

18. YÜZYILIN İLK YARISINDA İÇEL VE ANTALYA SAHİLLERİ'NDE TİCARET

TRADE ALONG THE COASTS OF İÇEL AND ANTALYA DURING THE FIRST HALF OF THE 18TH CENTURY

ENSAR KÖSE*

Özet: Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyılın başlarından itibaren özellikle dış ticaretle ve taşımacılıkta Fransızların üstünlüğü olsa da, iç ticaret yerli tüccarın kontrolü altındaydı. Fakat bununla birlikte İçel ve Antalya sahilleriyle iç kesimlerinde, Acem tebaası Ermeni tüccarın da yoğun ticarî aktivitesinin olduğu anlaşılmaktadır. Doğu Akdeniz'de Halep ve Adana taraflarından kıyı şeridi boyunca gelen ticaret yolu, İçel ve Alaiye sancak sınırlarını kat ederek Antalya'ya kadar ulaşıyordu. Ayrıca bu sahillerde irili-ufaklı birçok liman ve iskele de mevcuttu. İşte bu limanlar bölgedeki ihracat ve ithalatta önemli bir yere sahiptiler.

Bu araştırmada, şimdiye kadar üzerinde fazla durulmadığı anlaşılan İçel, Alaiye ve Antalya sahillerinde, 18. yüzyılın ilk yarısında görülen ticarî hareketliliğe dair genel bir çerçeve çizilmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın ana kaynak malzemesini, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çeşitli fonlardaki belgeler ve kayıtlar oluşturmuştur. Fakat bu kaynaklarda yeteri kadar sayısal veri bulunmadığı için, elde edilen sonuçların da muğlak olması tabiidir. Ama yine de meseleye dair daha kapsamlı çalışma yapmak isteyenlere bir fikir vermesi açısından, bu araştırmanın öncü bir çaba olabileceği umut edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu • İçel • Antalya • Ticaret • 18. yüzyıl

Abstract: Despite the dominance of the French, especially in foreign trade and transportation, domestic trade was under the control of local merchants in the Ottoman State from the beginning of the 18th century. However, Persian-Armenian merchants conducted intense commercial activities on the İçel coast and in the interior. Along the coastline of the east Mediterranean Sea the trade route from Aleppo and Adana extended to Antalya over the boundaries of Mersin and Alaiye and there were many large and small ports along this coastline and these ports played a very important role in the exports and imports of this region.

This study outlines a general framework concerning commercial mobility during the first half of the 18th century along the coast of İçel, Alaiye and Antalya, with the primary source of the evidence employed in this study being documents from the Prime Ministry Ottoman Archives. However, the lack of sufficient quantitative data recorded in these documents was disappointing. This pioneering study provides an outline, evidence and indications for those wishing to conduct further more extensive research on this subject.

Keywords: The Ottoman Empire • İçel • Antalya • Trade • 18th century

1683'te Viyana önlerinde başlayan dramatik yenilgiyi takip eden uzun savaş yılları, Osmanlı Devleti'nin mali yapısına ciddi darbe vurduğu gibi, ticarî hayatın da gerilemesine neden olmuştu. Fakat bununla birlikte, yapılan barış antlaşmalarının sağladığı sükûnetle 18. yüzyıla daha uygun şartlarda girilmesi, 1718 Pasarofça Antlaşması'nda ise Osmanlı-Avusturya ticaretindeki tikanıklıkları giderici bazı düzenlemelerin yapılması¹, bu yüzyılın ilk yarısında Osmanlı iç ve dış ticaretinin

* PhD., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, İstanbul. ensarkose@gmail.com

¹ 1718 antlaşmasını takip eden yıllarda Avusturya tüccarı, öncelikle Tuna yoluyla Karadeniz'de ticarete başlamış; daha sonraları yavaş yavaş Akdeniz'de de İzmir gibi liman şehirlerinde ticarî bağlantılar kurmuştu. Osmanlı ülkesine satmak için billur, kap-kacak ve bakır gibi mamul ürünler getirip; dönüşte deri, yün ve pamuk gibi hammadde götürüyorlardı. Ayrıntı için bk. Bozkurt 1997, 183-196. Her ne kadar 18. yüzyılın ilk yarısında

yeniden canlanmasını sağladığı gibi; ziraî ve sınaî mal üretim ve satışında da belirgin bir artış olmuştu².

Merkantilist Avrupa devletlerinin, Doğu Akdeniz'de Osmanlı Devleti'yle sürdürdüğü ticarete ezici üstünlüğe sahip olduğu ve bu ticarete Osmanlılar aleyhine dış ticaret açığının oluştuğuna dair, aslında sağlam sayısal verilere dayanmayan değerlendirmelere karşı³, son yıllarda revizyonist bakış açısıyla yapılan araştırmalar, 18. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı ekonomisinde hemen hemen bütün sektörlerde bir genişlemenin yaşandığını; ayrıca dışarıdan ithal edilen bazı ürünlerin, ülkede üretimini yapabilmek için uygulamaya konulan 'ithal ikâmesi'nin, en azından yün, ipeki ve kâğıt imalatı alanlarında başarılı olduğunu göstermiştir⁴. Sadece imalatta değil, 18. yüzyılda hızla bir sanayi ürünü haline gelmeye başlayan pamukta olduğu gibi, bazı ürünlerin ekiminden mamul hale gelmesine kadarki her aşamada ciddi ilerlemeler kaydedildi⁵. Bu yüzyılda ticarî emtianın türünde de dikkat çekici bazı değişiklikler oldu. Akdeniz üzerine yazdığı kapsamlı eserinde Faruk Tabak, havzadaki ticarete 18. yüzyılda tarım ürünlerine karşı yün, post, mum ve deri gibi hayvansal ürünlerin daha elverişli ticaret şartlarına sahip olduğunu, bundan dolayı da batıya nazaran daha ucuz fiyata temin edilebilmesinden dolayı bu nevi ürünlerin dış satımdaki ağırlığının arttığını yazar⁶. Tabak'ın ileri sürdüğü teze göre, 17. ve 18. yüzyıllarda tüm Akdeniz havzasında olduğu gibi Osmanlı dünyasında da, kıyı kesimlerindeki işlenebilir topraklarda ekim alanlarının azalmasıyla, yaşam ve ekonomik faaliyet daha yüksek rakımlı dağlara ve tepelere doğru kaydı. Bu durum üzüm ve zeytin gibi ağaç ürünlerinin öneminin artmasına, ayrıca hayvancılığa ve özellikle de koyun yetiştiriciliğine önem verilmesine neden oldu. Bu sürecin doğal sonucu olarak Akdeniz ticaretinde yün, deri ve post gibi hayvansal ürünlerin payı artarken, tahıl tarımı ve ticareti darbe yedi⁷. 18. yüzyılda Doğu Akdeniz ticaretinde, sadece ticarî ürün bazında değil, aynı zamanda ticarete öncülük eden ülkelerde de değişimler oldu. Daha önce buradaki ticarete Felemenk ve İngilizler daha üstünken⁸, 18. yüzyılda Marsilya şehrinin öncülük ettiği Fransızlar⁹, İngilizler'in ticarî önceliklerinin Hint ve Atlas Okyanusu'na kaymasının ortaya çıkardığı fırsattan da yararlanarak, Akdeniz'deki

Osmanlı-Avusturya ticaretini canlandırmak için çabalar olsa da, bunun semeresinin ancak yüzyılın ikinci yarısında tam olarak görüldüğü anlaşılmaktadır. Tafsilat için bk. Elibol 2011, 175-200.

² Osmanlı ekonomik yapısında 17. yüzyılın sonlarından itibaren ortaya çıkan değişimin genel karakteri ve seyri hakkında tafsilat için bk. McGowan 2006, 833 vd.; Genç 2009, *passim*; Tabakoğlu 1985, *passim*.

³ Bu neviden çalışmalara bir örnek: Mantran 1987, 159-175.

⁴ Genç 2009, 214 vd.; Tabakoğlu 2010, 293-294.

⁵ Tabak 2010, 192.

⁶ Tabak 2010, 204, 221-222. Tabak, kitabının bir sonraki bölümünde, kıyı ovalarından yükseklerle doğru kaçı, iklim değişikliği ve *Küçük Buzul Çağı* sonrasındaki ısınmayla irtibatlı olarak, Akdeniz kıyı ovalarının bataklıkla ve çayırliklara dönüşmesi, bunun beraberinde getirdiği sıtma salgını gibi ekolojik ve iklimsel değişimler temeline uzun uzadıya ele alır (Tabak 2010, 225 vd.).

⁷ Tabak 2010, 221-222.

⁸ İngilizler, Akdeniz ticaretinde etkin olabilmek için İspanyollarla giriştikleri mücadelede, özellikle Cebelitarık'taki Tanca Limanı'nı ele geçirmelerinden sonra belirgin bir üstünlük kazanmışlar; fakat 18. yüzyılın başlarından itibaren bu üstünlüğü tedrici olarak kaybetmişlerdir. Öyle ki D. Abulafia'nın verdiği rakamlara göre, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ndeki ticaret hacmi 1700'de 233.000 poundken, 1774'e gelindiğinde 79.000 pounda kadar düşmüştür. Avrupa devletlerinin Akdeniz'deki ticarî rekabetlerinin tafsilatı için şu kapsamlı esere bakılabilir: Abulafia 2012, 547 vd.

⁹ Marsilya'nın Doğu Akdeniz ticaretindeki önemi hakkında: Özveren 1997, 13-28.

Osmanlı dış ticaretinin neredeyse tek hâkimi haline geldiler¹⁰.

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl başlarındaki iktisadî karakterine dair kısaca üzerinden geçilen bu genel çerçevede, çalışmaya konu olan İçel, Alaiye ve Antalya sahillerindeki ticaretin nasıl bir yere sahip olduğu, burada cevabı aranacak ana soru olacaktır. Fakat peşinen ifade etmek gerekir ki, Osmanlı iktisat tarihi çalışmanın, özellikle de ticarete konu olan ürünlerin mahiyetine dair sayısal veriler ortaya koymanın tarihçiler için ciddi zorlukları vardır. Bu zorluk, ticarî faaliyete *fiskalist* bakış açısıyla yaklaşan Osmanlı Devleti'nin, alınıp-satılan ürünlerin sistematik kayıtlarını tutma yerine, bu ticaretten elde edilen geliri kaydetmeyi tercih etmesinden; bu sebeple de ticarî emtianın cins, miktar ve değeri hakkında birbirini takip eden sağlam kayıtların mevcut olmamasından kaynaklanmaktadır. Nitekim benzer zorluklar sebebiyle bu araştırma da *kantitatif* veriler ihtiva eden kaynaklara değil, bölgedeki ticarî faaliyetler sırasında ortaya çıkan çeşitli meselelere dair merkeze akseden şikâyet ve isteklere, cevabî mahiyette yazılan hükümler ve diğer başka bazı kayıtlara istinat etmektedir. Bu yönüyle aslında eldeki kaynak malzeme, bir iktisat tarihçisinin "*yamalı bohça*" nitelmesini haklı çıkaracak mahiyettedir¹¹. Ama yine de başlangıçta birbiriyle alâkasız gibi görünen belgelerin bir araya getirilmesiyle, 18. yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz sahillerinin bu kesiminde yürütülen ticarî faaliyetin mâhiyetine dair genel bir çerçeve oluşturulmaya çalışılacaktır. Bu araştırmada öncelikle, ele alınan bölgenin deniz ve kara taraflarındaki ticaret yolları üzerinde durulacak; daha sonra bu yollarda faaliyet gösteren tüccar sınıfının kimlerden oluştuğu hususuna bakılacak; bu bağlamda özellikle İçel'deki iç ticarete önemli yer tuttıkları görülen Acem Ermeni tüccarına ayrı bir başlık açılacaktır. Eldeki arşiv belgeleri doğrultusunda, ticarete konu olan ürünlerin neler olduğuna dair de bir başlık açılacak; sonrasında ise ticarî faaliyetler sırasında tüccarın karşılaştığı güvenlik sorunlarına, özellikle de denizlerdeki korsanlık faaliyetiyle karadaki eşkiyâlık olayları hakkında değerlendirmeler yapılarak bu neviden olayların ticarî faaliyetler üzerindeki etkileri incelenmeye çalışılacaktır.

I. Yollar, Limanlar ve Ticaret Merkezleri (Fig. 1)

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu geniş topraklar, iç ve dış ticaretin iç içe geçtiği yaygın ve sistematik bir ticaret ağıyla örülmüş; uzak eyaletler ve yabancı devletlerle yapılan taşımacılıkta önemli yere sahip olan deniz ve nehir yolu taşıma ağı da, büyük liman şehirleriyle bu ağa bağlanmıştır¹². Birçoğu kendinden önceki uygarlıklar zamanında tesis edilen ve ticaretin ana arterlerini oluşturan geleneksel yollarla taşınıp, ana dağıtım merkezleri konumundaki şehirlere ve limanlara getirilen mallar, buradan bir nevi *yerele bayi* olan toptancılar tarafından, daha küçük ölçekli perakendecilere satılıyor, böylece ticarî emtia, dağıtım ağının kılcal damarlarını oluşturan köylere ve kırsal kesimlerdeki pa-

¹⁰ Tabak 2010, 212. 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 bk. Panzac 1996, 57 vd.; 2004, *passim*. Bununla birlikte D. Panzac'ın araştırmalarına esas teşkil eden istatistikler 1754'ten sonrasına ait olduğundan, ayrıca çalışmalarında daha çok Kıbrıs'ın batısındaki alana yoğunlaştığından, bu çalışmalardan, 18. yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz'deki Fransız taşımacılığına dair hüküm çıkarmak güçtür.

¹¹ Eldem 2011, 346.

¹² Anadolu'daki Osmanlı menzil sisteminin teşkilatı, işleyişi ve ana menzil yollarına dair kapsamlı bilgi için bk. Çetin 2009, 65 vd.; 2013. Kervan yollarının tarihi gelişimi ve kervancıların düzenine dair kısaca bk. Orhonlu 1984, 140 vd. Genel olarak yol ve derbend teşkilatı hakkında bk. Orhonlu 1990.

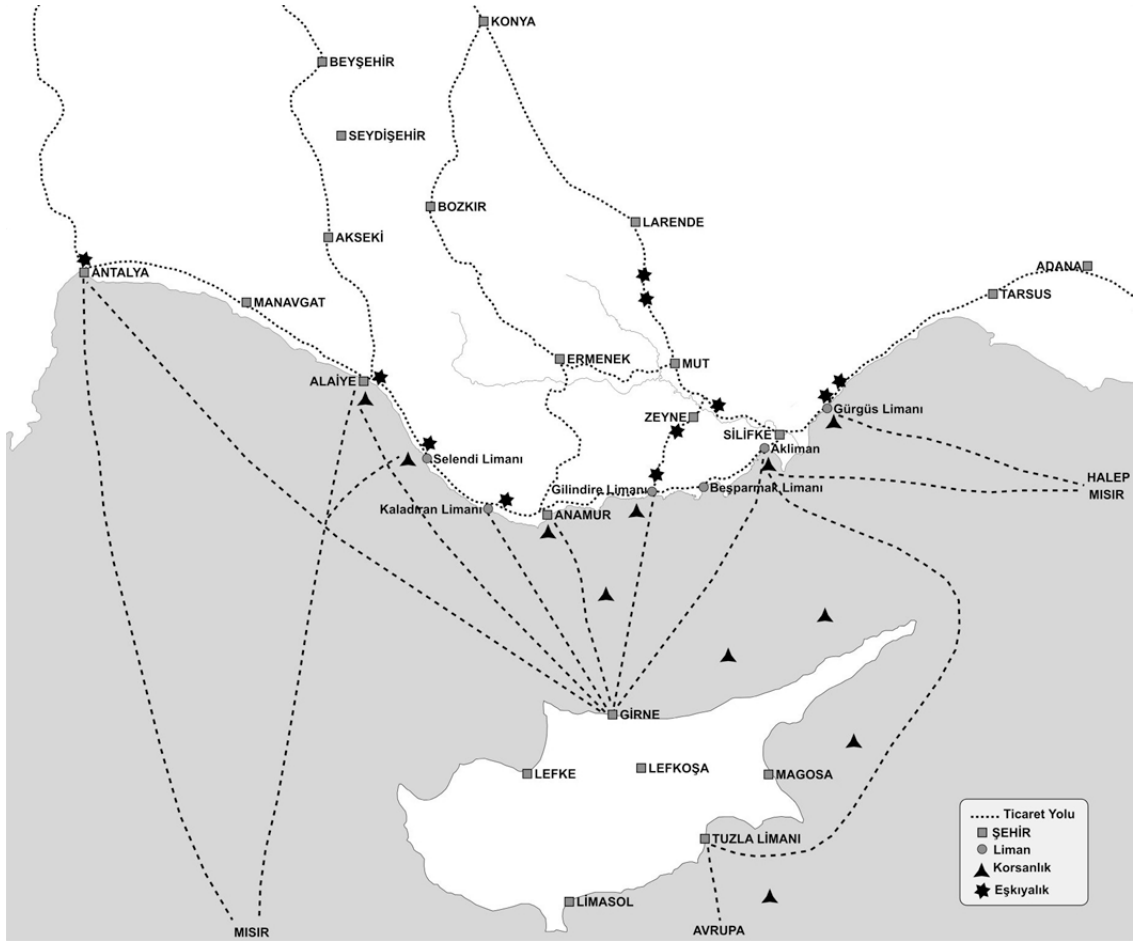


Fig. 1. 18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel, Alaiye ve Antalya Sahillerinde Limanlar ve Ticaret Yollarıyla, Korsanlık ve Eşkîyalık Faaliyetleri Görülen Alanlar (Bu harita, arşiv kaynaklarında geçen bilgilerden hareketle yazar tarafından tahmini olarak çizilmiş olup, ölçek kullanılmamıştır).

zarlara kadar taşınıyordu. İnsanoğlunun giyinme, beslenme, barınma ve korunma gibi ihtiyaçları her daim var olageldiği için, bu alanlarda talep ettiği ürünü satacak tüccar sınıfı da her zaman var olmayı sürdürmüştü; öyle ki, Anadolu'da gerek Celâli isyânları gibi büyük boyutlu karmaşa¹³, gerekse her devirde eksik olmayan haydutluk ve eşkıyalık nevi güvenlik problemleri, her ne kadar ticarî hayata sekte vursa da hiçbir zaman durma noktasına getirememiş; daha çok kazanç elde etme hırısı, korkularına gâlip gelen gözü pek tâcirler, Anadolu'nun sarp ve ücra yerlerinden geçen yolları kat ederek, imparatorluğun kasaba ve köylerine kadar mal taşımayı sürdürmüşlerdir.

Nitekim İçel-Alaiye-Antalya arasındaki dağlık ve engebeli coğrafi yapıya sahip bölge, her ne kadar Anadolu'daki ana yol ve menzil güzergâhı üzerinde yer almasa da, mal almak ve satmak isteyen tüccarlar, buna imkân sağlayan bir yerel ticaret ağını oluşturmayı başarmışlardır. Öyle anlaşılıyor ki, Doğu Akdeniz'in bu kesiminde ticarî faaliyette asıl ağırlığı kıyı boyunca sıralanmış olan liman şehirleri taşıyordu. Fakat ne İçel'in doğusunda bulunan kadim Kara Gürgüs Limanı, ne de bu araştırmanın batı sınırını oluşturan Antalya Limanı, ticarî hacim bakımından, Doğu Levant ticaretinde başat

¹³ Celâli isyânlarının ortaya çıkışı, yayınlık kazanması ve Anadolu'da ortaya çıkardığı kargaşa ve genel güvenlik problemlerine dair bk. Akdağ 2009, *passim*.

konumunda bulunan İskenderiye¹⁴ ve İzmir gibi büyük limanların yanına bile yaklaşacak durumda değillerdi. Ama yine de Anadolu'nun bu izole coğrafyasında, yöre insanının ürettiği tarım ve hayvansal ürünlerin dış satımıyla, temel tüketim ihtiyaçlarından olan çeşitli türde kumaşlarla, kahve ve şeker gibi ürünlerin alımı bu limanlarla sağlanıyordu. Bununla birlikte, Doğu Akdeniz'deki ana ticaret merkezi konumunda olan Halep'ten, Adana ve Tarsus tarafına doğru gelen ana ticaret yolu, Tarsus'tan itibaren Akdeniz'e paralel olarak sahil boyunca İçel ve Alaiye sahillerindeki irili-ufaklı bir dizi limana uğrayarak Antalya'ya kadar uzanıyordu. İşte bu hat üzerinde yer alan limanlara gemilerle getirilen mallar, yerel tüccar tarafından kuzeydeki kasaba ve köylere taşınıyor; buna karşılık yöre halkından satacak ürünü olanlar da, kurulan pazarlarda ve kasabalardaki sabit hanlarda yine bu yerel tüccara ürünlerini satıyorlardı. Osmanlı iç pazarında rahatça faaliyet gösterdikleri anlaşılan Acem Ermeni tüccarı hariç tutulursa, ithal mal getiren yabancı tüccar, getirdikleri ürünleri limanlarda boşaltıyor, perakende satış için iç kesimlere gidemiyordu. Zaten Akdeniz'in bu sahillerinde cereyan eden ticarî faaliyetin, belki de tamamına yakınının iç ticaret olarak Osmanlı tebaası müslim ve gayrimüslim tüccarlar tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır¹⁵.

Doğu-Batı yönünde Akdeniz kıyı kesimindeki şehir ve limanlara uğrayarak Antalya'ya kadar uzanan yol, bu bölgenin önemli ticaret ve haberleşme hattını oluşturuyordu. Fakat bununla birlikte gerek Gilindire, Anamur, Alaiye ve Antalya gibi limanıyla iç içe geçmiş kıyı şehirleri, gerekse de Silifke ve Manavgat gibi kıyıdan içeride bulunan fakat bir şekilde denizden gelen ticarî emtianın bir nevi toptan satış ve dağıtım merkezi konumunda olan şehirleri, kuzeydeki kasaba ve köylere bağlayan ticaret yolları da vardı. Silifke'den kuzeye doğru Göksu ırmağı vadisi boyunca tırmanarak Mut çukuruna ulaşan, oradan da Toroslar'ın sarp ve dik yamaçlarını aşarak Lârende ve Konya'da, Anadolu'daki Osmanlı ana menzilin sağ kolunu oluşturan yola kavuşan bu güney-kuzey yolunun, tarih öncesi dönemlere kadar giden köklü bir geçmişi olduğu gibi, aynı zamanda her devirde önemini ve işlerliğini korumayı da başarmıştı¹⁶. Benzer şekilde Gilindire (Kelenderis) Limanı'ndan kuzeye doğru giden ve muhtemelen bir süre sonra iki kola ayrılarak doğudaki Mut, batıdaki ise Ermenek üzerinden Lârende ve Konya'ya ulaşan yol da oldukça eski geçmişe sahipti¹⁷. Kıbrıs Adası ile İçel limanları arasında, daha adanın fethinden itibaren gerek devlet hizmetinde, gerekse bağımsız ticarî amaçlarla olsun gelip giden gemi trafiğinde yoğunluk hiç eksik olmuyordu¹⁸. Adanın gümrük gelirleri de Silifke sahilindeki limanlardan birine çıkarılıp, buradan itibaren kara yoluyla gerekli güvenlik önlemleri alınarak İstanbul'a nakledilirdi¹⁹. Şimdi de bu genel çerçeve içinde İçel, Alaiye ve Antalya sahillerinde, ticarî aktiviteye sahip limanlar ve şehirler hakkında kısaca bilgi verilerek, araştırmanın coğrafi mekânı tanıtılmaya çalışılacaktır.

¹⁴ İzmir Limanı'nın bu dönemki durumu hakkında bk. Martal 2011, 391-392.

¹⁵ Makalenin ileriki bölümlerinde, arşiv kayıtlarından hareketle verilen örneklerle bakılabilir.

¹⁶ Doğu Akdeniz sahillerini İç Anadolu'ya bağlayan kadim yolların tarih öncesi dönemlerdeki durumu hakkında ayrıntılı bilgiler için bk. Kurt 2006, 42 vd. M. Kurt'un bu çalışmasında, Hititler zamanında Akdeniz kıyısında ve Silifke'ye yakın mesafede yer alan Ura liman şehrinin, hem askeri hem de ticarî öneme sahip olduğu; Mısır ve Suriye'den gelen ve bu limanda boşaltılan malların, daha sonra Göksu vadisi boyunca bugünkü Mut-Karaman yoluna çok yakın bir rotayla Konya'ya ve oradan da Boğazköy'e kadar ulaştırıldığı yazılması, bu yolun kadim tarihini işaret etmesi bakımından oldukça dikkat çekicidir (Kurt 2006, 44).

¹⁷ Kurt 2006, 44.

¹⁸ İçel sahillerindeki limanların, Kıbrıs Adası'nın fethi sırasında icra ettikleri önemli işleve dair bk. Çelik 1999, 107-129.

¹⁹ BOA, *Mühimme Defteri (MD)*, no. 114, 47, hkm. 219 (Mart 1703).

Gürgüs Limanı: İçel sahil kesiminde doğu-batı istikametinde Akdeniz'e paralel olarak uzanan ticaret yolunun doğu ucu, Tarsus'tan Adana'ya, oradan da İskenderun ve Belen menziliyle güneyin en önemli ticaret merkezi olan Halep'e kadar uzanıyordu. Buna karşılık hattın batıya doğru takip ettiği güzergâhın izi sürüldüğünde, Tarsus'tan sonraki ilk önemli durağın, İçel'in kazalarından Karataş ile Silifke sınırında bulunan Kara Gürgüs Limanı ve yerleşkesi olduğu görülür. Burası her ne kadar oldukça eski bir yerleşim olsa da, Osmanlı Klasik Dönemi'nde, özellikle Kıbrıs'ın fethinden sonra fonksiyonu daha da artacak olan Akliman karşısında geri planda kalmıştı. Fakat bununla birlikte, 1555 yılı tahririnde İçel sancağındaki limanlardan biri olduğu ve aktif ticarî faaliyet yaptığı için gümrük gelirine de sahip olduğu görülür²⁰. Meşhur Türk denizcisi Piri Reis'in eserinde harap bir yer olarak gösterilen Gürgüs²¹, 1671'de Evliya Çelebi tarafından da ziyaret edilmiştir. O da şehrin harap durumuna işaret etmekle birlikte, sahip olduğu camisine, bedestenine, Halep misali çarşısına, fiskiyesine, havuzlarına, kilise ve manastırına da değinir. Gürgüs Limanı hakkında ise şunları yazar: “*Ve bir liman-ı azîmi var. Sekiz rûzgârdan emîn olup a'lâ yatakdır. Ve kayalar altından limana niçe âb-ı hayât aynlar cârîdir. Ve bu liman Girid cezi-re-sinde Suda Limanı'na ve İslâmbol Boğazı'na benzer bir liman-ı azîmdir, her bâr küffâr yatağıdır. Anın-ıçün harâbdır*”²².

Silifke: Gürgüs'ten batıya doğru devam eden yol, İçel sancağının idarî merkezi olan Silifke'ye ulaşır. Silifke şehri her ne kadar deniz kıyısında olmasa da, bölgedeki deniz ve kara ticareti bakımından önemli bir yere sahipti. Zira yakınında bulunan Akliman vasıtasıyla özellikle Kıbrıs'la ticarî irtibat sağlandığı gibi, doğudan Halep, Adana ve Tarsus taraflarından gelen ticaret kervanlarının getirdiği malların, bir nevi toptan satış ve dağıtım merkezi işlevini de görüyordu. Ayrıca yörede üretilen bazı tarım ve hayvansal ürünlerin, Silifke'den doğuya doğru giden ticaret yoluyla yine Tarsus ve Adana taraflarına satıldığına dair belgelere yansıyan kayıtlar vardır. Şehirde, gelen tüccarın konaklaması için hanlar bulunduğu gibi, getirilen ürünlerin satışının yapılacağı yeterli sayıda dükkân da mevcuttu. Silifke'den kuzeye Mut tarafına doğru bir yol ayrılırken, batıya doğru ise yine denize paralel olarak devam eden ana ticaret yolu Akliman'a ulaşırdı²³.

Akliman: Günümüzde Kıbrıs Adası'yla yük ve yolcu taşımacılığında önemli yeri olan işlek bir limana sahip Taşucu, Osmanlı döneminde Akliman adıyla anılırdı. 16. yüzyılda faal olduğu bilinen Akliman'ın kaderi, 1571'de Kıbrıs'ın fethiyle radikal şekilde değişti. Zira daha kuşatma ve fetih sırasında adaya asker ve lojistik sevkiyatta önemli bir rol ifa eden Akliman, sonrasında da Kıbrıs'a ticarî ve askerî amaçlı gemilerin gelip gittiği işlek bir liman haline geldi. Yine bu sırada, limanın korsan saldırılarına karşı korunması amacıyla bir kale inşâ edildi ve içine yeteri kadar asker bırakıldı. Kıbrıs adasıyla ticarete Akliman'ın önemi 18. yüzyıl boyunca değişmemekle birlikte, 19. yüzyıla gelindiğinde, artık biraz daha batıda Gülnar sahilinde bulunan Gilindire Limanı, ticarî hacim bakımından Akliman'ın önüne geçmiştir²⁴.

Beşparmak Limanı: Piri Reis, Akliman'ın biraz batısında günümüzde Boğsak'ın bulunduğu

²⁰ Çelik 1994, 339.

²¹ Piri Reis 2002, 751.

²² Çelebi 2005, 162.

²³ Silifke şehri ve çevresindeki bu neviden ticarî faaliyetlere dair birkaç örnek: BOA, *Atik Şikâyet Defteri (AŞD)*, no. 3, 33, hkm. 595; AŞD, no. 114, 587; BOA, *Kamil Kepeci (KK)*, no. 5061, 7-8.

²⁴ İçel sahillerinde bulunan limanların 19. yüzyıl başlarındaki ticarî hacimleri, ticarete konu olan ürünler, tâcirler ve ödedikleri vergilere dair tafsilat için bk. Köse 2011a, 139-162.

koyda her ne kadar Kosun Limanı adıyla bir yeri haritada gösterse de²⁵, *Tahrir Defterleri*'nde buraya ait herhangi bir kaydın yer almadığı göz önüne alınır, aslında buranın faal bir liman olmadığı açıktır. Buna karşılık biraz batıda, muhtemelen Büyük Eceli köyü sahilinde bulunan Beşparmak Limanı, 16. yüzyıldan itibaren gemilerin yanaştığı, fakat büyük çaplı ticarî hareketliliğe sahip olmayan bir iskeleydi²⁶.

Gilindire Limanı: 20. yüzyıl başlarına kadar Gülnar kazasının en büyük yerleşim yeri olup, aynı zamanda kazanın idarî merkezi konumunda bulunan Gilindire²⁷, 1518 tarihli tahrir göre İçel'deki faal üç limandan biriydi²⁸. Limanın önemi sonraki yüzyıllarda daha da arttı; öyle ki 19. yüzyıla gelindiğinde, ticarî hacim ve hareketlilik bakımından İçel sahillerindeki diğer limanların önüne geçti. Nitekim İçel limanlarının gelirlerine ait 1249 (1833-34) tarihli *Gümrük Defteri*'ne göre, İçel sahillerindeki limanların toplam gümrük gelirlerinin % 71,33'ünün Gilindire Limanı'ndan elde edildiği görülür²⁹.

Anamur Limanı: Gilindire'den Anamur'a kadar olan sahil şeridinde başka herhangi bir iskele veya liman bulunmaz. Anamur ise İçel sahillerindeki en eski yerleşim yerlerinin başında gelir. Eski Anamur şehrine ait harabeler, Anamur Çayı'nın batısında ve Rüzgârlı Burun yakınlarında, kale ise çayın doğu kesimindedir. Anamur Limanı da muhtemelen kale yakınlarında olmalıdır³⁰.

Kaladıran Limanı: Günümüzde Anamur-Gazipaşa (Selendi) sınırında Yakacık Köyü'nde, Kaladıran Çayı'nın denize döküldüğü yerin biraz batısında bulunan Kaladıran Limanı, her ne kadar İçel sahillerindeki diğer limanlar kadar işlek olmasa da, Anamur-Alaiye yolu üzerinde yer alan ve bazen küçük hacimli gemilerin yanaştığı küçük bir iskeleydi³¹.

Selendi Limanı: İçel sahillerindeki işlek limanlardan birisi de Selendi Limanı'ydı. 18. yüzyılda Selendi kazasının aynı adla bir merkezi olmadığından liman, bugün Selendi'nin mahalleleri durumunda olan alanda ve Bıçkıcı Çayı'nın denize döküldüğü yerdeki kalenin yanında bulunuyordu. 19. yüzyılda küçük bir ticarî hacme sahip olan Selendi Limanı, İçel'in diğer limanlarına göre gümrük gelirleri bakımından son sıralarda yer alıyordu³².

Alaiye Limanı: Selendi ile Alaiye arasında her ne kadar Pîrî Reis'in yazdıklarına göre, Kızlar Hisarı ve Ahmedce Kalesi adlı iki harap kale bulursa da³³, deniz tarafında gemi yanaşacak bir iskele veya limanın olmadığı anlaşılıyor. Buna karşılık Alaiye şehri, kuşkusuz Orta Toroslar'ın Akdeniz sahilindeki önemli bir merkezidir. Fakat bununla birlikte kuzeyden dağlarla çevrili olması, ayrıca şehri ve limanı besleyecek geniş hinterlandının bulunmaması, tarih boyunca buranın büyük hacimli ticarî hareketlilikten ziyade, çoğu defa korsanlık faaliyetiyle adından söz ettirmesine sebep olmuş-

²⁵ Piri Reis 2002, 755.

²⁶ *Tahrir Defterleri*'ndeki kayıtlara göre İçel limanlarının 16. yüzyıldaki ticarî büyüklüklerine dair bk. Çelik 1994, 338-339.

²⁷ Gülnar kazasının idarî merkezinin 7 Ocak 1915 tarihinde, günümüzde Gülnar şehrinin bulunduğu yer olan Anapazarı'na nakledilmesiyle, Gilindire geri planda kalmıştır. İçel'deki bu ve benzeri idarî değişiklikler hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Köse 2011b, 95 vd.

²⁸ Çelik 1994, 338.

²⁹ Köse 2011a, 148-149.

³⁰ *Tahrir Defterleri*'ne göre Anamur Kalesi ve iskelesi hakkında: Çelik 1994, 202-205.

³¹ Piri Reis de "*küçük bir körfez içinde*" olduğunu ifade ettiği bu limanı haritasında göstermiştir (Kitâb-ı Bahriye, 759-760).

³² Köse 2011a, 148.

³³ Kitâb-ı Bahriye, 759-760.

tur³⁴. Alaiye Kalesi, limanın korunması için önemli bir işleve sahip olduğundan burada asker bulundurulurdu. 18. yüzyılda limanın ve şehrin savunmasına ihtimam gösterildiğine dair kayıtlara rastlamak mümkündür. Nitekim kalenin koruma görevini yapmasına engel olacak şekilde, kale içine bazı evler ve binaların yapılması halkın şikâyetine konu olunca, Kasım 1718'de yazılan emirle kale ve limanın güvenliğine zarar veren bu gibi yapılaşmaya izin verilmemesi istenmişti³⁵. Alaiye Limanı, Bozkır madeninden çıkarılan ve kervanlarla taşınarak sahile indirilen kurşunun naklinde aktif olarak kullanılmasıyla, 18. yüzyıl sonlarından itibaren yoğun ticarî hareketliliğe sahip olduğu gibi, limanın stratejik önemi de artmıştır³⁶.

Antalya Limanı: Alaiye'den Antalya'ya kadar olan sahil kesiminde yer alan antik yerleşim yerlerinden Aspendos ve Perge'nin, ırmaklar kanalıyla denizle bağlantısının olabileceği bazı ilkçağ araştırmacıları tarafından ileri sürülse; hattâ 16. yüzyılda buralara küçük gemilerin yanaştığına dair kayıtlar bile bulunsa da³⁷, 18. yüzyılda bu kıyı kesiminde herhangi bir faal limanın mevcut olmadığı anlaşılıyor. Sahilden içeride kalan Manavgat şehrinin, Akdeniz'le irtibatını sağlayan bir limana sahip olup olmadığı şüphelidir; Piri Reis de kıyıda yaklaşık 3 mil kadar içeride olduğunu ifade ettiği Manavgat'ın, herhangi bir limanı veya iskelesinin olduğuna dair bir şey yazmaz³⁸. Buna karşılık Antalya'nın, sahip olduğu doğal ve oldukça korunaklı limanı sayesinde eski dönemlerden beri gelişmiş bir liman kenti olduğu; ayrıca şehrin kuzeyindeki verimli topraklarda birçok ürünün yetişmesine imkân veren düzlüklerin bulunduğu; bütün bunlardan dolayı da Bizans, Selçuklu ve Anadolu Beylikleri dönemlerinde Doğu Akdeniz'in başta gelen ithalat ve ihracat limanı olduğu bilinmektedir. Özellikle 1207'de şehrin Anadolu Selçukluları eline geçmesinden sonra, bu işlek limanı devletin başkenti olan Konya'ya bağlamak üzere inşa edilen yollar ve bu yollar üzerindeki kervansaraylar ve hanlarla, belki de Osmanlı öncesinde şehrin ticarî faaliyet yönünden altın çağını yaşadığını söylemek mümkündür³⁹. Aslında Mısır ve Suriye tarafından gelen ve Bursa'ya nakledilen malların taşıma güzergâhı üzerinde yer aldığı için Antalya Limanı'nın bu ticarî hareketliliği, Osmanlı idaresinde de 15. yüzyılın sonlarına kadar sürmüştü. Fakat 16. yüzyıldan itibaren, Mısır ve Rodos'un alınmasından sonra Mısır ile İstanbul arasında doğrudan ticaret yolunun tesis edilmesiyle, Antalya'nın ticarî önemi yavaş yavaş sönmeye başladı⁴⁰. Ama yine de 16. yüzyılın ikinci yarısına ait gümrük defterlerinde, şehirde ticarî hayatın tamamen sona ermediği; Mısır ve Suriye taraflarından şeker, baharat ve esir getiren gemilerin limana yanaştığı; buradan halı, kilim, kuru meyve, deri ve pamuklu dokumalar yüklediği de bilinmektedir⁴¹. Buna rağmen 16. yüzyıl tahrir ve vergi kayıtları da Antalya Limanı'nın, sahip olduğu ticarî hareketliliği, Osmanlı idaresinde yavaş ya-

³⁴ Bostan 1989, 340.

³⁵ BOA, *Atik Şikâyet Defteri (AŞD)*, no. 78, 69.

³⁶ BOA, *Cevdet Dâhiliye (C.DH)*, no. 4146, (18 Temmuz 1780).

³⁷ Karaca 1997, 89. Akdeniz kıyı kesimlerindeki eski terk edilmiş limanlar hakkında bk. Erol 1991, 1-44.

³⁸ Piri Reis 2002, 764.

³⁹ Antalya Limanı'nın Selçuklular ve Beylikler idaresindeki parlak dönemine ait ayrıntılı bilgi için bk. Arıkan 2011, 105-114.

⁴⁰ Antalya Limanı'nın 16. yüzyıldaki genel durumu hakkında bk. Karaca 1997, 89-90.

⁴¹ L. Güçer'in, 1560 senesinde Antalya Limanı'na giren ve çıkan gemiler hakkında verdiği rakamlarda, bu gemilerin 57'sinin müslümanlara, 27'sinin zımmilere, buna karşılık sadece 1'inin yabancılara ait olduğu görülür; bk. Güçer 1987, 95.

vaş kaybettiğini göstermektedir⁴².

Akdeniz sahillerinde ticarî öneme sahip limanlar elbette bunlardan ibaret değildir. Batıda Finike'den başlayarak İzmir'e doğru devam eden girintili çıkıntılı kıyı şeridi boyunca, Piri Reis'in de eserinde ve haritalarında gösterdiği daha birçok büyük-küçük liman ve iskele vardır ki, bunlara dair bir şeyler söylemek bu çalışmanın mekân sınırının dışında kalmaktadır⁴³.

II. Doğu Akdeniz Sahillerinde Ticaret

Yukarıda da ana hatlarıyla üzerinden geçildiği gibi, 18. yüzyıl başlarında Doğu Akdeniz'deki dış ticarete, özellikle de deniz taşımacılığında Fransızların bariz üstünlükleri vardı. Fakat bununla birlikte, ihracat ve ithalat dengesi hâlâ Osmanlı Devleti'nin lehine olduğu gibi, Fransız tüccarlar getirdikleri malları Halep, Kahire, İzmir, İstanbul ve Selanik gibi büyük limanlardaki Osmanlı tebasası olan ortaklarına genellikle düşük kârlarla bırakmak zorunda kalıyorlardı. Bu malların iç pazara dağıtımını ise tamamen yerli tüccarın kontrolü altında bulduğundan, ticarete asıl büyük kâr elde edenler bunlar oluyordu. Şu haliyle iç pazarda Osmanlı tüccarının mutlak bir üstünlüğü olduğu ortadaydı⁴⁴. Ayrıca Akdeniz kıyılarındaki küçük limanlarda, kısa mesafeli nakillerde ve ana ticaret ekseninin dışında kalan güzergâhlarda Osmanlı deniz taşımacılığı da baskın durumdaydı⁴⁵.

A. Ticarî Emtia

Doğu Akdeniz sahillerinde ticarete konu olan malların neler olduğuna dair, düzenli bir ürün listesine ulaşmak mümkün olmamıştır. Bununla birlikte, giriş bölümünde de kısmen ifade edildiği üzere, 18. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin genel ticarî yapısında ihraç ve ithal edilen ürünlerin nelerden ibaret olduğu bilindiğine göre, İçel-Antalya sahillerinde de bu genel yapıya benzer bir ticarî ürün sirkülasyonunun olduğunu tahmin etmek hatalı olmasa gerek. Bu tarihlerde Doğu Akdeniz Levant ticaretinde hâkim konumda olan Fransızlar'ın, kendi üretimleri olan *dokuma kumaşlarla*, sömürgelerden elde ettikleri *kahve, şeker, çivit ve boyarmadde* gibi ürünleri Halep, Kahire ve İzmir gibi şehirlere getirdikleri biliniyor. Bu ürünlerin İçel, Alaiye ve Antalya sahillerinde de satışının yapılmış olması muhtemel olmakla birlikte, dağıtım ağının hangi yollarla sağlandığı açık değildir. Fransız tüccarların Kıbrıs adasında yoğun iş hacmine sahip oldukları da göz önüne alınır⁴⁶, belki de bu ürünlerin Kıbrıslı bayi tüccarlar tarafından iç pazara dağıtımının yapılmış olması

⁴² Emecen 1991, 234-235. Osmanlı Klasik Dönemi'nde Antalya Limanı'na girip-çıkan emtianın listesi ve genel olarak limanın 18. yüzyıl başlarından itibaren ticarî aktivitesindeki azalmanın seyri ve nedenlerine dair tafsilat hakkında bk. Karaca 1997, 91 vd.

⁴³ Finike şehri ve limanı hakkında bk. Güçlü 2011, 415-441.

⁴⁴ Eldem 2011, 367, 375-376. L. Güçer'in Antalya, Reşit, İzmir ve Galata limanlarına girip çıkan gemilere ait verdiği istatistikler de müslüman ve zımmi gemilerinin yabancılara karşı açık ara üstünlüğünü ortaya koyarken; aynı zamanda yazar, ihracatın ithalattan daha fazla olduğuna da işaret etmektedir. Tafsilat için bk. Güçer 1987, 95-101.

⁴⁵ E. Eldem, Osmanlı ticarî taşımacılığına dair kaynak eksikliğinden dolayı, Fransızlara karşı Osmanlı denizciliğinin taşımacılıktaki payının ne olduğunu kesin olarak söylemenin güçlüğüne işaret ettikten sonra, yine de kıyılardaki küçük limanlar ve ana güzergâhların dışında Osmanlı denizciliğinin "*hiç de azımsanmayacak oranlarda devam etmekte olduğu, hatta baskın olabileceği*"nin bile akla geldiğini yazmaktadır (Eldem 2007, 65).

⁴⁶ Fransızlar'ın Doğu Akdeniz'deki ticarî faaliyetlerinde Kıbrıs adası önemli yere sahip olup, adadaki vatandaşların ve tüccarların karşılaşacakları sorunları çözmek ve haklarını korumak amacıyla Kıbrıs'ta ilk konsolosluk açan devletler arasında Fransa da bulunuyordu. Tafsilat için bk. Erdoğan 1998, 315-327; Özkul 2010, 104-115.

muhtemeldir. Adadan dönüşlerinde ise, burada üretilen *ipek*⁴⁷, *pamuk* ve *kırmızı boya* gibi ürünlerin, İngiliz ve Fransız tüccarlar tarafından vergileri ödenerek alındığı bilinmektedir⁴⁸. 17. yüzyılın ikinci yarısında Antalya Limanı'na gelen Fransız tüccarları, Alaiye ve çevresinde bulunan köylerden *ipek*, *pamuk*, *kuş üzümü* ve *bal* gibi ürünleri alıp, bunların gümrüklerini Antalya Limanı'nda ödeyip gemilere yüklüyorlardı. Hattâ Gümrük Eminlerinin, ahidnâmeğe aykırı olarak Fransız tüccarlardan fazladan vergi tahsil etmeye kalkışması, Fransa Elçisi'nin tepkisine neden olmuştu⁴⁹.

İçel-Antalya sahillerine ithal olarak getirilen ürünlerin başında dokunmuş kumaşların olduğu anlaşılıyor. Fakat İçel'de satılan kumaşlar, limanlardan giriş yapanlardan değil de, daha ziyade karayoluyla Halep'ten getirilenlerden oluşuyordu. Silifke'de Gölgeli-oğlu Himmet Ağa'nın, kazadaki Acem Hanı'nda bulunan tüccarın mallarına taarruzuna dair 1735 tarihli bir şikâyet kaydında, zarara uğrayan mallar arasında *beneli Halep kumaşı*, *Halep kumaşı*, *Halep alacası* ve *Halep basması* da sayılmıştı⁵⁰. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin yerli dokuma sanayini geliştirmek için bazı girişimlerde bulunduğu, bu bağlamda Halep'te de birçok dokuma tezgâhının faaliyet gösterdiği göz önüne alınır⁵¹, sözü edilen bu ürünlerin yerli kumaş olduğu kesindir. Doğu Akdeniz limanlarına dışarıdan giriş yapan ürünlerden birisi de *kahveydi*. Kahveden elde edilecek gümrük vergisi de direkt olarak, İstanbul ve Tevâbii Kahve Rüsümü Mukataası'na bağlanmıştı. 1730'larda Akliman'a gelen kahvenin vergilerine, Silifke âyanından Gölgeli oğlu Hacı İbrahim ve Akliman Kalesi Dizdarı Yahya'nın el koyması, mukataa gelirlerinin düşmesine sebep olduğu gerekçesiyle mukataanın malikâne sahipleri tarafından şikâyet konusu edilmişti⁵².

Antalya, Alaiye ve İçel limanlarından ihraç edilen emtianın başında hayvansal ürünlerin geldiği kesindir. Zaten bu bölgelerde özellikle küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinde, yapılan son sayımlarda ciddi rakamlara ulaşılmıştı⁵³. İşte bu hayvanlardan elde edilen *yün*, *tereyağı* ve *ham deri* yöre insanın başta gelen dışsattım ürününden olduğu anlaşılıyor. Bununla birlikte koyun ve keçilerin yün ve kıllarından, yöredeki küçük tezgâhlarda bazı dokuma ürünlerinin elde edilerek bunların satışının da yapılmış olması muhtemeldir. Gayrimüslim tüccara dış satımı yapılan tarım ürünleri arasında *pamuğun* da önemli bir yeri vardı⁵⁴. Yine Doğu Akdeniz'in bu kesiminde iyi kalitede *üzüm* yetiştirmeye uygun toprak ve iklim koşullarının bulunması, yöre insanını üzüm bağlarına sahip olmaya teşvik etmiştir. Nitekim daha Osmanlı Klasik Dönemi'ndeki tahrirlerde, hatırı sayılır oranda üzüm bağları kayda geçirilmişti⁵⁵. Bağcılığın ve üzüm ticaretinin sonraki yüzyıllarda da devam ettiği anlaşılıyor. Anamur kazasına bağlı Kaladıran Limanı'na Kıbrıs'tan gelen gayrimüslim tüccara, yöreden

⁴⁷ Kıbrıs'ta ipek üretimi ve ticareti hakkında bk. Özkul 2008, 2395-2409.

⁴⁸ Kıbrıs'ta alım yapan İngiliz ve Fransız tüccarının karşı karşıya kaldıkları vergi sorunları hakkında, adadaki konsolosların Divanihümâyün'a müracaatlarına dair 1721'deki birkaç örnek hakkında bk. Özkul 2011, 341-342.

⁴⁹ Bu hususta Antalya Kadısı'na yazılan Aralık 1679 tarihli hüküm: BOA, *Maliyeden Müdevver Defter (MAD)*, no. 2747, 78.

⁵⁰ BOA, AŞD, no. 148, 289, hkm. 977 (Aralık 1735).

⁵¹ Genç 2009, 269-270.

⁵² BOA, *Kamil Kepeci (KK)*, no. 2342, 28 (23 Eylül 1737).

⁵³ Yeniil Voyvodası Ali Bey'in 1721'deki meşhur Yörük tahririnde, sadece İçel sancağında kayda geçirilmiş küçükbaş hayvan ("*ağnam*") sayısı 90.361'i, büyükbaş ("*şetran*") hayvan sayısı ise 2.001'i bulmuştu (BOA, *MAD*, no. 6890).

⁵⁴ Ticareti yapılan pamuktan alınacak vergiye dair ortaya çıkan ihtilaf hakkında Antalya, Alaiye ve İçel kadılarında yazılan hüküm: BOA, *MAD*, no. 9921, 191 (25 Ekim 1728).

⁵⁵ Çelik 1994, 299.

bazı kişiler tarafından *kuru üzüm* satışının yapılması, bir şikâyete konu olmuştu. Buna göre Selendi Kazası Kıcak Köyü'nden Yusuf ile Göçek köyünden Halil, Kasım 1680 başlarında Larnaka'dan Ziyâil Reis gemisiyle gelen zımmi tüccar Fabli-veledi Cani'ye bir miktar kuru üzüm satmışlar; fakat Selendi Emîni Veliddin Ağa, “*siz harbî kâfire üzüm virmişsiz*” diyerek bunları tutuklamış; ayrıca satılmak üzere ambarladıkları 2.500 batman kuru üzüm ile 40 kuruş paralarına da el koydurmuştu⁵⁶. Kuru üzüm ticareti sadece limanlardan değil, bunun yanı sıra karayoluyla da yapılıyordu. 1728'de Gölgeci oğlu Ahmed, Mustafa ve İbrahim, Silifke'den 9 deveye yükledikleri 60 kantar (3.360 kg.) kuru üzümü kervanla Tarsus tarafına sevk etmişlerdi⁵⁷.

B. Hububat İhraç Yasağı

Osmanlı Devleti'nde hububat üzerinde ihraç yasağı olmasına rağmen, bu yasağın her fırsatta delinmeye çalışılması sıkça rastlanan bir durumdu. Böyle hallerde Hükûmet tarafından, Kaptan-ı derya vasıtasıyla gerekli incelemeler yapılır, şâyet ihlâlin gerçekliği sabit olursa umumî emirler çıkarılırdı. Nitekim 1724'te Akdeniz sahillerinde hububat ihracı yasağı ihlâl edilerek harbî ve müstemen tüccara satışlar yapıldığına dair haber alınmış; Kaptan-ı derya Vezir Mustafa Paşa'nın, durumu araştırmak üzere gönderdiği Seyyid Mustafa Ağa da ihlâlin sabit olduğuna dair rapor verince, aşağıdaki şu genel ferman yayımlanmıştı:

“*Sevâhil-i Bahr-i Sefid'de vâkı' kâdîlara ve kethüdâ-yerleri ve Yeniçeri serdârları ve a'yân-ı vilâyet ve iş erlerine hüküm ki,*

Harbî ve müstemen kefere tâ'ifesine hinta ve sâ'ir zehâyir bey'i evâmir-i aliyemle memnû' olmuş iken Bahr-i Sefid sevâhilinde vâkı' iskelelerden sefâyin asbâbı olanlar hilâf-ı emr-i şerif tâ'ife-i merkûmeye memnû' atdan olan zehâyir virdükleri istimâ' olunmağla düstûr-ı mükerrerem müşir-i fiham nizâmü'l-a'lem hâlâ Kapudânım olan Vezirüm Mustafa Paşa edamallahü-teâlâ iclâlühü tarafından vekâlet ile irsâl olunan kidevtü'l-emâcid ve'l-a'yân Seyyid Mustafa zîde mecdühü mübâşeretiyile bu husûs sırran ve alenen teftiş u tefahhus olunup hilâf-ı emr-i şerif kefere-i merkûmeye zahîre virenler ahz ve eger bu habâsete tasaddi idenler sefinelerin terk ve kendüleri firâr u gaybet iderler ise sâ'ire mûcib-i ibret ve te'dibleri için sefineleri zahîre ile ahz ve Tersâne-i Âmirem cânibine irsâl ve teslim itdirilüp bu makûleleri himâyet kaydına düşmekden ve sâhib çıkılmakdan begâyet ihtiraz ve icinâb olunmak bâbında fermân-ı âlişânım sâdir olmuşdur buyurdum ki”⁵⁸.

Bu gibi kesin emirlere rağmen yasağı delerek hububat satışı yapan kişiler Doğu Akdeniz sahillerinden hiç eksik olmamıştır. Zaten yukarıdaki umumî emirde, ihraç yasağını ihlâl ettiği ifade edilen kişilerden biri de, İçel'de bazı ticarî işler yaptığı bilinen Sunullah Paşazâde Mustafa Bey'di ki, onun, İçel sahillerindeki limanlarda gayrimüslim tüccara hububat sattığı Kaptan-ı derya'ya rapor edilmişti⁵⁹. 1736'de ise Gilindire'de nüfuzlu ve suçla meyilli bir kişi olan Yeke Hüseyin'in, limana yanaşan korsan gemilerine ihracı yasak bazı mallar satması yöre halkının şikâyetine neden olmuştu⁶⁰.

C. Köle Ticareti

Doğu Akdeniz sahillerindeki limanlarda köle ve cariye ticareti de yapılıyordu. Bunların hangi

⁵⁶ BOA, *Bâb-ı Âsafî Divân* (Beylikçi) *Kalemi* (A.DVN), 161/76.

⁵⁷ BOA, *AŞD*, no. 114, 587 (Nisan 1728).

⁵⁸ BOA, A.DVN, 1034/96 (evâhir-i Receb 1136 / Nisan 1724).

⁵⁹ BOA, A.DVN, 1034/96.

⁶⁰ BOA, *AŞD*, no. 149, 351, hkm. 1167 (Ocak 1736).

yollardan getirildikleri açık olmamakla birlikte⁶¹, yörenin varlıklı ailelerinin Arap köle ve cariye sahibi oldukları çeşitli vesilelerle belgelerde geçtiğine göre⁶², Osmanlı ülkesinde eskiden beri olduğuna üzere Kuzey Afrika'daki Sudan ve Sahra-altı bölgelerden toplanıp, Mısır limanlarından gemilerle sevk edilmiş olmalıdır⁶³. Bunun yanı sıra korsan gemileriyle de köle getiriliyordu ki, bunlardan bazılarının henüz satışı yapılmadan bir yolunu bulup firar ettiği de oluyordu⁶⁴. 1726 tarihli bir şikâyet kaydından İçel sahillerindeki Gürgüs, Akliman, Beşparmak, Kaladıran ve diğer limanlara köle ve cariye getirilerek satışının yapıldığı anlaşılmaktadır. Hattâ bunlardan, bir yolunu bularak kaçan ve sonra da limanda sahipsiz kalanların satışından elde edilecek gelirin, Selendi ve Tevâbii Mukataası'na dâhil olduğu halde, İçel'in ileri gelen kişilerinin böyle sahipsiz köle ve cariyelere bedelsiz olarak el koyduklarından dert yanılmıştı⁶⁵.

Bölgeye köle getirmenin bir diğer yolu da savaş esirlerinin satılmasıydı. Doğuda İran ile savaşların devam ettiği yıllarda, Acem Ermenileri'nden Marha adlı bir kadının Nisan 1725 tarihli şikâyet kaydında, bu neviden köle satışına dair ilginç bir hikâye anlatılmıştır. Zira İran'la yapılan savaşta Revan'da kızı ve altı yaşındaki oğluyla birlikte esir alınarak Kayseri'ye getirilen bu kadın, burada köle olarak satılmıştı. Fakat daha sonra Divanihümâyün'a sunduğu bir arzuhâl üzerine kendisi fermanla kölelikten azledilmiş; fakat oğlu hâlâ eski Amasya Kadısı olup Antalya'da ikâmet eden İbrahim Efendi'nin elinde esir tutulmaya devam edilmiştir. Bu nedenle kadının yeniden sunduğu arzuhâle verilen cevapta, bunların Revan'da Osmanlı askerine karşı gelmedikleri, bu nedenle köle statüsünde tutulamayacağı hatırlatıldıktan sonra, oğlunun hemen serbest bırakılması emredilmiştir⁶⁶.

D. Limanların İşletilmesi ve Vergi Gelirlerinin Tahsili

Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanan gümrük nizamına göre, herhangi bir ticarî emtia nasıl kara sınırından giriş ve çıkışta gümrüğe tâbi oluyorsa, aynı şekilde deniz yoluyla gelen ürünler için de bir sınır belirlenmişti. Buna göre denizlerden getirilen emtianın gümrük vergileri, karaya ilk çıkılan limanda, ihraç edilenlerinki de yine ürünün ilk defa gemiye yüklendiği limanda alınırdı⁶⁷. Fakat bununla birlikte gümrük idaresinin bulunmadığı bazı küçük iskelelerden yüklenen ve iç pazara satılacak olan malların gümrükleme işlemi, varış yerindeki limanda yapılırdı. Gümrük tarifeleri her

⁶¹ Kıbrıs Adası'nda 19. yüzyılda köle ticareti hakkındaki bir araştırmada, adaya köle sevkîyatının Mısır İskenderiye Limanı'ndan yapıldığına işaret edilmektedir. Tafsilat için bk. Dinç – Çelik 2012, 185-196.

⁶² Silifke'den Dede Çelebizâde Abdurrahman'ın, sahip olduğu Arap kölesine bazı kişilerin el koyduğuna dair şikâyeti hakkında bk. BOA, AŞD, no. 109, 84 (Nisan 1726). İçel âyanından Sunullah Paşa'nın köle sahibi olduğuna dair: BOA, AŞD, no. 35, 310, hkm. 1268 (1696).

⁶³ Osmanlı ülkesine köle sevkîyatının yapıldığı güzergâhlar hakkında bk. Toledano 1994, 16 vd. Bu eserde, Kuzey Afrika'dan toplanan zenci kölelerin Trablusgarp, Bingazi ve İskenderiye yoluyla diğer birçok yerin yanı sıra Kıbrıs ve Doğu Akdeniz limanlarına da sevk edildiği yazılmaktadır. Yine bu kitaptaki bir haritaya bakılırsa, köle sevkîyatının İskenderiye'den Kıbrıs adasına, oradan da İçel-Alaiye-Antalya sahillerine yapıldığı görülür (Toledano 1994, 22).

⁶⁴ BOA, MAD, no. 9918, 210.

⁶⁵ BOA, MAD, no. 2953, 27-28 (15 Kasım 1726). Köle ithal eden kişiler pencik vergisi öderler ve bunun karşılığı kendilerine gümrük görevlileri tarafından ödeme varakası verildi. Buna ek olarak satış sırasında diğer başka türlü vergiler de alınırdı. Tafsilat için bk. Erdem 2004, 34 vd.

⁶⁶ BOA, AŞD, no. 105, 159. İran'la yapılan savaşlarda esir alınan Farisilerin, bunlar müslüman oldukları için köleleştirilmelerinin caiz olup olmadığı ve bu husustaki tartışmalarla, savaş esirlerinin hangi şartlarda köle olacaklarına dair ayrıntı bilgi için bk. Erdem 2004, 36-37, 47 vd.

⁶⁷ Tafsilat için bk. Genç 2009, 199.

ne kadar İmparatorluğun tüm bölgelerinde sabit şekilde uygulanmasa da müslümanlar için % 4, gayrimüslimler için % 5, harbiler için ise % 6 olup, ticarî malın toplam kıymeti üzerinden alınırdı⁶⁸. Osmanlı limanlarında gümrük vergilerinin tahsili ve limanların işletilmesi işi mukataa sistemine dâhil edilmişti.

Öyle anlaşılıyor ki, 17. yüzyılın sonlarından itibaren mukataaların yaygınlık kazanmasına paralel olarak, diğer birçok ticarî işletme gibi İçel, Alaiye ve Antalya limanlarının da işletme ve gümrük vergilerinin tahsili işi, mukataa haline getirilip malikâne olarak verilmişti⁶⁹. Nitekim 18. yüzyılın hemen başına ait kayıtlarda, Silifke'deki Akliman ve Suağzı ile Karataş'taki Gürgüs limanlarının, Selendi ve Tevâbii Mukataası'na bağlı olarak, İçel âyanından Abdülmü'min Paşazâde Sunullah Bey'e malikâne olarak verildiği görülür⁷⁰. Akliman'ın gümrük vergisinin Selendi Mukataası'na dâhil edilerek malikâne olarak işletilmesi uygulaması 18. yüzyıl boyunca sürmüştü; fakat bununla birlikte limanın gelirlerine dışarıdan müdahaleler de hiç eksik olmamıştır⁷¹. 18. yüzyıl başlarında mukataaya dönüştürülen bir diğer işletme de Alaiye Limanı'dır. Burası, Alaiye İskelesi Gümrük ve Tevâbii Mukataası adıyla ayrı bir işletme haline getirilip, malikâne olarak Abbasoğulları'na verilmişti. İşletmeye sahip olan Abbas-oğulları Seyyid Hasan ve Seyyid Mehmed'in 1706'da, sadece liman gelirlerine kanaat etmeyip, 70-80 atlı adamla köy köy gezerek halktan kanunsuz şekilde para tahsil etmesi, yöre halkının şikâyetine neden olmuştu⁷².

Antalya Limanı'ndan ipek, pamuk, üzüm ve bal gibi emtia olarak, gümrüklerini ödeyip gemilere yükleyen Fransız tüccarlardan, daha 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren limandaki Gümrük Eminleri tarafından, ahidnâmeye aykırı olarak fazladan vergi tahsil edilmek istenmesi, Fransa Elçisi'nin tepkisine neden olmuştu⁷³. Bu neviden suistimaller 18. yüzyılda da eksik olmamıştır. Gümrük görevlilerinin zaman zaman suistimalleri ve halkla borç ilişkisine girmeleri sıkça rastlanan bir durumdu. Nitekim İbrahim adlı bir kişinin şikâyetinde, eski Antalya Gümrük Emni Hacı Mehmed'in kendisine 383 kuruş para, 230 koyun ve 20 keçi borcu olduğu, fakat henüz ödemediği yazılmıştı⁷⁴.

E. Tüccarla Halk Arasında Borç-Alacak Problemleri

Yerli veya yabancı tüccarla mahallî halk arasında ortaya çıkan ve bir şekilde mahkeme konusu olduğundan resmî kayıtlara da geçen bazı çok özel olaylar, bu bölgedeki ticarî faaliyetin karakterine ait

⁶⁸ Kütükoğlu 1996, 264. Ayrıca gümrüklemede örnek olarak verilen bazı mallar ve yabancı devletler muvacehesindeki uygulamalar hakkında bk. Güçer 1987, 77 vd.

⁶⁹ Osmanlı Devleti'nde malikâne sisteminin yapısı ve işleyişi hakkında tafsilat için bk. Genç 2009, 101 vd.; Özvar 2003, *passim*.

⁷⁰ BOA, AŞD, no. 33, 133, hkm. 595 (Nisan 1701).

⁷¹ Silifke âyanı Gölgeleli-oğlu İbrahim'e dayanarak Akliman Kalesi'nde bulunan askerlerin, limanın gümrük gelirlerine müdahaleleri hakkında: BOA, MAD, no. 9947, 397 (6 Aralık 1743).

⁷² BOA, AŞD, no. 46, 135 (Temmuz 1706).

⁷³ Fransa Elçisi'nin bu neviden bir müracaatı üzerine Antalya Kadısı'na Aralık 1679 başında yazılan bir emirde, mallar yüklenmeden bir defa vergi alındıktan sonra, tekrar vergi alınmasının ahidnâmeye aykırı olduğu ve bundan kaçınılması hatırlatılmıştı (BOA, MAD, no. 2747, 78). Benzer yakınmalar daha sonraki tarihlerde de devam etmiş olmalı ki, Antalya Kadısı'na yazılan Ocak 1682 tarihli hükümde, yine Fransız tüccarından fazladan vergi tahsil edilmemesi hususuna değinilmişti (BOA, MAD, no. 2747, 84). Antalya Limanı'na gelen Fransız tüccar ve tercümanlarından çeşitli bahanelerle fazladan para alındığı hususunda Teke Sancakbeyi'ne ve Antalya Kadısı'na yazılan 23 Nisan 1682 tarihli başka bir hüküm: BOA, MAD, no. 2747, 85.

⁷⁴ BOA, AŞD, no. 73, 443 (Aralık 1717).

birçok kıymetli bilgiler sunar. Nitekim aşağıdaki birkaç şikâyet kaydından, Antalya Limanı'nda ticaret yapan kişilerin dinî mensubiyetleri ve kurdukları ticarî ağa dair bazı ipuçları çıkarmak mümkündür. Antalya'dan Mustafa'nın 1716'da Divana sunduğu bir arzuhâlde, İstanbul'da Sulu Han'da ikâmet eden Ebubekir ile Antalya'da Makbul Ağa Mahallesi'nden Seyyid Abülkadir'in ticarî ortaklıklarının olduğu anlaşılmaktadır⁷⁵. Haziran 1720 tarihli bir şikâyet kaydı ise, Antalya Limanı tüccarından bazılarının, Mısır Dimyat'taki vekilleri olan Celâli diye meşhur olan Hacı Mehmed'deki alacaklarına aitti. Buna göre tüccardan Hacı Halil'in 480, Hacı Bektaş'ın 250, Ömer'in 356, Seyyid Hüseyin'in 239, Seyyid Mustafa'nın 118, Seyyid Hacı Veli'nin 205, Osman'ın 182, Hacı Mehmed'in 1.199 ve Hacı Abdüllatif'in 144 olmak üzere toplamda 3.173 kuruşluk bir alacak söz konusu olmuştu⁷⁶. Azor adlı gayrimüslim tüccar da, Antalya'dan Osman Beşeoğlu Hüseyin Ağa'dan 745 kuruş alacak iddiasında bulunmuştu⁷⁷. Bu kayıtlardan, Antalya ile Dimyat arasında ticarî bağ olduğu gibi, Antalyalı tüccarların Dimyat'taki işlerini vekilleri kanalıyla yürüttükleri, burada alacak iddiasında bulunanların hepsinin aynı kişiyi vekil tayin ettiği anlaşılıyor. Bununla birlikte, bu alacakların hangi sebepten mütevellit olduğuna dair bir açıklama yer almamakla birlikte, Antalya'dan satılmak üzere gönderilen mallara karşılık olmalıdır.

F. Ticarete Yerel Âyan ve Eşrafın Rolü

Doğu Akdeniz sahillerindeki ticarî faaliyette şehir ve kasabaların ileri gelenlerinden olan âyan ve eşrafın yerinin ne olduğunun tespiti, daha kapsamlı araştırmaya muhtaç bir konudur⁷⁸. Fakat bununla birlikte, Alaiye ve Antalya için bir şey söylemek şu aşamada mümkün olmasa da, İçel sancağının ileri gelen âyan ailelerinin, bir şekilde ticarî aktivitelerinin olduğu ve servetlerinin bir kısmını bu yolla elde ettiklerine dair açık veriler vardır. Silifke'den Gölgeioğulları ve Mut'tan Abdülmü'min Paşa-oğulları, daha 17. yüzyılın sonlarından itibaren İçel'deki belli-başlı mukataaları ele geçirmişler, limanlardaki ticareti kontrol etmeye ve bu ticaretten elde edilen vergilerden paylarına düşeni almaya başlamışlardı⁷⁹. Bunun yanı sıra her iki ailenin de Silifke'de, kendi ticarî işlerini yürüttükleri ve ayrıca kiraya da verdikleri iş hanları ve dükkânları vardı. Yine Abdülmü'min Paşa-zâde Sunullah Paşa, Mut'taki en büyük iş hanına sahip olduğu gibi, ailenin diğer üyelerinin de Anamur ve Lârende'de iş yerlerinin olduğu bilinmektedir⁸⁰.

1728 yılına ait bir şikâyet kaydında Gölgeioğlu Ahmed, Mustafa ve İbrahim'in Silifke'den 9 deveye yüklenmiş 60 kantar (3.360 kg.) üzümü Tarsus tarafına kervanla gönderdikleri, fakat bunların iddiasına göre Tarsus Mütessellimi Kurd Ahmed'in bu mallara el koyduğu, bunu talep etmek için varan adamları da değnek ile dövdürdüğü yazılıdır⁸¹. Sevk edilen bu üzüm sadece kendi bağlarının mahsulü olmayıp, aynı zamanda ticaret için köylülere de ürün almış olmalıydılar. Gölgeioğlu Osman Ağa'nın 1724'te İçel limanlarına gelen korsan gemilerine, ihraç yasağı bulunan buğday, arpa

⁷⁵ BOA, AŞD, no. 74, 51 (Aralık 1716).

⁷⁶ BOA, AŞD, no. 85, 313.

⁷⁷ BOA, AŞD, no. 77, 20 (Nisan 1724).

⁷⁸ Âyanlığın doğuşu ve yükselişinde, diğer başka servet edinme yollarının yanı sıra ticarete etkin olmalarının da önemli bir yeri olduğu, bazı araştırmalarda ortaya konulmuştur. Örneğin Karaosmanoğulları hakkında bk. Nagata 1997, *passim*. Rumeli âyanlarının ticarî ilişkileri hakkında bk. Barkey 2008, özellikle "Âyanlar ve Ticaret" alt başlıklı kısım 331 vd. Âyanlık hakkında genel olarak bk. Özkaya 1994, *passim*.

⁷⁹ BOA, MAD, no. 17904, 8; MAD, no. 3423, 44.

⁸⁰ BOA, A.DVN, 1041/68. BOA, MAD, no. 8590, 229; MAD, no. 9915, 271-272.

⁸¹ BOA, AŞD, no. 114, 587 (Nisan 1728).

ve diğer hububatı sattığına dair şikâyet gelmişti⁸². Yine bu ailenin bazı mensuplarının başka bir teşebbüsü ise bölgedeki ticarete ket vuracak mahiyette olmuştu. Kıbrıs Muhassılı Ebubekir'in 1750'de yazdıklarına göre, Gölgeliogulları Mahmud ve Mustafa, 40-50 kadar adamla Kıbrıs adasıyla ticarî bağlantının sağlandığı Akliman'a gelerek kaledeki askerlere baskın düzenlemişler, ayrıca yoldan gelip geçenlerin mal ve eşyalarına da saldırmışlardı⁸³. Gülnar kazasında nüfuzlu bir kişi olan Yeke Hüseyin'in, Gilindire Limanı'na yanaşan korsan gemileriyle işbirliği yaparak, onlara ihracı yasak bazı mallar vermesi, hattâ yöre halkından "*nice kimesneleri ahz u esir*" ederek korsanlara para karşılığı satması, Gülnar ve Küre kazaları halkının Kadı Abdülbâki Efendi vasıtasıyla gönderdikleri şikâyete konu olmuştu⁸⁴.

Örnekleme olarak seçilen bu kayıtlar, İçel âyan ve eşrâfının ticarî faaliyette bulduklarına işaret etmekle birlikte, bu faaliyetin mahiyeti ve hacminin tam olarak ne ölçüde olduğunu ortaya koymak yine de mümkün olamamaktadır.

III. Acem Ermeni Tüccarı

Osmanlı Devleti'yle İran arasındaki ticarî münasebetlerde Şah Abbas döneminin ayrı bir yeri vardır. Zira Şah Abbas'ın, İran'ın batısında Ermeni bölgesinde yer alan Culfa şehrinde, Acem Ermenilerinden oluşturduğu tüccar topluluğu, batıyla yapılan ipek ticaretinde ciddi rol üstlendiler. Osmanlı-İran ticaret yolunun bir kolu Culfa'dan itibaren Van-Diyarbakır-Urfa ve Antep üzerinden Halep'e ulaşıyor; buradan da İskenderun Limanı'na çıkıyordu⁸⁵. İşte bu güzergâhı ve kuzeyden Erzurum üzerinden gelen yolları kullanan Rum ve Culfalı Ermeni tüccarın, Osmanlı ülkesinde daha çok iç pazara yönelin etkin şekilde mal sattıkları bilinmektedir⁸⁶.

Arşiv belgeleri, hususiyile de şikâyetlere ait kayıtlar, İçel sahillerindeki ticarete İran tebaasından olan Acem Ermenileri'nin önemli bir yeri olduğuna işaret etmektedir. İçel'in kasaba ve köylerinde sürekli hareket halinde olarak mal satan bu tüccar grubunun, buralara hangi yollarla geldiklerine ve ticaretini yaptıkları ürünleri nereden temin ettiklerine dair açıkçası, çoğunlukla borç alacağına ve halkla aralarındaki çeşitli anlaşmazlıklara ait olan kayıtlardan kesin bir hüküm çıkarmak zordur. Bununla birlikte, İran ipeğinin Doğu Akdeniz'deki ana dağıtım merkezi olan Halep'ten, küçük gruplar halinde Adana ve Tarsus yoluyla Karataş'ın Gürgüs Limanı'na, oradan da Silifke'ye geldikleri düşünülebilir. Ayrıca bunların köylere kadar gidip satış yaptıkları göz önünde tutulursa, bu malların sadece ipekli kumaşlar olmadığı; sahillerdeki limanlara ve pazarlara çeşitli yollarla gelen ve yöre insanının ihtiyacı olan her nevi emtiayı da alıp-sattıkları kesindir. Acem Ermeni tüccarlarının bu bölgede oluşturduğu ticarî ağda, malların iç kesimlere doğru dağıtımında bir istasyon görevi üstlenen Silifke şehrinin önemli bir yeri vardı. Öyle ki, şehre gelen tüccarın konaklaması için inşa edilmiş olan hanlardan birinin adı *Acem Hanı* idi⁸⁷. Şikâyet kayıtlarından takip edebildiğimiz ka-

⁸² BOA, KK, no. 5061, 7-8.

⁸³ BOA, *Adana Ahkâm Defteri (AAD)*, no. 1, 282.

⁸⁴ BOA, AŞD, no. 149, 351, hkm. 1167 (Ocak 1736).

⁸⁵ İran'dan Osmanlı ülkesine gelen ticaret yolları ve genel olarak ipek ticareti hakkında bk. Matthee 1999, 15 vd. özellikle Şah Abbas'ın Safevi ticaret politikasında yaptığı değişiklikler hakkında 61 vd. Yeni Culfa'da oluşturulan yapı hakkında 84 vd. Yazar her ne kadar İran ipeğinin 18. yüzyıl başlarından 1720'lere kadar İran'dan Halep'e gelmeye devam ettiğini söylerse de (Matthee 1999, 224), buradan iç pazara dağıtımının nasıl olduğuna dair konulara bu eserde girilmediği görülür.

⁸⁶ Eldem 2011, 361.

⁸⁷ BOA, AŞD, no. 148, 289, hkm. 977.

darıyla, İçel sancağındaki iç ticarete her ne kadar yerli Müslüman tüccarın da faaliyet gösterdiği anlaşılrsa da⁸⁸, Acem Ermenileri'ne dair kayıtlarda dikkat çekici bir üstünlük vardır. Fakat yine de bu kayıtların büyük çoğunluğunun alacak meselesine dair olduğu göz önüne alınırsa, belki de yöre insanını yabancı tüccara ödeme yapmada daha gevşek davrandıkları, buna karşılık yerli tüccarın bu neviden sorunlarla daha az karşılaşmış olması da bir ihtimâldir.

Şikâyet Defterleri üzerinde yaptığımız yüzeysel bir araştırmada, Alaiye ve Antalya taraflarında Acem Ermeni tüccarının faaliyetleri hakkındaki şikâyetlerin çok nadir olduğu görüldüğünden, bu bölgedeki ticarî aktivitelerinin İçel'deki kadar yoğun olmadığı gibi bir intiba edindik. Fakat bununla birlikte elbette buralarda da Acem tüccarının ticaret yaptığına işaret eden bazı kayıtların olduğu da tespit edilmiştir. Nitekim 1723'te Elmalı Kazası'nın Mortana Köyü halkı, Acem Ermenileri'nden Yazıcı Boz Oğlan ve diğer bir kişiden, kendi ihtiyaçlarını görmek üzere borç para almışlar; bunun bir kısmını ödemişler, fakat geriye kalanı da ödemeye razıyken Acem, Anadolu Valisi'ne borçlarını ödemediklerine dair şikâyette bulunmuş; bunun üzerine Vali tarafından görevlendirilen Mübaşir Mahmud, bu defa da kanunsuz şekilde ahaliden "*mübâşiriye*" adıyla zorla para tahsil etmişti⁸⁹. Nisan 1724 tarihli diğer bir kayıttan ise, Antalya'da da zımmi Acem halkından bazı kişilerin yaşadığı, hattâ bunların şehir surları dışında kendi mülkleri seralıklara sahip oldukları anlaşılmaktadır⁹⁰.

A. İspence Vergisi Meselesi

Doğu Akdeniz sahillerinde ticaret yapan Acem Ermeni tüccarları bu faaliyetleri sırasında bazı güçlüklerle karşılaşyordu ki, vergi meselesi bunlardan biriydi. Bunların tâbi oldukları vergi statüleri anlaşmalarla belirlenmişken, kasaba ve köylerdeki yöneticiler tarafından zaman zaman kendilerinden *ispence*⁹¹ ve diğer başka adlarla fazladan vergi istenmesi sıkça görülen bir durumdu. Nitekim İçel, Adana ve Tarsus dolaylarında bu neviden kanunsuz şekilde vergi talebiyle rahatsız edilen bir grup Acem Ermeni tüccarı, vergi meselesine dair sıkıntılarını 1706'da Divanihümâyün'a sundukları şu arzuhâlde dile getirdiler:

"Devletlü ve merhametlü Sultânım hazretleri sağ olsun.

Bu fukarâ kulları Acem Ermenileri'nden olup İçel, Adana, Tarsus sancaklarından ticaret tarikiyle murûr u 'ubûr eylediğimiz mahâllerde livâ'-i mezbûrların raiyyet ve raiyyeti oğullarından değil iken kasabât ve kurâ zâbitları celb-i mâl için bu fukarâlardan ispence nâmıyla akçaların alup bu fukarâlara rencide ve ta'addi olunmağla merhametlü Sultânımın merhamet-i aliyyelerinden mercûdur ki livâ'-i mezbûrların kasabât ve kurâ zâbitları bu fukarâlara ispence nâmıyla rencide ve ta'addi olunmamak bâbında Çavuş kulları ile İçel ve Adana ve Karaman ve Tarsus Paşalarına hitâben fermân-ı şerîfleri recâ olunur.

Bende dâileri Acem tüccarı tâ'ifeleri⁹²."

Acem Ermeni tüccarların bu istekleri Hükûmet tarafından da haklı bulunduğundan, "*hilâf-ı kânûn u defter rencide olunmayalar deyü buyuruldu*" sâdir olmuştu.

⁸⁸ Karamanlı tüccar Mehmed'in, İçel kazalarından alacak davası hakkında bk. BOA, AŞD, no. 164, 457, hkm. 1468, 1469 (Eylül 1740).

⁸⁹ BOA, AŞD, no. 80, 71 (Eylül 1723).

⁹⁰ BOA, AŞD, no. 101, 158.

⁹¹ İspence, Osmanlılar'da evli hâne sahibi gayrimüslim erkeklerden 25 akçe olarak alınan bir vergiydi. Tafsilat için bk. İnalçık 2001, 177.

⁹² BOA, A.DVN, 312/50.

Fakat bununla birlikte daha sonra ispence vergisi konusunun yeniden gündeme geldiği, hattâ normalde Osmanlı tebaası olan gayrimüslimlerden alınan bu verginin, gelip-geçici Acem Ermeni tüccara da teşmil edildiği anlaşılıyor. Zira Adana sahillerindeki limanlardan giriş yapan gayrimüslim Acem tüccarı, bu neviden vergi ödemeye itiraz ederek (“*murûr u ‘ubûr iden Acem keferesi resm-i ispence virmeziz*”), bu hususta bir arzuhâl sundular. Fakat Adana Beylerbeyi Hasan Paşa, şâyet bunlardan vergi alınmazsa yerli gayrimüslimlere haksızlık olacağı; ayrıca yıllık 4.500 kuruşa Hacı Salih’e malikâne olarak verilmiş olan Adana ve Tevabii İspence Mukataası’nın gelirlerinin de düşmesine sebebiyet vereceği gerekçesiyle Acem tüccarın bu isteğinin reddine dair görüş bildirmişti. Bunun üzerine 3 Rebiülâhir 1130 (6 Mart 1718) tarihinde çıkarılan bir fermanla, Adana’ya bağlı Tarsus, Sis, İçel ve Alaiye sancaklarında ticaret yapan Acem tüccarından da ispence vergisi alınmasına karar verildi⁹³. Bu arada, Osmanlı tebaası gayrimüslimlerin ispence vergilerinin tahsilinde de, mütegalibeden Silifkeli Gölgeioğlu Osman gibi bazı kişilerin muhâlefet etmeleri nedeniyle, hem İçel’de hem de Alaiye sancağında sıkıntıların hiç eksik olmadığını da ilave etmek gerekir⁹⁴.

B. Acem Ermeni Tüccarının Karşılaştığı Sorunlar

Acem tüccarın ürün satmak için kasaba ve köyleri gezmesi sırasında zaman zaman bazı olaylar çıkıyordu. Silifke ve Karataş kazaları halkının 1707’deki şikâyetlerine bakılırsa, bunlar için kasaba ve köylerde uygun han ve dükkânlar varken, Acem tüccarından bazıları köy köy gezerek halkın rızası olmadan onların evlerinin önüne gelip “*muhâlata edüp*” satış yapmaları, bunların rahatsızlığına sebep olmuştu. Ayrıca yörede hiç eksik olmayan eşkiyâ grupları, tüccarın yollarına inerek onların kimisinin mallarını gasp etmiş, bazılarına ise öldürmüştü. İşte böyle durumlarda sancakta idareci olan vali ve ehl-i örtfen kişiler, “*kazanızda kan olmuş*” diyerek bu neviden olayların yaşandığı köylerde devre çıkıp, halktan para koparmanın yollarını arıyorlardı⁹⁵. Acem tüccarın, satışlarını han ve dükkânlarda yapmayarak köylerde gezip, bu şekilde halkı rahatsız ettiklerine dair şikâyetler takip eden yıllarda da devam etmiştir⁹⁶.

Eşkiyalık olaylarının hiç eksik olmadığı ve arazi yapısı da oldukça çetin olan İçel topraklarında ticaret yapan Acem tüccarının, çok farklı tehlikelerle karşılaşması olasıydı. Tüccar Urume 1719’daki şikâyetinde, kendi halinde ticaret için yolda giderken bazı kişiler tarafından yolu kesilip, “*sen mal budun*” diyerek taciz edildiğinden, sonra da Karaman Valisi’ne şikâyetle tutuklattıklarından, böylece zarar görmesine sebep olduklarından yakınmıştı⁹⁷. Bunun yanı sıra Silifke’de mütemekkin olan Ermeniler’in can ve mallarına da Karataş kazasından bazı kişilerin saldırısı vâki olmuştu⁹⁸. Fakat bu neviden saldırılar sadece gayrimüslim ahaliye karşı değil, Müslüman halka da sıklıkla yapılan ve genel eşkiyalık bağlamındaki hadiselerdendi. Nitekim aynı tarihlerde, Anamur’da sahil yolu üzerinde yer alan Kaladıran köyünden Hazaroğlu Hüseyin ve Davudoğlu Mehmed gibi kişiler, hem

⁹³ Fakat bu hususta itirazlar devam etmiş olacak ki, 28 Mart 1721’de yeni bir ferman çıkarılmıştır (BOA, C.ML, no. 19691).

⁹⁴ Bu neviden engellemelere fırsat verilmemesi hususunda İçel ve Alaiye sancakları idarecilerine yazılan hüküm: BOA, KK, no. 2496, 140 (5 Aralık 1725).

⁹⁵ BOA, AŞD, no. 48, 205 (Temmuz 1707).

⁹⁶ Ermenek ve Nevâhi-i Ermenek kazası ahalisinin bu neviden şikâyeti: BOA, AŞD, no. 65, 446 (Temmuz 1714).

⁹⁷ İçel Mutasarrıfı’na ve kaza kadılarına Haziran 1719’da yazılan emirde, Acem tüccara bu kötülükleri yapan kişilerin derhal İstanbul’a gönderilmesi istenmişti (BOA, AŞD, no. 81, 226).

⁹⁸ BOA, AŞD, no. 115, 558.

yerli halkın hem de tüccarın menzillerine saldırıp, mal ve eşyalarını gasp etmişlerdi⁹⁹. Yine 1728'de bu defa da Ermenek'e bağlı İznabolu köyünden Bozanoğlu Hasan ve Mehmedoğlu Veli, "*hevâlarına tâbi' ehl-i örf tâ'ifesine isitnâden*", Acem tüccarından Luzi'nin 150 kuruş parasına zorla el koymuşlardı¹⁰⁰.

İçel kaza ve köylerinde ticarî etkinliklerini 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca sürdüren Acem Ermeni tüccarlarının, karşılaştıkları en önemli sorunlardan biri de, borca mal satmaları ve sonrasında ortaya çıkan tahsilat sıkıntısıydı. Bunların köylülerle alışverişlerinin genellikle veresiye şeklinde olduğu, bundan dolayı da köylülerin bu tüccara sürekli borçlandığı anlaşılıyor. Nitekim Karataş kazasında sâkin olan Makdis adlı Acem zımmi tüccar, kazanın birçok köyüne borç parayla mal sattığından zamanla ciddi şekilde köylü üzerinde alacağı meydana gelmişti¹⁰¹. Arslan adlı Acem tüccarın, Karataş kazasında farklı kişiler zimmetinde olan toplam 6.000 akçe alacağının tahsil edilmesi için, daha önce defalarca emir verildiği halde mümkün olmadığından, Eylül 1720'de bu alacağın tahsili için yeni emir yazılmıştı¹⁰². Yasef Tazici adlı Acem tüccar ise 1721'de Mut kazasında Abdülmü'min Paşa-oğlu İbrahim Bey'de senet karşılığı 650 kuruş alacağı olduğu ve İbrahim Bey'in bu borcu ödemekten kaçındığından şikâyetçi olmuştu¹⁰³. Benzer şekilde Murat Yazici adlı tüccar Gülnar kazasında bazı kişilerden, İvaz adlı Acem zımmi tüccar ise Gülnar'da ve diğer başka yerlerde alacak iddiasında bulunmuştu¹⁰⁴. Yakob ve tüccardan diğer bazı kişilerin, Karataş kazası köylerinden alacakları olduğuna, fakat tahsilatta muhalefetle karşılaştıklarına dair 1728'deki şikâyet kaydına bakılırsa, gayrimüslim tüccarın İçel sahillerinde ticarete devam ettiği, buna karşılık yöre insanının borca alışveriş yapıp, sonra da bu borcu ödememeyi alışkanlık haline getirdikleri anlaşılmaktadır¹⁰⁵. Sinanlı kazasından Seyyid Veli ve Seyyid Mehmed, 1729'da Silifke'de sâkin Acem tüccarından Pircan ve Pirazir adlı kişilerin, bunların eniştesi olan Seyyid Abdurrahman Efendi'den 500 kuruş alacakları olduğunu, fakat henüz ödemediğinden, şimdi Acem tüccarın kendilerinden bu parayı tahsil etmek için baskı yaptığından şikâyetçi olmuşlardı¹⁰⁶. Başka bir belgede yazılanlara göreyse, Lârende'de oturan tüccardan Pedros ve amcaoğlu, Silifke'de Gölgeioğlu İbrahim ve diğer bazı kişilerden alacakları olup, bu parayı bir türlü tahsil edememişlerdi¹⁰⁷. Bu yıllarda bölgenin önde gelen tüccarından biri olduğu anlaşılan Pedros'un, ticarî emtiasını saklamak için Gülnar'ın Kosunlu Köyü'nde deposu olduğu gibi; aynı zamanda işlerini takip etmek için Bogos adlı bir de kölesi vardır. Fakat yörede eşkıya gruplarının saldırısından da bir türlü yakasını alamıyordu¹⁰⁸.

Acem tüccarının karşılaştıkları sorunlarda davaları Osmanlı mahkemelerinde görülüyordu. Sadece Osmanlı tebaası olan kişilerle aralarındaki ticarî meselelerde değil, aynı zamanda kendi aralarındaki anlaşmazlıklarda da mahallî mahkemelerden Divanilhümâyün'a kadar arzuhâl sunma hakkına sahiptiler. Nitekim 1729'da İçel ve Karaman dolaylarında ticaret yapan Todor adlı Acem tüccarı, ortağı olan Pirazir'le aralarındaki borç davasında, direkt olarak Divan'a müracaat etmiş,

⁹⁹ BOA, AŞD, no. 115, 724 (Haziran 1728).

¹⁰⁰ BOA, AŞD, no. 118, 264 (Ekim 1728).

¹⁰¹ BOA, AŞD, no. 78, 208; no. 79, 44 (Aralık 1718).

¹⁰² BOA, AŞD, no. 87, 119.

¹⁰³ BOA, AŞD, no. 88, 334.

¹⁰⁴ BOA, AŞD, no. 88, 478, 519 (Kasım 1721).

¹⁰⁵ BOA, AŞD, no. 116, 72 (Nisan 1728).

¹⁰⁶ BOA, AŞD, no. 121, 513 (Ekim 1729).

¹⁰⁷ BOA, AŞD, no. 142, 390 (Ekim 1733).

¹⁰⁸ BOA, AŞD, no. 152, 62, hkm. 213 (Temmuz 1736).

bunun üzerine, davalarının bunlar her nerede bulunurlarsa oradaki mahallî mahkemede görülmesine dair emir yazılmıştı¹⁰⁹. Aynı şekilde yine yörenin önde gelen Acem tüccarından olan Pedros'un, Konya'da bir başka Acem tüccar Banyad ile aralarındaki borç davası da Divanihümâyün'a sunulan şikâyete konu olmuştu¹¹⁰.

IV. Güvenlik Sorunları: Korsanlık ve Eşkîyalık

Osmanlı Devleti'nde yol ve menzillerin güvenliğini sağlamak için alınan onca önleme rağmen¹¹¹ eşkıyalık olayları her dönemde eksik olmadığından, Anadolu ve Rumeli'deki geniş imparatorluk topraklarında sürekli hareket halinde olan yerli ve yabancı tüccarın, yol kesme ve soygun gibi olaylarla karşılaşmaları daima olasıydı¹¹². Hattâ sadece sivil halk ve tüccar kesimi değil, merkez ile taşra arasında haber taşıyan ulaklar ve Tatarların da bu neviden saldırılara mâruz kalmaları, bazen de hayatlarını kaybetmeleri gibi hadiselerle sıkça rastlanıyordu¹¹³. İşte bu bağlamda İçel-Antalya sahillerinde karşılaşılan ve zaman zaman ticarî hayatı ve mal sevkiyatını ciddi şekilde tehdit eden, aynı zamanda yöre insanının zarar görmesine sebep olan güvenlik problemleri, denizlerde *korsanlık*, karada ise *eşkîyalık* alt başlıklarında ele alınacaktır.

A. Korsanlık

Tarsus'tan Antalya'ya kadar olan Akdeniz sahilleri, sahip olduğu girintili-çukuntulu kıyı yapısı ve gemilerin saklanmasına uygun birçok koy ve körfeze sahip olması nedeniyle, tarih boyunca korsanlık faaliyetlerine sahne olmuştur¹¹⁴. Bu durum Osmanlılar zamanında da değişmediğinden, bölgede korsanlık faaliyetine dair resmî belgelere yansımış birçok olaya rastlamak mümkündür. Aşağıda bu neviden olaylara dair seçilmiş örneklerden bazısına işaret edilerek, korsanlığın ticarî hayata etkisine dair genel bir izlenim verilmeye çalışılacaktır.

1607'de Selendi Kazası'na bağlı Bazarcı köyü halkı, "*lebiderya*"da olan köylerine "*küffâr-ı hâksar korsanı*" gelerek, mal ve erzaklarını gasp edip, bazılarını da esir aldıklarından; üstelik "*levendât ve*

¹⁰⁹ BOA, AŞD, no. 122, 156 (Ağustos 1729).

¹¹⁰ BOA, AŞD, no. 152, 62, hkm. 214 (Temmuz 1736).

¹¹¹ Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yollarının güvenliği için karada ve denizde çeşitli önlemler alınıyordu. Karada alınan önlemler arasında köprü yapımı ve bakımı, sarp vadilerden ve meskûn yerlerin uzağından geçen yolların güvenliği için derbentçiler görevlendirilmesi, ana ticaret yolları üzerinde kaleler, kervansaraylar ve hanlar inşa edilmesi; denizlerde ise korsanlığa karşı kıyı emniyetinin sağlanması ve deniz taşımacılığının kalabalık konvoylar halinde yapılması gibi önlemler başta geliyordu. Daha fazla tafsilat için bk. Güçer 1987, 9-19.

¹¹² 1729'da Kudüs'e gitmek üzere Eflak'tan yola çıkan bir grup tüccar, İbrail'de eşkıyanın saldırısına uğramış, mal ve eşyaları gasp edilmişti (BOA, AŞD, no. 122, 189).

¹¹³ Doğuda İran'la savaşların devam ettiği 1733 yılında, Bağdat tarafından gelen Karasulu Tatar Ahmed'in, Sivas'ın batısında Kangal'da 15 "*süvâri kutta'-i tarîk eşkıyâsı*" tarafından yolu kesilmiş; üzerindeki nakit para ve beraberinde getirdiği evrak haydutlar tarafından gasp edilmişti. Bu olay üzerine Adana Valisi ve Anadolu Müfettişi Vezir Ahmed Paşa'ya yazılan emirde, "*böyle şenâ'ata cesâret iden şakîlerin*" hemen yakalanarak, "*gâret eyledikleri şeyler bi't-tamam tahsil olunduktan sonra başları kesilüp*", kesik başlarının gönderilmesi istenmişti (BOA, MD, no. 139, 18, hkm. 69). Bu yıllarda benzer bir olay da Adana'da, Sadrazam Tatarlarından Hasan Ağa'nın başına gelmişti. Halep tarafından dönen Hasan Ağa, Adana'da Yaylak denilen mahallin yakınlarına geldiğinde, bir grup eşkıya tarafından ormanlık bir alanda vurularak öldürülmüş, mal ve eşyası da gasp edilmişti (BOA, MD, no. 142, 33, hkm. 129).

¹¹⁴ Bölgedeki antik dönem korsanlık faaliyetleri için bk. Arslan 2003, 91-118; Durukan 2011, 36-50; Arslan – Tüner-Önen 2011, 189-206.

suhte” eşkiyasının da fenalıklarının eksik olmadığından şikâyetçi olmuşlardı¹¹⁵. 1665’te Gülnar sahillerindeki köylerin ahalisi ise, köyleri ve tarlaları deniz kıyısında bulunduğu için gelen “*harami küffar*”ın, mal ve erzaklarını gasp edip, harmanlarını ateşe verdiklerinden ve ayrıca nicelerini silâh ile vurduklarından dert yanmışlardı¹¹⁶. Yine aynı tarihte Silifke Kadısı, Persendi Köyü’nün nüfuzlu ailesinden olan Sarı Nebioğulları’ndan Receb, Abdülkadir ve Mustafa’nın, buraya yakın Gürgüs Limanı’na gelen küffar gemileriyle alışveriş yaptıklarından ve ayrıca yöre halkına zulmettiklerinden şikâyetçi olmuş; nitekim bu neviden hareketlerinden dolayı Receb ve Abdülkadir idam edilmişti¹¹⁷. Akliman’ın hemen doğusunda yer alan Çavuşbucağı Köyü halkı, 1734’te Silifke Kadısı Mehmed Efendi vasıtasıyla merkeze gönderdikleri arzuhâlde, köylerini daha önce “*korsan keferesi basup emvâl ve eşyalarını gasb u gâret ve birkaç neferlerini ahz ve esîr*” ettiğinden, geride kalanların ise korkudan köyü terk edip, etrafa dağıldıklarından şikâyetçi olmuşlar; bundan dolayı, köyde kalan halkın daha önceden belirlenmiş olan avâriz vergilerini ödemeye güçlerinin yetmediğini, hem dağılmış olan kişilerin yeniden köye iskân edilmesini, hem de vergi muafiyeti sağlanmasını talep etmişlerdi¹¹⁸.

İçel sahillerinin muhafazası, limanların yanına veya yakınına inşa edilmiş olan kalelere yerleştirilen askerle sağlanmaya çalışılıyordu. Kıbrıs ticarette önemli bir yere sahip olan Akliman’ın korsan saldırılarından korunması için de burada asker bulunduruluyor ve bunların, 17. yüzyıl ortalarında yıllık 50.000 akçe tutan masrafları Kıbrıs Adası’ndaki gayrimüslimlerden elde edilen cizye gelirlerinden karşılanıyordu¹¹⁹. 18. yüzyılın başlarında ise 51 nefer asker bulunuyor ve bunların günlük 300 akçe tutan ücretlerinden 49.960 akçesi Akliman Gümrüğü Mukataası gelirinden, kalan 58.000 akçesi ise Kıbrıs adasının mukataa gelirlerinden sağlanıyordu¹²⁰. Fakat buna karşılık, 1726’da İçel Mutasarrıfı Sunullah Paşa’nın oğullarının yaptığı gibi, yerel güç odaklarının kaledeki askere çeşitli bahanelerle saldırımları, sahillerin güvenliğine yönelik tehdidin sadece deniz tarafından korsanlardan değil, aynı zamanda karadan da gelebileceğinin açık örneklerinden sadece birisidir. Bu olayda Sunullah Paşa’nın oğulları Ahmed ve Çalık Mehmed, hasımları olan Gölgeioğlu Osman Ağa’dan alacaklarını bahane ederek Akliman Kalesi’ne baskın yapmışlar, burada bulunan askerleri dövmüşler, paralarına el koymuşlar; ayrıca şikâyete gidecekleri engellemek için yollara ve menzillere adamlarını yerleştirmişlerdi¹²¹.

Kıbrıs adasıyla karşısında yer alan Akdeniz sahillerinde hemen her devirde ciddi güvenlik problemlerine rastlanıyordu. Denizlerdeki seyrüsefer güvenliğini tehlikeye sokanlar genellikle korsanlar olduğu gibi, kıyıya yakın sularda dolaşan ve menşei ve mahiyeti tam olarak belirlenemeyen yabancı gemiler de tedirginliğe sebep olduğundan, zaman zaman adadan Anadolu’ya yapılacak sevkியatta gecikmelere neden olabiliyordu. 1725’te adanın cizye geliri olarak tahsil edilen 40.000 kuruş ile has malından 40.000 kuruş nakit para, mutat olduğu şekilde Kıbrıs limanlarından birinden müstemen tüccar gemilerine yüklenerek, karşı kıyıda Silifke Akliman’a nakledilecekti. Fakat bu sırada, ada açıklarında bir kalyonun ortaya çıkarak yol üzerinde beklemeye başlaması, Kıbrıs Muhassılı’nı

¹¹⁵ BOA, *Mühimme Zeyli Defteri (MZD)*, no. 8, 156, hkm. 914.

¹¹⁶ BOA, *MD*, no. 95, 65, hkm. 422 (Mayıs 1665).

¹¹⁷ BOA, *AŞD*, no. 4, 40, hkm. 159 (Ağustos 1665).

¹¹⁸ Bunların, avâriz haricindeki diğer vergilerden muaf tutulmalarına dair Silifke Kadısı’na yazılan hüküm: BOA, *MAD*, no. 3517, 186 (10 Eylül 1734).

¹¹⁹ Akliman muhâfazasında olan askerin ulûfelerinin, Kıbrıs cizye gelirlerinden ödenmesinde gevşek davranılmamasına dair ferman ve diğer evrak: BOA, *İbnü’l-Emin Maliye*, no. 1771 (1649).

¹²⁰ BOA, *MAD*, no. 9909, 361-362 (14 Haziran 1722).

¹²¹ BOA, *AŞD*, no. 107, 507 (Mart 1726).

tedirgin etmişti. Bu nedenle Muhassıl hazinenin, “*böyle bir hatarnâk mahâhlde müstemem sefinesine tahmil ve Silifke cânibine nakl ve irsâle cesâret*” edemediğini, bundan dolayı da hazinen bir süre daha adada bekletilmesinin uygun bulunduğunu rapor etmişti¹²².

B. Eşkîyâlık

İçel sahillerinde denizlerin güvenliğini sağlamak ne kadar zorsa, aynı durum karadaki yollar için de söz konusuydu. Her ne kadar Osmanlı Devleti'nin genel ulaşım ve güvenlik politikasına uygun şekilde, bu bölgede önemli geçitlerde derbentçiler görev yapsa da¹²³, çetin arazi yapısı nedeniyle güvenlik hiçbir zaman tam olarak sağlanamıyordu. Bu nedenle özellikle sarp yamaçlar ve derin vadilerden geçen ticaret yollarının, eşkıya saldırılarına karşı muhafazasını temin edebilmek için eskiden olduğu gibi 18. yüzyılda da bazı koruyucu önemler alınmıştır. Bu bağlamda Anamur Kazası halkı 1720'de, kazanın yakınında ve yol üzerinde bulunan Zinharbeli denilen bölgenin sarp ve korunaksız olduğu için, eşkıyanın yolcuları soyduğundan, burada yeni bir yerleşim yeri kurulmasını ve kendilerinin de vergiden muaf olmak üzere derbentçi olmalarını teklif etmişlerdi¹²⁴. Buna benzer şekilde Silifke'den Mut'a, oradan da Karaman'a giden yol üzerinde Mut'ta 1728'de ulaklar için bir menzilhâne inşası da gündeme gelmişti¹²⁵. Bölgede genel asayışı tehdit eden ve ticarî hayata da zaman zaman darbe vuran eşkıyalık olaylarına baktığımızda, bu nevi hadiselerin çoğunlukla İçel'de Karataş-Silifke arasındaki bölgede, Silifke-Anamur sahilindeki Aklıman ve Gilindire Limanı dolaylarında, özellikle Anamur-Selendi ve İçel-Alaiye sınır bölgelerinde, iç kesimlerde ise Silifke-Mut-Lârende yolu güzergâhında daha fazla görüldüğü dikkati çeker. Aşağıda, ticaretle bağlantılı bu tür güvenlik problemlerine dair kayıtlara geçmiş bazı olaylara işaret edilecektir.

Ticarî hayata dair eşkıyâlık olaylarına 17. yüzyılın başlarından itibaren rastlamak mümkündür. Nitekim Merad ve kardeşi Avs adlı zimmiler Akdeniz sahilindeki geleneksel ticaret yolundan giderlerken, Karataş sahiline geldiklerinde birkaç eşkıyâ tarafından yolları kesilerek öldürülmüşler ve sahip oldukları malları yağmalanmıştı¹²⁶. 1609'da ise suhte tâifesinden ve İçel'e bağlı Alacahisar köyünden olan Gözü Akça ve Celil adlı kişiler, Lârende ile Mut arasında sarp dağların eteğinde bulunan Malye köyü yakınında “*hisar binâ edüp*” etrafta olan köylerin halkına saldırmışlar, ayrıca yoldan gelip geçenlerin eşyalarını da gasp etmişlerdi¹²⁷. 1713'te ise İçel âyanından Sunullah Bey'in Karaman yolunu, oğlu Mustafa Bey'in ise Alaiye yolunu kontrol altında tutarak, tüccar ve yolcuların güvenliklerini tehdit ettiklerine dair şikâyet gelmiş; bu nedenle adı geçen kişilerin Magosa Kalesi'ne hapsedilmelerine karar verilmişti¹²⁸. 1730'da Kayserili Molla Hacı Mehmed, ticaret için Mısır'a giderken Mut-Silifke arasında Göksu vadisi boyunca sarp araziden güneye doğru inen yolda, Çiftlik ve Kargıcak köylerinden altı kişi tarafından yolu kesilip kiracıları yaralanmış, bunun da mal ve

¹²² Kıbrıs Muhassılı'nın arzı ve hazinenin bekletilmesinin uygun olacağına dair buyuruldu: BOA, A.DVN, 1109/44 (22 Temmuz 1725).

¹²³ Derbent teşkilatı hakkında ayrıntı için bakılabilir: Orhonlu 1990, *passim*.

¹²⁴ BOA, C.DH, no. 11106. Cengiz Orhonlu, Anamur Kalesi'ni Ermenek, Lârende ve Konya tarafına bağlayan bu yolun bakım ve onarım hizmetinin, daha 31 Temmuz 1565'te Ermenek civarında bulunan 13 hâne zimmiye verildiğini, bir mali kayda atfen yazmaktadır (MAD, no. 2775, 14'ten naklen *Şehircilik ve Ulaşım*, 27).

¹²⁵ BOA, KK, no. 2501, 15.

¹²⁶ Olay hakkında Karaman Beylerbeyi'ne yazılan Mart 1646 tarihli hüküm: BOA, MD, no. 90, 94, hkm. 296.

¹²⁷ BOA, MD, no. 78, 477, hkm. 1225; 797, hkm. 2079.

¹²⁸ BOA, MD, no. 117, 273, hkm. 1196.

eşyası gasp edilmişti¹²⁹. Silifke'den bir grup tüccarın, 1735'te ticaret için Adana ve Tarsus taraflarına giderlerken, Karataş kazasından Ayaş-oğlu Mehmed, Yusuf, Halim ve diğer birkaç kişi tarafından yolları kesilerek tüm eşyaları yağmalanmış, ayrıca eşkıyanın saldırısı sırasında bazıları da yaralanmıştı¹³⁰. 1742 tarihli bir kayıttan anlaşıldığına göre, Sinanlı kazasından "öteden berü şekâvet ve sirkat ve kat'-ı tarik ile me'lûf" olduğu ifade edilen Çelebi-oğlu Mehmed, Halife Mehmed, Emir Dayı ve Kuskus Osman adlı kişiler, Mut-Lârende yoluna inerek tüccar ve yolcuların mal ve eşyalarını gasp etmişlerdi¹³¹. Yine aynı tarihlerde, Silifke-Tarsus yolu Karataş'ın mâruf ailelerinden Ayaşoğulları tarafından tutulduğu gibi; Silifke'den Lârende'ye giden Ereğlili tüccar Hacı İbrahim de Kızılcşeme adlı mevkide, Sarı Nebioğlu Halil ve adamları tarafından soyulmuşu¹³².

İçel'de olduğu gibi Alaiye ve Antalya tarafında da sosyal yapıyı ve ticarî hayatı ciddi şekilde etkileyen eşkıyalık olayları eksik olmuyordu. Bu neviden olaylara sebebiyet verenler çoğunlukla başıboş sekban gruplarına mensup olduğu gibi, bölgenin ileri gelen nüfuzlu ailelerinden mütegalibe olarak adlandırılan kişiler de zaman zaman düzeni bozucu işlere kalkışıyorlardı¹³³. Hattâ bazen idarî görevler üstlenen kişilerin adlarının karıştığı suistimaller ve zorbalıklar da görülüyordu¹³⁴. 1719'da Antalya'da "a'yânlık iddi'asında" olan Kaşıkçioğlu, halktan zorla para toplama, cezalandırma, dayak atma gibi zorbalıklarla yöre halkının "perâkende ve perişan olmalarına" sebebiyet vermişti¹³⁵. Şehir merkezlerinde ve mahalle aralarında zaman zaman eşkıyalık olayları, takip eden yıllarda da eksik olmamakla birlikte¹³⁶, asıl büyük sıkıntı kırsal alanlarda ve özellikle de yol güzergâhı üzerinde yaşıyordu. Anamur-Selendi arasındaki ticaret yolunun güvenliği bir türlü sağlanamadığından, daha önce yöre halkının menzil noktası oluşturulması ve derbentçi tayin edilmesi isteğine rağmen, 1726'larda yöre hâlâ eşkıya gruplarının yol kesme ve yolcuların mallarını gasp etme hadiselerine sahne oluyordu¹³⁷. Alaiye'de kayıkçı sınıfından Nuh-oğlu Resul adlı kişi, 1740'larda fırkate kaptanı olduğu iddiasıyla ortaya çıkıp, Alaiye Kalesi'nde bulunan halkın mallarına saldırmış, ayrıca limana yanaşan gemilere de musallat olmuştu¹³⁸. Antalya Limanı'na bağlı olarak ticaret yapan tüccar taifesi, zaman zaman kanunsuz şekilde yerel güç odaklarının ve yönetici kesimin baskısına uğruyordu. 1712'de Anadolu Beylerbeyi, teftiş bahanesiyle Antalya'ya gelip oturduğunda, kaza halkı tarafından Paşa'nın masrafları için şehirdeki tüccarın her birinden borç şeklinde 100'er ve 150'şer kuruş alınması, tüccarın umumî şikâyetine sebep olmuş; bunun üzerine Antalya Kadısı'na yazılan emirde, daha önce Sultan Mustafa Han zamanında, tüccarın kanunsuz şekilde rencide edilmemesine dair

¹²⁹ BOA, AŞD, no. 127, 172 (Temmuz 1730).

¹³⁰ BOA, AŞD, no. 149, 237, hkm. 792.

¹³¹ BOA, AŞD, no. 172, 275.

¹³² BOA, AAD, no. 1, 58 (Ekim 1743).

¹³³ Manavgat kazasında mütegalibeden bazı kişilerin düzeni bozucu faaliyetlerine dair: BOA, AŞD, nr. 64, s. 468 (Aralık 1714). Yine Manavgat'ta eşkıya elebaşlarının kalabalık gruplar halinde yöre halkının malına ve canına saldırmaları hakkında: BOA, AŞD, no. 66, 207 (Şubat 1715).

¹³⁴ Alaiye Kalesi Dizdarı Mustafa Ağa'nın 1709'da zulüm boyutuna varan zorbalıkları hakkında: BOA, MD, no. 116, 72, hkm. 313. Sabık Antalya Kadısı Yusuf'un, bölgedeki bazı eşkıya gruplarını başına toplayarak, sefer için istenen yük hayvanlarını verdirmemesi ve diğer başka kanunsuzlukları hakkında: BOA, MD, no. 117, 254, hkm. 1112 (Mart 1713).

¹³⁵ BOA, AŞD, no. 83, 93.

¹³⁶ BOA, AŞD, no. 110, 98 (Ekim 1726).

¹³⁷ BOA, AŞD, no. 111, 74 (Ekim 1726).

¹³⁸ BOA, AAD, no. 1, 97 (Ekim 1744).

ferman çıkarıldığı hatırlatılarak, buna uyulması istenmişti¹³⁹.

Sonuç

Eldeki dağınık kaynak malzeme bir araya getirilerek hazırlanan bu çalışmada, Tarsus'tan Antalya'ya kadar olan Doğu Akdeniz sahillerinin, 18. yüzyılın ilk yarısında nasıl bir ticarî hareketliliğe sahip olduğu gibi zor ve karmaşık bir meseleye en azından bir kapı aralamak umut edilmişti. Geline bu noktada her ne kadar bu beklenti tamamen boşa çıkmasa da, üzerinde daha çok emek sarf edilmesi zorunlu muğlak bir manzarayla karşı karşıya kalındı. Zira birbirinden kopuk zaman aralıklarına ait arşiv kayıtları, bölgedeki ticaretin genel karakteri hakkında bazı ipuçları vermekle birlikte, bilinmezler de az değildi. Nitekim sahillerdeki limanlara gemiler yanaşıyor, getirdikleri türlü kumaşlarla, şeker ve kahve gibi malları boşaltıyor; karşılığında deri, yün ve yağ gibi hayvansal ürünlerle, üzüm gibi tarım ürünlerini ve elbette kaynaklarda adları geçmeyen diğer başka ürünleri de bu limanlardan gemilere yüklüyorlardı. Fakat bu nevi ticarî emtianın tam olarak hacminin ve ederinin ne olduğu, ayrıca limanlara yanaşan gemilerin menşeinin neresi olduğu, ne kadar vergi ödedikleri, getirdikleri ürünleri kimlere sattıkları ve kimlerden ürün aldıkları gibi sorular, sayısal cevaplar vermeyi sağlayacak gümrük ve vergi kayıtları bulunmadığı için hâlâ cevaplandırılmayı beklemektedir. Bir başka muamma da, limanlara getirilen ürünlerin buradan iç kesimlere dağıtımının nasıl yapıldığı hususudur. Her ne kadar kasaba ve köylerdeki ticarî örgütlenmede Acem Ermeni tüccarıyla, Osmanlı tebaası olan zimmi tüccarın etkin olduklarına dair açık işaretler mevcutsa da, bunların alıp sattıkları malların neler olduğu hususunda da kaynaklarımız sessiz kalmaktadır.

Ama bütün bu belirsizliklere rağmen yine de, ele alınan bölgedeki ticarî faaliyetlere dair özetle şu sonuçları çıkarmanın mümkün olabileceği düşünülmektedir: Adana'dan gelip İçel'den Alaiye ve Antalya'ya kadar sahil boyunca uzanan yol, bu bölgedeki ticaretin ana omurgasını oluşturuyordu. Bu omurgayla bağlantılı limanlarsa, iç ve dış ticarete bölgenin dışarıya açılan kapılarıydı. Özellikle İçel sahilindeki Akliman ve Gilindire Limanı'nın, Kıbrıs Adası'yla ticarete ve ayrıca askerî ve iktisadi mal ve para sevkiyatında önemli işlevleri vardı. Bölgedeki ticarete gayrimüslim zimmi tüccarla Acem Ermeni tüccarın, şikâyetlere konu olan faaliyetlerinde belirgin bir üstünlük gözlense de, yerel âyan ve eşrâfın da ticarî hayatta ciddi şekilde yer aldıkları anlaşılmaktadır. Doğu Akdeniz kıyılarında korsanlık ve iç kesimlerde eşkıyalıktan mütevellit güvenlik problemi ise, topografik yapısı ve coğrafi konumu itibarıyla bu bölgenin, eski çağlardan beri süregelen kadim bir meselesi olduğundan, ele alınan dönemde de bu nevi problemlerin yaşanması hiç de şaşırtıcı olmasa gerektir. Fakat yine de bölgedeki ticarî aktivitenin, güvenlik endişesi nedeniyle durduğuna dair kaynaklara akseden herhangi bir şikâyet veya yakınmaya rastlanmamıştır.

Sonuç olarak öyle anlaşılıyor ki, ele alınan bu bölgede 18. yüzyılın ilk yarısında ticarî faaliyette, dikkat çekici dramatik herhangi bir anormallik olmayıp, her şey kendi tabii seyrinde ilerlemiştir. Zaten ana ticaret yolları üzerinde veya Akdeniz'in büyük limanlarına yakın mesafede bulunmayan, bu nedenle kısmen izole bir yapıya sahip olan bu bölgenin, konjonktüre bağlı olumlu veya olumsuz gelişmelerden de her dönemde görece daha az etkilendiğini düşünmek yanlış olmasa gerektir.

¹³⁹ BOA, AŞD, no. 60, 20 (Nisan 1712).

BELGELER



Belge 1. Acem Tüccarının, İşpençe Vergisi Hususundaki Rahatsızlıklarına Dair 1705 Tarihli Müşterek Arzuhâlleri
 (BOA, A.DVN, 312/50)

مخلص كرميدينه ولفغ قنينه وكنولير لرس بكنون برولدر وراعيه ودر ايه
 ولسن از لويه سكه
 حرب و مستمن كنه طابنه خنطه و س يرفا يرس لولر و قده مع طبع ليشين
 بر سفيد و گلنه و لوقه لركه دره مستمن اصحابه لوضو خذوف لكرين طابنه
 مرقوم به هند غيره لورده فضا و ورو و كولون تاج لوشنه لركه مستمن
 في مرقوم نفع الفايح طابنه لورده و زير و مستمن پيش لفلح لردنوش
 لردنوش و لاند ليه لركه لاله لوه قوق دره و دره و مستمن لردنوش
 بياش رتبه بو خصوص ستر و عند تفتيش و توفيق لولها خذوف لكرين
 كنه مرقوم به فوضين و يرش لخذ و لركه بو خبا شنه لصدري لردنوش سفينه لرس
 و كند لولر فلد و عنيبه لردنوش ليه ميه عير و تا و سويه لرس
 سفينه لرس فوضره ليه لخذ و مستمن خلد و خبا شنه لركه و مستمن
 لردنوش بو مستمن لرس حيا قيديه و مستمن و مستمن خبا شنه لردنوش
 و احسينه لولون بنين فوضره ليه مستمن لردنوش مستمن لردنوش
 في لولون مستمن

Belge 2. Akdeniz Sahillerinde Hububat İhraç Yasağını İhlâl Eden Kişiler Hakkında Nisan 1724 Tarihli Ferman Sureti (BOA, A.DVN, 1034/96)

زنده و وزیرت و لای و کینه حکایت
 قوت الله بعد از کعبه و حیدر و جید زده مجرب
 همه از نه لای خورند و هر که با ریا
 نیکم قیافه تری غیر که صدق مایه
 ایضا غلبه تری از همه کس و در
 روی الله تری به خود با غلبه
 مکتبش مشهور و در تری با قیاس
 عسل لای حیدر عظمی و از تری
 و کینه عسکری و خلدیم و تری
 و کینه و کینه و لای خورند و
 تری که کینه و کینه و کینه
 عدالت خط عیون از کورنه
 طبعی تری از کینه و کینه

Belge 3. Silifke Akliman'a Gelen Kahveden Elde Edilen Vergilere, Kanunsuz Şekilde Gölgele-Oğlu İbrahim ve Akliman Kalisi Dizdarı Yahya'nın El Koyduklarına Dair 23 Eylül 1737 Tarihli Hüküm (BOA, KK, no. 2342, 28)

BİBLİYOGRAFYA

Ortaçağ Kaynakları

- Çelebi 2005 *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*. Cilt. 9. Çev.: Y. Dağlı, S. A. Kahraman – B. Dankoff. İstanbul 2005.
- Piri Reis 2002 *Piri Reis, Kitâb-ı Bahriye*. Ankara 2002.

Modern Kaynaklar

- Abulafia 2012 D. Abulafia, *Büyük Deniz, Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*. Çev.: G. Çağalı-Güven. İstanbul 2012.
- Akdağ 2009 M. Akdağ, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası, "Celâli İsyanları"*. İstanbul 2009.
- Arıkan 2011 Z. Arıkan, "Beylikler Döneminde Antalya Limanı". *Türk Deniz Ticareti Tarih Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz, Bildiriler Kitabı*. İstanbul (2011) 105-114.
- Arslan – Tüner-Önen 2011 M. Arslan – N. Tüner-Önen, "Akdeniz'in Korsan Yuvaları: Kilikia, Pamphylia, Lykia ve Ionia Bölgelerindeki Korykoslar". *Adalya* 14 (2011) 189-206.
- Arslan 2003 M. Arslan, "İ.Ö. 188 Yılından İ.Ö. 67 Yılına Kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia Sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları". *Adalya* 6 (2003) 91-118.
- Barkey 2008 K. Barkey, *Farklılıklar İmparatorluğu, Karşılaştırmalı Tarih Perspektifinden Osmanlılar*. Çev.: E. Kılıç. İstanbul 2008.
- Bostan 1989 İ. Bostan, "Alanya". *DİA* 2 (1989) 340.
- Bozkurt 1997 N. Bozkurt, "XVIII. Yüzyılın Başlarında Osmanlı-Avusturya Ticari Münasebetleri". *Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi* 12 (1997) 183-196.
- Çelik 1994 Ş. Çelik, *Osmanlı Taşra Teşkilatında İçel Sancağı (1500-1584)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi. İstanbul 1994.
- Çelik 1999 Ş. Çelik, "Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs Seferindeki Asker ve Zahire Naklinde Silifke'nin Rolü". *İkinci Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi Bildirileri*. Gazimağusa (1999) 107-129.
- Çetin 2009 C. Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi. Konya 2009.
- Çetin 2013 C. Çetin, *Ulak Yol Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (Menzilhaneler)*. İstanbul 2013.
- Dinç – Çelik 2012 G. Dinç – C. Çelik, "Kıbrıs'ta Kölelik (1800-1878)". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 5, 23 (2012) 185-196.
- Durukan 2011 M. Durukan, "Antikçağ'da Akdeniz'de Ticaret ve Korsanlık". Ed. F. Demir, *Türk Deniz Ticareti Tarih Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz, Bildiriler Kitabı*. İstanbul (2011) 36-50.
- Eldem 2007 E. Eldem "Kontrolü Kaybetmek: 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı Varlığı". Ed. E. Kumrular, *Türkler ve Deniz*. İstanbul (2007) 63-78.
- Eldem 2011 E. Eldem, "Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti". Ed. S. Faroqhi, *Türkiye Tarihi 1603-1839, Geç Osmanlı İmparatorluğu*. Çev.: F. Aytuna. İstanbul (2011) 341-396.
- Elibol 2011 N. Elibol, "Avusturya Tüccar Gemilerine Ait Veriler Işığında Osmanlı-Avusturya Deniz Ticareti (1700-1800)". Ed. H. Çoruh, *Osmanlı Dönemi*

- Akdeniz Dünyası*. İstanbul (2011) 175-200.
- Emecen 1991 F. Emecen, "Antalya". *DİA* 3 (1991) 234-235.
- Erdem 2004 Y. H. Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu, 1800-1909*. Çev.: B. Tırnacı. İstanbul 2004.
- Erdoğan 1998 M. A. Erdoğan, "XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kıbrıs'ta Avrupalı Konsololar ve Tercümanlar". *İkinci Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi Bildiri Kitabı* (1998) 315-327.
- Erol 1991 O. Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi". *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni* 8 (1991) 1-44.
- Genç 2009 M. Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul 2009.
- Güçer 1987 L. Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası". *İstanbul Üniversitesi, Türk İktisat Tarihi Yıllığı* 1 (1987) 1-128.
- Güçlü 2011 M. Güçlü, "Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: Finike". Eds. H. Çoruh, M. Z. Köse – M. Y. Ertaç, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*. İstanbul (2011) 415-441.
- İnalcık 2001 H. İnalcık, "İspence". *DİA* 23 (2001) 177.
- Karaca 1997 B. Karaca, *XV ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi. Samsun 1997.
- Köse 2011a E. Köse, "XIX. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları", Ed. F. Demir, *Türk Deniz Ticareti Tarih Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz, Bildiriler Kitabı*. İstanbul (2011) 139-162.
- Köse 2011b E. Köse, *Mut (Claudiopolis)*. İstanbul 2011.
- Kurt 2006 M. Kurt, *Eskiçağda Göksu (Kalykandos) Havzası*. Konya 2006.
- Kütükoğlu 1996 S. M. Kütükoğlu, "Gümrük". *DİA* 14 (1996) 263-268.
- Mantran 1987 R. Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Ticaretin Değişmesi". *Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi* 3 (1987) 159-175.
- Martal 2011 A. Martal, "İzmir'in Akdeniz Ticaretindeki Yeri". Ed. Haydar Çoruh, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*. İstanbul (2011) 391-392.
- Matthee 1999 R. P. Matthee, *The Politics of Trade in Safavid Iran, Silk for Silver 1600-1730*. Cambridge 1999.
- McGowan 2006 McGowan, "Âyanlar Çağı". Eds. H. İnalcık – D. Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi*. İstanbul (2006) 759-884.
- Nagata 1997 Y. Nagata, *Tarihte Âyanlar, Karaosmanoğulları Üzerinde Bir İnceleme*. Ankara 1997.
- Orhonlu 1984 C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*. İzmir 1984.
- Orhonlu 2006 C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*. İstanbul 1990.
- Özkaya 1994 Y. Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyanlık*. Ankara 1994.
- Özkul 2008 A. E. Özkul, "Osmanlı Kıbrıs'ın İpek Üretimi ve Ticareti", Eds. Z. Dilek et al., *38. ICANAS Sempozyumu Bildirileri, Ankara, 10-15.09.2007*. Ankara (2008) 2395-2409.
- Özkul 2010 A. E. Özkul, *Kıbrıs'ın Sosyo-Ekonomik Tarihi (1726-1750)*. Ankara (2010) 104-115.
- Özkul 2011 A. E. Özkul, "Kıbrıs'taki İngiliz Konsolosluğu ve Faaliyetleri", Ed. H. Çoruh, M. Y. Ertaç – M. Z. Köse, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*. İstanbul (2011) 303-351.

- Özvar 2003 E. Özvar, Erol, *Osmanlı Maliyesinde Malikâne Uygulaması*. İstanbul 2003.
- Özveren 1997 E. Özveren, "Marsilya Ticaret Odası Belgelerinde Ondokuzuncu Yüzyıl Öncesi Kıbrıs". *Kıbrıs Araştırmaları Dergisi* 3, 1 (1997) 13-28.
- Panzac 1996 D. Panzac, *Commerce et Navigation dans l'Empire Ottoman au XVIII^e Siècle*. İstanbul 1996.
- Panzac 2004 D. Panzac, *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*. Paris 2004.
- Tabak 2010 F. Tabak, Faruk, *Solan Akdeniz, 1550-1870, Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım*. Çev.: N. Elhüseyni. İstanbul 2010.
- Tabakoğlu 1985 A. Tabakoğlu, *Gerilme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*. İstanbul 1985.
- Tabakoğlu 2010 A. Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*. İstanbul 2010.
- Toledano 1994 E. R. Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti, 1840-1890*. Çev.: Y. H. Erdem. İstanbul 1994.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Kaynakları

- Adana Ahkâm Defteri (AAD)* no. 1.
- Atik Şikâyet Defteri (AŞD)* no. 3, 4, 5, 33, 46, 48, 60, 65, 66, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 85, 87, 88, 101, 105, 107, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 121, 122, 127, 142, 148, 149, 152, 164, 172.
- Kamil Kepeci Defter (KK)* no. 2342, 2496, 2501, 5061.
- Maliyeden Müdevver Defter (MAD)*
no. 2747, 2775, 2953, 3423, 3517, 6890, 9909, 9915, 9918, 9921, 9947, 17904.
- Mühimme Defteri (MD)* no. 78, 90, 95, 114, 116, 117, 139, 142.
- Mühimme Zeyli Defteri (MZD)* no. 8.
- Cevdet Dâhiliye (C.DH)* no. 4146, 11106.
- Cevdet Maliye (C.ML)* no. 19691.
- İbnü'l-Emin Maliye* no. 1771.
- Bâb-ı Âsafî Divân (Beylikçi) Kalemi (A.DVN)*
Dosya/Gömlek: 161/76, 312/50, 1034/96, 1041/68, 1109/44.