

## KEFE LİMANI VE KARADENİZ TİCARETİ (18. YÜZYILIN İLK YARISI)\*

Ensar KÖSE\*\*

### Öz:

Kefe, Kırım sahillerindeki liman kentlerinin en eskilerinden biridir. Burası tarih boyunca hep ticarî yönüyle dikkati çekmiştir. Osmanlı idaresine girmesinden sonra da bu durum değişmemiştir. Osmanlılar burada, iktisadî yönü ağır basan bir idare kurmuşlardır. *Kefe Nezareti Mukataası* adıyla teşkil edilen yapı vasıtasıyla, bölgedeki tüm ekonomik aktivite kontrol altında tutulmuştur. Bu araştırmada, Kefe Limanı'nın Karadeniz ticaretinde oynadığı köklü rolün, 18. yüzyılın ilk yarısında, ne durumda bulunduğu dair genel bir değerlendirme yapılması denenmiştir. Çalışmanın ana kaynak malzemesini, *Kefe Nezareti Mukataası*'na ait defter ve belge serileri oluşturmuştur. Ayrıca diğer arşiv vesikaları ve ikincil kaynaklardan da yararlanılmıştır. Bu çalışmadan beklenen yarar, ele alınan dönem itibariyle, Kefe merkezli Karadeniz ticaretinin seyrine dair genel bir perspektif sunmaktan ibarettir.

**Anahtar Sözcükler:** Osmanlı Devleti, 18. Yüzyıl, Kırım, Kefe Limanı, Karadeniz Ticareti.

## CAFFA PORT AND BLACK SEA TRADE (THE FIRST HALF OF THE 18th CENTURY)

### Abstract:

Caffa is one of the oldest coastal towns in Crimea. The city has always attracted attention with its commercial aspects throughout the history. The condition remained same under the Ottoman rule as well. The Ottomans have established a predominantly economic administration in Caffa. The unit called *Kefe Nezareti Mukataası* was controlling the entire economic activity in the region. In this study, we will examine the condition of Caffa harbor's condition in the first half of the 18. century which played a substantial role in Black Sea trade. The main source material of the study consists of some registers and documents belonging to the *Kefe Nezareti Mukataası*. Also, in our study we used other archival documents and secondary sources. The expected benefits of this study is to provide an overall perspective about the Caffa-based Black Sea trade for this period.

**Key Words:** Ottoman State, 18<sup>th</sup> Century, Crimea, Caffa Port, Black Sea Trade.

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Yard. Doç. Dr. İstanbul Üniversitesi, Hasan Ali Yücel Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilimler Eğitim, Besim Ömer Paşa Cd. No: 11, 34452 Beyazıt/Fatih-İSTANBUL, Tel: (0532) 276 74 70, e-mail:ensarkose@gmail.com

## GİRİŞ

Mazisi tarih öncesi çağlara kadar uzanan Kefe, kıymetli bir gerdanlığı andıran Kırım coğrafyasının güney kıyısında, birer pırlanta taşı gibi sıralanmış kadim liman kentlerinin en dikkat çekici olanıdır. Öyle anlaşılıyor ki, asırlar boyunca bu şehrin belirgin vasfını hep ticarî faaliyet oluşturmuştur. Zaten Cenevizliler 1277’de, şehre asıl kimliğini kazandıracak olan kale ve limanı yaptıklarında, kafalarındaki tek düşüncenin daha fazla ve güvenli ticaret olduğuna şüphe yoktur. Osmanlı idaresine girmesinden sonra da şehir, geçmişten devraldığı mirasın temel karakteriyle mütenasip bir gelişim seyri takip etmiştir. Bu gelişimin Osmanlı klasik dönemindeki görünümü, yoğun emek mahsulü birtakım değerli çalışmayla gün yüzüne çıkarken<sup>1</sup>, 17. ve 18. asırlar için aynısını söylemek güçtür. Mamafih ana kaynak malzemesi *Kırım Şer’iyye Sicilleri* olan birkaç araştırmada, Karadeniz havzası ve Kırım yarımadasındaki ticarî faaliyetin bu yüzyıllardaki genel seyri, ticaret güzergâhları, tüccarın mensubiyeti ve menşei, ticarete konu olan emtianın türü gibi hususlarda derli-toplu bilgiler verilmiş<sup>2</sup>; ayrıca Güney Karadeniz şehirleri hakkında yapılan bazı araştırmada, bu şehirler ile Kırım arasındaki ticaret de ele alınmıştır<sup>3</sup>. Keza İstanbul’a Karadeniz limanlarından zahire nakliyatı<sup>4</sup>; askerî seferlerin Karadeniz ticaretine etkileri<sup>5</sup>; konjonktürel değişimler ve ticaret hacmindeki genişlemenin, bu denizde seyrüsefer eden tüccar gemilerinin yapısını değiştirmesi<sup>6</sup>; eskiden beri bölgedeki ticaretin karakteristik vasıflarından biri olan köle ticareti<sup>7</sup> gibi birçok mevzuda da değerli çalışmalar ortaya konulmuştur. Nihayet Karadeniz’in beynelmilel ticarete kapalılığı meselesi ve Rusya’nın bu ticarete söz sahibi olabilmek için 18. yüzyılda giriştiği uzun soluklu mücadele, İdris Bostan’ın mufassal çalışmasıyla vuzuha kavuşmuştur<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Karadeniz ve Doğu Avrupa arasındaki ticarî faaliyet ve bu ticarete Kefe’nin yeri hakkında: Halil İnalıcık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 1, Türkçeye çeviren: Halil Bertay, İstanbul 2004, s. 327-343; *Tahrir Defterleri’nden hareketle Osmanlı klasik döneminde Kefe sancağı*: Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe, 1475-1600*, Ankara 2000.

<sup>2</sup> Ömer Bıyık, *Kırım’ın İdarî ve Sosyo-Ekonomik Tarihi (1600-1774)*, İstanbul 2014; Zeynep Özdem, *Kırım Karasubazar’da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Ankara 2010.

<sup>3</sup> Bu hususta şu kapsamlı çalışma iyi bir örnektir: Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon’da Ticaret*, Trabzon 2005.

<sup>4</sup> Mehmet Demirtaş, “Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Samsun 2013, s. 1063-1073.

<sup>5</sup> Bu husustaki genel bir değerlendirme için bakılabilir: Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 871-880.

<sup>6</sup> İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticarî Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 885-905.

<sup>7</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 999-1021.

<sup>8</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi’ndeki *Düvel-i Ecnebiye Defterleri*’ndeki seyahat izinleri ve diğer başka kayıtlara istinaden mufassal araştırma için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Cilt: LIX, Sayı: 225 (Ankara, Ağustos 1995), s. 353-394.

İşte bütün bu ve benzeri araştırmalarla, Karadeniz'deki ticarî aktivitenin erken modern dönemdeki vasfı ve gelişim seyrine dair yaklaşık bir resim ortaya çıkmıştır. Bizim çalışmamızdan umulan şey ise, süregelen bu çabalara ufak bir katkı sağlamaktan ibarettir. Böylece, bir yapbozun parçalarını tek tek birleştirmeye benzeyen Osmanlı iktisat tarihi çalışmasıyla mütenasip bir iş yapılmış olacaktır. Araştırmanın asıl kaynak malzemesini, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Kefe Nezareti Mukataası'na ait mevcut vesika ve defter serileri oluşturmuştur. Belgeler ağırlıklı olarak Kefe şehri ve limanının idaresine dairdir. Zaten Karadeniz ticareti, büyük oranda Kefe Nezareti tarafından idare edildiğinden, çalışmanın ana eksenine Kefe Limanı'nın oturtulması yanlış olmasa gerektir.

Mevzu, iki ana başlık altında ele alınacaktır. Öncelikle Kefe'nin coğrafi konumu ve jeopolitik durumu itibariyle Karadeniz ticaretindeki müstesna yeri tebarüz ettirmeye çalışılacak; ardından, araştırmanın zaman sınırını oluşturan 18. yüzyılın ilk yarısında, bölgede ticarî faaliyete tesir eden konjonktürel şartların neler olduğuna bakılacaktır. İkinci başlıkta ise, Kefe Nezareti Mukataası kayıtlarından elde edilen rakamlar ve diğer bilgilerle, söz konusu dönemde Kefe ekseninde Karadeniz ticaretinin genel hacmi, iniş-çıkışlar, ürün bazında ticaretin seyri gibi meselelere dair, olabildiğince genel bazı çözümler yapılması denenecektir.

## I. COĞRAFYA VE TARİHİN KEFE'YE ARMAĞANI

### A. Kefe'nin Ehemmiyeti ve Ticarî Bağlar

Kefe şehri ve limanı, birçok farklı uygarlığın egemenliği altında geçen asırlar boyunca değerinden hiçbir şey kaybetmemiştir. Bunun en önemli sebebinin, şehrin coğrafi bakımdan çok müsait bir mevkide kurulmasının sağladığı avantaj olduğuna şüphe yoktur. İlâveten şehir sakinleri tarafından, kuşaktan kuşağa kesintisiz şekilde tevarüs ettirilen ticarî gelenek de, şehrin dinamik yapısını daima korumasına yardımcı olmuştur. Kefe şehri, Kerç Yarımadası'nın güney-batı kesiminde Kefe Körfezi'yle hafifçe içe doğru oyulduğu bir alanda kurulmuştur. Hemen batısından itibaren sahile paralel şekilde uzanan dağlık alanlar, neredeyse Gözleve Limanı'na kadar ulaşır. Nitekim 1672'de İstanbul'dan bindiği bir gemiyle Kefe'ye ulaşan Fransız tüccar Jean Chardin'in, Kırım'ın güney sahillerindeki yolculuğu süresince yarımada'nın bu hususiyeti gözünden kaçmaz. Osmanlı kaynaklarında Orkapı denilen Perekop'dan

itibaren Kefe'ye kadar olan sahil kesiminin sarp yarlar ve dağlarla kaplı olduğunu; buna karşılık, kuzey ve güney-batıdan esenler hariç tüm rüzgârlardan korunmuş bir yerdeki Kefe Koyu'na; gemilerin, balçıklı bir dibe sahip olan sağlam ve güvenli kıyıya yakın bir mesafede, on-on iki kulaca demir atabildiğine dikkati çeker<sup>9</sup>. Roma, Bizans ve Anadolu Selçuklu Devleti hâkimiyeti altında, tüccarın yoğun şekilde rağbet ettiği bir liman kenti olarak varlığını sürdüren Kefe'nin ticarî aktivitesini asıl arttıranlar Cenevizliler olmuştur. Bölgedeki Altın Orda idaresinin zayıflaması üzerine buraya gelerek bir koloni kuran Cenevizliler, aynı zamanda şehri güçlü surlarla çevirmişlerdir<sup>10</sup>.

Kefe Limanı'nda asırlar boyunca fasılasız süren ticarî faaliyetin seyrini, zaman zaman buralara yolları düşen seyyahların yazdıklarından takip etmek mümkündür<sup>11</sup>. Örneğin Ortaçağ'ın meşhur seyyahı İbn Battûta, 1332'de Anadolu'daki birçok şehri dolaştıktan sonra Sinop'tan bindiği gemiyle Kırım'a geçmiştir. Fakat bu yolculuk için Sinop'ta kırk gün kadar beklediklerini, sonunda bir Rum gemisi kiralarak gidebildiklerini yazması, bu tarihlerde Kırım ile Sinop arasında yoğun bir ticarî faaliyet olmadığı mı, yoksa söz konusu gecikmenin hava muhalefeti gibi başka bir sorundan mı kaynaklandığı açık değildir<sup>12</sup>. Kırım'da Kerç İskelesi'ne çıkışının ertesi günü, bir tüccar arkadaşının kiraladığı atlı arabayla Kefe'ye ulaşan seyyah, şehri şöyle tasvir eder: *"Bu şehir deniz kıyısında kurulmuştur. Planı dikdörtgen şeklinde ve ahalinin ekseriyeti Hıristiyanlardan oluşur. Onların büyük bir kısmı aslen Cenevizlidir... Yemek yedikten sonra şehri dolaştık. Zengin ve büyük çarşular tıklım tıklımdı. Halk tümüyle Hıristiyandı. Gezintimiz esnasında limana da indik; insanı hayrete düşüren bir düzeni vardı! Yük ve savaş gemilerinden, küçük-büyük en az iki yüz tekneyi alacak genişliğe sahipti! Burası dünyanın en ünlü limanlarından<sup>13</sup>."* İbn Battûta, Azak şehrinin de canlı bir ticaret merkezi olduğuna işaret eden şu satırları yazmıştır: *"Burası deniz kenarında kurulmuş düzenli, mükemmel bir şehirdir.*

<sup>9</sup> Jean Chardin, *Chardin Seyahatnamesi, İstanbul Osmanlı Toprakları Gürcistan Ermenistan İran, 1671-1673*, Çeviren: Ayşe Meral, İstanbul 2014, s. 98.

<sup>10</sup> Kefe ve Kırım'daki diğer şehirlerin tarihî coğrafyası hakkında muhtasar malumat için şu esere bakılabilir: P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 96.

<sup>11</sup> Genel bir fikir vermesi açısından şu çalışmaya bakılabilir: Mustafa Daş - Türkmen Törel, "XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 843-848.

<sup>12</sup> İbn Battûta *Seyahatnamesi*, C. I, Çeviri, İnceleme ve Notlar: A. Sait Aykut, İstanbul 2000, s. 462.

<sup>13</sup> İbn Battûta *Seyahatnamesi*, I, s. 463-464.

*Cenevizli ve diğer milletlerden gelen tâcirler oraya ticaret amacıyla hücum ediyorlar<sup>14</sup>.*”

Şehir, Osmanlı idaresine girdikten sonra ticarî ehemmiyetinden bir şey kaybetmediği gibi, yeni bazı fonksiyonlar da kazanmıştır. Gedik Ahmed Paşa'nın Kırım üzerine Haziran 1475'te gerçekleştirdiği seferle, Kefe merkez olmak üzere Osmanlı Devleti'ne bağlı bir idarî birim (*sancak*) oluşturulmuştur. Uzun Osmanlı hâkimiyet yıllarında Kefe, hem Kırım Hanlığı'nın kontrol edilmesi gibi siyasî, hem Rus ve İran seferlerinde lojistik sağlama ve ayrıca bölgedeki kaleleri takviye etme bakımından askerî, hem de Karadeniz ticaretini düzenleyecek bir rol üstlenmesi yönüyle ticarî ehemmiyete sahip olmuştur<sup>15</sup>.

Bu itibarla her ne kadar yabancı tüccara kapatılan Karadeniz'de, deniz ticaretinin gerilediğine dair Chardin ve Tournefort'un yazdıkları gibi bazı görüşler öne sürülse de, Kırım sahillerini ziyaret eden seyyah ve tâcirlerin anlatımları, liman şehirlerinin ve hususiyile de Kefe'nin canlılığından pek bir şey kaybetmemiş olduğunu söylemektedir. Nitekim 17. yüzyılın başlarında Kırım'da on yıldan fazla kalan Dortelli, Kefe'nin çevresinin beş mil olduğunu; limanda her gün ortalama 10 geminin tahliye işlerinin yapıldığını kaydetmiştir<sup>16</sup>. Onun yazdıklarına atfen Alan Fisher, “*bu rakamlar doğruysa Kefe, o sıralar Moskofya'daki şehirlere daha büyüktü*” demektedir<sup>17</sup>.

1666'da Kırım'a gelen Evliya Çelebi'nin Kefe hakkındaki anlatımı da, tüm canlılığıyla tipik bir liman şehrinde başka bir değildir. Liman kapısı dibinde, kendisine bağlı 50 adamıyla birlikte vergileri tahsil eden Kefe Gümrük Emni'ni, büyük bir emanet olarak tavsif eder. Kefe Kalesi'nin limana açılan kapısı hakkında ise şunları yazar: “*Biri iskele kapusudur kim cümle keştîler anda yanaşırlar. Ve gümrük emîni bu kapu taşrasında gümrükhâne-i azîmde oturur, leb-i deryâya nâzır şâhnişîn ve pençereleri var bir mükellef emînânedir... Ve bu iskele kapusunun taşrasında kapudan içeri girerken sağ tarafda kal'a dîvârında yere yakın üç aded âdem bâzûları kalınlıkda demir halkalar vardır kim içlerinden âdemler geçmek mümkündür. Limanda lenger-endâz olan gemiler kıçları bu demir halkalara bağlarlar<sup>18</sup>.*” Ayrıca şehirde 43

<sup>14</sup> İbn Battûta Seyahatnâmesi, I, s. 468.

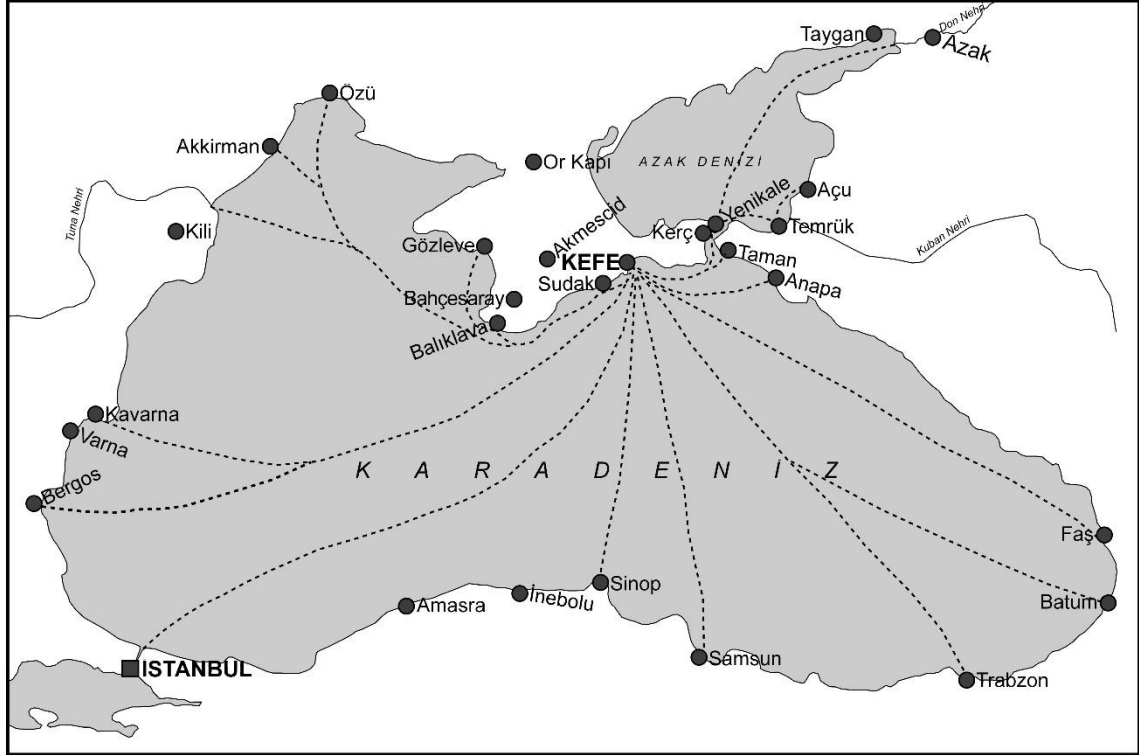
<sup>15</sup> Tafsilat için: Yücel Öztürk, “Kefe”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 25 (Ankara 2002), s. 182-183.

<sup>16</sup> D'Ascoli Dortelli, *Descrittione del Mar Negro e della Tartaria*, 1634.

<sup>17</sup> Alan W. Fisher, *The Crimean Tatars*, Hoover Institution Press, Stanford, California 1987; Bu eserin Türkçesi: Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, Çeviren: Eşref B. Özbilen, İstanbul 2009, s. 54.

<sup>18</sup> *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C. 7, Haz: Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman - Robert Dankoff, İstanbul 2003, s. 254, 256.

tüccar hanı, sur dışındakiler dâhil olmak üzere toplam 1.010 dükkân ve 160 un değirmeni olduğunu kaydeder<sup>19</sup>. Tüm bunlar, şehirdeki faal ticarî hayatın 17. yüzyılda da sürdüğünü göstermektedir.



**Harita:** Karadeniz havzasındaki başlıca liman şehirleri ve deniz ticaret bağlantıları. (Bu harita, araştırmada kullanılan kaynaklar ve arşiv belgelerindeki veriler baz alınarak tahmini olarak çizilmiştir).

Evliya Çelebi'den kısa süre sonra, İstanbul'dan kalkan bir gemiyle Kefe'ye ulaşan ve burada bir aydan fazla kalan Fransız tüccar Jean Chardin'in gözlemleri, Evliya'nın anlatımlarını doğrular mahiyettedir. Asıl niyeti Kafkaslar üzerinden İran'a gitmek olan Chardin, Azak'a kumandan ve maiyetini taşıyan bir gemiyle 3 Ağustos 1672 tarihinde vardığı Kefe Limanı hakkında şunları yazar: “Şehir de, liman da çok serbest; izin istemeden limana giriliyor ve çıkılıyor. Gemiler teftiş edilmiyor. Yeni bir gemi demir atar atmaz, karaya inmek isteyenleri taşımak için küçük tekneler geliyor<sup>20</sup>.” Limandaki ticarî aktiviteye dair söyledikleri ise oldukça dikkat çekicidir: “Burada Karadeniz'in hiçbir limanında olmadığı kadar büyük ölçekli ticaret yapılıyor. Kaldığım yaklaşık kırk gün boyunca, sahil boyunca sefer yapan küçük

<sup>19</sup> Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, C. 7, s. 258-259.

<sup>20</sup> Chardin Seyahatnamesi, s. 96.

*gemiler hariç dört yüz yelkenlinin gelip gittiğini gördüm*<sup>21</sup>.” Chardin’in şahitliğini doğru kabul edersek, bu yıllarda Kefe Limanı’nın oldukça yoğun ticaret hacmine sahip olduğu kesindir.

Seyyahların bu örneklerdeki gibi gözlemleri Kefe’nin, asırlardan beri süregelen bir liman ve ticaret şehri olma vasfını, bu tarihlerde de koruduğunu söylemektedir. Zaten, Osmanlı Devleti’nin dört gümrük bölgesinden birinin burada bulunması da, şehrin ticarî vasfından ötürüydü. Zira Anadolu’nun, Karadeniz sahillerindeki liman şehirleri ile Kuzey Karadeniz’in ticarî bağı Kefe Limanı’yla sağlanıyordu<sup>22</sup>. Burayı vazgeçilmez bir ticarî merkez yapan hususiyet, kuşkusuz sadece coğrafyanın bahsettiği tabii liman olmasından ibaret değildi. Yoksa Kırım Yarımadası’nda örneğin Balıklava gibi daha korunaklı diğer başka limanlar da vardı. Fakat Kefe Limanı’nı, diğerlerine üstün kılan özelliği, kendisini besleyecek mümbit hinterlanda ve yaygın ticarî ağlara sahip olmasıydı.

Karadeniz kıyılarındaki Amasra, Sinop, Samsun, Trabzon ve Batum gibi büyük liman şehirleriyle Kefe arasında yaygın deniz ticareti vardı. Kefe’nin güney-kuzey istikametindeki ticarî ağına bakıldığında kuzeyde Akkırman, güneyde ise Karadeniz sahil şeridindeki Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarıyla irtibatının olduğu görülür. Orta Anadolu şehirlerini Sinop ve Samsun’a bağlayan kadim ticaret hatları, buradan denizyoluyla Kefe’ye bağlanırdı. Trabzon ise geleneksel ipek yolu güzergâhının denizde nihayete erdiği yer olması hasebiyle, doğudan gelen ürünlerin çıkış noktasıydı<sup>23</sup>. Gümrük kaçakçılığı bağlamında Divana sunulan şikâyet arzuhallerinden, batı ve orta Karadeniz kıyılarındaki Benderikili, Amasra, İnebolu, Abana, Sinop, Bartın ve Samsun gibi büyük-küçük limanların, Kırım ve Rumeli (Tuna) taraflarıyla asırlardır süregelen bağların, 18. yüzyılın ilk yarısında da canlılığını koruduğu anlaşılır<sup>24</sup>.

Kefe’nin doğu kesimleriyle ticarî bağlantısı, eski çağlardan beri fasilasız şekilde devam etmiştir. Bu bakımdan W. Heyd’in, Asya’nın ortasından başlayıp Hazar Denizi’nin kuzey kıyılarını izleyerek, Azak Denizi’nde ve Kırım’da sona eren ticaret

<sup>21</sup> Chardin *Seyahatnamesi*, s. 98.

<sup>22</sup> Yücel Öztürk, “Kefe”, s. 184.

<sup>23</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 1159.

<sup>24</sup> BOA, İbnülemin Maliye, nr. 8329; BOA, Cevdet Maliye, nr. 21567.

yolundan bahsetmesi; ayrıca Bizans zamanında, kuzeyin kürk eşyasının Don ve Kefe yoluyla İstanbul'a taşındığını yazması boşuna değildir<sup>25</sup>. Doğu Karadeniz sahillerinde, Çerkes toprakları ve Kafkaslara açılan kapı mahiyetindeki Kızıltaş, Anapa ve Soğucak gibi iskeleler ile Kefe arasında karşılıklı mal sevkiyatı yapılıyordu. Nitekim Chardin'in Eylül 1672'de Kefe'den bindiği ve anlatımına göre envai çeşit mal ve eşya ile dolu olan geminin rotası Anapa Limanı idi<sup>26</sup>. Kefe'nin doğu istikametinde Kerç Boğazı yoluyla Azak Kalesi'ne kadar uzanan denizyolu, sadece askerî sevkiyat bakımından değil, taşımacılık açısından da daima hareketli olagelmıştır. Mamafih Azak, karayoluyla da Kefe'ye bağlanmıştır ki, bu yolun özellikle ulaklar tarafından yaygın şekilde tercih edildiğine, güzergâh üzerindeki menzillerin masraflarının da Kefe Nezareti Mukataası tarafından karşılandığına dair birçok arşiv kaydı vardır<sup>27</sup>. Kerç'ten Taman'a oradan da Azak'a askerî ve sivil amaçla kullanılan yol çok işlekti. Astarhan-Hazar istikametinden Don nehri ve Kuban boyu vasıtasıyla intikal eden ürünler, önce Taman ve Azak kalelerine ulaşır, daha sonra Kerç üzerinden Kefe'ye getirilir ve buradan gemiye yüklenerak sevkiyatı yapılırdı<sup>28</sup>. Kefe'nin kuzey bölgeleriyle ticarî bağları da aslında eskilere dayanıyordu. Cenevizliler zamanında işlek olan ve "Tatar Yolu" denilen Kefe-Kiev-Lviv güzergâhının, Kırım'ın Osmanlı idaresine girmesinden sonra tedrici olarak önemini yitirdiği bilinir<sup>29</sup>. Ama yine de Kefe-Akmescit yolu üzerindeki Karasubazar şehri hakkında yapılan bir araştırmada, 18. yüzyılda bu bölgedeki ticarî aktivitenin kesafetini gösterecek yeteri kadar veri ortaya konmuştur<sup>30</sup>. Kuzeye doğru çıkıldığında Orta Özü'den Baltık sahasına uzanan Kuzey Ukrayna, Polonya ve Rusya; batı istikametinde Kili-Akkirman ve diğer Tuna ağzı limanlarıyla, Romanya-Bulgaristan gibi Karadeniz sahillerine sınırı olan ülkelerin batısında kalan yerler, Kefe'nin yakın veya uzak hinterlandını oluşturuyordu<sup>31</sup>. Hususiyle savaş zamanlarında Kırım ve Batı Karadeniz limanlarıyla, Güney Karadeniz sahilleri arasındaki gemi trafiğinin hızlandığını, askerî lojistiğe dair arşiv kaynaklarında rahatlıkla görmek mümkündür. Örneğin 1734 senesi yaz aylarında, Batı Karadeniz

<sup>25</sup> W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara 1975, s. 13-14, 542.

<sup>26</sup> *Chardin Seyahatnamesi*, s. 103.

<sup>27</sup> Kefe Nezareti Mukataası gelirlerinden, Azak taraflarındaki menziller için yapılan harcamalar hakkında Nazır Hacı Cafer'in arzı: BOA, D.KFM, 17/109 (9 Mart 1714).

<sup>28</sup> Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1158.

<sup>29</sup> Tafsilat için bakılabilir: Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt: 1, s. 332-336.

<sup>30</sup> Şu özgün çalışmaya bakılabilir: Zeynep Özdem, *Kırım Karasubazar'da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Ankara 2010.

<sup>31</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 273 vd.; aynı yazar, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1157-1163.



sahillerindeki Bergos ve Kavarna limanlarından, askerin ihtiyacı için, kiralanan 13 gemiyle Samsun'a zahire sevkiyatı yapılmıştı<sup>32</sup>.

Kefe ile İstanbul arasında, şehrin Osmanlı idaresine girmesinden itibaren sadece ticarî değil, aynı zamanda sembolik ve duygusal yönleri de olan bir bağ kurulmuştur. Muhtemelen Kanuni Sultan Süleyman'ın şehzadelik yıllarında Kefe'de vali olarak görev yapmasının bunda tesiri olmalıdır. Bu iki şehir arasındaki irtibat hususunda Barthold'un, 18. asırda Kefe'yi İstanbul ile mukayese eden Türklerin, buraya "Küçük İstanbul" dediklerini yazması oldukça ilginçtir<sup>33</sup>. Sembolik durumların yanı sıra iki şehri birbirine bağlayan iktisadî mecburiyetler de çok güçlüydü. İstanbul'un zahire ve diğer gıda ihtiyacının temini için, Kuzey Anadolu sahillerindeki Trabzon, Samsun, Sinop, Fatsa gibi limanların yanı sıra, Kırım iskelelerinden de sevkiyat yapılırdı. Hükümet tarafından verilen özel izinle gerçekleşen nakliye işinde daha ziyade Rum, Yahudi ve Ermeni tüccarın etkin olduğu söylenir<sup>34</sup>.

### B. Konjonktürel Şartlar ve Statüko

Karadeniz'de, 16. yüzyıldan beri süregelen Osmanlı Devleti'nin mutlak üstünlüğüne dayalı statükoda, 18. yüzyıl başlarında da herhangi bir değişiklik olmamıştı. Yani Osmanlılar açısından Karadeniz, hâlâ bir iç deniz olma hususiyetini sürdürdüğünden, bazı devletlere verilen ahidnâmelerle ticaret hakkı tanınmış olsa da<sup>35</sup>, fiiliyatta "âhardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına" müsaade edilmiyordu. Nitekim Rusya ile 1700'de yapılan İstanbul Antlaşması'nda, Azak Kalesi Ruslar'a terk edilmesine rağmen, Karadeniz'e yabancı gemi çıkarma hakkı verilmemişti. Bununla birlikte 1702 yaz aylarında Rus tüccarının, Osmanlı ticaret gemileriyle İstanbul'a gelerek alış-veriş yapmalarına müsaade edildiği anlaşılmaktadır. Ne var ki 1711 Prut Antlaşması'yla Ruslar, sadece Azak Kalesi'nden değil, aynı zamanda elde ettikleri ufak ticarî kazanımlarından da vazgeçmek zorunda kaldılar. Mevcut statükoda 1739 Belgrad Antlaşması'na kadar herhangi bir değişiklik olmadı. Bu antlaşmanın 9. maddesiyle Rus tüccar, Karadeniz'de Osmanlı Devleti'ne ait gemilerle ticaret yapma

<sup>32</sup> BOA, Cevdet İktisat, nr. 1578.

<sup>33</sup> W. Barthold, "Kefe", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, C. 6 (İstanbul 1977), s. 535-537.

<sup>34</sup> Mehmet Demirtaş, "Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi", s. 1063-1073; Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*, İstanbul 2002.

<sup>35</sup> Karadeniz'in beynelmilî ticarete açılmasının yüz yılı aşan serüvenini anlattığı mufassal çalışmasında Kemal Beydilli, Hollanda'ya 1612'de ahidnâme verilmesine rağmen 19. yüzyılda kadar Karadeniz'e sadece 1674'te bir Hollanda gemisinin girebildiğini söyler. Tafsilat için bakılabilir: "Karadeniz'in Kapallığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Miri Ticâret' Teşebbüsü", *Belleten*, Cilt: LV, Sayı: 214 (Ankara, Aralık 1991), s. 688.

hakkını elde etti. Rus ticaret gemileri ise Karadeniz'e girebilmek için 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar uzunca bir süre daha beklemek zorunda kalacaklardır<sup>36</sup>.

Karadeniz'in yabancı devlet gemilerine kapalılığı meselesi, bu denizdeki ticaretin gelişim seyri ve hacmi üzerinde olumsuz bir etki yapmış olabilir miydi? 1672'de İstanbul'dan Kefe'ye giden Chardin'in, Türk ve Rum gemicilerin bilgi ve tecrübesizliğine vurgu yaparak, birçok geminin denizcilik konusundaki bilgisizlikten ve düzgün liman bulunmamasından dolayı Karadeniz'de battığını söylemesi ve, *“batan gemileriyle ünlü Karadeniz ve Türklerin gemicilikteki tecrübesizlikleri beni korkudan titretiyordu”*<sup>37</sup> demesi, ne anlam ifade ediyordu? Chardin'in yazdıklarını okuduğu belli olan Fransız doğa bilimci Joseph Tournefort da, 1702'deki İstanbul-Trabzon yolculuğu vesilesiyle Karadeniz'deki Türk denizcileri, limanlar ve ticaret hakkında ağır tenkitleri muhtevi şu satırları yazmıştır:

*“Karadeniz'de gemi yolculuğu yapan için en şaşırtıcı yan, çok az iyi liman bulunması ve çoğu gemi sığınağının gerekli korumayı sağlayamamasıdır; üstelik bu limanlar bir fırtına sırasında buraya ulaşma becerisinden yoksun kılavuzların hiç işine yaramaz. Başka bir halk olsaydı Karadeniz'de seyrüseferi sağlamak için iyi kılavuzlar yetiştirir, limanları daha iyi hale getirir, dalgakıranlar yaptırır, ambarlar kurardı, ama Türklerin yetenekleri bu yönde değildir. Cenevizliler, Bizans İmparatorluğu'nun çöküş döneminde, özellikle de 13. yüzyılda Karadeniz'in bütün önemli yerlerini işgal ederek buradaki bütün ticareti ellerinde tuttukları sırada gerekli bütün önlemleri almaktan geri kalmamışlardı. Yaptıkları tesislerin, özellikle de denizcilikle ilgili olanların kalıntıları hâlâ ayaktadır. II. Mehmed, Cenevizlileri Karadeniz'den bütünüyle kovdu ve o günden bu yana kayıtsızlıkları yüzünden her şeyi harap olmaya terk eden Türkler, verecekleri ticaret izni karşılığında kendilerine bazı yararlar önerilmesine karşın, Fransızlara Karadeniz'de dolaşma iznini vermek istemediler”*<sup>38</sup>.

Bu gibi kişisel gözlemlere dayalı olarak öne sürülen yargıları, rakamlarla test etmek kolay iş değildir. Ayrıca Tournefort'un seyahatinin, uzun savaşların sona ermesini takip eden bir zamana tesadüf etmesinin, olumsuz şeyler yazmasında ne derecede etkili olduğunu bilmek de güçtür. Ama Karadeniz'de ticarî faaliyete tesir eden âmillerin başında, savaşlar ve bunları sona erdiren antlaşmaların geldiğine şüphe yoktur. Hususiyle Rus ve İran devletleriyle münasebetlerin sıcak çatışmaya dönüştüğü

<sup>36</sup> Tafsilat için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, s. 353.

<sup>37</sup> Chardin Seyahatnamesi, s. 89, 94.

<sup>38</sup> Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. II, Çeviren: Teoman Tunçdoğan,, İstanbul 2008, s. 100.

yıllarda, seyrüsefer güvenliğine dair endişelerin olmadığı hallerde bile, asker ve zahire sevkıyatı ve tüccar gemilerinin askerî faaliyet için kiralanması gibi sebeplerden ötürü ticaretin etkilenmesi tabiidir. Üzerinde ayrıntılı araştırma yapılması halinde 1702-1703 Gürcistan ve 1711 Prut seferleri, Mora'da 1715'te Venedik'le savaş, 1716-1718 Avusturya savaşı, 1723-1746 yıllarında aralıklarla süren İran savaşları, 1736-1739 Rus ve Avusturya savaşlarının, Karadeniz ticaretine tesirine dair karinelere ulaşılması muhtemeldir. Nitekim bu meyanda muhtasar bir araştırmada, sivil gemilerin savaş zamanlarında alışılmış ticarî eşyanın haricinde askerî erzak, mühimmat ve asker taşınmasına vurgu yapılmıştır<sup>39</sup>. Fakat yine de, şâyet Kefe Nezareti Mukataası'na ait rakamlar baz alınırsa, 1736'daki Rus savaşı hariç, diğer savaş yıllarında mukataanın toplam ticarî hacminde düşüş olmadığı görülür. Bu itibarla belki de yukarıda zikredilen savaşların Karadeniz'deki ticareti, kalıcı ve dramatik ölçüde etkilememiş olduğunu söylemek mümkündür.

18. yüzyılın ilk yarısı boyunca Kırım Hanlığı tahtında hiç eksik olmayan siyasî istikrarsızlığın da, bölgedeki ticarî faaliyete menfi tesir etmiş olması muhtemeldir. Zira asrın ilk 35 yılında Kırım Hanlığı tahtına, içte ve dışta tesirli bir liderlik yapamayan 11 han çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin Kırım'a yönelik genel siyaseti de, çoğu kez kabile reislerinden birinin isteği üzerine hanların azline sebep olduğundan, ayrı bir istikrarsızlık unsuru olmuştur<sup>40</sup>. Bunların yanı sıra kuzeyden Kırım ve Karadeniz'e zaman zaman vâki olan Kazak ve Rus saldırıları, konjonktürden bağımsız şekilde seyrüsefer güvenliği ve deniz ticaretini etkilemiştir. Zaparog Kazakları da denilen Don Kazakları 1615, 1620 ve 1624 tarihlerinde Karadeniz kıyısındaki Akkirman, Kili, Kefe, Trabzon ve Sinop gibi liman şehirlerine saldırmışlar; hatta 1624'teki saldırıda İstanbul Boğazına girerek Yeniköy'ü yağmalamışlardı. Bu saldırılar Kırım ile yapılan ticareti de baltalamıştır. Saldırılarla Kefe ile Sinop arasında durma noktasına gelen ticaret, ancak 18. yüzyıldan itibaren yeniden canlanabilmiştir<sup>41</sup>. Bu canlanma, daha önce de işaret edildiği ve ikinci bölümde rakamlarla gösterileceği üzere, Kırım'a 1736'daki Rus yağmasına kadar artarak devam etmiştir.

<sup>39</sup> Bu husustaki genel bir değerlendirme için bakılabilir: Temel Öztürk, "Savaş Zamanı Karadeniz'deki Ticarî Gemiler (1700-1774)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 871-880.

<sup>40</sup> Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, s. 76. Osmanlı Devleti'yle Kırım Hanlığı arasında 18. yüzyılın ilk yarısındaki münasebetler hakkında şu çalışmada bazı belgeleri görmek mümkündür: *Osmanlı Belgelerinde Kırım Hanlığı*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2013, s. 118-123.

<sup>41</sup> Mehmet Ali Ünal, "17. Yüzyılda Karadeniz'de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 853-856; Tafsilat için şu esere müracaat edilebilir: Yücel Öztürk, *Özü'den Tuna'ya Kazaklar*, İstanbul 2004.

## II. KEFE EKSENİNDE KARADENİZ TİCARETİ

Bu araştırmanın ilk bölümünde anlatılanlarla, Karadeniz ticaretinde Kefe'nin özgün rolü tebarüz ettirilmeye çalışıldı. Öyle anlaşılıyor ki şehrin, üretim ağırlıklı bir ekonomik geçmişe sahip olmadığı muhakkaktır. Şu halde kentin karakteristik iktisadî vasfı nedir? Kefe üzerine kıymetli araştırmalar yapmış olan Yücel Öztürk'ün yazdığı şu satırlar, bu soruya verilmiş özlü bir cevaptır: *“Kefe'nin ithalat ve ihracat bakımından fonksiyonu, geniş hinterlandının ürünlerini yine geniş hinterlandı boyunca dağıtmaktan ibaretti. Kefe, ne aldığı ürünlerin tamamını kendi ihtiyacı için almakta, ne de sattığı ürünleri kendi imalatı olarak pazarlamaktadır<sup>42</sup>.”*

Kefe'yi büyük bir erzak ambarına benzeten Jean Chardin'in yazdıkları da, aslında bu şehrin üretimden ziyade, depolama ve dağıtım özelliklerine vurgu yapmaktadır. Kefe'nin etrafında çok az bahçe oluşu ve buralarda hiç meyve yetişmediği halde, çevre köylerden bol miktarda getirildiğini söyleyen Chardin, şehirdeki ürün bolluğuna dair şunları yazar: *“Yiyeceklerin Kefe'deki kadar leziz ve ucuz oldukları başka bir şehir var mı bilmiyorum. Koyunların tadı mükemmel; yarım kilos dört denier. Diğer etler, ekmek, meyveler, tavuk ve tereyağı daha da ucuz satılıyor. Tuz bedava gibi; kısacası hayat için gerekli olan her şey çok ucuz. Büyük erzak depoları yapmaya Kefe'den daha elverişli başka hiçbir yer olmadığı için eski zamanlarda bu şehre Yunanistan'ın ambarı deniyordu, tıpkı Messina'ya Roma'nın ambarı dediği gibi<sup>43</sup>.”* İşte bu bölümde şehrin, işaret edilen yoğun ticarî hayatının 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca izlediği rakamsal büyüklüğün seyrine bakılacak; ayrıca Kefe Limanı'na giren ve çıkan ürünlerin neler olduğu anlaşılmaya çalışılacaktır.

### A. Ticarî Hacim ve Vergilendirme

Kırım'ın batı kıyısındaki Gözleve'den Kefe'ye, oradan Kerç Boğazı ve Azak Denizi'ne kadarki sahillerde bulunan irili-ufaklı tüm iskeleler, tek bir merkezden yönetiliyordu. *Kefe Nezareti Mukataası* adıyla teşkilatlandırılan iktisadî yapının yönetimi, müzayede usulüyle bir nazıra, genellikle üç yıllığına veriliyordu<sup>44</sup>. Mukataa sınırlarına dâhil deniz ve karadaki her türlü ticarî faaliyetin kontrolü, kalabalık

<sup>42</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1157.

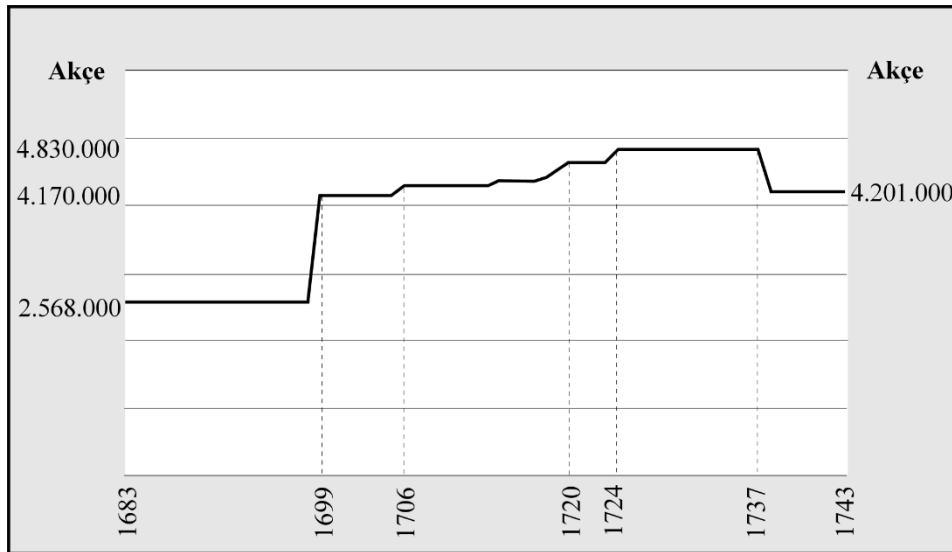
<sup>43</sup> *Chardin Seyahatnamesi*, s. 97-98.

<sup>44</sup> Mukataa 1697'de Abdullah Ağa (BOA, D.KFM, 9/36), 1699'da Mustafa Ağa (D.KFM, 9/36) tarafından idare edilirken, Kefe Beylerbeyi Abdurrahman Paşa'nın talebi üzerine 4 Nisan 1703 tarihinde kendisine verilmişti (D.KFM, 10/130).

maiyetiyle beraber Kefe Limanı'nda oturan nazırın yetkisindeydi. Mukataanın iktisadî büyüklüğü, maktu olarak tahminî şekilde hesaplanır; senelik muhasebesinin görülmesine de pek dikkat edilmezdi<sup>45</sup>.

YILLAR	Toplam Hacim (Akçe)	Artış Oranı (%)
1683	2.568.019	.
1699	4.170.000	62,38
1706	4.301.000	3,14
1714	4.361.000	1,39
1717	4.367.000	0,13
1718	4.415.000	1,09
1719	4.535.000	2,71
1720	4.650.000	2,53
1724	4.830.000	3,87
1737	4.201.000	-13,02
1743	4.201.000	.

**Tablo 1:** 1683-1743 yılları arasında Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam ticarî hacmi (mal değeri).



**Grafik 1:** 1683-1743 yılları arasında Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam ticarî hacminin seyri.

Bağlı bulunan Kerç, Taman ve Azak ile birlikte Kefe Mukataası'nın 16. yüzyıldaki toplam ticarî hacmini Yücel Öztürk, 1520'de 3.273.499 akçe, 1542'de ise 1.986.803 akçe olarak vermiştir<sup>46</sup>. Bu rakamların 17. yüzyıl sonu ve 18. yüzyılın ilk yarısındaki değişim seyri, **Tablo 1** ve **Grafik 1**'de gösterilmiştir. Bu veriler genel olarak incelendiğinde, Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam hacminin, 1699'dan

<sup>45</sup> Kefe Mukataası Nazırın Hacı Mahmud Ağa'nın, senelik muhasebesinin görülmesi hususundaki gevşekliğine dair: BOA, D.KFM, 27/53 (1723).

<sup>46</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 360.

itibaren 1737'ye kadar tedrici olarak arttığı görülür. Artışlar makul seviyelerde, dalgalanma ise yoktur. Artışların, mukataanın idaresinin müzayede usulüyle el değiştirdiği tarihlerde olması, Osmanlı malî yönetiminin genel karakterine uygun bir husustur. Kefe Mukataası'nın mal değerindeki artışların, genel olarak Karadeniz ticaretindeki yükselişi de yansıttığını iddia etmek, herhalde tek başına söz konusu rakamlara bakarak zor olsa gerektir. Ama yine de 1736'da Kırım'a Rus ve Kazak taarruzuna kadar, deniz ticaretini dramatik boyutta geriletecek bir olayın vuku bulmadığını söylemek mümkündür.

Batıda uzun savaşları başlatacak olan II. Viyana Kuşatmasının hemen öncesinde, 1682 (H. 1093) tarihinde mukataanın toplam malî büyüklüğünün 2.568.019 akçe olduğu görülür<sup>47</sup>. Takip eden yıllarda, savaş şartlarına rağmen ticarî hacim artarak 1699 senesi itibariyle 4.170.000 akçeye kadar çıkmıştır<sup>48</sup>. Artış trendi 18. asrın ilk on yılı boyunca sürmüştür. 1707 tarihindeki artışlarla 4.301.000 akçeye ulaşan<sup>49</sup> bu hacimde, 1714 senesine kadar herhangi bir değişme olmamıştır<sup>50</sup>. Hacı Cafer Ağa, Kefe Nezareti Mukataası'nı Mart 1714 tarihinden geçerli olmak ve üzere üç sene tahvili bozulmamak şartıyla aldığıında, mukataanın hacminde yine genişleme olmuş ve 60.000 akçe artışla senelik toplam malı 4.361.000 akçeye çıkarılmıştır<sup>51</sup>. Faka mukataanın idaresinde yıllardan beri hiç eksik olmayan gevşeklik ve istikrarsızlık, zamanla buradan salyâne ve mevâcib alan kişilere yapılan ödemeleri aksatacak ve Hükümete peş-peşe şikâyetler gönderilmesine neden olacak boyutlara ulaşmıştır. İdarî zafiyete bir çare olması umuduyla Mayıs 1714'ten itibaren iki nazırla idare edilmesi yöntemi denenmiş<sup>52</sup>; fakat bu defa da, nazırlar Yusuf ve Cafer Ağa arasındaki muhasebe anlaşmazlıkları gibi yeni bazı istikrarsızlık unsurunu doğurmuştur<sup>53</sup>. Ayrıca bu tarihlerde Kefe Nezareti Mukataası'nın düzgün şekilde idare edilmediğini gösteren diğer başka vakalar da resmî yazışmalara konu olmuştur<sup>54</sup>.

Kırım sahillerindeki ticareti kontrol eden tek otorite konumundaki Kefe Nezareti Mukataası'nın idaresinde görülen istikrarsızlıkların, Karadeniz ticareti üzerinde

<sup>47</sup> BOA, D.KFM.D, nr. 26376, s. 2.

<sup>48</sup> BOA, D.KFM, 9/143.

<sup>49</sup> BOA, D.KFM, 15/29.

<sup>50</sup> BOA, D.KFM, 15/101, 16/118.

<sup>51</sup> BOA, D.KFM, 17/105.

<sup>52</sup> BOA, D.KFM, 18/3 (28 Mayıs 1714); BOA, Ali Emiri, Ahmed III, nr. 1383.

<sup>53</sup> BOA, D.KFM, 18/66.

<sup>54</sup> Kale-i Cedi Gümrük Kâtibi Ahmed'in, 7-8 seneden beri görevini düzgün yapmayarak mukataayı zarara uğratması hakkında: BOA, D.KFM, 18/67 (2 Aralık 1714).

herhangi bir menfi tesirinin olup-olmadığını kesin şekilde bilmek güçtür. Ama mukataanın senelik mal değerine ait rakamların, aslında gerçek durumu göstermekten uzak olduğuna dair bazı işaretler vardır. Nitekim Nazır Yusuf Ağa'nın, 1715'te mukataanın mevcut durumu ve malî yapısı hakkında Hükümete sunduğu iki defterde, geçmiş senelere ait rakamlar verildiği gibi; mukataanın gelirleri arasında görüldüğü halde, gerçekte bir şekilde âtil kalmış veya gelirleri başka yerlere aktarılmış kalemler de tek tek sayılmıştır. Netice olarak idarî istikrarsızlıklar ve haricî müdahalelerle geçen yılların ardından 1715 senesine gelindiğinde, mukataanın gelirlerinin masrafına “*vefa ider hali*” olmadığı açık şekilde ortaya çıkmıştır<sup>55</sup>. Bu tarihlerde Kefe Nezareti Mukataası'nın kâtipleri tarafından hazırlanan bir hesap icmal defterinde, mukataaya bağlı alt kalemlerin gelirleri **Tablo 2**'deki gibi verilmiştir<sup>56</sup>.

GELİR KALEMİ	Gelir Miktarı (Akçe)	Toplam Gelire Oranı (%)
Kefe Limanı	1.086.120	25,76
Kefe'de Bâb-ı Tataran ve Tevâbii	281.430	6,67
Kefe'de Sırhâne ve Bazarlar	120.220	2,85
Gözleve Limanı	670.000	15,89
Balıklava Limanı	353.322	6,77
İhtisab-ı Öşr-i Mâhî	180.000	4,26
Yenikale Limanı ve Tevâbii	254.101	6,02
Taman Limanı ve Adası	1.020.798	24,21
Ada-i Şahi (Taman) Öşrü	249.539	5,91
<b>TOPLAM</b>	<b>4.215.530</b>	

**Tablo 2:** Kefe Nezareti Mukataası'nın 1714 tarihindeki gelir kalemleri.

Tabloda görüldüğü üzere, mukataanın toplam gelirinin 4'te 1'i Kefe Limanı'ndan elde ediliyor; Kefe şehrindeki diğer gelirlerle birlikte bu oran % 35'e kadar çıkıyordu. Taman ve Gözleve limanları da önemli ticarî hacme sahipti. Deniz ticaretinin büyüklüğünü anlamak için sadece liman gelirlerine bakmakta da yarar vardır. Kefe, Gözleve, Balıklava, Yenikale ve Taman limanları toplam 3.384.341 akçe gelire sahiptiler.

Kefe Nezareti Mukataası, 28 Aralık 1717 tarihinde Hacı Mahmud Ağa'ya mâlikâne olarak verildi. Bu tarih itibarıyla mukataanın senelik 4.367.000 akçe malı,

<sup>55</sup> Bu defterler BOA, Cevdet Maliye, nr. 21079'da kayıtlıdır.

<sup>56</sup> BOA, D.KFM.D, nr. 26390.

4.247.000 akçe masrafı ve 120.000 akçe irsaliyesi vardı<sup>57</sup>. Kırım Hanı'yla zaman zaman ihtilafa düşmesine rağmen Mahmud Ağa, yine de 1735 senesine kadar kesintisiz şekilde mukataayı yaklaşık 18 yıl süreyle idare etmiştir. Mahmud Ağa'nın idaresinde mukataanın hacminde birkaç defa artış olmuştur. 1718 tarihine ait bir muhasebe icmalinden toplam 4.415.000 akçe malı olduğu anlaşılır<sup>58</sup> mukataaya, bir yıl sonra 120.000 akçe zam yapılarak 4.535.000 akçeye çıkmış<sup>59</sup>; artış sonrasında da devam ederek 1720'de 4.650.000 akçeye<sup>60</sup>, 1724'te ise yeniden artış yapılarak 4.830.000 akçeye kadar yükselmiştir<sup>61</sup>. Bu rakam, 18. asrın ilk yarısında ulaşılan en yüksek hacim olmuştur. Görüldüğü üzere mukataanın ticarî hacmi, Mahmud Ağa'nın göreve geldiği tarihten itibaren kâğıt üzerinde sürekli büyümüştür. Fakat bu artışın reel karşılığının olup-olmadığı malum değildir. Zira Mahmud Ağa'nın, mukataayı devralmasının üzerinden dört yıl geçtiği halde hâlâ muhasebesi görülmediğinden, *“zimmetinde mîrî ve kalemiyesi ne mikdâr nesne olduğu”* bilinmemiştir<sup>62</sup>. 1726'da mukataa hesapları üzerindeki bazı ihtilaflara dair Defterdarlık kalemi tarafından çıkarılan bir hesapta ise, eski ve yeni defterlere bakıldığı halde, Kefe Nezareti Mukataası'nın 1681 tarihinden beri hesaplarının görülmediğinin söylenmesi oldukça enteresandır<sup>63</sup>. 1737'de Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam hacminde % 13'lük gibi dramatik bir düşüş yaşanmıştır. Zira mukataanın senelik mal bedeli 4.830.000 akçeden 4.201.000 akçeye inmiştir. Bu düşüşe sebep olan âmillerin neler olduğunu, ilgili kalemin tuttuğu resmî evraktan çıkarmak mümkündür. Bu tarihlerde idaresinde ciddi sıkıntıların olduğu anlaşılır mukataa, 1735'ten itibaren iki nazır tarafından müşterek şekilde idare edilmeye başlanmıştır. Kefe Nazırları Hacı Mehmed ve Hacı Murtaza, Mart 1735'te Hükümete sundukları bir arzda, mukataanın gelirinde düşüşe neden olduğu anlaşılır şu iddialara yer vermişlerdir:

*“Kefe Nezâreti Mukâta'ası mâlikâne bu kullarının uhdesinde olup, Kefe ve tevâbi'i iskelelerine gelüp ve tahmil olunup giden sefâyinlerin ber-mûceb-i mu'tad-ı kadîm rusûm-ı gümrükleri Kefe Nâzırları taraflarından mîrî için cem' u tahsîl olunagelüp, âhardan bir ferdin rusûm ... mutâlebesiyle gelüp ve giden sefâyin rüesâları akça ve eşyâ ve vergi azhı ta'cîz olunmayup mîrîye âid rusûmlarından mâadâ âhara bir akça ve bir habbe verilmek iktizâ eylemediğinden ve verilmemek*

<sup>57</sup> BOA, D.KFM, 20/20.

<sup>58</sup> BOA, D.KFM, 22/50.

<sup>59</sup> BOA, D.KFM, 22/84.

<sup>60</sup> BOA, D.KFM, 23/96.

<sup>61</sup> BOA, D.KFM, 26/67.

<sup>62</sup> BOA, D.FKM, 27/53 (1723).

<sup>63</sup> BOA, D.KFM, 32/39.



*üzre mukaddemâ birkaç def'a men'i için evâmir-i aliyyeler dahi ısdâr olındukda, Kefe'de Yeniçeri Ağası vekili olanlar iskâ ve i'tibâr eylemediklerinden, yine iskele-i mezbûreye gelüp ve giden sefâyin rüesâlarının ba'zularından beşer altışar vakıyye kahvelerin ahz ve ba'zularından dahi dokuzar on beşer guruş mikdârı akçelerin bilâ-sened ahz ve virmedikleri sûretde her birlerini birer takrible tecrim eylediklerinden iskelelerimize, sefâyin ashâbları gelmeyüp mâl-ı mîrînin telefi ve kesrine bâis ve zararı taraf-ı mîrîye râci' olmağla, inâyetlü merhametlü Sultânımdan mercûdur ki, husus-ı mezbûr için sâdır olan evâmir-i aliyyeleri mahallinden derkenâr olup ma'lûm-i devletleri buyuruldukda, Yeniçeri Ağası ve Başçavuş taraflarından sefâyin rüesâlarından bilâ-mûcib akçe ve eşya teklifi ile rüesâları ta'ciz ile mâl-ı mîrînin ta'tili mûcib olmaları için müekkked emr-i şerîf-i âlişân ihsân buyurulmak bâbında emr ü fermân merhametlü Sultânım hazretlerinindir<sup>64</sup>."*

Nazırların bu talebi üzerine 16 Mart 1735 tarihiyle Kefe Kadısı'na gerekli emir yazılmıştır yazılmasına da, şikâyet konusu edilen durumun düzeldiği şüphelidir. Buna ilave olarak mukataanın kötü idaresinden mütevellit sorunlar da devam etmiştir. Fakat bölgede ticarete asıl büyük darbeyi vuran hadise, 1736'daki Rus saldırıları olmuştur. Nitekim Kırım Hanı, İsakçı'da bizzat ordugâha gelerek mukataanın durumunu arz ve senelik gelirinden indirim talep etmiştir. Bunun üzerine Kefe Mukataası Kalemî'nden hazırlanan bir evrakta, durum şu şekilde ifade edilmiştir: *"Bu sene Kırım adasına Moskov keferesinin isti'lâsı sebebi ile âmed şüid iden tüccarın inkıtâından gümrüğü bî-hâsıl ve mahsûlâtının dahi ekseri telef ve zâyî' olmağla, a'şârından dahi çendân hâsılı olmadığı cümlelerin ma'lûmı olmağla, Kefe Nezâreti Mukâtaası malından bir mikdâr tenzil olunmak için celâdetlü Hân-ı âlişân hazretleri iltimas iderler<sup>65</sup>."*

Bu talebe karşılık olarak her ne kadar başlangıçta 180.000 akçe tenzilat yapılmasına karar verilse de, bu indirim yeterli olmayacaktır. Zira mukataayı müşterek şekilde idare eden Hacı Murtaza ve Hacı Mehmed, yine Kırım Hanı vasıtasıyla Hükümete bir arz sunarak, Rus saldırısı sebebiyle büyük zarara uğradıklarını; gelirin, senelik harcamanın yarısına bile yetmeyecek duruma düştüğünü söyleyerek, mukataanın kendilerinden alınmasını talep etmişlerdir. Bunun üzerine 25 Şubat 1737 tarihinde alınan bir kararla, şayet ileriki yıllarda durumunda bir düzelme olursa yeninden artış yapılabileceği mülahazasıyla, mukataanın asıl malına sonradan zam olarak eklenen 449.000 akçenin tenzil edilmesi sağlanmıştır<sup>66</sup>. Nitekim mukataanın

<sup>64</sup> BOA, D.KFM, 42/43.

<sup>65</sup> BOA, D.KFM, 43/88 (1 Kasım 1736).

<sup>66</sup> BOA, D.KFM, 43/118.

muhasabe icmallerinden, 1738 yılında senevî hacminin 4.201.000 akçe olduğu<sup>67</sup>; sonrasında da 1743'e kadar herhangi bir artış veya düşüşün yaşanmadığı anlaşılır<sup>68</sup>.

Mukataanın en büyük gelir kalemini, limanlardan alınan gümrük vergisi oluşturuyordu. Kefe ve ona bağlı diğer limanlara denizden gelen ve karadan yüklenen her tür maldan, kanunda belirlenen oran üzerinden vergi alınır<sup>69</sup>. Her limanda mukataa nazırının vekili ve bir kâtip bulunur, malın yüklenmesi ve vergi tahsil işini takip ederlerdi. Sıklıkla aksine hareket vâki olmakla birlikte, kâtip olmadan gemi yüklenmesi yasaktı. Gümrük vergisini ödeyen tüccara, nazır veya vekili tarafından *edâ tezkeresi* verilirdi<sup>70</sup>. Kefe sancağında meydana getirilen her türlü mahsulatin, “*a ‘şâr-ı şer’iyye ve rüsumat-ı sâiresi*” de mukataanın gelirine dâhildi<sup>71</sup>.

Kefe gümrüklerindeki vergilendirme, genel itibariyle şu şekilde yapılıyordu: “*Tüccar tâifesinin karadan ve deryâdan getirdükleri emtia ve eşyâdan*”, Müslümanlardan % 3 akçe *resm-i gümrük* ve 1 akçe *zarar-ı kassâbiye*; gayrimüslim ve Yahudilerden ise % 4 akçe *resm-i gümrük* ve 1 akçe *zarar-ı kassâbiye* alınır<sup>72</sup>. *Hınta, şair ve tuzdan* her 1.000 kileden 42.000 akçe gümrük vergisi tahsil edilirdi<sup>73</sup>.

## B. Tüccar ve Gemiler

Karadeniz'in tamamen Osmanlı hâkimiyetine girmesini takip eden yıllarda, buralarda faaliyet gösteren Cenevizli ve Venedikli tüccarın varlığı tedrici olarak sönmüştü. Bunların yerini Osmanlı tebaası Müslüman, Ermeni ve Rum tüccar aldı. Ermeni tüccar, İmparatorluğun diğer birçok yerinde olduğu gibi Karadeniz ticaretinde de etkindi. 17. yüzyılda Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticaretin büyük bir bölümünü Kefeli Ermeni tüccar yürütmekteydi<sup>74</sup>. Keza Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmak isteyen Rumlar, 18. yüzyılda Rus, Venedik ve Fransız gibi yabancı bandırası altında ticaret yapmaktaydı. Bunların ticarete etkin hale gelmeleri 18. yüzyıl sonlarından itibaren olmuştur<sup>75</sup>.

<sup>67</sup> BOA, D.KFM, 45/70.

<sup>68</sup> BOA, D.KFM, 49/15, 52/92.

<sup>69</sup> Kefe nazırlarının vergi tahsili hususunda maliyenin bir kaydında şu ifadelere yer almıştır: “*Kefe ve Ayaş'da vâki' lebideryada sefine yanaşur tüccarın getirdükleri emtianın ve sefinelere tahmil eyledikleri eşyanın tüccar ve eger sefine re'isidir kânûn üzre gümrükleri miri için tahsil olunmak üzre berâti şurûtunda mukayyed bulunduğı derkenâr olunmuşdur.*” (BOA, D.KFM, 13/97).

<sup>70</sup> BOA, D.KFM, 13/97.

<sup>71</sup> BOA, D.KFM, 15/37.

<sup>72</sup> BOA, D.KFM, 13/6 (5 Mayıs 1707).

<sup>73</sup> BOA, D.KFM, 11/58 (1704).

<sup>74</sup> Genel bir değerlendirme için bakılabilir: Hale Çalım Yiğit, “XVII. Yüzyılda Karadeniz Ticaretinde Ermeniler”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 861-866.

<sup>75</sup> Özlem Yıldız, “XIX. Yüzyılda Karadeniz Deniz Ticaretinde Rumlar”, s. 963-969.

1718 tarihli bir belge, Kefe-İstanbul arasındaki Rum tüccarın faaliyetlerine ait birkaç ufak bilgiyi muhtevindir. Yani Kazaki Maropoli adlı bir zimmînin sunduğu arzuhalde ifade ettiğine göre, bunun kardeşi Penayut Kazaki Maropoli, Karadeniz sahillerinde ticaret yaparken Kefe açıklarında fırtınaya yakalanan gemisi “*baştan-kara olup*”, anca 500 kuruşluk mal ve bir esiri kurtarmayı başararak Kefe’ye çıkmıştır. Fakat burada hastalığa tutulup ölmüştür<sup>76</sup>. Rumların yanı sıra 18. yüzyılın ilk yarısında sınırlı sayıda Rus tüccarı, antlaşmaların kendilerine sağladığı imkânlar ölçüsünde Osmanlı gemilerinde ticaret yapmışlardır. İdris Bostan, Ruslara ait tespit edebildiği ilk kayıtların, 1702’de Kefe’ye gitmek üzere Karadeniz’e çıkan bir Osmanlı gemisine 25 fiçı zeytinyağı ve birkaç denk pamuk yükleyen iki Rus’a ait olduğunu yazmıştır. Takip eden yıllarda, daha ziyade İstanbul’daki Rus elçilik görevlileri ufak çaplı ticarî faaliyette bulunmuştur. 1739’dan sonra ise Karadeniz’de Osmanlı gemileriyle ticaret yapan Rus tüccar sayısında belirgin artış olmuştur<sup>77</sup>. Karadeniz’de faaliyet gösteren Rus tüccarın karşılaştığı başlıca problem, Osmanlı gümrük görevlileri ve mahallî idareciler tarafından, anlaşmalara aykırı şekilde fazla veya mükerrer vergi talebiyle durdurulmalarıydı<sup>78</sup>.

Karadeniz’de taşımacılıkta tek ve çift ambarlı olarak yapılan *şayka*, *kalyon*, *firkate*, *işkampoye*, *kalite* ve *melekse* gibi gemi türleri kullanılıyordu<sup>79</sup>. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’yla Ruslar’ın da devreye girmesiyle Karadeniz ticareti çok uluslu bir yapıya kavuştu. Bu durum, Karadeniz’de kullanılan gemilerin tip ve büyüklüklerini de etkiledi. Genelde tek, en fazla iki ortaklı, bir-iki ailenin geçimini sağlayacak gemicilik tipi, uluslararası ticarete kapalı Karadeniz için en uygun/verimli gemi işletme biçimi olmalıdır<sup>80</sup>. Bunun yanı sıra arşiv kayıtlarından, çok ortaklı gemi işletmeciliğinin de yapıldığı anlaşılmaktadır. Ali adlı bir Türk, Kefe tarafına eşya taşıyan on iki hisseli gemilerinde iki hisse sahibi olan Boşnak Yorgi’nin, 1702’de gemiye yükledikleri alet ve eşyayı alarak firar ettiğini söylemişti<sup>81</sup>.

<sup>76</sup> BOA, Cevdet Adliye, nr. 2609 (1 Nisan 1718).

<sup>77</sup> İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, s. 360-362.

<sup>78</sup> Bu husustaki birkaç örnek için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, s. 363-364.

<sup>79</sup> Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 872-873.

<sup>80</sup> İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticarî Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, s. 885-905.

<sup>81</sup> BOA, *Atik Şikâyet Defteri (AŞD)*, nr. 34, s. 206 (Mart 1702).

### C. Ticarî Ürünler

Karadeniz limanlarında ticareti yapılan geleneksel ürünlerin neler olduğu, esas itibariyle bellidir. Ticarete konu olan ürünler zamanla çeşitlenmekle birlikte, asıl ağırlığı teşkil eden emtia kalemlerinde asırlar boyunca fazla bir değişiklik yaşanmamıştır. Yücel Öztürk'ün 16. yüzyılda Kefe'de ticareti yapılan ürünler hakkında verdiği listede yer alan hububat, tekstil, hayvan ve hayvanî ürünler, deri, baharat, boya ve maden ürünleri<sup>82</sup>, takip eden asırlarda da Karadeniz ticaretindeki ağırlığını korumuştur. Nitekim Fransız tüccar Chardin'in, Kefe'deki ticarî hayata dair gözlemleri de bu minvaldedir. Havyar ve balığın dışında Kefe'den en çok nakliyatı yapılan diğer ürünlerin buğday, tereyağı ve tuz olduğunu; bu şehirden, İstanbul ve başka bir sürü yere ürün gönderildiğini yazmıştır. Ayrıca Kefe Limanı'ndan Anapa'ya doğru 7 Eylül 1672 tarihinde hareket eden geminin yükünü şöyle sıralamıştır: *“Gemimizin yükü tuz, balık, havyar, sıvı yağ, çörek, yün, demir, kalay, bakır, seramik tabak-çanak, her türlü koşum takımları, silah, tarım aletleri, çuha, her renkten ince kumaş, erkek ve kadın için hazır kıyafetler, yorgan, halı, deri, çizme, ayakkabı ve bunlar gibi insanların ihtiyaç duyduğu her şeyden oluşuyordu. Tuhafiye ürünleri, baharatlar, ilaçlar, her türlü merhemler mevcuttu. Bir bakıma sanki bu gemide küçük bir şehir vardı. Üzerinde de yüz kişiydik<sup>83</sup>.”*

İdris Bostan, 18. yüzyıl başlarında Rus tüccarın Karadeniz yoluyla İstanbul'a getirdiği ürünler arasında havyar, et, buğday, arpa, balık, tütün yaprağı, balmumu, demir, çini, halat ve kürk bulunduğunu; buna karşılık İstanbul'dan götördükleri başlıca ürünlerin kuru yemiş, sirke, şarap, kahve, pamuk, pamuk ipliği ve bez olduğunu yazmaktadır<sup>84</sup>. Aynı tarihler itibariyle arşiv vesikalarında da görüleceği üzere, Kırım limanlarından gemilere yüklenen malların başında buğday ve arpa geliyordu. Bunun yanı sıra hayvanî yağ (revgan-ı sâde)<sup>85</sup> ve bal ihraç edilen ürünlerdendi<sup>86</sup>. Tuz da önemli bir ticarî emtia idi<sup>87</sup>. 1721 senesine ait bir arşiv belgesinde, Karadeniz kıyısındaki iskelelerle Kırım ve Rumeli limanları arasındaki ticarete, vergilendirmeye konu olan ticarî ürünler arasında şunlar sayılmıştır: Melbusat, menkulât, meşrubat,

<sup>82</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 475 vd.

<sup>83</sup> *Chardin Seyahatnamesi*, s. 99, 105.

<sup>84</sup> İdris Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması”, s. 362.

<sup>85</sup> BOA, D.KFM, 13/6.

<sup>86</sup> BOA, D.KFM, 11/41.

<sup>87</sup> BOA, D.KFM, 11/58.

çuka, meşin, bogası, gön, demir, arşına gelir eşya, teraziye gelir menkulât<sup>88</sup>. Bu ön malumattan sonra şimdi, Kefe ekseninde ticarete konu olan ürünlerin neler olduğuna biraz daha ayrıntılı olarak bakalım.

### 1. Çıkanlar (İhracat)

İHRACATI YAPILAN TİCARİ ÜRÜNLER	
Tarım Ürünleri	Buğday, Arpa, Darı, Mercimek, Çavdar
Hayvan Ürünleri	Sadeyağ, Bal, Deri, Kürk
Deniz Ürünleri	Balık, Havyar
Orman Ürünleri	Kereste
Sanayi Ürünleri	Un, Şarap, Tuz
Köle	

Tablo 3: Kefe ve bağlı limanlardan 18. yüzyılda ihracatı yapılan ürünler.

**Tarım Ürünleri.** Kefe'nin ticaretinde tarım ürünleri önemli paya sahipti. Kırım'ın bereketli ovalarında hasadı yapılan *buğday*, Kefe Limanı'ndan İstanbul'a sevk edilirdi. Bununla birlikte Kırım'ın kuzey ve doğu istikametindeki hinterlandında önemli miktarlarda hububat tüketildiğinden, zaman zaman Anadolu'dan getirilen hububatın Karadeniz limanlarından kuzeye nakledildiği de oluyordu. Hububat getiren tüccar, dönüşte gemilerini Kefe, Taman ve Azak'tan aldıkları balık, yağ, deri ve kürk ürünleriyle dolduruyorlardı<sup>89</sup>. Kefe Limanı'ndan yükleme yapılan ürünler arasında *hububatın* ayrı bir yeri vardı. Gerek başkent İstanbul'un iâşesi, gerekse savaş zamanlarında ordu için Kırım'dan zahire sevkiyatı yapılırdı. Bu durum zaman zaman hububat kaçakçılığına neden oluyordu. Nitekim 1700 senesi yaz aylarına ait bir belgeden, İstanbul'a sevk edilmek üzere Rumeli ve Kefe tarafındaki iskelelerden gemilere yüklenen *buğday*, *arpa* ve diğer erzakın, İstanbul yerine götürülüp Ereğli, İnebolu, Samsun, Sinop, Trabzon ve diğer iskelelerde satıldığı anlaşılmaktadır<sup>90</sup>. Özellikle sefer vakitlerinde ordu için hububat sevkiyatı yoğunlaşırdı. 1716 yaz aylarında Kırım'dan tedarik edilen 10.000 kileden fazla *dakik (un)* Kefe Limanı'ndan Azak Kalesi'ne nakledilmişti<sup>91</sup>. Vergi tahsili hususunda yaşanan suiistimler hakkındaki belgeler de, hububat sevkiyatına dair bilgiler verir. Örneğin 1717'de Kefe, Taman ve Yenikale'den *hunta (buğday)* yüklü olarak geçen tüccar gemilerinden,

<sup>88</sup> BOA, Cevdet Maliye, nr. 21567 (21 Haziran 1721).

<sup>89</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 475-476; ayı yazar, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1160.

<sup>90</sup> Bu neviden kaçakçılığın önlenmesi için kat'i emir yazılması: BOA, Cevdet Dahiliye, nr. 3973 (30 Haziran 1700).

<sup>91</sup> BOA, İbnülemin Maliye, nr. 11080 (21 Ağustos 1716).

mahallî idarecilerin kanunsuz şekilde vergi talep etmeleri şikâyet konusu edilmişti<sup>92</sup>. 1727’de ise Kefe Nazırı Mahmud Ağa, Hükümete sunduğu bir arzuhalde Kefe, Yenikale ve Taman’dan gemilere buğday, arpa, *darı* ve *çavdar* yükleyen tüccardan bazılarının, “*biz Paşa’dan izin aldık ve Yeniçeri Ağası vekilinden izin aldık*” diyerek vergi ödemeye muhalefet ettiklerini yazmıştı<sup>93</sup>. Bunların yanı sıra 16. yüzyılın ikinci yarısında Kefe’den İstanbul’a *mercimek* ihraç edildiği bilinse de<sup>94</sup>, herhalde bu ürünün Karadeniz ticareti içindeki hacmi oldukça düşük olmalıdır.

**Hayvan Ürünleri.** 16. yüzyılda Kefe’den ihraç edilen hayvansal ürünler arasında *sadeyağ* (*tereyağı*), *pastırma*, *peynir*, *balık*, *balık yağı* ve *havyar* ön sıralarda gelirdi. Kırım Yarımadası, Çerkesya, Deşt-i Kıpçak ve tüm kuzey bölgelerinden temin edilen hayvansal ürünler ve canlı hayvan Taman, Azak ve Balıklava gibi Kırım’ın güney sahillerindeki küçük iskelelerden Kefe’ye getirilir; buradan, başta İstanbul olmak üzere diğer kuzey Anadolu liman şehirlerine gönderilirdi<sup>95</sup>. Kefe’den büyük miktarda hayvansal yağ sevkiyatı yapılırdı. Tatar, Nogay ve Çerkes taraflarında imal edilen yağlar, Tatar tüccarı tarafından Kefe’ye getirilir ve buradan İstanbul’a sevk edilirdi. Kefe yağı üzerinde tekel bulunduğundan sadece İstanbul’a gönderilir, başka yere satışına izin verilmezdi<sup>96</sup>. 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca Açu Kalesi, Kefe, Taman ve Yenikale’den gelip-geçen tüccar gemilerinde, diğer emtianın yanı sıra *sadeyağ* (*revgan-ı sâde*) da bulunduğu dair çeşitli belgeler vardır<sup>97</sup>. Kefe Nazırı Hacı Murtaza’nın 1735 senesine ait bir arzuhalinde, Taman adasının *sadeyağı* eskiden beri Taman Limanı’ndan gemilere yüklenir ve Yenikale İskelesi’nde vergileri alınırken, birkaç seneden beri tüccardan bazıları vergiden kaçmak için yüklemeyi Taygan İskelesi’nden yaparak vergiden kaçtıkları ifade edilmişti<sup>98</sup>.

Kefe’nin en önemli ihraç ürünleri arasında şüphesiz *deri* ve *kürk* geliyordu. İdil Boyu ve Rusya içlerinden getirilen tilki, samur, kunduz ve zerdeva kürklerinin yanı sıra, koyun ve büyükbaş hayvan derileri de ham olarak alınıp, Don ve Azak yoluyla Kefe’ye getirilir; buradan başta İstanbul olmak üzere Anadolu şehirlerine sevk edilirdi.

<sup>92</sup> BOA, D.KFM, 19/81.

<sup>93</sup> BOA, D.KFM, 33/46.

<sup>94</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1157.

<sup>95</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 476-477; aynı yazar, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1158.

<sup>96</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1159.

<sup>97</sup> BOA, D.KFM, 13/97, 19/81.

<sup>98</sup> BOA, D.KFM, 42/18.

Pamuklu dokumalarda Kefe'nin Anadolu'ya bağlılığına karşılık, deri ürünlerinde durum bunun tam tersineydi<sup>99</sup>. Kefe Nazırı Hacı Cafer'in 1714'te Divana sunduğu bir arzda yazdığına göre, Nogay Tatarları tilki postu, muhtelif kürk ve deri ürünlerini limanlara getirip satıyorlardı<sup>100</sup>. Nakit yerine ürün olarak vergi tahsili yayın olan Kefe Nezareti Mukataası'nın gelirleri arasında, koyun yünü (yapağı) da bulunuyordu. Nitekim 1724'te Azak Kalesi'nde muhafaza hizmetinde olan asker için lüzumu halinde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan 200 kantar yapağının, Mukataa Nazırı Mahmud Ağa tarafından gönderilmesi istenmişti<sup>101</sup>.

**Deniz Ürünleri.** Karadeniz'de balıkçılığın geçmişi, antik çağlara kadar uzanır. Asırlardır bu denizde *ton*, *palamut*, *uskumru* başta olmak üzere birçok farklı türde balık avlanırdı. Kimmer Boğazı ve Azak Denizi civarındaki antik yerleşimlerde yapılan arkeolojik kazılarla ortaya çıkarılan onlarca balık işleme ve tuzlama tesisi, avlanan balıkların pazara sürülmeden önce birtakım işlemlerden geçirildiğine ve kurutulduğuna işaret etmektedir<sup>102</sup>. Kefe'nin batısında sahil şeridi boyunca Gözleve, Mankub ve İnkerman'a kadar uzanan Tat İli bölgesi, önemli bir balık ihraç merkeziydi. Ayrıca Azak ve Kerç tarafı da balıkçılıkta ön sıralardaydı. *Mersin ve togi balığı* denilen türlerin yanı sıra, *havyar* da ihraç edilen deniz ürünlerindendi<sup>103</sup>.

Kefe ve Azak Denizi'nde balıkçılık hakkında Jean Chardin kıymetli bilgiler verir. Kefe şehir merkezinde taze balığın nadiren bulunduğunu söyler ki, Ağustos ayında orayı ziyaret ettiği düşünülürse bu normaldir. Fakat genel olarak balıkçılığa dair yazdığı şu satırlar oldukça dikkat çekicidir:

*“Ticareti en çok yapılan ürünler Palus Maeoticus'tan [Azak Denizi] gelen ve bütün Avrupa'ya ve hatta Hindistan'a kadar taşınan tuzlanmış balık ve havyardır. Bu bataklıkta yapılan balık avı, yüzölçümünün küçüklüğüne nazaran inanılmaz derecede çoktur. Bu memleketin insanlarına göre yakalanan balıkların neredeyse sayısız olmasının nedeni, bu Azak suyunun balıklı, besleyici ve ona dökülen Tanais [Don] ırmağından dolayı az tuzlu olmasıdır. Azak denizinin hem Don ve Karadeniz'den, hem de Hellespontos [Marmara] ve Ege adalarındaki balıkları kendine çektiğini ve bu balıkları kısa sürede besleyip semirttiğini söylüyorlar. Burada genelde yirmi dört-yirmi altı kadem uzunluğunda ve her biri dört-dört buçuk*

<sup>99</sup> Kürk ticareti hakkında ayrıntı için şu çalışmaya bakılabilir: Zeki Tekin, “Osmanlı Devleti'nde Kürk Ticareti”, *Türkler*, C. X, Ankara 2002, s. 754-763; Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 484-486.

<sup>100</sup> BOA, D.KFM, 17/108 (9 Mart 1714).

<sup>101</sup> BOA, MAD, nr. 9912, s. 216 (16 Ocak 1724).

<sup>102</sup> Tafsilat için bakılabilir: Ali Güveloğlu, “Antik Çağ'da Karadeniz'de Balık ve Balıkçılık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 727-741.

<sup>103</sup> Balıkçılık hakkında tafsilat için: Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1155-1159.

*kilo ağırlığında ve içlerinden üç-dört kental havyar elde edilen balıklar tutulduğunu en az yüz kişiden duydum. Havyar balığın yumurtalarından yapılıp ve ticaretinden dolayı da balığın kendisinden daha çok değerlidir. Kefe’de bulunan balıkların canlılarına hiç rastlamadım, fakat burada gördüğüm balık parçaları ve inanılmaz miktarlarda bin bir yere gönderilmesi beni bu söylenenlerin doğruluğuna inandırmaya yetiyor. Mersinbalığı olarak bilinen bu balık Ekim’den Nisan’a kadar kazıklarla çevrili yerlerde [dalyanlarda] zıpkınla avlanıyor. Belki de Azak suyunun balçığı buraya bataklık denmesine neden oldu. Üzerlerinde gemiler gezindiği, yükselip alçalmayan, büyük bir nehre ve denize açılan buraya göl dense daha doğru olurdu<sup>104</sup>.”*

Bu anlatılanları teyit eder mahiyette çeşitli arşiv belgelerine de rastlamak mümkündür. Nitekim 1699 tarihli bir hesap icmalinde, Kefe’de Büyük Kale yakınında 16, Kuban nehrinde 9, Kerç ve Taman’da ise 6 dalyanda balıkçılık yapıldığı kayıtlıdır<sup>105</sup>. Gerek bu dalyanlarda, gerekse Karadeniz sahillerinde ve Kuban nehrinde her türlü balık avlama işi (*sayd-ı mâhî*), ancak Kefe Nazırından alınan yazılı izinle yapılır; avlanan balığın dörtte biri vergi olarak ödenirdi<sup>106</sup>. Bu kaideye uygun olmak şartıyla Taman’da balıkçılık, büyük oranda Çerkes beylerinin kontrolü altındaydı. Elleri avlanma izni bulunan Hızır-oğulları’ndan iki kişi, Taman’da avlama izinleri olan bir nehre, Çerkes Jane beylerinin kanunsuz şekilde müdahalesinden şikâyetçi olmuşlardı<sup>107</sup>. Balıkçılıkla alakalı olarak karşılaşılan önemli sorunlardan birisi, nazırdan izin alınmaksızın kaçak avcılıktı. Kefe Nazırı Mahmud Ağa’nın 1707’de Divana gönderdiği bir arzda Kerç, Kale-i Cedid, Kızıltaş ve Temrek taraflarında izinsiz avcılık yapan balıkçıların vergi kaçırarak mukataayı zarara uğrattıklarından yakınılmıştı<sup>108</sup>. Dalyan ve nehirlerde avlanma hakkı, mukataanın sahibi tarafından senelik olarak bazı kişilere, belirli bir bedel karşılığı devrediliyordu. Ama Osmanlı idarecilerinin müdahalesi de eksik olmuyordu. Kefe Nazırı Hacı İbrahim, 1717’de Büyük ve Küçük Kuban nehirlerinde senede 5.000’er kuruşluk balık avlanmasına rağmen, Açu Muhafızı olan paşanın, bu gelirlere el koyduğunu rapor etmişti<sup>109</sup>. Benzer şikâyetler 1718’de Mukataa Nazırı olan Mahmud Ağa zamanında da sürmüştür<sup>110</sup>.

<sup>104</sup> Chardin Seyahatnamesi, s. 98-99.

<sup>105</sup> BOA, D.KFM, 9/143.

<sup>106</sup> BOA, D.KFM, 10/103 (1702). Kefe Nazırı Mahmud Ağa’nın, 1707’de izinsiz balık avlayanalar hakkında bir şikâyeti üzerine Kefe Mukataası Kalemî’nden çıkarılan derkenarda, bu husustaki genel kaide şu şekilde ifade edilmişti: “Taman adasında sayd-ı mâhî eyleyenlerin ellerinde nâzırdan temessükleri olmadıkça bir ferde sayd-ı mâhî idirilmeye ve izin ile sayd olunan mâhiden rub’ı mirî için ahz oluna” (BOA, D.KFM, 13/8).

<sup>107</sup> BOA, D.KFM, 10/103 (12 Temmuz 1702).

<sup>108</sup> BOA, D.KFM, 13/8 (30 Mayıs 1707).

<sup>109</sup> BOA, D.KFM, 19/89 (21 Mart 1717).

<sup>110</sup> BOA, D.KFM, 20/81 (14 Mayıs 1718).



**Sanayi Ürünleri.** Kefe’de iktisadî hayatın ana vasfını ticaret oluşturduğundan, aslında toplam ticarî hacim içinde öne çıkacak boyutta sanayi ürünü veya işlenmiş mâmul emtia yer almıyordu. Kaynaklarda görülebildiği kadarıyla *şarap* ile, her ne kadar tabii şekilde elde edilse de *tuz*, bu başlık altında zikredilebilir. Tuzlanmış ve kurutulmuş balık ürünleriyle, şehirde çok miktarda olduğu bilinen değirmenlerde öğütülen *un* da belki bu kaleme dâhil edilebilirse de, bunlara daha önce değinilmişti. Kırım’da başlıca şarap üretim merkezleri Mankub, Suğdak, İnkerman ve Balıklava taraflarında bulunuyordu. Buradan elde edilen ve ayrıca Trabzon Limanı vasıtasıyla Anadolu’dan da getirilen şarap, çoğunlukla Kerç Boğazı’nın karşı yakasına gönderilirdi<sup>111</sup>. Açu Kalesi’nin tamiri için 1699’da Kefe ve Suğdak taraflarından temin edilerek gönderilen *demir* ve *kireç* de belki bu kaleme dâhil edilebilir<sup>112</sup>.

17. yüzyılda Kefe ve Ahyolu gibi yerlerden, gemilerle tuz nakliyatı yapıldığı bilinmektedir. Getirilen tuzlar İstanbul’da Tuz Emini’ne teslim edilir ve onun vasıtasıyla tuzcu esnafına dağıtılırdı. Eremya Çelebi Kömürçiyen, balık pazarında yer alan tuzcu dükkânlarına Ahyolu ve Kefe taraflarından fındık ve ceviz büyüklüğünde tuzlar getirildiğini; Ulah memleketlerinden taşınan tuzun ise tek bir parçasının bir beygir yükü olacak kadar büyük olduğunu yazmaktadır<sup>113</sup>. Kefe Nezareti Mukataası’na bağlı iki büyük *tuzla* (*memleha*) olduğu, buradan bol miktarda tuz çıkarıldığı ve her bir arabası 125’er akçeden satıldığı arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır<sup>114</sup>.

Seyyah Chardin de, bölgedeki tuzlalar hakkında bazı bilgiler verir. Kefe’den gemiyle ayrılmalarından sonra, 50 mil uzaklıkta ulaştıkları ve Tuzla denilen yerin, deniz kıyısında kumsalda geniş bir tuzluk olduğunu söyleyen yazar, şunları anlatır: “*Sabahleyin, oraya vardık ve tayfalar hemen tuz taşımaya başladı; burası kimse tarafından korunmuyordu. Her yıl burada iki yüz geminin tuz yüklediği ve gerektiğinde bunun iki katının da karşılanabileceği söyleniyor. Bu tuzlar masrafsızca kendini yeniliyor. Dipleri killi ve sert topraktan oluşan bu bataklara deniz suyu gönderiliyor;*

<sup>111</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1159.

<sup>112</sup> BOA, MAD, nr. 9881, s. 287 (23 Mart 1699).

<sup>113</sup> Eremya Çelebi Kömürçiyen, *İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul*, İstanbul 1988, s. 15.

<sup>114</sup> BOA, D.KFM, 9/143.

*orada çok iyi niteliklere sahip beyaz bir tuz oluşuyor, bu tuzun özelliklerinden biri de tuzlanan etleri iyi korumasıdır<sup>115</sup>.*”

**Orman Ürünleri.** Kırım’ın önemli dışsattım ürünlerinden birisi de *kereste* idi. Daha ziyade Kefe’nin batısındaki Tat İli denilen bölgelerdeki kayın ağaçlarından sağlanan kerestenin, İstanbul’a ihraç edilerek gemi yapımında kullanıldığı bilinmektedir<sup>116</sup>. Rusya ile savaşın devam ettiği yıllarda, kuzey sınırlarının tahkimi için Azak Kalesi’nin tamirine karar verildiğinde, bu işte kullanılacak kereste, Aralık 1695’te başlayıp 1696 bahar aylarına kadar devam eden sevkiyatla Gözleve ve Kefe taraflarından gönderilmişti<sup>117</sup>. Daha sonra Akıntıburnu’nda 1705’te inşa edilen Yenikale için lüzumlu olan kereste de Kefe’den nakledilmiştir<sup>118</sup>. 1723’te ise Azak Kalesi için İstanbul’dan kereste sevk edilmiş; ayrıca gönderilen gemi Taygan’a vardığında, buradan da malzeme yüklenmesi emredilmişti<sup>119</sup>. Adanın bazı köylerinde, yöre halkının biçip her bir arabasını 5’er akçe para ödeyerek sattıkları *sazlık* ve *kamışlıkları* da, orman ürünleri arasında saymak mümkündür<sup>120</sup>.

**Köle.** Karadeniz’de köle ticaretinin mazisinin, tarih öncesi çağlara kadar dayandığı bilinmektedir. Kefe’de Ceneviz kolonisinin kurulmasında sonra, Avrupa’ya köle sevkiyatında hızlanma olmuştur. 14. yüzyılda ise Kefe’den her yıl ortalama 1.500 köle ihraç edildiği ve bunların hemen hepsinin Mısır’a gönderildiği bilinmektedir<sup>121</sup>. Söz konusu yoğunluk, bölgenin Osmanlı idaresine girmesinden sonra da devam etmiştir. Yaygın şekliyle Kafkaslar’dan getirilen köleler, Azak ve Taman’da toplandıktan sonra, Kerç yoluyla Kefe’ye nakledilir ve buradan sevkiyat yapılırdı. 1606 yılında İstanbul’a Kefe’den 1.012, Gözleve’den ise 1.037 köle getirildiği tespit edilmiştir<sup>122</sup>. İstanbul’un yanı sıra Bursa, Sinop, İnebolu, Ereğli ve Amasra limanlarına da köle gönderilirdi<sup>123</sup>. Karadeniz limanlarında köle ticareti 17. yüzyıldan itibaren, Rusya’nın güney sınırlarında savunma amacıyla kaleler inşa etmesinin tesiriyle

<sup>115</sup> Chardin Seyahatnamesi, s. 103.

<sup>116</sup> Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1161-1162.

<sup>117</sup> Kefe’den Azak’a kereste nakledecek üç geminin güvenliğinin sağlanması hususunda Kefe Beylerbeyi ve diğer görevlilere yazılan hüküm: BOA, MAD, nr. 9880, s. 109 (19 Aralık 1695). Kereste ve mühimmat nakli hakkında: MAD, nr. 9880, s. 364 (23 Mayıs 1696).

<sup>118</sup> BOA, MAD, nr. 9894, s. 357 (8 Ekim 1705).

<sup>119</sup> BOA, MAD, nr. 9910, s. 260 (21 Mart 1723).

<sup>120</sup> BOA, D.KFM, 9/143.

<sup>121</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 999-1021 (Neal Ascherson, *Black Sea*, New York 1996, s. 95’ten naklen).

<sup>122</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, “İstanbul Gümrük Defterlerine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, III/2 (2011), s. 382.

<sup>123</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, s. 1010.

azalmaya başlamıştır. Ama yine de 1644'te Kefe gümrüğüne bağlı olarak köle ticaretinden 159.215 akçe gelir elde edilmişti<sup>124</sup>. Muhtemelen Rusya'nın Kafkaslar'da daha sık görülmeye başlaması, köle sevkiyatını yavaşlatmış olsa da, neticede bu ticaretin sürmesi bölgedeki mahallî güç odaklarının işine yaradığı için, tamamen sona ermesi beklenemezdi. Bu bakımdan seyyah Chardin'in gözlemlerine dayanarak yazdığı şu satırlar oldukça anlamlıdır: “[Çerkeslerden] *her biri çevre bölgelerdeki başka insanların azılı düşmanıdır. Buradaki insanlar birbirlerini yakalayıp Türklere ve Tatarlara köle olarak satıyorlar*<sup>125</sup>.”

Karadeniz'de köle ticaretinin hacmi tedrici olarak azalmakla birlikte, 18. yüzyılın ilk yarısında da sürdüğü anlaşılmaktadır. Kazak, Kalmuk, Nogay ve Çerkes beylerinin Kırım'ın kuzeyinde Ukrayna ve Rus topraklarına kalabalık gruplar halinde yaptıkları baskınlarda ele geçirilen kız ve oğlan köleler, gemilerle İstanbul'a getirilir ve esir pazarında satılırdı. 1699 Karlofça ve 1700 İstanbul Antlaşmaları, Lehistan ve Rusya'dan esir toplanmasını yasaklamıştı. Bu durum Kırım halkını ve kalelerdeki yeniçerileri rahatsız etmiş; hatta bunlar 1703'te Azak Kalesi'nde bir ayaklanma çıkarmışlardı. Beyaz köleler ise daha ziyade Çerkesya ve Gürcistan taraflarından toplanıp, Doğu Karadeniz sahillerindeki limanlardan gemilerle sevk edilirdi<sup>126</sup>. Nitekim Kefe Nezareti Mukataası'nın 1714 tarihli bir hesap icmalinde, bir yıl içinde Kafkas taraflarından Taman İskelesi'ne 1.265 adet kölenin geldiği kaydedilmiştir<sup>127</sup>. Mukataaya bağlı diğer limanların gelirleri arasında ise esir ticaretinin olmaması dikkat çekicidir. Karadeniz'de köle ticaretine ait arşivde rastlanan az sayıdaki kayıttan bir diğerinde, 1718'de Penayut Kazaki Maropoli adlı bir tüccarın Kefe açıklarında fırtınaya yakalanarak alabora olan gemisinde, sadece bir esir (köle) bulunduğu ifade edilmiştir<sup>128</sup>. Öyle anlaşılıyor ki, Ruslar'ın Mayıs 1736'da Orkapı'ya saldırıp, ardından Haziran ayında başkent Bahçesaray dâhil tüm Kırım'ı yağmalamaları, diğer ticaret kolları gibi köle ticaretine de büyük darbe vurmuştur<sup>129</sup>.

<sup>124</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, s. 1012.

<sup>125</sup> Chardin *Seyahatnamesi*, s. 107.

<sup>126</sup> Civan Çelik, “Beyaz Köle Ticaretinde Karadeniz Ticaret Yolu ve Canık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık*, Editör: Osman Köse, Canık Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1025-1048.

<sup>127</sup> BOA, *D.KFM.D.*, nr. 26390, s. 3.

<sup>128</sup> BOA, Cevdet Adliye, nr. 2609.

<sup>129</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, Karlofça Antlaşmasından XVIII. Yüzyılın Sonlarına Kadar*, IV, I. Kısım, Ankara 1995, s. 256-257; Alan W. Fisher, *The Crimean Tatars*, California 1978, s. 50.

## 2. Girenler (İthalat)

Kefe Limanı'na giriş yapan ticarî emtiaya dair sistematik kayıtlar yoktur. Ama gerek arşiv belgelerine yansıyan bilgilerden, gerekse ikincil kaynaklardan anlaşıldığı kadarıyla, ithalatı yapılan ürünleri **Tablo 4**'teki gibi göstermek yanlış olmasa gerektir. İthalatta tekstil ürünlerinin en başta gelen kalemi oluşturduğuna kuşku yoktur.

İTHALATI YAPILAN TİCARİ ÜRÜNLER	
<b>Tarım Ürünleri</b>	Buğday, Un, Pirinç, Kahve, Peksimet
<b>Tekstil Ürünleri</b>	Pamuklu dokuma, Basma, Bogası, Kirpas, İpekli kumaş, Çadır bezi, Çuha, Keçe, Sof, Peştamal
<b>Sanayi Ürünleri</b>	Şeker, Kahve, Kına, Tütün, Demir ve metal ürünler, Kap-kacak
<b>Orman Ürünleri</b>	Kereste
<b>Hayvan Ürünleri</b>	Meşin, Kösele

**Tablo 4:** Kefe ve bağlı limanlardan 18. yüzyılda ithalatı yapılan ürünler.

Kefe, esas itibariyle hububat ihraç eden bir liman olmasına rağmen, bazen Anadolu'dan tarım ürünü getirildiği de olurdu. Karadeniz ve İç Anadolu şehirlerinden alınan *buğday* Kefe'ye getirilir ve buradan Taman ve Azak taraflarındaki kalelerle halka dağıtımı yapılırdı. Samsun ve diğer başka Karadeniz şehirlerinde *pirinç* ithalatı da yapılırdı<sup>130</sup>. Askerî sefer zamanlarında İstanbul ve Anadolu'dan Kırım'a zahire ve diğer gıda nakli yapıldığı oluyordu. Nitekim Ruslar 1736'da Kırım'a saldırdıklarında, Hacı Mustafa Reis gemisiyle Kefe Limanı'na peksimet ve un sevkiyatı yapılmıştı<sup>131</sup>.

Kuzeyin ihtiyacı olan tekstil ürünlerinin tamamına yakını İstanbul, Bursa, Amasya, Sinop, Kastamonu, Tokat ve Kayseri gibi Anadolu şehirlerinden temin ediliyordu. *Pamuklu dokumalar, basmalar ve bogası* denilen ince astarlık bezler, *kirpas, ipekli kumaşlar ve çadır bezleri* sadece Kırım ve Taman'da değil, daha yukarılardaki steplerde de talep görüyordu<sup>132</sup>. Astarlık ince bez olan bogasının, Kırım limanlarına dışarıdan ithal edildiğine dair arşiv kayıtları da vardır<sup>133</sup>.

Kefe Kadısı'na yazılan 7 Ağustos 1727 tarihli bir hükümde, tüccardan bazılarının Kefe'ye gemilerle getirdikleri kahveden bir miktarını Yeniçeri Başçavuşu

<sup>130</sup> Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1157.

<sup>131</sup> BOA, D.KFM, 44/17 (15 Mayıs 1737).

<sup>132</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 477 vd.; Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1160-1161. Öztürk bu çalışmasında, Kırım'da günlük yaşamda kullanılan tekstil ürünleri hakkında 1750'lerden itibaren bölgeyi gezerek gözlemlerde bulunan M. De Peyssonel'in yazdıklarından bazı örnekler aktarmaktadır (*Traite sur la Commerce de la Mer Noire*, I, Paris 1787, s. 34-35 ve 47-51'den naklen).

<sup>133</sup> BOA, D.KFM, 13/6 (1707).

ve askerî kesimin diğer komutanlarına rüşvet olarak vermek suretiyle vergi ödemekten kaçtıkları anlaşılmaktadır<sup>134</sup>. Buna benzer bir şikâyet de 1735'te Kefe Nazırı Hacı Mehmed ve Hacı Murtaza tarafından gündeme getirilmişti. Bunların iddiasına göre Kefe'deki Yeniçeri Ağası, limana gelen gemi kaptanlarından beşer-altışar vakiyye kahve alarak bunları rencide etmişlerdi<sup>135</sup>.

## SONUÇ

Osmanlı iktisat tarihi çalışmanın zorluğu bilinen bir gerçektir. Zira klasik dönemin şaheseri olan arazi tahrirlerinden, 17. yüzyıldan itibaren tedrici şekilde vazgeçilmesi, araştırmacıları kantitatif veriler sunan kaynaklardan mahrum bırakmıştır. Üstelik iktisadî yapının genel mantığına uygun şekilde, hazine gelirleri bahsinde tek tek ürün kalemleri yerine, toplam varidat rakamlarının kaydedilmiş olması, ithal ve ihraç ürünleri hususundaki bilinmezleri daha da arttırmıştır. Bu nevi zorluklara rağmen, yine de araştırmamıza kaynaklık teşkil eden Kefe Nezareti Mukataası'na ait defter ve belgeler, ürün bazında tatmin edici bilgiler vermese de, Kırım sahillerindeki ticaretin 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca nasıl bir seyir izlediği hakkında rakamsal veriler sunmuştur. Bu veriler, diğer arşiv malzemeleri ve ikincil kaynaklarla desteklendiğinde, tartışmaya açık olması kaydıyla bazı neticeler çıkarmak mümkün olmuştur.

Öyle anlaşılıyor ki Kefe şehri ve limanı, asırlardan beri olageldiği üzere 18. yüzyılda da Karadeniz ticaretindeki merkezî konumunu muhafaza etmiştir. Hem doğu-batı, hem de güney-kuzey yönlerindeki kara ve deniz ticaret yollarının bir şekilde burada kesişmesi; ayrıca devasa ve mümbit hinterlandından ürün tedarik ve sevkiyatının kesintisiz sürmesi, Kefe'yi bu yıllarda da Karadeniz ticaretinde vazgeçilmez kılan hususiyetler olmuştur. Kefe Nezareti Mukataası'nın yıllık müzayedelerinde oluşan rakamlar baz alındığında, batıdaki uzun savaşların sona ermesinden itibaren ticaret hacminin artmaya başladığı görülür. 1736'daki Kırım'a Rus saldırısına kadar süren bu yükseliş trendi, netice itibarıyla 1699'a nazaran toplamda % 60'ın üzerinde bir artışla senelik 4.830.000 akçeye kadar ulaşmıştır. Tabii bu toplam ticarî büyüklüğün sadece Kefe Limanı'na ait olmayıp, ona bağlı diğer liman ve kara gümrüklerindeki gelirleri de muhtevî olduğunu hatırlamakta yarar var. Dikkat

<sup>134</sup> BOA, D.KFM, 34/3.

<sup>135</sup> BOA, D.KFM, 42/43.

çekici bir diğer husus ise, ticaret hamindeki yükseliş trendinin, ele alınan tarih aralıklarında meydana gelen savaşlar veya diğer başka konjonktürel gelişmelerden etkilenecek herhangi bir dalgalanma yaşamamış olmasıdır. Hususiyle Karadeniz ticaretiyle doğrudan doğruya bağlantılı olan Rus ve İran savaşlarının, bu denizdeki seyrüsefere tesirini gösteren belgeler bulunsa da herhalde bunun, ticaretin toplam seyri üzerinde rakamlara aksedecek şekilde değişikliğe sebep olacak boyutta olmadığını düşünmek mümkündür.

Buna karşılık 1736'da yoğunlaşan Rus savaşı ve aynı yılın yaz aylarında tüm Kırım topraklarının Rus ve Kazak saldırısına maruz kalması, Kefe merkezli Karadeniz ticaretine dramatik ölçüde balta vurmuştur. Mukataa rakamlarında görülen yıllık düşüş % 13'ün üzerinde gerçekleşmiştir. Bu gerilemeyle 4.201.000 akçede sabitlenen mukataanın senelik mal değerinde, 1743 yılına ait muhasebe icmallerinde de herhangi bir değişiklik olmadığı görülür. Ama yeniden bir yükseliş trendi sağlanamamış olmasının tek sebebi muhtemelen, sözü edilen darbenin tesirlerinin atlatılamamış olması değildir. Mukataanın yıllık muhasebesinin düzenli tutulmaması gibi, yapısal diğer başka sorunların olduğu da açıktır. Bu sebeple 1736 darbesinden önce oluşmuş rakamların, bir kısmının gerçek ticarî hacimde balon oluşturduğu kuvvetle muhtemeldir. Karadeniz'de ticarete konu olan ürünler için oluşturulan listelerin, yeteri kadar güçlü arşiv kaynaklarıyla desteklenemediği ortadadır. Ama genel olarak 18. yüzyılda da, ihracat ve ithalatın belirgin vasfının, 16. asırdan farklılık taşıyor gibi görüldüğünü söylemek mümkündür.

## **BİBLİYOGRAFYA**

### **BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA)**

*Atık Şikâyet Defteri (AŞD)*, Defter no: 34.

*Maliyeden Müdevver Defter (MAD)*, Defter no: 9880, 9881, 9894, 9910, 9912.

Ali Emiri, Ahmed III, Gömlek no: 1383.

Cevdet Adliye, Gömlek no: 2609.

Cevdet Dahiliye, Gömlek no: 3973.

Cevdet İktisat, Gömlek no: 1578.

Cevdet Maliye, Gömlek no: 21079, 21567.

İbnülemin Maliye, Gömlek no: 8329, 11080.

Bab-1 Defteri Kefe Mukataası (D.KFM), Dosya no: 9, 10, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 32, 33, 34, 42, 43, 44, 45, 49, 52.

Bab-1 Defteri *Kefe Mukataası Defterleri (D.KFM.D)*, Defter no: 26376, 26390.

## KİTAP VE MAKALELER

AYGÜN, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, Trabzon 2005.

BARTHOLD, W., “Kefe”, *İslam Ansiklopedisi (İA)*, C. 6 (İstanbul 1977), s. 535-537.

BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Miri Ticâret’ Teşebbüsü”, *Belleten*, Cilt: LV, Sayı: 214 (Ankara, Aralık 1991), s. 687-755.

BIYIK, Ömer, *Kırım’ın İdarî ve Sosyo-Ekonomik Tarihi (1600-1774)*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2014.

BİJİŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1969.

BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Cilt: LIX, Sayı: 225 (Ankara, Ağustos 1995), s. 353-394.

CHARDİN, Jean, *Chardin Seyahatnamesi, İstanbul Osmanlı Toprakları Gürcistan Ermenistan İran, 1671-1673*, Çeviren: Ayşe Meral, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

ÇELİK, Civan, “Beyaz Köle Ticaretinde Karadeniz Ticaret Yolu ve Canik”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1025-1048.

DAŞ, Mustafa - Türkmen Törelî, “XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 843-848.

DEMİRTAŞ, Mehmet, “Osmanlı Başkentinin Zahirî İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1063-1073.

EKİNCİ, İlhan, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 885-905.

- Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C. 7, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman - Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
- FISHER, Alan, *Kırım Tatarları*, Çeviren: Eşref B. Özbilen, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.
- İbn Battûta Seyahatnâmesi*, C. I, Çeviri, İnceleme ve Notlar: A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.
- GÜVELOĞLU, Ali, “Antik Çağ’da Karadeniz’de Balık ve Balıkçılık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 727-741.
- HEYD, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren: Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1975.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 1, Türkçeye çeviren: Halil Berktaş, Eren Yayınları, İstanbul 2004.
- KÖMÜRÇİYAN, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul*, Eren Yayıncılık İstanbul 1988.
- ÖZTÜRK, Temel, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 871-880.
- ÖZTÜRK, Yücel, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe, 1475-1600*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.
- ÖZTÜRK, Yücel, *Özü’den Tuna’ya Kazaklar*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2004.
- ÖZTÜRK, Yücel, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1157-1163.
- ÖZTÜRK, Yücel, “Kefe”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 25 (Ankara 2002), s. 182-184.
- ÖZDEM, Zeynep, *Kırım Karasubazar’da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2010.
- TEKİN, Zeki, “Osmanlı Devleti’nde Kürk Ticareti”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, C. X (Ankara 2002), s. 754-763.
- TOURNEFORT, Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. II, Çeviren: Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi, Karlofça Antlaşmasından XVIII. Yüzyılın Sonlarına Kadar*, IV, I. Kısım, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995.



- ÜNAL, Mehmet Ali, “17. Yüzyılda Karadeniz’de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 853-856.
- YAĞCI, Zübeyde Güneş, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 999-1021.
- YAĞCI, Zübeyde Güneş, “İstanbul Gümrük Defterlerine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, III/2 (2011), s. 371-384.
- YILDIZ, Özlem, “XIX. Yüzyılda Karadeniz Deniz Ticaretinde Rumlar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 963-969.
- YİĞİT, Hale Çalım, “XVII. Yüzyılda Karadeniz Ticaretinde Ermeniler”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 861-866.