

17-19. YÜZYILLARDA KIBRIS-İÇEL DENİZ TİCARETİ*

Ensar KÖSE**

Öz

Kıbrıs adasının, bulunduğu coğrafi konumun bir gereği olarak, Doğu Akdeniz sahillerindeki liman kentleriyle daima yakın irtibatı olmuştur. Adanın Osmanlı Devleti yönetimine girmesinden sonra, İçel sahillerindeki limanlarla da böylesi bir münasebetten söz etmek mümkündür. Ticarî hacimleri bakımından bölgenin büyük limanlarının gerisinde kalsalar da Silifke, Aklıman, Gilindire ve Anamur gibi İçel limanlarıyla Kıbrıs arasında, karşılıklı mal alışverişine dayalı bir ticaret vardı. Bu araştırmada öncelikle, söz konusu ticaretin genel seyri ve değişimler gözden geçirilecektir. Ardından, 1834 tarihli *İçel İskeleleri Gümrük Defteri*'ndeki ticarî kayıtlar incelenecektir. Bu defterde, adayla karşı sahiller arasında ticaret yapan tüccarın yarısının Kıbrıslı olduğu ve bunların toplam ticarete önemli bir hacme sahip oldukları görülmektedir. Bunun ne anlama geldiği, tüccar sınıfı ve ticarete konu malların vasfında, 19. yüzyıldan itibaren konjonktürel şartlarla irtibatlı değişmelerin olup olmadığı gibi hususlar, yine bu kayıtlara istinaden analiz edilmeye çalışılacaktır. Araştırmanın asıl kaynakları, Osmanlı Arşivi'ndeki belge ve defterlerdir. Bunun yanı sıra, değişik vesilelerle adayı ziyaret etmiş olan seyyahların gözlemlerine bakılmış ve konuyla alakalı ikincil kaynaklardan da yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Kıbrıs, İçel, Osmanlı Devleti, Limanlar, Deniz Ticareti.*

Abstract

Cyprus-İçel Maritime Trade in the 17th-19th Centuries

Due to its geographical location, the island of Cyprus has always been in close contact with the port cities of the eastern Mediterranean coasts. It is also possible to mention such a connection with the ports of İçel sanjak, after the island entered under the administration of the Ottoman State. Although the İçel ports such as Silifke, Aklıman, Gilindire and Anamur were behind the other major ports of the region in terms of their commercial volumes, there was a trade based on mutual goods exchange

* Bu makale, 12-13 Nisan 2018 tarihlerinde Girne Üniversitesi'nde düzenlenen Uluslararası 10. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu'nda "Kıbrıs ve İçel Limanları Arasında Ticaret" başlığıyla sözlü sunulan neşredilmemiş tebliğin, gözden geçirilerek genişletilmesi suretiyle oluşmuştur.

** Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Hasan Âli Yücel Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, İstanbul.

E-posta: ensarkose@gmail.com ORCID: 0000-0003-2754-0982

(Makale Gönderim Tarihi: 13.05.2022 - Makale Kabul Tarihi: 17.12.2022)

between them and Cyprus. In this paper, firstly, the general condition and possible changes will be monitored during the Ottoman administration. Then, the commercial records in *the Customs Register of İçel Ports* -dated 1834- will be examined. According to the records in this register, half of the traders who trade between the island and the İçel coasts are Cypriot, and they have a significant volume in total trade. The characteristics of merchant class and merchandise items, and whether there are any changes depending on the conditions of the period since the 19th century. The main sources of the research are documents and records in the Ottoman Archives. In addition, the observations of western travelers who have visited the island have been looked at and benefited from relevant secondary sources.

Key Words: *Cyprus, İçel, Ottoman State, Ports, Maritime Trade.*

Giriş

Eşsiz bir coğrafi konuma sahip Kıbrıs adasının, Doğu Akdeniz hakimiyeti açısından ne kadar önemli olduğu malumdur. Tarih boyunca buraya hâkim olmak isteyen güçleri motive eden asıl unsur, askerî ve ticarî bakımdan adanın sahip olduğu stratejik değeri olmuştur. Bu tespit, adanın fethini 1571’de tamamlayan Osmanlı Devleti için de geçerlidir. Fethi takip eden yıllarda ada, askerî bakımdan tahkim edilmiştir. Öte yandan iktisadî ve ticarî hayatı canlandırmak için, Anadolu’dan buraya zorunlu nüfus göçü (iskân) de dahil olmak üzere, bir dizi yeni uygulamanın hayata geçirmiştir.¹ Alınan tedbirler sayesinde adada nüfus ve tarımsal üretim artışı sağlanmış, zamanla ticaret de gelişmiştir. Özellikle adanın güneyindeki Tuzla (Larnaka), iç ve dış ticarete önemli bir liman haline gelmiştir. Nitekim *ahidnâmelerle* konsolosluk açma izni verilen batılı devletlerden Fransa, İngiltere, Venedik, Hollanda ve Cenova, adanın fethini takip eden yıllarda Tuzla’da konsolosluk açmıştır.² Yabancı devletlerin bu ilgisi de teyit etmektedir ki Kıbrıs, jeostratejik yönden Doğu Akdeniz’in bir bakıma “kilidi” konumundadır. Fransa’nın Mısır’a saldırmasının tedirginliğe neden olduğu 1798 yılına ait bir *mühimme* kaydında, Kıbrıs adası için yapılan şu nitelendirme, Osmanlı Devleti açısından adanın ne anlam ifade ettiği hususunda yeterince açıklayıcıdır: “Arabistan yarımadasının ser-i seriri ve Akdeniz’in kilidi...”³ Gerçekten de bu adanın, eşsiz coğrafi konumunun sağladığı imkânlarla, “baş tacı” ve “kilit” tanımlamasını hak ettiğine hiç şüphe yoktur.

Kıbrıs’la alakalı literatüre genel olarak bakıldığında, çalışmalarda daha ziyade askerî ve sosyo-ekonomik hususlara ağırlık verildiği görülmektedir. Bu meyanda, adanın fethi için yapılan askerî operasyon süresince, İçel sahillerinden lojistik nakliye ve bununla alakalı gelişmeler üzerinde durulmuştur.⁴ Fethi takip eden yıllarda, Anadolu’dan buraya zorunlu iskân (*sürgün*) konusunda da, yeteri kadar bilgilendirici araştırmalar yapılmıştır.⁵ Keza adanın Osmanlı idaresinde geçen uzun tarihinin çeşitli safhaları, akademik düzeyde birçok çalışmaya konu olmuştur. Ada iktisadî yaşamının başlıca dinamikleri, ticarî emtia, yerli ve yabancı tacirler gibi hususlar da, söz konusu araştırmalarda ayrıntılı biçimde ele

¹ Kıbrıs adasının tarihi ve Osmanlı idaresine girmesi hakkında bkz: Çiçek 2002; Erdoğan 2008.

² Özkul 2013, s. 244. Adada İngiltere konsolosları hakkında bkz: Demiryürek ve Yazar 2017.

³ BOA, MD, nr. 207, s. 17-18, hkm. 69 (Ağustos 1798).

⁴ Çelik 1999, s. 107 vd.

⁵ Bu kapsamda akla gelen çalışmalardan bazıları şunlardır: Bostan 2001; Halaçoğlu 2001; Emecen 2001; Gökçe 1998; Erdoğan 1996.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

alınmıştır.⁶ Adanın, kuzey komşusu olan İçel sancağıyla münasebetlerine temas eden çalışmalarda, bölgede eksik olmayan korsanlık faaliyetleri, adli suçlular ve yörük aşiretlerinin adaya sürgünü ya da zaman zaman adada patlak veren isyanlar gibi meselelere odaklanılmıştır.⁷ Münhasıran, bu araştırmanın konusunu oluşturan Kıbrıs-İçel deniz ticareti hususu ise ihmal edilmiş gibi görünmektedir. Binaenaleyh bu çalışmada, Doğu Akdeniz'in bu kadim adasıyla, tam karşısında yer alan İçel sahillerinde, Osmanlı Devleti idaresindeki yaklaşık iki yüz elli yıllık dönemde, karşılıklı ticarî faaliyetin genel vasfına dair hususlar, kaynaklar elverdiği ölçüde gözden geçirilecektir.

Araştırmanın birincil kaynakları, arşiv belge ve kayıtlarıyla, bölgeyi ziyaret eden seyyahların anlatımlarından ibarettir. Osmanlı Arşivi'ndeki belge ve defter serileri incelendiğinde, adanın 1571'de fethinden itibaren 19. yüzyıla kadarki uzun zaman süresi boyunca tutulan kayıtların, daha ziyade askerî, idarî ve adli olaylar hakkında olduğu görülür. Adanın fethi sürecinde asker ve mühimmat sevki, fethin hemen ardından Anadolu'dan yapılan zorunlu iskân, sonrasında suçluların buraya sürgün ve hapsi gibi hususlar, arşiv kaynaklarının başlıca konusunu oluşturmaktadır. Doğrudan doğruya ticarete ışık tutacak mahiyetteki belgeler ise nadirdir. Bu çalışmada, adanın coğrafi ve jeopolitik konumuyla irtibatlı olarak, İçel sahilleriyle Kıbrıs arasındaki ticarî münasebetlerin seyri, üç alt başlıkta incelenecektir. Öncelikle, fetihden 18. yüzyıl sonlarına kadarki uzun sürenin genel vasfı sathi şekilde gözden geçirilecek; ikinci kısımda, 19. yüzyılın ilk yarısındaki duruma bakılacaktır. Son başlık altında ise, 1834 tarihli *İçel İskeleyeri Gümrük Defteri*'ndeki kayıtlara istinaden, 19. yüzyılın ilk yarısında, Kıbrıs ile İçel limanları arasındaki ticaretin durumunu anlamamıza yardımcı olan bazı veriler ortaya konulacaktır.

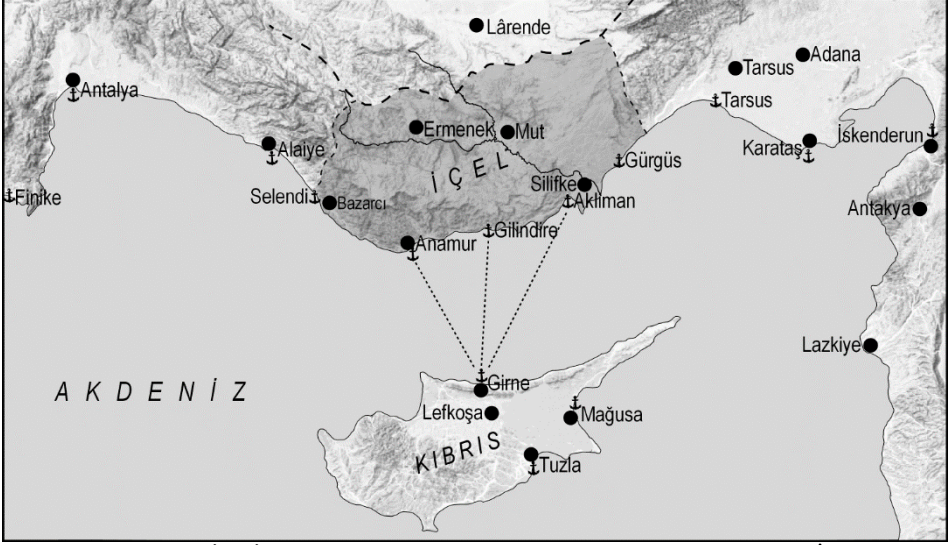
Kıbrıs'ın coğrafi konumuna bakıldığında (**Harita**), adanın İçel sahilleriyle irtibatının, aslında tabii mecburiyetlerin sonucu olduğu hemen anlaşılır. Zira adaya en yakın kara parçası burasıdır. Ayrıca doğu-batı istikametinde, İçel sancak sınırlarıyla Kıbrıs adasının uzunluğu, neredeyse birbirine eşittir. Bu durum adayı, Toroslardan güneye doğru inen coğrafi (iklim ve bitki örtüsü) ve beşerî (göçler ve sürgünler) etkilere açık hale getirmiştir. Adanın iktisadî ve sosyal hayatı bakımından genellikle menfi çağrışımlar barındıran bu etkiler, bazı seyyahların da dikkatini çekmiştir. Adayı Şubat-Mart 1508 tarihinde ziyaret eden Martin von Baumgarten, “önemli ve ünlü soylu bir ada” olarak nitelediği Kıbrıs'ın, Suriye'den antik Kilikya'ya doğu-batı istikametinde uzanan coğrafi yapısına işaret etmektedir.⁸ 1738'de Kıbrıs'a yolu düşen İngiliz gezgin Richard Pococke ise, Kilikya'nın yüksek dağlarından güneye doğru esen rüzgârın, adanın iklimi üzerindeki serinletici etkisine vurgu yapmaktadır. Adanın bazı yüksek tepelerinin tüm kış boyunca karla kaplı olmasını ve şiddetli yağmurların görülmesini de bu etkiye bağlamaktadır. Hatta, “neredeyse hiç durmadan kırk gün boyunca yağmur yağdığını öğrendim” demektedir. İçel sahilleriyle bağlantılı bu durum, adada tarım ve yaşam

⁶ Osmanlı Devleti idaresinde Kıbrıs tarihinin çeşitli safhaları hakkında şu eserlere müracaat edilebilir: Gazioğlu 1994; Dündar 1998; Hill 2016; Özkul 2005; Çevikel 2000; Çoruh 2017.

⁷ İşaret edilen konu bağlamında birkaç araştırma şöyledir: Çelik 1998; Köse 2013/2.

⁸ Cobham 1908, s. 55.

koşullarını da menfi etkilemiştir. POCOcke, özellikle yabancılar için sağlık sorunlarına neden olan, alışılması zor iklim şartlarına da değinmektedir.⁹



Harita: 1834 tarihi *İçel İskeleleri Gümrük Defteri* kayıtlarına göre, Kıbrıs adası ve İçel sahilleri arasındaki ticarî bağlar. (Harita, tarafımızdan çizilmiş ve ölçek kullanılmamıştır).

Kıbrıs adasındaki bitki ve kuş çeşitliliğini, Suriye ve Karaman taraflarına coğrafi yakınlığın olumlu etkisi olarak değerlendiren gözlemciler olduğu gibi,¹⁰ zaman zaman baş gösteren ve ada için tam bir felaket olan çekirge istilalarını, aynı coğrafi etkiye bağlayanlar da vardır. 1766'daki Dizdar Halil İsyanı sırasında adada bulunan Sina Başpiskoposu Constantius, adayı kasıp kavuran çekirge sürüsünün, nasıl oluyor da dört yanı denizle çevrili böylesi bir adaya ulaşarak ölümcül bir kasırgaya dönüştükleri muammasını, Dağlık Kilikya ve Suriye taraflarından güçlü rüzgârlarla adaya taşındıkları şeklinde izah etmektedir.¹¹ Anadolu karasının adaya olumsuz etkisi teması, 19. yüzyıl başlarında da dile getirilmiştir. 1815 senesi bahar ve yaz aylarında Kıbrıs'ı ziyaret eden İngiliz diplomat Villiam Turner, bu tarihlerde ticarî hayatın genel olarak kötü vaziyette olmasını, adanın, işaret ettiğimiz coğrafi konumuna bağlamaktadır: "*Ekilmeyen arazilerinin bataklık hale gelmesinden dolayı oluşan hastalıkların haricinde Kıbrıs, konumu itibariyle de şanssızdır. Karaman'ın soğuğundan, Suriye'nin tozlu sıcak rüzgârlarından ve Mısır'da salgın olduğu vakit Kıbrıs'a da bulaştırmaktan hiç geri kalmamış olan Mısır'ın vebasından olumsuz etkilenmektedir.*"¹²

⁹ Pococke 1745, s. 229.

¹⁰ Cobham 1908, s. 326.

¹¹ Cobham 1908, s. 311.

¹² Atun 2007, s. 483, 485.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

Adanın, özellikle iktisadî hayatı etkileyen bu şanssızlığı, konjonktürel ve arızı değilmiş gibi görünmektedir. Öte yandan benzer bir kaderi, dağlık ve engebeli topografik yapısı nedeniyle *Taşeli* olarak bilinen İçel sahilleri de paylaşmaktadır. Sancağın doğu sınırlarındaki Gürgüs Limanı'ndan başlayarak, batısındaki Selendi'ye kadar uzanan, hatta Alaiye ve Antalya'ya doğru devam eden sahil şeridi, arızalı yapısından ötürü, tarih boyunca denizcilere sıkıntılar doğurmuştur. Buralarda, korsan saldırıları ve eşkıyalık olayları da eksik olmamıştır. Ayrıca, neredeyse tamamı ufak boyutlu ve tabii birer balıkçı barınağı hüviyetindeki iskeleleri, ticarî yönden beseyecek geniş ve mümbit hinterlandın bulunmaması, bölgedeki ticareti mahallî ve ufak hacimli kalmaya mahkûm etmiştir.¹³ Benzer manzara, Kıbrıs adasının İçel'e bakan kuzey sahilleri için de söz konusudur. Adanın doğu uçundaki Karpaz'dan batıya doğru uzanan kuzey sahil şeridi, Girne Dağlarıyla bir bakıma iç kesimlerden izole edilmiştir. Bu durum, kuzeye büyük hacimli ticarî emtia naklini zorlaştıran bir husustur. Kuzey sahillerinde, mal boşatma ve yükleme kapasitesine sahip büyük bir liman da yoktur. Zaten adanın, asıl büyük hacimli ticarî limanı güneydeki Tuzla'dır. Osmanlı öncesi Venedik ve Lüzinyan idaresinde adanın en büyük limanı olan Mağusa ise ticarî önemini, Osmanlı idaresi devrinde büyük ölçüde kaybetmiştir. Adanın kuzeydeki tek limanı Girne'dir. Ancak burası, ufak hacimli ticarî ve yolcu gemilerinin uğradığı küçük bir limandır. Buna rağmen, İçel sahilleriyle deniz irtibatının sağlandığı tek yer de Girne Limanı'dır. Buradaki mal alışverişi ise, tamamıyla iç ticaret hüviyetindedir. Limana yolu düşen seyyahların, adeta birbirlerini teyit eder mahiyetteki gözlemleriyle sabittir ki, Girne, az sayıda geminin uğradığı ufak hacimli bir limandır. Hatta 1738'de adayı ziyaret eden Richard Pococke, Girne'yi "harap bir liman" olarak tasvir etmektedir.¹⁴

A. İçel'in Kıbrıs'a Açılan Kapısı: Akliman

16. yüzyıla ait tahrir defterlerindeki kayıtlardan, İçel sahillerinde iskele tarzında altı limanın olduğunu öğreniyoruz. Bunlardan ilk üçü, sancağın doğu sınırındaki *Kara Gürgüs*, Gökso nehrinin Akdeniz'e kavuştuğu yerde bulunan *Suağzı* ile günümüzde Taşucu kasabasının biraz batısındaki *Akliman*'dır. Akliman'dan yine batıya doğru arızalı sahil boyunca gidildiğinde, Girne'nin tam karşısında yer alan *Gilindire Limanı*'na ulaşılır. Piri Reis haritasında, Akliman ile Gilindire arasında *Beşparmak* adıyla bir liman daha gösterilmiştir. Tahrir kayıtlarında bulunmayan bu yer, Gilindire yakınındaki Beşparmak adasında ufak bir iskele olmalıdır. Gilindire'nin batısında, Anamur'a varmadan önce *Seki Kalesi* ve limanı vardır. Sonraki arşiv belgeleri ve diğer kayıtlarda adına rastlanmayan bu iskelenin, günümüzde Bozyazı'nın doğusundaki antik Arsinoe kentindeki Setos/Syke adı da verilen eski liman olduğu anlaşılmaktadır. Nihayet *Anamur* Kalesi ve limanı, buranın biraz batısında yer almaktadır.¹⁵ İşte bunlar arasından Akliman, Kıbrıs adasının kuşatması sürecinde ön plana çıkacak, fethi takip eden yıllarda önemi daha da artacak ve 19. yüzyıla kadar İçel'in Kıbrıs'a açılan ana limanı olacaktır. Bu liman-kentin antik dönemdeki

¹³ İçel'den Antalya'ya uzanan sahilin, 18. Yüzyıldaki ticarî mahiyeti için bkz: Köse 2013/1.

¹⁴ Pococke 1745, s. 222.

¹⁵ 16. Yüzyılda İçel limanları hakkında genel olarak bkz: Çelik1994, s. 338-339 (BOA, *TT.d*, nr. 272, s. 238'den naklen); Piri Reis 2002, s. 751-760.

adının, Holmoi/Holmi olduğu bilinmektedir.¹⁶ Günümüzde ise, kurulu bulunduğu *Taşucu* kasabasının adını taşıyan bu liman, Kıbrıs adasıyla deniz irtibatını sağlama işlevini, tarihsel mirasa uygun olarak devam ettirmektedir.¹⁷

Kıbrıs'ın fethini takip eden yıllara ait arşiv kayıtlarında, Akliman için, “Kıbrıs İskelesi” tabiri kullanılmaktadır.¹⁸ Aslında İçel sahillerindeki diğer limanlar arasında Akliman'ın ön plana çıkması, tamamen Kıbrıs adasının kuşatma ve fethi sürecinde oynadığı rolün bir sonucudur. Zira, her ne kadar kuşatmanın ilk zamanlarında adaya sevkîyat Silifke (Suağzı) İskelesi'den yapılsa da, daha sonra Akliman, ana sevkîyat iskelesi olmuştur. İçel sahillerindeki hareketlilik, Kıbrıs'a sefer kararı alınmasıyla birlikte artmıştır.¹⁹ Sefer hazırlıkları kapsamında 1570 ilkbaharında, Silifke sahilinde münasip bir yerde, asker geçirmeye yarayacak şekilde, denizin doldurulması suretiyle iskele inşası istenmiş ve bu hususta 13 Nisan 1570 tarihinde İçel Sancakbeyi'ne gerekli emirler yazılmıştır. Başka bir hükümde, İçel'den Kıbrıs'a zahire nakli için, sahillerde uygun olan yerlerin doldurularak iskele yapılması emredilmiştir.²⁰ Karaman üzerinden sahile indirilmesi planlanan ordunun geçeceği güzergâhta, yolların ve kıyıda iskelenin yapılmasına nezaret etme göreviyse, Karaman Beylerbeyi'ne verilmiştir.²¹ Silifke İskelesi'nden Kıbrıs'a asker sevki, fetihden sonra da devam etmiştir.²² Yapılan araştırmalar sayesinde, Kıbrıs'ın fethi sürecinde, İçel sahillerinden adaya yapılan nakliyatta, ana iskele olarak Göksu ırmağının Akdeniz'e kavuştuğu yerde bulunan Silifke İskelesi'nin kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ancak burası Silifke Kalesi ve şehir merkezinden uzaktadır. Ayrıca iskelenin güvenliğini sağlamada da bazı zorluklarla karşılaşmıştır.²³ İşte bu durum Osmanlı idarecilerini, daha işlevsel ve güvenli yeni bir iskele (liman) arayışına sevk etmiştir. Akliman'ın ön plana çıkması, bu konjonktürde meydana gelmiştir.

Arşiv kayıtlarından anlaşıldığına göre Akliman, Kıbrıs'a asker ve lojistik malzeme sevki için, Holmoi yerleşimindeki antik liman sahası elden geçirilmek ve iskele eklenmek suretiyle oluşturulmuştur. Liman yakınında bir kale inşası düşüncesi ise, bir müddet sonra gündeme gelmiştir. Silifke sahilinin, Kıbrıs'ın başlıca lojistik üssü haline gelmesi, zamanla birtakım güvenlik sorunlarını beraberinde getirmiştir. Zira sahilden uzakta bulunan Silifke Kalesi'nin, limandaki gemilerin korunmasında faydası olmadığı görülmüştür. Bundan ötürü, *Akliman* adlı mahalde yeni bir kale yapılmasına karar

¹⁶ Kilikya sahilindeki antik dönemden kalan limanlar hakkında Semih Vural'ın bir derlemesi: <https://www.yumuktepe.com/antik-kilikya-limanlari-4-bolum/>

¹⁷ Taşucu kasabası ve limanı hakkında şu araştırmaya bkz: Yalçın 2003, s. 3 vd.

¹⁸ BOA, MD, nr. 19, s. 159, hkm. 336 (Haziran 1572).

¹⁹ Kıbrıs'ın fethinde İçel limanlarının rolü hakkında bkz. Erdoğan 2008, s. 134 vd.

²⁰ *12 Numaralı Mühimme Defteri*, Cilt: I, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayını, Ankara 1996, s. 37-38; BOA, A.DVN.MHM.d., nr. 932, s. 11 (13 Nisan 1570).

²¹ *12 Numaralı Mühimme Defteri*, I, s. 39.

²² *12 Numaralı Mühimme Defteri*, II, s. 38 (7 Şubat 1571). Silifke İskelesi'nden lağımçı sevki hakkında: *12 Numaralı Mühimme Defteri*, II, s. 57 (7 Şubat 1571). Ayrıca İçel'den Kıbrıs'a zahire, bal, yağ ve koyun sevkîyatı hakkında da 12 ve 14 numaralı *Mühimme Defterleri*'nde çok sayıda hüküm vardır.

²³ Çelik 1999, s. 116.

verilmiştir. Bu hususta İçel Sancakbeyi Abdülgafur'a yazılan 27 Kasım 1571 tarihli hükümde, bölgede keşif yapması ve kale inşasının nasıl mümkün olacağını rapor etmesi istenmiştir.²⁴ Kalenin, Karaman'dan getirilecek bir mimara yaptırılması düşünüldüğünden, Sancakbeyi'ne bu doğrultuda da emir gönderilmiştir.²⁵ Kalenin mimarî yapısını konu alan araştırmalarda, günümüze kadar ulaşmış bir kitabenin bulunmadığı ifade edilmektedir.²⁶ Bununla birlikte, 1571 sonlarında kale inşası için hazırlıklar başladığına göre, muhtemelen 1572 senesinde yapım işi tamamlanmış olmalıdır. Akliman'a yatırım yapılması boşuna değildir. Çünkü burası, Kıbrıs ile İçel sahilleri arasındaki deniz taşımacılığının ana limanı, Silifke şehri ise bu limanın lojistik ambarı olarak planlanmıştır. Nitekim bu durum, Abdülgafur Bey'e yazılan Haziran 1572 tarihli hükümde, "Silifke kurbünde olan Akliman hâlâ Kıbrıs İskelesi" şeklinde ifade edilmiş; ayrıca bu emirde Silifke'de kervansaray, mahzenler ve dükkânlar yapılması da istenmiştir.²⁷ Aynı tarihli başka emirlerde, İçel limanlarının tamiri ve güvenliği için top yerleştirilmesi istendiği,²⁸ bu arada Silifke İskelesi'nden Kıbrıs'a atlı ve piyade asker naklinin de sürdüğü görülmektedir.²⁹ Bu yıllarda Silifke İskelesi, aynı zamanda İstanbul'a zahire sevkinde de etkin şekilde kullanılmıştır.³⁰

İçel sahillerinin muhafazası için alınan çeşitli tedbirlere rağmen, korsan saldırılarının yine de önüne geçilememiştir. 1591'de Anamur yakınlarındaki Kaleviran İskelesi'ne "küffar" saldırısı olmuş, kale muhafızlarıyla çatışma çıktıysa da, ahalinin birtakım mal ve eşyasının gaspına mâni olunamamıştır.³¹ 1604'te ise, bu defa Akliman'a dört gemiyle korsanlar saldırmış, iskeledeki kalenin toparlarını alıp, gemilerdeki eşya ve erzağa yağmalamışlardır.³² Bundan bir yıl sonra korsan gemileri, İçel sahillerinde bir defa daha görünmüştür. Akliman ve Anamur kaleleri dizdarları ve tüm kale neferini katledip, topları ve cephaneleri yağmalayıp, kaleyi ateşe verdikleri ve etraftaki köylere saldırdıkları rapor edilmiştir. Bu hadiseyle alakalı resmî yazışmalarda Akliman'ın, Kıbrıs ve Mısır'ın iskelesi olduğu belirtilip, içerisinde çok mal olan bu limanın muhafazasının önemine vurgu yapılmıştır.³³

Kıbrıs adasıyla ticarî ve askerî rolleri bakımından İçel limanlarının durumunda, 17. yüzyıl boyunca belirgin bir değişikliğin olmadığı anlaşılmaktadır. Akliman, adayla

²⁴ BOA, MD, nr. 10, s. 286, hkm. 457. Aynı hususta İçel Beyi'ne başka bir hüküm: MD, nr. 16, s. 149, hkm. 295.

²⁵ 12 Numaralı Mühimme Defteri, II, s. 264 (29 Nisan 1572). Akliman'da kale inşasına dair 18 ve 19 numaralı Mühimme Defterleri'nde başka kayıtlar da vardır. Tafsilatlı malumat için şuraya bkz: Çelik 1998, s. 291 vd.

²⁶ Sözlü 2020, s. 981-998. Neredeyse aynı içeriğe sahip, sonraki tarihli başka bir makalede, konu ve metin benzerliğine rağmen, kaynaklar arasında ilk makalenin yer almamış olması mânidardır: Aykaç 2021, s. 137-160.

²⁷ BOA, MD, nr. 19, s. 159, hkm. 336 (Haziran 1572). Dündar 1998, s. 297-298.

²⁸ BOA, MD, nr. 19, s. 162, hkm. 341 (Haziran 1572).

²⁹ BOA, MD, nr. 19, s. 319, hkm. 644 (18 Ağustos 1572).

³⁰ BOA, MD, nr. 27, s. 2, hkm. 22 (6 Ekim 1575).

³¹ BOA, KK, nr. 125, s. 193 (21 Eylül 1591).

³² BOA, KK, nr. 70, s. 233 (22 Ağustos 1604).

³³ BOA, KK, nr. 70, s. 246 (18 Ocak 1605).

irtibatın ana iskelesi olma vasfını sürdürmüştür. 1671’de bölgeyi ziyaret eden Evliya Çelebi’nin anlatımları da bu durumu teyit etmektedir. Karaman-Mut güzergâhından Silifke’ye inen seyyahın izlenimleri, Akliman’ın bu yıllarda Kıbrıs-İçel irtibatı ve deniz ticaretinde mühim rolünü göstermesi bakımından kıymetlidir. Buranın, daha önce Venedik kalesi olup, Karamanoğulları’nın fethinden sonra yıkıldığına dair sözlerinin doğruluğu tartışmalıdır. Kıbrıs’ın fatihi II. Selim zamanında, lüzumuna binaen Lala Mustafa Paşa tarafından kalenin tamir ettirildiğini söylemektedir. Evliya’nın kastettiği herhalde, yukarıda anlattığımız kale inşası faaliyeti olmalıdır. Bu tarihte Akliman, Silifke Sancakbeyi’nin *hâssı* olup, voyvoda tarafından idare edilmektedir. Ayrıca nâib de vardır. Akliman için “azîm gümrüktür” nitelemesi yapmaktadır. Sahilde ufak bir tepe üzerinde kurulu kalenin içinde 200 küçük ev, bir cami, bir hamam ve 40 dükkân vardır. Ekseri kale halkı “Kıbrıs kulu”dur. Dükkânlarda her türlü eşyanın bulunduğunu belirtip, Silifke halkının Akliman’a muhtaç olduklarını, zira cümle mal ve eşyalarını burada sattıklarını söylemektedir. Buranın, Silifke’den daha mamur bir şehir olduğunu da eklemektedir. Limanı kapalı olmamakla birlikte, *barça kalyonların* demirlemesi için uygun olduğunu, limanda daima 40-50 gemi bulunduğunu iddia etmektedir. Akliman’ın Kıbrıs adasının iskelesi olduğu hususuna, “Kıbrıs iskelesi olmak ile şenlikli yerdir” sözleriyle vurgu yapmaktadır. Deniz kıyısında, tüccarın mallarını depoladıkları büyük mahzenler bulunduğunu da ilave etmektedir. Evliya’nın niyeti, buradan Kıbrıs Kadısı İbrahim Efendi’yle birlikte karşı adaya geçmektir. Bunun için Akliman Kalesi Dizdarı, 200 kuruşa bir *firkate* tutmuştur. Eşya ve atlarını gemiye yükleyip, üç firkatenin refakatinde Akliman’dan 20 mil kadar açıldıklarında, Köserelik adlı mahalden (adadan) üç “kâfir kalyonu” ortaya çıkarak bunlara taarruz etmiştir. Bunun üzerine hemen geri dönüp, kendilerini Akliman’a atmışlardır. Eşyaları ve atları gemiden çıkarmışlardır. Evliya, daha önce 1060 H. (1650 M.) tarihinde Kıbrıs’ı ziyaret ettiğini hatırlatarak, adaya geçme planını iptal edip, doğu istikametinde Tarsus tarafına doğru yola koyulmuştur.³⁴

Evliya’nın anlatımında, Kıbrıs’ın iskelesi konumundaki Akliman’ın büyük bir gümrük, halkın çoğunun Kıbrıslı ve burasının hareketli bir yer olduğunun söylenmesi dikkat çekicidir. Kıbrıs ile İçel sahilleri arasındaki deniz yolunun karşıdaki ana iskelesiyse Girne’de bulunuyordu. Bu tarihlerde Girne Limanı’nın durumu hakkında ise, batılı seyyahlara kulak verebiliriz. 20 Mayıs 1631 akşamı, Girne’nin 12 mil açığında demirleyen bir gemiden, ertesi sabah kıyıya çıkan Le Sieur de Stochove’in, bu kadim liman şehri hakkındaki gözlemleri iç burkucudur: “*Bir zamanlar adanın en güzel ve en önemli şehirlerinden biriymiş, şimdi neredeyse harap olmuş Girne’de bir gün kaldık. Sakinlerinin çoğu Rum’dur. Limanı koruyan bir kale var ve Türkler geceleri orada kalırlar. Ufak liman, sadece tekneler ve küçük gemiler için uygundur.*” Kıbrıs adasında, her büyüklükteki gemiyi barındırabilecek tek bir iyi limanın, Tuzla’da olduğunu; Hristiyan ülkelerin ticaret gemilerinin buraya yanaştığını; bu nedenle Fransa, İngiltere ve Venedik konsoloslarının orada bulduklarını da ilave etmektedir.³⁵ Evliya’nın Akliman’ı ziyaretinden bir yıl önce, 1670’te Antalya körfezinden hareket eden bir gemiyle Girne Limanı’na ulaşan Noel Dominique Hurtrel’in gözlemleri de benzerdir:

³⁴ Evliyâ 2005, C. IX, s. 162-163.

³⁵ *Voyage* 1643, s. 263, 265-266.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

“Limanın hiçbir şekilde büyük gemilerin kullanımına faydası yoktur, ancak küçük gemilerin kullanımı için çok uygundur. Adanın diğer limanları arasında sadece Salines olarak adlandırılan Tuzla Limanı'nın her tür gemiye demir atma olanağı verdiği ve bu nedenle de tüm tacirlerin kargo yüklemeleri için oraya gittikleri söylendi.”³⁶

Açıktır ki Girne, adanın güney sahillerindeki limanlarla kıyaslandığında, bu tarihlerde ufak hacimli bir iskele görünümünden kurtulamamıştır. Bu vasfıyla Girne Limanı, tamamen iç ticarete münhasır olup, İçel ve Antalya sahilleriyle askerî ve ticarî irtibatı sağlayan bir liman olma hüviyetindedir. Girne'nin bu vasfı, 18. yüzyılda da değişmemiştir. Nitekim 1723'te adayı ziyaret eden John W. Heyman'ın şu satırları, böylesi bir yargıya varmamıza dayanak oluşturmaktadır: “Eskiden Ceraunia denilen Girne, Karaman ülkesinin tam karşısında yer almaktadır ve bir piskoposluk merkezidir. Limanı, sadece küçük gemilere uygundur. Liman savunmasızdır ve [limana bakan] kale ile diğer yapılar harabe halindedir.”³⁷ 18. yüzyılın ilk yarısında Girne ve Kıbrıs'taki ticarî yaşama alakalı bilgi veren batılılardan bir diğeri Richard Pococke'dur. 1738'de adada bulunan Pococke, “harap bir liman” olarak tasvir ettiği Girne'deki ticarî faaliyet hakkında şu satırları yazmaktadır: “Buradaki başlıca ticaret, Kilikya'da antik ismi Seleucia olan Karamanya'daki Silifke iledir. Ticaret, Mısır'dan Kıbrıs'a getirilen pirinç ve kahveyi Silifke'ye taşıyan iki küçük Fransız gemisi tarafından yürütülmektedir. Bu gemiler, storax (buhur) ve çok sayıda yolcuyla geri dönmektedir. Bazen Pamfilya'daki antik Attalia olan Antalya'ya da gidiyorlar. Ama Silifke, adanın bu kısmına en yakın yerdir ve sadece otuz fersah uzaklıktadır.”³⁸ Pococke'un gözlemine göre, bu tarihlerde adanın genel ticarî durumu oldukça hareketlidir. Bölgede seyrüsefer eden gemiler, buradan her türlü erzak ihtiyaçlarını ucuz olarak temin edebilmektedir. Levant ile Hristiyan dünyası arasında canlı bir irtibat vardır. Yasağa rağmen, Hristiyan âlemine mısır gönderilmekte; Hollanda, İngiltere, Venedik ve Livorno'ya pamuk, İtalya ve Fransa'ya ise yün ihraç edilmektedir.³⁹

18. yüzyılda, Akliman'ın kaderi de Girne'yle paralel seyretmiştir. Burası, yine Kıbrıs'la İçel Sancağı arasındaki ana limandır. Ticaretin yanı sıra, Akliman'dan Kıbrıs'a zaman zaman başka amaçla da gemiler kalkmaktadır. Örneğin, 18. yüzyılın hemen başlarında İçel'den kalabalık yörük gruplarının adaya sürgünü buradan yapılmıştır.⁴⁰ Keza, adaya sürgün cezası verilen adli suçlular da genellikle Akliman'dan gönderilmiştir. Nitekim 1724'te, suçları nedeniyle Tokat'tan Kıbrıs Mağusa Kalesi'nde hapsedilmek üzere gönderilen altı kişinin, yine Akliman üzerinden adaya sevk edildiği görülmektedir.⁴¹ Buna karşılık mevcut kaynaklar, İçel limanlarıyla Kıbrıs arasındaki ticaretin seyrine dair yeterli bilgi vermekten uzaktır. Bu tarihlerde kayıtlara geçen vak'aların, genellikle askerî-lojistik mahiyette olduğu dikkati çekmektedir. Ancak yine de kayıtlardan, ada ile karşı sahiller arasındaki deniz irtibatına dair ufak bazı ipuçları

³⁶ Atun 2006, s. 454.

³⁷ Atun 2006, s. 495.

³⁸ Pococke 1745, s. 222-223.

³⁹ Pococke 1745, s. 232-233.

⁴⁰ BOA, MD, nr. 117, s. 56 (Ocak 1711).

⁴¹ BOA, AŞD, nr. 103, s. 199 (Ekim 1724).

yakalamak mümkündür. Örneğin 1750’de vuku bulan bir olay, Akliman’ın süregelen rolünün devam ettiğini göstermektedir. Bu tarihte İçel’de âyandan Gölgele-oğlu Mahmud ve Mustafa’nın, 40-50 kadar adamla Akliman Kalesi’ne saldırarak ele geçirdikleri, limandaki mal ve eşyayı gasp ettikleri haber verilmiştir. Bu duruma mâni olunmasına dair İçel Mutasarrıfı ve Silifke Kadısı’na gönderilen Ağustos 1750 tarihli hükümde, Akliman Kalesi’nin, Kıbrıs adasının “kemer-gâhı” (kemer bağlanan yeri) olduğuna vurgu yapılması dikkat çekicidir.⁴² İçel limanları, zaman zaman Kıbrıs’ta patlak veren isyanların bastırılması için Anadolu’dan asker sevkine de sahne olmuştur. 1766 tarihinde adada isyan halinde bulunan Girne Dizdarı Halil’in bertaraf edilmesinde, İçel Mutasarrıfı Vezir Mehmed Paşa görevlendirilmiş;⁴³ ayrıca Silifke’nin nüfuzlu ailelerinden Gölgele-oğlu Mustafa’nın da Kıbrıs’a asker sevkياتına yardımcı olması istenmiştir. Bu hususta kendisine gönderilen Haziran 1766 tarihli yazıda, Silifke’nin, Mağusa karşısında ve yakın mesafede bulunmasından dolayı, burada toplanacak asker ve kendi adamlarıyla birlikte vakit kaybetmeden hemen Kıbrıs’a geçmesi emredilmiştir.⁴⁴ İçel Mütesellimi’ne ve sancaktaki diğer görevlilere yazılan aynı tarihli bir emirde ise, Dizdar Halil’in isyanı nedeniyle adada zahire sıkıntısının baş gösterdiği, bundan dolayı Silifke tarafından kadırgalarla adaya zahire sevkياتının yapılması istenmiştir.⁴⁵ Bu isyan, 1765 ve takip eden senenin yaz mevsimi boyunca adayı birkaç ay müddetince kargaşaya sürüklemiştir. Dizdar Halil, isyanın son safhasında Girne Kalesi’ne sığınmış, limana ticarî gemi giriş-çıkışı da mümkün olamamıştır. Dolayısıyla bu isyan, Kıbrıs-İçel deniz ticaretini de etkilemiş olmalıdır.⁴⁶

Kıbrıs’ın 18. yüzyılın ikinci yarısındaki genel durumunu, ağırlıklı olarak *şer’iye sicillerini* kaynak alarak çalışan Nuri Çevikel, ticarî hayata da bir başlık ayırmıştır. Tespitine göre adanın ticareti ağırlıklı olarak, Sayda’dan İskenderun’a kadarki Doğu Akdeniz liman şehirleriyle. Kıbrıs’ta satılan ve menşelerini belirtir *Şamî, Halebî, Harranî, Arabî, Hatâî* ve *Mekkevi* gibi adlar taşıyan ürünler de, bu genel değerlendirmeyi desteklemektedir. Başlıca ticaret merkezleri Lefkoşa ve Tuzla Limanı’dır. Yerli tüccarın yanı sıra İspanya, Venedik, Felemenk (Hollanda), İngiltere ve Fransa devletlerine bağlı tacirler de faaliyet göstermektedir. Yazar aynı zamanda, Osmanlı Devleti’nin adada ticaretin tanzimi ve yönlendirilmesine dair belirli bir programının olmadığı görüşündedir.⁴⁷ Bu dönem boyunca Kıbrıs-İçel deniz ticaretinin nasıl seyrettiği hususunda arşiv kaynaklarında bilgi yoktur. Ancak İçel sahillerindeki limanların ayrı bir *mukataa* olarak idare edildiği ve *mâlikâne* şeklinde âyandan kişilere verildiği göz önünde bulundurulduğunda, iskelelerde ufak boyutlu da olsa deniz ticaretinin sürdüğünü düşünmek yanlış olmaz.⁴⁸ Akliman, 18. yüzyılın ikinci yarısı boyunca da Kıbrıs ile İçel

⁴² BOA, *AAD*, nr. 1, s. 282 (Ağustos 1750).

⁴³ BOA, *MD*, nr. 165, s. 7, hkm. 11.

⁴⁴ BOA, *MD*, nr. 165, s. 10, hkm. 22 (evâhir-i Zilhicce 1179).

⁴⁵ BOA, *MD*, nr. 165, s. 10-11, hkm. 23.

⁴⁶ Dizdar Halil isyanı hakkında bkz: Keleş 2020, s. 341-380.

⁴⁷ Çevikel 2000, s. 277-280.

⁴⁸ İçel sahillerindeki büyük küçük iskeleler, *Selendi ve Tevâbü İskele Gümrüğü Mukataası* adıyla örgütlenmişti. Silifke’de Akliman ve Suağzı ile Karataş’ta Gürgüs limanları da mukataaya

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

sahilleri arasındaki ulaşımın ana limanı olma vasfını korumuştur. Eskiden beri olageldiği üzere, İçel'den Kıbrıs'a sürgün olarak gönderilenler de buradan sevk edilmiştir.⁴⁹

Bu dönemde, Doğu Akdeniz'de deniz güvenliğini ve dolayısıyla ticareti etkileyen önemli bir hadise, 1769'da başlayan Osmanlı-Rus savaşıdır. Özellikle Rusların 1770'de Çeşme önlerinde Osmanlı donanmasını yakmasını takip eden aylarda, Ege adaları ve Doğu Akdeniz'de genel durum daha da nazik hale gelmiştir. Kıbrıs'ın kronolojik tarihi hakkındaki eseri 1788'de basılan Kyprianos, bu savaş sırasında Kıbrıs adasının da diğer adalar kadar olumsuz etkilendiğini söylemektedir. Yine onun yazdıklarına göre, Girne Limanı'yla Küçük Asya kıyıları arasında, belirli aralıklarla sefer yapan, *Mairria* adında bir Fransız gemisi vardır. Kıbrıs adasının vergisinden 300 kese hazineyi taşıyan bu gemiye, bir Rus korsan saldırmıştır. Hazineye ve Osmanlı tebaası tüccarın çeşitli mallarına el konulmuştur. Kyprianos'un yazdıklarına inanmamız gerekirse, istikballerini düşünen Kıbrıs Muhassılı ve diğer önde gelenler, "iki kötülükten daha az olanı tercih" ederek, Rus gemileri kıyılarında demirlediklerinde, erzak konusunda ihtiyatlı davranmışlar, hatta onlardan kadın ve erkek siyah köleler satın almışlardır.⁵⁰

B. 19. Yüzyılda Değişen Şartlar: Gilindire Limanı'nın Yükselişi

Kıbrıs hakkında yapılan bazı araştırmalarda, adanın Doğu Akdeniz ticaretindeki rolünün, 19. yüzyıldan itibaren arttığına işaret edilmektedir. Bu meyanda Kemal Çiçek, *DİA*'ya yazdığı maddede, adanın ekonomik bakımdan 18. yüzyıldan itibaren gelişmeye başladığını ve özellikle yüzyılın sonlarında önemli ilerlemeler kaydedildiğini söylemektedir: "Kıbrıs'ın Avrupa ve Suriye ile ticari bağlantısını *Levant Company* sağlamaktaydı. Kıbrıs'a Batı'dan olduğu gibi Anadolu ve Suriye vilayetlerinden de tüccarlar geliyor, Anadolu'nun bazı mamullerini Kıbrıs üzerinden pazarlıyordu. Bu bilgiler ışığında, Osmanlı idaresinde Kıbrıs'ın ekonomik açıdan geri bir ada olmaktan çıkıp Doğu Akdeniz ticaretinde önemli yere sahip olduğu ifade edilebilir."⁵¹ Ağırlıklı olarak arşiv kaynaklarına dayalı çalışmasında Haydar Çoruh ise, Avrupalı tüccarın, 18. yüzyılın sonlarından itibaren Doğu Akdeniz'deki varlıklarının tedricen artmasına ve bu ticarete Tuzla Limanı'nın ifa ettiği role vurgu yapmaktadır. Yine bu çalışmada, Kıbrıs adasının ticarî fonksiyonunda, özellikle savaş zamanlarında artış göstermek üzere, zahire ticaretinin önemli yeri olduğuna işaret edilmektedir.⁵² Osmanlı arşiv kayıtları da adadaki yabancı tüccarın etkin rolünü göstermektedir.⁵³ 1796 tarihli bir kayıttan, Rus tacirlerin Kıbrıs'tan ham sirke ve içki yükledikleri anlaşılmaktadır. Bu hususta Rusya Elçisi bir arz sunarak, Rusya'ya götürmek üzere Kıbrıs'tan 1.500 varil hamr (şarap) alan Rus tüccardan, adadaki yöneticilerin *ahidnâme-i hümayuna* aykırı şekilde para talep ettikleri

bağlıydı. 18. yüzyılın başlarında mukataanın senelik toplam büyüklüğü 134.000 akçe idi (BOA, *AŞD*, nr. 33, s. 133, hkm. 595).

⁴⁹ Ermenek Davdas köyünden Ali-oğlu Zeynelâbidin, Aklıman'dan Kıbrıs'a sürgün edilmiştir. Bkz: BOA, *AAD*, nr. 3, s. 159 (Haziran 1764).

⁵⁰ Cobham 1908, s. 362.

⁵¹ Çiçek 2002, s. 378.

⁵² Çoruh 2017, s. 185-187.

⁵³ Doğu Akdeniz'de ticaret yapan Fransa ve Rusya tüccarının gümrük problemleri hakkında: BOA, C.HR, nr. 6/253 (1795).

hususunda şikâyetçi olmuştur. Bunun üzerine, Lefkoşa Naibi ve Kıbrıs Muhassılı'na Ocak 1796'da kanunsuz iş yapmamaları hususunda emir yazılmıştır.⁵⁴ Aynı tarihlerde, Nemçe tüccarının da Kıbrıs'tan içki satın aldıkları görülmektedir.⁵⁵ 1802 tarihli bir arşiv kaydı ise, yabancı tüccarın adadan yükledikleri mallar hakkındadır. Tuzla Limanı'ndan Rusya, İngiltere ve Nemçe tebaası tüccarın aldığı malların gümrük vergisindeki anlaşmazlıklar hakkında, Tuzla Kadısı tarafından hazırlanan 25 Mart 1802 tarihli hesap dökümünde, bazı bilgiler verilmiştir. Buna göre;

- Nemçeli Mişel Simu: Venedik'e pembe (pamuk) götürmüş, ayrıca kahve almıştır.
- Nemçeli Madama Santini: harir (ipek), yapağı ve Yemen kahvesi almıştır.
- Nemçeli Reis: Kahve ve lu'b (oyun) kağıdı almıştır.
- Nemçeli Brisyani: Komandar kehmer, muşambalık kirpas, pembe, nişadır almıştır.
- İngiliz Lopi Malaganda: Pembe, kahve, şeker ve kök boya almıştır.
- İngiltere Konsolosu Vondiziano: Kök boya almıştır.⁵⁶

İngiltere Levant Company hizmetinde çalışan bir kaptan olarak, Ocak 1815 tarihinde Kıbrıs'ı ziyaret eden John Macdonald Kinneir, adadaki ticaretle alakalı olarak şu bilgileri vermektedir: "*İhraç malları buğday, arpa, pamuk, ipek, şarap ve ecza maddeleridir. İthal maddeleri ise Mısır'dan pirinç ve şeker ile Malta ve İzmir'den kumaş, madeni eşya, bitkisel ve hayvansal ürünlerdir. Taşıma işi, yakın doğuda ticaret yapan İngiliz bayraklı gemilerle yapılmaktadır. Yanaşabilecekleri bir liman yoktur. Bunun sonucu olarak da gemiler, kıyıda epeyi açıkta demirlerler.*"⁵⁷

18. yüzyılın sonlarından itibaren Doğu Akdeniz, birtakım askerî hareketliliğe sahne olmuş, Kıbrıs adasında ise, konjonktürel şartlarla bağlantılı bazı güvenlik sorunları yaşanmıştır. Bu durum, kaçınılmaz şekilde adaya arasındaki deniz irtibatını ve ticareti de etkilemiş olmalıdır. Napoléon Bonaparte'ın 1798'de Mısır'ı işgali, Doğu Akdeniz sahillerinde ciddi güvenlik endişesi doğurmuştur. Karaman Valisi Vezir Mehmed Paşa Kıbrıs'ın muhafazasıyla görevlendirilirken, İçel Mutasarrıfı Ahmed Paşa'ya da, 500 askerle adaya yardıma gitmesi emredilmiştir. Fakat Ahmed Paşa, Anamur'dan Karataş'a kadar olan İçel sahillerinde, her daim yoğun gemi trafiğine sahip 12 iskelenin bulunduğunu ve buraların muhafazasının önemli olduğunu gerekçe göstererek, İçel'de kalma izni talep etmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Hükümeti tarafından, kendisinin sancakta kalarak sahillerin güvenliğini sağlaması, Kıbrıs'a gidecek askeri ise muadil bir başbuğla göndermesi emredilmiştir.⁵⁸ Asker sevkıyatı için Gilindire Limanı düşünülmüş ve tedarik edilen gemiler buraya gönderilmiştir. Fakat bu yıllarda örneğine sıkça rastlanacağı üzere, İçel Mutasarrıfı Ahmed Paşa, sancaktan toplaması gereken askeri Gilindire'de hazır etmek hususunda gevşek davrandığı için, Ağustos 1800 tarihinde çok sert bir emir daha yazılmıştır.⁵⁹ 1804'te ise, bu defa Kıbrıs adasında büyük çaplı bir isyan patlak vermiştir. İsyanı bastırmakla İçel Mutasarrıfı Vezir Ahmed Paşa ve

⁵⁴ BOA, C.HR, nr. 12/574, 146/7297.

⁵⁵ BOA, C.İKTS, nr. 6/276.

⁵⁶ BOA, C.ML, nr. 542/22286.

⁵⁷ Atun 2007, s. 392.

⁵⁸ BOA, MD, nr. 207, s. 181, hkm. 897.

⁵⁹ BOA, MD, nr. 211, s. 80, hkm. 348.

kardeşi Zeynelâbidin Bey görevlendirilmiştir. Bu isyan münasebetiyle İçel limanları, bir kez daha Kıbrıs'a asker ve mühimmat sevkiyatına sahne olmuştur.⁶⁰ Bir önceki hadisede olduğu gibi, asker sevkini yine Gilindire Limanı'ndan yapılması dikkat çekicidir.

1804 isyanıyla alakalı gelişmelerden de hemen fark edileceği üzere, 19. yüzyılın başlarına gelindiğinde, İçel ile Kıbrıs arasındaki deniz taşımacılığının ana iskelesi olan Akliman'ın durumunda belirgin bir değişiklik olmuştur. Akliman'ın önemi, yüzyılın başından itibaren yavaş yavaş azalmıştır. Buna karşılık, Silifke ile Anamur arasında ve coğrafi konumu bakımından Girne'nin karşısında yer alan Gilindire Limanı öne çıkmıştır. Kıbrıs-İçel deniz hattında Gilindire Limanı'nın yükselişi, muhtemelen coğrafi konumundan ötürü olmalıdır. Zira burası, Girne'nin tam karşısında ve adaya mesafe olarak Akliman'dan daha yakındır. Ayrıca Mısır hadiseleri sırasında, buranın işgal bölgesinin uzağında güvenli tabii bir liman olması hasebiyle, adaya asker sevkinde tercih edilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Bu tarihlerde Girne-Gilindire güzergâhının aktif olduğunu, yabancı ziyaretçiler teyit etmektedir. Ancak her iki liman da fizikî yapı ve ticarî hacim bakımından ufaktır. Öyle ki, 1812 yazında İçel sahillerinde inceleme gezisi yapan Francis Beaufort, Gilindire için ayrı bir başlık açma ihtiyacı bile duymamıştır. Burayı, İstanbul'dan Kıbrıs'a giden kuryelerin kullandığı korunaklı ve ufak bir liman olarak tasvir etmiştir. Birkaç Türkün ikamet ettiği limanda, ona göre dikkat çekici olan tek şey, sahilde yatan bir tekne görüntüsüdür. Kalenin harabeleriyse, bir depremle yıkılmış izlenimi vermektedir.⁶¹ Buna karşılık, Ocak 1815'te adayı ziyaret eden İngiliz kaptan Kinneir, Girne'yi bir kasaba ya da köy olarak nitelendirmektedir. Şehri koruyan duvarların büyük kısmı yıkılmış, limansa harabeler tarafından neredeyse doldurulmuştur. Kuzey rüzgârlarına açık bu küçük limana, ancak 100 tondan daha az yüke sahip gemilerin yanaşabildiğini söylemekte, limandaki ticaretin ise önemsiz boyutta olduğunu ilave etmektedir.⁶² Kinneir'in niyeti, Girne'den karşı İçel sahiline geçmektir. Lefkoşa Piskoposu'nun tavassutuyla, Kıbrıs Mütesseslimi'nin temin ettiği bir kayıkla 24 Ocak 1815 akşamı denize açılmışlardır. Ancak ertesi sabah, Gilindire İskeleye'ne çıkmayı hedefledikleri halde, batıya doğru sürüklenerek, Anamur yakınında küçük bir koya ulaşmışlar ve buradan karaya çıkmışlardır. Bu mevsimde, denizden karaya doğru esen rüzgârın, gemiyle hareketi imkânsız kıldığından yakınmaktadır. Dolayısıyla, buradan Gilindire'ye kadar, rehberi İbrahim'in Türkmen köylülerden temin ettiği at ve katırlarla, zorlu dağ yollarından geçerek ulaşabilmişlerdir. Seyyahın Gilindire hakkındaki gözlemi, neredeyse hüzünlü bir manzarayı tasvir etmektedir: *"Kıbrıs'a geçmek için fırsat kollayan Ermeni tacirlerle dolu bu fakir yer, dört ya da beş harap kulübeden ve büyük bir erzak deposu veya ambardan oluşuyordu. Buranın asıl yetkili kişisi, deponun ortasında tacirlerle birlikte büyük bir ateşin başında otururken bulduğum Gümrükçü idi. Özel bir oda kiralamanın mümkün olup olmadığını sorduğumda, köydeki tek rahat yerin burası olduğunu söyleyerek, burada kalmamı tavsiye etti."* Açık ki bu tarihlerde Gilindire, Kıbrıs adasıyla sınırlı iç ticaretin

⁶⁰ Kıbrıs'taki 1804 isyanında, İçel sahillerinden adaya asker sevkiyatı ve hadisenin ayrıntısı hakkında bkz: Köse 2013/2.

⁶¹ Beaufort 1818, s. 209.

⁶² Cobham 1908, s. 418.

yapıldığı ufak bir iskele görünümündedir. Limanı korumak için batı tarafında yapılmış kalenin duvarları yıkıntı halindedir. Kasabanın durumu da iç açıcı değildir. Kinneir, “Gilindire o kadar fakirdi ki, zavallı tatarımı, yiyecek bulmak için üç millik mesafeye göndermek zorunda kaldım” diye yazmaktadır.⁶³

Bu tarihlerde, Kıbrıs’ın iktisadî durumu hakkında bilgi verenlerden biri de, 1815 bahar ve yaz aylarında adayı ziyaret eden İngiliz diplomat Villiam Turner’dır. Girne’ye de uğramayan seyyah, genel olarak nüfusu azalan ve gerileme halindeki bir kenti resmetmektedir. Turner, adanın ihraç ürünleri arasında şunları saymaktadır: Canlı keçi, sığır, koyun, domuz, öküz, pamuk, beyaz ipek, sarı ipek, yün, sığır ve koyun, darı, arpa, yağ, harnup, şarap, rakı, boya kökü ve tuz.⁶⁴ Turner, adada ticarî hayatın çöktüğü ve nüfusun azaldığı hususunda, aşağıdaki karamsar cümleleri kurmaktadır: “*Eskilerin idaresinde ve hatta Venedik zulmünde bile çok zengin ve refah bir durumdaydı... Nüfus, her yıl biraz daha azaldığından, ticaret de yıllar geçtikçe azalmaktadır... Öyle dayanılmaz bir şekilde soyulmuşlardır ki, el emekleri sadece yaşamlarını sürdürmeye yetmektedir. Bu nedenle, her yıl büyük miktarda insan adayı terk ederek Karaman ve Suriye kıyılarına gitmektedir.*”⁶⁵ Bu anlatımın kaynağı, diğer başka nedenlerin yanı sıra, bu yıllarda adada yaşanan kuraklık ve kıtlık olmalıdır. Çünkü kuraklıktan ötürü 1815 senesinde Kıbrıs adasında zahire kıtlığı oluştuğundan, İçel ve Karaman tarafından 25.000 kile buğday ve 20.000 kile arpanın, rayiç fiyatından alınarak sevk edildiği, arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır.⁶⁶

Gilindire’nin, 19. yüzyılın başlarında İçel-Kıbrıs deniz ticareti ve taşımacılığının ana limanı haline geldiği tartışmasıdır. 1834 tarihli gümrük defterindeki rakamlar bunu teyit etmektedir.⁶⁷ Fakat İçel’in tarihî Kıbrıs limanı olan Akliman’ın geri plana düşerek Gilindire’nin öne çıkmasının, hangi gerekçeler ve mecburiyetlerin sonucu olduğu hususu tartışmalıdır. H. Çoruh, muhtemelen 1825’ten öncesine ait bir arşiv kaynağına⁶⁸ istinaden, Gilindire Limanı’nın “serbest bölge” halinde özel bir statüye kavuşturulduğunu, bundan ötürü Kıbrıs’tan buraya mal taşıyan tüccardan vergi alınmasının yasaklandığını ileri sürmektedir. Çoruh’un da işaret ettiği gibi bu kayıt, Kıbrıs’tan limana mal taşıyan tüccardan, kanuna aykırı şekilde İçel Mütessilimi Abdülmuin Bey tarafından vergi talebiyle alakalıdır. Oysa Gilindire, Abdülmuin Bey’in *mâlikânesine* dâhil olmadığından, limana *gümrükçü* adıyla görevli tayin ederek vergi tahsilinin kanuna aykırı olduğu belirtilmektedir.⁶⁹ Ancak bu durumun, Gilindire Limanı’nın gümrükten muaf bir “serbest bölge” olduğu şeklinde yorumlanması doğru değildir. Zira söz konusu olan, bu tarihlerde genel olarak bütün İçel limanlarının Mukâtaat Hazinesi’ne⁷⁰ bağlı olarak, tayin edilen bir

⁶³ Kinneir, s. 189-204.

⁶⁴ Atun 2007, s. 420-422.

⁶⁵ Atun 2007, s. 422, 483.

⁶⁶ BOA, C.DH, nr. 2946 (Ekim 1816).

⁶⁷ Gümrük defterlerine göre, 1834’te İçel limanlarının ticarî hacimlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz: Köse 2011, s. 148.

⁶⁸ BOA, D.BŞM, nr. 42001, s. 5, hkm. 3.

⁶⁹ Çoruh 2017, s. 214.

⁷⁰ Yeniçeri Ocağı’na alternatif olarak kurulan Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye’nin masraflarını karşılamak için oluşturulan ve daha önce mukataa gelirleri aktarıldığı için Mukâtaat Hazinesi

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

mütesellim tarafından idare edilmesi keyfîyettir. Vergilendirmede ise, *gümrük* ve *ihtisab* adıyla iki tür verginin cari olduğu, gümrük defterlerinde de açıkla yazılmaktadır.⁷¹

Gilindire Limanı, Kıbrıs-İçel deniz nakliyatındaki etkin konumunu, 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca devam ettirmiştir. Hatta Mısır meselesi ve Mora isyanı nedeniyle Doğu Akdeniz'deki askerî hareketliliğin artması, Kıbrıs adasının stratejik öneminin bir kez daha hatırlanmasına neden olmuş; bu vesileyle Gilindire Limanı de resmî yazışmalara daha sık girmiştir. Kaynaklara akseden hususlar, daha ziyade askerî ve güvenlik meselesine dairdir. Örneğin 1824 sonlarında Akdeniz'de bazı eşkıya tekneleri ortaya çıkarak, denizyolu güvenliğini tehdit ettiği anlaşılmaktadır. Bu hususta sahillerdeki diğer yerlerin yanı sıra, Gilindire İskelesi'nden sorumlu görevlilere de yazı gönderilmiştir.⁷² Lefkoşa Naibi'ne ve Kıbrıs Muhassılı Ali Ruhi Efendi'yle birlikte İçel Mütesellimi İbrahim Ağa'ya gönderilen 4 Kasım 1827 tarihli yazıyı bu minvalde değerlendirebiliriz. Bu yazıda, “vasat-ı bahirde vâki' ve altı kıt'a kal'ayı hâvî cesim” bir ada olan Kıbrıs'ın asker ve mühimmat bakımından ihmal edilmesinin uygun olmayacağı; bundan dolayı deniz yoluyla Karamürsel'e gönderilen tophane mühimmatı ile 300 varil barut ve 100 sandık fişengin karayoluyla Gilindire'ye taşınması; oradan da “Kıbrısî kayıklarıyla” Girne Limanı'na nakledilmesi istenmiştir.⁷³ Aralık 1829 tarihli bir divan kaydı ise, yine Gilindire'nin söz konusu fonksiyonuna işaret etmektedir. Buna göre, İstabl-ı Âmire'nin ihtiyacı için Kıbrıs adasından satın alınıp İstanbul'a gönderilen katırların, Gilindire İskelesi'ne geçirilmesi ve oradan İstanbul'a karadan sevki emredilmiştir.⁷⁴ Bu yıllarda İçel sahilleri, muhtemelen bir salgın hastalığın tesiri altındadır. 1828'de Akliman Kalesi muhafazasında bulunan askerden 14'ünün hayatını kaybetmiş olmasını, böylesi bir salgın hastalıkla açıklayabiliriz.⁷⁵

İçel ve Kıbrıs sahilleri hakkında arşiv kayıtlarına atfen işaret ettiğimiz genel olumsuz manzarayı, dönemin görgü tanıklarının yazdıkları da doğrulamaktadır. Meşhur eserinde Hill, Kıbrıs'ta ticarî hayatın bozulmasına vurgu yapmakta ve adadaki Fransa Konsolosu'nun 12 Ocak 1830 tarihli raporuna istinaden şunları yazmaktadır: “*İşin aslı, kötü gidişatı hiçbir şey durduramadı. Fransız Konsolosu'na göre ticaret sifıra yaklaşmış ve üretim ciddi anlamda düşmesine rağmen hükümet, aynı vergi miktarını talep etmeyi sürdürüyordu. Muhassıl, ada mahsulünü köylüden çok ucuza satın alıyor ve vergisini ödeyemeyen köylü adadan kaçmaya uğraşıyordu.*”⁷⁶

denilen bu kurumun adı, Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra 1834'te Mansûre Hazinesi'ne çevrilmiştir (Orhonlu 1998, s. 132).

⁷¹ Tafsilat için şuraya bakılabilir: Köse 2011, s. 147-148.

⁷² BOA, MD, nr. 241, s. 281-282, hkm. 1255, 1264 (Aralık 1824 sonu).

⁷³ BOA, MAD, nr. 4049, s. 53, 66.

⁷⁴ BOA, MD 246, s. 76, hkm. 448.

⁷⁵ BOA, C.AS, nr. 27937, 376.

⁷⁶ Hill 2016, s. 136.



Gravür: 1830'lu yıllarda Gilindire Limanı. (İllüstrasyon: W. H. Bartlett, Kaynak: John Carne, *Syria, the Holy Land, Asia Minor*)

1830'un yaz mevsiminde, adanın karşı sahillerine yolu düşen John Carne, benzer gözlemleri Gilindire Limanı için yapmaktadır. Limanda birkaç gün geçiren Carne eserinde, gözlemleri ve hislerini romantik bir üslupla tasvir etmiştir. Ayrıca eserinde, Gilindire Limanı'nın bir gravürü de yer almaktadır (**Gravür**). Ona göre, Kilikya kıyısındaki ufak Gilindire Limanı, “ay ışığında, doğanın gerçekçi bir kopyasından ziyade, ressamın hayallerinin eseri gibi” görünmektedir. Bu mütevazı kasabadaki sakinliği, sabahın ilk esintisiyle yola çıkmaya hazırlanan ince bir geminin hareket etmek üzere olmasının getirdiği telaş ve hareketlilik bozmaktadır. Yolcular ve mallarla dolu tekenler, gemiye yetişme telaşındadır. Köy halkı, bu ıssız ve sakin limanda, oldukça sıradışı olan bu olayı izlemeye can atmaktadır. İstanbul'dan Kıbrıs'a gidecek *ulaklar* (haberciler), buradan yola çıkmaktadır. Gilindire'de, kendilerini Kıbrıs'a götürecek bir *barka* ya da Konya istikâmetine gidecek bir vasıta olmamasından mustarip sabırsız yolcuyu oyalayabilecek pek az şey vardır. Evler alelade ve konforsuzdur. Limanı korumak için yapılmış kale harabe halindedir ve güvercinlere ev sahipliği yapmaktadır. Ama yine de kasabaya yolu düşenler, yiyecek ve içecek ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir. Kıbrıs'tan buraya teknelerle şarap getirilmektedir.⁷⁷

1833 tarihi, bir bakıma Kıbrıs'ta isyanlar senesi olmuştur. Vergilere tepki olarak Tuzla, Karpaz ve Baf'ta isyanlar çıkmıştır. Bunlar arasında özellikle Gavur İmam'ın liderlik ettiği isyan, adada kurulu düzeni sarsmıştır. Fransız konsolosu Bottu'un ve

⁷⁷ Carne 1836-38, s. 71-73.

Hristiyan papazların da bu isyanı destekledikleri bilinmektedir.⁷⁸ Hülasa bu karmaşa, Kıbrıs'taki durumu daha da kötüleştirmiştir. Osmanlı Hükümeti, adada düzeni sağlamak için bazı askerî önlemler aldıysa da, sükûnet tam olarak temin edilememiştir. 1835'te ise adada veba salgını çıkmıştır. Muhassıl Hacı Said Mehmed, bölgede karantina tedbirleri alınması hakkındaki fermanı uygulamak üzere 13 Ekim 1835 tarihinde Tuzla'ya gitmiştir. Fakat Hill'in iddiasına göre muhassıl, karantina sistemini düzgün işletmediğinden, halk tarafından iyi karşılanmamıştır.⁷⁹ Hülasa 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca Kıbrıs adası ve karşı İçel sahilleri, savaş ve salgın hastalıklar gibi nedenlerle, genel olarak gerileme halindedir. Ancak bu durum, Kıbrıs-İçel deniz ticaretinin tamamen inkıtaya uğradığı anlamına gelmez. 1834 tarihli gümrük defterindeki kayıtlar, söz konusu ticaretin, ufak hacimle de olsa sürdüğünü göstermektedir. Şimdi de araştırmanın bu son kısmında, gümrük kayıtlarındaki verilere bir göz atalım.

C. 1834 Yılı Gümrük Kayıtlarına Göre Kıbrıs-İçel Ticareti

İçel limanları, Mart 1833'ten itibaren "ber-vech-i emânet"⁸⁰ Mansûre Hazinesi'ne bağlanmış ve muhassıllar tarafından idare edilmeye başlanmıştır. Bu tarihlerde sancakta faal durumda olan limanlar şunlardır: Gilindire, Silifke, Anamur, Limanseki, Beşparmak, Akliman ve Selendi.⁸¹ Yeni idarî düzenlemeden sonra İçel Muhassılı Yusuf Paşa, sancaktaki limanların yıllık gelirlerini havi gümrük defterini ve hâlihazırdaki durumlarını gösteren raporunu 1835'te hükümete sunmuştur.⁸² Söz konusu gümrük defteri, İçel sahillerindeki limanların 1249 H. (1834 M.) senesi kayıtlarını muhtevîdir. Burada, limanlara mal boşaltan ve yükleyen tacirlerin adları, malların cinsi, miktarı, ticarî hacmi ve ne kadar vergi ödedikleri ayrı ayrı kaydedilmiştir. İşte bu kayıtlar, Kıbrıs ile İçel arasındaki ticarete dair bilgileri de ihtiva etmektedir. *İçel Sancağı İskele Gümrüğü Defteri*'ne göre, İçel limanlarıyla ada arasında ticaret yapan Kıbrıslı (*Kıbrısî*) 49 Müslüman ve 15 gayrimüslim tüccar vardır. Bunların tam listesi **Tablo 1** ve **2**'de verilmiştir.

İçel limanlarında ticaret yapan toplam 129 tüccarın 64'ü (toplam tüccarın %49,6'sı) Kıbrıslıdır. Bunların biri hariç tamamı Gilindire Limanı'nda ticaret yapmıştır. Kıbrısî İbrahim Reis ise Silifke Akliman'da harnup ve yorgan yüzü alıp-satmıştır. Gilindire'ye gelen toplam 88 tüccarın 63'ü (%71,6'sı) Kıbrıslıdır.

⁷⁸ Michael 2015, s. 127 vd.; Çoruh 2021, s. 573-574.

⁷⁹ Hill 2016, s. 141-148.

⁸⁰ Mübahat S. Kütükoğlu, bir gümrüğün gelirlerinin ârî sebeplerden dolayı düşmesinin, o gümrüğün emânet yoluyla idare edilmesine neden olduğunu söylemektedir (Kütükoğlu 1996, s. 266). Şayet bu yargı İçel limanları için de doğruysa, daha önceki tarihlere kıyasla limanların gümrük gelirlerinin, 19. yüzyılın ilk yarısında düşmüş olduğu sonucuna varabiliriz.

⁸¹ BOA, C.ML, nr. 4336.

⁸² BOA, C.ML, nr. 4336.

Tablo 1: İçel limanlarında 1249 (1834) yılında ticaret yapan Kıbrıslı Müslüman tüccar.⁸³

Sıra No	Tüccarın Adı	Ticaret Hacmi (Kuruş)	Sıra No	Tüccarın Adı	Ticaret Hacmi (Kuruş)
1	Kıbrısî Emin Ağa	17.500	26	Kıbrısî Cezzar Ahmed	2.000
2	Kıbrısî Reis-oğlu Hacı Osman	6.590	27	Kıbrısî Sancakdar	2.000
3	Kıbrısî Mehmed	5.612	28	Kıbrısî Babuhçı Mehmed	1.750
4	Kıbrısî Helvacı İsmail	5.340	29	Kıbrısî Mehmed Ağa	1.750
5	Kıbrısî Hacı Ahmed-oğlu Ali	5.200	30	Kıbrısî Ahmed	1.475
6	Kıbrısî Hacı Süleyman	4.392	31	Girneli Halil	1.473
7	Kıbrısî Ali Baba	4.360	32	Kıbrısî Hüseyin-oğlu Osman	1.457
8	Kıbrısî Rahmi Efendi	4.100	33	Kıbrısî Mustafa	1.450
9	Kıbrısî Abdullah	3.854	34	Kıbrısî Ömer Efendi	1.314
10	Kıbrısî Ali Ağa	3.770	35	Kıbrısî Hacı Mustafa Efendi	1.280
11	Kıbrısî Hacı Mustafa-oğlu İbrahim	3.670	36	Kıbrısî Osman Efendi	1.275
12	Kıbrısî Melle Ahmed	3.500	37	Kıbrısî Mustafa-oğlu Hüseyin	1.243
13	Kıbrısî Börekçi-oğlu	3.417	38	Kıbrısî Hacı Halil	1.184
14	Kıbrısî İbrahim Ağa	3.320	39	Kıbrısî Kara Beşe	1.177
15	Kıbrısî Ali Çavuş	3.228	40	Girneli Mustafa	1.150
16	Kıbrısî Hacı Ömer	3.150	41	Kıbrısî Kirli-oğlu	1.060
17	Girneli İbrahim	2.960	42	Kıbrısî Tüfengci	1.055
18	Kıbrısî Hasan	2.789	43	Kıbrısî Osman-oğlu Mehmed	930
19	Kıbrısî İhvan	2.781	44	Kıbrısî İsmail	780
20	Kıbrısî Babuhçı Melle Ahmed	2.650	45	Kıbrısî Şerif Ağa	620
21	Kıbrısî Hacı Efendi	2.480	46	Kıbrısî Abbas-oğlu Mehmed	600
22	Kıbrısî Hasan-oğlu Hasan	2.478	47	Kıbrısî Yoğurducu Hasan	570
23	Kıbrısî Hacı Osman-oğlu Hasan Gavas	2.352	48	Kıbrısî Latif Ağa	505
24	Kıbrısî Abdülkadir	2.250	49	Girneli Salih Çavuş	425
25	Kıbrısî İbrahim Reis	2.150	Toplam		132.416

Kıbrısî tüccarın dinî mensubiyeti ve elde ettikleri ticarî hacim ise aşağıdaki gibidir:

Kıbrısî Müslüman tüccar: 49 kişi (%76,6)

Kıbrısî gayrimüslim tüccar: 15 kişi (%23,4)

Kıbrısî Müslüman tüccarın ticarî hacmi: 132.416 kuruş (%81,6)

Kıbrısî gayrimüslim tüccarın ticarî hacmi: 30.020 kuruş (%18,4)

⁸³ BOA, C.ML, nr. 4336.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

1834 yılı itibariyle Kıbrıslı tüccarın İçel limanlarındaki toplam ticaret hacmi 162.436 kuruştur. Müslüman tüccarın, hem sayıca hem de hacim bakımından belirgin üstünlüğü, söz konusu faaliyetin, iç ticaret olmasından dolayıdır. Tacirler arasında, *Hayriye Tüccarı* sınıfından kişilerin olup olmadığı belli değildir. Ancak beratlı *Avrupa Tüccarı* karşısında rekabet edebilmek için Sultan III. Selim döneminde *Hayriye Tüccarı* oluşturulduğunda, Kıbrıs adası için de bu statüde dört tüccar belirlenmişti.⁸⁴ Muhtemelen bu statüye sahip tacirler, adanın dış ticaretinde faal kişiler olmalıdırlar.

Tablo 2: İçel limanlarında 1249 (1834) yılında ticaret yapan Kıbrıslı gayrimüslim tüccar.⁸⁵

Sıra No	Tüccarın Adı	Ticaret Hacmi (Kuruş)	Sıra No	Tüccarın Adı	Ticaret Hacmi (Kuruş)
1	Etmekçi Nikola	1.394	9	Kıbrısî Urban Zimmi	1.015
2	Kıbrısî Arakil	5.508	10	Kıbrısî Rastuni Zimmi	760
3	Kıbrısî Goguz-oğlu Karabet	4.914	11	Kıbrısî Arnabur	645
4	Kıbrısî Yoğurdcu Zimmi	4.020	12	Kıbrısî Hristo	560
5	Kıbrısî Terzi Nikola	4.000	13	Kıbrısî Saatçi Nikola	510
6	Kıbrısî Bacaksız Yani	2.885	14	Kıbrısî Onbud	500
7	Kıbrısî Avedik	1.560	15	Kıbrısî Barakçi Zimmi	490
8	Kıbrısî Abram	1.259	Toplam		30.020

Gayrimüslim tüccarın adları, onların etnik menşei hususunda bir fikir verebilir. İsimlere bakılırsa bunların büyük kısmı Rum tüccar olmalıdır. Bununlar birlikte, Avedik ve Abram gibi bazı Ermeni adlarına da rastlanmaktadır. Daha Kıbrıs'ın ilk fethinde bile adada az sayıda Ermeni nüfusun bulunduğu, takip eden yıllarda Orta ve Batı Anadolu'dan ticaret gayesiyle buraya gelip yerleşen Ermenilerin olduğu bilinmektedir.⁸⁶ Dolayısıyla, gayrimüslim tüccar arasında bu millet mensuplarının olması tabiidir.

Vergilendirme. Kıbrıs adasıyla İçel limanları arasındaki ticaret, iç gümrük muamelesine tâbi idi. H. Çoruh, bu statüdeki Doğu Akdeniz limanları arasında Lazkiye, Sayda, Akka, Halep, Şam ve İskenderun limanlarını saymaktadır. İçel sancağında ise Gilindire, Selendi, Kız Limanı, Liman Seki, Anamur ve Silifke iskeleleri vardır.⁸⁷ Kıbrıs-İçel deniz ticaretinde vergilendirme, devletin uyguladığı genel iç gümrük mevzuatına göre yapıyordu. Buna göre limandaki her türlü alışverişte, emtianın satıcısından tahsil edilmek şartıyla iki tür vergi alınıyordu. Bunlardan ilki %2,5 oranındaki *resm-i ihtisab*, diğeri %4 oranında *resm-i gümrük* idi. Bu vergiler, Müslüman ve gayrimüslim tüccara eşit olarak uygulanmıştır. Ticarî malların cinsine göre de bir tarife değişikliği yapılmamış, sadece tekstil ürünlerinden ihtisab resmi alınmamıştır.⁸⁸

⁸⁴ Çoruh 2017, s. 211-212.

⁸⁵ BOA, C.ML, nr. 4336.

⁸⁶ Erdoğan 2002, s. 3 vd.

⁸⁷ Çoruh 2017, s. 214.

⁸⁸ BOA, C.ML, nr. 4336.

Gemiler. Kıbrıs limanlarıyla olan ticarete taşımacılık işinin, hangi gemilerle yapıldığına dair yeterli bilgi yoktur. Gümrük defterinde de gemi adlarına yer verilmediği görülür. 18. yüzyılın ikinci yarısında adanın sosyo-ekonomik tarihini inceleyen Nuri Çevikel, mal taşıyan gemicilerin çoğunluğunun Rum, Venedik, Dubrovnik, Fransız, Sicilyateyen bandıralı olduğunu, az da olsa Türk gemicinin de bulunduğunu, yerli tüccarın ise çoğunun Ermeni ve Rum olduğunu yazmaktadır.⁸⁹ İçel’de zengin âyan ve eşrafın, ticarî faaliyet hususunda genel olarak ön plana çıkamadıkları anlaşılmaktadır. Hal böyle iken, bunların gemi sahibi olmaları ve deniz taşımacılığı yapmaları da beklenemezdi. Bu yönde arşiv kayıtlarında herhangi bir malumat yoktur. 1763’te Silifke Âyanı Gölgeli-oğlu Mustafa Ağa’nın, korsan saldırılarından kıyıları muhafaza düşüncesiyle bir koruma gemisi yapma teşebbüsü ise, sadece lafta kalmıştır.⁹⁰ Mahallî güç odaklarının ticarete öncülük etmeleri bir yana, baltalayıcı birtakım faaliyetleri kayda geçmiştir. Silifke köylülerinin 1764’teki şikâyetlerinde yazdıklarına bakılırsa, âyanlık iddiasındaki Ali Bey, Silifke’de bulunan gemileri yakmış ve içlerindeki mal ve eşyayı gasp etmiştir.⁹¹ Aynı sene Gölgeli-oğlu Mustafa Ağa ise, Akliman Kalesi’ni ele geçirerek düzeni bozucu birtakım işlerden geri durmamıştır.⁹²

Öte yandan Doğu Akdeniz’deki ticarete Fransa’nın, uzun yıllardan beri süregelen etkin rolünün 18. yüzyılda devam ettiği bilinmektedir.⁹³ Fransız bandıralı gemiler, diğer başka limanlar gibi Kıbrıs-İçel arasında da taşımacılık yapıyorlardı. Bu meyanda kaynaklarda iki geminin adı geçmektedir. Özkul’un naklettiğine göre adadaki Fransız Konsolosu aracılığıyla, Kıbrıs ile karşı sahiller arasında sefer yapan iki Fransız gemisi temin edilmiştir. Bu gemiler Girne ile Akliman arasında karşılıklı sefer düzenlemekteydiler. Ancak 1758’de Fransa tarafından sefere konulan üç direkli büyük bir geminin kaptanı ölmüştür. Tuzla’daki Fransız Konsolosu, yeni bir Fransız kaptan görevlendirilinceye kadar gemiyi çalıştırmayacağını bildirip, geminin birini Girne’den Mağusa’ya, diğerini ise Tuzla’ya naklettirmiştir. Fransa Konsolosu’nun bu hareketi, Anadolu ile Kıbrıs arasındaki seferlerin aksamasına neden olduğundan ötürü, İstanbul’daki Fransa Elçisi’ne gemilerin tekrar sefere başlamaları için başvurulduğu görülmektedir.⁹⁴ Bu Fransız gemilerinin, 18. yüzyılın sonlarında da faal oldukları anlaşılmaktadır. 1792’de Tuzla’da ölümüne kadar 16 yıl boyunca adada İngiltere Konsolosu olarak görev yapan Michael de Vezin, Girne Limanı ve söz konusu Fransız gemileri hakkında şunları yazmaktadır: “Girne’ye az sayıda gemi

⁸⁹ Çevikel 2000, s. 285.

⁹⁰ BOA, AAD, nr. 3, s. 93-94 (Mart 1763).

⁹¹ BOA, AAD, nr. 3, s. 160 (Haziran 1764).

⁹² BOA, AAD, nr. 3, s. 189 (Ekim 1764).

⁹³ Fransızların, Doğu Akdeniz’deki ticarete 18. yüzyılın başlarından itibaren tedrici olarak, fakat özellikle de 1740’ta yenilenen kapitülasyonların sağladığı avantajla nasıl baskın bir güç haline geldikleri; ayrıca sadece alım-satımda değil, fakat buna ilave olarak taşımacılıkta da Fransız “deniz kervanı” (*caravane*) ile elde ettikleri ticarî avantajların gelişim sürecine dair Daniel Panzac’ın şu kapsamlı eserine müracaat edilebilir: *Commerce et Navigation dans l’Empire Ottoman au XVIIIe Siècle*, ISIS, İstanbul 1996, s. 57 vd.; Ayrıca bakılabilir: *La Caravane Maritime: Marins Europeens et Marchands Ottomans en Méditerranée: (1680-1830)*, CNRS Editions, Paris 2004.

⁹⁴ Özkul 2011, s. 218 (KŞŞ, 18/11-1’den naklen).

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

gelir. Fakat Fransızlar, Babıâli'nin emrindeki Karaman bölgesinin Silifke şehrinden toplanmış mîrî'yi, -yani Padişah için toplanmış vergileri- İstanbul'a taşımak ve oradan da hükümet görevlilerini eşyaları ile birlikte geçirmek için iki küçük gemiyi daima hizmette tutmaktadırlar. Bugüne değin bunlardan biri, adı St. Louis olan slop tipi, diğeri de daha küçük ve adı Maria olan brik tipi bir gemidir. Bu gemiler, aynı zamanda yöneticinin de hizmetindedir ve gerekli olduğu zaman Karaman'ın, Rodos'un ve Dimyat'ın bazı limanlarını bu gemilerle ziyaret edebilir."⁹⁵

1800 tarihli bir arşiv kaydında ise, mîrî için taşımacılık yapan Avusturya tebaası Nemçe tüccarının, İstanbul'dan yükledikleri arpayı Kıbrıs'a boşalttıkları anlaşılmaktadır.⁹⁶ Ancak yukarıda sözü edilen iki Fransız gemisinin haricinde, adayla İçel sahilleri arasında yük taşıyan başka yabancı ülke gemisinin mevcudiyetine dair bilgi yoktur. İçel'in yerli âyan, eşraf ve tüccarının büyük ölçekli taşımacılıkta kullanılacak vasıfta gemi sahibi olmadıkları hususuna ise, yukarıda da işaret edildiği üzere neredeyse kesindir. Mora isyanı yıllarına rastlayan 1824 tarihli bir arşiv belgesinde anlatılanlar da, bu yöndeki kanaati destekler mahiyettedir. Bu tarihte, Mora isyanını bastırmak üzere gönderilecek askerin hayvan, eşya ve zahiresini nakletmek üzere tüccar gemileri aranmıştır. Bu iş için görevlendirilen Seyyid Mehmed Ağa, Anamur'a geldiğinde İçel Müsellimi Abdülaziz, Selendi'den Silifke'ye kadar olan İçel sahillerinde tüccar gemisi olmadığını söylemiştir. Mütesellimin sözüne itimat edilmeyerek araştırma yapıldıysa da, buralarda tüccar gemisinin olmadığı görülmüştür. Öte yandan Dimyat ve diğer başka yerlerden kereste almak için bazı gemilerin geldiği ve ağaç aldıktan sonra Arabistan taraflarına doğru yola çıktıkları anlaşılmıştır. Bu arada Gilindire İskelesi'nde, Abdurrahman adlı kişinin bir küçük "menzil sefinesi" olup, bununla Kıbrıs'a gidip geldiği, başka da gemi bulunmadığını Anamur Naibi Mustafa Efendi bir îlâmiyle bildirmiştir.⁹⁷

Ticarî Emtia. 1834 kayıtlarında, Kıbrıs-İçel arasındaki ticarete konu emtianın nelerden ibaret olduğunu görmek mümkündür. Bunların listesi **Tablo 3**'te ve verilmiştir. Bu liste incelendiğinde, aslında eskiden beri ticareti yapılan eşya ve emtianın vasfında, fazla değişimin olmadığını söylemek mümkündür. Arşiv kayıtları ve adaya uğrayan seyyahların anlatımları da bu yargıyı desteklemektedir. Örneğin 1599'da Kıbrıs'ı ziyaret eden Joannes Cotovicus, adadaki ticarî ürünleri şöyle sıralamaktadır: "*Bol miktarda ipek, pamuk, keten, yün, tahıl ürünleri, yağ, bal, peynir, tereyağı ile çok kaliteli ve sağlıklı yararlı şarap üretilmektedir... Aynı zamanda adada çeşitli tahıllar ve değişik sebzeler bol miktarda yetiştirilmektedir.*"⁹⁸ 1609'da Kıbrıs'a varan ve 1621'e kadar burada kalan William Lithgow ise, adanın başlıca ürünleri hakkında şunları yazmaktadır: "*Sonsuz sayıda şeker kamışı, pamuk, yağ, bal, tahıl, terebentin, bakır, ipekten yapılmış kaba kumaş, maden kaynakları ve tuz bulunmaktadır. Bunların yanında adada, çok miktarda meyve ve faydalı ürünler yetişmektedir.*"⁹⁹

⁹⁵ Atun 2007, s. 279.

⁹⁶ BOA, C.BH, nr. 111/5382.

⁹⁷ BOA, A.AS, nr. 8915.

⁹⁸ Atun 2006, s. 368-369.

⁹⁹ Atun 2006, s. 377.

Tablo 3: Kıbrıslı tüccarın 1249 (1834) yılında İçel limanlarında alıp-sattığı ürünler.¹⁰⁰

Ticarî Ürün Adı	Alıp-Satan Tüccar Adedi	Ticarî Ürün Adı	Alıp-Satan Tüccar Adedi	Ticarî Ürün Adı	Alıp-Satan Tüccar Adedi
Camus, Sığır, Deve Gönü	24	Dester (Sarı)	2	Kara Boya	1
Revgan-ı sade (Sadeyağ)	18	Demir Sac	2	Kalay	1
Mazı	18	Çul	2	Kahve Tavası	1
Çuval ve Harar	18	Çuka (Çuha)	2	İlik Alaca	1
Yorgan ve Yorgan Yüzü	18	Çelik	2	Hınna (Kına)	1
Şem-i asel (Balmumu)	16	Çatırı	2	Hatab (Odun)	1
Üzüm ve Kuş Üzümü	11	Belinmez Abası	2	Zenne Cebesı	1
Pekmez	10	Aba	2	Tavşan Derisi	1
Selecik	7	Tuz	2	Şap	1
Aba	7	Şilte	2	Şab-ı sekr	1
Seccade	6	Şeker	2	Sicim	1
Demir	6	Pastırma	2	Salta	1
Koltuk	5	Palamut	2	Harnup	1
Penbe (Pamuk)	4	Nuhas (Bakır)	2	Harir	1
Kitre	4	Nuhas (Köhne)	2	Güherçile	1
Kahve	4	Kilim (Köhne)	2	Entari	1
Corap	4	Keçe	2	Enfiye	1
Cehri	4	Heybe	2	Dersenk	1
Boğça	4	Sahtiyan	1	Davar Derisi	1
Yastık ve Yastık Yüzü	4	Potur	1	Çuka Haras	1
Sabun	3	Pancar Tahvimi	1	Ceyve	1
Penayır (Peynir)	3	Pabuç	1	Buz	1
Leblebi	3	Nohut	1	Burçak	1
Kilim	3	Mıh	1	Böğrülce	1
Asel (Bal)	3	Künk	1	Bileyi	1
Takım	3	Koz (Ceviz)	1	Basma	1
Duhan (Tütün)	2	Koltuk Yastığı	1	Balak	1
Döşek ve Döşek yüzü	2	Kıbrıs Emtiası	1	Badem	1

18. yüzyılın ilk yarısında Kıbrıs'ın sosyo-ekonomik tarihi üzerine kapsamlı bir eser yazmış olan Özkul, adadaki ticarî yaşama dair de kıymetli bilgiler vermektedir. Yazara göre bu dönemde Kıbrıs'ta İngiltere, Fransa, Danimarka, Hollanda, Venedik, Sicilyateyn, Analpa, Dubrovnik, Avusturya ve İsveç devletlerine ait tüccar faaliyettedir. Bunlar arasında İngiliz ve Fransızlar öndedir. Adaya daha ziyade işlenmiş ürünler getirirler ve hammadde alırlar. Getirdikleri mallar arasında yünlü ve pamuklu dokumalar ön sırada olsa da, ticarî ürünleri veren kesin bir liste yoktur. Limanlardaki ticarî hayatın düzenlenmesinde, batılı devletlerin konsolosları önemli role sahiptir. Osmanlı Devleti tarafından bunlara geniş yetkiler verilmiştir.¹⁰¹

¹⁰⁰ BOA, C.ML, nr. 4336.

¹⁰¹ Özkul 2005, s. 330-331.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

Özkul'a göre, 18. yüzyılın ilk yarısında Kıbrıs'ta ticarete konu emtia özetle şöyledir: Tula Limanı'ndan canlı hayvan, et ve hayvan ham calud, işlenmiş lök, sarı ve siyah sahtiyan, pastırma ve koyun ihracı yapılıyordu. Debbağlık (deri tabaklama) adada önemli bir meslekti. Zeytinyağı üretimi yoğun şekilde yapılıyordu ve üreticilerden adları tespit edilenlerin hepsi gayrimüslimdi. Pamuk, adada geniş ekim alanına sahipti ve yabancı tüccar tarafından rağbet ediliyordu. Kırmızı boya Kıbrıs'ta, Mağusa ve Tuzla gibi denize yakın yerlerde ziraatı yapılmakta ve dış pazarda rağbet görmekteydi. Adada şeker üretimi, Venedikliler zamanından beri kesintisiz sürmüştür. Burada üretilen şeker, Şam ve Kahire'de üretilenlerden daha ucuz ve kaliteli olduğundan, doğrudan saray tarafından talep ediliyordu. Keçiboynuzu (harnup) ham, pekmez ve hayvan yemi yapılmış şekilde üretimi yapılmaktaydı. Zift adada üretilen ve dış satımı yapılan bir üründü. Adadan dış satımı yapılan başka bir ürün de kereste idi. Tütün Kıbrıs'ta ziraatı yapılan önemli bir ticarî üründür. Adada ipek böcekçiliği için dut bahçeleri yaygındı. Bağcılık ve şarap imalı, eski çağlardan beri adada yaygın bir faaliyetti. Yapağı, küçükbaş hayvanlardan elde edilir ve dokumacılıkta kullanılırdı.¹⁰²

Adanın 18. yüzyılın ikinci yarısındaki tarihini kaleme alan N. Çevikel'in verdiği ürün listesi de, esas itibarıyla benzer özellikler taşımaktadır. Buna göre Kıbrıs'ın başlıca ihraç ürünleri şöyledir: Pamuklu basma, tülbind, yatak örtüsü, ipek kumaş, keten bezi, zeytinyağı, çeşitli boyalar, yün ve yapağı, keten, şarap, harnup, kebere, tuz, kereste, pekmez, sirke, tütün, katran ve az da olsa sebze ve meyve. Çevikel, adadaki ithal ürünlerin listesini ise seyyahların anlatımlarını kaynak göstererek kumaş çeşitleri, baharat, demir, kahve, koyu mavi boya, altın kaplama metal eşyalar, sandık, çekmece, dolap, cam eşya, ayna, silah, saat ve çeşitli süs mamulleri şeklinde vermektedir.¹⁰³

Kıbrıslı tüccarın 1834'te İçel limanlarıyla ticaretine dair liste, adada daha önceleri ticarete konu olmuş yukarıda aktarılan ürünlerle birlikte incelendiğinde, esas itibarıyla bölgedeki ticaretin vasfında köklü bir değişikliğin olmadığı anlaşılmaktadır. Kıbrıslı tüccarın, adaya Tuzla Limanı'ndan giriş yapan batı menşeli mamul ürünlerden (ağırlıklı olarak dokumalar) bazılarını, İçel limanlarına götürerek sattıkları, buna karşılık deri ve sadeyağ gibi hayvansal ürünler aldıkları anlaşılmaktadır. İçel'deki halkın ekonomik yaşamının, geleneksel olarak hayvancılığa dayalı olduğu düşünüldüğünde, bu tabloda ilk sıralarda hayvansal ürünlerin yer alması şaşırtıcı değildir. Bununla birlikte, listedeki ürünlerin hangilerinin adadan İçel'e geldiği, hangilerininse İçel'den adaya gittiği belirtilmemiştir. Adada deri tabaklama işi (debbağlık) yağın olduğuna göre, listenin ilk sırasında yer alan câmus, sığır ve deve gönü Kıbrıs'tan Gilindire Limanı'na getirilmiş olmalıdır. Buna karşılık, tabaklama işinde kullanılan mazi, İçel dağlarından toplanarak Kıbrıslı tüccarı satılmaktadır. Kıbrıs-İçel arasında ticarete konu emtianın tam dökümünü **Liste 3**'te görmek mümkündür.

Kıbrıs adasıyla İçel livası arasında karşılıklı ticarî bağımlılığın, ufak hacimli de olsa, sonraki yıllarda da devam ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim arşiv belgelerinde, bu kanaati destekleyici mahiyette bazı kayıtlara rastlamak mümkündür. Örneğin, İçel Muhassılı Süleyman'ın hükümete sunduğu bir arz, bu durumla alakalıdır. Bu belgeden

¹⁰² Özkul 2005, s. 331-384.

¹⁰³ Çevikel 2000, s. 282-283.

anlaşıldığına göre, Kıbrıslı Acı Kostaki ve Acı Bakalık müştereken ticaret yapmaktadırlar. Bunların İçel taraflarındaki ticarî faaliyetlerini ise Acı Bandalı takip etmektedir. Ne var ki onun, şirket sahipleriyle muhasebesinde bazı kusurları görülmüştür. Bunun üzerine, yanındaki muhasebe defterleriyle beraber İçel taraflarından Kıbrıs'a gönderilmesini talep etmişlerdir. Bu hususta İçel Muhassılı'na emir yazılmıştır. Bu sırada Gülnar kazasında bulunan Acı Bandalı çağrılarak, hakkındaki emir tebliğ edilmiştir. Fakat o, kaza halkıyla alışverişinden dolayı çok fazla işi olduğunu ileri sürerek, Kıbrıs'a gitmesinin zor olacağı, davacılarının İçel'e gelmesini ve mahkeme sonunda şayet haksız çıkarsa, onların masraflarını ödeyeceğini söylemiş, Ermenekî Hafız Osman adlı kişiyi de kefil göstermiştir. Bu durumdan Kıbrıs Muhassılı İsmail Paşa'nın da haberdar edildiği belirtilmektedir.¹⁰⁴ Aynı tarihli ve yine İçel Muhassılı Süleyman'ın benzer bir arzında, Gülnar tüccarından olup Alaiye'de ikamet eden Küçük Mustafa ile Alaiye halkından Acı Turmuş ve Acı Yorgi arasındaki muhasebe işlerinden bahsedilmektedir.¹⁰⁵

Sonuç

Bu araştırmada, Kıbrıs adasıyla kuzey koşmuşu İçel sahilleri arasındaki ticaretin genel seyri, daha ziyade limanlar ekseninde gözden geçirildi. Adayla deniz irtibatını sağlayan İçel iskele/limanlarının durumunda, zamanla bazı değişmelerin olduğu görülmektedir. Şöyle ki; Kıbrıs'ın fethi sürecinde öncelikle Silifke (Suağzı) İskelesi kullanılmıştır. Burası, ticarî vasfından ziyade, sefer lojistiği mahiyetindeki sevkiyatla öne çıkmıştır. Fakat buranın yetersiz kalması üzerine, fethin hemen akabinde, yeni bir liman yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Akliman, böylece faaliyete geçirilmiştir. Burası, 19. yüzyıla kadar İçel sancağının Kıbrıs'a açılan ana limanı olma vasfını korumuştur. Sonrasında ise, özellikle Doğu Akdeniz'deki Fransız tehdidinin oluşturduğu tedirginlik ortamına, bu defa Akliman'ın biraz batısında ve korunaklı Gilindire Limanı ön plana çıkmıştır. Öyle ki, adayla İçel arasındaki ticarete kadim Akliman, neredeyse tamamen terk edilmiştir. Nitekim 1834 yılı kayıtlarına göre, İçel limanlarında ticaret yapan Kıbrıslı tüccarın, biri hariç tamamı, alışverişini Gilindire Limanı'nda yapmıştır. Buna karşılık Kıbrıs'ta, adanın kuzey sahilindeki tek liman Girne'dedir. Adadan, İçel limanlarıyla alışveriş yapan Kıbrıslı tüccar, daima, ufak hacimli bu limanı kullanmıştır.

1834 kayıtlarına göre İçel limanlarındaki tüccarın yaklaşık yarısı, Gilindire Limanı'na uğrayanların ise %71'i Kıbrıslıdır. Kıbrıslı tüccarın %63,8'i Müslüman, %36,1'i gayrimüslimdir. Gayrimüslim tüccarın etnik menşei Rum ve Ermenidir. Ticaret malları arasında hayvansal ürünler, orman ürünleri ve dokumalar ilk sıralarda yer almaktadır. Bahse konu faaliyet, tamamıyla ufak hacimli iç ticaret vasfındadır. Bu genel manzarayı, Doğu Akdeniz'de ticarî konjonktürün köklü biçimde değişerek Mersin Limanı'nın ön plana çıktığı ve Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti'ne bağının tedricen zayıfladığı yılların öncesinde, adayla karşı sahiller arasında yüzyıllardan beri süregelen ufak hacimli bir ticareti resmettiği şeklinde yorumlamak mümkündür.

¹⁰⁴ BOA, A.MKT, nr. 111/14 (15 Haziran 1848).

¹⁰⁵ BOA, A.MKT, nr. 111/18.

KAYNAKLAR

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

- Adana Ahkâm Defteri (A.DVNS.AHK.ADN.d) (Kısaltma kodu: AAD)*, nr. 1, 3.
Atik Şikâyet Defteri (A.DVN.ŞKT.d) (Kısaltma kodu: AŞD), nr. 33, 103.
Kâmil Kepeci (KK), nr. 70, 125.
Maliyeden Müdevver Defter (MAD), nr. 4049.
Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d) (Kısaltma kodu: MD), nr. 10, 16, 19, 27, 165, 207, 211, 241, 246.
12 Numaralı Mühimme Defteri, Cilt: I-II, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayını, Ankara 1996.
A.DVN.MHM.D., nr. 932.
A.MKT, nr. 111/14, 111/18.
D.BŞM, nr. 42001.
Cevdet Askeriye (C.AS), nr. 376, 8915, 27937.
Cevdet Bahriye (C.BH), nr. 5382.
Cevdet Dahiliye C.DH), nr. 2946.
Cevdet Hâriciye (C.HR), nr. 253, 276.
Cevdet Maliye (C.ML), nr. 4336, 13985, 22286.

Temel Kaynaklar

- Beaufort 1818 Francis Beaufort, *Karamania or a Brief Description of the South Coast of Asia-Minor and of the Remains of Antiquity*, London.
Carne 1836-38 John Carne, *Syria, The Holy Land, Asia Minor*, Illustrated, in a Series of Views, drawn from nature by W. H. Bartlett, London 1836-1838.
Cobham 1908 Claude Delaval Cobham, *Excerpta Cypria, Materials for a History of Cyprus*, Cambridge University Press, Cambridge.
Evliyâ 2005 Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zıllî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Cilt: IX, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
Pîrî Reis 2002 Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
Pococke 1745 Richard Pococke, *A Description of the East and Some Other Countries*, Vol. II, London.
Voyage 1643 *Voyage du Sieur de Stochove, Faict es années 1630, 1631, 1632, 1633*, Bruxelles.

Araştırma Eserleri ve İncelemeler

- Atun 2005 Ata Atun, *Milattan Öncesinden Günümüze Kıbrıs Tarihi Üzerine Belgeler*, Cilt: 1, Suna ve Ata Atun Mağusa Tarihini Araştırma ve Yazın Vakfı, Gazimağusa.
Atun 2006 Ata Atun, *Milattan Öncesinden Günümüze Kıbrıs Tarihi Üzerine Belgeler*, Cilt: 2, Suna ve Ata Atun Mağusa Tarihini Araştırma ve Yazın Vakfı, Gazimağusa.

- Atun 2007 Ata Atun, *Milattan Öncesinden Günümüze Kıbrıs Tarihi Üzerine Belgeler*, Cilt: 3, Suna ve Ata Atun Mağusa Tarihini Araştırma ve Yazın Vakfı, Gazimağusa.
- Aykaç 2021 Razan Aykaç, “Kilikya Bölgesindeki Kaleler İçerisinde Silifke Akkale (Ak Liman)’nin Yeri ve Önemi”, *Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 15, s. 137-160.
- Bostan 2001 İdris Bostan, “Kıbrıs Seferi Günlüğü ve Osmanlı Donanması’nın Sefer Güzergâhı”, *Dünden Bugüne Kıbrıs Meselesi*, Yayına Hazırlayanlar: Ali Ahmetbeyoğlu-Erhan Afyoncu, Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 11-38.
- Çelik 1994 Şenol Çelik, *Osmanlı Taşra Teşkilatında İçel Sancağı (1500-1584)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Çelik 1998 Şenol Çelik, “Kıbrıs Seferi Sonrasında Kıbrıs Adası ile İçel Kıyılarının Korunmasına Yönelik Çalışmalar ve Hristiyan Korsanların Buraları Saldırıları”, *Kıbrıs Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 3, Gazimağusa, s. 289-300.
- Çelik 1999 Şenol Çelik, “Osmanlı Devleti’nin Kıbrıs Seferi’ndeki Asker ve Zahire Naklinde İçel Sancağı’nın Rolü”, *İkinci Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi, 24-27 Kasım 1998*, Cilt: II, Doğu Akdeniz Üniversitesi Kıbrıs Araştırmaları Merkezi Yayınları, Gazimağusa, s. 107-125.
- Çevikel 2000 Nuri Çevikel, *Kıbrıs Eyaleti, Yönetim, Kilise, Ayan ve Halk (1750-1800): Bir Değişim Döneminin Anatomisi*, Doğu Akdeniz Üniversitesi Basımevi, Gazimağusa.
- Çiçek 2002 Kemal Çiçek, “Kıbrıs”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, Cilt: 25, Ankara, s. 374-380.
- Çoruh 2017 Haydar Çoruh, *Sultan İkinci Mahmud Döneminde Kıbrıs (1808-1839)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Çoruh 2021 Haydar Çoruh, “Kıbrıs Ortodoks Kilisesi’nin Kıbrıs’ı Türklerden Geri Alma Plan ve Projeleri (1601-1839)”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 71, Erzurum, s. 553-582.
- Demiryürek ve Yazar 2017 Mehmet Demiryürek - Hakan Yazar “Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Kıbrıs’ta İngiltere Konsolosluğu (1700-1800)”, *Belleten*, Cilt: 81, Sayı: 290, Ankara, s. 89-134.
- Dündar 1998 Recep Dündar, *Kıbrıs Beylerbeyliği (1570-1670)*, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Malatya.
- Emecen 2001 Feridun M. Emecen, “Kıbrıs’ta İlk Osmanlı İdari Yapılanması”, *Dünden Bugüne Kıbrıs Meselesi*, Yayına Hazırlayanlar: Ali Ahmetbeyoğlu-Erhan Afyoncu, Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 47-58.
- Erdoğru 1996 M. Akif Erdoğan, “Beyşehir ve Seydişehir Kazalarından Kıbrıs Adasına Sürülüş Aileler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XI, İzmir, s. 9-66.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

- Erdoğru 2002 M. Akif Erdoğru, “Kıbrıs Ermenileri Üzerine Notlar (1580-1640)”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt: XVIII, Sayı: 1, İzmir, s. 1-12.
- Erdoğru 2008 M. Akif Erdoğru, “Kıbrıs Adası'nın Fethinde Konya ve Çevresinin Rolü”, *Türk-İslâm Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi, Konya Özel Sayısı*, Sayı: 5/Kış, Konya, s. 131-140.
- Gazioğlu 1994 Ahmet C. Gazioğlu, *Kıbrıs'ta Türkler (1570-1878), 308 Yıllık Türk Dönemine Yeni Bir Bakış*, Kıbrıs Araştırma ve Yayın Merkezi, Lefkoşa.
- Gökçe 1998 Turan Gökçe, “1572 Yılında İç-il Sancağından Sürülüp Kıbrıs'a İskân Edilen Aileler”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, II, İzmir, s. 1-78.
- Halaçoğlu 2001 Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı Döneminde Kıbrıs'ta İskân Siyaseti”, *Dünden Bugüne Kıbrıs Meselesi*, Yayına Hazırlayanlar: Ali Ahmetbeyoğlu ve Erhan Afyoncu, Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 39-46.
- Hill 2016 George Hill, *Kıbrıs Tarihi, Osmanlı ve İngiliz İdaresi Dönemi, 1571-1948*, Çeviren: Nazım Can Serbest, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Keleş 2020 Erdoğan Keleş, “Kıbrıs'ta Girne Dizdarı Halil İsyanı (1765-1766), Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Akademik Çalışmalar, Cilt: 2, Editör: Hasan Selim Kıroğlu, Gece Kitaplığı, Ankara, s. 341-380.
- Köse 2011 Ensar Köse, “XIX. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz, Bildiriler Kitabı*, Editör: Fevzi Demir, Mersin, s. 139-162.
- Köse 2013/1 Ensar Köse, “18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahillerinde Ticaret”, *CEDRUS, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Dergisi*, Cilt: 1, Antalya, s. 299-328.
- Köse 2013/2 Ensar Köse, “1804 İsyânı ve Kıbrıs'ta İçel Askeri”, *Üçüncü Uluslararası Kıbrıs Sempozyumu, 18-20 Ekim 2012, Mersin, Bildiri Kitabı*, Editör: Yüksel Özdemir, Ankara, s. 69-84.
- Kütükoğlu 1996 Mübahat S. Kütükoğlu, “Gümrük”, *DİA*, Cilt: 14, İstanbul, s. 263-268.
- Michael 2015 Michalis N. Michael, “Revolts and Power Negotiating in Ottoman Cyprus During the First Half of the Nineteenth Century”, *Archivum Ottomanicum*, 32 (2015), Wiesbaden, s. 117-138.
- Orhonlu 1998 Cengiz Orhonlu, “Hazine”, *DİA*, C. 17, İstanbul, s. 130-133.
- Özkul 2005 Ali Efdal Özkul, *Kıbrıs'ın Sosyo-Ekonomik Tarihi, 1726-1750*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Özkul 2011 Ali Efdal Özkul, “Batılı Devletlerin Akdeniz'de Yaptıkları Ticarete Kıbrıs Adasının Rolü”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz, Bildiriler Kitabı*, Editör: Fevzi Demir, Mersin, s. 199-220.
- Özkul 2013 Ali Efdal Özkul, “The Consuls and Their Activities in Cyprus Under the Ottoman Administration (1571-1878)”, *Turkish Studies*, Volume: 8/2, Ankara, s. 239-283.
- Sözlü 2020 Halil Sözlü, “Mersin'de Bir Osmanlı Kalesi: Liman (Ak) Kale”, *History Studies*, Cilt: 12, Sayı: 3, s. 981-998.
- Yalçın 2003 Ayhan Yalçın, *Yüzyıl Önce Taşucu (1800-1903)*, Mersin.

SUMMARY

This research is about the maritime trade between Cyprus and the İçel sanjak which was located in ancient Rough Cilicia. The time period of the study is from the conquest of the island by the Ottoman Empire to the first half of the 19th century. The main sources of the research are Ottoman archive documents/records and the commercial records in *the Customs Register of İçel Ports*, dated 1834. We also benefited from the writings of travelers who visited the island of Cyprus and the coasts of İçel.

The coasts of İçel are the closest land to the island of Cyprus. Therefore, during the siege and conquest of the island, logistics shipment were carried out from the ports of İçel. Since 1571, Akliman, located in the west of Silifke, was the main port of the sanjak opening to Cyprus. Akliman was described as the “Kıbrıs iskelesi” (port of Cyprus) in Ottoman archive records. However, our knowledge about Cyprus-İçel maritime trade is limited. Because we do not have port customs records of the pre-19th century. However, we know that there was an Ottoman customs administration in Akliman. Evliya Çelebi, who visited the port in 1671, said that “azîm gümrükdür” (big customs) about Akliman. In the port, there were all kinds of goods in about 40 shops. Also, there were large cellars where the merchant stored his goods. In Cyprus, Kyrenia was the port for shipping between the two coasts. It was a small port, just like Akliman. In Cyprus, Kyrenia was the port for shipping between the two coasts. It was a small port, just like Akliman. Foreign travelers visiting the island said that Kyrenia Port was small and it was not suitable for large ships to enter. The maritime trade between Akliman and Kyrenia was purely “internal trade.” There is not enough information in the sources about traders, transport ships and commercial commodities. In some sources, two small French ships are mentioned that transport between Cyprus and İçel. Most likely, the merchants were all Ottoman subjects and mostly Cypriots.

From the beginning of the 19th century, Akliman’s importance began to decline. In contrast, Gilindire which was an ancient port on the opposite shore of Kyrenia came to the fore. After a while, Gilindire became the main port of maritime transport from the İçel sanjak to the island of Cyprus. In addition, couriers from Istanbul also used this port to reach Cyprus. However, Gilindire had a low commercial volume. The castle, which was built to protect the harbor in ancient times, was also in ruins. At that time, the situation of Kyrenia Port was not good either. As in the past, only small ships could approach the port.

The Customs Register of İçel Ports, dated 1834, contains valuable data on the Cyprus-İçel maritime trade. At this date, the income of the ports of İçel was transferred to *the Mansûre Treasury*. The Customs book was prepared by Muhassil of İçel Yusuf Pasha and presented to the government. (See: BOA, C.ML, nr. 4336). In the book, the names of the merchants who unload and load goods at the ports of İçel, the type of goods, the amount, the trade volume, and the tax they have paid are recorded. According to this book, there were 49 Cypriot (*Kıbrısî*) muslim and 15 non-muslim merchants, that who was trading between the ports of İçel and the island. A full list of them can be seen in **Tables 1 and 2**.

17-19. Yüzyıllarda Kıbrıs-İçel Deniz Ticareti

There were a total of 129 merchants trading in the ports of İçel, 64 of whom were Cypriots (49% of total traders). Except for one, all of them traded in Gilindire Port. 63 of the 88 merchants who came to Gilindire Port were Cypriots (71%). 49 (77%) of the Cypriot merchants were muslim and 15 (23%) were non-muslims. The total trade volume of the muslim Cypriot merchants was 132.416 kuruş (82%), and non-muslim merchants' was 30.020 kuruş (18%). Two types of taxes were charged to the merchant and the sellers paid: The first was *resm-i ihtisab* at a rate of 2.5%, and the other was *resm-i gümrük* (customs tax) of 4%.

The most-traded goods were: Buffalo, cattle, and camel leather; butter, thuja, sack, *harar* (big sack), quilt and quilt cover, wax, grape, currants, grape molasses, *selecik* (saddle), *aba* (jacket), prayer rug, iron, armchair, cotton, tragacanth, coffee, sock, buckthorn, pack, pillow and pillow cover, soap, cheese, roasted chickpeas, henna, honey, tobacco... (full list can be seen in **Table 3**).

As a result, the trade between the island of Cyprus and the ports of İçel was small and regional. In this trade, sea transportation was carried out between Kyrenia and Aklıman, and Gilindire ports. The trade was mostly monopolized by the Muslim Cypriot merchants. The main trade goods were animal products, leather, textiles, and agricultural products.