

15.-18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tâcirler, Gemiciler, Köylüler

Sadık Müfit Bilge

Araştırmacı

I. Giriş

Bugün tarihçiler genellikle Osmanlı iktisadî dünya görüşünün ilk defa Mehmet Genç'in ortaya attığı şekilde "fiskalizm", "gelenekçilik" ve "iaşecilik" olmak üzere üç ilkeye dayandığını kabul ederler. İaşecilik en genel anlamı ile "devletin ve toplumun ihtiyacı olan malları olabildiğince ucuz, kaliteli ve bol temin etmektir."¹

Eski Konstantinopolis'in denize bakan ucunda yer alan Topkapı Sarayı'nda oturan, Osmanlı topraklarının 15. ve 16. yüzyıllarda genişlemesi ile *Sultânü'l-Berreyn ve'l Hakânü'l-Bahreyn* (İki karanın -Anadolu, Rumeli- sultanı ve iki denizin- Akdeniz, Karadeniz- hakanı) olarak anılmaya başlayan padişahların ve Osmanlı idarecilerinin yüzyıllar boyunca en önemli öncelikleri; 16. yüzyılda 400.000 ile 18. yüzyılda 700.000 arasında nüfusun yaşadığı, bir Fransız tarihçinin "şişkin göbekli başkent" (*capital-ventre*) olarak tanımladığı² payitahtın

.....
¹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2010, s. 47, 69.

² Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire*

beslenmesi, köylü açlıktan kıvrılırken her gün yüzlerce kile buğday ve un kullanan (17. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul'un toplam ihtiyacının % 2,3'ü³), yüzlerce koyun (İstanbul'da tüketilen koyunun % 3,3'ü⁴) ve binlerce tavuk yutan, fiçılarla tereyağı ve bal, yüklerle meyve ve sebze tüketen, mangalına bir avuç kömür, ocağına iki dal odun koymaktan aciz bir halk karakıştan titrerken,⁵ büyük kazanların altına yüzlerce araba yakacak döken sarayın doymak bilmez taleplerini karşılamak ve o çağda dünyanın en büyük askerî gücü olan ordunun ve donanmanın beslenmesiydi.

.....

institutionelle économique et sociale. Paris 1962, Türkçe çeviride "mide-kent". 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul (çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan), C. 1, Ankara 1986, s. 173.

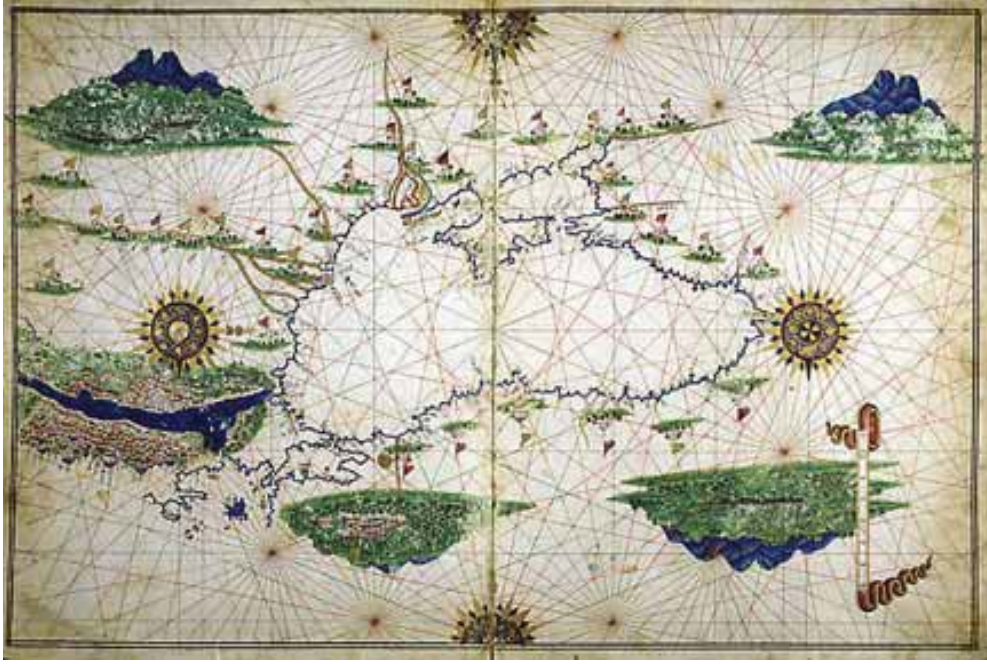
3 Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı (1453-650)*, İstanbul 2004, s. 181.

4 Mantran, *a.g.e.*, s. 182.

5 Halkın yaşadığı sıkıntılara ilişkin kaynaklara geçmiş çok sayıda örnekten bazıları: 1560 yılında Karadeniz'in kuzeyinde şiddetli kuraklıktan dolayı Azak, Eflâk, Özi ve Boğdan'da zahire kıtlığı ve açlık yaşanmıştı. 1564 yılında Anadolu'da büyük kıtlık olmuş, Çeşme'den İstanbul'a yollanan bir arzda belirtildiği üzere halkın açlıktan "ot otladıkları" ifade edilmişti. "Seferler zuhurundan ve inkıta-i matardan (yağmursuzluktan) ekin ekilmeyip ve ekilen dahi bitmeyip.. cümle memâliki İslam'da kath-ı azim vâki olup... Anadolu'nun bazı yerlerinde mazı ve ayrık kökü ve ceviz kabuğu öğütüp yemekle ekseri helak olduğu hadd-i tevâtüre vardı" [*Silahdar Tarihi*, II, İstanbul 1928, s. 243]; "Hatta Bolu tarafında iki aya ziyade etmeksiz geçinip ot otladıkları menkuldür" [*Solakzâde Tarihi*, İstanbul 1297, s. 318]. Osmanzâde Tâib Ahmed, odun, kömür, arpa, ekmek, yağ gibi ihtiyaç maddelerinin kıtlığını ve pahalılığını abartılı ancak gerçeğe uygun anlatır.

*Etme ahvâl-i halkı istifsâr/Nakl idersem keder verir zirâ,
Çıkdı âteş bahâsına heyzüm/Satılır dirhem ile 'ûd- âsâ,
Cilveger micmer-i tesâvidel/Kara günlükle amber-i sarâ,
Yâ kömür şöyle kim gubârı dahil/Tütüya oldu dideye hâlâ,
Revgan-ı dil erimede şeb ü rûz/Mum deyu şem'a-veş yanup fukarâ,
Revgan-ı sâde iştirâsı muhall/Ki bahasına etmez akça vefâ,
Ser-i dervîşde bir külah görsel/Bal kabağı sanup kapar gurebâ,
Cümle eşya bahâdadır şimdil/Sirkeden gayrı yok rahîz aslâ,
Koltuğunda somun sanup sevinir/Bir fakir olsa müptelâ-yı vebâ,
Her taraftan zahire gelmekdel/Pür sefâin ile leb-i deryâ,
Yok mahâzinde yer ayak basacak/Öyle memlû zehâyir ü eşyâ.*

15. -18. YÜZYILLARDA İSTANBUL VE KAFKASYA İSKELELERİ
ARASINDA DENİZ TİCARETİ: TÂCİRLER, GEMİCİLER, KÖYLÜLER



Resim 1.
Karadeniz
haritası
(17. Yüzyıl)

Bin yıl boyunca Πόντος Εύξεινος/Pontos Euxeinus (Karadeniz) bölgesinin kaynaklarını doymak bilmez başkenti Konstantinopolis'in iâşesinin temini için kullanan Bizans, Karadeniz'i 12. yüzyıla kadar yabancı gemilere ve tâcirler açmamış, Karadeniz'de ticaret ve ulaşım Bizanslı gemici ve tâcirler tarafından gerçekleştirilmişti. Bu durum 1204'teki Latin işgali ile son bulmuş, Konstantinopolis'in 1261'de Latin işgalinden kurtarılmasından sonra da Karadeniz'de ticaret yapma imtiyazı Venedik ve Ceneviz'e verilmişti. 1453'ten sonra Bizans'ın emperyal siyasetlerini devralan Osmanlılar Karadeniz'in yabancı gemilere ve tâcirler kapalılığı uygulamasını⁶ 18. yüzyılın sonlarına kadar devam ettirdiler.⁷ Karadeniz'de (Resim 1) ticaret 1774 yılına kadar sadece Osmanlı tekneleri ile yapıldı.

.....

6 Karadeniz'in kapalı statüsü hakkında bkz. Halil İncılık, "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Vol. 35 (1979), s. 74-110.

7 Konu hakkında en önemli çağdaş değerlendirmeler; Claude C. Peyssonel, *Traité sur le commerce dans la Mer Noire*, s. Vol. I-II, Paris 1755-1787; J. Jepson Oddy, *European Commerce, Shewing New and Secure Channels of Trade with the Continent of Europe*, Philadelphia 1807; Henry A.S. Dearborn, *A Memoir on the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, Vol. I-II, Boston 1819.

Bir başka Fransız tarihçi Karadeniz’i “İstanbul’un özel avlanma sahası” ve “önemli bir ekonomik alan” olarak tanımlar.⁸ Karadeniz ve civarındaki bölgeler, nehirler ve kervan yollarıyla Asya bozkırlarına ve Orta Avrupa’ya irtibatlıydı. Karadeniz’in civarındaki bölgeler; Balkanlar (Batı), Kırım ve Karadeniz’in kuzeyindeki bozkırlar (Kuzey), Anadolu (Güney) ve Kafkasya (Doğu) idi.⁹ Hem payitahtın hem de Osmanlı sarayı ve ordusunun ihtiyaç duyduğu köleler, halkın temel gıdası ekmeğin hammaddesi olan tahıl, tereyağı, iç yağı, bal, bal mumu, kereste, odun, yün, deri, post ve kürkleri, tuzlanmış et, tuzlanmış ve kurutulmuş balık ve havyar bu bölgelerden temin ediliyordu.

II. Deniz Taşımacılığının Avantaj ve Zorlukları

Deniz taşımacılığının en büyük avantajı karada yapılan kervan taşımacılığına göre çok daha ucuz ve çok daha hızlı olmasıydı. 16.–18. yüzyıllarda İstanbul’dan deniz yoluyla Trabzon’a 7–8, Azak’a 15–25,¹⁰ Kefe’ye 10–15,¹¹ Soğucak’a 20 günde¹² gidilir, Azak’tan Trabzon’a deniz yolculuğu 10 gün,¹³ Samsun’dan Anapa’ya yolculuk 20 gün sürerdi.¹⁴

Deniz taşımacılığı yerel mübadele için de önemliydi. Tekneleri yapanların aynı zamanda malları teknelere yüklediği, onlarla seyrettiği ve malların mübadelesini yaptığı mikro-ölçekli bir kıyı

.....

8 Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1989, I, 59.

9 Carl Max Kortepeter, “Ottoman Imperial Policy and Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century”, *The Ottoman Turks: Nomad Kingdom to World Empire*, İstanbul 1991 içinde, s. 80.

10 Alexandre Benningsen-Chantal Lemercier-Quelquejay, “Les marchands de la cour ottomane et le commerce des fourrures moscovites dans la seconde moitié du XVIe siècle”, *Cahiers du monde russe et soviétique*, Vol. 11/3 (1970), s. 372.

11 Alan Fisher, “Muscovy and the Black Sea Slave Trade”, *A Precarious Balance: Conflict, Trade and Diplomacy on the Russian-Ottoman Frontier*, İstanbul 1999, 36.

12 BOA. D.BŞM No. 6851/54.

13 BOA. MAD No. 10314, 382.

14 BOA. D.BŞM No. 7108/133.

taşımacılığının eskiçağlardan itibaren mevcut olduğu Karadeniz, Osmanlı döneminde kıyısındaki limanların birbirinin ihtiyaçlarını karşıladığı bir iç ticaret bölgesi ve iç ticaret merkezi oldu. Şehirleri tanımayan Kuzeybatı Kafkasya'da yüzlerce yerel tekne ve çok sayıda kıyı denizcisi ile Osmanlı topraklarından gelerek buralara yerleşen kimseler sahip oldukları teknelerle kırsalda yetişen ürünleri İstanbul ve Anadolu'daki iskelelere, Osmanlı ülkesinden aldıkları malları ise Kuzeybatı Kafkasya'daki iskelelere taşıyorlardı. Bu kişilerin bazıları bölgenin en zengin insanları idiler.¹⁵ Denizde hem yatırılan paralar hem de elde edilen kazançlar yüksekti.

Ancak deniz taşımacılığı tabiat şartlarına fazlasıyla bağlıydı. Karadeniz'in dalgalı, hırçın ve karanlık suları yılın her ayında ulaşımına müsait değildi. Karadeniz Aralık'tan Mart'a kadar süren kış mevsiminde denizciliğe kapalıydı. Ticaret gemileri "deryânın vakti ve mevsimi geldiğinde yelken açmak üzere" kış aylarında limanlara çekilirlerdi. *Mevsim-i Deryâ* nevrûzda (21 Mart) başlar, rûz-ı kasım (25 Kasım) kadar sürerdi. Ticarî gemiler *Aya Yorgi günü* (23 Nisan) sonrası denize açılırlar, *Aya Dimitri günü* (8 Kasım) limana dönerlerdi.¹⁶ Kıyı denizciliğine de yılın birkaç ayında elverişli olan Karadeniz'de, gemilerin baharda bile olumsuz hava şartları nedeni ile iskelelere sığındıkları¹⁷ ya da kimi yaz günlerinde rüzgârsızlık yüzünden iskelelerde uygun rüzgârı bekledikleri olurdu.

Her mevsim ortaya çıkan ve sık tekrarlanan fırtınalar, kısa aralıklı ve ardı ardına gelen sert dalgalar ve sarp kıyılarla, bunların neden olduğu deniz kazaları, Çerkes, Abaza ve Megrelli korsanların saldırıları da denizci ve tâcirlerin mâruz kaldığı tehlikelerdi.¹⁸ Deniz kazalarının birçoğu da denizin yeterince tanınmaması ve denizcilerin yetersizliğinden kaynaklanıyordu.¹⁹

.....

15 James S. Bell, *Çerkesya'dan Savaş Mektupları* (çev. Sedat Özden), İstanbul 1998, 245.

16 Jean Chardin, *Chardin Seyahatnamesi İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistan, Ermenistan, İran 1671-1673* (çev. Ayşe Meral), İstanbul 2014, 93-95.

17 BOA. Cevdet Bahriye No. 4887.

18 Örnek olarak bkz. BOA. Cevdet Bahriye No.4887.

19 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (çev. Erol Özbek), İstanbul 1998, 56.

Resim 2.
Sohum
Kalesi'nin
planı
(18. Yüzyıl)



III. Deniz Taşımacılığı ve Ticaretinin Organizasyonu (İskeleler ve Gümrükler)

15.–18. yüzyıllarda uluslararası ve bölgesel deniz ticaretinin kavşak noktalarından, Osmanlı Devleti'nin en kalabalık şehri, en büyük tüketim ve ticaret merkezi olan İstanbul ile Kafkasya'daki iskeleler arasında önemli bir deniz trafiği ve ticarî faaliyet mevcuttu.²⁰ Os-

.....
20 İstanbul'dan Kafkasya'ya yönelik deniz ticareti ve taşımacılığı hakkında bkz. Braudel, *a.g.e.*; Alan Fisher, "Ottoman Sources for a Study of Kefe Vilayet: The Maliyeden Müdevver Fond in the Başbakanlık Arşivi", *Between Russians, Ottomans and Turks: Crimea and Crimean Tatars*, İstanbul 1998 içinde; Halil İnalçık, *The Ottoman Empire, The Classical Age (1300–1600)*, London 1973; Aynı yazar, *Sources and Studies on the Ottoman Black Sea I. The Customs Register of Caffa, 1487–1490*, Harvard 1995; Aynı yazar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi I. Cilt: 1300–1600* (çev. Halil Berktaş), İstanbul 2000; Carl Max Kortepeter, "Ottoman Imperial Policy and Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *The Ottoman Turks: Nomad Kingdom to World Empire*, İstanbul 1991 içinde; Yücel Öztürk, *Osmanlı Hâkimiyetinde Kefe (1475–1600)*, Ankara 2000; Peyssonel, *a.g.e.*; Gilles Veinstein, "From the

manlılar mal tedarikine yönelik kurdukları sistemler (iskele, gümrük) ve deniz taşımacılığının imkânlarını kullanarak, hem Kafkasya'nın kaynaklarını hem de bu işlerde faaliyet gösteren tâcirleri, gemicileri ve üretici köylüleri iâşecilik ilkesi ve imparatorluk amaçları doğrultusunda yönlendirmişlerdi.

III. 1. Kafkasya Kıyısındaki İskeleler

Trabzon Eyâleti'ne bağlı, bugün Gürcistan'da yer alan, birer Osmanlı garnizonu bulunan Gönye ve Batum, Kafkasya'daki ilk iskelelerdi. Gönye ve Batum iskelelerinde dalgakıranlar ve ambarlar yoktu. Megrel topraklarında Çako, Handere, Suri, Yavısa ve Zapçe iskeleleri vardı. Faş (Rion) nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerde bulunan ve bir Osmanlı garnizonunun da görev yaptığı Faş (günümüzde Poti) iskelesi de Trabzon Eyâleti'ne dâhildi. Bu iskeleden içerilere doğru Faş nehri üzerinde teknelerin yüzmesine uygun olan yere kadar ulaşım yapılırdı.²¹ Faş'ın 20 km. kuzeyindeki İskorya/ İskurça iskelesi 17. ve 18. yüzyıllarda önem kazandı.

İngur nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerden itibaren *Abaza iskeleleri* başlardı. İskurça'nın 45 km. kuzeyinde bulunan stratejik öneme sahip Sohüm'dan (**Resim 2**) Anapa'ya kadar Karadeniz sahilinde Abaza iskelesi olarak 22 iskele vardı.²²

Sohüm bölgenin en önemli limanıydı. Sadece Abhazy'a'da değil bütün Güney Kafkasya ve Kafkasya'nın Karadeniz kıyılarındaki en güçlü Osmanlı müstahkem mevkilerinden olan Sohüm Kalesi'nin önünde yer alan liman, keşişleme, kible ve lodos rüzgârlarının içeriye girmesi nedeniyle gemilerin kışın yatmasına uygun değildi. Hem Abaza ve Megrelli hem de Türk, Rum ve Ermeni tâcirlerle ait çok sayıda dükkân, depo ve ticarethâne bulunan Sohüm'da Abazalar, Çerkesler ve Megrellere yönelik deniz ticareti çok yoğun ve kârlıydı. Dar

.....

Italians to the Ottomans: The Case of the Northern Black Sea Coast in the Sixteenth Century”, *Mediterranean Historical Review*, Vol. 1/2 (December 1986).

21 Hayri Çapraz, *Rusya Dış Ticaret Politikasında Güney Kafkasya (19. Yüzyıl)*, Isparta 2012, 95.

22 BOA. HH No. 33888/A.

Resim 3.
19. yüzyılın
başlarında
Sohum
İskelesi



bir sokağın etrafında bulunan pazar yeri kalenin dışında yer alıyordu. Burada meyhâneler de vardı.²³

16. ve 17. yüzyıllarda Sohum limanı (**Resim 3**) üzerinden Abhazya ile ticaret yapan Osmanlı tüccarı ve limana sefer yapan gemiciler çok iyi örgütlenmişlerdi. Abazalarla yapılan ticarete dair fermânlar doğrudan tâcirlere ve gemicilere yazılıyordu.²⁴

Sohum'un 80 km. kuzeyinde Soğuksu iskelesi, buradan 30 km. uzakta Bucunda iskelesi ve buradan 30 km. kuzeydeki Gagra iskelesi küçük birer Osmanlı garnizonu bulunan, Osmanlı gümrük memurlarının görev yaptığı iskelelerdi. Abaza iskelelerinin en önemlileri Trabzon'a 300 mil uzaklıkta, büyük ve işlek bir iskele olan, ancak kible ve gündoğusu rüzgârlarının çok sert esmesi nedeni ile gemilerin kışlayamadığı Lakırba, gemilerin yaz kış kalabildiği işlek bir iskele olan Laçığa, bağlı bahçeli bir köyün eteğinde kurulmuş gemilerin kışlayamadığı Çanda, gemilerin kış günleri de kalabildiği Keç, gemilerin kışlayamadığı Arıt ve Layoş, Çerkeslerin de gelip ticaret yaptıkları Sadşe, bir mescid ve iskele başında bir pazar yeri bulunan, ancak fazla

•••••

²³ Feodor Feodoroviç Tornau, *Bir Rus Subayının Kafkasya Anıları* (çev. Keriman Vurdem), Ankara 1999, 25–29; Minas Bijiskyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817–1819)* (haz. Hrand Andreasyan), İstanbul 1969.

²⁴ Faroqhi, *a.g.e.* 110.

işlek olmayan Kamış, işlek bir iskele olan Suça, köle ticareti yapılan Cembe, Kefe, Kerç ve Taman'dan gemilerin geldiği, rüzgârlara açık olduğundan dolayı gemilerin kışın yatamadığı Aşkalı, gemilerin yaz kış kalabildiği Hardine/Soğuksu, Kefe ve Taman gemilerinin geldiği, tahtadan yapılmış hasır örtülü mahzenler bulunan Kotası idi.²⁵

Abhazyadaki iskelelere “yılıda bir kere (Temmuz) her diyârın gemileri, barut, kurşun, tüfenk, fişenk, ok ve yay, kılıç, kalkan, mızrak ve gayri alât-ı silah, eski pabuç, çuka-kenârı, gömleklik bez, boğası, ocak demirleri, kazan, ocak içine kazan asacak demir zincir, tuz ve sabun” getirirler, karşılığında “değiş tokuş” ile “bâkireler ve gılmanlar, rûgân-ı şem, asel-i şem, zerdevâ ve asel”,²⁶ deri ve postlar, keten ve şimşir ağacı²⁷ alırlardı.

Merkezi Sohum olmakla birlikte bütün Abhazy iskelelerinde yapılan esir ticareti *tavad-aamısta* (= Abaza soyluları) sınıfının elindeydi. Hem Abazalar hem de Megrellerle yapılan ticaret en azından 16. yüzyılın son çeyreğinde önemli ölçüde kaçakçılığa dayanıyordu.²⁸

Anapa'dan sonra *Çerkes iskeleleri* başlıyordu. Bu iskelelerin en önemlileri her üçünde de Osmanlı kalelerinin bulunduğu, limanın boğazı 5 mil olan, burunda keşişlemeden rüzgâr esmesine karşılık 2 mil boyunca çok derin olmayan, dibi kumlu, dört tarafını çevreleyen dağlarda tatlı su kaynakları ve kereste bulunan, yaz kış demir atmaya elverişli Soğucak, Temrük, Taman iskeleleri ve Venedik döneminden kalma iskele, rıhtımlar, ambarlar, gümrük binası gibi büyük ve iyi düzenlemiş ticarî yapılara sahip olan Azak liman ile Öcereg, Açımsa, Gelincik, Pşat, Tuapse, Ahye, Gaş, Saşe (Soçi) ve Hamış iskeleleri idi.

Azak, Taman ve Temrük elden çıkıncaya kadar (1737, 1774) Kırım Yarımadası'ndaki Kefe ile birlikte Kuzey Kafkasya ve Karadeniz'in kuzeyindeki stepleri Karadeniz yoluyla İstanbul'a bağlayan en

.....

25 Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme* (Yay. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), İstanbul 2002, II, 59-60.

26 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.* II, 60.

27 Chardin, *a.g.e.* 108.

28 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler* (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1993, 108.

önemli ticarî merkezlerdi.²⁹ 1774'ten sonra Osmanlıların Çerkeslerle ticaretinde hayatî önem kazanan Anapa 1780'lerde sonra bölgedeki en önemli liman ve ticaret merkezi hâline geldi. Bâb-ı Âli, İstanbul'dan giden gemiler ve tâcirlerin Soğucak ve Abaza iskelelerine çıkmayıp Anapa'ya çıkmalarını istiyordu.³⁰ Çerkesler dış dünya ile ilişki ve ticaretlerini sağlayan Anapa limanı üzerinden Osmanlı Devleti, Rusya, İran ve Avrupa ile ticaret yaparlardı.³¹ 18. yüzyılın son çeyreğinde Anapa'da 20 kereste deposu, 16 tahıl ambarı vardı. Kerestecilerin dükkânları ve depoları iskelenin yakınındaydı.

Soğucak'ın bir mil yakınındaki Gelincik Burnu denilen yerde 1782–1783'te Gelincik limanı yapıldı.³² Limanın inşâ edildiği yerin konumu keşifle görevli Osmanlı memurlarının işlerini bildiklerini ve bölgeyi iyi tanıdıklarını göstermektedir.³³ Kuzeydoğusu ağaçsız bir tepeler grubuyla, güneyi uçurum gibi dik kayalarla çevrili olan Gelincik Koyu boyunca suyun dibi kumsal ve çamurlu olup, derinlik koyun girişinden kıyıya yaklaştıkça azalırdı. Dağlardan denize esen kuzey- doğu rüzgârı dışındaki rüzgârlar bu limana zarar veremezdi. 19. yüzyılda bölgeye gelen bir İngiliz, Çerkezistan kıyılarında Gelincik'ten daha iyi konuma sahip bir yer olmadığını yazar.³⁴

Çerkesler, iskelelere gelen gemilerden pamuklu, ipekli ve yünlülü kumaş, battaniye, keten bezi, boya, çivi, orak, tırpan, at koşumları, kılıç ve tüfek satın alırlar, Osmanlı tâcirleri de verilen ürünlerin karşılığında her cinsten ve yaştan birbirine zincirlenmiş ya da ikişer ikişer bağlanmış köleler, bal, balmumu, kereste, keçe, yün, deri, kürk ve postlar ve at alırlardı.³⁵

Megrel, Abhazya ve Çerkezistan'daki iskele-pazarların çoğu kıyıdaki dar düzlüklere ve denize bakan dağlık arazilere ve dere

.....

²⁹ Öztürk, *a.g.e.* 509.

³⁰ BOA. Cevdet Dâhiliye No. 1375.

³¹ Peyssonel, *a.g.e.* Vol. I, 275–289.

³² BOA. Cevdet Askeriye No.14677.

³³ BOA. HH No. 1011/C.

³⁴ Edmund Spencer, *Türkiye, Rusya, Karadeniz ve Çerkezistan* (çev. Dilek Cenkçiler), Ankara 2014, 267.

³⁵ Chardin, *a.g.e.* 106, 108, 135; Peyssonel, *a.g.e.* Vol. I-II, muhtelif yerler.

boylarına kurulu birkaç evden oluşan köylerdi. Bazı iskelelerin etrafında ise tek bir ev bile yoktu. Düzlükte birkaç dükkân, pazar yeri ve küçük bir iskele bulunurdu. Her iskelenin belirli fonksiyonları vardı. Kimi iskeleler gemilerin ihtiyacı olan hizmet ve ürünleri sağlar, kimi iskeleler de bölgesel ve yerel ticarete hizmet ederlerdi. Pazar yeri, sazlardan ya da her iki tarafında birbirine bağlı dallardan inşa edilmiş küçük kulübelerin yer aldığı bir sokaktı. Tâcirler bu kulübelerde yatıp kalkarlar, mallarını iki üç gün içinde buralarda satarlar, değiş-tokuş ederler, köle tâcirleri ya da satıcılar tarafından getirilen köleler de bu kulübelerde bir ateşin çevresinde otururlardı. Kara fazla emniyetli olmadığından satın alınan mallar ve kölelerle, satılmayacak mallar gemide bırakılırdı.³⁶

Güvenliğin iyi olmadığı Çerkes iskelelerinde değiş-tokuş şöyle yapılırdı. Geminin sandalı içindekiler silahlı şekilde kıyıya yakın bir yere gider, sandalın durduğu yere kendilerine eşit sayıda Çerkes'in yaklaşmasına izin verilir, iki taraf iyice yaklaştıktan sonra değiş-tokuş yapmak istedikleri ürünleri birbirlerine gösterir, değiş tokuşun miktarına karar verir ve takası yaparlardı.

Kuzey Kafkasya, Dağıstan, Nogay ve Kalmuk toprakları, Kazan, Astarhan ve Türkistan'dan çok sayıda kişi Osmanlı gemileri ile hacca gitmek için iskelelere gelirler,³⁷ gemiler ticaret yapmak, mevsimlik ve sürekli bir iş aramak, yakınlarını ziyaret etmek isteyen insanları Osmanlı limanlarına taşırdı. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ilgisi İran ve Kafkasya'ya yönelince Sohum ve Anapa limanları ile diğer iskelelerin önemi çok artmıştı.

Faş, Sohum ve Anapa dışındaki iskeleler yetersiz, ambarları bulunmayan, çoğu rüzgâra dalgakıranları olmadığından Karadeniz'in fırtınalarına karşı gemilere yeterli ve tam bir koruma sağlamayan, hemen tamamen ahşaptan yapılmış iskelelerdi. İskelelerde ne yanaşabilecek rıhtımlar, ne de yükleme boşaltma tesisleri vardı. Gemiler, bazı

.....

36 Chardin, *a.g.e.*, 134; Arthur Fonvill, *Çerkesya Bağımsızlık Savaşı* (çev. Murat Papşu), İstanbul 2010, 29, 73.

37 Edouard Taitbout de Marigny, *Şövalye Taitbout de Marigny'nin Çerkesya Seyahatnamesi (1818-1823-1824)* (çev. Aydın Osman Erkan), İstanbul 1996, s. 110.

iskelelerde doğrudan karaya yanaşarak yük ve yolcularını indirir, bazı iskelelerde ise açığa demirler, yolcular ve yükler kayık ve mavnalarla sahile taşınırdı.³⁸ Pek çok iskelede *mabzen* denilen depolar ve gümrük vardı. İskeleleri hizmet sundukları iç bölgelere bağlayan yollar da iyi durumda değildi. Daha kötüsü iskelelerin çoğunda böyle bir yol yoktu. Bâb-ı Âli, yol ve liman gibi alt yapıların inşâsı ve onarımı ile 19. yüzyıla kadar hemen hiç ilgilenmedi.

III. 2. Kafkasya Kıyısındaki Gümrükler ve Vergilendirme

Halefi oldukları Bizans İmparatorluğu gibi Osmanlılar da kıyı ve sınır bölgelerini etraflarındaki yerleşimlerle birlikte büyük gümrük bölgeleri hâlinde örgütlemişlerdi.³⁹ Gümrüklerde tahsil edilen vergiler de mukâtaa hâline getirilmişti. Kırım Yarımadası ve Kafkasya'nın Karadeniz kıyılarındaki Kefe, Kerç, Azak, Taman, Temrük, Anapa gibi iskeleler, Karadeniz'deki dört gümrük bölgesinden biri olan *Kefe Gümrüğü*'ne dâhildi.⁴⁰ Kefe Gümrüğü de Kefe eyâletindeki tüm gelirleri bünyesinde toplayan ve bir nâzır tarafından idare edilen *Kefe Mukâtaası*'na bağlıydı.⁴¹

Kefe Mukâtaası'nın gelirinden bölgedeki kale ve şehirlerde görevli askerlerle, imam, hatip, müezzin, müderris ve cami personelinin maaşları, kale, köprü, cami ve diğer mirî binaların inşaat, bakım ve tâmir masrafları, Kırım hanları, kalgayları ve Çerkes beylerinin salyâneleri gibi çeşitli masraflar karşılanıyordu.⁴² *Faş, Batum ve Tevabii İskeleleri Gümrüğü* ise bazen malikâne olarak verilen ayrı bir gümrük bölgesiydi.⁴³

.....
38 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadî Yapısı", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi* (ed. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul 1994, s. 597.

39 Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300–1600* (çev. Halil Berktaş), İstanbul 2000, I, 244.

40 İnalçık, *a.g.e.*, s. 246; Öztürk, *a.g.e.* 289.

41 Öztürk, *a.g.e.*, s. 341.

42 Öztürk, *a.g.e.*, s. 338.

43 BOA. Cevdet Maliye No. 26783.

Bâb-ı Âli, 1736–1739 arasında Rusya ile yapılan savaşın ardından İstanbul'un iâşe ihtiyacını karşılayabilmek için Kefe Gümrüğü'ne bağlı iskelelerden başkente yönelik deniz ticaretini yeniden düzenledi. Anılan iskelelerden İstanbul'a gönderilen tereyağı ve zahirenin alım satımında narha uyulmasını ve malların kayıtlarının düzenli tutulmasını emretti.⁴⁴

1780'lerde Anapa'da yeni bir iskele ve bir gümrükhâne inşâ edilerek *Anapa Gümrüğü Mukâtaası* kuruldu. H. 1201 (1786/1787) yılında 18.554 kuruşa ulaşan⁴⁵ mukâtaanın gelirinden Anapa ve Soğucak kalelerinde görevli askerlerle, imam, hatip, müezzin, müderris ve cami personelinin maaşları, anılan kalelerin inşaat, bakım ve tâmir masrafları ile Çerkes beylerine yapılan ödemeler karşılanıyordu.

Gümrük teşkilâtı bulunan iskelelere İstanbul'dan bir *iskele gümrük emîni* tayin edilir,⁴⁶ onun emrinde *gümrük kâtibi* ve *gümrük hüddâmı* görev yapar, iskelelerde *resm-i gümrük* ve diğer vergiler *emîn*, *mültezim*, *almacı* denilen görevlilerce tahsil edilir, emîn ve mültezimlerin yanında *kâtib* ve teknelere binerek malları arayan ve gözden geçiren hizmetliler⁴⁷ bulunurlardı. Vergiye tâbi olan malların bedelinin % 1'i gümrük personeline aitti. Yakındaki kalenin dizdârı ve kethüdâsı da iskelenin günlük işlerine bakarlardı. Bazı iskelelerde yeniçeri birlikleri içerisinde bir *liman reisi ağası* vardı.⁴⁸

Kefe Gümrüğü'ne dâhil iskelelerde *resm-i gümrük* 15. yüzyıl sonlarından itibaren Müslüman ve gayrimüslim tüccardan malın değeri üzerinden % 4,2 oranında alınırdı. İskelelere gelen gemiler *âdet-i liman* adı altında 6–12 Kefevî akça vergi verir,⁴⁹ 16. yüzyılda Azak, Taman ve Anapa iskelelerinde buğdayın çuvalından 3-4, arpa

.....

44 BOA. MD No. 147, Hk., s. 882.

45 BOA. D.BŞM No. 6963/82.

46 BOA. MAD No. 10066, 48 [Anapa'ya bir gümrük emîni atandığı hakkında].

47 Chardin, *a.g.e.*, s. 181.

48 BOA. *Cevdet Askeriye No. 38557* [Faş Kalesi yeniçerileri içindeki liman reisi ağa hakkında].

49 Kefe Kanunnâmesi, Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tablilleri*, İstanbul 1994, VI, 574.

ve darının çuvalından 2-3,⁵⁰ bir mofça dolusu undan 13, bir araba dolusu bal, yağ ve peynirden 12 Kefevî akça, iskelelere gelen çeşitli kumaşlar, darı, pirinç, nohut ve mercimekten 1000 Kefevî akçada 2 Kefevî akça, gemi ile gelen koyun başına 6, kuzu başına 3 Kefevî akça *tamga resmi*, her attan *bâc-ı esb* adı altında 8 Kefevî akça vergi alınır.⁵¹ İskelelerde tartılan balık ve havyardan kantar başına 2 Kefevî akça *resm-i kantariye*, satılan balık ve havyardan % 4,2 gümrük vergisi alınıyordu.⁵² Azak iskelesine gelen gemilerden 40-100 Kefevî akça, *sandal* diye geçen küçük teknelerden 20-25 Kefevî akça *âdet-i göke* denilen bir vergi alınır.⁵³ Şarabın fıçısından 332 akça (32 akça alandan, 300 akça satandan) *resm-i hamr*, şarap taşıyan gemilerden de büyüklüklerine göre 12-100 Kefevî akça arasında vergi alınır, aynı gemi yıl içinde tekrar gelirse bu vergiyi ödemezdi.⁵⁴

1790'larda Anapa iskelesine gelen Müslüman tüccardan % 4 gayrimüslim tüccardan % 5 gümrük resmi,⁵⁵ Anapa iskelesine yük getiren gemilerden yükün miktarına göre 100-150 kuruş, İstanbul'a yük götüren büyük gemilerden ise 300 kuruşa kadar vergi alınıyordu.⁵⁶

Gümrük teşkilatı olmayan Abaza ve Çerkes iskelelerine gelen ticaret gemilerinden alınan % 5 oranında vergiyi Abaza ve Çerkes beyleri adına adamları toplarlardı. Bu verginin yarısı beylere aitti, diğer yarısı ise pazaryeri ve depo kurmak için çalışan görevlilere verildi.⁵⁷ Megrel iskelelerinde vergileri ellerinde yay ve oklar tutan 'vergi memurları' dadyan (= Megrel hükümdarı) adına tahsil ederlerdi.⁵⁸

.....

50 1750'lerde bir çuval un, 4 *bessere* (Kırım kilesi) ya da 85-90 okkaya eşitti. [Peyssonel, *a.g.e.* Muhtelif yerler.]

51 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.* VI, 574, 586, 589.

52 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.* VI, 588; Öztürk, *a.g.e.*, s. 300-301.

53 Mihnea Berindei -Gilles Veinstein, "La présence ottomane au sud de la Crimée et en mer d'Azov dans la première moitié du XVIe siècle", *Cahiers du monde russe et soviétique*, Vol. 20/3-4 (1979), 463, not 140.

54 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.*, VI, 588.

55 BOA. Cevdet Maliye No. 2200.

56 BOA. HH No. 6715.

57 Marigny, *a.g.e.*, s. 34.

58 Chardin, *a.g.e.*, s. 134.

Çerkes iskelelerine tuz getiren her gemi taşıdığı miktarın % 3'ünü vermek zorundaydı. Bu tuz iskele yakında yaşayan ailelere, gemiyi kıyıya çekmek ve alış veriş için gelen insanları ağırlamak için yaptıkları masrafların karşılığı olarak dağıtılırdı.⁵⁹

III. 3. İstanbul

Haliç'in her iki yakasında, Sur içi İstanbul'un kuzeyinde Sarayburnu'ndan Balat'a kadar uzanan sahilde ve Galata'da birçok iskele vardı.⁶⁰ Gemiler Haliç'e akıntı sayesinde küreğe ve yelkene ihtiyaç duymadan kolaylıkla girebilir, iskelelere rahatça baştan yanaşabilir ve karaya atılan bir kalasla kolayca yükleme boşaltma yapabilirlerdi.⁶¹ Ülke içi deniz taşımacılığı yapan Müslüman ve Rum gemiciler tarafından kullanılan, İstanbul ve Galata tepeleri tarafından çevrelendiklerinden dolayı kuzey ve güney rüzgârlarından korunan, şehrin tam ortasında ve sarayın çok yakınında yer alan söz konusu iskelelere Karadeniz'den her türlü yiyecek ve ham madde ulaşmaktaydı.

Meydan iskelesi ve Eminönü iskelesi trafiğin en büyük bölümüne sahipti. İstanbul gümrüğü, gümrük ambarları, devlete ve tâcirlere ait depolar Eminönü'nde Gümrük Meydanı'nda eski deniz surlarının önündeydi. Mallar burada gemilerden boşaltılır veya gemilere yüklenir, *gümrük emini* (**Resim 4**) ve *pençik emini* burada oturur, ilki mal, ikincisi esir ticaretine nezâret ederdi. Kurutulmuş ve tuzlanmış balık, havyar, tereyağı ve bal fiçıları, kumaş topları, deri ve post yığınları ile dolu Eminönü meydanı, tâcirler, simsarlar, görevliler,

.....

59 Bell, *a.g.e.*, s. 344.

60 İstanbul limanı hakkında bkz. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (çev. Erol Özbek), İstanbul 1998. İstanbul'daki iskelelerin 17. yüzyıla ait bir anlatımı için bkz. Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul Tarihi, XVII, Asırda İstanbul* (çev. Hrand D. Andreyan) (Yeni notlarla yayıma hazırlayan: Kevork Pamukciyan), İstanbul 1988, 14 vd. 18 yüzyıla ait bir anlatımı için bkz. Sarkis Sarraf Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi* (çev. Elmon Hançer), İstanbul 1996, s. 15 vd.

61 Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573* (çev. Teoman Tunçdoğan), İstanbul 2007, 74; Petrus Gyllius, *İstanbul Boğazı* (çev. Erendiz Özbayoglu), İstanbul 2000, s. 54.

Resim 4.
Yahudi
Gümrük
Emîni
(18. Yüzyıl)



gemiciler ve gelen-geçenlerle çok kalabalıktı. Saraya getirilen odun ve kereste Meydan iskelesine boşaltılır ve depolanır, bu işle *odun emîni* ilgilenirdi. Odun iskelesi/Odunkapısı iskelesi, Tersane-i âmire ve inşaatlarda kullanılmak üzere getirilmiş ağaçlar, kütükler ve tahta istifleriyle dolu olurdu.

Yaz kış İstanbul'a gelen buğday yüklü gemilerin yükleri, gemilerin 3-4 sıra hâlinde dizildiği Unkapanı (*Kapan-ı dakîk*) iskelesine boşaltılır, buğday *unkapanı naibi* ve *ekmekçiler kethüdâsı* nezâretinde saraya, imaretlere, fırıncılara ve değirmencilere dağıtılırdı. Arpa yüklü gemiler İhtisab iskelesine yanaşmak ve yüklerini buraya boşaltmak zorundaydılar. Arpanın dağıtımı ile *arpa emîni* ilgilenirdi. Hububatın

bakkallara dağıtılmasına *muhtesib* nezâret ederdi. Saray ve ordu için getirilen buğday, arpa ve un ise Bahçekapı ve Galata iskelelerindeki mirî depolara konulurdu.

Galata'daki Yağkapanı iskelesi veya Yağ iskelesi isminden de anlaşılacağı üzere İstanbul'a getirilen yağların indirilmek ve tartılmak zorunda olduğu iskeleydi.⁶² Karadeniz'den İstanbul'a gelen sadeyağ, tereyağı, don yağı, peynir, bal, balmumu ve keten yüklü gemiler yüklerini Yağkapanı iskelesine, bal fiçilerinin çokluğundan yolları güçlüklerle geçilebilen⁶³ Eminönü'ndeki Balkapanı iskelesine, etrafında keresteci depoları ve dükkânlarının sıralandığı Odunkapısı iskelesi ile Mumhane iskelesine boşaltırlardı. Sarayda yenilen yiyeceklerin hazırlandığı *matbah-ı âmire* için satın alınan gıda maddelerinin temin edildiği yerlerin başında da Balkapanı, Yağkapanı, Unkapanı gibi limandaki *kapanlar* gelirdi.

İstanbul'a gelen tuzlu balık, balık yağı ve havyar yüklü gemiler yüklerini Unkapanı yakınında, balıkhânenin de bulunduğu İstanbul Balıkpazarı/Eski Balıkpazarı ve 17. yüzyılda yeni bir balıkhâne inşa edilen -ki bu balıkhâne 1735'ten sonra İstanbul'un tek balıkhanesi oldu- Galata Balıkpazarı iskelelerine boşaltırlar, bu ürünler burada oturan ve genellikle Yahudi olan *balıkhâne emîni* ile *balıkçılar bölükbaşısı*, *İstanbul ve Galata havyarcılar kethüdası* nezâretinde çoğu Rum olan esnafa dağıtılır, deri, kürk ve post yüklü gemilerin yükleri Yağkapanı ve Kürkçükapısı iskelelerine boşaltılır, kürkler *kürkçübaşı* nezâretinde kürkçü esnafına dağıtılır, Karadeniz'den gelen gön, 16. yüzyılın ortalarından itibaren Rüstem Paşa Vakfı'na ait kervansarayda (Kurşunlu Han) yer alan mahzenlerde toplanır ve esnafa dağıtılırdı.⁶⁴

İskelelere gelen bütün mallardan gümrük emini emrindeki hizmetliler tarafından *gümrük resmi*, iskelelerde tartılan mallardan *kantariye resmi*, muhtesib tarafından *ihtisab resmi* ve malların gemilerden indirilmesi ve taşınmasını yapan hamalların sorumlusu olan *hamallar kethüdâsı* tarafından *hamaliye resmi* tahsil edilirdi.

.....

62 *Galata Şerhiye Sicili* No. 21, 170/4'ten Kerim İlker Bulunur, *Osmanlı Galatası (1453-1699)*, İstanbul 2014, s. 84.

63 Evliyâ Çelebi, *Seyahatnâme* (Yay. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1995, I, 262.

64 *Galata Şerhiye Sicili* No. 11, 229/2'den Bulunur, *a.g.e.*, s. 99, not. 166.

IV. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Gemiler ve Gemiciler

IV. 1. Gemiler

Kafkasya'daki iskelelere yük taşımacılığında *kalite*, *kalyon*, yarım güverteli, üç yelkenli gemiler olan *karamürsel*, *brik*, *üstü açık*, *kayık*, *volik*, *üç direkli*, *mavna*, *filika*, küçük ve hızlı bir gemi olan *kırlangıç*, yük gemisi olan *çekeleve* gibi büyükleri 13-22 metre, orta boyları 9-16 metre, küçükleri 6-12 metre boyunda olan kürekli (çekdiri) ya da hem kürekli hem yelkenli, tek ya da iki direkli gemilerle, nehirlerde de kullanılan altı düz ve enli *şayka* denilen tekneler yer alıyorlardı. 18. yüzyıl sonlarında ve 19. yüzyılın ilk çeyreğinde brik türünden olan, iki-üç direkli *şehitiye* (Resim 5) denilen gemiler Karadeniz ticaretinde daha fazla yer aldılar.

Bâb-ı Âli'nin gemiciler ve tâcirler tarafından inşa ettirilen ticaret gemileri üzerinde sıkı denetimi bulunmaktaydı. Donanma için gemi yapılması gereken savaş dönemlerinde gemi inşâ malzemesi ile personelinin yalnız savaş gemileri için kullanılmasını sağlamak amacıyla ticaret gemilerinin inşâsını yasaklayan devlet,⁶⁵ yapılacak ticaret gemilerinin tür ve boyutlarına ilişkin emirler çıkartarak, üç direkli, *şayka*, beş çifte, çektirme gibi gövdeleri ve aletleri Karadeniz'in şiddetli rüzgârlarına ve sık kopan fırtınalarına mukavemet edemeyecek kadar dayanıksız ya da tonajı küçük gemi türlerinin inşa edilmesini yasaklar ve bu emirlerin uygulanmasını takip ederdi.⁶⁶

Karadeniz'de gemi inşâ teknolojisinde Ortaçağ'dan 19. yüzyıla kadar önemli bir değişiklik olmadığını söylemek mümkündür. Türk, Rum, Abaza, Laz ve Megrelli gemiciler, iskeleler arasında *melekse* ve

.....

65 Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, Ankara 2005, 921.

66 BOA. Cevdet Bahriye, No. 11496; No. 3842; No.850; No.12065; BOA. Cevdet Belediye, No.3103. Bu referanslar Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşâ Politikası (1783-1824)", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 9 (Bahar 2012), 68, 70, not. 18, 20, 29, 30'dan alınmıştır. Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, İstanbul 2011, s. 140-141.

15. -18. YÜZYILLARDA İSTANBUL VE KAFKASYA İSKELELERİ
ARASINDA DENİZ TİCARETİ: TÂCİRLER, GEMİCİLER, KÖYLÜLER



Resim 5.
Rum
tüccarlara ait
Karadeniz'de
hububat
taşıyan 400
tonluk bir
şehiye
(1806)

kayık denen Karadeniz'e has 100 tonu nadiren aşan küçük tekneler kullanırlardı.

Belgelerde *meleksile*, *meneksile* diye de geçen melekse, küçük yelkenli gemilerdendi. Çoruh nehri kıyısında yetişen kaba kavak ağaçlarından yapılan ve özellikle kış aylarında kullanılan melekseler, üç parçadan oluşur, etrafı kalın kamış ve hasır sazla örülürdü. Kamış ve hasır sazların dalgaların içine girmesini engellediği bu tekneler Karadeniz'in fırtınalarına dayanıklıydılar.⁶⁷ Melekselerin bir görevi de kıyıya yanaşamayıp açıkta demirleyen gemilerdeki malların kıyıya taşınmasıydı.⁶⁸ Belgelerde *sefine* olarak geçen 20 arşından (= 13,6 m.) büyük melekseler 334 kantar, *kayık* olarak söz edilen 20 arşından daha küçük olan melekseler 1800 kile hububat taşıyabilirdi.⁶⁹ *Kayık* tabir olunan melekselerde bir dümenci, dört kürekçi ve 10 çekenci olmak üzere 15 mürettebat görev yapardı.⁷⁰

.....

67 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, II, 56.

68 Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon 2005, 132, 254.

69 Öztürk, *a.g.m.*, s. 89.

70 TŞS No. 1867-53, 89'dan Temel Öztürk, "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, (Aralık 2009), s. 89.

Bizans ve Trabzon imparatorlukları döneminde 13.–15. yüzyıllarda Karadeniz’de balıkçılık ve sahil ticaretinde kullanılan *griparion*, *gryparion*, *griparia* denilen orta boyda, tek direkli teknelerin⁷¹ benzeri olan kayık, dört kürekli, tek direkli, yalnız iyi havalarda açılan, rüzgâr dindiğinde indirilen kare biçiminde yelkeni bulunan bir tekneydi.⁷² Kayıkların özelliği kıçının yapısından gelmektedir. Kıç bodoslama-sı, su altında kıyıya önce kıç yaklaşılabilecek biçimde yuvarlaktır, kıç yatırması açıktır, bir yandan öte yana düz döşenmiştir. Yükler, kıçtan uzanan iskele tahtasından sahile indirilir.⁷³ Megrel kayıklarının yelken direkleri çıkarılabilirdi.⁷⁴ Rum gemiciler, Karadeniz’e göre daha sığ olan Azak Denizi’nde de kayıklarla mal taşıyorlardı.⁷⁵ Kullanması kolay olan bu tekneler, bu fırtınalı denizde sıklıkla batmalarına karşılık, en hafif rüzgârdan bile yararlanıp yol alır, bütün iskelelere ve koylara girebilir, birkaç saatte ya da birkaç günde yükleme yapabiliirdi. Melekse, kayık gibi küçük ve askerî olmayan tekneleri Abaza, Çerkes ve Kozak korsanların saldırılarından kancabaş, işkampoye türü gemiler koruyorlardı.⁷⁶

15.–16. yüzyıllarda bir kadirga kürekle gün boyu 2–3 knot (60–90 mil) hızla gidebilirdi. Gemiler kürekçilerine çok yüklenildiğinde 20 dakikalık kısa süreler için 7–10 knot hızlara ulaşabilir, ancak gece kürekçiler dinleneceği için bu hız ortalama 1,5 knota (45 mil) düşerdi. Yelken genellikle gemi rüzgârı kıçtan aldığı zamanlarda açılır, elverişli şartlarda kadirgaların yelkenle hızı 8,5 knota çıksa da ters rüzgârlardan ötürü hız ortalama 2–3 knota düşerdi. Dolayısıyla bir geminin ortalama hızı günde 2–3 knotu (60–90 mil) geçmezdi.⁷⁷

.....

71 Anthony Bryer, “Trabzon İmparatorluğu’nda Gemicilik” (çev. Kudret Emiroğlu), *Bir Tutkudur Trabzon* (Ed. İ. G. Kayaoğlu, Ö. Ciravoğlu, C. Akalın), İstanbul 1997 içinde, 99.

72 Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi* (çev. Ali Berktaş), İstanbul 2005, II, 101.

73 Bryer, a.g.m., s. 177.

74 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, II, 177.

75 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, VII, 342.

76 *Trabzon Şeriyeh Sicili* No. 1874–60, 155’ten Öztürk, a.g.m., s. 92.

77 John H. Pryor, *Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler* (çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul 2004, s. 82–85.

Kafkasya kıyılarında ticaretle uğraşan, taşıma kapasiteleri genellikle 30 ile 350 ton arasında değişen⁷⁸ gemilerin büyüklüğü, donanımı ve tonajına dair arşivlerimizdeki belgelerde çok az bilgi vardır. 1586'da Sohum yakınlarında uğradığı kazada batan, esir taşıyan bir gemide 500 kadar insan vardı.⁷⁹ Gemiye çok fazla esir yüklendiği düşünülse bile gemi oldukça büyüktü. 17. yüzyılda Karadeniz'den İstanbul'a buğday taşıyan volik türü gemiler 6000–7000 İstanbul kilesi (153,6–179,2 ton) yük taşıyorlardı.⁸⁰ Kayık denilen daha küçük tonajlı gemilerin taşıma kapasiteleri ise 800–2000 İstanbul kilesi (20,5–51,2 ton) idi.⁸¹ Özellikle tahıl ve kereste taşıyan 2–3 direkli büyük gemilerin hamulesini yüklemek veya indirmek için günler ve haftalar harcanırdı. Bu gemilerin mürettebatı da kalabalıktı. Çünkü çoğu zaman bu gemilerin karadan çekilmesi, kereste yükleyecek gemilerin mürettebatının karaya çıkarak ağaç kesmesi gerekirdi.⁸² 1803'te yapılan bir düzenleme ile Karadeniz'de işleyecek ticaret gemilerinin en az 6000 kile (153,6 ton) ve fazlasını taşıyabilecek büyüklükte olması emredildi.⁸³

Gemilere taşıdıkları yüke ve mesafeye göre navlun ücreti ödenirdi. 1727'de Trabzon'dan Faş Kalesi'ne taşınan buğday, darı ve dakik (un) için kile başına 2 para,⁸⁴ Bergos'tan Soğucak'a gönderilen erzak için kile başına 3 kuruş,⁸⁵ Rumeli'deki iskelelerden Kuzey Kafkasya'daki kalelere taşınan erzak için kile başına 9,5–10 akça,⁸⁶ Karadeniz'in batı ve güney kıyılarındaki iskelelerden kalelere taşınan askerler için kişi başı yarım akça ödenmişti.⁸⁷

.....

78 Fehmi Yılmaz, "İstanbul'un İaşesinde Kırım-İstanbul Deniz Taşımacılık Sektörünün Yeri 1777-1779 Yılları Örneği", *Profesör Dr. Özer Ergenç'e Armağan* (ed. Ümit Tekin), İstanbul 2013, s. 481-482.

79 BOA. MD No. 61, Hk. s. 118, 119.

80 Eremya Çelebi Kömürciyan, *a.g.e.*, s. 17

81 BOA. Cevdet Belediye, No.475. Bu referans Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları. Zabire Ticareti (1740-1840)*, İstanbul 2001, s. 24, not. 94'ten alınmıştır.

82 Greenville, *a.g.e.*, s. 53.

83 Gümüş, *a.g.m.*, s. 70, not. 30.

84 TŞS 1890, s. 50-173, 50-175

85 BOA. D.BŞM No.6785/56.

86 BOA. İbnülemin Maliye No. 11846; BOA. Cevdet Askeriye No. 29228.

87 BOA. İbnülemin Bahriye No. 843.

Resim 6.
Osmanlı
gemicileri
(1790'lar)



IV. 2. Gemiciler

Kafkasya'daki iskelelere yük taşımacılığında kullanılan gemilerin sahipleri- ki bunlar birden fazla kişi olabilirdi-, *reis* de denilen kaptan ve tayfaları, İstanbul ve Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki şehirlerle (Trabzon, Samsun, Sinop, Gerze, Ünye, Amasra, Bartın, İnebolu, Rize), Ege adalarından Müslüman ve Rum denizcilerdi (**Resim 6**). Kefeli, Tamanlı, Anapalı, Gönyeli gemi sahipleri ve kaptanlar da Karadeniz taşımacılığında faaliyet gösteriyorlardı.⁸⁸ 1487-1490 arasında düzenlenmiş bir gümrük bakaya defterine göre İstanbul'dan Kefe'ye gelen gemi kaptanlarının 2/3'ü Müslüman, 1/3'ü Osmanlı tebaası gayrimüslimlerdi.⁸⁹ 16., 17. ve 18. yüzyıllarda da Karadeniz gemiciliğinde Müslüman kaptan ve gemicilerin sayısı gayri müslimlerden fazlaydı. Ancak 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Rum kaptan ve gemicilerin sayısı Müslümanları geçecekti (**Resim 7**). Rum gemi sahipleri 1779 yılında gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus konsoloslarının himâyesinden yararlanma imtiyâzı elde ettiler. Güney Rusya ve Kafkasya'dan İngiltere'ye kadar uzanan ticaret ağları kuran, İngiltere'ye ihraç edilen buğday, ipek, keten, keten tohumu gibi ürünlerin ticaretini tamamen ellerine geçiren Rumlar 1816'da bu ticarete kullandıkları 600 kadar yelkenli gemiye sahiptiler.⁹⁰

.....

88 BOA. İbnülemin Bahriye No. 1206.

89 Halil İnalçık, *Sources and Studies on the Ottoman Black Sea Vol I: The Customs Register of Caffa, 1487-1490*, Cambridge 1995, s. 114-116.

90 Konu hakkında bkz. Gelina Harlaftis, "The Role of the Greeks in the Black

15. -18. YÜZYILLARDA İSTANBUL VE KAFKASYA İSKELELERİ
ARASINDA DENİZ TİCARETİ: TÂCİRLER, GEMİCİLER, KÖYLÜLER



Resim 7.
Rum
gemici-tüccar
(1780'ler)

Osmanlı ve yerel seçkinler de deniz taşımacılığı ve ticaretiyle uğraşırlardı. Karadeniz kıyısındaki Osmanlı valilerinin ticaret gemileri vardı.⁹¹ 1820'lerde Şefâke kabîlesi beyi Mehmed Geriy, Karadeniz'de gemileri işleyen zengin bir gemi sahibi-tâcirdi.

Taşımacılığın tümü sermayenin denetimi altında değildi. Tekneleri yapanların, aynı zamanda malları teknelere yüklediği, onlarla seyrettiği ve malların mübadelesini yaptığı mikro-ölçekli bir kıyı taşımacılığının eskiçağlardan itibaren mevcut olduğu bölgede Türk, Rum, Abaza, Laz ve Megrelli yüzlerce yerel gemici, iskeleler arasında çok sayıda *melekse* ve *kayık* gibi bölgeye has, Karadeniz'in fırtınalarına dayanıklı, küçük, yelkenli tekneler kullanıyorlardı. Gemi reisleri kefalete bağlanır ve *izn-i sefine* verilerek Karadeniz'e açılırlardı.

Türk, Rum, Abaza, Laz, Megrelli gemiciler, pusulayı bilirler, deniz haritaları kullanmazlar, *kible-nümâ* denilen pusuladaki yön işaretleri yardımıyla rüzgârı hesaplamayı genellikle bilmezlerdi. Gemilerin bir bölümü gemi sahipleri tarafından kullanılmaktaydı. Kaptanlar

.....
Sea Trade”, *Shipping and Trade, 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, (Ed. Lewis Fischer-Helge Nordvik), West Yorkshire, 1990, 63-95. V. Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775-1861*, Lanham, 2001, 86-87, 147, 174-75; I. Pepelasis Minoglou, “The Greek Merchant House of the Russian Black Sea: A Nineteenth-Century Example of a Trader’s Coalition”, *International Journal of Maritime History*, No 1 (1998), X, 61-104.

91 BOA. Cevdet Maliye, No. 7401; BOA. DBŞM, MHF, No. 13284.

rüzgârın yönünü ölçmek istediklerinde çubuklarını güvertede havaya kaldırır ve rüzgârın yönünü, dumanın yönüne göre tâyin ederlerdi. Rüzgâr kesildiğinde esmesini sağlamak için geminin direğine veya kıçına ayetler ya da bir Kur'an asılırdı.⁹² Gemilerde kaptan dışındaki mürettebatın uyuyabileceği bir kamara yoktu. Tayfalar güvertede ya da ambarda uyurlardı. Esir ve köleler de kürekçi olarak kullanılırdı. Kürek çekerken şarkılar söyleyen⁹³ rüzgârın tersten estiği, gökyüzünün karardığı, denizin kabardığı ve yağmurun bardaktan boşanırcasına yağdığı zamanlarda *Allah kuvvet versin! Allah kuvvet versin!* biçiminde ritmik dualarla ve hızı ikiye katlayarak bazen 12 saat kürek çeken⁹⁴ mürettebatın yemeği, ekmek, kurutulmuş et, peksimet, soğan, sarımsak ve zeytindi. Gemiciler sığ kıyılarda kayıklarını kumsala çeker, burada yemeklerini yer ve uyurlardı. Yılın büyük bölümünde bulutlarla kaplı ve dalgalı olan bu öfkeli denizde seyrüsefer yapan teknelerin çoğu eksik safralıydı. Kışın Kafkas Dağlarından denize doğru her ay, bir-iki defa inen rüzgârlar birkaç gün eser, Karadeniz'in özellikleri konusunda çok tecrübeli olan kaptanlar bu rüzgârlardan yararlanırlardı. Gemiler eteklerini dalgaların dövdüğü, tepelerinde ihtişamlı ağaçların ve koyu yeşil çayırların yetiştiği devasa kayalıkların yanından karaya paralel gittiklerinden açık havalarda tepeler de kılavuz görevi yapardı.

Kaptan ve denizcilerin ücretleri ya onları ortaklığa kabul ederek ya da onlara piyasa tarafından belirlenen ücret oranlarına göre ödeme yapılarak verilirdi.⁹⁵ Üstüaçık türü gemilerde aylık ücreti 30–35 kuruş olan bir dümenci, aylık ücretleri 25–30 kuruş olan güçlü kuvvetli sekiz kürekçi görev yapardı.⁹⁶ Gemilerde mürettebat arasında en çok maaş alan kişi sıradan bir tayfanın iki katı ücret alan *kâtib*di. Marangoz ve yelken bezi yapımcısı gibi uzman personel yüksek ücret alabilirdi.⁹⁷

.....

92 Bell, *a.g.e.*, s. 27.

93 Bell, *a.g.e.*, s. 38.

94 Jakop Philip Fallmerayer, *Doğudan Fragmanlar* (çev. Hüseyin Salihoğlu), Ankara 2002, s. 143.

95 Murat Çizakça, *İslâm Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul 1999, s. 79.

96 BOA. *MAD* No. 4066.

97 Çizakça, *a.g.e.*, s. 80.

V. Tâcirler ve Ticareti Yapılan Mallar

V. 1. Tâcirler

Latifî İstanbul'da dünyanın tüm alıcı ve satıcılarının bir araya geldiğini,⁹⁸ Evliya Çelebi, İstanbul'da 2000 dükkânda "Karadeniz Bazârgan Esnafı" olarak adlandırdığı 7000 kişinin Karadeniz ticaretiyle, Türkler ve Rumlar'dan müteşekkil 2000 kişinin de Karadeniz'de deniz taşımacılığı ile uğraştığını söylerler.⁹⁹

Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul* isimli kitabında "Evliyâ Çelebi'nin verdiği rakamın açıkça abartılı olduğunu ancak Karadeniz ticaretinin İstanbul ticareti içindeki önemini vurguladığını" ifade eder.¹⁰⁰

Ancak, Evliyâ Çelebi'nin rakamları abartılı değildir. Jean Chardin'e bakılırsa 1670'lerde Karadeniz'de işleyen 1500 gemi vardı.¹⁰¹ Osmanlı Devleti'ndeki ilk Rusya daimi elçisi Pyotr A. Tolstoy 1703 tarihli bir raporunda "Karadeniz kıyılarından buğday, arpa, yulaf, tereyağı, iç yağ, kenevir, bal, peynir, tuzlanmış et, deri, bal mumu, yün ve yün mamulleri gelmekte ve Türk ülkesine dağılmaktadır. Karadeniz'den bunlar gelmeyecek olursa en geç bir yıl içinde İstanbul aç kalır" diye yazar.¹⁰² İngiltere Elçisi Henry Greenville'in Mart 1765'te hükümetine verdiği rapora göre Karadeniz ticaretinde 1000'den fazla gemi 20.000 tayfa ile faaliyet gösteriyordu.¹⁰³

Karadeniz'in kuzeyindeki steplerde üretilen hububat (buğday, arpa, darı, çavdar) gemilerle İstanbul'a ulaştırılıyor, 18. yüzyılda bu ticarete 150 gemi faaliyet gösteriyordu.¹⁰⁴ Hâlimden memnun bir

98 Latifî, *Evsâf-ı İstanbul* (Yay. Nermin Suner Pekin), İstanbul 1977, s. 42.

99 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, I, 237.

100 Mantran, *a.g.e.*, s. 2, 41.

101 Chardin, *a.g.e.*, s. 95.

102 Tolstoy'un *Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu. İstanbul'daki Rus Büyükelçi Pyotr Andreyeviç Tolstoy ve Onun Osmanlı İmparatorluğu'na Dair Hatıraları (XVIII. Yüzyılın İlk Çeyreği)* (Notlandırılan ve önsöz. M. R. Artunova-F.S.Oreşkova) (çev. İbrahim Allahverdi), İstanbul 2009, s. 106.

103 Henry Greenville, *Observations sur l'état actuel de l'Empire Ottoman* (Ed. Andrew S. Ehrenkreutz), Ann Arbor 1965, s. 53.

104 İnalçık, *a.g.e.*, s. 338.

Resim 8.
Yahudi
tüccar
(17. Yüzyıl)



nüfusun temel şartı zâhire tedarikinin teminat altına alınmasıydı. Ekmek, İstanbul halkının temel gıdası idi. Ekmek kıtlığı kalabalıkların huzursuz olmasına hatta ayaklanmasına neden olabilirdi. İstanbul'un iâşesini temin etmek Osmanlı Devleti'nin en önemli önceliği olduğundan özellikle zahire ticaretine düzenlemeler getirilmişti.¹⁰⁵ İstanbul'a hububat taşınmasında kullanılan bir kısmı zahire tâcirlerine, bir kısmı gemicilere ait *tezkireli sefine*, *defterli sefine*, *kapın sefinesi* denilen gemiler Karadeniz'e yılda 5-6 "zâhire seferi" yaparlardı.¹⁰⁶ Buğday yüklü gemilere arpa ya da başka cins hububat yüklenmez,¹⁰⁷ kış aylarında yapılan nakliyat sırasında zahirenin zarar görmemesi için güvertelere zahire konulmasına izin verilmezdi.¹⁰⁸

•••••

105 Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İâşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜ İFM*, C. XI, No. 1-4 (1952), s. 399.

106 Aynural, *a.g.e.*, s. 17, 21.

107 Aynural, *a.g.e.*, s. 24.

108 Aynural, *a.g.e.*, s. 22.

İstanbul'un hububat ihtiyacının büyük kısmını Unkapanı'na kayıtlı ve *kapan naibi* tarafından tezkire verilmiş olan *unkapanı tüccarı* ya da *madrabaz* denilen, 17. yüzyılda sayıları 400 kadar olan dükkânda faaliyet gösteren 1005 kişi olan¹⁰⁹ buğday ve arpa toptancıları temin ediyorlardı. Bu tâcirler, arpa, buğday ve darı yığınları ile dolu olan Unkapanı iskelesi civarında oturuyorlardı.¹¹⁰

Sadeyağ, tereyağı, donyağı, bal ve balmumu ticaretini yapan, 17. yüzyılda sayıları 1000 kadar¹¹¹ ve bir bölümü Yahudi olan tüccar (Resim 8), Galata Yağ kapanı ve İstanbul Bal kapanına kayıtlı *tezkireli* ve *fermânli* tâcirlerdi. Tâcirler kadının huzurunda getirebilecekleri malın miktarını taahhüt ederler, yağ tüccarı bal, bal tüccarı da yağ ticareti yapamazlardı.

Azak Denizi mersin ve morina balıklarının en bol olduğu denizlerden idi. Anılan balıkların avlanması, et ve yumurtalarının ayrılması, parçalanması ve kurutulması kanunla düzenlenmişti.¹¹² Azak, Taman ve Temrük iskelelerinden yüzlerce gemiye büyük fiçılar içinde kantarına 50 akça vergi (*âdet-i havyar*) ödedikleri¹¹³ havyar ve tuzlu balıkları yükleyen tâcirler, Osmanlı sarayında da çok aranan ve tüketilen bu malları İstanbul ve diğer Osmanlı şehirlerine ulaştırıyorlardı.¹¹⁴ İstanbul ve Galata'daki genellikle Rum olan havyarcı esnafı, "kadîmü'l eyyâmdan berü" Karadeniz'den fiçılarla gelen "kara havyar ve morina balığı bastırması" ticaretini yapıyorlardı. Bu tâcirlerin kimisi 40-50.000 kuruş (yaklaşık 4.000.000 akça) servete sahiptiler ki bu çok yüksek bir miktardı.¹¹⁵

.....

109 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, I, 237.

110 Mantran, *a.g.e.* I, 183-184; Thomas Thornton, *Bir İngiliz Tacirin İzlenimleriyle Osmanlıda Siyaset, Toplum, Din, Yönetim (1793-1807)* (çev. Ercan Ertürk), İstanbul 2015, s. 217.

111 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, I, 256.

112 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.*, VI, 587.

113 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.*, VI, 588.

114 Timur Kuran, *Mahkeme Kayıtları Işığında 17. Yüzyıl İstanbul'unda Sosyo-Ekonomik Yaşam*, İstanbul 2010, C. 2, 44, 507; Evliyâ Çelebi, *a.g.e.* C. VI, 268.

115 Marianna Yerasimos, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi'nde Yemek Kültürü. Yorumlar ve Sistematik Dizin*, İstanbul 2011, s. 167-168, Not. 100, 104-105.

İstanbul'da çok aranan kürk, post ve derilerin ticareti Ermeni tâcirlerin elindeydi.¹¹⁶ 1754/ 1755'te Karadeniz yoluyla İstanbul'a kürk getiren 28 tüccarın 3'ü Müslüman 3'ü Yahudi diğerleri Rum ve Ermeniydi.¹¹⁷ Kürk ticareti ve kürkçülük çok önemli bir işkoluydu. Rus elçisi Obreskov, 1752'de İstanbul'da 7000 kadar kürkçü esnaf ve zanaatkârı olduğunu belirtir.¹¹⁸ Ermeni tâcirler (**Resim 9**) Kafkasya'nın içlerine kadar giderek parayla veya gümüş çubuklar karşılığında kürk ve post satın alırlardı. Tüccar 19. yüzyılın ilk çeyreğinde tavşan kürkünü 15–20 paraya, kurt postunu 11–12 kuruşa, tilki postunu 9–12 kuruşa, çakal postunu 1,5–2 kuruşa, yaban kedisi postunu 1–1,5 kuruşa, zardava kürkünü 10–12 kuruşa, kırmızı zardava kürkünü 9–10 kuruşa satın alıyorlardı.¹¹⁹ 58 tanesinden bir kürk palto yapılan zardava kürklerinin tanesi, 18. yüzyılın ortalarında İstanbul'da 80–100 kuruşa satılıyordu.¹²⁰

Müslüman, Ermeni, Rum ve Yahudi tâcirler, bir tarafın sermayesi diğer tarafın emeği ile katıldığı genellikle uzun mesafe ticareti yapan *mudârebe*¹²¹ ve ortakların her açıdan eşit olduğu, tüm ticarî

.....

116 Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde bulunan 1599 tarihli bir muhallefât defterine göre; Haçatur isimli Kefeli Ermeni tâcirin muhallefâtı içinde 25.173 akça nakitle birlikte 10 adet sincap kürkü, 2 adet kakum kürk, 1 adet zardava kürk, 1 adet semmûr nâfesi kürk, 7 adet sincap nâfesi kürk ve 2 adet kunduzlu sincap nâfesi vardı. Yani isimli İstanbullu Rum tâcirin 21.606 akçası ile birlikte 47 adet sincap kürkü, 18 adet sincap nâfesi, 4 adet eblak sincap kürkü, 1 adet kakum kürkü, 1 adet kuyruk kürkü, 5 adet tavşan kürkü, 6 deste zardava kürkü, 1 adet cild-i kafa kürkü vardı [*TSMİA, D. 2923, s. 1-2*].

117 Zeki Tekin, "Osmanlı Devletinde Kürk Ticareti", *Türkler*, Ankara 2002, X, 758-759.

118 Nikolay G. Kireev, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında Karadeniz'de Rus-Türk Ticaret İlişkilerinin Kurulması", *Türk Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, Ankara 1999, s. 117.

119 Marigny, *a.g.e.*, s. 249-250.

120 Halil Sahillioğlu, "Hicrî 1167 (M. 1754) Kürk Fiyatı ve Kürkçü Nizamı", *Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 2006 içinde, s. 610-611.

121 Mudârebe hakkında bkz. Fethi Gedikli, *Osmanlı Şirket Kültürü XVI. XVII. Yüzyıllarda Mudârebe Uygulaması*, İstanbul 1998, s. 66-67. Çizakça, *a.g.e.* 60-69. *Galata Şeriyeye Sicili* No. 17, 35/6, *Galata Şeriyeye Sicili* No. 19, s. 47/2. Bu iki referans Kerim İlker Bulunur, *Osmanlı Galatası (1453-1699)*, İstanbul 2014, s. 279, not 272, 273'ten alınmıştır.

15. -18. YÜZYILLARDA İSTANBUL VE KAFKASYA İSKELELERİ
ARASINDA DENİZ TİCARETİ: TÂCİRLER, GEMİCİLER, KÖYLÜLER



Resim 9.
Ermeni
tüccar
(18. Yüzyıl)

faaliyetlerin ortaklık kapsamında yapıldığı, karşılıklı aracı ve kefil olan ortakların kâr ve zararı eşit olarak paylaştıkları *müfâvaza* denilen ortaklıklar kurarak ticaret yaparlardı.¹²² Ortaklığa emeği ile katılan ve genellikle gemi kaptanları (*reis*) olan *mudâribler* hem ticaretin hem de ulaştırmanın içinde yer alıyor ve kârdan pay alıyorlardı. Gemi sahibi olmayan kişiler de kaptana % 20 civarında faizle borç mudârebe borcu vererek geminin yapacağı sefere ortak olabilirlerdi.¹²³ Söz konusu ortaklıklarda yer alan Rum gemicilerin İslamî ortaklık hukuku hakkında geniş bilgi sahibi oldukları ve ortaklar arasında anlaşmazlık yaşanması hâline şer'î mahkemelerde haklarını aradıkları bilinmektedir.¹²⁴ Osmanlı coğrafyasının her tarafından tâcirler bu ortaklıklarda yer alıyordu. Örnek olarak 1808'de İstanbullu Ali Reis, Kefeli Seyid

.....

122 Müfâvaza hakkında bkz. Çizakça, *a.g.e.*, s. 69-71.

123 Faroqhi, *a.g.e.*, s. 116.

124 Çizakça, *a.g.e.*, s. 70.

Osman Ağa ve Tunuslu Ömer Ağa Kafkasya'dan İstanbul'a toplam değeri 2735 kuruş 12 para, toplam ağırlığı 2714 kantar olan "revgân-ı sade" getirmişlerdi.¹²⁵ Belgelerden anlaşıldığına göre saray görevlileri, yeniçeri subayları ve Kafkasya'da bulunan kalelerde görevli yeniçerilerle, diğer sınıflara mensup askerler de esir ticareti ile uğraşiyor ve bu ticaretten önemli servetler kazanıyorlardı.¹²⁶

Osmanlı tâcirleri, mal satmak için bahar ve yaz mevsiminde Kuzey Kafkasya'nın içlerine kadar giderlerdi. Hepsinin *konak*ları, bazı tâcirlerin Çerkezistan'ın iç kesimlerinde küçük depoları vardı. Bazı tâcirler mallarını Çerkes soylularının evlerine depolar, *konak* olan soylu ve kabîlesi, o tâcirin mallarından sorumlu olurdu. Çok yüksek dağlardan, bazen bir atın bile geçmesinin çok zor olduğu dar patikalardan geçilmesi gerektiğinden bu malların nakli zahmetli ve çok zordu. Tâcirler, Çeçen ve İnguş topraklarına da giderek alışveriş yapar, özellikle kumaş getirirlerdi.¹²⁷ Kuban nehrinde yük, özellikle zâhire nakli *ateş kayığı* denilen teknelerle sağlanırdı.

Bjeduğ, Hatukhay ve Temirgoy kabilelerinin köylerinde oturan, onlar gibi giyinen ve yaşayan *dükkâncı* denilen Ermeni tâcirler bölgedeki *pş*ların (Çerkes prensleri) himâyesinde ve onlarla bir tür iş ve sermaye ortaklığı (*zixelha*) tesis ederek tuz ve diğer ihtiyaç maddelerinin ticaretini yapıyorlardı. Öküzü olan pş hisse (*aha*) olarak öküzünü ve arabasını koyar, parası olan tâcir ise parasını koyar ortak olarak tuz getirirler ve ticaretini yaparlardı.¹²⁸ Bu Ermeniler Çerkesler gibi giyinir ve yaşarlardı, sadece dinleri Hıristiyan'dı.¹²⁹ Bu dönemin hatırası olarak dükkân kelimesi, *tuçan* şeklinde Çerkesceye ve *tüken* şeklinde Karaçay-Malkar diline geçti.

.....

125 Çizakça, *a.g.e.*, s. 98.

126 64 Cemaatinden Trabzonlu Mustafa Beşe b. Ahmed adlı yeniçeri 1726 yılında Gürcü ve Çerkes asıllı birer köle, Gürcü asıllı bir cariye ve Gürcü asıllı bir çocuk cariye olmak üzere dört kölesini 37.000 akçaya satmıştı [*Kırım Kadı Sicilleri* No. 54/14a-7].

127 Yavus Ahmadov, *Çeçen-İnguşya Halkıyla Rusya Arasındaki İlişkiler* (çev. Tarık Cemal Kutlu), İstanbul 2000, s. 28.

128 Rahmi Tuna, *Adıge Xabze "Adıge Etiği ve Etiketi"*, İstanbul 2014, s. 243.

129 Marigny, *a.g.e.*, s. 113-114.

Kuzey Kafkasya'da para fazla bilinmediği için ticaret 1740'lara kadar büyük ölçüde takasla yapılıyordu.¹³⁰ Çerkesler mallarını takas (*zaxojiniğa*) ederlerdi. Aralarında *bölme* denilen bir hesap vardı. 40 akçalık bir mala bir bölme, bir kuruşluk mala üç bölme denirdi.¹³¹ Takasta ölçü birimleri, Türkçe *baş* da denilen *şba*, *tsü* ve *top*'tu. *Şba* kelimesi baş anlamına gelir. At, sığır ve küçükbaş hayvanlar *baş* olarak adlandırılır, erkek ve kız köleler, iyi bir at, iyi bir zırh, 8-16 öküz, 60 koyun bir baş olarak hesap edilirdi. *Tsü* öküz demektir. Bu ödeme tarım ve süt ürünleri ya da evlerde imâl edilen mallarla yapılabilirdi. Bir tüfek 16 öküz değerindeydi. Bir tsü, altı topa eşitti. *Top*, bir kadın ya da erkek elbisesi çıkacak kadar parça kumaş demektir.¹³² Kuzey Kafkasya'da kumaş ödeme birimi yerine geçer, malların bedeli kumaşa göre ayarlanırdı.¹³³

Osmanlı tâcirleri, alıcılara bir yıl, hatta daha uzun vadeli veresiye satışlar yapıyorlardı. Paranın fazla bilinmediği Kuzey Kafkasya'da faiz de bilinmiyordu. Ticarete ve gündelik hayatta borç (*j'ihua*) ilişkileri 18. yüzyılın sonlarından itibaren görülmeye başlandı. Çerkeslerde okuma yazma olmadığından bütün anlaşmalar sözlü olarak yapılır ve yemin edilirdi.¹³⁴ Veresiye satışlarda alıcıya ya da onun adına bir başka şahide yemin ettirilirdi.

V. 2. İstanbul'dan Kafkasya'ya Gönderilen Mallar

16.-18. yüzyıllarda İstanbul ve Anadolu limanlarından Kafkasya'nın Karadeniz sahilindeki iskelelere, Müslüman, Rum, Ermeni ve Yahudi Osmanlı tâcirleri tarafından tuz, sabun (Halep, Girit ve Ege

.....
130 “içlerinde bir gümüş sikke görmüş olanı yok gibidir, altın sikke ise daha nadirdir.. ticaretin yalnız trampa şekline alışkındırlar.” (Baron G. von Busbecq, *Türk Mektupları* (çev. Hüseyin Cahit), İstanbul 1939, 65) “bu diyarda aslâ ve katâ altun ve guruş olmaz, bey ü şirâları değış tokuş iledür” (Evlîyâ Çelebi, *a.g.e.*, II, 104).

131 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, VI, 285.

132 Leonti Lyulye, *Çerkesya* (çev. Murat Papşu), İstanbul 1998, s. 90-91.

133 J.A. Longworth, *Kafkas Halklarının Özgürlük Savaşı* (çev. Sedat Özden), Kayseri 1997, s. 283.

134 Lyulye, *a.g.e.*, s. 86.

bölgesi), 1000 Kefevî akçalık maldan 42 Kefevî akça vergi alınan kuru üzüm, kuru incir ve zeytin (her üçü de Ege bölgesi), zeytinyağı (Ege adaları), halı ve kilim, 1000 Kefevî akçalık maldan 42 Kefevî akça vergi alınan ham ipek, *top*¹³⁵ hâlinde pamuklu ve basma (Tokat, Amasya, Kastamonu, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Musul, Halep, Şam¹³⁶), ipekli (Amasya, Bursa'dan), yünlü (Ankara, Tosya'dan) ve keten (Denizli, Trabzon ve Samsun'dan) kumaşlar, kök boya, Avrupa menşeli pamuklu, keten, muslin ve patiska kumaşlar, giyim eşyası, silah (kılıç, tüfek), barut, demir ev ve mutfak eşyaları, fiçî, sandık, bakır eşya (Tokat, Küre, Trabzon'dan), deri ürünleri (Tokat'tan), meşin, at koşumları, halı ve kilimler, battaniye, şeker (Mısır'dan), limon ve portakal (Ege bölgesi ve Ege adalarından), *fuçılar*¹³⁷ içinde, bir *fuçısından* 12 Kefevî akça vergi alınan şarap (Ege adalarından),¹³⁸ fındık (Trabzon'dan) 1000 Kefevî akçalık maldan 42 Kefevî akça vergi alınan rakı, sirke, kuruyemiş ve kahve (dördü de İstanbul'dan), tütün (Ege bölgesi ve Samsun'dan), boya, çivi, orak, tırpan ihraç ediliyordu.¹³⁹

Çerkeslerin balık tuzlamak ve besin koruma bakımından çok ihtiyaç duyduğu bir madde olan tuz, hem Anadolu, hem de Rume-
li'den gönderilirdi. Tuz için sapo denilen 16 keylçe = 410,49 kg. tutan bir ölçü birimi kullanılır, devlet, satılan her sapo tuzdan 11,5 Kefevî akça vergi alırdı. Taman'da satılan tuzun dört keylçesinden bir Kefevî akça vergi alınırdı.¹⁴⁰

.....

135 1750'lerde topta 300-400 okka keten kumaş ya da 56-58 parça bez vardı [Peyssonel, *a.g.e.*, I, 49].

136 BOA. Cevdet Maliye No.1678 [Şam, Halep ve Diyarbekir'den Karadeniz iskelelerine getirilip Anapa ve Kırım'a götürülecek alaca vesair kumaşlara dair].

137 1750'lerde bir fiçî şarap 450 okkaya eşitti [Peyssonel, *a.g.e.*, I, 89].

138 BOA. Cevdet Bahriye No.11254 [Kostantin Reis'in gemisine sirke ve kuruyemiş yükleyerek Azak İskelesi'ne gideceğine dair].

139 Greenville, *a.g.e.*, 3, s. 50; Peyssonel, *a.g.e.*, I, 47; Mehmet Genç, "17-19 Yüzyıllarda Sanayi ve Ticaret Merkezi Olarak Tokat", *TrAD*, (1987), III, 46. 18. Yüzyılda Karadeniz'de ticarete konu mallar, fiyatları, ölçüleri hakkında bkz. Oddy, *a.g.e.*, s. 159-182.

140 Kefe Kanunnâmesi, Akgündüz, *a.g.e.*, VI, 574, 586; Berindei-Veinstein, *a.g.m.*, s. 74.

V. 3. Kafkasya'dan İstanbul'a Gönderilen Mallar

15.-18. Yüzyıllarda Müslüman, Ermeni, Rum ve Yahudi Osmanlı tâcirleri, Kafkasya'nın Karadeniz kıyılarındaki iskelelerden köle, tahıl (buğday, arpa, darı, çavdar), çeşitli biçimlerde kesilmiş, evlerde, inşaatlarda ve marangozluk işleri ile Tersane-i Âmire'de gemi yapımında kullanılan odun, tahta ve kereste,¹⁴¹ keten, kenevir, sığır, koyun, Abhazy ve Kuzey Kafkasya'da yetiştirilen iyi cins atlar, kurutulmuş veya tuzlanmış sığır eti, kümes hayvanları, manda derisinden tulumlar içinde tereyağı¹⁴² -ki bu tereyağı koyun içyağı ile karışık bir yağdır-, mum imalatında kullanılan içyağı, peynir, bal (Batum, Gönve ve Sohum balları İstanbul'da çok aranırdı), balmumu, *çuval*lar¹⁴³ içinde Gönve ve Sohum pirinci, *fuçılar* içinde¹⁴⁴ kurutulmuş ve tuzlu balık ile havyar,¹⁴⁵ *denk*¹⁴⁶ ve *balya* hâlinde deri (sığır, koyun, at, keçi, ge-yik, yaban domuzu),¹⁴⁷ keten, kenevir, bakır, demir (Megrel'den), ham ipek (Sohum'dan), yün, kürk ve postlar (tilki, sansar, kurt, yaban kedisi, tavşan),¹⁴⁸ at ve hayvan koşumlarıyla, Tatar ok ve yayları alıyorlar¹⁴⁹ ve gemilerle İstanbul'a ulaştırıyorlardı.

Çerkezistan topraklarının büyük kısmının işlenmemesi ve üretimin halkın ihtiyacını karşılamaya yönelik olması nedeni ile bu

.....

141 BOA. MD No. 22, Hk. 190; BOA. KK No. 67, 170; BOA. MAD No. 7534, 301. Son iki referans Bulunur, a.g.e. 246, not 81'den alınmıştır.

142 BOA. MD No. 3, Hk. 1364, 1368, 1575; BOA. MD No. 6, Hk. 483. Mantran, a.g.e., I, 193-194; *Galata Şeriyeye Sicili*, No. 21, 199/6 bu referans Bulunur, a.g.e. 246, not 83'ten alınmıştır

143 1750'lerde bir çuval pirinç 18 kile = 180 okkaya eşitti.

144 Koba (Temrük) kânunnâmesine göre 16. yüzyılda bir fıçı havyar 7,5-15 kantar = 423,06-846,12 kg.a eşitti.

145 *Galata Şeriyeye Sicili*, No. 21, 233/7 bu referans Bulunur, a.g.e., s. 246, not 84'ten alınmıştır.

146 1750'lerde bir denkte altı adet deri vardı [Peyssonel, a.g.e., I, 279].

147 *Galata Şeriyeye Sicili*, No. 11, 119/2 bu referans Bulunur, a.g.e., s. 246, not 82'den alınmıştır.

148 Çizakça, a.g.e., s. 94-95.

149 Fernand Braudel, *Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm XV-XVIII. Yüzyıllar. Dünyanın Zamanı* (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara 1993, s. 411; Çizakça, a.g.e., s. 94-95.

bölgeden tarım ürünleri ihracatı önemsizdi. Hasadın yapıldığı Ağustos ayı hububat nakliyatının en fazla olduğu dönemdi. Hamalların sıriklarla taşıdıkları hububatın nakli ve gemilere yüklenmesi kadıların ve iskele emînlerinin nezâretinde olur, emirsiz kimseye hububat verilmezdi. Buğday, arpa, darı ve çavdar kayıtları dikkatle tutularak ambarlara konulurdu. Sancakbeyi ve muhafız gibi yerel yöneticiler gemilere hububat yüklenmesini kendi uhdelerine almak isterler ve bu durum merkezle yazışmalara konu olurdu.¹⁵⁰

Çerkesler sığır derisinden yapılmış tulumlar içinde (28–32 kg.) Anapa'ya hububat getirirler ve karşılığında tuz alırlardı.¹⁵¹ Bir ölçü buğday iki ölçü tuzla, iki ölçü çavdar ya da arpa bir ölçü tuzla takas edilirdi.¹⁵² Tuzun ölçülmesinde en küçük ölçü birimleri *ebjib*, *bjib*, *emiç* (= avuç, bir avuç tuz) ve *emiçezegotl* (= iki avuç) idi.

Nisan, ağustos ve ekim aylarında Çerkezistan ve Kuzey Kafkasya'nın içlerinden Karadeniz kıyısındaki iskelelere öküz, deri ve manda derileri, kürk ve postlar, donyağı, *tulum*¹⁵³ ve *çiten*¹⁵⁴ (büyük sepet) içinde peynir, bal ve balmumu, havyar, kurutulmuş ve tuzlu balık taşıyan kervanlar gelirdi. Çerkesler ürettikleri malları at üstünde ya da küçük arabalarla iskelelere getirerek burada satarlar veya ihtiyaç duydukları mallarla takas ederlerdi.¹⁵⁵ Çeçenler ve İnguşlar sığırlarını Osmanlı topraklarına sürer, Çeçen tâcirler Taman'a gelip ticaret yaparlardı.¹⁵⁶ Kalmukların da mallarını getirdikleri, alıcıların Rum, Ermeni ve Yahudi tâcirler olduğu Taman'ın varoşu "*Varoş-ı Kâfir Bâzârı*" ismini taşıyordu.¹⁵⁷ Kalmuklar ve Nogaylar koyunlarını, sığırlarını, atlarını, yağlarını ve esirlerini nisan ayında Azak, Taman, Temrük ve Anapa iskelelerine getirir satarlar, bunları alan tüccar da iskeleden gemilerle İstanbul'a götürürdü. Bu ticaret, Kefe Gümrüğü'nün gelir-

150 BOA. İbnülemin Dâhiliye No. 3052.

151 BOA. Cevdet Maliye No. 15064.

152 Marigny, *a.g.e.*, s. 249.

153 1750'lerde bir tulum peynir 35-40 okkaya, bir fiçî peynir 400-500 okkaya eşitti [Peyssonel, *a.g.e.*, I, 90, 189].

154 Çiten 7-8 okka = 8,5-10,2 kg. hacme sahipti.

155 Marigny, *a.g.e.*, s. 105.

156 Ahmadov, *a.g.e.*, s. 28, not. 52, 53.

157 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, VII, 267.



Resim 10.
Megrel
köylüleri
ve malların
naklinde
kullanılan
öküz arabası

lerini azalttığı için istenmeyen bir durumdu. Bâb-ı Âlî, “*hâdis bâzâr u iskele olduğuna rızâm yokdur*”¹⁵⁸ diyerek, ürünlerin Taman’dan Kefe’ye getirilmesini ve burada gümrük alınmasını emrederdi.

Ürünler, ovalarda, sahil kesimlerinde ve biraz daha geniş güzergâhlarda sığırların ya da mandaların çektiği iki tekerlekli ve yüksek, 1500 okka kadar mal taşıyan *çumak*, öküzlerin çektiği 500–600 okka mal taşıyan iki tekerlekli *araba-i kav*, *öküz arabası*, *camus arabası*, *kağnı* ve *Tatar arabası* denilen arabalarla, iki deve tarafından çekilen, 600–700 okka yük taşıyan, dört tekerlekli *macar arabası* ve 500–600 okka mal taşıyan, atların çektiği *mofça* adı verilen arabalarla ya da atlar ve eşeklerin sırtında iskelelere taşınıyordu (Resim 10). Kağnı, dört *kantar* (176 okka = 225 kg.) yük taşırken, at yükü 90 okka (115 kg.), eşek yükü 70 okka (90 kg.) idi. İki tekerlekli araba *küçük*, dört tekerlekli araba *büyük* olarak kabul edilirdi. Peyssonel’e göre, Azak ve Taman civarında genellikle dört tekerlekli arabalar tercih ediliyordu.¹⁵⁹

.....
158 DA.G.M. (Yay.), *83 Numaralı Mühimme Defteri (1036-1037/1626-1628) Özet-Transkripsiyon-İndeks ve Tıpkıbasım*, Ankara 2002, Hk. 107.

159 Peyssonel, *a.g.e.*, II, 130, 144.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Anapa'dan İstanbul'a ihraç edilen buğdayın okkası 4, çavdar ve arpanın okkası 2 kuruş, tereyağın okkası 50–60 para (1,25–1,50 kuruş), balın okkası 40–50 para (1–1,25 kuruş), donyağının okkası 50–60 para (1,25–1,50 kuruş), balmumunun okkası 4 kuruştur.¹⁶⁰

V. 4. Köle Ticareti

İstanbul ile Kafkasya iskeleleri arasında ticareti yapılan en kârlı metâ ve Kafkasya iskelelerinin zenginliğinin gerçek kaynağı köle ticaretiydi. Karadeniz'in kuzeyindeki steplerin ve Kafkasya'nın ekonomisi büyük ölçüde köle ticaretine dayanıyordu.¹⁶¹

Karadeniz'in kuzeyindeki steplerde Tatar, Kafkasya'da Abaza veya Çerkes köle tâcirleri ve esirciler köle ticareti ile uğraşıyorlardı.¹⁶² Kafkasya'da esir ticaretinin yaygın olmasında kabîlelerin birbirleri ile devamlı çatışmalarının etkisi vardı. Çerkes ve Abazalar iç çatışma ve savaşlarda ele geçirdikleri esirleri, suç işlemiş kişileri köle olarak satıyordu. Mülklerinde çalışan köylü kızlarının ticaretini yapma hakkına sahip olan Çerkes, Abaza, Gürcü beyleri kızları, Anapa ve Faş iskelelerine götürerek Osmanlı köle tâcirlerine satarlardı.¹⁶³ Çeçenler de baskınlarda kaçırdıkları veya savaşta elde ettikleri esirleri Osmanlı tâcirlerine satmak için 18. yüzyılda Anapa'ya götürüyorlardı.¹⁶⁴

Çok sayıda gemi köle ticaretinde yer alıyor, Kafkasya iskelelerinde büyük bir köle ticareti faaliyeti yürütülüyordu. 15. yüzyılda ve 16. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı köle tâcirlerinin çoğu Rum, Ermeni ve Yahudi gibi gayrı müslimlerdi.¹⁶⁵ 1559 ile 1714 arasında

.....

¹⁶⁰ Marigny, *a.g.e.*, s. 247.

¹⁶¹ Charles King, *Karadeniz* (çev. Zülal Kılıç), İstanbul 2008, s. 140, 142.

¹⁶² Aygün, *a.g.e.* 180, 231-232; Bijiskyan, *a.g.e.* 118, 123, Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, II, 54. Suraiya Faroqhi, *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya* (çev. Ayşe Berktaş), İstanbul 2007, s. 215.

¹⁶³ Alexandre Grigoriantz, *Kafkasya Halkları Tarihi ve Etnografik Bir Sentez* (çev. Doğan Yurdakul), İstanbul 1999, s. 119.

¹⁶⁴ Grigoriantz, *a.g.e.*, s. 172.

¹⁶⁵ Alan Fisher, "Ottoman Crimea in the Sixteenth Century", *Between Russians, Ottomans and Turks: Crimea and Crimean Tatars*, İstanbul 1998, s. 39.

çıkartılan emirlere göre¹⁶⁶ resmî olarak köle tâcirlerinin Müslüman olması şart koşulduysa da Rumlar ve Yahudiler köle ticareti yapmaya devam ettiler.

17. yüzyılda İstanbul'da "Gürcistan, Mekrilistan, Abhazistan ve Çerkezistan'dan gelen" kölelerin ticaretini yapan, esirciler loncasına kayıtlı 2000 kadar köle tâciri vardı.¹⁶⁷

Osmanlı tâcirleri Kafkasyalı kölelerin ticaretini yapmak amacıyla şirketler kurmuşlardı. Köle ticareti için Kafkasya'nın içlerine kadar giden tâcirler yanlarında kaldıkları ailelere bir ödeme yapar, aileler de tüccara ve kölelerine yatacak yer, yiyecek ve malları için depo temin ederlerdi.¹⁶⁸ Abaza tâcirler, Kafkasya'dan aldıkları köleleri Kefeli kaptanlara ait gemilerle İstanbul'a taşırdı.¹⁶⁹ 19. yüzyıl başlarında İstanbul'a köle getiren bazı Abaza tâcirler, köleleri Esir Pazarı'na götürmeden kendi yaşadıkları Tophâne semtine götürür ve evlerinden satışa çıkarırlardı.¹⁷⁰ Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre saray görevlileri,¹⁷¹ yeniçeri zabitleri ve Kafkasya'daki kalelerde görevli yeniçerilerle,¹⁷² diğer sınıflara mensup askerler de esir ticaretiyle uğraşüyor ve bu ticaretten önemli servetler kazanıyorlardı.

Köle ticaretinden alınan vergi (*tamga-yı üserâ*) ve gümrük resimleri, Osmanlı hazînesinin Kafkasya'daki iskelelerden sağladığı en önemli gelirdi. Kefe Gümrüğü'ne dâhil olan iskelelerde köle ticaretinden alınan *pençik resmi* köle başına 256 Kefevî akçaydı. Kefe Mukâtaası'nın 1529'da toplam 2.759.4999 akça olan gelirinin %

.....
166 Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı 1553-1591*, s. 43, 44; aynı yazar, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı 1000-1100*, s. 25, 26, 50.

167 Evliyâ Çelebi, *a.g.e.*, I, 257.

168 Bell, *a.g.e.*, s. 346.

169 BOA. MD No.100, Hk. 201, 358.

170 BOA. Cevdet Belediye No. 1978.

171 BOA. MD No.72, Hk. 198.

172 Mesela, 64 Cemaatinden Trabzonlu Mustafa Beşe b. Ahmed adlı yeniçeri, 1726 yılında Gürcü ve Çerkes asıllı birer köle, Gürcü asıllı bir cariye ve Gürcü asıllı bir çocuk cariye olmak üzere dört kölesini 37.000 akçaya satmıştı [*Kırım Kadı Sicilleri No. 54/14a-7*].

24'ünü (650.000 akça) esir vergisi teşkil ediyordu.¹⁷³ Köle ticaretinin en önemli merkezleri Azak, Taman, Temrük, Anapa ve Sohum'du. Bu iskelelerden Osmanlı hazînesine ulaşan gelirin 1/3'ü köle ticaretinden alınan vergilerden elde ediliyordu. 1735 yılında "mal olmadığı" için Kırımdaki köle pazarlarının kapanmasının¹⁷⁴ ve 1739'da Azak'ın elden çıkmasının ardından Kafkasya'nın Karadeniz kıyılarındaki iskelelerin önemi daha da arttı.

18. yüzyılda Anapa gümrüğünde yetişkin esir başına 4,5 buçuk kuruş gümrük, 6 para *harc-ı pencik* olmak üzere toplam 4,5 kuruş altı para, dört-beş yaşındaki esirden yarım esir vergisi (iki kuruş 10 para gümrük, 3 para *harc-ı pencik*) olmak üzere toplam iki kuruş on üç para, kucaktakiler için toplam bir kuruş yedi para vergi alınıyordu.¹⁷⁵

İstanbul'a getirilen köleler Esir pazarlarında satılır, köle ticareti satıcı ile alıcı arasında pazarlık usulü ile ya da dellâl tarafından *müza-yede* usulü ile yapılırdı. Dellal satışlarında köle çarşıda satışa çıkarılır ve açık artırma ile en yüksek fiyatı verene satılırdı.

.....

173 Alan Fisher, "Between Russians, Ottomans and Turks: Crimea and Crimean Tatars", *A Precarious Balance: Conflict, Trade, and Diplomacy on the Russian-Ottoman Frontier*, İstanbul 1999, s. 39.

174 Çizakça, *a.g.e.*, s. 88.

175 BOA. Cevdet Maliye No. 3.