli olarak alınan tedbirler için bkz. Temel Öztürk, "The Naval Defence of the North-Eastern Coasts of the Black Sea and the Support Services in Trabzon (1700-1750), Ed. Faruk Bilici, Ionel Căndea and Anca Popescu, *Enjeux Politiques, Économiques et Militaires en Mer Noire (XIV^e-XX^e Siècles): Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, (Braïla: Éditions Istros and Musée de Braïla, 2007), 231-243.

²⁴ Karadeniz ticaretinin cazip olduğunu İngiltere Büyükelçisi ve Levant Company'nin 1762-1765 arasında İstanbul temsilcisi olan Henry Granville şu ifadeyle belirtir: "Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden sadece bir tanesi bile sağ salim dönen tüccar kayba uğramaz". Bkz. A. Üner Turgay, "Trabzon", Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), 45.

rutin ticarî faaliyetlerini temin etmesini isterdi.²⁵

Tüccar gemileri Karadeniz'in kuzeyinden yani Kırım tarafından gelen köle ve ticarî emtia naklini gerçekleştirirlerdi. Bu ticaret, Karadeniz'in kuzeyinden güneyine yapılırken tam tersi olarak güneyinden kuzeyine de yapılırdı. Bu güzergâhta yukarıda bahsedilen köle dışında sahtiyan, hububat, gemicilik malzemesi ve maden gibi maddeler de taşınırdı. Savaş zamanları ise bölgedeki ticaret gemileri çoğunlukla askerî malzeme yani top ve cephaneye mühimmatı yanında asker ve erzak mühimmatı da taşırdı.²⁶ Bunların dışında bilhassa Trabzon'dan hareketle Faş Kalesi'nin tamiri için bu yöne giden gemiler taş naklelerdi.²⁷ Aslında Trabzon denizin güney sahilinde en önemli bir ticarî merkez olarak Karadeniz'deki dolaşımında da etkin bir konuma sahipti. Trabzon ve civarından İstanbul ve Karadeniz havzasına fındık, fasulye, bakır, şap, kahve, gemi direkleri ve keten dokumaları yanında İran malları ile Rus demiri nakledilirdi. Trabzon'dan İstanbul ve Karadeniz'in kuzeyine giden tüccarlar da buralara götördükleri mallar karşılığında gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, tuz, madeni eşya, kâğıt ve gıda maddeleri ve bilhassa Kırım ve civarından kölelerle dönerlerdi. Yine Avrupa kumaşlarının, Bursa ipliğinin, Hint baharat ve boya maddeleri ile Batı Anadolu'nun pamuklu dokumalarının geldiği Trabzon'a, Karadeniz'in kuzeyindeki Kefe, Kili ve Akkirman vs. yerlerden balmumu, bal, yağ, donyağı, çeşitli postlar, tuzlanmış balık, buğday, un, peynir, havyar, sığır, koyun, atlar, koşum takımları, deriler, Tatar ok ve yayları ile tuz ve köle gelirdi. Batı Anadolu şehirlerinden, bilhassa Tokat ve çevresinden Kırım'a, Güney Rusya, Kuzey Kafkasya'ya Trabzon üzerinden pamuk, basma gönderilerek bu bölgede olan Fransız yünlü kumaşlarına büyük bir darbe indirilirdi.²⁸ Daha çok Kefe'ye gelen bu mallar Kırım'a, Polonya'ya, Moskova Dukalığı'na, Don ve Özi arasındaki Kıpçak Tatarlarına aktarılırdı. Bu ticaret normal zamanlarda oldukça canlı iken savaş zamanı hem güvenlik hem de ticarî gemilerin devlet tarafından kiralanması sonucu kesintiye uğrardı. Mesela Karadeniz'in güneyinde uç kısımlarda iki önemli liman olan İstanbul ve Trabzon arası ticarete 18. yüzyıl boyunca ticaret amacıyla İstanbul'dan Trabzon'a sadece üç tüccar gemisi gelmişti.²⁹ Ancak kısıtlı da olsa Rumeli'den bilhassa Trabzon limanına bu yüzyılda ticarî gemilerin geldiğini görmekteyiz. Zira bu yüzyıl içerisinde Trabzon piyasasında Rumeli balı ve Filibe pirinci bol miktarda yer almaktaydı.³⁰

Savaş zamanı gerek ağır savaş materyalleri, gerekse yoğun miktarda zahire ve asker taşınmasında deniz nakliyatı karadan daha ucuz ve kısa zamanda yapılmaktaydı. Gemiler hayvan ve arabaların taşıdıkları yükün çok daha fazlasını hem de çok ucuza taşıyabilirlerdi. Bu nedenle savaş zamanı uygun yerlerde bütün sevkiyat malzemesi gemilerle taşınırdı. Bu bakımdan devlet gemilerden deniz ve nehir yollarında yararlanmakta idi. Bunun için sefer güzergâhlarına yakın deniz ve nehir kıyılarındaki tersanelerde çeşitli tiplerde gemiler inşa edilir ya da tüccarların ellerindekiler kiralanırdı. Bu uygulamalarda daha çok sefer boyunca ordunun ihtiyacı olan asker, gıda, silah ve cephaneye farklı bölgelerden temin edildiği için bunların sevkinde özel şahıslardan kiralanmış farklı tonajlardaki tüccar gemileri kullanılırdı. Mesela 1768 savaşında Anadolu yakasından Kırım'a yapılacak büyük asker sevkiyatı için ticaret yapan kapan reislerinin de gemileri dâhil olmak üzere iskelelerde kış-

²⁵ Bu yönde gerek Mora Seferinde gerekse doğu seferlerinde (1723-1746) devletin el koymadığı ticarî gemilerin güvenlikle ticaretlerine devam etmesi ve bu hususta hiçbir müdahalenin bunlara yapılmaması için emirler verilmişti. Bkz. BOA, *MAD*, Defter Numarası 9910, s. 247, 15 Mart 1723 (1135.C.7); BOA, *Bab-ı Defteri Başmuhasebe (D. BŞM)*, Dosya Numarası/Veşika Numarası 2268/32, 28 Mart 1724 (1136.B.3); *TŞS*, Defter Numarası 1911, s. 12, 17 Şubat 1744 (1157.M.3); BOA, *Trabzon Ahkâm Defteri*, Defter Numarası 1, s. 13, 22 Haziran 1743 (1156.R.29); Ertaş, age, 113.

²⁶ Geniş bilgi için bkz. Öztürk, age, 73-161.

²⁷ *TŞS*, Defter Numarası 1885, s. 168, 16 Haziran 1726 (1138.L.15); *TŞS*, Defter Numarası 1889, s. 144, 22 Mart 1727 (1139.B.29); *TŞS*, Defter Numarası 1890, s. 111, 21 Mart 1728 (1140.Ş.9).

²⁸ Mehmet Genç, "17-19. Yüzyıllarda Sanayi ve Ticaret Merkezi Olarak Tokat", *Türklük Araştırmaları Dergisi* 3 (1987): 46; Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayı* (1979-80): 1-66.

²⁹ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret* (Trabzon: Serander Yayınları, 2005), 207.

³⁰ Temel Öztürk, "Trabzon'da Fiyatlar", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (6-8 Kasım 1998, Trabzon), Editör: Kemal Çiçek vd., (Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999), 353-355.

laktaki bütün gemilere el konulmuştu.³¹ Rus, İran ve Gürcü seferleri sırasında seferin yönüne göre Karadeniz'in her bölgesinden Trabzon Limanı'na gemiler geliyordu. İstanbul'dan boğazı geçerek Karadeniz'e çıkan mirî ticarî gemiler daha çok cephane mühimmatı taşıyarak Sinop, Samsun ve sahil kesimindeki yerleşim merkezlerinin açıklarından ilerleyip Trabzon'a varıyordu. Bu yolculuk normal hava şartlarında 4-5 gün sürüyordu.³²

Gürcistan seferi sırasında kapıkulu birliklerinin zahireleri genellikle İstanbul, Kili, İsmail ve Balçık'tan gönderilmekte, fakat zahirenin azlığına işaret edilerek akçe karşılığı Trabzon'daki mirî zahireden verilmesi de istenmektedir.³³ Zahireden başka cephane sevkiyatında da tüm mühimmat İstanbul'dan ticarî gemilerle Trabzon'a gelmekteydi. Özellikle top ve humbara gibi ağır mühimmat yükü ile limana gelen gemilerden cephane boşaltılarak kaleye konulurdu.³⁴ Gürcistan seferi sırasında deniz sevkiyatında önemli olan yerler Trabzon ve Gönnye idi. Gemilerle buraya gelen mühimmat buradan orduya ulaştırılırdı. Prut seferi zamanında ordunun ihtiyacı için ticarî gemilerin silah ve mühimmat yanında zahire ve gıda türü malzemeyi de taşıdıklarını görmekteyiz. Bilhassa Rumeli'nin iç kesimlerindeki zahirenin Tuna yolu ile Akkırman ve İsakçı'ya ulaştırılmasında İstanbul'dan da birçok tüccar gemisi temin edilmiş ve sevkiyat gerçekleştirilmişti.³⁵ Mora seferi sırasında da aynı şekilde Kuzey Anadolu kıyısındaki ve Rumeli'deki zahire gemilerle Karadeniz üzerinden İstanbul'a oradan da orduya ulaştırılıyordu.³⁶ Doğu seferlerinde ise Karadeniz'de sefer amacıyla temin edilen ticarî gemiler İstanbul ve Rumeli'deki zahireyi İstanbul ve kuzey tarafındaki iskelelerden Trabzon'a naklediyorlardı. Bunun için Anadolu sahilinden, Kırım İskelesi'nden gemiler temin edilmişti.³⁷ Zahire dışında cephane ve askerî mühimmat sevkiyatı da ticarî gemilerle yapılıyordu. Bu tür malzeme daha çok İstanbul'dan gönderilmekteydi.³⁸ Bunlardan başka ticarî gemilerin asker sevkiyatını da gerçekleştirdiklerini görmekteyiz. Bu yönde imparatorluğun çeşitli yerlerinden akın akın asker sevkiyatı yapılmaktaydı.³⁹ Doğu seferlerinin kesintiye uğrayıp kuzey seferlerinin başladığı yıllarda (1736-1739) bu sevkiyat tam tersine yani bu kez Trabzon başta olmak üzere Karadeniz'in güney sahillerinden kuzeyine doğru yapılıyordu.⁴⁰ Ayrıca Karadeniz'de Trabzon üzerinden bilhassa kuzey doğudaki bazı kalelerin (Faş, Anakra, Sohum gibi) tamirlerinde kullanılacak malzeme ile usta ve işçiler Trabzon'dan gemilerle bu bölgelere gönderilirdi.⁴¹

1768-1774 Osmanlı-Rus harbi dolayısıyla sadece Osmanlı ekonomisi değil, daha önce Osmanlı gemileriyle Karadeniz'de ticaret yapan Rus tüccarları da darbe gördü. Savaş dolayısıyla hiçbir tüccar Osmanlı gemisiyle dahi olsa Karadeniz'e çıkma hakkını kullanamadı.⁴² Bu savaş sırasında Trabzon'dan hareket eden gemiler Karadeniz'in tam kuzeyinde olan Kırım'a ya da Faş ve Sohum taraflarına gidiyorlardı.⁴³ Bu yöndeki sevkiyat kuzey-doğu kıyı şeridinin uzun mesafeli açıklarından takip edilen bir rota ile yapılmaktaydı. 1770'te on binden fazla Moskov askerinin Faş ve Batum

³¹ TŞS, Defter Numarası 1929, s. 47, 10 Kasım 1768 (1182.C.29).

³² J.B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat* (İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser Yayınları, 1989), 29.

³³ TŞS, Defter Numarası 1867, s. 79, 19 Mart 1703 (1114.Za.1).

³⁴ TŞS, Defter Numarası 1867, s. 95, 14 Eylül 1703 (1115.Ca.3); TŞS, Defter Numarası 1867, s. 101, 2 Şubat 1704 (1115.N.26).

³⁵ Bkz. Hakan Yıldız, *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*, (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2000), 151-168.

³⁶ Bkz. Ertaş, age, 107-116.

³⁷ BOA, *MAD*, Defter Numarası 8502, s. 2-3, 8 Ocak 1745 (1157.Z.4); BOA, *Cevdet Tasnifi, Askeriye*, Vesika Numarası 38942, 7 Şubat 1746 (1159.M.15); BOA, *MAD*, Defter Numarası 8504, s. 290-291, 27 Aralık 1744 (1157.Za.22).

³⁸ BOA, *MAD*, Defter Numarası 10316, s. 398, 20 Mart 1725 (1137.B.5).

³⁹ BOA, *Cevdet Tasnifi, Askeriye*, Vesika Numarası 51240, 4 Haziran 1743 (1156.R.11).

⁴⁰ TŞS, Defter Numarası 1899, s. 11, 23 Temmuz 1736 (1149.Ra.14).

⁴¹ TŞS, Defter Numarası 1885, 168, 16 Haziran 1726 (1138.L.15); TŞS, Defter Numarası 1889, s. 144, 22 Mart 1727 (1139.B.29); TŞS, Defter Numarası 1890, s. 111, 21 Mart 1728 (1140.Ş.9).

⁴² Bu konular hakkında geniş bilgi için bkz. Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", 353-394; Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", 21-45.

⁴³ TŞS, Defter Numarası 1931, s. 64, Kasım 1770 (1184.Ş); TŞS, Defter Numarası 1930, s. 27, 16 Aralık 1769 (1183.Ş.17).

kalelerini muhasara ve tazyik etmeleri üzerine Trabzon Eyaleti'ndeki tüm askerinin buraya gönderilmesi emredildi.⁴⁴ Ertesi yıl gelişen bu tehdit karşısında öncelikle Trabzon, Sinop, Kastamonu olmak üzere Anadolu sahillerinin ve Faş, Batum, Kırım'ın da yer aldığı Karadeniz'in kuzey ve kuzey-doğu sahillerinin muhafazası isteniyordu.⁴⁵ Bu gelişme üzerine Faş ve Kırım başta olmak üzere İsakçı, Rusçuk, Özü, Vidin, Kefe, Hotin vs. yerlere asker ve askerî mühimmat sevkiyatı gerçekleştirilmişti.⁴⁶ Ayrıca bu savaş zamanında kuzeyden gelen birçok muhacir 1772'de ticarî gemilerle Anadolu'ya taşınmıştı.⁴⁷

Bahsi geçen tüm bu savaş dönemlerinde hatta barış zamanı bile Karadeniz'de Trabzon'dan gemilerle İstanbul'a kurşun ve bakır sevk edilmekteydi. Önceki yüzyıllarda olduğu gibi bu yüzyılda da bu tür bir sevkiyat sefer hazırlıkları sırasında daha bir ehemmiyet ve yoğunlukta gerçekleştirilmekteydi. Bu tür bir sevkiyatı bütün seferlerde görebilmekteyiz, zira Gümüşhane merkezli olarak Trabzon üzerinden gönderilen bu madenler İstanbul'da başta top olmak üzere askerî malzeme yapımında kullanılmaktaydı.⁴⁸

Sefer için ticarî gemilerin temini yeniçeri orta çavuşu, gemiciler yiğitbaşısı ve Un Kapanı ihtiyarları yardımıyla sağlanırdı.⁴⁹ Karadeniz'deki liman veya iskelelerden gemi tedarikinde iskele kâdılarına, ağa vekillerine, yeniçeri çavuşlarından olan mübaşire, iskelenin kethüdayerleri ve yeniçeri serdarlarına, vilayet ayanları ve iş erlerine emirler gönderilirdi.⁵⁰ Bu yönde ticarî gemilere gedikli müteferrika, çavuşlardan birer nefer, Divan-ı Hümayun çavuşlarından birer kişi veya hassa bostanî hasekilerinden birer ikişer kişi görevlendirilirdi. Yani ordunun gıda maddesinin yurtdışına çıkarılmasını engellemek için bu tedbirler alındığı gibi her tüccar gemisine de kontrol için bir mübaşir konurdu. Şayet firar eden gemiciler olursa eşya ve mallarına el konulurdu. Gemiler denize açıldıktan sonra kendilerine herhangi bir müdahale olmaması için reislerin eline "hüccet-i şer'iyeye" verilir ve ilgili yerlere de fermanlar gönderilirdi.⁵¹ Bilhassa kaçakçılığı önlemek amacıyla devlet ile gemi reisleri arasında bazı ayrıntıları içeren mukaveleler düzenlenirdi. Tüccar gemilerine zahirenin yüklendiği iskelede gemilerin ne kadar ve hangi çeşit zahire aldıkları, gemi reislerinin isimleri ve yükün nereye teslim edileceğini kapsayan bir hüccet hazırlanır, bu da sicillere kaydedilirdi. Ayrıca reislerden de buna ilişkin yazılı taahhütname alınırdı. Yine gemi reislerinin buldukları yerde halkın tanıdığı kişilerden tuttukları kefillerin isim ve şöhretleri ile vs. bilgileri tescil edilirdi. Tabi tüm bu prosedür taşımacılıktaki güvenliği sağlamak amacıyla matuftu.⁵²

Sefer nakliyatında kullanılacak ticarî gemiler kiralanırken ya taşıdıkları yük miktarına göre ya da aylık kira bedeli üzerinden ücretlendiriliyorlardı. Gemi ücretleri pazarlık yani belgelerin diliyle "kavl u pazar", "kat u pazar" yoluyla belirlenirdi.⁵³ Bunların ücretleri ya hazineye gönderilir ya da yerinden havale sistemi ile finanse edilirdi.⁵⁴ Hemen hemen tamamı Türk ya da Rum olan bu gemi sahipleri veya reislerine geminin alabileceği yük karşılığında belirli bir navlun ücreti verilirdi.⁵⁵ Buna göre 18. yüzyılın son çeyreğine kadar gemi ücretleri kile başına 10-12 akçe idi.⁵⁶ Ayrıca seferde

⁴⁴ TŞS, Defter Numarası 1931, s. 64, Kasım 1770 (1184.Ş).

⁴⁵ TŞS, Defter Numarası 1931, s. 76, 21 Mayıs 1771 (1185.S.5).

⁴⁶ TŞS, Defter Numarası 1932, s. 94-96, 1772-1775 (1186-1189).

⁴⁷ Aygün, age, 57-59.

⁴⁸ Bu sevkiyat için bkz. Öztürk, age, 109-111; Ertaş, age, 278-282; Yıldız, agt, 162-163.

⁴⁹ BOA, MAD, Defter Numarası 8502, s. 89-90, 16 Ocak 1746 (1158.Z.23).

⁵⁰ Bu durumun Trabzon örneği açısından bkz. TŞS, Defter Numarası 1895, s. 25, 9 Temmuz 1731 (1144.M.4).

⁵¹ BOA, *Cevdet Tasnifi, Maliye*, Vesika Numarası 27571, 5 Temmuz 1746 (1159.C.15); TŞS, Defter Numarası 1910, s. 53, 3 Ocak 1745 (1157.Za.29).

⁵² BOA, D. BŞM, Dosya Numarası/Vesika Numarası 3686/35, 26 Mart 1746 (1159.Ra.3); BOA, *Cevdet Tasnifi, Askeriye*, Vesika Numarası 46286, 27 Aralık 1744 (1157.Za.22); BOA, MAD, Defter Numarası 9951, s. 267, Şubat 1745 (1158.M).

⁵³ BOA, MAD, Defter Numarası 8502, s. 2-3, 8 Ocak 1745 (1157.Z.4).

⁵⁴ Mesela 1725'teki sefer için Kili'den Trabzon'a asker taşıyan geminin ücreti Niğbolu cizyesi gelirinden verilmişti. Bkz. BOA, MAD, Defter Numarası 10316, s. 364, 18 Mart 1725 (1137.B.3).

⁵⁵ Öztürk, age, 102, 137-145.

⁵⁶ BOA, *Cevdet Tasnifi, Askeriye*, Vesika Numarası 29228, 8 Şubat 1736 (1148.N.25); TŞS, Defter Numarası 1907, s. 140, 16 Mart 1742 (1155.M.9).

zahire veya mühimmat taşıyan gemilere ücretleri mesafeye göre de verilmekteydi. Şayet gemilere asker bindirilmişse o zaman mesafeye göre ücret ödemesi yapılırdı. Öte yandan gemiler yüklenildikten sonra reislere navlun miktarının yarısı ya da üçte ikisi nakit olarak peşin, kalanı da yükün tesliminde ödenirdi. Genelde bu tarz ödemelerde geminin yüklendiği yerden ücretin üçte ikisi ulaştığı yerden de üçte biri verilirdi.⁵⁷ Şayet üçte bir kalan ücret geminin ulaştığı yerde değil de geri döndüğünde verilecekse o zaman yükün boşaltıldığı yerde görevliler yükü tartar ve miktarını kaydederek bu bilgiyi ödeme yapılacağı yere ulaştırması için gemi reisine verirdi. Devlet, gemilerin üçte bir navlunlarını kusur kalan olarak adlandırır dikkatle takip eder gerekirse ücret üzerinde indirim de yapabiliyordu.⁵⁸ Bu yönde toplam navlun bedeli ve gemicinin alacağı ile ilgili bilgiler irsaliye tezkiresi şeklinde düzenlenerek gemi reislerine verilmişti. Ödemeler gemi reislerine bizzat yapılırdı.⁵⁹ Böylece gemiler kiralandıktan sonra bunlar mirî yani devlete ait sayılır, sefer hizmeti dışında faaliyet gösteremezlerdi. Ancak hizmetlerini tamamladıklarında devletin izni ile tekrar ticaret yapabiliyorlardı.⁶⁰

Sonuç

Karadeniz, 18. yüzyılın son çeyreğine kadar ticarî gemilerin seyri açısından Osmanlıların kontrolünde kalmakla beraber bu dönemdeki savaşlarda önemli derecede bir değişim göstermiştir. Normal ticarî şartlar ölçüsünde denizin dikey ve yatay yönlerinde gıda maddelerinden kölelere, değerli maden ve eşyalardan insan taşımacılığına kadar etkin bir şekilde hareket eden ticarî gemiler savaş zamanları hem güvenlik sorunları hem de askerî organizasyonlarda kullanılmaları nedeniyle bu etkinliklerini azalttılar. Devlet, onların hareket ettikleri güzergahlarda üst düzeyde sıkı bir kontrolle güvenliklerini sağlaması yanında sefer nakliyatında görev alanların üzerinde de ehemmiyetle durdu. Bu tür ticarî gemilerin temininden taşıdıkları yükler ve ücretlendirilmelerine kadar devletin hassasiyeti açıkça görüldü. Ancak şu da görüldü ki; savaşlar ticarî gemilerin aktivitelerini şüphesiz olumsuz yönde etkiledi. Mesela Karadeniz'in önemli bir limanı olan Trabzon'dan Kırım tarafına 18. yüzyılda sadece 5 kez ticarî gemi gitmişken aynı yüzyılda bu kez Kırım ve çevresinden sadece üç ticarî gemi Trabzon'a gelmişti.⁶¹ Bu husus ticarî gemilerin seyrinde bir düşüşün olduğunu göstermektedir. Neticede denilebilir ki; savaş zamanlarında ticarî gemiler, Karadeniz'de normal zamanlardaki gibi serbest hareket edememekle birlikte devletin ticareti akamete uğratmaması için aldığı önlemler içerisinde onların askerî hizmetlerini tamamladıktan sonra serbest bir şekilde ticaret yapabilmeleri de yer aldı.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

- BOA, Ali Emiri Tasnifi, Ahmed III, Vesika Numarası, 1713, 1134-1135.
- BOA, Ali Emiri Tasnifi, Mahmud I. Vesika Numarası, 1410, 1144.M.5.
- BOA, Ali Emiri Tasnifi, Mahmud I. Vesika Numarası, 18659, 1154.Za.21.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye. Vesika Numarası, 38942, 1159.M.15.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye. Vesika Numarası, 46286, 1157.Za.22.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye. Vesika Numarası, 29228, 1148.N.25.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye. Vesika Numarası, 51240, 1156.R.11.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye. Vesika Numarası, 5283, 1149.B.28.
- BOA, Cevdet Tasnifi, Maliye. Vesika Numarası, 27571, 1159.C.15.

⁵⁷ BOA, MAD, Defter Numarası 10312, s. 290, 24 Mart 1723 (1135.C.16).

⁵⁸ BOA, Ali Emiri Tasnifi, Mahmud I, Vesika Numarası 18659, 28 Ocak 1742 (1154.Za.21).

⁵⁹ BOA, Cevdet Tasnifi, Askeriye, Vesika Numarası 5283, 2 Aralık 1736 (1149.B.28).

⁶⁰ TŞS, Defter Numarası 1886, s. 81, 10 Mayıs 1725 (1137.Ş.26).

⁶¹ Aygün, age, 204.

- BOA, D. BŞM. (*Bab-ı Defteri Başmuhasebe*), Dosya Numarası/Vesika Numarası, 2268/32, 1136.B.3.
- BOA, D. BŞM. Dosya Numarası/Vesika Numarası 3686/35, 1159.Ra.3.
- BOA, MAD. (*Maliyeden Müdevver Defterleri*), Defter Numarası, 3337, s. 110, 1136.Za.29.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 8502, s. 89-90, 1158.Z.23.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 10312, s. 290, 1135.C.16.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 10316, s. 398, 1137.B.5.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 10316, s. 118, 1137.M.16.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 10316, s. 364, 1137.B.3.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 8502, s. 2-3, 1157.Z.4.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 8502, s. 89-90, 1158.Z.23.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 8504, s. 290-291, 1157.Za.22.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 9910, s. 247, 1135.C. 7.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 9913, s. 23, 1137.
- BOA, MAD. Defter Numarası, 9951, s. 267, 1158.M.
- BOA, MD. (*Mühimme Defteri*), Defter Numarası, 132, s. 139, 1139.S.15.
- BOA, MD. Defter Numarası, 138, s. 232, 1144.L.29.
- BOA, Trabzon Ahkâm Defteri. Defter Numarası, 1, s. 13, 1156.R.29.
- TŞS. (*Trabzon Şer' iye Sicili*), Defter Numarası, 1867, s. 81, 1114.L.29.
- TŞS. Defter Numarası, 1867, s. 101, 1115.N.26.
- TŞS. Defter Numarası, 1867, s. 79, 1114.Za.1.
- TŞS. Defter Numarası, 1867, s. 95, 1115.Ca.3.
- TŞS. Defter Numarası, 1877, s. 39, 1131.Ra.8.
- TŞS. Defter Numarası, 1885, 168, 1138.L.15.
- TŞS. Defter Numarası, 1886, s. 81, 1137.Ş.26.
- TŞS. Defter Numarası, 1889, s. 143, 1139.Ş.22.
- TŞS. Defter Numarası, 1889, s. 144, 1139.B.29.
- TŞS. Defter Numarası, 1890, s. 111, 1140.Ş.9.
- TŞS. Defter Numarası, 1894, s. 73-74, 1146.Ş.2.
- TŞS. Defter Numarası, 1895, s. 25, 1144.M.4.
- TŞS. Defter Numarası, 1895, s. 6, 10, 1144.M.4.
- TŞS. Defter Numarası, 1899, s. 11, 1149.Ra.14.
- TŞS. Defter Numarası, 1907, s. 140, 1155.M.9.
- TŞS. Defter Numarası, 1910, s. 53, 1157.Za.29.
- TŞS. Defter Numarası, 1911, s. 12, 1157.M.3.
- TŞS. Defter Numarası, 1929, s. 47, 1182.C.29.
- TŞS. Defter Numarası, 1930, s. 27, 1183.Ş.17.
- TŞS. Defter Numarası, 1931, s. 64, 1184.Ş.
- TŞS. Defter Numarası, 1931, s. 76, 1185.S.5.
- TŞS. Defter Numarası, 1932, s. 94-96, 1186-1189.

Basılı Kaynaklar

- Aygün, Necmettin. *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret* Trabzon: Serander Yayınları, 2005.
- Beydilli, Kemal. "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mîrî Ticaret Teşebbüsü", *Bellelen* 60:214 (1991): 687-755.
- Bostan, İdris. "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi* 6 (1990): 21-45.
- Bostan, İdris. "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-

1787)", *Belleten* 59:225 (1995): 353-394.

Bostan, İdris. *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* İstanbul: Bilge Yayın Habercilik, 2005.

Bostan, İdris. *Osmanlılar ve Deniz* İstanbul: Küre Yayınları, 2007.

Danişmend, İsmail Hami. *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, C. 4*. İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1955.

Ertas, Mehmet Yaşar. *Sultanın Ordusu* İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2007.

Genç, Mehmet. "17-19. Yüzyıllarda Sanayi ve Ticaret Merkezi Olarak Tokat", *Türklük Araştırmaları Dergisi* 3 (1987): 35-57.

İlgürel, Mücteba. "İkinci Mustafa", Ed. Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi (Osmanlılar), C. 11*, (Konya: Kombassan Yayınları, 1994), 98-114.

İnalcık, Halil. "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayı* (1979-80): 1-66.

İnalcık, Halil. "The Questions of the Closing of the Black Sea under the Ottoman", *Archeion Pontou* 35 (1979): 74-110.

Köse, Osman. *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması* Ankara: TTK Yayınları, 2006.

Kurat, Akdes Nimet. *Rusya Tarihi* Ankara: TTK Yayınları, 1999.

Öztürk, Temel. "Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticarî Gemilerin Güvenliği 1700-1774", ss. 211-219. *IV. Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (16-17 Nisan 2012, Trabzon), Editör: Ersan Başar vd. İstanbul: KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Yayınları, 2012.

Öztürk, Temel. "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 24:2 (2009): 85-102.

Öztürk, Temel. "The Naval Defence of the North-Eastern Coasts of the Black Sea and the Support Services in Trabzon (1700-1750), Ed. Faruk Bilici, Ionel Căndea and Anca Popescu, *Enjeux Politiques, Économiques et Militaires en Mer Noire (XIVe-XXIe Siècles): Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, (Braïla: Éditions Istros and Musée de Braïla, 2007), 231-243.

Öztürk, Temel. "Trabzon'da Fiyatlar", ss. 351-369. *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (6-8 Kasım 1998, Trabzon), Editör: Kemal Çiçek vd. Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999.

Öztürk, Temel. *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon* Trabzon: Serander Yayınları, 2011.

Sertoğlu, Midhat. *Mufassal Osmanlı Tarihi, C. 5*. Ankara: TTK Yayınları, 2011.

Tavernier, J.B. *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat* İngilizce'den Çev: Ertuğrul Güntekin. İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser Yayınları, 1989.

Turgay, A. Üner. "Trabzon", Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914* İngilizce'den Çev: Gül Çağalı Güven. (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), 45-73.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Tarihi, C. 4/1*. Ankara: TTK Yayınları, 1995.

Yıldız, Hakan. *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2000.