

Sayı : 6

Yıl : 1990

MARMARA ÜNİVERSİTESİ FEN - EDEBİYAT FAKÜLTESİ

TÜRKLÜK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ



İstanbul - 1991

İZN-İ SEFİNE DEFTERLERİ
VE
KARADENİZ'DE RUSYA İLE TİCARET YAPAN DEVLET-İ
ALİYYE TÛCCARLARI 1780-1846

İDRİS BOSTAN *

Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması

Tarih boyunca deniz ticareti bakımından önemli bir yere sahip olan Karadeniz, XV. asrın sonlarına doğru tamamen Osmanlı hâkimiyetine girince, bölgedeki uluslararası ticaret önemini kaybetti ve bu denizde giderek sadece Osmanlı bandıralı gemiler ile ticaret yapılmaya başlandı¹. Özellikle XVII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret Türk denizcileri tarafından ve Osmanlı tekneleriyle yapılmaktaydı². Bu yüzyılın sonlarında Karadeniz'e inmek için Osmanlılarla savaşmaya başlayan Rusya, ilk defa 1739 Belgrad antlaşmasına göre Osmanlı gemileriyle ticaret yapabilme hakkına sahip oldu. Rusya'nın yüzyıla yakın süren mücadelelerden sonra 1774 Küçük Kaynarca antlaşmasıyla elde ettiği Karadeniz'de ticaret yapma hakkı bu denizi bir Türk iç denizi olmaktan çıkardı. Osmanlı Devleti, bu antlaşmanın onbirinci maddesiyle Rusya ge-

* Dr. Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi.

1 Karadeniz'in yabancı devletlere kapatılması konusunda kesin bir tarih vermek mümkün değildir. Bu konuda bazı farklı görüşler için bk. M. S. Kültükoğlu, «XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti», *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, 13-17 Ekim 1986, Samsun 1988, s. 97-98. Osmanlılar zamanında Karadeniz'de yapılan ticaret ve Karadeniz'in dış ticarete kapatılması ile ilgili olarak geniş bilgi için bk. Halil İnalçık, «The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans», *Arkheion Pontou*, Athens 1979, s. 74-110.

2 R. Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, (çev. M. A. Kılıçbay-E. Özcan), Ankara 1986, II, 97.

milerinin Akdeniz'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Akdeniz'e geçmesine izin veriyordu³. Aynalıkavak Tenkihnâmesi⁴ (1779) ile Karadeniz'deki ticârî imkânları biraz kısıtlanmak istenen Rusya, çok geçmeden Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki bazı toprakları işgal ederek durumu lehine çevirmeye çalıştı. Nitekim, 1739 Belgrad antlaşmasıyla Azak, 1783'te ise Kırım Rusya topraklarına katıldı. 1788'de Ruslar Özü'yü işgal ettiler ve Yaş antlaşmasıyla (1792) Buğ ve Dinyester nehirleri arasındaki araziye ele geçirdiler⁵. Böylece Rusya Karadeniz'in kuzeyinde pekçok toprak elde etmiş oldu. Osmanlı Devleti ise buna karşılık Aralık 1782'de Rusya ile imzaladığı ticaret antlaşmasında önceleri kendi mülkü olan ve artık Rusya'nın idaresine geçen bu limanlardan zahire satın almaya gelen Osmanlı reâyâsına müsaade edilmesi şartını kabul et-

3 H. İnalcık, «İmtiyâzât», *Encyclopaedia of Islam*², III, 1186. Antlaşma metni için bk. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Düvel-i Ecnebiye Defteri* (Rusya), nr. 83, s. 145-152. Bu dönemde Rusya ticaret gemilerinin Akdeniz'den Karadeniz'e geçmek için izin aldıklarına dair ilk kayıtlar 1188 (1774) tarihinde başlamaktadır. İstanbul boğazından geçiş ile ilgili bazı izn-i sefine hükümleri *Düvel-i Ecnebiye Defterleri* (nr. 84, s. 117, 148 vd.)'nde yer almaktadır. Osmanlı Devletinin Rusya ile ilgili siyasî ve özellikle ticarî ilişkilerine ışık tutacak olan ve Rus ticaret gemilerinin Akdeniz ve Karadeniz'e geçişleri ile ilgili izn-i sefine fermanlarını ihtiva eden defterler şunlardır.

- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 84, sene 1134-1190.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 85, sene 1190-1200.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 86, sene 1200-1212.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 87, sene 1212-1215.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 88, sene 1215-1221.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 89, sene 1221-1233.
- BOA. *İzn-i Sefine Defterleri*, nr. 7, sene 1233-1238.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 90, sene 1238-1245.
- BOA. Düvel-i Ecnebiye Tasnifi, nr. 91, sene 1245-1317.

Bunlardan bilhassa *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 7'deki defterin hemen tamamı bu hükümlerin kayıtlarını ihtiva etmektedir.

4 Aynalıkavak Tenkihnâmesi'nin altıncı maddesiyle Rus Ticaret gemilerinin tonajı tahdid edilmek istendi. Buna göre en büyük Rus ticaret gemisinin 16.000 kile (= 8000 kantar = 26.400 puta = 27.000 kg) olması kabul edildi (BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 83, s. 155-156).

5 M. C. Baysun, «Azak», *İslâm Ansiklopedisi*, 2, 89; A. Decei, «Karadeniz», *İA*, 6, 245. Kırım, Taman ve Kuban'ın Rusya'ya ilhak edildiği 1784'de İstanbul'da imzalanan bir antlaşma ile Osmanlılar tarafından da kabul edildi (H. İnalcık, «Kırım», *İA*, 6, 752).

tirdi⁶. Rusya'nın Karadeniz'de siyasî ve ticarî haklar elde etmesi üzerine Babiâliye müracaat eden Avusturya da ticarete katılma müsaadesi temin etti (1783)⁷.

Rusya'nın Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki toprakları ele geçirmesinden sonra buralarda çeşitli limanlar kurduğu görülmektedir. Bunlar arasında 1769'da kesin olarak Rus hakimiyetine giren Taygan, Katerina tarafından 1778'de Dinyeper nehrinin ağzında kurulan Kerson ve 1794'de Hocabey yakınında yeniden inşa edilen Odesa liman şehirleri önemli bir ticaret şehri olarak yer almaktadır⁸.

Rusya'nın bu ve benzeri limanlarının gelişmesi ancak Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla mümkün olabilirdi. Bu sebeple Rusya, kendi bayrağı altında diğer devletlere Karadeniz'de ticaret yapma imkânı vermeye başladı.

Rusya ve Avusturya'nın Karadeniz'de ticaret yapma hakkı elde etmeleri diğer büyük devletleri de hareket geçirdi. Çok geçmeden 1802'de Fransa ve İngiltere serbest ticaret yapma hakkını aldılar⁹. Bu devletleri Sardinya, Danimarka ve İspanya gibi diğer Avrupa devletleri takip ettiler. Böylece uluslararası ticarete açılan Karadeniz, önceden olduğu gibi bundan sonra da Osmanlı Devleti için önemini korumaya devam etti ve yeni gelişmelere sahne oldu.

6 Cevdet Paşa, *Tarih*, İstanbul 1309, II, 382.

7 Pasarofça antlaşması (1718) ile Avusturya tüccarına emtiasını Tuna iskelelerine getirmesi ve orada Osmanlı gemilerine yükleyerek İstanbul'a taşınması müsaadesi verildiği halde bu antlaşma hiç uygulanmayarak hükümsüz kalmış ve Avusturya ticaret gemilerine Karadeniz'de ticaret yapma ve İstanbul boğazından geçme izni yeniden 1197 (1783)'de verilmiştir (Cevdet Paşa, *Tarih*, II, 283).

8 Patricia Herlihy, *Odessa: A History 1794-1914*, Cambridge (Mass.), 1986, s. 4, 7, 104. Bu şehirlerin 1817-1819 yılları arasındaki durumları hakkında bk. P. Minas Bıjškyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (terc. Hrand D. Andreasyan), İstanbul 1969, s. 90-91, 101.

9 Bu konuda İngiltere ve Fransa ile Osmanlı Devleti arasındaki müzakereler için bk. Cemal Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Mesalesi*, İstanbul 1947, s. 90-100. İnalçık, *İmtiyâzât*, s. 1186. Karadeniz ticaretinin İngiltere için önemi konusunda bk. Ali İhsan Bağış, «Rusların Karadeniz'de Yayılması Karşısında İngiltere'nin Ticarî Endişeleri», *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1980, s. 211-214.

Karadeniz'de Osmanlı Ticareti

Genelde Osmanlı deniz taşımacılığına esas olan çeşitli ihtiyaç maddeleri içinde en önemli yeri hiç şüphesiz yiyecek maddeleri teşkil ediyordu ve bunlar arasında hububatın farklı bir yeri vardı. Bu sebeple Karadeniz'deki Osmanlı ticarî faaliyeti büyük ölçüde buğday ve benzeri zahirenin temini ile ilgili olarak gerçekleşmekteydi. Karadeniz'de hububatın temin edildiği asıl bölge Tuna havzası ile Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi. İhtiyaç olan bu hububatın İstanbul'a taşınması ise deniz yoluyla oluyordu¹⁰. XVIII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret yapan Osmanlı deniz tüccarını iki grupta incelemek mümkündür. Bunlardan biri İstanbul'un ihtiyacı olan buğdayı taşıyan ve Devletle sözleşmeli olarak çalışan *Kapan Tüccarı*, diğeri serbest çalışan müteşebbis tüccar idi.

Karadeniz'den özellikle Tuna ve havalisindeki iskelelerden Unkapanına (Kapan-ı dakik) zahire taşımak için devletle birtakım şartlar dahilinde sözleşme yapan bu gemilere *kapan-ı dakik sefâyini* veya *kapanın defterli sefâyini* deniliyordu¹¹. Bu gemiler diğerlerinden farklı ve imtiyazlı kabul ediliyor ve iskelelerde diğer gemilerden önce yük alabiliyorlardı. Yine bu gemilerin kapan tarafından tasdikli bir listesi İstanbul boğazında gümrük görevlisi olan Kavak Ustası'na verilerek dönüşlerinde beklememeleri için kolaylık sağlanıyordu. Ayrıca kapan gemisi olduklarını gösteren bir işaret taşımalarına da izin veriliyordu¹².

10 İstanbul'un iâşesinin esasını teşkil eden hububatın temini ile ilgili olarak geniş bilgi için bk. Lütfi Güçer, «XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un iâşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi», *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XI, İstanbul 1949-1950, s. 397-416.

11 Nitelikim 1755'de Devletle gemi sahipleri arasında yapılan bir sözleşmede 56 tüccar 120 gemisini bu işe tahsis etmiştir (L. Güçer, *aynı makale*, s. 399).

12 Ancak bu gemilerin reisleri getirdikleri yükü Anadolu sahillerine götürmeyeceklerini kefil göstererek taahhüd ediyorlardı. Lütfi Güçer, makalesinde (s. 399-400, 411-412) Zahire Mühimme Defterlerinden istifade ile bu konuya ışık tutmaya çalışmıştır. Kapana dahil olmayan serbest tüccarın istediği takdirde zahire taşıyabileceği ve şartları konusunda bk. L. Güçer, *aynı makale*, s. 403-404, 415-416.

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Rusya'nın Karadeniz'in kuzey sahillerini ele geçirmesiyle bu bölgede ticaret yapma düşüncesinin serbest Osmanlı tüccarları tarafından benimsendiği görülmektedir. Özellikle Akdeniz'deki adaların reâyası olan ve deniz ticareti ile uğraşan rumlar buna talip olmaktadır. Bunda Rusya'nın kendi limanlarından ticaret yapılmasını istemesi ve rumları ülkesine celbederek himayesine alma düşüncesi asıl rolü oynuyordu. Osmanlı Devletinde, deniz ticareti ile uğraşan ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen gemi sahipleri bir başka devletin topraklarına gideceklerinden İstanbul Boğazından geçmek için izin almak ve antlaşmalarda belirtilen şartlara uymak mecburiyetinde idiler.

*İzn-i Sefine Emri ve bunların kaydolduğu
İzn-i Sefine Defterleri*

Bir geminin sayrüseferi için verilen müsaade demek olan izn-i sefine, ıstılah olarak Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçecek gemilere verilen gidiş-dönüş müsaadesi demektir¹³ ve Kara yolu için alınan yol hükmü veya mürur tezkiresinin karşılığıdır.

Şüphesiz izn-i sefine emirleri yabancı ve yerli tüccar gemileri için veriliyordu. Yabancı gemilerin tabi olduğu statü o devletlerle yapılan antlaşmalarla belirlenmekteydi. Yabancı devlet bayrağı altında ticaret yapan gemilere verilen izn-i sefinelerin kaydedildiği bazı defterler günümüze intikal etmiştir. Bunlardan Rusya tüccarına verilenlerin bulunduğu Başbakanlık Osmanlı Arşivi -*Düvel-i Ecnebiye Tasnifinde*ki sekiz defter 1721-1817 (1134-1233) ve 1822-1899 (1238-1317) seneleri arasında ihtiva etmektedir¹⁴. Bu defterlerde izn-i sefine hükümleri ile birlikte kara yoluyla seyahat edecekler için verilen yol hükümleri ve Rusya ile ilgili diğer meseleler bulunmaktadır. *İzn-i Sefine Defterleri Tasnifinde* yer alan ve 1818-1822 (1233-1238) tarihleri arasında ihtiva eden ve bu

13 İzn-i sefine vesikasının alınması için bir de harc ödeniyordu. M. Zeki Pakalın, ilk sefine harcının Fatih tarafından Rumelihisarı'nın inşa edildiği 856 (1452) senesinde alındığını kaydetmektedir (*Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1971, II, 109).

14 Bk. not 3.

seriyi kronolojik olarak tamamlayan defter ise tamamen Rus tüccarının boğazlardan geçiş iznine ait hükümleri ihtiva etmektedir¹⁵. Rus tüccar gemilerinin Akdeniz'deki ticaretleri sırasında Cezayir korsanlarına karşı korunmasını emreden pekçok hükmü de ihtiva eden bu defterler Rusya'nın deniz ticaret tarihi bakımından son derece önemli kaynaklardır. Rusya'ya ait defterlerde ilk izn-i sefine emri Küçük Kaynarca antlaşmasının imzalandığı 1774 senesine aittir ve Karadeniz'e geçmek isteyen Akdeniz'deki Rus ticaret gemilerine verilen izinleri ihtiva etmektedir¹⁶.

İngiltere için tanzim edilmiş bir izn-i sefine defteri ise Düvel-i Ecnebiye Defterleri arasında olup 1821-1840 (1236-1256) yıllarını içine almaktadır¹⁷.

Yabancı devletlere ait İzn-i Sefine Defterlerinde kayıtlı fermanlar gemi ve reisinin ismi ile hangi limandan yüklendiği, nereye gideceği, taşıdığı emtianın cinsi, miktarı ve varsa yükünü devredeceği diğer ecnebi gemiler gibi hususları ihtiva ediyordu. Meselâ, İngiltere defterinden anlaşıldığına göre 1820'lerde en fazla taşınan mal başta buğday olmak üzere tuzlu balık, kuru ot, sığır derisi, havyar, tütün, kahve, limon, portakal, ham demir, kereste ve çeşitli dokuma mamulleri idi ve yüklerini ekseriyetle Hocabey ve Taygan'dan alıyorlardı. Yabancı devletlere ait bu defterler yardımıyla İstanbul ticaretinin hacmi hakkında bilgi sahibi olmaktadır¹⁸. Ancak izn-i sefinelerde ekseriya gidecekleri liman bulunmadığından ne kadarının yükünü İstanbul'da boşalttığı bilinmediği gibi bir Osmanlı Limanına mı yoksa Avrupa'ya mı gittiği de anlaşılamamaktadır.

Osmanlı tebeası olan tüccara gelince Kapan'a bağlı olan gemiler için toplu bir defter tutularak herbiri kaydediliyor ve gidiş-dönüşlerinde bu defterlere göre kontrolleri yapılabiliyordu. Ancak kapan tüccarı sadece Tuna bölgesindeki Osmanlı iskelelerine gidebilmekteydi. Kapan tüccarı olmayan diğer Osmanlı gemileri ise,

15 BOA. *İzn-i Sefine Defterleri*, nr. 7.

16 BOA. *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 84, s. 117.

17 BOA. *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 37. Bu defterdeki bilgilerin bir kısmının değerlendirildiği bir lisans tezi için bk. Mehmet Kartal, *1821-1825 İstanbul Ticareti*, İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Seminer Ktb. nr. 3526.

18 M. Kartal, *aynı tez*, s. 1-78.

ticaret için Karadeniz'deki Rusya limanlarına gitmek veya Akdeniz tarafına geçmek istediklerinde boğazlardan geçiş izni yani izn-i sefine fermanı almak mecburiyetinde idiler. Bugün elimizde, Karadeniz ve Akdeniz'e gidecek Osmanlı reaya gemileri için verilen izn-i sefine ferman suretlerinin kaydedildiği dokuz defter bulunmaktadır¹⁹. 1780-1846 (1194-1262) yılları arasında müslüman ve gayr-ı müslim Osmanlı tebeası ile ilgili boğazlardan geçiş izinlerini ihtiva eden bu defterler, Osmanlı deniz taşımacılığının tabi olduğu şartları göstermesi bakımından oldukça önemlidir. Yine bu defterlerde yer alan hüküm suretlerinden gemi reislerinin nereli olduğunu ve adını, gemi türünü, içinde bulunan gemicilerin sayısını, müslüman mı gayr-ı müslim mi olduğunu, taşıdığı yükün çeşidini, bu yükü nereden aldığını ve nereye götüreceğini öğrenmek mümkün olmaktadır. Karadeniz'e geçiş için verilen fermanlardan anlaşıldığına göre defterler sadece Rusya iskelelerine giden tüccar için tutulmuştur. Elimizde mevcut izn-i sefine defterlerinden ikisi Akdeniz'e geçiş müsaadesi isteyen hükümleri ihtiva ettiği için biz burada sadece Karadeniz'e giden gemilerle ilgili olanlarını değerlendirmeye çalıştık.

İzn-i Sefine Fermanlarının Hazırlanışı ve Ticaretin Tabi Olduğu Şartlar

Devlet-i Aliyye reayası olup Osmanlı bandırası taşıyan gemi sahiplerinden Rusya'ya gideceklerin boğazdan geçebilmek için aldıkları fermanların hazırlanışı bazı kurallara göre gerçekleşiyordu. Tesbit edebildiğimiz Evâhır-ı Zilka'de 1194 (17-27 Aralık 1780) tarihli ilk izn-i sefine belgesine göre muâmele şu şekilde tamam-

19 Bu izn-i sefine defterlerinin dökümü şöyledir :

İzn-i Sefine Defteri, nr. 1, 1194-1211

İzn-i Sefine Defteri, nr. 2, 1211-1261

İzn-i Sefine Defteri, nr. 3, 1219-1227

İzn-i Sefine Defteri, nr. 4, 1220-1262

İzn-i Sefine Defteri, nr. 5, 1227-1238

İzn-i Sefine Defteri, nr. 6, 1227-1245

İzn-i Sefine Defteri, nr. 8, 1238-1262

İzn-i Sefine Defteri, nr. 9, 1242-1259

İzn-i Sefine Defteri, nr. 10, 1245-1260

lanmaktaydı. Genellikle bir tüccarın -ki bu çoğunlukla rus, bazan diğer müstemîn tüccar idi²⁰ - kiraladığı reâyâ gemisinin reisi önce Divan-ı Hümâyûn'a geçiş izni isteyen bir arzuhal sunuyordu. Bunun uygun görülmesinden sonra İstanbul'daki Rusya elçisinden pasaport alınıyor ve pasaporta gemideki reis ve mellahlar (gemici) kaydediliyordu. Bu işlemlerin tamamlanmasından sonra İstanbul Gümrük Emininin kontrolü ve bilgisi altında gemiciler, mutlaka geri döneceklerine dair birbirlerine, gemi reisi de hepsine kefil oluyordu. Ayrıca gemi reisi kendisi için İstanbul'da oturan güvenilir bir kefil bulmak zorunda idi. Gümrük Emininin işlemlerin tamamlandığını bildirmesi üzerine gemi reisine geçiş için izn-i sefine emri veriliyordu. Bu emirler İstanbul Gümrük Eminine, Anadolu, o zamanki adıyla Bahrisiyah Kavağında gemileri kontrol etmekle görevli Liman Nâzırı'na ve Kavak Ustası'na hitâben yazılıyordu. Gemi, Kavağa geldiğinde Nazır ve Kavak ustası tarafından kontrol ediliyor, içinde ihracı yasak olan mal ve pasaportta kayıtlı gemicilerden başka reâyâ bulunmamasına dikkat ediliyordu. Bu fermanlar bir defa için geçerliydi ve dönüşte geri alınarak muhafaza olunmak için Divan-ı Hümâyûn Kalemine gönderiliyordu²¹.

1787-1792 yılları arasında Osmanlı-Rus harbinin vuku bulması Karadeniz'e gemi çıkışı engellediğinden Rusya ile ticaret yeniden Nisan 1792'da başladı²². Bu yeni dönemde daha önce sayıları çok az olan müslüman tüccarlar da Rusya ile ticaret yapmaya talip oldular. Bunun üzerine Haziran 1793'de Karadeniz'e çıkış şartları yeniden düzenlendi. Kapudan-ı deryâ Küçük Hüseyin Paşa bu konuyu erbâb-ı vukuf (uzman)larla görüşerek şu şekilde karara bağladı. Müslüman tüccarın gemilerindeki tayfaların

20 Meselâ, *İzn-i Sefîne Defteri*, nr. 1, s. 2, 5, 12-15 vd. İçinde yük bulunan gemiler ekseriye Kumkapı ve Arnavudköy'de demirliyorlardı.

21 *İzn-i Sefîne Defteri*, nr. 1, s. 2, 16. Defterin tamamını oluşturan hüküm suretleri de bu mealdedir. BOA. Cevdet-İktisat tasnifinde bu şekilde gemi reislerine verilmiş ve sonra dönüşte gemi reisi tarafından iade edilmiş pekçok ferman bulunmaktadır. Bunlardan Evâhır-ı Zilka'de 1200/14-24 Eylül 1786 (BOA. Cev-İktisat, nr. 1866) ve 27 Zilhicce 1207/5 Ağustos 1793 (BOA. Cev-İktisat, nr. 1939) tarihli olanlarını zikredebiliriz. Bu fermanlarda gemi reisin-den gemisini ecnebiye satmaması konusunda da söz alınıyordu.

22 *İzn-i Sefîne Defteri*, nr. 1, s. 66.

müslüman olması, şayet gayr-ı müslim varsa gemi sahibi ve reisin onların döneceğine kefil olması, daha önce de olduğu gibi kapan tüccarının bu ticarete dahil edilmemesi, bir defa verilen izn-i sefine fermanlarının geri alınmayarak geçerliliğini sürdürmesi gerekiyordu²³. Gerçekten bu düzenlemeyi takip eden senelerde Rusya'ya giden müslüman tüccarlara ait gemilerde artış olmuştur.

Gayr-ı müslim teb'anın Rusya'da kalabileceği endişesi, Osmanlı Devletinin tüccar gemilerindeki tayfalar için yeni esaslar getirmesine sebep oldu. Nitekim, Safer 1209 (Eylül 1794) tarihli fermanında görüldüğü gibi daha önce gemi reisinin kefaleti yeterli iken, bu tarihten itibaren adalarda oturan reâya için kendi ikamet ettikleri adanın kocabaşları tarafından kebir ada mührüyle mühürlenmiş ve rumca yazılmış kefalet istenmeye başlandı²⁴.

İzn-i Sefine fermanları verilirken gerekli şartların yerine getirilip getirilmediğinin kontrolü önceleri Gümrük Emmini'ne ait iken daha sonraları Tersane ve Gümrük Eminlerine bırakılmaya başlandı²⁵. Osmanlı Bahriyesinde birtakım yenilikler yapmaya çalışan Küçük Hüseyin Paşa zamanında ise bu görev onun uhdesine verildi ve Karadeniz'e gidecek tüccarın izin işlemlerinin ikmâli Tersâne'ye havale edildi²⁶. Ancak Rusya ile ticarete ruhsatı olmayan kapan tüccarının da bu işe teşebbüs etmesi üzerine şartlarda

23 Kapudan Paşa Vekili ve Tersâne-i Âmire Emmini Osman ile Gümrük Emmini Seyyid Mustafa'ya Evâsıt-ı Zilka'de 1207 (19-29 Haziran 1793) tarihinde gönderilen hüküm : BOA. *Mühimme Defteri*, 199, s. 263-264/795. İzn-i sefine emirlerinin devamlı gidip-gelecek şekilde düzenlendiğine dair Evâsıt-ı Safer 1209 (6-16 Eylül 1794) tarihli hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 107.

24 Evâsıt-ı Safer 1209 (6-16 Eylül 1794) tarihli Liman Nâzırına ve Gümrük Eminine gönderilen hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 107. 24 Zilhicce 1211 (20 Haziran 1797) tarihli izn-i sefine emri için Tersâne ve Gümrük Emmini tarafından düzenlenen i'lâm : BOA. Cev.-İktisat, nr. 64. Kefâlet kağıdındaki bilgiler, Tersâne ve Gümrük defterlerine kaydolunuyorlardı. 12 Şevval 1215 (8 Mart 1801) tarihli izn-i sefine fermanı : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 3.

25 24 Zilhicce 1211 (20 Haziran 1797) tarihli izn-i sefine muâmelesini gösteren evrak : BOA. Cev.-İktisat, nr. 64.

26 27 Şa'ban 1216 (2 Ocak 1802) tarihli izn-i sefine emrine âit muâmeleli evrak : BOA. Cev.-İktisat, nr. 71. Küçük Hüseyin Paşa'nın faaliyetleri ile ilgili olarak bk. Nejad Göyünc, «Kapudan-ı Deryâ Küçük Hüseyin Paşa», *Tarih Der-gisi*, II/3-4, İstanbul 1952, s. 35-50. Kapudan-ı deryâların bu sorumluluğu daha sonra da devam etmiştir (Cev-Bahriye, nr. 7172).

yine değişiklik yapılması gerekti. Kapan tüccarının Rusya'ya gitmesi Kapan'a gelen hububatta azalmaya sebebiyet vereceğinden 9 Muharrem 1220 (9 IV 1805) tarihli bir fermanla Karadeniz'e geçiş izni için yapılan müracaatların Zahire Nâzırı'na havale edilmesi ve böylece geminin kapan gemisi olup-olmadığının anlaşılması istendi. Bu işlemlerin tamamlanmasından sonra Tersane'ye havale edilmesi ve diğer işlemlerin yerine getirilmesi emredildi. Yine bu fermanda, önceki izn-i sefine emirleri devamlı geçerli olduğu halde bu tarihten itibaren bir defa için geçerli olduğu ve dönüş süresinin üç ayı geçmemesi şart koşuldu. İzin süresi üç ay olduğundan Hububat Nâzırı her üç ayda bir kayıtları inceliyecek geri gelmeyen izn-i sefine fermanlarını takip edecekti²⁷.

Osmanlı Devleti, Rusya'ya gidecek tüccara sadece zahire getirmek şartıyla müsaade ettiğinden Karadeniz'deki Osmanlı toprağı olan bölgelerden zahire alınmasını önlemek ve Kapan gemilerinin Rusya'ya gitmesine mani olmak için yeni bir şart daha getirdi. Buna göre ticaret için izin verilen tüccar yük aldıkları Rusya iskelelerindeki zâbitten yüklerinin cins ve miktarını belirten bir kontrat alacaklar ve yüklerini pasaportlarına işleteceklerdi²⁸.

İzn-i Sefine Fermanlarının Alınma Süresi

İzn-i sefine fermanı almak için yapılan müracaat ile işlemlerin sonuçlanması arasında geçen zaman farklı idi. Meselâ bu sürenin 1802 (1216) senesinde 4-6 gün²⁹. 1804 (1219)'da dokuz³⁰,

27 *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 2, 194. 1 Receb 1229 (19 Haziran 1814) tarihli Kapudan Paşa Vekili ve Tersâne Eminine gönderilen hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 242-243. 1220/1805'ten itibaren izn-i sefine fermanlarının bir defa için geçerli olduğu ve önceden verilenlerin toplandığı görülmektedir. Nitekim, 1210 (1796)'dan sonraki hüküm süretlerinin üzerindeki «Battalda hıfz olmuştur, Ra 220.» kayıtlarından bu dönemde verilen izn-i sefinelerin toplandığı ve yeni şartlarla diğerlerinin verildiği anlaşılmaktadır (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2).

28 22 Muharrem 1221 (11 Nisan 1806) tarihli ferman : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 3, 234-235.

29 BOA. Cev-İktisat, nr. 71.

30 BOA. Cev-Bahriye, nr. 7172.

1830 (1245)'de ondokuz³¹ gün olduğu görülmektedir. Sürenin giderek uzamış olması tüccar tarafından da şikâyet konusu olmuş, en az onbeş günde izin fermanlarını alabildiklerini ileri sürerek pekçok vakit kaybettiklerinden bahisle işlemlerin çabuklaştırılmasını istemişlerdir. Çünkü izin için bir müracaat olduğunda sırasıyla Zahire Nazırına, Gümrük Eminine ve Tersâne Eminine havale edilerek herbirinin ayrı ayrı i'lamları almıyor ve bu durum zamanın uzamasına sebep oluyordu³². Tersâne Emine bu sürenin azaltılmasına çalışarak Gümrük Emine ve Zahire Nâzırından alınacak tezkirelere istinaden Tersâne'nin tavrıyla işlemlerin tamamlanmasını tavsiye etmiş ve bunun bir hatt-ı hümayunla ilân edilmesini sağlamıştır³³.

Gemilerin Dönüşte Tabi Olduğu Muâmele

Gemilerin Karadeniz'den dönüşte tabi olduğu muamele fermanlarda belirtildiği şekilde cereyan ediyordu. Bir gümrük görevlisi gemiye giderek gemi reisine gidişte verilen geçiş iznine ait emri alıyor (daha sonraları almıyor) ve gemicilerden noksanı olup olmadığını ellerindeki pasaporttan kontrol ediyordu. Mellahlar tamam ise gemiyi serbest bırakıyorlardı. Gümrük emine, gemiye

31 BOA. Cev-İktisat, nr. 1563.

32 Bir örnek olarak şu belgeyi inceleyebiliriz. Anaplı Salih Reis, çekdirme başlı martiko denilen bir direkli gemisiyle boş olarak Rusya iskelesine gitmek ve oradan zahire getirmek üzere bir izn-i sefine fermanı verilmesi için arzuhal sunar. Bu arzuhal sadrazam tarafından 26 Şa'ban 1245 (20 Şubat 1830)'de Zahire Nâzırına havâle edilir. Zahire Nâzırı tarafından bu geminin kapan gemisi olup olmadığı araştırılır ve Kapan nâibinin 27 Şa'ban (21 Şubat) tarihli tezkiresiyle kapan gemisi olmadığı anlaşılır. Bu durum Zahire Nâzırı tarafından sadrazama arz edilir. Bunun üzerine 2 Ramazan'da (25 Şubat) geminin kontrolü için Gümrük Eminine havale edilir. Gümrük emininin geminin boş olduğunu bildirmesiyle kefillerin tesbiti için evrak 8 Ramazan'da (3 Mart) Tersâne Eminine gönderilir. Tersâne Emine liman odasında kefilleri tesbit ettirdikten sonra izin fermanının verilmesi için sadrazama arz eder ve sadrazamın 14 Ramazan (9 Mart) tarihli buyrulduyuyla ferman verilmesi kesinleşir (BOA. Cev-İktisat, nr. 1563). Ticaret yapabilmek için imtiyaz ve temine dahil olmayan tüccarın izn-i sefine fermanı alabilmek üzere en az onbeş gün bekledikleri konusundaki bazı şikâyetleri BOA, Hatt-ı Hümayun, nr. 27924 T, 27983'da de yer almaktadır.

33 BOA. Hatt-ı Hümayun, nr. 27983; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 6, s.21.

ait dönüşteki bilgileri kendi imzasıyla fermanın arkasına kaydediyor ve ferman muhafaza edilmek üzere Divan-ı Hümayun Kalemine gönderiliyordu. Ayrıca geminin dönüş tarihi ve gümrük emininin gönderdiği bilgiler İzn-i sefine defterlerinde o gemi ile ilgili kaydın üstüne not düşülüyordu³⁴. Meselâ bu şerhlerden en çok rastlanana «reis-i mesfûr sefine ve mellahlarıyla avdet eylediğini nâlık Gümrükî Ağa'nın i'lâmıyla işbu emr gelüp hıfz olmuşdur» şeklinde idi. Yolculuk sırasında kaza geçirenler³⁵, reisi veya mellahı ölenler³⁶ veya başka sebeplerle mevcudu eksik dönenler olursa sebepleri araştırılıyor ve kefillerinden bilgi alınıyordu³⁷.

İzn-i sefine defterlerinde kayıtlı ferman suretleri arasında ticarî maksatlı olmayanlara da rastlanmaktadır. Meselâ Trabzon valisi Battal Hüseyin Paşa'nın Trabzon'a gitmesi için gemi kiralanmış ve boğazdan geçiş için aynı muameleler yerine getirilmiştir³⁸. Yine Rusya tarafında alıp-vereceği (ahz u atâ) olan İstan-

³⁴ Evâhır-ı Zilka'de 1200 (14 Eylül 1786)'de gidiş izni alan Tophaneli Murtazâ Reis'in 24 Safer 1201 (16 Aralık 1786)'de döndüğünü bildiren Gümrük Emininin i'lâmı bulunan izn-i sefine fermânı : BOA. Cev-İktisat, nr. 1866. Aynı kayıt *İzn-i Sefine Defteri*'nde (nr. 1, s. 3/3) de bulunmaktadır. Defterde yer alan izn-i sefine hükümlerinin hemen tamamı bu şekilde işlem görmüştür. Bu konuda BOA. Cev-İktisat tasnifinde bulunan ve geri alınmış, muâmeleli pekçok izn-i sefine fermânı vardır (meselâ, 15, 60, 61, 67, 193, 477, 512, 1135, 1140, 1310, 1501, 1534, 1939).

³⁵ 29 Şevval 1196 (7 Ekim 1782) tarihli Gümrük Emininin i'lâmından anlaşıldığına göre gemisi kaza geçiren İşkapolos'lu reis, dört tayfasıyla dönmüş ve diğerlerinin de başka gemiyle döneceğini bildirerek onlara kefil olmuştur. Ancak bu mellahların üçbuçuk sene sonra döndükleri 4 Cemâziyelâhır 1200 (4 Nisan 1786) tarihli Liman Nâzırının takririnden anlaşılmıştır (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 19, 29, 44, 55, 59, 63; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 6, s. 40).

³⁶ *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 25'te reisin öldüğü, *aynı defter*, s. 15, 25'de mellahın öldüğü zikredilmektedir.

³⁷ Meselâ, bir mellahı eksik olan bir geminin reisi onun bir başka gemiyle gelmekte olduğuna kefil olmuştur (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 28). On mellahı eksik olan bir gemide ise hepsinin gelip memleketlerine gittikleri bildirilmiştir (*aynı defter*, s. 15). Bir diğerinde ise, reis ve bir mellahı geri kalıp sonra gelecekleri haber verilmiştir (*aynı defter*, s. 49).

³⁸ Evâil-i Zilka'de 1213 (6-16 Nisan 1799) tarihli İstanbul Gümrük Emni Halil, Liman Nâzırı ve Kavak Ustasına hitaben yazılan hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 34.

bul'daki bir kürkçü³⁹ ile Ekinlik'li bir reâyâ⁴⁰ da Rusya'ya gitmek için bir gemiye binip gitmek üzere izn-i sefine fermanı istemişlerdir.

İzn-i Sefine Defterlerine Göre Müslüman ve Gayr-ı Müslim Osmanlı Tüccarları

1781-1846 seneleri arasında Rusya ile ticaret yapmak için Karadeniz'e çıkan gemilerin müslüman ve gayri müslim oluşlarına göre durumları belirli periyodlarla şöyledir :

sene	gayr-ı müslim	müslüman	gayr-ı müslim	müslüman
1781-1785	182	17	% 91	% 9
1795-1800	335	83	% 75	% 25
1812-1816	82	153	% 46	% 54
1825-1830	74	480	% 15	% 85
1840-1845	4	77	% 5	% 95
1780-1846	1764	2420	% 27	% 73

İzn-i Sefine defterlerinin başlangıç ve bitiş tarihleri arasında Rusya'ya giden gemilerden gayr-ı müslimlere ait olanları 1764, müslümanlara ait olanları 2420'dir. Gayr-ı müslim tüccarlar, 1800'lere kadar ortalama % 80'in üzerinde iken 1812'den sonra giderek azalmaya başlamış ve XIX. asrın ortalarına doğru % 5'e inmiştir. Bunun sebepleri arasında, gayr-ı müslim tüccarların ecnebi devletlerin bayrağı altında ticaret yapma, Rusya'nın himâyesine girme ve patent alma gibi usüllerle Osmanlı ticaretinin dışında kalmalarını saymak mümkündür.

1806-1812 (1221-1227) seneleri arasında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında çıkan savaş Karadeniz'de ticareti tamamen dur-

39 Evâhır-ı Zilhicce 1214 (15-25 Mayıs 1800) tarihli İstanbul Gümrük Emini Halil'e, Liman Nâzırı ve Kavak Ustasına gönderilen hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 46.

40 Evâil-i Zilka'de 1209 (20-30 Mayıs 1795) tarihli Liman Nâzırı Gümrük Emini ve Kavak Ustasına gönderilen hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 131.

durmuştur. Bükreş antlaşmasının imzalanmasıyla Rusya ile deniz ticareti yeniden başlarken özellikle müslüman gemicilerin ortaya çıktığı görülmektedir. Avrupa ve Hayriye tüccarının da bu dönemde ihdas edilmiş olması Osmanlı Devletinin kendi tüccarına olan teşvikini ve gayr-ı müslim tüccarı Rusya'nın himayesinden kurtarmak istediğini göstermektedir⁴¹.

1806 (1221) senesine kadar *İzn-i Sefine Defterlerinde* gayr-ı müslim ve müslüman tüccarlar aynı defterlere kaydedilirken bu tarihten itibaren birtakım teşvik ve imtiyazlarla sayıları giderek artan müslüman tüccarlar ayrı defterlerde kaydedilmeye başlamıştır⁴². Karadeniz'e giden müslüman gemicilere önceleri boş gitmek ve zahire getirmek üzere izin verilirken, sonraları ihracı yasak olmayan mallardan götürmelerine izin verilmiştir⁴³. 1821 (1238)'de Rum isyanının vuku bulması müslüman tüccarın devletle olan işbirliğini daha da arttırmış ve Tersâne'ye bağlı ve imtiyazlı olarak ticaret yapmaya başlamışlardır⁴⁴. Rusya'ya gidecek gemilerden bazıları boş ve bazıları yüklü olarak gidiyorlardı. Ayrıca bu gemiler müstemin tüccar malı da taşıyabiliyorlardı⁴⁵. Devlet, müslüman gemicilerin gemilerinde reâyâ gemici kullanmalarını istemiyordu. Ancak yetişmiş yeterince müslüman gemici olmadığından seyrüseferde gecikmelere sebep olduğu ve ticaretin aksadığı ileri sürülerek imtiyazlı tüccar bu duruma itiraz etti. Bunun üzerine 1830 (1246)'da sâdır olan bir hatt-ı hümayunla müslümanların gemilerinde gayr-ı müslim kılavuz, kocareis, yelkenci ve sandalcı kullanmalarına izin verildi⁴⁶. XVIII. yüzyılın

41 Bu tüccarların ortaya çıkışı ile ilgili olarak bk. Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri (1580-1838)*, Ankara 1974, I, 71-73.

42 *İzn-i Sefine Defterleri*, nr. 6, 8, 10'da kayıtlı olanlar müslümanlara aittir.

43 *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 6, s. 2-3, 24, 92; nr. 10, s. 2, 9.

44 Ayrıca bu gemilerin boğazdan geçişte selâmet akçesi, gümrük ve izin tezkireleri için tahsis olunan on kuruşu ödemeleri gerekiyordu. Evâil-i Şa'ban 1238 (13-23 Nisan 1823) tarihli hüküm : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 8, s. 6.

45 Gemilere konan yükler içinde rişte-i penbe-i Sakız, rişte-i sürh, penbe-i ham, Manisa alacası, rişte-i İngiliz, rişte-i Felemenk, alaca-i Şam, alaca-i Diyarbekir, boğası, peştimal, dülbend, kuşak, havlu, gazaz, çit-i İngiliz, çit-i sofra, ipek, ibrişim, terâzü, demir el kantarı, hınna, fincan-ı Kütahya, kütüb-i efrenç vs. bulunuyordu (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 261-262, 269; nr. 9, s. 7, 22-25, 33-34).

46 BOA. Hatt-ı Hümayun, nr. 24001, 24001-A.

sonlarında ise esas olarak gayr-ı müslim ve çok az da müslüman gemici bulunuyordu. Ayrıca gemilerde Zanta'lı, Venedikli, Fransız ve İspanyol gemicilerin de yer aldığı görülmektedir⁴⁷.

Gayr-ı müslim tebeaya da Osmanlı-Rus harbinden (1806-1812) sonra ticaret yapabilmeleri için normal olarak izin verilmiş, hatta Rusya'dan getirecekleri zahireye İstanbul'da ihtiyaç olmadığı takdirde Akdeniz'e götürmelerine müsaade edilmişti⁴⁸. Ancak 1821-1826 yılları arasında bağımsızlık iddiasıyla Akdeniz adalarındaki rumların isyan etmesi sadece adalardaki rumların değil, Karadeniz'in Rumeli ve Anadolu sahillerinde yaşayan gayr-ı müslim tebeanın da Karadeniz'de yaptıkları ticaretin durmasına sebep oldu⁴⁹. Çünkü devlet, gerek sahibi müslüman, süvârisi reâyadan olan ve gerekse sahibi ve süvârisi reâyadan olan gemilerin Karadeniz'de seyrüseferlerini ve ticaretlerini yasaklamıştı⁵⁰. 1825 senesine gelindiğinde Karadeniz kıyılarındaki reâyaya, ticaret yapmadıkları için çok zor durumda olduklarını ve kendilerine izin verilmesini istediler. Bunun üzerine Devletin isteği dışında hareket etmemek, uygunsuz mellah ve yolcu almamak ihracı yasak olan malları taşımamak şartıyla ticarete izin verildi. Gemicilerinin tâbi olduğu şartlar ise daha önceki esaslara göre düzenlendi. Rusya'dan getirecekleri mal şayet İstanbul'da Kapan tarafından satın alınmazsa mağdur olmamak için müstemin tüccara satmalarına müsaade edildi. Bu ticaret izninden adalar halkının istifade edemediği İzn-i Sefine Defterlerinde kayıtlı gayr-ı müslim tüccarların adalara değil Karadeniz bölgesine mensub olmalarından anlaşılmaktadır⁵¹.

47 *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1, s. 15, 46, 48, 50, 54, 56-62, 65, 68, 105.

48 Evâil-i Rebî'ülevvel 1231 (31 Ocak-9 Şubat 1816) tarihli İstanbul Gümrük Emni, Boğazhisarları Naibleri, Dizdârân ve Gümrükçülere hitaben yazılan hüküm: *İzn-i Sefine Defteri*; nr. 4, s. 1. Ayrıca Evâil-i Şevval 1237 (21-30 Haziran 1822)'de ve Evâil-i Safer 1242 (4-14 Eylül 1826)'de (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 9, s. 2), *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 5, s. 2-3) İstanbul Gümrük Emni, Liman Nâzırı, Kavak Ustası ve Hisar Gümrüğü Eminine hüküm gönderilmiştir.

49 Yunan isyanı sırasında ada rumlarının durumlarıyla ilgili olarak bk. M. S. Kütükoğlu, «Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları», *Türk-Yunan İlişkileri*, (Üçüncü Askeri Tarih Semineri), Ankara 1986, s. 133-161.

50 *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 9, s. 4.

51 *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 9.

1780-1820 arasında gayr-ı müslim Osmanlı tüccarının hemen tamamını Ege adalarındaki rumlar teşkil ediyordu. Bunlar arasında Miknos, Santoron, İşkapolos, Çamlıca, İpsara, Suluca, Bülbülce, Kurşunlu ve Katırlı en fazla ticaret gemisi bulunan adalardı. Ayrıca Karadeniz kıyılarından ve İstanbul civarından olanlara da rastlanmaktaydı. Ancak 1830'lardan sonra adalara mensup reâyâ tüccara hemen hemen hiç denecek kadar az rastlanmakta, bunların yerini Karadeniz'in Rumeli ve Anadolu sahillerindeki Varna, Vasilikoz, Misivri, Ahyolu, Ahtabolu, Tirebolu, Ünye, Giresun ve Trabzon'a mensup reâyâ tüccar almaktaydı.

Müslüman gemiciler ise, İstanbul'da oturan ve Karadeniz'in Anadolu sahillerinde yaşayan bilhassa Trabzon, Rize, Ünye, Bartın, Tirebolu, Ereğli, Giresun ve civarına mensup olanlar idiler.

Karadeniz'e çıkan gemilerin taşıdıkları bayrak da değişik idi. 5 Mart 1825 tarihli düzenlemeye göre sahip ve hissedarı müslüman olanların gemilerinde iki tarafı kırmızı ortası yeşil bayrak, sahipleri reâyadan olanların eskiden olduğu gibi iki tarafı kırmızı ortası siyah bayrak taşımaları şart idi. Ayrıca bu gemilere bir alâmet olarak Tersâne'den bir çapa işareti konulması ve ticaret için ellerine verilen fermanların iki senede bir değiştirilmesi kararlaştırıldı⁵². Bu düzenlemede gemilerin büyüklükleri de nizama bağlandı. Buna göre, sahibi ve süvarisi gayr-ı müslim reâyadan olan gemilerin beş bin kilelikten büyük olmaması, büyük gemisi olanların ise gemilerini müslümanlara satması istendi⁵³.

Osmanlı Devleti, Rusya'ya gitmek isteyen tüccar reâyasına izin verirken iki önemli konu üzerinde titizlikle duruyordu. Bunlardan biri İslâm ülkesinden ihrâcı yasak olan zeytinyağı, sabun, kahve kükürd ve benzeri malların çıkarılmasını engellemek diğeri ve belki daha önemlisi gayr-ı müslim Osmanlı teb'asının Rusya'da kalmasına mani olmaktı. Çünkü Rusya'nın denizcilik sahasında yetişmiş elemanlara ihtiyacı fazlaydı ve daha 1768 Harbi sırasında Doğu-Akdeniz adalarındaki gayr-ı müslim Osmanlı reâyasını

52 15 Receb 1240 (5 Mart 1825) tarihli düzenlemeyi tasdik eden hatt-ı hümayun : *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 9, s. 5-6.

53 Büyük gemisi olup satamayanların mağdur olmaması için bir müddet daha ticaretlerine izin verildi (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 9, s. 5, 7 vd).

kendi topraklarına ve bilhassa Kırım'a celbetmeğe çalışmıştı. Daha sonra konsolosları vasıtasıyla bu istikamette faaliyet gösteren Rusya, kısa zamanda donanmasındaki subey ve erlerin çoğunu bu adalı rumlardan teşkil etmişti⁵⁴. İşte bu durumun ehemmiyetini gören Osmanlı Devleti, 1779 Aynalıkavak Tenkihnâmesinde bu konuyu gündeme getirerek Osmanlı Devletinin izni olmadan reâyâdan kimsenin Rus gemilerinde istihdam olunmaması şartını kabul ettirdi⁵⁵. Ayrıca 1782 Ticaret antlaşmasıyla Osmanlı reâyasının izinsiz olarak Rusya'ya gitmemesi için ilgili Osmanlı devlet memurlarının tezkiresi getirilmediği takdirde Rusya elçisi tarafından kimseye pasaport verilmemesi esası getirildi⁵⁶.

Osmanlı Gemilerinin Gittiği Rusya Limanları ve Taşdığı Mallar

1780-1784 (1194-1197) yılları arasında Rusya'ya gitmek için Karadeniz'e çıkan gemiler, bu tarihlerde Rusya'nın idaresinde bulunan Azak bölgesine gidiyorlardı. Uğradıkları limanlar arasında Azak, Taygan, Yenikale, Potekali yer alıyordu. Rusya'nın topraklarını genişleterek Kırım'ı (1783) ve Özü'yü (1789) alması ve Yaş antlaşmasıyla (1792) Buğ ve Dinyester nehirleri arasını ele geçirmesinden sonra bölgede kurduğu Kerson (Kereson, 1778) ve Odesa (Hocabey, 1794) şehirleri liman olarak gelişmeye başladı. Bu sebeple Osmanlı gemilerinin gideceği Rusya iskeleleri de artmış oldu. Nitekim, yeni Rus ticaret limanlarının kurulmasından sonra Osmanlı ticaret gemileri ilk defa 1784'de Kerson ve Özi'ye, 1785'de Kırım, Balıklava ve Gözle'ye 1801'de ise Hocabey'e (Odesa) gitmeye başladılar⁵⁷.

İzn-i sefine fermanlarında gemilerle taşınan yükün miktarı belirtilmediği için bu limanlara ait ticaret hacmi ile ilgili bilgimiz bulunmamaktadır. Bununla beraber Rusya'ya giden Osmanlı gemilerinin gidiş-dönüşleri arasında geçen süre hakkında yakla-

54 Cevdet, *Tarih*, XI, 67-68; Tuğın, *Boğazlar Meselesi*, s. 52.

55 BOA. Düvel-i Ecnebiye, nr. 83, s. 156.

56 *Muâhedât Mecmuası*, III, 284-319; Cevdet, *Tarih*, II, 370, 373.

57 Bu bilgiler *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 1'den derlenmiştir.

şık bilgi sahibi olmaktayız. Meselâ, Evâhır-ı Muharrem 1220 (20-30 IV 1805)'de İstanbul'dan çıkan ve üç direkli pulaka gemisiyle Gözleve'ye giderek 4400 kilelik buğday alan gemi reisi Evâil-i Rebi'ülevvel 1220 (30 V - 9 VI 1805)'de bu buğdayı Akdeniz'e geçirmek için bir izn-i sefine fermanı aldığına göre gidiş-dönüşü arasında ortalama bir aylık bir zaman geçmiştir⁵⁸. Yine Taygan'a giden bir gemi iki-iki buçuk ayda⁵⁹, Hocabey'e (Odesa) giden ise iki ayda⁶⁰ dönmüştür.

Rusya'ya giden gemilerde taşınan mallar arasında ihracı yasak olanların dışında başta kuru yemiş, kuru üzüm, hurma, ham sirke, sirke, limon suyu, limon, portakal, taze meyva, keçi boynuzu, zeytin, süpürge, hamr gibi maddeler idi. Bunlardan limon, portakal ve taze meyva sadece kış aylarında, diğerleri senenin her mevsiminde taşınıyordu. Bu yiyecek maddeleri ekseriyetle Akdeniz adaları, İzmir, Sisam, Mudanya, Nakşa, Bozcaada, Bandırma ve civarından temin ediliyordu. XIX. asrın ortalarına doğru gemiler çoğunlukla boş gittikleri için defterlerde bu konularda bilgi bulunmamaktadır. Osmanlı tüccarının getirdiği madde ise sadece zahire idi.

Karadeniz'e Giden Osmanlı Ticaret Gemilerinin Türleri

Osmanlı deniz ticaretinde kullanılan gemiler oldukça çeşitli idi. Bunlar arasında şehtiye, şayka, çırnık, çekdirme, pergende,

⁵⁸ *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 201/5; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 5/2. Gözleve'ye giden başka gemilerden biri üç ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 206-7/2; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 8/6), diğeri beş ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 219/2; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 19/3) dönmüştür.

⁵⁹ *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 207/1; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 8/5. Taygan'a giden bir başka gemi üç ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 197/1; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 9/2), bir diğeri üç-üçbuçuk ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 197/4; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 12/2, bir başkası ikibuçuk ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 214/4; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 13/1) dönmüştü.

⁶⁰ *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 211/1; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 9/3. Hocabey'e giden bir başka gemi bir birbuçuk ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 220/2; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 11/3), bir diğeri bir-birbuçuk ayda (*İzn-i Sefine Defteri*, nr. 2, s. 226/1; *İzn-i Sefine Defteri*, nr. 4, s. 16/5) dönmüştür. *Odesa Tarihi*'nde, XIX. asrın başlarında yelkenli bir gemiyle Odesa-İstanbul arasındaki yolun beş-altı gün sürdüğü kayıttır (Patricia, *Odesa*, s. 104).

melekse, çekeleve, kırlangıç, volık, martiko, çamlıca, sakoleva, brik, pulaka ve golet sayılabilir.

Bu gemilerin tonajı hakkında bilgi sahibi olamadığımız için sadece şekillerini tarif etmekle yetinmek zorundayız. Çünkü aynı tür geminin büyük ve küçüklüklerine göre taşıdıkları yük miktarı değişiyordu. İzn-i sefine defterlerinde gemiler, ekseriyetle türlerinin yanında yer alan direk sayısı ile de belirtiliyordu. Bu gemilerin tamamı yelkenle hareket ediyorlardı.

XIX. asrın ortalarına doğru özellikle brik ve martiko denilen ufak gemilerin tavsifinde baş ve kış kısımlarına yapılan bazı ilâveler zikredilmeye başlamıştır. Meselâ, beşçifte başlı, soya başlı, çekdirme başlı, çatal kışlı gibi tanımlamalar önemli yer tutmaktadır.

Şehtiye : Brik türünden bir gemi. Bir, iki ve üç direkli olanları bulunuyor ve uzunlukları 23-35 zira arasında değişiyordu⁶¹.

Şayka : (Çayka) : Rusça martı demek olan çayka'dan gelmektedir. İnce donanmada kullanıldığı gibi ticaret maksadıyla da kullanılan altı düz ve enli, bir direkli bir gemi idi.

Çırnık : Kayık türünden bir direkli yelkenli bir tekne idi.

Çekdirme : Kayık ve sefine olarak tavsif edilen, yelkenle ve kürekle hareket eden tek direkli tekne.

Pergende (Perkende, Perkendi) : İki ve üç direkli bir gemi olup yelken ve kürekle hareket ediyordu. Bir harb gemisi olduğu gibi XIX. yüzyılda nakliyyede de kullanılmıştır. 18-19 oturaklı 33-34 zira uzunluğunda idi.

Melekse : Küçük yelkenli bir gemi. Evliya Çelebi'ye göre, Çoruh nehri kenarındaki kavak ağaçlarından üç parça ile yapılıyor ve etrafına kalın kamış ve hasır örülüyordu. Karadeniz'in fırtınalarına gayet dayanıklı idi ve içine 100 kişi alıyordu⁶².

61. Evâhır-ı Rebî'ülâhır 1240 (12-22 Aralık 1824) tarihli hatt-ı hümayunda beşçifte başlı brik ve martiko gibi gemiler «ufak sefineler» olarak tavsif edilmektedir (BOA. Hatt-ı Hümayun, nr. 27929).

62. Gemi türlerinin tanımında şu eserlerden istifade edilmiştir. A. Tietze-H. R. Kahane, *The Lingua Franca in the Levant*, Urbana 1958; Lütfi Gürçay, *Gemicî Dili*, İstanbul 1943; Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemicî Dili), Terimler-Deyimler*, İzmir 1981.

63. *Seyahatnâme*, İstanbul 1314, II, 96-97.

Çekeleve : İki kısa direkli, yelkenli ve hızlı giden bir nakliye gemisi.

Sakoleva : Doğu Akdeniz ve Marmara kıyılarında çalışan, baş ve kıçları bir, bordaları yüksek yelkenli hafif tekne. *Lingua Franca*'da bu geminin çekeleve ile aynı olduğu belirtilmektedir.

Kırlangıç : Çekeleve'den büyük, firkateden küçük bir ince donanma gemisi olup aynı zamanda nakliyede kullanılmıştır.

Volık : Hızlı giden yelkenli bir gemi olup 2000-7000 kile arasında yük taşıyabilen büyük ve küçük tipleri oluyordu.

Martiko : Başı geriye doğru kıvrık, gagalı türünden, bir veya iki direkli yelkenli gemi.

Çamlıca : İnce donanma gemilerindendi. Nakliyede kullanılan bir direkli idi. Osmanlı yapımı olan bu gemi Karadeniz'deki bazı limanlar arasında çok kullanışlı olduğundan Rusya tarafından satın alınmak istenmiştir.

Brik : İki direkli, serenli yelkenli bir gemi.

Pulaka : (polaka, pulika) : Akdeniz tipi, iki veya üç direkli, yelkenli bir gemi olup XVII. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanmıştır.

Golet : Brik tarzında ondan daha küçük iki direkli yelkenli gemi.

Sonuç

Esas itibarıyla Tanzimat öncesini ele alan bu çalışmada Karadeniz'de, Rusya ile yapılan Osmanlı Deniz Ticaretinin bir bölümüne ışık tutmaya çalıştık. Görüldüğü kadarıyla deniz ticareti, Tanzimatın ilân edildiği tarihe kadar birtakım safhalardan geçmiş ve bazı gelişmeler kaydetmiştir. Özellikle gayr-ı müslimlerin isyan ederek bazı imkânlardan mahrum kalması ve ticaret şartlarının sıkı kontrole tabi tutularak sayılarının azalması ve buna karşılık müslüman unsurun ön plâna çıkması gözle görülür özellikler arasında yer almaktadır.

Osmanlı Deniz Ticaret Tarihi bakımından son derece önemli birer kaynak hüviyeti taşıyan *İzn-i Sefine Defterlerinden* Karadeniz'e ait olanlar Osmanlı-Rus ticarî münasebetlerine ışık tutacak bilgiler ihtiva etmektedir. Akdeniz'e ait olanlar ise bu denizlerdeki korsanlık hareketleri yüzünden ne gibi meselelerle karşılaşıldığını göstermektedir. Yine bu defterler üzerinde uzun vadeli bir çalışma kesin olmamakla beraber bir geminin tesbit edilen zaman diliminde kaç defa Karadeniz'e çıktığını öğrenmemize imkân verecektir. İzn-i sefine fermanlarının hazırlanış safhalarından anlaşıldığına göre, mesele gümrük ve tersâne ile de ilgili olduğundan bu izn-i sefinelerin Gümrük ve Tersâne tarafından tutulan kayıtları da bulunmalıdır. Ayrıca, gemilerdeki mellahların kefalet işlemlerinin Liman Odasında gerçekleştiği kayıtlarda görüldüğüne göre Liman Odasına ait arşiv malzemesine de ulaşmak gerekmektedir. Birbiriyle ilgili bu Osmanlı bürolarının malzemeleri üzerinde yapılacak çalışmalar bizi deniz ticaret tarihi bakımından daha sağlıklı sonuçlara götürecektir.

EKLER

1780-1846 Yılları Arasında Rusya ile Ticaret Yapan
Osmanlı Tüccarının Sayısını Gösteren Liste

sene	gemi sayısı		toplam
	gayr-ı müslim	müslüman	
1780 ¹	4	—	4
1781	43	3	46
1782 ²	34	5	39
1783 ³	33	4	37
1784 ⁴	33	3	36
1785 ⁵	39	2	41
1786 ⁶	22	1	23
1787 ⁷	4	2	6
1792 ⁸	30	6	36
1793	28	9	37
1794	89	17	106
1795	72	16	88
1796	52	17	69
1797	69	18	87
1798	55	9	64
1799	43	14	57
1800	44	9	53
1801	42	27	69
1802	56	45	101
1803	115	27	142
1804	118	30	148
1805	164	44	208
1806	26	6	32
1812	68	48	116

- 1 Sadece Aralık'ta Karadeniz'e çıkan gemileri göstermektedir.
- 2 Mart - Ekim arasına aittir.
- 3 Şubat - Kasım arasına aittir.
- 4 Şubat - Ekim arasına aittir.
- 5 Mart - Ekim arasına aittir.
- 6 Şubat - Aralık arasına aittir.
- 7 Ocak - Haziran arasına aittir.
- 8 Nisan - Aralık arasına aittir.

sene	gayr-ı müslim	müslüman	toplam
1813	35	14	49
1814	11	4	15
1815	10	3	13
1816	29	13	42
1817	28	65	93
1818	6	18	24
1819	10	19	29
1820	6	21	27
1821	3	8	11
1822	4	18	22
1823	1	84	85
1824	—	37	37
1825	—	27	27
1826	31	116	147
1827	43	178	221
1828	—	2	2
1829	—	9	9
1830	—	148	148
1831	—	60	60
1832	22	98	120
1833	16	—	16
1834	4	—	4
1835	—	48	48
1836	27	140	167
1837	62	287	349
1838	104	335	439
1839	25	226	251
1840	1	2	3
1841	—	21	21
1842	—	14	14
1843	—	23	23
1844	2	14	16
1845	1	3	4
1846	—	3	3
Toplam	1764	2420	4184

نصفه نازیرین
ایضا ایضا ایضا
سید احمد

سنان

نصفه نازیرین
ایضا ایضا ایضا
سید احمد

حرفه نازیرین
انواع ذخیره احتیاج و تکمیل و مسامحه نمودن احوال ادرع کرده ای از بد
دو نیمه که بکلیت هرگز رخصتی حاوی ذمه عظام اصداره استخوانه اولاد
و غیره که در حقیقت سبب رسالت ماریتو تعبیر اولاد سواد ادرع سینه زان عظام
سنانین اولاد یعنی بخارا اخبار بد فان نانی از آن داخل برک فرود شدی ایضا
مگر اشارت صورتی سزده مسساک او کلمه بود و برک سینه برودن
سزده خازن اشیا اولاد اولاد یعنی تقصیر و اولاد اولاد کران ایضا برک
مقرضه لطف الاستماع بنسب مرتقم وقت نوزاد یعنی نانی و جزو ایوانه ایضا
قوی کشفه رطل و نوشید اظفار کوی برسانه عمارت ایضا مسامحه بلک ایضا
بلک اولاد خواص بودید که بعضی از آن می بویجی برکتی هادق حوان اولاد
برقله ادرع ایصار ادرع ایضا ایضا ایضا ایضا ایضا ایضا ایضا ایضا ایضا
حرفه سید اولاد ایضا

ایضا
صالح و شمس
سوارق
سید احمد

1245 (1830) Senesinde İzn-i Sefine Fermânı verilmesi ile ilgili muâmelenin safahâtını gösteren bir vesika (Cev - İktisat, 1563).

Handwritten signature and date: *Emine Sultan*, *1306*

Handwritten signature and date: *Emine Sultan*, *1306*

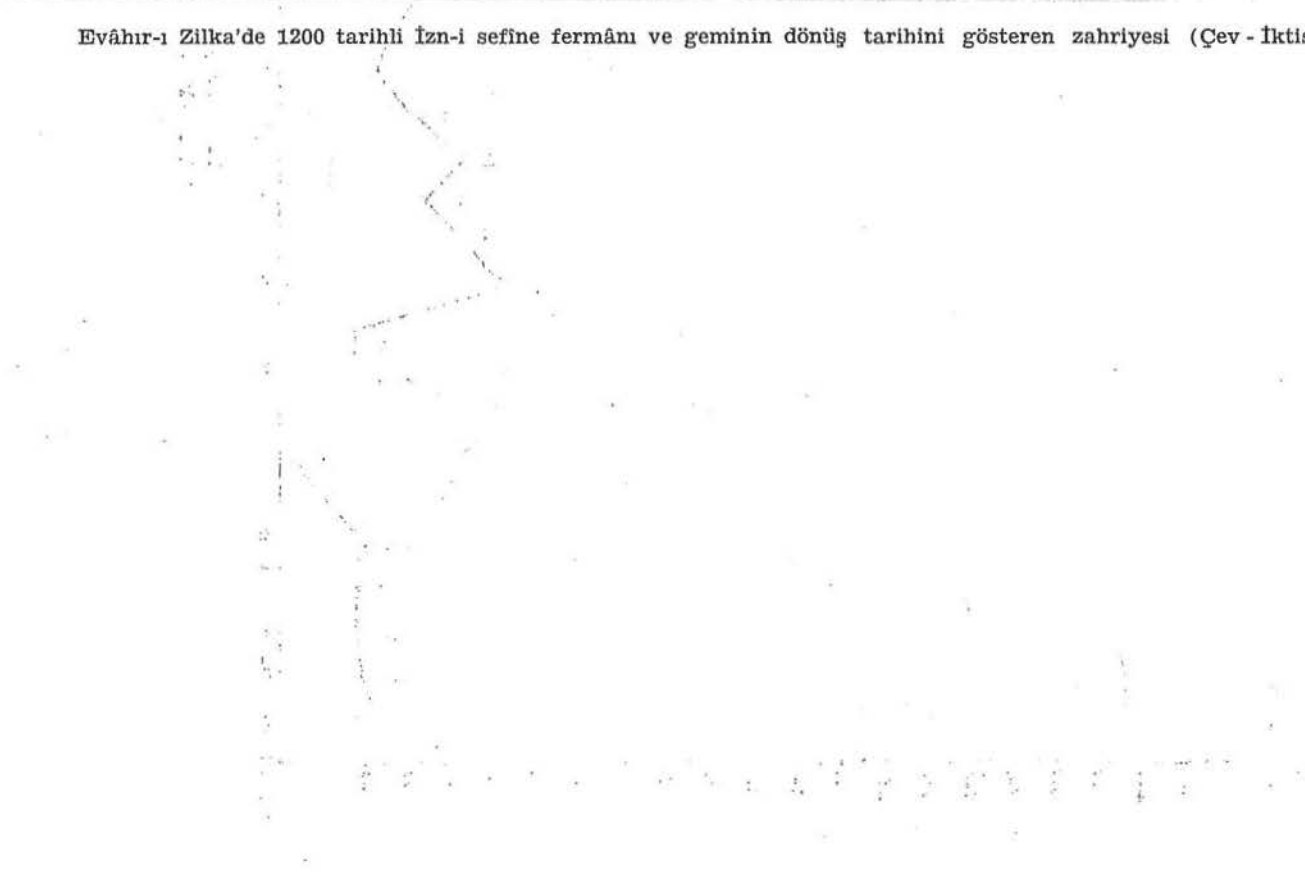
دوروش بوش ارباب...
 حاصله کمال صلیه شیش راکیا دوروش کرساه جانده نونکنه رطفت سنا...
 جلدیه نیچ مارفتو قیبه ایشور...
 اولدیغی عیقله قیبه اولدوغا غا...
 بقیه...
 عیقله...
 شاهیله...
 لهجه...
 اریزلیغا...
 6 — Gümrük Eminiinin İfâmi

8 — Tersâne Eminiinin İfâmi

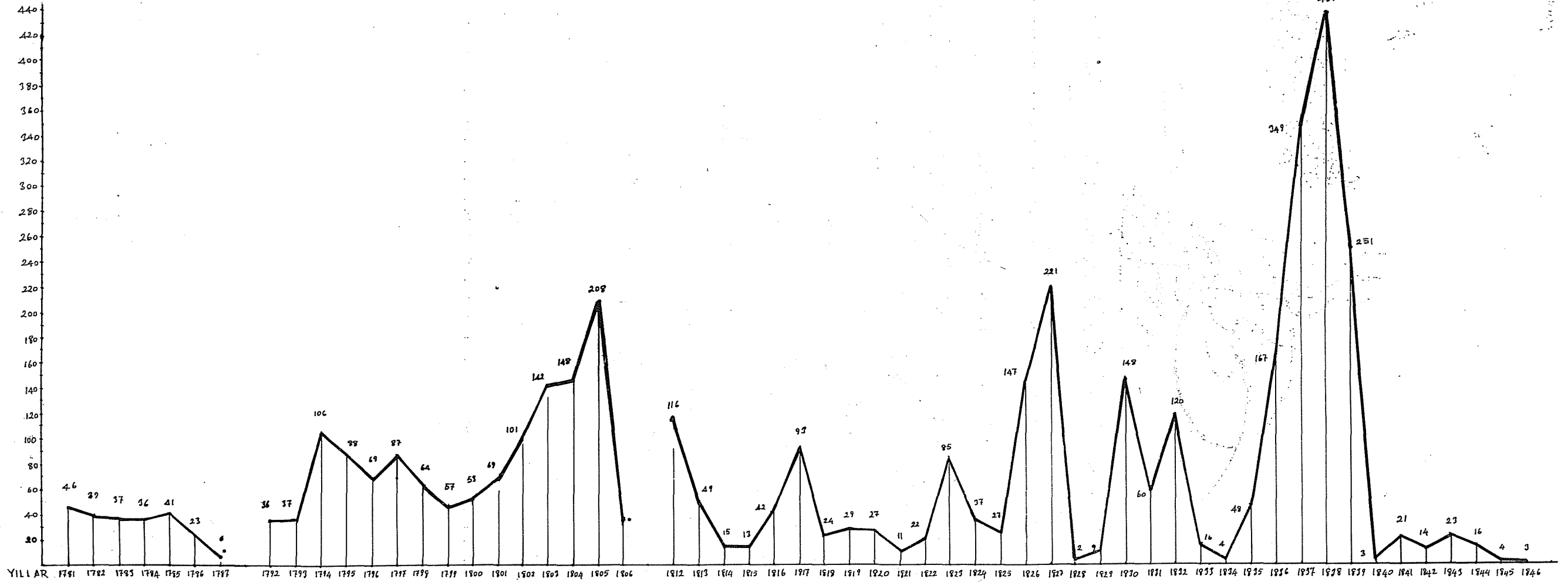
Handwritten signature and date: *Emine Sultan*, *1306*

3 — Kapan Nâibinin cevâbi

Evâhır-ı Zilka'de 1200 tarihli İzn-i sefine fermânı ve geminin dönüş tarihini gösteren zahriyesi (Çev - İktisat, 1866).



GEMİ SAYISI



1781 - 1846 yılları arasında Karadeniz'de Rusya ile ticaret yapan Devlet-i Aliyye Tüccarlarının Sayısını gösteren grafik.
 * 1787 - 1792 ve 1806 - 1812 yılları arasında Rusya ile savaş olduğundan Karadeniz'e gemi çıkışı yasaklanmıştır.