

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

OSMANLI ARŞİV BELGELERİNE GÖRE
AVUSTURYA’NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1800–1830)

Reyhan YİRŞEN

DANIŞMAN
Prof. Dr. Güven DİNÇ

Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı
Doktora Tezi

Antalya, 2025

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

OSMANLI ARŞİV BELGELERİNE GÖRE
AVUSTURYA’NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1800–1830)

Reyhan YİRŞEN

DANIŞMAN
Prof. Dr. Güven DİNÇ

Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı
Doktora Tezi

Antalya, 2025



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Reyhan YİRŞEN'in bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Anabilim Dalı Doktora Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : (İmza)

Üye (Danışmanı) : (İmza)

Üye : (İmza)

Üye : (İmza)

Üye : (İmza)

Tez Başlığı: Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya'nın Akdeniz-Karadeniz Ticareti (1800-1830)

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi :

Mezuniyet Tarihi :

Prof. Dr. Tuncer DEMİR
Müdür

AKADEMİK BEYAN

T.C.

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ;

Doktora Tezi olarak sunduğum “Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1830)” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim.

(İmza)

Reyhan YİRŞEN

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	v
GRAFİKLER LİSTESİ	xi
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiii
ÖNSÖZ	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN OSMANLI KARASULARINDAKİ TİCARETİNİN HUKUKİ ÇERÇEVESİ

1.1. Avusturya–Osmanlı Ticaretinin Âmir Yasaları: Ahidnâmeler.....	14
1.2. Avusturya–Osmanlı Ticaretinin İstasyonları: Gümrükler	31
1.2.1. Osmanlılarda Gümrük Sistemi’nin Genel Yapısı	32
1.2.2. Osmanlı–Avusturya Ticaretinde Gümrük Tarife Defterleri.....	37

İKİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1800–1814)

2.1. Fransız Devrimi, Napolyon Savaşları ve 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı Sarmalında Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1814)	44
2.2. Avusturya’nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz’e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814).....	54
2.2.1. Buğday	59
2.2.2. Ham Demir	65
2.2.3. Diğer Ürünler	67
2.3. Avusturya’nın İstanbul’dan Akdeniz’e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814)	68

2.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814).....	75
2.4.1. Üzüm	79
2.4.2. Harnup	80
2.4.3. İncir ve Hurma	81
2.4.4. Diğer Ürünler	83

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVUSTURYA'NIN AKDENİZ– KARADENİZ TİCARETİ (1815–1820)

3.1. Viyana Düzeni'nde Avusturya'nın Akdeniz-Karadeniz Ticareti (1815–1820)	86
3.2. Avusturya'nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820).....	91
3.2.1. Buğday	95
3.2.2. Diğer Ürünler	98
3.3. Avusturya'nın İstanbul'dan Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820)	98
3.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820).....	102
3.4.1. Narenciye	105
3.4.2. Tuz	106

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

AVUSTURYA'NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1821–1830)

4.1. Yunan İsyanı ve 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı Koşullarında Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti.....	109
4.2. Avusturya'nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830).....	117
4.2.1. Buğday	121
4.2.2. Tekstil ve Deri	125
4.2.3. Ham Demir	127
4.2.4. Balmumu	129
4.2.5. Çeşitli Eşya ve Hırdavat	130
4.2.6. Diğer Ürünler	131

4.3. Avusturya'nın İstanbul'dan Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830)	132
4.3.1. Ahşap ve Kereste	133
4.3.2. Tekstil, Giyim ve Deri	143
4.3.3. Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	152
4.3.4. Doğal ve Kimyasal Ürünler	161
4.3.5. Çeşitli Hububat ve Gıda Ürünleri	169
4.3.6. Deniz Ürünleri	171
4.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830)	172
4.4.1. Narenciye	175
4.4.2. Üzüm	178
4.4.3. İncir, Hurma ve Harnup	182
4.4.4. Diğer Gıda Ürünleri	185
4.4.5. Alkollü İçki	193
4.4.6. Tekstil, Giyim ve Deri	197
4.4.7. Doğal ve Kimyasal Ürünler	204
4.4.8. Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	212

BEŞİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA TÜCCARLARININ KARŞILAŞTIKLARI SORUNLAR: KORSANLIK VE DENİZ KAZALARI

5.1. Korsan Saldırıları (1800–1830)	224
5.1.1. Avusturya–Osmanlı Antlaşmalarında Korsanlık Sorunuyla İlgili Hukuki Çerçeve	225
5.1.2. Avusturya Tüccarlarının Yaşadıkları Korsanlık Vakaları (1800–1816)	229
5.1.2.1. Osmanlı Devleti'nden Garp Ocaklarına Uyarı Hükümleri	230
5.1.2.2. Garp Ocakları ve Ülgün Korsanlarının Avusturya Tüccarlarına Yönelik Yağma ve Gasp Eylemleri	236
5.1.2.3. Garp Ocakları Korsanlarının Avusturya Tebaasını Esir Alma Vakaları	248
5.2. Deniz Kazaları (1800–1830)	259
5.2.1. Deniz Kazalarında Yardım Talepleri ve Uyarılar	260
5.2.2. Kazazede Gemideki Emtiaya Yönelik Gasp ve El Koyma Vakaları	263
5.2.3. Deniz Kazalarında Eşkıyalık ve Korsanlık	273

5.2.4. Deniz Kazası Sonrası Devir İşlemleri	274
SONUÇ.....	295
BİBLİYOGRAFYA	301
EKLER.....	317
ÖZGEÇMİŞ.....	338



TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri (1800-1814).....	56
Tablo 2: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı İstatistikleri (1800–1814)	60
Tablo 3: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz’den Akdeniz’e Sevk Ettiği Ham Demir İstatistikleri (1800–1814)	65
Tablo 4: 1800 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	71
Tablo 5: 1801 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	72
Tablo 6: 1802 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	72
Tablo 7: 1803 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	73
Tablo 8: 1804 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	74
Tablo 9: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri.....	76
Tablo 10: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Üzüm İstatistikleri (1800-1806).....	79
Tablo 11: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Harnup İstatistikleri (1800-1805).....	81
Tablo 12: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği İncir ve Hurma İstatistikleri (1800-1806).....	82
Tablo 13: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri.....	92
Tablo 14: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı İstatistikleri (1815-1820).....	95
Tablo 15: 1815 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	99
Tablo 16: 1816 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	100
Tablo 17: 1818 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	100
Tablo 18: 1819 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	101
Tablo 19: 1820 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler.....	102
Tablo 20: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri	103
Tablo 21: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Narenciye İstatistikleri (1815-1818).....	105
Tablo 22: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Tuz İstatistikleri (1819-1820).....	107
Tablo 23: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri	117

Tablo 24: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı İstatistikleri (1821–1830)	121
Tablo 25: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz’den Akdeniz’e Sevk Ettiği Ham Demir İstatistikleri (1821–1830)	128
Tablo 26: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	134
Tablo 27: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	135
Tablo 28: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	136
Tablo 29: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	137
Tablo 30: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	138
Tablo 31: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	139
Tablo 32: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	140
Tablo 33: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	141
Tablo 34: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	141
Tablo 35: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri	142
Tablo 36: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	143
Tablo 37: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	144
Tablo 38: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	145
Tablo 39: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	147
Tablo 40: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	148

Tablo 41: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	149
Tablo 42: 1827 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	150
Tablo 43: 1828 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	151
Tablo 44: 1829 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	151
Tablo 45: 1830 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler	152
Tablo 46: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	153
Tablo 47: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	153
Tablo 48: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	154
Tablo 49: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	156
Tablo 50: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	157
Tablo 51: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	158
Tablo 52: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	159
Tablo 53: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	160
Tablo 54: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	160
Tablo 55: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	161
Tablo 56: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	162
Tablo 57: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	162

Tablo 58: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	163
Tablo 59: 1824 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	164
Tablo 60: 1825 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	165
Tablo 61: 1826 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	166
Tablo 62: 1827 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	166
Tablo 63: 1828 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	167
Tablo 64: 1829 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	168
Tablo 65: 1830 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	168
Tablo 66: Karadeniz'e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri	172
Tablo 67: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Narenciye Ürünleri	175
Tablo 68: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Üzüm Çeşitleri	179
Tablo 69: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği İncir, Hurma ve Harnup (1821–1830)	182
Tablo 70: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	186
Tablo 71: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	187
Tablo 72: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	188
Tablo 73: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	188
Tablo 74: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	189
Tablo 75: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	190

Tablo 76: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	190
Tablo 77: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	191
Tablo 78: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri	192
Tablo 79: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Alkollü İçkiler (1821–1830).....	193
Tablo 80: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	197
Tablo 81: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	198
Tablo 82: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	200
Tablo 83: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	200
Tablo 84: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	201
Tablo 85: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	202
Tablo 86: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	203
Tablo 87: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	203
Tablo 88: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri	204
Tablo 89: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	204
Tablo 90: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	206
Tablo 91: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	207
Tablo 92: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	208

Tablo 93: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	208
Tablo 94: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	210
Tablo 95: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	211
Tablo 96: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	211
Tablo 97: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler	212
Tablo 98: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	213
Tablo 99: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	214
Tablo 100: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	215
Tablo 101: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	216
Tablo 102: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	216
Tablo 103: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	217
Tablo 104: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	218
Tablo 105: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	218
Tablo 106: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya	219
Tablo 107: 1814-1830 Yılları Arası Akdeniz’de Ticari Faaliyetlerde Bulunan Bazı Avusturya Gemilerine Verilen Temin Emirleri	252
Tablo 108: 1825-1829 Yılları Arası Akdeniz’de Ticari Faaliyetlerde Bulunan Bazı Avusturya Gemilerinin Devir Talepleri	284

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1800–1814).....	58
Grafik 2: İstanbul’dan Akdeniz’e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1800-1814)	70
Grafik 3: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1800-1814).....	78
Grafik 4: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1815–1820).....	94
Grafik 5: İstanbul’dan Akdeniz’e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1815–1820)	99
Grafik 6: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1815-1820).....	104
Grafik 7: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1821-1830).....	120
Grafik 8: İstanbul’dan Akdeniz’e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1821 – 1830)	132
Grafik 9: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1821-1830).....	174

ÖZET

Osmanlı Devleti, 15. yüzyıldan itibaren kendi kontrolünde bir iç deniz olarak gördüğü Karadeniz'i uluslararası ticarete kapalı tutmuştur. Karadeniz'in bu statüsü 18. yüzyılın son çeyreğindeki siyasi gelişmelerin sonucunda değişmiştir. 1768–1774 Osmanlı–Rus Savaşı bu süreçte önemli bir kırılma noktası olmuştur. Savaşın sonunda akdedilen Küçük Kaynarca Antlaşması kapsamında Osmanlı Devleti Rusya'ya ilk kez Karadeniz'de ticaret yapma hakkını tanımak durumunda kalmıştır. Bu gelişmeyi takiben, 1784 yılında benzer bir imtiyaz Rusya'nın desteğiyle Avusturya Devleti'ne de verilmiştir. Yüzyılın son çeyreğindeki bu gelişmelerle Karadeniz, Osmanlı Devleti'nin yanında Rusya ve Avusturya'nın da bulunduğu devletler arasında önemli bir jeopolitik sahaya dönüşmüştür. Söz konusu statü, Rusya'nın Akdeniz'e erişiminin önünü açarken Avusturya'nın da Akdeniz–Karadeniz güzergâhındaki ticari faaliyetleri açısından güvenli bir koridorun şekillenmesini sağlamıştır.

Avusturya, imtiyaz elde ettiği yüzyılın sonlarındaki ticari faaliyetlerini 19. yüzyılda da sürdürmüştür. Özellikle Trieste ve Fiume gibi Avrupa pazarlarına açılan stratejik limanlara sahip olması, Avusturya'yı Osmanlı ve Rus limanlarından sağlanan ürünlerin Avrupa ve Akdeniz'e; Akdeniz'den temin edilen ürünlerin ise Rus limanlarına transferinde merkezi bir aktör konumuna getirmiştir. Avusturya'nın bu ticareti, yüzyılın belirli dönemlerinde kendisinin de taraf olduğu bazı siyasi sorunlar ve bununla birlikte gelişen eko-politik hamlelerden etkilenmiş olsa da bir şekilde canlılığını korumuştur. Akdeniz–Karadeniz koridorundaki bu ticari trafiğin aynı eksende akmadığı, Akdeniz'in hemen her bölgesindeki istasyonlara erişerek oldukça geniş ve dinamik bir ağ kurduğu görülmektedir. Bu bağlamda Marsilya, Venedik, Trieste, Messina, Tunus, Trablus, Girit, Selanik, İzmir, İskenderiye, Dimyat, Beyrut, İstanbul, Şam, Bodrum ve Balyabadra gibi birçok liman bu ticaret ağında yer bulmuştur. Bu çeşitlilik, Avusturya Devleti'nin söz konusu koridordaki ticaretiyle Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa arasında kayda değer oranda bir etkinlik gösterdiğini işaret etmektedir.

Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1830) başlıklı bu doktora tezi, 19. yüzyılın başlıkta bildirilen kesitinde Avusturya Devleti'nin Akdeniz–Karadeniz hattında yürüttüğü ticari faaliyetleri, dönemin siyasi ve ekonomik koşulları çerçevesinde kapsamlı biçimde ele almaktadır. Temel kaynak olarak Osmanlı arşiv belgelerine dayanan bu çalışmayla, ticarete konu ürünlerin çeşitliliği ve miktarı ile siyasi gelişmelerin söz konusu ticaret üzerindeki etkilerinin bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilip anlamlandırılması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Avusturya, Akdeniz, Karadeniz, Ticaret, İzn-i Sefine

ABSTRACT

From the 15th century on, the Ottoman State considered the Black Sea as an inland sea under its control and kept it closed to international trade. This status of the Black Sea changed as a result of political developments in the last quarter of the 18th century. The Ottoman–Russian War of 1768–1774 was a significant breaking point in this process. As part of the Treaty of *Küçük Kaynarca* concluded at the end of the war, the Ottoman State was forced to grant Russia the right to trade in the Black Sea for the first time. Following this development, a similar concession was granted to Austria in 1784 with the support of Russia. With these developments in the last quarter of the century, the Black Sea became an important geopolitical arena between the Ottomans and the states including Russia and Austria. This status paved the way for Russia’s access to the Mediterranean, while shaping a secure corridor for Austria’s commercial activities on the Mediterranean–Black Sea trade.

Austria continued its commercial activities of the late 18th century, when it obtained concessions, into the 19th century. The strategic ports of Trieste and Fiume, which opened to European markets, made Austria a central actor in the transfer of goods from Ottoman and Russian ports to Europe and the Mediterranean, and from the Mediterranean to Russian ports. Although Austria’s trade was affected by some political problems and the accompanying eco-political moves in certain periods of the century, it somehow maintained its vitality. This commercial traffic in the Mediterranean–Black Sea corridor did not flow along the same axis, but established a wide and dynamic network, reaching stations in almost every region of the Mediterranean. In this context, many ports such as Marseille, Venice, Trieste, Messina, Tunis, Tripoli, Crete, Thessaloniki, Izmir, Alexandria, Dimyat, Beirut, Istanbul, Damascus, Bodrum and Balyabadra found a place in this trade network. This diversity indicates that Austria’s trade in this corridor was significantly active between the Mediterranean, the Black Sea and Europe.

This dissertation, titled *The Mediterranean–Black Sea Trade of Austria According to Ottoman Archival Documents (1800–1830)*, comprehensively examines the commercial activities of Austria on the Mediterranean – Black Sea route in the 19th century within the framework of the political and economic conditions of the age. Based on Ottoman archival documents as the main source, this study aims to evaluate and make sense of the diversity and quantity of the products subject to trade and the effects of political developments on the trade with a holistic approach.

Key Words: Austria, Mediterranean, Black Sea, Trade, *izn-i sefine*

ÖNSÖZ

19. yüzyılın yaklaşık ilk otuz yıllık kesiti, Avrupa'nın siyasi ve ekonomik yapısının yeniden şekillendiği bir geçiş evresi karakterinde görünmektedir. Napolyon savaşlarının artçı etkilerinden Viyana Kongresi sonrasında kurulan denge sistemine, 1821–1829 yılları arasındaki Yunan isyanı ile Osmanlı–Rus gerilimlerine kadar uzanan bazı gelişmeler kıtadaki yeni statükonun oluşumuna katkı sağlayan belli başlı faktörler olarak öne çıkmıştır. Bu gelişmeler, siyasi ve toplumsal düzenleri etkilemekle sınırlı kalmamış; uluslararası ticaret düzeni ve ilişki ağlarına da yeni katmanlar getirmiştir. Bu vaziyet, doğrudan ve dolaylı yansımalarıyla Avusturya Devleti'nin Akdeniz–Karadeniz koridorunda yürüttüğü ticarî faaliyetlerde de kendisini göstermiştir. Bu çalışma da eski düzenin yerini yeni statükoya bıraktığı bu geçiş evresinde Avusturya Devleti'nin bu hattaki ticaretinin öyküsünü belgeye dayalı veriler çerçevesinde ortaya koymayı hedeflemektedir.

Bu doktora tezi, Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretini esas olarak Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yer alan Nemçe Ahkâm Defterlerine dayanan bir metotla değerlendirmektedir. Bu kapsamda, izn-i sefine uygulamaları çerçevesinde ticarî emtianın sevkiyat güzergâhları, türleri ve çeşitliliği tespit edilerek Avusturya'nın deniz ticaretindeki faaliyetleri ele alınmaktadır. Ayrıca, söz konusu ticarî faaliyetlerin seyrini doğrudan etkileyen korsanlık olayları ile deniz kazalarına dair arşiv kayıtları üzerinden, ticaret güvenliğine ilişkin meseleler de çok yönlü bir yaklaşımla tartışılmaktadır. Çalışma, yalnızca taşınan ürünlerin niceliksel özelliklerini değil; aynı zamanda bu ticarî hareketliliğin dayandığı hukuki çerçeveyi ve diplomatik düzenlemeleri, bunun yanı sıra otuz yıllık süreçteki siyasi olayların bu hareketlilik üzerindeki etkilerini de kapsamlı biçimde değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1830) başlıklı bu tez giriş ve sonuç bölümleri dışında toplamda beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki ticareti düzenleyen hukuki metinler ele alınmıştır. Bu kapsamda başta ahidnâmeler olmak üzere özellikle Avusturya'nın Karadeniz'de ticaretine imkân veren ticaret senedi kapsamlı bir biçimde değerlendirilmiştir. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin döneme ait gümrük uygulamalarına dair genel çerçeve sunulmuş ve iki devlet arasındaki ticaretin temelini oluşturan ürünlerin gümrük tarife defterlerindeki yansımalarına yer verilmiştir. İkinci bölümde, Avusturya Devleti'nin 1800–1814 yılları arasında gerçekleşen Napolyon savaşları, kıta ablukası ve 1806–1812 Osmanlı–Rus savaşı gibi

gelişmelerin gölgesinde, Akdeniz–Karadeniz hattında yürüttüğü ticarî faaliyetler incelenmiştir. Üçüncü bölümde, 1815–1820 yılları arasında Viyana Kongresi sonrasında kurulan yeni Avrupa düzeninin etkisiyle şekillenen siyasal ortam çerçevesinde, Avusturya’nın aynı hatta sürdürdüğü ticarî faaliyetler ele alınmıştır. Dördüncü bölümde ise Yunan isyanı ile 1828–1829 Osmanlı–Rus savaşının oluşturduğu siyasi belirsizlik ortamında, Avusturya’nın bölgedeki ticari faaliyetleri çok yönlü bir yaklaşımla değerlendirilmiştir. Beşinci bölümde ise 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz hattında yürütülen ticaret trafiğini tehdit eden korsanlık faaliyetleri ile deniz kazaları gibi güvenlik sorunlarına odaklanılmıştır. Her bölümde içerik gerektiğinde grafik, tablo ve harita gibi araçlarla desteklenmiş; böylece belgelerdeki verilerin sağlıklı bir biçimde karşılaştırılması sağlanmıştır. Bu çalışmayla, Avusturya’nın 19. yüzyılın başlarındaki Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretine ilişkin genel geçer kanaatler dışında ayrıntıları konusunda kapsamlı çalışmaların üretilmediği modern literatürde önemli bir boşluğun doldurulması ve alana yönelik ileri araştırmalara veriye dayalı sağlam bir zemin oluşturulması beklenmektedir.

Araştırmanın bu aşamaya gelmesinde büyük emeği geçen, bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, metot konusunda çözüm odaklı katkılar sunan değerli danışmanım Sayın Prof. Dr. Güven DİNÇ’e şükranlarımı sunmayı bir borç bilirim. Tez boyunca görüş, öneri ve eleştirileriyle çalışmayı yönlendirip zenginleştiren muhterem hocalarım Sayın Prof. Dr. Celal ERDÖNMEZ’e ve Sayın Doç. Dr. Aydın YİĞİT’e minnettarım. Tezin yazım sürecinde ve diğer zamanlarda bana her daim destek olan kıymetli arkadaşım ve meslektaşım Sayın Arş. Gör. Fatih ERTAŞ’a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca beni sürekli destekleyen, her zaman akademik kariyerime yoğunlaşmamı sağlayan, maddi ve manevi desteklerini benden esirgemeyen eşim, hayat arkadaşım Şamil YİRŞEN’e şükranlarımı sunuyorum. Son olarak 18 Eylül 2024 tarihinde kaybettiğim canım babam Başer DEMİREL’i rahmetle anıyor, bu çalışmayı da babamın aziz ruhuna ithaf ediyorum.

GİRİŞ

Konu ve Kapsam Üzerine

19. yüzyıl, kökleri Ortaçağ'a kadar giden birçok kurum ve anlayışın yanında toplumsal yaşam modellerinin de esaslı biçimde sorgulandığı bir dönemdir. Bir bakıma Rönesans'la birlikte kurulu düzene karşı gelişen eleştirel yaklaşım, Fransız Devrimi'yle beraber daha sağlam bir zeminde sistemli bir yapıya kavuşmuştur. Devrimin savunduğu değerler Avrupa'da geniş kitleler tarafından benimsenmiş ve bu durum geleneksel yönetim modellerinin meşruiyetlerini hedef alan bir dönüşümün önünü açmıştır. Devrimle eş zamanlı gelişen Endüstri Devrimi ise, bu dönüşümün üretim kalıpları ile iktisadi yapıyı yeniden tanımlayan yönünü temsil etmiştir. Bu iki hareketin eski düzene karşı sert tutumu ve bu düzen temsilcilerinin gösterdiği direnç, bu yüzyılın en azından belirli bir kesitinin ablukalar, savaşlar, müzakereler ve kongrelerle şekillenmesine yol açmıştır. Bu çalkantılı süreç, yalnızca siyasi yapıları değil, ticaret ağlarını da derinden sarsmıştır. Özellikle kıtasal veya bölgesel ölçekteki savaşların ve buna bağlı tedbirlerin yaygınlaştığı dönemlerde, uluslararası ticaret yalnızca bir ekonomik faaliyet olmaktan çıkmış; siyasi krizlerin bir uzantısı, hatta kimi zaman doğrudan bir savaş aracı haline gelmiştir.

Kıta Avrupası'ndaki bu gelişmelerin neden olduğu siyasi ve ekonomik baskı ortamı, özellikle çok uluslu imparatorluklar üzerinde daha yıkıcı etkiler yaratmıştır. Bu bağlamda, sürecin belki de en çok hırpaladığı taraflardan biri Avusturya İmparatorluğu olmuştur. Monarşik idari sistemi ve çok uluslu toplumsal yapısıyla Avusturya, devrimin dayattığı değişimi durdurmak için yoğun bir direnç göstermiştir. Napolyon Savaşları'nda İngiltere'nin aksine ordusunu her savaşta kullanmış olması bu durumu teyit etmektedir. Ancak Avusturya'nın neredeyse her savaşı kaybetmesi Avusturya'yı sadece bu çabasında başarısız kılmamış, aynı zamanda zamanını ve insan kaynağını savaşlara tahsis ettiğinden Endüstri Devrimi'nde de geri bıraktırmıştır. Diğer yandan, Napolyon Fransa'sının kıtasal ölçekte uyguladığı abluka tedbirleri belirli bir dönem Avusturya'nın Akdeniz erişimini engelleyerek bu yolla yaptığı ticaretini de sınırlandırmıştır. Viyana Kongresi'yle birlikte ticaret düzeninde tüm kıtada görülen normalleşme eğilimi Avusturya için de geçerli görünmektedir. Ancak kongre sonrasındaki süreçte stratejik geçitleri de etkileyen kimi bölgesel çatışma ve istikrarsızlıklar belirli seviyede de olsa Avusturya'nın ticaret performansını etkilemeye devam etmiştir.

Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1830) başlıklı bu tez çalışmasının ana konusu, Avusturya'nın Osmanlı ve Rusya ile kurduğu ilişkiler çerçevesinde 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz hattında gerçekleştirdiği deniz ticareti faaliyetlerinin başta Nemçe Ahkam Defterleri olmak üzere Osmanlı arşiv belgeleri ışığında değerlendirilmesidir. Adriyatik kıyılarındaki limanları üzerinden Akdeniz ticaretine doğrudan katılan Avusturya, Osmanlı Devleti'yle imzaladığı antlaşmalarla Karadeniz'e geçiş hakkı elde etmiş ve bu sayede Akdeniz ile Karadeniz arasında aktif bir ticaret ağı kurmuştur. Bu antlaşmalara diğer resmî belgelerin de eklenmesiyle oldukça sağlam bir hukuki çerçeve kazanan Avusturya'nın bu ticareti, Avrupa devletleri arasında siyasi ve ekonomik dengelerin yeniden kurulduğu yaklaşık çeyrek asırlık kesitte de sürmüştür. Bu çalkantılı dönemin hâkim siyasi atmosferi ile Avusturya'nın söz konusu güzergahtaki ticareti arasındaki ilişkinin niteliği ilgi uyandıran özgün bir konu olarak öne çıkmaktadır.

Yukarıda verili çerçevede Avusturya'nın 1800–1830 yılları arasındaki Akdeniz–Karadeniz ticareti, uyandırdığı birçok soruyla araştırma konusu olabilecek bir kapsamın ip uçlarını vermektedir. Örneğin, dönemin siyasi gelişmelerinin Avusturya'nın ilgili koridordaki ticaretine anlamlı bir etkisi var mı? Eğer varsa, bu etkinin toplam ticaret hacmine tesiri ne seviyede gerçekleşmiştir? Diğer yandan, Avusturya'nın bu hattaki ticaret portföyünde hangi ürünler ne kadarlık bir payla işlem görmüştür? Ayrıca, Osmanlı pazarı –geçiş bölgesi olması dolayısıyla– bu ticarete yer almış mıdır, aldıysa bu hangi tür ürünlerle sağlanmıştır? Avusturya'nın bu ticaretinde Osmanlı tarafıyla ilişkilerini belirleyen hukuki mevzuatın genel çerçevesi nedir? Bu çerçevenin ticaretin işleyişine katkısı hangi seviyededir, örneğin bu işleyişteki sorunların önlenmesi veya çözülmesine etkili bir müdahalesi olmuş mudur? Bu ve benzeri sorular doğrultusunda, dönemin siyasi gelişmeleriyle Osmanlı arşiv belgelerindeki veriler birlikte değerlendirilerek Avusturya'nın bu koridordaki ticaretinin ana çerçevesinin ortaya konulması hedeflenmektedir.

Avusturya Devleti'nin Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretini odağına alan bu çalışma, yukarıdaki araştırma sorularını yanıtlamanın yanı sıra literatüre de önemli bir katkı sunma amacındadır. Osmanlı tarihi yazımında Avusturya konusu sıkça ele alınan başlıklar arasında yer alsada özellikle 19. yüzyıla ilişkin çalışmaların büyük bir bölümünün siyasi ve diplomatik gelişmelere odaklandığı görülmektedir. Söz konusu dönem, genellikle savaşlar, ittifaklar ve diplomatik ilişkiler çerçevesinde değerlendirilirken Avusturya'nın ticari faaliyetlerinin hacmi, yapısı ve işleyişi büyük ölçüde arka planda kalmıştır. Avusturya'nın özellikle Osmanlı hükümetiyle taraf olduğu antlaşmalarda ticarete ilişkin birçok atıf olmasına

karşın bu ticaretin detaylarına ilişkin kapsamlı bir değerlendirmenin eksikliği, alan araştırmalarında büyük bir boşluğun oluşmasına neden olmuştur. Buradan hareketle, Avusturya'nın 19. yüzyıl kıta siyasetindeki konumu ile aynı yüzyılın ilk 30 yılında ilgili ticareti arasındaki ilişkiye dair anlamlı bir çerçeve ortaya konularak literatüre katkı sunulması ve benzer araştırmalara kaynak teşkil edecek nitelikte belgeye dayalı veri üretilmesi amaçlanmaktadır.

Yöntem Üzerine

Bu çalışmada ele alınan 1800–1830 yılları arasındaki yaklaşık otuz yıllık dönem, peşi sıra ortaya çıkan bir dizi siyasi ve toplumsal gelişmenin neden olduğu kırılmalarla homojen bir bütünlükten uzak bir çerçeve ortaya koymaktadır. Bu sürecin belirli kesitlerinde görülen bazı gelişmeler Kıta Avrupa'sının genelinde veya belirli bölgelerinde siyasi vaziyeti etkilemekle kalmamış, aynı zamanda ticaret üzerinde de gözlemlenebilir değişimler yaratmıştır. Nitekim, ilgili sürecin başındaki siyasi koşullarla sonundakiler arasındaki belirgin farklılık ticarete de yansiyarak bununla ilgili verilerde dengeli ve uyumlu olmaktan uzak bir tablonun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu tespit temelinde, söz konusu periyodu bir bütün olarak değerlendirmek yerine bu süreçteki siyasi gelişmelere paralel üç ayrı evre halinde ele almanın daha yerinde bir yaklaşım olacağı düşünülmüştür. Böylece, hem bu gelişmelerin ticarete etkilerini doğrudan takip edebilmek hem de bütününe birden bakıldığında karmaşık bir yığın teşkil edecek 30 yıllık dönemin verilerini belirli kesitlerle ele alıp anlamlı çıkarımlarda bulunmak mümkün hale gelecektir. Bu noktadan hareketle, tezin çalışma dönemi olan 1800–1830 yılları arasındaki süreç 1800–1814, 1815–1820 ve 1821–1830 olmak üzere üç evreye ayrılmış ve her biri tekil bir bölümde değerlendirilmiştir.

1800–1814 yılları arasındaki evre, Avrupa'da Fransız Devrimi ile başlayıp Koalisyon ve Napolyon savaşlarının kıtada yol açtığı savaş halinin gölgesinde şekillenmiştir. Bu yıllarda Fransa'nın uyguladığı Kıta Ablukası, Avusturya başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesinin ticaretini sekteye uğratmış; geleneksel deniz yollarındaki ticaret trafiğinin akış ve düzenini önemli ölçüde sınırlandırmıştır. Fransa'nın uyguladığı izolasyon politikaları, Avusturya'nın deniz ticaretini doğrudan etkilemiş; bu etki de tez konusu materyaldeki Akdeniz ve Karadeniz limanlarına uğrayan gemi sayıları, kapasiteye göre taşınan yük hacmi ve ticaretin yönü gibi çeşitli parametrelere somut olarak yansımıştır. Bu evrenin örneğin yaklaşık ilk yarısındaki ticaret verilerinde anlamlı bir düşüşle karşılaşmadığı halde ikinci yarısında net bir daralmanın görülmesi bizim bu çalışmada tercih ettiğimiz yöntemin de yerindeliğini ayrıca teyit etmektedir.

1815–1820 yılları arasındaki evre ise, öncekinden farklı olarak Napolyon savaşlarının sona erdiği ve Viyana Kongresi'yle birlikte kıtada denge ve istikrar arayışlarının hâkim olduğu

bir süreç olarak öne çıkmıştır. Neredeyse tüm kıta devletlerinin katılımıyla geniş bir konsensüse dayanan bu sürecin en önemli aktörlerinden biri de Avusturya olmuştur. Metternich'in aşağıdaki bölümde de detaylandırılacak olan ilkeleri çerçevesinde tesis edilen bu düzen kıtadaki ticaret üzerindeki baskı ve endişenin de ortadan kalkmasını sağlamıştır. Bu durum, Avusturya'nın Akdeniz-Karadeniz koridorundaki ticaretine de yansımıştır. Nitekim, tez kapsamındaki belgeler bu ticarete ilişkin verilerde net ve somut bir iyileşme olduğunu işaret etmektedir. Dolayısıyla, ilgili dönemin barışçıl yapısı ile düzen ve istikrar arayışı, ticaret trafiğinin düzenli işlemesine zemin hazırlamıştır.

1821-1830 yıllarını kapsayan son evre ise, Yunan isyanı ile birlikte 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Avusturya ticaretine olan doğrudan ve dolaylı etkileri üzerinden değerlendirilmiştir. Söz konusu isyan, bu evrenin erken dönemlerindeki Avusturya ticaretine kesin ve net bir etki göstermekten uzak görünmektedir. Buna karşın, sonradan uluslararası bir soruna dönüşen isyanın Rusya'nın doğrudan müdahalesiyle özellikle savaşın sonuna kadar Avusturya'nın ticaretine dolaylı da olsa anlamlı bir tesiri olduğu kuşkusuzdur. Öyleki tez kapsamındaki belgeler, Rusya'nın savaşta devreye aldığı bazı tedbirlerin bu kesitteki Avusturya'nın ticaret hacminde keskin daralmalara yol açtığını göstermektedir. Dolayısıyla, bu üç evredeki siyasi gelişmelerden elde edilecek nitel verilerin tez kapsamında kullanılan Osmanlı arşiv belgelerine dayalı nicel verilerle birlikte değerlendirilmesiyle Avusturya ticaretine ilişkin bütüncül bir resim ortaya konulması hedeflenmektedir. Böylece, her bölüm hem bir evrenin siyasi, diplomatik ve hukuki bağlamını hem de bu bağlamın deniz ticaretine etkilerini nedensel bir yaklaşımla izah edecek şekilde yapılandırılmıştır.

Kayıtlarda yer alan hükümler hem tematik hem de kronolojik olarak gün, ay ve yıl bazında düzenli biçimde kaydedilmiştir. Çalışmanın temel kaynaklarından biri olan bu kayıtlar, özellikle izn-i sefine hükümleri odağa alınarak değerlendirilmiştir. Araştırma verileri yazıya dökülürken, bu hükümler ilk olarak güzergâh bazında tasnif edilmiş, gemilerin Akdeniz'den Karadeniz'e ya da Karadeniz'den Akdeniz'e yaptıkları geçişler ayrı başlıklar altında sınıflandırılmıştır. Benzer biçimde, İstanbul'dan Akdeniz'e geçiş yapan Avusturya gemilerinin gerçekleştirdiği ticari faaliyetler de ilgili izn-i sefine hükümleri çerçevesinde ayrı bir başlıkta sınıflandırılmıştır. Bu sayede hem seyrüsefer izinlerinin yapısı hem de ticaretin yönü somut biçimde belirgin hale getirilmiştir.

Bu tasnif süreci, yalnızca yön veya güzergâh bilgisiyle sınırlı tutulmamış; limanların görece yoğun kullanıldığı dönemler, mevsimsel koşullarının ticaret trafiği üzerindeki etkisi, malların taşındığı hatlar ve ticaret yoğunluğunun arttığı dönemler gibi farklı parametrelerdeki

verilere dayalı sistematik bir analizle desteklenmiştir. Belgelerde yer alan gemi geçiş tarihleri, kaptan isimleri, taşınan yükün cinsi ve miktarı ve ürünlerin aktarıldığı yön gibi detaylar ayrı ayrı tasnif edilerek excel tablosuna işlenmiş; böylece belge içeriği nicel veriye dönüştürülerek tablolar ve diyagramlar aracılığı ile grafiksel analiz yapılabilir hâle getirilmiştir. Diğer yandan, 1800–1814 ve 1815–1820 evrelerinin tartışıldığı bölümlerdeki ticarete konu ürünler yıllık temelde değerlendirilirken 1821–1830 evresinin ele alındığı dönemde ise bu süreçteki ticari faaliyetlerin çeşitli ve yoğun olması nedeniyle ürün bazlı değerlendirme tercih edilmiştir.

Çalışmanın ana iskeleti kurulurken Avusturya tüccarlarının 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz koridorunda karşılaştıkları sorunlara da yer verilmiştir. Bu kapsamda, tez konusu materyallerde öne çıkan korsanlık ve deniz kazalarıyla ilgili hükümler de tespit edilmiş; ancak bunlar yukarıdaki evrelerin işlendiği tekil bölümlerin yoğunluğunu arttırmamak adına her ikisinin de alt başlıklarında değerlendirildiği ayrı bir bölüm oluşturulmuştur. Diğer yandan, bu sorunlarla doğrudan ilgisi olan –örneğin ahidnâme gibi hukuki mevzuat getiren metinler– ve başka bölümlerde işlenmiş içeriğe tekrara düşülmekten kaçınmak amacıyla bu bölümde ayrıca yer verilmeyerek ilgili bölümlere atıflarla bağlantı kurulmuştur.

İzn-i sefine hükümleriyle birlikte değerlendirilen deniz kazaları ve korsan saldırılarına ilişkin hükümler de tematik olarak tasnif edilmiş; Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz hattında karşılaştığı yapısal sorunları anlamaya yönelik yan kaynaklar olarak sınıflandırılmıştır. Böylece çalışma yalnızca belge transkripsiyonuna dayalı bir inceleme olmaktan çıkarılmış, tarihsel belgeden veri üretme ve yorumlama pratiğine dayalı bir metodoloji ile derinleştirilmiştir. Bu kayıtlarda yer alan ve değerlendirilen tüm hükümler hem ticaret hacmi hem de ticaret güvenliği bağlamında analiz edilmiş; bu yöntemle Avusturya’nın 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz koridorunda yürüttüğü ticaretin sayısal boyutu kadar yapısal koşulları da ortaya konmuştur.

Avusturya tüccarlarının 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz hattında gerçekleştirdiği ticari faaliyetleri kesin çizgilerle ithalat veya ihracat olarak sınıflandırmak mümkün görünmemektedir. Her ne kadar izn-i sefine belgelerinde, Karadeniz’den temin edilen bazı ürünlerin Akdeniz’de Avusturya kontrolünde bulunan limanlara taşındığı açıkça görülse de bunların söz konusu limanlardan sonra hangi bölgelere sevk edildiğine dair bir bilgi yer almamaktadır. Aynı şekilde, Akdeniz’den Karadeniz’e gönderilen ürünlerin de farklı limanlardan toplanarak gemilere yüklenmiş olması, bu taşımaların klasik anlamda bir ihracat faaliyeti olarak değerlendirilmesini güçleştirmektedir. Özellikle 1821–1830 yılları arasında Osmanlı topraklarından temin edilen malların önemli bir kısmının Mısır’ın çeşitli limanlarına

ulaştırılmış olması da bu durumu pekiştirmektedir. Bu temelden hareketle, Avusturya'ya ait bu deniz trafiğini ithalat ya da ihracat terimleriyle karşılamak yerine, daha genel ve kapsayıcı olduğundan dolayı ticaret veya ticari faaliyet ifadeleriyle tanımlamanın yerinde olacağı değerlendirilmiştir.

Tezde ticari faaliyetlerin değerlendirildiği bölümler, incelenen evreye ait ticari faaliyetlerin yoğunluğuna göre şekillenmiş olup, bu durum bölümlerin görünümünde bir hacim farklılığına yol açmıştır. Özellikle dönemsel ticaret hacmindeki artış ve azalışlar, belgelerdeki veri yoğunluğunu doğrudan etkilediğinden, her bir bölümün kapsamı arasında farklar oluşmuştur. Örneğin, 1800–1814 yıllarını kapsayan ilk bölümde, Kıta Ablukası ve Osmanlı–Rus Savaşı gibi gelişmeler ticaret trafiğini kısmi de olsa olumsuz etkilediği için belirli kesitlerdeki ticaret daralmalarına bağlı olarak belge sayısı da sınırlı kalmıştır. 1815–1820 yılları arasındaki dönemde ise hem bu evrenin görece kısa olması hem de ticaretin henüz toparlanma aşamasında bulunması nedenleriyle veri sayısı düşük seviyelerde seyretmiştir. Buna karşılık, Yunan isyanı ve 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı gibi siyasi gelişmelerin öne çıktığı 1821–1830 yılları arasındaki dönemde ise –Rus ablukasının etkili olduğu yaklaşık bir yıllık sürenin haricinde –boğazlardan geçen ticaret üzerinde herhangi bir sorun izlenmemektedir. Ayrıca, bu evrenin genelinde Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticari faaliyetlerinde kayda değer oranda bir artış yaşanmış; bu da hem gemi trafiğinde hem de taşınan ürün çeşitliliğinde ciddi bir yükseliş olarak belgelere yansımıştır. Söz konusu durum da bölümün yoğunluğunu arttırarak kapsamı genişletmiştir. Dolayısıyla bölümler arasındaki hacim farkının yapısal bir eksiklikten değil; ilgili dönemlerin ticaret hacmi ile arşiv malzemesinin yoğunluğundan kaynaklandığı hususu göz önünde bulundurulmalıdır.

Kaynaklar Üzerine

1. Temel Kaynaklar

Ahkâm Defterleri

Bu çalışmanın literatüre sunmayı hedeflediği veri, temel olarak Osmanlı arşiv belgeleri ile dönemin ticari ve diplomatik ilişkilerini yansıtan birincil kaynaklardan sağlanmaktadır. Bu kapsamda, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi envanterindeki ahkâm defterleri ile ahidnâmeler çalışmanın ana kaynakları olarak öne çıkmaktadır. Divan-ı Hümayûn'dan çıkan hükümlerin kaydedildiği ahkâm defterleri, aynı zamanda konsoloslar, yabancı tüccar ve elçiler gibi muhataplarla yapılan yazışmaları da ihtiva eden önemli bir defter tasnifidir. Bu çerçevede Nemçe Ahkâm Defterleri, özellikle Avusturya tüccarlarının ticari faaliyetleri, karşılaştıkları hukuki ve fiili sorunlar, korsanlık olayları, izn-i sefine işlemleri ve

konsolos atamaları gibi konularda ayrıntılı ve zengin bilgiler sunmaktadır. Bu kayıtlardaki hükümler, gün, ay ve yıl esasına göre kronolojik olarak kaydedilmiş olup, aynı zamanda tematik tasnife de elverişli bir yapı barındırmaktadır.

Çalışma kapsamında, temel kaynak olarak Düvel-i Ecnebiye Defterleri tasnifi içerisinde yer alan 63/7, 64/8, 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkâm Defterleri incelenmiştir. Bu kayıtlar, Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki ticari ve diplomatik ilişkilere dair alınan kararları ve yürütülen yazışmaları içermektedir. 63/7 numaralı Nemçe Ahkâm Defteri, 1798–1803 tarihleri arasını kapsamaktadır. Toplam 196 sayfada 2309 hükmün kaydedildiği bu kaynak, ticaret, diplomasi, izn-i sefine işlemleri, tüccar şikâyetleri, korsanlık olayları ve konsolosluk yazışmaları gibi çeşitli konulara dair zengin bir içerik sunmaktadır. Napolyon Savaşları'nın başlangıç yıllarına karşılık gelen kayıtların düşüldüğü ve bu kapsamda 1716 hükmün doğrudan tarandığı bu kaynak, ilgili dönemdeki ticari faaliyetlerin anlaşılması açısından önemli bir veri kaynağıdır.

64/8 numaralı Nemçe Ahkâm Defterinde ise 1803–1820 yılları arasındaki gelişmeler kayıtlıdır¹. 381 sayfada 4222 hüküm içeren bu kaynak, Napolyon Savaşları ile Kıta Ablukasının yoğun yaşandığı dönem ile Viyana Kongresi sonrası ticaretin yeniden canlanmaya başladığı süreci bir arada bulundurması açısından önem arz etmektedir. Ayrıca kaynağın ilk 24 sayfası, nişan hükümlerine ayrılmıştır. Bu yönüyle kaynak, yalnızca ekonomik ve diplomatik meseleleri değil, aynı zamanda Osmanlı topraklarında görev yapan bürokratların tayin ve yetkilendirme süreçlerini de belgelemektedir.

65/9 numaralı Nemçe Ahkâm Defteri, 1819–1826 yıllarını içermektedir². Toplam 289 sayfada 3770 hükmün kaydedildiği bu kaynakta, özellikle Yunan isyanının başlamasıyla birlikte değişen ticari dengeleri ve Avusturya tüccarlarının gerçekleştirdikleri yoğun ticarî faaliyetleri tespit etmemize olanak sağlamaktadır. Kaynağın bu içeriği söz konusu dönemin ticaret trafiğini anlamak açısından birincil kaynak değeri taşımaktadır.

Çalışma kapsamında bu başlık altında taranan son kaynak olan 66/10 numaralı Nemçe Ahkâm Defteri ise 1826–1836 yıllarını barındırmaktadır. Kaynak toplam 204 sayfada 1825 hüküm içermekte olup, Yunan isyanı, 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı ve bu savaşın sonunda

¹ Eski başlığıyla Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi olarak bilinen kılavuzda, 64/8 numaralı Nemçelü Ahkâm Defteri'nin tarih aralığı 1803–1819 olarak belirtilmiştir. Ancak defterde yer alan hükümler incelenip tarihleri çevrildiğinde, içeriğin 1820 yılına kadar uzandığı tespit edilmiştir.

² Eski başlığıyla Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi olarak bilinen kılavuzda, 65/9 numaralı Nemçelü Ahkâm Defteri'nin tarih aralığı 1819–1926 olarak belirtilmiştir. Ancak defterde yer alan hükümlerin tarihleri incelendiğinde, içeriğin gerçekte 1819 ile 1826 yılları arasını kapsadığı tespit edilmiştir.

imzalanan Edirne Antlaşması gibi farklı koşullar getiren süreçlerdeki ticari düzenin belgelenmesine olanak sağlamaktadır. İçeriğindeki 1035 hükmün doğrudan tarandığı defterler ile Avusturya tüccarlarının faaliyetleri kesintisiz izlenebilmektedir.

Tezin dönem sınırı olarak belirlenen 1800–1830 yılları arasındaki süreçte bu dört kaynağa kaydedilmiş 10.743 hüküm doğrudan taranmıştır. Elde edilen büyük veri, Avusturya’nın 19. yüzyılın başlarında Akdeniz–Karadeniz koridorunda Osmanlı ve Rus limanlarıyla yürüttüğü ticari faaliyetlerin niteliğini, yönünü ve gelişimini izleyebilmek açısından önemli bir veri kaynağı niteliği taşımaktadır.

Ahidnâme Defterleri

Çalışmaya kaynak teşkil eden bir diğer birincil kaynak ise, Avusturya Devleti’ne ait ahidnâme defterleridir. Ahidnâmeler, Osmanlı Devleti’nin diğer devletlerle yaptığı ikili antlaşmaların resmî kayıtları olup genellikle karşılıklı ticaretin, konsolosluk faaliyetlerinin, tüccarların haklarının ve seyrüsefer serbestisinin hukuki çerçevesini belirleyen metinlerdir. Özellikle 18. ve 19. yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nin Avrupa devletleriyle geliştirdiği ticari ilişkiler, ahidnâmeler yoluyla belirli kurallara bağlanmış ve yürürlüğe alınmıştır³.

Avusturya’ya ait 57/1 ve 59/3 numaralı iki ahidnâme defteri bulunmaktadır. Ticarî ve diplomatik ayrıcalıkların kayıt altına alındığı bu defterlerde, Avusturya tüccarlarının Osmanlı limanlarında hangi koşullarda ticaret yapabileceği, gümrük vergileri, izn-i sefine prosedürü, konsolosluk yetkileri, mahkemelerdeki temsil süreçleri ve tüccarların korunmasına dair hükümler yer almaktadır. Ahidnâmeler, bu yönleriyle yalnızca hukuki belgeler değil; aynı zamanda ticaretin kurumsal ve diplomatik altyapısını yansıtan tarihî metinlerdir. Çalışmada kullanılan ahidnâme defterleri, Osmanlı–Avusturya ticari ilişkilerinin hukuki zeminini kavramaya ve Nemçe Ahkâm Defterlerinde karşılaşılan uygulamaların dayandığı antlaşma temelli çerçeveyi ortaya koymaya imkân tanımaktadır. Bu kapsamda incelenen 57/1 numaralı Nemçelü Ahidnâme Defteri, toplam 315 sayfa olup, 1567–1795 yılları arasındaki antlaşmaları içermektedir. Defter, özellikle 1615 tarihli antlaşma, 1718 Pasarofça Antlaşması ve 1739 Belgrad Antlaşması gibi, Osmanlı–Avusturya ilişkilerinde dönüm noktası niteliği taşıyan

³ Ahidnâmeler genel anlamda taraflar arasında belirli alanlardaki prosedürün belirlenmesinde hukuki mevzuat getiren yasa koyucu metinlerdir. Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticareti, Avusturya ve Osmanlı tarafları arasında imzalanan çeşitli antlaşma metinlerince belirlenen çerçevede yürütülmüştür. Bu durum da doğal olarak ikili arasındaki ilişkilerde ahidnâmelere belirleyici bir rol vermiştir. Bu yaklaşımdan hareketle tezin ana iskeleti kurulurken ahidnâmeler başta olmak üzere yasal prosedür getiren hukuki metinlerin ayrı bir bölümde değerlendirilmesi tercih edilmiştir. Bu itibarla, burada detaylandırılmayacak ahidnâme ve benzeri hukuki metinlerle ilgili daha geniş bilgi için bkz. Birinci Bölüm.

metinleri içermesi bakımından büyük önem arz etmektedir. Bu içerik, söz konusu defteri diplomasi tarihi açısından da değerli bir kaynak hâline getirmektedir.

81 sayfadan oluşan 59/3 numaralı Nemçelü Ahidnâme Defteri ise 1747–1791 yıllarını kapsamaktadır⁴. Bu defterde yer alan 1747 tarihli antlaşma ile birlikte 1791 yılında imzalanan Zıştovi Antlaşması, özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı–Avusturya ticari ve diplomatik ilişkilerini belgelemesi açısından dikkat çekicidir. Her iki defter birlikte değerlendirildiğinde, Osmanlı Devleti’nin Avusturya ile kurduğu ticari ilişkilerin hukuki altyapısını anlamada vazgeçilmez bir kaynak niteliği taşımaktadır.

Yayımlanmış Antlaşma Metinleri

Çalışma kapsamında kullanılan ve Osmanlı Devleti’nin Avrupalı devletlerle yaptığı antlaşmalar hakkında ayrıntılı bilgi sunan bir diğer birincil kaynak, Baron de Testa’nın *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les Puissances Étrangères* başlıklı külliyatıdır. Osmanlı Dışişleri’nde görev yapmış bir Fransız diplomat olan Baron de Testa tarafından Fransızca olarak kaleme alınan bu eser, Osmanlı’nın Avrupa devletleriyle imzaladığı diplomatik ve ticari antlaşmaları sistematik biçimde bir araya getirmektedir. Tez bağlamında bu külliyat, özellikle 1615 tarihli antlaşmanın tek nüshasını içermesi açısından dikkat çekici bir öneme sahiptir.

2. Araştırma ve İnceleme Eserleri

Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1830) başlıklı bu tez çalışmasında, yukarıda bahsedilen ana kaynaklardaki nicel verinin yanında ikincil kaynak kapsamında, yerli ve yabancı literatürdeki makale, kitap ve tez gibi farklı türdeki akademik çalışmaların içeriklerinden de istifade edilmiştir. Bu noktada, özellikle Avusturya’nın ticaretine veya Osmanlı Devleti’yle ilişkileri bağlamında yürüttüğü ticari faaliyetlerine odaklanan çalışmalara ağırlık verilmiştir. Diğer yandan, yukarıda bahsedilen üç evrede meydana gelen siyasi gelişmeleri tartışan yerli ve yabancı birçok çalışmadan da istifade edilmiştir. Bununla birlikte, özellikle 19. yüzyıl Avusturya ticaretinin veya Avusturya ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaret konusunun gerek yerli gerekse de yabancı literatürde bütüncül bir resim ortaya koyacak yeterlilikte ve arşiv verileri temelinde ele alındığını söylemenin şimdilik mümkün olmadığı da vurgulanmalıdır.

⁴ Eski başlığıyla Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi olarak bilinen kılavuzda 59/3 numaralı ahidnâme defterinin kapsamı 1747–1747 olarak belirtilmiştir. Ancak defterde yer alan hükümlerin tarihleri incelendiğinde, içeriğin 1791 yılına kadar uzandığı tespit edilmiştir.

Bu tezin konusuyla benzerliği dolayısıyla en yoğun kullanılan modern çalışmalardan biri Numan Elibol'un 2003 yılında tamamladığı '*XVIII. Yüzyılda Osmanlı Avusturya Ticareti*' başlıklı doktora tezidir⁵. Arşiv belgelerine dayalı bir metodolojiyle hazırlanan bu çalışmada, Osmanlı–Avusturya ticari ilişkilerinin başladığı 18. yüzyıl araştırma dönemi olarak seçilmiştir. İki taraf arasındaki ilişkileri belirleyen hukuki mevzuat, ticaret yolları, ticaret trafiğinde karşılaşılan başlıca sorunlar gibi başlıklarla tezin detaylandırıldığı görülmektedir. Yerli literatürde Avusturya ve Osmanlı'nın birlikte taraf olduğu ticaret faaliyetlerini konu alan belki de ilk çalışma olması, ayrıca tezin ilgilendiği dönemden bir önceki yüzyılı ele alması Elibol'un eserini ayrıca önemli kılan diğer hususlardır.

Elena Frangakis-Syrett'in özellikle 18.-19. yüzyıl Akdeniz ticareti ile Osmanlı ticaret tarihine odaklanan çalışmalarından bu tez kapsamında faydalanılmıştır. Frangakis-Syrett'in '*İzmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century*' başlıklı metni ile çalışmalarının bir kısmını bir araya getirdiği '*Trade and Money The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*' başlıklı kitabındaki Osmanlı ticaret yapısına ilişkin tespitleri ilgili bölümlerinde kullanılmıştır⁶.

Katerina Galani'nin '*The Napoleonic Wars and the Disruption of Mediterranean Shipping and Trade*' başlıklı çalışması, arşiv verilerine dayalı metodolojisiyle Napolyon savaşlarının Akdeniz ticaretinde yarattığı sorunları Livorno limanı özelinde ele almaktadır. Silvia Marzagalli'nin '*Port Cities in the French Wars: The Responses of Merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806–1813*' başlıklı araştırması da Galani'nkine benzer bir perspektiften Avrupa'nın diğer limanlarının bu süreçteki durumunu tartışmaktadır. Galani ve Marzagalli'nin metinleri, bizim bu tezde elde ettiğimiz veriler çerçevesinde Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretin belirli siyasi krizlerde kesintiye uğradığına yönelik tespitlerimizi Akdeniz'in veya Avrupa'nın başka bölgelerindeki vaziyet üzerinden desteklemesi ve bunun dışında bu limanlardaki ticaret düzeniyle ilgili varsa özel durumları açıklaması açısından önemli kaynaklar olarak belirmektedir⁷.

Wilhelm Kaltenstadler'in Avusturya'nın Akdeniz ticaretinde kritik öneme sahip Trieste'nin 18. yüzyıl ticaretine ilişkin arşiv verilerini değerlendirdiği, birbirinin devamı niteliğindeki '*Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert*' ve '*Der*

⁵ Elibol, 2003.

⁶ Frankagis-Syrett, 2001; Frankagis-Syrett, 2010.

⁷ Galani, 2010; Marzagalli, 1996.

österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert (Fortsetzung)’ başlıklı çalışmaları 19. yüzyıl öncesindeki Trieste’nin Avusturya ticaretindeki konumunu anlamak açısından oldukça önemlidir⁸. Kaltenstadler’in bu metinleri, Trieste’nin 18. yüzyıl ticaretinin 19. yüzyılın başlarındaki siyasi koşullardan ne yönde ve hangi seviyede etkilendiğinin karşılaştırılmasına da değerli bir katkı sunmaktadır. Yine Trieste’nin 18. yüzyılın ikinci yarısındaki ticari durumunu benzer içerikte ama teorik yönü daha baskın bir çerçevede değerlendiren bir diğer çalışma da Peter Gasser’in *‘Österreichs Levantehandel über Triest (1740–1790)’* başlıklı metnidir⁹.

Mose Lofley Harvey’in *‘The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance’* başlıklı doktora tezi de bu çalışmada yararlanılan önemli kaynaklardan biridir. Esas itibarıyla Avusturya’nın yoğun ticari faaliyet gösterdiği Karadeniz’deki Rus ticaretinin gelişim öyküsünü tartışan Harvey’in metni, bu bölgenin hâkim ürünü olan buğdayın bölge ticaretindeki yeriyle ilgili zengin veriler sunması ve tüm bunların Avusturya’nın ticaretine ilişkin anlamlı çıkarımlar yapmamıza imkân tanınması açısından verimli bir içerikle öne çıkmaktadır¹⁰. Diğer yandan, Frederick William Skinner’ın *‘City Planning in Russia: The Development of Odessa, 1789-1892’* başlıklı doktora tezi de odağına aldığı Odessa üzerinden Karadeniz ticaretine ve kentin bu ticaretteki yerine ilişkin tespitleri dolayısıyla çalışmanın kaynaklarına dahil edilmiştir¹¹. Yine Odessa odaklı olmakla birlikte kentin Avusturya’nın Karadeniz ticaretindeki yerine ilişkin önemli tespitler de barındıran Patricia Herlihy’nin *‘Odessa: A History, 1794 – 1914’* başlıklı çalışması da başvurulacak eserlerden biri olmuştur¹².

Tüm Avrupa’daki ticaretle birlikte tezin ilgilendiği Akdeniz–Karadeniz ticaretini etkilediği görülen Kıta Ablukası veya Kıta Sistemi olarak bilinen politikayla ilgili en önemli kaynaklardan biri Eli F. Heckscher’in *‘The Continental System An Economic Interpretation’* başlıklı eseridir. Heckscher bu çalışmasında Napolyon’un abluka politikasını İngiliz–Fransız rekabeti ile kaçakçılık gibi konulardan kolonilerin ticaret düzeni, bu abluka politikasına karşılık kıta devletlerinin aldığı ekonomik ve ticari tedbirler gibi meselelere kadar çok geniş perspektifte değerlendirmektedir¹³.

David F. Good tarafından telif edilen *‘The Economic Rise of the Habsburg Empire, 1750–1914’* başlıklı kitapta yaklaşık iki yüzyıllık bir kronolojide Avusturya’nın ekonomik

⁸ Kaltenstadler, 1968; Kaltenstadler, 1969.

⁹ Gasser, 1954.

¹⁰ Harvey, 1938.

¹¹ Skinner, 1974.

¹² Herlihy, 1986.

¹³ Heckscher, 1922.

gelişimi değerlendirilmektedir. Söz konusu çalışmanın özellikle tez dönemine karşılık gelen süreçteki ekonomik gelişmelerin tartışıldığı bölümler irdelenmiş; bu kapsamda çoğunlukla teorik düzeyde kalan tespitler arşiv belgelerinin sunduğu verilerle karşılaştırılarak tezin ilgili bölümlerinde kullanılmıştır¹⁴. Benzer biçimde, Barbara Belavich'in *'Modern Austria Empire and Republic, 1815–1986'* ve Steven Beller'in *'The Habsburg Monarchy 1815-1918'* başlıklı metinlerine de özellikle Viyana Kongresi sonrası Avusturya ekonomisindeki gelişmeleri tartışan içerikleri dolayısıyla çalışmada yer verilmiştir¹⁵.

Yukarıda bahsedilen çalışmaların dışında Avusturya'nın ekonomisine ve siyasi tarihine ilişkin olanlar başta olmak üzere Kıta Avrupası'ndaki gelişmeleri odağına alan farklı türlerde onlarca araştırmaya da yer verilmiştir. Bu çalışmalardaki teorik içeriğin tezin ana kaynaklarındaki nicel veriler bağlamında değerlendirilmesiyle Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretine ilişkin bir çerçeve ortaya konulması amaçlanmaktadır.

¹⁴ Good, 1984.

¹⁵ Jelavich, 1987; Beller, 2018.

BİRİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN OSMANLI KARASULARINDAKİ TİCARETİNİN HUKUKİ ÇERÇEVESİ

Henüz 14.yüzyıl’da Rumeli’ye geçen Osmanlılar, başından itibaren batı yönlü genişleme hedefinde olmuştur. Kumar ve İyigün gibi kimi araştırmacılarca *Konstantinopolis*’in fethine bağlı taktiksel bir tercih olarak değerlendirilen bu genişleme¹⁶, sonrasında Balkanlar ve Ön Avrupa’daki parçalı siyasi haritanın da sağladığı elverişli ortamda bir imparatorluk politikasına evrilmiştir¹⁷. Bu politikanın sürdürülebilir olmasının, böylece Osmanlı’nın Avrupa jeopolitiğinde belirli seviyede tutunmasının sağlanmasında da ticaretin önemli bir karşılık yarattığını önermek mümkündür.

Siyasi güç ve hedeflerin ticari ve buna bağlı diplomatik ilişkilerle desteklenip geliştirilmesi olarak tanımlanabilecek bu yaklaşım, 14. yüzyılın ortalarında neredeyse tamamı İtalyan kent devletleriyle yapılan ticari antlaşmalarla somutlaşmıştır¹⁸. Takip eden yüzyılda da benzer devletlerle sürdürülen bu tür antlaşmaların içerik ve tarafları, özellikle 16. yüzyıldan itibaren çeşitlenmeye ve artmaya başlamıştır. Bu süreçte, özellikle Fransa ve İngiltere’ye tanınan kapitülasyonlar Osmanlı’nın Avrupa sahasındaki ticaret potansiyelini önemli ölçüde geliştirmiştir¹⁹. Aynı yüzyılda ortaya çıkan bir diğer gelişme de, önce Belgrad’ın fethi, sonra Mohaç zaferinin getirdiği statükoya bağlı olarak Osmanlı Devleti’nin Avusturya Devleti ile sınırdaş olmasıdır²⁰.

İki devlet arasında komşuluk hukukuna bağlı olarak başlayan siyasi ilişkiler, bir süre sonra ticari antlaşmalarla farklı bir boyuta taşınmıştır. Bu tezde ele alınan 1800–1830 yılları arasındaki Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticareti de ilgili taraflar arasında bu döneme kadar akdedilen antlaşmaların inşa ettiği zeminde gerçekleştirilmiştir. Bu antlaşma metinlerinin içeriği ile hukuki çerçevesinin tahlili, gerek ikili ticaretin gelişim öyküsünün kavranması gerekse de bu tezin konusunu oluşturan dönemdeki ticaretin değerlendirilebilmesi için önemli bir edimdir.

¹⁶ Kumar, 2024: 139-140; İyigün, 2015: 79-80.

¹⁷ Braudel, 2017: 454-455; Fichtner, 2008: 22-23; Pamuk, 2013: 20.

¹⁸ İnalçık, 2022: 233-234; Eldem, 2016: 348.

¹⁹ İnalçık, 2022: 235-237; Braudel, 2017: 416-418.

²⁰ Kurtaran, 2014: 395; Pesalj, 2019: 19-20.

1.1. Avusturya–Osmanlı Ticaretinin Âmir Yasaları: Ahidnâmeler

Söz, yemin anlamındaki Arapça *ahd* ile mektup, yazılmış şey manasındaki Farsça *nâme* kelimelerinden kurulu bir birleşik isim olarak ahidnâme, bu haliyle bir gerçek veya tüzel kişiye herhangi bir konuda verilmiş taahhüdü ifade eden yazılı bir belge anlamını karşılamaktadır. İki taraf arasında belirli bir husustaki ilişkileri düzenlemesi sebebiyle hukuki bir boyut da taşıyan ahidnâmeler, Erken İslam dönemine kadar inen bir tarihsel derinliğe sahiptir. İslam Peygamberi ve sonrasındaki Dört Halife Dönemi'nde ahidnâme, çeşitli kademelere memur ataması ve herhangi bir konuda ilgili makama yazılı emir ve talimat iletmenin yanı sıra kimi şahıs ve gruplara hak ve imtiyaz tanınması veya yabancılarla yapılan antlaşmanın kayıt altına alınması gibi çok farklı başlıklarda düzenlenmiş bir belge mahiyetindedir. Benzer biçimde, veliaht tayini konusunda da ilk örneği Halife Ebû Bekir dönemine atfedilen ahidnâmeler yayımlandığı bildirilmektedir. Besmele ile başlayan bu ahidnâmeler, söz konusu tayinle ilgili kararı vurguladıktan sonra selam ifadeleri ve ilgili halifenin mührüyle sonlanmaktadır²¹.

İslam tarihinde çeşitli konularla ilgili düzenlenen ahidnâme uygulaması, Anadolu Selçuklu Devleti ve kimi beylikler aracılığıyla Osmanlılara aktarılmıştır²². İslam tarihindeki erken öncülerinin aksine Osmanlı devlet sisteminde ahidnâme, daha çok yabancı devletlere yönelik ticari imtiyazları, barış hükümlerini veya sulhun yenilenmesini bildiren bir resmî belge statüsünde öne çıkmaktadır²³. İslam hukukunun prensipleri çerçevesinde, içeriğinde yer alacak hükümlerin dinen uygunluğu şeyhülislam tarafından denetlenen ahidnâmeler, belirli bir şekil esasına göre yazıya dökülmüş metinlerdir²⁴. Son şekliyle sultanın dini yeminle verdiği bir belge olması dolayısıyla da ihtilaf halinde yerel hukuktan üstün, âmir bir yasa hükmü taşıdığı vurgulanmalıdır. Diğer yandan, bir ahidnâme onu imzalayan sultanın ömrüyle sınırlı; ondan sonra tahta çıkan sultan tarafından ayrıca teyit edilmesi gereken bir hukuki çerçeveye sahiptir²⁵.

Bu tezin konusuyla ilgili olarak ticari ahidnâmeler, yabancı devletlerin tebaalarına Osmanlı topraklarıyla kara sularında seyrüsefer, ikamet ve ticaretleri süresince tanımlanan

²¹ Fayda, 1988: 535-536.

²² Anadolu Selçukluların Kıbrıs Krallığı ile, Aydın ve Menteşe beyliklerinin de Venedik ile ticari ilişkilerinde görülen ahidnâme örnekleri için bkz. Aktaş Kütüğü, 2023.

²³ Kütükoğlu, 1988: 536.

²⁴ Kütükoğlu, 1988: 537: Ferman ve beratlar da olduğu gibi, Allah'ın adı ile İslam Peygamberi ve dört halifenin isimleri zikredilip Allah'ın yardımı, Peygamberin şefaatinin talep edildiği bir bölümle başlar, bunun altına sultanın tuğrası yerleştirilir. Kimi örneklerde sultanın unvan ve sıfatları listelenir. Unvandan sonra karşı tarafın sıfatlarının kısaca sayıldığı elkâb ve duayı takip eden sonra dibacede ise ahidnâmenin mahiyetine göre gerekçe ve koşulları açıklanır. Hangi tip ahidnâme olduğu fark etmeksizin dibacenin sonunda ahidnâme hükümlerine riayet edileceğine dair taahhütler bildirilir.

²⁵ İnalçık, 2022: 227.

haklarla onların tabi olacakları koşulları içerir. 14. yüzyılın ikinci yarısının başlarında Cenovalılara verilen ve metni bugün kayıp olan antlaşma göz ardı edilirse, Osmanlılar tarafından bir yabancı devlete tanımlanan ve bugüne ulaşan ilk ahidnâme 1387 tarihli'dir. Bu periyotta Akdeniz'deki etkinliklerinin doğal bir yansıması olarak daha çok İtalyan kent devletleriyle akdedilen ticari ahidnâmelerin taraflarının özellikle 16. yüzyıldan itibaren çeşitlenmeye başladığını önermek mümkündür. İnalcık'a göre, Osmanlılar, özellikle Klasik Çağ'da ticari ahidnâmeler verirken üç önemli beklentiyi gerçekleştirmeyi amaçlayan bir yaklaşım sergilemişlerdir. *Harbilerle* ticari ilişkilerde gözetilen hedeflerden ilki, dost olan veya dostluğu amaçlanan devletle dostluk ve sadakat karşılığı ilişki tesis etmektir. Ahidnâme tahsisinde bir diğer amaç ise, siyasi ve askeri bir menfaat beklenen *harbi* devlete ticari imtiyaz tanımak; böylece asıl hedefin gerçekleştirilmesini kolaylaştırmaktır. Osmanlıların ahidnâme verirken dikkate aldıkları son husus ise muhatapla girilecek potansiyel bir ilişkiden ortaya çıkacak mali ve ekonomik faydalardır. Bu noktada, söz konusu ticari ilişkide rol üstlenen her bir tarafın belirli seviyede gelir elde etmesinin yanında özellikle gümrük vergisi üzerinden Osmanlı hazinesine nakit para girişinin de sağlanması önemli bir motivasyon kaynağı olmuştur²⁶.

Ticari ahidnâmelerin esas itibarıyla üç ana bölümden kurulu bir yapıda inşa edildiğini söylemek mümkündür. Bunların ilkinde, tüccarın hukuki statüsüyle ilgili koşullar yer alır. Tüccarın hürriyeti ile haraç ve yağma gibi olumsuz koşullardan korunmasını sağlayan tedbirler; yine veraset, kefalet ve borç gibi durumlarda kendisine sunulan hukuki çerçeve gibi bir dizi husus bu bölümün bileşenleridir. İkinci bölümde, tüccarın ticaret yaptığı ülkelerdeki iş ve işlemlerini takip etmekle görevli diplomatik misyona tanınan haklardan bahsedilir. Ahidnâmelerde rastlanan bir diğer ortak bölüm ise tüccarın doğrudan ticari faaliyetlerinin şekli ve esasıyla ilgili temel hükümlerin listelendiği bölümdür. Gemilerin limanlara giriş-çıkış düzenleri, ticaret serbestliği, ödenmesi beklenen gümrük resmi gibi hususlar bu bölümün temel konu başlıkları olarak öne çıkmaktadır²⁷.

14.-16. yüzyıl aralığında Cenovalılar ve Venedikliler başta olmak üzere İtalyan kent devletlerine, 16.-18. yüzyıl kesitinde ise Fransa ve İngiltere'nin de aralarında olduğu birçok Batılı devlete ticaret ahidnâmesi tanımlayan Osmanlıların, 17. yüzyıldan itibaren Avusturya ile de bu türden ilişkiler geliştirdiği görülmektedir. Avusturya–Osmanlı arasındaki siyasi ilişkiler, özellikle Mohaç sonrası beliren statükonun gölgesinde, savaş hali ile barış ortamının iç içe

²⁶ İnalcık, 2022: 228.

²⁷ Kütükoğlu, 1988: 538.

geçtiği, oldukça değişken ve kırılgan bir seyir izlemiştir²⁸. Her iki tarafın Macar sahasındaki rekabetçi tutumları ile buna eşlik eden Osmanlıların Viyana'yı fetih girişimi gibi gelişmeler²⁹, doğrudan iki devlet arasındaki ticari ilişkilerin inşasını da 17. yüzyıla kadar geciktirmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti'nin 1567 yılında Avusturya'ya Fransız bayrağı altında olmak koşuluyla tanıdığı imtiyazlar çerçevesinde yürütülen ticari ilişkilerin doğrudan iki devlet arası bir hukuka dönüşmesi 1615 yılında gerçekleşmiştir³⁰. 1593 yılında başlayan Osmanlı-Avusturya savaşının sonunda, 1606 yılında imzalanan Zıttorok Antlaşması'nın bir temdidini olarak iki devlet arasında 1615 yılında akdedilen 12 maddelik ahidnâme, bu bakımdan önemli bir aşamayı temsil etmektedir. 1615 tarihli ahidnâmenin özellikle dokuzuncu ve onuncu maddeleri ikili ticari ilişkilerin usulüne yönelik doğrudan atıflar barındırmaktadır, ki dokuzuncu madde esas itibarıyla tüccarların Osmanlı Devleti'ne giriş-çıkış rejimine yönelik koşulları ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarında ticaret yapabilmeleri Osmanlı otoritelerince kendilerine tezkere düzenlenmesi şartına bağlanmıştır. Onuncu maddede ise Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetleri için temessük almaları koşulu getirilmiş, bu tezkere olmadan ticaret yapmaya kalkışan tüccarların kapı kethüdası ile konsoloslarınca yakalanması hükme bağlanmıştır. Yine aynı maddede bu tüccarlar %3 gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutulurken, konsoloslarına da %2 oranında ücret ödemeleri kayıt altına alınmıştır. Osmanlı topraklarında ticaret yaparken ölen Avusturyalı tüccarların mallarının da hazineye aktarılmadan konsoloslarına teslim edilmesi öngörülmüştür. Diğer yandan, Avusturyalı tüccarların taraf olduğu ve meblağın 4.000 akçeyi geçtiği ihtilafların³¹ payitahttaki mahkemelerde; yekûnu bunun altında kalan ihtilafların ise yerel mahkemelerde görülmesi hükme bağlanmıştır³².

Söz konusu ahidnâme her ne kadar Avusturya ve Osmanlı arasında ticari ilişkilerin varlığını işaret etse de bu ilişkilere atfen sadece iki madde ayırması, bu maddelerin de sonraki ahidnâmelerde rastladığımız detaylı içeriklerden yoksun olması ilk bakışta ayrı ve kapsamlı bir ticaret antlaşmasıyla sonuçlanacak koşulların henüz oluşmadığını düşündürtebilir. Buna karşın, yaklaşık iki yıl sonra aşağıda ele alınacak bir ticaret antlaşmasının akdedilmiş olmasına

²⁸ Pesalj, 2019: 20.

²⁹ Fichtner, 2008: 28-33; Marin, 2012: 10-11.

³⁰ Bozkurt, 2000: 114; Kurtaran, 2016: 746.

³¹ Kurdakul, 1981: 83-110: Bu tür ihtilafların çözüleceği yargı mercini belirleyen 4.000 akçelik limitin nedenselliğine ilişkin bir kayıt olmasa da bu meblağın – 3.000 akçe olarak saptandığı 1718 tarihli Pasarofça Ticaret Antlaşması gibi bazı istisnaları olmak kaydıyla – Osmanlı'nın taraf olduğu ahidnâmelerin çoğunda yerleşik hale geldiğini önermek mümkündür. Nitekim, Fransa ile akdedilen 5 Haziran 1673 tarihli ticaret antlaşması ile 1675 yılında İngiltere'yle imzalanan ticaret antlaşmasında da benzer ihtilafların görüleceği mahkemenin tespitinde yine 4.000 akçelik meblağın mihenk kabul edildiği görülmektedir.

³² BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 10; Târih-i Na'imâ, 2007: 680; Elibol, 2003: 27.

bakılırsa, 1615 tarihli antlaşmayla ticaret antlaşmasının müzakere edilip imzalanmasına kadar geçecek süredeki ticari faaliyetlere yönelik asgari tedbirlerin sağlanmaya çalışılmış olabileceği ihtimali öne çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle, bu türden geçici ve pratik bir yasal çerçeveye ilgili taraflar, zaten belirli bir seviyeye erişmiş olduğunu düşündüğümüz ticari trafiğin, kapsamlı bir antlaşmanın hazırlanmasına kadar sorunsuz ilerlemesi konusunda ortak bir hassasiyeti paylaşmış olmalıdır.

Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerini sadece iki madde üzerinden düzenlemekle yetinen 1615 tarihli ahidnâmeyi I. Ahmed döneminde akdedildiği bildirilen diğer bir ahidnâme takip etmiştir. Yalnızca ticareti konu edinen ve 28 Kasım 1617 tarihli olduğu belirtilen bu ahidnâmenin³³ Osmanlı arşivlerindeki ahidnâme defterlerinde herhangi bir kaydına rastlanmamıştır. Bununla birlikte, kimi yabancı koleksiyonlarda bu antlaşmaya atıfla yayımlanan nüshalara bakılırsa bunun öncekine kıyasla çok daha geniş bir içerik barındırdığı görülmektedir. Öncekinde zikredilen ve bu antlaşmada da neredeyse tamamen korunan koşullara ilaveten korsanların Avusturya gemilerine olası saldırıları durumunda alınacak tedbirler, olumsuz hava koşullarında gemilerin karşılaşılabileceği sorunlarda uygulanacak prosedür başta olmak üzere çok farklı konu başlıklarında geniş kapsamlı hükümlere yer verildiği izlenmektedir³⁴.

Avusturya–Osmanlı ticaretinin bir bakıma kurucu metni olarak tanımlanabilecek 1617 tarihli ahidnâme, De Testa nüshasına bakılırsa, toplam 47 maddeden³⁵ oluşan bir antlaşmadır. Ahidnâmenin birinci maddesinde kendileri adına *edâ tezkeresi* düzenlenmiş Avusturya tüccarlarının herhangi bir sorunla karşılaşmadan ticari faaliyette bulunabilecekleri kararlaştırılmıştır. İkinci madde, tüccarların %3 gümrük resmini ödedikten sonra istedikleri yere gidebileceklerini; bu aşamadan itibaren de kendilerine hiçbir müdahalede bulunulmaması gerektiğini kayıt altına almaktadır. Ahidnâmenin üçüncü maddesinde ise, ellerinde patentaları olan Roma İmparatoru ve Avusturya hanedanı ve İspanya kralının ve bu imparatorluğun egemenliği altındaki diğer devletlere tabi tüccarların malları ve nakit paralarıyla Osmanlı

³³ Elibol, 2003: 27; De Testa, 1898: 37; Elibol'da antlaşmanın akdedildiği tarih 28 Kasım 1617 olarak verilmiştir. Bununla birlikte, De Testa'nın metninde ise söz konusu tarih *evâhir-i Cemazeyilâhir* 1026 / 26 Haziran – 4 Temmuz 1617 olarak kaydedilmiştir. Sonuç olarak özgün nüshasına erişilemediği koşullarda antlaşmanın – takvim yılı itibarıyla bir sorun olmamakla birlikte – tam tarihi konusunda bir ihtilaf olduğu izlenmektedir.

³⁴ De Testa, 1898: 29-37; Elibol ve Küçükkalay, 2011: 159.

³⁵ Yukarıda da bahsettiğimiz üzere bu antlaşmanın özgün metnine ahidnâme defterlerinde rastlanmamıştır. Antlaşmanın De Testa nüshası doğrudan madde numarası bildirmeden belirli konulardaki hükümleri toplamı 47'yi bulan paragraf öbekleri halinde vermektedir. Bu temelde, burada bahsedilen 47 rakamının paragraf öbeklerinin toplam sayısı olduğu; yukarıda gövde metinde sıra sayısı bildiren ifadelerin de paragraf öbeklerinin sırasına karşılık geldiği vurgulanmalıdır. Dolayısıyla ilgili antlaşmanın – varsa – özgün metninin kaç maddeden oluştuğu konusu tartışmalıdır.

sularında serbestçe ticaret yapabilmelerinde mutabık kalınmıştır. Yine aynı madde kapsamında patentası bulunmayan tüccarların Roma İmparatorluğu konsolosları tarafından mallarına ve paralarına el konulabilmesi öngörülmüştür³⁶.

Antlaşmanın dördüncü maddesi ise, tüccarların yükümlü kılındıkları gümrük resmi ile ilgilidir. Bu kapsamda, tüccarların aldıkları ve sattıkları her şey için %3 gümrük vergisinin yanında kendi konsoloslarına da %2 vergi ödemeleri gerektiği hüküm altına alınmıştır. Beşinci maddede, Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarında vefatı halinde mallarının konsoloslarına teslim edileceği bildirilmektedir. Ahidnâmenin yedinci maddesinde, tüccarların yanlarında getirdikleri *duka* ve *tallari* gibi paraların vergilendirilmeyeceği taahhüt edilmiş; ayrıca paşa, kadı, defterdar, gümrük memurları ve nişancılar gibi kamu görevlilerince bu paraları bozdurmak için tüccarların zorlanmayacakları kararlaştırılmıştır. Sekizinci madde kapsamında ise olumsuz hava koşullarından dolayı deniz yolunun riskli olduğu durumlarda tüccarların limanlarda istedikleri kadar kalabilmeleri, bunların ticaretlerini barışçıl ortamda sürdürmelerine engel olunmayacağı kayıt altına alınmıştır³⁷.

Ahidnâmenin on dördüncü maddesinde tüccarlar, Halep, İskenderiye ve diğer limanlarda yetkililerin izniyle satın aldıkları ya da satmak üzere getirdikleri mallar için sadece %3 gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutulmuştur. On altıncı maddede ise tüccarların İstanbul'da ya da başka bir limanda satamadıkları ve başka yere nakletmek istedikleri mallar için gümrük vergisi talep edilmeyeceği hüküm altına alınmıştır. On sekizinci madde deniz ticaretinde korsan saldırıları sorununa yönelik bir içerikle öne çıkmaktadır. İlgili madde kapsamında Roma İmparatorluğu'nun limanlarına gelmeleri durumunda Cezayir korsanlarının saygıyla karşılanması; barut, kurşun, yelken gibi ihtiyaç duydukları malzemelerin temin edilmesi hususu kayda geçirilmiştir. Bir yönüyle öncekini tamamlayan on dokuzuncu maddede, söz konusu korsanlar imparatorluk tebaasını köleleştirme ya da bunların mallarını yağmalamaktan men edilmiş; hali hazırda ele geçirilen mal ve esir varsa derhal serbest bırakılmaları kayıt altına alınmıştır. Antlaşmanın yirmi üçüncü maddesinde ise, imparatorluk tüccarlarına Osmanlı topraklarında serbestçe ve güvenlik içinde seyahat etme imkânı tanınmaktadır. Sekizinci maddeye benzer içerikte izlenen yirmi dördüncü madde ise, Osmanlı gemi mürettebatlarını, kötü hava koşullarından dolayı risk altında olan ve bu sebeple de desteğe ihtiyaç duyan Avusturya tüccarlarına yardım ulaştırmakla yükümlü tutmaktadır. Bu madde hükmünden devamla yirmi altıncı maddede ise, fırtınadan dolayı zarar gören ve karaya vuran

³⁶ De Testa, 1898: 30.

³⁷ De Testa, 1898: 31.

Avusturya tüccar gemilerine yardım götürülmesi; gemi içerisinde bulunan mürettebat ve malların kurtarılması hüküm altına alınmıştır³⁸.

Ahidnâmenin otuz ikinci maddesi belirli bölgelerdeki konsolosların çalışma koşullarına ilişkin genel bir çerçeve ortaya koymaktadır. Buna göre, İskenderiye, Trablus, Şam, Tunus, Cezayir, Mısır ve diğer yerlerdeki konsoloslar görevden alınabilir, bunların yerleri değiştirilebilir ya da yenileri atanabilir. Otuz altıncı maddede, Osmanlı sularında seyreden Avusturya tüccar gemilerinin sadece İstanbul ve Gelibolu'da denetlenecekleri, başka yerlerde denetlenmeye kalkılıp mükerrer vergi istenmeyeceği; ancak kaçak mal taşıdıkları ve bu malın gümrük resminin ödenmediği tespit edilirse tüm mala el konulacağı hüküm altına alınmıştır. Otuz yedinci maddede Avusturya tüccarlarının Halep ve diğer bölgelerden aldıkları malları gümrük resimlerini ödedikten sonra Kıbrıs veya diğer limanlara nakledebilecekleri; satış için çıkarıldığı halde dengi açılmayan ve tekrar gemilere yüklenerak başka iskelelere taşınmak istenen veya çıkarılmayıp gemilerde bir kaç gün bekletilen ticaret eşyası için ayrıca gümrük resmi talep edilmeyeceği; kendi kalyon ve gemileriyle getirdikleri ticaret eşyasının naklinde eskiden olduğu gibi yük başına 71 akçe ödeyecekleri; Osmanlı topraklarına getirmiş oldukları kurşun, kalay, demir, çelik ve benzeri maddeler için % 3'ten fazla gümrük vergisi ödemeyecekleri kararlaştırılmıştır. Antlaşmanın otuz sekizinci maddesi, Avusturya tüccar gemilerinin Dimyat veya İskenderiye'den İstanbul'a veya başka yerlere mal taşıyabileceklerini vurgulamaktadır. Kırk beşinci maddede ise [Avusturya] imparatorluk tüccarlarının Trabzon, Kefe veya [Osmanlı] imparatorluğumuzun diğer limanlarına gidebilecekleri, karadan da Karasu, Azak veya Rusya'ya gidip ticaret yapabilecekleri, bu süreçte de %3'ten başka gümrük resmi ödemeyecekleri kayıt altına alınmıştır³⁹.

Tüccar sınıfı, iki tarafın topraklarında, daha önce verilmiş olan ahidnâmeler (antlaşmalar) uyarınca güven içinde ve huzurla kendi işlerine göre ticaret yapabilsinler. Anılan Roma İmparatoru'na tâbi vilayetlerin ve bundan sonra Hristiyan milletlerinden elde edecekleri yerlerin tüccarları ve halkı, hangi milletten olurlarsa olsunlar, karadan ve denizden bu işe memur olan vekiller arasında kararlaştırıldığı üzere, Roma İmparatoru'nun bayrağı ve patentasıyla Osmanlı topraklarına kendi işlerinde gelip gidip alışveriş yapsınlar. Gerekli gümrük vergilerini verdikten sonra kendilerine zarar verilmesin, rahatsız edilmesin; aksine korunup gözetilsinler⁴⁰.

³⁸ De Testa, 1898: 32-33.

³⁹ De Testa, 1898: 34-36.

⁴⁰ De Testa, 1898: 37.

1617 tarihli antlaşmanın bir öncekine kıyasla oldukça kapsamlı ve ayrıntılı maddeleriyle inşa olunan çerçeve, yaklaşık bir yüzyıl süreyle Avusturya–Osmanlı ticaretinin yasal zeminini oluşturmuştur. 18. yüzyılın ilk çeyreği henüz bitmeden, iki devlet arasındaki siyasi güç dengesinde yaşanan gelişmeler, ticari ilişkilerde de yeni bir statükoyu beraberinde getirmiştir. 21 Temmuz 1718 tarihli Pasarofça Antlaşması ile bunu ticari yönden tamamlayan ve altı gün sonra 27 Temmuz 1718’de imzalanan Pasarofça Ticaret Antlaşması, ikili ticarete bu yeni statükoyu belirleyen önemli bir aşamayı temsil eder⁴¹. 21 Temmuz 1718 tarihli Pasarofça Antlaşması’nda ticaretle, özellikle korsanlıkla ilgili bir maddeye verilmiştir. Bu madde temelinde, Osmanlı topraklarında Avusturya Devleti hizmetinde konsolosların ve bunlara bağlı tercümanların çalıştırılması hükme bağlanırken Avusturya tüccarlarına da diğer müstemen topluluklara tanınan kolaylıkların sağlanması hususunda mutabakat sağlanmıştır. İlgili maddeyle Cezayir, Tunus ve Trablus ile Ülgün korsanlarının korsanlık yapmamaları konusunda uyarılarak antlaşma hükümlerine bağlılıklarının sağlanması vurgulanmış; yine de aksi davranışlar sergilerlerse yağmalanan malların sahiplerine iade edilmesi, yine esir alınan varsa serbest bırakılması ve oluşan zararın bu gruplardan tazmin edilmesi kayıt altına alınmıştır. Ayrıca, bu tür eylemlerin tekrarlanmaması için de caydırıcı cezai yaptırımların uygulanması hususunda görüş birliğine ulaşılmıştır⁴². İkili ticaretle ilgili asıl çerçeveyi oluşturan ve bundan önceki ahidnâmelerden de ilham alan Pasarofça Ticaret Antlaşması ise bu tezin konusuyla ilgili dönemdeki ticari faaliyetler için gereken yasal zemini inşa etmiştir. Francesco Fleischmann ve Seyfullah Efendi’nin başkanlık ettiği Avusturya ve Osmanlı heyetlerinin müzakereleri neticesinde 20 maddeden oluşan bir metin üzerinde mutabık kalınarak antlaşma akdedilmiştir.

Antlaşmanın birinci maddesinde her iki tarafın tüccarlarına – barut ve harp gereçleri gibi küçük bir istisna dışında – serbest ticaret yapma hakkı tanınmıştır. Yine aynı maddede tüccarlara Avusturya bayraklı ticaret gemilerinin Osmanlı limanlarında erzak ve metalarını çıkarmalarına müsaade edildiği, diğer yandan bu gemilerin fırtınadan zarar görmeleri durumunda Osmanlı limanlarında tamir edilebileceği hükme bağlanmıştır⁴³. İkinci maddede ise nehir ticaretine dönük bir içerik dikkat çeker. Bu kapsamda, her iki tarafın ticaret gemilerinin Tuna Nehri’nden serbestçe geçebilecekleri; ayrıca Avusturya gemilerinin Karadeniz’e

⁴¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 63-66; Kurtaran, 2006: 297; Ercan, 2019: 208; Özcan, 2007: 180.

⁴² BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 55-61.

⁴³ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 56.

gelmeleri durumunda bunlara İstanbul, Kırım, Trabzon, Sinop ve diğer iskelelerde ticaret yapma imkânı tanınacağı vurgulanmıştır⁴⁴.

Ahidnâmenin üçüncü maddesi kara, deniz ve nehir ticaretindeki gümrük vergisi rejimiyle ilgilidir. Buna göre, tarafların tüccarlarının ister karadan ister denizden ya da nehirden taşıdıkları mallardan bir yerde ve bir defaya mahsus olmak üzere; benzer biçimde Osmanlı sınırları içinden satın alınıp vilayetlerine sevk edilen mallardan da sadece bir defa ve bir yerde yüzde üç oranında gümrük vergisi tahsil edilmesi, bu oranı aşan bir talepte bulunulmaması kayıt altına alınmıştır. Yine aynı madde Çanakkale Boğazından geçecek Avusturya tüccar gemilerinin diğer müstemen topluluklara da uygulandığı üzere 300 akçe selamet akçesinin tahsil edilmesinden başka, masdariye, zarar-ı kassabiye ve benzeri isimlerde başka herhangi bir harç veya vergi talep edilerek tüccarlar rahatsız edilmemesini öngörmektedir. Benzer biçimde, Avusturya tüccarlarının İstanbul'da satın alarak gemilerine yükledikleri mallara ilişkin gümrük vergilerini bir defaya mahsus olmak üzere İstanbul'da ödemeleri, bunun karşılığında gümrük memurlarından aldıkları eda tezkereleriyle Çanakkale Boğazına vardıklarında bu belgelere göre işlem yapılması ve "mallarınızı kontrol edeceğiz" denilerek rahatsız edilmemeleri şart koşulmuştur. Bahsi geçen tüccarların gemileriyle götürdükleri malların gümrük vergilerini bir defa ödedikten sonra malları satılmayıp başka bir iskeleye gitmeleri gerektiğinde tekrar gümrük vergisi talep edilmemesi de hüküm altına alınmıştır. Ancak mallarını gümrük ödemededen kaçırarak tüccarlardan, yakalandıklarında eski kanunlara göre iki kat gümrük vergisi tahsilatıyla cezalandırılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca, tarafların tüccarlarının yanlarında bulunan altın, gümüş ve nakit paralarından gidiş ve dönüşlerinde gümrük vergisi talep edilmeyeceği de vurgulanmıştır⁴⁵.

Takip eden maddede ise Avusturya tüccarlarına Osmanlı topraklarından kendi ülkelerine ithalat yapma serbestisi getirilmiştir. Beşinci madde Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarında karşılaşılabilecekleri sorunlarla ilgilenecek – konsolos, tercüman ve maslahatgüzar gibi – misyon temsilcilerinin görevlendirilmesini hükme bağlar. Yine aynı maddede Avusturyalı bir tüccarın – yüksek olasılıkla kendi milliyeti dışındaki – herhangi bir kişiyle yekûnu 3.000 akçeyi aşan bir ticari faaliyetten dolayı bir ihtilafa taraf olması durumunda konunun – yerel mahkemelerde değil – doğrudan İstanbul'a havale olunarak çözülmesi gerektiği; iki Avusturyalı

⁴⁴ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 57; Ahidnâmenin bu maddesi Avusturya tüccarlarına Karadeniz'in muhtelif limanlarında ticaret imkânı tanısa da söz konusu hak kullandırılmamıştır (Küçükcalay, 93: 2007).

⁴⁵ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 57.

tüccarın aralarındaki ihtilaflarda ise konsoloslarının kendi hukuklarına göre yetkili kılınması hükmü kurulmuştur⁴⁶.

Antlaşma metninin altıncı maddesi, Osmanlı Devleti tüccarlarının güvenlik ve huzur içinde olmalarını sağlamak üzere Avusturya topraklarında ihtiyaç duyulan yerlerde konsolos tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. 1615 tarihli antlaşmanın onuncu maddesinde Avusturyalı tüccarlar için belirlenmiş olan kapsamın, bu kez Osmanlı tüccarlarını da ilgilendirecek biçimde düzenlendiği bir hükmü barındırır. Buna göre, bir Osmanlı tüccarının Avusturya topraklarında vefatı halinde bunun mal ve eşyalarının Osmanlı otoritelerince tayin olunacak konsolosa teslim edileceği öngörülmüştür⁴⁷. Sonraki maddede ise Avusturya ticaret gemilerinin herhangi bir Osmanlı iskelesinde süresiz demirleyebileceği, bu süreçte eşyalarını kendileri ihraç etmezlerse buna hiçbir suretle zorlanmayacakları hükmüne bağlanmıştır⁴⁸. Sekizinci madde, denizde fırtınaya bağlı batma riskine maruz bir Avusturya ticaret gemisine mücavir semtlerdeki gemilerin yardım etmekle yükümlü olacağı; şayet gemi batarsa da karaya çıkan eşya ve malların konsolosa teslim olunacağı hüküm altına alınmıştır⁴⁹.

Ahidnâmenin dokuzuncu maddesinde ise, Avusturya gemilerine mal yükleyen Osmanlı tebaası tüccarlar, Fransa, İngiltere ve Hollanda gemilerine mal yüklediklerinde ödedikleri vergi oranında ödeme yapmakla yükümlü tutulmuştur⁵⁰. Sonraki madde ise ticaretteki korsan sorunuyla ilgili bir içerikle karşımıza çıkar. Buna göre, Osmanlı tebaası tüccar gemilerinin Akdeniz’de Maltız ve diğer korsan grupları tarafından saldırıya uğramaları durumunda Avusturya gemilerine bu noktada herhangi bir suç isnadında bulunulmayacağını hüküm altına almıştır⁵¹. On birinci madde kapsamında ise Avusturya tüccarlarına ait gemilerin yük taşımak, asker sevk etmek ya da başka herhangi bir maksatla el konularak rahatsız edilmemesi hususu vurgulanmıştır⁵².

On ikinci maddede, iki taraf savaş gemilerinin denizde sefer halindeyken karşılaşmaları durumunda birbirlerine sancak selamı vererek dostça davranmaları kararlaştırılmıştır⁵³. On üçüncü maddede, Avusturya imparatoruna tabi tüccarlar ticaret veya ziyaret maksadıyla bir bölgeye gitmek istediklerinde buna engel olunmayacağı; intikalleri sırasında cizye memurları

⁴⁶ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 57.

⁴⁷ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 57.

⁴⁸ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 57.

⁴⁹ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 58.

⁵⁰ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 58.

⁵¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 58.

⁵² BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 58.

⁵³ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 58.

ve diğer kişiler tarafından alıkonmamak adına hâmilllerine yol emri ile talimatnameler verileceği belirtilmiştir⁵⁴. İki taraf arasındaki ticari faaliyetlerde rol üstlenen simsarların uyuşuyla ilgilenen on dördüncü madde ise bu yönüyle ilginç bir hüküm barındırır. Bu bağlamda, Avusturya otoritelerinin onayı olmaksızın Osmanlı makamlarınca verilecek izinlerle veya başka yollarla Yahudilerin Avusturya tüccarlarına simsar olarak atanmaması gerektiği; bunu mazeret addedip ilgili tüccarlara zarar vermeye kalkışan Yahudilerin de cezalandırılacağı hüküm altına alınmıştır⁵⁵.

On beşinci maddede Avusturya tüccarlarının Osmanlı payitahtına geldiklerinde konaklayıp mal ve eşyalarını koyabilecekleri, ayrıca diğer milletlerin tüccarları ile aralarında sorun çıkmasının da engellenebileceği bir hanın tahsis edilmesi konusunda mutabık kalınmıştır⁵⁶. On altıncı maddede, Avusturya tüccarları ile konsolos, bunların vekilleri veya Avusturya tebaasından birinin kendi rızalarıyla İslamiyet'i kabul etmeleri hali dışında başka hiçbir şekilde buna zorlanamayacakları kayıt altına alınmıştır⁵⁷. On yedinci madde ise Avusturya İmparatorluğu'nun izniyle ticaret yapan bir tüccarın bulunduğu korsan gemisinin ele geçirilmesi durumunda bu tüccarın esir alınamayacağını hükme bağlamıştır⁵⁸. On sekizinci madde ise Pasarofça Ticaret Antlaşması'nın tadilatı durumunda atılacak adımları belirleyen bir hükmü ihtiva eder. Buna göre, bu tür bir durumda her iki taraf tüccarlarının karada, denizde ve nehirdeki faaliyetlerinden doğan alacak-verecek hesaplarını kapatmalarından sonra ellerinde kalan mal ve eşyaları ile güvenli bir şekilde hudutlardan geçebileceklerdir⁵⁹. On dokuzuncu madde kapsamında Tuna nehri yoluyla iki yönlü olarak Avusturya-Osmanlı sınırı arasında ticaret yapan ve adet üzere bir defaya mahsus %5 gümrük vergisi ödeyen Acem tüccarına *edâ tezkeresi* düzenleneceği ve sonrasında bu tüccardan ikinci kez gümrük vergisi talep edilmeyeceği kararlaştırılmıştır⁶⁰. Antlaşmanın yürürlük koşullarını bildiren son maddesinde ise yukarıda hüküm altına alınan maddelerin ve şartların temessükleri antlaşma taraflarınca mühürlendikten sonra işlerlik kazanacağı vurgulanmıştır⁶¹.

Pasarofça Ticaret Antlaşmasından 1730 yılına kadarki süreç, Osmanlı açısından herhangi bir savaş halinin olmadığı, pozitif bir gündemle tanımlanabilir bir resim ortaya

⁵⁴ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 59.

⁵⁵ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60; Yahudilere dönük bu negatif ayrımcı yaklaşımın sebepleri için Elibol, 2004: 77-82.

⁵⁶ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60.

⁵⁷ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60.

⁵⁸ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60.

⁵⁹ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60.

⁶⁰ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 60-61.

⁶¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 61.

koymaktadır. Özellikle Osmanlı payitahtında yoğunlaşan ve sonradan literatüre Lale Devri olarak geçen kültürel akımın da rengini verdiği bu dönem, 1730 yılındaki bir isyanla sonlanmıştır. Bu isyan neticesinde tahta III. Ahmed'in yerine I. Mahmud oturmuştur⁶². Yeni dönemin hemen başında, 1731 yılında başlayıp yaklaşık beş yıl kadar süren İran seferi sırasında özellikle Rusya'nın açık denizlere inme politikası kapsamında bulunduğu bir dizi girişim⁶³ 1736 yılında Osmanlı'nın Rusya'ya savaş ilanı ile karşılaşmıştır. Rusya lehinde pozisyon alan Avusturya'nın da ilerleyen süreçte harbe girmesiyle çok taraflı hale gelen savaş, 18 Eylül 1739 yılında imzalanan Belgrad Antlaşmasıyla sonlanmıştır⁶⁴. Avusturya ve Osmanlı Devleti arasında akdedilen, toplamda 23 madde ve bir sonuçtan oluşan bu antlaşmada iki taraf arasındaki ticari faaliyetlerle ilgili iki maddeye – on birinci ve on ikinci maddeler – yer verilmiş olması, antlaşmanın bir diğer hedefinin de savaş nedeniyle durma noktasına gelen ticaretin yeniden canlandırılması olduğuna işaret etmektedir⁶⁵.

Antlaşmanın ticareti konu alan on birinci maddesi, Avusturya ve Osmanlı tüccarlarına her iki ülkede serbestçe ticaret yapma; Avusturya tüccarlarının Osmanlı ülkesine kara ve deniz yoluyla gelip %3 gümrük vergisi ödeme koşuluyla ticari faaliyetlerde bulunma imtiyazı getirmiştir. Aynı madde kapsamında, daha önce Fransa, İngiltere ve Hollanda'ya tanınan ayrıcalık ve imtiyazların Avusturya Devleti tüccarlarına da sağlanması taahhüt edilmiştir. Aynı şekilde, Avusturya topraklarına giden Osmanlı tüccarları ile halkına da bu esaslar çerçevesinde muamele gösterilmesi; Avusturya topraklarında ticaret yapan Osmanlı tüccarlarının her durumda korunup gözetilmesi hüküm altına alınmıştır. Diğer yandan, Cezayir, Tunus ve Trablus Ocakları korsanlarının antlaşmada yer alan hükümlere ve kendileriyle yapılan özel antlaşmalara uymaları, korsanlık faaliyetlerinde bulunmamaları ve ticaret gemilerine zarar vermemeleri konusunda ortak irade gösterilmiştir. Ayrıca, deniz kıyısında bulunan Ülgün ve çevresindeki kalelerin halkının da Osmanlı iskelelerinden korsanlığa çıkmamaları ve tüccar gemilerine hiçbir şekilde zarar vermemeleri de vurgulanmıştır. Bu tür faaliyetlere kalkışan korsanların cezalandırılması ve bunların alıkoydukları mal ve esirlerin ilgili taraflara iade edilmesi hüküm altına alınmıştır. Antlaşmanın on ikinci maddesinde ise Avusturya'dan Tuna nehri ve Osmanlı topraklarından İran'a ve yine İran'dan Osmanlı toprakları yoluyla Avusturya'ya giden İran tüccarlarının %5 *reftiye* gümrüğü ödemeleri kararlaştırılmıştır⁶⁶.

⁶² Aktepe, 1956: 158.

⁶³ Kurtaran, 2015: 594-598.

⁶⁴ Erim, 1953: 81-94.

⁶⁵ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 188; BOA, A.DVNS.NMH.d. 8, 518-524; Kurdakul, 1981: 147.

⁶⁶ BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1, 188.

Belgrad Antlaşması'ndan sonraki süreçte Osmanlı'nın bu antlaşmanın muhataplarıyla dengeli ve barışçıl bir politika sürdürme eğiliminde olduğu; hatta bu tutumu çeşitli antlaşmalar imzaladığı İran ve İspanya gibi devletlerle olan ilişkilerine de taşımaya çalıştığı izlenmektedir⁶⁷. I. Mahmud saltanatının genel bir vasfı olan bu barışçıl anlayışın Avusturya–Osmanlı ticaret ilişkilerini ilgilendiren yönü ise Maria Theresa döneminde 28 Mayıs 1747'de akdedilen antlaşmadır⁶⁸. Pasarofça Antlaşmasının yenilenmiş versiyonu olarak değerlendirilen bu antlaşmanın giriş bölümünde geçen “*müddet-i memdude*” ibaresi, iki tarafın süre kısıtı veya baskısından uzak, uzun vadeli barışçıl bir döneme yönelik iyi niyet ve yaklaşımlarını göstermesi bakımından önemlidir⁶⁹.

1747 antlaşması, Belgrad Antlaşması'nda mutabık kalınan maddeleri aynıyla teyit etmekle birlikte bunlara ilave edilmiş 17 hükmü de barındıran bir muhteva ortaya koymaktadır. Antlaşmanın başlangıç maddesi, iki tarafın tebaaları arasında kara ve denizde geçerli olacak bu antlaşma ve dostluk gereğince, Roma İmparatoru'na bağlı tebaalar ile Toskana'ya bağlı iskele, liman ve adaların tebaaları ve yine Hamburg ve Lübecka [Lübeck] kentlerinin tüccarlarının Avusturya bayrak ve patentleriyle gelmeleri halinde Osmanlı topraklarına kabul edileceklerini hüküm altına almıştır. Bu tüccarların niyetleri çerçevesinde ticaret yapabilecekleri, arzu ettikleri eşyaları alarak güvenli bir biçimde ülkelerine gidebilmelerinin sağlanacağı taahhüt edilmiştir. Aynı madde kapsamında, önceki ahidnâmelerde de rastlandığı üzere, tüccarların fırtına veya herhangi bir sebepten zarar gören gemilerini tamir edebilecekleri, temel gıda ihtiyaçlarını serbestçe karşılayabilecekleri, bu çerçevede hiçbir müdahaleyle muhatap olmayacakları da kayda geçirilmiştir⁷⁰.

Antlaşmanın ikinci maddesi tahsil olunacak gümrük vergisi oranıyla ilgilidir. Bu madde kapsamında iki tarafın tüccarları, kara ve deniz yoluyla götürdükleri ve Osmanlı hudutları dahilinde satın aldıkları eşya için bir defaya mahsus olmak üzere – önceki metinlerde de zikredildiği gibi – %3 gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutulmuş; bunların mükerrer tahsilat çerçevesinde ‘*rencide ve remide*’ olunmayacakları vurgulanmıştır. Ayrıca, Osmanlı Devleti gümrük eminlerinden tezkere alan Avusturya tüccarlarına serbest ticari faaliyette bulunma imkânı da tanınmıştır. Diğer yandan, iki taraftan herhangi birinin gümrükten mal kaçırma teşebbüsünün önceki akitlerde de belirtildiği gibi iki kat gümrük vergisi tahsilatıyla

⁶⁷ Kurtaran, 2015: 602-604.

⁶⁸ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 15-23; Muâhedat Mecmuası 2008; 135-142.

⁶⁹ Kurtaran, 2015: 606.

⁷⁰ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 17.

cezalandırılması kararlaştırılmıştır⁷¹. Benzer içerikteki üçüncü madde ise Osmanlı Devleti’ne dost olan ülkelerin müstemin tüccarlarının alıp kendi ülkelerine götürdükleri emtia ve eşyayı Avusturya Devleti’ne de serbestçe götürmesine imkân ve izin veren bir çerçeve barındırır⁷².

Antlaşmanın dördüncü maddesi esas itibariyle tüccarlara eşlik edecek konsolosluk ve tercümanlık kadrosuyla ilgili kuralları sıralamaktadır. Bu kapsamda, Osmanlı Devleti’nin Akdeniz kıyıları ile adalarında, diğer devletlerin konsolos ve tercümanlarının bulunduğu yerlerde, Avusturya tüccarlarının emniyet ve huzurlarını temine yönelik mukim elçi ve kapı kethüdaları vasıtasıyla konsolos veya tercüman bulundurma imkânı sağlanmıştır. Daha önce konsolos ya da tercüman atanmamış olan bir iskelede böyle bir ihtiyacın hasıl olması durumunda Avusturya vekili Osmanlı hükümetine durumu bildirir ve izin verilirse konsolos ve tercüman atamasının yapılacağı hükme bağlanmıştır. Aynı madde konsolos bulundurulacak yerlerin emniyetini söz konusu bölgelerdeki hâkimlerin uhdesine tayin etmiştir. Osmanlı hudutları dahilinde Avusturya’ya tabi bir tüccarın vefatı halinde bunun tüm mal ve eşyasının, “*dahl ve taarruz*” olunmadan doğrudan kabzına görevli olanlara iade edilmesi kayıt altına alınmıştır. İlgili madde muhtevasında dikkat çeken bir diğer husus da belirli çerçevede de olsa Avusturya tarafına hukuki imtiyazların tanınmış olmasıdır. Bu bağlamda, Avusturya tüccarları, tercümanları ve konsolosları arasındaki ihtilaf veya davalara kendi mahkemelerinde kendi hakimlerinin bakacağı hüküm altına alınmıştır⁷³.

Antlaşmanın beşinci maddesi, Avusturya tüccar gemilerinin gelip ticari faaliyette bulundukları herhangi bir Osmanlı iskelesinde işlerini bitirinceye kadar ikametlerine müdahale edilmemesi, ayrıca eşyalarını çıkarmaya zorlanmaması konusunda hüküm vermektedir⁷⁴. Altıncı madde ise, çeşitli konularda temel ilkeleri belirleyen bir içerik barındırmaktadır. İlgili maddenin bir yönü, Avusturya’ya tabi herhangi bir geminin denizde fırtınaya tutulması halinde, buna Osmanlı tebaası kaptanları tarafından karşılıksız yardım sağlanmasını kayıt altına almıştır. Bu yardım karşılığında, makul sınırların ötesinde bir ücret talep edilmemesi gerektiği özellikle belirtilmiştir. Buradan devamla, fırtınadan bütünüyle zarar gören gemilerin karaya çıkması durumunda yüklerindeki eşyalara saldırılmaması, en yakın konsoloslara eksiksiz teslim edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Maddede zikredilen iki tarafın liman ve iskelelerinde savaş gemisi bulundurmayaacağı taahhüdü ise tarafların antlaşma şartlarının korunmasına yönelik

⁷¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 18.

⁷² BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 19.

⁷³ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 19.

⁷⁴ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 20.

gösterdikleri çaba kadar karşılıklı hakları gözetme ve ticareti güvenli hale getirme adına sergiledikleri özeni de yansıtmaktadır⁷⁵.

Antlaşmanın yedinci maddesi, ikili ticaretin akışını ve güvenliğini tehdit edebilecek korsanlık sorunuyla ilgili bir tedbiri içermektedir. Akdeniz’de Malta korsanlarının Osmanlı reayasına zarar vermesinin Osmanlı hükümetince Avusturya’ya bağlı serbest ticaret yapan gemilere saldırı düzenlemesinin gerekçesi olarak görülmemesi gerektiği; bu çerçevede Osmanlı tarafının Avusturya sefinelerine saldırıda bulunmayacağı hüküm altına alınmıştır⁷⁶. Sekizinci madde ise Osmanlı tüccarlarının Avusturya gemilerini kiralamak istediklerinde İngiltere, Fransa ve Hollanda gemileriyle yapılan nakliyatla ödenen vergileri ödemekle yükümlü tutulduklarını vurgulamaktadır⁷⁷. Ahidnâmenin dokuzuncu maddesinde ise Avusturya ticaret gemilerinin devletin tasarrufundaki mal ve asker nakli gibi konular için zorlanmayacağı belirtilmiştir⁷⁸. Onuncu madde, iki tarafın savaş gemilerinin denizlerde dostça hareket etmesini, birbirlerine zarar vermekten sakınmalarını hüküm altına almaktadır⁷⁹. Sonraki maddede ise herhangi bir Avusturya tüccarının ticaret veya ziyaret maksadıyla Osmanlı topraklarında bir yere gitmesinin gerektiği durumda bunun güvenliğini sağlanabilmesi adına Osmanlı otoritelerinin yol emri ve tenbihname çıkartmaları öngörülmektedir⁸⁰.

Pasarofça Ticaret Antlaşması kapsamındaki Yahudi simsarlara yönelik negatif ayrımcı yaklaşımın bu antlaşma çerçevesinde de aynen korunduğu görülmektedir. Buna göre, on ikinci maddede, Avusturya Devleti tüccarları tarafından Yahudi taifesinden birisinin simsarlık için alınmayacağı bildirilmektedir. Benzer biçimde, tüccarlara dinsel tercihleri konusunda baskı yapılmaması konusundaki hüküm önceki antlaşmalardaki haliyle korunarak bu antlaşmaya da taşınmıştır⁸¹. On üçüncü madde, Avusturya tüccarları veya konsoloslarından herhangi birinin Müslüman olması durumunda bu kişiye baskı yapılmaması; rızalarıyla Müslüman olanların borçlarının da kendi malından tahsil edileceği kaydedilmiştir⁸².

Elinde Roma İmparatoru’nun patentası bulunan tüccar ve reayalarından bir kişi korsan gemisinde bulunursa, gemi ve korsanlar yakalandığında, eğer bu kişi korsanlık faaliyetlerine karışmamışsa, esir alınmaması gerektiği ve derhal serbest bırakılmaları hususu on dördüncü

⁷⁵ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁷⁶ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁷⁷ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁷⁸ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁷⁹ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁸⁰ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 21.

⁸¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22.

⁸² BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22.

madde kapsamında ele alınmıştır⁸³. On beşinci madde ise iki taraf arasında imzalanan bu “*sulh u salâh*” gereğince, antlaşmaya uymayanların karada ve denizde bulunan tüccar ve tebaalarına ihbar olunması, bunların alacak-verecek hesapları kapatıldıktan sonra salimen sınırlarına gönderilmeleri hükmedilmektedir⁸⁴. On altıncı madde kapsamında ise Cezayir, Trablusgarp ve Tunus Ocakları da antlaşmaya dahil edilmiştir⁸⁵. Antlaşmanın son maddesi olan on yedinci maddede ise iki taraf arasında imzalanan bu antlaşmanın iki taraftan da “*ruhsat-ı kâmile*” (tam yetki) ile görevli olanlarca imzalanarak mühürlendiği; daha sonra yapılan antlaşmanın temessükü iki ay içinde iki tarafça da tasdiknameler ile on yedi madde üzerine tekid ve kâbul olunacağı vurgulanmıştır⁸⁶.

1768–1774 Osmanlı–Rus Savaşı’nın ardından önce Küçük Kaynarca Antlaşması, akabinde de 22 Haziran 1783 tarihli ticaret antlaşmasının en önemli hükümlerinden biri, kapalılık statüsünün sonlandırıldığı Karadeniz’de Rusya’ya ticaret yapma hakkı tanınmasıdır. Bu antlaşmanın Avusturya–Osmanlı ilişkilerini ilgilendiren yönü ise, benzer bir hakkın Avusturya’ya da tanımlanmasına zemin hazırlamasıdır. Özellikle Rusya’nın 1784 yılında Kırım’ı ilhak etmesi bu süreci hızlandırmış, kısa bir süre sonra da Avusturya Karadeniz ticareti için Osmanlılar ile antlaşma yapma girişimde bulunmuştur. Bu kapsamda, Avusturya elçisinin Karadeniz’de ticaret yapma hakkı elde etmek amacıyla bulunduğu talebe Rusya-Avusturya ittifakından dolayı Rus elçisi de destek verdiği için Osmanlı Devleti olumlu yaklaşmak zorunda kalmıştır. Bu gelişmeler neticesinde Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında 24 Şubat 1784 tarihinde 8 maddelik bir muahede imzalanmıştır⁸⁷.

Antlaşmanın birinci maddesinin 1718 Pasarofça Ticaret Antlaşması ve 1739 Belgrad Muahedesini ile 1784 tarihli bu muahede⁸⁸ arasında bir eşgüdüm yarattığını görmek mümkündür. Pasarofça Ticaret Antlaşması hükümlerinin Belgrad Muahedesinin 11. maddesine temel teşkil ettiğinden bahisle söz konusu hukuki statünün bu muahede için de korunmasında mutabık kalınmıştır. İkinci madde, gümrük vergisi oranını düzenler. Önceki antlaşma metinlerinde de kaydedildiği üzere Avusturya tüccarlarının Osmanlı topraklarına satmak üzere getirdikleri ve buradan satın alıp ihraç ettikleri mallar için bir defaya mahsus %3 gümrük vergisi ödemeleri gerektiği; bunun dışında başka bir vergi talep edilmemesi hüküm altına alınmıştır. Üçüncü maddede Avusturya reayası ve tüccarının Osmanlı topraklarına her türlü malı getirmesine;

⁸³ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22.

⁸⁴ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22.

⁸⁵ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22.

⁸⁶ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 22-23.

⁸⁷ Bozkurt, 2004: 64.

⁸⁸ BOA, A.DVNS.NMH.d. 9, 144-145.

benzer biçimde Osmanlı sınırlarından da yasaklı listede olmamak koşuluyla istedikleri malı çıkarmasına engel olunmayacağı kaydedilmiştir. Ayrıca maddenin içeriğinde söz konusu süreçte rol üstlenecek – hırfet, şirket erbabı gibi – teknik gruplar açıkça zikredilerek belirgin bir çerçeve ortaya konmuştur. Dördüncü madde bir önceki maddenin hükmünü büyük oranda paylaşır. Öncekinden farklı olarak burada Avusturya tebaasının nehir, kara ve deniz yoluyla pasaportları yanlarında olmak koşuluyla istedikleri gibi Osmanlı topraklarına girebilecekleri; bu üç yol üzerinde de istedikleri istasyona yanaşıp gümrük vergilerini ödemek koşuluyla mal indirip yüklemelerine engel olunmayacağı vurgulanmaktadır.

Antlaşmanın beşinci maddesiyle Osmanlı ile ticari ilişkilerde en yüksek imtiyaza sahip olan Fransa, İngiltere, Hollanda ve Rusya gibi ülkeler arasına Avusturya'nın da dahil edildiği anlaşılmaktadır. Böylece Avusturya'nın Osmanlı ile ilişkilerinde önemli bir üstünlük elde ettiğini önermek mümkündür. Pasarofça Ticaret Antlaşması'na atıfla başlayan sonraki madde esas itibarıyla dördüncü maddeye benzer bir içerik barındırmaktadır. Buna göre, Avusturya tüccarının Avusturya bayrağı ve gemileriyle nehir ve deniz yoluyla geçişlerine müsaade tanınırken bu esnada yine bir defaya mahsus gümrük vergisi ödemekle yükümlü oldukları kayıt altına alınmıştır.

Antlaşmayı önemli kılan madde, Avusturya'ya Karadeniz'de ticaret yapma serbestisi getiren yedinci maddedir. Burada Rusya gemilerinden büyük olmamak⁸⁹ koşuluyla Avusturya ticaret gemilerinin Osmanlı sahil, boğaz ve haliçler ile özellikle Karadeniz Boğazı'ndan gümrük vergisinden muaf olarak serbestçe geçiş yapmaları kayıt altına alınmıştır. Antlaşmanın sekizinci ve son maddesinde, herhangi bir antlaşma hükmünde doğabilecek bir ihtilafın iki tarafın dostane müzakeresiyle çözülmesi; aksi takdirde Rusya ile yapılan 1783 ticaret ahidnâmesi hükmüne göre sorunun ele alınması konusunda mutabık kalınmıştır.

⁸⁹ Erim, 1953: 155; Osmanlı-Rus Antlaşmaları, 2019: 298-299. Avusturya ticaret gemilerine Karadeniz'de serbest ticaret izni veren bu madde kapsamında temel kriter olarak vurgulanan 'Rusya gemilerinden büyük olmamak' koşulunun nicel ölçülerine Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1779 yılında imzalanan Aynalıkavak Antlaşması'nın altıncı maddesi içeriğinden ulaşmak mümkündür. İlgili maddede *Rusya tüccâr sefinelerinin Bahr-i Siyah'tan Ak Deniz'e ve Ak Deniz'den Bahr-i Siyah'a serbestiyet üzere mürûr ve uburlarına Devlet-i Aliye ruhsat ve icazet verir bu bapta tahkik olunduğu üzere Ak Deniz tarafından mahmiye-i Kostantiniye'ye iyab u zehâb edegelen gerek França ve İngiltere ve gerek tavâ'if-i sâire tüccâr sefinelerinin en büyüğü on altı bin kile ki Rusyalunun pud tâbir olunur gemide bi'l-mukayese yirmi altı bin dört yüz puda balığ olur hamuleyi tahammül ve istî'âp edip bu takdirce Rusya sefinelerinin aleddevam mer'i ve düstûrû'l-amel tutulmak üzere bir defa şekil ve cesâmetlerini tayin ve tahsis için işbu mikyâs ittihâz olunup sefineler en küçüğü bin kile ve en büyüğü on altı bin kile ki sekiz bin kantar hamuleyi mütehammil ol[m]a[sı] gerektiği hüküm altına alınmıştır. Söz konusu altıncı madde uyarınca – İngiltere ve Fransa gemilerinde de olduğu üzere – en küçük ve en büyük Rus gemilerinin sırasıyla 1000 kile ve 16000 kile (yaklaşık 8000 kantar) olarak tespit edildiği anlaşılmaktadır. Rus gemilerine tanımlanan bu standart ölçü, 1783 tarihli Karadeniz'e geçiş senedi kapsamında Avusturya gemileri için de emsal alınarak aynen uygulanmıştır. Sonuç olarak, Karadeniz'de serbest ticaret için geçiş yapmak isteyen herhangi bir Avusturya ticaret gemisinin azami büyüklüğü 16000 kile (yaklaşık 8000 kantar)'yi aşmamak durumundadır.*

Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında 1747 tarihli antlaşmadan 1787 yılına kadarki yaklaşık 40 yıllık dönemde herhangi bir savaş halinin olmayışına bağlı olarak ticaretin de sorunsuz devam ettiğini önermek mümkündür. Buna karşın, 1787 yılında Rusya ile ittifak halindeki Avusturya'nın Osmanlı Devleti'ne saldırısı ikili ticaret trafiğini durdurmakla kalmamış; aynı zamanda Avusturya'nın bu ticaretteki imtiyazları yitirmesine de yol açmıştır. İki taraf arasındaki bu kriz, 1791 yılının ağustos ayında imzalanan Zıştovi Antlaşmasıyla yerini normalleşme sürecine bırakmış; böylece ticaret de yeniden canlanma imkânı bulmuştur⁹⁰. On dört maddeden oluşan Zıştovi Antlaşması, barındırdığı iki madde ile ikili ticari ilişkileri yeniden düzenlemeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda, üçüncü madde, Osmanlı Devleti'ni Avusturya ticaret gemilerini Garb Ocakları korsanlarından ve diğer olası tehdit ve tehlikelerden korumak; ayrıca ticaret gemilerinin uğrayacakları her türlü zararı tazmin etmekle yükümlü tutar. Antlaşmanın ticareti ilgilendiren diğer hükmü olan 11. madde ise Avusturya ve Osmanlı tebaasının serbest şekilde seyahat etmelerini, Osmanlı nehirlerinden geçiş izni verilen ticari mallar için rüsumat vergileri dışında hiçbir şey talep edilmeyeceğini kayıt altına almıştır⁹¹.

Avusturya ve Osmanlı Devleti arasındaki ticari ilişkileri düzenleyen temel metinler olarak ahidnâmeler topyekûn değerlendirildiğinde, ikili ticaretin bu ahidnâmelerin belirlediği hatlar içinde istikrarlı bir büyüme trendinde geliştiği izlenmektedir. Bununla birlikte, yine iki taraf arasındaki ticaretin süreç boyunca siyasi güç mimarisindeki değişimlerin etkisi altında çoğunlukla Avusturya lehine asimetrik bir fayda ürettiği de vurgulanmalıdır. İkili ticari ilişkilerin ilk adımı olarak kabul edilen 1615 antlaşması, içerik yönünden zengin olmamakla beraber 1617 yılında imzalanan antlaşmayla birlikte değerlendirildiğinde bu ilişkilerin başlangıcını teşkil etmesi bakımından önemlidir. 1617 tarihli antlaşma ise bir öncekinin aksine oldukça ayrıntılı hükümler barındırmasına ve özellikle Avusturya Devleti'ne birkaç noktada konsolosluk hakkı tanınmasına bakılırsa ikili ticaretin hiç de azımsanmayacak bir hacme eriştiğini, hatta oldukça cazip bir potansiyel de vaat ettiğini düşündürmektedir. 1718 tarihli Pasarofça Ticaret Antlaşması ise ikili ticarete ilişkin kapsamlı hukuki normlarla donatılmış yeni bir çerçeve getirmenin yanında sonraki antlaşmalar için de referans metin olması yönünden ayrılmaktadır. Söz konusu antlaşma, Avusturya tarafına diğer antlaşmalardan farklı olarak bölge sınırlandırması olmaksızın konsolosluk açma hakkı tanımıştır. Benzer biçimde, Avusturya ve tabiiyetindeki ülkeler Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapma olanağına erişmişlerdir. Ayrıca, yasaklı ürünler hariç diğer eşyaların alım-satımıyla ilişkili herhangi bir

⁹⁰ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 31-34; Kurtaran, 2016: 763.

⁹¹ BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3, 31-33.

sorun yaşamadan yüzde 3 gümrük vergisi ödeme karşılığında ticaret yapabilme hakkı elde etmişlerdir. Diğer yandan, bu antlaşmayı öncekilerden farklı kılan bir diğer husus da Avusturya topraklarında ölen Osmanlı tüccarlarıyla ilgili çeşitli normlar getirmiş olmasıdır. Bu antlaşmadan yaklaşık çeyrek yüzyıl sonra akdedilen 1739 tarihli Belgrad Antlaşması, Osmanlı tüccarlarına Avusturya topraklarında serbest ticaret hakkı tanınması yönünden önemli bir içerik barındırmaktadır. Söz konusu antlaşmanın belki de en dikkat çekici yönü, iki taraflı bir ticaret zemininde üçüncü bir tarafa ticari bir alan açmış olmasıdır. Buna göre, İran tüccarlarının yüzde 5 reftiye vergisini ödeyerek Osmanlı toprakları üzerinden Avusturya topraklarına gidip ticaret yapabilmeleri hükme bağlanmıştır. 1747 tarihli antlaşma, Pasarofça Ticaret Antlaşması'nın sınırlı bir revizyonla yeniden düzenlenmiş hali olarak tanımlanabilecek bir çerçevede izlenmektedir. İlgili antlaşmanın vurguyu hak eden yönü, Avusturya tabiiyeti altında tebaa sayısının önceki metinlere kıyasla çoğalmış olmasıdır. Öyle ki, Toskana Dukalığı, Hamburg ve Lübeck tüccarları da antlaşma kapsamında Avusturya bayrağı altında değerlendirilmiştir. 1784 tarihli ticaret senedinde öne çıkan hükümlerden biri, Avusturyalı tüccarların ihraç ve ithal ettikleri ürünlerine tanımlanmış bazı vergilerin lağvedilmesi; bu tüccarların sadece yüzde 3 gümrük resmi ödemekle yükümlü tutulmaları olmuştur. Yasaklı askeri teçhizatlar ve temel gıda malzemeleri gibi ürün grupları hariç diğer ürünlerin alım-satımında uygulanan yasaklar kaldırılmıştır. Antlaşma metninin en kritik hükmü ise Avusturya tüccarlarına Karadeniz'de ticaret yapma serbestisinin verilmesidir. Bu hükmü Pasarofça Ticaret Antlaşmasındaki öncüsünden farklı kılan husus, ticaret senedinde tanınan hakkın sahada izlerine rastlanmış olmasıdır. Yukarıda vurgulandığı üzere, Osmanlı idaresi, Pasarofça Ticaret Antlaşması'nda öngörülmesine karşın Avusturya tüccarlarının Karadeniz'de ticari faaliyetlerde bulunmasına yönelik iznin kullandırılmasında kayıtsız kalmıştır.

1.2. Avusturya–Osmanlı Ticaretinin İstasyonları: Gümrükler

İki devlet arasındaki ticari ilişkinin ele alınmasında ahidnâmeler kadar bu ilişkinin ayrıntılarını gösteren gümrük tarifeleri de başvurulması elzem bir temel kaynaktır. Ahidnâmeler temel ilke ve kuralları belirleyen –tabir-i caizse– birer ‘anayasal’ metin olarak öne çıkarken gümrüklerle ilgili kayıtlar da ticaretin uygulamadaki ayrıntılarını gösterir bir ‘yönerge’ işleviyle belirmektedir. Bu kayıtlardan ticarete konu olan malların cinsi ve menşei, bunlardan belirli ölçütler karşılığında alınacak vergi oranları gibi veriler sağlanmaktadır. Böylece iki taraf arasındaki ticaretin sahadaki karşılığı izlenebilmektedir. Diğer yandan, söz konusu kayıtların içeriğindeki kalemlerde ve oranlarda farklı dönemlere göre yaşanan değişimler, ticaret hacminin gelişimine ilişkin çıkarımlarda bulunma imkânı da vermektedir. Dolayısıyla,

ahidnâmelerin ticari ilişkilerin gelişim öyküsünün anlaşılmasına yönelik katkısına benzer bir durum bu ikili ilişkinin istatistiksel yapısının kavranması bağlamında gümrük kayıtları için de söz konusudur. Bu itibarla, tezin çalışma dönemine kadarki kronolojide gelişen Osmanlı gümrük sistemini, sonrasında da bu zeminde yükselen Osmanlı–Avusturya gümrük mekanizmasını ele almak bütün resmin okunmasında önemli bir edim olacaktır.

1.2.1. Osmanlılarda Gümrük Sistemi’nin Genel Yapısı

En yalın haliyle devletler arası ticarete ihracat ve ithalata konu malların sınır kapılarında kontrol edildiği istasyon olarak tanımlayabileceğimiz gümrük⁹², her devlet yapısında olduğu gibi Osmanlı bürokrasisinde de önemli bir idari mekanizma olarak öne çıkmaktadır. Osmanlı gümrük organizasyonu, yalnızca ihracat ve ithalat konusu mallar için değil, aynı zamanda Osmanlı kentleri ve iskeleleri arasında dolaşan emtia için de gümrükleme yapıldığından dolayı dâhili gümrük ve hârici gümrük adı altında iki organdan kurulu bir teşkilat yapısı barındırmaktadır.

Dâhili gümrük birimi, gümrük idaresinin bulunduğu mahale göre kara, sahil ve sınır gümrükleri olmak üzere üç bileşenden teşekkül etmiştir⁹³. Her bir bileşenin diğerine bir tedarik zinciri meydana getirecek düzende bağlandığı bir ana yapıdan bahsetmek mümkündür. Bunlardan kara gümrükleri malın kara yoluyla iç pazarlara arzı sırasındaki gümrük prosedürünü düzenlemekle yükümlendirilmiştir. Genç’in ifade ettiği üzere iç gümrük organizasyonu, birbirine bağlı ve tüm imparatorluk coğrafyasına bu düzende yayılmış bir şemada değil, ticari trafiğin görece daha yoğun seyrettiği kentleri merkez kabul eden geniş daireler şeklinde yapılandırılmıştır⁹⁴. Bu bağlamda, Bursa, Erzurum, Tokat, Diyarbakır, Bağdat, Şam, Halep, Edirne ve Belgrad gibi kentler iç gümrük istasyonları bulunan bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, özellikle sahilden yapılan ticaretin karaya göre daha ergonomik olmasının kara gümrüklerinin yaygınlaşmasını önemli oranda engellediği vurgulanmalıdır⁹⁵.

Sahil veya sevahil gümrükleri ise ithalat ve ihracata konu olan malın ilgili yerlere sevk edildiği; bunun yanı sıra çeşitli mal ve ürünlerin bir iskeleden diğer iskeleye nakledildiği, bu arada tüm bunların gümrük resimlerinin tahsil edildiği birimlerdir. İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut, Trabzon, Kefe gibi bölgeler önemli sahil gümrükleri olarak

⁹² Kütükoğlu, 1996: 263.

⁹³ Kütükoğlu, 2022: 77-78.

⁹⁴ Genç, 2014: 195.

⁹⁵ Genç, 2014: 195-196.

belirmektedir⁹⁶. Bu gümrükler, sadece ihracat ve ithalat konusu malların varış yerlerine sevk edildiği istasyonlar olarak değil, aynı zamanda Osmanlı iç ticaretine mal arzının yapıldığı yerler olarak da önemli bir işlevi yerine getirmişlerdir. Deniz yoluyla yapılan ticaretin sağladığı ekonomik avantajların bu gümrük tipini Osmanlı ticaretinin en yoğun ve en yaygın merkezi haline getirdiğini söylemek mümkündür⁹⁷.

Sınır ya da hudut gümrükleri ise deniz ile kara arasındaki sınır hattını geçen, denizden karaya çıkarılan ya da kara yoluyla getirilip gemiye yüklenen malın gümrükleme işlemlerinin yapıldığı merkezlerdir⁹⁸.

Osmanlı gümrük teşkilatının bir diğer ayağını oluşturan hârici gümrük ise, yabancı devletlere tabi tüccarların Osmanlı kentleri ile iskelelerine getirdikleri veya yine bu tüccarların ters yönde taşıdıkları, diğer bir ifadeyle ihraç ve ithal ettikleri malların gümrük işlemlerinin yapıldığı idari istasyonlardır⁹⁹.

Osmanlı gümrük organizasyonu bağlamında bir diğer konu da ticari faaliyetlerdeki gümrük resimleridir. Osmanlıların dış ticaret gündeminin olduğu 14. yüzyıl gibi erken bir dönemde gümrük prosedürünün detaylarını açıklayan resmî belgelere henüz rastlanmamıştır. İncalcık ve kimi araştırmacılar söz konusu dönemdeki gümrük politikasının Bizans gümrük sisteminin ana çerçevesini büyük ölçüde koruduğunu önermektedir¹⁰⁰. 14. yüzyıldaki ahidnâmelerde gümrük resmi bağlamında zikredilen ve bir bakıma “gelenekselleşmiş” bir uygulamayı çağrıştıran “*âdet ve kanun üzere*” ibaresi¹⁰¹ bu öneriyi destekler niteliktedir. Örneğin, I. Murad döneminde 1387 yılında Cenovalılarla yapılan ticaret antlaşmasıyla Osmanlı topraklarında ticaret yapacak Cenovalı tüccarların önceki antlaşmalardaki oranda vergi ödemekle yükümlü tutulduğu görülmektedir¹⁰². Erken ahidnâmelerde gümrük resmine ilişkin açık ve net bir sayısal veri sağlanmasa da özellikle 13. yüzyılda ve erken 14. yüzyılda Anadolu Selçuklular ve kimi beylikler ile İtalyan kent devletleri arasında akdedilen ticaret antlaşmalarında gümrük vergisi oranının %2 olarak tanımlandığı bildirilmektedir¹⁰³. Resmî belgelerin olmadığı koşullarda, bu ticaret antlaşmalarındaki %2’lik oranın ticarete standart bir uygulamaya dönüşerek “*âdet ve kanun üzere*” ibaresiyle kalıplaştığını ve sonrasına da

⁹⁶ Kütükoğlu, 1996: 264; Çelik, 2022: 180.

⁹⁷ Kılıç, 2020: 3.

⁹⁸ Genç, 2014: 195; Feyiz, 2022: 10.

⁹⁹ Kütükoğlu, 2022: 91-92.

¹⁰⁰ İncalcık, 2004: 244-245; Bulunur, 2020: 29.

¹⁰¹ Kütükoğlu, 1996: 264; Turan, 1967: 81.

¹⁰² Fleet, 1993: 16-17.

¹⁰³ Delilbaşı, 1983: 96-99; Zararsız, 2015: 10-11.

aktarıldığını düşündürür. Bu sebeple, II. Mehmed dönemine kadarki süreçte bu tür antlaşmalarda hârici gümrük vergisi oranının %2 olduğu genelde benimsenmektedir¹⁰⁴.

II. Mehmed dönemi, dış ticarete gümrük politikasının kayda değer biçimde değiştiği bir süreci temsil etmektedir. Bu değişim, gümrük vergisi oranında artışla birlikte bu verginin tahsilatındaki usulsüzlüklere karşı yaptırım getiren bir hukuki çerçeve ortaya koymaktadır. Önce %4, sonrasında da %5 oranında bir gümrük vergisi yürürlüğe koyulurken¹⁰⁵ bu vergiyi ödemekten kaçınan yükümlülere ise kınama (toplum önünde ifşa), mala el koyma gibi çeşitli cezaların tanımlandığı izlenmektedir¹⁰⁶. Gümrük vergisi oranını arttırma yanında bu vergi türünde toplanan hasılatla fireyi olabildiğince düşük seviyede tutmaya dönük çaba, devletin dış ticaret gelirleri konusunda—önceki dönemde kaydedilmemiş bir biçimde—hassasiyet gösterdiğini düşündürür. Benzer biçimde, Yücel'e göre, fetihten sonra Cenova ve Venedik tüccarlarına tanınan tam muafiyetin iptal edilmesi, diğer yandan yukarıda bahsettiğimiz vergi oranının %4–5 seviyesine yükseltilmesi gibi tedbirler Avrupa'nın Levant pazarlarına bir sömürge gibi yaklaşmasını engellemeye yönelik bilinçli bir politik tutumu yansıtmaktadır¹⁰⁷. Söz konusu kanaat, Osmanlıların bu tutumunu Cenova ve Venedik gibi İtalyan kent devletleri üzerinde siyasi üstünlüğünü kabul ettirmeye bağlayan İncalcık tarafından da paylaşılmaktadır¹⁰⁸.

Yukarıda II. Mehmed dönemi bağlamında bahsi geçen dış ticaretteki gümrük resmi oranı, 16. yüzyılda korunmakla birlikte gümrük bölgesi ve tüccarın dinsel kimliği ölçeğinde genelde %2-5 arasında değişiklik gösterdiği izlenmektedir¹⁰⁹. Mısır başta olmak üzere kimi istisnalar olmakla beraber Osmanlı topraklarının önemli bir kısmında gümrük oranının Müslüman tüccarlar için %3, gayri müslim Osmanlı tebaası tüccarlar için %4 ve harbi ya da yabancı tüccarlar için de %5 olarak saptandığı bildirilmektedir¹¹⁰. Benzer biçimde, yabancı tüccarlar ithalata konu bir kumaşın vergisini Bursa'da %3, İstanbul'da %5, Kefe'de ise %4.2 üzerinden ödemekle yükümlü tutulmuştur¹¹¹. Diğer yandan, bu oranlar dış ticarete konu olan

¹⁰⁴ Kütükoğlu, 1996: 265; İncalcık, 2004: 249. Özellikle İncalcık, Bizans Devleti'nin Katalonyalı ve Provans tüccarlarına sırasıyla %3 ve %4 gümrük resmi uygulamasına karşın Venedik ve Cenovalı tüccarlarda bu oranı %2 olarak belirlediğine; sonraki süreçte de bu İtalyan kent devletlerine tam muafiyet statüsü verdiğine dikkat çekerek Osmanlıların da bu iki devletle ticari ilişkilerini Bizans gümrük politikasına benzer biçimde yürütmüş olabileceğini önermektedir.

¹⁰⁵ Kütükoğlu, 1996: 265.

¹⁰⁶ Akgündüz, 1990: 423.

¹⁰⁷ Yücel, 1991: 84.

¹⁰⁸ İncalcık, 2012: 309.

¹⁰⁹ Kütükoğlu, 1996: 265.

¹¹⁰ Elibol, 2003: 33.

¹¹¹ İncalcık, 2004: 248-250.

farklı bir malda değişiklik gösterebildiği gibi örneğin un ve buğday gibi temel ihtiyaç maddelerinde de normalin dörtte üçü kadar belirlenmiş biçimde görülmektedir¹¹².

17. yüzyıl, Osmanlı gümrük politikasının seyrinde önemli gelişmelerin kaydedildiği bir dönem olarak öne çıkmaktadır. İncalcık'a göre, gümrük vergisi tahsilatında ithalatçının statüsü, malın niteliği ve gümrük bölgesine göre farklı uygulamalar yanında bu vergiyle imparatorluk içinde transit mallardan alınan vergilerin ayırtılamaması gibi sorunlar asgari ve sabit bir gümrük vergisi oranına dönük ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bu türden sabit ve asgari bir vergiyle – belki de bir nevi vergide sadeleşme olarak tanımlanabilecek bir biçimde – *kassabiye*, *masdariye*, *yasakçı*, *reftiyye* ve *bac* gibi diğer vergi türlerinden ilgili mükelleflere muafiyet sağlandığı da bildirilmektedir¹¹³. Bu çerçevede, 1601 yılında Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında akdedilen ahidnâme, İngiltereli tüccarları Venedik ve diğer yerlerden getirdikleri mallar için %3 gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutmuştur¹¹⁴. Bu oran, 1612 yılında Hollanda, 1615'te Avusturya, 1679'da da Fransa ile imzalanan antlaşma metinlerinde de aynen uygulanmıştır¹¹⁵. Bununla birlikte, bahsi geçen %3'lük oranın da gümrüğe tabi işlemde tahsil edilmesi beklenen asgari oran olduğu anlaşılmaktadır. Gümrük idaresindeki memurlara yapılması gereken ödemeler, pamuk ve ipek gibi ham maddelerden alınan *kantar*, *mizan* ve *damga* resimleri, gümrüğe giren her bir gemiden alınan *selamlık akçesi*, konsolos hizmetleri için belirlenen *konsolos* veya *baylacı hakkı* gibi vergi ya da harç kalemleri de düşünüldüğünde gümrük vergisinin kümülatifte yaklaşık %9'a karşılık geldiği bildirilmektedir¹¹⁶. Ticari faaliyetlerde tahsil olunması öngörülen sabit gümrük resim politikasının sonraki dönemlerde de büyük ölçüde korunarak uygulandığını söylemek mümkündür.

Osmanlı gümrük sistemi, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren vergilendirme yöntemine ilişkin radikal bir değişiklikle farklı bir boyut kazanmıştır. Bu döneme kadar gümrük resminin ticarete konu malın kıymeti üzerinden tespit edildiği *ad valorem* rejimi uygulanırken anılan dönemden itibaren ilgili malın cinsi ve kalitesine göre gümrük resminin belirlendiği yöntem esas alınmaya başlanmıştır. Kütükoğlu, gümrük resminin tespitindeki bu yöntem değişikliğinin temel motivasyonunu gümrük personeli ile tüccarlar arasında ticari mal fiyatlarının belirlenmesi sürecinde yaşanan ihtilaflara bağlamaktadır¹¹⁷. Diğer yandan, Sahillioğlu ise tüccarların gümrükleme aşamasında yalan beyan ve hileli gösterim olarak

¹¹² İncalcık, 2004: 250.

¹¹³ İncalcık, 1986: 1182.

¹¹⁴ Kütükoğlu, 2022: 29-33.

¹¹⁵ İncalcık, 2022: 237-239; Kütükoğlu, 1996: 265.

¹¹⁶ İncalcık, 1986: 1182; Elibol, 2003: 34.

¹¹⁷ Kütükoğlu, 1996: 265.

tariflenebilecek bir dizi suiistimalinin belirleyici olduğunu vurgulamaktadır. Kıymetli malların kıymetsiz mallar arasına yerleştirilmesi, balyaların standart dışı bağlanması, özellikle kumaş mallarda topların metrajıyla oynanması ve denklemlerin kontrolüne ahidnâmelere atıfla sıklıkla itiraz edilmesi gibi örnek vakaların *ad valorem* rejiminden vazgeçilmesini hızlandırdığı önerilmektedir¹¹⁸.

Gümrükleme yöntemindeki bu değişikliğin beraberinde getirdiği en önemli değişken ise gümrük tarifeleridir. Yukarıda bahsedilen ve genelde *ad valorem* rejimine atfedilen ihtilafların çözümüne yönelik olarak Osmanlı Devleti, gümrük tarifeleri düzenleme yoluna gitmiştir. Başlarda sadece belli şehirlerdeki bir kısım mal için tanzim edilen bu kayıtlar, daha sonra ticari ilişki yürütülen her devletle ayrı ayrı hazırlanmaya başlanmıştır¹¹⁹. En erken örneği 1740 tarihli Fransa ahidnâmesindeki atıf dolayısıyla bu dönemlere tarihlenen tarifelerin 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra yaygınlaştığı, Rusya ve İngiltere başta olmak üzere birçok devletle bu türden referans kayıtların hazırlandığı bildirilmektedir¹²⁰. 1839 yılına kadar bu tarifelere 14 yıllık yürürlük süresi tanımlanmış olsa da bu süre dolmadan taraf ülkelerden birinin ani fiyat dalgalanmalarına bağlı olarak rayicin güncellenmesi talebinin karşılanabilmesi esnekliği de sağlanmıştır. Diğer yandan, bu türden bir güncellemeyi menfaati aleyhine gören tarafın da söz konusu talebi mümkün olduğunca geciktirdiği örneklerle de rastlanmaktadır¹²¹. Tarifelerdeki güncellemeler gümrüklere gönderilerek buna göre işlem yapılmasının talep edildiği, eski ve yeni tarifeler arasında oluşan farkın da İrad-ı Cedid hazinesine kaydedilmesinin kararlaştırıldığı bildirilmektedir¹²².

Ticari ilişkilerin dinamik yapısında ortaya çıkan ihtilaf veya sorunların çözümüne yönelik bir mekanizma olarak beliren gümrük tarifeleri, bu tezin çalışma konusunu oluşturan Osmanlı-Avusturya ticaretinde de önemli bir yer tutmaktadır. Osmanlı-Avusturya gümrük tarifeleri, iki devlet arasındaki ticari ilişkinin hacmi, ticarete konu malların cinsi ile bunların birim fiyatlarını gösterir içerikleriyle tezin kronolojik kapsamındaki ticaretin seyrini göstermesi açısından kayda değer veriler barındırmaktadır.

¹¹⁸ Sahillioğlu, 1968: 53.

¹¹⁹ Kütükoğlu, 2022: 104.

¹²⁰ Kütükoğlu, 1996: 265; Turan, 1993: 82. Kütükoğlu ilgili metinde ilk gümrük tarife defterleri olarak yaklaşık aynı dönemlerde (1740) Fransa ve Sicilyateyn Krallığı ile hazırlanmış tarifeleri – ikincisinde Turan'ın bu çalışmasına atıf yaparak – işaret etmektedir. Turan ise Osmanlı-Sicilyateyn ticaret ilişkilerindeki gümrük tarife defterlerini ele aldığı araştırmasında iki ülke arasındaki ilk gümrük tarife defterinin tarihi olarak 1801'i göstermektedir. Bu noktada, Kütükoğlu, yüksek olasılıkla Sicilyateyn'le yapılan ahidnâmenin tarihini sehven gümrük tarife defterinin tarihi olarak belirtmiş gibi görünmektedir.

¹²¹ Kütükoğlu, 2022: 104; Kütükoğlu, 1974: 335.

¹²² Kütükoğlu, 2022: 104-105.

1.2.2. Osmanlı–Avusturya Ticaretinde Gümrük Tarife Defterleri

Osmanlı'nın dış ticaretinde 18. yüzyılın ikinci yarısında yaygınlaşan gümrük tarifelerinin Avusturya ile ticari ilişkileri düzenleyen örneklerine bahsi geçen yüzyılın sonlarında rastlanmaktadır. Bu çerçevede, iki taraf arasındaki en erken tarifenin 1797 tarihli olduğu genelde kabul edilmektedir¹²³. Diğer yandan, Elibol ise bu tarifeden yaklaşık 14 yıl önce, 1783 yılında imzalandığını önerdiği bir tarife düzenlemesinden bahsetmektedir. Buna göre, tarife içeriğinde 244 ürünün listelendiği; ticarete konu bu ürünlere tanımlanan kıymetlerin hem kuruş hem de akçe cinsinden verildiği bildirilmektedir¹²⁴. 1797 yılı tarifesinde ise *amediyeye* ve *reftiye* olarak kategorilere ayrılmış toplam 246 kalem ürün listelenmektedir. Bunlardan 178'i ithalat ürünü iken 68'i de ihracat ürünüdür¹²⁵.

1797 tarihli tarife antlaşmasından birkaç yıl sonra, henüz 14 yıllık müddet dolmadan, gümrük resimlerinin ani fiyat dalgalanmalarına oranla düşük kalması gerekçesiyle 27 Ekim 1801 yılında yeni bir tarife düzenlenmiştir¹²⁶. Bu yeni tarifenin açıklamasında, “*Nemçe Devleti tüccârının mürûr-ı ezmânla esmân-ı eşyâda ihtilâf-ı derkâr ve ‘atîk târifeler ahidnâmelere muvâfakat ta‘bîr eyledüğü bedîdâr olmakdan nâşi ahidnâmeler şürûtu üzere yüzde üç tevkîf olunarak bu def‘â tertîb olunan işbu ta‘rîfe defteri tanzimine Nemçe Devleti tarafından ta‘yîn olunan Kuga ve Adlîter nâm bezirgânlar ve Eflas Şimakîl nâm tercümân ma‘rifetiyle sâbık gümrük emîni hâcegân Divân-ı Hümayûndan Halil efendi muvâcehelerinde tanzîm olunan ta‘rîfe defteridir ki zîrde tahrîr olunduğu vechîle i‘tibâr olunub resm-i gümrük ahz olunması için karar verilmekle vech-i meşrûh üzere ‘amel ve i‘tibâr olun[m]a[sı]” gerektiği vurgulanmaktadır¹²⁷. Tarife içeriğindeki ürünler 1797 yılında olduğu gibi *eşyâ-ı amediye* ve *eşyâ-ı refiye* olmak üzere iki başlık altında sınıflandırılmıştır. Toplam 356 kalem ürüne yer verilen tarifenin *eşyâ-ı amediye* kısmında 237 kalem, *eşyâ-ı refiye* başlığında ise 119 kalem emtia listelenmektedir. Bu veriler, 1801 tarihli tarifenin belirlediği ürün sayısının bir önceki tarifeye kıyasla yaklaşık %45 oranında arttığına işaret etmektedir. Benzer biçimde, 1801 tarihli tarifiedeki *amediyeye* eşya sayısının %33; *refiye* emtia sayısının da %75 oranında artış gösterdiği izlenmektedir.*

1801 tarihli bu tarifenin *eşyâ-ı amediye* başlığı taşıyan birinci bölümünde Osmanlı Devleti'ne gelen malların cinsi ile ölçü birimleri, bir önceki tarifeye kıyasla ürünlerin birim

¹²³ Kütükoğlu, 1996: 265; Diyarbekirlioğlu, 1979: 22.

¹²⁴ Elibol, 2003: 40.

¹²⁵ Ayrıntılı bilgi için bakınız Diyarbekirlioğlu, 1979.

¹²⁶ Kütükoğlu, 2022: 104; BOA, Cevdet Maliye, 24435.

¹²⁷ BOA, Cevdet Maliye, 24435; BOA, A. DVNS. DVE. 63/7, 190/2311.

fiyatında ne kadarlık artış yapıldığı ve ürünlerin nihai fiyatı gibi parametrelere ilişkin veriler sağlanmaktadır. Malların miktarının gösterilmesinde genel olarak zirâ', top, kıyye, kantar, sandık, deste, çift, miskal, pastav ve tane gibi ölçü birimlerinin kullanıldığı izlenmektedir¹²⁸.

Tarifede listelenen ürünlerle ilgili gümrük resmi, atik fiyat + kuruş cinsinden cedid fiyat artışı = tahsil edilecek toplam fiyat düzeninde gösterilmiştir. Tarifede yer alan ve atik/bir önceki fiyatı 100 kuruş olarak belirtilen beyaz teneke-i Nemçe'nin bu tarifiedeki cedid/yeni fiyatı 44 kuruşluk fiyat artışıyla 144 kuruş olarak hesaplanmıştır. Benzer biçimde, bir önceki tarifiede 27 kuruş olan çeliğin yeni fiyatı yüzde 100 oranında bir artışla 54 kuruş olarak saptanmıştır. Diğer yandan, tarifiedeki bazı ürünlerin birim fiyatının sabit tutulduğu; kimi ürünlere de bu tarifeye ilk defa yer verildiği görülmektedir. İlk kez listelenmiş ürünlerin *bu def'a idhâl olundu* veya *bu def'a tanzîm olundu* gibi notlarla vurgulandığı saptanmıştır. Bu bağlamda, çakı ve mikras-ı Nemçe, aselbend, laciverd boya, seylani boncuk, kadife şerit, kağıd-ı lab, rişte-i penbe-i İngiliz, kakule, şerit-i kazib, çinko, hurde-i ayine, kuyumcu fırçası, Leh samuru, fincan-ı Trieste gibi mallar birim fiyatları sabit tutulmuş ürünler olarak öne çıkmaktadır. Tarifeye yeni giren ürünlerden şerit-i kazib'in bir kıyyesinin 36 kuruş, makara telinin bir topunun 3 kuruş, basma kenevir-i Nemçe'nin ise bir topunun 60 kuruş olarak hesaplandığı saptanmıştır.

İlgili tarifiede bazı ürünlere birim fiyat atanırken muhtemel karışıklıkların veya suiistimallerin önüne geçebilmek, bu fiyatın karşılayacağı tam ve doğru miktarı tayin etmek adına iki farklı ölçünün birlikte kullanıldığı izlenmektedir. Özellikle kimi kumaş ürünleri ve deste ile gösterilen mallarda aynı zamanda zira ve aded ölçüsüne de yer verilmiştir. Bu çerçevede, iki top kaba çuka-i Leh 50 zira, iki top ince leh ve Nemçe çukası 60 zira, bir top enli İngiliz sofı 45 zira' olarak saptanmıştır. Ayrıca, bir deste siyah ve sincabi tavşan-ı İngiliz 50 adet olarak gösterilirken bir deste post-ı tavşan-ı Trieste ise 10 adet olarak belirtilmiştir. Başka bir kayıтта ise bir denk kağıd-ı İngiliz ayrıca 32 düzine olarak saptanmıştır. Sabit bir fiyat belirlenmeyen bazı ürünlerle ilgili olarak "*Hamrın beher kıyyesinden üç para kıymet üzere yüzde üç resm-i gümrük altına*" ibaresiyle gümrük resminin kuruş veya akçe cinsi bir fiyat yerine kıymet üzerinden hesaplanması öngörülmüştür. Bu bağlamda örneğin pirinç-i Efrenci için bu ürünün rayicinden yüzde 20 indirim yapıldıktan sonraki meblağ üzerinden yüzde üç gümrük resmi tahsil edilmesi kararlaştırılmıştır¹²⁹.

¹²⁸ BOA, Cevdet Maliye, 24435; BOA, A. DVNS. DVE. 63/7, 190/2311.

¹²⁹ BOA, Cevdet Maliye, 24435; BOA, A. DVNS. DVE. 63/7, 192/2311.

1801 tarihli gümrük tarifesinin *eşyâ-ı refîye* başlıklı ikinci bölümü ise Osmanlı Devleti'nden ihraç edilen ürünlerle ilgili verileri barındırmaktadır¹³⁰. Bahsi geçen bölüm kapsamında kösele-i manda, rişte-i Ankara, yapağı, zırnık, mazı, mastaki, keçe-i Selanik, rezaki, kirpas-ı penbe, çit-i Diyarbekir, limon, portakal, harnub, bürüncük-ü Asitane gibi farklı türdeki ürünlere rastlanmaktadır. Bu ürünlerin gümrük resimleri de *eşya-ı amediye* bölümündekilerde vurgulandığı üzere kantar, kıyye, top, zira', varil, aded gibi ölçü birimleri temel alınarak hesaplanmıştır. Benzer biçimde, bu başlıkta da fiyat artışı uygulanmış ürünlerde atik ve cedit ibareleriyle bu fiyat hareketliliği gösterilmiş; yine bu türden artış tanımlanmamış bir kısım ürünün fiyatı eski tarifelerde olduğu gibi sabit bırakılmıştır. Zımpara, sünger, susam, kasnı, çadır uşağı gibi ürünler fiyatı sabit bırakılmış ürünler olarak belirlemektedir. Mücevherat ve inci gibi takı ürünlerinde de yüzde 3 yerine yüzde 2 gümrük vergisi tahsil edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu tarife içeriğinde çeşitli döviz cinsleri / Osmanlı akçesi ile Osmanlı parası / Osmanlı akçesine ilişkin paritelerin de kayıt altına alındığı görülmektedir. Buna göre, 1 Florin / Osmanlı pâre (para) kuru 50 para; 1 Venedik lirası / Osmanlı akçesi kuru 30 akçe olarak gösterilirken 1 kuruş / akçe ise 120 akçe olarak belirlenmiştir¹³¹.

Osmanlı-Avusturya ticaretiyle ilgili bir sonraki gümrük tarifesi 1818 yılında düzenlenmiştir. Bu tarife hükmünde “*Nemçe tüccârının ber-mûceb-i ahidnâme-i hümayûn yüzde üç hesâbı üzere esâs ittihâz olunarak râyic-i vakte tevfikân bir kıt‘â‘ ta‘rîfe defterinin tertîbi ve Nemçe Devleti tarafından ta‘yîn olunan me‘mûrlar ile bi‘l-müzâkere terkîm ve tanzîmi babında şeref-sudur eden fermân-ı âlîye emsâlen Nemçe Devleti’nin Dersa‘adetde mukîm orta elçisi devletlû asaletlû elçi bey cenâbları tarafından me‘mûr ikinci tercümanı İliç ve mâ‘iyyetine me‘mûr Nemçe Devleti tüccârlarından Dakis ve Kuga ve Fireben bezirgânlar ile bi‘l-müzâkere öteden berü rayîc-i vakte tatbîkân ber-mûceb-i ahidnâme-i hümayûn yüzde üç esâs üzere kıymet-i hakikâsına nazaran takdîr ile ta‘rîfe defteri tanzîm olunur geldiğinden emtiâ ve eşyâların fiyâtları mukaddemâ adem-i muvaffakiyetine mebnî bu def‘â‘ tarafının rızâ ve me‘mûrlarının kararları vechîle rayîc-i vakte nazaran yüzde üç hesabı üzere fî‘ât vaz‘ıyla tertîb olunan defter-i tarifede terkîm olunduğu vechîle Nemçe tüccârının memâlik-i mahrûseye kendü memleketleri tarafından getürdükleri ve gayr-i ez memnû‘ memâlik-i mahrûseden alub memleketleri tarafına götürdükleri ecnâs-ı emtiâ ve erzâkın icâb eden rûsumât-ı gümrüğünü tamâmen te‘dîye eylemek ve müceddeden tanzîm kılınmış olan mezkûr defter-i ta‘rîfeye fî‘ât vaz‘ olunmayarak harîc-i ez defter yed-i ahâra tedâvül etmeksizin doğru kendü*

¹³⁰ BOA, Cevdet Maliye, 24435; BOA, A. DVNS. DVE. 63/7, 193/2311.

¹³¹ BOA, Cevdet Maliye, 24435; BOA, A. DVNS. DVE. 63/7, 193/2311.

*memleketlerinden bu tarafa getirüb nev-i zuhur emtiâ‘ ve eşyâlarının dahi gerek amediye ve gerek reftiye gümrüğü rayîc-i vakte nazaran yüzde üç hesâbı üzere alınmak ve yine mürûr-ı zaman ile zikr olunan emtiâ ve eşyâları iştihâr olub kıymetlerinin ziyâdeliği işkâr olacağına mebni işbu bin iki yüz otuz üç senesi Martı ibtidâsından itibâr ile gerek asitane-i gümrük ve gerek taşra gümrükleri ve iskelelerde ber-mûceb-i defter-i tarife rûsûmat-ı gümrükleri alınmak ve ber-minvâl-i muharrer bundan on dört sene muteber ve mer‘i tutulub müddet-i mezkûre mürûrunda kezâlik rayîç-i vakte tatbîkan fî‘ât vaz‘ıyla başkaca tarife defteri tanzîm ve kangı mahalin mahsûlû olur ise olsun memâlik-i mahrûseden mübâyâ‘a edüb memâlik-i mahrûse derûnunda fûrûht eyledükleri emtiâ ve erzâkın rûsûmat-ı gümrüğünü dahi ticâret-i dâhiliye şûrûtu vechile reâyâ-ı Devlet-i Aliyye tüccârı gibi tamâmen te‘diye eylemek ve mugâyir-i hareket olunmayub mûcebince ‘amel olunmak şurûtasıyla tazîm ve terkîm olunan tarife defteri[dir]” olduğu vurgulanarak kayıtlı ilgili genel karakteristikler sağlanmıştır¹³². Bu hükümde 1818 tarihli tarifenin rayice kıyasla düşük kalan emtia fiyatlarının piyasa koşullarına göre yeniden düzenlenmesi gerekçesiyle tanzim edildiği, ayrıca ilerleyen süreçte benzer türde fiyat hareketliliğiyle karşılaşılması halinde vaziyetin tekrar ele alınıp değerlendirileceği belirtilmektedir. Önceki tarifelerde olduğu gibi ticarete konu malların yine *amediyeye* ve *reftiye* olarak iki kategori halinde listelendiği tarifede toplamda 489 kalem ürüne yer verilmiştir. Bu rakam, 1818 tarihli tarifeye gümrükleme tesis edilen ürün toplamının 1797 ve 1801 tarihli tarifelerinkine kıyasla sırasıyla yaklaşık %100 ve %38 oranında artış kaydettiğini göstermektedir. Bu iki kategoriden *eşya-ı amediye* başlığında 366 kalem ürün, *eşya-ı reftiye* başlığında ise 123 kalem ürün bulunmaktadır. 1818 tarihli tarifedeki *eşya-ı amediye* kategorisindeki ürün sayısı 1797 ve 1801 tarihli tarifelerdekine kıyasla sırasıyla yaklaşık %103 ve %55 oranında artmıştır. Bu kategoride gözlemlenen agresif artış ivmesinin *eşya-ı reftiye* kategorisinde ise yerini daha ılımlı bir seyre bıraktığını söylemek mümkündür. İlgili kategoride 1797–1818 aralığında artış oranı yaklaşık %101 seviyesindeyken 1801–1818 verisi ise yaklaşık %3.3 olarak ölçülmektedir. Bu tarifeye ilk defa gümrük kaydı açılan ürünlere önceki tarifelerde de rastlandığı üzere yine *bu def‘a idhâl olundu ve bu dahi* gibi notlar düşülmüştür. Gümrükleme tesis edilen mallar top, zira, deste, aded, kıyye, şişe, arşın, pastav, miskal gibi ölçü birimleri ile gösterilmiştir. Ürünlerin fiyatları yine diğer tarifede olduğu gibi atik fiyat + kuruş cinsinden cedit fiyat artışı = tahsil edilecek toplam fiyat düzeninde hesaplanmıştır.*

1818 tarihli gümrük tarifesi, şekil ve esas yönünden 1801 tarihli gümrük tarifesine benzemekle birlikte sadece yeni eklenen ürünler ile ürünlerin bir kısmını farklı bir başlıkla

¹³² BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 375/4223.

listelemesi bakımından ondan bir miktar ayrılmaktadır. Bu bağlamda, *eşya-ı amediye* kategorisindeki kimi ürünler Avrupa mahsulü başlığı altında ayrıca toplanmıştır. Bu başlık altında verilen emtia manda gönü, cild-i bakar, kösele-i manda, Amerika gönü, kösele-i bakar gibi ürünlerdir¹³³. 1818 gümrük tarifesine yeni eklenen ürünlerden bazıları ise kalemkârî çit-i İngiliz, kâğıd-ı hünkari, fildişi, lazka, tilki-i Azak, teyun sincap, kara kulak, balık nefesi, at yelesi, maden saat kösteği, harir kaliçe, tombak leğen ibrik, çuka-i kazmir, kirpas-ı Leh, aba-i Selanik'tir¹³⁴.

1818 tarihli tarifenin ihracat ürünleriyle ilgili *eşya-ı reftiye* kategorisi ise “*Nemçe tüccârının Memâlik-i Mahruse derûnunda li-eclî't-ticâre aldıkları erzâk ve eşyâ-ı muhtevi her ne sebep olur ise olsun yine Memâlik-i Mahruse derûnunda satdıkları halde ticâret şürûtu üzere satdıkları bi'l-cümle eşyânın rûsûmât-ı gümrüklerini ve re'âyâ-ı Devlet-i Aliyye misillü tamâmen vermek ve memnû'âtdan olmadığı lede'l-tahkîk mübâyasına ruhsât verilen bir mahalde fûrûht etmeyerek doğru memleketleri tarafına gönderdikleri emtiânın tanzîm ve terkîm olunan defteri[dir]*” olduğu tespitiyle başlamaktadır¹³⁵. Bu bölümde 21'i ilk defa olmak üzere toplamda 123 ürün listelenmiştir. Bu çerçevede ilk kez kaydedilen ürünlerden bazıları telatin-i Rusya, çitari hindi geçirili, çitari hindi sureti, nühas-ı evâni, alacehr-i Acem, Mora vs. kuş üzümü, Konya kuş üzümü, rişte-i Mora ince, beyaz Mağrib şalı ve bayağı, dallı şalı Mağrib, ebu-cehl karpuzu, koçanlı koçansız kuyruk-ı sığır, gutagumye, zafran, sinemaki, Sakız'ın penbeden, sığır dili gibi ürünlerdir. Diğer yandan, bir ticari mal olarak yapağının belirli bir kota ile satışına izin verildiği; bu kota çerçevesinde gümrükleme işleminin tesis edildiği dikkat çekmektedir. Bu konuyla ilgili “*Malumü'l-mikdâr ihrâcî ruhsat verilen yapağının resm-i müruriyesi bayi tarafından edâsı lâzım gelen beher kantarından 360 akçeyi üzerine 40 akçe gümrük üzerine cemm ile gerek bayi ve gerek müşterisi tarafından ziyâde mutâlebe olunmayarak 400 akçe Nemçe tüccârı tarafından edâ oluna*” hükmüyle yapağının beher kantarının 360 akçe olduğu, bunun üzerine 40 akçe gümrük vergisinin eklendiği toplam tutarın Nemçe tüccarı tarafından ödenmesi kararlaştırılmıştır¹³⁶. Ayrıca şarap ve rakı gibi ürünler için de belirli bir fiyat verilmeksizin *Memâlik-i mahruse mahsulü hamrın beher kıyyesinden 12 para ve arakın beher kıyyesinden yüzde 3 gümrük alın[m]a[sı]* gerektiği bildirilmiştir¹³⁷.

¹³³ BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 377/4223.

¹³⁴ BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 375-377/4223.

¹³⁵ BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 378/4224

¹³⁶ BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 378/4224.

¹³⁷ BOA, A. DVNS. DVE. 64/8, 379/4224.

Osmanlı–Avusturya gümrük tarifeleri, yukarıda bahsettiğimiz genel istatistiksel veriler yanında ikili ticarete konu ürünler yönünden de anlamlı çıkarımlara ulaşılmasını sağlamaktadır. Özellikle bu ürünlerin türü ve menşinden hareketle söz konusu tarafların genel ekonomik yapıları başta olmak üzere ticaret ağları ve profillerine ilişkin de belirli seviyede bir kanaate ulaşmak mümkündür. Bu tezin çalışma döneminde düzenlenen gümrük tarifelerinin *eşyâ-ı amediye* kategorisinde yaldızlı kağıd, kağıd-ı la'b gibi kâğıt ürünleri; enli-ensiz hâre, sade kadife gibi kumaş ürünleri; civa, maden teli, ahen-i ham gibi endüstriyel emtia; kakule, tarçın, fülful gibi muhtelif baharatlar; post-ı tavşan, samur nâfesi, post-ı tavşan-ı Trieste gibi deri ürünleri listelenmektedir. Bu kategoride dikkat çeken önemli bir husus ise bazı ürünlerle ilintili olarak – bir üslup veya tarza işaret etmekten ziyade – yüksek olasılıkla menşe bilgisi ilettiğini düşündüğümüz kimi kalemlerin varlığıdır. Bunlar da isfidâc-ı Venedik, sof-ı Nemçe, rişte-i penbe-i İngiliz, ahen-i ham-ı Rusya, kirpas-ı Hollanda, kağıd-ı Ceneviz, münakkaş şayak-ı Flemenk, kağıd-ı çerçube-i Françe gibi ürünlerdir. Bu husus, diğer gümrük tarifelerinde de sıklıkla rastlandığı üzere¹³⁸, Osmanlı tarafıyla ticari ilişkileri olan yabancı tüccarların kendi ülkelerinden farklı menşeli ürünleri de portföylerine alarak bunların da ticaretlerini yapabildiklerini göstermektedir. Diğer bir ifadeyle gerek tüccarlar gerekse de ticari emtianın mensubu oldukları devletler veya menşe ülkelerinden bağımsız olarak serbestçe dolaştığı; örneğin bir Avusturyalı tüccarın üçüncü bir ülke menşeli bir ürünü Osmanlı tarafına pazarlayabildiği anlaşılmaktadır. Yine ürün isimleriyle ilgili olarak, bu kayıtlarda–günümüzdeki coğrafi yer işareti uygulamasına benzer biçimde(?)–bir bölgeyi işaret eden ifadelerle rastlanması, ilgili ürünlerle belirli bölgeleri eşleştirme yönünde bir hassasiyet bulunduğunu düşündürmektedir.

Benzer tespitleri *eşya-ı refiye* kategorisi altındaki kayıtlar için de söylemek mümkündür. Osmanlı Devleti'nden Avusturya yönüne çeşitli ipekli kumaş türleri; alaca-i Haleb gibi pamuklu ürünler; işlenebilir yünler, kösele-i manda ve post-ı keçi-i Ankara gibi muhtelif deri mamulleri; üzüm, limon, portakal, Konya kuş üzümü, Mısır hurması gibi meyvelerin ihracatının yapıldığı izlenmektedir. Bu çerçevede, Osmanlı ihracatının büyük oranda tarım ve hayvancılık ürünleri ile az miktarda hafif sanayi mamullerine dayandığını söylemek mümkündür. Söz konusu kategoride, Anadolu ve Rumeli'nin farklı bölgelerinin ticaretten pay aldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, Halep, Şam, Manisa, İzmir, Diyarbakır, Ankara, Bursa, Rumeli, Uşak, Tokat, Selanik, Kıbrıs gibi bölgelerde üretilen emtiaya kayıtlarda sıklıkla yer verilmiştir.

¹³⁸ Öztürk 2020, 170.

İKİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1800–1814)

Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticareti, her zaman bu ticaretin doğrudan bir tarafı olmayan; ancak boğazların statüsünden dolayı doğal muhatap olarak beliren Osmanlı Devleti’nin de bulunduğu bir çerçevede şekillenmiştir. 16. yüzyılda komşuluk ilişkisinin doğduğu iki taraf arasındaki ticari ilişkilerin geçmişi 17. yüzyılın birinci çeyreğine dayanmaktadır. Bu ticari ilişkilerin Karadeniz’i de kapsayacak şekilde genişlemesi ise birinci bölümde de vurgulandığı üzere 1784 yılındaki ticaret senedinin hükümleriyle gerçekleşmiştir. Bu senetle birlikte Avusturya Devleti, Rusya’dan sonra Karadeniz’de ticaret yapma hakkı elde eden ikinci devlet olmuştur. Bu tezin ilgilendiği dönemdeki ticari ilişkilerin hukuki alt yapısı, ilki 1615 yılında, sonuncusu da 1791’de imzalanan toplamda yedi ahidnâmeyle inşa edilmiştir. Bu ahidnâmelerle Avusturya–Osmanlı ticaretinin temel koşulları ile tüccarların hakları düzenlenirken 1783 ile 1818 yılları arasında tanzim edilen dört gümrük tarifesiyle de iki taraf arasında dolaşan mallara yönelik gümrük prosedürünün ana çerçevesi belirlenmiştir. Bu tezin ana kaynağı olan ve 1800–1830 yıllarını ele alan ahkâm kayıtları ise söz konusu hukuki zeminde gerçekleşen ticaretin somut saha verilerini yansıtmaktadır. Bu kayıtlardaki verilerin belirli başlıklar altında çözümlenerek Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretinin 1800–1830 yılları arasındaki dökümünün ortaya konulması hedeflenmektedir. Bununla birlikte, girişte de bahsedildiği üzere söz konusu istatistiksel verilerin anlamlı bir şekle kavuşabilmesi adına da ilgili dönemin siyasi koşulları bağlamında değerlendirilmesi gerektiği de vurgulanmalıdır.

Devletler arası ilişkilerde siyaset ve ticaret arasındaki korelasyon birçok çalışmada farklı açılardan ele alınmış bir olgudur. Kimi araştırmacılar siyasi ilişkilerdeki olumlu veya olumsuz herhangi bir gelişmenin ticarete de aynı yönde yansıtacağını önerirken bazıları da ticaretin tarafların birbirlerine yönelik siyasi tutumlarını etkileyebileceğini ve böylece siyaseti yeniden tanımlayan bir gücü olduğunu savunmaktadır¹³⁹. Özellikle ilk denklemde ifade edilen hususun bu tezin ana konusunu teşkil eden Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz ticareti için geçerli olduğunu önermek mümkündür. Nitekim, doğrudan ikili ticari ilişkilerin bahsi geçen ülkelerin taraf olduğu siyasi gerilimlerin nispeten azaldığı bir konjonktürde gerçekleşmesi bu durumu teyit etmektedir. Siyasetin ticaret üzerindeki bu etkisi, takip eden kronolojideki bazı

¹³⁹ Schmoller, 1897: 64; Heckscher, 1935: 25; Magnusson, 1994: 96-98; Shovlin, 2014: 305-06.

özel dönemlerde ticaretin artan ya da daralan hacminde daha belirgin biçimde izlenebilmektedir. Bu bağlamda, özellikle Napolyon savaşları, 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı, Viyana Kongresi ve Yunan isyanı gibi kıtasal ölçekte büyük etkiler üreten kimi gelişmeler Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz güzergahındaki ticareti özelinde de kayda değer karşılıklar bulmuştur. Bu noktadan hareketle, bu bölümle; ahkam defterleri ile diğer arşiv belgelerinde sağlanan istatistiksel veriler üzerinden söz konusu dönemdeki Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz ticaretini Avrupa’nın politik ve eko-politik durumuyla birlikte değerlendirerek bu ticaret trafiği ile bu trafikte –varsa– değişimlerin nedenselliğinin izah edilmesi hedeflenmektedir.

2.1. Fransız Devrimi, Napolyon Savaşları ve 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı Sarmalında Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti (1800–1814)

Modern tarihin dünya siyasetini kökten etkileyen en önemli olaylarından biri, Batı literatüründe *ancien régime*¹⁴⁰ olarak kavramsallaştırılan toplum düzeninin büyük bir sınamayla karşılaştığı Fransız Devrimi’dir. Bu devrim, tarihsel akışın bir noktasında meydana gelmiş olsa da kabaca 15. yüzyıldan itibaren başlayan bir dizi entelektüel ve toplumsal dönüşüm sürecinin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Rönesans, Amerika’nın keşfi ve Reform hareketlerine ilaveten Jean Jacques Rousseau, Voltaire ve Montesquie gibi düşün insanlarıyla temsil edilen Aydınlanma dönemi, Ortaçağ’ın statik düşünsel ve toplumsal yapısını kırarak devrimin ideolojik ve pratik zeminini hazırlamıştır¹⁴¹. Fransa’nın bu entelektüel gelişmelerle şekillenen tarihsel bağlamında başta Yedi Yıl Savaşları olmak üzere bir dizi rekabet alanındaki başarısızlığına eşlik eden ekonomik sorunlar mevcut monarşik düzene olan güveni büyük ölçüde sarsmıştır¹⁴². Bu vaziyet de aristokrasi ve ruhban sınıflarının ayrıcalıklarını sorgulayan ve halk egemenliğine dayalı yeni bir düzenin inşasını beraberinde getirmiştir¹⁴³.

Eşitlik, özgürlük, kardeşlik ve halk egemenliği gibi kavramlara dayanan ideolojisiyle Fransız Devrimi, çok kısa sürede Fransa’yı aşırp Kıta Avrupası genelinde karşılık bularak benzer

¹⁴⁰ Doyle, 1986: 1-13; Sutherland, 2004: 59; Doyle, 2012: 557-559. Türkçeye ‘önceki düzen’ olarak çevrilebilecek bu tamlamanın ilk kez devrimden yaklaşık bir yıl önce, 1788’de soylu bir Fransız broşür yazarı tarafından kullanıldığı; yine çağdaş dönemde başka yazarlarca da devrim öncesi tarihsel süreçteki başta feodalite, monarşi, kilise gibi toplumsal sistem ve kurumlar olmak üzere bu dönemdeki tüm kültürel birikimi karşılayacak biçimde benimsendiği bildirilmektedir. Bununla birlikte, kavramın işaret ettiği ‘önceki düzen’in – kısmen de olsa – başlangıcının yanı sıra bu düzenin tam anlamıyla ne zaman sonlandığı konusunda modern tarihçiler arasında devam eden tartışmaların olduğu da vurgulanmalıdır.

¹⁴¹ Furet, 1996: 3-17; Doyle, 2012: 46-51; Mikaberidze, 2020: 4-5; Armaoğlu, 2020: 53-54.

¹⁴² Armaoğlu, 2020: 55-56; Kumar, 2024: 546-547.

¹⁴³ Kumar, 2024: 553.

talep ve hareketlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır¹⁴⁴. Devrimi güçlü kılan en önemli husus da önerdiği bu yeni toplumsal düzenin süratle ihraç edilip yeniden üretilmesindeki önlenemez gücü ve kabiliyeti olmuştur. Devrimin bu yönü, erken denemeleri Ortaçağ'a kadar giden ve Kumar'ın¹⁴⁵ *le grande nation*'a dayalı yapısıyla Habsburg veya Osmanlı örneklerinden ayırttığı Fransız imparatorluk idealinin gerçekleşmesi için güçlü bir vizyon ortaya koymuştur. Diğer yandan, devrime kadarki süreçte Atlantik ve Pasifik bölgelerinde halihazırda eriştiği güç, Fransa'ya bu vizyonun tesis edilmesine yönelik oldukça elverişli bir zemin de yaratmıştır¹⁴⁶. Devrimin erken yılları ile özellikle Napolyon'un 1795'ten itibaren sırasıyla general, konsül ve imparator olarak öne çıktığı dönem, bu idealin Avrupa'nın çeşitli bölgelerine silah gücüyle dayatıldığı bir süreci temsil etmektedir¹⁴⁷. Bu süreç, başından itibaren konvansiyonel silahlar yanında ticaretin de bir savaş aracı olarak kullanıldığı bir düzen içinde ilerlemiştir. Napolyon'un özellikle İngiltere ve müttefikleri üzerinde baskı oluşturmak üzere uyguladığı bu eko-politik stratejinin, bu tezin konusunu teşkil eden Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretinin seyri üzerinde de bazı etkiler ürettiği izlenmektedir.

Yeni toplumsal düzeni Avrupa'ya yaymayı amaçlayan Devrim/Koalisyon Savaşları ile tamamen emperyalist bir anlayışa dayanan Napolyon Savaşları¹⁴⁸, yalnızca Avrupa'nın siyasi ve sosyal yapısını etkilemekle kalmamış; aynı zamanda kıtanın ticarî düzenini ve ekonomik ilişki ağını da önemli ölçüde dönüştürmüştür. Bu ardışık savaşların egemen olduğu 1792'den 1815'e kadarki süreç, çok taraflı ve karmaşık bir çerçevede izlense de esas itibarıyla Fransa ve İngiltere arasındaki güç mücadelesi etrafında şekillenmiştir. İki tarafın 1600'lü yılların

¹⁴⁴ Grab, 2003: 1-18; Adadağ, 2007: 60-62; Armaoğlu, 2020: 61-71; Beller, 2023: 132-133: Kurucu Meclis'in bir anayasa hazırladıktan sonra yetki ve görevlerini Yasama Meclisi'ne devrettiği 1791 yılına kadarki süreçte 4-5 Ağustos 1789 derebeylik ve ayrıcalıkların ilgası, 28 Ağustos 1789 İnsan ve Vatandaş Hakları Demeci, halkın Ekim 1789'da Versailles Sarayı'nı basması başta olmak üzere yaşanan her gelişme Avrupalı devletlere devrimin aslında tüm monarşiler için büyük bir tehdit teşkil ettiğini göstermiştir. Bu çerçevede, 27 Ağustos 1791 günü Prusya Kralı ile Avusturya İmparatoru, Kral XVI. Louis'e destek vermek için Göçmenler Ordusu kurulmasını öngören bir bildiri yayınlamıştır. Bu süreç, bu bildiri üzerine Fransa meclisinde Avusturya'ya ultimatom verilmesinin görüşülmesi, sonrasında Avusturya ve Prusya'nın Fransa'ya karşı ittifak kurması gibi karşılıklı hamlelerden sonra Fransa'nın 20 Nisan 1792'de Avusturya ve Bohemya Kralı II. François'e savaş ilanı ile farklı bir seviyeye gelmiştir. İlki 1792 yılında başlayan ve Koalisyon Savaşları olarak adlandırılan ardışık savaşlar devrimin Avrupa'da yaygınlaşmasını sağlamakla beraber dünya düzeninin de yeniden şekillenmesine zemin hazırlamıştır.

¹⁴⁵ Aldrich, 1996: 10-11; Kumar, 2024: 541.

¹⁴⁶ Aldrich, 1996: 11-17; Arnold, 2012: 3; Kumar, 2024: 544-550.

¹⁴⁷ Hunt, 2022: 127; Fransa'nın anayasanın hazırlanmasından sonra, kabaca 1792-1799 yılları arasındaki süreçte özgürlük, kardeşlik ve eşitlik gibi devrim değerlerinin Kıta Avrupası'na yayılmasını sağlamak üzere giriştiği savaşlar Devrim/Koalisyon Savaşları olarak bilinmektedir. Başlangıçta bu değerlerle donanmış pozitif bir motivasyona dayanan ve süreç içinde bu özelliğini kaybeden savaşlar 1815 yılına kadar sürmüştür.

¹⁴⁸ Mikaberidze, 2020: 104; Marzagalli, 2022: 233-235: Mikaberidze, İkinci Koalisyon Savaşı sonrasında Fransa ve İngiltere arasında 27 Mart 1802'de imzalanan Amiens Anlaşması'nın Mayıs 1803'te bozulmasından sonraki süreçte yaşanan savaşların genelde bu isim altında tanımlandığını belirtmektedir. Marzagalli ise Napolyon savaşlarının emperyalizm kavramıyla ilgisini tartışmaktadır.

sonlarına kadar uzanan rekabeti¹⁴⁹, 17. ve 18. yüzyıllarda merkantilist politikalarla giderek sertleşmiş; ticaretin bir tür savaş ve savaşın da ticareti artırmanın en iyi yollarından biri olarak görüldüğü bir yaklaşımın etkisi altında ilerlemiştir¹⁵⁰. 18. yüzyıl sonlarında ise kıtalar arası ticaret yolları ile denizlerin kontrolünde yoğunlaşan bu mücadele¹⁵¹, serbest ticareti teşvik eden Eden Anlaşması'yla (1786) kısa bir kesintiye uğramış olsa da devrimle birlikte yeniden eski gündemine dönmüştür. Bu çerçevede, 1792'den itibaren kıtadaki herhangi bir devletin dış ticareti; bu devletin ilgi, kabiliyet ve planları ölçüsünde yönettiği ekonomik bir faaliyetten çok, Fransa ve İngiltere'nin birbirlerine karşı geliştirdiği politik mekanizmalara göre biçimlenen bir araca dönüşmüştür.

Fransa ve İngiltere arasındaki rekabet, yukarıda bahsedilen yaklaşımın belirlediği ve kıtanın diğer devletlerinin Fransa ve İngiltere'nin biri lehine konumlandığı bir çerçevede Koalisyon ve Napolyon savaşlarına da sistematik bir biçimde taşınmıştır¹⁵². İlk aşamada Avusturya, Bohemya Krallığı ve Prusya'dan oluşan Fransa karşıtı Birinci Koalisyona 1 Şubat 1793'te Fransa'nın savaş ilan ettiği İngiltere de katılmıştır. Kara savaşına doğrudan girmeyen İngiltere bir yandan koalisyonun finansmanına destek olurken diğer yandan da Fransız ve Flemenk sömürgeleri ele geçirerek Fransa'yı baskı altına almaya çalışmıştır¹⁵³. Savaş sürecinde Fransa İngiliz ürünlerine ticaret yasağı getirmiş ve bir düşman limana mal taşıyan tüm tarafsız ülke gemilerinin yüklerine kendisi tarafından satın alınarak el konulacağını bildirmiştir. Bu karara yanıt olarak İngiltere de Fransız filosunu kontrol etmek amacıyla Brest limanını abluka altına almıştır¹⁵⁴. General Napolyon'un özellikle Kuzey İtalya'da Avusturya'yı yenmesi hem Birinci Koalisyon Savaşı'nın seyrini etkilemiş hem de Avusturya'nın Akdeniz ticareti için önemli bir bölgede statükonun değişmesine yol açmıştır. Avusturya ve Fransa arasında 17 Ekim 1797 yılında imzalanan Campo Formio Anlaşması, Venedik Cumhuriyetini ortadan kaldırıp Napolyon'un girişimiyle İtalya bölgesinde önceden kurulmuş Cisalpine ve Liguria gibi bazı küçük cumhuriyetlerin tanınmasını sağlarken Adige Nehri'ne kadarki Dalmaçya kıyılarını da

¹⁴⁹ Fransız-İngiliz rekabetinin devrime kadarki tarihsel süreçteki gelişiminin verimli bir analizi için bkz. Andrews 1915a ve 1915b.

¹⁵⁰ Heckscher, 1922: 13-14, 20; Aaslestad, 2022: 118; Kumar, 2024: 548-549: Heckscher, Fransa ile İngiltere arasındaki 'ticaret savaşı'nın ikili ilişkilerin normali olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgular. Ona göre, bu çekişme 17. yüzyıl ortalarından itibaren, en azından 1660'tan beri gümrük düzenlemeleri ve karşılıklı ambargo gibi uygulamalarla ticaretin araçsallaştırıldığı bir çerçevede şekillenmiştir. Devrimden hemen önce, 1786 yılında imzalanan ve İngiliz müzakerecisi Eden'in adıyla da anılan anlaşmayla bu ticari çatışmalar sonlanmıştır. Kumar ise yukarıda bahsettiğimiz Yedi Yıl Savaşları ile Atlantik sektörü başta olmak üzere bazı alanlarda İngilizlere karşı yaşadıkları kayıpların Fransızlarda güçlü bir İngiliz düşmanlığı yarattığını belirterek rekabetin aslında duygusal yönden de beslendiğine dikkat çekmektedir.

¹⁵¹ Mikaberidze, 2020: 27.

¹⁵² Mikaberidze, 2020: 229.

¹⁵³ Heckscher, 1922: 67; Mikaberidze, 2020: 51; Armaoğlu, 2020: 69.

¹⁵⁴ Heckscher, 1922: 47-48; Aaslestad, 2022: 119.

Avusturya kontrolüne bırakmıştır. Hatta Trieste'nin bu anlaşma çerçevesinde Napolyon tarafından Avusturya'ya belirli bir harç karşılığında bırakıldığı da iddia edilmektedir¹⁵⁵. Diğer yandan, bir dönem Venedik idaresindeki Yedi Adalar (İyon Adaları)'ın Fransa'ya geçmesi Fransızların Adriyatik ve Akdeniz'deki konumunu güçlendirmiş; ayrıca Fransa ile Osmanlı Devleti arasında da komşuluk ilişkisi doğurmuştur¹⁵⁶.

Bu gelişmelerin tezin ilgilendiği kapsamda vurgulanması gereken yönü, Avusturya'nın Akdeniz ticareti için stratejik önemdeki bölgelerde kontrolünü korumuş olmasıdır. Avusturya'nın gerek Akdeniz gerekse Osmanlı sularındaki ticaretinde Adriyatik'in doğu kıyısındaki Fiume ve Trieste limanları öne çıkmaktadır. Bunlardan özellikle Trieste'nin tezin tarihsel sınırları içinde söz konusu rotada daha yoğun bir ticaret hacmini yüklediğini söylemek mümkündür. 18 Mart 1719 tarihli bir kararla Fiume'yle birlikte serbest liman ilan edilen ve bu statüsünü 27 Nisan 1769'da özgür şehir unvanıyla daha da güçlendiren Trieste, Maria Theresa dönemindeki ticari teşvikler ve alt yapı yatırımlarıyla önemli bir ticaret merkezi olarak gelişmiştir. Şehirdeki vergi muafiyeti, ithal malların kara yoluyla Avusturya içlerine taşınmasını ve yerli üretimin de dış pazarlara ihracını önemli ölçüde kolaylaştırmıştır¹⁵⁷. Söz konusu cazip koşullar, Osmanlılar da dahil Avrupa'nın farklı bölgelerinden tüccar grupların Trieste'ye gelip yerleşmesine; böylece kentin kozmopolit bir kimlik kazanmasına da zemin hazırlamıştır¹⁵⁸. Serbest liman statüsüne ilaveten söz konusu teşvik ve yatırımlar, Trieste'nin 18. yüzyılın son çeyreğinde dikkat çeken bir ticari performans sergilemesine olanak sağlamıştır. Nitekim bu dönemlerde Avusturya'nın 1.142 gemisiyle Akdeniz'in en büyük dördüncü ticaret filosunu yönettiği bildirilmektedir¹⁵⁹. Tüm bu pozitif koşulların egemen olduğu bir kesitte ortaya çıkan Birinci Koalisyon Savaşı ve sonrasındaki Campo Formio Anlaşması'nın en azından orta vadede Avusturya'nın Osmanlı sularındaki ticaretine olumsuz bir tesirinin olmadığı anlaşılmaktadır¹⁶⁰. Nitekim, Fiume'ye göre çok daha yoğun kullanılan Trieste limanının söz konusu dönemki dış ticaret verileri de bunu teyit etmektedir. Bu çerçevede, Trieste ile İzmir arasında 18. yüzyıl sonu ile 1801-1803 döneminde ticaretin iki yönünde de önemli bir hareketliliğin olduğu

¹⁵⁵ Bosetti, 2017: 39-40.

¹⁵⁶ Schroeder, 1994: 171-172; Gregory, 2001: 30-31, 37-38; Esdaile, 2019: 5-6; Mikaberidze, 2020: 53-54; Armaoğlu, 2020: 73;

¹⁵⁷ Bosetti, 2017: 24-29; Kaltenstadler, 1968: 484-488; Gasser, 1954: 124-130.

¹⁵⁸ Andreozzi and Panariti, 2011: 219-226; Grassi, 1985: Grassi'nin bu ilginç çalışması Trieste'de yerleşik iken veya belirli bir süredir kentte askeri veya diplomatik görevde ya da ticari bir operasyonda iken ölen Osmanlı tebaasının defnedildiği mezarlıktaki mezar taşlarını ele alır.

¹⁵⁹ Harlaftis and Laiou, 2008: 4.

¹⁶⁰ Elibol, 2003: 282-286.

kaydedilmektedir¹⁶¹. Bu veriler, Birinci Koalisyon Savaşı'nın kaybeden tarafı olsa da Avusturya'nın Osmanlı sularında belirli seviyede ticari etkinliğini sürdürebildiğini işaret etmektedir. Bu sonuçta, Trieste'nin de bulunduğu Dalmaçya kıyılarının Avusturya'ya bırakılmış olması kadar Osmanlı hükümetinin gerek Fransa gerekse de İngiltere'yle ilişkilerinde tarafsız ve pragmatik bir yaklaşım benimsemesinin de payı olabileceği dikkate alınmalıdır¹⁶². Her ne kadar Birinci Koalisyon Savaşı, Avusturya'nın Osmanlı sularındaki ticaretini beklendiği ölçüde sekteye uğratmasa da Fransa–İngiltere rekabeti, yeni hamlelerle ticarete daha agresif kararlar alma konusunda motivasyonunu kaybetmemiştir. Bu noktada, Mısır'ın işgali; Doğu Akdeniz'deki dengeleri ve ticari trafiği ciddi ölçüde tehdit eden bir gelişme olarak belirmektedir.

Fransa'nın İngiltere'yi barışa zorlamak amacıyla Mısır'ı işgal etmesi, Fransa karşıtı koalisyonun genişlemesine yol açmıştır. İngiltere'nin Hint sömürgeleriyle bağlantısını kesmeyi amaçlayan bu adım, kendi egemenliğindeki bir bölgenin ele geçirilmesinden dolayı Osmanlı Devleti ile Fransa'nın ilerleyişinin Doğu Akdeniz ve Balkanlar'la ilgili siyasetine zarar vereceğini düşünen Rusya'yı İngiltere lehinde konum almaya itmiştir. Bu sürecin ileri bir aşamasında Avusturya'nın da dahil olduğu İkinci Koalisyon Savaşı sonunda 27 Mart 1802'de Fransa ve İngiltere arasında Amiens Anlaşması imzalanmış ve bu kapsamda Osmanlı Devleti'nin savaş öncesindeki –Mısır'ın da dahil olduğu– toprak bütünlüğü kabul edilmiştir. Savaştan daha önce çekilen Avusturya'yla 9 Şubat 1801'de imzalanan Lunéville Anlaşması ise Fransa'ya bazı kazanımlar getirmekle birlikte Campo Formio Anlaşması'nın ortaya koyduğu statükoyu büyük oranda korumuştur¹⁶³. Öte yandan, Napolyon'un Mısır işgali dolayısıyla bozulan Fransa–Osmanlı Devleti ilişkilerinin onarılması ve Fransa'ya önceden tanınmış olan ticari imtiyazların teyit edilmesi amacıyla iki devlet arasında 25 Haziran 1802'de Paris'te ayrı bir anlaşma da imzalanmıştır¹⁶⁴. Buna karşın, Fransa ve İngiltere'nin Amiens hükümlerini uygulamaktan kaçınmaları yeni bir koalisyon savaşına zemin hazırlamıştır.

Amiens'ten yaklaşık bir yıl sonra İngiltere, kendi limanlarındaki Fransız ve Hollanda gemilerine el koymuş; Elbe ve Weser nehirlerini abluka altına aldığını ilan ederek bunu İngiliz Kanalı ile Kuzey Denizi'ndeki Fransız limanlarına kadar genişletmiştir¹⁶⁵. İtalya bölgesinde

¹⁶¹ Frangakis-Syrett, 2001: 117-120; Frangakis-Syrett, 2010: 376 (İki atıf da yazarın aynı eserinedir. İkinci atıf yazarın 17 makalesinin toplandığı bir çalışmayı içermektedir. Burada aynı çalışmaya ikinci bir atıf açılmasının sebebi ilk çalışmada olmayıp ikincisinde yer verilen bir grafiği kullanmamızdan kaynaklanmaktadır).

¹⁶² Kütükoğlu, 2022: 72-75.

¹⁶³ Armaoğlu, 2020: 77-79; Woolf, 2022: 188-189.

¹⁶⁴ Süslü, 1983: 265-266.

¹⁶⁵ Mikaberidze, 2020: 229-230; Aaslestad, 2022: 119.

daha önce kurmuş olduğu cumhuriyetlere son vererek kendisini İtalya Kralı olarak ilan eden Napolyon ise İngiltere’yi alt edebilmek amacıyla Britanya adasını işgal etmek üzere büyük bir donanma hazırlamıştır. Cebelitarık Boğazı yakınlarındaki Trafalgar’da bu donanma İngilizler tarafından yenilse de İngiltere’nin müttefikleri Rusya ve Avusturya’ya karşı Ulm ve Viyana’da elde edilen zaferler Fransa’ya tüm Avrupa’da büyük bir üstünlük getirmiştir. 26 Aralık 1805’te Pressburg’ta Avusturya’yla yapılan anlaşmanın en önemli hükmü, Campo Formio Anlaşması’nda Venedik Cumhuriyeti’nden Avusturya’ya geçen toprakların tamamen Fransız kontrolüne bırakılması olmuştur¹⁶⁶. Bu durum karşısında, kimi araştırmacılar bu bölgedeki ticari trafiğin 1807 yılına kadar tarafsız bayraklar altında belirli seviyede devam ettiğini iddia ederken¹⁶⁷ bazıları da bir dizi yabancı arşiv verileri temelinde 1805’ten itibaren Trieste’ye hiçbir Rum gemisinin gelmediğini öne sürerek ticaretin büyük bir krizle karşılaştığını savunmaktadır¹⁶⁸. Bu tez kapsamındaki resmi kayıtlar da –aşağıda tartışılacağı üzere– Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticaretinin 1806 yılından itibaren keskin bir düşüş trendine girdiğini göstermesi yönünden bu ikincisiyle yaklaşık uyumlu bir tablo sunmaktadır.

Fransa–İngiltere rekabetinin kırılma noktası, Dördüncü Koalisyon Savaşları’nın da devam ettiği bir dönemde Napolyon’un 1806’da Berlin ve 1807’de Milano kararnamelerini ilan etmesi olmuştur. Schroeder’in ekonomik çatışmayı savaşın ikincil unsuru olmaktan çıkarıp neredeyse kendisine dönüştürdüğünü vurguladığı bu kararlar, İngiliz mallarının tüm ticaretini ve taşınmasını yasaklarken Fransız işgali altındaki bölgelerde İngiliz vatandaşlarını kategorik olarak suçlu ilan etmiştir. İngilizlerin mallarını yasal ganimet haline de getiren bu düzenlemelerle ayrıca Britanya veya Britanya kolonilerinden gelen gemilerin Fransız limanları yanında Fransız uydu devletlerine, müttefiklere ve işgal altındaki topraklara girmesi de yasaklanmıştır¹⁶⁹. Diğer yandan, Dördüncü Koalisyon Savaşları marjında Fransa’nın Prusya ve Rusya karşısında kazandığı zaferler, Tilsit Anlaşması çerçevesinde Rusya’nın da İngiltere’ye karşı ablukaya dahil olmasını beraberinde getirmiştir¹⁷⁰. Ayrıca, İngiltere’nin karşı hamlelerine¹⁷¹ yanıt olarak Milano kararnamesiyle Fransa; kıta limanlarının blokajını tarafsız ülke gemilerini de kapsayacak biçimde genişleterek Kıta Ablukası’nı daha da sertleştirmiştir. 1807 ile 1810 yılları arasındaki süreçte ise Napolyon bahsi geçen kararnamelerinin etkinliğini artırmak adına Avrupa’nın siyasi sınırlarını yeniden düzenlemeye girişmiş; bu kapsamda da

¹⁶⁶ Armaoğlu, 2020: 73; Mikaberidze, 2020: 230; Esdaile, 2019: 26-29.

¹⁶⁷ Crouzet, 1964: 569-570; Grab, 2015:100.

¹⁶⁸ Harlaftis and Laiou, 2008: 35.

¹⁶⁹ Schroeder, 1994: 310; Aaslestad, 2022: 119.

¹⁷⁰ Armaoğlu, 2020: 83-85.

¹⁷¹ Aaslestad, 2022: 118.

Baltık Denizi'nde Lübeck, Akdeniz'de Livorno, Adriyatik'te Trieste ve Zara ile Hollanda Krallığı gibi özgür kent ve devletleri Fransız İmparatorluğu'na ilhak etmiştir¹⁷².

Bu gelişmelerle birlikte Berlin ve Milano kararnamelerinin, uzun yıllardır Fransa–İngiltere rekabetinin tarife, blokaj ve ambargo gibi çeşitli girişimlerine karşı belli bir direnç geliştirmiş olan Avrupa ticareti üzerinde benzersiz bir etki gösterdiği vurgulanmaktadır. Nitekim, kıtanın Akdeniz'le çalışan büyük ve yoğun liman kentlerinin bu süreçte büyük bir durgunluk yaşadığı; bazılarının da bu durgunluğa bağlı olarak kayda değer oranda nüfus ve refah kaybına uğradığı bildirilmektedir. Bordo, Amsterdam ve Livorno limanları bu noktada öne çıkan merkezler arasında görülmektedir¹⁷³. Benzer bir durum, bu tezin verileriyle de teyit edileceği üzere, 14 Ekim 1809 yılındaki Schönbrunn (Viyana) Anlaşmasıyla tamamen Fransız kontrolüne geçen Trieste için de geçerlidir¹⁷⁴. Dolayısıyla, bahsi geçen kararnameler ve diğer siyasi girişimlerle şekillenen statükonun Avusturya'nın Akdeniz'e açıldığı Trieste'yi devre dışı bıraktığını; bunun sonucunda Avusturya ticaret filosunun Karadeniz'deki varış limanlarından biri olan Odessa'ya erişimini büyük ölçüde kestiğini önermek mümkündür.

Dördüncü Koalisyon Savaşları'nın sürdüğü dönemde, Osmanlı sularındaki ticareti Kıta Ablukası kadar olumsuz yönde etkileyen bir diğer gelişme, 1806–1812 Osmanlı-Rus Savaşı'dır. Mısır'ın işgalinde Fransa karşıtı ittifakta yer alan Rusya ve Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler, sonrasında giderek bozulmuş ve nihayetinde Eflak ve Boğdan'ın statüsü ile özellikle Boğazlar konusundaki anlaşmazlıklar eşliğinde savaşa evrilmiştir¹⁷⁵. Bununla birlikte, bu savaş iki taraflı bir mücadele olmaktan çok, başından itibaren İngiltere ve özellikle Fransa'nın birbirlerine karşı üstünlük sağlamak adına Rusya ve Osmanlı Devleti'ni birer kaldıraç olarak kullandıkları karmaşık bir düzende ilerlemiştir¹⁷⁶. Nitekim, iki taraf arasındaki ilişkilerin savaş haline dönüşmesinde 1806 yılının hemen başlarında III. Selim'in Napolyon'un imparatorluğunu tanınması ve bundan birkaç ay sonra da Fransız telkinlerinin sonucunda Rusya'dan Boğazlardan gemi geçişini sınırlandırmasının istenmesi belirleyici olmuştur. Aynı yılın sonlarında Rus savaş

¹⁷² Ellis, 2003: 56-57; Aaslestad, 2022: 119-120.

¹⁷³ Crouzet, 1964: 570-571; Marzagalli, 1996: 67-69 (Bordo); Galani, 2010: 184-185, 188-190 (Livorno); Joor, 2015: 263-267 (Amsterdam).

¹⁷⁴ Grab, 2015: 108; Bosetti, 2017: 38-40.

¹⁷⁵ Tuncer, 2008: 38-40; Akalın ve Şimşek, 2022: 307, 349: Fransa ve Rusya arasındaki savaş devam ederken Osmanlı Devleti'nin Fransa'nın lehine olacak biçimde Boğazları Rus gemilerin geçişine kapatması Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesine neden olmuştur. Osmanlı hükümetinin bu adımı, Rusya'yla 24 Eylül 1805'te imzalanan bir anlaşmadaki hükümle de çelişmektedir.

¹⁷⁶ 1806-12 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Fransa ve İngiltere'nin müdahaleleriyle şekillenmesine ilişkin bkz. Şirokorad, 2009: 276-291; Armaoğlu, 2020: 107-113; Akalın ve Şimşek, 2022: 283-308, 309-349.

gemilerine kapatılan Boğazlardan Rus ticaret gemilerinin geçişlerine de zorluklar çıkarıldığı bilinmektedir¹⁷⁷.

Fransa ve İngiltere'nin pasif rolleriyle esasında çok taraflı bir hal alan bu savaşın Osmanlı sularındaki ticarete etkisi, yukarıda bahsedildiği üzere Boğazların statüsüyle ilgili bağlamda kendini göstermiştir. Savaşın aktif tarafları olarak Rusya ve Osmanlı Devleti, Boğazları merkeze alarak attıkları adımlarla savaşta pozisyon üstünlüğünü sağlamaya çalışmışlardır. Bu çerçevede, Osmanlı hükümeti gerek ahidnâme tanınmış gerekse de ruhsat verilmiş tüm devletlere Boğazları kapatarak Karadeniz'de ticaret yasağı getirmiştir¹⁷⁸. Bu adımda, güvenlik kaygıları kadar Karadeniz'de ticaret serbestisi tanıdığı Fransa ve İngiltere'nin de yasak kapsamına alınmasıyla tüm taraflara eşit ve adil olduğu gösterilerek baskıdan kurtulma amacının de etkili olduğu düşünülmektedir¹⁷⁹. Diğer yandan, Rusya da ara ara yapılan müzakerelere bağlı olarak kesintilerle ilerleyen savaşın 1809 ile 1812 yılları arasındaki safhasında Osmanlı Devleti'ni teslim olmaya zorlamak maksadıyla İstanbul'a ve İstanbul üzerinden tahıl ihracatını sonlandırmıştır¹⁸⁰. Zaten Kıta Ablukası tedbirleriyle zarar gören Avusturya'nın Osmanlı sularındaki ticareti, Osmanlı–Rus Savaşı marjındaki bu karşılıklı hamlelerle birlikte bütünüyle çıkmaza girmiştir.

Adriyatik limanları –özellikle Trieste– üzerindeki kontrolünü 1805 yılındaki Presburg'tan sonra kısmen, 1809 yılında ise tamamen kaybeden Avusturya'nın söz konusu sulardaki ticareti bu dört yıllık periyotta sert bir düşüş trendine girmiş, hatta sürecin sonlarında neredeyse sıfırlanmıştır. Öyle ki, bu durum süreklilik arz ederek Trieste'nin 1811–1812 yıllarında önemli liman olma özelliğini kaybetmesine de yol açmıştır¹⁸¹. Buna karşın, tüm bu gelişmeler nedeniyle Avusturya'nın Karadeniz'le ticari bağlantılarının tümden kesilmediği de vurgulanmalıdır. Akdeniz–Karadeniz ticaret koridorunda problemlerin yaşandığı bu süreçte Avusturya'nın özellikle Odesa'dan kara yoluyla tahıl çektiği; deniz ticaretindeki bu zafiyetini karayolu üzerinden yaptığı –ağırlıklı olarak buğday– ticaretle telafi ettiği bildirilmektedir¹⁸². Bu noktada, Odesa; çok yeni bir liman olmasına karşın coğrafi konumunun sunduğu alternatif

¹⁷⁷ Şirokorad, 2009: 276; Yeşil, 2017: 45-46; Akalın ve Şimşek, 2022: 308.

¹⁷⁸ Tulin, 1947: 108-112; Beydilli, 1991: 730, 755.

¹⁷⁹ Tulin, 1947:90-92, 99; Bostan, 2008: 326.

¹⁸⁰ Harvey's, 1938: 214-215; Herlihy, 1986: 41.

¹⁸¹ Grab, 2015: 108.

¹⁸² Herlihy, 1986: 41; Elibol, 2015: 229-251. Savaş koşullarına bağlı olarak Boğazların ticaret trafiğine kapalı olduğu dönemlerde Tuna üzerinden ticaretin bir alternatif olarak gelişmediği anlaşılmaktadır. Elibol, bu güzergahın ticari açıdan rantabl bir alternatif haline gelememesini oldukça isabetli bir değerlendirme ile doğal ve teknik gerekçelere bağlamaktadır.

çözümlerle uluslararası ticarete yükselen bir merkez olmuştur¹⁸³. Odesa'dan çıkan karayolu sevkiyat koridorunun bir yandan Avusturya sınırındaki Brody üzerinden Avusturya, Prusya ve Fransa'nın içlerine kadar uzanırken diğer yandan da bu bölgeleri Osmanlı, İran, Mısır ve diğer Levant pazarlarına bağladığı belirtilmektedir¹⁸⁴. 1812 yılında Osmanlı Devleti ve Rusya arasında imzalanan Bükreş Anlaşmasıyla Karadeniz ticarete yeniden açılmış olsa da bu durumun Kıta Ablukasını tedbirleri sebebiyle Avusturya'nın Osmanlı sularındaki ticaretine en azından bu süreçte pozitif bir katkısının olduğunu söylemek mümkün değildir.

1806 yılından itibaren bir dizi kararnameyle ticareti kısıtlayarak Britanya'yı etkisizleştirme hedefi, zamanla Fransızların kıta üzerinde kendi endüstriyel ve ticari hegemonyasını kurma girişimine dönüşmüştür. Nitekim, müttefikler ile bağlı krallıklara ablukaya ve diğer ticari düzenlemelere uymaları yönünde baskı yapılmış; hatta halkları da bu düzenlemelere uymaya zorlamak için *douanier* adı verilen gümrük ajanlarından oluşan ofisler kurulmuştur¹⁸⁵. 1810 yılına gelindiğinde imparatorluk içinde toprak ilhaklarını büyük ölçüde tamamlayan Fransa, siyasi, askeri ve ekonomik yönden birbirinden çok farklı devletlerden kurulu federatif bir yapı haline gelmiştir. Rusya'nın ardından İsveç'in de ablukaya katılmaya zorlanmasından sonra Saint Cloud, Trianon ve Fontainebleau kararnameleriyle (sırasıyla 3 Temmuz, 1 Ağustos, 10–18 Ekim 1810) kıta ablukasını daha da agresif bir karaktere büründürmüştür. İlk iki kararnameyle sömürge ve tarımsal ticarete yönelik özel lisanslar çıkarılması, ayrıca Adriyatik ve Akdeniz'de sıklıkla rastlanan kaçakçılığın Fransız hazinesine gelir getirecek resmi bir faaliyete dönüştürülmesi sağlanmıştır. Ayrıca, tarifelerin arttırılmasıyla Fransız sanayi ve ticaretinin –ablukadan dolayı rekabetin olmadığı koşullarda– halihazırda ayrıcalıklı olan konumu daha da güçlendirilmiştir. Fontainebleau ile de tüm önlemlere karşın girişimlerine devam eden kaçakçıların ağır cezalara çarptırılması, ele geçirilen malların da aleni bir şekilde imha edilmesi öngörülmüştür¹⁸⁶. Tüm bu kararnamelerinin ticarete getirdiği kısıtlar, 1792'den beri devam eden savaş hali, Fransa'nın bu süreci kendi lehine asimetrik bir ekonomik fayda sağlayacak yönde kullanmaya başlaması, başlangıçta pozitif ve yüksek aidiyetle karşılanan devrim ideolojisini sorgulanır hale getirmiştir. Kıta halkları arasında filizlenmeye başlayan bu tutum, Osmanlı–Rus Savaşı'nın bitiminden hemen sonra, İber Yarımadası ve Rusya'daki gelişmelerle Fransız ilerleyişini durduran tepkisel bir davranışa dönüşmüştür.

¹⁸³ Odesa'nın kuruluşu ve gelişimiyle ilgili bkz. Skinner 1974.

¹⁸⁴ Herlihy, 1986: 41; Karakulak, 2015: 305-306.

¹⁸⁵ Aaslestad, 2022: 121.

¹⁸⁶ Melvin, 1919: 200-210; Heckcher, 1922: 199-203; Woolf, 1991: 152-154.

Napolyon'un yukarıda bahsedilen sert önlemlerle donatıp dayattığı Kıta Ablukası'na yönelik ilk güçlü tepki, İber Yarımadası'ndan gelmiştir. İngiltere ticaretine bağımlı olan Portekiz, ablukayı uygulamadığından İspanya'yla birleşen Fransa tarafından 1807 yılı sonlarında işgal edilmiştir. İspanya'ya güven duymayan Napolyon'un İspanya Kralı IV. Charles'ı tahtından indirip yerine kardeşi Napoli Kralı Joseph'i kral olarak tayin etmesi İspanya halkı arasında Fransa'ya karşı milli bir direnişi tetiklemiştir. Buna İngilizlerin de destek vermesi Fransız ordularının Portekiz ve İspanya'da gerilemesine neden olmuştur. İspanya'daki bu durum özellikle Prusya'da Alman milliyetçiliğinin beslediği kitlesel gösterilere ilham olmuştur¹⁸⁷. Bu süreçte, Rusya'nın Tilsit hükümleri gereğince Avusturya karşısında Fransa'ya destek vermesi gerekirken pasif kaldığı Beşinci Koalisyon Savaşları'nda Fransa yine Avusturya'yı yenmiş olsa da ordusu ciddi düzeyde zarar görmüştür. Rusya'nın Avusturya-Fransa mücadelesini fırsat bilerek Galiçya'yı işgal ettiği savaşın sonunda, 14 Ekim 1809 yılında akdedilen Schönbrunn (Viyana) Anlaşması'nın Avusturya'nın ticaretini ilgilendiren yönü ise Trieste ve Fiume liman kentlerinin tamamen Fransa'ya bırakılması olmuştur¹⁸⁸.

Tilsit Anlaşması'yla Fransa'nın üstünlüğünü kabul eden Rusya, bu çerçevede ablukaya katılsa da iki taraf arasındaki ilişkiler başından itibaren zayıf bir zeminde yürümüştür. Çar I. Aleksandr'ın en az Napolyon kadar emperyalist politikalar izlemesi, diğer yandan iki tarafın birbirlerinin nüfuz alanlarını sıklıkla taciz etmesi ve diğer sebepler bu ilişkiyi sürekli baskı altında tutmuştur¹⁸⁹. Diğer yandan, abluka şartlarının ekonomiye zararı ciddi ölçüde büyüyüp Rus tüccarlar arasında rahatsızlığa yol açması, Rusya'yı İngiltere ile yeniden ticarete sevk etmiştir¹⁹⁰. Bu gelişmeler üzerine Napolyon 24 Haziran 1812'de Rusya'ya büyük bir sefer başlatmış; Moskova'ya kadar direnişle karşılaşmadan ilerlemiştir. Kış koşullarında yaklaşık 35 gün Moskova'da düşmanını bekleyen ve I. Aleksandr'dan barış teklifine yanıt alamayan Napolyon, Moskova'dan çıkarken yoğun bir Rus saldırısıyla karşılaşmıştır. Fransız ordusunun bu seferde almış olduğu büyük kayıp, Avrupa'da Altıncı Koalisyon'un teşekkülüne yol açmıştır. Prusya, Avusturya, İngiltere ve Rusya'dan oluşan koalisyon ordusu, Napolyon'un Rusya seferinde güç kaybeden ordusunu 19 Ekim 1813'te Leipzig'de yenmiştir. Koalisyon güçleri, Fransa'nın 1795 sınırlarına çekilmesi karşılığında sundukları barış teklifini Napolyon'un reddetmesi üzerine, Fransız topraklarını işgale başlamıştır. Bu süreçte, Fransa içinde Napolyon karşıtı muhalefetin de baskıları sonucu Paris 31 Mart 1814'te müttefiklere teslim olmuş;

¹⁸⁷ Mikaberidze, 2020: 248-260; Armaoğlu, 2020: 85-86.

¹⁸⁸ Grab, 2003: 16-17; Armaoğlu, 2020: 87.

¹⁸⁹ Tuncer, 2008: 40-45; Armaoğlu, 2020: 88-89.

¹⁹⁰ Kurat, 2020: 320-321; Aaslestad, 2022: 122.

ardından da senato Napolyon'un imparatorluktan azline karar vermiştir. 11 Nisan 1814 yılında imzalanan Fontainebleau Anlaşması'yla da Napolyon kendisi ve oğlu adına imparatorluk haklarından feragat ederek Elbe Adası'nda sürgün olarak yaşamaya razı olmuştur¹⁹¹.

1792 yılından 1814'e kadarki süreçte birbiri ardına yaşanan savaşlar ile buna eşlik eden sert ekonomik tedbirler, kıtanın genelinde büyük bir tahribata sebep olmuştur. Napolyon'un düşmesi, bu tahribatın onarılması, mevcut karmaşanın sonlandırılması ve Avrupa'da yeni bir sistemin inşasına yönelik elverişli bir fırsat sunmuştur. Bu çerçevede, Avusturya, İngiltere ve Rusya başta olmak üzere kıtanın öne çıkan devletleri Napolyon sonrası yeni sistemin dinamiklerini belirlemek üzere bir kongrede bir araya gelmiştir. 1814 Eylül'ünde toplandığı kentin ismiyle anılan Viyana Kongresi, aşağı yukarı 1. Dünya Savaşı'na kadarki süreçte Avrupa'da egemen olacak statükoyu belirlemiş kurucu bir metin ortaya koymuştur. Kongrenin bizim tezimizle ilgili yönü ise, yukarıda da bahsettiğimiz gibi savaş ve ablukalar nedeniyle etkilenen veya kesilen ticaretin kongreyle beraber uygun zemin ve koşullara yeniden kavuşması olmuştur. Buna karşın, Napolyon'un temsil ettiği Fransız emperyalizmi ile buna bağlı uygulanan politika setinin resmen sonlanmış olmasının kıtadaki ticaretin sorunsuz yürüdüğü anlamına gelmediği de vurgulanmalıdır. Viyana Düzeni'nin hâkim olduğu süreçte devrim fikirlerinin hala güçlü ve taze olması, birçok bölgede statükonun sorgulanmasını, hatta değişmesini sağlayacak girişimleri tahrik etmiştir. Bu girişimler sadece siyasi vaziyeti değil, ilgili bölgedeki ticaret trafiğini veya hacmini de etkileyebilecek sonuçları beraberinde getirmiştir. Nitekim, devrim ideolojisinden ilham alan ve Osmanlı coğrafyasında ortaya çıkan kimi siyasi gelişmeler de Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticareti bağlamında benzer sonuçlar ortaya koymuştur.

2.2. Avusturya'nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814)

Osmanlı hükümeti, 18. yüzyıla kadar iç deniz olarak görüp yabancı devletlerin ticari faaliyetlerine izin vermediği Karadeniz'i bu dönemin sonlarından itibaren ilk olarak Rusya, sonrasında diğer devletlere çeşitli anlaşmalar kapsamında tanıdığı haklarla uluslararası ticarete açmıştır. Osmanlı bürokrasisi, Karadeniz sularında ticaret konusunu ele alırken yabancı muhataplarını izni-i sefine adı verilen bir belge almakla yükümlü tutmuştur. Bu kapsamda, Akdeniz–Karadeniz hattında Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçmesi gereken herhangi bir ticaret gemisi, 300 akçe tutarındaki selamet akçesini ödemesi karşılığında izn-i sefine

¹⁹¹ Rothenberg, 1980: 55-57; Acar, 2014: 216-217; Mikaberidze, 2020: 628-629; Armaoğlu, 2020: 89-91.

belgesi almak durumundaydı. İki yönlü sefer vizesi olarak da tanımlayabileceğimiz bu geçiş belgeleri, yalnızca gemilerin rotalarını değil; aynı zamanda taşınan yüklerin türleri ve miktarları başta olmak üzere birçok kalemle ilgili ayrıntılı veriler barındırmaktadır. Belgelerdeki bu içerik, belirli bir dönem ve bölgedeki ticaret ağının ve ekonomik ilişki düzeninin anlaşılması adına geniş bir bakış açısı sunmaktadır. Tüm yabancı devlet tüccarları için norm olan bu düzenleme, 18. yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz sularında ticaret hakkı tanınan Avusturya tüccarları için de uygulanmıştır.

Avusturya'nın Karadeniz ticareti, Osmanlı Devleti'nin bu ülkeye Karadeniz'de ticaret senedi verdiği 1784 yılından itibaren başlamıştır. Bu düzenlemeyle birlikte, Avusturyalı tüccarlar; yukarıda ana hatları ve usulü kısaca bahsedildiği üzere Osmanlı hükümetinden aldıkları izn-i sefinelerle Karadeniz'de ticari faaliyetlerde bulunma olanağına kavuşmuştur. İkili ticaretteki bu pozitif gündem, son barışçıl anlaşma olan Zıştovi Antlaşması'nın hükümleriyle çok daha güvenli bir zemin üzerinde ilerleme şansına kavuşmuştur. Ancak, Fransız Devrimi'nden sonraki süreçte söz konusu zeminde kırılmalar yaratan siyasi gelişmeler, Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretini etkilemiştir. Bu hattaki ticari bilançoya çoğu zaman daralma bazen genişleme olarak yansıyan bu husus, bu tezin ana materyali olan kayıtlarda da büyük oranda izlenebilmektedir.

Avusturya tüccarlarının 1800–1830 yılları arasında Karadeniz ile Osmanlı topraklarından gerçekleştirdiği ticaret, büyük oranda Rus ve Osmanlı limanlarından yapılan sevkiyata dayanmaktadır. Bu sevkiyat, yukarıda da belirtildiği üzere, ilgili tüccarların; bahsedilen limanlardan yükledikleri ticari malı izn-i sefine belgesi ibraz ederek Boğazlar üzerinden Akdeniz'e taşımalarıyla gerçekleşmiştir. Bu noktada, bir Avusturya tüccarının Avusturya bandıralı gemisiyle yapacağı sevkiyat için aldığı izn-i sefineyle Boğazlar üzerinden Akdeniz'e geçtiğini bildiren kayıtların temel alındığı vurgulanmalıdır. Diğer bir ifadeyle, herhangi bir Avusturyalı tüccarın kiraladığı farklı bandıralı bir gemiyle aynı rotada yaptığı veya aldığı yükü herhangi bir mücbir sebeple devrettiği Osmanlı veya başka ülke bandıralı gemiyle yaptırdığı sevkiyatı bildiren kayıtlar değerlendirme dışında tutulmuştur.

1800–1814 yılları arasını kapsayan 14 yıllık dönemde Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin toplamda 1139 defa Akdeniz'e geçiş için izn-i sefine belgesi aldığı tespit edilmiştir. Bu gemilerin 1066'sı çeşitli ürünlerle dolu olarak geçiş sağlamıştır. Dolu geçen 1066 geminin 1012'si yüklendikleri Rus limanlarından çıkıp doğrudan Boğazlar üzerinden Akdeniz'e inmişlerdir. Geri kalan 54 gemiye ise ayrıca yük aldıkları İstanbul'dan Akdeniz'e geçmeleri için izn-i sefine belgesi düzenlenmiştir. Bunun dışında, 73 gemi ise boş olarak çıktıkları

Karadeniz’den yine aynı biçimde doğrudan Akdeniz’e geçmiştir. Bu rakamlar, dolu gemi sayısının geçiş yapan toplam gemi sayısının %93,6’sına; boş geçen gemi sayısının da aynı toplamın %6,4’üne tekabül ettiğini göstermektedir. Dolu–Toplam oranının bu derece yüksek seyretmesi, neredeyse tüm gemilerin dolu geçiş yaptığını, dolu geçen gemilerin tam kapasite çalıştığını ve boş geçen gemi sayısının da düşük seviyelerde seyrettiğini işaret etmektedir. Dolayısıyla, Karadeniz limanlarından yük alan Avusturya bandıralı gemilerin Akdeniz’e çoğunlukla dolu geçiş yaptıkları görülmektedir. Bununla birlikte, Karadeniz–Akdeniz hattında mal sevkiyatı yapan Avusturya ticaret gemilerinin 1800–1814 yılları arasındaki trafiğinin bir yerden sonra ivmesini kaybettiği de vurgulanmalıdır. Bu değişimde yukarıda bahsedilen siyasi ve eko-politik koşulların temel belirleyici olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 1: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri (1800-1814)¹⁹²

Yıl	Akdeniz’e Dolu Geçiş Yapan Gemiler		Boş ¹⁹³
	Karadeniz’den	İstanbul’dan	
1800	28	7	17
1801	33	14	21
1802	137	3	3
1803	320	11	7
1804	138	12	2
1805	284	1	3
1806	37	0	1
1807	0	1	7
1808	12	0	0
1809	19	0	5
1810	1	1	2
1811	0	0	2
1812	0	0	3
1813	0	2	0
1814	3	2	0

¹⁹² Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

¹⁹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 59/602-605, 61/615-619, 71/714, 78/817, 78/822, 78/824, 80/833, 80/835-837, 84/864-867, 85/871-876, 93/969-971, 102/1098, 104/1100-1103, 104/1107, 111/1215-1216, 114/1281, 123/1414, 177/2225, 181/2255, 183/2268, 183/2273, 183/2290, 187/2304, 188/2310; BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 41/269-270, 79/1141, 99/1514-1516, 124/1791-1793, 128/1886-1887, 128/1889, 139/2261, 177/2934, 179/2961, 182/2975, 185/2994, 197/3186-3187, 211/3441, 217/3523-3524, 217/3526-3527.

Toplam	1012	54	73

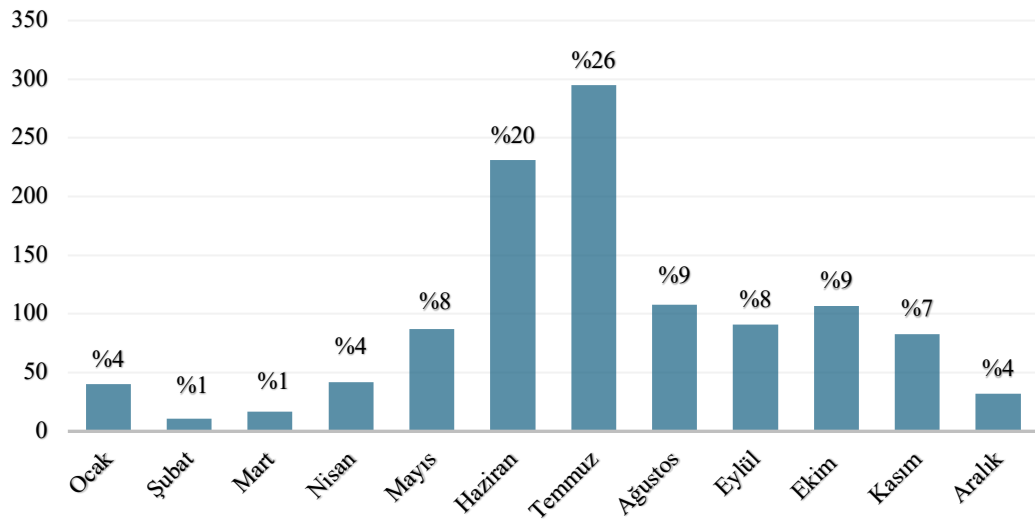
Yukarıdaki tablo, 1800 ile 1814 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Karadeniz limanlarından Akdeniz'e ve İstanbul'dan Akdeniz'e yaptıkları taşımacılığın yıllara göre dağılımını listelemektedir. Söz konusu tablo, dolu olarak gerçekleştirilen seferlerin yanı sıra boş olarak Akdeniz'e yönlendirilen gemi sayılarının yıllık değişimini de ortaya koymaktadır. Bu veriler, Avusturya'nın bölgedeki ticari faaliyetlerinin zaman içinde nasıl şekillendiğini ve hangi yıllarda daha yoğun ya da daha düşük hacimli sevkiyatlar yaptığını göstermektedir. Bahsi geçen tarihsel aralıkta 1803 yılının Akdeniz'e geçiş için izin-i sefine alan toplam 338 gemiyle en yüksek geçiş sayısına ulaşılan yıl olduğu anlaşılmaktadır. Bu yılı ayrıca önemli kılan diğer bir husus, dolu olarak yapılan geçiş istatistiğinde de zirve seviyesinin görülmüş olmasıdır. 1803 yılında Karadeniz–Akdeniz hattında 320, İstanbul–Akdeniz hattında da 11 olmak üzere toplam 331 Avusturya gemisi dolu geçiş yapmıştır. Benzer biçimde, Karadeniz'den Akdeniz'e dolu sefer kategorisinde de en yüksek rakama 1803 yılında ulaşılmıştır. Yıl boyunca 320 gemi ile önceki yıllara göre belirgin bir şekilde fazla geçişin yaşanmış olması ticaretin zirve seviyeye eriştiğini göstermektedir. Hem toplam geçiş hem de dolu gemi geçiş kategorilerindeki bu istatistikler, 1803 yılını ticaretin en yoğun ve en hareketli olduğu dönem olarak diğer yıllardan kesin olarak ayırtmaktadır. 1802 yılı 137 gemi, 1804 yılı 138 gemi ve 1805 yılı 284 gemi ile dolu seferlerin yoğun olduğu yıllar arasında yer alırken bu yıllar bir bütün olarak aynı zamanda ticaretin hareketli olduğu bir aralığı da işaret etmektedir. Buna karşın, 1806 yılı Avusturya'nın Karadeniz ticaretinde bir dönüm noktasını temsil etmektedir. Bu yıldaki Karadeniz–Akdeniz hattında dolu gemi sefer sayısı, bir önceki yılın aynı kategorisindeki veriye kıyasla yaklaşık %87 oranında düşerek 37 olarak verilmiştir. Benzer biçimde, aynı yılın İstanbul–Akdeniz dolu gemi sefer sayısı da sıfır olarak kaydedilmiştir. Her iki güzergahtaki dolu gemi geçiş istatistiği, 1807 yılında neredeyse sıfırlanırken 1808 ve 1809 yıllarında 1807 yılına göre bir miktar toparlanma emaresi gösterse de eski ivmesinden oldukça uzak bir seviyede seyretmiştir. 1811 ve 1812 yıllarında ise herhangi bir dolu gemi geçiş trafiği kaydedilmemiştir. 1813 ve 1814 yıllarında ise her iki güzergahta toplam birkaç dolu gemiyle oldukça zayıf bir geçiş hareketliliği görülmektedir. Bu veriler, 1803 yılında zirve seviyesini test eden Avusturya'nın Karadeniz ticaretinin, 1806 yılında sert bir düşüş trendine girdiğini ve takip eden süreçte de bu trendi izleyerek sıfır seviyesine indiğini ortaya koymaktadır.

Avusturya tüccarlarının 1800–1814 döneminde Karadeniz ticaretinde kullandığı iki güzergahtan biri olan İstanbul–Akdeniz hattı, dolu gemi geçişleri yönünden düşük yoğunluklu

bir trafik taşımaktadır. Bu hatta dolu gemi seferlerinin en yoğun olduğu yıl toplam 14 seferle 1801 yılıdır. Aynı yıl bu rakam Karadeniz–Akdeniz hattı sefer kategorisinde bunun yaklaşık 2,5 katından daha yüksek bir seviyede, 33 olarak kaydedilmiştir. Yukarıda da vurgulandığı üzere, dolu gemi geçiş sayısında zirve seviyenin görüldüğü 1803 yılında da bu istatistik, sert bir asimetri vererek Karadeniz–Akdeniz hattı için 320, İstanbul–Akdeniz güzergahı için 11 olarak ölçülmüştür. 1806, 1808, 1811 ve 1812 yıllarında İstanbul–Akdeniz hattı için herhangi bir dolu gemi geçiş kaydına rastlanmamıştır. Yine 1801 boş gemiler kategorisinde 21 gemi ile en yüksek hareketliliğin kaydedildiği yıl olmuştur. Bununla birlikte, boş geçen gemi sayısının 1800–1814 tarih aralığında genel olarak düşük seviyelerde seyrettiğini söylemek mümkündür.

1800 ve 1801 yıllarına ait kayıtlarda gemilerin varış limanlarına ilişkin net ve ayrıntılı bilgi verilmemiş, sadece Karadeniz’den Akdeniz’e sevk edileceği notu düşülmüştür. Ancak, 1802 yılından 1805 yılının Nisan ayına kadarki dönemde gemilerin varış limanlarına ilişkin daha spesifik bilgilerin sağlandığı vurgulanmalıdır. Bu bağlamda, ilgili dönemde verilen geçiş belgelerinde söz konusu seferlerin Alikorna, Trieste, Cenova, İzmir, Hanya, Marsilya, Kandiye, Messina, Fiume, Zanta, Malta, Tunus ve Frengistan¹⁹⁴ gibi limanlara gerçekleştirildiği bildirilmektedir. Bu dönem dışında kalan yıllarda ise benzer bilgilere rastlanmamıştır.

Grafik 1: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1800–1814)¹⁹⁵



¹⁹⁴ Osmanlı Devleti'nin, Macarlar hariç özellikle Venedikliler başta olmak üzere Avrupa ülkelerini tanımlamak için kullandığı bir tabirdir. Şakiroğlu, 1996: 197.

¹⁹⁵ Bu grafikteki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Yukarıdaki grafik, 1800–1814 yılları arasında Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin; güzergâh fark etmeksizin Akdeniz’e gitmek üzere dolu ve boş olarak aldıkları izn-i sefine belgeleriyle gerçekleştirdikleri seferlerin aylık dağılımlarını göstermektedir. Bu verilere göre, 231 geçiş ve %20’lik oranla haziran ayı ile 295 geçiş ve %26’lık oranla temmuz ayının en çok izn-i sefine düzenlenen aylar olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan, 11 gemi ve %1’lik oranla şubat ayı ile 17 gemi ve yine %1’lik oranla mart ayı da en düşük sayı ve oranda gemi geçişinin kaydedildiği aylar olarak bu skalanın öteki ucunda konumlanmaktadır.

Söz konusu grafik, deniz ticaretinde en hareketli dönemin yaz ayları olduğunu net bir şekilde ortaya koymaktadır. Toplam geçişlerin yaklaşık %55’inin gerçekleştiği haziran, temmuz ve ağustos ayları, bu noktada ticaret trafiğinin hareketlendiği bir süreci temsil etmektedir. Buna karşılık, ticaretin en durgun olduğu dönem ise aralık, ocak ve şubat aylarıdır. Kış mevsimine karşılık gelen bu dönemdeki geçişler, toplam geçişlerden aldığı yalnızca %8’lik pay ile ilgili mevsimde ticari faaliyetlerin oldukça düşük seviyelerde seyrettiğini işaret etmektedir.

2.2.1. Buğday

Avusturya’nın Karadeniz’den tedarik ettiği ürünler arasında ilk sırada buğday yer almaktadır. 1800–1814 yılları arasındaki verilere göre, 986 gemi seferiyle toplamda 9.164.950 keyl¹⁹⁶ buğday (hinta) sevkiyatı yapılmıştır. Buğdayın hasat döneminin yaz aylarına denk gelmesi ve bu dönemdeki elverişli hava koşulları, ticaretin haziran, temmuz, ağustos, eylül ve ekim aylarında zirve seviyelere ulaşmasını sağlamıştır. Yukarıda verilen Grafik 1 de bu yoğunluğu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, kış aylarında da görece düşük seviyede olmakla birlikte buğday ticaretine devam edildiği görülmektedir. Bu dönemdeki düşüşü kış mevsimindeki hava muhalefetine bağlamak mümkündür. Karadeniz’de kış aylarındaki olumsuz hava koşullarına bağlı olarak deniz ulaşımında ortaya çıkan sorunlar, gemi seferlerini kısıtlamış ve ticaret hacmini önemli ölçüde düşürmüştür. Bu veriler, Avusturya’nın Karadeniz’den yaptığı buğday ticaretinde mevsimsel faktörlerin belirleyici bir rol oynadığını göstermektedir. Hasat dönemi ve yaz mevsiminin uygun koşulları ticareti artırırken kış aylarındaki elverişsiz iklim şartları da ticareti zorlaştırmıştır. Bu durum, ilgili dönemde deniz ticaretindeki trafiğin doğal koşullara bağlı bir seyir izlediğini açıkça ortaya koymaktadır.

¹⁹⁶ Keyl (kile) hesabı, bölgeden bölgeye değişebilmektedir. Genel olarak 1 keyl 25.659 kilogram olarak kabul edilse de şehir veya bölgeye göre bu oranlar farklılık gösterebilir. Örneğin, bu ölçü; Sofya’da 64.122 kilogram, Adana’da 20.527 kilogram, Isparta’da 17.961 kilogram olarak belirlenmiştir. İstanbul’da ise 24.215 kilogram olarak hesaplanmaktadır. Tabloya ait hesaplamalar, İstanbul gümrüğü standartlarına göre yapılmıştır (İnalçık, 2000: 444).

Tablo 2: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı
İstatistikleri (1800–1814)

Yıl	Keyl	Ton	Sefer	Gemilerin Buğday Taşıma Oranı
1800 ¹⁹⁷	282.950	4.890,21	25	%89,29
1801 ¹⁹⁸	197.300	4.777,62	28	%84,85
1802 ¹⁹⁹	1.365.200	33.058,31	136	%99,27
1803 ²⁰⁰	2.859.500	69.242,79	318	%99,38
1804 ²⁰¹	1.275.100	30.876,55	135	%97,83
1805 ²⁰²	2.721.900	65.910,80	279	%98,24
1806 ²⁰³	319.600	7.739,11	33	%89,19
1808 ²⁰⁴	73.400	1.777,38	12	%100

¹⁹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 64/633, 67/682, 67/685-687, 74/727, 76/802-804, 78/812-814, 78/816, 78/823, 80/832, 82/845, 83/850-856, 83/862.

¹⁹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 90/950, 94/979, 95/993-994, 99/1012, 99/1018, 100/1028-1029, 107/1128-1129, 107/1136, 109/1188-1194, 110/1198-1204, 110/1209-1211.

¹⁹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 114/1280, 116/1297-1299, 116/1308-1309, 118/1355-1356, 119/1369, 122/1384, 124/1450-1456, 124/1461-1468, 124/1470-1475, 125/1485-1487, 125/1492-1494, 125/1501-1508, 125/1510-1515, 125/1519, 126/1521-1532, 126/1537-1538, 126/1543-1544, 126/1547-1548, 128/1563-1572, 128/1575, 129/1578, 129/1604, 130/1610, 130/1612, 134/1639-1642, 134/1644, 137/1691, 139/1715-1717, 140/1718-1726, 140/1731, 144/1763, 144/1765-1766, 145/1768-1777, 146/1791-1798.

²⁰⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 146/1799-1807, 154/1884-1885, 156/1909-1910, 156/1918-1920, 157/1947-1949, 157/1952-1953, 159/2000-2001, 160/2003-2004, 160/2015, 160/2025-2026, 161/2028, 161/2030-2031, 161/2033, 162/2049-2052, 162/2054-2055, 162/2064, 163/2082-2083, 163/2086-2087, 165/2100-2103, 166/2114-2118, 166/2120-2127, 167/2130, 167/2132-2147, 168/2148-2153, 168/2155, 170/2163, 170/2166-2167, 171/2173-2174, 171/2176, 171/2178, 173/2187, 173/2190, 173/2192, 173/2194, 174/2195, 174/2200, 174/2203, 174/2205-2206, 177/2222, 177/2224, 177/2226, 178/2231, 179/2244, 180/2249, 180/2251, 181/2258-2259, 182/2264, 183/2272, 184/2280, 185/2288-2289, 186/2296, 187/2305-2306; BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 27/111.

²⁰¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 29/125, 36/209, 41/287, 43/313-319, 43/321-323, 47/393-403, 47/405-407, 48/412, 48/414-422, 51/45-469, 53/506-510, 53/511-520, 55/549-566, 55/568, 59/620, 59/622-641, 61/648-657, 63/682-691, 64/722-725.

²⁰² BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 69/772-773, 69/775-787, 75/975-1008, 78/1088-1115, 84/1184-1223, 85/1227, 86/1229-1271, 89/1322-1355, 91/1372-1391, 91/1393-1411, 93/1419-1437, 96/1449-1453, 96/1455-1467, 98/1480-1487.

²⁰³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 98/1488-1489, 98/1491-1495, 98/1498, 114/1698-1722.

²⁰⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 153/2395-2397, 159/2639-2644, 162/2777-2779.

1809 ²⁰⁵	140.500	3.402,21	18	%94,74
1814 ²⁰⁶	10.500	254,257	2	%66,67
Toplam	9.164.950	221.929,24	986	Ortalama %91.95

Yukarıda verilen Tablo 2’de 1800–1814 yılları arasında Avusturya bandıralı ticaret gemileriyle yapılan buğday ticaretine ilişkin istatistiksel veriler listelenmektedir. Bu veriler, Karadeniz–Akdeniz güzergahındaki buğday sevkiyatının yıllara göre dağılımı, bu sevkiyatın yapıldığı toplam gemi sefer sayısı ve buğday taşıyan gemilerin Karadeniz’den Akdeniz’e geçmek için izin-i sefîne alan gemiler içindeki yüzdelik payı gibi başlıklardaki vaziyeti ortaya koymaktadır.

İlgili tarihsel aralığın hemen başında, 1800 yılında 4.890,21 ton buğday sevkiyatı yapılmıştır. 1801 yılında ise bu miktar neredeyse aynı seviyede kalarak 4.777,62 ton olarak kaydedilmiştir. Buna karşın, 1802 yılında buğday ticaretinde dikkat çekici bir artış yaşanmış ve bu kalemdeki toplam miktar 33.058,31²⁰⁷ tona yükselmiştir. Bu artış, 1803 yılında da devam etmiş ve ticaret önceki yıla göre iki katından fazla yükselerek 69.242,79 tona ulaşmıştır. 1804 yılına gelindiğinde ticaret, bir önceki yılın verisine kıyasla yaklaşık %55 oranında bir düşüşle 30.876,55 tona gerilemiştir. 1805 yılında büyük bir atakla 65.910,80 tona yükselen ticaret, bu yıldan sonra keskin bir düşüş trendine girmiştir. Nitekim, 1806 yılında söz konusu güzergahta buğday ticaretinin 7.739,11 tona kadar gerilediği saptanmıştır. 1807 yılı ise buğday ticaretinin dip seviyeyi gördüğü bir yıl olarak dikkat çekmektedir. Bu yıl boyunca buğday taşıyan Avusturya bandıralı bir gemi geçiş kaydına rastlanmamıştır. 1808 yılında 1.777,38 ton olarak kaydedilen ticaret miktarı 1809 yılında 3.402,21 tona çıkmıştır. 1810, 1811, 1812 ve 1813 yıllarında ise buğday ticaretine dair hiçbir kayıt bulunmamaktadır. 1814 yılına gelindiğinde ise 254,257 ton buğday sevkiyatı yapıldığı tespit edilmiştir.

Tabloda listelenen bu veriler, ilgili tarihsel kesitteki buğday ticaretinin süreç boyunca izlediği seyri anlamlandırmamızı sağlamaktadır. 1800 ve 1801 yılları, buğday ticaretinin oldukça düşük seviyelerde kaldığı bir dönemdir. 1802 yılı itibarıyla ticaret miktarında dikkat çekici bir artış yaşanmış ve bu artış 1803 yılındaki yükselişle zirve seviyeye ulaşmıştır. 1804

²⁰⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 162/2780, 167/2850-2854, 174/2916-2918, 174/2920, 178/2952.

²⁰⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 257/3732.

²⁰⁷ Genellikle keyl olarak taşınan buğdaya 1802 yılında 280 çuval buğday da eklenmiştir.

ve 1805 yıllarında ise ticaret dalgalı bir seyir izleyerek farklı seviyelerde devam etmiştir. 1803 yılındaki zirve seviyenin 1804'te korunamamış olması, İtalya'daki 1803 yılı hasat dönemindeki yüksek buğday rekoltesiyle ilişkilendirilmektedir. Bu hasatla piyasada oluşan buğday bolluğu, tahıl fiyatlarını ve dolayısıyla ekmek maliyetini önemli ölçüde düşürerek Avrupa'daki ekonomik dengeleri değiştirmiştir. Bu gelişmelerin ardından Napolyon, 26 Mart 1804 tarihli bir kararnameyle tahıl ihracatını serbest bırakmıştır. Avusturya'nın 1804 yılında buğday hasadındaki verimli rekolteye rağmen 1805 yılı itibarıyla Karadeniz'den tekrar yüksek tonajlı buğday sevkiyatı yapması, Austerlitz Savaşı sonrası oluşan siyasi ve ticari belirsizliklere bağlanabilir²⁰⁸. 1806 yılından itibaren de ticaretin keskin bir düşüş gösterdiği ve bu eğilimin 1814 yılına kadar sürdüğü görülmektedir. 1806–1814 yılları arasındaki dönemde sevkiyatta görülen bu gerileme, yukarıdaki bölümde vurgulandığı üzere Kıta Ablukası ile 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı'nın sonucu olarak değerlendirilebilir. Özellikle Osmanlı–Rus Savaşı süresince boğazların kapatılması, Akdeniz–Karadeniz hattındaki uluslararası ticaretin kesintiye uğramasına yol açmış ve bu durum da doğal olarak sevkiyatı olumsuz yönde etkilemiştir. Bununla birlikte, boğazların kapatılmasıyla ticarette sert bir düşüş yaşanmış olsa da Avusturya gemileri az da olsa boğazlar yoluyla Rus limanlarından buğday ticareti yapabilmıştır. Osmanlı–Rus Savaşı'nın sona ermesi ticarette hareketlenme beklentisi yaratsa da sevkiyat miktarında bu beklentiyle paralel bir canlanma yaşanmamış, sonraki yıllarda ticaret yine düşük seviyelerde kalmaya devam etmiştir. Bu durgunluğun arkasında Napolyon'un Kıta Ablukası tedbirlerinin olabileceğini önermek mümkündür. Bir yandan Kıta Ablukası Avrupa'nın ticaret yollarındaki trafiği kayda değer oranda kısıtlarken diğer yandan da özellikle Avusturya'nın Akdeniz'e açıldığı Trieste'nin Fransızların kontrolüne geçmesi Avusturya'nın deniz yoluyla ticaret yapmasını zorlaştırmıştır. Dönem boyunca buğday temel bir emtia olarak öne çıkarken, uluslararası krizlerin bu emtianın ticaretindeki sürdürülebilirliği ciddi şekilde sınırlandırdığını söylemek mümkündür. Sonuç itibarıyla, tüm bu koşulların egemen olduğu 1800–1814 yıllarını kapsayan dönemde Avusturya'nın Karadeniz–Akdeniz güzergahında toplamda 221.929,24 ton buğday sevkiyatı gerçekleştirdiği görülmektedir.

Avusturya'nın Karadeniz–Akdeniz güzergahındaki ticarî faaliyetlerinde değerlendirilebilecek bir diğer husus, Karadeniz'den Akdeniz'e izn-i sefine alarak geçen Avusturya bandıralı gemilerin buğday taşıma oranlarıdır. Tablo 1'de sunulduğu üzere, Karadeniz'den Akdeniz'e geçen toplam gemi sayılarına dayanarak, buğday taşıyan gemilerin yüzdelik oranlarını hesaplamak mümkündür. Bu bağlamda, 1800 yılında Karadeniz'den

²⁰⁸ Pingaud, 1914: 297.

Akdeniz'e geçmek için izn-i sefine alan toplam 28 geminin 25'i buğday taşımıştır. Bu durum, buğday taşıyan gemilerin tüm gemilere oranının %89,29'e tekabül ettiğini göstermektedir. 1801 yılında ise 33 gemiden 28'i buğday yüklüdür, bu da %84,85'lik bir orana karşılık gelmektedir. 1802 yılına gelindiğinde ise 137 gemiden 136'sının buğday sevkiyatı yaptığı belirlenmiş olup bu da yaklaşık %99,27'lik bir oranı temsil etmektedir. 1803 yılında izn-i sefine alarak Karadeniz'den Akdeniz'e geçen 320 gemiden 318'i buğday taşımıştır. Bu durum, %99,38 gibi son derece yüksek bir orana işaret etmektedir. 1804 yılında ise 138 geminin 135'i buğday yüklü olup, bu oran %97,83 olarak hesaplanmıştır. 1805 yılında 284 gemi geçiş yapmış, bunlardan 279'u buğday taşımıştır. Bu da %98,24 oranında buğday taşındığını göstermektedir. 1806 yılına gelindiğinde, 37 gemiden 33'ünün buğday taşıdığı belirlenmiş ve bu oran %89,19 olarak gerçekleşmiştir. 1808 yılında ise toplamda 12 gemi Karadeniz'den Akdeniz'e geçmiş ve bu gemilerin tamamı buğday yüklüdür. 1809 yılında 19 geminin 18'i, %94,74'lük bir oranla, buğday taşımıştır. Son olarak, 1814 yılında geçiş yapan toplam üç gemiden ikisinin buğday taşıdığı tespit edilmiş olsa da bu veri, istatistiksel açıdan anlamlı bir oran vermekten uzaktır. Gemilerin hangi oranda buğday sevkiyatı yaptığına kümülatif olarak bakılırsa, Tablo 1'deki Karadeniz–Akdeniz Dolu sütununda izn-i sefine aldığı gösterilen toplam 1012 gemiden 986'sının buğday yüklü olduğu; bunun da %97,43'lük bir oranı karşıladığı tespit edilmiştir. Bu istatistiksel veriler, söz konusu yıllarda Avusturya'nın Karadeniz–Akdeniz koridorundaki ticaretinde buğdayın açık ara baskın emtia olduğunu göstermektedir.

Avusturya'nın Karadeniz–Akdeniz koridorunda gerçekleştirdiği buğday ticaretinin tedarikçi tarafında Rusya görünmektedir. Rusya, geniş ve verimli toprakları ile saklama koşullarına uygun iklimi sayesinde buğday üretiminde önemli bir güç haline gelmiş ve dünya pazarında buğday ihracatında söz sahibi olmuştur. Rusya'da sert ve yumuşak olmak üzere iki tür buğday yetiştirilmektedir. Bunlardan yumuşak buğday, yazlık ve kışlık olmak üzere iki alt türle çeşitlilik göstermektedir. Genelde nisan ve mayıs aylarında ekimi yapılan yazlık buğday, ağustos ayında hasat edilir. Diğer alt tür kışlık buğdayın ise ekim ayında ekilip bir sonraki yılın ağustos ile ekim ayları arasında hasat edildiği bilinmektedir²⁰⁹. Yumuşak buğday, ekmek ve bisküvi yapımında yaygın olarak kullanıldığı için özellikle İngiltere ve Kuzey Avrupa pazarlarından talep görmektedir²¹⁰. Yumuşak buğdaya göre daha kaliteli kabul edilen sert

²⁰⁹ Castelnau, 1820: 64.

²¹⁰ Herlihy, 1963: 55.

buğdayın üretimi ise sınırlıdır²¹¹. Sertlik değerleri makarna üretimi için ideal seviyede olan bu buğday da özellikle İtalyanlar tarafından tercih edilmektedir²¹².

Karadeniz’de buğday ticaretinde Avusturya ve Rusya’nın önemli bir performans gösterdiğini söylemek mümkündür. Avusturya’nın Karadeniz ticareti, farklı ürünlerin sevkiyatına rastlansa da buğday-yoğun bir karakter ortaya koymuştur. Avusturya, Trieste Limanı’nın stratejik konumu sayesinde Karadeniz buğdayının Akdeniz’e taşınmasında en etkili devletlerden biri olmuştur. Nitekim, Karadeniz–Akdeniz ticaret trafiğinin kısıtlandığı 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı öncesindeki dönemde, iki devlet arasında buğday ticaretine ilişkin veriler de bu emtianın iki taraf arasındaki ilişkilerin boyutunu göstermesi açısından anlamlı bir çerçeve sunmaktadır.

Buğday ticaretinde öne çıkan iki devletin 1800 ile 1806 arası ticaret verilerine bakıldığında 1800 yılında Rusya’nın 114 gemi, Avusturya’nın ise 25 gemi ile buğday sevkiyatı yaptığı görülmektedir. Rusya’nın ihraç ettiği 9.520,19 tona karşılık Avusturya da 4.890,21 tonluk bir ticaret gerçekleştirmiştir. Bu istatistikte gemi sayısı ile taşınan yük miktarı arasında büyük bir asimetri dikkat çeker. İki taraf gemilerinin taşıdığı tonajların birbirine oranı iki kat olarak ölçülürken bu yükün taşındığı gemi sayısı bu oranın çok üzerinde, yaklaşık 4,5 kat izlenmektedir. 1801 yılında gemi sayıları ve taşınan yük miktarı bir önceki sene ile hemen hemen aynı oranlarda seyretmiş; Avusturya 28 gemi ile 4.777,62 ton, Rusya ise 125 gemi ile 10.177,68 ton buğday taşımıştır. 1802 yılında Avusturya’nın buğday ticareti Rusya’nın buğday ihracatını aşmıştır. Buna göre, Avusturya 136 gemi ile 33.058,31 ton; Rusya ise 213 gemi ile 26.793,89 buğday sevkiyatı yapmıştır. Bu veri, Avusturya’nın en baskın amacının buğday nakliyatı olduğunu gösterir niteliktedir. Diğer yandan, Avusturya gemilerinin Rus gemilerinden daha az sayıda geçiş yapmasına karşın daha fazla yük taşınması gemilerin tüm kapasitelerini buğday sevkiyatı için kullandıklarını düşündürmektedir. Karadeniz–Akdeniz güzergahındaki ticaretin rekor seviyeye ulaştığı 1803 yılında Avusturya 318 gemi ile 69.242,79 ton taşırken Rusya da 323 gemi ile 46.528,25 ton buğday sevkiyatı yapmıştır. 1804 yılında ise yukarıda da zikredildiği üzere muhtemelen İtalya bölgesindeki yüksek buğday rekoltesinin sonucu olarak Avusturya’nın buğday ticaretinde düşüş yaşanmıştır. Bu dönemde, Avusturya 135 gemi ile 30.876,55 ton buğday; Rusya da 357 gemi ile 44.612,74 ton buğdayı Akdeniz’e sevk etmiştir. 1805 yılı buğday istatistiğinde ise Avusturya yine tam kapasitesiyle 279 gemi ile 65.910,80 ton buğday, Rusya ise 342 gemi ile 46.440,73 ton buğday taşımıştır. 1806 yılında ise Osmanlı–Rus

²¹¹ Castelnau, 1820: 64.

²¹² Herlihy, 1963: 55.

Savaşı'nın başlamasının neden olduğu düşünölen sert düşüşle, Avusturya 33 gemi ile 7.739,11 tonluk buğday ticareti, Rusya ise 138 gemi ile 21.185,20 ton buğday ihracatı yapmıştır²¹³.

İki tarafın ticari faaliyetlerinde gemi sayıları ve tonaj arasında ortaya çıkan asimetrisinin en önemli nedeninin, Avusturya bandıralı gemilerde buğday dışında taşınan diğer eşya çeşitliliğinin sınırlı olmasıdır. Buna karşılık, Rus gemilerinde buğdayın yanı sıra ham demir, havyar ve urgan gibi çeşitli ürünlerin de sevk edildiği görölmektedir. Bu veri, yukarıda çeşitli bağlamlarda öne sürdüğümüz, Avusturya'nın Rus limanlarından ticaretindeki temel amacının her zaman buğday taşımacılığı olduğu önermesini ayrıca ve tekraren teyit etmesi açısından önemlidir²¹⁴.

Avusturya'nın 1800–1814 yılları arasında Karadeniz–Akdeniz koridorundaki ticaretinde, Rus limanlarından buğday dışında diğer hububat ürünlerinin sınırlı miktarda ticarete konu olduğu görölmektedir. Bu dönemde, söz konusu bölgeden yalnızca 300 kantar²¹⁵ (16,934 ton) çavdar, 120 demet kırmızı darı, 10.500 kantar (592,571 ton) un, 1.500 küfe ve 10400 keyl (251,836 ton) arpa ticareti yapılmıştır. Söz konusu bulgular da Avusturya'nın hububat ürünlerinden sadece buğday ticaretine önem verdiğini ayrıca teyit etmektedir²¹⁶.

2.2.2. Ham Demir

Avusturya ticaret gemilerinin kargosunda, hububat dışında, yıllara göre istikrarlı bir dağılım göstermeyen başka ticaret ürünleri de bulunmaktadır. Bunlardan biri de ham demirdir. Ham demir, kimi zaman buğdayla birlikte taşınmış olsa da zaman zaman tekil olarak ya da farklı ürünlerle birlikte nakledildiği görölmektedir. İncelenen arşiv belgelerinde, ham demirin taşındığı güzergâha dair genel bilgilere yer verilmiş ve sevkiyatların büyük ölçüde Karadeniz'den Akdeniz'e yapıldığı ifade edilmiştir. Buna karşın, varış limanlarına ilişkin detaylar yalnızca birkaç hükümde belirtilmiştir. Bu kayıtların bazılarında, Karadeniz'den çıkan gemilerle İzmir ve Cenova'ya ham demir sevk edileceği bildirilmiştir.

Tablo 3: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz'den Akdeniz'e Sevk Ettiği Ham Demir İstatistikleri (1800–1814)²¹⁷

Yıl	Kantar	Ton

²¹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5; BOA., A.DVN.DVE.d., 88/6; BOA., A.DVN.DVE.d., 89/7.

²¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 87/5; BOA., A.DVN.DVE.d., 88/6; BOA., A.DVN.DVE.d., 89/7.

²¹⁵ Osmanlı standardına göre 1 kantar 56.449 kg'dır (İnalçık, 2000: 443).

²¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 107/1136, 118/1356; BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 63/682, 92/1414, 98/1496-1497, 98/1490, 98/1479, 98/1499.

²¹⁷ Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

1800	1800 kantar	101,608
1801	8780 kantar	495,622
1802	5500 kantar	310,469
1803	1186 kantar	66,948
1804	1400 kantar	79,028
1805	2000 kantar	112,898
1808	3000 kantar	169,347
1809	1000 kantar	56,449
Toplam	24.666 kantar	1.392,369

Yukarıdaki tabloda, Avusturya tüccarlarının Rus limanlarından Akdeniz’e sevk ettikleri ham demirin ton cinsinden miktarları listelenmektedir. 1800–1814 yılları arasında bazı yıllarda düşük seviyede kalsa da ham demir taşındığı tespit edilmiştir. Ham demir miktarları genellikle kantar cinsinden kaydedilmiş; ancak bazı durumlarda demir çubukların adet cinsinden verildiği de görülmüştür. 1800 yılında 1.800 kantar (101,608 ton) ham demir ve 30 adet demir çubuk taşındığı kaydedilmiştir²¹⁸. 1801 yılında ise bu miktar ton cinsinden yaklaşık %390 gibi büyük bir artışla 8.780 kantara (495,622 ton) ulaşmıştır²¹⁹. 1802 yılında ise 400 adet demir çubuğun yanı sıra 5.500 kantar (310,469 ton) ham demir taşınmıştır²²⁰. 1803 yılında 1.186 kantar (66,948 ton)²²¹, 1804 yılında da 1.400 kantar (79,028 ton) ham demir sevkiyatının yapıldığı görülmektedir²²². 1805 yılında miktarı belirtilmeyen bir yükün yanı sıra 2.000 kantar (112,898 ton) ham demir nakliyatı yapılmıştır²²³. 1808 yılında ise ham demir ticareti 3.000 kantar (169,347 ton) olarak kaydedilirken²²⁴, 1809 yılında bu miktar 1.000 kantar (56,449 ton) olarak gerçekleşmiştir²²⁵. Tabloda verilenlerin dışındaki yıllarda Rus limanlarından ham demir ticareti yapıldığına dair herhangi bir kayda rastlanmamıştır. Bu veriler, ham demir ticaretinin belirli yıllarda önemli seviyelere ulaştığını; ancak genel olarak düzensiz bir seyir izlediğini göstermektedir.

²¹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 78/816.

²¹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 94/977, 100/1027, 104/1105, 104/1109, 107/1135-1136.

²²⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 130/1611, 134/1644.

²²¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 182/2264, 185/2288.

²²² BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 59/620, 63/682.

²²³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 91/1392, 96/1454.

²²⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 159/2639-2641.

²²⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 167/2850.

2.2.3. Diğer Ürünler

Hububat ve ham demir gibi ürünlerin yanı sıra, kayıtlarda süreklilik arz etmeyen başka ürünler de yer almaktadır. Bu kapsamda, 1800 yılında 4500 kıyye²²⁶ (5,769 ton) ve 14.000 yedek sade yağ ve 180 denk yapağı²²⁷ taşındığı kaydı düşülmüştür. Bu ürünlerin gideceği güzergahlar belirtilmemiş; yalnızca Akdeniz'e sevk edileceği konusunda bilgi sağlanmıştır²²⁸. 1801 yılında ise 16 denk ve sandık çeşitli eşya, 84 direk tütün, 300 kantar (16,934 ton) da halat taşındığı bildirilmiştir. Yine bu ürünlerin sevk olunacağı güzergaha ilişkin kayıt düşülmemiş; yalnızca Akdeniz'e götürüleceği kaydedilmiştir²²⁹.

1802 yılında 450 kantar yapağı, 15 tulum sade ve don yağı sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Bu ürünlerden yapağının Karadeniz'den çıkıp Trieste Limanı'na nakledileceği; yağın ise spesifik bir yer ismi belirtilmeden doğrudan Akdeniz'e sevk edileceği notu düşülmüştür²³⁰.

1803 yılında sevk edilen 60 çuval fındık ve 3500 keyl (84,752 ton) bakla ile ilgili olarak fındığın Karadeniz'den Hanya'ya gönderileceği; baklanın ise Akdeniz'e aktarılacağı kayıt altına alınmıştır²³¹.

1804 yılında 105 varil tuzlu balık, 10.000 keyl (242,15 ton) bezelye, 1540 adet kavata²³², 422 çuval yapağı, 50 varil rezene taşınmıştır. Tuzlu balıklardan 60 varilin Karadeniz'den Hanya'ya, 45'inin ise Akdeniz'e; bezelyenin Karadeniz'den Malta'ya, kavatanın Karadeniz'den Tunus'a, yapağı ve rezenenin ise Fransa iskelelerine nakledileceği bildirilmiştir²³³.

1805 yılında 33 varil tuzlu balık, 1500 kantar (84,673 ton) peksimet, 10.000 keyl (242,15 ton) erzak, iki fiçı havyar, 600 kantar (33,869 ton) cemşir taşınmıştır. Tuzlu balıklardan 21 varilin Hanya'ya, diğer ürünlerin ise varış istasyonu verilmeden Akdeniz'e nakledileceği kaydedilmiştir²³⁴.

²²⁶ Standart 1 kıyye 1.282 kg'dır (İnalcık, 2000: 446).

²²⁷ Kırpılmış koyun yünü.

²²⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 78/826, 82/846, 83/863.

²²⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 94/977, 99/1012, 107/1135.

²³⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 118/1339, 118/1356.

²³¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 167/2130, 183/2272.

²³² Yekpâre ağaçtan oyularak yapılmış çanak şeklinde kap, keres.

²³³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 36/209, 43/320, 47/404, 48/413.

²³⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 69/774, 98/1486, 92/1414, 98/1479, 98/1486

1809 yılında 710 kantar (40,078 ton) çuval, iki top kirpas-ı muşamba, 15.000 parça (kıt'a) elvah²³⁵ taşınmıştır. Ürünlerin nakledileceği yer bilgisi olarak yine Akdeniz yazılmıştır²³⁶.

1810 yılında ise miktarı belirtilmemekle birlikte “malumü'l-mikdar” notu düşülen havyar ve fıçı çemberi kayıtlara geçmiştir. Ürünlerin nakledileceği varış noktası olarak yine Akdeniz gösterilmiştir²³⁷. 1814 yılında ise 430 kantar (24,273 ton) halat ve beş fıçı havyar ticareti gerçekleştirilen emtia arasında yer almaktadır. Bu ürünlerin sevk edileceği yer olarak yine Akdeniz gösterilmiştir²³⁸.

2.3. Avusturya'nın İstanbul'dan Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814)

Osmanlı Devleti, Avusturyalı tüccarlar için önemli bir ticaret bölgesi olarak öne çıkmıştır. Avusturya bandıralı ticaret gemileri, Rus limanlarından hareket ederek genellikle transit geçişle Akdeniz'e ulaşmışlardır. Ancak bu ticaretin kapsamı yalnızca transit taşımacılıkla sınırlı kalmamıştır. Eldeki kayıtlar, Osmanlı pazarının Avusturya ticaretinden sınırlı da olsa pay aldığını göstermektedir. Nitekim, bazı gemilerin Karadeniz'deki Rus limanlarından Rus menşeli ürünlerle yola çıktığı ve İstanbul'a ulaştıklarında Osmanlı ürünleriyle de yüklenerak Akdeniz'e geçtikleri görülmektedir. Öte yandan, kimi izn-i sefine belgeleri; Avusturya gemilerinin sadece İstanbul'dan yüklenerak Akdeniz'e yöneldiklerini de ortaya koymaktadır. Rus iskelelerinden ürün alarak İstanbul'a gelen ve burada Osmanlı mahsulleriyle de yüklenerak Akdeniz'e geçiş yapan gemiler ve sadece İstanbul'dan yük alarak Akdeniz'e yönelen gemilerin tamamı Tablo 1'deki İstanbul–Akdeniz Dolu sütununda birlikte gösterilmektedir. İzn-i sefine belgelerinde İstanbul'dan alınan yüklerin de listelenmiş olması, Avusturya gemilerinin buradan ne tür ürünleri talep ettiğini göstermesi açısından değerlidir. Bu veri, aynı zamanda Avusturya–Osmanlı ticarî ilişkilerine ilişkin bir pencere açması yönüyle de ayrıca önemlidir.

Karadeniz'den yüklenip geldiği İstanbul'dan da yük alan gemilerle ilgili farklı bir prosedür uygulanmıştır. Transit geçiş yapan gemilerden farklı olarak, İstanbul'dan Osmanlı mahsulü alarak Akdeniz'e yönelen gemilerin, bu ürünler için Osmanlı Devleti'ne vergi ödediklerini gösterir bir belge olan *eda tezkeresini*, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş sırasında yetkililere ibraz etmeleri zorunlu kılınmıştır. Transit geçişlerde yalnızca izn-i sefine belgesi

²³⁵ Levhalar, tablolar anlamına gelmektedir.

²³⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 184/2985.

²³⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 202/3311.

²³⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 249/3709.

sunulması ve 300 akçelik selamet akçesinin ödenmesi yeterliyken gemide Osmanlı mahsulü ürün bulunduğu durumlarda bu belgeye ek eda tezkeresinin de ibrazı mutlak koşul olarak tayin edilmiştir. Aksi halde, ürünlerin çıkışına izin verilmemiştir. Bu tür durumlarda izn-i sefine belgesine ek olarak iliştirilen eda tezkerelerinin aşağıda verilen bir örneği İstanbul'dan alınan Osmanlı ürünlerinin sevkiyat prosedürünün anlaşılmasını sağlayacaktır:

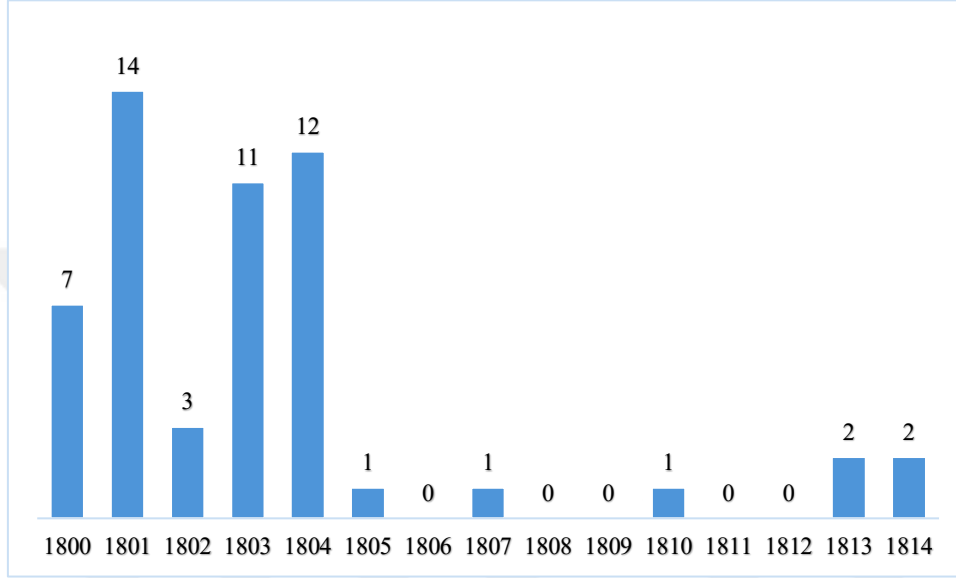
“Boğazhisârları nâiblerine ve dizdârları ve gümrük emîni () zîde kadruhûma hüküm ki; Elçi-i mûmâ-ileyh memhûr ‘arzuhal gönderüb Roma İmparatoruna tâbi‘ Nemçe kapudanlarından Antonyo Mileviç nâm kapudan âsitâne-i sa‘adetinden iştirâ’ ve râkib olduğu bir kıt‘â’ seffinesine eşyâ-ı mütenevvi‘ tahmîl ve ber-mûceb-i şûrût-ı mu‘âhede icâb eden resm-i gümrüğü İstanbul gümrük emînine tamâmen edâ ve yedîne mâmûlün-bih edâ tezkeresi verülüb ve hamûle-i merkûmeyi li-ecli‘l-bey‘ Bahr-i Sefîd cânibine mürûruna mûmâna‘at olunmamak bâbında emr-i şerîfim sudûrunu istid‘â’ etmekle ber-mûceb-i şûrût-ı mu‘âhede mûcebince ‘amel olunmak fermânım olmağın imdi siz ki mevlâna ve sâ’ir mûmâ-ileyhümsiz kapudan-ı mersûm hâmule-i mezkûresiyle Boğazhisarlarına vürûdunda yedîne verilen işbu izn-i sefine emr-i şerîfim ba‘de’n-nazar mârû‘z-zıkr hamûlenin icâb eden gümrüğü tamâmen edâ olduğunu müş‘ir yedinde mâmûlün-bih edâ tezkeresi verilmiş ise mükerrer gümrük mutâlebesi iktizâ etmemekle ber-mûceb-i şûrût-ı muâhede 300 akçe selâmet resmini edâ eyledükden sonra mükerrer gümrük bitirme nâmı ve ziyâde selâmet akçesi ve sâ’ir gûne resm talebiyle tevkîf ve ta‘cîzden mücânebet ve mürûruna dikkat ve eğer sefine-i merkûme derûnunda Devlet-i Aliyye’m re‘âyâsı olduğuna şübhe ‘arîz olur ise yoklanub madamki derûnunda Devlet-i Aliyye’m re‘âyâsı bulunmaya imrârına dikkât ve himâyet ü sıyânet olunmak babında. Fî evâhir-i N. Sene 1218²³⁹”

Yukarıdaki hükümden anlaşılacağı üzere, Avusturya kaptanlarından Antonyo Mileviç’in gemisine İstanbul’da çeşitli eşyalar yüklediği, anlaşma şartlarına uygun olarak İstanbul gümrüğüne gümrük vergisini ödediği ve kendisine gerekli ödeme belgesinin de (eda tezkeresi) verildiği bildirilmektedir. Bu bağlamda, söz konusu yükü satmak amacıyla içinde Osmanlı tebaası olmamak koşuluyla geminin Akdeniz tarafına geçişine müsaade edilmesi, Çanakkale Boğazı’nda 300 akçe selamet akçesi ödendikten sonra başka vergi talep edilmemesi istenmiştir. Antonyo Mileviç örneğinde görüldüğü gibi koşulları prosedürü karşılayanların Akdeniz’e geçişine engel olunmaması için hükümler yazıldığı görülmektedir.

²³⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 30/128.

1800–1814 yılları arasında Avusturya tüccarları, İstanbul–Akdeniz güzergahında toplamda 54 sefer gerçekleştirmiştir. Bu seferlerde ağırlıklı olarak Osmanlı mallarının ticareti yapılmış; ancak nadiren de olsa Rus ve İngiliz malları da İstanbul’dan sevk edilen ürünler arasında yer almıştır.

Grafik 2: İstanbul’dan Akdeniz’e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1800-1814)²⁴⁰



1800–1814 yılları arasında İstanbul–Akdeniz hattında yoğun bir dolu gemi trafiğinden bahsetmek mümkün değildir. Ayrıca, söz konusu trafiğin gerek yıllara göre dağılımı gerekse de sefer sürekliliği açısından oldukça dalgalı ve düzensiz bir seyir izlediği de vurgulanmalıdır. Eldeki veriler, 1800 yılında sadece yedi geminin izn-i sefine belgesi alarak bu hattı kullandığını işaret etmektedir. Buna karşın, 1801 yılı; toplamda 14 dolu geminin izn-i sefine almasıyla 1800–1814 yılları arasında bu kategorideki zirve seviyenin gerçekleştiği dönem olmuştur. Bu veri, 14 yıllık periyotta Avusturya–Osmanlı deniz ticaretinin en hareketli döneminin 1801 yılı olduğunu göstermesi açısından ayrıca önemlidir. Gemi sayısının bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %79 oranla üçe düştüğü 1802 yılından sonraki iki sene bu kategori için anlamlı bir toparlanma sürecinin yaşandığını söylemek mümkündür. Nitekim, 1803 yılında 11, 1804 yılında ise 12 dolu geminin bu hattan Akdeniz’e geçişi bu kanaati doğrulamaktadır. Bu artış, Avusturya–Osmanlı deniz ticaretinin –1801 yılı seviyesine ulaşmasa da– kısmen canlandığını göstermektedir. 1805–1812 yılları arasındaki sekiz yıllık sekansta ise ticari faaliyetlerde büyük bir durgunluk kaydedilmektedir. Bu kesitte, farklı yıllarda birer tane olmak üzere toplamda yalnızca üç dolu

²⁴⁰ Bu grafikteki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

geminin geçiş yapması hem bu durgunluğa hem de durgunluğun yerleşik hale geldiğine bir işaret olarak değeriendirilebilir. İkili ticaretteki bu yoğun resesyon dönemi yukarıda detaylandırdığımız abluka tedbirleri ile savaş koşullarının yansımalarıyla uyumlu görünmektedir. Savaşın sona ermesinden yaklaşık bir yıl sonra, 1813 yılında iki gemi, 1814 yılında ise yine iki geminin izn-i sefine belgesi aldığı görülmektedir. Osmanlı–Rus Savaşı’nın bittiği; ancak Kıta Ablukası’nın halen uygulandığı ama buna karşı itirazların da yükseldiği bu iki yıllık süreçteki geçiş verileri, ticaretin yavaş da olsa hareketlendiğini; ancak hâlâ eski seviyesinden çok uzak olduğunu teyit etmektedir.

1800–1814 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti’nden sevk ettikleri ürünler, anlamlı bir istatistiksel değeriendirmeye imkân vermeyecek ölçüde karmaşık bir çeşitlilik göstermektedir. Bu çerçevede sevkiyatı yapılan bazı ürünler ve miktarları tablo halinde verilmektedir.

Tablo 4: 1800 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler²⁴¹

Ürün Cinsi	Miktarı	Ürün Cinsi	Miktarı
Fındık	25 Çuval	Afyon	6 sandık
Havyar	30 sandık ve 10 fiçı	Ham demir	150 kantar (8,467 ton)
Ala cehr	10 çuval	Cemşir	541 kantar (30,538 ton)
Zırnıh	22 varil	Za-ı Kıbrıs	10 Kantar (564,49 kg)
Lüle toprağı	43 kantar (2,42 ton)	Tuzlu balık	20 varil
Kitre	5 varil	Şarap	4 varil
Çuka	4 denk	Şem-i revgan	24 kantar (1,354 ton)

Bu kapsamda, 1800 yılında İstanbul’dan fındık, çuka, pekmez, zırnıh, kitre, lüle toprağı, çeşitli ecza malzemeleri gibi ürünler alındığı kaydedilmiştir. Söz konusu ürünlerden ham demir, tuzlu balık ve 10 fiçı havyar Rus malı; kurşun ve zac-ı Kıbrıs da İngiliz malı olarak kaydedilmiştir²⁴². Tabloda yer alan diğer ürünler ise *Memâlik-i Mahruse mahsulatı* olarak kayıt altına alınmıştır. Ürünlerin varış yerine ilişkin spesifik bir liman gösterilmemiş, yalnızca Akdeniz notu düşülmüştür²⁴³.

²⁴¹ Bu tablodaki veriler 63/7 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

²⁴² Farklı ülke menşeli malların satışı yapılamadığında, bu mallar İstanbul’dan tekrar gemilere yüklenecek Akdeniz’e götürülmek istenmiştir. Gemiler, Akdeniz’e geçerken izn-i sefine belgesi aldığından, dolu gemi kategorisinde değeriendirilmiştir.

²⁴³ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 58/600, 60/609, 63/624, 65/641, 72/716, 79/828, 83/849.

Tablo 5: 1801 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler²⁴⁴

Ürün Cinsi	Miktarı	Ürün Cinsi	Miktarı
Kaşık ve tarak	32 küfe	Basma-i hassa	79 top
Ağaç direk	140 adet	Dana derisi	1685 çift
Ağaç kürek	3200 adet	Çeşitli bez	3 direk
Ağaç çanak	600 adet	Çeşitli şişe ve hırdavat	38 sandık
Ağaç kavı	2 direk ve 3 sandık	Makrame	8 bohça
Cemşir	1927 kantar (108,777 ton)	Hırdavat	2 kutu ve 9 sandık
Kütahya fincanı	13 küfe ve 10 sepet	Hırdavat-ı maa ayna ve Beç boncuğu	1 sandık ve 2 varil
Hayvar	1 fiçı ve 60 kantar (3,386 ton)	Tuzlu balık	5 fiçı
Tütün	97 bohça	Sardalya balığı	10 varil
Çam sakızı	60 varil	Fındık	50 kantar (2,822 ton) ve 101 çuval
Horasani	12 vukiyye (15,384 kg)	Mazı	238 kıyye (305,116 kg) ve 160 kantar (9,031 ton)
Afyon	269 vukiyye (344, 858 kg)	Kitre	422 kıyye (541,004 kg)

1801 yılında ise 14 Avusturya bandıralı ticaret gemisinin İstanbul–Akdeniz güzergahında ürün sevkiyatı yaptığı görülmektedir. Taşınan ürünler arasında tahta, kaşık gibi ahşap ürünler, Selanik keçesi, dana derisi²⁴⁵ ve kirpas gibi tekstil ürünleri, zeytin ve bal gibi gıda ürünleri, lüle ve tarak gibi hırdavat, asfur ve reçine gibi kimyasal ve doğal ürünler bulunmaktadır. Osmanlı üretimi olduğu belirtilen bu ürünlerin varış noktası İstanbul'dan Akdeniz'e olarak gösterilmiş; ancak spesifik bir yer adı verilmemiştir²⁴⁶.

Tablo 6: 1802 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler²⁴⁷

Ürün Cinsi	Miktarı	Ürün Cinsi	Miktarı
Selanik havlusu	3 denk	Attariye	6 varil
Kaşık	16 küfe	Tarak	19 küfe
Selanik keçesi	6 adet	Buğday	242,15 ton

²⁴⁴ Bu tablodaki veriler 63/7 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

²⁴⁵ Belgelerde telatin olarak geçmektedir.

²⁴⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 93/968, 94/972, 94/974, 94/980, 98/1008-1009, 99/1013, 104/1106, 107/1133, 110/1208, 110/1212.

²⁴⁷ Bu tablodaki veriler 63/7 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Fındık	50 kasa ve 50 torba	Bakla	169,505 ton

1802 yılı verilerine bakıldığında, Akdeniz’e geçen üç geminin çeşitli tür ve miktarda ürünler taşıdığı görülmektedir. Bu gemilerden bir tanesi Rus menşeli ürünler taşıırken diğer ikisi Osmanlı menşeli ürünlerin sevkiyatını yapmaktadır. Söz konusu ürünler arasında tarak, şişe, basma-i hassa, Selanik havlusu, kaşık, mastaki uzun çarşaf, külah ve attariye gibi farklı türde emtia yer almaktadır. Rus malı olan buğday ve baklanın İstanbul’dan Trieste limanına götürüleceği belirtilmesine karşın diğer iki gemi için güzergâh olarak sadece Akdeniz notu düşülmüştür²⁴⁸.

Tablo 7: 1803 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler²⁴⁹

Ürün Cinsi	Miktarı	Ürün Cinsi	Miktarı
Harir-i ham kamçıbaşı	338 kantar (19,079 ton)	Mazı	169 kantar (9,539 ton)
Cemşir	25000 kantar (1.411,22 ton) ve 1302 parça	Havyar	21 kantar (1,185 ton) ve 112 fıçı
Lüle	7 sandık	Zamk	6 varil
Dana derisi	11 denk ve 345 çift	Tiftik	4 denk
Fındık	73 kantar (4,120 ton)	Ak günlük	27 varil
Ceviz	36 seklem	Astar	4 denk
Çadır uşağı	5 fıçı	Kuru balık	2 varil

1801’den sonra en yoğun ticari hareketliliğin gözlemlendiği 1803 yılında ise Akdeniz’e sevkiyat yapan Avusturya bandıralı 11 geminin kayıtlara geçtiği bildirilmektedir. Bu gemilerin tamamı farklı türlerde çeşitli Osmanlı menşeli ürünler taşımaktadır. Bunlar arasında lüle, dana derisi, cemşir, kuru balık, zamk, afyon, ak günlük, kamçıbaşı, mazı, pazen, havyar, çadır uşağı, fındık, ceviz ve benzeri ürünler bulunmaktadır. Önceki yıllara ait verilerden farklı olarak, bu yılda ürünleri taşıyan gemilerin neredeyse tamamı için sevkiyat limanı konusunda ayrıntılı bilgi sağlandığı dikkat çekmektedir. Bu kapsamda, üç geminin Trieste limanına; diğerlerinin de Tunus, Girit, Beyrut, Kos, Alikorna, Kandiye ve İskenderiye gibi çeşitli limanlara yol aldıkları

²⁴⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 115/1290, 140/1730, 144/1764.

²⁴⁹ Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

belirtilmiştir. Sadece bir gemi için doğrudan bir varış limanı yerine Akdeniz notu düşülmüştür²⁵⁰.

Tablo 8: 1804 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler²⁵¹

Ürün Cinsi	Miktarı	Ürün Cinsi	Miktarı
Cemşir	564 kantar (31,837 ton)	Günlük	9 kantar (508,041 kg)
Kamçıbaşı	95 denk	Kütahya fincanı	6 küfe
Mazı	70 kantar (3,951 ton) ve 6525 kıyye (8,365 ton)	Evani nuhas	1770 kıyye (2,269 kg)
Yapağı-ı Rusya	20 çuval	Kaşık ve tarak	2 küfe
Rişte-i Ankara	1500 kıyye (1.923 kg)	Fındık	66 kantar (3,725 ton)
Toprak tabak	20 sandık	Dana derisi	408 çift
Kitre	1085 vukıyye (1.390 kg)	Yapağı	787 çuval
Kavata	300 aded	Şişe	1 sandık

1804 yılında, Akdeniz'e sevkiyat yapan Avusturya bandıralı 12 gemi kayıtlara geçmiştir. Ticarete konu emtianın büyük kısmı Osmanlı menşeli, az bir kısmı ise Rus menşeli ürünlerden oluşmaktadır. Bu ürünler arasında cemşir, kuru balık, yapağı-ı Rusya, günlük, kitre, evani nuhas, tarak, fındık, kavata, dana derisi ve tavşan derisi gibi çeşitli ürünler yer almaktadır. Bu yılda da taşınan ürünlerin nereye sevk edileceği konusunda bilgi sağlanmıştır. Buna göre, söz konusu ürünlerin Dimyat, Kıbrıs, İskenderiye, Yafa, Akka, Frengistan, Trieste, İzmir, Tunus ve Cezayir gibi limanlara aktarılacağı kayıt altına alınmıştır. Bu gemilerden yalnızca dokuzunun güzergahı net olarak belirtilmiş olup üç gemi için güzergâh yine Akdeniz olarak kaydedilmiştir²⁵².

Bu güzergahtaki ticaretin büyük oranda kesildiği bir kesitin başlangıcını temsil eden 1805 yılında ise Akdeniz'e geçen sadece bir gemi kayıt altına alınmıştır. Gemi kargosundaki eşyalar listelenmemiş, yalnızca “eşya-yı mütenevvi” olarak genel bir ibareyle tanımlanmıştır. Ayrıca, bu ürünlerin İstanbul'dan Tunus'a sevk edildiği de vurgulanmıştır²⁵³.

²⁵⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 146/1818, 171/2177, 173/2189, 174/2201, 187/2302; BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 28/116, 28/118.

²⁵¹ Bu tablodaki veriler 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

²⁵² BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 30/129-130, 44/327, 46/360-361, 52/484, 53/485, 53/505.

²⁵³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 87/1285.

1806 yılında gemi geçişine ilişkin herhangi bir kayda rastlanmamıştır. 1807 yılında ise sadece bir geminin İstanbul'dan Frengistan'a sevk edildiği kaydedilmiştir. Gemi kargosunda 140 kantar (7,902 ton) mazı, 320 vukiyye (410,24 kg) ardıç sakızı, 910 kapta, 1700 vukiyye (2.179 kg) mastaki, 9 kıyye (11,53 kg) ala cehr, 10 kantar (564,49 kg) günlük, 27 kantar (1.524 kg) asfur ve 10 fıçı havyarın bulunduğu listelenmiştir²⁵⁴.

1806 yılında olduğu gibi 1808 ve 1809 yıllarında da gemi geçişine ilişkin herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Buna karşın, 1810 yılında yalnızca bir gemi ile 1000 kantar (56,449 ton) şarabın Akdeniz'e sevk edildiği bildirilmektedir²⁵⁵. 1811 ve 1812 yılları da izn-i sefine kaydına rastlanmayan diğer yıllardır. 1813 yılında ise sevkiyat yapılan iki gemide neler olduğu açıklanmamış; yalnızca çeşitli eşyanın (eşya-yı mütenevvi) taşındığı belirtilmiştir²⁵⁶.

1814 yılında ise iki geminin İstanbul'dan Trieste limanına çeşitli ürünlerle yüklü olarak yol aldığı bildirilmektedir. Bu ürünler arasında 808 kantar (45,610 ton) cemişir, 2525 keyl (61,142 ton) keten tohumu, 21 çuval pamuk, 20 varil ve 211 kantar (11,910 ton) mazı, 1500 kıyye (1.923 kg) kırmızı pamuk iplik ve 60 çift zil bulunduğu kaydedilmiştir²⁵⁷.

2.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1800–1814)

1800–1814 yılları arasında Avusturya'nın Akdeniz'den Karadeniz'e yönelik ticarî faaliyetlerini belgeleyen izn-i sefine kayıtları, bu kez Avusturya tüccarlarının Karadeniz piyasasından gelen talebe nasıl bir arz gerçekleştirdiğini göstermektedir. Bu kayıtlar bir yandan Avusturya'nın iki yönlü bir deniz ticareti yürüttüğünü işaret ederken diğer yandan da söz konusu bölge pazarına ne tür ürünleri sevk ettiğini ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, 14 yıllık süreçte toplamda 887 Avusturya bandıralı ticaret gemisinin Karadeniz'e geçiş için izn-i sefine belgesi aldığı tespit edilmiştir. Bu gemilerin 48'i çeşitli ürünlerle dolu olarak geçiş sağlamıştır. Dolu geçen 48 geminin bir kısmı Akdeniz'deki çeşitli limanlardan, bir kısmı ise Osmanlı limanlarından ürün alarak Boğazlar üzerinden Rus limanlarına intikal edip ticaretlerini gerçekleştirmiştir.

Ürün sevkiyatı yapan bu gemilere karşın Akdeniz'den boş çıkan 839 Avusturya ticaret gemisinin Rus limanlarına bu şekilde geçiş yaptığı saptanmıştır. Bu veriler, dolu gemi geçiş oranının toplam gemi geçiş oranının %5,41'ine; boş geçen gemi oranının ise aynı toplamın

²⁵⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 123/1789.

²⁵⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 203/3330.

²⁵⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 232/3646, 241/3672.

²⁵⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 250/3712-3713.

%94,59'una tekabül ettiğini göstermektedir. Bu yüksek boş geçiş oranı, Avusturya'nın Karadeniz'e ürün taşımaktan ziyade Rus limanlarından mal temin etme amacına öncelik verdiğine dair güçlü bir işarettir. Özellikle buğday ve buğdayla birlikte sınırlı da olsa diğer ürünlerin sevkıyatı, bu ticaret faaliyetlerinin temelini oluşturmuştur. Diğer yandan, 1800–1814 yılları arasındaki Avusturya ticaret gemilerinin Karadeniz'e geçişinde yukarıda bahsedilen dönemin siyasi ve ekonomik koşullarına bağlı olarak belirgin artış ve azalış eğilimlerinin olduğu da vurgulanmalıdır.

Tablo 9: Karadeniz'e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri
(1800-1814)²⁵⁸

Yıl	Dolu	Boş ²⁵⁹	Toplam
1800	7	19	26
1801	8	33	41
1802	7	138	145
1803	0	181	181
1804	14	157	171
1805	5	233	238
1806	7	39	46
1807	0	2	2
1808	0	13	13
1809	0	14	14
1810	0	0	0
1811	0	0	0
1812	0	0	0
1813	0	4	4

²⁵⁸ Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

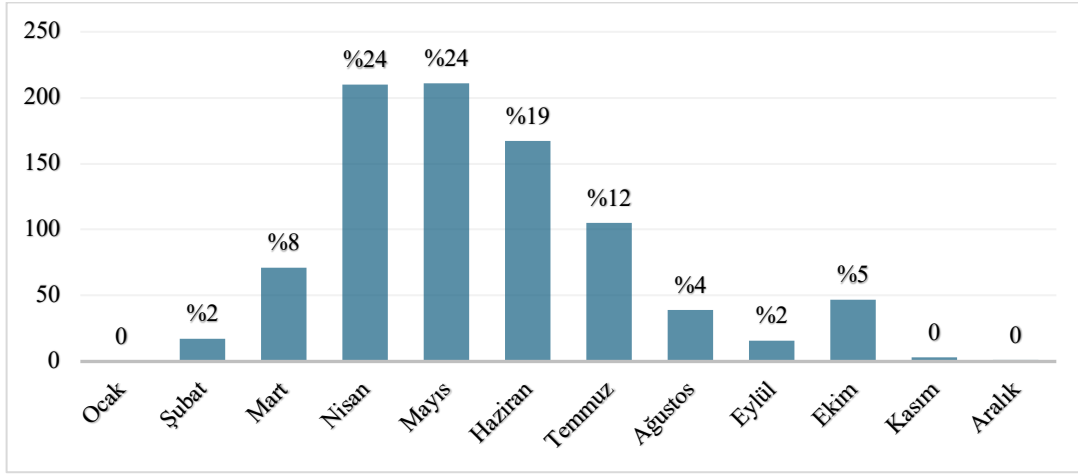
²⁵⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 64/635, 64/642, 69/695, 70/702-705, 71/710-711, 74/728-731, 74/732, 78/818-820, 90/947, 90/951-955, 95/981-990, 95/995-998, 98/1010, 99/1014-1017, 100/1030-1037, 115/1291-1293, 116/1310, 117/1328-1333, 118/1336-1338, 118/1357, 119/1359-1366, 120/1376, 122/1383, 122/1386-1398, 123/1409-1422, 123/1425-1433, 123/1444-1445, 124/1457, 124/1476-1480, 125/1488-1491, 125/1497, 125/1516-1517, 126/1533-1534, 126/1539-1542, 126/1546, 128/1576, 129/1593-1596, 129/1605, 134/1643, 134/1645-1649, 135/1650-1662, 135/1664-1667, 136/1677-1678, 136/1682-1688, 137/1690, 137/1694-1699, 139/1711, 150/1833-1835, 151/1846-1849, 153/1863-1870, 155/1898-1902, 156/1907-1908, 156/1911-1917, 156/1923-1924, 157/1931-1946, 158/1954-1965, 158/1967-1980, 160/2016-2024, 161/2029, 161/2037-2040, 162/2041-2048, 162/2053, 162/2056-2062, 164/2089-2094, 164/2110, 166/2119, 166/2129, 168/2158, 171/2168, 177/2220, 177/2223, 179/2237, 181/2257, 182/2263, 182/2265; BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 71/802-803, 72/805-832, 74/908-968, 76/1009-1036, 77/1039-1086, 83/1150-1183, 88/1289-1320, 105/1548-1572, 107/1575-1588-1590, 146/2328-2332, 148/2360-2361, 152/2403-2406, 160/2645-2646, 167/2848-2849, 169/2867-2870, 174/2919, 234/3651-3654, 246/3691-3694, 255/3726-3727.

1814	0	6	6
Toplam	48	839	887

Tablo 9, 1800–1814 yılları arasında Karadeniz’e dolu ve boş geçiş yapan Avusturya bandıralı ticaret gemilerin sayısını yıllık dağılımda listelemektedir. Söz konusu veriler, bu dönemdeki ticari faaliyetlerin kapsam ve dağılımını anlamlandırmak açısından oldukça önemlidir. 1800–1806 yılları arasındaki sekans, ticari faaliyetlerin en yoğun seyrettiği dönemdir. Dolu gemi geçişlerinin büyük çoğunluğu bu yıllar arasında gerçekleşmiştir. Özellikle 14 gemi ile 1804 yılı, dolu gemi sayısının en yüksek olduğu yıldır. 1800 yılında yedi, 1801 yılında sekiz, 1802 yılında yedi, 1805 yılında beş ve 1806 yılında ise yedi gemi dolu olarak Karadeniz’e sevkiyat yapmıştır. Bu süreçte sadece 1803 yılında dolu gemi geçiş kaydına rastlanmamaktadır. 1807 yılından 1814’e kadarki kesitte ise dolu gemi geçişi yaşanmamıştır. Bu durumun yukarıda bahsedilen Kıta Ablukası ile özellikle Osmanlı–Rus Savaşı’ndaki tedbirlere bağlı olarak gelişen dönemsel sapmalardan kaynaklandığı düşünülmektedir. Boş gemi geçişleri istatistiklerine bakıldığında ise özellikle 1805 yılı 233 gemiyle en yüksek boş geçiş yapılan yıl olmuştur. Bunun dışında, 1800 yılında 19, 1801 yılında 33, 1802 yılında 138, 1803 yılında 181, 1804’te 157, 1806’da 39, 1807’de iki, 1808’de 13 ve 1809 yılında 14 geminin Karadeniz’e boş geçiş yaptığı saptanmıştır. 1810–1812 yılları arasında ise Akdeniz’den Karadeniz’e dolu ya da boş herhangi bir geçiş yapılmamıştır. 1813 ve 1814 yıllarında ise toplamda 10 geminin Karadeniz’e boş geçiş gerçekleştirdiği görülmektedir. Dolu ve boş geçiş yapan gemi sayısı birlikte değerlendirildiğinde yine 1805 yılı toplamda 238 gemiyle en yüksek toplam geçişin gerçekleştiği yıl olarak ayrılmaktadır. Aynı yılda dolu gemi geçiş oranının diğer yıllara kıyasla daha yüksek olduğu da vurgulanmalıdır.

Tablo üzerinde genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, 1800–1806 yılları arasında ticaret hacminin istikrarlı bir artış gösterdiğini; ancak 1807 yılından itibaren bu yöndeki ticari faaliyetlerin neredeyse durma noktasına geldiğini söylemek mümkündür. 1810–1814 yılları arasında ise ticaret hacmi oldukça daralmış ve toplam gemi geçişleri yılda ortalama sadece birkaç gemiyle sınırlı bir trafik göstermiştir. Bu durum, dönemin siyasi ve ekonomik koşullarındaki sapmaların, Kıta Ablukası tedbirlerinin ve özellikle bozulan Osmanlı–Rus ilişkilerinin ticaretin dengesi ve hacmi üzerindeki olumsuz etkilerini teyit etmektedir.

Grafik 3: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1800-1814)²⁶⁰



Bu grafik, 1800–1814 yılları arasında Karadeniz’e geçiş yapmak üzere dolu ve boş olarak izn-i sefine belgesi almış Avusturya bandıralı ticaret gemi geçişlerinin aylık ve mevsimsel temelde dağılım oranlarını göstermektedir. Bu verilere göre, gemi geçişlerinin en yoğun olduğu dönem bahar aylarıdır. Nisan ayında 210 gemi ile %24, Mayıs ayında ise 211 gemi ile yine %24 oranında geçiş kaydedilmiştir. Yaz aylarında deniz trafiği yoğun şekilde devam etmiştir, ancak bahar aylarına kıyasla bu yoğunluk bir miktar azalmıştır. Bu kapsamda, Haziran ayında 167 gemi ile %19, Temmuz’da 105 gemi ile %12 ve Ağustos ayında 39 gemi ile %4 oranında geçiş gerçekleşmiştir. Söz konusu veriler, deniz ticaretinde geçiş yoğunluğunun bahar aylarında zirve seviyeye ulaştığını; yaz aylarında ise kısmen azaldığını göstermektedir. Sonbahar aylarında gemi geçişlerinde ise belirgin bir azalma görülmektedir. Bu çerçevede, Eylül ayında 16 gemi ile %2, Ekim’de ise 47 gemi ile %5 oranında geçiş kaydedilmiştir. Bu düşüş, herhangi bir geçişin kaydedilmediği Kasım ayında ise dip yapmıştır. Böylece kış aylarında deniz trafiğinin en düşük seviyeye indiği anlaşılmaktadır. Aralık ayında geçiş yapan bir gemi istisna kabul edilirse, bu durumun başka herhangi bir geçişin kaydedilmediği Aralık ve Ocak aylarında da korunduğu izlenmektedir. Şubat ayında ise 17 gemi ile %2 oranında sınırlı bir hareketlilik gözlemlendiği vurgulanmalıdır.

Bu grafik, gemi geçişlerinin mevsimlere bağlı olarak değişiklik gösterdiğini; özellikle bahar ve yaz aylarında trafiğin kayda değer oranda yoğunlaştığını ortaya koymaktadır. Bahar aylarındaki zirve, uygun deniz şartları ve ticaretin canlanmasıyla açıklanabilir bir vaka olarak

²⁶⁰ Bu grafikteki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

görülmektedir. Buna karşın, sonbahar ve kış aylarında görülen düşüşün de olumsuz mevsim koşulları ile ticaretin sezonluk etkilerinin bir sonucu olarak değerlendirmek mümkündür.

2.4.1. Üzüm

Avusturya tüccarlarının Akdeniz–Karadeniz hattında en çok sevk ettiği ürünlerin başında üzüm gelmektedir. 1806 yılına kadar her yıl düzenli olarak çeşitli üzüm türlerinin taşındığı görülmektedir. 1800 ve 1801 yıllarındaki üzüm sevkiyatlarının varış bölgeleri olarak Akdeniz’den Karadeniz’e ve *Memalik-i Mahrûse*’den Karadeniz’e gibi notlar düşülürken 1802 yılından 1806’ya kadarki dönemde benzer sevkiyatların güzergahı İzmir’den Karadeniz’e olarak verilmiştir. İzmir’den ihraç edilen ürünlerin başında üzüm önemli bir kalemi oluşturmaktadır²⁶¹. Karadeniz’e ihraç edilen üzümlerin tamamı Osmanlı mahsulü olarak kaydedilmiştir. Rezaki üzümü, siyah üzüm, çekirdeksiz üzüm, beylerce üzümü ve kuru üzüm Avusturya tüccarlarının Karadeniz’e taşıdığı üzüm çeşitleri olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 10: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Üzüm İstatistikleri (1800-1806)²⁶²

Yıl	Ürün Çeşidi	Kantar	Ton
1800	Rezaki	1074	60,626
1801	Rezaki, Siyah, Çekirdeksiz	3200,5	180,665
1802	Rezaki, Siyah	1347	76,036
1804	Rezaki, Siyah, Beylerce	8800	496,751
1805	Rezaki, Siyah, Beylerce	3078	173,750
1806	Kuru Üzüm	1474	83,205
Toplam		18.973,5	1.071,033

1800 ile 1806 yılları arasında taşınan üzüm çeşitleri genel olarak kantar cinsinden kaydedilmiştir. Bu da üzümün kantar cinsinden ton birimine çevrilmesine imkân vermektedir. Bu yıllar arasında toplam 118.973,5 kantar yani 1.071,033 ton üzüm sevk edilmiştir. Sevkiyatı yapılan üzüm çeşidi ve miktarı yıllara göre değişiklik göstermiştir. Tablodan da anlaşılabacağı

²⁶¹ Küçükkalay, 39: 2007.

²⁶² Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

üzere, en az ürün sevkiyatı 1074 kantar ile 1800 yılında; en çok ürün sevkiyatı ise 8800 kantar ile 1804 yılında gerçekleştirilmiştir. Rezaki üzümü hemen hemen her yıl düzenli olarak taşınan üzüm çeşididir. Rezaki üzümünden sonra en sık siyah üzümün taşındığı görülmektedir. Çekirdeksiz ve kuru üzüm ise sadece bir defa taşınmıştır.

1800 yılında toplam 1074 kantar rezaki üzümü sadece iki gemiyle, nisan ve haziran aylarında Karadeniz'e taşınmıştır²⁶³. Her ne kadar üzümün yaş ya da kuru olduğuna dair bir kanıt olmasa da sevkiyatın gerçekleştiği mevsim itibariyle söz konusu ürünün kuru üzüm olma ihtimali yüksektir. 1801 yılında ise üzüm çeşitliliği artmış ve rezaki, siyah ve çekirdeksiz üzüm sevk edilmiştir. Bu yıl taşınan toplamda 3200,5 kantar üzümün 938 kantarı siyah üzüm, 2209,5 kantarı rezaki, 53 kantarı da çekirdeksiz üzümünden oluşmaktadır²⁶⁴. 1802'de ise sadece rezaki ve siyah üzüm taşınmıştır. Bu yıl sevk edilen 1347 kantarın 1221 kantarı rezaki üzümü, 126 kantarı da siyah üzümdür. Ayrıca, 1802 yılının temmuz ayında Espero Maliviç adındaki bir kaptanın miktarı belirsiz siyah üzüm taşıdığı kayıt altına alınmıştır²⁶⁵. Herhangi bir dolu geçiş kaydına rastlanmayan 1803 yılından sonra 1804 yılı en çok üzüm taşınan yıl olmuştur. Bu yıl taşınan üzüm cinsleri; beylerce, rezaki ve siyah üzümdür. 8800 kantar üzümün 2608'i beylerce, 1202 kantarı rezaki, 4990 kantarı da siyah üzümden oluşmaktadır. Bu ürünlerin sekiz ayrı gemi tarafından sevk edildiği tespit edilmiştir. Bazı gemilerde üç cins üzümün tamamı taşınırken bazı gemilerde ise sadece tek cins üzüm sevk edildiği görülmektedir²⁶⁶. 1805 yılında 3078 kantar rezaki, siyah ve beylerce üzümü Karadeniz'e taşınmıştır. Bu ürünlerin 2659 kantarı siyah üzüm, 408 kantarı beylerce, 11 kantarı da rezaki üzümdür²⁶⁷. 1806 yılında ise Ekim ayında sadece bir geminin 1474 kantar kuru üzüm taşıdığı görülmektedir²⁶⁸.

2.4.2. Harnup

Avusturya tüccarlarının Akdeniz'den Karadeniz'e sevk ettiği ürünlerden biri de harnup²⁶⁹ olmuştur. 1802 ve 1806 yılları hariç diğer yıllarda düzenli olarak harnup taşındığı izlenmektedir. 1800 ve 1801 yıllarında harnubun Akdeniz'den Karadeniz'e taşındığı belirtilirken 1804 ve 1805 yıllarında ise Hanya ve Frengistan'dan temin edilerek Karadeniz'e sevk edildiği kaydedilmiştir. 1800 ve 1801 yıllarında Karadeniz'e taşınan harnupların

²⁶³ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 35/693, 36/709.

²⁶⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 47/961-962, 48/975-976.

²⁶⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 61/1377, 63/1446.

²⁶⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 38/221, 38/237-238, 38/240, 41/272, 44/328, 46/362-363.

²⁶⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 46/364, 73/871.

²⁶⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 108/1596.

²⁶⁹ Keçiboyunu bitkisidir (Kanar, 2003: 482). Belgelerde harnup olarak geçmektedir.

tamamının Osmanlı mahsulü olduğu belirtilmiştir. Ancak, 1804 ve 1805 yıllarında sevkiyatı yapılan harnuplar için herhangi bir menşe bilgisine yer verilmemiştir. Belgelerde taşınan harnup miktarı ise genellikle kantar cinsinden ifade edilmiştir.

Tablo 11: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Harnup İstatistikleri (1800-1805)²⁷⁰

Yıl	Kantar	Ton
1800	6363,5	359,213
1801	1165	65,763
1804	2200	124,187
1805	2200	124,187
Toplam	11.228,5	633,836

1800 ile 1805 yılları arasında toplam 11.228,5 kantar (633,836 ton) harnup sevkiyatı yapıldığı tespit edilmiştir. Taşınan harnup miktarı yıllara göre değişkenlik göstermektedir. Tablodan da takip edilebileceği üzere, en fazla harnup 6363,5 kantar ile 1800 yılında, en az ise 1165 kantar ile 1801 yılında taşınmıştır. Harnup sevkiyatına ilişkin herhangi bir kayıt olmadığından 1802 ve 1806 yılları istatistiklere dahil edilmemiştir.

1800 yılında toplam 359,213 ton harnup, nisan, haziran ve eylül aylarında toplam beş gemiyle Akdeniz’den Rus limanlarına sevk edilmiştir²⁷¹. 1801 yılında ise toplam 65,763 ton harnup, dört farklı gemiyle mart, nisan ve temmuz aylarında taşınmıştır²⁷². 1804 yılında yalnızca iki geminin, 124,187 ton harnubu mart ve mayıs aylarında Hanya ve Frengistan’dan Karadeniz’e sevk ettiği görülmektedir²⁷³. 1805 yılında da yine iki gemi, aynı miktarda, yani 124,187 ton harnubu mart ve nisan aylarında Rus limanlarına taşımıştır²⁷⁴.

2.4.3. İncir ve Hurma

1800–1806 yılları arasında Avusturya tüccarlarının düzenli olarak sevk ettiği ürünler arasında incir ve hurma da yer almaktadır. Söz konusu ürünler, sevkiyat miktarı düşük olmasına karşın hemen hemen her yıl düzenli olarak ticarete konu olmuştur. 1800 yılında taşınan ürünler arasında bulunmayan incir ve hurmanın, 1801–1806 yılları arasında sevk edildiği

²⁷⁰ Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

²⁷¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 34/681, 34/683, 35/693, 36/709.

²⁷² BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 47/961-962, 48/975, 50/1007.

²⁷³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 38/239, 43/296.

²⁷⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 45/352, 73/869.

görülmektedir. 1801 yılında incir ve hurmanın nereden temin edildiği belirtilmemiştir. Buna karşın, 1802–1806 yılları arasındaki kayıtlarda, bu ürünlerin İzmir’den tedarik edildiği bilgisine yer verilmiştir. 1801 yılında taşınan ürünlerin de İzmir’den alındığı söylenebilir. İzmir gümrüğünden ihraç edilen ürünlerin başında incirin öne çıktığı görülmektedir²⁷⁵. Taşınan tüm incir ve hurmalar, Osmanlı mahsulü olarak kaydedilmiş ve miktarları kantar cinsinden hesaplanmıştır.

Tablo 12: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği İncir ve Hurma İstatistikleri (1800-1806)²⁷⁶

Yıl	İncir	Ton	Hurma	Ton
1801	1070 kantar	60,400	209 kantar	11,797
1802	118 kantar	6,660	448 kantar	25,289
1804	1459 kantar	82,359	696 kantar	39,288
1805	420 kantar	23,708	—	—
1806	690 kantar	38,949	—	—
Toplam	3757 kantar	212,016	1353 kantar	76,374

İncir ve hurma ticaretinin dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. En yüksek incir ticareti 1804 yılında gerçekleşirken, en düşük ticaret ise 1802 yılında kaydedilmiştir. Hurma için en yüksek ticaret yine 1804 yılında, en düşük ticaret ise 1801 yılında gerçekleşmiştir. 1801–1806 yılları arasında toplamda 212,016 ton incir sevk edilmiştir. 1801–1804 yılları arasında ise toplam 76,374 ton hurmanın sevk edildiği tespit edilmiştir. Bu ürünler genellikle mart ve nisan aylarında sevk edilmiştir. Özellikle 1801 yılında, 60,400 kantar incir ile birlikte 11,797 ton hurma taşınmıştır. Bu yıl incir sevkıyatı yapan dört gemiden üçünde aynı zamanda hurma da bulunurken, bir gemi ise yalnızca hurma taşımıştır²⁷⁷. 1802 yılında toplam 6,660 ton incir ve 25,289 ton hurma sevk edilmiştir. Bu yıl, toplamda dört gemiyle incir ve hurma taşındığı kaydedilmiştir. Gemilerden ikisi her iki ürünü aynı anda taşırken, diğer ikisi yalnızca hurmayla

²⁷⁵ Küçükkalay, 39: 2007.

²⁷⁶ Bu tablodaki veriler 63/7 ve 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

²⁷⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 47/961-962, 48/975-976.

yüklenmiştir. Ayrıca, Espero Maliviç isimli kaptanın gemisinde belirsiz miktarda hurma taşındığı da belirtilmiştir. 1802 yılında sevk edilen incir ve hurmanın İzmir’den alındığı ve ürünlerin mayıs, haziran ve temmuz aylarında sevk edildiği görülmektedir²⁷⁸. 1804 yılında ise 82,359 ton incir ve 39,288 ton hurma ihraç edilmiştir. Bu yıl toplamda yedi gemiyle ürünler taşınmıştır. İki ürünü aynı anda taşıyan dört gemi bulunurken, yalnızca hurma taşıyan üç gemi kaydedilmiştir. 1804 yılında sevkiyat, mart, nisan ve haziran aylarında gerçekleştirilmiştir²⁷⁹. 1805 yılının mayıs ayında 23,708 ton incir taşınırken hurma ile alakalı herhangi bir kayda rastlanmamıştır²⁸⁰. 1806 yılının ekim ayında ise 38,949 ton incir sevkiyatı yapılırken yine hurma ile alakalı bir kayıt düşülmemiştir. Bu ürünlerin de yukarıda bahsedilen üzüm gibi kuru olma ihtimali göz önünde bulundurulmalıdır²⁸¹.

2.4.4. Diğer Ürünler

Avusturyalı tüccarların sevkiyatını yaptığı üzüm, harnup, incir ve hurma gibi ürünlerin yanı sıra, kayıtlarda sürekli olarak taşındığı izlenmeyen başka ürünler de bulunmaktadır. 1800 yılında, dokuz kantar (508,041 kg) günlük, 900 kıyye (1153 kg) badem, 170 sandık çelik ve 1170 kantar (66,045 ton) kükürt taşındığı kaydedilmiştir. Bu ürünler haziran ve temmuz aylarında taşınmıştır. Bu kayıtlarda, günlük ve badem Osmanlı mahsulü olarak tanımlanırken çelik Trieste malı, kükürt ise Sicilya malı olarak kaydedilmiştir²⁸².

1801 yılı kayıtlarına göre iki varil şarap, 508 kantar (28,676 ton) günlük, 36 kantar (1032 kg) ak günlük, 80 kantar (4515 kg) çelik, 111 fiçı defne tohumu ve 6000 vukıyye (7,692 ton) kahve-i Efrenc sevk edilmiştir. Ürünlerin sevkiyatı mart, mayıs ve haziran aylarında gerçekleşmiştir. Günlük, ak günlük ve şarap (hamr) gibi Osmanlı mahsulü olarak bildirilen mallar Akdeniz’den Karadeniz’e sevk edilmiştir. Çelik ve defne tohumu Avusturya mahsulü olarak, kahve ise Frengistan malı olarak kaydedilmiştir. Ayrıca, Avusturya mahsulü defne tohumunun Trieste limanından sevk edildiği kayıtlarda geçmektedir²⁸³.

1802 yılında taşınan diğer mallar arasında 300 sandık limon, 300 sandık portakal, 8 fiçı ve 170 kantar (9,596 ton) limon suyu, 143 kantar (8,072 ton) kuru yemiş (meyve-i huşk), 20 kantar (1128 kg) asfur²⁸⁴, 16 kantar (903 kg) günlük, 30 kantar (1639 kg) ak günlük, 453 kantar

²⁷⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 61/1377, 63/1446, 63/1469, 63/1484.

²⁷⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 38/221, 38/237-238, 38/240, 41/272, 46/362-363.

²⁸⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 46/364,

²⁸¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 108/1596.

²⁸² BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 36/709, 37/718, 38/725.

²⁸³ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 47/961-962, 48/973, 48/992, 49/1004.

²⁸⁴ Aspur olarak da bilinen Akdeniz bölgesinde kendiliğinden yetişen veya kültür bitkisi olarak yetiştirilen, sarı, turuncu, kırmızı çiçekli, dikenli, tüysüz bitki.

(25,571 ton) b r lce, 12 kantar (677 kg) rezene, 20 varil ham sirke, 9000 keyl (217,935 ton) hinta ve miktarı belli olmayan kuru yemiş  ne çıkmaktadır. Bu  r nler nisan, mayıs, haziran ve temmuz aylarında taşınmıştır. Limon, portakal ve sekiz fiçı limon suyu Sicilya malı olarak kaydedilmiş ve Sicilya iskelesinden sevk edilerek Rus iskelelerine götürülmüştür. Diğ r  r nler ise Osmanlı malı olarak tanımlanmıştır. Osmanlı malı  r nlerin Akdeniz, İzmir ve Sakız'dan temin edilerek ihraç edildii kayıtlarda vurgulanmaktadır. Diğ r yandan, 9000 keyl buğdayın *Memâlik-i İmparatoriye*'den temin edilerek satılmak üzere Karadeniz'e ihraç edildii bildirilmişse de yazılan hükmün maddi hata içerdiği tarafımızca düşünülmektedir. Buğdayın sevkiyat bölgesi yazılırken Akdeniz yerine yanlışlıkla Karadeniz'in yazılmış olma ihtimali yüksektir. Bu noktada, Osmanlı Devleti'nin başlıca temel gıda maddesi olan buğdayın kıtlık veya savaş gibi durumlarda İstanbul'un gıda güvenliğini sağlamak amacıyla satışını kısıtlayan bir politika izlediği hatırlanmalıdır²⁸⁵. Ayrıca, Rusya buğday satın alan değil, buğday satan bir konumdadır. Bunlar gibi dönemsel olgular, söz konusu hükümde sevkiyat güzergahı için Akdeniz yerine sehven Karadeniz notunun düşülmüş olabileceğini d ř nd rtmektedir²⁸⁶.

1804 yılında ise 127,5 kantar (7,197 ton) badem içi, 36 keyl (874,74 kg)  am fıstığı, 101 kantar (5,701 ton) asfur, 650 (36,691 ton) kantar rişte-i elvan, 129 kantar (7,281 ton) ak günlük, 11 sandık ve 4200 kantar (237,08 ton) şarap, 1000 sandık limon, 300 sandık portakal, 800 (45,159 ton) kantar zeytin yağı taşınan ürünler arasında yer almaktadır. Mart, nisan ve haziran aylarında sevk edildiği bildirilen bu  r nlerin İzmir, Messina ve Frengistan limanlarından temin edildiği kaydedilmiştir. Bu ürünlerden limon ve portakal Messina limanından, zeytinyağı ve şarabın 4200 kantarı Frengistan'dan, diğ r ürünler ise İzmir limanından temin edilmiřtir²⁸⁷.

1805 yılının Nisan ayında Frengistan'dan 500 kantar (28,224 ton) şarap ihraç edilmiştir. 1806 yılında ise toplam 117 fiçı limon suyu, 1855 adet portakal ve limon, 100 fiçı limon ve 13.300 kantar (750, 771 ton) tuz²⁸⁸ taşınmıştır.  r nler mart, nisan, mayıs ve temmuz aylarında sevk edilmiştir. Söz konusu kayıtlarda tuzun ilk kez 1806 yılında taşındığı vurgulanmaktadır. 1800–1806 yılları arasında gerçekleştirilen ticaret incelendiğinde, ürünlerin büyük çoğunluğunun ilkbahar ve yaz aylarında; nadiren de sonbahar aylarında sevk edildiği görülmektedir. Bu durum, olumsuz hava koşullarının deniz ulaşımına etkilerinin sevkiyatların tercihen bahar ve yaz aylarında yapılmasına yol açtığını teyit etmektedir²⁸⁹.

²⁸⁵ Elibol, 2005: 63.

²⁸⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 63/7, 59/1311, 61/1375, 61/1377, 63/1446, 65/1574.

²⁸⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 38/221, 38/238, 38/240, 39/244, 41/272, 41/286, 45/350-351, 46/362.

²⁸⁸ Belgelerde milh olarak geçmektedir.

²⁸⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 73/870, 105/1544-1545, 108/1592-1595.

Kıta Avrupa'sında meydana gelen siyasi gelişmeler ile Avusturya'nın 1800–1814 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretine ilişkin verilere ortak bir bağlamda bütün olarak bakıldığında söz konusu ticaretin büyük oranda transit bir karakter gösterdiğini önermek mümkündür. Akdeniz–Karadeniz yönünün aksine Karadeniz–Akdeniz yönünün yüksek hacimli seyretmesi ve bu hacimde ana ürün olarak neredeyse tamamı Akdeniz'e sevk edilen buğdayın kesin olarak ayrışması bu ticaretin hâkim parametreleri olarak öne çıkmaktadır. Mevsim koşullarının görece daha uygun olduğu ilkbahar ve yaz aylarında yoğun seyreden buğday sevkiyatı, Kıta Ablukası, Osmanlı–Rus savaşı ve Avrupa'daki buğday piyasasındaki gelişmeler gibi faktörlerin etkisiyle kimi zaman kesintiye uğramış olsa da tüm süreç boyunca ticaret hacmindeki güçlü pozisyonunu korumuştur. Buğday dışında, bu evrede en çok sevkiyatı yapılan ikinci emtianın ise ham demir olduğu saptanmıştır. Çoğunlukla Karadeniz–Akdeniz yönünde taşınan ham demir, buğdayın aksine bu evrenin tamamına düzenli bir dağılım göstermekten uzak bir istatistik vermektedir. Öte yandan, özellikle Osmanlı–Rus Savaşı'nın 1806 yılına kadar istikrarlı biçimde artış gösteren toplam ticaret trafiğinde belirgin bir kırılmaya yol açtığı; ardından Kıta Ablukasının da buna katılmasıyla trafiğin neredeyse durma noktasına geldiği de vurgulanması gereken bir diğer husustur.

Avusturya'nın bahsi geçen koridordaki ticaretinde sınırlı seviyede olmakla beraber Osmanlı pazarının da pay aldığı görülmektedir. Bu evredeki arşiv kayıtları, tüm süreçte düzenli bir dağılım göstermese de Avusturya ticaret gemilerinin bu koridorun Akdeniz–Karadeniz ve Karadeniz–Akdeniz yönlerinde İzmir ve İstanbul limanlarından tedarik ettikleri ürünlerin de sevkiyatını yaptıklarını belgelemektedir. Bu noktada, üzüm, incir, fındık, ceviz ve tütün gibi tarım ve gıda ürünleri; basma-i hassa, Selanik keçesi, astar ve benzeri tekstil mamulleri; muhtelif formlarda ahşap ve kereste ürünleri; hırdavat malzemeleri gibi çeşitli kategorilerde çoğunluğu Osmanlı menşeli emtianın talep gördüğü izlenmektedir. Karadeniz ticareti, bir yandan özellikle Rusya ve Avusturya gibi ülkelerin bölgesel ticaretteki paylarını arttırırken bir yandan da kimi ham kimisi de işlenmiş haldeki ürünlerin ihracatıyla Osmanlı'nın da dış ticaretine belirli seviyede katkı sağlamış görünmektedir²⁹⁰. Bununla birlikte, bu ticaretin de yukarıda bahsedilen siyasi koşulların etkisine duyarlı olduğunu ve en azından bu evrede istikrarlı ve dengeli bir dağılım göstermediği de vurgulanmalıdır.

²⁹⁰ Elibol, 2005: 69-70.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN AKDENİZ– KARADENİZ TİCARETİ (1815–1820)

3.1. Viyana Düzeni’nde Avusturya’nın Akdeniz-Karadeniz Ticareti (1815–1820)

Kissinger, Fransız devrimi sonrası ortaya çıkan gelişmeleri, Aydınlanma akılcılığının yerini Terör Dönemi tutkularının aldığı bir süreç olarak tanımlarken devrimin misyoner ruhunun kısa sürede Napolyon’un emperyalizmine dönüştüğünü vurgulamaktadır²⁹¹. Nitekim, literatürde Napolyon Savaşları olarak tanımlanan ve birbiri içine geçerek ardı ardına yaşanan savaşlar serisi, Kıta Avrupa’sındaki siyasi düzenin tüm dengelerini bozmuş; Fransa lehine keskin bir güç asimetrisi yaratmıştır. Bu süreçte savaş, sadece orduların çarpışmasıyla sınırlı kalmamış, düşmanın ticaretini de hedef almıştır. Bu kapsamda Fransa, Kıta Ablukası olarak kavramsallaştırılan bir mekanizmayla İngiltere’nin kıtadaki ticaret olanaklarını bütünüyle işlevsizleştirmeye çalışmıştır. Buna karşın, söz konusu mekanizma İngiltere’nin ticaretine zarar veremediği gibi kıta halklarının refahını da olumsuz etkileyerek Fransa’ya karşı bir tepkinin doğmasına neden olmuştur. Nitekim, benzer toplumsal tepkiler Fransız halkı arasında da görülmüş ve bunun devamında gelişen sürecin sonunda, 11 Nisan 1814’te imzalanan Fontainebleau Anlaşması’yla Napolyon tahttan çekilmiştir. Bundan yaklaşık beş ay sonra, 1814 Eylül’ünde, Avrupa siyasi sistemindeki tahribatın onarılması, siyasi sınırların ve güçler dengesinin yeniden belirlenmesi amacıyla İngiltere, Prusya, Rusya ve Avusturya başta olmak üzere birçok devletin temsilcileri Viyana’da bir araya gelmiştir. Viyana Kongresi hem siyasi düzenin restore edilmesi hem de uluslararası ticaret üzerindeki yaptırım ve ambargoların kaldırılması adına önemli bir aşamayı temsil etmektedir.

Viyana Kongresi, Napolyon sonrası Avrupa’da büsbütün yeni bir düzen kurmak yerine, devrim öncesi *ancien régime*’in temeli olan monarşileri yeniden işlevsel hale getirme hedefine odaklanmıştır. Kongrenin bu hedef doğrultusunda ilerleyip sonuçlanmasında özellikle Avusturya Başbakanı Metternich’in büyük etkisi olduğu bilinmektedir. Bir monarşi olarak Avusturya İmparatorluğu, devrimci ideolojilerin etkilerinden korunarak bir bütün halde kalmak için tüm kıtada devletler arası ilişkilerin dostluk ve işbirliği temaları üzerinde kurulmasını savunmaktaydı. Diğer yandan, Metternich; uzun yıllardır savaş koşulları altında yaşayan Avrupa’da barışın ancak devletler arası güç dengesi ilkesinin işlerlik kazanmasıyla tesis edilebileceğine inanmaktaydı. Metternich’in bu temel yaklaşımı, İngiltere tarafından da

²⁹¹ Kissinger, 2016: 72.

desteklenmiştir. Kongrede Dışışleri Bakanı Castlereagh tarafından temsil edilen İngiltere'nin stratejik hedefi, kıtada herhangi bir devletin egemen olmasına imkân vermeyecek bir sistemin kurulmasının sağlanmasıydı. Bu çerçevede, devletlerarası dostluk, işbirliği ve güç dengesi gibi pozitif temalara dayalı bir sistemle kıtanın daha güvenli ve öngörülebilir olmasının yanında Napolyon örneğindeki gibi olası yayılmacı politikalara karşı da ortak bir savunma mekanizması tesis edilmiş olacaktı. Bu temel ilkeler, herhangi bir itiraz görmeden Prusya ve Rusya tarafından da benimsenmiştir. Buna karşın, Prusya'nın Saksonya ve Rusya'nın da Varşova'yı işgal etmeleri Avusturya ve İngiltere'nin tepkisini çekmiştir. Bu noktada, Napolyon sonrası rövanşist bir tutumla yalnızlaştırılmaması, sisteme bir şekilde entegre edilebilmesi amacıyla İngiltere'nin girişimleri sonucu kongreye davet edilen Fransa önemli bir adım atmıştır. Fransız Dışışleri Bakanı Talleyrand'ın Saksonya ve Varşova konusunda Avusturya ve İngiltere'yi desteklemesi, hem Prusya ve Rusya'nın yayılmacı girişimlerden vazgeçmelerine sebep olmuş hem de Fransa'nın bundan sonraki süreçte sistem içinde bir denge unsuru olabileceğine dair güçlü işaretler vermiştir²⁹².

Kongreyi önemli kılan bir diğer husus, Avrupa'daki siyasi düzen konusunda ulaşılan konsensüsün sürdürülebilir olmasını sağlamak amacıyla ilave mekanizmaların da devreye alınması olmuştur. Yeni tespit edilen sınırlara karşı muhtemel tehditlerin caydırılması için Dörtlü İttifak ve bu siyasi uzlaşının Hristiyanlık ortak paydasında daha da güçlendirilmesine yönelik Kutsal İttifak, yasal zemine dayanan güçlü mekanizmalar olarak öne çıkmıştır. Benzer biçimde, sonraki süreçte gelişebilecek problemlerin çözümü için de devlet başkanlarının katılımıyla düzenlenecek kongrelerle güçler uyumu ile genel politikadaki eşgüdümün korunması hususunda geniş tabanlı bir mutabakata varılmıştır. Tüm bu mekanizmalar, 18. yüzyıl diplomasisinin problem erteleyen yaklaşımının terk edilerek iyi niyet ve çabayla problemin çözülmesine yönelik bir inisiyatifin benimsendiğini işaret etmektedir²⁹³.

Viyana Kongresi, Napolyon Savaşları'nın tahrip ettiği siyasi düzeni geniş bir konsensüsle yeniden sağlamakla kalmamış; aynı zamanda Kıta Ablukası tedbirlerinden dolayı ivme kaybeden uluslararası ticaretin canlanmasına yönelik de elverişli bir zemin sunmuştur. Buna karşın, İngiltere ve Fransa arasındaki rekabetin zorlu koşulları altında baskılanan uluslararası ticaret, beklenenin aksine ilk başlarda oldukça korumacı bir tutum sergilemiştir. Bu durum, 1819 yılında liberal bir ticari yaklaşım gösteren Hollanda ile ithalat yasaklarını kaldırarak 1797 yılından beri düşük tarifeli ticaret politikası izleyen Danimarka haricinde

²⁹² Tuncer, 2008: 52-55.

²⁹³ Schroeder, 1986: 3; Armaoğlu, 2020; 115-120.

Avrupa'nın genelinde de izlenmektedir. Bu tutumun gelişmesinde İngiltere'nin 18. yüzyılın sonlarından itibaren sanayi devriminde ulaştığı görece yüksek seviyenin belirleyici olduğunu önermek mümkündür²⁹⁴. Fiyat ve kalite avantajını elinde bulunduran İngiliz üreticiler, Orta Avrupa pazarlarına geri dönerek kayda değer bir hakimiyet kurabileceklerini göstermişlerdir. Bu koşullar karşısında, Kıta Ablukası döneminde Avrupa'da kurulmuş yeni sanayi kollarının kongre sonrasında İngiltere'nin bu üstünlüğüne karşı korunması önemli bir eko-politik hedef haline gelmiştir. Bu noktada örneğin 1816 yılında devreye aldığı tarifelerle Fransa, piyasasını yabancı üreticilere kapatarak yerel sanayi ve üretimi desteklemiştir. Fransa'nın bu hamlesi, ekonomik yönden devrim öncesinde İngiltere ile arasında kapanmak üzere olan farkın 1815'ten sonra ciddi ölçüde açılmış olmasına karşı bir tedbir olarak gelişmiştir²⁹⁵. Benzer bir önlemi Rusya da almıştır. Bu kapsamda, I. Alexander döneminde 1816 ve 1822 yıllarında yayımlanan tarifelerle özellikle pamuklu tekstil sanayisinin yabancı üreticilerin asimetrik üstünlüklerinden korunması hedeflenmiştir²⁹⁶. Kongrenin tam egemen bir siyasi organizasyon olarak tanıdığı Alman Konfederasyonu'nda ise süreç oldukça karmaşık ilerlemiştir. 35 prenslik ile 4 özgür kentten oluşan ve uzun bir süre siyasi bütünlüğünü sağlayamayan bu konfederatif yapıda ekonomik sistem de çok parçalı bir görünüm ortaya koymaktadır. Konfederatif devletler arasında 1820 yılında başlayan gümrük birliği tesis etme çabalarının olgunlaşıp bir sonuca dönüşmesi 1834 yılındaki Zollverein'le gerçekleşmiştir²⁹⁷. Viyana Düzeni koşullarına uyum sağlamaya çalışan bu devletler karşısında İngiltere ise Kıta Avrupası'nın en avantajlı gücü olarak belirmiştir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, 18. yüzyılın ikinci yarısında sanayileşmede kat ettiği seviyeyi daha da ileriye taşıyarak uluslararası ticarete önemli bir pozisyon üstünlüğüne erişmiştir. 1815'te Prusyalı ihracatçılara karşı yerel üreticileri korumak üzere tahıl yasaları çıkaran İngiltere, sonraki süreçte ticarete hızlı bir liberal politikaya yönelmiştir. 1820 ve 1830'lu yıllardaki bir dizi liberal reformun ardından 1846 yılında tahıl yasalarının kaldırılması bu politikayı güçlendiren adımlar olmuştur. Sanayileşmedeki gücüne ilaveten bu politikalar 1830 yılında İngiltere'nin toplam ihracatını yüksek seviyelere çıkarmıştır. Nitekim, İngiltere'nin ihraç ettiği ürünlerin toplam değerinin Avrupa'nın ikinci büyük ihracatçısı Fransa'nınkinin iki katından fazlasına tekabül ettiği bildirilmektedir²⁹⁸. 1850'ye kadarki süreçte İngiltere, kömür, demir ve pamuk ipliği gibi kalemlerin bazılarında Fransız Devrimi'nin etkisi

²⁹⁴ Findlay ve O'Rourke, 2007: 395-396.

²⁹⁵ Milaward ve Saul, 1979: 308-310.

²⁹⁶ Fairlie, 1959: 18.

²⁹⁷ Henderson, 1981: 491-493; Pierenkemper ve Tilly, 2004: 7-10.

²⁹⁸ Hartwell, 2008: 47.

altına giren tüm Batı Avrupa ülkelerinin toplam üretiminden daha yüksek bir performans göstermiştir²⁹⁹.

Vienna Düzeni'nin tesis edildiği 1815 yılında Avusturya ekonomisinin dönem koşullarından oldukça uzak bir yapısal karakterde olduğunu söylemek mümkündür. Napolyon Savaşları öncesinde özellikle Maria Theresa ve II. Joseph dönemlerinde, İngiltere ve Fransa'nın başı çektiği sanayileşmeye uyum sağlamak amacıyla yapılan reformların etkinliği oldukça sınırlı kalmıştır. Güçlü feodal sistemin köylüleri toprağa bağımlı kılması, imparatorluğun geniş coğrafyasında bütünleşik bir ekonomik sistem ve ticaret ağının kurulamaması gibi sebepler söz konusu reformlarla hedeflenen sonuçlara ulaşılmasını önemli ölçüde yavaşlatmıştır³⁰⁰. Ayrıca, üretimde atölye modelinden fabrika sistemine geçişin de ağır seyretmesi Avusturya'nın ekonomik dönüşümünü etkileyen bir diğer faktör olarak belirmiştir. Bohemya, Moravya ve Aşağı Avusturya bölgelerinde tekstil, cam, porselen ve demir işleme kollarında belirli seviyede sanayileşmeden söz etmek mümkün olsa da bunun imparatorluk genelini etkilemedeki gücü sınırlı kalmıştır³⁰¹. Halihazırda pozitif koşullardan mahrum görünen bu ekonomik vaziyetin, devrim ve Napolyon savaşlarının getirdiği ortamda gelişip iyileşme şansı da ciddi ölçüde baskılanmıştır. Devrimin savunduğu eşitlik ve özgürlük fikirlerinin siyasi bütünlüğüne zarar verme potansiyeli, bir monarşi olarak Avusturya'yı devrim ve Napolyon savaşlarının neredeyse tamamında Fransa karşısında aktif pozisyon almaya mecbur bırakmıştır. Avusturya bu savaşların hemen hepsini kaybetmekle kalmamış, tüm ilgi ve enerjisini savaş politikasına verdiği için dolayı ekonomik dönüşümü için gerekli ileri girişimleri de ertelemiştir³⁰². Bununla birlikte, söz konusu savaş döneminin Avusturya ekonomisi için her zaman tahripkâr olmadığı da vurgulanmalıdır. Bu noktada, abluka tedbirleri sebebiyle İngiltere'nin kıta pazarlarından dışlanmış olmasının Avusturya'daki pamuklu ve yünlü kumaş sanayileri için elverişli bir ortam sağladığı bildirilmektedir³⁰³. Özellikle devrim ve Napolyon savaşları, ekonomik dönüşüm seyrine vurduğu darbenin yanında, bir önceki bölümde belirtildiği üzere Avusturya'nın dış ticaretinde de önemli sorunlarla karşılaşılmasına yol açmıştır. Nitekim, Kıta Ablukası tedbirlerine ilaveten özellikle 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı, Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz güzergahındaki ticaretinde ciddi kırılmalara sebep olmuştur.

²⁹⁹ Condliffe, 1950: 203-216; Milaward ve Saul, 1979: 308-309; Pierenkemper ve Tilly, 2004: 31-32; Maddison, 2006: 99-100.

³⁰⁰ Good, 1984: 34; Jelavich, 1987: 38.

³⁰¹ Kann, 1974: 182-183.

³⁰² Good, 1984: 37.

³⁰³ Good, 1984: 36; Fichtner, 2003: 114.

Avrupa'nın tamamının, savaşlara bağlı gelişen ekonomik bozulmalardan kaynaklanan bir savaş sonrası bunalımı yaşadığı genelde benimsenen bir görüřtür³⁰⁴. Buna karşın, Avusturya ekonomisinin belki de sanayileşmede diğerlerine nazaran geride kalmış olmasından dolayı çoğundan daha fazla zarar gördüğünü ve toparlanmasının da görece yavaş seyrettiğini söylemek mümkündür. Yine de Viyana Düzeni'nin sağladığı pozitif gündem, *Vormärz* olarak ifade edilen ve kongreden 1848 yılına kadarki süreci karşılayan dönemde Avusturya'nın ekonomik dönüşümünü gerçekleştirme imkanını beraberinde getirmiştir. Bohemya'da tekstil üretimindeki makineleşme yoğunluğuna bağlı olarak beliren ve Avusturya'nın ekonomik dönüşümünün ilk aşaması olarak değerlendirilen sanayileşme, 1800–1820 yılları arasındaki süreçten sonra da gelişimini sürdürmüřtür³⁰⁵. Tekstil sektöründeki görece yüksek seviyedeki bu sanayileşme İngiltere'den ithal edilen dokuma makineleriyle önemli ölçüde desteklenmiştir. Diğer yandan, 1815 yılında açılan Viyana Politeknik Enstitüsü de sanayileşmeye bilimsel çerçevede bir tür araştırma-geliştirme mekanizması kazandıran diğer bir girişim olarak öne çıkmıřtır³⁰⁶. Demir ve çelik üretimi Alp bölgesinde belirli bir artış gösterse de bu sanayi için gereken uygun kömür rezervlerinin olmamasından dolayı sınırlı kalmıřtır³⁰⁷. Viyana Düzeni'yle sağlanan elverişli ortam, Avusturya'ya ulaşım altyapısının iyileştirilmesine yönelik önemli bir fırsat sağlamıştır. 1848 yılına kadarki süreçte inşa edilen 2.240 km.'lik yol hattı içinde Viyana–Trieste ile Tirol–Lombardiya bölgelerini birbirine bağlayan arterlerin öne çıktığı kaydedilmektedir³⁰⁸.

Viyana Düzeni'yle birlikte Avusturya ekonomisinde görülen hareketlilik, bu ülkenin Akdeniz–Karedeniz koridorundaki ticaretinde de izlenmektedir. Abluka tedbirleri ile 1806–1812 Osmanlı–Rus Savaşı marjında boğazların gemi geçişlerine kapatılması gibi gelişmelerle dip seviyeleri gören ticaret, 1815 yılından itibaren kademeli bir seyirle artışa geçmiştir. 1815–1820 periyodundaki Avusturya ticaretinin temel dinamikleri, 1800–1814 yılları arasında yukarıda bahsedilen problemlerin etkili olmadığı sekanslarda gerçekteşen ticaretin ana değişkenleriyle benzer bir çerçeve ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, Avusturya'nın söz konusu koridorda ana ticaret üssü olarak beliren Trieste, eski önemine yeniden kavuşmuş görünmektedir. Nitekim, Napolyon Savaşları döneminde Fransa'nın kontrolüne geçen, ablukalar altında gerek ticaret hacmini gerekse de nüfusunu kaybeden Trieste'nin, Viyana Düzeni'nde söz konusu kategorilerde toparlanma eğilimine girmiştir. Bu süreçte, Trieste'ye gelen İngilizlerin modern kapitalist girişimlerle kentin ticaret yapısına yönelik katkılarının da

³⁰⁴ Beller, 2018: 38.

³⁰⁵ Good, 1984: 39.

³⁰⁶ Gross, 1967: 6-7; Beller, 2018: 52.

³⁰⁷ Jelavich, 1987: 36.

³⁰⁸ Fichtner, 2003: 115.

belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Kongre sonrasında yeniden serbest liman statüsü verilen kentin 1820 yılında 43 bin civarında ölçülen nüfusu 1840’larda yaklaşık iki katlık bir yükseliş kaydederek 80 bin seviyesine ulaşmıştır. Ayrıca, liman faaliyetlerinin genişletilme çalışmaları kapsamında iskelelerin sağlamlaştırıldığı ve yeni inşa edilen yapılarla altyapının da güçlendirildiği kaydedilmektedir³⁰⁹.

Avusturya’nın 1815–1820 periyodundaki ticaretinde işlem gören emtianın türleri ile boğazlardan geçen gemilerin dolu/boş oranlarının yanında ticaret trafiğinin yoğun seyrettiği yön gibi başlıklar da bir önceki dönemle uyumlu izlenen diğer hususlar olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, söz konusu periyotta Avusturya’nın ticaretinde buğday, en çok işlem tesis edilen emtia olma özelliğini korumuştur. Yine Avusturya’nın Karadeniz ticaretindeki dolu gemi geçiş trafiğinin çoğunlukla Karadeniz–Akdeniz yönünde seyrettiği görülmektedir. Akdeniz’den Karadeniz yönüne genelde boş yük ile intikal eden Avusturya gemileri, Karadeniz limanlarından yüklendikleri başta buğday olmak üzere çeşitli emtiaya ilaveten kimi zaman uğradıkları İstanbul limanından da ürün tedarik ederek Akdeniz’e açılmıştır.

3.2. Avusturya’nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz’e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820)

Vienna Düzeni, bir yandan Avrupa’daki güç dengesini yeniden belirlerken diğer yandan da Napolyon politikalarının hasar verdiği uluslararası ticaretin normalleşmesine yönelik elverişli bir zemin inşa etmiştir. Nitekim, kongre sonrası süreçte kıtadaki ticaretin yeniden canlandığı; bu genel eğilimin Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretini de olumlu yönde etkilediği izlenmektedir. Barış dönemiyle birlikte Trieste limanının tekrar Avusturya kontrolüne geçmesi, boğazların uluslararası ticarete açılması, ticaret yollarının güvenliğinin artması gibi gelişmeler Avusturya’nın bahsi geçen güzergahta durma noktasına gelen ticari ilişkilerini yeniden canlandırmıştır. Bu güzergahta Avusturya bandıralı gemiler, Rus limanlarından yüksek tonajlarda buğday alırken Osmanlı limanlarından da kereste ürünleri, baharat ve tütün gibi çeşitli emtiaya talep göstermiştir. İstanbul’daki Osmanlı ürünlerine yönelik bu talep, Avusturya ticaretinin sadece transit geçişle sınırlı olmadığını; gerektiğinde Osmanlı pazarından da alım yaptığına işaret etmektedir. Dolayısıyla, Avusturya’nın Karadeniz–Akdeniz rotasındaki ticaret trafiğinde Osmanlı tarafının bazı durumlarda transit istasyon olmanın ötesine geçerek bu ticaretin bir partneri olarak konumlandığını söylemek mümkündür. Vienna Düzeni’nin kurulduğu 1815 yılından 1820 yılına kadarki süreçte Avusturya’nın

³⁰⁹ Romano, 2008: 68; Beller, 2018: 50.

Karadeniz–Akdeniz hattındaki ticaretin ele alınacağı bu bölüm, Osmanlı Arşivi’nde yer alan 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe ahkam defterlerindeki kayıtlara dayanmaktadır. 1815 yılına ait ilk ticari kayıt, 64/8 numaralı defterin 4714 sayılı hükmü ile başlamaktadır.

1815–1820 yıllarını kapsayan dönemde Karadeniz’den Akdeniz’e dolu, İstanbul’dan Akdeniz’e dolu ve boş toplamda 972 geminin boğazlardan geçiş için izn-i sefine aldığı tespit edilmiştir. Bu gemilerin 928’i çeşitli ürünlerle yüklü olarak Rus limanlarından çıkıp doğrudan Akdeniz’e geçmiştir. Aynı yıllarda çeşitli emtiayla yüklü 18 geminin İstanbul’dan Akdeniz’e geçiş yaptığı görülmektedir. Yüksüz olarak Akdeniz’e geçen gemi sayısı ise 26 olmuştur. Bu kapsamda, dolu gemilerin toplam gemi sayısına oranı %97,33 olarak ölçülürken boş gemilerin ise aynı toplamın %2,67’sine tekabül ettiği saptanmıştır. Avusturya bandıralı gemilerin neredeyse tamamının yük taşıması, ticaret ablukaları ile savaş yıllarının ardından ticaretin yeniden canlanmaya başladığını göstermektedir. Düşük seviyelerde ölçülen boş gemi oranı, genelde Rus ve Osmanlı limanlarından yük alarak bu kargoyu Akdeniz limanlarına aktarmayı hedefleyen ticaret gemilerinin Karadeniz’e yüksüz intikalinden kaynaklanmaktadır. Genel olarak, 1815–1820 yılları arasında Akdeniz’e geçiş yapan Avusturya ticaret gemilerinin sayısında, ilgili kesitin siyasi ve ekonomik koşulları doğrultusunda dönemsel olarak önemli artışlar ve azalışlar yaşandığı gözlemlenmiştir.

Tablo 13: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemi İstatistikleri
(1815-1820)³¹⁰

Yıl	Akdeniz’e Dolu Geçiş Yapan Gemiler		Boş ³¹¹
	Karadeniz’den	İstanbul’dan	
1815	19	1	1
1816	159	5	2
1817	265	0	10
1818	156	1	3
1819	139	6	0
1820	190	5	10
Toplam	928	18	26

³¹⁰ Bu tablodaki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

³¹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 274/3894, 308/4008, 311/4014; BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 13/503, 13/504, 13/505, 13/506, 13/507, 13/508, 13/509, 13/510, 13/511, 13/512.

1815–1820 yılları arasında Avusturya tüccarlarının, dolu gemilerle Rus limanlarından Akdeniz’e ve İstanbul’dan Akdeniz’e yaptıkları ticari operasyonların yıllara göre dağılımı yukarıdaki tabloda gösterilmektedir. Ayrıca, ele alınan dönem boyunca dolu gemiler dışında izn-i sefine alarak Akdeniz’e yüksüz olarak giden gemilerin sayıları da tabloda yer almaktadır. Bu veriler, savaş sonrası yıllarda Avusturya’nın bölgedeki ticari faaliyetlerindeki yıllık artış ve düşüş oranlarını anlamlandırmaya olanak sağlamaktadır. Söz konusu yıllarda Akdeniz’e geçiş için izn-i sefine alan gemilere ilişkin genel bir değerlendirme yapıldığında, 1817 yılı 265 dolu gemi seferi ile bu kategorideki en yüksek ticari operasyonun gerçekleştiği yıl olarak öne çıkmaktadır³¹². İstanbul’dan Akdeniz’e herhangi bir geçişin kaydedilmediği bu takvim yılı, sadece Karadeniz’den Akdeniz’e dolu sefer sayısı ile ilgili dönemin zirvesini temsil etmektedir. Benzer biçimde, 1817 yılı bu istatistik dışında dolu ve boş toplam geçiş sayısında da diğer yıllardan ayrılmaktadır. Öte yandan, Karadeniz’den Akdeniz’e dolu gemi geçişlerinin en düşük olduğu yıl ise 19 gemi geçişiyle 1815 yılı olmuştur. Bu verinin aynı kategoride müteakip yıllardaki üç haneli geçiş sayılarına kıyasla düşük seviyede çıkmasını, Kıta Ablukası ve Napolyon Savaşlarının sonlandığı ve Viyana Kongresi ile Avrupa’da düzenin yeniden sağlandığı bir süreçte ticaretin de buna temkinli bir yanıt vermesiyle izah etmek mümkündür. Benzer biçimde, 1815 yılının haziranında nihai metnin imzalanmış olması; bu sırada Napolyon’un son bir savaş girişiminde bulunmasının da etkili olduğu vurgulanmalıdır. İlgili dönemin diğer yıllarındaki verilere bakmak gerekirse, 1816 yılında 159, 1818’de 156, 1819’da 139, 1820 yılında ise 190 gemi ve genel toplamda 928 geminin Rus limanlarından Akdeniz’e ürün sevkiyatı yaptığı görülmektedir.

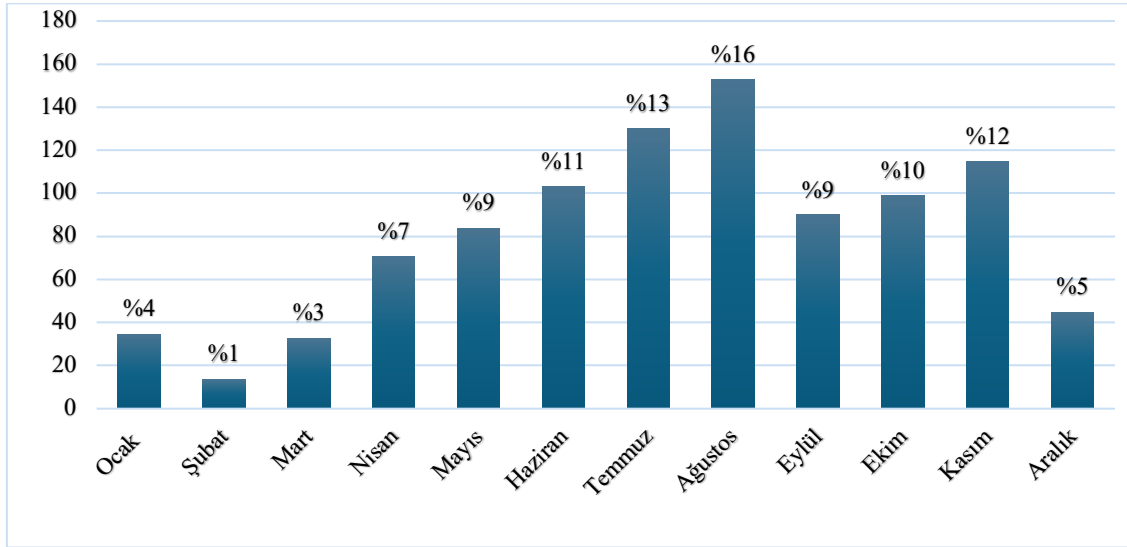
1815–1820 yılları arasında İstanbul’dan Akdeniz’e dolu geçen gemi sayısı oldukça sınırlı kalmıştır. İlgili dönemde bu kategoride toplamda yalnızca 18 gemi geçişine rastlanmıştır. Bu durum, Avusturya tüccarlarının söz konusu kesitte daha çok Rus limanlarından yapılan ticarete yoğunlaştıklarını göstermektedir. İstanbul’dan Akdeniz’e yapılan en yüksek ticari operasyon, altı gemi ile 1819 yılında gerçekleşmiştir. Diğer yıllara bakıldığında, 1815’te bir, 1816’da beş, 1818’de bir ve 1820’de beş geminin izn-i sefine alarak Akdeniz’e geçtiği izlenmektedir. 1817 yılında ise İstanbul’dan herhangi bir ticari hareketlilik kaydedilmemiştir.

Boş gemiler kategorisinde en yüksek hareketlilik, 1817 ve 1820 yıllarında gerçekleşmiştir. Bu iki yılda toplamda 20 gemi boş geçiş yapmıştır. Dönemin diğer yıllarında ise 1815’te bir gemi, 1816’da iki gemi ve 1818’de de üç geminin Akdeniz’e yüksüz geçiş

³¹²1817 yılında Rus limanlarında Avusturya’ya ait 240 geminin bulunduğu bildirilmektedir. Nitekim, Nemçe Ahkâm Defterlerinden elde edilen veriler de büyük ölçüde bu rakamla örtüşmektedir (Druzhinina, 1970: 354).

sağladığı saptanmıştır. 1819 yılında ise boş gemi geçiş kaydı düşülmemiştir. Tüm dönemin istatistikleri dikkate alındığında, boş gemi geçişlerinin düşük seviyelerde seyrettiğini önermek mümkündür. Bu durum, gemilerin büyük ölçüde ticaret odaklı hareket ettiğini ve bir şekilde yüklü olarak anılan güzergahlarda seyrüsefer gerçekleştirdiğini işaret etmektedir.

Grafik 4: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1815–1820)³¹³



1815–1820 yılları arasında, güzergâh fark etmeksizin Akdeniz’e gitmek için dolu ve boş olarak izn-i sefine belgesi alan tüm gemilerin aylık ve mevsimsel geçiş oranları grafikte sunulmuştur. Bu veriler, Avusturya bandıralı ticaret gemi geçişlerinin en yoğun olduğu dönemin yaz ayları olduğunu ortaya koymaktadır. Bu sezonda en yüksek geçiş istatistiği, 153 gemi ile toplam geçişlerin %16’sının yapıldığı ağustos ayında kaydedilmiştir. En düşük geçiş trafiği ise 14 gemi ile toplam geçişlerin yalnızca %1’inin sağlandığı şubat ayında gerçekleşmiştir. Kış aylarının başlangıcından itibaren denizlerde yaşanan mevsimsel zorluklar, gemi geçişlerinin giderek düşmesine neden olmuştur. Bu doğrultuda, aralık ayında 45 gemi ile toplam geçişlerin %5’i, ocak ayında ise 35 gemi ile %4’ü gerçekleşmiştir. İklim koşullarının elverişli hale geldiği bahar mevsimiyle birlikte gemi geçişleri de giderek artan bir ivme kazanmıştır. Mart ayında 33 gemi ile %3 oranında, nisan ayında 71 gemi ile %7 oranında ve mayıs ayında 84 gemi ile %9 oranında izn-i sefine alınarak Akdeniz’e geçiş yapılmıştır. Bahar aylarındaki bu trafik yaz aylarında belirgin biçimde yoğunlaşarak zirve noktasına ulaşmıştır. Haziran ayında 103 gemi ile toplam geçişlerin %11’i, temmuz ayında 130 gemi ile %13’ü, ağustos ayında ise 153 gemi

³¹³ Bu grafikteki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

ile %16'sı gerçekleşmiştir. Yaz aylarında zirveye ulaşan bu yoğunluk, sonbahar aylarında kısmen azalmıştır. Eylül ayında 90 gemi ile %9 oranında, ekim ayında 99 gemi ile %10 oranında ve kasım ayında 115 gemi ile %12 oranında geçiş yaşanmıştır. İlgili grafik, gemi geçişlerinin mevsimlere bağlı olarak değişiklik gösterdiğini; bu çerçevede deniz ticaretinin yaz aylarında en yoğun seviyeye ulaştığını, sonbahar aylarında ise bu yoğunluğun bir miktar azaldığını ortaya koymaktadır.

3.2.1. Buğday

Avusturya'nın 1815–1820 yılları arasında Karadeniz'den gerçekleştirdiği ticari operasyonlarda en çok talep gösterdiği ürün, 1800–1814 yıllarında da izlendiği üzere buğday olmuştur. Bu yıllar arasındaki verilere göre, Rus limanlarından ürün alan 928 geminin 924'ü toplamda 8.594.624 keyl (208.118,82 ton) buğdayı Akdeniz'e sevk etmiştir. Söz konusu buğday sevkiyatı, yoğun olarak haziran, temmuz, ağustos, eylül, ekim ve kasım aylarında gerçekleştirilmiştir. Yukarıdaki grafikten de anlaşılabileceği üzere yaz ayları ve sonbaharda ticari trafiğin artması buğdayın hasat dönemiyle ilişkilendirilebilir. Diğer yandan, buğday ticaretinin diğer mevsimlere kıyasla daha sınırlı olmakla birlikte kış aylarında da devam ettiği gözlemlenmektedir.

Tablo 14: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı İstatistikleri (1815-1820)

Yıl	Keyl	Ton	Sefer	Gemilerin Buğday Taşıma Oranı
1815 ³¹⁴	153.600	3.719,42	19	%100
1816 ³¹⁵	1.540.460	37.302,24	159	%100
1817 ³¹⁶	2.443.640	59.172,74	265	%100
1818 ³¹⁷	1.381.250	33.446,97	156	%100
1819 ³¹⁸	1.265.165	30.635,97	138	%99,28

³¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 257/3732.

³¹⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 278/3913, 281/3922, 284/3932, 285/3935, 291/3954, 293/3958, 297/3970, 302/3988, 304/3995, 306/4004.

³¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 306/4005, 312/4015, 317/4027, 318/4029, 320/4032, 321/4035, 326/4046, 331/4055.

³¹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 331/4055, 337/4074, 339/4083, 340/4084.

³¹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 340/4084, 345/4099, 347/4107, 348/4109, 348/4114, 349/4117, 351/4122, 353/4133, 353/4134, 355/4141, 356/4152, 356/4153, 357/4155, 360/4172, 362/4176, 362/4178, 364/4180, 365/4183.

1820³¹⁹	1.810.509	43.841,48	187	%98,42
Toplam	8.594.624	208.118,82	924	Ortalama %99,62

Yukarıdaki tablo, 1815–1820 yılları arasında Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin Karadeniz–Akdeniz güzergâhında yıllık olarak kaç ton buğday ticareti yaptığını, bu yükün kaç gemi seferiyle taşındığı ve izn-i sefine belgesi olarak Karadeniz’den Akdeniz’e geçen gemilerin yüzde kaçının buğday taşıdığına dair istatistiksel verileri listelemektedir.

Tablonun ilgilendiği dönemin hemen başında, 1815 yılında toplamda 3.719,42 ton buğday taşındığı görülmektedir. 1816 yılında ise aynı miktar neredeyse %902 oranında büyük bir artışla 37.302,24 ton olarak kaydedilmiştir. 1817 yılına gelindiğinde ise buğday ticaretindeki artışın devam ettiği ve toplam tonajın bir önceki yıla göre %59 artışla 59.172,74 tona yükseldiği izlenmektedir. Bu artış eğrisi, 1818 yılında %43 düşerek 33.446,97 ton olarak kaydedilmiştir. 1819 yılında ise bir önceki yılın verisine kıyasla %3 oranında düşüşle 30.635,97 ton buğday taşındığı saptanmıştır. 1820 yılına gelindiğinde ise %43’lük bir artışla 43.841,48 ton buğday sevkiyatı yapılmıştır. 1817 yılında kaydedilen yüksek tonaj seviyesinin sonraki yıllarda korunamamış olması, Avusturya’nın Odesa konsolosunun raporuna göre birçok spekülâtörün buğday ticaretine girmesinin piyasada yarattığı güven problemi ve belki de buna bağlı gelişen riskli kâr marjına bağlanmaktadır. Nitekim, bu spekülâtörlerin söz konusu ticarete başarısız olmaları temkinli tüccarların şirketleşme motivasyonlarını da olumsuz etkilediği bildirilmektedir. Benzer biçimde, lonca ücretlerinin yüksek tutulması, uzun vadeli kredilere erişimdeki zorluklar ve sermayeyi elinde bulunduran toprak sahiplerinin ticarete yatırım iştahı göstermemesi gibi diğer değişkenlerin de bu çerçevede belirleyici olduğu vurgulanmaktadır³²⁰.

Tablo 14’de listelenen veriler, yıl bazında ticaret hacmindeki değişimleri anlamlandırma imkânı sunmaktadır. Viyana Düzeniyle sağlanan pozitif koşullarla birlikte 1815 yılından itibaren uluslararası ticaretin canlandığı ve bu eğilimin Akdeniz’deki ticari operasyonlara da olumlu yansıdığını önermek mümkündür. Öte yandan, 1815 yılı ticari trafiğin takip eden yıllara nazaran çok düşük seviyede kalması da ilginçtir. Kongre kararlarının zaten 9 Haziran 1815 tarihinde imza altına alınmış olması, bu günlerde Napolyon’un Elbe’den kaçıp Fransa’ya gelerek yeni bir savaş hazırlığına girişmesi, 1815 yılında Avrupa’daki normalleşmeyi bir müddet daha geciktirmiş olmalıdır. Bu durum da Avusturya’nın söz konusu güzergahtaki 1815

³¹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 365/4183, 366/4184-4185, 368/4194, 369/4204, 373/4215, 374/4222; BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 3/114-165, 4/166-231.

³²⁰ Herlihy, 1991: 98.

yılı ticaret performansı ile sonraki yıllardaki benzer verileri arasında keskin bir asimetriye yol açmıştır. Napolyon tehdidinin tamamen ortadan kalkmasıyla birlikte ticaret de normal seyrine dönmüştür. Nitekim, 1816 yılı itibariyle ticarete büyük bir artış görülmüş ve bunun devamında 1817 yılında ise en yüksek ticaret hacmine ulaşılmıştır. Bu dönemde buğday ticaretinin bu denli yüksek olması 1816–1817 yılında Avrupa’daki yaygın kıtlıkla da ilintilidir. Karadeniz buğdayı özellikle bu dönemde Avrupa için kurtarıcı bir rol oynamıştır³²¹. Diğer yandan, Avrupa’daki kıtlık Karadeniz buğdayının fiyatını önemli ölçüde etkilemiş; bu yıllarda bir çetvert buğdayın 45 rubleye, hatta kısa bir süre için 52 rubleye kadar yükseldiği bildirilmektedir³²². 1818 yılında ise bu yükseliş trendi düşüşe geçmiş ve 1816 yılı seviyelerine geri dönmüştür. Nitekim, bu düşüşle beraber bir çetvert Rus buğday fiyatının 10 ruble ve hatta daha aşağı seviyelere indiği bildirilmektedir³²³. 1819 yılında ise ticaret stabil bir şekilde devam etmiştir. 1820 yılı verileri ticaret hacminde bir miktar yükselişi işaret etmektedir. Bu artışın sebebi ise Avrupa’daki buğday rekoltesinin beklentilerin altında kalmış olmasıdır³²⁴. 1815–1820 yıllarında toplamda 208.118,82 ton buğday sevkiyatının yapıldığı görülmektedir.

Tablo 14’te sağlanan verilerle, Karadeniz’den Akdeniz’e yük taşıyan gemilerin buğday taşıma oranlarını da hesaplamak mümkündür. Bu kapsamda, 1815 yılında Karadeniz’den Akdeniz’e geçmek için izn-i sefine alan 19 geminin tamamının buğday yüklü olduğu anlaşılmaktadır. 1816 yılında ise 159 gemi dolu olarak izn-i sefine almıştır. Yine bu gemiler, görece düşük miktarlarda dokuz kalem ürünün dışında büyük oranda buğday yüklüdür. 1817 yılında 265 geminin tamamının tam kapasiteyle buğday taşıdığı belirlenmiştir. 1818 yılındaki sevkiyatta da birkaç çeşit emtia dışında yine buğday baskın üründür. İzn-i sefine alan 156 geminin tamamı tam kapasiteyle buğday sevkiyatı yapmıştır. 1819 yılında 139 geminin 138’i (%99,28), 1820’de ise 190 geminin 187’si (%98,42) buğday taşımaktadır. Bu veriler, söz konusu yıllarda buğday taşımacılığının deniz ticaretinde son derece önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir.

1817 yılı söz konusu dönemde en yüksek gemi geçişinin görüldüğü takvim yılı olmuştur. Buna karşılık, en düşük gemi hareketliliği ise 1815 yılında kaydedilmiştir. Tüm dönem boyunca, Rus limanlarından Akdeniz’e toplam 928 geminin izn-i sefine aldığı ve bunların %99,57’lik bir oranla neredeyse tamamının (924) buğday yüklü saptanmıştır. Tüm bu veriler,

³²¹ Braudel, 2024: 684.

³²² Herlihy, 1991: 97.

³²³ Herlihy, 1991: 97-98.

³²⁴ Braudel, 2024: 692.

Avusturyalı tüccarlarının bu evrede Karadeniz–Akdeniz yönünde bütünüyle buğday ticaretine yöneldiğini açıkça ortaya koymaktadır.

3.2.2. Diğer Ürünler

1815–1820 sürecinde hububat ürünleri dışında süreklilik arz etmemekle birlikte başka ürünlerin de sevk edildiği görülmektedir. 1815 yılında buğday dışında herhangi bir ürün taşınmamıştır. 1816 yılında ise 5500 keyl (133,182 ton) bakla, 550 kantar (31,046 ton) kamçıbaşı, 6 sandık lüle, 550 adet kiraz çubuğu, 1 sandık bakkam, 2 denk çuka, 3 varil kara günlük yağı, 2 fiçı rom ve 2 çuval tavşan derisi³²⁵ taşınmıştır. Bu ürünlerden bakla Rus limanlarından alınıp doğrudan Akdeniz’e taşınırken diğer ürünler Rus limanlarından buğday yüklendikten sonra İstanbul’dan temin edilmiştir³²⁶.

1817 yılında yine buğday dışında herhangi bir ürün taşınmamıştır. 1818 yılında ise 2100 kıyye (2692 kg) balmumu³²⁷, 1 sandık 12 kıyye (15,5 kg) semek-i kadid, 500 adet lüle, 300 kıyye (384 kg) eczâ, 170 kıyye (217 kg) horasani taşınmıştır³²⁸. 1819 yılında ise 50 fiçı havyar, 1000 keyl (24,215 ton) keten tohumunun sevk edildiği kaydedilmiştir³²⁹. 1820 yılında da 43 fiçı ve 1050 kıyye (1346 kg) balmumu, 364 kantar (20,547 ton) ve 340 çubuk ham demir, 13 fiçı havyar, 1 sandık kitap, 1 fiçı şarap, 4 sandık kudret helvası, 700 kıyye (897 kg) bakır küre, 320 kıyye (410,24 kg) çadır uşağı, 300 kıyye (384,6 kg) sandalos, 9 sandık kiraz çubuğu, 606 kantar (34,208 ton) yapağı gibi çeşitli emtianın taşındığı saptanmıştır³³⁰.

3.3. Avusturya’nın İstanbul’dan Akdeniz’e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820)

Napolyon’un Kıta Ablukası, Avusturya’nın Osmanlı Devleti ile olan ticaretini de olumsuz etkilemiş; bu doğrultuda Osmanlı limanlarından ürün alan gemi sayısında 1805 yılından itibaren kayda değer bir düşüş yaşanmıştır. Bu durum, söz konusu güzergahta Viyana Kongresi’nin ardından da sürmüştür. 1815–1820 yılları arasında Avusturya bandıralı toplam 18 ticaret gemisinin Osmanlı Devleti’nden ürün yüklediği tespit edilmiştir. Söz konusu emtia ağırlıklı olarak Osmanlı menşeli olmakla birlikte bu dönemde Rus menşeli ürünlerin de İstanbul limanından temin edildiği vurgulanmalıdır.

³²⁵ Belgelerde cild-i erneb olarak geçmektedir.

³²⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 304/3995, 306/4004.

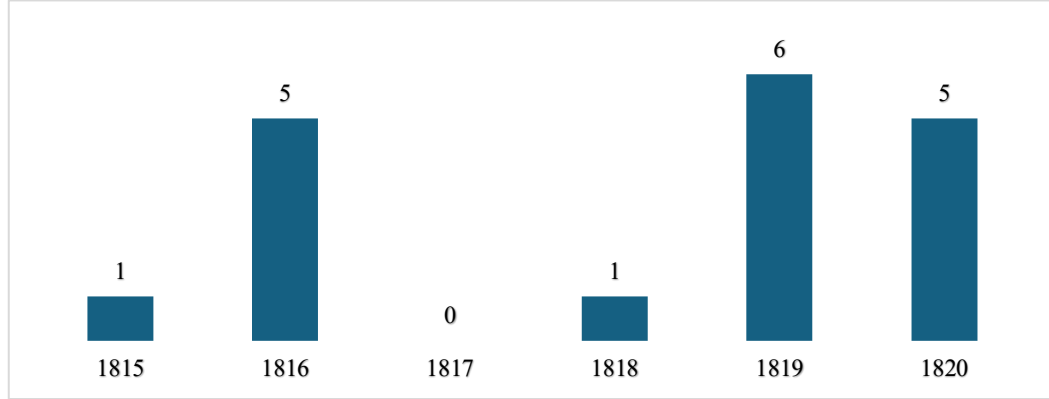
³²⁷ Belgelerde şem-i asel olarak geçmektedir.

³²⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 337/4074.

³²⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 362/4178.

³³⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 366/4184, 369/4204; BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 15/561.

Grafik 5: İstanbul'dan Akdeniz'e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1815–1820)³³¹



1815–1820 yılları arasında İstanbul'dan Akdeniz'e dolu gemi hareketliliği sınırlı bir düzeyde gerçekleşmiştir. Bu periyottaki verilere bakılırsa, 1815 yılında sadece bir gemi İstanbul'dan Akdeniz'e geçiş izni alarak sevk olunmuştur. 1816 yılında ise nispeten bir artış yaşanmış ve beş gemi boğazlardan geçerek Akdeniz'e inmiştir. 1817 yılı Osmanlı Devleti'nden ürün sevkiyatı yapılmayan tek yıl olmuştur. Bu istatistikte, söz konusu yıl boyunca Avrupa'da etkili olan kıtlık nedeniyle Avusturya bandıralı gemilerin tüm kapasitelerini yalnızca buğday ticaretine tahsis etmesinin belirleyici olduğu düşünülmektedir. 1818 yılında ise yine sadece bir geminin İstanbul limanından ürün temin ederek Akdeniz'e geçtiği saptanmıştır. Altı geminin izn-i sefine alıp İstanbul–Akdeniz hattında ürün sevkiyatı yaptığı 1819 yılı, bu rotada ilgili dönemde en yoğun trafiğin yaşandığı yıl olarak öne çıkmaktadır. 1820 yılı gemi geçiş sayısı ise küçük bir düşüşle beş olarak kaydedilmiştir. Tüm dönem boyunca sadece 18 geminin ticari operasyona katılmış olması, bir yandan İstanbul–Akdeniz koridorunda ticari trafiğin oldukça düşük seviyelerde seyrettiğini; diğer yandan da Osmanlı limanlarından Akdeniz'e yönelik ticaretin de sınırlı kaldığını işaret etmektedir.

Tablo 15: 1815 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler³³²

Ürün Cinsi	Ürün Miktarı	Ürün Cinsi	Ürün Miktarı
Ham demir	758 kantar (42,788 ton)	Havyar	1 fiçı
Mazı	47 varilde 83 kantar (4,685 ton)	Kitre	8 varilde 21 kantar (1,185 ton)
Kırpas	22 top	Tiftik	1475 kıyye (1890 kg)

³³¹ Bu grafikteki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

³³² Bu tablodaki veriler 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Sinemaki	5 varilde 8 kantar (451,59 kg)	Tarçın	8 sandıkta 750 kıyye (961 kg)
Çeşitli Ecza	1 sandıkta 40 kıyye (51,28 kg)	Günlük	44 varilde 72 kantar (4,064 ton)

1815–1820 periyodundaki bu düşük ticaret trafiğinde Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti’nden farklı kalemlerde ürün sevkiyatı gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu kapsamda, 1815 yılında İstanbul’dan günlük, mazı, havyar, kitre, tarçın, sinemaki gibi ürünler alınmıştır. Tablo 15’te yer alan diğer ürünlerden ham demire Rus malı, diğer emtiaya ise *Memâlik-i Mahruse mahsulatı* notu düşülmüştür. Tomazo Anderoviç isimli kaptanın taşıdığı bu ürünlerin Trieste limanına aktarılacağı bildirilmiştir³³³.

Tablo 16: 1816 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler³³⁴

Ürün Cinsi	Ürün Miktarı	Ürün Cinsi	Ürün Miktarı
Çeşitli eşya	64 sandık ve malumü’l-mikdar	Ham demir	1007 kantar (56,844 ton) ve 124 çubuk
Havyar	1 varil	Çelik	6 sandık
Karanfil	151 kıyye (193,58 kg)	Tarçın	100 kıyye (128,2 kg)

1816 yılında, beş Avusturya bandıralı ticaret gemisi İstanbul’dan ürün satın almıştır. Bunlar arasında ham demir ve havyar başta olmak üzere çeşitli ürünler yer almıştır. Söz konusu emtia, Osmanlı ve Rus menşeli olarak kayıtlara geçmiştir. Ayrıca, ürünlerin varış limanı net olarak belirtilmemiş; yalnızca genel bir ifadeyle Akdeniz’e sevk edileceği bildirilmiştir. Taşımacılık faaliyetleri ocak, mart, nisan ve haziran aylarında gerçekleştirilmiştir³³⁵.

Tablo 17: 1818 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ürünler³³⁶

Ürün Cinsi	Ürün Miktarı	Ürün Cinsi	Ürün Miktarı
Çeşitli eşya ve hırdavat	11 denk, 43 sandık ve 6 sepet	Varak	1 sandık

³³³ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 250/3714.

³³⁴ Bu tablodaki veriler 64/8 Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

³³⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 282/3924, 288/3943, 290/3950, 295/3965.

³³⁶ Bu tablodaki veriler 64/8 Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Kakum ³³⁷	3 yedek	Lahur ³³⁸	1 sandık
Kudret helvası	1 sandık	Mastaki	4 varil ve 5 vukıyye
İngiltere çiti	3 denk	Deri	1 seklem
Fındık	5 kantar (282,245 kg)	İğne	3 sandık
Tebeşir	5 kıyye (6,41 kg)	Kazib	1 sandık
Germeşik çubuğu	8000 adet	Tabak	2 sandık
Hırdavat	4 sandık	Flemenk ipi	50 zenbil ve 2 denk

1817 yılında Osmanlı Devleti'nden herhangi bir ürün tedarikine rastlanmamıştır. Buna karşın, 1818 yılında yalnızca bir geminin ürün sevkiyatı yaptığı kayıt altına alınmıştır ve bununla taşınan tüm emtianın Osmanlı menşeli olduğu belirtilmiştir. Söz konusu ürünler arasında hırdavat malzemeleri, lahur, gön, fındık, iğne, tebeşir, mastaki başta olmak üzere muhtelif ürünlerin bulunduğu bildirilmektedir. Corciyo Vesmovik isimli kaptanın taşıdığı bu yükün Akdeniz'e aktarılacağı notu düşülmüştür³³⁹.

Tablo 18: 1819 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler³⁴⁰

Ürün Cinsi	Ürün Miktarı	Ürün Cinsi	Ürün Miktarı
Yapağı	343 kantar (19,362 ton)	Kamçıbaşı ³⁴¹	340 kantar (19,362 ton)
Siyah üzüm	474 kantar (26,756 ton)	İncir	65 kantar (3,669 ton)
Tütün	10000 kıyye (12,82 ton)	Renkli ip	18 denk
Bakır	65 kıyye (83,33 kg)	Çeşitli eşya	3 sepet
Ham demir	85 kantar (4,798 ton)	Deri	40 adet
Basma-i hassa yorgan	1 top	Beylerce üzümü	104 kantar (5,870 ton)
Balmumu	4550 kıyye (5,833 ton)	Bakır küre	600 kıyye (769,2 kg)

³³⁷ Sansar ve gelinciğe benzer bir hayvanın kürkü.

³³⁸ Bir tür kumaş türü.

³³⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 336/4073.

³⁴⁰ Bu tablodaki veriler 64/8 Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

³⁴¹ Bir tür şap ipeği.

1819 yılında, altı Avusturya bandıralı ticaret gemisi İstanbul'dan mal tedarik etmiştir. Bu gemilerin yüklerinde yapağı, kamçıbaşı, üzüm, ham demir, tütün gibi ürünler yer almıştır. Bu ürünler, Osmanlı ve Rus menşeli olarak kayıtlara geçmiştir. Ayrıca, ürünlerin varış limanları net olarak belirtilmeden yalnızca genel bir ifadeyle Akdeniz'e sevk edileceği kaydedilmiştir. Taşımacılık faaliyetleri ocak, mart, nisan ve temmuz aylarında gerçekleştirilmiştir³⁴².

Tablo 19: 1820 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ürünler³⁴³

Ürün Cinsi	Ürün Miktarı	Ürün Cinsi	Ürün Miktarı
Tiftik	2 çuvalda 120 kıyye	Zırnık	28 kantar (1,580 ton)
Yapağı	1443 kantar (81,455 ton)	Kasnı	50 kıyye (64,1 kg)
Çeşitli eşya	1 sandık	Lüle	3 sandık
Çeşitli eşya ve sandıkkari çekmece	6 sandık	Kına kına	120 kıyye (153,84 kg)
Bakır	1 küfe ve 1 sandık 235 kıyye (301,27 kg)	Kara günlük	10 kantar (564,49 kg)
Ağaç kavata	570 adet	Cemşir	300 kantar (16,934 ton)
Rençber	18 kantar (1,016 ton)	Kiraz çubuğu	115 adet

1820 yılında ise Avusturya bandıralı beş ticaret gemisinin Osmanlı limanından ürün tedarik ettiği görülmektedir. Gemilerin kargolarında tiftik, nuhas, yapağı, cemşir, kiraz çubuğu ve rençber gibi çeşitli ürünler yer almıştır. Bu ürünler, kayıtlarda Osmanlı malı olarak belirtilmiştir. Ürünlerin varış limanı net olarak belirtilmeden yalnızca genel bir ifadeyle Akdeniz'e götürüleceği kaydedilmiştir. Taşımacılık faaliyetleri haziran, ağustos ve kasım aylarında gerçekleştirilmiştir³⁴⁴.

3.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1815–1820)

1815–1820 periyodunda Avusturya'nın Akdeniz'den Karadeniz'e yönelik ticari operasyonlarını belgeleyen kayıtlar, Avrupa'da barış ortamının tesis edilmesiyle birlikte Karadeniz–Akdeniz yönü kadar olmasa da Akdeniz–Karadeniz yönünün de canlandığını ortaya

³⁴² BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 347/4105, 350/4119, 351/4121, 352/4123, 352/4124, 359/4179.

³⁴³ Bu tablodaki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

³⁴⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 374/4218-4220; BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 17/564, 23/579.

koymaktadır. Altı yıllık süreçte 901 Avusturya bandıralı ticaret gemisinin Karadeniz’e geçiş yapmak üzere izn-i sefine belgesi aldığı saptanmıştır. Söz konusu gemilerden yalnızca 18’i, çeşitli ürünlerle dolu olarak Karadeniz’e ürün sevkiyatı yapmıştır. Dolu geçiş yapan gemilerin Frengistan, Sicilya, Sardinya ve Messina gibi farklı bölgelerden yüklendikleri ürünleri Rus limanlarına taşıdığı anlaşılmaktadır. 883 geminin ise boş olarak Akdeniz’den çıkarak bu vaziyette Rus limanlarına intikal ettiği izlenmektedir. Bu hesaplamalara göre, boş gemi oranı toplam gemilerin %98’ine; dolu gemi oranı ise aynı toplamın %2’sine tekabül etmektedir. Bu dönemdeki yüksek sayıdaki boş gemi geçişi, 1800–1814 yıllarını kapsayan bölümün Akdeniz–Karadeniz yönüne ilişkin yapılan değerlendirmeye uyumlu biçimde, Avusturya’nın Karadeniz’e ticari emtia götürmekten ziyade Rus limanlarından mal temin etmeye öncelik verdiğini teyit etmektedir.

Tablo 20: Karadeniz’e İzni Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri
(1815-1820)³⁴⁵

Yıl	Dolu	Boş ³⁴⁶	Toplam
1815	1	13	14
1816	2	109	111
1817	0	240	240
1818	2	162	164
1819	9	151	160
1820	4	208	212
Toplam	18	883	901

Tabloda listelenen veriler, 1815–1820 periyodunda Akdeniz’den Karadeniz’e geçiş yapan Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin dolu ve boş olarak kaydedilen sayılarını yıllık temelde sunmaktadır. Altı yıllık süreç boyunca dolu gemi geçişlerinin oldukça düşük seviyede kaldığı dikkat çekmektedir. 1815 yılında bir, 1816 ve 1818’de ikişer, 1819’da dokuz ve 1820 yılında dört gemi dolu yükü taşıyarak Karadeniz’e geçiş yapmıştır. Dolu gemi oranının en yüksek olduğu yıl, dokuz gemi ile 1819 yılı olmuştur. Buna karşılık, 1817 yılında herhangi bir dolu gemi geçiş kaydına rastlanmamıştır³⁴⁷. Dolu gemi geçiş kayıtlarının aksine boş gemi geçişleri ise söz konusu

³⁴⁵ Bu tablodaki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

³⁴⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 255/3727, 289/3945, 290/3952, 292/3957, 299/3976, 311/4014, 321/4033, 327/4047, 328/4048, 343/4088, 347/4107, 348/4109, 348/4112, 349/4117, 351/4122, 352/4126, 353/4130-4131, 353/4134, 355/4141, 356/4154, 357/4155, 360/4172, 362/4176, 364/4180, 365/4183, 366/4185, 368/4194, 373/4216; BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 1/1-35, 2/36-68.

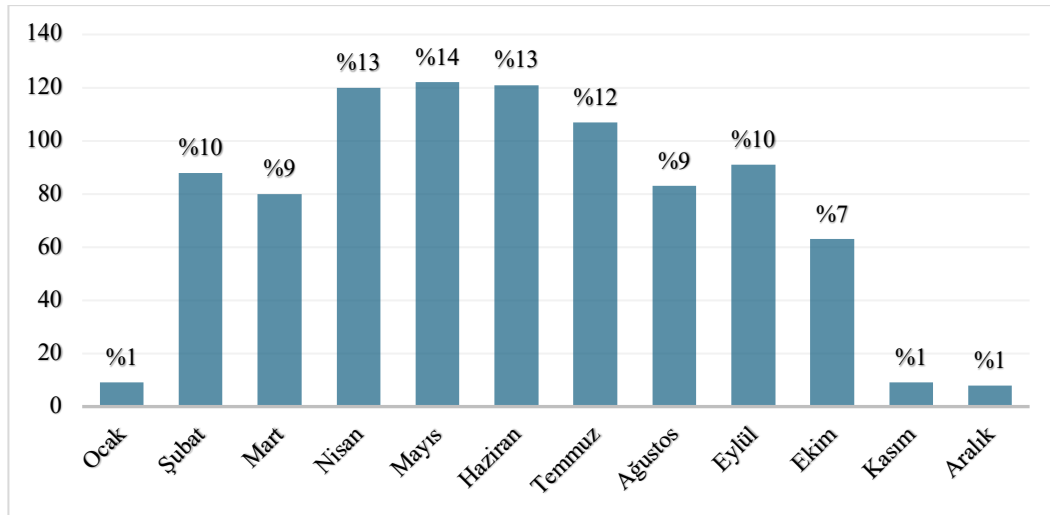
³⁴⁷ Bu yılda dolu gemi geçişi olmadığı için ürün değerlendirme kısmında değerlendirmeye alınmayacaktır.

dönemde oldukça yüksek oranda seyretmiştir. Bu bağlamda, 1815 yılında 13, 1816'da 109, 1817'de 240, 1818'de 162, 1819'da 151 ve 1820'de ise 208 gemi ürün almak amacıyla boş şekilde boğazlar üzerinden Rus limanlarına geçiş yapmıştır. 1817 ve 1820 yıllarında boş gemi sayısının diğer yıllara kıyasla daha yüksek olmasının, yukarıda da bahsedildiği üzere Avrupa'da yaşanan kıtlık ve sonrasında ortaya çıkan düşük rekolden kaynaklandığı düşünülmektedir.

Yıllık bazda dolu ve boş gemi sayıları birlikte değerlendirildiğinde ise 1815 yılı 14 gemi geçişiyle en düşük trafiğin izlendiği yıl olmuştur. 1816'da 111 gemi geçişiyle bir önceki yıla göre büyük bir artış görülmektedir. 1817 yılı 240 gemiyle en yoğun geçişin yaşandığı dönem olsa da bu trafiğin Akdeniz–Karadeniz yönlüden çok Karadeniz–Akdeniz yönlü olduğu anlaşılmaktadır. 1818'de 164 gemi ile bir önceki yıla göre yaklaşık %32 oranında bir düşüş yaşanmıştır. 1819'da 160 gemi ve 1820 yılında 212 gemi Akdeniz'den Karadeniz'e boş yüklerle geçmek için izn-i sefine almıştır.

Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, 1815 yılı Viyana Kongresi'nin ardından düzenin yeniden tesis edilmesiyle birlikte hareketlenen Avusturya'nın ticaretinde dolu gemi yoğunluğunun Akdeniz–Karadeniz hattından çok, Karadeniz–Akdeniz yönünde olduğu anlaşılmaktadır. Bu vaziyette, Avusturya'nın özellikle Avrupa'daki kıtlığa bağlı olarak buğday ihtiyacını Karadeniz havzasından karşılamasının belirleyici olduğunu önermek mümkündür.

Grafik 6: Karadeniz'e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1815-1820)³⁴⁸



³⁴⁸ Bu grafikteki veriler 64/8 ve 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Bu grafik, 1815–1820 yılları arasında Karadeniz’e gitmek için dolu ve boş olarak izni i sefine belgesi alan Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin aylık ve mevsimsel geçiş oranlarını göstermektedir. Bu verilere göre, gemi geçişlerinin en yoğun olduğu dönem, bahar ve yaz aylarıdır. Mart ayında 80 gemi ile %9, nisanda 120 gemi ile %13, mayısta 122 gemi ile %14, haziranda 121 gemi ile %13, temmuzda 107 gemi ile %12, ağustosta ise 83 gemi ile %9 oranında geçiş kaydedilmiştir. İlkbahar ve yaz aylarında deniz trafiği yoğun ve dengeli şekilde devam etmiş; ancak sonbahar ve kış aylarında bu yoğunluk yüksek olasılıkla mevsimsel şartlar dolayısıyla azalma eğilimi göstermiştir. Bu çerçevede, eylül ayında 91 gemi ile %10, ekim ayında 63 gemi ile %7 ve kasım ayında 9 gemi ile %1 oranında geçiş gerçekleşmiştir. Kış aylarında ise deniz trafiği en düşük seviyeye gerilemiştir. Aralık ve ocak aylarında gemi geçiş oranı %1 olarak kaydedilirken, aralık ayında sekiz gemi, ocak ayında da dokuz gemi boğazlardan geçiş sağlamıştır. Şubat ayında ise bir önceki aya kıyasla belirgin bir artışla 88 gemi ile %10 oranında hareketlilik gözlemlenmiştir. Bu veriler, deniz ticaretinin bahar ve yaz aylarında zirveye ulaştığını; sonbaharda ise kısmen azaldığını göstermektedir. Kış aylarında ise deniz trafiği şubat ayı hariç en düşük seviyeye inmiştir.

3.4.1. Narenciye

1815–1820 yılları arasında Avusturya ticaret gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e yaptığı sınırlı ticarete narenciye başlıca ürünlerden biri olmuştur. 1815, 1816 ve 1818 yıllarında farklı miktarlarda narenciye ticareti gerçekleştirilmiştir. 1815 yılında bu ürünlerin temin edildiği yer hakkında genel bir bilgi verilmiş ve narenciyenin Akdeniz’den alınıp Karadeniz’e taşındığı ifade edilmiştir. Buna karşın, 1816 ve 1818 yıllarında ise tedarik merkezleri ayrıntılı zikredilmiş ve bu bağlamda söz konusu emtianın Messina ve Frengistan’dan alınıp Karadeniz’e taşındığı belirtilmiştir.

Tablo 21: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Narenciye İstatistikleri (1815-1818)³⁴⁹

Yıl	Ürün	Ölçü
1815	Limon Suyu	40 varilde 1343 kıyye
1816	Limon Suyu	10 varil
	Portakal	1306 sandık
	Limon ve Portakal	2500 sandık

³⁴⁹ Bu tablodaki veriler 64/8 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

1818	Limon ve Portakal	2500 sandık
	Limon	100 sandık

1815–1820 yılları arasında sevk edilen narenciye çeşitleri genel olarak sandık ve varil cinsinden kaydedilmiştir. Bu altı yıllık tarihsel kesitte toplamda 50 varil limon suyu, 1306 sandık portakal, 100 sandık limon ve 5000 sandık limon ile portakal birlikte taşınarak sevk edilmiştir. Taşınan ürünlerin miktarları ve çeşitleri yıllara göre değişiklik göstermektedir. Tablodan da anlaşılabacağı üzere, ürün çeşitliliğinin en az olduğu dönem 1815 yılı olmuştur. Bu dönemde, Nisan ayında Nikola Radisiç isimli kaptanın yalnızca 40 varil içinde 1313 kıyve (1,683 ton) limon suyu sevk ettiği kaydedilmiştir³⁵⁰. Buna karşılık, ürün çeşitliliğinin en fazla olduğu yıl ise 1816 yılı olmuştur. 1816 yılında, iki gemiyle toplamda 10 varil limon suyu, 1306 sandık portakal ve 2500 sandık limon ve portakal Karadeniz’e taşınmıştır. Bu 2500 sandık limon ve portakal, 1816 yılının şubat ayında Françesko Ragozin isimli kaptan tarafından Frengistan’dan alınarak Karadeniz’e sevk edilmiştir. Limon suyu ve portakal ise aynı yılın mart ayında Emanuel Boco isimli kaptan tarafından Messina iskelesinden temin edilerek Karadeniz’e taşınmıştır³⁵¹. 1818 yılında da benzer şekilde iki gemiyle 2500 sandık limon ve portakal ile 100 sandık limon Karadeniz’e götürülmüştür. Bu ticari operasyon şubat ayında gerçekleştirilmiştir. Françesko Ragozin isimli kaptanın gemisinde 2500 sandık limon ve portakal, Natale Diyanello isimli kaptanın gemisinde ise 100 sandık limon taşındığı kaydedilmiştir. Ayrıca, bu yıllar arasında narenciye dışında Messina’dan 4 varil şarap da Karadeniz’e sevk edilen bir diğer emtiadır³⁵².

3.4.2. Tuz

Avusturya ticaret gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e gerçekleştirdiği sınırlı ticarete taşınan bir diğer ürün de tuzdur. 1819–1820 yılları arasında taşınan tuz miktarı, izn-i sefine hükümlerinde detaylı bir şekilde kayıt altına alınmıştır. Ürün ismi belgelerde kimi zaman “tuz” kimi zaman da “milh” olarak belirtilmiştir. Taşınan tuz miktarı belgelerde kantar ve keyl ölçü birimleriyle ifade edilmiştir. Bu tuzun Frengistan, Sardinya ve Sicilya gibi bölgelerden temin edilip Karadeniz’e sevk edildiği de kayıtlarda yer bulan bir diğer veridir.

³⁵⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 265/3854.

³⁵¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 285/3936-3937.

³⁵² BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 332/4057-4058.

Tablo 22: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Karadeniz’e Sevk Ettiği Tuz İstatistikleri (1819-1820)³⁵³

Yıl	Ölçü	Ton
1819	12000 kantar ve 28000 keyl	1.355,408 ton
1820	22000 kantar ve 400 keyl	1.251,564 ton

1819 ve 1820 yılları arasında Karadeniz’e toplamda 34.000 kantar ve 28.400 keyl (2.606,972 ton) tuz sevk edilmiştir. Bu dönemde taşınan tuz miktarı oldukça yüksek seviyelerde gerçekleşmiştir. Tablodan da görüldüğü üzere, en fazla tuz ticareti 1.355,408 ton ile 1819 yılında yapılmıştır. Bu toplam, nisan, temmuz, eylül, ekim ve kasım aylarında dokuz gemi ile Akdeniz’den Rus limanlarına taşınmıştır. Buna göre, 1819 yılında Cüzebbe Ecerbon isimli kaptan Frengistan’dan 4000 kantar (225,796 ton), Elya Berberoviç yine Frengistan’dan 4000 kantar (225,796 ton), Emanuele Boco Frengistan’dan 11000 keyl (266,365 ton), Matiyo Mohoviç Frengistan’dan 5000 keyl (121,075 ton), Alvetre Deyanello Sicilya’dan 4000 kantar (225,796 ton), Françesko Yepiç Frengistan’dan 5000 keyl (121,075 ton), Peyetro Kariç Sardinya’dan 3000 (72,645 ton) keyl, Civanni Milinoviç Frengistan’dan 2000 keyl (48,43 ton) ve Cüzebbe Ecreyoni Frengistan’dan 2000 keyl (48,43 ton) tuzu Rus limanlarına taşımıştır³⁵⁴. 1820 yılında ise toplam 1.251,564 ton tuz ise üç farklı gemiyle ocak ve mart aylarında taşınmıştır. Stefano Rarmile isimli kaptan Frengistan’dan 400 keyl (9,686 ton), Tomazo Tokolev Frengistan’dan 14000 kantar (790,286 ton) ve Emanuele Boco da Frengistan’dan 8000 kantar (451,592 ton) tuzu Rus limanlarına sevk etmiştir³⁵⁵.

Viyana Düzeni’nin Napolyon’dan sonra kıtaya denge ve istikrar getirecek bir zemin inşasına girişmesi, Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz ticaretindeki istatistiklerini de pozitif yönde etkilemiştir. Bu evrenin hemen başında, 1815 yılında düşük seviyede izlenen ticari hareketliliğin 1816 yılından itibaren belirgin biçimde arttığı görülmektedir. Nitekim, ticaretteki bu iyileşmenin gücü, örneğin bu evredeki Karadeniz–Akdeniz yönündeki dolu gemi sayısının geçen evredeki aynı veri ile karşılaştırılmasıyla da ölçülebilmektedir. Geçen evredeki yaklaşık 15 yıllık süreçte söz konusu güzergahta toplam 1012 dolu gemi geçişi kaydedilirken bu evrede

³⁵³ Bu tablodaki veriler 64/8 Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

³⁵⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 354/4137, 354/4235, 356/4143, 356/4144, 356/4145, 356/4146, 356/4147, 356/4148, 356/4149.

³⁵⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 64/8, 356/4150, 367/4189, 367/4191.

bu sayı 928 olarak tespit edilmiştir. Bu veri, bir yandan savaş ve abluka gibi koşulların ticaret üzerindeki etkilerini doğrudan gösterirken diğer yandan da Viyana Kongresi'nden sonra Avusturya'nın bu koridordaki ticaretinin keskin bir biçimde arttığını işaret etmektedir. Bu evreyle ilgili altı çizilmesi gereken bir diğer boyut da buğdayın Avusturya'nın bu ticaretinde hala baskın emtia olma özelliğini korumuş olmasıdır. 1815 ve 1817 yıllarında bu hatta dolu geçen gemilerin tümünün tam kapasiteyle; diğer yıllarda da belirli miktarlarda farklı ürünlerin dışında ağırlıklı olarak yine buğday taşıdığı saptanmıştır. Yine bu evredeki ticarete buğday, önceki evredekinden farklı olarak hububat kategorisinde taşınan tek ürün olarak öne çıkmıştır.

Avusturya tüccarlarının bu evrede de Osmanlı pazarından alım yaptıkları görülmektedir. Belirli miktarlarda tarım ve gıda ürünleri, ham ve işlenmiş halde tekstil ürünleri, bakır ve ham demir gibi metal emtianın Akdeniz'e sevk edildiği saptanmıştır. Avusturya'nın bu evredeki Akdeniz–Karadeniz yönündeki ticareti ise geçen evrede aynı yöndeki çeşitlilikten uzak görünmektedir. Bu süreçte Karadeniz yönüne limon, portakal ve limon suyu gibi narenciye çeşitleri, tuz ve dört varil şarabın sevk edildiği saptanmıştır. Bir önceki evrede kayda değer seviyede talep gören ve İzmir limanından yüklenen rezaki, çekirdeksiz ve beylerce gibi üzüm çeşitlerinin bu süreçte ticarete konu olmaması dikkat çekmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

AVUSTURYA’NIN AKDENİZ–KARADENİZ TİCARETİ (1821–1830)

4.1. Yunan İsyanı ve 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı Koşullarında Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz Ticareti

Viyana Kongresi, esas itibariyle Napolyon Savaşları’nın Avrupa’da yol açtığı tahribatı gidermek; bu kapsamda kıtadaki siyasi düzenin normalleşmesi ve bu arada ivmesini yitiren ticari ilişki ağının yeniden işlerlik kazanmasını temin etmek gibi büyük bir misyon üstlenmiştir. Napolyon işgallerinin kıtada yol açtığı kaygı ve istikrarsız ortam, ilk aşamada bu misyonun Avrupa devletleri arasında olumlu karşılanmasını sağlamıştır. Öyle ki, önceki bölümde de detaylandırıldığı üzere, İngiltere’den Avusturya ve hatta Fransa’ya kadar Koalisyon ve Napolyon savaşlarında karşıt ittifaklarda yer alan ülkeler kongrenin önerdiği düzene destek vermiştir. Prusya ve Rusya’nın çekincelerine rağmen kongrenin belirli oranda bir konsensüs inşa ettiği görülmektedir. Buna karşın, halen güçlü olan devrimin düşünsel mirası ile kongre sonrasındaki bazı gelişmelere kıta devletlerinin verdiği tepkiler, Viyana Düzeni’nin Avrupa’da sağlamış olduğu güç dengesinin kırılma eğilimini de göstermiştir³⁵⁶. Özellikle devrimle birlikte yayılan adalet, özgürlük ve eşitlik kavramları imparatorluk halklarında ulus bilincinin harekete geçmesini sağlamış; bu gerçeklik de çoğu zaman bazı güçlü kıta devletleri tarafından kendi politikaları için bir kaldıraç işlevi görmüştür. Kongreden yaklaşık altı yıl sonra Osmanlı eyaletlerinde başlayan bazı ayaklanmalar Viyana Düzeni’nin kırılma eğilimini erken aşamada gösteren işaretler olarak öne çıkmaktadır.

Metternich Sistemi, kıta devletleri arasında güç dengesini koruma ve eşgüdüm esaslarına dayalı olarak inşa edilmiştir. Bu bağlamda, devletlerin kendi siyasi sınırları içinde kalarak hegemonya girişiminden kaçınması ve birbirleri arasındaki sorunların çözülmesinde de kongre mekanizmasının işletilerek diplomasinin devreye alınması temel kabul edilmiştir. Ayrıca, söz konusu sistem kıtadaki iç düzenin korunması hususunda Fransız Devrimi’ne benzer hareketlerin tekrarının engellenmesine yönelik bir yaklaşımı da benimsemiştir. Buna karşın, Rusya’nın Akdeniz’e inme hedefinden vazgeçmemesi ve hatta bu hedefe yönelik adımlar atmaya devam etmesi Metternich Sistemi’nin sürdürülebilirliğini kayda değer oranda

³⁵⁶ Kissinger, 2016: 81: Kissinger, kongrenin himaye ettiği güç dengesinin 19. yüzyıl ortalarında üç gelişmenin etkisi sonucunda aşınmaya başladığını önermektedir. Ona göre bu gelişmeler, halen ciddi bir motivasyon kaynağı olarak milliyetçilik, 1848 devrimleri ve Kırım Savaşı’dır.

sınırlandırmıştır. Rusya, bu hedef doğrultusunda Osmanlı Rumlarını bağımsızlık vaatleriyle tahrik ederek bir araç olarak kullanmıştır. Nitekim, 1768–1774 Osmanlı–Rus Savaşı’nda II. Katerina’nın Mora’da ayaklanma çıkarmasından itibaren Rusya birçok kez Osmanlı Rumlarını ya Osmanlı Devleti’ne karşı isyana teşvik etmiş ya da onların hâmisi rolüyle Osmanlı Devleti’ni istediği yönde karar almaya zorlamıştır³⁵⁷. Rusya’nın bu tutumu Viyana Düzeninde daha sistematik bir çerçeve kazanarak devam etmiştir. Öyle ki, 1814 yılında Odessa’da kurulan ve amacı Rumların bağımsızlığı olarak belirlenen Filiki Eterya Örgütü’nün Rusya’daki kolunun başına Çar I. Aleksandr’a da yakınlığıyla bilinen Aleksandr Ypsilanti getirilmiştir³⁵⁸. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti’nden bağımsızlık hedefiyle kurulan bir Rum silahlı örgütünün teşkilat yapısında Rus ordusundan bir kurmayın doğrudan görev aldığı bir yapı teşekkül etmiştir. Temelde bağımsız bir Yunanistan yerine üç parçalı ve Osmanlı’ya bağlı özerk bir statü düşünen Rusya’nın Rumlara yönelik himayeci yaklaşımı sadece siyasi çerçevede kalmamış; Ortodoks Hristiyanlık ve Bizans mirası gibi ortak kültürel unsurlarla da pekiştirilmiştir³⁵⁹. Diğer yandan, Avrupa tarih yazımında Rönesans ve özellikle Aydınlanma dönemiyle güçlenen ve günümüzde philhellenizm olarak kavramsallaştırılan antik Yunan köklere ilişkin tezler de Avrupa toplumlarında Rumlara yönelik bir sempatinin uyanmasını beraberinde getirmiştir³⁶⁰. Benzer biçimde, bir ortak payda olarak Hristiyanlığın da bu süreçte etkili bir değişken olarak belirleyici olduğu vurgulanmalıdır.

Filiki Eterya ile teşkilatlı bir yapı kazanan isyan düşüncesi, Osmanlı topraklarında ilk somut harekete 1821 yılında dönüşmüştür. Rusya’nın teşvikiyle önce Boğdan’da bir isyan başlatılmış olsa da bu girişim kısa sürede bastırılmıştır. Asıl ayaklanma ise 21 Mart 1821’de Mora’da başlamıştır³⁶¹. Tepedelenli Ali Paşa’nın Yanya Valiliğinden azledildiği ve bu sebeple kendisinin de ayaklandığı³⁶² bir aralıkta başlayan Yunan isyanı, Rum ahaliden de geniş çaplı destek bulmuş ve kısa sürede tüm Ege adalarına yayılmıştır³⁶³. Osmanlı Devleti’nin birtakım tedbirlerle isyanı bastırmaya kalkışması hem Rumları daha da birleştirmiş hem de Avrupa kamuoyunun Rumlar lehine konum almasına yol açmıştır. Buna karşın, Rusya’nın 28 Haziran 1821 yılında Osmanlı Devleti’ne bazı koşulları yerine getirmesi konusunda verdiği ültimatom, Avrupa devletlerinden beklenen desteği bulamamıştır. Kıtanın öne çıkan devletleri olarak

³⁵⁷ Arş, 2013: 7-11; Pagratis, 2015: 305-308; Sotiropoulos, 2022: 29.

³⁵⁸ Gordon, 1832: 86-96; Jewsbury, 1999: 752-760; Kurşun, 2021: 49-50.

³⁵⁹ Fadeyev, 1958: 39; Prousis, 1987: 259-262; Özsüer, 2024: 151-154.

³⁶⁰ Miliori, 2009: 65-73.

³⁶¹ Bayrak, 1999: 68-76; Örenç, 2008: 32-34.

³⁶² Tepedelenli Ali Paşa’nın isyanı ve paşanın eriştiği siyasi güç için bkz. Beydilli, 2011: 476-479; Ilıcak, 2011: 90-93; Ilıcak, 2022: 145-146; Sotiropoulos, 2022: 29-30; Uzun, 2001; Sezer, 1998.

³⁶³ Küttükoğlu, 1986: 135-136.

İngiltere, Avusturya, Prusya ve Fransa, her biri farklı çıkarlardan dolayı bu süreçte Osmanlı Devleti'nin dağılma riskini doğurabilecek bir girişimden kaçınmışlardır³⁶⁴. Avusturya Osmanlı'nın başarısızlığının kendi çok uluslu yapısına kötü emsal teşkil edeceğini düşündüğünden bu türden bir girişime özellikle uzak durmuştur. Ayrıca, Viyana Düzeni'nin ilkelerini ihlal etmek ve Avrupa'da harita değişikliğine yol açabilecek bir süreci desteklemek her şeyden önce Metternich için kendi sistemini inkâr etmek olurdu.

Bu noktada, özellikle 1823 yılında George Canning'ın Dışişleri Bakanı olmasıyla İngiltere'nin politika değişikliğine gitmesi Yunan isyanının gelişiminde önemli bir aşamayı temsil etmektedir. Rusya'nın himayesi ve bu arada Osmanlı Devleti'nin isyanı bastıramamasına da bakarak Rumların kısa sürede bağımsızlık kazanacağını öngören İngiltere, bu türden bir sonuçta Rusya'nın Akdeniz'de elde edeceği üstünlüğü bir risk olarak değerlendirmiştir. Bu kapsamda da İngiltere Rumların isyanına finansman ve propaganda desteği sağlayarak olası bir bağımsızlıkta Rumları yönlendirebilecekleri güçlü bir pozisyona erişmeyi hedeflemiştir. Benzer biçimde, İngiltere Rum isyancıları muharip olarak tanımlayarak söz konusu grubu resmi ve meşru bir taraf olarak muhatap almıştır³⁶⁵. İsyanın seyrini değiştiren en önemli gelişmelerden biri de 1825 yılındaki Petersburg Zirvesi olmuştur. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa kuvvetlerinin Mora'daki isyanı bastırmadaki başarıları özellikle Metternich'i konuyu bir kongre düzeninde tartışmaya yöneltmiştir. Rus Çarının da katılımıyla düzenlenen ve Osmanlı egemenliği altında üç özerk Yunan prensliği kurulması ile Yunan bağımsızlığının tamamen tanınması alternatiflerinin tartışıldığı zirve kesin bir uzlaşmaya varılmadan tamamlanmıştır. Bu noktada, zirvenin belki de en önemli yönü isyanın artık iki taraflı bir mesele olmaktan çıkarak dönemin büyük devletlerinin müdahil olduğu uluslararası bir probleme dönüşmüş olmasıdır³⁶⁶.

Petersburg Zirvesi'nden sonraki süreç, isyan hareketinin Osmanlı Devleti'nin inisiyatifinden çıkarak özellikle Rusya, İngiltere ve Fransa'nın kimi zaman birbirlerini de kontrol altında tutmayı gözettikleri yoğun ve karmaşık bir çerçevede ilerlemiştir. 1825 yılında I. Nikola'nın çar olmasıyla Rusya, Osmanlı Devleti üzerinde baskısını yoğunlaştırmıştır. 17 Mart 1826 tarihinde Osmanlı hükümetine ultimatoma veren Rusya, Eflak ve Boğdan'dan Osmanlı askerlerini çekmesini talep etmiştir. Buna karşılık, İngiltere de bu sürecin savaşa dönüşmesini önlemek amacıyla Rusya'ya hem Osmanlı ile ilişkilerinde hem de Osmanlı-Rum

³⁶⁴ Frary, 2013: 48; Armaoğlu, 2020: 185-187.

³⁶⁵ Prousis, 2013: 132-133; Armaoğlu, 2020: 186-189.

³⁶⁶ Tuncer, 2008: 83-84; Armaoğlu, 2020: 188-189. Kotsonis, 2025: 290-292.

sorununda ortak aracılık teklifinde bulunmuştur. Aynı yılın nisan ayında Rusya ve İngiltere arasında imzalanan Petersburg Protokolü'yle Yunanistan Osmanlı'ya bağlı özerk bir devlet olarak tanımlanmıştır. Osmanlı başkentinde Yeniçeri Ocağı'nın kaldırıldığı bir aralığa rastlayan Rus ultimatomu kabul edilmiş, sonrasında imzalanan Akkerman Mukavelenamesiyle Eflak ve Boğdan'la ilgili Rus talepleri karşılanmıştır³⁶⁷. Bu çerçeveye Fransa'nın girmesi ise daha önce Avusturya ve Prusya'nın katılmadıkları Petersburg Protokolü'ne dahil olmasıyla gerçekleşmiştir. 1827 yılında Osmanlı başkentine bu protokolü kabul kararını bildiren Fransa, İngiltere ve Rusya ile Yunan isyanı sürecinde doğrudan taraf olmuştur. Bu üç devlet arasında imzalanan ve esas itibariyle Yunanistan'ın özerk statüsünün kabul edilmesini öngören 6 Temmuz 1827 tarihli Londra Antlaşması, sorunu iç mesele olarak değerlendiren Osmanlı hükümeti tarafından reddedilmiştir. Aynı yılın ağustos ayında antlaşmanın reddedilmesi halinde ateşkesi sağlamak üzere müdahalede bulunacaklarını bildiren imzacı devletler, eylül ayından itibaren donanmalarını Navarin'de konuşlu Osmanlı-Mısır donanmasını abluka altına almak üzere Akdeniz'e göndermiştir³⁶⁸. 20 Ekim 1827 yılında müttefik güçlerin saldırısıyla Osmanlı-Mısır donanması neredeyse tamamen imha edilmiştir. Tüm bu süreçte Avusturya, yasallık, istikrar ve dayanışma gibi Metternich Sistemi'nin ana ilkelerine bağlı kalarak başta Rusya olmak üzere ilgili tarafları da kendi pozisyonuna çekmeye çalışmış; ancak çoğu zaman bu çabasında başarısız olduğundan Avrupa siyasetinde yalnız kalmıştır³⁶⁹. Bu vaziyet de Metternich Sistemi'nin Yunan isyanıyla halihazırda aldığı yarayı daha da derinleştiren bir sonuca yol açmıştır.

Navarin olayı, Osmanlı donanmasının tahrip edilmesinin yanında Rusya, İngiltere ve Fransa arasında da birtakım sorunlara sebep olmuştur. Bu süreçte, Rusya'nın Doğu Akdeniz'de güçlenmesi özellikle İngiltere'de büyük bir endişeyle karşılanmıştır. Fransa ve İngiltere Mora'daki Mısır kuvvetlerinin bölgeden çıkarılmasında iş birliği yaptıktan sonra isyanla ilgili Osmanlı Devleti'ne karşı yeni bir hamlede bulunmaktan kaçınmıştır. Osmanlı kamuoyunda ise Navarin olayı büyük bir tepkiyle karşılanmıştır. Sürecin ana sorumluları önce Rusya, ardından da meseleye dinler arası bir çatışma perspektifinden yaklaşan Avrupa devletleri görülmüştür³⁷⁰. Ancak Osmanlı Devleti; donanma kapasitesinin azaldığı ve orduda yeniden yapılanmanın devam ettiği bir süreçte bu sorumlulara doğrudan savaşa karşılık verme koşullarından yoksundu. Buna karşın, Rusya; Navarin'deki kazanımlardan cesaret alarak Osmanlı Devleti'nin

³⁶⁷ Akkerman Sözleşmesinin müzakere sürecine ilişkin detaylar için bkz. Aslantaş, 2013; Kurat, 1990: 55-56.

³⁶⁸ Örenç, 2009: 47-50.

³⁶⁹ Tuncer, 2008: 78-82.

³⁷⁰ Örenç, 2009: 50-60; 65-68.

bölgedeki gücünü tamamen etkisizleştirmeyi hedeflemiştir. Nitekim Rusya kendisine karşı olumsuz yaklaşımını gerekçe göstererek 26 Nisan 1828 tarihinde Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Tuna ve Kafkas olmak üzere iki cephede süren ve Osmanlı ordusunun özellikle Tuna'da büyük bir direnç gösterdiği savaş, Rus ordusunun Edirne'ye girmesi üzerine Osmanlı tarafının barış talebiyle sonlanmıştır. İki taraf arasında 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanan Edirne Antlaşması savaşı bitirmekle kalmamış, isyanla ve bundan sonraki Osmanlı–Rus ilişkileriyle ilgili önemli sonuçlar doğurmuştur³⁷¹.

Edirne Antlaşması, 16 maddelik ana metnin yanında savaş ve ticaret tazminatı koşullarını içerir dört maddelik bir sözleşme ile Eflak ve Boğdan'ın statüsüne ilişkin bir senetten oluşan bütünleşik bir yasal çerçeve ortaya koymaktadır. Uzun süreli bir barış dönemini hedefleyen antlaşma, Osmanlı ve Rus tarafları arasındaki sınırları tespit etmenin yanında Eflak ve Boğdan'ın statüsü ile Sırbistan'daki duruma ilişkin Osmanlı hükümeti açısından zorlayıcı bazı koşulları da beraberinde getirmiştir. Antlaşmanın üçüncü ve yedinci maddeleri ticaretle ilgili hükümleri barındırması açısından ayrıca önemlidir. Üçüncü madde Tuna Nehri'ndeki ticareti konu alırken yedinci madde Karadeniz ticaretine ilişkin bir hüküm barındırmaktadır. Özellikle yedinci maddeyle Ruslara halihazırda tanınmış olan Karadeniz'de serbest ticaret hususu teyit edilirken Osmanlı'yla savaş halinde olmayan tüm devletlerin de yine Karadeniz'de serbestçe ticaret yapmalarına imkân sağlanmıştır. Söz konusu devletlere ait gemilerin hiçbir suretle durdurulup kontrol edilmeyeceğini öngören bu madde esas itibarıyla Rus ekonomisinin güçlendirilmesi amacına dayanan bir anlayışla teşekkül etmiştir. Böylece Rus ve Osmanlı taraflarının tasarrufundan çıkan Karadeniz'e bir bakıma uluslararası su statüsü tanımlanmıştır. Antlaşmanın Yunan isyanını ilgilendiren yönü ise 10'uncu maddede ele alınmaktadır. İlgili hükümle Yunanistan'ın Osmanlı Devleti'ne bağlı özerk bir devlet statüsünde olduğu kabul edilmiş, hatta bu yeni statünün detaylarının İngiltere, Fransa ve Rusya'nın da birlikte katılacağı ayrı bir platformda ele alınması taahhüt edilmiştir. Nitekim, bu üç devletin tamamen bağımsız bir Yunanistan'ın kurulması için 3 Şubat 1830 tarihinde Londra'da imzaladıkları protokol 8 Nisan 1830 tarihli ortak bir nota ile Osmanlı hükümetine bildirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin 24 Nisan 1830'da kabul ettiği bu nota, isyanın Yunanistan'ın bağımsızlığı ile sonuçlandığını resmen teyit etmiştir³⁷².

1821 yılında Mora'da başlayıp kısa sürede birçok Yunan adasına yayılan isyan, 1830 yılına kadar sadece devletlerarası gündemi meşgul etmekle kalmamış, aynı zamanda Karadeniz

³⁷¹ Turan, 1951.

³⁷² Antlaşmanın müzakereleri ve tüm hükümleriyle ilgili detaylı bilgi için bkz. Turan, 1951.

ticaretini de etkileyebilecek bazı gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. İsyanın ilk ortaya çıktığı dönemde Mora'yla doğrudan teması bulunmayan Çanakkale (Akdeniz) Boğazı'yla ilgili herhangi bir güvenlik tehdidinin olmadığını söylemek mümkündür. Nitekim, Sultan II. Mehmet döneminde Çanakkale Boğazı'nın iki yakasına inşa edilen ve takip eden süreçteki savaşlara bağlı olarak düzenli biçimde tahkim edilen veya yeni ilavelerle genişletilen istihkamlar söz konusu geçitte halihazırda önemli bir güvenlik hattı oluşturmuştur³⁷³. Buna karşın, Rumların isyanda uyguladığı bazı yöntemler, boğazı kullanacak ticaret trafiğinin en azından Osmanlılar gözünde riskli ve güvensiz hale gelmesine yol açmıştır. Bu noktada, Rumların ticaret gemilerini silahlandırarak birer savaş gemisine dönüştürmesi belirleyici bir faktör olarak öne çıkmıştır. Ticari görünümlü savaş gemileri hem isyanın muharip gücü olmuş hem de kıyılara yönelik taciz ve saldırılarla adalarda yaşayan Müslüman ahalinin direncini kırmada önemli bir rol üstlenmiştir. Bu taciz ve saldırılara karşı adalar ve sahillerde, hatta Kıbrıs'ta bile savunma kapasitesi ilave tedbirlerle iyileştirilmeye çalışılmıştır³⁷⁴. Ayrıca, söz konusu gemiler Çanakkale Boğazı'nı kullanan bazı tüccar gemilerine düzenledikleri saldırılarla ticaret güvenliğini de sarsmışlardır. Ticaret üzerinde risk yaratan bir diğer yöntem de söz konusu gemilerin çektikleri bandıra olmuştur. Rum gemileri kimi zaman kendi bandıralarını bazen de Avrupa devletlerinin bandıralarını çekerek seyrüsefer gerçekleştirmiştir. Özellikle Avrupa devletlerinin bandıralarını çeken Rum gemileri isyan döneminde Osmanlı sularındaki deniz trafiğinde büyük bir güvenlik problemine yol açmıştır³⁷⁵. Bu yöntemler boğazlardaki güvenliğin yalnızca istihkamlara dayalı statik bir anlayışla sürdürülemeyeceğini ortaya koymuş ve Osmanlı hükümetini dinamik bir güvenlik prosedürünü uygulamaya sevk etmiştir.

İsyanın başlamasıyla birlikte boğazdaki istihkamların lojistiğini karşılayan Osmanlı Devleti, Rum gemilerinin Akdeniz adaları ile Anadolu sahillerine saldırılarda bulunması ve buralardaki Rum ahaliyi isyana teşvik etmeleri üzerine donanma gemilerini devriye seferlerine çıkarmıştır³⁷⁶. Bu seferlerle temel olarak Müslüman ahalinin saldırılardan, Rum ahalinin de propaganda telkinlerinden korunması amaçlanmıştır. Akdeniz'deki ticaret trafiğinin güvenliğine yönelik prosedür ise iki boyutta şekillenmiştir. Bunlardan ilki, yukarıda bahsi geçen Rum gemilerinin Akdeniz'de seyrüseferdeki tüccar gemilerine düzenledikleri saldırılarla ilgilidir. İsyanın henüz başlarında hacıları İstanbul'a götüren bir gemi ve bununla birlikte yol

³⁷³ Dinç, 2023: 220-221; 1807 yılında İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazı'ndan geçmiş olmasından hareketle söz konusu boğazdaki tahkimata yönelik yeni eklemelerden biri olan Bigalı Kalesi'ne ilişkin detaylı bilgi için bkz. Keskin, 2021.

³⁷⁴ Kütükoğlu, 1986: 137-140; Dinç, 2020: 195-201; Erdönmez, 2019: 147.

³⁷⁵ Ekinci, 2013: 84; Dinç, 2023: 223.

³⁷⁶ Dinç, 2020: 196.

alan bir tüccar gemisi Rum isyancıların saldırısına uğramıştır³⁷⁷. Benzer biçimde, 1822 yılının sonlarında yine adalarda İstanbul'a sevkiyat yapan bazı tüccar gemilerine de saldırılar düzenlenmiştir³⁷⁸. Ticari hareketliliği sekteye uğratabilecek bu tür saldırılara karşı seferlerini güvenle yapabilmeleri için bu gemilere bazen donanma gemilerinin refakat etmesi sağlanmıştır³⁷⁹. Bu tür adımlarla isyanın tacirler üzerindeki olası etkilerinin azaltılarak ticaretin sürdürülebilirliğinin sağlanması hedeflenmiştir.

Ticaret güvenliğine yönelik prosedürün ikinci boyutu ise özü itibariyle ticaretin işleyişiyle ilgili olmaktan çok Rum isyancıların suiistimallerine karşı bir tedbir mahiyetindedir. Yukarıda da bahsedildiği üzere Rum tüccar gemileri kendi bandıraları kadar bazı Avrupa devletlerinin bandıralarını da çekerek seyrüseferde bulunmuşlardır. Bu sebeple, Osmanlı idaresi; bir Avrupa devleti bandırası taşıyan ve boğazdan geçiş yapmak isteyen her tüccar gemisini potansiyel düşman gemisi olarak değerlendirmek ve kargosunu titizlikle kontrol etmek durumunda kalmıştır. Bu noktada, başta isyanın çıkışındaki destek ve telkinleri bilinen Rusya'nın bandırasını taşıyanlar olmak üzere tüm tüccar gemilerinin detaylı kontrollere tabi tutuldukları, bunun da bazen diplomatik sorunlara yol açtığı bildirilmektedir³⁸⁰. Buna karşın, Osmanlı hükümeti söz konusu kontrollerin uygulanması hususundaki iradesinden de vazgeçmemiştir. Nitekim, Sultan II. Mahmud'un Rus gemilerinin boğazlardan geçtiğini öğrenmesi üzerine dönemin Kaptan-ı Deryası Abdullah Hamdullah Paşa'ya gönderdiği 6 Haziran 1821 tarihli fermanda gaflet uykusu olarak tanımladığı bu tür ihmallerin tekrarlanmaması hususunda paşayı sert bir üslupla ikaz etmiştir³⁸¹.

Mora başta olmak üzere Akdeniz adalarındaki toplumsal koşulları etkileyen Yunan isyanının Avusturya'nın Akdeniz-Karadeniz hattındaki ticaretine tesiri sınırlı bir seviyede kalmıştır. Metternich Sistemi ilkeleri gereğince devrimci hareketler karşısında konumlanan Avusturya, bu çerçevede Rumların bağımsızlığı fikrine de her zaman karşı olmuştur. Söz konusu problemin Osmanlı Devleti'nin siyasi bütünlüğünün korunacağı formüllerle çözülmesi konusunda özellikle İngiltere ve Rusya'yı ikna etmeye çalıştığı görülmektedir. Buna karşın, Rusya ve İngiltere ile bunlara sonradan katılacak Fransa'nın oluşturduğu bloğun Rumların bağımsızlığını sağlayacak yöndeki kararlarına uymaya mecbur kalmıştır. Diğer yandan, isyan sürecinin önemli bir kısmında Osmanlı ve Rum taraflarıyla dengeli ve tarafsız görünen bir

³⁷⁷ Tarih-i Cevdet, 2017: 3189; Dinç, 2023: 223.

³⁷⁸ Şânî-zâde Târîhi II, 2008: 1221-1224; Dinç, 2023: 223.

³⁷⁹ Kütükoğlu, 1986: 138; Dinç, 2020: 196, 199.

³⁸⁰ Şânî-zâde Târîhi II, 2008: 1075, 1204-1207, 1214, 1264-1265; Vak'a-nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, 2000: 16-17.

³⁸¹ Ilıcak, 2021: 47-48, 940.

politika takip etmeye özen göstermiştir³⁸². Bu siyasi pozisyon, Avusturya'nın isyan döneminde Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaret faaliyetlerini yürütebileceği elverişli bir zemin hazırladığı söylenebilir. Öyle ki, bu tez kapsamındaki izin-i sefine kayıtları, isyan koşullarının hâkim olduğu süreçte Avusturya'nın söz konusu koridordaki ticaretinde herhangi bir daralma olmadığını ortaya koymaktadır. İsyanıdan önce, örneğin 1820 yılında Karadeniz–Akdeniz koridorunda 190 gemi dolu yükle geçiş sağlarken aşağıda da detaylandırılacağı üzere isyan sürecinde, 1821'de 195 gemi, 1823'te de 296 geminin dolu vaziyette sevkiyat yaptığı saptanmıştır. Benzer istatistik, Akdeniz–Karadeniz yönündeki dolu yükle geçiş sağlayan Avusturya ticaret gemileri için de geçerlidir.

1821 ile 1830 yılları arasındaki periyotta Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticaret trafiğini etkileyen asıl gelişme 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı olmuştur. Bu etki, Rus hükümetinin birbirini destekleyen iki ayrı tedbiri devreye almasıyla gerçekleşmiştir. Bunlardan ilki, savaşın başından itibaren Rusya'nın isyan bölgesiyle Osmanlı başkenti arasındaki irtibatı kesmek üzere Çanakkale Boğazı'nı abluka altına almasıdır. Eşzamanlı uygulanan diğer tedbir de Rus hükümetinin Karadeniz kıyısındaki tüm limanlardan hangi bayrak altında olursa olsun yurtdışına buğday ihracatını yasaklayan bir kararnameyi çıkarmış olmasıdır³⁸³. Rusya'nın bu tedbirlerden beklentisi öncelikle yukarıda bahsedildiği üzere İstanbul ile isyan bölgesi arasındaki irtibatın kesilmesi, sonrasında da İstanbul'a özellikle zahire tedarikinin engellenerek Osmanlı'nın teslim olmasını sağlamak olmuştur. Diğer bir ifadeyle, Rusya; bu taktiksel hamlelerle uluslararası ticaretten çok İstanbul teslimli ticaretin, özellikle buğday sevkiyatının kesilmesini amaçlamıştır. Bununla birlikte, bu girişim, boğazlardan geçen trafiği tamamen kesmeyi de hedeflememiştir³⁸⁴. İsyanın büyük bir hızla devam ettiği 1821–1827 yılları arasındaki kesitte Osmanlı yetkililerinin Avusturya ve İngiltere ticaret gemilerini kiralayarak Koron, İnebahtı, Kasteli ve Mesolongi gibi ada ve kalelerin buğday ve diğer temel ihtiyaçlarını karşılamış olması³⁸⁵ Rusya'ya bu türden bir 'ambargo'yla Osmanlı tarafını barışa zorlayabileceğini düşündürmüş olmalıdır. Nitekim, tez kapsamında elde edilen bulgular 1828 yılının ağustos ayından savaşın sonlarına kadarki süreçte Avusturya'nın Karadeniz–Akdeniz koridorundaki ticaretinde buğday sevkiyatının olmadığını göstermektedir. Buna karşın, Avusturya; ilgili dönemde Karadeniz– Akdeniz veya tersi yönde buğday dışında muhtelif ürün gruplarında ticari faaliyetlerini sürdürmüş görünmektedir. Tüm bu veriler ışığında, Rusya'nın;

³⁸² Tuncer, 2008: 88-89.

³⁸³ Kudriavtseva, 2008: 25.

³⁸⁴ Vak'anüvîs Ahmed Lütfi Efendi Tarihi, 1999: 361.

³⁸⁵ BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1018/44628; BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1021/44768; BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1025/44935; Ilıcak, 2021: 339, 421.

Avusturya veya herhangi bir devlete ait bir tüccar gemisinin Karadeniz'deki limanlardan yüklendiği buğdayın Osmanlı hükümetince ele geçirilme ihtimaline karşı söz konusu koridordan sevkiyatına izin vermemiş olabileceğini, bunun dışındaki ürünlerin nakliyatına ise müsaade ettiğini önermek mümkündür.

4.2. Avusturya'nın Karadeniz Limanlarından Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830)

Avusturya'nın 1821–1830 yılları arasında Karadeniz–Akdeniz güzergahındaki ticaret faaliyetleri, Osmanlı Arşivi'nde yer alan 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden izlenebilmektedir. 1821 yılına ait ilk ticari kayıt, 65/9 numaralı defterin 232 sayılı hükmüne kaydedilmiştir. 1821–1830 periyodunda Karadeniz'den Akdeniz'e dolu, İstanbul'dan Akdeniz'e dolu ve boş toplamda 3394 geminin boğazlardan geçiş için izn-i sefine aldıkları saptanmıştır. Bu gemilerin 2222'si çeşitli ürünlerle yüklendikleri Rus limanlarından çıkıp doğrudan Akdeniz'e geçmiştir. Aynı yıllarda çeşitli eşyalarla yüklü 640 gemi İstanbul'dan Akdeniz'e geçiş yapmıştır. Yüksüz olarak Akdeniz'e geçen gemi sayısı ise 531 olmuştur. Böylece dolu gemilerin oranı toplam gemi sayısının %84,35'ine, boş gemilerinki ise aynı toplamın %15,65'ine tekabül etmektedir. Avusturya bandıralı gemilerin, diğer yıllara kıyasla hem Rus hem de Osmanlı limanlarında daha yoğun ticari faaliyet göstererek büyük miktarda yük taşınması, Yunan isyanına bağlı olarak gelişen iç karışıklıklara ve ardından gelen uluslararası sorunlara rağmen ticaretin belirli seviyede canlılığını koruduğuna işaret etmektedir. Boş gemi oranının düşük olması, Akdeniz'e geçen gemilerin genellikle Rus ve Osmanlı limanlarından aldıkları yükleri Akdeniz limanlarına aktarmayı hedeflediğini göstermektedir. 1821–1830 yılları arasında Akdeniz'e geçiş yapan Avusturya ticaret gemilerinin sayısında, dönemin siyasi ve ekonomik koşulları doğrultusunda dönemsel olarak önemli artışlar ve azalışlar yaşandığı gözlemlenmiştir.

Tablo 23: Akdeniz'e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri (1821–1830)³⁸⁶

Yıl	Akdeniz'e Dolu Geçiş Yapan Gemiler		Boş ³⁸⁷
	Karadeniz'den	İstanbul'dan	
1821	195	20	36

³⁸⁶ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

³⁸⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 13/513-518, 14/519-559, 63/995, 67/1004-1027, 67/1029-1043, 68/1044-1096, 183/2461-2494, 208/2749-2769, 237/3164-3179; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 19/199-201, 42/482-483, 51/575-576, 53/598, 55/638-639, 56/647-648, 59/687-688, 64/731-732, 69/786-787, 74/862-863, 75/870, 88/1016-1017.

1822	167	45	49
1823	296	66	50
1824	171	109	76
1825	288	117	36
1826	218	77	4
1827	362	49	2
1828	63	63	114
1829	56	38	106
1830	406	56	58
Toplam	2222	640	531

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının, Rus limanları ile İstanbul limanından yüklenerak Akdeniz’e sevkıyat yapan gemilerin yanı sıra yine aynı limanlardan hareket edip Akdeniz’e boş yükle geçen gemilerin yıllara göre sayısal dağılımı yukarıdaki tabloda listelenmektedir. Bu veriler, Yunan isyanının gündemde olduğu bir süreçte Avusturya’nın Rus ve Osmanlı limanlarından yaptığı ticari faaliyetlerdeki yıllara göre artış ve düşüş oranlarını analiz etmeye olanak sağlamaktadır. Söz konusu verilere bakılırsa Karadeniz–Akdeniz ve İstanbul–Akdeniz güzergahlarında dolu geçen gemi sayısı kategorisinde zirve seviyeye 1830 yılında ulaşılmıştır. Bu yıl boyunca Karadeniz–Akdeniz yönünde 406, İstanbul–Akdeniz koridorunda ise 56 olmak üzere toplamda 462 geminin ürün sevkiyatı yaptığı görülmektedir. Bu yıl söz konusu hatlarda önceki iki yıla kıyasla ticari trafiğin kayda değer oranda artmış olması, 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı’nın sonlanmasıyla birlikte ticaretin savaş baskısından belirli oranda sıyrıldığına bağlanabilecek bir gelişme olarak görünmektedir. Bununla birlikte, Akdeniz’e dolu geçen gemi sayısında ağırlık merkezinin Karadeniz–Akdeniz hattında olduğu da vurgulanmalıdır. Nitekim, Karadeniz kalkışlı dolu gemi geçişleri Akdeniz varışlı dolu gemi geçişlerinin %86,21’ine tekabül etmektedir. Buna karşın, Karadeniz’den Akdeniz’e dolu gemi geçişlerinin en düşük olduğu yıl ise 56 gemi ile 1829 yılı olarak kaydedilmiştir. Aynı güzergahta 63 geminin seyrüsefer yaptığı 1828 yılı da ticari trafiğin düşük seviyede kaldığı bir diğer kesit olarak öne çıkmaktadır. Ardışık iki yılda kaydedilen bu istatistiklerin 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı’nın boğazlardaki trafiği kısıtlamasından kaynaklandığını önermek mümkündür. Avusturya’nın Karadeniz–Akdeniz yönlü ticaretinin diğer yıllardaki verilerine bakılırsa, Yunan isyanının başladığı 1821 yılında 195, 1822’de 167,

1823'te 296, 1824'te 171, 1825'te 288³⁸⁸, 1826'da 218, 1827'de 362 geminin Rus limanlarından Akdeniz'e ürün sevkiyatı yaptığı saptanmıştır.

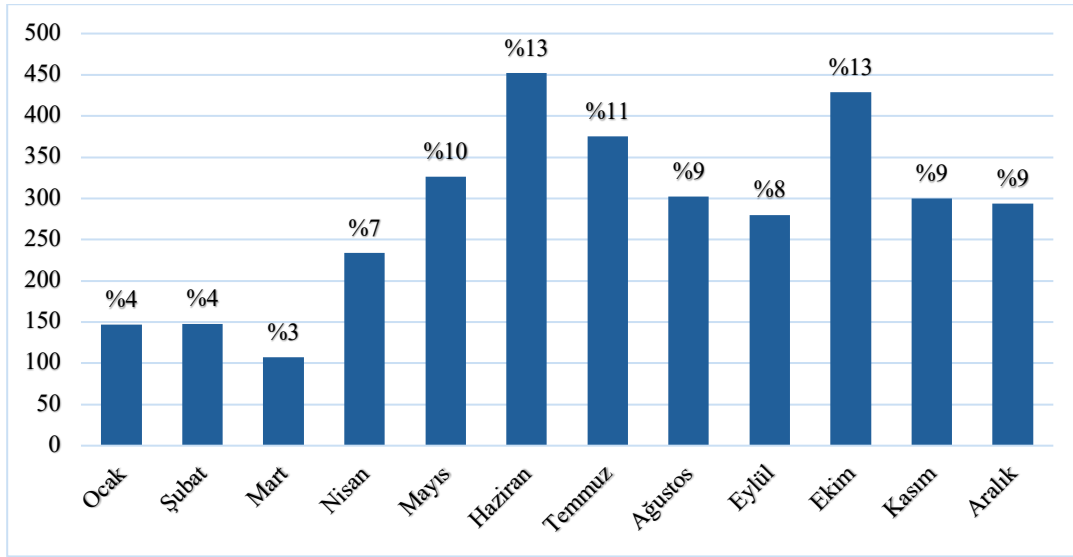
İstanbul-Akdeniz güzergahındaki dolu gemi sayısı ele alınan diğer dönemlere göre oldukça yüksek seviyelerde seyretmiştir. 1821-1830 yılları arasında toplamda 640 gemi ürün sevkiyatı gerçekleştirmiştir. Bu durum, Avusturya tüccarlarının genel olarak daha çok Rus limanlarından ürün tedarikinde bulunduğunu; ancak Osmanlı Devleti'nden de kayda değer oranda alım yaptığını göstermektedir. İstanbul'dan Akdeniz'e yapılan en yüksek ticari faaliyet, 109 gemi ile 1824 ve 117 gemi ile 1825 yılında gerçekleşmiştir. Diğer yıllara bakıldığında, 1821'de 20, 1822'de 45, 1823'te 66, 1826'da 77, 1827'de 49, 1828'de 63, 1829'da 38 ve 1830 yılında da 56 geminin izn-i sefine alarak Akdeniz'e geçiş yaptığı görülmektedir.

Bu dönemde dikkat çeken en önemli husus, deniz trafiğindeki boş gemi hareketlerindeki artıştır. Özellikle savaş döneminde, önceki yıllara kıyasla Karadeniz'den boş yükle çıkış yapan gemi sayısında belirgin bir artış yaşanmıştır. Bu durum, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşının Avusturya'nın söz konusu bölgedeki ticaretini olumsuz yönde etkilediğini göstermektedir. Savaş zamanında Avusturya'nın Karadeniz'e giriş ve çıkışlarında bir sorun yaşanmamış gibi görünse de bu dönemlerde Rus limanlarından mal temininde ciddi zorluklarla karşılaşıldığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, boş gemi kategorisinde en yüksek hareketlilik, 114 gemiyle 1828 yılında ve 106 gemiyle 1829 yılında kaydedilmiştir. Buna karşılık, en düşük boş gemi trafiği sadece iki gemi ile 1827 yılında gerçekleşmiştir. Bu veri de 1827 yılında ticarete bir aksamanın olmadığını ve buna bağlı olarak da Karadeniz'e geçen gemilerin büyük oranda ürün alarak Akdeniz'e döndüğünü göstermektedir. İlgili periyodun diğer yıllarına bakıldığında, 1821 yılında 36, 1822'de 49, 1823'te 50, 1824'te 76, 1825'te 36, 1826'da dört ve 1830'da 58 geminin boş yükle Akdeniz'e intikal ettiği kaydedilmiştir. Genel olarak değerlendirmek gerekirse, 1821-1830 yıllarını kapsayan dönemde dalgalı bir seyir izleyen boş gemi geçişleri özellikle savaş koşullarının egemen olduğu süreçte ciddi seviyede artmıştır. Yukarıda bahsedilen Osmanlı-Rus Savaşının ticari gemi geçişlerini etkilememiş olsa da ticari işlemlerde belirgin bir daralmaya sebep olduğu izlenmektedir. Nitekim, özellikle savaşın başladığı 1828 yılında 114 gemi, 1829 yılında da 106 gemi gibi yüksek sayılarda boş yüklü gemi geçişinin kaydedilmiş olması Avusturya'nın hedeflediği ticareti gerçekleştiremediğinin bir yansıması olarak değerlendirilmelidir. Bu gemiler her ne kadar ürün tedariki için Rus limanlarına intikal etmiş

³⁸⁸ 1825 yılında Rusya limanlarında Avusturya'ya ait yalnızca 19 geminin bulunduğunu belirtmektedir. Ancak Nemçe Ahkâm Defterleri'nden elde edilen veriler, aynı yıl Rus limanlarında Avusturya Devleti'ne ait toplam 288 geminin bulunduğunu göstermektedir (Druzhinina, 1970: 355).

olsa da boş yükle Akdeniz’e dönmüş olmaları, Rusya’nın savaş döneminde Osmanlı’nın teslim olmasını sağlamak üzere aldığı abluka ve ambargo tedbirlerinin bir sonucu olarak düşünülmelidir. Nitekim, ilgili tabloda 1828 ve 1829 yıllarındaki Karadeniz–Akdeniz dolu gemi geçiş verilerinin neredeyse tamamının savaş öncesi ve sonrasında düşülmüş kayıtlar olması bu olasılığı güçlendiren bir çerçeve ortaya koymaktadır.

Grafik 7: Akdeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1821-1830)³⁸⁹



1821–1830 yılları arasında Akdeniz’e dolu ya da boş yükle geçmek üzere izn-i sefine belgesi alan gemilerin aylık ve mevsimsel geçiş oranları grafikte detaylı bir şekilde verilmiştir. Bu veriler, Avusturya bandıralı ticaret gemileriyle yapılan faaliyetlerin ilkbahar, yaz ve sonbahar aylarında gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Buna karşın, kış aylarında ise mevsimsel zorlukların etkisiyle bu trafiğin belirgin bir şekilde azaldığı görülmektedir. Bu veriler ışığında, en yüksek gemi geçişi 452 gemi ile %13 ve 429 gemi ile yine %13 oranında sırasıyla haziran ve ekim aylarında gerçekleşmiştir. En düşük gemi geçişi ise 107 gemi ile toplam geçişlerin %3’ünün karşılandığı mart ayında olmuştur. Genel olarak ticaret trafiğinin önceki mevsimlere kıyasla azaldığı kış mevsiminde aralık ayının diğer kış aylarına oranla yüksek bir geçiş hareketliliği sunduğunu belirtmek gerekir. Bu çerçevede, aralık ayında 294 gemi ile toplam geçişlerin %9’u gerçekleşirken ocak ayında bu oran 147 gemi ile %4’e, şubat ayında da 148 gemi ile yine %4’e kadar gerilemiştir. Mart ayı kapsam dışı tutulursa bahar mevsimiyle birlikte ticaretteki canlanmanın etkisiyle nisan ayında 234 gemi ile %7, Mayıs

³⁸⁹ Bu grafikteki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

ayında ise 326 gemi ile %10 oranında gemi geçiş istatistiklerine ulaşılmıştır. Yaz mevsiminde ticari yoğunluk artarak devam etmiş; böylece zirve seviyenin görüldüğü haziran ayı dışında temmuz ayında 375 gemi ile %11, ağustos ayında ise 302 gemi ile %9 oranında geçiş kaydedilmiştir. Sonbaharla birlikte ticari faaliyetlerde yumuşak bir düşüş eğilimi izlenmekle birlikte eylül ayında 280 gemi ile %8, kasım ayında da 300 gemi ile %9 oranında gemi geçişi sağlanmıştır. Bu istatistiksel veriler, ticari seferlerin hava koşullarına bağlı olarak değişiklik gösterdiğini işaret etmektedir. İlkbahar, yaz ve sonbahar mevsimlerinde ticari trafik yoğun akarken kış mevsiminde ise seferlerde belirgin bir azalma yaşandığı görülmektedir.

4.2.1. Buğday

Avusturya'nın 1821–1830 yılları arasında Karadeniz'den alım yaptığı ürünler arasında buğday önemli bir yer tutmaktadır. 1800–1814 ve 1815–1820 yılları arasındaki ticarete buğday başlıca ürün olmayı sürdürse de sınırlı tonajlarda farklı ürünlere de talep olduğunu söylemek mümkündür. Buna karşın, 1821–1830 dönemindeki ticarete buğday aynı pozisyonunu korurken bunun dışındaki çeşitli ürünlere yönelik talebin kayda değer oranda arttığı izlenmektedir. 1821–1830 yılları arasındaki verilere göre, Rus limanlarından ürün alan 2222 gemiden 2147'si toplamda 23.906.921 keyl (578.891,563 ton) buğdayı Akdeniz'e taşımıştır. Taşınan buğdayların büyük bir kısmı, yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere, ilkbahar, yaz ve sonbahar aylarında sevk edilmiştir. Bununla birlikte, kış aylarında da buğday sevkiyatına görece düşük seviyede de olsa devam edilmiştir. Bu dönemde yaşanan düşüş, kış mevsiminin sert ve zorlu koşullarının deniz ticareti üzerindeki olumsuz etkilerinden kaynaklanmaktadır. Hasat dönemiyle örtüşen yaz mevsimi, elverişli hava koşulları sayesinde ticaretin hızlanmasını sağlarken kış aylarının sert iklim şartları da ticaret faaliyetlerini önemli ölçüde yavaşlatmıştır. Bu durum, mevsimsel değişkenlerin ticaret üzerindeki belirleyici rolünü açıkça ortaya koymaktadır.

Tablo 24: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz–Akdeniz Hattı Buğday Sevkiyatı İstatistikleri (1821–1830)

Yıl	Keyl	Ton	Sefer	Gemilerin Buğday Taşıma Oranı
1821 ³⁹⁰	1.857.410	44.977,18	189	%96,92
1822 ³⁹¹	1.533.795	37.140,85	161	%96,41

³⁹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 4/232-249, 5/250-316, 33/712-760, 34/761-788, 43/860, 46/869, 46/870, 48/877.

³⁹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 34/789-800, 70/1100-1104, 76/1121-1222, 77/1123-1164, 78/1165-1221, 91/1281, 93/1291, 94/1292-1293, 97/1327, 105/1421-1429, 106/1430-1445, 108/1461, 109/1466-1476.

1823 ³⁹²	2.896.391	70.136,11	287	%96,96
1824 ³⁹³	1.718.050	41.602,58	167	%97,66
1825 ³⁹⁴	2.754.524	66.700,80	272	%94,44
1826 ³⁹⁵	2.095.900	50.752,22	206	%94,50
1827 ³⁹⁶	3.545.064	85.843,74	349	%96,41
1828 ³⁹⁷	397.330	9.621,36	62	%98,41
1829 ³⁹⁸	576.500	13.959,95	55	%98,21
1830 ³⁹⁹	2.955.982	71.579,10	399	%97,75
Toplam	20.330.946	492.313,89	2147	%96,77

Yukarıdaki tabloda, 1821–1830 yılları arasında Avusturya bandıralı tüccar gemilerinin Karadeniz’den Akdeniz’e yıllık olarak sevk ettikleri buğday miktarı, bu buğdayın kaç seferle taşındığı ve izn-i sefine belgesi olarak Karadeniz’den Akdeniz’e geçen gemilerin yüzde kaçının buğday taşıdığına dair istatistiksel veriler listelenmektedir. Buna göre, 1821 yılında 44.977,18 ton buğday sevkiyatı yapılırken 1822 yılında ise bu miktar 37.140,85 ton seviyelerine gerilemiştir. Bu da ticarete yaklaşık %17,4 oranında bir azalma yaşandığını göstermektedir. 1823 yılında ticarete önemli bir artış kaydedilerek 70.136,11 ton buğday taşındığı izlenmektedir. Bu veri de bir önceki yıla göre yaklaşık %88,9 oranında artış sağlandığını işaret etmektedir. 1824 yılı gelindiğinde ise 1823 yılına kıyasla %40,7 oranında bir düşüşle 41.602,58 ton buğdayın Karadeniz’den Akdeniz’e taşındığı kaydedilmiştir. 1825 yılında buğday ticaretinde tekrar bir artış kaydedilmiş ve bu kapsamda %60,3 oranında bir yükselişle 66.700,80 ton buğday sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Bu veri, 1826 yılında %23,9 oranında düşerek 50.752,22 ton seviyesine gerilemiştir. 1827 yılında ise %69 oranında yükselişle 85.843,74 ton

³⁹² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 109/1477-1478, 115/1517-1512, 119/1544, 123/1565-1567, 130/1695-1705, 131/1706-1741, 136/1767, 136/1769-1771, 140/1809, 146/1908-1909, 148/1916-1955, 149/1956-2004, 152/2029, 155/2045, 163/2140-2179, 155/2045, 164/2180-2209, 165/2211-2214, 172/2262, 174/2301-2313, 176/2387.

³⁹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 174/2314-2338, 193/2561-2563, 193/2565-2567, 193/2568, 195/2597-2600, 195/2602-2614, 196/2638, 202/2677-2690, 207/2739-2747, 208/2770-2784, 213/2823.

³⁹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2826, 207/2748, 218/2887-2899, 219/2900-2907, 233/3073-3108, 235/3133, 243/3248-3253, 244/3254-3262, 247/3297-3320, 248/3321-3322, 248/3326, 249/3329, 253/3392-3398, 253/3399-3405, 254/3412, 255/3413-3416, 260/3482-3488.

³⁹⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2829, 255/3417-3418, 255/3422, 260/3489-3490, 260/3492-3498, 271/3601, 272/3605-3610, 275/3663, 279/3680-3683, 279/3684-3685, 285/3750, 285/3755, 285/3757; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 5/10-11.

³⁹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 5/12-17, 14/152, 16/179, 16/181, 16/183, 18/195-196, 19/198, 23/243-244, 24/257-258, 25/279, 28/299, 29/310-311, 30/322-324, 30/326-330, 32/354-355, 33/363-364, 33/366-367, 35/393.

³⁹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 32/355, 35/397-398, 39/447, 40/449-465, 42/484, 43/494-497, 46/542,47/545.

³⁹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 64/733-734, 67/770-771, 69/788.

³⁹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/668-671, 69/788, 71/804-805, 75/869-870, 78/888-889, 78/891-894, 81/942-943, 82/944-945, 85/974, 87/1014-1015.

buğday taşınmıştır. 1828 yılında başlayan Osmanlı–Rus savaşının buğday ticaretinde de hissedilir bir daralma yarattığını söylemek mümkündür. Nitekim, henüz savaşın ilk yılında %88,8 gibi keskin bir düşüşle 9.621,36 ton buğdayın sevk edildiği saptanmıştır. Eldeki kayıtlar çerçevesinde söz konusu yılı önemli kılan bir diğer husus da izn-i sefine prosedüründe var olan bir koşulun Osmanlı hükümetince Avusturya Devletine yönelik olarak ilk kez uygulanmış olmasıdır. Bahsi geçen koşul, Karadeniz–Akdeniz güzergahında ticari faaliyette bulunan muhatap devletlere sevk edilen demir ve alet–edevat gibi emtianın ihtiyaç halinde Tersane-i Amire için; zahirenin de İstanbul’un iaşesine yönelik olarak rayiç bedel üzerinden satın alınabileceğini⁴⁰⁰ öngörmektedir. Nitekim, 1828 yılının mart ayından ağustos ayına kadarki süreçte bu yılki toplam sevkiyatın yaklaşık %16’sına tekabül eden kısmı olan 61.154 keyl (1.480,844 ton) buğdayın rayiç bedel üzerinden satın alındığı saptanmıştır. Savaşın devam ettiği 1829 yılında da ticaretteki düşüş sürmüştür. 1828 yılına göre %45 oranında artış olsa da diğer yıllara kıyasla düşük kalan buğday miktarı 13.959,95 ton olarak ölçülmüştür. Bu yıl içerisinde gerçekleştirilen ticaretin önemli bir kısmı Osmanlı ve Rus tarafları arasında 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanan Edirne Antlaşmasından sonra gerçekleşmiştir. 1830 yılında barışın tesis edilmesiyle birlikte ticarete %412 oranında oldukça keskin bir artış kaydedilmiştir. Söz konusu yıl boyunca toplamda 71.579,10 ton buğdayın 399 gemiyle taşındığı tespit edilmekle birlikte bu gemilerden 95’inin taşıdığı yük miktarıyla ilgili bilgi sağlanmamıştır. Bu sebeple, buradaki tonaj 304 geminin taşıdığı yüklerin toplamına göre belirlenmiştir. 1821–1830 periyodunda en yüksek tonajlı sevkiyatın gerçekleştiği dönem 1827 yılı olmakla birlikte, 95 geminin taşıdığı yük miktarıyla ilgili kesin tonaj verilmiş olsaydı, muhtemelen 1830 yılı tüm yıllar arasında en yüksek ticaret oranının sağlandığı yıl olabilirdi. Ele alınan dönem içerisinde, ticaret hacminde yıl bazında düşüş ve yükselişler karşılaştırmalı olarak ele alınmış olsa da genel toplama bakıldığında, savaş dönemi haricinde ticaretin çoğunlukla yüksek düzeylerde seyrettiği görülmektedir. Bunun da 1820–1830 yılları arasında Avrupa genelinde buğday hasadındaki düşük rekolteye bağlı olarak Karadeniz buğdayına yönelik talebin artmasından kaynaklandığı önerilmektedir⁴⁰¹.

Karadeniz’den Akdeniz’e seyreden gemilerin buğday taşıma oranlarına bakıldığında 1821 yılında Karadeniz limanlarından sevkiyat yapan 195 geminin 189’u %96,92 oranında buğday taşımıştır. 1822 yılında dolu yüküyle Rus limanlarından Akdeniz’e izn-i sefine alan 167 geminin yaklaşık %96,41’ine karşılık gelen 161’i buğday sevk etmiştir. 296 geminin 287’sinin

⁴⁰⁰ Beydilli, 1991: 691.

⁴⁰¹ Braudel, 2024: 692.

buğday taşıdığı 1823 yılında ise söz konusu gemilerin yaklaşık %96,96'sının buğday yüklü olduğu anlaşılmaktadır. 1824 yılında izn-i sefine alarak Akdeniz'e geçen 171 gemiden 167'si buğday taşıırken ilgili oran %97,66 olarak gerçekleşmiştir. 1825 yılında izn-i sefine alan 288 geminin 272'si buğday yüklü olup ilgili oran %94,44 olarak hesaplanmıştır. 1826 yılında ise 218 gemiden 216'sının %94,50 oranla buğday sevkiyatında bulunduğu kaydedilmiştir. 1827 yılına gelindiğinde 362 geminin 349'unun buğday yüklü olduğu saptanmıştır. Bu da buğday taşıyan gemi oranının %96,41 olduğunu göstermektedir. 1828 yılında ise önceki yıllara kıyasla gemi sayısında büyük bir düşüş kaydedilmiş ve bu çerçevede sadece 63 gemi Akdeniz'e ürün sevkiyatı yapmıştır. Bu gemilerin 62'si buğday yüklü olup toplama oranı %98,41'e tekabül etmektedir. Boğazlardan geçen gemi sayısındaki düşüşün devam ettiği 1829 yılında sadece 56 gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerden 55'i buğday taşımaktadır. Bu da gemilerin %98,21'inin buğday taşıdığını göstermektedir. 1830 yılında ise ticaret trafiğinde keskin bir yükseliş gerçekleşmiştir. Bu dönem izn-i sefine alan 406 geminin 399'u %97,75 oranında Akdeniz'e buğday sevkiyatı yapmıştır. 1821–1830 yılları arasındaki ticarete ilişkin bu veriler, söz konusu süreçte deniz ticaretinde seyrüsefer yapan gemilerin toplam kapasitesinin ağırlıklı olarak buğday taşımacılığına tahsis edildiğini; ancak tüccarların buğday kadar yoğun olmasa da diğer ürünleri de talep ettiklerini işaret etmektedir. Diğer yandan, Karadeniz'den Akdeniz'e buğday ticaretinin bu dönemdeki siyasi ve ekonomik olaylardan doğrudan etkilendiğini göstermektedir. Bu çerçevede, 1821'de başlayıp ilgili dönemin neredeyse tamamını kapsayan Yunan isyanının ilgili güzergahtaki ticaret trafiğini beklenen seviyede etkilemediğini söylemek mümkündür. Buna karşın, isyan koşullarının da belirleyici olduğu 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı ise, Karadeniz'den Akdeniz'e yapılan buğday ticaretini iki yıllık süreçte olumsuz yönde etkilemiştir. Savaş sırasında buğday alımı için Akdeniz'den Karadeniz'e boş yükle geçip Rus limanlarına intikal eden pek çok geminin Rus tedbirleri dolayısıyla ilgili ürünü tedarik edemedikleri anlaşılmaktadır. Nitekim, barışın tesis edildiği 1830 yılında buğday sevkiyatının yaklaşık %412 oranında artması da bu hususu teyit etmektedir. Bu yılla birlikte ilgili ürünün ticaretindeki kısıtların kaldırıldığını ve bunun da Avusturya'nın Rus limanlarından tedarik ettiği buğday verilerine yansıdığını önermek mümkündür.

1821–1830 yılları arasında Rus limanlarından buğday dışında sınırlı miktarlarda da olsa diğer hububat ürünlerinin de sevk edildiği görülmektedir. 1821 ile 1824 yılları arasında buğday dışında hiçbir hububat ürünü taşınmamışken 1825 yılı itibarıyla bu kategoride çeşitli ürünün talep gördüğü izlenmektedir. Bu çerçevede, 1825 yılında 12.400 keyl (300,266 ton) arpa⁴⁰²,

⁴⁰² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 244/3255.

1826 yılında 4.600 keyl (111,389 ton) çavdar ile 10.200 keyl (246,993 ton) arpa⁴⁰³, 1827 yılında 17.500 keyl (423,762 ton) çavdar ile 22 varıl un⁴⁰⁴, 1828 yılında 3.815 keyl (92,380 ton) çavdar ve 8500 keyl (205,827 ton) kokoroz⁴⁰⁵, 1830 yılında ise 33.392 keyl (808,587 ton) arpa, 1.200 çuval un ve 14.000 keyl (339,01 ton) arpa ve çavdar taşınmıştır⁴⁰⁶. Bu veriler, özellikle 1825 yılından itibaren buğday dışında diğer hububat ürünlerinin ticaretinde kayda değer bir artış olduğunu ortaya koymaktadır.

4.2.2. Tekstil ve Deri

1821–1830 yılları arasındaki süreçte Avusturya tüccarları Karadeniz’den Akdeniz’e diğer dönemlerde olmadığı kadar geniş bir yelpazede ürün taşımışlardır. Bu ürünler arasında yapağı⁴⁰⁷ ve sığır derisi⁴⁰⁸ gibi tekstil sanayisinde kullanılan hammaddelerin diğer ürünlere nazaran daha fazla talep gördüğü dikkat çekmektedir. Bu iki ürünün ilgili yıllar içerisinde her yıl düzenli olarak taşındığı ve çuval, kantar, denk, balya gibi farklı ölçü birimleriyle kaydedildiği izlenmektedir. Bu kapsamda, Avusturya tüccarlarının 1821⁴⁰⁹ yılında toplamda 1515 çuval ve 1267 kantar (71,520 ton) yapağı taşıdığı belirlenmiştir. Bu istatistik, 1822’de 535 çuval, 345 kantar (19,474 ton) ve 249 denk⁴¹⁰, 1823’te 896 denk, 439 balya⁴¹¹, 1824’te 273 denk⁴¹², 1825’te 703 denk, 8455 kantar (477,276 ton) ve 361 çuval⁴¹³, 1826’da 1272 balya, 142 denk, 6230 kantar (351,677 ton)⁴¹⁴, 1827’de 6474 kantar (356,450 ton), 954 denk, 1015 balya ve 95 çuval⁴¹⁵, 1828’de 50 balya⁴¹⁶, 1829’da 150 çuval ve 30 kantar (1,693 kg)⁴¹⁷ ve 1830 yılında ise 97 balya ve 137,5 kantar (7,761 ton) olarak gerçekleşmiştir⁴¹⁸.

Yapağı gibi görece daha çok talep gören bir diğer emtia olarak sığır derisi de adet, balya, denk ve bağ gibi farklı ölçü birimleriyle gösterilerek kaydedilmiştir. 1821 yılında yalnızca sığır

⁴⁰³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3419, 272/3606; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 5/11.

⁴⁰⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 5/16, 16/183, 24/258, 32/355.

⁴⁰⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 43/494, 46/542.

⁴⁰⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 66/788, 69/788, 71/805, 75/869, 75/870, 78/890-891.

⁴⁰⁷ Kırpılmış koyun yünü.

⁴⁰⁸ Belgelerde cild-i bakar olarak geçmektedir.

⁴⁰⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 35/801, 36/805, 38/811, 48/878.

⁴¹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 47/876, 59/985, 76/1121, 93/1291, 108/1461-1462.

⁴¹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 136/1769, 146/1908, 165/2211, 165/2212, 165/2215-2216, 172/2261.

⁴¹² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 193/2564, 193/2568, 213/2823.

⁴¹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2827-2828, 248/3323-3326, 249/3327-3329, 249/3331-3332, 254/3411-3412, 255/3413, 255/3415.

⁴¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3417, 255/3419-3420, 255/3422, 213/2829, 285/3750-3754, 285/3758-3760.

⁴¹⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 12/114, 16/179-183, 25/274-278, 26/282, 28/300-301, 30/325-327, 33/364-367, 35/393.

⁴¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 42/484.

⁴¹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/666.

⁴¹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/669, 57/671, 78/889.

derisinin taşındığı ve ilgili kalemde 130 balya, 60 çuval, 46 denk ve 10.951 adet deri sevkiyatı yapılmıştır⁴¹⁹. 1822 yılında ise sığır derisinin yanında dana derisi ve buzağı derisi⁴²⁰ gibi çeşitli deri türlerinin taşındığı kaydedilmiştir. Bu yıl boyunca 137 denk dana derisi, 15.468 adet sığır derisi ve 4.754 adet sığır derisi ve buzağı derisi sevk edilmiştir⁴²¹. 1823 yılında ise benzer biçimde sığır derisi, dana derisi, tuzlu deri ve deve derisi gibi çeşitli deri türleri Karadeniz'den Akdeniz'e nakledilmiştir. Bu kapsamda, 36 denk tuzlu sığır derisi, 142 demet, 331 denk ve 20.769 adet sığır derisi, 89 varil tuzlu deri, 80 denk ve 22 balya dana derisi, 9.293 adet kuru deri ile 4 denk deve derisi taşınmıştır⁴²². 1824 yılında sığır derisi, dana derisi ve keçi derisi⁴²³ sevkiyatı yapılmıştır. Bu dönem boyunca 37.800 adet ve 170 denk dana derisi, 81 adet keçi derisi ile 6.581 adet ve 94 denk sığır derisi ticarete konu olmuştur⁴²⁴. 1825 yılında diğer yıllarda olduğu gibi sığır derisi ve dana derisine ilaveten az miktarda buzağı derisinin sevk edildiği görülmektedir. Bu yılın sevkiyatı 48.734 adet sığır derisi, 49 denk dana derisi ve 500 adet buzağı derisi olarak kaydedilmiştir.⁴²⁵ 1826 yılına gelindiğinde 37.482 adet sığır derisi, 3.000 adet kürk-i camus ve 10 çuval keçi derisi gibi çeşitli deri ürünlerin Akdeniz'e sevk edildiği bildirilmiştir⁴²⁶. 1827 yılında ise sığır derisi en çok tercih edilen deri türü olmaya devam ederken kösele ve dana derisi gibi ürünlerin de ticarete konu olduğu görülmektedir. Bu yıl içerisinde 2 balya kösele, 33 denk dana derisi, 98 denk, 35 balya ve 37.180 adet sığır derisi taşınmıştır⁴²⁷. Savaş koşullarının egemen olduğu 1828 ve 1829 yılları, diğer yıllara göre ticari trafiğin oldukça düşük seviyelerde ölçüldüğü bir süreç olarak öne çıkmaktadır. Söz konusu durum, ürün miktarını ve çeşitliliğini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bağlamda, 1828 yılında 61 balya tavşan derisi ve 309 adet sığır derisi taşınırken⁴²⁸ 1829 yılında ise sadece 850 adet sığır derisinin sevk edildiği kaydedilmiştir⁴²⁹. 1830 yılında barışın tesis edilmesiyle birlikte ticaretin yeniden hareketlendiği ve ürün çeşitliliğinin savaş öncesi vaziyetine geri döndüğü görülmektedir.

⁴¹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 31/708, 35/801, 36/805, 43/860, 46/870, 44/865, 48/878, 48/877.

⁴²⁰ Belgelerde cild-i buzağı olarak geçmektedir.

⁴²¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 47/876, 76/1121, 89/1270, 91/1280, 91/1281, 93/1291, 94/1292, 94/1293.

⁴²² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 136/1767, 136/1769, 136/1771, 140/1809, 146/1908, 146/1909, 152/2029, 159/2067, 154/2038, 165/2211, 165/2214, 165/2215, 165/2216, 172/2261, 172/2262, 176/2387, 176/313.

⁴²³ Belgelerde cild-i keçi olarak geçmektedir.

⁴²⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 193/2559-2562, 193/2564-2568, 198/2655, 213/2823.

⁴²⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2824-2826, 248/3321-3322, 248/3324-3326, 249/3330-3331, 255/3414, 255/3416.

⁴²⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3417, 255/3419-3422, 275/3662, 285/3753.

⁴²⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 16/180-183, 25/274-278, 26/282, 28/300, 30/325, 30/327, 30/328, 33/365, 33/366-367.

⁴²⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 42/484.

⁴²⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/666.

Bu dönemde 34 hasır, 312 adet ve 27 balya dana derisi, 14.560 adet ve 27 bağ sığır derisi sevkiyatı gerçekleştirilmiştir.⁴³⁰

Ele alınan dönemde yapağı, sığır derisi ve benzeri deri bazlı ürünlerin dışında muhtelif tekstil hammadde veya ürünlerinin de taşındığı tespit edilmiştir. Söz konusu süreçte ticarete konu olan ürünlere bakıldığında, 1822’de 1000 adet kirpas-ı Rusya⁴³¹, 1823’te 426 top meles⁴³² ve bürünce⁴³³, 246 çift peştamal, 18,5 top kaba basma-i hassa⁴³⁴ ve 75 denk keten⁴³⁵, 1824’te 14 denk kirpas-ı Rusya, 1825’te 120 çuval ham pamuk⁴³⁶, 1827’de 10 çuvalda 607 kıyye tiftik, 80 denk kirpas-ı Rusya, 60 denk keten ve 100 balya keten, 6 denkte 419 kıyye ham ipek⁴³⁷, 1828’de 5 denk keten, 1829’da 727 kıyye ham ipek ve 1830’da 25 top kirpas-ı dandufenin? sevk edildiği saptanmıştır⁴³⁸.

Söz konusu süreçte Karadeniz–Akdeniz güzergahında ticarete konu olan deri miktarı ve çeşitliliğine bakılırsa, Rusya’nın ham deri üretiminde ve ticaretinde önemli bir merkez olduğunu; Avusturya’nın da bu ürünlere yönelik talebinin de deriyi ticari açıdan değerli bir emtia olarak konumlandığını göstermektedir. 1821 yılında yalnızca sığır derisi taşınırken 1822–1830 yılları arasında ise deri ticaretinde skala dana, buzağı, keçi, deve, tavşan ve kösele gibi farklı türleri de kapsayacak şekilde genişlemiştir. Tüm sürecin istatistikleri değerlendirildiğinde deri ticaretinin temeli olarak tanımlanabilecek sığır derisinin dışında düzenli ve sürekli bir biçimde yüksek talep oranı yakalamış dana derisinin de öne çıktığını önermek mümkündür. 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşı, buğdayda olduğu gibi deri ticaretinde de gerilemeye yol açmış; ayrıca ürün çeşitliliğinde de belirgin bir daralma yaratmıştır. Barış dönemiyle birlikte ticaret hacminin arttığı ve ürün çeşitliliğinin de savaş öncesi seviyelerine geri döndüğü görülmektedir.

4.2.3. Ham Demir

Avusturyalı tüccarlar, hububat, deri ve tekstil ürünleri gibi temel ticari malların yanı sıra düzenli bir dağılım göstermemekle birlikte muhtelif ürünlerin ticaretiyle de ilgilenmiştir. Bu ürünler arasında ham demir önemli bir yer tutmaktadır. Bu kapsamda, izn-i sefine belgelerinde

⁴³⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/667-671, 78/893.

⁴³¹ Ham bez.

⁴³² Çok ince ipekli kumaş.

⁴³³ Bükülmüş ham ipektan dokunan ince ipekli kumaş.

⁴³⁴ Pamuklu kumaş.

⁴³⁵ Keten liflerinden dokunan bez.

⁴³⁶ Belgelerde penbe-i ham olarak geçmektedir.

⁴³⁷ Belgelerde harir-i ham olarak geçmektedir.

⁴³⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 95/1301, 140/1809, 154/2038, 198/2655, 248/3321, 248/3322; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 25/278, 28/300, 30/327, 30/329-330, 78/890-891, 78/893.

genellikle kantar cinsinden ölçülerek gösterilen ham demirin bazı durumlarda da çubuk miktarıyla kaydedildiği görülmektedir. Ham demirin taşındığı rotalara ilişkin bilgiler genel ifadelerle sağlanmış olup bu noktada sevkiyatların Karadeniz’den Akdeniz’e gerçekleştirildiği kaydıyla yetinilmiştir. Söz konusu seferlerin varış noktalarına dair ayrıntılı bilgilere rastlanmamıştır. 1821–1827 yılları arasında Karadeniz’den Akdeniz yönüne değişken miktarlarda ham demir taşındığı görülmektedir. Bu kapsamda, 1821 yılında 350 kantar, 1822’de 1080 kantar, 1823’te 11.573,5 kantar, 1824’te 1200 çubuk, 1825’te 1150 kantar ve 525 denk çubuk, 1826’da 18.922,5 kantar, 1827’de 7.724 kantar ve 13.736 çubuk ham demir sevkiyatı yapılmıştır. Buna karşın, 1828 ve 1829 yıllarında savaş koşulları nedeniyle toplam ticaret hacmi ve ürün çeşitliliğinde izlenen daralma ham demir ticaretini neredeyse sonlandırmıştır. Nitekim, söz konusu süreçte ham demir sevkiyatına ilişkin herhangi bir kayıt düşülmemiştir. Benzer şekilde, 1830 yılı belgelerinde de ham demir ticaretine dair veriye rastlanmamıştır. Eldeki kayıtlar, Karadeniz’den Akdeniz’e sevk edilen ham demirin, buğday, yapağı, sığır derisi ve havyar gibi farklı ticari ürünlerle birlikte taşındığını belgelemektedir. Bu durum, dönemin ticari operasyonlarındaki ürün çeşitliliğini göstermesi açısından önemlidir.

Tablo 25: Avusturya Ticaret Gemilerinin Karadeniz’den Akdeniz’e Sevk Ettiği Ham Demir İstatistikleri (1821–1830)⁴³⁹

Yıl	Miktar	Ton
1821	350 kantar	19,757
1822	1080 kantar	60,964
1823	11.573,5 kantar	653,312
1824	1200 çubuk	—
1825	1150 kantar ve 525 denk çubuk	64,916
1826	18.922,5 kantar	1.068,156
1827	7.724 kantar, 13.736 çubuk	436,012

Tablodaki veriler, 1821 ile 1827 yılları arasında Avusturya ticaret gemilerinin Akdeniz’e sevk ettiği ham demir miktarlarını göstermektedir. Bu dönemde ticarete konu olan ham demir miktarı yıllara göre büyük dalgalanmalar göstermektedir. Bu artış ve azalış eğilimleri, bölgesel ihtiyaçların veya ticari taleplerin bir yansıması olarak değerlendirilebilecek kıymettedir. 1821

⁴³⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

yılında 19,757 ton ham demir ticareti yapılırken⁴⁴⁰ bu miktarın 1822’de yaklaşık üç kat artışla 60,964 tona ulaştığı saptanmıştır⁴⁴¹. 1823 yılında ise bu kalemdaki ticaret keskin bir yükselişle bir önceki verinin on katını aşarak 653,312 ton olarak gerçekleşmiştir⁴⁴². 1824 yılında ise yalnızca 1200 çubuk ham demirin sevk edildiği bildirilmiştir. Bir ölçü birimi olarak çubuğun sayısal karşılığının sağlanmamış olması, toplam tonajın belirlenmesini güçleştirmiştir⁴⁴³. Sevkiyat miktarında belirgin bir gerilemenin görüldüğü 1825 yılında ise ticarete konu toplam miktarın 64,916 ton olarak gerçekleştiği; buna ek olarak 525 denk demir çubuğun da sevk edildiği kaydedilmiştir⁴⁴⁴. 1826 yılı tablonun gösterdiği tarihsel kesitteki ham demir ticaretinde zirve seviyenin gerçekleştiği yıl olması bakımından diğerlerinden ayrılmaktadır. Bu yıl boyunca, Rus limanlarından Akdeniz yönüne toplamda 1.068,156 ton ham demirin sevk edildiği kaydedilmiştir⁴⁴⁵. Talepteki bu keskin artışı, o yılki ticari ihtiyaçların ve ekonomik faaliyetlerin yoğunluğuna bağlamak mümkündür. 1827 yılında ise toplam ticaret yeniden düşerek 436,012 tona gerilerken bu tonaja ilaveten 13.736 çubuk ham demirin de taşındığı kaydedilmiştir⁴⁴⁶. Ham demir ticaretine ilişkin bazı kayıtlarda taşınan yükün çubuk cinsinden verilmiş olması ve bunun da kilogram veya ton cinsinden sayısal bir veriye dönüştürülememesi, bazı yıllarda toplam ticaret hacminin kesin tespitini güçleştirmektedir. Bu vaziyetin de ilgili süreçteki ticaret hacminin tam olarak değerlendirilmesinde kısmi bir belirsizliğe yol açtığı vurgulanmalıdır.

4.2.4. Balmumu

Elektriğin icadından önce mekanların aydınlatılması için kullanılan araçlardan biri olan mumun üretiminde temel hammadde balmumuydu. Belgelerde “şem-i asel” olarak kaydedilen ve günlük yaşamın idamesinde önemli bir işlevi karşılayan balmumu, Avusturya’nın ticaretinde de yüksek hacimli ürünlerden birisi olarak izlenmektedir. Avusturyalı tüccarların söz konusu ürüne yönelik taleplerinde Karadeniz sahasında üretilen balmumunun yüksek kalitesinin belirleyici olduğu önerilmektedir⁴⁴⁷. Belgelerde balmumunun fıçı, varil, çuval ve sandık gibi farklı kaplarda taşındığı; kantar, kıyye ve denk gibi çeşitli ölçü birimleriyle kaydedildiği görülmektedir. Ayrıca, varış limanları spesifik olarak belirtilmeyen sevkiyatların genel bir

⁴⁴⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 32/711.

⁴⁴¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 95/1301.

⁴⁴² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 160/2067, 165/2211, 165/2216, 167/2226, 172/2261, 176/2388.

⁴⁴³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 198/2655.

⁴⁴⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 248/3324, 249/3327, 254/3411.

⁴⁴⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3421, 285/3751-3752, 285/3754-3756, 285/3758-3759.

⁴⁴⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 16/182, 25/274-275, 25/277, 28/300, 30/323-325, 30/327.

⁴⁴⁷ Kılınç, 2011: 53.

tabirle, Karadeniz'den Akdeniz'e gerçekleştirildiği notu düşülmüştür. 1821–1830 yılları arasında Karadeniz'den Akdeniz yönüne değişken miktarlarda balmumu taşındığı görülmektedir. Buna göre; 1821 yılında⁴⁴⁸ 20 fiçı, 1822'de⁴⁴⁹ 360 kıyye (461,52 kg), 5 fiçı ve 10 varil, 1823'te⁴⁵⁰ 22 çuval ve 17 varilde 2600 kıyye (3,333 ton), 20 kantar (1,128 ton), 67 sandık ve 78 denk, 1824'te⁴⁵¹ 140 denk, 1825'te⁴⁵² 12000 kıyye (15,384 ton), 25 kap, 24 sandık, 1826'da⁴⁵³ 23 çuval ve 10 fiçı, 1827'de⁴⁵⁴ 32 denkte 44 kantar (2,483 ton), 31 fiçıda 155 kantar (8,749 ton), 25 fiçı, 54 denk, 1829'da⁴⁵⁵ 8 denk ve 1830'da⁴⁵⁶ 10 varil balmumu Karadeniz'den Akdeniz'e taşınmıştır. Bu dönem içerisinde “şem-i revgân” olarak adlandırılan mum yağının da taşınan ürünler arasında yer aldığı görülmektedir. Buna göre, 1822 yılında 100 sandık ve 1827 yılında da 77 sandık şem-i revgân taşınmıştır⁴⁵⁷. Taşınan balmumu miktarında yıl bazında belirgin dalgalanmalar yaşandığı görülmektedir. Eldeki verilere bakılırsa, en yüksek balmumu ticareti 1823 ve 1825 yıllarında gerçekleşmiştir. Özellikle 1825 yılı, 12.000 kıyye gibi dikkat çekici bir tonajla öne çıkmaktadır. Bu yıllardaki artış, balmumuna olan yüksek talebi ve ticaretin canlılığını yansıtmaktadır. Buna karşın, ticaretin diğer yıllarda gerilemesi, dönemsel koşulların muhtemel etkisiyle ilgilidir. Özellikle 1828–1829 Osmanlı–Rus savaşı döneminde balmumu ticaretinde kayda değer bir daralma yaşandığını söylemek mümkündür.

4.2.5. Çeşitli Eşya ve Hırdavat

İlgili dönem kapsamında çeşitli eşya ve hırdavat türü emtianın da ticarete konu edildiği görülmektedir. Bu bağlamda, 1821 yılında 1780 adet kavata, 20 küfe Kütahya fincanı, 1822'de 245 adet mumlu çuval, 4 sandık lüle, 115 sandık sünger, 6 fiçı tutkal, 77 çuval balık tutkalı, 1823'te 13 sandıkta 568 çift haffafiye⁴⁵⁸, 72 çift terlik, 24 varil barut, 12 parça kurşun, 2 sandıkta 274 çift haffafiye, 1 sandık ve 2 küfe ve 1 bağda 480 kıyye (615,36 kg) evan-ı nuhas, 16 seklemde 1150 kıyye (1.474,3 kg) mantar kavı, 3350 adet ağaç çanak, 2000 adet germeşik çubuğu, 6000 adet matrak, 44 sandıkta 122 adet karavana asma saat, 50 demet fiçı çemberi, 71 parça halat, 1824'te 16430 adet sığır boynuzu, 21 varil katran, 174 keyl (4,213 ton) halat, 1825'te 3000 kantar (169,34 ton) cemşir, 1827'de 10 sandık kutu kalem, 17 sandık lüle, 20 kap

⁴⁴⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 31/708.

⁴⁴⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 59/985, 76/1121, 89/1270.

⁴⁵⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 155/2045, 165/2213, 165/2216, 176/2388.

⁴⁵¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 193/2561, 193/2562.

⁴⁵² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2826, 248/3323, 248/3324, 249/3331.

⁴⁵³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3422, 285/3759.

⁴⁵⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 12/114, 16/180, 16/181, 25/275, 26/282.

⁴⁵⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/666.

⁴⁵⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 78/894

⁴⁵⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 89/1270; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 25/275.

⁴⁵⁸ Haffafların yaptığı ayakkabı.

çeşitli eşya, 57 parça halat, 14 parça alet, 1829'da 119 kap çeşitli eşya ve hırdavat, 1830'da ise iki kap hırdavat, 820 adet ağaç kavata, 244 kantar cemşir Avusturya tüccar gemilerinin Akdeniz'e taşıdığı çeşitli eşya ve malzemeler arasındadır⁴⁵⁹.

4.2.6. Diğer Ürünler

Avusturya tüccarlarının 1821–1830 yılları arasındaki süreçte Akdeniz'e naklettiği ürünler miktar olarak düşük olsa da çeşitlilik açısından oldukça geniş bir envantere sahiptir. Yukarıda değerlendirilen ürünler dışında 1821⁴⁶⁰ yılında 145 fiçı ve 400 kantar (22,579 ton) kalya taşı, 200 kıyye (256,4 kg) nuhas, 81 çuval fındık, 326 fiçı lahm-i kadid⁴⁶¹; 1822'de⁴⁶² 150 varil lahm-i kadid, 18 varil, 17 fiçı ve 235 kantar (13,265 ton) havyar, 48 kantar (2,709 ton) mazı, 21 fiçı ve 50 varil kalya taşı, 263 çuval keten tohumu, 35 çuval mazı, 1600 keyl (38,744 ton) bürölce; 1823'te⁴⁶³ yedi çuvalda 13 kantar (733,837 kg) mazı, 300 keyl (7,264 ton) keten tohumu, 4312 keyl (104,415 ton) bezelye, 32 fiçı ve 165 varil kalya taşı, 468 varil tuzlu et, 16 varil ve üç fiçı havyar, 500 kantar (28,224 ton) peksimet, beş varil arpa suyu; 1824'te⁴⁶⁴ 85 varil kalya taşı, 1825'te⁴⁶⁵ 320 keyl (7,748 ton) fasulye, 404 keyl (9,782 ton) mercimek, 250 keyl (6,053 ton) keten tohumu, altı fiçı havyar, 250 kıyye (320,5 kg) bezelye, 45 varilde 150 kantar (8,467 ton) lahm-i kadid, 1826'da⁴⁶⁶ 243 çuval ve 300 keyl (7,264 ton) bezelye, 72 fiçı havyar, 10 denkte 360 kıyye (461,52 kg) rişte-i sürh; 1827'de⁴⁶⁷ 100 çuval ve 30 denk keten tohumu, 11 fiçı kalya taşı, 60 fiçı ve dört varil havyar, 31 fiçı ve 30 varil sade yağ, 400 kantar (22,579 ton) palamut, 20 fiçı kırmızı havyar; 1828'de⁴⁶⁸ 17 fiçı havyar; 1829'da⁴⁶⁹ iki fiçı havyar ve 1830⁴⁷⁰ yılında ise 151 yedekte 39.167 (50,212 ton) kıyye don yağı, 24 fiçı sade yağ, 11 varil havyar ve 300 keyl (7,264 ton) bezelye gibi çeşitli ürünlerin Avusturya tüccarları tarafından Karadeniz'den Akdeniz'e sevk edildiği tespit edilmiştir.

⁴⁵⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 32/711, 59/985, 76/1121, 89/1270, 93/1291, 140/1809, 154/2038, 167/2226, 176/2387, 193/2562, 248/3325; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 30/330, 57/666, 78/892-893.

⁴⁶⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 31/708, 32/711, 35/801, 36/805, 38/811, 43/860, 46/869, 44/865.

⁴⁶¹ Kurutulmuş et.

⁴⁶² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 47/876, 59/985, 76/1121, 89/1270, 93/1291, 94/1292, 95/1301.

⁴⁶³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 119/1544, 136/1767, 136/1768, 136/1769, 146/1908, 159/2066, 160/206, 154/2038, 165/2215, 172/2261.

⁴⁶⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 193/2562, 193/256, 213/2823.

⁴⁶⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 213/2826, 248/3322, 248/3324, 254/3411.

⁴⁶⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3417, 255/3418, 255/3422, 285/3751, 285/3757, 285/3759.

⁴⁶⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 16/182, 25/275, 25/278, 25/279, 26/282, 28/299, 28/300, 30/322, 30/324, 30/327, 30/330, 33/363.

⁴⁶⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 35/394.

⁴⁶⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 57/666.

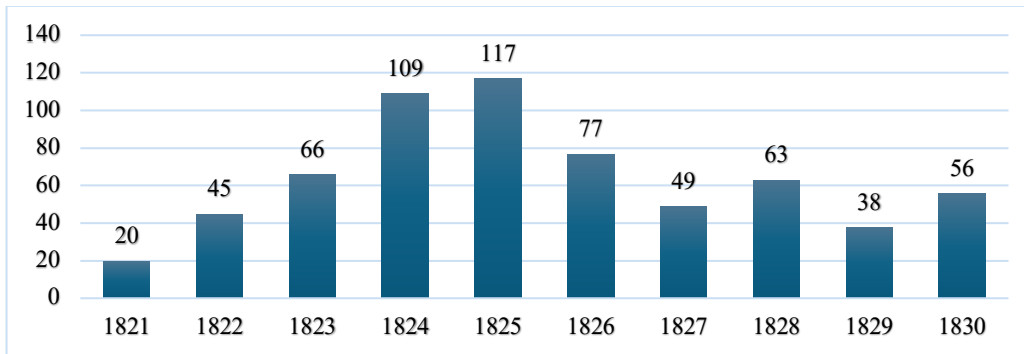
⁴⁷⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 78/889, 78/893, 57/668.

4.3. Avusturya'nın İstanbul'dan Akdeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830)

1821–1830 yılları arasında Avusturya'nın Osmanlı Devleti'nden tedarik ettiği ürünler, diğer dönemlere kıyasla geniş bir çeşitlilik sunmaktadır. Bu döneme ait kayıtlar incelendiğinde, 1821 yılı itibarıyla önceki evrelere nazaran belirgin bir değişim yaşandığı dikkat çekmektedir. Bu dönemde, sefer sayılarındaki artış, taşınan ürünlerdeki çeşitlilik ve mevcut ticaret güzergahlarına yeni bir koridorun eklenmesi söz konusu kayıtlardaki bu değişimleri yansıtan verilerdir. Tezin ilgilendiği dönemdeki kayıtlarda Avusturya tüccarlarının Osmanlı limanlarından temin ettikleri ürünleri genellikle varış noktası belirtilmeden Akdeniz'e sevk ettikleri hâkim bir uygulama olarak öne çıkmıştır. Buna karşın, 1821–1830 yılları arasındaki kesitte düşülen kayıtlarda yeni bir güzergâh olarak Mısır'ın başta İskenderiye olmak üzere birçok kentine ürün sevkiyatı yapıldığı görülmektedir. Bu güzergahta nakledilen ürünlerin tesliminde söz konusu emtianın kimin malı olduğu, varış noktasında teslimatın kime yapılacağı ve teslimat konusunda Osmanlı tarafından kimin kefil olacağı belirtilmiştir. Bu durumla ilgili olarak bir örnek 65/9 numaralı Nemçe Ahkam defterinin 37/809 numaralı hükmünde yer alan kayıttır. Söz konusu kayıtta Civani Veskoviç isimli kaptanın ehl-i islâm tüccarından 'Asitâne-i Aliyye'm sükkânından Hacı Emin'in malı olan 700 adet Anadolu dolabı, 800 adet Rumeli tahtası, 950 adet sevahi⁴⁷¹ ve 800 adet matrak'ı İskenderiye'ye nakledip burada ehl-i islam tüccarından Recep Hoca ve İbrahim Bey'e teslim edeceği bilgisine yer verilmiştir.

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarları, İstanbul'dan Akdeniz'e toplamda 640 sefer gerçekleştirmiştir. Bu seferlerde ağırlıklı olarak Osmanlı malları taşınmış; ancak zaman zaman Ruslara ait malların İstanbul limanından nakledildiğini bildirir kayıtlara da rastlanmıştır. Bu dönemde gerçekleşen sefer sayılarının, tez kapsamında incelenen diğer dönemlere kıyasla oldukça yüksek seviyelerde gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

Grafik 8: İstanbul'dan Akdeniz'e Dolu Giden Avusturya Ticaret Gemi Sayıları (1821 –1830)⁴⁷²



⁴⁷¹ Bir çeşit ipekli kumaş.

⁴⁷² Bu grafikteki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

1821–1830 yılları arasında İstanbul’dan Akdeniz’e ticaret yapan gemi trafiğinin dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Bu dönemde, İstanbul’dan Akdeniz’e diğer dönemlere oranla yoğun bir gemi trafiği yaşanmış; tüm dönem boyunca toplamda 640 gemi izn-i sefine belgesi almıştır. Buna göre, 1821 yılında 20 gemi Osmanlı limanlarından aldığı çeşitli ürünlerle Akdeniz’e ürün sevk etmiştir. Bu trafik 1822 yılında 45 gemi, 1823’te 66, 1824’te 109 ve 1825’te ise 117 gemi ile sağlanmıştır. Bu dönemin ilk beş yıllık dilimi olan 1821 ile 1825 yılları arasında ürün sevkiyatı ile gemi seferlerinin düzenli bir artış kaydettiği izlenmektedir. Bu dilimde özellikle 1823 yılı görece düşük gemi seferine karşın sevk edilen ürün çeşitliliği ile yüksek tonaj bakımından diğerlerinden ayrılmaktadır. Dolayısıyla, 1823 yılı ürün çeşitliliği kategorisinde zirve seviyenin gerçekleştiği bir süreci temsil etmektedir. 1824 ve 1825 yılları ise hem bu evre dönem hem de ele alınan tüm evreler temelinde en çok sefer yapılan yıllar olarak dikkat çekmektedir. Bu artış ticari hareketliliğin yükseldiğini ve Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki ekonomik ilişkilerin bu dönemde yoğunlaştığını işaret etmektedir. Bu dönemin ikinci dilimini karşılayan 1826–1830 yılları ise birinci dilimden farklı bir resim ortaya koymaktadır. 1826 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık %40’lık bir düşüşle 77 gemi izn-i sefine almıştır. Bu düşüş trendi 1827 yılında da devam ederek 49’a gerilemiştir. 1828’te ise küçük bir toparlanmayla 63 gemi Akdeniz’e izn-i sefine almıştır. Her ne kadar bu dönemde Osmanlı–Rus Savaşı cereyan etse de Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki ticaret yine de canlı kalmıştır. Savaşın devam ettiği 1829 yılında yine bir düşüş yaşansa da 38 gemi ürün sevkiyatı gerçekleştirmiştir. Savaş dolayısıyla boğazlardaki vaziyetin ticaret üzerindeki yüksek riskleri dikkate alınırsa bu sayının kayda değer bir seviye olduğu vurgulanmalıdır. Savaşın bitmesiyle birlikte belirgin toparlanmanın görüldüğü 1830 yılında 56 gemi izn-i sefine alarak Akdeniz’e ürün sevk etmiştir. Tüm bu veriler 1821–1830 dönemini sefer yoğunluğunun yüksek seyrettiği bir süreç olarak tanımlamaktadır. 1821 yılında başlayan ve 1829 Edirne Antlaşması ile sona eren Yunan isyanı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan 1828–1829 Osmanlı–Rus Savaşına karşın ticaret trafiği bir şekilde akışını sürdürmüştür.

4.3.1. Ahşap ve Kereste

Avusturya tüccarlarının 1821–1830 yılları arasında ahşap ve kereste ticaretine de ilgi gösterdikleri izlenmektedir. Bu ürünler, çoğunluğu Mısır’ın İskenderiye kenti olmak üzere Akdeniz’in farklı bölgelerine sevk edilmiştir. Özellikle Mısır’ın bu ticaretteki yüksek payını söz konusu bölgenin orman sahasının yetersizliğine bağlı olarak ahşap ürünlerinin yerel

kaynaklardan temin edilememesine dayandırmak mümkündür⁴⁷³. Genellikle gemi yapımı, tersane inşası, ısınma, metal eşyaların eritilmesi ve köprü yapımı gibi farklı işlemlerde kullanılan ahşap ve kerestenin bu dönemde Mısır’a yoğun sevkiyatının hem kentin imarı hem de gemi yapımına bağlı oluşan taleple ilgili bir sonuç olmalıdır⁴⁷⁴. Mısır’la birlikte Akdeniz’in muhtelif bölgelerine sevk edilen ahşap ve benzer türler, bunların miktarları ve diğer karakteristikleri izn-i sefine hükümlerinde detaylı şekilde kayıt altına alınmıştır. Bu kapsamda, 1821–1830 yılları arasında germeşik çubuğu, güzge dolabı, Rumeli tahtası, Anadolu dolabı ve Bartın yollaması gibi geniş bir yelpazede ahşap ve kereste ürünlerinin sevk edildiği saptanmıştır.

Tablo 26: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁷⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Germeşik Çubuğu ⁴⁷⁶	23.200 adet	Güzge Dolabı ⁴⁷⁷	280 adet
Çifte Mane ⁴⁷⁸	4313 adet	Matrak ⁴⁷⁹	28.040 adet
Rumeli Tahtası	5237 adet	Tavan Tahtası	1950 adet
Çifte Dolap	2420 adet	Yenidünya ⁴⁸⁰	1221 adet
Güzge Tahtası	1520 adet	Güzge Yollaması	2933 adet
Rumeli Yollaması ⁴⁸¹	2250 adet	Bartın Yollaması	1670 adet
Anadolu Dolabı	1950 adet	Büyük Kara Ağaç	2 adet
Seren	120 adet	Ihlamur Tahtası	70 adet
Dolap	225 adet	Çam Tahtası	632 adet
Tıpa Tahtası	950 adet	Kavata	4490 adet
Tel Dolap	80 adet	Kiraz Çubuğu	1070 adet
Tel Yenidünya	184 adet	Cemşir ⁴⁸²	955 kantar
Kürek	644 adet		

⁴⁷³ Bozkuş, 2017: 67.

⁴⁷⁴ Özlü-Üzüm, 2021: 59-60.

⁴⁷⁵ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁴⁷⁶ Kızılıcık Çubuğu.

⁴⁷⁷ Ayna Dolabı.

⁴⁷⁸ Çifte Tahta.

⁴⁷⁹ Kalın Sopa.

⁴⁸⁰ Paravan.

⁴⁸¹ Rumeli Döşeme Tahtası.

⁴⁸² Kereste.

Toplamda 25 kalem ürünün ticarete konu olduğu 1821 yılında ürün çeşitliliği ve miktarı oldukça yüksektir. Bu kapsamda matrak, tavan tahtası, seren, çam tahtası, ıhlamur, çifte dolap, yenedünya ve kürek gibi ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Bunlar arasında en çok sevkiyatı yapılanlar 28.040 adetle matrak ve 23.200 adetle germeşik çubuğu olmuştur. En az taşınan ürün ise iki adetle büyük kara ağaç olarak kaydedilmiştir. Söz konusu ürünlerin tamamı eylül, ekim, kasım ve aralık aylarında Mısır'ın İskenderiye kentine nakledilmiştir⁴⁸³.

Tablo 27: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁸⁴

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Matrak	61.718 adet	İhlamur Tahtası	225 adet
Yenedünya	745 adet	Çifte Dolap	907 adet
Yollama tahtası	2134 adet	Çifte Mane	13.016 adet
Kiriş	906 adet	Rumeli Tahtası	10219 adet
Anadolu Dolabı	6136 adet	Kavata	47 adet
Anadolu Tahtası	700 adet	Dolap	1663 adet
Tahta	4900 adet	Güzge Tahtası	13632 adet
Saray Manesi ⁴⁸⁵	1627 adet	Seren	78 adet
Kürek	175 adet	Germeşik Çubuğu	26.400 adet ve 100 demet
Huşeym Küreği	600 adet	Bartın Yollaması	373 adet
Küreklik	50 adet	Cemşir	388 kantar
Bartın Tahtası	3073 adet	Bartın Dolabı	820 adet
İğneada Tahtası	28.240 adet	Ceviz Tahtası	25 adet
Fındıklı	349 adet	Mısır Küreği	750 adet
Kızılıcak	2000 adet	Çam tahtası	1000 adet
Omurga	500 adet	Kolluk	400 adet

Ürün çeşitliliği ve miktarının bir önceki yıla göre arttığı 1822 yılında ise toplamda 32 farklı ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede matrak, ceviz tahta, Mısır küreği,

⁴⁸³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 24/585, 36/804, 37/807, 37/809, 38/810, 39/814, 42/856-858, 44/862-863, 47/875, 48/879.

⁴⁸⁴ Bu tablodaki veriler 65/9 Nemçe numaralı Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁴⁸⁵ Saray Döşeme Tahtası.

kızılıcık, iğneada tahtası, omurga, fındıklı, Anadolu tahtası, saray manesi ve huşeym küreği gibi değişik kereste ürünleri önemli yer tutmuştur. Bunlar arasında en fazla ticareti yapılanlar 61.718 adetle matrak, 28.240 adet iğne ada tahtası ve 26.400 adet germeşik çubuğu olmuştur. En düşük sayıda taşınan ürün ise 25 adetle ceviz tahtası olmuştur. Ayrıca bu dönemde miktarı belirtilmeyen çeşitli kereste formlarının da taşındığı görülmektedir. Ürünler ağırlıklı olarak şubat, nisan, mayıs, haziran ve temmuz aylarında taşınmıştır. Şubat, nisan, mayıs, haziran ve temmuz aylarında gerçekleştirilen sevkiyatlar, genelde İskenderiye'ye yapılmış; yalnızca 100 demet germeşik çubuğunun Akdeniz'e nakledileceği ayrıca belirtilmiştir ⁴⁸⁶.

Tablo 28: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁸⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çifte mane	6015 adet	Tel Dolap	854 adet
Tel yollama	283 adet	Anadolu Tel Dolap	400 adet
Cerim Küreği	2279 adet	Kavata	5506 adet
Huşeym Küreği	789 adet	Anadolu Çifte Dolabı	865 adet
Rumeli Tahtası	2108 adet	Güzge Çifte Dolabı	139 adet
Germeşik Çubuğu	56970 adet ve 260 demet	Karaağaç	13 adet (4 adeti 50 karışık)
Karaağaç Tahtası	288 adet	Yollama Tahtası	1283 adet
Yenidünya	1846 adet	Çifte Dolap	1405 adet
Bartın Tahtası	1850 adet	Güzge Tahtası	3900 adet
Eğri	1383 adet	Tahta	2749 adet
Tuna Dolabı	442 adet	İğneada Tahtası	826 adet
Çifte Yollama	230 adet	İhlamur Tahtası	696 adet
Dolap	920 adet	Bartın Yollaması	2316 adet
Fıçı Tahtası	41443 adet	Cemşir	516 kantar
Seren	164 adet	Güzge Yollaması	1678 adet
Ufak Preçul?	240 adet	Sandal Küreği	150 adet
Vasat Kürek	40 adet	Saray Manesi	796 adet

⁴⁸⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 56/936-941, 71/1106-1107, 71/1109-1110, 79/1222, 80/1225-1226, 82/1231, 83/1233, 87/1261, 88/1262-1263, 90/1273-1274, 91/1276-1277, 96/1321, 102/1391-1394, 106/1456, 107/1458, 113/1493.

⁴⁸⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Rumeli Yollaması	560 adet	Matrak	58.203 adet
Küreklik Karaağaç	6 adet	Tel Kundaklık Karaağaç	6 adet
Yollama	1200 adet	Tel Yollama	283 adet
Silme çubuk	350 adet	Gönder	140 adet

1823 yılında ticaret hacminin daha da genişlediği bir dönem olmuştur. Toplamda 42 ürünün taşındığı bu yılda; matrak, saray manesi, cerim küreği, huşeym küreği, kızılıçık, silme çubuk, tel yollama, güzge yollaması, Tuna dolabı, Anadolu tel dolap, iğneada tahtası, gönder, sandal küreği, seren ve cemşir gibi ahşap ve kereste ürünlerinin sevkiyatı yapılmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar 58.203 adetle matrak, 56.970 adetle germeşik çubuğu ve 41.443 adetle fıçı tahtası olmuştur. En az taşınan ürün ise 13 adetle karaağaç olmuştur. Ayrıca bu dönemde miktarı belirtilmemiş çeşitli kereste formlarının da taşındığı görülmektedir. Ürünler yıl boyunca hemen hemen her ay düzenli olarak taşınmıştır. Bu ürünlerin bir kısmının Kıbrıs, Dimyat, Kavala ve İskenderiye'ye götürüleceği belirtilmiştir⁴⁸⁸.

Tablo 29: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁸⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Germeşik Çubuğu	41.000 adet	Huşeym Küreği	1074 adet
Anadolu Çifte Dolabı	136 adet	Çifte Mane	10058 adet
Saray Manesi	3658 adet	Asitane Manesi	320 adet
Güzge Tahtası	720 adet	İğneada Tahtası	9060 adet
Yenidünya	2475 adet	Kavata	5620 adet
Güzge Yollaması	1762 adet	İğneada Yollaması	300 adet
İznikmid Çubuğu	42 adet	Çifte Dolap	2975 adet
Anadolu Kirişi	200 adet	Kestane Direk	500 adet
Kestane Dolap	100 adet	Kestane Ağacı	300 adet
Dolap	225 adet	Eğrice Kanatlık	900 adet
Çifte Kanatlık	100 adet	Anadolu Dolabı	1728 adet

⁴⁸⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 111/1486-1487, 112/1488-1489, 120/1545-1547, 121/1549-1551, 122/1552-1553, 122/1555, 140/1806-1808, 140/1812-1813, 142/1816, 153/2033, 153/2035-2036, 154/2039, 154/2041-2042, 155/2043, 170/2253, 171/2259, 179/2415.

⁴⁸⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Kürek	536 adet	Çeşitli Tahta	8412 adet
Kiriş	157 adet	Ihlamur tahtası	756 adet
Eğri	96 adet	Tel dolap	1903 adet
Çifte ve Tel Dolap	1516 adet	Yollama	975 adet
Sandal Küreği	400 adet	Bartın Tahtası	5110 adet
Karaağaç Tahtası	310 adet	Matrak	159546 adet
Kalas Dolap	1103 adet	Tuna Dolabı	191 adet
Rumeli Tahtası	407 adet	Cemşir	5870 kantar
Rumeli ve Karaağaç Tahtası	394 adet	İznikmid Tahtası	1000 adet
Tel Mane	973 adet	Ağa Tahtası	117 adet
Anadolu Tel Dolabı	764 adet	Karaağaç	419 adet
Tel Yenidünya	3 adet	Eğrice tahtası	2000 adet

1824 yılında da taşınan ürün çeşitliliği ve miktarının bir önceki yıla göre arttığı ve yıl boyunca toplamda 46 kalem ürünün sevk edildiği saptanmıştır. Bu çerçevede, matrak, tel yenidünya, eğrice tahtası, Tuna dolabı, kalas dolap, kürek, kiriş, kestane dolap, eğrice kanatlık, İznikmid çubuğu ve güzge yollaması gibi geniş bir yelpazeye yayılan ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılanlar 159.546 adetle matrak, 41.000 adetle germeşik çubuğu, 10.058 adetle çifte mane olmuştur. En az taşınan ürün ise üç adetle tel yenidünya olmuştur. Bu dönemde taşınan Asitane manesi ise ilk defa ticarete konu olan bir ürün olarak dikkat çekmektedir. Söz konusu ürünler İstanbul'dan Şam, Mısır, Girit ve Dimyat'a taşınmıştır. Bunlar arasında miktarı bildirilmeyen fıçı tahtası da bulunmaktadır⁴⁹⁰.

Tablo 30: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁹¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Germeşik Çubuğu	37500 adet ve 951 demet	Yenidünya	240 adet
Çifte Dolap	718 adet	Ihlamur Tahtası	167 adet
Matrak	57387 adet	Kavata	7839 adet

⁴⁹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 179/2416, 180/2419, 180/2423, 182/2459, 184/2495, 184/2497, 184/2499, 185/2500, 185/2504, 191/2549-2551, 192/2552-2553, 196/2637, 198/2654, 198/2656, 199/2657-2658, 201/2667, 201/2670-2672, 202/2674-2676, 205/2718-2721, 206/2723-2725, 210/2792-2793, 211/2810, 212/2816-2817, 213/2831, 215/2842.

⁴⁹¹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Seren	49 adet	Kiriş	37 adet
Çeşitli Tahta Türü	1116 adet	İznikmid Eğrisi	42 adet
İznikmid çubuğu	32 adet	Tel Dolap	196 adet
Çifte ve Tel Dolap	292 adet	Çeşitli Dolap	352 adet
Hurda Cemşir	2100 adet	Kiraz Çubuğu	8955 adet
Güzge Tahtası	300 adet	Fıçı Tahtası	55878 adet
Huşeym Küreği	94 adet	Çeşitli Kereste	52461 adet
Doğrama Kapı	20 çift	Varil Tahtası	9000 adet
Varil Çubuğu	6000 demet	Uzun Boy Çubuk	4000 adet
Ufak Boy Tahta	3000 adet	Bartın Yollaması	136 adet
Küreklik	30 adet	Küçük Kürek	6000 adet
Kiraz ve Silme Çubuk	180 adet	Ufak Kestane	1100 adet

1825 yılında bu yıla kadarki istatistiğin tersi yönde bir hareketlilik gerçekleşmiştir. Söz konusu yıl boyunca taşınan ürün çeşitliliği ve miktarı bir önceki yıla göre düşüşe geçmiş ve toplamda 30 kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda küçük kürek, varil çubuğu, uzun ve küçük boy çubuk, kiraz ve silme çubuk, tel ve çifte dolap, yenedünya, ıhlamur, kavata ve seren gibi geniş bir yelpazeye yayılan ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar 57.387 adetle matrak, 55.878 adetle fıçı tahtası ve 52.461 adetle çeşitli kereste olmuştur. En az taşınan ürün ise 20 çift doğrama kapı ile 32 adet İznikmid çubuğu olmuştur. Ürünler ocak, şubat, nisan, haziran, temmuz ve aralık aylarında taşınmıştır. Söz konusu emtia Sakız, Midilli, Dimyat, İskenderiye, Trablus ve İzmir gibi limanlara sevk edilmiştir⁴⁹².

Tablo 31: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁹³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çeşitli Kereste	143.354	Germeşik Çubuğu	10.000 adet ve 260 demet
Kara Ağaç Tahtası	500 adet	Kavata	3527 adet

⁴⁹² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 215/2844, 216/2845-2846, 216/2848, 225/2969-2970 229/3013, 230/3016, 239/3189-3195, 239/3197-3199, 244/3263-3266, 245/3267, 245/3269-3274, 245/327-3277, 249/3333, 250/3342-3343, 256/3443-3447, 256/344, 257/3449-3450.

⁴⁹³ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Cemşir	19.755 kantar (1.116,13 ton)	Matrak	233.010 adet
Varil ve Fıçı tahtası	55.420 adet		

1826 yılı ahşap ve kereste ticaretindeki istatistiğin keskin bir düşme trendi göstermesi bakımından önceki yıllardan kesin olarak ayrılmaktadır. Nitekim, yıl boyunca sadece yedi ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çeşitli kereste, germeşik çubuğu, kara ağaç tahtası, kavata, cemşir, matrak, varil ve fıçı tahtası gibi ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Ürünler arasında en fazla ticareti yapılan ürünler 233.010 adetle matrak, 55.420 adetle varil ve fıçı tahtası taşınmıştır. En az taşınan ürün ise 500 adetle kara ağaç tahtası olmuştur. Bu yılki ticaret daha çok mayıs, haziran, temmuz, ağustos, eylül ve ekim aylarında yapılmıştır. Bu ürünlerin genel olarak İskenderiye ve İzmir'e taşındığı kayıtlarda yer almaktadır⁴⁹⁴.

Tablo 32: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁹⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çeşitli Kereste	44.725 adet	Germeşik Çubuğu	35.934 adet ve 29.000 adet
Karaağaç Tahtası	325 adet	Kiraz Çubuğu	105 adet
Matrak	79.206 adet	İhlamur Tahtası	200 adet
Fıçı Tahtası	36.130 adet	Cemşir	666 kantar
Ağaç Kavata	9740 adet		

1827 yılında taşınan ürünlerin çeşitliliği ve miktarında, bir önceki yıla kıyasla kısmi bir artış kaydedilmiş olmakla birlikte, ticaret portföyünde daralmanın sürdüğü gözlemlenmektedir. Bu yıl içerisinde toplam dokuz kalem emtianın ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çeşitli kereste, germeşik çubuğu, kara ağaç tahtası, kiraz çubuğu, matrak, ıhlamur tahtası, fıçı tahtası, cemşir ve ağaç kavata gibi ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar 79.206 adetle matrak ve 44.725 adet çeşitli kereste olarak saptanmıştır. En az taşınan ürün ise 105 adetle kiraz çubuğu olmuştur. Bu yıl içerisinde ticaretin özellikle ocak, şubat, mart, nisan, haziran, temmuz ve ekim aylarında yoğunlaştığı

⁴⁹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 257/3451, 261/3511-3512, 261/3515, 262/3517, 262/3518, 262/3519-3522, 262/3524-3525, 265/3551, 273/3640-3641, 274/3649-3656, 280/3690, 280/3692-3702, 282/3719-3725, 283/3727-3731, 283/3733-3737, 286/3767-3769; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/5, 6/18-23, 6/25, 6/27-28.

⁴⁹⁵ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

görülmektedir. Bu ürünlerin genel olarak İskenderiye ve İzmir'e taşındığı bildirilirken İzmir'e taşınanlar daha çok fıçı tahtaları olmuştur⁴⁹⁶.

Tablo 33: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁹⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fıçı Tahtası	14.500 adet	Ağaç Kavata	10.780 adet
İhlamur Tahtası	130 adet	Germeşik Çubuğu	690 demet ve 10.500 adet
Tel Dolap	250 adet	Cemşir	3782 kantar (213,490 ton)
Kiraz ve Germeşik çubuğu	8 demet	Çeşitli Kereste	24.343 adet
Matrak	80.296 adet	Çam Tahtası	500 adet
Bartın Yollaması	700 adet		

1828 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve miktarında bir önceki yıla kıyasla kısmi bir artış olup toplamda 11 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda fıçı tahtası, ağaç kavata, ihlamur tahtası, germeşik çubuğu, tel dolap, cemşir, kiraz çubuğu, çeşitli kereste, çam tahtası, Bartın yollaması gibi geniş bir yelpazeye yayılan ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar matrak ve çeşitli kereste olurken, en az taşınan ürün ise kiraz ve germeşik çubuğu olarak saptanmıştır. Ürünler genel olarak şubat, mart, mayıs, eylül ve ekim aylarında taşınmıştır. Söz konusu ürünlerden fıçı tahtasının İzmir'e, diğer ürünlerin ise Mısır'a taşındığı görülmektedir⁴⁹⁸.

Tablo 34: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁴⁹⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fıçı Tahtası	5550 adet	Çeşitli Kereste	34.033 adet
Ağaç Kavata	2450 adet	Germeşik Çubuğu	218 demet
Yollama Tahtası	100 adet	Matrak	2500 adet

⁴⁹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/29, 7/30-39, 7/41-43, 14/153-155, 16/175-177, 19/202-206, 22/232-237, 22/239-242, 25/280-281, 26/284, 26/287.

⁴⁹⁷ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁴⁹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 37/426, 37/428-431, 37/433, 41/473-476, 42/479, 43/490-491, 48/546, 48/548-550, 51/577-585, 55/631.

⁴⁹⁹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Ele alınan dönemdeki ticaretin en az çeşitlilikte gerçekleştiği 1829 yılında toplamda altı kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda fıçı tahtası, çeşitli kereste, ağaç kavata, germeşik çubuğu, yollama tahtası ve matrak gibi ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar çeşitli kereste ve fıçı tahtası olurken, en az taşınan ürün ise yollama tahtası olarak kayıtlara geçmiştir. Ocak, mart, nisan ağustos, kasım ve aralık aylarında taşınan bu ürünlerden fıçı tahtası İzmir ve Çeşme'ye sevk edilirken diğer ürünlerin ise İskenderiye'ye nakliyatı yapılmıştır⁵⁰⁰.

Tablo 35: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Ahşap ve Kereste Ürünleri⁵⁰¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Yollama	716 adet	Bartın yollaması	1000 adet
Matrak	9050 adet	Fıçı Tahtası	5000 adet
Cemşir	5570 kantar (314,420 ton)	Çifte Dolap	150 adet
Çeşitli kereste	6846 adet	Kavata	800 adet

1830 yılında ise önceki yıla nazaran kısmî bir artışla toplamda sekiz kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda yollama, Bartın yollaması, matrak, fıçı tahtası, cemşir, çifte dolap, çeşitli kereste ve kavata gibi ahşap ve kereste ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar matrak ve çeşitli kereste olmuştur. Bu kerestelerin bazılarında miktar belirtilmemektedir. Kayıtlarda gemi içerisindeki ürünler hamule olarak bildirilmiş ve ayrıntı olarak sadece gemi içerisinde bir miktar kereste olduğu belirtilmiştir. En az taşınan ürün ise çifte dolap olmuştur. Ocak, mayıs, temmuz ve kasım ayında ticareti yapılan bu emtiadan fıçı tahtası Kıbrıs'a nakledilirken diğerleri ise İskenderiye'ye sevk edilmiştir⁵⁰².

1821–1830 yılları arasında ticarete konu kereste ve ahşap ürünlerinin geniş bir portföyde ve yüksek miktarlarda işlem gördüğünü önermek mümkündür. Söz konusu ürünlerin gemi yapımı, tersane inşası, ısınma ve inşaat gibi birçok farklı sahalardaki ihtiyaca yönelik talep edildiği anlaşılmaktadır. Özellikle matrak, germeşik çubuğu, Rumeli tahtası ve kereste çeşitleri gibi ürünlerin dönemin temel ihtiyaçlarını karşılamak için sıkça sevk edildiği görülmektedir. Mısır'a nakledilen bu ürünlerin 1825 yılına kadar oldukça geniş bir çeşitlilik arz ettiği

⁵⁰⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 55/633, 55/635-637, 56/649-650, 57/653-654, 57/656-657, 58/675, 58/677-678, 59/679-681, 59/686, 67/778-780.

⁵⁰¹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵⁰² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 66/764, 72/844, 72/846-849, 86/993-996, 87/998-1001, 87/1004-1005.

izlenmektedir. 1825 yılından itibaren, ticarete konu kereste ve ahşap ürünlerinin hem miktarında hem de çeşitliliğinde önceki yıllara göre belirgin bir azalma gözlenmektedir. 1826–1830 yılları arasında ise ticaret hacmi keskin bir biçimde daralmış ve bu vaziyet de ürün çeşitliliği ve miktarı gibi kategorilerde etkisini göstermiştir. 1825 sonrasında ticaret hacminde gözlemlenen daralmayı, Yunan isyanının genişlemesi, sonrasında da 1828–1829 Osmanlı–Rus savaşı gibi ticaret yollarının güvenliğini ve bölgesel ticareti etkileyen faktörlerle açıklamak mümkündür.

4.3.2. Tekstil, Giyim ve Deri

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti’nden tedarik ettiği ürünler arasında tekstil ve deri ürünleri de önemli bir yer tutmaktadır. İzn-i sefine kayıtlarına göre, çeşitli kumaş ve deri türleri İstanbul’dan Akdeniz’e ve yine İstanbul’dan Mısır’ın farklı kentlerine taşınmıştır. Söz konusu ürünlerin bir kısmı yapağı ve işlenmemiş deriler gibi hammadde olarak taşınırken bir kısmı ise mamul kumaş olarak sevk edilmiştir.

Tablo 36: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵⁰³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Yapağı	1975 kantar (111,486 ton)	Dana derisi	1000 adet
Selimiye	20 top	Kamçıbaşı	120 küfe
Tavşan Derisi	5900 adet	Keçi Kılı	60 kantar
Koçanlı At Kılı	40 top	Sevahi	950 adet

1821 yılı içerisinde tekstil, giyim ve deri ticareti alanında ürün çeşitliliği oldukça sınırlı kalmış; toplamda yalnızca sekiz kalem ürün üzerinden işlem gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda, yapağıdan dana derisine, selimiyeden tavşan derisine kadar uzanan farklı nitelikteki tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılanlar yapağı ve cild-i erneb olarak adlandırılan tavşan derisi olmuştur. En az sevk edilen ürünün ise 20 top ile Selimiye kumaşı olduğu saptanmıştır. Ürünler genel olarak ocak, mayıs, temmuz ve

⁵⁰³ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

ekim aylarında taşınmıştır. Söz konusu emtiadan selimiyenin İskenderiye'ye nakledildiği, diğer ürünlerin ise Akdeniz'e taşındığı bilgisine yer verilmiştir⁵⁰⁴.

Tablo 37: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵⁰⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Haffafiye	9607 çift	İhram	92 adet
Basma-i Hassa	58 top	Kirpas	148 top
Çit-i İngiliz	10 top	Kirpas-ı Keten	10 top
Naleyn	95 çift ve 4 küfe	Pazen Tütün Kesesi	26 deste
Satranç-ı Bürüncük	41 top	Pullu Yemeni	20 adet
Meles ve Bürüncük	661 top	Meles	327 top
Çeşitli Havlu	325 çift	İşlenmiş Havlu	3 adet
Çorap	60 kıyye (76,92 kg)	Kürk	400 adet
Keten-i Rumi	1 sandık	Elvan-ı Hassa-i İngiltere	50 top
Makrame-i İngiliz	27 deste	Astar	2340 top
Sığır Derisi	33 adet	Sahtiyan	110 adet
Gazzaziye	5 kıyye (6,41 kg)	Rişte-i Karacalar	400 kıyye (512,8 kg)
Kadife Balın	132 çift	Balın	205 çift
Kösele	264 adet	Kösele-i Gerde	60 adet
Keçe	1 küfe	Saçaklı Kebe	10 adet
Peştamal	10 çift	Keremsud	14 top
At Kılı	44 kıyye (56,408 kg)	Mahlut Basma-i Hassa	45 top
Şevahi	2500 adet		

Tekstil, giyim ve deri kategorisinde taşınan ürün çeşitliliği ve miktarının bir önceki yıla göre keskin bir artış gösterdiği 1822 yılında toplamda 35 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde işlenmemiş deriler, ipek, keten ve pamuklu bezler, ev tekstili ve giyim eşyası olarak değerlendirilmeye alınan ayakkabı ve terlik gibi ürünlerin ticaretinde net bir artış görülmektedir. Bu kapsamda kürk, sahtiyan, astar, meles, kadife balın, keremsud, keçe,

⁵⁰⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 24/585, 26/593, 28/596, 40/815, 46/874, 48/879, 51/887.

⁵⁰⁵ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

peştamal, at kılı, rişte-i karacalar, keten-i rumi çorap ve işlenmiş havlu gibi geniş bir yelpazeye yayılan tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar astar ve haffafiye olurken, en az taşınan ürün ise işlenmiş havlu olarak kayıtlara geçmiştir. Ürünler genel olarak ocak, mayıs, temmuz ve ekim aylarında taşınmıştır. Ham ve işlenmiş halde taşınan bu ürünlerin varış noktası genel olarak Akdeniz olarak bildirilse de bazı ürünlerin Mısır ve Girit'e taşındığı özellikle vurgulanmıştır⁵⁰⁶.

Tablo 38: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵⁰⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Haffafiye	25710 çift	Sim-i Kazıb	6 kıyye
Bürüncük	52 top	Meles ve Bürüncük	3638 top
Basma-i Hassa	679,5 top	Satranç-I Bürüncük	26 top
Meles	964 top	Çeşitli Balın	1209 adet
Şeytan Bezi	141 top	Şal-ı Asitane	256,5 top
Çit-İ İngiliz	165 top	İşleme ve Sade Havlu	454,5 çift ve 886 adet
Çeşitli Kumaş	132 adet	İşleme ve Yün Havlu	355 adet
Mahlut Havlu	45 çift	Pullu Yemeni	15 adet
Makrame	1 deste	İhram	74 adet
Makrame-i Beç	3 deste	Yapağı	10 deste, 148 denk ve 1469 kantar (82,923 ton)
Hırka	1 çift	Naleyn	1502 çift ve 5 küfe
Çeşitli Peştamal	2552 adet	Fes-i Tunus	54,5 deste
Yemeni	1 top	Fes-i Frengi	328,5 deste
Boyama Yemeni	38 adet	İşleme	6 top
İpek	7 kıyye (8, 974 kg)	Kılabtan	10263 dirhem
Küçük Tavşan Kürk	4 adet	Rişte-i İngiliz	1595 kıyye (2,044 ton)
Telatin-i Rusya	1736 adet	Kirpas-ı Rize	109 top
Sof-ı Ankara	61 top	Pazen Tütün Kesesi	45 deste
Gömlek	99 adet	Terlik	597 çift

⁵⁰⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 71/1108, 72/1113, 75/1118-1119, 80/1226, 82/1231, 83/1232-1233, 91/1275, 93/1288, 96/1321, 102/1392-1393, 107/1458, 113/1492-1493.

⁵⁰⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Tülbent	77,5 top	Tülbent-i Kuşak	26 adet
Fitilli Tülbent	25 nim	Çeşitli Çuka	145 zira, 6 adet, 82,5 pesto
Sof-ı Frengi	3 top	Cibinlik	8 adet
Boyama	6 top	Çit-i Asitane	7 top
Kirpas-ı Keten	84 top	İngilizkari Kuşak	14 adet
Aba-i Keçe	39 adet	Şalvar	4 adet
Çorap	7 deste ve 100 çift	Kirpas-ı Rusya	92 top ve 1020 kıyye (1,307 ton)
Post-ı Ankara	19 adet	Sığır derisi	1533 denk
Camus Derisi	82 adet	Kösele	261 adet
Kösele-i Manda	30 adet	Astar	2585 top
Kutni	3 top	Aba	2 top
Kapı Perdesi	2 adet	Atlas Yorgan	3 adet
Tiftik-i Ankara	45 kantar	Alaca	10 top
Yorgan	1 adet	Kirpas-ı Rize	15 top
Sahtiyan	457 adet	Kirpas-ı Leh	180 top
Pazen	3 top	Orta Boy Seccade	15 adet
Rişte-i Ankara	360 kıyye	Penbe-i Kadife	8 top
Kirpas-ı İngiliz	1 top	Alaca-i Nemçe	0,5 top
Alaca-i Rusya	1 top	Kazib-i Kılaktan	0,5 kıyye
Rişte-i Flemenk	803 kıyye (1,029 ton)	Beyaz Kenevir	5 top
Frenk Ayakkabı	110 çift	Canfes	16 zira
Küçük Kürk	1 adet	Meşin	150 adet
Ferace	48 adet	Leh Bezi	1 top
Kemer	55 adet		

1823 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve miktarı büyük artış göstererek toplamda 86 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bu yıl, 1821–1830 periyodunda en yüksek ürün çeşitliliğinin sağlandığı yıl olarak da kayıtlara geçmiştir. Yıl boyunca ayakkabı, kumaş, deri, kürk, iplik, yün ve çeşitli giyim aksesuarları gibi geniş bir yelpazeye yayılmış tekstil ve deri ürünlerinin sevkiyatı yapılmıştır. Frenk ayakkabı, meşin, Leh bezi, alaca-i Rusya, pazen, tiftik-i Ankara, kutni, orta boy seccade, kösele, astar, alaca-i Nemçe, şalvar, cibinlik, çuka, tülbent ve

makrame-i Beç gibi ürünler sıklıkla karşılaşılan bazı tekstil ve deri ürünleri olarak öne çıkmaktadır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar haffafiye, meles ve bürüncük olmuştur. En az ticari işlem görenler ise küçük kürk, kirpas-ı İngiliz, alaca-i Rusya ve Leh bezi gibi ürünlerdir. Ürünler on iki ay boyunca düzenli olarak taşınmıştır. Bu yıl boyunca bazı sevkiyatların varış limanı genel bir tabirle Akdeniz olarak belirtilirken önemli bir kısmında ise İskenderiye, Girit, Kıbrıs, Trablus, İzmir, Tunus, Beyrut, Dimyat, Şam ve Balyabadra gibi limanlara ulaştırılacağı notu düşülmüştür⁵⁰⁸.

Tablo 39: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵⁰⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Ham İpek	645 kıyye (826,89 kg)	İhram	168 adet
Meles	6243 top	Kirpas-ı Keten	10 top
Şal-ı Asitane	136,5 top	Hurç	1 çift
Selimiye	8 top	Kösele	200 adet
Basma-i Hassa	967 top	Saltamarka	1 adet
Bohça-i İngiliz	39 adet	Meles ve Bürüncük	454 top
Fitilli Tülbent	30 top	Haffafiye	13477 çift
Balin	159 çift	Havlu	530 çift
Yün Havlu	20 çift	Astar	1580 top ve 4 adet
Astar-ı Kastamonu	660 top	Alaca	2 sandık
Köhne Ayakkabı	3 seklem	Elvan-ı Harir	2,5 kıyye (3,205 kg)
Çorap	60 deste	Makrame	30 adet
Çuka	13 denk ve 259 zira	Mahlut Havlu	468 adet
Peştamal	148,5 çift	Çit-i İngiliz	342 top
Şam Alacası	1 top	Basma ve Beyaz hassa	220 top
Şeytan Bezi	23 top	Tülbent	10 top
Fes-i Tunus	11 deste	Fes-i Frengi	20 deste
Fermene	1 adet	İşleme ve Sade Havlu	26 adet

⁵⁰⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 111/1486-1487, 113/1491, 120/1547, 121/1549-1551, 122/1553, 137/775, 140/1807-1808, 140/1810-1813, 142/1814-1815, 147/1915, 151/2026-2027, 152/2031-2032, 153/2033, 153/2035-2037, 154/2039-2040, 154/2042, 155/2043, 157/2056, 167/2222, 169/2251-2252, 170/2254-2256, 171/2258-2259, 176/2389-2390, 178/2411, 179/2415.

⁵⁰⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Mendil	12 deste	Aba Terlik	20 çift
Terlik	139 çift	Sahtiyan	1035 adet
Naleyn	4 küfe ve 400 çift	Kavuk	59 adet
Şal-ı Ankara	8 top	Alaca-i Şam	8 top
Sandal ve kadife	264,5 zira	Patiska	9 top
Hassa	25 top	Musul bezi	14 top
Ferace	52 adet	Canfes	208 zira
Canfes Oda Takımı	2 adet	Telli Havlu	20 çift
Pullu Yemeni	21 adet	Kirpas-ı Mısır	680 top
Post-ı Ankara	7 adet	Silah Abası	75 adet
Şal Taklidi Kuşak	10 adet	Şalvar	200 adet
Meşin	200 adet	Aba-i Keçe	135 adet
Bursakari Çitari	7 top	Gazzaziye	2 kıyye (2,564 kg)
Aba-i Pazarcık	452 top	Aba	192 denk
Çeşitli Kürk	2 çuval	Çizme	79 küfe

1824 yılı ticaret verilerinde ürün çeşitliliği ve miktarının bir önceki yıla göre bir miktar düştüğü ve toplamda 66 kalem ürün üzerinden işlem tesis edildiği görülmektedir. Bu kapsamda aba, çizme, şal taklidi kuşak, post-ı Ankara, pullu yemeni, gazzaziye, telli havlu, Musul bezi, patiska ve ferace gibi geniş bir yelpazeye yayılan tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar haffafiye ve meles olarak görülürken en az talep görenler ise fermene, saltamarka ve hurç olmuştur. Ayrıca, fermene ve saltamarkanın yalnızca bu yıl boyunca taşındığı tespit edilmiştir. Bu yıl içerisinde de on iki ay boyunca tekstil, giyim ve deri ticaretinin sürdüğü görülmektedir. Ürünlerin küçük bir kısmının Akdeniz'e taşınacağı, kalan kısmının ise Şam, İskenderiye, İzmir, Girit, Selanik ve Beyrut gibi limanlara sevk edileceği kaydedilmiştir⁵¹⁰.

Tablo 40: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵¹¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı

⁵¹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 179/2416, 180/2419-2420, 182/2458-2459, 184/2495-2497, 184/2499, 185/2500-2501, 185/2504, 191/2551, 197/2639, 198/2656, 202/2673, 202/2675, 205/2720-2721, 210/2792-2793, 211/2812-2815, 212/2816, 214/2834, 215/2840-2841.

⁵¹¹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Haffafiye	3319 çift ve 2 sandık	Meles	142 top
Yapağı	682,5 kantar (38,526 ton)	Astar-ı Kastamonu	600 top
Musul Kirpası	264 top	Sahtiyan	225 adet
Tavşan Derisi	7800 adet	Tiftik	525 kıyye (673,05 kg)
Rişte-i İngiliz	3400 kıyye (4,358 ton)	Çuka	9 denk
Çuka-i Françe	2 denk	Dana derisi	780 çift ve 130 kıyye (166,6 kg)
Eşya-ı keçe	2 semere	Aba-i Keçe	2 sandık
İhram	157 adet	Post-ı Ankara	25 adet
Havlu	149 çift	Balin	36 çift
Basma-i Hassa	235 top	Köhne Ayakkabı	3 seklem
Karacalar	15 deste	Kürk-i Camus	2200 adet

Ürün çeşitliliği ve miktarındaki düşüşe bağlı olarak önemli ölçüde daralan 1825 yılı ticareti kapsamında toplamda 11 çeşit ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda haffafiye, meles, sahtiyan, ihram, rişte-i İngiliz, aba-i keçe, balin, kürk-i camus, dana derisi ve tiftik gibi geniş bir yelpazeye yayılan tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılan ürün tavşan derisi, en az talep gören ise çuka-i Françe olmuştur. Ticaret daha çok ocak, mart, nisan, haziran ve temmuz aylarında yapılmıştır. Ürünlerin bir kısmının genel olarak Akdeniz'e taşındığı, bir kısmının ise İskenderiye, Girit, Trablus, Beyrut ve İzmir gibi limanlara sevk edildiği bildirilmiştir⁵¹².

Tablo 41: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵¹³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Ham Bursa İpeği	305 kıyye (391,01 kg)	Aba-i Keçe	300 adet
Astar	120 top	Haffafiye	600 çift
Yapağı	2797 kantar (157,887 ton)	Meles	51 top
Kirpas	407 top	Basma-i Hassa	90 top

⁵¹² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 215/2844, 216/2845, 216/2849, 224/2964, 224/2967-2968, 225/2970, 229/3010, 229/3012-3013, 230/3016, 230/3020-2022, 239/3194, 239/3197, 239/3199, 244/3263, 245/3276.

⁵¹³ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Ham İpek	788 kıyye (1.010 kg)	Tiftik	126 kıyye (161,53 kg)
Elvan-ı Tiftik	427 kıyye (547,41 kg)	Kürk-i Camus	900 adet
Rus Sığır Derisi	150 adet	Tavşan Derisi	1250 adet

1826 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve miktarında 1825 yılına göre kısmi bir artış yaşanmış ve bu çerçevede toplamda 14 kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Söz konusu yıl boyunca, ham Bursa ipeği, aba-i keçe, astar, haffafiye, yapağı, meles, kirpas, basma-i hasa, ham ipek, tiftik, elvan-ı tiftik, kürk-i camus, Rus sığır derisi ve tavşan derisi gibi tekstil, giyim ve deri ürünlerinin sevkiyatı yapılmıştır. Bu emtia arasında en fazla ticareti yapılan ürün yapağı, en az talep çeken ürün ise meles olmuştur. Temmuz, ağustos, eylül ve ekim ayları tekstil ticaretinin yoğunlaştığı aylar olarak öne çıkmaktadır. Bu dönemde ürün çeşitliliğinde olduğu gibi sevkiyat yapılan bölge sayısında da azalma görülmüş olup, sevkiyatların yalnızca Akdeniz ve İskenderiye ile sınırlı kaldığı saptanmıştır⁵¹⁴.

Tablo 42: 1827 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵¹⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Yapağı	4032 kantar (227,602 ton)	Ham İpek	4550 kıyye (5,833 ton)
Çuka	2 denk	Naleyn	1 küfe
Çeşitli Kirpas	634 top	Haffafiye	121 çift
Çit-i İngiliz	259 top	Tire Saçak	100 top

1827 yılında da taşınan ürün çeşitliliği ve miktarındaki düşüş trendinin sürdüğü ve bu süreçte toplamda sekiz çeşit ürünün sevk edildiği tespit edilmiştir. Bu kapsamda yapağı, çuka, naleyn, ham ipek, çeşitli kirpas, haffafiye, çit-i İngiliz ve tire saçak gibi muhtelif tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. En fazla ticareti yapılanlar yapağı ve ham ipek, en az ilgi gören ürün ise naleyn olmuştur. Sevkiyatların şubat, haziran, ağustos ve aralık aylarında gerçekleştiği

⁵¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 261/3512, 262/3517, 265/3551, 280/3701-3702, 281/3703, 282/3719, 283/3727, 283/3731-3732, BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/21.

⁵¹⁵ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

belirlenmiştir. Söz konusu ürünlerin teslimat noktaları ise yalnızca Akdeniz, İzmir ve İskenderiye limanlarıyla sınırlı kalmıştır⁵¹⁶.

Tablo 43: 1828 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵¹⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Ham İpek	49.422 kıyye (63,359 ton)	Yapağı	6948 kantar (392,207 ton)
Ham Pamuk	85 kantar (4,798 ton)	Tiftik	680 kıyye (871,76 kg)
Kirpas-ı Rusya	620 top	Tavşan Derisi	25135 adet
Kirpas	10 top	Basma-i Hassa	170 top

Ürün çeşitliliği ve miktarının bir önceki yıla benzerlik gösterdiği 1828 yılında ise toplamda sekiz kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham ipek, kirpas-ı Rusya, ham pamuk, tiftik, tavşan derisi, basma-i hassa gibi çeşitli tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar yapağı ve ham ipek olurken, en az ticarete konu olan ürün ise kirpas olmuştur. Sevkiyatlar genel olarak ocak, şubat, haziran ve temmuz aylarında yapılmıştır. Bu dönemde de ürünler Akdeniz, İzmir ve İskenderiye'ye nakledilmiştir⁵¹⁸.

Tablo 44: 1829 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵¹⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Ham İpek	2765 kıyye (3,544 ton)	Yapağı	1031 kantar (58,198 ton)
Kamçıbaşı	130 kıyye (166,6 kg)	Basma-i Hassa	360 top
Fes-i Frengi	65 deste	Kürk-i Camus	4000 adet

1829 yılında da düşüş trendinin sürdüğü görülmektedir. Bu yıl taşınan ürün çeşitliliği ve miktarı bir önceki yıla göre gerilemiş ve toplamda altı kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham ipek, kamçıbaşı, yapağı, fes-i Frengi, kürk-i camus ve basma-i hassa gibi

⁵¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 11/110, 14/153, 19/205, 25/280-281, 26/283-286, 34/384.

⁵¹⁷ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵¹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/386-387, 36/420, 37/427-428, 42/477-478, 43/492-493, 44/499-500, 46/534-535, 46/539, 48/550, 51/578.

⁵¹⁹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

tekstil, giyim ve deri ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar yapağı ve ham ipek, en az ticareti yapılan ürün ise fes-i Frengi olmuştur. Ocak, mayıs ve ekim aylarında taşınan söz konusu ürünlerin tamamının Akdeniz’e sevk edileceği kaydedilmiştir⁵²⁰.

Tablo 45: 1830 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul’dan Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünler⁵²¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Sığır Derisi	730 adet	Yapağı	3542 kantar (199,94 ton)

1830 yılında ise sığır derisi ve yapağı olmak üzere sadece iki kalem ürün taşınmıştır. İki ürünün de haziran ayında iki farklı tüccar tarafından sevk edildiği görülmektedir. Bu ürünlerin de yine sadece Akdeniz’e sevk edileceği bildirilmiştir⁵²².

1821–1830 yılları arasında tekstil, deri ve giyim ürünlerinin geniş çeşitlilikte ve yüksek miktarlarda ticarete konu olduğu izlenmektedir. Söz konusu ürünler farklı ihtiyaçlara yönelik hammadde, mamul ve hazır giyim türünde muhtelif mensucat ve manifatura ürünleridir. Bunlar arasında da özellikle basma çeşitleri, deri ürünleri ve haffafiye gibi emtianın temel ihtiyaç malzemesi olmaları dolayısıyla yüksek talep gördüğü anlaşılmaktadır. İlgili dönemin tüm verilerine bakılırsa, Akdeniz’in çeşitli bölgelerine sevk edilen bu ürünlerdeki çeşitliliğin 1825 yılına kadar oldukça yüksek seyrettiğini önermek mümkündür. 1825 yılından itibaren ise sevk edilen ürünlerin hem miktarında hem de çeşitliliğinde belirgin bir azalma gözlenmektedir. 1826–1830 yılları arasındaki dilimin özellikle ticaret hacminin giderek daralması ve ticari ürün skalasının da kayda değer oranda küçülmesi yönünden 1825 yılına kadarki dilimden kesin olarak ayrıştığı vurgulanmalıdır.

4.3.3. Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti’nden tedarik ettiği emtia arasında çeşitli madeni eşya ve hırdavat ürünlerinin de önemli bir yer tuttuğunu söylemek mümkündür. İzn-i sefine kayıtlarına göre, söz konusu ürünlerin İstanbul’dan Akdeniz’e ve yine İstanbul’dan Mısır’ın farklı kentlerine taşındığı izlenmektedir.

⁵²⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 54/609, 55/633, 57/656, 59/684, 66/60, 66/763.

⁵²¹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵²² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 66/766, 80/930-931, 81/939.

Tablo 46: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵²³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Mermer Taş	29 Parça	Lüle	33 sandık
Tarak	2 Küfe	Bakır	1898 kıyye (2,433 ton)
Lüle İstufe	9 Sandık	Çeşitli Eşya	2 sandık

1821 yılında maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri ticaretinde ürün çeşitliliği oldukça sınırlı kalmış; bu yıl toplam altı kalem ürünün taşındığı görülmüştür. Bu kapsamda mermer taş, lüle, tarak, bakır, lüle istufe ve buna benzer maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılan ürün bakır, en az ticareti yapılan ürün ise tarak olmuştur. Ocak, ekim ve aralık aylarında sevkiyatı yapılan bu ürünler İskenderiye ve Akdeniz'e taşınmıştır⁵²⁴.

Tablo 47: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵²⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fincan	1 Sandık	Bıçak	1 küfe
Beç Fincanı	4 Sandık	Kaba Kaşık	2 küfe
Kütahya Fincanı	10 Küfe	Kaşık	1 küfe ve 6 sandık
Kaşık ve Tarak	36 Küfe ve 1 Sandık	Çeşitli Eşya	22 sandık ve 1 denk
Tarak	1 Sandık ve 4 Küfe	Kağıt	4 düzine ve 578 top
Çeşitli Kaşık	32 Deste	Kağıd-ı Lab	100 deste
Kilit	4 Sandık	Mantar Kavı	2770 kıyye (3,551 ton)
Ağaç Kavı	15 kıyye (19,23 kg)	Hasır Süpürgesi	500 adet
Boya	10 kıyye (12,82 kg)	Hasır Süpürgesi	500 adet
Mızıka	25 adet	Bakır Kap	914 kıyye (1,171 ton)
Harc-ı Lüle	2 Sandık	Lüle	47 sandık
Bakır	100 kıyye (128,2 kg)		

⁵²³ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵²⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 47/875, 48/879.

⁵²⁵ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Ürün çeşitliliğinde net bir artışın izlendiği 1822 yılında toplamda 23 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu yıl fincan, kaşık, bıçak, hasır süpürge, bakır kap, harç-ı lüle, mızıka, bakır, tarak, mantar kavı ve kâğıt gibi geniş bir yelpazeye yayılan maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılan ürün mantar kavı, en az talep gören ürün ise fincan olmuştur. Sevkiyat genel olarak ocak, nisan, mayıs ve ağustos aylarında yapılmıştır. Bu ürünler Akdeniz, Kıbrıs, İskenderiye ve Girit limanlarına sevk edilmiştir⁵²⁶.

Tablo 48: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵²⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Hırdavat	9 sandık ve 4 küfe	Kâğıt	146 üzbe ve 22 deste
Hırdavat-ı Uzun Çarşı	3 sepet, 1 küfe, 2 seklem, 2 zenbil ve 2 sandık	Cemşir Kaşık ve Tarak	3 küfe
Kuyumcu Potesi	1 Küfe	Kaşık ve Tarak	24 küfe
Helvacı Çıkını	4 seklem	Tarak	11 Küfe ve 2 Deste
Boş Sandık	6 adet	Mercanlı Kaşık	23 deste
Zenbil	4 kantar (225,79 kg)	Tepsi	3 adet
Lüle	153 sandık	İğne	48 torba ve 1 poşet
Som Kaşık	2 deste	Tuzluk	16 adet
Kaşık	9 küfe, 2 varil ve 372 deste	Orta Boy Dizi Mercan	18 kıyye (23,07 kg)
Fildişi Tarak	6,5 kıyye (8,33 kg) ve 1 deste	Halat	1070 kantar (60,400 ton)
Kâse-i İngiliz	8 deste	Varil Çubuğu	1280 demet
Kav	55 kıyye (70,51 kg)	Tespihlik Boncuk	1 sandık
Boncuk	240 deste	Kaba Boncuk	50 kıyye (64,1 kg)
Şişe-i Asitane	3 küfe ve 4 sandık şişe, 5 küfe	Büyük ve Küçük Sandık	15 adet
Sandikkari Sandık	1 adet	Testere	160 adet ve 15 deste
Keser	330 adet	Bıçkı	155 adet
Kahve Kutusu	18 adet	Sandikkari İskemle	4 adet

⁵²⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 51/890, 113/1492-1493, 71/1108-1109, 72/1113, 73/1115, 75/1118, 80/1225-1226, 83/1232-1233, 88/1262, 91/1275, 93/1288, 100/1351, 102/1392-1393, 106/1456, 107/1458.

⁵²⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Tombak Klabdan ve Buhurdan	4 adet	Sim-i Klabdan ve Buhurdan	4 adet
Sandikkari Çekmece	38 adet	Kül Tablası	5 adet
Mantar Kavı	1100 kıyye (1,410 ton)	Bakır Leğen İbrik	17 adet
Kütahya Fincanı	28 sepet ve 24 küfe	Kitap	35 kıyye (44,87 kg)
Silecek	666 çift ve 1 adet	Kutu	81,5 çift
Ustura	766 deste	Kilit	520 deste
Tokmak	180 adet	Pirinç Alet	23 deste ve 33 adet
Kaşağı-1 Esb	6 adet	Yağdanlık	200 adet
Çelik	8 sandık	Ağaç Kepçe	10000 adet ve 2 kap
Kağıt-1 Hartuç	25 top	Boyalı Kâğıt	2 sandık
Yüzük	1000 adet	Defter	1 çuval ve 10 kıta
Bakır Kap	2 küfe, 1 sepet ve 4659 kıyye (5,972 ton)	Kapı ve Dolap İçin Küçük ve Büyük Kilit	15 sandık
Yüzük Kutusu	1000 adet	Hasır Süpürge	700 adet
Kağıt-1 Lab	271 deste	Bahçıvan Bıçağı	150 deste
Fener	21 deste	Sini	1 bağ
Bakır Sini	1 bağ	Boş Üzüm Varili	180 adet
Küçük Fıçı Çenberi	50 demet	Fıçı Çenberi	6600 demet
Boş Fıçı	80 adet	Demir Tel	120 kıyye (153,8 kg)
Ham Demir	2350 kantar (132,655 ton)	Bakır Hamam Tası	25 adet
Matara	1 adet	Ağaç Tarak	500 adet
Harc-1 Yüzük	20000 adet	Çakmak Taşı	1 küfe
Alet	45 adet	Sarı Boya	10 kantar (564,4 kg)
Ağaç Kavı	460 kıyye (589,7 kg)	Çeşitli Eşya	9 sandık ve 2 denk
Kâğıt-1 Yazı	6 top		

Önceki yıla kıyasla ürün çeşitliliğinin yaklaşık dört kat arttığı 1823 yılında ise toplamda 81 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. 1823 yılı aynı zamanda 1821–1830 evresinde en yüksek ürün çeşitliliğine ulaşıldığı yıl olmuştur. Bu dönemde hırdavat, ev ve mutfak gereçleri, kilitler, demir ve bakır malzemeler, süs eşyaları ve kırtasiye ürünleri gibi oldukça geniş bir ürün portföyü ticarete konu olmuştur. Bu kapsamda ağaç tarak, çakmak taşı, boş fıçı, alet, boya

çeşitleri, boş üzüm varili, bakır kap, tokmak, sini, hasır süpürge, boyalı kâğıt, bıçkı, testere, kaba boncuk ve kahve kutusu gibi muhtelif maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri sevk edilmiştir. Tüm bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar ağaç kepçe ve ham demir, en az talep çeken ürünler ise kuyumcu potesi ve matara olmuştur. Yıl boyunca işlem gören bu ürünler İskenderiye, Bodrum, Trablus, İzmir, Tunus, Kıbrıs, Beyrut, Girit, Dimyat, Şam ve Balyabadra gibi limanlara sevk edilmiştir⁵²⁸.

Tablo 49: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵²⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Hırdavat-ı Uzun Çarşı	9 sandık, 4 sepet, 2 zenbil, 3 küfe ve 1 çuval	Keser	550 adet
Kaşık ve Tarak	21 küfe	Kibrit	370 adet
Kilit	320 deste	Pirinç Alet	1 adet
Lüle	34 sandık ve 2 küfe	Kaşık	1 sandık ve 25 küfe
Kehribar	37 kıyye (47,4 kg)	Fıçı Çenberi	838 demet
Boncuk	150 top	Şişe	1 küfe
Testere	500 adet	Şişe-i Beç	2 sandık ve 1 küfe
Makara Teli	500 top	Seylani Boncuk	1 sandık
Aşı Boya	400 kıyye (512,8 kg)	Tebeşir	1050 kıyye (1346,1 kg)
Kahve Cezvesi	1 küfe	Kuyumcu Potesi	3 küfe
Kağıt-ı Yazı	10 üzbe ve 1 bağ	Kütahya Fincanı	37 küfe
Çeşitli Eşya ve Attariye ve Hırdavat	84 sandık ve 2 seklem ve 1 denk	Çeşitli Eşya ve Hırdavat	18 sandık, 19 kap, 1 sepet ve 1 bağ
İbrik	1 adet	Boş Sandık	10 adet
Çubuk Tel	1 bağ	Kaşık ve Hırdavat	1 zenbil
Çeşitli Alet	390 kantar (20,015 ton)	Nargile Şişesi	1 adet
Fincan-ı Beç	4 kutu	Zift	25 kantar (1,411 ton)
Camlı Fanus	80 adet	Billur Kandil	200 adet

⁵²⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 111/1486, 112/1489, 113/1491, 120/1547, 121/1548, 121/1550-1551, 122/1555, 136/1772, 137/1773-1775, 140/1807-1808, 140/1810-1813, 142/1815-1816, 147/1915, 152/2031-2037, 154/2039-2040, 154/2042, 155/2043, 157/2056, 167/2223, 169/2251, 170/2254-2256, 171/2258-2259, 172/2263, 176/2389-2390, 178/2411, 179/2413-2414.

⁵²⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Ham Demir	1000 kantar (56,449 ton)	Hırdavat	2 sandık ve 7 kutu
Tarak	1 küfe	Marpuç	3 deste
Kav	13 kıyye (16,66 kg)	Saat	1 adet
Kazib-i İmame	450 adet	Mantar Kavı	1300 kıyye (1,666 ton)
Manda Boynuzu	500 çift	Saman Eğesi	1400 deste
Kağıt	1 üzbe	Tutkal	200 kıyye (256,4 kg)
Sünger	60 kıyye (76,92 kg)	Bakır Kap	4233 kıyye (5,426 ton)

1824 yılı, geçen yıla kıyasla ürün çeşitliliğindeki gerilemeyle birlikte toplam 48 farklı ürünün taşındığı bir dönem olmuştur. Yıl boyunca hırdavat, ev ve mutfak gereçleri ve bakır gibi emtianın sevk edildiği kaydedilmiştir. Bu kapsamda manda boynuzu, tutkal, bakır kap, sünger, saat, hırdavat, zift, nargile şişesi, camlı fanus, billur kandil, tarak, ham demir, boş sandık ve ibrik gibi muhtelif türde maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Bunlar arasında en fazla ticareti yapılan ürün bakır kap, en az talep edilen ürünler ise saat, ibrik ve nargile şişesi olmuştur. Söz konusu ürünler Girit, Tunus, İskenderiye, İzmir ve Selanik limanlarına nakledilmişlerdir⁵³⁰.

Tablo 50: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵³¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Kaba Silecek	125 çift	Çeşitli Eşya ve Hırdavat	1 sepet, 22 kap ve 54 sandık
Mantar Kavı	2917 kıyye (3,739 ton)	Çivit	90 keyl (2,179 ton) ve 80 kıyye (102,56 kg)
Göz Taşı	5 fıçı ve 13 varil	Kaşık ve Tarak	47 küfe
Çelik	7 sandık	Kilit	320 deste
Kaba Kaşık ve Kepçe	6 küfe	Bakır Kap	525 kıyye (673 kg)
Şişe-i Asitane	3 küfe	Kaşık	11 küfe

⁵³⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 179/2416, 180/2419-2420, 182/2458-2459, 184/2495-2497, 184/2499, 185/2500-2501, 191/2551, 192/2552, 194/2584, 196/2637, 197/2639-2640, 198/2656, 201/2672, 202/2675, 205/2720, 210/2792-2794, 211/2815, 212/2816, 212/2820, 213/2831, 214/2832, 214/2834, 215/2840-2841, 215/2843.

⁵³¹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Hırdavat-ı Uzun Çarşı	13 kap	Kütahya Fincanı	47 küfe
İbrik	1 adet	Şişe-i Beç	16 sandık
Lüle	3 sandık	Boş Sandık	2 adet
Kağıd-ı Lab	250 deste	Çeşitli Eşya	56 sandık
Sandikkari Boş Çekmece	2 adet	Hırdavat	1 sepet ve belirsiz miktar
Sünger	250 kıyye (320,5 kg)	Mismar	150 kıyye (192,3 kg)
Ham Demir	1703 kantar (96,132 ton)	Manda Boynuzu	867 çift
Dökme Kepçe ve Kaşık	7230 adet	Fıçı Çenberi	2785 demet

Ürün çeşitliliğindeki gerilemenin sürdüğü 1825 yılında ise toplam 28 kalem ürün ticarete konu olmuştur. Bu kapsamda hırdavat, mismar, sünger, lüle, sandikkâri boş çekmece, çeşitli eşya, boş sandık, dökme kepçe ve kaşık, fıçı çenberi, bakır kap, kaba silecek, çelik ve Kütahya fincanı gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla işlem görenler dökme kepçe-kaşık ve mantar kavı, en az talep gören ürün ise boş sandık olmuştur. Şubat, mart, nisan, temmuz ve kasım aylarında sevk edilen söz konusu ürünler İskenderiye, Gümölcine, Girit, Trablus, Beyrut ve İzmir gibi limanlara taşınmıştır⁵³².

Tablo 51: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵³³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çeşitli eşya ve Hırdavat	22 sandık 34 kap ve 1 kutu	Hırdavat-ı Frengi	1 sandık
Fıçı Çenberi	5336 demet	Sini	2 adet
Lüle	6 sandık	Kaba Kaşık ve Tarak	3 küfe
Kaba Tarak	8 küfe	İğne	4 çift
Manda Boynuzu	1200 çift	Bakır Kap	278 kıyye (356,39 kg)
Fes Boyası	150 kıyye (192,3 kg)	Aşı Boya	50 kantar (2,822 ton)

⁵³² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 215/2844, 216/2848, 220/2920, 224/2963-2964, 224/2967, 226/2976, 226/2978, 229/3010-3013, 230/3017, 230/3021-3022, 239/3189-3191, 239/3194-3199, 244/3264-3266, 245/3268-3269, 245/3274, 245/3276, 250/3342-3343, 256/3446.

⁵³³ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Ürün çeşitliliğinde iki dönem boyunca saptanan gerilemenin devam ettiği 1826 yılında toplam 12 kalem ürün işlem görmüştür. Bu kapsamda fes boyası, aşı boya, bakır kap, kaba tarak, manda boynuzu, iğne, fiçı çenberi, çeşitli eşya ve hırdavat, sini ve lüle gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Bu emtia arasında en fazla ticareti yapılan ürünler fiçı çenberi ve aşı boya, en az ilgi gösterilen ürünler ise sini ve iğne olmuştur. Sevkiyatlar daha çok haziran, eylül, ekim aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler İskenderiye, İzmir ve Çeşme gibi limanlara taşınmıştır⁵³⁴.

Tablo 52: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵³⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fiçı Çenberi	3155 demet	Çeşitli Eşya ve Hırdavat ve Attariye	11 sandık ve 141 kap
Kayış	5 adet	Sarı Boya	88 kantar (4,967 ton)
Tarak	2 küfe	Kütahya Fincanı	46 küfe
Cemşir Tarak	8 küfe	Lüle	11 sandık ve 14 kap
Kaşık ve Kaba Tarak	7 küfe	Bakır Kap	829 kıyye (1,062 ton)
Pirinç Edevat	6000 adet	Tabak-ı Frengi	2 kap
Manda Boynuzu	2200 çift		

Ürün çeşitliliği kategorisinde düşüş eğiliminin bir miktar yavaşladığı 1827 yılında toplamda 13 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda lüle, kayış, manda boynuzu, bakır kap, pirinç edevat, cemşir tarak, Kütahya fincanı, sarı boya ve fiçı çenberi gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri gibi emtianın sevkiyatı yapılmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar pirinç edevat, fiçı çenberi ve sarı boya, en az ticarete konu olanlar ise kayış ve tabak-ı Frengi olmuştur. Ocak, temmuz ve ekim aylarında sevk edilen söz konusu ürünler İskenderiye, İzmir, Çeşme ve Girit limanlarına taşınmıştır⁵³⁶.

⁵³⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 261/3512, 261/3515-3516, 262/3517, 274/3649-3650, 274/3652, 274/3655, 280/3690-3691, 280/3693, 280/3696, 280/3697, 280/3700, 280/3702, 281/3703, 282/3719, 283/3726-3727, 283/3735; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/18, 6/22, 6/24-26, 6/28.

⁵³⁵ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵³⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/29, 7/30, 7/32, 7/34-35, 7/39-40, 11/110, 14/153, 14/155, 16/177-178, 19/203, 19/205, 22/232-233, 22/237, 22/239, 22/241-242, 25/280-281, 26/283-288, 34/384.

Tablo 53: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵³⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çeşitli Eşya ve Hırdavat ve Attariye	868 kap, 1 çuval, 5 sandık ve 1 denk	Çeşitli Efrenç Eşyası	31 denk
Fıçı Çenberi	1080 demet	Kütahya Fincanı ve Cemşir Tarak ve Kaşık	24 küfe
Bakır İbrik	100 kıyye (128,2 kg)	Kütahya Fincanı	85 küfe
Şişe-i Asitane	2 küfe	Manda Boynuzu	880 çift
Mantar Kavı	900 kıyye (1,153 ton)	Boş Sandık	2 adet
Tebeşir	450 kıyye (576,9 kg)	Siyah Boya	3 kap
Lüle	25 sandık, 6 küfe, 5 varil ve 2 kap		

1828 yılında da bir önceki yılda olduğu gibi toplamda 13 farklı ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bunlardan bazılarının birden fazla ürünle taşındıkları görülmektedir. Bu kapsamda fıçı çenberi, mantar kavı, tebeşir, siyah boya, boş sandık, bakır ibrik, Kütahya fincanı ve manda boynuzu gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri sevk edilmiştir. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar mantar kavı, tebeşir ve fıçı çenberi, en az talep edilenler ise boş sandık ile siyah boya olmuştur. Mayıs, haziran ve eylül ayında taşınan bu ürünlerin Akdeniz, Mısır, İzmir, Girit ve Tunus gibi varış noktalarına aktarıldıkları bildirilmektedir⁵³⁸.

Tablo 54: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵³⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fıçı Çenberi	3150 demet	Çeşitli Eşya ve Hırdavat ve Attariye	1055 kap
Ağaç Kepçe	4500 adet	Cam-ı Venedik	18 sandık
Yazı Kâğıdı ve Hırdavat	14 kap	Boş Sandık	4 adet

⁵³⁷ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵³⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/386-387, 37/424, 37/426-428, 37/430-432, 41/474-475, 42/477-479, 43/490, 43/492-493, 44/500, 46/532-534, 46/539, 48/547-548, 48/550, 51/577-578, 51/580-581 54/604.

⁵³⁹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

1829 yılında taşınan ürün çeşitliliğinde belirgin bir azalma yaşanmış; bu yıl yalnızca altı kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda fıçı çenberi, çeşitli eşya ve hırdavat, ağaç kepçe, cam-ı Venedik, yazı kâğıdı ve boş sandık gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar ağaç kepçe, fıçı çenberi, en az talep çeken ürün ise boş sandık olmuştur. Sevkiyatlar daha çok ocak, eylül, ekim aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünlerin Akdeniz, İzmir ve İskenderiye'ye taşındığı kaydedilmiştir⁵⁴⁰.

Tablo 55: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁵⁴¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Çeşitli Eşya ve Hırdavat ve Attariye	1 sandık, 5 denk ve 447 kap	Hasır Süpürgesi	2000 adet
Lüle	56 sandık	Ham Demir	660 kantar (33,869 ton) ve bir miktar
Fıçı Çenberi	20 demet	Cemşir Kaşık	1 küfe
Cemşir Tarak	1 küfe	Seylani Boncuk	2 sandık

Bir önceki yıla kıyasla ürün çeşitliliğinde küçük bir artışın görüldüğü 1830 yılında sekiz kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda hasır süpürge, çeşitli eşya ve hırdavat, ham demir, lüle, fıçı çenberi, cemşir kaşık, cemşir tarak ve seylani boncuk gibi maden, madeni eşya ve hırdavat ürünleri sevk edilmiştir. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılanlar ham demir ve hasır süpürgesi, en az ticarete konu olanlar ise cemşir kaşık ve cemşir tarak olmuştur. Sevkiyatlar daha çok ocak, mart, ağustos aylarında yapılmıştır. Bu ürünlerin Akdeniz, İzmir ve İskenderiye gibi muhtelif varış noktalarına taşındığı bildirilmektedir⁵⁴².

4.3.4. Doğal ve Kimyasal Ürünler

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti'nden tedarik ettiği ürünler arasında çeşitli doğal ve kimyasal ürünler de bulunmaktadır. İzn-i sefine kayıtlarına

⁵⁴⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 54/608, 54/610-611, 55/633-637, 56/649-652, 57/653-656, 58/675-678, 59/679-681, 59/683-686, 66/762-763, 67/778, 67/780.

⁵⁴¹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵⁴² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 66/764-765, 66/767, 67/781-782, 72/841-849, 80/929-930, 80/932-933, 81/934, 81/937, 84/969, 87/1001-1002, 88/1019.

göre çeşitli doğal ve kimyasal ürünler İstanbul'dan Akdeniz'in çeşitli limanlarına sevk edilmiştir.

Tablo 56: 1821 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁴³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Mastaki	16 varil	Kitre	1800 kıyye (2,307 ton)
Mazı	861,5 kantar (48,630 ton) ve 144 kıyye (184,60 kg)	Balmumu	4408 kıyye (5,651 ton)
Rastık Taşı	500 kıyye (642,5 kg)	Zırnıh	205 kantar (11,572 ton)
Alacehr	780 kıyye (999,9 kg)	Mahmudiyye	150 kıyye (192,3 kg)

1821 yılında taşınan doğal ve kimyasal ürün çeşitliliği oldukça sınırlı olup, toplamda sekiz çeşit ürünün ticareti yapılmıştır. Bu kapsamda, çeşitli reçineler başta olmak üzere mastaki, kitre, mazı, balmumu, rastık taşı, alacehr ve mahmudiyye gibi muhtelif doğal ve kimyasal ürünler sevk edilmiştir. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar mazı ve zırnıh, en az ticarete konu olan ürün ise mastaki olmuştur. Sevkiyatlar daha çok ekim ve aralık aylarında yapılmıştır. Bu ürünlerin varış noktası olarak genelde Akdeniz ve İskenderiye notu düşülmüştür⁵⁴⁴.

Tablo 57: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁴⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Kükürt	3 küfe	Çam Sakızı	24 varil
Mazı	226 kantar (2,757 ton)	Mastaki	55 kıyye (70,51 kg)
Kına Kına	25 kıyye (32,05 kg)	Rastık Taşı	500 kıyye (641 kg)
Tütün	26.550 kıyye (34,037 ton)	Rastık	500 kıyye (641 kg)
Karanfil	8 kıyye (10,256 kg)	Tarçın	8 kıyye (10,256 kg)
Mürdesenk	10 kantar (564,49 kg)	Petrol	400 kıyye (512,8 kg)
Balmumu	1174 kıyye (1,505 ton)	Kehribar	600 kıyye (769,2 kg)
Mürekkep	200 kıyye (256,4 kg)		

⁵⁴³ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵⁴⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 28/596, 40/815, 47/875, 48/879, 51/877.

⁵⁴⁵ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Önceki yıla göre bir miktar artış gösteren 1822 yılı doğal ve kimyasal ürün ticaretinde, toplam 15 farklı ürün sevk edilmiştir. Söz konusu emtia arasında çeşitli baharatlar, reçineler ve kimyasal ürünler bulunmaktadır. Bu kapsamda mazı, kükürt, mastaki, rastık taşı, kehribar, çam sakızı, tarçın, petrol, karanfil ve mürdesenk gibi doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu ürünler arasında en fazla ticareti yapılan ürün tütün, en az talep görenler ise kükürt ve kına kına olmuştur. Ocak, mayıs, kasım ve aralık ayında sevkiyatı yapılan söz konusu ürünler genel olarak Akdeniz, Girit ve İskenderiye gibi farklı limanlara transfer edilmiştir⁵⁴⁶.

Tablo 58: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁴⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Kendir	120 adet	Kitre	2550 kıyye (3,269 ton)
Rastık Taşı	310 kantar (17,499 ton), 580 kıyye (743,56 kg) ve 5 varil	Kına Kına	39 kıyye (49,99 kg)
Mazı	10 seklem ve 500 kıyye (641 kg)	Karanfil	28 kıyye (35,89 kg)
Anason	3 seklem ve 400 kıyye (512,8 kg)	Bakkam	20 deste
Sinemaki	1 zenbil ve 30 kıyye (38,46 kg)	Gül Yağı	9 miskal
Kudret Helvası	1 sandık	Mahlep	700 kıyye (897,4 kg)
Zaferan	33 kıyye (42, 30 kg)	Afyon	2 kıyye (2,56 kg)
Tarçın	14 kıyye (17,94 kg)	Kakule	1 kıyye (1,28 kg)
Hindistan Cevizi	75 kıyye (96,15 kg)	Misk Sabunu	300 kıyye (384,6)
Mastaki	6 kıyye (7,69 kg)	Tütün	79804 kıyye (102,308 ton)
Balmumu	1 sandık ve 3068 kıyye (3, 933 ton)	Otluk Tohumu	4 çuval
Alacehr	115 kıyye (147,4 kg)	Zırnıh	10 kıyye (12,82 kg)
Terementin	22 kıyye (28,20 kg)	Zencefil	1 kantar (56,44 kg)

⁵⁴⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 51/890, 113/1492, 71/1108, 72/1113, 75/1118-1119, 80/1226, 83/1233, 93/1288-1289, 96/1321, 102/1393, 106/1456, 110/1482.

⁵⁴⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Petrol	646 kıyye (828,17 kg)	Ravend	50 kıyye (64,1 kg)
Ardıç Sakızı	9 kantar (508,041 kg)	Mürekkep	14 kıyye (17,94 kg)

Ticarete konu doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde bir önceki yıla göre yaklaşık iki katlık artışın kaydedildiği 1823 yılında toplamda 30 kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu emtia arasında çeşitli baharatlar, reçineler ve kimyasal ürünler bulunmaktadır. Bu kapsamda zırnıh, zencefil, Hindistan cevizi, terementin, petrol, ardıç sakızı, mürekkep, zırnıh, kakule, otluk tohumu, tütün, misk sabunu ve kudret helvası gibi muhtelif doğal ve kimyasal ürün sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Bunlar arasında en fazla işlem görenler tütün, rastık taşı, balmumu ve kitre, en az talep görenler ise kakule ve zencefil olmuştur. Ocak, temmuz, kasım ve aralık ayında taşınan bu ürünler genel olarak Selanik, Girit, İzmir, Tunus ve İskenderiye limanlarına taşınmıştır⁵⁴⁸.

Tablo 59: 1824 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁴⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Petrol	534 kıyye (684,58 kg)	Kudret Helvası	140 kıyye (179,48 kg)
Tütün	68645 kıyye (88,002 ton)	Kimyon	80 kıyye (102,56 kg)
Kına Kına	360 kıyye (461,52 kg)	Mazı	271,5 kantar (15,325 ton)
Rastık Taşı	930 kıyye (1,192 ton)	Frenk Mumu	1 kıyye (1,28 kg)
Attariye	27 küfe	Kardeş Kanı	6 kantar (338,69 kg)
Zırnıh	77 kantar (4,346 ton)	Ecza	2 küfe
Mürekkep	1 küçük varil		

⁵⁴⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 112/1488-1489, 113/1491, 121/1549, 137/1775, 140/1807-1808, 140/1811-1813, 142/1814-1815, 147/1915, 151/2026, 152/2031-2032, 153/2033-2034, 153/2037, 155/2043, 157/2056, 169/2252, 170/2254, 170/2256, 171/2258-2259, 172/2263, 176/2389-2390, 178/2411, 179/2414.

⁵⁴⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Bir önceki yıla oranla doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde gerilemenin kaydedildiği 1824 yılında 13 farklı ürünün ticareti yapılmıştır. Sevkiyatı yapılan emtia arasında kimyasal ürünler, ecza, çeşitli baharatlar bulunmaktadır. Bu kapsamda Frenk mumu, zırnıh, mazı, kardeş kanı, attariye, rastık taşı, mürekkep, kimyon, ecza ve petrol gibi doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Söz konusu emtia arasında en fazla ticareti yapılanlar tütün ve mazı, en az taşınan ürün ise Frenk mumu olmuştur. Tabloda da görülen kardeş kanı ise ilk defa bu yılın kayıtlarında listelenmiş olup diğer dönemlerde ticarete konu olmamış bir ürün olarak dikkat çekmektedir. Sevkiyatlar daha çok mart, nisan ve haziran aylarında yapılmıştır. Bu yılın kayıtlarındaki ürünler genellikle İskenderiye, Girit, İzmir gibi limanlara ulaştırılmıştır⁵⁵⁰.

Tablo 60: 1825 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁵¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Mastaki	6232 kıyye (7,989 ton) ve 42 varil	Balmumu	195 kıyye (249,99 kg)
Afyon	341 kıyye (437,16 kg)	Alacehr	3150 kıyye (4,038 ton)
Salep	519 kıyye (665,35 kg)	Zırnıh	94,5 kantar (5,334 ton)
Tütün	60160 kıyye (77,125 ton)	Mazı	14 kantar (790,286 kg) ve 4735 kıyye (6,070 ton)
Attariye	6 küfe ve 400 kıyye (512,8 kg)	Kitre	300 kıyye (384,6 kg)
Zamk	1900 kıyye (2,435 ton)	Mürdesenk	40 kantar (2,257 ton)
Ecza	210 kıyye (269,22 kg)		

1825 yılında taşınan doğal ve kimyasal ürün çeşitliliği bir önceki yılın verilerini neredeyse tekrarlamış ve toplamda 13 kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Taşınan emtia arasında kimyasal ürünler, çeşitli baharatlar ve reçineler bulunmaktadır. Bu kapsamda alacehr, zamk, ecza, attariye, mürdesenk, kitre, tütün, salep, mastaki, afyon ve balmumu gibi doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla işlem görenler tütün

⁵⁵⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 180/2419, 180/2421, 182/2458, 184/2495-2496, 185/2501-2503, 188/2522, 196/2636, 197/2639, 197/2640, 198/2656, 210/2794, 211/2810, 211/2815-2816, 212/2820, 213/2831, 215/2842-2843.

⁵⁵¹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

ve mastaki, en az taşınan ürün ise balmumu olmuştur. Mart, nisan, temmuz ve kasım aylarında taşınan bu ürünler genel olarak Akdeniz, İzmir, İskenderiye gibi limanlara transfer edilmiştir⁵⁵².

Tablo 61: 1826 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁵³

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Tarçın	135 kıyye (173,07 kg)	Balmumu	2750 kıyye (3,525 ton)
Tütün	102548 kıyye (131,466 ton)	Zırnıh	2 kantar (112,89 kg)
Afyon	82 kıyye (105,12 kg)	Mastaki	5 varil

1826 yılı, doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde bir önceki döneme kıyasla düşüş kaydedilen ve yalnızca altı ürünün ticarete konu olduğu bir dönem olmuştur. Taşınan ürünler arasında çeşitli baharatlar ve reçineler bulunmaktadır. Bu çerçevede, tarçın, balmumu, tütün, zırnıh, afyon ve mastaki gibi doğal ve kimyasal ürünlerin sevkiyatı yapılmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılan ürün tütün, en az ilgi gören ise mastaki olmuştur. Sevkiyatları daha çok ağustos, ekim ve aralık aylarında yapılan bu ürünler İzmir ve İskenderiye limanlarına taşınmıştır⁵⁵⁴.

Tablo 62: 1827 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁵⁵

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Mürdesenk	15 kantar (846,73 kg)	Tütün	56237 kıyye (72,095 ton) ve 151 denk
Kazib-i Tiryak	30 kıyye (38,46 kg)	Attariye	103 çeşitli kap
Çam Sakızı	3 fıçı	Ardıç Sakızı	2 varil
Alacehr	4000 kıyye (5,128 ton)	Afyon	18 kıyye (23,07 kg)
Zerdeçal	1 kantar (56,449)	Mürekkep	40 kıyye (51,28 kg)

⁵⁵² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 216/2850, 224/2963-2964, 224/2967, 225/2968-6971, 229/3010, 229/3012, 230/3017-3018, 230/3020, 239/3189-3191, 239/3194, 239/3198-3199, 244/3264-3266, 245/3268-3269, 245/3276, 249/3334, 250/3336, 256/3445, 256/3348.

⁵⁵³ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

⁵⁵⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 261/3512, 261/3516, 262/3517, 262/3519, 262/3520, 274/3650, 274/3652, 274/3656, 280/3695, 280/3700-3702, 281/3703, 282/3719, 282/3722, 283/3726, 283/3731-3734, 283/3736; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/18, 6/22-23, 6/25, 6/27-28.

⁵⁵⁵ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde bir önceki yıla göre bir miktar artışın görüldüğü 1827 yılında ise toplamda 10 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu yıl kapsamında zerdeçal, mürekkep, afyon, ardıç sakızı, alacehr, çam sakızı ve mürdesenk gibi doğal ve kimyasal ürünlerin sevkiyatı yapılmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla işlem görenler tütün ve alacehr, en az ticarete konu olanlar ise ardıç sakızı ve çam sakızı olmuştur. Ağustos, ekim ve aralık ayında sevk edilen bu ürünler genel olarak İzmir, Mısır ve Girit limanlarına taşınmıştır⁵⁵⁶.

Tablo 63: 1828 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁵⁷

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Fransa Şarabı	19 sandık	Mazı	21 kantar (1,185 ton)
Alacehr	8403 kıyye (10,772 ton)	Afyon	97 kıyye (124,35 kg)
Balmumu	630 kıyye (6,477 ton)	Tütün	36666 kıyye (47,005 ton) ve 626 denk
Şarap	48640 kıyye (62,356 ton)		

Bir önceki yıla kıyasla taşınan doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde azalmanın görüldüğü 1828 yılında toplamda altı ürün ticarete konu olmuştur. Sevk edilen ürünler arasında çeşitli baharatlar ve reçineler bulunmaktadır. Bu kapsamda şarap, mazı, alacehr, afyon, balmumu ve tütün gibi doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar şarap ve tütün, en az taşınan ise afyon olmuştur. Ocak, şubat ve mayıs aylarında taşınan bu ürünler genel olarak Akdeniz, İskenderiye, İzmir gibi limanlara sevk edilmiştir⁵⁵⁸.

⁵⁵⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 7/31-34, 12/111, 14/153-154, 19/205-207, 22/233-234, 22/237, 22/239-240, 25/281, 26/285-287.

⁵⁵⁷ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵⁵⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/387, 36/420, 37/429-430, 37/432-433, 41/471, 41/474-475, 42/477, 43/491-493, 44/500, 46/535, 48/548, 51/577, 51/585, 54/606, 55/631.

Tablo 64: 1829 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁵⁹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Şarap	570 kıyye (730,74 kg)	Rom	2700 kıyye (3,461 ton)
Bakkam	40 kantar (2,257 ton)	Tütün	1800 kıyye (230,76 kg) 18 boğça ve 999 denk

1829 yılı, doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinin bir önceki yıla göre gerilediği ve tüm dönem boyunca en düşük sevkiyatın gerçekleştiği yıl olmuş; bu kapsamda da yalnızca dört kalem ürünün ticareti yapılabilmektedir. Yıl boyunca ticarete konu şarap, rom, bakkam ve tütün gibi doğal ve kimyasal ürünler arasında en fazla ticareti yapılan tütün, en az talep edilen ise şarap olmuştur. Sevkiyatları daha çok şubat, mayıs ve ekim aylarında yapılan bu ürünler İskenderiye ve Beyrut gibi limanlar ile genel olarak yer ismi belirtilmeksizin Akdeniz'e sevk edilmiştir⁵⁶⁰.

Tablo 65: 1830 Yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin İstanbul'dan Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁵⁶¹

Ürün Adı	Miktarı	Ürün Adı	Miktarı
Tütün	89850 kıyye (115,187 ton) ve 130 denk	Çam Sakızı	1479 kantar (83,488 ton)
Balmumu	2794 kıyye (3,581 ton)	Zırnıh	750 kıyye (961,5 kg)
Bakkam	18 kantar (1016 ton)	Gülbahar	600 kıyye (769,2 kg)

1830 yılında ise taşınan doğal ve kimyasal ürün çeşitliliğinde bir önceki yıla göre artış yaşanarak, toplamda altı kalem ürünün ticareti yapılmıştır. Bu kapsamda tütün, çam sakızı, balmumu, zırnıh, bakkam ve gülbahar gibi doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Söz konusu ürünler arasında en çok tütün ve çam sakızı, en az ise gülbahar talep edilmiştir. Ürünlerin ağustos, kasım ve aralık aylarında taşındığı görülmektedir. Ayrıca, gülbaharın ilk defa bu dönem

⁵⁵⁹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁵⁶⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 54/609, 55/634-636, 56/649-651, 57/653-654, 57/657, 58/675-677, 59/679-680, 59/684-685.

⁵⁶¹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

taşındığı saptanmıştır. Tüm ürünler genel olarak yer ismi belirtilmeksizin Akdeniz'e sevk edilmiştir⁵⁶².

4.3.5. Çeşitli Hububat ve Gıda Ürünleri

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti'nden temin ettiği emtia arasında çeşitli hububat ve gıda ürünleri de bulunmaktadır. İzn-i sefine kayıtlarında bu ürünlerin miktarları ve hangi limanlara aktarıldığına dair bilgiler yer almaktadır. Bu kapsamda, söz konusu emtianın ocak, nisan, ağustos, ekim ve aralık aylarında Akdeniz'deki farklı limanlara sevk edildikleri bildirilmektedir. Bu çerçevede, 1821 yılında 1197 kantar (67,569 ton) fındık, 1060 kıyye (1,358 ton) bal, 6500 kıyye (8,333 ton) zeytin taşınmıştır. Taşınan ürünlerden 83 kantar fındık ve zeytinin İskenderiye'ye nakledildiği, diğer ürünlerin ise yer ismi belirtilmeksizin Akdeniz'e transfer edileceği kayıtlarda yer almaktadır⁵⁶³. 1822'de 1197 kantar ve fındık, 1 kutu revgan, 8150 kıyye (10,448 ton) ve 41 varil zeytin, 116 kıyye (148,712 kg) helva, 650 kıyye (833,3 kg) pastırma, 18 sepet kestane, 8 çuvalda 70000 adet ceviz taşınmıştır. Bu ürünlerin de Girit, İskenderiye ve Akdeniz limanlarına sevk edildiği bildirilmektedir⁵⁶⁴.

1823 yılında ticarete konu ürün çeşitliliği değerlendirilen diğer ürünlerde olduğu gibi bu ürün kategorisinde de artış göstermiştir. Bu kapsamda 60 çuval ve 11 kantar (620,93 kg) ceviz, 3266 kantar (184,362 ton) fındık, 7000 kıyye (8,974 ton) revgan-ı çerviş⁵⁶⁵, 125 kıyye (160,25 kg) biber, 240 kıyye (307,68 kg) ve 5 keyl (121,075 kg) şeker, 6236,5 kantar (352,044 ton) pastırma, 34.377 kıyye (44,071 ton) zeytin, 141 kıyye (180,762 kg) reçel, 3 varil lahm-i kadid, 65 kantar (3,669 ton) ve 12000 kıyye (15,385 ton) soğan, 5000 kıyye (6,41 ton) balkabağı, 1700 kıyye (2,179 ton) sarımsak, 300 kıyye (384,6 kg) tarçın helvası, 1000 kıyye (1,282 ton) bal, 7760 kıyye (9,948 ton) tahin helvası, 3000 kıyye (3,846 ton) fasulye, 40 kıyye (51,28 kg) bamya, 553 çuval un, 2280 keyl (55,210 ton) buğday bu yıl boyunca taşınan ürünler olarak listelenmektedir. Söz konusu ürünler Girit, Dimyat, İskenderiye, Trablus, Tunus ve Balyabadra gibi çeşitli limanlara sevk edilmiştir⁵⁶⁶.

1824 yılı kayıtlarında ise 1568 kantar (88,512 ton) fındık, 87244 kıyye (111,846 ton) zeytin, 1328,5 kantar (74,992 ton) pastırma, 2180 kıyye (2,794 ton) peynir, 7138 kıyye (9,150

⁵⁶² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 67/782, 72/847-849, 80/927-928, 81/936-937, 81/939, 87/1001, 88/1018-1019.

⁵⁶³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 24/585, 42/856, 48/879.

⁵⁶⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 51/889-890, 113/1492, 71/1108-1109, 73/1114-1115, 75/1118, 83/1233, 102/1391-1394, 106/1456.

⁵⁶⁵ İnek, sığır vb. kasaplık hayvanların yağlarının eritilmesiyle elde edilen yağ, iç yağı.

⁵⁶⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 111/1486, 112/1488, 113/1491, 120/1547, 121/1551, 122/1553, 122/1555, 140/1808, 140/1810, 140/1812-1813, 142/1814-1815, 147/1915, 152/2031-2032, 153/2033, 153/2037, 154/2039-2040, 154/2042, 169/2251-2252, 170/2254-2256, 171/2258-2260, 176/2389-2390, 179/2413-2414.

ton) tahin helvası, 612 kıyye (784,584 kg) kestane, 106 kıyye (135,892 kg) bamya, 40154 keyl (972,329 ton), 3281 çuval ve 6242 denk un, 480 kıyye (615,36 kg) balık yağı, 19000 keyl (460,085 ton) arpa, 13380 keyl (323,996 ton) buğday, 200 kasa Efrenç şarabı, 130 kıyye (166,66 kg) şekerin taşındığı bildirilmektedir. Bu ürünler Girit, İskenderiye ve Eğriboz gibi limanlara sevk edilmiştir⁵⁶⁷.

1825 yılında ise 3356 kantar (189,442 ton) fındık, 220.737 kıyye (282,984 ton) zeytin, 24850 keyl (601,742 ton) buğday, 110.226,5 keyl, (2.669,13 ton) 358 zenbil ve 5461 çuval un, 151.847 keyl (3.676,97 ton) arpa, 8742 kantar (493,477 ton) peksimet, 58 sandık ham şeker, 56 kıyye (71,792 kg) şeker, 3 sandık meyan balı, 816 kıyye (1,046 ton) pastırma, 70 kıyye (89,74 kg) pekmez ve nardenk, 50 kıyye (64,1 kg) reçel, 4 çuval ceviz, 1500 kıyye (1,923 ton) peynir, 1551 kıyye (1,988 ton) sarımsak taşınmıştır⁵⁶⁸. Bu ürünlerin Koron, İskenderiye, Girit gibi limanlar başta olmak üzere belirli bir yer bilgisi sağlanmadan doğrudan Akdeniz'e nakledildiği kaydedilmiştir. 1826 yılında 2585,5 kantar (145,948 ton) fındık ve 33169 kıyye (42,522 ton) zeytin taşınmış ve bu ürünler doğrudan İskenderiye'ye sevk edilmiştir⁵⁶⁹. 1827 yılında ise 113.122 kıyye (145,022 ton) ve 183 varil zeytin, 1845 kantar (104,148 ton) fındık, 100 kıyye (128,2 kg) şarap taşınmıştır. Bu ürünler de İskenderiye, İzmir gibi limanlara aktarılmıştır⁵⁷⁰.

1828 yılı kayıtlarına bakılırsa, 202.664 kıyye (259,815 ton) zeytin, 4477 (252,722 ton) kantar fındık, 8000 kıyye (10,256 ton) kahve-i Frengi sevk edilmiştir. Bu ürünler Beyrut, İskenderiye, Girit, Tunus ve İzmir gibi limanlara taşınmıştır⁵⁷¹. 1829 yılında ise 2519 kantar (142,195 ton) fındık ve 94.926 kıyye (121,695 ton) zeytinin Beyrut, İzmir ve İskenderiye limanlarına nakledildiği bildirilmektedir⁵⁷². 1830 yılında da 79600 kıyye (102,047 ton) zeytin,

⁵⁶⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 179/2416, 180/2420-2421, 180/2423, 182/2458, 184/2495, 184/2497, 184/2499, 185/2500-2501, 185/2504, 191/2548, 191/2550, 196/2636-2637, 197/2639-2640, 197/2642, 198/2643-2653, 198/2656, 201/2672, 206/2722, 206/2726, 214/2833, 214/2835, 205/2718, 205/2720, 206/2723, 210/2792, 211/2811, 211/2815, 212/2816, 212/2818, 212/2820-2822, 214/2832, 215/2840, 215/2842, 215/2843.

⁵⁶⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 215/2844, 216/2845-2848, 216/2850, 219/2908-2912, 220/2913-2919, 220/2921-2922, 224/2963-2964, 225/2968, 226/2974-2975, 226/2977, 227/2979-2985, 227/298-2992, 229/3010-3012, 229/3014-3015, 230/3016-3022, 238/3184-3189, 239/3192, 239/3194-3196, 239/3198-3199, 244/3263-3266, 245/3267-3269, 245/3275, 245/3277, 214/2836-2838, 214/2839.

⁵⁶⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 262/3517, 262/3520-3521, 262/3523, 262/3525, 274/3650, 274/3652, 274/3656, 280/3693, 280/3699, 280/3701, 282/3719-3720, 283/3726, 283/3731, 283/3733-3736, BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 6/18, 6/23, 6/25.

⁵⁷⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 7/32, 7/35, 7/39, 16/178, 19/202-203, 19/205-207, 22/233-235, 22/242, 26/283, 26/285-288.

⁵⁷¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/385, 37/429-432, 41/473-476, 42/477, 42/479, 43/489-491, 46/533, 46/536, 46/539, 48/547, 51/579, 51/581, 51/583, 51/586, 54/604, 55/631-632.

⁵⁷² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 55/633-634, 55/636-637, 56/650, 58/678, 59/679-59/681, 59/686, 66/761, 54/607, 66/762, 67/778-779.

88 kantar (4,967 ton) fındık, 2723 kıyye (3,490 ton) kahve-i Frengi gibi ürünlerin İskenderiye limanına ve Akdeniz'e sevk edildiği belirtilmiştir⁵⁷³.

4.3.6. Deniz Ürünleri

1821–1830 yılları arasında Avusturya tüccarlarının Osmanlı Devleti'nden tedarik ettiği emtia arasında deniz ürünleri de bulunmaktadır. Ürünlerin genel olarak ocak, şubat, mart, kasım ve aralık olmak üzere daha çok kış mevsiminde taşındığı görülmektedir. Buna göre 1821 yılında 68 fiçı tuzlu balık Akdeniz'e sevk edilmiştir⁵⁷⁴. 1822 yılında ise 400.000 adet çiroz balığı, 111 varil ve 191 şamandıra tuzlu balığın Girit ve İskenderiye'ye nakledildiği kayıtlarda yer almaktadır⁵⁷⁵. 1823 yılı kayıtlarına göre 565 varil ve 50 şamandıra tuzlu balık, 1281 kıyye (1,642 ton) havyarın Midilli, Girit ve İzmir limanlarına sevkıyatı yapılmıştır⁵⁷⁶. 1824 yılında 1353 varil, 20 çuval ve 6 sandık tuzlu balık, 2258 kıyye (2,894 ton) havyar, 842000 adet kuru balık, 95 varil balık Girit ve İzmir'e taşınmıştır⁵⁷⁷. 1825 yılında ise 459 varil tuzlu balık, 1258000 adet çiroz balığı Girit'te Resmo ve Kandiye kalelerine götürüleceği kaydı yer almaktadır⁵⁷⁸. 1826 yılında ise 1500 kantar (84,673 ton) palamut ve 151 varil tuzlu balığın Selanik ve İzmir limanlarına nakliyatı sağlanmıştır⁵⁷⁹. 1827 yılında 594 varil tuzlu balık, 87000 adet çiroz balığı, 6 fiçı havyar İzmir ve Girit limanlarına sevk edilmiştir⁵⁸⁰. 1828 yılında 3471 varil tuzlu balık, 1652000 adet çiroz balığı ve 52 varil havyar İskenderiye ve İzmir limanlarına aktarılmıştır⁵⁸¹. 1829 yılı kayıtlarında 458 varil tuzlu balık ve 15 fiçı havyarın Mısır ve Akdeniz limanlarına sevk edildiği bildirilmektedir⁵⁸². 1830 yılında ise 18 varil tuzlu balık ve 2 fiçı siyah havyar Akdeniz'e nakledilen ürünler arasındadır⁵⁸³.

⁵⁷³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 67/781-782, 72/842-844, 72/847, 80/928, 80/932-933, 81/934.

⁵⁷⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 44/873.

⁵⁷⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 51/889-890, 11/1492, 75/1118, 93/1288, 106/1456.

⁵⁷⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 113/1491, 152/2031-2032, 154/2040, 171/2258, 176/2839, 176/2390, 177/2391, 179/2413-2414.

⁵⁷⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 177/2392, 180/2421, 182/2457-2458, 184/2495, 184/2498-2499, 185/2502, 196/2636, 197/2639, 210/2794, 211/2813, 214/2832.

⁵⁷⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 216/2850, 224/2963-2964, 229/3011, 230/3018, 244/3264, 249/3334.

⁵⁷⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 278/3668, 280/3696.

⁵⁸⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 7/35, 12/111, 14/153, 16/177, 19/207, 26/283, 26/285-286, 26/288, 34/384.

⁵⁸¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/385-386, 37/421-428, 37/431, 41/469-470, 41/476, 43/489, 44/498, 44/500, 46/532-534, 46/537-539, 48/547, 51/583, 51/586, 54/605-606.

⁵⁸² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 55/634, 58/676, 59/680, 59/682, 59/685, 54/607, 54/609-610.

⁵⁸³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 81/934, 88/1018-1019.

4.4. Avusturya'nın Akdeniz Limanlarından Karadeniz'e Sevk Ettiği Ticarî Ürünler (1821–1830)

1821–1830 yılları arasında Avusturya'nın Akdeniz'den Karadeniz'e yönelik ticari operasyonlarını gösteren kayıtlar oldukça zengin bir içerik sunmaktadır. On yıllık süreçte toplamda 2721 Avusturya bandıralı ticaret gemisinin Karadeniz'e geçiş yapmak üzere izn-i sefine belgesi aldığı tespit edilmiştir. Bu gemilerden 604'ü çeşitli ürünlerle dolu olarak Karadeniz'e ticaret gerçekleştirmiştir. Dolu gemiler Frengistan, Messina, Trieste, Santorini, Marsilya, Kefalonya, Bozcaada, İstanbul, İzmir, Alikorna gibi farklı bölgelerden temin ettikleri ürünleri Rus limanlarına taşımıştır. Söz konusu tarihsel kesitte 2117 geminin ise boş yükle Akdeniz'den çıkıp Rus limanlarına geçiş yaptığı saptanmıştır. Bu hesaplamalara göre, boş gemi oranı toplam gemilerin %77.80'ine, dolu gemi oranı da aynı toplamın %22.20'sine tekabül etmektedir. Bu dönemdeki dolu gemi oranı, ele alınan diğer dönemlerdeki ilgili verilere kıyasla oldukça yüksek bir ticaret trafiğini işaret etmektedir. Buna karşın, önceki iki dönemde boş gemi oranının dolu gemi oranına göre yüksek seyrettiği istatistiğin bu dönemde de korunduğu vurgulanmalıdır. Bu dönem boyunca Avusturya tüccarlarının Karadeniz'e hem ürün taşımak hem de Rus limanlarından mal tedarik etmeye yönelik faaliyette bulunduğu görülmektedir.

Tablo 66: Karadeniz'e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin İstatistikleri (1821–1830)⁵⁸⁴

Yıl	Dolu	Boş	Toplam
1821	9	184 ⁵⁸⁵	193
1822	109	74 ⁵⁸⁶	183
1823	86	216 ⁵⁸⁷	302
1824	51	148 ⁵⁸⁸	199
1825	67	270 ⁵⁸⁹	337
1826	65	236 ⁵⁹⁰	301

⁵⁸⁴ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

⁵⁸⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 2/69-113, 11/417-472, 28/597-629, 29/630-645.

⁵⁸⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 29/646-650, 30/651-679, 94/1297, 95/1302-1312, 96/1313-1316, 101/1355-1372, 109/1479.

⁵⁸⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 116/1523-1531, 127/1582-1598, 128/1599-1634, 129/1635-1675, 142/1817-1827, 143/1828-1864, 150/2005-2015, 162/2101-2137, 163/2138-2139, 175/2339-2340.

⁵⁸⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 175/2341-2385, 194/2569-2596, 203/2691-2706, 210/2795-2799.

⁵⁸⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 210/2800-2809, 228/2993-3003, 231/3034-3052, 232/3053-3072, 243/3231-3247, 251/3347-3360, 255/3423-3428.

⁵⁹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 255/3429-3441, 269/3572-3580, 271/3596-3600, 271/3602-3604, 280/3686-3689, 286/3763-3765; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 10/100.

1827	59	410 ⁵⁹¹	469
1828	47	131 ⁵⁹²	178
1829	38	110 ⁵⁹³	148
1830	73	338 ⁵⁹⁴	411
Toplam	604	2117	2721

1821–1830 yılları arasında Akdeniz’den Karadeniz’e geçen Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin dolu ve boş olarak yıllık toplam sayılarını gösteren bu tablo, on yıllık süreçteki ticaret trafiğini ortaya koymaktadır. Söz konusu yıllar arasında dolu gemi geçişleri değerlendirilen tüm evreler içinde en yüksek seviyeye ulaşmıştır. 1821 yılında yalnızca dokuz gemi dolu yükü taşıyarak bu sayı 1822 yılında 109’a yükselmiştir. Diğer yıllardaki dolu gemi geçişleri incelendiğinde, 1823 yılında 86, 1824’te 51, 1825’te 67, 1826’da 65, 1827’de 59, 1828’de 47, 1829’da 38 ve 1830’da 73 geminin çeşitli ürünlerle yüklü olarak Karadeniz’deki Rus limanlarına sevkiyat gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu veriler ışığında, 1821 yılı dolu gemi geçişlerinin en düşük olduğu yıl olarak kaydedilirken 1822 yılı ise 109 dolu gemiyle en yüksek ticari hareketliliğin yaşandığı yıl olmuştur. Özellikle 1828–1829 yıllarında dolu gemi geçişlerinde belirgin bir düşüş gözlemlenirken diğer yıllarda ortalama bir gemi trafiğinin aktığı izlenmektedir. Bu durum, 1828–1829 döneminde yaşanan siyasi veya ekonomik gelişmelerin ticarete olan etkisini düşündürmektedir. Boş gemi geçişleri ise, diğer dönemlerde olduğu gibi bu dönemde de oldukça yüksek oranlarda seyretmiştir. Bu kapsamda, 1821 yılında 184, 1822’de 74, 1823’te 216, 1824’te 148, 1825’te 270, 1826’da 236, 1827’de 410, 1828’de 131, 1829’da 110 ve 1830 yılında 338 gemi, ürün almak amacıyla Rus limanlarına geçiş yapmıştır. Bu dönemde en düşük boş gemi geçişi 1822 yılında 74 gemi ile gerçekleşirken en yüksek boş gemi geçişi ise 1827 yılında 410 gemi ile kaydedilmiştir. Bu veriler, Avusturya bandıralı gemilerin büyük bir kısmının Karadeniz’e mal temin etmek amacıyla boş olarak geçtiğini ve ticaretin de bu yönde yoğunlaştığını göstermektedir.

Yıllık bazda dolu ve boş gemi geçişleri birlikte değerlendirildiğinde, 1821 yılında toplam 193 gemi izn-i sefine almıştır. 1822 yılında bu sayı %5,18’lik bir düşüşle 183’e gerilemiştir. 1823 yılında ise %65,03 oranında kuvvetli bir artışla gemi geçiş sayısı 302 olarak

⁵⁹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 5/13, 10/101-102, 15/157-161, 19/197-198, 22/230-231, 24/255-256, 27/241-242, 28/303-304, 30/331-332, 31/347-348.

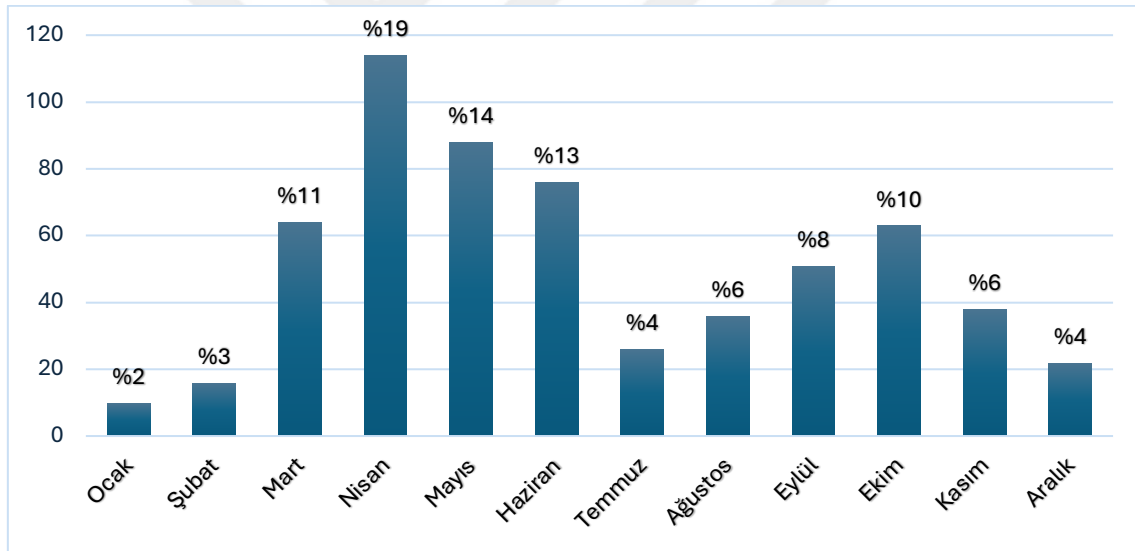
⁵⁹² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 31/348, 38/437-438, 44/503-504, 47/543-544, 49/556-557.

⁵⁹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 60/712-713, 63/728-729.

⁵⁹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 63/729, 70/802-803, 73/859-860, 75/871-872, 77/886-887, 81/940-941, 83/955-956.

gerçekleşmiştir. 1824 yılında ise bir önceki yıla kıyasla %34,11’lik bir düşüşle 199 gemi izn-i sefine almıştır. 1825 yılında gemi sayısı tekrar yükselerek 337’ye çıkmış ve %69,35 oranında bir artış gözlemlenmiştir. 1826 yılında ise bir önceki yıla kıyasla %10,68 oranında gerilemeyle 301 gemi geçiş yapmıştır. 1827 yılı ticaret trafiğinin en yoğun olduğu yıllardan biri olmuş, 469 gemi ile %55,81 oranında büyük bir artış kaydedilmiştir. Buna karşın, 1828 yılında ticaret trafiğinde sert bir düşüş yaşanmış, 178 gemi ile %62,05 oranında bir azalma olmuştur. 1829 yılında bu düşüş eğilimi devam etmiş ve %16,85 oranında bir gerileme neticesinde 148 gemi ile en düşük gemi trafiği gerçekleşmiştir. 1830 yılında ise ticaret faaliyetleri büyük bir ivme kazanmış, 411 gemi ile %177,70 oranında dönemin en yüksek yüzdelik artış oranına ulaşılmıştır. Bu dalgalanmalar, dönemin siyasi ve ekonomik koşullarına bağlı olarak ticaretin belirli yıllarda keskin değişimler yaşadığını göstermektedir.

Grafik 9: Karadeniz’e İzn-i Sefine Alan Avusturya Ticaret Gemilerinin Aylık ve Mevsimsel Dağılım İstatistikleri (1821-1830)⁵⁹⁵



Bu grafik, 1821–1830 yılları arasında Karadeniz’e açılmak için dolu ve boş olarak izn-i sefine belgesi alan Avusturya bandıralı ticaret gemilerinin aylık ve mevsimsel geçiş oranlarını göstermektedir. Kış mevsimi boyunca ticari faaliyetler oldukça düşük seyretmiştir. Bu dönemde, aralık ayında 30 gemi ile %4, ocak ayında 25 gemi ile %2 ve şubat ayında 103 gemi ile %3 oranında Akdeniz’den Karadeniz’e geçiş yapılmıştır. Kış aylarında deniz trafiğinin düşük seyretmesini mevsimsel koşulların etkisine bağlamak mümkündür. İlkbahar mevsiminde ise ticaret trafiği belirgin şekilde artış göstermiştir. Mart ayında 263 gemi %11, nisan ayında

⁵⁹⁵ Bu grafikteki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

445 gemi %19 ve mayıs ayında 360 gemi %14 oranında geçiş kaydedilmiş ve bu istatistik de söz konusu sezonu ticaret trafiği yönünden en yoğun dönemlerden biri haline getirmiştir. Yaz mevsimi ise dalgalı bir seyir izlemiştir. Haziran ayında 392 gemi %13 oranında izn-i sefine alırken temmuz ayında bu veri 190'a düşerek %4 oran ile yılın en düşük yaz ayı seviyesine ulaşmıştır. Ağustos ayında ise 237 gemi ile %6 oranında tekrar bir toparlanma eğilimi gözlemlenmektedir. Sonbahar mevsimi de ticaretin yüksek seviyelerde devam ettiği bir dönem olmuştur. Eylül ayında 252 gemi ile %8, ekim ayında 321 gemi ile %10 ve kasım ayında 103 gemi ile %6 oranında geçiş yapılmıştır. Genel olarak değerlendirildiğinde, en yoğun gemi trafiği ilkbahar, yaz ve sonbahar aylarında gerçekleşmiştir. Özellikle mart ayı itibarıyla ticaret hacmi hızla artarken temmuz ayında bir düşüş yaşanmış; ancak ağustos ayı ile sonbaharda tekrar yükselişe geçilmiştir. Kış mevsiminde ise geçişlerin belirgin şekilde azaldığı saptanmıştır. Bu veriler, deniz ticaretinin mevsimsel koşullara duyarlılığını ortaya koyarak ilkbahar, yaz ve sonbahar aylarının ticaret için en elverişli dönemler olduğunu göstermektedir.

4.4.1. Narenciye

1821–1830 yılları arasında Akdeniz'den Karadeniz'e ticareti yapılan ürünlerin başında narenciye gelmektedir. Bu kategorideki ürünlerin bazı değişkenlikler göstermekle birlikte hemen hemen her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. Genelde kantar ve sandık birimi üzerinden hesaplanan narenciyenin bazı yıllarda fıçı, varil, çuval, adet ve kıyye gibi farklı ölçü birimleriyle de kaydedildiği görülmüştür. Ürünlerin genel olarak mart, nisan, mayıs, eylül ve ekim gibi aylarda sevk edildiği görülmektedir.

Tablo 67: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Narenciye Ürünleri (1821–1830)⁵⁹⁶

Yıl	Ürün	Ölçü
1821	Limon	13000 adet
	Limon Suyu	6000 kıyye (7,692 ton)
1822	Limon Suyu	73 varil, 79 kantar (4,459 ton) ve 1000 kıyye (1,282 ton)
	Limon	3667 sandık ve 277004 adet
	Portakal	3674 sandık
	Limon ve Portakal	2121 sandık

⁵⁹⁶ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

	Turunç ve Turunç Kuru	692 sandık, 46 varil, 3 fiç ve 3 kantar (169,347 kg)
1823	Limon ve Limon Kabuğu	6030 sandık, 40000 adet, 18 torba
	Limon suyu	304 varil ve 43.240 kıy (55,433 ton)
	Portakal	5 varil, 4 torba ve 44343 sandık
	Limon ve portakal	3251 sandık
	Turunç ve Turunç kuru	34 varil ve 30 çuval
1824	Limon	3113 sandık
	Limon Suyu	97 varil
	Portakal	8062 sandık
	Limon ve Portakal	4560 sandık
	Turunç ve Turunç Kabuğu	10 varil, 14 çuval ve 246 kantar (13,886 ton)
1825	Limon ve Limon kabuğu	28071 sandık, 700000 adet ve 200 kantar (11,289 ton)
	Limon Suyu	186 varil
	Portakal ve Portakal kabuğu	4250 sandık, 75 kantar (4,233 ton) ve 800 kıy (1,025 ton)
	Limon ve Portakal	3755 sandık
	Turunç	566 sandık
1826	Limon	2017 sandık
	Limon Suyu	63 varil
	Portakal ve Portakal Kabuğu	200 sandık, 26000 adet ve 50 çuval
	Limon ve Portakal	2890 sandık
1827	Limon	1620 sandık, 50000 adet
	Limon Suyu	119 fiç ve 30 varil
	Portakal	5187 sandık, 20000 adet ve 30 yük
	Portakal Kabuğu	36 çuval
	Limon ve Portakal	6226 sandık
1828	Limon	150 sandık ve 42000 adet

	Limon Suyu	60 fıçı, 118 varil
	Portakal ve Portakal Kabuğu	50 sandık, 105 kantar (5,927 ton)
	Portakal ve Limon	200 sandık
1829	Limon	20000 adet
	Limon Suyu	960 kantar (54,191 ton) ve 36 fıçı
	Portakal ve Portakal Kabuğu	153 sandık, 75000 adet ve 170 kantar (9,596 ton)
	Portakal Kuru	3000 kıyye (3,846 ton)
1830	Limon ve Portakal	3933 sandık
	Limon Suyu	26 fıçı ve 234 sandık
	Turunç Kabuğu ve Limon Kabuğu	121 kantar (6,830 ton) 16 çuval, 7 denk

Değerlendirmesi yapılan narenciye grubunda 1821 yılında sadece limon ve limon suyu taşınmıştır. Taşınan bu ürünlerin İstanbul limanından alınıp Karadeniz'e sevk edileceği bildirilmiştir⁵⁹⁷. 1822 yılında ise limon, portakal, turunç gibi çeşitli ürünlerin ticaretinin yapıldığı görülmektedir. Bu ürünlerden limon ve portakalın birlikte taşındığı saptanmıştır. Söz konusu ürünlerin Messina, Trieste, Alikorna, Şire adası ve İstanbul gibi noktalardan alınıp Karadeniz'e sevk edildiği kaydedilmiştir. Bu yıl en çok taşınan ürünün limon ve limon suyu olduğu, en az talep gören ürünün ise turunç kuru olduğu görülmektedir⁵⁹⁸. 1823 yılında da bir önceki yıla benzer biçimde, limon, limon kabuğu, portakal, turunç ve turunç kuru gibi ürünlerin transfer edildiği saptanmıştır. Yine limon ve portakalın bir arada taşındığı kayıtlarda görülmektedir. Bu ürünlerin İstanbul, Messina, Cenova, Trieste, Marsilya gibi farklı iskelelerden alındığı ve Karadeniz'e sevk edileceği bildirilmektedir. Bunlardan portakalın dört torbası Marsilya iskelesinden çıktığı ve menşe olarak Nemçe portakalı olduğu, 151 sandık limonun ise Messina limonu olduğu bildirilmektedir⁵⁹⁹. 1824 yılında taşınan ürünlerde herhangi bir farklılık gözlenmemiştir. Bu dönemde de yine limon ve portakalın birlikte taşındığı tespit edilmiştir. Dönemin en çok ticareti yapılan ürünü ise portakal olmuştur. Taşınan tüm ürünlerin

⁵⁹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 26/592.

⁵⁹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 61/988-989, 62/991, 64/996-998, 65/1001, 69/1099, 81/1228, 85/1237, 86/1241, 86/1248, 87/1253, 87/1258, 89/1267, 89/1269, 90/1272, 92/1282, 97/1328, 99/1340, 100/1354, 102/1389-1390, 103/1395, 105/1419, 109/1465.

⁵⁹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 114/1498, 118/1538-1540, 119/1542-1543, 124/1568, 125/1573-1574, 126/1580, 127/1581, 134/1757-1759, 135/1760, 135/1762-1764, 145/1889, 147/1912, 166/2221.

Messina limanından alınıp Karadeniz'e götürüldüğü bildirilmektedir⁶⁰⁰. 1825 yılında yine çeşitli narenciye ticarete konu olmuştur. Bu dönemde en çok taşınan ürün limon olmuştur. Bu ürünler çoğunun Messina limanından alındığı, 700000 adet ve 20000 kantar limon ile 800 kıyye portakal ve portakal kabuğunun İstanbul'dan alınıp Karadeniz'e sevk edildiği belirtilmiştir⁶⁰¹.

1826 yılı kayıtlarında limon, limon suyu, portakal ve portakal kabuğunun taşındığı görülmektedir. Turuncun ise bu yıl ticareti yapılmamıştır. Bu dönemde de limon ve portakalın beraber taşındığı saptanmıştır. Söz konusu ürünler Messina, Alikorna ve İzmir iskelelerinden alınıp Karadeniz'e sevk edilmiştir⁶⁰². 1827 yılında da yine aynı ürünlerin ticareti yapılmıştır. Diğer yıllarda olduğu gibi bu yıl da portakal ve limonun birlikte taşındığı görülmektedir. Dönemin en çok taşınan ürünü portakal olmuştur. Yıl boyunca ticarete konu ürünlerin Messina ve İstanbul limanlarından alınıp Karadeniz'e götürüldüğü izlenmektedir⁶⁰³. 1828 yılında limon, portakal ve portakal kabuğu gibi ürünler taşınmıştır. Bu dönemde en çok taşınan ürünün limon olduğu görülmektedir. Ticarete konu ürünler Messina ve İstanbul'dan alınıp Karadeniz'e aktarılmıştır. Bu dönemde savaşın başlamasına rağmen ticaretin küçük bir düşüşle birlikte belirli bir ivmede sürdüğü görülmektedir⁶⁰⁴. 1829 yılında limon, portakal ve bunlardan üretilen ürünler taşınmıştır. Ürünlerin genel olarak İstanbul'dan alınıp Karadeniz'e aktarıldığı bilgisine yer verilirken sadece 75000 adet portakalın Sakız'dan alındığı notu düşülmüştür⁶⁰⁵. 1830 yılında ise limon ve portakalın beraber taşındığı görülürken ayrı ayrı limon ve portakal kaydına rastlanmamıştır. Söz konusu ürünler genel olarak Messina, Trieste, Sicilyateyn, Alikorna ve İstanbul'dan alınıp Karadeniz'e sevk edilmiştir⁶⁰⁶.

4.4.2. Üzüm

1821–1830 yılları arasında Akdeniz'den Karadeniz'e ticareti yapılan ürünlerden biri de üzüm olmuştur. Bu ürünün her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. Üzüm ticareti genellikle kantar birimi üzerinden hesaplanmış; ancak bazı yıllarda fıçı, varil ve kıyye gibi farklı ölçü birimleriyle de kaydedildiği görülmüştür. Sevkiyatı yapılan ürünler daha çok ocak, mart, nisan, mayıs, haziran ve kasım aylarında yapıldığı görülmektedir. Ürünlerin kuru ya da

⁶⁰⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 181/2424-2427, 186/2506-2507, 186/2511, 189/2532, 189/2537.

⁶⁰¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 222/2941, 203/2708-2710, 234/3112-3114, 235/3126, 235/3128, 246/3281-3282, 250/3340.

⁶⁰² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 246/3283-3284, 246/3287, 277/3673, 282/3716; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/77.

⁶⁰³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/85, 9/87, 12/115-116, 12/124, 13/125-126.

⁶⁰⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 29/307-308, 38/439, 50/563-564, 50/566.

⁶⁰⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 60/694, 60/698, 62/716, 65/743, 65/747.

⁶⁰⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 71/806, 71/808, 71/809-812, 72/836, 73/853, 79/897.

yaş olduklarına dair açık bir bilgi bulunmamakla birlikte, hasat dönemi dışında sevk edilen üzümlerin büyük olasılıkla kuru üzüm olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 68: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Üzüm Çeşitleri
(1821–1830)⁶⁰⁷

Yıl	Ürün	Ölçü
1821	Rezaki	1775 kantar (100,196 ton)
	Siyah Üzüm	587 kantar (33,135 ton)
	Beylerce	80 kantar (4,515 ton)
1822	Rezaki	3982 kantar (224,779 ton), 128 varil, 32 fiç
	Siyah Üzüm	7562 kantar (426,867 ton), 277 varil, 362 fiç
	Beylerce	1717 kantar (96,922 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	232 kantar (13,096 ton), 399 kıyye (511,518 kg)
	Girit Üzümlü	280 kantar
1823	Rezaki	6035 kantar (340,669 ton)
	Siyah Üzüm	1005 kantar56,731 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	109 kantar (6,152 ton), 399 kıyye (511,518 kg)
	Beylerce	1659 kantar (93,648 ton)
1824	Rezaki	11.299 kantar (637,817 ton)
	Siyah Üzüm	1825 kantar (103,019 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	332 kantar (18,741 ton)
	Beylerce	117 kantar (6,604 ton)
1825	Rezaki	8263 kantar (466,438 ton)
	Siyah Üzüm	4122 kantar (232,682 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	203 kantar (11,459 ton)
	Beylerce	777 kantar (43,860 ton)
1826	Rezaki	6181,5 kantar (348,939 ton)
	Siyah Üzüm	4619,5 kantar (260,766 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	131 kantar (7,394 ton)

⁶⁰⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

	Beylerce	2543 kantar (143,549 ton)
1827	Rezaki	6700 kantar (378,208 ton)
	Siyah Üzüm	2656 kantar (149,928 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	18 kantar (1,016 ton)
	Beylerce	1781 kantar (100,535 ton)
1828	Rezaki	462 kantar (26,079 ton)
	Siyah Üzüm	297 kantar (16,765 ton)
1829	Rezaki	1367 kantar (77,165 ton)
	Siyah Üzüm	1652 kantar (93,253 ton)
	Çekirdeksiz Üzüm	54 kantar (3,048 ton)
	Beylerce	15 kantar (846,735 kg)
1830	Rezaki	702 kantar (39,627 ton)

1821 yılında rezaki, siyah üzüm ve beylerce cinsi üzüm ticareti yapılmıştır. Bu ürünlerin İstanbul'dan alınarak Karadeniz'e sevk edileceği bilgisine yer verilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan üzüm çeşidi rezaki, en az talep gören ise beylerce cinsi olmuştur⁶⁰⁸. 1822 yılında rezaki, siyah üzüm, beylerce, çekirdeksiz üzüm ve Girit üzümü gibi çeşitli üzüm türlerinin ticaretinin yapıldığı görülmektedir. Ürünler genellikle İstanbul'dan yüklenmekle birlikte kimi kayıtlarda İstanköy, İzmir ve Trieste limanlarından da alındığı ve tamamının Karadeniz'e taşındığı kaydedilmiştir. Ticareti yapılan bu ürünler arasında Girit üzümünün sadece bu yıl taşındığı, diğer yıllarda ticarete konu olmadığı görülmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan ürün siyah üzüm, en az ticareti yapılan ürün ise Girit üzümü olmuştur⁶⁰⁹. 1823 yılında ticareti yapılan üzümler çeşitlilik göstermektedir. Rezaki, siyah, çekirdeksiz ve beylerce üzümü taşınan ürünler arasında yer almaktadır. Üzümlerin bir kısmının yer ismi belirtilmeksizin Akdeniz'den temin edilerek, bir kısmının ise İstanbul ve İzmir'den alınarak Karadeniz'e sevk edileceği kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan üzüm çeşidi rezaki, en az talep gören ise çekirdeksiz üzüm olmuştur⁶¹⁰. 1824 yılında ticareti yapılan üzüm çeşitleri arasında rezaki, siyah, çekirdeksiz ve beylerce üzümü yer almaktadır. Bunlar genellikle

⁶⁰⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 39/812-813.

⁶⁰⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 55/933, 59/984, 60/987, 61/990, 63/993, 64/996, 65/1000, 69/1097, 70/1105, 81/1227, 81/1229, 82/1230, 84/1234, 86/1240, 86/1250, 87/1254, 91/1279, 92/1286, 97/1322, 97/1326, 100/1352, 102/1388, 102/1389, 105/1419, 109/1484.

⁶¹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 117/1532, 117/1534, 117/1536, 119/1532, 124/1568, 126/1577, 131/1742, 132/1744, 133/1751, 133/1753, 133/1755, 134/1759, 135/1760, 147/1913, 157/2059, 157/2060, 160/2070, 166/2217, 166/2218, 172/2264.

İzmir ve Foça'dan temin edilmiş olmakla birlikte 680 kantar siyah üzümün Akdeniz cezirelerinden alınarak Karadeniz'e götürüldüğü kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan üzüm çeşidi rezaki, en az taşınan ise beylerce üzümü olmuştur⁶¹¹. 1825 yılında, önceki yıllarda olduğu gibi rezaki, siyah, çekirdeksiz ve beylerce cinsi üzüm ticareti yapılmıştır. Üzümlerin genellikle İstanbul, İzmir ve Foça gibi bölgelerden temin edildiği, ayrıca 150 kantar rezaki üzümün Messina'dan alınıp Karadeniz'e götürüldüğü kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan üzüm çeşidi rezaki, en az ticareti yapılanı ise çekirdeksiz üzüm olmuştur⁶¹².

1826 yılında rezaki, siyah, çekirdeksiz ve beylerce cinsi üzüm ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde de üzümlerin genellikle İstanbul ve İzmir'den temin edildiği; bunun yanı sıra rezaki üzümünün 1794 kantarının Çeşme'den, 26 kantarının ise Trieste limanından alınarak Karadeniz'e sevk edildiği kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan üzüm çeşidi rezaki, en az taşınanı ise çekirdeksiz üzüm olmuştur⁶¹³. 1827 yılında da, önceki yıllarda olduğu gibi, rezaki, siyah, çekirdeksiz ve beylerce cinsi üzümler Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu dönemde tüm üzüm çeşitlerinin İzmir'den temin edildiği kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan üzüm çeşidi rezaki, en az talep çeken ise çekirdeksiz üzüm olmuştur⁶¹⁴. 1828 yılında, önceki yıllara kıyasla ürün çeşitliliği yarı yarıya azalmış ve yalnızca rezaki ile siyah üzüm ticareti yapılmıştır. Bu iki üzüm çeşidi, ekim ayında Diyodato Milineviç isimli kaptan tarafından İzmir'den alınarak Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu durum, 1828 yılında Osmanlı-Rus Savaşı'nın etkisiyle ticaretin ciddi şekilde daraldığını göstermektedir. Özellikle önceki yıllarda düzenli olarak ticareti yapılan çekirdeksiz ve beylerce üzümünün bu dönemde ticarete konu olmaması savaşın ve siyasi gelişmelerin ticaret üzerindeki etkisine işaret etmektedir⁶¹⁵. 1829 yılında, önceki yıllarda olduğu gibi dört çeşit üzüm ticareti yapılmıştır. Buna karşın, söz konusu dönemde ürün çeşitliliği yeniden artarken çekirdeksiz ve beylerce üzümünün ticaret hacminin savaş öncesindeki durumundan oldukça uzak seyrettiği görülmektedir. Yıl boyunca ticarete konu ürünler İstanbul ve İzmir'den temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti

⁶¹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 187/2513, 187/2514, 187/2515, 187/2516, 187/2517, 187/2518, 187/2520, 188/2525, 201/2668, 201/2669, 209/2785, 209/2788.

⁶¹² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 209/2791, 222/2941, 223/2958, 224/2960, 235/3123, 235/3124-3125, 235/3128-3130, 236/3134-3139, 250/3338.

⁶¹³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 236/3140, 261/3513-3514, 263/3531-3532, 263/3534, 266/3555, 266/3559, 266/3563, 273/3639, 274/3644, 274/3646, 275/3657, 275/3661, 281/3707-3708, 281/3710; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/77-78.

⁶¹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/80-81, 9/83, 9/86, 9/89, 12/113, 21/219, 21/226-227.

⁶¹⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 39/446.

yapılan üzüm çeşidi siyah üzüm, en az ticareti yapılan ise beylerce üzümü olmuştur. Bu durum, 1828 yılındaki daralmandan sonra 1829'da ticaretin toparlanmaya başladığını; ancak tüm üzüm çeşitlerinde eşit ve dengeli bir artış yaşanmadığını göstermektedir. Siyah üzüm ticaretinin artışı, bu üzüm çeşidine yönelik talebin daha güçlü olduğunu gösterirken beylerce üzümünün düşük seviyede kalması ya üretim azalması ya da pazar talebindeki düşüşten kaynaklanmış olabileceğini düşündürmektedir⁶¹⁶. 1830 yılı üzüm ticaretinin en düşük seviyede seyrettiği yıl olarak kaydedilmiştir. Bu dönemde yalnızca dört geminin rezaki üzümünü İstanbul, İzmir ve Trieste'den temin ederek Karadeniz'e sevk ettiği kaydedilmiştir. Bu yıl taşınan 702 kantar rezaki üzümünün 362 kantarı İzmir'den, 310 kantarı Trieste'den ve 30 kantarı da İstanbul'dan alınarak Karadeniz limanlarına götürülmüştür. 1830 yılında üzüm ticaretinin belirgin şekilde düşmesi ve yalnızca rezaki üzümünün ticarete konu olması, diğer üzüm çeşitlerine yönelik talebin azaldığını veya bu ürünlerin tedarikinde zorluklar yaşandığını düşündürmektedir⁶¹⁷.

4.4.3. İncir, Hurma ve Harnup

1821–1830 yılları arasında Akdeniz'den Karadeniz'e ticareti yapılan emtia arasında incir, hurma ve harnup gibi ürünler de listelenmektedir. Bu ürünlerin neredeyse her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. Ticaret kayıtlarına göre ürünler genellikle kantar birimi üzerinden hesaplanmış; ancak bazı yıllarda sandık, adet, demet ve varil gibi farklı ölçü birimleriyle de kaydedildiği görülmüştür. Ürünlerin on iki ay boyunca düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir.

Tablo 69: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği İncir, Hurma ve Harnup (1821–1830)⁶¹⁸

Yıl	Ürün	Ölçü
1821	İncir	288 kantar (16,257 ton)
	Harnup	2400 kantar (135,477 ton)
1822	İncir	3878,5 kantar (218,937 ton), 581 sandık, 403000 adet
	Hurma	1025 kantar (57,860 ton), 150 denk
	Harnup	11703 kantar (660,622 ton)

⁶¹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 62/718-719, 65/737, 65/740-741.

⁶¹⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 76/877, 76/884, 80/917, 85/982.

⁶¹⁸ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

1823	İncir	1874 kantar (105,785 ton), 20 demet, 31000 adet
	Hurma	2264 kantar (127,800 ton)
	Harnup	7250 kantar (409,255 ton)
1824	İncir	2967 kantar (167,484 ton)
	Hurma	479 kantar (27,039 ton)
	Harnup	3020 kantar (170,475 ton)
1825	İncir	5201 kantar (293,591 ton), 86000 adet
	Hurma	207 kantar (11,684 ton)
	Harnup	7764 kantar (438,270 ton)
1826	İncir	5895 kantar (332,766 ton), 85 sandık, 234200 dizi
	Hurma	655 kantar (36,974 ton)
	Harnup	5460 kantar (308,211 ton)
1827	İncir	1337 kantar (75,472 ton)
	Hurma	330 kantar (18,628 ton)
	Harnup	13000 kantar (733,837 ton)
1828	İncir	329 kantar (13,491 ton), 77015 adet, 1 sandık, 118 varil
	Harnup	7142 kantar (403,158 ton)
1829	İncir	1334 kantar (74,902 ton)
	Harnup	15860 kantar (895,281 ton)
1830	İncir	140 kantar (7,902 ton), 100 sandık
	Hurma	257 kantar (14,507 ton)
	Harnup	4375 kantar 247,183 ton)

1821 yılında sadece incir ve harnup ticareti yapılmış olup hurmanın taşındığına dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Taşınan ürünlerden incirin İstanbul'dan temin edilerek Karadeniz'e sevk edileceği, harnubun ise Frengistan'dan alındığı kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla taşınan ürün harnup olurken incir onu takip etmiştir⁶¹⁹. 1822 yılında üç ürünün de ticareti yapıldığı görülmektedir. Bu yıl içerisinde ürünler, denk, kantar, sandık ve

⁶¹⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 39/813, 43/859, 49/882-883.

adet gibi çeşitli ölçü birimleriyle kaydedilmiştir. Söz konusu ürünler Trieste, Messina, Frengistan, İzmir, Kıbrıs ve İstanköy limanlarından temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. İncirler bazı kayıtlarda dizi incir ve dizi tabak incir olarak belirtilmiştir. Taşınan harnupların 1.350 kantarı Kıbrıs harnubu, 200 kantarı ise Frenk harnubu olarak kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün incir, en az taşınanı ise hurma olmuştur⁶²⁰. 1823 yılında da incir, hurma ve harnup ticaretinin yapıldığı görülmektedir. Taşınan ürünlerden incir, kantar, demet ve adet birimleriyle kaydedilmiştir. Ürünler İstanbul başta olmak üzere Kıbrıs, İzmir ve Trieste gibi limanlardan alınıp Karadeniz'e sevk edilmiştir. 20 demet olarak kaydedilen incirin Trieste limanından alındığı bildirilmektedir. Bu yılın verilerine göre en fazla ticareti yapılan ürün harnup, en az talep gören ise hurma olmuştur⁶²¹. 1824 yılında önceki yıllarda olduğu gibi yine bu ürünlerin üçünün de ticareti yapılmıştır. Bu yıl ürünlerin tamamı kantar birimiyle hesaplanmıştır. Ürünlerin büyük bir kısmı İzmir'den temin edilmiş; ancak harnubun 1.960 kantarı Kıbrıs'tan, 360 kantarı ise Akdeniz adalarından alınarak Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup, en az ticareti yapılan ise hurma olmuştur⁶²². 1825 yılında da tüm ürünlerin ticareti yapılmıştır. Ürünler genellikle kantar birimiyle kaydedilmiş; ancak incirin bir kısmı adet olarak hesaplanmıştır. Ürünlerin genel olarak İstanbul ve İzmir'den temin edilerek Karadeniz'e sevk edileceği belirtilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup, en az talep çeken ise hurma olmuştur⁶²³.

1826 yılında, önceki yıllarda olduğu gibi tüm ürünlerin ticareti yapılmıştır. Ürünlerin tamamı kantar birimiyle hesaplanmış; ancak incir ayrıca dizi ve sandık birimleriyle de kaydedilmiştir. Bu yıl incirin sekiz sandık ve 200 kantarı Trieste'den, diğer ürünler ise İstanbul ve İzmir limanından tedarik edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün incir, en az ticareti yapılan ise hurma olmuştur⁶²⁴. Yine tüm ürünlerin ticarete konu olduğu 1827 yılında da kayıtlara geçen emtianın tamamı kantar birimiyle gösterilmiştir. Genel olarak ürünlerin İstanbul, İzmir ve Kıbrıs'tan temin edilerek Karadeniz'e

⁶²⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 55/933, 61/988, 62/992-993, 65/1000-1002, 69/1097, 70/1105, 81/1229, 82/1230, 84/1234, 85/1237, 86/1242, 86/1248, 86/1250, 87/1253, 87/1254, 87/1258-1259, 88/1266, 89/1267, 92/1282, 92/1286, 94/1294, 97/1322, 97/1326, 100/1354, 102/1388, 102/1389, 103/1397-1398, 105/1419, 109/1484.

⁶²¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 117/1532, 117/1535-1536, 118/1541, 119/1542, 124/1568-1571, 126/1577, 126/1578, 126/1579, 131/1742, 132/1744, 132/1748, 133/1751-1752, 133/1755, 146/1905, 146/1907, 147/1913, 150/2025, 157/2060, 160/2070, 172/2264.

⁶²² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 187/2514-2520, 189/2527, 201/2668, 201/2669, 209/2785, 209/2788.

⁶²³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 224/2961, 224/2966, 234/3119, 235/3124-3125, 235/3127-3130, 236/3134-3137, 236/3139, 250/3338-3339.

⁶²⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 236/3140-3141, 246/3295, 261/3513-3514, 263/3531, 263/3533, 263/3534, 266/3557, 266/3559, 273/3639, 274/3643, 274/3644, 275/3657, 281/3705, 281/3708-3710, 282/3714-3715, 282/3717; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/77-78.

sevk edildiği belirtilmiş; Kıbrıs'tan alınan tüm ürünlerin ise harnup olduğu kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup, en az talep gören ise hurma olmuştur⁶²⁵. 1828 yılında incir ve harnup ticaretine ilişkin kayıtlar bulunmasına karşın hurma ticaretine dair herhangi bir veriye rastlanmamıştır. İncir bu dönemde kantar, adet, sandık ve varil birimleriyle hesaplanırken harnup ise yalnızca kantar birimiyle kaydedilmiştir. Bu yıl incirin bir sandığının Marsilya'dan temin edildiği, diğer ürünlerin ise İstanbul, İzmir, Çeşme ve Kıbrıs limanlarından alındığı ve tamamının Karadeniz'e sevk edildiği bildirilmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup olurken incir ise onun arkasından ikinci sırada yer almıştır⁶²⁶. 1829 yılında, bir önceki yıl olduğu gibi yalnızca incir ve harnup ticareti yapılmış olup hurma ticaretine ilişkin herhangi bir kayıt düşülmemiştir. Bu ürünler yalnızca kantar birimiyle hesaplanmıştır. İncir ve harnubun İstanbul, İzmir ve Kıbrıs limanlarından temin edilerek Karadeniz'e sevk edildiği belirtilmiştir. Kıbrıs'tan alınan tüm ürünlerin harnup olduğu bildirilmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup olurken incir ikinci sırada yer almıştır⁶²⁷. 1830 yılında incir, hurma ve harnubun ticarete konu olduğu görülmektedir. Tüm ürünler kantar birimiyle hesaplanmış; ancak incir ayrıca sandık birimiyle de kaydedilmiştir. Bu yıl hurmanın 130 kantarının Trieste'den temin edildiği, diğer ürünlerin ise İstanbul ve Kıbrıs limanlarından alındığı kaydedilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün harnup, en az ticareti yapılan ürün ise incir olmuştur⁶²⁸.

Tüm dönem incelendiğinde, incir, hurma ve harnup ticareti verilerinde yıllara göre dalgalanmalar gözlemlenmektedir. İncir ticareti en yüksek seviyesine 1822 ve 1826 yıllarında ulaşırken, en düşük ticaret hacmi 1830 yılında kaydedilmiştir. Hurma ticaretinde en yüksek hacim 1823 yılında gerçekleşmiş, en düşük ticaret ise 1825 yılında kaydedilmiştir. Harnup ticaretinde ise en yüksek seviyeye 1829 yılında ulaşılırken, en düşük ticaret hacmi 1821 yılında gerçekleşmiştir.

4.4.4. Diğer Gıda Ürünleri

1822–1830 yılları arasında⁶²⁹, Avusturya tüccarlarının Akdeniz'in çeşitli bölgelerinden temin ederek Karadeniz'e sevk ettiği ürünler arasında yukarıdaki ürün grupları dışında çeşitli gıda malzemelerinin de önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. İzn-i sefine kayıtlarına göre, bu

⁶²⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/81-84, 9/88, 9/90, 12/113, 21/219, 21/221, 21/226-227, 34/377.

⁶²⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/381-382, 38/440, 39/446, 42/487, 45/525, 50/564-569.

⁶²⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 58/672, 60/694, 60/697, 62/714, 62/718-719, 65/722, 65/736, 65/738-739, 65/741-742, 65/746, 65/748-749.

⁶²⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 72/829, 72/839, 73/850-851, 73/854, 76/874, 76/877, 76/879, 80/919.

⁶²⁹ 1821 yılı bu türden bir kayda rastlanmadığı için değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

gıda ürünleri Messina, Marsilya, Trieste ve İstanbul'dan alınarak Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ürünlerin genel olarak kıyye, sandık, varil, kantar, çuval gibi farklı ölçü birimleriyle hesaplandığı tespit edilmiştir.

Tablo 70: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶³⁰

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Zeytin	42771 kıyye (54,832 ton), 122 varil, 1 sandık	Peynir	120 kıyye (153,84 kg), 5 varil, 42 sandık
Kahve	28 varil, 57 fıçı, 6304 kıyye (8,081 ton)	Şekerleme	17 varil, 13 sandık
Şeker	25 fıçı, 79 varil, 26 sandık	Zeytinyağı ve Sirke	Bir miktar
Sirke	6 varil, 1700 kıyye (2,179 ton)	Balık	36 sandık, 66 varil, 49500 adet
Helva	170 kıyye (217,94 kg), 3 sandık	Pekmez	5225 kıyye (6,688 ton)
Karacamuz pastırması	76 sandık	Leblebi	38,5 kantar (2,173 ton), 450 kıyye (576,9 kg)
Fındık	290 kantar (16,370 ton), 6000 kıyye (7,692 ton)	Badem	133 varil, 79 kantar (4,459 ton), 6910 kıyye (8,858 ton), 41 çuval, 9 fıçı, 10 zenbil, 1 denk
Fıstık	5 kantar (282,245 kg)	Kestane	100 kantar (5,644 ton)
Erik	11 varil		

1822 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve sayısı oldukça yüksek olup 17 çeşit ürünün ticareti yapılmıştır. Bu kapsamda zeytin, zeytinyağı, peynir, şeker, kahve, helva, fındık ve kestane gibi birçok farklı ürün ticarete konu olmuştur. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar zeytin, fındık ve badem, en az ticareti yapılan ürünler ise erik ve fıstık olmuştur. Ürünler arasında yer alan pastırma sadece bu dönemde taşınmış olup sonraki yıllarda sevk edilenler arasında yer almamıştır. Mart, nisan, mayıs, haziran ve temmuz aylarında taşınan

⁶³⁰ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

bu ürünler başta İstanbul ve Frengistan olmak üzere Messina, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶³¹.

Tablo 71: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶³²

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Zeytin	26629 kıyye (34,138 ton), 4 varil	Peynir	20 sandık
Kahve	8 varil, 290 çuval	Şeker	100 sandık, 3 varil
Erik	3 varil, 1 çuval	Kudret Helvası	400 kıyye (512,8 kg), 27 sandık
Balık	4 varil, 1 denk, 50 kantar (2,822 ton), 30 sandık	Pekmez	9955 kıyye (12,762 ton)
Zeytinyağı	30 varil	Badem	70 çuval, 90 varil, 1401 kıyye (1,796 ton)
Acı Badem	3 varil	Fındık	1 çuval

1823 yılında sevkiyatı yapılan ürün çeşitliliği, 1822 yılına kıyasla bir miktar azalmıştır. Bu dönemde zeytin, zeytinyağı, peynir, şeker, kahve, kudret helvası, pekmez ve erik gibi çeşitli ürünlerin ticareti yapılmıştır. Ürünler arasında en fazla talep görenler zeytin ve pekmez, en az ticareti yapılanlar ise acı badem, erik ve fındık olmuştur. Bu ürünler içerisinde acı badem yalnızca bu dönemde ticarete konu olmuş, sonraki yıllarda taşınan ürünler arasında gösterilmemiştir. Mart, nisan haziran, ağustos ve ekim aylarında taşınan bu ürünler genellikle yer ismi belirtilmeksizin Avrupa iskelesinden ve İstanbul, Messina, Cenova, Alikorna, Trieste ve Malta gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶³³.

⁶³¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 55/935, 61/988, 62/992, 64/996, 65/999, 65/1001, 66/1002, 66/1003, 69/1099, 70/1105, 74/1117, 81/1228, 86/1239, 86/1240, 86/1241, 86/1244, 86/1245, 86/1249, 87/1257, 87/1259, 88/1265, 88/1266, 89/1267, 90/1272, 91/1278, 92/1285-1286, 94/1294, 94/1296, 97/1328, 99/1345, 100/1353, 100/1354, 101/1387, 102/388.

⁶³² Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶³³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 117/1536, 119/1542-1543, 126/1577, 126/1580, 127/1581, 132/1743, 134/1757, 134/1758, 135/1764-1765, 135/1766, 144/1884, 145/1887, 145/1888, 145/1889, 156/2047, 157/2049-2050, 157/2053-2055, 157/2059, 160/2068, 166/2218, 166/2219, 166/2220-2221.

Tablo 72: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶³⁴

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Tuzlu Et	1 varil	Şeker	16 varil, 36 sandık
Şekerleme	2 sandık	Kahve	127 varil, 406 çuval
Zeytinyağı	22 varil	Balık	12 varil
Badem	251 varil, 206 çuval, 1000 kıyye (1,282 ton)	Zeytin	3271 kıyye (4,193 ton)
Helva	400 kıyye (512,8 kg)		

Sevk edilen ürün sayısında düşüşün görüldüğü 1824 yılında toplamda dokuz çeşit ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu dönemde zeytin, zeytinyağı, şeker, kahve, helva, tuzlu et ve badem gibi farklı ürünlerin sevkiyatı yapılmıştır. Bu ürünler içerisinde tuzlu et yalnızca bu dönemde ticarete konu olmuş ve diğer yıllarda taşınan ürünler arasında yer almamıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar zeytin, badem ve kahve, en az talep görenler ise tuzlu et ve şekerleme olmuştur. Sevkiyatlar daha çok ocak, şubat, nisan ve aralık aylarında yapılmıştır. Bu ürünler genellikle İstanbul, Messina, Marsilya, Trieste ve Alikorna gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶³⁵.

Tablo 73: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶³⁶

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Şeker	412 kantar (23,256 ton), 126 varil, 828 şişe	Zeytin	3243 kıyye (4,157 ton)
Şeker ve Kahve	7 küçük sandık	Kahve	2055 kıyye (2,634 ton), 24 varil
Balık	2 sandık, 2 varil	Sardalya ve Zeytin	3 sandık
Havyar	202 kantar (11,402 ton)	Badem	215 varil, 1310 kıyye (1,679 ton)

⁶³⁴ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶³⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 181/2424-2426, 181/2428, 186/2507-2508, 186/2510, 186/2512, 189/2527, 189/2529, 189/2531, 189/2533, 189/2534-2535, 203/2707, 209/2789.

⁶³⁶ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Peynir	15 sandık	Zeytinyağı	41 varil
Şekerleme	3 sandık		

1825 yılında taşınan ürün sayısında küçük bir artış kaydedilerek toplamda 11 kalem ürün ticarete konu olmuştur. Bu dönemde zeytin, zeytinyağı, şeker, kahve, peynir ve havyar gibi farklı ürünlerin ticareti yapılmıştır. Bu ürünler içerisinde havyar ve sardalya yalnızca bu dönemde ticarete konu olmuş ve sonraki yıllarda taşınan ürünler arasında yer almamıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar zeytin, havyar, kahve ve şeker, en az işlem görenler ise şekerleme ve sardalya olmuştur. Ocak, mart, nisan ve kasım ayında taşınan bu ürünler genellikle İstanbul, Messina, Marsilya, İzmir, Trieste ve Alikorna gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶³⁷.

Tablo 74: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶³⁸

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Zeytin	25738 kıyye (32,996 ton)	Zeytinyağı	151 varil, 14 fiç, 15 sandık
Şekerleme	71 kantar (4,007 ton)	Ceviz yağı	3,5 kantar
Kahve	9990 kıyye (12,807 ton), 55 varil, 29 fiç	Badem	32 varil, 50 torba, 14354 kıyye (18,401 ton), 397 kantar (22,410 kantar)
Helva	1900 kıyye (2,435 ton)	Balık	6 varil
Şeker	21 varil, 322 kantar (18,177 ton)		

Bir önceki yıla kıyasla minimum seviyede düşüşün gerçekleştiği 1826 yılında ise toplamda dokuz çeşit ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu dönemde zeytin, zeytinyağı, şeker, kahve ve ceviz yağı gibi farklı ürünlerin ticareti yapılmıştır. Bu ürünler içerisinde ceviz yağı yalnızca bu dönemde ticarete konu olmuş ve diğer yıllarda taşınan ürünler arasında yer almamıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar zeytin, kahve ve badem, en

⁶³⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 209/2790-2791, 203/2711, 222/2942, 224/2962, 228/3005, 228/3007, 234/3110, 234/3112, 234/3118, 234/3120-3124, 235/3131, 235/3132, 236/3137, 246/3278, 246/3280.

⁶³⁸ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

az ticareti yapılanlar ise balık ve ceviz yağı olmuştur. Ürünler daha çok mart, kasım ve aralık aylarında taşınmıştır. Genellikle İstanbul, Messina, Marsilya, İzmir, Trieste ve Alikorna gibi limanlardan temin edilen ürünler Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶³⁹.

Tablo 75: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶⁴⁰

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Peynir	62 sandık, 4 sepet	Zeytin	49 varil
Zeytinyağı	6300 kıyye (8,076 ton), 23 fıçı, 12 varil	Şeker	52 sandık, 458 fıçı, 95 varil, 500 kantar (28,224 ton)
Badem	58 fıçı, 5680 kıyye (7,281 ton), 12 kantar (677,388 kg)	Kahve	451 çuval, 1760 kıyye (2,256 ton), 94 fıçı, 20 varil, 95 kantar (5,362 ton)
Helva	11 kap	Pirinç	3 kantar (169,347 kg)

1827 yılında taşınan ürün sayısı önceki yıla göre bir birim düşerek toplamda sekiz kalem olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde zeytin, zeytinyağı, peynir, pirinç ve kahve gibi farklı ürünlerin ticareti yapılmıştır. Bu ürünler içerisinde pirinç ilk defa bu dönemde ticarete konu olmuştur. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar zeytinyağı ve badem, en az talep çekenler ise helva ve pirinç olmuştur. Şubat, mart, mayıs ve ekim aylarında taşınan bu ürünler genellikle İstanbul, İzmir, Marsilya, Alikorna, Trieste ve Zanta gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁴¹.

Tablo 76: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶⁴²

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı

⁶³⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 236/3141, 246/3284, 246/3286-3287, 246/3290, 246/3295, 263/3531, 263/3533-3534, 266/3556, 266/3559, 266/3563, 273/3639, 275/3657-3658, 275/3660, 275/3661, 277/3673, 277/3674, 281/3708, 281/3710, 281/3711, 282/3713, 282/3715; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/77-78.

⁶⁴⁰ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁴¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/79, 9/81, 9/86-87, 9/89, 12/113, 12/118-119, 12/121, 12/123, 13/128-129, 13/131, 20/208, 20/210, 20/211, 21/217, 21/222, 21/225, 27/293, 27/294-295, 27/297, 29/305.

⁶⁴² Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Zeytin	14130 kantar (797,624 ton), 132778 kıyye (170,221 ton)	Şeker	298 kantar (16,821 ton), 217 fıçı, 2000 kıyye (2,564 ton)
Kahve	30471 kıyye (39,063 ton), 19 kantar (1,072 ton), 40 fıçı, 354 çuval	Badem	62 fıçı, 5710 kıyye (7,320 ton), 44 kantar (2,483 ton)
Helva	2037 kıyye (2,611 ton)	Balık	24 varil, 609 kantar (34,377 ton)
Leblebi	220 kıyye (282,04 kg)	Meyve-i huşk	9501 kantar (536,321 ton)

Taşınan ürün çeşitliliği, 1828 yılında da bir önceki yıla paralel olarak toplam sekiz kalem ürünle sınırlı kalmıştır. Bu dönemde zeytin, kahve, badem ve balık gibi farklı ürünlerin ticareti yapılmıştır. Bu ürünler içerisinde meyve-i huşk ilk defa bu dönemde ticarete konu olmuştur. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar meyve-i huşk, zeytin, kahve ve badem, en az ticareti yapılanlar ise leblebi ve balık olmuştur. Mart, temmuz, ağustos ve ekim aylarında taşınan bu ürünler genellikle İstanbul, Marsilya, Alikorna, Trieste ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁴³.

Tablo 77: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶⁴⁴

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Zeytin	44706 kıyye (57,313 ton), 21 varil	Şeker	131 sandık, 122 kantar (6,886 ton)
Helva	320 kıyye (410,24 kg)	Balık	12 varil, 1110 kantar (62,658 ton)
Kahve	7672 kıyye (9,835 ton), 16 çuval ve fıçı	Badem	12 varil, 40 fıçı
Meyve-i huşk	10846 kantar (612,245 ton)	Zeytinyağı	20 varil

⁶⁴³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 29/308-309, 34/379, 34/380, 34/383, 38/439-440, 39/441, 39/442, 39/443-444, 41/466-468, 41/472, 42/486, 45/523-524, 45/526-528, 45/530-531, 48/554, 50/563-564, 50/566-567, 50/569, 53/602.

⁶⁴⁴ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

1829 yılında da taşınan ürün sayısında herhangi bir değişiklik yaşanmamış ve toplamda sekiz çeşit ürünün ticareti yapılmıştır. Bu dönemde zeytin, şeker, kahve, balık ve meyve-i huşk gibi çeşitli ürünler ticarete konu olmuştur. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler meyve-i huşk, zeytin ve kahve, en az ilgi görenler ise badem ve zeytinyağı olmuştur. Ticaret daha çok ağustos, kasım ve aralık aylarında yapılmıştır. Bu ürünler genellikle İstanbul, Bozcaada, İzmir, Trieste ve Alikorna gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁴⁵.

Tablo 78: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Diğer Gıda Ürünleri⁶⁴⁶

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Şeker	296 fiç, 32 sandık, 655 kantar (36,974 ton), 10 varil	Kahve	3438 kıyye (4,407 ton), 75 varil, 97 fiç
Balık	25 varil	Badem	50 fiç, 25 varil
Zeytin	10500 kıyye (13,461 ton), 2516 kantar (142,025 ton)	Zeytinyağı	89 fiç ve 25 varil
Pirinç	2 fiç	Helva	684 kıyye (876,88 kg)
Meyve-i huşk	7313 kantar (412,811 ton)	Üzüm Turşusu	3900 kıyye (4,999 ton)

1830 yılında ise taşınan ürün sayısında son üç yıla kıyasla artış yaşanmış ve toplamda 10 kalem ürünün ticareti yapılmıştır. Bu yıl zeytin, badem, kahve, balık, meyve-i huşk ve üzüm turşusu gibi farklı ürünlerin sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Bu ürünler arasında üzüm turşusu, ilk kez bu dönemde ticarete konu olmuştur. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler zeytin, kahve ve meyve-i huşk, en az ticareti yapılanlar ise pirinç ve balık olmuştur. Mart, nisan ve ağustos aylarında taşınan söz konusu ürünler genellikle yer ismi belirtilmeksizin Avrupa

⁶⁴⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 59/689, 59/690, 60/691, 60/692, 60/693, 60/695-698, 62/712-713, 62/720-721, 65/735, 65/743, 65/745.

⁶⁴⁶ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

iskelelerinden ve bunun yanında İstanbul, Marsilya, Trieste, İzmir ve Messina gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁴⁷.

Bu ürün grubundaki veriler genel olarak değerlendirildiğinde hem ürün çeşitliliği hem de sayısal veri açısından en zengin yıl 1822 olmuştur. 1823–1830 yılları arasındaki süreç ise küçük artış ve düşüşlerle dengeli bir ticaret seyrine işaret etmektedir. Zeytin, zeytinyağı, peynir, kahve ve badem gibi ürünler neredeyse her yıl düzenli olarak taşınmış, bu da söz konusu emtianın dönemin ticari ve tüketim dinamiklerinde önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir. Bununla birlikte, Trieste, İzmir ve Marsilya gibi limanlar, Akdeniz–Karadeniz ticaret koridorunda Avusturyalı tüccarların sıklıkla kullandıkları başlıca ticaret merkezleri olmuştur.

4.4.5. Alkollü İçki

1821–1830 yılları arasında Akdeniz’den Karadeniz’e sevk edilen ürünler arasında yer alan bir diğer ürün grubu da alkollü içkilerdir. Bu ürün grubu neredeyse her yıl düzenli olarak taşınmıştır. Ticaret kayıtlarına göre, söz konusu ürünler genellikle varil ve fıçı birimleriyle hesaplanarak taşınmış; ancak bazı yıllarda sandık, kıyye, şişe ve kantar gibi farklı ölçü birimleriyle de kaydedildiği görülmüştür. Sandık ile taşınan alkollü içkiler şişelenerek sandıklara aktarılmaktadır.

Tablo 79: Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Alkollü İçkiler
(1821–1830)⁶⁴⁸

Yıl	Ürün	Ölçü
1821	Şarap	191000 kıyye (244,862 ton), 200 varil
1822	Şarap	2992 varil, 770510 kıyye (987,793 ton), 257 fıçı, 84 sepet, 785 sandık
	Rakı	6 fıçı, 14 varil, 5000 kıyye (6,41 ton)
	Rom	75 varil, 2 fıçı, 3 kantar (169,347 kg), 8 sandık
	Arpa Suyu	30 varil
1823	Arpa Suyu	55 varil

⁶⁴⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 71/807, 71/809, 71/811, 71/814-816, 72/830, 72/832, 72/834, 72/835, 72/836, 72/838, 72/840, 73/850, 73/851-852, 73/855, 76/880-881, 79/897, 79/900, 79/901, 79/902, 80/926, 81/935, 85/981-982, 86/985.

⁶⁴⁸ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

	Şarap	201050 kıyye (257,746 ton), 114 varil, 61 sandık
	Rom	50 fıçı, 3 kantar (169,347 kg), 51 varil, 40 sandık
	Arak	19 varil
1824	Şarap	1248 varil, 176 sandık
	Rakı	2 varil
	Arpa Suyu	11 sandık
1825	Şarap	573 varil, 7350 kıyye (9,422 ton), 53 varil
	Arpa Suyu	8 sandık, 23 varil, 828 şişe
	Rom	10 sandık, 113 varil
1826	Şarap	1209 varil, 462 sandık, 15500 kıyye (19,871 ton)
	Rakı	4000 kıyye (5,128 ton)
	Rom	1140 kıyye (1,461 ton)
1827	Şarap	4500 kıyye (5,769 ton), 489 varil, 571 fıçı
	Arpa Suyu	12 fıçı
	Rom	23 fıçı, 40 kap
1828	Şarap	81 sandık, 150673 kantar (8.505,340 ton), 82 fıçı, 20 varil, 128378 kıyye (164,580 ton), 650 şişe
	Rakı	1100 kıyye (1,410 ton)
	Rom	214 fıçı, 700 kıyye (910,22 kg)
	Arpa Suyu	29 fıçı
1829	Şarap	139392 kıyye (178,700 ton)
	Rom	83 fıçı
	Arak	1200 kıyye (1,538 ton)
1830	Şarap	10 varil, 198 fıçı, 12 kap, 2123 kıyye (1,950 ton), 111 sandık
	Rom	48 fıçı
	Arpa Suyu	1 sandık

	Rom ve Arpa Suyu	52 fıçı

Alkollü içki kategorisindeki şarap, arpa suyu, arak ve rom gibi içkilerin ticaretinde yıllara göre dalgalanmalar gözlemlenmektedir. 1821 yılında alkollü içki ticareti kapsamında yalnızca şarap ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde 191.000 kıyye şarabın İstanbul'dan, 200 varil şarabın ise Frengistan'dan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edildiği kaydedilmiştir⁶⁴⁹. 1822 yılı ticareti yapılan alkollü içki çeşitliliğinin arttığı bir yıl olmuştur. Bu dönemde şarap, rakı, rom ve arpa suyu ticareti gerçekleştirilmiştir. Söz konusu ürünler varil, kıyye, sandık, fıçı ve kantar gibi farklı ölçü birimleriyle kaydedilmiştir. Avusturya tüccarları, bu ürünleri başta İstanbul ve Frengistan olmak üzere Marsilya, Santorini, Messina, Trieste, Kefalonya, Bozcaada, Mudanya, Cenova ve Şire Adası gibi Akdeniz'deki farklı limanlardan temin ederek Karadeniz'e sevk etmiştir. Taşınan şarapların büyük çoğunluğunun Marsilya limanından alındığı, ayrıca Cenova'dan alınan 50 varil şarabın da İspanya şarabı olduğu kayıtlarda belirtilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az taşınan ürün ise arpa suyu olmuştur⁶⁵⁰. 1823 yılı tüm evrede ticarete konu olan alkollü içkilerinin tamamının sevkiyatının gerçekleştirildiği bir dönem olmuştur. Söz konusu ürünler varil, kıyye, sandık, fıçı ve kantar gibi farklı ölçü birimleriyle kaydedilmiştir. Avusturya tüccarları bu ürünleri genellikle İstanbul, Marsilya, Messina, Trieste ve Alikorna gibi Akdeniz'deki farklı limanlardan temin ederek Karadeniz'e sevk etmiştir. İlgili dönemde taşınan şarabın büyük oranda Osmanlı limanlarından yüklendiği, küçük bir kısmının ise Marsilya'dan alındığı izlenmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az taşınan ürün ise arak olmuştur⁶⁵¹. 1824 yılı kayıtlarına bakılırsa, ticareti yapılan alkollü içkilerin şarap, arpa suyu ve rakı olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde rom talep görmemiştir. Söz konusu ürünlerin genellikle sandık ve varil birimleriyle taşındığı saptanmıştır. Bu içkiler genellikle İstanbul, Marsilya, Alikorna ve Trieste gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu dönemde taşınan şarabın büyük bir kısmının Marsilya limanından alındığı kaydedilmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az taşınan ise

⁶⁴⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 25/589-590, 26/529, 46/871, 49/883.

⁶⁵⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 61/989, 63/994, 65/999-1000, 66/1002-1003, 70/1105, 72/1112, 74/1117, 79/1123-1124, 81/1227, 84/1235-1237, 86/1239, 86/1240, 86/1242-1243, 86/1245, 86/1247, 86/1249-1252, 87/1255-1257, 87/1259, 88/1266, 89/1268-1269, 90/1271-1272, 91/1278-1279, 92/1282-1283, 92/1284, 94/1296, 97/1323, 97/1328, 98/1339, 99/1343-1344, 99/1347, 99/1348, 100/1352, 100/1353-1354, 103/1395, 105/1419.

⁶⁵¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 119/1542, 124/1568-1570, 131/1742-1743, 133/1749-1750, 135/1760, 135/1762, 135/1766, 144/1885, 145/1887, 147/1911-1912, 150/2025, 157/2052, 157/2054-2055, 166/2217, 166/2218.

rakı olmuştur⁶⁵². 1825 yılında ticareti yapılan alkollü içkiler arasında şarap, arpa suyu ve rom yer almaktadır. Bu dönemde rakı ticareti gerçekleştirilmemiştir. Çoğunlukla varil, kıyye, sandık ve şişe birimleriyle gösterilen bu içkiler, genellikle İstanbul, İzmir ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu dönemde taşınan şarabın büyük bir kısmının Marsilya limanından alındığı kaydedilmektedir. İlgili yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az talep gören ise arpa suyu olmuştur⁶⁵³.

1826 yılında ticareti yapılan alkollü içkiler arasında şarap, rakı ve rom bulunmaktadır. Bu dönemde arpa suyu ticaretine rastlanmamıştır. Söz konusu ürünlerin genellikle varil, kıyye ve sandık birimleriyle taşındığı görülmektedir. Bu içkiler genellikle İstanbul, Frengistan, İzmir, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. İlgili dönemde taşınan şarabın büyük bir kısmının diğer yıllarda olduğu gibi Marsilya limanından, belirli bir kısmının da çeşitli Osmanlı limanlarından alındığı kaydedilmektedir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az talep gören ise rom olmuştur⁶⁵⁴. 1827 yılında ticareti yapılan alkollü içkiler arasında şarap, arpa suyu ve rom yer almaktadır. Bu dönemde rakı ticareti gerçekleştirilmemiştir. Söz konusu ürünlerin genellikle varil, kıyye, fıçı ve kap gibi farklı birimlerle taşındığı görülmektedir. Bu içkiler genellikle İstanbul, İzmir, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu dönemde taşınan şarabın büyük bir kısmının Marsilya limanından alındığı kaydedilmektedir. Söz konusu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az taşınan ise arpa suyu olmuştur⁶⁵⁵. 1828 yılında değerlendirilen tüm alkollü içkilerin ticareti gerçekleştirilmiştir. Söz konusu ürünlerin sandık, kantar, fıçı, varil, kıyye ve şişe gibi farklı birimlerle taşındığı görülmektedir. Bu içkiler genellikle İstanbul, İzmir, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. İlgili yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az taşınan ise arpa suyu olmuştur⁶⁵⁶. 1829 yılında alkollü içki grubunda ticarete konu ürünler şarap, arak ve romdur. Bu dönemde arpa suyuna ilişkin ticaret kaydına rastlanmamıştır. Söz konusu ürünlerin genellikle kıyye ve fıçı gibi farklı birimlerle taşındığı görülmektedir. Bu içkiler genellikle İstanbul ve Bozcaada gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz'e sevk edilmiştir. Bu yılın

⁶⁵² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 181/2428, 183/2460, 186/2508, 186/2509, 186/2510, 186/2512, 189/2527, 189/2530, 189/2533, 189/2536, 199/2660-2662.

⁶⁵³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 222/2945, 224/2960, 234/3116, 234/3120-3121, 235/3123, 235/3132, 246/3279, 246/3280.

⁶⁵⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 246/3285, 246/3288, 246/3290-3291, 246/3294, 263/3533, 266/3558, 266/3560, 274/3644, 274/3646, 275/3659, 275/3661, 277/3669, 277/3670-3671, 278/3677, 281/3710.

⁶⁵⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/83, 12/118-119, 13/127, 13/129, 21/216, 21/223-225.

⁶⁵⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 29/309, 34/378, 38/439, 38/440-441, 39/443, 41/472, 42/485-487, 45/523, 45/526, 45/531, 50/563-564, 50/567, 50/569, 53/601-602.

verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün yine şarap, en az taşınan ise rom olmuştur⁶⁵⁷. 1830 yılında ticareti yapılan alkollü içkiler arasında şarap, arpa suyu ve rom yer almaktadır. Bu dönemde arak ticareti gerçekleştirilmemiştir. Söz konusu ürünlerin genellikle varil, kıyye, fıçı, sandık ve kap gibi farklı birimlerle taşındığı görülmektedir. Bu içkiler genellikle İstanbul, İzmir, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz’e sevk edilmiştir. İlgili yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün şarap, en az talep gören ise arpa suyu olmuştur⁶⁵⁸.

1821 ile 1830 yılları arasındaki ticaret kayıtları, alkollü içki ticaretinin her yıl düzenli olarak yapıldığını ortaya koymaktadır. Bu grup içerisinde her yıl büyük miktarda taşınan tek ürün şarap olmuştur. Diğer ürünlerin ticareti ise yıllara göre sapmalar göstermiş, hatta bazıları belirli yıllarda hiç taşınmamıştır. Avusturyalı tacirler, Akdeniz’in hemen hemen her bölgesinden ürün temin ederek Karadeniz’e aktarmıştır. Bu durum, bu tüccarların ticari ağlarının genişliğini ve Karadeniz ticaretinde oynadıkları rolün önemini göstermesi açısından değerlidir.

4.4.6. Tekstil, Giyim ve Deri

1821–1830 yılları arasında Akdeniz’den Karadeniz’e ticareti yapılan ürün grupları arasında tekstil, giyim ve deri grubu da yer almaktadır. Bu ürün grubunun neredeyse her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. İzn-i sefine kayıtlarına göre söz konusu ürünler Messina, Trieste, Alikorna, İzmir ve İstanbul’dan alınarak Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verileri, bu ürünlerin kantar, kıyye, top, deste, sandık, çift ve denk gibi farklı ölçü birimleri kullanılarak taşındığını göstermektedir.

Tablo 80: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁵⁹

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham Pamuk	574 kantar (32,401 ton)	Rişte-i Elvan	17224 kıyye (22,081 ton)
Rişte-i Penbe	3353 kıyye (4,298 ton), 74 denk	Rişte-i Penbe-i Beyaz	410 kıyye (525,62 kg)
Frenk Bezi	1 boğça, 7 sandık	Frenk çizmeleri	1 sandık
Şal	43 adet Boğça?	Yorgan Yüzü	20 adet

⁶⁵⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 59/689, 59/690, 60/692-694, 60/698, 62/712, 65/744.

⁶⁵⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 71/809-810, 71/815, 72/836, 73/852, 73/854-855, 76/881, 80/919, 80/926, 81/935.

⁶⁵⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Hama Kuşığı	25 adet	Basma-i Hassa	4 top
İşleme karaca	37 deste	Alaca	53 top, 2 denk
Havlu	19 çift	Pazen Büzme Kese	10 deste
Post-ı Ankara	12 adet	Naleyn	16 çift
Mest-i Papuç	5 çift	Ayakkabı	312 çift, 2 sandık
Mefruşat	18 sandık	Büzme Kese	10 deste
Çuka Elbise	1 sandık	Şapka	2 sandık
Elbise-i Müstamel	1 sandık	Frenk Çorabı	2 sandık
Bez	1 denk	Rişte-i Sürh	750 kantar (42,336 ton), 10 denk, 3150 kıyye (4,038 ton)
Boğça	10 top	Elbise-i Frengi	1 sandık

1821 yılında bu gruptaki ticaret yalnızca bir gemi ile gerçekleştirilmiştir. Esperev Coranoviç isimli kaptanın İstanbul'dan temin ettiği 700 kıyye rişte-i elvanı ekim ayında Karadeniz limanına sevk ettiği kaydedilmiştir⁶⁶⁰. 1822 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve miktarı önemli ölçüde artarak toplamda 28 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham pamuk, çorap, şapka, çeşitli iplik türleri, elbise, havlu, şal, ayakkabı ve çizme gibi geniş bir yelpazeye yayılan tekstil ve giyim ürünlerinin transferi sağlanmıştır. Söz konusu ürünler arasında en fazla ticareti yapılanlar rişte-i elvan, rişte-i sürh ve ham pamuk, en az ticareti yapılanlar ise elbise-i müstamel, çuka elbise ve frenk çizmeleri olmuştur. Ayrıca, frenk çizmeleri yalnızca bu dönemde taşınmış, sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Bu ürünler şubat ayı hariç diğer aylar boyunca taşınmış ve genellikle İstanbul, Marsilya, Trieste, Alikorna ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. İlgili yılın kayıtları temelinde bu ürünlerin büyük bir kısmının Osmanlı limanlarından sağlandığı anlaşılmaktadır⁶⁶¹.

Tablo 81: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁶²

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı

⁶⁶⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 39/813.

⁶⁶¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 55/933, 62/992-993, 65/999, 66/1003, 70/1105, 74/1116, 86/1239, 87/1253, 88/1264, 88/1266, 89/1267, 92/1285, 96/1320, 97/1325-1326, 99/1340, 99/1343-1344, 100/1352-1354, 102/1388, 102/1389, 109/1484.

⁶⁶² Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Rište-i Penbe	11855 kıyye (15,198 ton)	Ham Pamuk	574 kantar (32,401 ton)
Rište-i Elvan	17650 kıyye (22,627 ton)	Rište-i Penbe-i Elvan	27716 kıyye (35,531 ton), 22 balya
Rište-i Sürh	10914 kıyye (13,991 ton)	Enli Hare	10 top 600 zira
Telli Bürüncük	15 adet	Telli Atlas	15 parça 315 zira
Sade Kadife	8 top, 200 zira	Enli Bürüncük	52 top
Kadife Kapı Perdesi	11 adet	Çiçekli Ensiz Hare	30 top
Keten	1 kantar (56,449 kg), 1 denk	Rište-i Penbe-i Sürh	4200 kıyye (5,384 ton)
Frenk Pabuç ve Hırka	1 sandık	Şapka	2 sandık
Fes-i Frengi	1 sandık	Elbise-i Frengi	3 sandık
Kumaş-ı Frengi	2 sandık	Kalemkari Sepet?	1220 top
Kalemkari Boğça	2680 adet	Rište-i Trieste	37 denk
Dana derisi	4 denk	Sahtiyan	2 denk
Muy-ı hınzır	3 varil	Penbe	62 kantar (3,499 ton)
Mefruşat	1 sandık		

Ürün çeşitliliği 1823 yılında da bir önceki yıldaki düzeyini sürdürmüş ve toplamda 27 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda kadife kumaş, enli bürüncük, keten, Frenk kumaşı, dana derisi, sahtiyan, pamuk ve mefruşat gibi geniş bir yelpazeye yayılan tekstil ve deri ürünleri taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre en fazla ticareti yapılan ürünler rişte-i penbe, rişte-i elvan ve kalemkari boğça, en az talep görenler ise sahtiyan, fes-i Frengi ve mefruşat olmuştur. Ayrıca kadife kapı perdesi ve muy-ı hınzır gibi ürünler yalnızca bu dönemde taşınmış, sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Şubat, mart, nisan, haziran, ekim ve kasım aylarında ticareti yapılan söz konusu ürünler genellikle İstanbul, Trieste ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret kayıtlarına göre, bu ürünlerin de büyük bir kısmı Osmanlı limanlarından sağlanmıştır⁶⁶³.

⁶⁶³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 117/1532, 117/1536, 124/1568, 126/1577, 126/1579, 132/1745, 133/1750, 133/1752-1754, 134/1758-1759, 135/1765, 135/1766, 145/1886, 146/1905-1906, 146/1910-1911, 147/1912, 156/2047, 157/2050-2051, 157/2053, 157/2057, 157/2059, 160/2070, 166/2217, 172/2264.

Tablo 82: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁶⁴

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham Pamuk	60 balya, 760,5 kantar (42,929 ton)	Rište-i Penbe	32 çuval, 17535 kıyye (22,479 kg)
Rište-i Penbe-i Elvan	4810 kıyye (6,166 ton)	Rište-i Elvan	14970 kıyye (19,191 ton)
Rište-i Sürh	13165 kıyye (16,877 ton)	Kalemkari Çit	90 top
Tiftik	500 kıyye (641 kg)	Elbise-i Frengi	1 denk
Şapka	2 sandık		

1824 yılına bakıldığında ise taşınan ürün portföyünde keskin bir daralma yaşanarak toplamda dokuz çeşit ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda ham pamuk, kalemkari çit, elbise-i Frengi, tiftik, şapka, rište-i penbe ve yün gibi muhtelif ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar ham pamuk, rište-i penbe, rište-i elven ve rište-i penbe-i elvan, en az ilgi görenler ise elbise-i Frengi ve şapka olmuştur. Ayrıca, tiftik ve kalemkari çit gibi ürünler yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Sevkiyat genel olarak şubat, mart, mayıs, temmuz ve ekim aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler ağırlıklı olarak İstanbul, İzmir ve Trieste limanlarından temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ürünlerden elbise-i Frengi ve şapka Trieste’den, diğer ürünler ise Osmanlı limanlarından temin edilmiştir⁶⁶⁵.

Tablo 83: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁶⁶

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham Pamuk	778 kantar (43,917 ton)	Rište-i Penbe	11750 kıyye (15,063 ton)
Çuka	6 balya, 2 denk	Rište-i Elvan	2850 kıyye (3,653 ton)

⁶⁶⁴ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁶⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 183/2460, 187/2513, 187/2516, 188/2525, 188/2526, 189/2530, 189/2534, 200/2665, 201/2666, 201/2668-2669, 203/2707, 209/2786-2788.

⁶⁶⁶ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Rište-i Penbe-i Elvan	6410 kıyye (8,217 ton)	Mefruşat	50 sandık
Rište-i Sürh	1715 kıyye (2,198 ton)		

Ticarete konu ürün çeşitliliğinde bir önceki yılda izlenen düşüş trendinin sürdüğü 1825 yılında ise toplamda yedi kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham pamuk, rişte-i penbe, çuka, rişte-i elvan ve mefruşat gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler ham pamuk, rişte-i penbe ve rişte-i elvan, en az ticarete konu olanlar ise çuka ve mefruşat olmuştur. Söz konusu ürünler genellikle nisan, haziran ve ekim aylarında taşınmış ve İstanbul, İzmir ve Marsilya limanlarından temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ürünlerden mefruşat ve çuka Marsilya'dan, diğer ürünler ise Osmanlı limanlarından temin edilmiştir⁶⁶⁷.

Tablo 84: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁶⁸

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Mefruşat	4 sandık	Ham Pamuk	2050,5 kantar (115,748 ton)
Çuka	6 balya, 2 denk	Şapka	20 sandık
Yapağı	447 kantar (25,232 ton)	Ham İpek	900 sandık, 12620 kıyye (16,178 ton)
Alaca	1100 top	Karacalar	300 deste
Çit-i Tokat ve Karacalar	3 denk	Atlas	1 sandık
Rište-i Sürh	44586 kıyye (57,159 ton)	Rište-i Elvan	950 kıyye (1,217 ton)
Kirpas-ı Musul	241 top	Şal Taklidi Kuşak	160 adet
Hassa	120 top	Tülbent	213 top
Elbise-i Frengi	1 balya	Rište-i Penbe	950 kıyye (1,217 ton)

⁶⁶⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 222/2945, 224/2960, 224/2962, 224/2965, 234/3120, 235/3123, 236/3135, 236/3137, 246/3280.

⁶⁶⁸ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Çeşitli İp	10 balya		

1826 yılı, taşınan ürün çeşitliliğinde yeniden bir artışın yaşandığı ve toplamda 19 çeşit ürünün işlem gördüğü bir dönem olmuştur. Bu yıl boyunca ham pamuk, ham ipek, şapka, rişte-i penbe ve yapağı gibi birçok ürün taşınmıştır. İlgili yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar ham pamuk, rişte-i sürh ve ham ipek, en az ticareti yapılanlar ise elbise-i Frengi ve atlas gibi ürünler olmuştur. Ayrıca, tülbent ve kirpas-ı Musul gibi ürünler yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Ocak, mart, nisan ve kasım aylarında taşınan söz konusu ürünler genellikle yer ismi belirtilmeksizin Avrupa iskelelerinden ve bunun yanında Messina, İzmir, Frengistan, Marsilya ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁶⁹.

Tablo 85: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁷⁰

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham İpek	23907 kıyye (30,648 ton)	Rişte-i Elvan	8460 kıyye (10,845 ton)
Kumaş	3 sandık	Elbise-i Frengi	1 sandık
Çuka	2 denk, 3 balya, 191 kantar (10,781 ton)	Rişte-i Sürh	3515 kıyye (4,506 ton)
Şal-ı France	63 adet	Ham Pamuk	41 kantar (2,314 ton)

Taşınan ürün çeşitliliği, 1827 yılında tekrar azalarak toplamda sekiz ürün kalemiyle sınırlı kalmıştır. Bu kapsamda ham pamuk, ham ipek, çuka, rişte-i elvan şal-ı France gibi belli başlı ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar çuka, rişte-i elvan ve ham ipek, en az talep görenler de elbise-i Frengi ve kumaş gibi ürünler olmuştur. Diğer yandan, şal-ı France yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Mart, mayıs, haziran ve ekim ayında taşınan söz konusu ürünler genellikle İstanbul, İzmir, Marsilya ve Trieste gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁷¹.

⁶⁶⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 246/3283, 236/3140-3141, 246/3286, 246/3294, 261/3513, 263/3531-3532, 263/3534, 266/3555-3557, 266/3559-3563, 274/3645, 274/3647-3648, 275/3659, 277/3669, 277/3673, 278/3677, 281/3709-3711, 282/3713, 282/3715-3716; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/78.

⁶⁷⁰ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁷¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/80, 9/85-86, 12/112, 12/119, 12/123, 13/127-131, 20/208, 20/209-212, 21/217, 21/219, 21/220, 21/222, 21/224-226, 29/305.

Tablo 86: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁷²

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Çuka	2 balya	Ham İpek	7797 kıyye (9,995 ton)
Rişte-i Sürh	8664 kıyye (11,107 ton)	Ham Pamuk	958 kantar (54,078 ton)
Keten	500 kıyye (641 kg)		

Ürün çeşitliliğindeki düşüş eğiliminin sürdüğü 1828 yılında, toplam beş kalem ürünün sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham pamuk, ham ipek, çuka, rişte-i sürh ve keten gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler rişte-i sürh ve ham pamuk, en az talep edilenler ise keten ve çuka olmuştur. Ticarete konu olan tüm ürünler ocak, mart, nisan, haziran ve kasım aylarında taşınmakla birlikte genellikle İstanbul, İzmir, Trieste ve Çeşme gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁷³.

Tablo 87: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁷⁴

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham Pamuk	214 kantar (12,080 ton)	Ham İpek	3455 kıyye (4,429 ton)
Rişte-i Elvan	7017 kıyye (8,995 ton)		

Ürün çeşitliliğinin bir önceki yıla göre yaklaşık %40 oranında azaldığı 1829 yılında ise toplamda üç kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda ham pamuk, ham ipek ve rişte-i elvan gibi ürünler taşınmıştır. İlgili yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün ham ipek, en az ticarete konu ürün ise rişte-i elvan olmuştur. Sevkiyatı çoğunlukla eylül, ekim ve kasım aylarında yapılan bu ürünler genellikle İstanbul ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına nakledilmiştir⁶⁷⁵.

⁶⁷² Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁷³ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 29/309, 34/378-379, 38/439, 39/442-443, 41/468, 42/487, 45/524, 45/527-528, 50/566, 50/569, 53/602.

⁶⁷⁴ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁷⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 60/691, 62/721, 65/735, 65/737, 65/743-745.

Tablo 88: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Tekstil, Giyim ve Deri Ürünleri⁶⁷⁶

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Ham Amerika Pamuğu	12 balya	Rişte-i Penbe-i İngiliz	2176 kıyye (2,789 ton)
Ham Pamuk	388,5 kantar (21,930 ton)	Rişte-i Penbe	360 kıyye (461,52 kg)
Ham İpek	5058 kıyye (6,484 ton)	Rişte-i Elvan	4111 kıyye (5,270 ton)

1830 yılında ise taşınan ürün çeşitliliğinde artış yaşanarak toplamda altı çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ham Amerika pamuğu, rişte-i penbe-i İngiliz ve ham ipek gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün ham pamuk, en az ticareti yapılan ise rişte-i penbe olmuştur. Söz konusu ürünlerden ham Amerika pamuğu Marsilya limanından temin edilmiş ve ilk defa bu dönemde ticarete konu olmuştur. Sevkiyatlar genellikle şubat, mart, nisan ve mayıs ayında yapılmıştır. Ürünlerin çoğu İstanbul, Marsilya, Trieste ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁷⁷.

4.4.7. Doğal ve Kimyasal Ürünler

1821–1830 yılları arasında Akdeniz’den Karadeniz’e ticareti yapılan ürünler arasında doğal ve kimyasal ürün ticareti de yer almaktadır. Bu ürün grubunun 1821 yılı haricinde neredeyse her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. İzn-i sefine kayıtlarına göre söz konusu ürünler Trieste, Marsilya, İzmir, Cenova ve İstanbul’dan alınarak Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verileri, bu ürünlerin kantar, kıyye, sandık, miskal, denk ve varil gibi farklı ölçü birimleri kullanılarak taşındığını göstermektedir.

Tablo 89: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁷⁸

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Tütün	93714 kıyye (120,141 ton), 418 denk, 1560 boğça	Tütün Yaprağı	3 boğça

⁶⁷⁶ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁷⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 71/807, 72/840, 73/850, 73/854-856, 73/858, 76/880, 76/884.

⁶⁷⁸ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Bahar	17 fıcı	Sinemaki	10 fıcı, 4 denk, 139 kantar (7,846 ton), 1200 kıyye (1,538 ton)
Biberiye	40 fıcı	Defne Yağı	4 varil
Mastaki	1 fıcı, 68 kıyye (87,176 kg)	Kenevir	7 kantar (395,143 kg)
Afyon	375 kıyye (480,75 kg)	Günlük	29 varil, 121 kantar (6,830 kg)
Ağaç Kav. Ruhu	1 sandık	Reçine	8 varil
Zaç-ı Kıbrıs	74 varil, 34 kantar (1,919 ton), 10 fıcı	Yeşil Boya	6 varil
Hıyar-ı Şenbe	5 varil	Ecza	1 sandık
Ecza Ruhu	4 sandık	Asfur	450 kantar (25,402 ton), 12 balya
Kına	1,5 kantar (84,673 kg)	Kına Kına	4 sandık
Kına Kına Ruhu	1 sandık	Haşhaş	17 fıcı
Bakkam	139 kıta, 2 sandık, 171 adet	Anberiye	32 sandık
İsfıdaç	20 fıcı, 80 sandık	Kafur	2 fıcı
Tarçın	7 denk	Zamk	2 sandık
Zamk-ı Arabi	2675 kıyye (3,429 ton), 7 fıcı	Krem Tartar	2 fıcı
Sarı Boya	2 fıcı	Kızıl Boya	4 fıcı
Mismar-ı Trieste	1 fıcı	Çeşitli Revayih	2 sandık
Kırmızı Boya	1 sandık	Biber	19 fıcı, 102 varil, 196 çuval
Şap	50 kantar (2,822 ton)	Kral Suyu	2 sandık
Cengar	5 fıcı	Tiryak	80 kıyye (102,56 kg)
Habbulmüluk	4 fıcı	Gül Yağı	1100 miskal
Ruh	2 fıcı	Balık Otu	3 kantar (169,347 kg)

Ürün çeşitliliği ve miktarının oldukça yüksek seviyelerde olduğu 1822 yılında toplamda 44 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda afyon, tütün, ecza, kına kına,

anberiye, asfur, bahar, sinemaki ve biber gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar tütün, sinemaki, asfur ve zamk-ı Arabi iken en az talep çekenler ise ecza, kına ve kırmızı boya olmuştur. Ayrıca, habbulmüluk ve cengar yalnızca bu dönemde taşınmış olup sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Sevkiyatlar daha çok mart, nisan, haziran, temmuz, ağustos, ekim gibi aylarda yapılmıştır. Söz konusu ürünler yer ismi belirtilmeksizin Avrupa iskelesinden ve bunun yanında Selanik, Trieste, Marsilya, İzmir, Cenova ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret kayıtlarına göre, ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul, Marsilya ve Trieste limanlarından sağlanmıştır⁶⁷⁹.

Tablo 90: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁸⁰

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Tütün	78168 kıyye (100,211 ton), 390 denk	Frenk Tütünü	220 sandık, 3 denk
Ak Günlük	240 kantar (13,547 ton)	Günlük	129 kantar (7,281 ton)
Asfur	12 balya	Bakkam	2 sandık, 37 kıyye (47,434 kg)
Mercan	1 sandık	Kafur Ruhı	24 varil
Balmumu	658 kıyye (843,556 kg)	Zaç-ı Kıbrıs	10 varil
İsfıdaç	3 sandık	Boya	4 varil
Sinemaki	459 kıyye (588,438 kg)	İlaç	4 sandık
Attariye	10 kutu	Tarçın	19 kıyye (24,358 kg)
Defne Tohumu	300 kıyye (384,6 kg)	Anberiye	2 sandık
Saparna	5 kantar (282,245 kg)	Biber	360 kantar (20,321 ton), 972 çuval, 116 varil, 20 torba, 2800 kıyye (3,589 ton)

1823 yılında taşınan ürün çeşitliliği bir önceki yıla nazaran %55 daralarak, toplamda 20 kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda saparna, tütün, ilaç, balmumu,

⁶⁷⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 51/888, 60/987, 61/990, 62/992-993, 64/996, 65/999, 66/1002-1003, 70/1105, 74/1116, 76/1120, 82/1230, 85/1238-1239, 87/1253, 88/1264-1267, 89/1269, 92/1285-1286, 94/1294, 97/1325-1326, 97/1328, 98/1337-1339, 99/1342-1345, 99/1347, 100/1352-1354, 100/1387, 102/1389, 105/1419.

⁶⁸⁰ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

anberiye, ak günlük, mercan, defne tohumu ve biber gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla işlem görenler tütün ve biber, en az ticarete konu olanlar ise ecza, mercan ve anberiye olmuştur. Sevkiyat daha çok mart, nisan, haziran, ağustos, ekim ve kasım aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler Trieste, Alikorna, Marsilya, İstanbul, Cenova ve Malta gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret kayıtlarına göre boya Marsilya'dan, Frenk tütünü Cenova ve Trieste'den, mercan ise Alikorna limanından temin edilirken diğer ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul limanından sağlanmıştır⁶⁸¹.

Tablo 91: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁸²

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Günlük	208 kantar (11,741 ton)	Bakkam	40 kıyye (51,28 kg), 238 kantar (13,434 ton)
Asfur	146 kantar (8,241 ton)	Tütün	18750 kıyye (24,037 ton)
Frenk Tütünü	2 fiçi, 3 denk	Afyon	105 kıyye (134,61 kg)
Mastaki	750 kıyye (961,5 kg)	Zırnıh	40 kıyye (51,28 kg)
Çiçek Tohumu	1 sandık	Ecza	10 sandık
Kitre	1820 kıyye (2,333 ton)	Tarçın	75 kıyye (96,15 kg)
Boya	16 kantar (903,184 kg)	Saparna	23 denk
Anberiye	4 sandık	Biber	3 varil, 8 çuval

Önceki yıla kıyasla ürün çeşitliliğinde kısmi bir gerilemenin gözlemlendiği 1824'te, ticarete konu olan ürün sayısı 18 ile sınırlı kalmıştır. Bu kapsamda asfur, afyon, zırnıh, çiçek tohumu, boya ve anberiye gibi muhtelif türde doğal ve kimyasal ürün taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tütün ve bakkam, en az talep görenler ise çiçek tohumu ve anberiye olmuştur. Ayrıca, yalnızca bu dönemde taşınan çiçek tohumu için sonraki yıllarda herhangi bir işlem kaydına rastlanmamıştır. Şubat, mart, mayıs, temmuz ve ekim aylarında taşınan söz konusu ürünler Trieste, İstanbul, Cenova, İzmir ve Messina gibi limanlardan temin

⁶⁸¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 117/1533-1536, 119/1542, 124/1568, 126/1577, 126/1579, 126/1580-1581, 132/1744-1745, 133/1753, 134/1757, 134/1759, 135/1765, 135/1766, 144/1884, 146/1905, 147/1914, 152/2030, 156/2047, 157/2053, 157/2055, 157/2057, 157/2059, 166/2219.

⁶⁸² Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verilerine göre, ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul limanından tedarik edilmiştir⁶⁸³.

Tablo 92: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁸⁴

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Tütün	21980 kıyye (28,178 ton)	Krem Tartar	6 varil
Ebu Cehil Karpuzu	290 kıyye (371,78 kg)	Çeşitli Tohum	66 kap
Bakkam	16 parça	Çeşitli Revayih	21 denk, 1 sandık
Asfur	60 kantar (3,386 ton)	Sünger	820 kıyye (1,051 ton)
Anberiye	13 sandık	Kafur-ı Françe	2 sandık
Zırnıh	6 kantar (338,694 kg)	Biber	4 sandık, 82 varil

1825 yılında taşınan ürün çeşitliliği bir önceki yıla göre bir miktar daha azalarak toplamda 12 kalem olarak gerçekleşmiştir. Bu kapsamda tütün, krem tartar, bakkam, asfur, kafur-ı Françe ve sünger gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tütün ve asfur, en az ticareti yapılanlar ise kafur-ı Françe ve zırnıh olmuştur. Ayrıca, ebu cehil karpuzu yalnızca bu dönemde taşınmış, sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Sevkiyatlar genellikle mart, mayıs ve haziran aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler Marsilya, İstanbul, Trieste, İzmir ve Messina gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verilerine göre krem tartar Messina, çeşitli tohum, kafur-ı Françe ve çeşitli revayih Marsilya; bakkam ise Trieste limanından temin edilirken geri kalan ürünlerin önemli bir kısmı İstanbul ve İzmir limanlarından sağlanmıştır⁶⁸⁵.

Tablo 93: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁸⁶

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Kitre	550 kıyye (705,1 kg)	Günlük	5237 kıyye (6,713 ton)

⁶⁸³ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 183/2460, 186/2508, 186/2510, 188/2525-2526, 189/2527, 189/2529, 189/2537, 199/2662-2663, 201/2666, 201/2668-2669, 209/2786-2787.

⁶⁸⁴ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁸⁵ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 209/2791, 203/2709, 223/2958-2959, 224/2962, 224/2965, 234/3116, 234/3118, 234/3120-3121, 235/3123, 235/3126, 235/3132, 236/3136, 250/3338.

⁶⁸⁶ Bu tablodaki veriler 65/9 ve 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterlerinden üretilmiştir.

Kök Boya	10 varil, 88 kantar (4,967 ton)	Tütün	56447 kıyye (72,365 ton)
İsfıdaç	40 sandık	Sünger	240 kıyye (13,547 ton)
Attariye	94 kap, 16 sandık	Çeşitli Revayih	78 denk
Zamk-ı Arabi	110 kıyye (141,02 kg)	Çeşitli Beç Eşyası	39 sandık ve varil
Asfur	20 kantar (1,128 ton), 18 fıçı	Kehribar	48 kıyye (61,536 kg)
Zırnıh	35 kantar (1,975 ton)	Gül yağı	150 miskal
Cemşir	7162 kantar (404,287 ton)	Afyon	174 kıyye (223,068 kg)
Mazı	92 kantar (5,193 ton)	Bakkam	100 kıyye (128,2 kg)
Tohum-ı penbe	1 çuval	Haşayış	42 varil
Anberiye	2 adet	Sandalos	22 kantar (1,241 ton)
İksir-i Hayat	20 sandık	Krem Tartar	24 varil
Tohum-ı penbe	16 çuval	Frenk	10 varil
Biber	40 varil, 82 kantar (4,628 ton), 520 kıyye (666,64 kg)		

Ürün portföyünde dikkate değer bir artışın kaydedildiği 1826 yılında toplam 27 kalem ürün ticari işlemlere konu olmuştur. Bu kapsamda haşayış, sandalos, anberiye, isfıdaç, gül yağı, attariye, kehribar ve krem tartar gibi çeşitli türde doğal ve kimyasal ürün transferi gerçekleştirilmiştir. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tütün, cemşir ve günlük, en az talep görenler ise anberiye ve tohum-ı penbe olmuştur. Ayrıca, iksir-i hayat ve tohum-ı penbe yalnızca bu dönemde taşınmış, sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Mart, mayıs, haziran, temmuz, kasım ve aralık aylarında taşınan bu ürünler yer ismi belirtmeksizin Avrupa iskelesinden ve bunun yanında Trieste, Marsilya, İstanbul, Alikorna ve İzmir gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verilerine göre, ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul ve İzmir limanlarından sağlanmıştır⁶⁸⁷.

⁶⁸⁷ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 236/3140-3141, 246/3285, 246/3290, 246/3292, 246/3295, 263/3531, 263/3534, 266/3556-3558, 266/3560, 273/3639, 274/3642, 274/3647-3648, 277/3673, 278/3677, 281/3708, 281/3710, 281/3711-3713, 282/3715, 282/3717; BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/77, 9/78.

Tablo 94: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁸⁸

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Mazı	177 kantar (9,991 ton)	Mastaki	6 varil
Asfur	36 kantar (2,032 ton)	Boya	14 kantar (790,286 kg), 1 varil
Kök Boya	76 kantar (4,290 ton)	Attariye	94 kap
Günlük	453,5 kantar (25,599 ton), 6720 kıyye (8,615 ton)	Tütün	10110 kıyye (12,961 ton), 266 boğça, 20 denk, 2 sandık
Kitre	1505 kıyye (1,929 ton)	Meyan balı	100 fıçı
Gül yağı	11 miskal	Sünger	2 çuval
İşlenmiş Mercan	2 sandık	Afyon	55 kıyye (70,51 kg)
İlaç	59 sandık	Zamk-ı Arabi	510 kıyye (653,82 kg)
Bakkam	878 parça	Ecza	10 denk
Sandalos	2000 kıyye (2,564 ton)	Zamk	750 kıyye (961,5 kg)
Biber	60 kantar (3,386 ton), 65 fıçı, 58 varil		

Ürün çeşitliliğinin bir önceki yıla göre bir miktar daraldığı 1827 yılında ise toplamda 21 çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda günlük, kök boya, attariye, kitre, sünger, asfur, meyan balı, biber, sandalos ve bakkam gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünlerin sevkiyatı yapılmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tütün ve günlük, en az ticarete konu olanlar ise sünger ve işlenmiş mercan olmuştur. Ayrıca, meyan balı yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Mart, mayıs, ağustos ve ekim aylarında ticareti yapılan söz konusu ürünler İstanbul, İzmir, Alikorna, Marsilya ve Trieste gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verilerine göre, meyan balı ve boya Messina limanından, sünger ve işlenmiş mercan Alikorna limanından, bakkam ise Marsilya limanından temin edilirken diğer ürünlerin İstanbul ve İzmir limanlarından sağlandığı anlaşılmaktadır⁶⁸⁹.

⁶⁸⁸ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁸⁹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/80, 9/83, 9/85-86, 9/89, 12/112, 12/119, 12/124, 13/126-128, 13/130-131, 20/208, 20/211, 21/216-220, 21/222-224, 21/226-227, 27/293.

Tablo 95: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁹⁰

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Tütün	12608 kıyye (16,163 ton), 5740 boğça	Attariye	66 kap
Günlük	319 kantar (18,007 ton)	Ecza	1 sandık
Kök Boya	261 kantar (14,733 ton)	Afyon	123 kıyye (157,686 kg)
Bakkam	10 kantar (564,49 kg)	Biber	8 fıçı, 5340 kıyye (6,845 ton)

1828 yılında taşınan ürün çeşitliliği bir önceki yıla nazaran keskin bir biçimde düşmüş ve toplamda sekiz kalem ürünü kapsayan bir ticaret gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda tütün, attariye, günlük ecza, kök boya, afyon, bakkam ve biber gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler günlük ve tütün, en az işlem görenler ise ecza ve bakkam olmuştur. Mart, temmuz, ağustos ekim ve aralık ayında taşınan bu ürünler İstanbul, İzmir, Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verilerine göre, ecza Marsilya limanından temin edilirken diğer ürünler İstanbul ve İzmir limanlarından sağlanmıştır⁶⁹¹.

Tablo 96: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Bakkam	167 kantar (9,426 ton)	Tütün	789 boğça
Günlük	62 kantar (3,499 ton)	Attariye	131 kap
Biber	1408 kıyye (1,805 ton), 350 çuval		

Ürün çeşitliliğindeki azalmanın sürdüğü 1829 yılında ise toplamda beş kalem ürün üzerinden işlem tesis edilmiştir. Bu kapsamda bakkam, tütün, günlük, attariye ve biber gibi sınırlı bir skalada doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tütün ve bakkam, en az talep gören ürün ise attariye olmuştur. Ocak, ağustos,

⁶⁹⁰ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁹¹ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 34/378-380, 38/439-440, 41/468, 42/487, 45/523-524, 45/527-528, 45/531, 50/564, 50/566-567, 50/569, 53/602.

ekim ve kasım aylarında taşınan söz konusu ürünler İstanbul limanından temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁹².

Tablo 97: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Doğal ve Kimyasal Ürünler⁶⁹³

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Zırnıh	13 fiçi	Günlük	2055 kıyye (2,634 ton)
Mürdesenk	29 kantar (1,6307 ton)	Afyon	46,5 kantar (2,624 ton)
Defne Tohumu	71 kantar (4,007 ton)	Sinemaki	240 kıyye (307,68 kg)
Kitre	265 kıyye (339,73 kg)	Kök Boya	52 kantar (2,935 ton)
Kolonya Suyu	1 sandık	Bakkam	16 adet
Biber	20 çuval		

1830 yılında taşınan ürün çeşitliliğinde bir önceki yıla göre kaydedilen artışla toplamda 11 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda zırnıh, günlük, mürdesenk, afyon, defne tohumu, sinemaki, kitre, kök boya, kolonya suyu, bakkam ve biber gibi geniş bir yelpazeye yayılan doğal ve kimyasal ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler defne tohumu ve günlük, en az ticarete konu olanlar ise kolonya suyu ve bakkam olmuştur. Bu dönemde, önceki yıllarda yüksek miktarlarda talep gören tütünün hiç taşınmamış olması dikkat çekmektedir. Ayrıca, kolonya suyu yalnızca bu dönemde ticarete konu olmuş ve önceki yıllarda taşınmamıştır. Şubat, mart, nisan ve ağustos aylarında taşınan söz konusu ürünler İstanbul, İzmir, Marsilya ve Trieste gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁹⁴.

4.4.8. Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya

1821–1830 yılları arasında Akdeniz’den Karadeniz’e ticareti yapılan ürünler arasında maden, hırdavat ve buna benzer muhtelif eşyalar da yer almaktadır. Bu ürün grubunun 1821 yılı dışında neredeyse her yıl düzenli olarak taşındığı tespit edilmiştir. İzn-i sefine kayıtlarına göre söz konusu ürünler Trieste, Marsilya, Messina, Sicilya, Alikorna, Cenova ve İstanbul’dan

⁶⁹² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 59/689, 60/692-693, 60/697, 62/712, 62/716, 65/743-745.

⁶⁹³ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁶⁹⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 71/810, 72/834, 73/850, 73/853-854, 76/880, 79/900.

tedarik edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir. Ticaret verileri, bu ürünlerin adet, varil, küfe, sepet, denk, sandık, kutu, keyl ve boğça gibi farklı ölçü birimleri kullanılarak taşındığını göstermektedir.

Tablo 98: 1822 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁶⁹⁵

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Hırdavat	34 sandık	İskemle	400 adet
Toprak Çanak	7 küp	Kâğıt	11 sandık, 3 sepet
Çeşitli eşya	33 denk, 2 sandık	Lüle	51 sandık
Şişe	2 küfe, 50 sepet, 121 sandık, 20000 adet	Kiremit	14960 adet
Çubuk Tel	5 kıyye	Tuğla	44250 adet
Demir Sandık	1 kutu	Sofra Takımı	1 sandık
Cam	21 sandık	Boru	1 sandık
Tıpa	115 denk	Küfe	1 adet
Çalı Süpürgesi	280 adet	Demir Tel	4 varil
Saz	4 sandık	Boş Zenbil	200 adet
Kitap	2 sandık, 2 boğça	Mermer Direk	1 adet
Frenk Mermeri	35 sandık	Santur	3 adet, 1 kutu
Billur	11 sandık	Tuz	6000 keyl (145,29 ton)

Ürün çeşitliliği ve miktarının yüksek düzeyde olduğu 1822 yılında, toplam 26 kalem ürün ticarete konu olmuştur. Bu kapsamda tuğla, kiremit, şişe, kitap, tuz, demir tel, çalı süpürgesi, sofra takımı, santur, kâğıt, cam, tıpa ve lüle gibi geniş bir yelpazeye yayılan ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar şişe, tuğla ve kiremit, en az ticareti yapılanlar ise mermer direk, küfe ve demir sandık olmuştur. Ayrıca, çalı süpürgesi ve demir tel yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Şubat, mart, haziran, kasım aylarında taşınan söz konusu ürünler Trieste, Marsilya, Messina, Sicilya,

⁶⁹⁵ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Alikorna, Cenova ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁹⁶.

Tablo 99: 1823 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁶⁹⁷

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Mermer Taş	21 sandık	Frenk Piştahta	2 sandık
Tuğla	68000 adet	Kiremit	92000 adet
Boş Küp	124 adet	Boş sepet	340 adet
Şişe	1 sandık, 4000 adet	Toprak Çanak	2000 adet
Kâğıt	137 sandık	Sahte Şükufe	1 sandık
Sünger Taşı	4 varil	Tebeşirden Suret	1 sandık
Hırdavat	8 sandık, 15 varil	Boş Varil	100 adet
Demir Sandık	1 adet	Hintu Takımı	2 adet, 1 sandık
Maden Suyu	14 sandık	Sandal Küreği	84 adet
Kitap	16 sandık	Altın Veznesi	20 adet
Tıpa	35 denk	Tabak	2 küfe
Harita	1 denk	Ayna	6 sandık
Santur-ı Frengi	5 adet, 1 sandık	Ecza kapları	1 demet

1823 yılında taşınan maden, hırdavat ve buna benzer muhtelif eşya grubundaki ürün çeşitliliği ve miktarında bir önceki yıl verileri neredeyse tekrarlanmış ve toplamda 26 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda tuğla, kiremit, şişe, kitap, sandal küreği, ecza kapları, tabak, ayna, tıpa, sahte çiçek, maden suyu, boş küp, harita, hırdavat ve sünger taşı gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar tuğla, kiremit, toprak çanak ve şişe, en az talep görenler ise harita, ecza kapları, tebeşirden suret ve sahte çiçek olmuştur. Ayrıca, sahte çiçek ve tebeşirden suret yalnızca bu dönemde taşınmış olup sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Sevkiyatlar genellikle ocak, şubat, mart, mayıs, temmuz, ekim aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler Marsilya, Messina, Frengistan, Trieste, Venedik,

⁶⁹⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 61/990, 65/999, 66/1003, 70/1105, 72/1112, 74/1116, 85/1236, 85/1238-1239, 86/1245, 88/1266, 92/1283-1286, 97/1325, 98/1339-1340, 99/1343-1345, 99/1348-1349, 100/1353-1354, 101/1387.

⁶⁹⁷ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Malta, Alikorna, Cenova ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁶⁹⁸.

Tablo 100: 1824 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁶⁹⁹

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Kiremit	112.835 adet	Tuğla	20000 adet
Çanak	26 denk	Hırdavat	33 sandık, 43 denk, 2 varil
Boş Şişe	36 sepet, 17 sandık	Tıpa	165 denk, 2 varil
Kâğıt	2 sandık	Süpürge	2000 adet
Mum	1 sandık	Sepet	524 adet
Maden Suyu	10 sandık	Malta Taşı	4000 adet
Mermer Taş	9 sandık	Kitap	3 sandık
Santur-ı Frengi	2 adet	Tuz	8000 kantar (451,592 kantar)
Kil Tozu	5000 keyl (121,075 ton)		

1824 yılında taşınan maden, hırdavat ve muhtelif eşya grubundaki ürün çeşitliliği ve miktarında yaşanan gerilemeyle toplamda 17 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda tuğla, kiremit, şişe, çanak, hırdavat, boş şişe, tıpa, kâğıt, süpürge, mum, sepet, maden suyu, Malta taşı, mermer taş, kitap, santur-ı Frengi, kil tozu ve tuz gibi geniş bir yelpazeye yayılan muhtelif ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler tuğla, kiremit ve tuz, en az ticarete konu olanlar ise mum ve santur-ı Frengi olmuştur. Mart, nisan, haziran, eylül, kasım ve aralık aylarında taşınan söz konusu ürünler Marsilya, Alikorna, Trieste ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷⁰⁰.

⁶⁹⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 118/1540, 125/1575-1576, 127/1581, 132/1746, 134/1757-1758, 135/1761-1762, 135/1765-1766, 145/1887, 146/1910-1912, 156/2047, 157/2050-2052, 157/2055, 166/2217, 166/2219, 166/2220-2221, 172/2264.

⁶⁹⁹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁷⁰⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 181/2428, 183/2460, 186/2508-2510, 186/2512, 188/2521, 189/2527, 189/2530, 189/2533-2534, 197/2641, 199/2659-2663.

Tablo 101: 1825 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷⁰¹

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Kiremit	410060 adet	Şişe	2000 adet
Tıpa	32 denk	Çeşitli eşya ve hırdavat	22 sandık
Hırdavat	98 sandık	Kâğıt	1 sandık
Hintu Takımı?	1 sandık, 2 adet	Fırça	27 balya
Mermer Taş	6 sandık	Malta Taşı	10000 adet
İskemle	144 adet	Tarak	Bir miktar
Toprak Kap	1 sandık	Kil Tozu	5000 keyl (121,975 ton)
Bor	40 fıçı	Santur	1 sandık
Kitab-ı Efrenc	1 sandık	Tuz	55500 keyl (1.343,93 ton)

1825 yılında taşınan ürün çeşitliliği ve miktarında bir önceki yıla göre artışla toplamda 19 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda kiremit, şişe, tarak, hırdavat, toprak kap, Malta taşı, tıpa, kâğıt, mermer taş, iskemle, bor ve kitap gibi ürünler taşınmıştır. Ayrıca, bor madeni yalnızca bu dönemde taşınmış ve sonraki yıllarda ticarete konu olmamıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler kiremit ve tuz, en az ticareti yapılanlar ise santur, toprak kap ve kâğıt olmuştur. Sevkiyatlar mart, nisan, haziran, ağustos, kasım aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünler yer ismi belirtilmeksizin Avrupa iskelesinden ve bunun yanında Frengistan, Sicilya, Malta, Messina ve İstanbul gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷⁰².

Tablo 102: 1826 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷⁰³

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Mermer Sütun	82 adet	Mermer	10 adet, 26 sandık
Tıpa	290 denk, 198 balya	Kiremit	30024 adet

⁷⁰¹ Bu tablodaki veriler 65/9 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁷⁰² BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 203/2711, 222/2942-2945, 228/3005-3006, 228/3008-3009, 234/3109, 234/3110-3111, 234/3115-3119, 234/3121, 235/3132, 240/3201-3202, 246/3278-3279, 246/3280.

⁷⁰³

Tuğla	40000 adet	Kâğıt	1 denk, 7 sandık
İskemle	192 adet	Hırdavat	40 sandık, 1 balya, 6 kap
Çeşitli Eşya	4 sandık, 22 kap	Lüle	14 sandık
Şişe	1 sandık	Beyaz Teneke	229
Kitap	2 sandık	Maden Suyu	10 sandık
Tuz	8700 keyl (210,670 ton)		

Bir önceki yıla nazaran 1826 yılında ticareti yapılan ürün çeşitliliği ve miktarında bir miktar gerileme yaşanmış, toplamda 15 çeşit ürünün ticareti yapılmıştır. Bu kapsamda mermer sütun, mermer, tıpa, kiremit, tuğla, kâğıt, iskemle, hırdavat, lüle, şişe, kitap, beyaz teneke, maden suyu ve tuz gibi geniş bir yelpazeye yayılan ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler kiremit, tuğla ve tuz, en az ticareti yapılan ürünler ise şişe, kitap ve kâğıt olmuştur. Mart, mayıs, haziran, kasım ve aralık ayında taşınan söz konusu ürünler Marsilya, Trieste, İstanbul, İzmir ve Alikorna gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷⁰⁴.

Tablo 103: 1827 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz’den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷⁰⁵

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Mermer Sütun ve Tahta	578 adet	Mermer Taş	3522 adet
Çeşitli Eşya	1 sandık, 430 kap, 3 boğça	Kiremit	93115 adet
Tuğla	232360 adet	Tuğla ve Kiremit	15000 adet
Kâğıt	4 sandık, 60 top	Tıpa	20 baya
Hırdavat	12 denk, 21 sandık, 1 kutu	Boncuk	1 varil
Boş Sandık	2 adet	Malta Taşı	2000 adet
Maden Kömürü	1 fiçı	Tuz	9100 keyl (220,356 ton)

⁷⁰⁴ BOA., A.DVN.DVE.d., 65/9, 246/3283, 246/3285, 246/3290, 246/3292-3295, 263/3533-3534, 266/3559-3560, 266/3563, 275/3659, 277/3669, 277/3671-3673, 277/3674-3675, 278/3677, 281/3710-3711, 282/3716.

⁷⁰⁵ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

Maden, hırdavat ve muhtelif eşya kategorisindeki ürün çeşitliliği ve miktarında 1825'ten bu yana kaydedilen kademeli düşüşün sürdüğü 1827 yılında toplamda 14 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda mermer sütun ve tahta, mermer taş, çeşitli eşya, kiremit, tuğla, boncuk, kâğıt, Malta taşı, hırdavat, boş sandık, maden kömürü ve tuz gibi geniş bir yelpazeye yayılan ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar kiremit, tuğla ve tuz, en az ticarete konu olanlar ise maden kömürü, boncuk ve boş sandık olmuştur. Ocak, mart, mayıs, temmuz, ağustos ve kasım aylarında taşınan söz konusu ürünler İstanbul, Alikorna, Messina, Marsilya, Venedik, Trieste, Zanta ve Malta gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷⁰⁶.

Tablo 104: 1828 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷⁰⁷

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Hırdavat	4 sandık	Çeşitli eşya	897 kap
Mermer Taş	733 adet, 5 sandık	Kitap	1 sandık
Kâğıt	1 sandık	Tuğla	20000 adet
Tuz	20280 keyl (491,080 ton)		

1828 yılında taşınan ürün miktarında bir önceki yıla göre yarı yarıya düşüş yaşanarak, toplamda yedi çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda hırdavat, çeşitli eşya, mermer taş, kitap, kâğıt, tuğla ve tuz gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılanlar tuğla ve tuz, en az talep görenler ise kâğıt ve kitap olmuştur. Mayıs, temmuz ve kasım gibi aylarda taşınan bu ürünler İstanbul, Alikorna, Trieste ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷⁰⁸.

Tablo 105: 1829 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷⁰⁹

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Çeşitli Eşya	803 kap	Frenk Eşyası	2 kantar
Tuz	3700 keyl		

⁷⁰⁶ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 9/85, 12/117-120, 12/122-123, 13/127-128, 13/130, 18/194, 20/208-209, 20/211-212, 21/216-217, 21/222-225, 21/228-229, 27/293-297, 29/305-306.

⁷⁰⁷ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁷⁰⁸ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 29/309, 34/378, 38/439-441, 45/524-525, 48/551-553, 50/567, 50/569, 53/602.

⁷⁰⁹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

	(89,595 ton)		

1829 yılında taşınan maden, hırdavat ve çeşitli eşya grubunda ürün çeşitliliği ve miktarı tüm yıllar içerisinde dip seviyeyi görmüş ve toplamda üç çeşit ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çeşitli eşya, Frenk eşyası ve tuz gibi ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürün tuz, en az ticarete konu olan ürün ise Frenk eşyası olmuştur. Sevkiyatlar ocak, eylül, ekim ve kasım aylarında yapılmıştır. Söz konusu ürünlerin tümü İstanbul limanından temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷¹⁰.

Tablo 106: 1830 yılı Avusturya Ticaret Gemilerinin Akdeniz'den Sevk Ettiği Çeşitli Maden, Hırdavat ve Muhtelif Eşya⁷¹¹

Ürün	Miktarı	Ürün	Miktarı
Çeşitli Eşya	2 sandık, 22 denk, 213 kantar (12,023 ton), 2032 kap	Tuz	32300 keyl (782,144 ton)
Kiremit	20000 adet	Ham Demir	310 kantar (17,499 ton)
Mermer	2208 adet	Hırdavat	5 varil, 5 sandık, 20 denk
Maden Suyu	1 sandık	Çanak	1 sandık
Tıpa	52 denk	Kaldırım Taşı	200 adet
Tuğla	27400 adet		

1830 yılında taşınan maden, hırdavat ve çeşitli eşya grubunda ürün çeşitliliği ve miktarında bir önceki yıla göre yaklaşık dört katlık bir artışla toplamda 11 kalem ürünün ticareti gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çeşitli eşya, tuğla, kiremit, ham demir, mermer, hırdavat, maden suyu, çanak, tıpa, kaldırım taşı ve tuz gibi geniş bir yelpazeye yayılan ürünler taşınmıştır. Bu yılın verilerine göre, en fazla ticareti yapılan ürünler çeşitli eşya, tuğla ve kiremit, en az talep görenler ise maden suyu ve çanak olmuştur. Şubat, mart, nisan, mayıs, temmuz, ağustos, kasım ve aralık aylarında taşınan söz konusu ürünler İstanbul, Trieste, Alikorna ve Marsilya gibi limanlardan temin edilerek Karadeniz limanlarına sevk edilmiştir⁷¹².

⁷¹⁰ BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 53/603, 59/689, 60/693, 60/698, 62/715, 62/717, 65/743.

⁷¹¹ Bu tablodaki veriler 66/10 numaralı Nemçe Ahkam Defterinden üretilmiştir.

⁷¹² BOA., A.DVN.DVE.d., 66/10, 65/750, 71/811, 72/831, 72/833, 72/836, 72/837, 73/850, 73/852-854, 73/856-858, 76/875-876, 76/878, 76/882-883, 79/895-896, 79/898-901, 79/903, 80/918, 80/920-921, 80/926, 85/980, 86/983, 86/985.

Avusturya'nın 1821–1830 evresindeki Akdeniz–Karadeniz ticareti, bu süreçte ortaya çıkan bölgesel sorunların gölgesi altında şekillenmiştir. Bu noktada, Mora'da başlayıp kısa sürede birçok Akdeniz adasına yayılan Yunan isyanı ile evrenin sonlarında Rusya'nın sürece müdahil olması dönem ticaretinin karşılaştığı başlıca sorunlar olarak öne çıkmıştır. Osmanlı hükümetinin yaklaşık 1827 yılına kadar isyanı kontrol altında tutmayı başarması bu koridordaki ticaret üzerindeki baskının büyük oranda kalkmasını sağlamıştır. Buna karşın, Navarin olayıyla başlayan süreçte Rusya'nın savaş ilan ettiği Osmanlı hükümetini teslim zorlamak maksadıyla boğazları abluka altına alması kısa süre içinde Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaret trafiğini önemli ölçüde kısıtlamıştır. Bu noktada vurguyu hak eden bir husus, yukarıda da ifade edildiği üzere, söz konusu ablukanın seçici bir anlayışla özellikle buğday ticaretini odağına alması ve diğer ürünlerin geçişine belirgin bir sınırlama getirmemiş olmasıdır. Nitekim, Rusya'nın bu taktiksel yaklaşımı, Avusturya'nın bu koridordaki ticaretini belgeleyen kayıtlarda da izlenebilmektedir. Söz konusu kayıtlardan elde edilen veriler, Avusturya'nın buğday ticaretinde keskin bir gerilemeyi işaret ederken bunun dışındaki ürün gruplarında –öncesine kıyasla farklı seviyelerde daralmalar görülmekle birlikte– benzer bir vaziyetin olmadığını ortaya koymaktadır. Tüm bu tespitler, 1828 ve 1829 yıllarında Osmanlı–Rus savaşına bağlı olarak boğaz geçişlerindeki problemlere rağmen Avusturya ticaretinde bazı yıllarda belirli ürün gruplarındaki bir miktar düşüşün dışında tam bir kesilme olmadığını göstermektedir.

Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde bu evreyi ötekilerden farklı kılan en önemli karakteristiklerden biri de Akdeniz–Karadeniz yönünde dolu geçiş yapan Avusturya ticaret gemi sayısı ve oranındaki görece yüksek seviyedir. Bu evrede Karadeniz'e geçiş için izn-i sefine alan toplam 2721 gemiden 604'ü dolu yükü Karadeniz'e açılmıştır. Toplam gemi sayısının yaklaşık %22,20'sine karşılık gelen bu veri, söz konusu evrede Avusturya ticaretinin başka ürün gruplarının da sevkiyatına güçlü bir ilgi gösterdiğini işaret etmektedir. Benzer bir istatistik Osmanlı–Akdeniz yönü için de geçerlidir. Bu evrede ilgili güzergahta toplamda 640 geminin dolu geçtiği saptanmıştır. Söz konusu kategorideki verinin birinci evrede 54 gemi, ikinci evrede ise 18 gemi olarak ölçüldüğü düşünülürse 1821–1830 yılları arasındaki süreçte Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde Osmanlı pazarının payının dikkat çekici seviyede arttığı görülmektedir.

Yunan isyanının hâkim olduğu bu evrede izn-i sefine alan toplam gemi sayısının gerek 1800–1814 gerekse de 1815–1820 kesitlerindeki aynı verilere kıyasla yüksek seviyelerde seyretmesi dikkat çekmektedir. Bu tespit kategorik olarak Avusturya'nın bu koridordaki ticaret hacminin genişlediğini işaret etmekle birlikte isyandaki bazı gelişmelerin Avusturya ticaret

gemileri için bir fırsat penceresi açmış olabileceğini de düşündürmektedir. Bu bölümün girişinde de vurgulandığı üzere, isyanda Yunan ticaret gemilerinin birer savaş gemisi olarak donatılıp kullanılmış olmasının, bu noktada Avusturya ticaret gemilerini iki açıdan öne çıkarmış olabileceği tarafımızca düşünülmektedir. Bunlardan ilki, savaş gemisi olarak yeniden düzenlendiğinden ticaret gemisi vasfını yitirdiği varsayılacak gemilerden dolayı bu koridorda ticaret trafiğini yüklenen gemi kapasitesinde oluşan açığı Avusturya ticaret gemilerinin telafi etmiş olabileceğidir. Diğer de özellikle Osmanlı hükümetinin herhangi bir sorun yaşamadığı, hatta Yunanistan'ın bağımsızlık fikrine başından itibaren karşı çıkan Avusturya'nın bayrağını taşıyan gemilerin ticari faaliyetlerine öncelik verme ihtimalidir. Yukarıda da bahsedildiği gibi isyan süresince özellikle adaların buğday başta olmak üzere temel gıda gereksinimlerin karşılanmasında Avusturya bandıralı gemilerin kullanılmış olması da bu ihtimalleri güçlendirmektedir.

Bu evredeki ticaretle ilgili öne çıkan bir diğer tespit de gerek Osmanlı–Akdeniz gerekse de Akdeniz–Karadeniz güzergahlarında ticari ürün portföyünün kayda değer oranda genişlemiş olmasıdır. Ahşap ve kereste, tekstil, maden, hırdavat gibi farklı ürün gruplarında İstanbul'dan tedarik edilen muhtelif emtianın İskenderiye, İzmir, Girit, Tunus, Beyrut gibi Akdeniz'in çeşitli limanlarına sevk edildiği görülmektedir. Akdeniz–Karadeniz koridorunda da yukarıda vurgulanan hususla uyumlu biçimde, Messina, Trieste, Sicilyateyn, İstanbul gibi farklı noktalardan alınan narenciye, üzüm, incir, muhtelif alkollü içki gibi emtianın Karadeniz'e transferinin gerçekleştirildiği izlenmektedir. Tüm bunlar, 1821–1830 yılları arasındaki Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinin bazı siyasi sorunlara karşın canlılığını yitirmediğini; hatta önceki evrelere kıyasla hacmen ve portföy bakımında artarak genişlediğini işaret etmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

AVUSTURYA TÜCCARLARININ KARŞILAŞTIKLARI SORUNLAR: KORSANLIK VE DENİZ KAZALARI

Nehirler, denizler ve buna benzer sular üzerinden gerçekleştirilen taşımacılık, karadan yapılan taşımacılığa kıyasla daha hızlı, güvenli ve ekonomik olması dolayısıyla tarih boyunca öncelikli tercih olmuştur. Bu avantajlar, su yollarını özellikle uluslararası ticarete temel sevkiyat güzergahları haline getirmiştir. Bununla birlikte, su yolları üzerinden gerçekleştirilen ticaretin tamamen sorunsuz ilerlediğini ve sevkiyatların hiçbir engel veya kesintiyle karşılaşmadan hedefine ulaştığını söylemek de mümkün değildir. Nitekim tarih boyunca savaşlar, siyasi gerilimler ve ablukalar, korsanlık, doğal ya da mevsimsel koşullara bağlı oluşan kazalar gibi muhtelif etkenler deniz ticaretinde ciddi aksamalara yol açmıştır. Bu etkenler arasında özellikle korsanlık ve deniz kazaları, yalnızca ticari trafiğe doğrudan etkileriyle değil, aynı zamanda bu alanlarda oluşan kapsamlı hukuki mevzuat nedeniyle de öne çıkmaktadır.

İtalyanca *corsaro* kelimesinden türeyen ve denizde düşman gemisine yapılan saldırı ya da yine denizden kıyılara yapılan akın anlamına gelen korsanlık⁷¹³, antik dönemlerden itibaren denizlerde ve özellikle Akdeniz’de sık rastlanan bir olgu olarak belirmektedir. Atinalılar ve Helenistik krallıklar, himaye ettikleri kimi korsan grupları düşman güçlere karşı etkili bir araç olarak kullanmıştır. Buna karşın, Roma İmparatorluğu deniz ticareti güvenliğine karşı bir tehdit olarak gördüğü korsanlığı bir dizi önlemlerle engellemeye girişmiştir⁷¹⁴. Arap Müslümanlarla birlikte Akdeniz’de tekrar ortaya çıkan korsan gruplar, antik örneklerdekilere benzer biçimde devletlerin kontrolünde birbirlerine karşı üstünlük kurmalarına katkı sağlayan araçlara dönüşmüştür⁷¹⁵. Büyük karasal devletler, kendi donanmalarıyla yapacakları akınlar için yüklenecekleri maliyetlerin cüzi bir bölümünü bu türden gruplara tahsis ederek onlar aracılığıyla hedef üzerinde tahribat yaratmayı tercih etmişlerdir. Bu tercih, dolaylı yoldan hem düşük maliyetli bir akının gerçekleştirilmesine hem de ordu veya donanma kullanılmadığı için nitelikli insan kaynağının da korunmasına olanak sağlamıştır. Braudel’in Akdeniz’deki büyük

⁷¹³ Thomson, 1994: 21-32; Özdemir, 2004: 59-62; Bostan, 2009a: 17. Korsanlık eyleminin şekil yönünden benzerlik gösterse de esas itibarıyla iki farklı kategoride değerlendirildiği vurgulanmalıdır. Bu kapsamda, temel geçim kaynağı korsanlık olan bir grup denizcinin gerçekleştirdiği saldırılarda elde ettikleri ganimeti kendi aralarında paylaştıkları model doğrudan haydutluk veya soygun olarak tanımlanırken benzer eylemlerin yine bir grup denizci tarafından bir devletin kontrolünde ve onayıyla, bu devletin düşman olarak tanımladığı devlet(ler)in gemilerine yönelik olarak gerçekleştirildiği model ise hukuki bir girişim olarak kabul görmektedir. Birinci modeldeki denizci örneğin İngilizce’de *pirate* kelimesiyle ifade edilirken ikincisi *corsair* veya *privaater* kelimeleriyle karşılanmaktadır.

⁷¹⁴ Özdemir 2004, 78-79; Sestier, 2017: 205.

⁷¹⁵ Rebitsch 2019, 168-70; Glete 2001, 2-3; Meray 1963, 113; Özdemir 2004, 81.

güçler arasında teknik anlamda ikinci bir savaş biçimi olarak tanımladığı söz konusu durum⁷¹⁶, bu tezin ilgilendiği dönemde de ticareti etkileyecek seviyede önemini korumuştur.

Deniz ticaretinde bir diğer önemli sorun da deniz kazalarıdır. Özellikle Akdeniz'deki bu kazalar, genellikle fırtına veya şiddetli rüzgâr gibi olumsuz hava veya mevsimsel koşullara bağlı olarak gelişen vakalar olarak öne çıkmaktadır. Bu durum gemileri kimi zaman seyir halindeyken bazen de kıyıda demirli vaziyetteyken etkilemiştir. Deniz kazalarında bir diğer temel faktör de yangındır. Ana malzemesi ahşap olduğundan yangının gemiler için yüksek risk teşkil ettiğini önermek mümkündür. Bu deniz taşıtlarındaki yangın bazen kaza sonucu gelişirken bazen de gemilerin düşman kuvvetlerin eline geçmesini önlemek maksadıyla gemi tayfası tarafından bilinçli olarak çıkarılabilmektedir⁷¹⁷. Doğanın temel faktör olduğu bu kazalara ilişkin prosedür, korsanlığın aksine, daha çok olay sonrası gelişebilecek bazı durumların yönetilmesini hedefleyen bir çerçevede yapılandırılmıştır. Bu noktada, ticaretin güvenliği ve sürdürülebilirliği açısından kazazede gemideki ticari emtia veya geminin kendisine yönelik gasp, yağma, el koyma gibi girişimlerin engellenmesine öncelik verildiği görülmektedir.

Bu bölümde Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde en çok karşılaştığı korsanlık ve deniz kazaları sorunlarının değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bunlardan özellikle korsanlık, mala el koyma, esir alma gibi zor kullanımına dayalı yöntemleriyle deniz ticareti üzerindeki açık ve doğrudan tehditlerinden ötürü diğer devletler gibi Avusturya'nın da üzerinde titizlikle durduğu bir sorun olarak belirlemektedir. Nitekim Avusturya, korsanlığı bertaraf etmek veya en azından etkisini olabildiğince azaltmak için ilgili devletlerle yasal düzenlemeler yapma gereği duymuştur. Akdeniz–Karadeniz ticaretinde Garp Ocakları ve Ülgün korsanlarının akınlarından zarar gören Avusturya, söz konusu grupların hamisi olduğundan Osmanlı tarafıyla da sıklıkla muhatap olmuştur. Hatta bu sorunla ilgili olarak kimi zaman bu korsan gruplarıyla doğrudan temasa geçerek müzakerelerde bulunmak durumunda da kalmıştır. Gerek Osmanlı tarafıyla gerekse de bu gruplarla akdedilen antlaşmalarda korsanlık sorununun yönetimiyle ilgili birçok hükme yer verilmiş, böylece hukuki bir zemin inşa edilmiştir. Yine bu antlaşmalardaki diğer bir konu başlığı da deniz kazalarıdır. Bu kapsamda da olası kazalarda Avusturya bandırası taşıyan gemilerdeki can ve mal emniyetinin sağlanması, ayrıca Osmanlı makamlarıyla eş güdüm içinde kaza sonrasında gerekli yardım ve desteklerin organizasyonun

⁷¹⁶ Braudel, 1973: 865.

⁷¹⁷ Bu iki ana faktörün dışında korsanların soygun sonrası gemiyi batırmaları, bakımsızlık ve ihmal neticesinde geminin demirli olduğu yerde batması, geminin seyir esnasında su alması gibi sebeplere bağlı gelişen vakalara da rastlanmaktadır (Özdemir, 2006: 366-368).

sağlanması hedeflenmiştir. Deniz kazaları da tıpkı korsanlık gibi Osmanlı–Avusturya tarafları arasında imzalanan ahidnâmeler ve diğer hukuki metinlerde yer verilen, böylece belirli bir hukuki çerçevede kapsamı belirlenen bir sorun olarak öne çıkmaktadır.

5.1. Korsan Saldırıları (1800–1830)

Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde karşılaştığı başlıca sorunlardan biri korsanlıktır. Bu koridorun özellikle Akdeniz ayağında faaliyet gösteren korsan grupları, deniz ticareti üzerinde ciddi bir tehdit arz etmektedir. Söz konusu korsan grupları içinde, Avusturya ticaret gemilerinin en çok karşı karşıya geldiği unsurlar ise Osmanlı himayesindeki Garp Ocakları ile Ülgün korsanları olmuştur. Açık denizlerde faaliyet gösteren bu gruplarla Osmanlılar arasındaki ilişkilerin kökü 16. yüzyıla dayanmaktadır. 1516 yılında Cezayir'i, 1534'te ise Tunus'u fethedip 1538'de de Preveze Deniz Savaşı'nı kazanan Osmanlılar, Akdeniz üzerindeki hâkimiyetini güçlendirmiştir. 1551 yılındaki Trablusgarp zaferiyle ise Batı Akdeniz'in büyük bir bölümünü kontrolü altına almıştır. Bu fetihlerle farklı bir kıtada güçlü bir jeopolitik zemin kazanan Osmanlı Devleti, aynı zamanda Mağrip bölgesinin hâkim güç odakları olarak bu korsan gruplarıyla da temasa geçmiştir. 14. yüzyıldan itibaren etkinlik göstermeye başlayan ve literatürde çoğunlukla Garp Ocakları olarak anılan bu gruplar, üslendikleri Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'tan Akdeniz'e açılarak korsanlık faaliyetleriyle yabancı devletler karşısında ciddi bir güç kazanmıştır⁷¹⁸. Garp Ocakları dışında özellikle Arnavutluk bölgesinde öne çıkan ve Ülgün Korsanları olarak anılan başka bir grubun da yine Akdeniz'de korsanlık faaliyetlerinde bulunduğu bilinmektedir⁷¹⁹. Çok sayıda korsan denizcinin bulunduğu bu eyaletler, 16. ve 17. yüzyıllarda, bilhassa İngiltere, Fransa ve Venedik tüccarlarının Akdeniz'deki ticari operasyonlarını etkilemiştir⁷²⁰.

Akdeniz'deki Garp Ocakları ve Ülgün korsanları Osmanlı idari teşkilatında yarı bağımsız birimler olarak varlıklarını sürdürmüşlerdir⁷²¹. Şekil olarak her ne kadar Osmanlı hükümetinin atadığı beylerbeyi tarafından idare edildiği görünse de aslında kendilerinin belirlediği ve dayı ismini verdikleri bir otoritenin fiili yönetimi altında organize olmuşlardır⁷²². Kuzey Afrika'da üslenen bu korsanların özellikle 17. yüzyıldan 19. yüzyılın yaklaşık ikinci çeyreğine kadarki süreçte Akdeniz'deki ticaret gemilerine yönelik saldırılarının artarak çoğalması devletlerarası ilişkilerde önemli bir problem haline gelmiştir. Bu sebeple, Osmanlı

⁷¹⁸ Panzac, 2005: 9-10; Bostan, 2009b: 231; Çetin, 1996: 383.

⁷¹⁹ Öztürk, 2018: 4, 9-14.

⁷²⁰ Bostan, 2009b: 231.

⁷²¹ Öktem-Kurtdarcı, 2011: 26.

⁷²² Kuzucu, 2015: 7.

Devleti, kendi sularında ticaret yapacak yabancı devletlerle imzaladığı ahidnâmelerde korsanlıkla ilgili maddelere⁷²³ yer vermek ve bu devletlere ikna edici garantiler sağlamak durumunda kalmıştır. Diğer yandan, Osmanlı Devleti'nin karşılaştığı iç ve dış buhranlar sebebiyle korsan gruplarına siyasi otoritesini kabul ettiremediği dönemlerde Akdeniz'de ticaret yapan devletler aynı zamanda – Osmanlı Devleti'yle yaptıklarından ayrı olarak – özellikle Garp Ocakları ile de antlaşma yapmak zorunda kalmışlardır⁷²⁴. Bu noktada, birçok devlet gibi Avusturya da Akdeniz ticaretinde korsanlığı önemli bir sorun olarak değerlendirmiş ve bu doğrultuda ilgili sorunu Osmanlı tarafıyla yaptığı ticari antlaşmalara taşıyarak yasal güvenceler almaya çalışmıştır.

5.1.1. Avusturya–Osmanlı Antlaşmalarında Korsanlık Sorunuyla İlgili Hukuki Çerçeve

Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında korsanlığın önlenmesi ve ticaret güvenliğinin temin edilmesine yönelik hassasiyetin görüldüğü ilk antlaşma, 1617 yılında imzalanan ticaret antlaşmasıdır. I. Ahmed döneminde imzalandığı iddia edilen bu antlaşmanın on dokuzuncu maddesinde doğrudan korsanlık konusu ele alınmaktadır. Bu madde kapsamında, Cezayir korsanları Avusturya İmparatorluğu tebaasını köleleştirmek ve mallarını yağmalamaktan menedilmiş; daha önce ele geçirilmiş olan mal ve esirlerin ise derhal iade edilip serbest bırakılması gerektiği kayıt altına alınmıştır⁷²⁵.

Korsanlıkla ilgili yasal çerçeve getiren bir diğer antlaşma da 21 Temmuz 1718 tarihli Pasarofça Antlaşması'dır⁷²⁶. Bu antlaşmanın on üçüncü maddesinde, Cezayir, Tunus ve Trablus ocaklarının barış antlaşmalarının hükümlerine kesinlikle uymaları ve barışa aykırı hiçbir eylemde bulunmamaları gerektiği vurgulanmıştır. Aynı şekilde, Adriyatik kıyısındaki Ülgün Kalesi sakinlerinin de korsanlık faaliyetlerinden kaçınmaları, tüccar gemilerini taciz etmemeleri ve bunlara zarar vermemeleri konusu hüküm altına alınarak bu grupların sıkı bir şekilde denetleneceği vurgulanmıştır. Ayrıca, bu korsan gruplarının barış antlaşmalarına aykırı

⁷²³ Öktem-Kurtdarcan, 2011: 27.

⁷²⁴ Arı, 2007: 292; Bozkurt, 2002: 211.

⁷²⁵ De Testa, 1898: 32.

⁷²⁶ Pasarofça Antlaşması'ndan altı gün sonra akdedilen ve Pasarofça Ticaret Antlaşması olarak bilinen metin, Garp Ocakları ve Ülgün korsanlarından kaynaklanan sorunlarla ilgili herhangi bir hüküm barındırmamaktadır. Bununla birlikte, söz konusu metnin korsan veya korsanlık konusunun geçtiği onuncu maddesindeki içerik Maltiz korsanlarının Osmanlı tebaasına ait tüccar gemilerine olası saldırısında Avusturya'ya suç isnadında bulunulamayacağını hüküm altına almaktadır. Yine aynı antlaşmanın on yedinci maddesinde de Avusturya Devleti'nin izniyle ticaret yapan bir tüccarın bulundugu korsan gemisinin ele geçirilmesi durumunda bu tüccarın esir edilemeyeceği hükmü tesis edilmiştir. Söz konusu antlaşma, Avusturya tüccarlarına yönelik korsanlık faaliyetlerine ilişkin geniş ve kapsamlı bir yasal çerçeve ortaya koymadığından bu kısımda ayrıca değerlendirilmemiştir.

olarak tüccar gemilerine saldırıp zarar vermeleri durumunda el koydukları malların tamamının iade edilmesi, oluşan zararın giderilmesi ve esir alınan kişilerin de salıverilmesi öngörülmüştür. Diğer yandan, korsanlık faaliyetlerinde bulunanların, diğerlerine ibret olacak biçimde ağır cezalarla yargılanacağı bildirilmiştir. On yedinci madde kapsamında ise, elinde Roma İmparatoru'nun patentası olan tüccar ve reayadan bir kişi korsan gemisinde bulunursa, gemi ve korsanlar yakalandığında, eğer korsanlık faaliyetlerine karışmamışsa, bu kişinin esir alınmaması ve derhal serbest bırakılması gerektiği hususu hüküm altına alınmıştır⁷²⁷.

Her ne kadar Pasarofça Antlaşması metnine Avusturya tüccar gemilerine saldırmaması yönünde maddeler eklenmiş olsa da Garb Ocakları ilgili hükümlere riayet etmeyerek saldırılarını sürdürmüştür. Bu ihlaller üzerine, Avusturya Devleti; Cezayir, Tunus ve Trablus ocaklarıyla ayrı ayrı antlaşmalar yapma yoluna gitmiştir. 1725 yılında Cezayir korsanları tarafından Avusturya Devleti'ne ait kahve yüklü bir ticaret gemisinin zapt edilmesiyle ilgili olarak Avusturya'nın tüm talepleri olumsuz karşılanmış; ne el konulan gemi ve malların iadesi sağlanmış ne de tazminat beklentisi kabul görmüştür. Bu gelişme karşısında, Osmanlı hükümeti, Garp Ocaklarını Avusturya ile antlaşma yapmaya zorlamak amacıyla veziriazam vekili Uzun İsmail Ağa ile kaptan-ı derya vekili Süleyman Ağa'yı görevlendirmiştir. Avusturya Devleti ise şövalye John Schonamille ve tercüman Nicolas Theyls'i müzakereler için yetkilendirmiştir. Taraflar arasındaki görüşmeler neticesinde, Tunus yönetimiyle 1725 yılının eylül ayında, Trablusgarp yönetimiyle de 1726 yılının nisan ayında on üç maddelik birer antlaşma imzalanmıştır. Başlangıçta olumlu yaklaşmayan Cezayir yönetimi ise müzakereler sonucunda 1727 yılının mart ayında antlaşmayı imzalamıştır⁷²⁸.

Tunus, Trablus ve Cezayir yöneticileriyle imzalanan bu antlaşmaların metinleri, içerik bakımından büyük ölçüde benzerlik göstermekte olup toplam on üç maddeden oluşmaktadır. Antlaşmaların temel amacı, Avusturya vatandaşlarının ve tüccar gemilerinin güvenliğini sağlamak ve esaret tehdidini ortadan kaldırmaktır. Bu çerçevede, öncelikle Avusturya tüccarlarının korsan saldırılarından korunması hedeflenmiştir. Buna ek olarak, olası saldırıların yol açtığı zararların tazmin edilmesi ve esir düşenlerin serbest bırakılması güvence altına alınmıştır. Ayrıca, Osmanlı Devleti'ne bağlı ocak korsanlarının, Avusturya gemilerine yönelik herhangi bir saldırıda bulunmamaları açıkça şart koşulmuş; söz konusu gemilerin de resmi pasaportlarını yanlarında bulundurmaları zorunlu tutulmuştur. Antlaşma yalnızca Avusturya'ya

⁷²⁷ BOA, A.DVN.DVE 57/1, 59/121; Noradounghian, 1897: 213.

⁷²⁸ Hammer, 1984: 71-72; Özdemir, 2004: 397; Elibol, 2003: 254.

ait gemilerin değil, aynı zamanda Hollanda, Sicilya, Napoli, Floransa, Fiume ve Trieste gibi limanlardan hareket eden gemilerin de güvenliğini kapsamaktadır⁷²⁹.

Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında imzalanan 1739 ve 1747 antlaşmalarında da korsanlık faaliyetlerinin engellenmesine yönelik maddelere yer verilmiştir. Buna göre, 1739 yılında imzalanan Belgrad Muahedesinin on birinci maddesinde Cezayir, Tunus ve Trablus Ocakları korsanlarının antlaşma hükümlerine, bunun yanında kendileriyle yapılan müstakil antlaşmalara uymaları bildirilmiştir. Ayrıca, Adriyatik Denizi kıyısında bulunan Ülgün sakinlerinin korsanlık faaliyetlerinde bulunmamaları ve ticaret gemilerine zarar vermemeleri konusunda ortak irade gösterilmiştir. Bu doğrultuda, korsanların sahip olduğu kayıklar, firkateynler ve diğer gemiler ellerinden alınacak, yenilerinin inşası da yasaklanacaktır. Eğer bu korsanlar barış antlaşmalarına herhangi bir şekilde aykırı hareket ederlerse, gasp ettikleri malları iade etmeye, verdikleri zararı gidermeye, ayrıca aldıkları esirleri de serbest bırakmaya zorlanacaklardır. Buna ilaveten, yine bu kişilerin yasaların en üst limitten uygulanmasıyla ağır cezalara çarptırılacakları ve başkalarına ibret olacak şekilde cezalandırılacakları hüküm altına alınmıştır⁷³⁰. 1747 antlaşmasında ise bu konuya on dördüncü ve on altıncı maddelerde yer verilmiştir. On dördüncü madde Pasarofça Ticaret Antlaşması'nın on yedinci maddesindeki hükmü aynen korumuştur. On altıncı maddede ise Belgrad Antlaşmasındaki hüküm aynen korunmakla birlikte Cezayir, Trablusgarp ve Tunus Ocaklarının da antlaşmaya dahil edildiği bildirilmiştir⁷³¹. Buna karşın, tüm antlaşma maddelerinde sadece ocak korsanlarının hükümlere uymaları ve Avusturya tüccar gemilerine zarar vermemeleri bildirilmiş; aksi durumda oluşabilecek zararın tazmin edilmesine dair herhangi bir bağlayıcı hüküm kurulmamıştır. Bu antlaşmalar neticesinde Cezayir ocağıyla Avusturya Devleti arasında 1748 yılında 22 maddelik müstakil bir antlaşma imzalanmış olsa da sonrasında ocakların korsan saldırılarına devam etmesi gerekçe gösterilerek feshedilmiştir⁷³².

Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında imzalanan tüm antlaşmalarda, Garp Ocakları korsanlarının Avusturya tüccar gemilerine saldırmaması konusunda uyarılmaları gerektiği vurgulanmış; ancak olası zararların karşılanmasına dair herhangi bir taahhüde yer verilmemiştir. Nitekim 1781 yılında, Cezayir ve Tunus ocaklarına bağlı korsanların Avusturya'ya ait ticaret gemilerine saldırması üzerine, Avusturya elçisi Osmanlı makamlarına başvurarak zararların tazmini ve esirlerin serbest bırakılmasını talep etmiştir. Her ne kadar bu

⁷²⁹ Hammer, 1984: 72; Ortaylı, 1973; Özdemir, 2004: 397; Elibol, 2003: 254.

⁷³⁰ BOA, A.DVN.DVE, 59/3, 186; BOA, NMH, nr. 8, 518-524.

⁷³¹ BOA, A.DVN.DVE, 59/3, 7; Muâhedat Mecmuası 2008; 135-142.

⁷³² BOA, A.DVN.DVE, 59/3, 69-73; Özdemir, 2004: 398; Elibol, 2003: 256; Çiçek, 2018: 941.

talepler Osmanlı–Avusturya barış antlaşmasının hükümlerinde açıkça yer almasa da Osmanlı hükümeti, dönemin siyasi dengelerini gözeterik meseleyi dostane bir yaklaşımla ele almayı tercih etmiştir. Bu doğrultuda, devlet görevlilerinden Bekir Ağa Cezayir’e gönderilmiş ve Cezayir ocağı nezdinde bazı görüşmeler gerçekleştirmiştir. Bu ziyaretteki incelemeler sonucunda, saldırıya uğrayan Avusturya gemilerinden birinin tamamen harap olduğu, bir diğerrinin kullanılamaz hale geldiğı, kalan üçünün ise sağlam olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte, korsanlar; ele geçirilen gemilerdeki malların daha önce mürettebat ve gaziler arasında bölüşüldüğünü belirterek bunların iadesinin mümkün olmadığını bildirmiştir. Ancak Osmanlı Devleti, Avusturya’nın taleplerini tamamen reddetmek yerine, zararın bir kısmını tazmin etmeye hazır olduğunu belirtmiştir. Bu durum, Avusturya’nın Osmanlı hükümeti üzerinde baskı kurmasına neden olmuş; elçi defalarca Osmanlı hükümetine başvurarak tazminat konusunu gündemde tutmuştur. Sonuç olarak Osmanlı Devleti, bu uyuşmazlığı çözmek amacıyla Avusturya’ya bir tazminat bedeli ödemeyi kabul etmiş ve korsanlık faaliyetlerine karşı Avusturya tüccarlarını koruyacağını belirten bir belge imzalamıştır. Bu belgede, Cezayir korsanlarının Avusturya tüccar gemilerine saldırmayacakları açıkça taahhüt edilmiş; ayrıca hükmün ihlal edilmesi halinde tüccarların uğrayacağı zararların Osmanlı hazinesinden karşılanacağı ve tazminatın da altı ay içinde ödeneceğı garanti edilmiştir. Buna karşın, Avusturya tarafı bu taahhüdün tek başına yeterli olmadığını; ayrıca Osmanlı topraklarında misilleme hakkı tanıyan bir madde eklenmesini talep etmiştir. Osmanlı yetkilileri ise ileride toprak gaspına yol açabileceğini düşünerek bu talebi kabul etmemiştir. Bu süreçte, Osmanlı Devleti’nin Fransa ile olan yakın ilişkilerinin de etkisiyle Fransa elçisi Osmanlı ile Avusturya arasındaki anlaşmazlığın çözülmesi için arabuluculuk yapmıştır. Fransa’nın desteğıyle Osmanlı tarafı, sorunu diplomatik yollardan çözmeyi ve Avusturya’yı memnun edecek bir formül geliştirmeyi hedeflemiştir. Nihayetinde, Osmanlı Devleti Avusturya’ya güvence sağlayan; fakat topraklarının tehdit altına girmesine de izin vermeyen bir belge düzenlemeye karar vermiştir⁷³³.

Tüm bu sürecin sonunda Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında 8 Ağustos 1783 tarihinde bir senet imzalanmıştır. “*Cezayir-i garb ve Tunus ve Trablus ocaklarından Nemçe tüccar sefaini te’minlerine da’ir taraf-ı Devlet-i Aliyye’den Nemçelüye verilen memhûr ve mumzâ senedin suretidir*” ifadesiyle kayda geçen bu belge, toplamda dört maddeden oluşmaktadır. Senet kapsamında, Garp Ocakları korsanlarının bundan böyle Avusturya tüccar gemilerine saldırmamaları konusunda açık teminat verilmiştir. Ayrıca, Belgrad Antlaşması’nın on birinci maddesinde Ülgün korsanları için öngörülen hükümlerin, Osmanlı Devleti’nin tüm

⁷³³ Mehâsinü’l-Âsâr ve Hakâikü’l-Ahbâr, 1994: 37-41; Târih-i Cevdet, 2018: 292-296.

tebaası için de geçerli olduğu vurgulanmıştır. Bu çerçevede, Garp Ocakları korsanlarının Avusturya tüccar gemilerine saldırması halinde ortaya çıkacak zararın tazmin edilmesi ve esirlerin serbest bırakılması şart koşulmuştur. Buna ilaveten, saldırının gerçekleştiği tarihten itibaren altı ay içinde tazminat ödenmediği takdirde zararın Osmanlı hazinesinden karşılanacağı da hükme bağlanmıştır⁷³⁴.

5.1.2. Avusturya Tüccarlarının Yaşadıkları Korsanlık Vakaları (1800–1816)

Avusturya ve Osmanlı Devleti arasındaki antlaşmalarda ticaretin korsanlıktan arındırılması güçlü bir hedef olarak öne çıksa da bu yöndeki çabaların beklenen sonucu vermediğini önermek mümkündür. Nitekim, tez kapsamında ele alınan döneme rast gelen çok sayıda korsanlık vakası ve buna dair şikâyetlerin varlığı söz konusu vaziyeti teyit etmektedir. Bu korsanlık olaylarının tamamının 1800 ile 1816 yılları arasında meydana geldiği, 1817 ile 1830 yılları arasında ise herhangi bir korsanlık şikâyetinin kaydedilmediği görülmektedir. İki dönem arasında korsanlık vaka sayılarında beliren bu asimetrinin Viyana Kongresi'ndeki katılımcı devletlerin Berberi korsanlarının faaliyetlerini kınama kararı almasıyla başlayan süreçle ilgili olduğu düşünülmektedir. Bu asimetriyi sağlayan ana faktörün de İngiltere'nin Cezayir operasyonu olduğu genelde kabul edilmektedir. Bu çerçevede, İngiltere'nin Akdeniz filosu komutanı Lord Exmouth komutasındaki İngiliz ve Flemenk gemilerinden oluşan müşterek filo, 27 Ağustos 1816 tarihinde düzenlediği saldırıyla Cezayir'in gemi filosunu imha etmiştir. Bu sert müdahale, Cezayir ocaklarının faaliyetlerini tamamen durdurmamış⁷³⁵; ancak sonrasında filosunu yeniden inşa eden bu ocağın faaliyetleri özellikle Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaret rotası bakımından 1817 yılı sonrası veriler ışığında neredeyse dip seviyelere düşmüştür. Dolayısıyla, 1830 yılında Fransızların Cezayir'i işgaliyle kesin olarak sonlanacak olan Garp Ocaklarının etkinliğinin 19. yüzyılın ilerleyen dönemlerinde giderek azalmasında bu müşterek saldırının belirleyici bir etkisi olmuştur.

Bu çerçevede, tezin ana kaynağı olan belgelerde 1800 ile 1816 yılları arasındaki süreçte toplamda 29 korsanlık faaliyetinin kaydedildiği tespit edilmiştir. Osmanlı hükümetinin bu faaliyetlere ilişkin doğrudan verdiği hükümlerin yanı sıra bu olaylarla ilgili soruşturma dosyalarına bakan kadı ve naip gibi yetkililere hitaben 14 ek hüküm daha gönderdiği izlenmektedir. Ayrıca, yine bu belgelere yansıdığı üzere, bir nevi uyarı mahiyetinde bağımsız 17 hükmün daha Garp Ocaklarına iletildiği anlaşılmaktadır. Böylece, bu dönem içerisinde

⁷³⁴ BOA, A.DVN.DVE, 59/3, 30; Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr, 1994: 148-149.

⁷³⁵ Jamieson, 2012: 202-206; Thomson, 1994: 111-112; Panzac, 2005: 271-273.

toplam 60 hükmün kaydedildiği görülmektedir. Ele alınan dönemde korsanlıkla ilgili kayıtları üç kategoride değerlendirmek mümkündür. Bunlardan ilki, Osmanlı hükümetinin Avusturya tüccar gemilerine ve reayasına korsanlık yapılmaması konusunda uyarı mahiyetinde Garp Ocaklarına gönderdiği ve herhangi bir korsanlık vakasıyla doğrudan ilgisi olmayan kayıtlardır. İkinci kategorideki kayıtlar ise yağma ve gasp içeren korsanlık vakalarına ilişkindir. Son kategoride ise korsanların Avusturya tebaasını esir alma girişimleri hususundaki kayıtlar bulunmaktadır.

5.1.2.1. Osmanlı Devleti’nden Garp Ocaklarına Uyarı Hükümleri

Osmanlı hükümetinin Garp Ocaklarına gönderdiği hükümlerle Avusturya tüccar gemilerine ve reayasına yönelik korsanlık yapılmaması konusunda uyarılarda bulunduğu görülmektedir. Bu kapsamda ilk uyarı hükmünün 23–31 Ocak 1805 tarihinde yapıldığı ve bunun da öncelikle Cezayir beylerbeyine gönderildiği saptanmıştır. İdare tarafından Cezayir, Tunus ve Trablus ocaklarına gönderilen ve devletlerarası hukuka atıflarıyla oldukça detaylı yazılmış bu hükmünde esas itibarıyla söz konusu ocaklardan Avusturya ile yapılan barış ve ticaret antlaşmalarına eksiksiz riayet etmeleri talep edilmiştir. Buna ilaveten, Ahidnâme-i Hümayun hükümlerine göre Ülgün ve çevresindeki limanlardan korsanlık amacıyla denize açılmanın yasaklandığı, tüccar gemilerine zarar kati surette zarar verilemeyeceği de vurgulanmıştır. Hükmün bir yerinde olasılıkla yakın bir tarihte Dalmaçya kıyılarında ve Osmanlı’ya tabi iskelelerle Avusturya limanları arasında sefer yapan Avusturya gemilerine yönelik bir saldırıya atıf yapılmaktadır. Bu saldırıda darp, yağma ve esir alma gibi kabahatlerin işlendiği; tüm bu olanların da Avusturya elçisi Kavalier de Estermer tarafından raporlanarak idareye sunulduğu bildirilerek bir bakıma beylerbeyine Osmanlı hükümetinin denizdeki gelişmelerden haberdar olduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Hükmün sonlarında padişahın ağzından Cezayir beylerbeyine hitaben Osmanlı Devleti ile Avusturya Devleti arasında süregelen dostane ilişkiler ve yapılan anlaşmaların şartlarına kesinlikle aykırı hareket edilmesine padişahın rızasının olmadığı, bu sebeple, Avusturya tüccarlarının gemileri ve malları Osmanlı Devleti’nin himayesi altında olup, zarar görmemeleri padişahın kesin talimatıdır şeklindeki ifadelerle en üst seviyedeki otoriteden yerel yöneticiye bir yetki hatırlatması yapılmıştır⁷³⁶. Aynı içerikteki uyarı hükmü Tunus ve Trablus ocaklarına da gönderilmiştir⁷³⁷.

⁷³⁶ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 66/735.

⁷³⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 66/736-737.

Bir diğer hüküm ise yukarıdakinden farklı olarak çoklu muhatabıyla belirmektedir. 11–20 Mayıs 1814 tarihinde gönderilen bu hüküm, Cezayir-i Garp, Tunus ve Trablusgarp beylerbeylerinin yanında Akdeniz adaları ve kıyılarındaki kadılara, naiblere, dizdarlara, iskele eminlerine, voyvodalara, mütesellimlere, zabitlere ve Osmanlı Devleti’nin Akdeniz’de gezen korsan gemileri kaptanları ile bahsi geçen ocakların korsan gemileri kaptanlarına hitap etmektedir. Bu hükmün içeriğinde Avusturya tüccar gemilerinden biri olan “Lonta” adlı geminin kaptanı Nikolo Rayesiç’in İstanbul’dan Trieste’ye doğru seyahat etmek üzere yola çıktığı ve bu yolculuk sırasında Osmanlı toprakları ve kıyılarında herhangi bir müdahaleye maruz kalmadan emniyet içinde yolculuk etmesinin sağlanması gerektiği bildirilmiştir. Söz konusu kaptan ve gemisi, Osmanlı topraklarında ticaret yapmak ve gerekli deniz belgelerini almak üzere başkentten ayrılmış olup, Trieste limanına varıncaya dek Akdeniz’de seyredecek ve gerektiğinde Osmanlı iskelelerine uğrayacaktır. Bu yolculuk sırasında Garp ocakları korsan gemileri ve kıyılarda bulunan Osmanlı idarecileri tarafından kaptan, mürettebat ve yolcularına hiçbir şekilde zarar verilmemesi, her türlü himaye ve korumanın sağlanmasının zorunlu olduğu bildirilmiştir⁷³⁸. Gönderilen bir sonraki hükümde ise yine yukarıda bahsi geçen makamlara atıfta yapılarak Luka Marenkoviç isimli kaptanın “Lamela” tâbir olunur gemisiyle Trieste iskelesine gideceği ve bu kaptanla gemisine korsanlık yapılmaması uyarısı yapılmıştır⁷³⁹.

21–29 Mart 1816 tarihinde gönderilen uyarıda ise yine Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Beyociyo Trobani adlı kaptanın, “Fitice” isimli gemiyle Avusturya bayrağı altında, gerekli denizcilik belgeleriyle birlikte İstanbul’dan Trieste’ye gitmek üzere yola çıktığı bildirilmiştir. Hükümün devamında da kaptan ve yolcuların gemileriyle birlikte Trieste iskelesine varıncaya kadar denizde ve gerektiğinde uğrayacakları adalar ve sahillerde, Garp Ocakları korsan gemilerinin kaptanları ve sahillerde bulunan yöneticiler ve zabitler tarafından hiçbir şekilde saldırıya uğramamaları, zarar görmemeleri; aksine himaye edilerek güvenliklerinin sağlanması hususu hatırlatılmıştır⁷⁴⁰.

İlgili makamlara gönderilen bu uyarı hükümlerinde kapsamın yalnızca tüccar gemilerinin korunması veya bunlara korsanlık yapılmaması konusuyla sınırlı tutulmadığı; Osmanlı nezdinde Avusturya adına çalışanların güvenliğini de kapsayacak şekilde düzenlendiği görülmektedir. Bu çerçevede verilen bir hükümde Avusturya adına çalışan tercümanlardan Avosil Emiles’in oğulları Petro ve Afdovar ile bir müste’men hizmetkârının Civani

⁷³⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 247/3698.

⁷³⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 247/3699.

⁷⁴⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 287/3941.

Filorino'nun idaresindeki "Alvor Aciyozo" adlı Avusturya tüccar gemisine binerek İstanbul'dan Trieste'ye; oradan da karayolu ile Viyana'ya seyahatlerinin planlandığı bildirilmiştir. Hükümün devamında da tercümanın oğulları ve yanlarındaki müste'men hizmetkârın Trieste'ye ulaşana kadar denizde, iskelelerde, limanlarda ve adalarda hiçbir şekilde saldırıya uğramamaları, zarar görmemeleri ve korunmaları emredilmiştir⁷⁴¹. 9–18 Mayıs 1816 tarihli başka bir hükümde ise Avusturya İmparatoru tarafından Bosna Eyaleti'nde bulunan Travnik kazasında konsolos vekili olarak görevlendirilen Bavliç isimli konsolosun, deniz yoluyla Venedik üzerinden Korfu istikametine planlanan bir seyahatinden bahsedilmektedir. Bu yolculuğu sırasında uğrayacağı adalar ve limanlarda herhangi bir kimse tarafından konsolosa engel olunmaması ve yolculuğunun güvenli şekilde tamamlanması adına gereken tedbirlerin alınması emredilmiştir⁷⁴².

Uyarı hükümlerinde dikkat çeken bir diğer detay da korsan saldırılarının sık görüldüğü Venedik Körfezi'dir. Körfezdeki bu saldırılar, Avusturya ve Fransa arasında imzalanan antlaşma gereğince Avusturya toprağı olarak kabul edilen Venedik'in bu statüsünün – belgelerde aynen zikredildiği üzere – Garp Ocakları tarafından tanınmamasından kaynaklanmaktadır. 6–15 Eylül 1815 tarihinde Trablusgarp beylerbeyine gönderilen hüküm bu statüye yönelik güçlü bir atıf barındırmaktadır. Hükümde Akdeniz'de Avusturya bayrağı ve patentesiyle ticaret yapan Avusturya tüccar gemilerinin Trablusgarp korsanları tarafından geminin kimliği sorgulanmadan doğrudan saldırıya uğradığı, mallarının yağmalanarak mürettebatının da esir alındığı bildirilmektedir. Hükümün devamında ise 1799 yılında Avusturya ile Fransa arasından gerçekleşen paylaşım ile Avusturya'nın idaresine geçen Venedik topraklarında faaliyet gösteren tüccar ve kaptanların Avusturya bandıralı gemilerle denizde seyir halindeyken hala Venedik'e ait sayılarak gemilerine el konulup mallarının gasp edildiği belirtilmektedir. İstanbul'daki Avusturya elçisi tarafından çok kez şikâyet edilen bu durumla ilgili olarak daha önce bu şekilde el konulan gemi ve malların da iadesiyle ilgili anlaşmazlığın giderilmesi ve gelecekte bu tür olayların tekrarlanmaması için Osmanlı donanma kaptanı tarafından Garp Ocakları'na bir mübaşir gönderilmesine karar verilmiştir. Bir önceki Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa tarafından görevlendirilen bir mübaşir aracılığıyla, Akdeniz sahilleri ve adalarında, ayrıca denizlerde Avusturya bayrağı ve patentesi taşıyan ve padişah fermanıyla seyreden gemilere saldırılmaması, bu gemilere dostane muamele gösterilmesi ve güvenliklerinin sağlanması yönünde emir verilmiştir. Bu hususta ayrıca Trablusgarp beylerbeyine 11–20 Ekim 1799 tarihli,

⁷⁴¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 292/3956.

⁷⁴² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 305/3998.

padişahın tuğrası taşıyan bir hüküm de gönderilmiştir. Hükümde daha önce çıkarılan padişah fermanına uygun olarak hareket edilmesi, bu tür saldırılardan kaçınılması ve Avusturya bayrağı taşıyan gemilere rastlandığında dostane muamele gösterilmesi istenerek beylerbeyine bağlayıcı yasal hükümler hatırlatılmıştır. Ayrıca aynı hükmün devamında Osmanlı Devleti'nin Avusturya Devleti'ni dost ve komşu kabul ettiğinden iki devlet arasındaki antlaşmalar ve diplomatik teamüllerin korunması gerektiği, bu çerçevede Venedik'ten Avusturya'ya geçmiş olan topraklarda faaliyet gösteren tüccarların da Avusturya'ya uygulanan ticari haklardan faydalanacağı vurgulanmıştır⁷⁴³. Hükmün bir yerinde de değişen statüye bağlı olarak daha önce Venediklilerden alınan vergilerin artık talep edilmemesi, bundan böyle denizde karşılaşılan bu tür Nemçe tüccar gemilerine tarafından saldırılmaması, gasp edilen mal ve eşyaların iade edilerek gelecekte anlaşmazlıklara sebebiyet verecek eylemlerden kaçınılması gerektiği emredilmiştir⁷⁴⁴.

Korsanlık sorununa karşı ortaya çıkan ve içerik itibarıyla uyarı hükmüne benzemesinden dolayı bu başlık altında değerlendirilebileceğimiz bir diğer hüküm çeşidi de temin emirleridir. 1800–1830 dönemine ait kayıtlar incelendiğinde, bazı gemiler için izn-i sefine belgesi yanında temin emri olarak bilinen ve geminin güzergahındaki ilgili idari amirleri bu geminin sefer güvenliğini sağlamakla yükümlü tutan belgeler de düzenlendiği görülmektedir. Bu noktada, Osmanlı hükümeti söz konusu güvenlik prosedürünü üst yönetici olarak kaptan-deryadan beylerbeyi, dizdar ve voyvoda gibi yerel yöneticilere kadar kademelenen bir silsilede yapılandırmıştır. Söz konusu emirler, genel olarak Akdeniz'den yelken açan gemiler için verilmiş olmakla birlikte 1814 yılı itibarıyla İstanbul'dan Akdeniz'e giden bazı Avusturya tüccar gemileri için de gönderilmiştir.

Akdeniz'den yelken açan gemiler için düzenlenen temin emirleriyle ilgili 1800–1809 yılları arasına rast gelen kayıtlarda gemilerin hangi limanlardan hareket ettiği yazılırken 1814 yılı itibarıyla genel olarak Avusturya'ya tabi iskelelerden kalktıkları kaydedilmiştir. Kayıtlarda “*Kapudân-ı deryâ vezîrim Hüseyin Paşa ve Bahr-i Sefîd sevâhili ve cezâirinde vâki'beher vüzerâ-ı a'zam ve Trablus ve Tunus ve Cezayir beylerbeyleri ve sevâhil ve cezâir-i merkûmenin kuzzât ve nüvvâb ve dizdâran ve mütesellimler ve voyvodalar ve sâ'ir zabitân ve Devlet-i Aliyye'min Bahr-i Sefîdde geşt ü güzâr eden sefâiniyle zikr olunan ocakların korsan sefâini kapudânlarına*” ifadesiyle güvenlik prosedüründen silsile halinde sorumlu birimler veya amirler ismen zikredilerek sürecin sorunsuz ilerlemesi hedeflenmiştir. Yine bu fermanlarda

⁷⁴³ BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 241/1359.

⁷⁴⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 270/3880.

“Nemçe elçisi mühürlü ‘arzuhal gönderüb Roma imparatoruna tâbi‘ Nemçe tüccâr sefâini kapudânlarından bir nefer Nemçe kapudânın rakib olduğu Raklipanya ta‘bîr olunur bir kıt‘a Nemçe tüccâr sefinesiyle Trieste iskelesinden bâdban güşâ hareket ve bey‘ ve şırâ ve ticâret zımnında bi-vech eyledüğü mahallere azîmet murâd etmekle sefîne-i mezbûrenin kemâl ü emniyyet ve selâmetle mürûr ve ubûruna mûmâna ‘at olunmamak için emsâlleri misillü mutâd üzere emr-i şerîfim yazılmışdır.” ifadesiyle gemi güvenliğinin prosedürün bir parçası olarak görüldüğü vurgulanmıştır⁷⁴⁵. Bu husus, hükümden de anlaşılacağı üzere, kaptan isimleri yerine sadece gemilerin isimlerinin zikredilmesiyle de ayrıca teyit edilmektedir.

1800 ile 1830 yılları arasında Akdeniz’den hareket eden gemiler için toplamda 3.902 temin emri yazılmıştır. 1809 yılına kadarki kayıtlarda bu gemilerin genellikle Trieste, Fiume ve Venedik iskelelerinden hareket ettiği bildirilirken 1814 yılı itibarıyla düşülen kayıtlarda ise gemilerin çoğunlukla spesifik bir yer adı verilmeden Avusturya iskelelerinden kalktıkları belirtilmektedir. Ancak nadiren de olsa Trieste isminin geçtiği görülmektedir. 1800 ile 1809 yılları arasında toplam 1.957 gemi için temin emri yazılmış olup bunların 1.391’i Trieste limanından, 409’u Fiume’den ve 157’si Venedik iskelesinden hareket etmiştir⁷⁴⁶. Herhangi bir temin emrinin yazılmadığı 1810–1813 yılları arasındaki süreçten sonra 1814–1830 yılları aralığında toplam 1.945 temin emri verilmiştir⁷⁴⁷. Bu dönemde yalnızca 17 geminin Trieste limanından hareket ettiği kaydedilmiştir. Yine aynı dönemde kullanılan gemilerin tipleri

⁷⁴⁵ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 75/733.

⁷⁴⁶ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 66/645-678, 75/733-796, 89/897-945, 101/1038-1092, 108/1137-1187, 112/1217-1268, 114/1283-1286, 116/1300-1327, 118/1340-1354, 123/1399-1407, 124/1434-1442, 124/1447-1449, 124/1459, 126/1536, 127/1550-1557, 129/1579-1603, 132/1620-1630, 135/1669-1681, 138/1704-1710, 141/1737-1746, 144/1758-1790, 146/1808-1817, 147/1825, 150/1829-1832, 151/1839-1844, 153/1854-1861, 153/1871-1880, 155/1892-1897, 157/1925-1930, 159/1981-1988, 160/2005-2014, 163/2067-2081, 165/2105-2109, 168/2154, 171/2175, 173/2191, 176/2214, 177/2221, 179/2243, 182/2266, 183/2271, 186/2292, 187/2303; BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 31/133-145, 32/146-190, 46/355-359, 51/472-481, 54/522-547, 56/572-581, 58/592-613, 62/658-678, 63/692-719, 66/739-763, 73/838-907, 78/1117-1138, 87/1273-1283, 90/1357-1371, 98/1500-1511, 109/1600-1612, 110/1613-1678, 121/1741-1755, 122/1756-1782, 124/1794-1833, 126/1839-1852, 127/1854-1885, 132/1911-1958, 133/1959-2033, 134/2034-2120, 135/2121-2196, 136/2197-2248, 138/2257-2258, 139/2262-2263, 140/2264-2281, 142/2289-2299, 144/2313-2319, 146/2332-2336, 151/2372-2379, 153/2407-2414, 156/2435-2453, 158/2465-2561, 159/2562-2638, 160/2654-2683, 161/2684-2766, 165/2798-2804, 167/2819-2847, 170/2880-2887, 177/2936-2949.

⁷⁴⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 262/3746-3788, 263/3789-3838, 264/3839-3841, 265/3844-3853, 266/3859-3860, 266/3862, 266/3864, 267/3869, 268/3872, 269/3875, 269/3877, 275/3895, 276/3899, 278/3907, 278/3910, 278/3915, 282/3925, 283/3930, 284/3933, 289/3947, 291/3953, 295/3967, 296/3969, 298/3972, 298/3975, 299/3978, 309/4010, 313/4017-4018, 316/4026, 329/4049, 330/4053-4054, 337/4079, 341/4085, 343/4090, 343/4093, 345/4098, 347/4106, 348/4109, 348/4111, 349/4117, 351/4122, 353/4133-4134, 355/4141, 356/4154, 357/4155, 360/4172, 362/4176, 365/4183, 366/4185, 368/4194, 369/4195, 369/4199, 372/4211-4212; BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 6/317-326, 7/327-378, 8/380-407, 30/680-707, 57/942-956, 58/957-982, 101/1373-1386, 106/1446-1455, 110/1480-1481, 115/1499-1506, 116/1514-1522, 123/1556-1563, 130/1677-1694, 143/1865-1872, 150/2016-2023, 161/2074-2100, 173/2279-2300, 181/2429-2455, 195/2601, 196/2615-2635, 207/2727-2738, 218/2867-2886, 236/3142-3163, 252/3363-3391, 272/3611-3618; BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 4/3-9, 23/253-254, 31/348, 36/418-419, 44/501-502, 53/596-597, 55/640, 58/673-674, 66/768-769, 79/914-915; BOA, AE.SSLM.III, 46/2699.

hakkında da bilgi verildiği görülmektedir. Bu kapsamda, en çok kullanılan gemi tipleri pergende, polaka, brik ve gulet olmuştur.

Tez kapsamında ele alınan kayıtlarda 1814 yılının ekim ayı itibariyle Osmanlı limanlarından Akdeniz'e yelken açan gemiler için de 207 adet temin emri yazıldığı görülmektedir. 1814 ve 1815 yılları için yoğun olmasa da 1816 yılından itibaren arttığı izlenen bu emirlerde kaptanın ismi, geminin hangi Osmanlı limanından yelken açtığı ve Akdeniz'de hangi limana gideceği gibi bilgilere yer verilmiştir. Bu temin emirlerinden birisinde “*Nemçe kapudânlarından Simon Dokabeloviç nâm kapudân rakîb olduğu bir kıt'â' Nemçe tüccar sefinesine Nemçe bayrağı küşâdıyla mer'î tutulan senedât-ı bahriyesini ahz için Der-i Aliyye'den Trieste canibine azîmet etmekle ber-mutâd te'min-i hâvî emr-i alişânım yazılmıştır. Fî evâsıt-ı Za. Sene 1229*” denilerek ilgili geminin güvenle seferini icra etmesi hususunda hassasiyet gösterilmesi talep edilmiştir⁷⁴⁸.

Temin emirlerinin sayısı ile yukarıdaki bölümlerde detaylandırıldığı üzere bu dönem içerisinde izn-i sefine belgesi olarak Osmanlı limanlarından Akdeniz'e açılan gemi sayısı arasındaki asimetri, söz konusu temin emrinin sefer için mutlak koşul olmadığını düşündürmektedir. Bu noktada, ilgili tüccarın sefer esnasında gemi güvenliğini tehdit edebilecek gasp ve yağma veya esaret gibi sorunlarla karşılaşma riskini asgariye indirebilmek beklentisiyle bu tür bir ilave tedbire veya güvenceye yönelmiş olabileceğini önermek mümkündür. Nitekim, yukarıdaki örnekte temin emri alan Simon Dokabelovic'in gemisinde cemşir, rişte-i penbe-i sürh, zil ve mazi gibi ürünler taşıdığı, bu kapsamda İstanbul'dan Trieste'ye gitmek için ayrıca izn-i sefine belgesi de çıkarttığı görülmektedir⁷⁴⁹. Söz konusu tarihsel aralıkta temin emri olarak Osmanlı limanlarından Akdeniz'deki limanlara sefer yapan gemileri gösterir aşağıdaki tablo incelendiğinde, Avusturya tüccar gemilerinin ağırlıklı olarak İstanbul'dan hareket ettiği görülmektedir. Bunun yanı sıra, az sayıda geminin İzmir ve Çeşme limanlarından da yola çıktığı ve bu gemiler için de temin emirleri düzenlendiği tespit edilmiştir. Kayıtlara göre, gemilerin büyük çoğunluğu Trieste iskelesi varışlıdır. Bununla birlikte, bazı belgelerde gemilerin önce Alikorna, Cenova, Fiume, Marsilya, Kıbrıs, Barselona, Venedik, İspanya ve İskenderiye gibi limanlara uğradıktan sonra Trieste'ye ulaşacağı bilgisi yer almaktadır. Bu çerçevede, kimi belgelerde bir geminin üç, kimi belgelerde ise dört limana uğrayacağı kaydedilmiştir. Bu süreçte dolaşımdaki başlıca gemi türleri pergende, brik, polaka ve gulettir.

⁷⁴⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 248/3704.

⁷⁴⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 250/3713.

5.1.2.2. Garp Ocakları ve Ülgün Korsanlarının Avusturya Tüccarlarına Yönelik Yağma ve Gasp Eylemleri

1800–1816 yılları arasında Garp Ocakları ile Ülgün korsanları tarafından Avusturya tüccar gemilerine yönelik yürütülen korsanlık akınlarında çok sayıda yağma ve gasp vakası meydana gelmiştir. Bu gruplar yalnızca gemilerdeki ticari emtia, kıymetli eşya ve nakit para gibi şeyleri gasp etmekle kalmamış, zaman zaman doğrudan gemilere de el koyarak bunları düşük bedellerle üçüncü taraflara satmıştır. Yağma ve gaspın görüldüğü kimi vakalarda gemi kaptanları ile mürettebatın da saldırıya uğradığı görülmektedir. Bu korsanlık vakaları üzerine Avusturya tarafı Osmanlı hükümetinden zararlarının karşılanmasını talep etse de bu yöndeki birçok girişimin sonuçsuz kaldığı görülmektedir. Osmanlı Devleti bu hususta iki ülke arasındaki antlaşma hükümlerine bağlılığını göstermek adına çeşitli hükümlerle korsanlık faaliyetlerini önlemeye ve zararların tazmin edilmesini sağlamaya çalışmıştır. Belgelere yansıdığı üzere, Osmanlı idaresinin korsanlığın önlenmesi hususundaki gayretlerine karşın, birçok vakanın yıllarca çözüme kavuşturulamadığı ve bu durumun da bazen diplomatik sorunlara yol açtığı izlenmektedir.

Gasp ve yağma konusu kapsamında kaydedilen ilk korsanlık şikâyeti 18–26 Mart 1800 tarihinde gönderilmiştir. Bu şikâyetle, Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Bonr Korosin’in “Elhebroz” adlı pergende tipi gemisinin Trablusgarp korsanları tarafından ele geçirilerek korsanlık amacıyla sefere çıkarıldığı; ancak geminin seferdeyken fırtına sebebiyle Ülgün civarında karaya vurduğundan bahsedilmektedir. Yine belgeden bu gemide bulunan birkaç Avusturyalı denizcinin sığındıkları Avusturya konsolosluğuna durumu bildirdiği ve şikâyetin yapıldığı tarihte geminin hâlâ Ülgün zabitanının gözetiminde tutulduğu ve sahibine iade edilmediği anlaşılmaktadır. Avusturya elçisinin şikâyet dosyasında bulunan dilekçe doğrultusunda meselenin araştırılması ve gerekli işlemlerin eksiksiz bir şekilde yerine getirilmesi amacıyla Trablusgarp beylerbeyine emir gönderilmiştir. Söz konusu emirde geminin gerçekten Avusturya tüccar gemilerinden olup olmadığının, hangi şartlar altında ele geçirildiğinin, hangi kaptan tarafından alıkonulduğunun ve konuya dair tüm ayrıntıların gizli ve açık bir şekilde araştırılarak rapor edilmesi talep edilmektedir⁷⁵⁰.

Yukarıdaki konuya dair aynı tarihte yazılan bir diğer hüküm ise Ülgün kadısına gönderilmiştir. Hükmün içeriğinde konuya dair soruşturmanın zaruri olduğu ve gerekli tahkikatın yapılarak olayın aslının yetkililerden öğrenilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu

⁷⁵⁰ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 65/636.

bağlamda, bahsi geçen geminin durumu, hangi şartlar altında ele geçirildiği, hangi tarafa ait olduğu ve hangi kaptanın emriyle alıkonulduğu hususlarında tarafsız bir soruşturma yürütülerek meselenin aydınlatılması talep edilmiştir. Ayrıca, gemiye ilişkin detaylı bilgileri içeren bir şecere hazırlanması ve bu bilginin eksiksiz bir şekilde raporlanması da emredilmiştir⁷⁵¹. Konunun devamında ise Draç voyvodasına ayrı bir hüküm yazıldığı anlaşılmaktadır. Bu hükümde geminin Draç taraflarında karaya oturduğu ifade edilmekle birlikte, Avusturya elçisi Baron de Herbert Rangel'in sunduğu rapora göre; söz konusu geminin Draç Voyvodası tarafından bir süre alıkonulduğu, ardından içindeki toplar, mühimmat, elli adet tüfek, beğlik ve çeşitli aletlere el konularak Giridi el-Hac İsmail oğlu el-Hac Hüseyin ile Kefalonyalı Anderi adında bir zimmîye yalnızca 13.000 kuruş karşılığında satıldığı ve bu meblağın da tamamen tahsil edildiği belirtilmektedir⁷⁵². Rengel'in raporu böylece özetlendikten sonra Draç voyvodası Şehsuvar Paşa'dan konu hakkında bilgi istenmiştir. Paşa bu hükme cevaben sefinenin fırtına nedeniyle karaya oturduğunu, Trablusgarplı kaptanın gemiyi kurtaracak güce sahip olmadığını ve bu nedenle geminin terk edildiğini bildirmiştir. Daha sonra, Ülgün kaptanlarının gemiyi kurtarmak amacıyla 3.700 kuruş harcadıkları; ancak Osmanlı hükümetinden uzun süre bekledikleri talimatın ulaşmaması nedeniyle sefinenin daha fazla zarar görmesini önlemek amacıyla Giritli Hacı Hüseyin ve Kefalonyalı Anderi adlı tüccarlara satıldığı beyan edilmiştir. Bu durumda, geminin satış bedeli olan 13.000 kuruşun acilen ve eksiksiz bir şekilde Avusturya elçisine teslim edilmek üzere İstanbul'a gönderilmesi talep edilmiştir. Bu hususta herhangi bir gecikmeye mahal verilmemesi, gereksiz yazışmalarla vakit kaybedilmemesi ve kararın derhal uygulanması emredilerek herhangi bir itaatsizliğe veya aksaklığa müsamaha gösterilmeyeceği de hatırlatılmıştır⁷⁵³.

30 Mayıs–8 Haziran 1805 tarihinde yazılan başka bir hükümden yukarıdaki sorunun aradan geçen yaklaşık beş yıllık süreçte çözüme kavuşturulmadığı anlaşılmaktadır. Bu hükümde, Avusturya elçisi Kavalier de Estermer'in sunduğu dilekçeye atıfla Draç voyvodasının vefat nedeniyle bu gemi bedelinin merhumun varislerinden geri alınması konusunun daha önce Avusturya elçisi tarafından dile getirildiği belirtilmektedir. Buna karşın, ilgili kişi vefat ettiğinden dolayı geride kalan tüm mal varlığı devletin tasarrufu altına alınmış ve varisler de kararı kabul ederek herhangi bir hak iddiasında bulunmamışlardır. Bu nedenle, söz konusu geminin bedeli olan 13.000 kuruşun 15–24 Aralık 1803 tarihinde Divan-ı Hümayundan çıkarılan bir emir doğrultusunda devlet hazinesinden ödenmesi talep edilmiştir.

⁷⁵¹ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 65/637.

⁷⁵² BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 79/825.

⁷⁵³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 28/120.

Bununla birlikte, Avusturya elçisi Kavalier de Estermer'in sunduğu dilekçeye bakılırsa bu talebin karşılanmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca elçinin dilekçesinde Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında 1783 yılında imzalanan senede göre, Avusturya tüccar gemilerinden korsanlar tarafından gasp edilen tüm mal ve eşyaların, Avusturya tarafının talebinden itibaren altı ay içinde mümkünse iade edilmesi, bu mümkün değilse değeri mukabilince Osmanlı hazinesinden karşılanması gerektiği hatırlatılmaktadır. Bu husus, Osmanlı Devleti'nin Avusturya'ya verdiği senedin dördüncü maddesinde açıkça belirtilmiş olmasına rağmen şimdiye [dilekçe tarihine] kadar herhangi bir ödeme ya da çözümün sağlanmadığı bildirilmektedir. Bu çerçevede, bahsi geçen dördüncü madde gereğince tekrar emir çıkarılarak, söz konusu 13.000 kuruşun hazineden ödenmesi ve gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda derhal gereğinin yapılması emredilmiştir⁷⁵⁴.

Korsanlıkla ilgili bir diğer şikâyet yukarıdakine yakın tarihlerde yapılmıştır. 18–26 Mart 1800 tarihinde İskenderiye sancağı mutasarrıfı veziri İbrahim Paşa ile İskenderiye kadısına yazılan bu şikâyetle Avusturya tüccar gemisi kaptanı Toma Zognogoviç'in idaresindeki “Lornor Lalo” adlı geminin İzmir'den yüklendiği 160 denk ham pamuk ve çeşitli eşyayla Alikorna'ya sefer halindeyken Trablusgarp korsanları tarafından ele geçirilerek Trablusgarp'a götürülmek istendiği ifade edilmektedir. Ancak gelişen kötü hava koşulları nedeniyle gemi İskenderiye'ye yönelmek zorunda kalmıştır. Avusturya Elçisi Baron de Herbert Rangel'in sunduğu dilekçede söz konusu geminin içinde bulunan pamuk ve diğer eşyaların vezir tarafından alıkonulduğu bildirilmiştir. Hükümde bu meselenin ilgili kişilerden tahkikat yapılarak aydınlatılması emredilmiştir. Bu çerçevede, geminin içinde bulunan pamuk ve diğer eşyaların yerinde tespit edilmesi, geminin gerçekten Avusturya tüccar gemilerinden olup olmadığı, hangi şartlar altında ele geçirildiği ve gemiyi ele geçiren korsan kaptanının kim olduğu gibi hususların idareye bildirilmesi talep edilmiştir⁷⁵⁵.

Korsanlığa ilişkin bir diğer kayıt 2–11 Ağustos 1800 tarihlidir. Buna göre, Avusturya elçisi Baron de Herbert Rangel dilekçesinde Avusturya'ya ait “Linboye Fortine” adlı tüccar gemisinin daha önce Trablus korsanları tarafından ele geçirilerek yağmalandığı; ancak daha sonra yüksüz olarak kaptanına iade edildiğini bildirmiştir. Hükmün yazıldığı tarihlerde de bu geminin Rusya'dan aldığı 121,075 ton buğday yüküyle Osmanlı Devleti'nden Alikorna'ya, oradan da Trieste'ye gitmek üzere sefere çıkacağı belirtilmiştir. Ayrıca, gemiye yapılan korsan saldırısı sırasında geminin kaptanlık emri ve patent belgelerinin kaybolduğu ifade edilmiştir.

⁷⁵⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 79/1140.

⁷⁵⁵ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 65/640; BOA, AE. SSLM.III, 392/22673.

Bu sebeple, Garp Ocakları korsanlarının sefere müdahale etmemesi, geminin güvenli bir şekilde seferini icra edebilmesi için Osmanlı sultanından bir ferman çıkarılması talep edilmiştir. Osmanlı yetkililerine iletilen bu fermanda, söz konusu geminin herhangi bir Osmanlı korsan gemisiyle karşılaşması durumunda, yüküne ve mürettebatına zarar verilmemesi, antlaşmalara uygun şekilde dostane bir tutum sergilenerek güvenliğinin sağlanması emredilmektedir⁷⁵⁶.

19–23 Eylül 1802 tarihinde başka bir şikâyetin kayıtlara geçildiği görülmektedir. Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında yapılan antlaşmalar uyarınca Avusturya tüccar gemileri ve vatandaşlarının Osmanlı topraklarında ve sularında güvenli ticaret yapmaları hususundaki hükümler hatırlatılmış; ancak kaptan Elbaya Tekviç yönetimindeki “Lakorto” adlı Avusturya tüccar gemisinin Safer ayının dördüncü cuma ertesi günü Alikorna’ya doğru seyir halindeyken iki Tunuslu korsan gemisi tarafından durdurulduğu bildirilmiştir. Tunus korsanlarına ait bu gemilerden birinin bakır kaplı, üç direkli ve otuz toplu büyük bir korsan gemisi olduğu tarif edilmiş; korsan gemi reisinin de Avusturyalı kaptanı yanına çağırarak geminin tüm deniz belgeleriyle kaptanlık emrine el koyduğu ifade edilmiştir. Dilekçenin devamında da korsanların Avusturya gemisine çıkarak beş silah, üç tüfek, iki saat, bir dürbün, bir pusula, bir harita ve çeşitli erzak ve eşyaları gasp ettiğinden bahsedilmiştir. Avusturya kaptanının itirazı üzerine yalnızca üç tüfeğin geri verildiği, diğer eşyaların ise iade edilmediği kaydedilmiştir. Bu olay üzerine, Avusturya maslahatgüzarı Kavalier de Testa’nın sunduğu dilekçede Tunus korsanlarının bu tür saldırılarına son verilmesi için bir ferman çıkarılması talep edilmiştir. Osmanlı hükümeti tarafından Tunus beylerbeyi ve yetkililerine hitaben gönderilen hükümle Avusturya ile yapılan antlaşmanın yükümlülükleri kapsamında Avusturya tüccar gemilerine, yolcularına, mürettebatına, mallarına ve eşyalarına yönelik herhangi bir saldırının veya gaspın kesinlikle yasaklandığı hatırlatılmış ve benzer olayların tekrarlanmaması için gerekli önlemlerin alınması emredilmiştir⁷⁵⁷.

25 Mart–3 Nisan 1803 tarihinde Tunus beylerbeyine gönderilen bir diğer hükümde ise Lukaradiç isimli kaptanın “Bavlina” adlı polaka tipi gemisinin Sicilya’nın Mazzarelli limanında yüklenirken Tunus korsanlarının saldırısına uğradığı ve gemiye çıkan korsanların 1.564 kara kuruş değerindeki top, silah ve diğer değerli eşyaları gasp ettiği kaydedilmiştir. Yine aynı hükümde, Avusturya kaptanlarından Luka Trinkoviç’in tuz, Vidoterinkoviç’in ise zeytinyağı yüklü gemilerinin de Osmanlı Devleti’nin Bar sularında seyir halindeyken resmi patent ve kaptanlık belgelerini göstermelerine karşın 16 topla teçhiz edilmiş ve 130 denizcinin bulunduğu

⁷⁵⁶ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 74/726.

⁷⁵⁷ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 133/1634.

bir Tunus korsan gemisi tarafından saldırıya uğradığı bildirilmektedir. Bu saldırıda tüccar gemisindeki nakit para, silahlar, giysiler, muhtelif gemi teçhizatı ve bir adet Avusturya bayrağının da gasp edildiği kaydedilmiştir. Üçüncü bir korsanlık vakası olarak da Avusturya kaptanları Bentroko Milineviç ve Françesko Marinkezna'nın gemilerindeki nakit para, silahlar ve diğer mallarının Sicilya'da Tunus korsanları tarafından zorla alındığı bildirilmiştir. Tüm bu vakalar üzerine, söz konusu davranışların Osmanlı-Avusturya antlaşmalarına aykırı olduğuna atıfla gasp edilen tüm silahların, topların, nakit paraların ve diğer malların eksiksiz bir şekilde maliklerine iade edilmesi talep edilerek Tunus beylerbeyine Avusturya tüccar gemilerine yönelik saldırıların durdurulması ve daha önce gasp edilen malların da eksiksiz bir şekilde iade edilmesinde gereken hassasiyetin gösterilmesini bildirir dair ferman çıkarılmıştır⁷⁵⁸.

2-11 Haziran 1803 tarihinde, yukarıdaki konunun devamı niteliğinde Tunus beylerbeyine bir ferman daha gönderilmiştir. Bu fermanda, yaşanan olaylar tekrar anlatılarak Tunus korsanlarının Osmanlı-Avusturya antlaşmalarına aykırı hareket ettikleri ve Avusturya tüccar gemilerine yönelik saldırıların kesinlikle kabul edilemez olduğu vurgulanmıştır. Osmanlı idaresi Avusturya'nın İstanbul'da bulunan elçisi Kavaliyer de Estermer tarafından verilen dilekçeyi incelemiş ve Tunus korsanlarının bu tür saldırılarına son verilmesi için emir çıkarmıştır. Bu fermanda Tunus beylerbeyine, Osmanlı-Avusturya antlaşmalarına aykırı herhangi bir saldırının yaşanmaması için tüm önlemleri almakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Gasp edilen tüm eşyaların aynen iade edilmesi ya da bedellerinin ödenerek Avusturya makamlarına teslim edilmesi gerektiği, bu hükme riayet edilmemesi durumunda ise, antlaşma şartlarının ihlâli nedeniyle Osmanlı ile Avusturya arasında büyük bir ihtilafın ortaya çıkacağı belirtilmiştir. Bu nedenle, Tunus korsanlarının Avusturya gemilerine yönelik saldırılarının derhal durdurulması ve daha önce gasp edilen malların eksiksiz şekilde iade edilmesi için gerekli tüm tedbirlerin alınması emredilerek Tunus beylerbeyi ve bölgedeki yetkililere Avusturya gemilerine yönelik korsan saldırılarının önlenmesi konusundaki sorumlulukları bir kez daha hatırlatılmıştır⁷⁵⁹.

Osmanlı hükümetine iletilen başka bir şikâyetle bir Cezayir korsan gemisinin, Avusturya tüccarlarından Civani Marletoz'un kaptanlığını yaptığı "Trabano" adlı pergende tipi gemisine saldırdığı; bu gemideki silahlar, erzak ve diğer eşyaları gasp ettiği bildirilmiştir. Buna ek olarak, Cezayir korsanlarının üç büyük gemisi ile on teknesinin daha benzer saldırılara karıştığı ve Avusturya gemilerine zarar vermeyi sürdürdüğü de kaydedilmiştir. Belgrad antlaşmasının on

⁷⁵⁸ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 155/1891.

⁷⁵⁹ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 165/2104.

birinci maddesine aykırı olan bu olaylar Avusturya Devleti'nin resmi elçisi Kavalier de Estermer tarafından Osmanlı Devleti'ne bir şikâyet dilekçesiyle bildirilmiş ve gasp edilen tüm malların eksiksiz şekilde iade edilmesi talep edilmiştir. Bu bağlamda, Cezayir ocaklarına açık ve kesin bir emir gönderilerek Avusturya tüccar gemilerine yönelik saldırıların durdurulması ve daha önce gasp edilen tüm malların eksiksiz olarak iade edilmesi istenmiştir⁷⁶⁰.

21-30 Temmuz 1803 tarihinde Trablusgarp beylerbeyine yazılan bir ferman ise öncelikle yasal mevzuata ilişkin bir hatırlatma notuyla başlamaktadır. Bu çerçevede, Garp ocakları korsanları ile Osmanlı tebaasından olanların Avusturya tüccar gemilerinin güvenliğini sağlamaları ve onların uğradıkları tüm zararın Osmanlı Devleti tarafından tazmin edilmesi hususunun Avusturya'ya verilen ahidnâme-i hümâyûnda açıkça belirtildiğine dikkat çekilmektedir. Buna dayalı olarak da Venedik Körfezi'nde Avusturya bayrağı taşıyan tüccar gemilerine hiçbir şekilde müdahale edilmemesi, bunların korunması ve emniyet içinde seyahat etmelerinin sağlanması gerektiği ifade edilmiştir. Bu yasal hükme karşın Trablus korsanlarından Ahmed isimli kaptanın Mepakomo Kevîç'in sevk ve idaresindeki "Serita" ve Antonio Bekatev'in kaptanı olduğu "Eldevale" adlı iki Avusturya gemisini yakalayarak içlerindeki malları ve eşyaları yağmaladığı bildirilmiştir. Avusturya Devleti'nin elçisi Kavalier de Estermer Osmanlı hükûmetine sunduğu arzuhalde, yağmalanan tüm malların ve eşyaların eksiksiz olarak aynen iade edilmesi ve bundan sonra bu tür saldırıların tekrarının önlenmesi talep edilmiştir. Trablusgarp beylerbeyinden yağmalanan tüm mallar ve eşyaların ilgili kayıtlar doğrultusunda eksiksiz olarak tespit edilerek sahiplerine teslim edilmesi istenmiştir. Ayrıca Avusturya bayrağı taşıyan tüccar gemilerinin hem Venedik Körfezi'nde hem de açık denizlerde Osmanlı korsanları tarafından herhangi bir saldırıya maruz bırakılmaması da emredilmiştir. Bu olayın ardından hem Cezayir beylerbeyine hem de Tunus beylerbeyine uyarı niteliğinde fermanlar gönderilmiştir⁷⁶¹.

Cezayir beylerbeyine gönderilen fermanla korsanlık amacıyla üç firkateyn ile yedi küçük teknenin Venedik Körfezi'nde dolaştığının tespit edildiği bildirilmiştir. Osmanlı Devleti tarafından, söz konusu körfez sularında iç ticaret faaliyetleri kapsamında kenardan kenara seyreden küçük ticaret gemilerinin güvenliğinin sağlanması için emirler verilmiş ve bu tür gemilere Avusturya Devleti tarafından pasaport düzenlenerek ticaret yapmalarına izin verildiği hatırlatılmıştır. Buna rağmen, bu pasaporta sahip küçük teknelere Cezayir korsanları tarafından saldırılar düzenlendiği ve tüccarların güvenliğinin ihlal edildiği Avusturya elçisi tarafından

⁷⁶⁰ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 170/2165.

⁷⁶¹ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 178/2227.

Osmanlı makamlarına bildirilmiştir. İlgili fermanla bundan böyle Avusturya Devleti'nin verdiği pasaport belgeleriyle körfez sularında seyreden bu türden küçük teknelere hiçbir şekilde saldırılmaması, aksine güvenliklerinin sağlanarak herhangi bir müdahalede bulunulmaması buyrulmuştur⁷⁶².

Tunus beylerbeyine gönderilen fermanla ise Venedik ve Avusturya bayrakları taşıyan gemilerin denizde ve körfez sularında seyir halindeyken saldırıya uğradıkları belirtilmiştir. Bundan böyle, Avusturya bayrağı taşıyan gemilere denizde ve özellikle körfez sularında seyir halindeyken korsanlar tarafından hiçbir şekilde saldırılmaması, müdahalede bulunulmaması ve bu tür eylemlerden kaçınılması gerektiği emredilmektedir. Bu hususun Tunus yetkililerine bildirilmesi ve gerekli önlemlerin alınmasının önemi vurgulanmıştır. Ayrıca, Cezayir-i Garp için alınan tedbirlerin Tunus için de uygulanmasının zaruri olduğunu bildirilmektedir⁷⁶³.

26 Temmuz–4 Ağustos 1816 tarihinde ise Trablusgarp beylerbeyine tekrar ferman gönderilmiştir. Bu fermanla 1803 yılında Venedik körfezinde Avusturya tüccar ve tebaası olan kişilere korsan saldırılarının aynen devam ettiği bildirilmiştir. İdarenin ticaret güvenliğine ilişkin emirlerine riayet etmeyerek Avusturya Devleti tarafından verilmiş pasaportlara sahip olan ve kıyılar arasında ticaret yapan küçük Avusturya tüccar gemilerine Trablusgarp korsanları tarafından yapılan bu tür saldırın kesinlikle önlenmesi ve Osmanlı–Avusturya ahidnâmesine aykırı hiçbir harekette bulunulmaması emredilmiştir⁷⁶⁴.

Bir diğer kayıta ise Avusturya Devleti'ne tabi Avusturya tüccar gemi kaptanlarından Françesko Bardo Meyode Bonis'in "La Kolnance" adlı gemisiyle seyir hâlindeyken Trablusgarp korsanlarından Rodoslu Mehmed tarafından denizde durdurulduğu ve 214 Macar altını değerindeki eşyalarının zorla alındığı bildirilmiştir. Avusturya elçisinin sunduğu arzuhalde bu durumla ilgili olarak yağmalanan eşyaların aynen iade edilmesi ya da bedelinin ödenerek tazmin edilmesi hususunda emir çıkarılması ve ahidnâme-i hümayûn hükümlerine uygun şekilde hareket edilmesi talep edilmiştir. Bunun üzerine, Osmanlı Devleti tarafından Trablusgarp beylerbeyine 18–27 Haziran 1806 tarihinde ferman gönderilerek yağmalanan eşyaların aynen iade ya da bedeli mukabilince tazmin edilmesine, mağduriyetin giderilmesine ve bundan böyle benzer durumların tekrarlanmaması için dikkat ve özen gösterilmesine dair emir buyurulmuştur⁷⁶⁵.

⁷⁶² BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 178/2228.

⁷⁶³ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 178/2229.

⁷⁶⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 301/3982.

⁷⁶⁵ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 109/1599.

19–27 Şubat 1808 tarihinde Selanik sancağı mutasarrıfına gönderilen ferman ise Ülgün korsanlarıyla ilgilidir. Bu fermanda, Arnavut taifesinden Dimo ve Debon Lazi adlı iki eşkıyanın liderliğinde 260 kişilik bir grubun korsanlık yapmak üzere büyük ve küçük teknelerle Selanik Körfezi’ndeki sahil ve adalarda dolaştığı ve İşkopulos Adası sakinleriyle birlikte Avusturya tüccar gemilerine zarar verdiği bildirilmiştir. Fermanın asıl konusu ise, Ramazan ayında Selanik iskelesinden “Nestore” adlı gemisine 675 denk ham pamuk yükleyerek Trieste iskelesine hareket etmek üzere yelken açan Avusturya tüccar gemilerinin kaptanlarından Pavlo Gras’un karşılaştığı korsanlık sorunudur. Hava koşullarının elverişsiz olması nedeniyle seferi kesip sahil bölgesinde demir atmak zorunda kalan gemi, fermanda bahsedilen korsanların idaresindeki yedi tekne tarafından iki saat boyunca top ve tüfek ateşi altına alınmış ve nihayetinde tamamen ele geçirmişlerdir. Geminin kaptanı kaçmayı başararak Selanik’e dönmüş ve durumu Selanik’teki Avusturya konsolosuna bildirmiştir. Bunun üzerine, olayla ilgili tahkikat yapılması ve gereken tedbirlerin alınması hususunda titizlik gösterilmesi emredilmiştir⁷⁶⁶. 25 Haziran–4 Temmuz 1808 tarihinde gönderilen fermanda ise olay yerine ilişkin detaylı bilgi verildiği ve bu çerçevede tüccarın Kesendere Burnu açıklarında saldırıya uğradığı belirtilmiştir. Avusturya konsolosu, tüccar gemisine yönelik saldırıyı mutasarrıf Hüsrev Paşa’ya bildirerek yetkililerden gerekli prosedürün işletilmesini talep etmiştir. Olaya karışan korsanların gemiyi yüküyle birlikte bir adaya götürüp ve orada tuttuğu, sonrasında da 70.000 kuruş karşılığında yükü geri vermek üzere Avusturya konsolosuna teklifte bulundukları kaydedilmiştir. Bu gelişme üzerine, Avusturya elçisi Kavalier de Estermer Osmanlı Devleti ile yapılan ahidnâme-i hümayûna dayanarak korsanlar tarafından alınan malların bedelsiz olarak sahibine iadesini talep etmiştir. Tersâne-i Âmire de geminin tüm ekipmanları ve yüküyle birlikte sahibine teslim edilmesi yönünde emir vermiştir. Korsanların 675 denk pamuğun 16 dengini sattıklarını bildirmeleri üzerine Selanik Mutasarrıfı Hüsrev Mehmed Paşa ve Selanik mollasına gönderilen fermanla ahidnâme uyarınca korsanlar tarafından alınıp satılan 16 denk pamuğun derhal sahibine iadesinin sağlanması emredilmiştir. Ayrıca, benzer korsan faaliyetlerinin önlenmesi için sıkı tedbirler alınması, Osmanlı–Avusturya dostluğuna zarar verebilecek bu tür olayların tekrarlanması için gerekli önlemlerin alınması ve korsan faaliyetlerinin kesinlikle yasaklanması gerektiği vurgulanmıştır⁷⁶⁷.

Bir diğer kayıt da Avusturya kaptanlarından Pederel’in “Nerifolyo” adlı gemisiyle Girit Adası’ndaki Hanya Limanı’ndan zeytinyağı yükledikten sonra çıktığı sefere ilişkindir. Malta

⁷⁶⁶ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 144/2312.

⁷⁶⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 149/2364.

Adası'nın kırk mil açıklarındayken Trablusgarp korsanlarından Murat Reis komutasındaki korsan sefinesine rastlayan gemi, gerekli seyir belgeleri ibraz edilmesine karşın Murat Reis tarafından Trablusgarp'a çekilmiş ve mürettebatına da kötü davranılmıştır. Benzer biçimde, Trieste'den gelen kaptan Saveryo Lorenzo Lani'nin "Atistanfil" adlı Avusturya bandıralı gemi de Girit Adası yakınlarındaki Tavşan Adası Limanı'nda demirlemişken Trablus korsanlarından el-Hac Osman tarafından saldırıya uğramıştır. Korsanlar gemiye zorla girerek içindeki malları yağmalamış, mürettebatı da aşağılayarak onlara hakaretlerde bulunmuştur. Bu olaylar üzerine 19-28 Aralık 1808 tarihli bir fermanla Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki dostane ilişkilere aykırı olan söz konusu eylemlerin tüccarların güvenliğini tehdit ettiği ve Trablusgarp korsanlarının bu tür saldırılarına kesinlikle izin verilmemesi gerektiği belirtilerek yağmalanan gemilerle malların iade edilip mürettebatın da derhal serbest bırakılması ve zarara uğrayan tüccarlara da tazminat ödenmesi emredilmiştir⁷⁶⁸. Bu hususla ilgili olarak aradan geçen on aya rağmen sorunun çözüme kavuşturulmadığı ve zararların da tazmin edilmediği anlaşılınca 1-9 Ekim 1809 tarihinde Trablusgarp Ocağı'na bir ferman daha gönderilerek önceki hükümdeki olaylara atıfla zararların tazmin edilmesi gerektiği kesin bir dille tekrar emredilmiştir⁷⁶⁹.

Ele alınan dönemdeki korsanlık kayıtlarından birinde söz konusu eylemin alacak-verecek meselesiyle bağlantılı bir olay örgüsünde gerçekleştiği görülmektedir. 18-27 Ocak 1809 tarihinde Cezayir beylerbeyine gönderilen ferman, Avusturya tüccar kaptanlarından Bartolomyo Teyan'ın "Percavera" adlı gemisiyle bir süre önce Lizbon Limanı'ndan hareket ederek Trieste Limanı'na yol aldığı seferle ilgilidir. Fermanın bahsettiği üzere Mallorca Adası civarında Cezayir korsanlarından El-Hac Süleyman Reis tarafından durdurulan bu gemiye kaptanlık emrinin yenilenmediği bahanesiyle el konulmuştur. Daha önce Avusturya reayası iken Fransa ile yapılan bir anlaşma gereği Fransa reayası statüsüne geçen üç kaptanın zimmetinde bulunan ve bazı Cezayirlilerin alacağı olan 24.000 riyal karşılığında, hukuka ve antlaşma şartlarına aykırı bir şekilde, bahsi geçen gemiden 150 sandık şeker ve 74 çuval Fransız kahvesi alınarak mahzene konulmuştur. Söz konusu kaptanın haklarına ve antlaşma hükümlerine aykırı bir şekilde şeker ve kahveye el konulduğunu bildiren fermanla bunların ya aynen ya da kıymeti karşılığında Cezayir'de bulunan Avusturya konsolosuna iadesi emredilmiştir. Ayrıca, bu tür uygulamalardan kaçınılması hususunda da kesin talimat verilmiştir⁷⁷⁰. Buna karşın, bu olayın ardından sorunun çözümünün sağlanması için Cezayir beylerbeyine bir hüküm daha gönderildiği görülmektedir. 26 Eylül-4 Ekim 1815 tarihli bu hükümde ise kısaca anlatılan

⁷⁶⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 162/2791.

⁷⁶⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 183/2976.

⁷⁷⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 164/2795.

soruna ilişkin 18–27 Ocak 1809 tarihinde gönderilen emrin gereğinin yerine getirilmediği vurgulanmıştır. Buna dayanarak Avusturya elçisinin konuyu yeniden Osmanlı makamlarına bildirdiği ve ilgili malların aynen ya da bedeli ödenerek iadesini talep ettiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede, daha önce gönderilen emir doğrultusunda, kaptan Bartolomyo Teyan’a ait olduğu belirtilen malların aynen ya da kıymeti karşılığında Avusturya temsilcisine iadesi kesin bir şekilde emredilmiştir⁷⁷¹.

18–27 Mart 1810 tarihli yayınlanan başka bir ferman ise Trablusgarp Ocağı korsanlarının karıştığı bir olay üzerinedir. Bu fermanla Avusturya tüccarlarından Armi adlı tacirin sekiz ay önce Avusturya kaptanlarından Matiyo Zice’nin komutasındaki “Ahrodina” adlı gemiye, Osmanlı topraklarından Malta Adası’na taşınmak üzere otuz çuval içinde 75.000 kuruş değerinde, 3.087 kıyye (3,957 ton) kırmızı ve bir miktar cild-i bakar yüklediği belirtilmiştir. Ancak yolculuk sırasında, gemi Trablusgarp korsanları tarafından ele geçirilerek Trablus’a götürülmüş ve içerisindeki mallar yağmalanmıştır. Bu gelişmeler üzerine, Avusturya İmparatoru’nun Osmanlı Devleti nezdindeki elçisi Kavaliyer de Estermer tarafından sunulan dilekçeyle söz konusu korsanlık faaliyetinin Osmanlı–Avusturya antlaşmasına aykırı olduğu vurgulanarak tacirin gasp edilen mallarının eksiksiz iadesi talep edilmiştir. Osmanlı Devleti ile Avusturya Devleti arasındaki dostane ilişkiler çerçevesinde, bu tür saldırıların Osmanlı Devleti’nin taraf olduğu antlaşmalara ve uluslararası hukuka açıkça aykırı olduğu ifade edilerek benzeri hareketlere müsamaha gösterilmeyeceği bildirilmiştir. Bu doğrultuda, yağmalanan gemide bulunan tüm malların, özellikle kırmızı ve cild-i bakarın eksiksiz şekilde sahibine iade edilmesi emredilmiş; ayrıca bu tür olayların tekrar yaşanmaması için gerekli tedbirlerin alınması hususunda sert bir dille uyarıda bulunulmuştur⁷⁷².

1814 yılında yaşanan bir diğer kayıta ise Avusturya tüccar gemileri kaptanlarından Kosoliç, Marko Kosoniç ve Mikle Sosaniç’in idaresindeki gemilerin, Malta’ya seyrederken Napoli sularında Trablusgarp korsanlarından Meradin Abdullah adlı kaptan tarafından ele geçirilerek Trablus’a götürüldüğü bildirilmiştir. Bu olay sonucunda, toplam değeri 60.597 kara kuruş olan gemiler ve içindeki malların iadesinin yanı sıra esir alınan mürettebatın da serbest bırakılması talep edilmiştir⁷⁷³. Bu olayla ilgili 2–11 Ocak 1816 tarihinde başka bir ferman daha gönderilmiştir. Bu fermanla, yukarıda bahsedilen olayın tahkikatı için 1814 yılında Kaptan-ı Derya Hüsrev Mehmed Paşa’ya emir gönderildiği; ancak aşağı yukarı iki yıl geçmesine karşın

⁷⁷¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 270/3879.

⁷⁷² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 188/3021.

⁷⁷³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 247/3731.

malların hâlâ iade edilmediği ve esirlerin serbest bırakılmadığı vurgulanmıştır. Osmanlı idaresince ocaklara gönderilen bu fermanla, eğer söz konusu gemiler korsanlar tarafından gasp edilmişse, malların derhal iade edilmesi ve esirlerin de serbest bırakılması gerektiği kesin bir şekilde emredilmiştir. Bu meselede Osmanlı hükümetinin antlaşmalara bağlılığını göstermek ve Avusturya ile sulh ve dostluğu muhafaza etmek amacıyla gereken tüm işlemlerin eksiksiz yerine getirilmesi gerektiği kaydedilmiştir. Ayrıca gerçeğe uygun bir şekilde bilgi verilerek durumun en kısa sürede İstanbul’a rapor edilmesi emredilmiş, ayrıca fermana aykırı herhangi bir işlem yapmaktan kaçınılması ve Osmanlı–Avusturya arasındaki dostane ilişkileri zedeleyecek her türlü hareketten uzak durulması buyurulmuştur⁷⁷⁴.

1815 yılında ise Cezayir korsanlarının bir olaya daha karıştığı görülmektedir. Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Matiyo Gorolbiç’in idaresindeki “Tereza” isimli pergende türü geminin, Fiume limanından bir miktar kereste, tütün ve çeşitli malları yüklenerek Malta Adası’na gitmek üzere yola çıktığı; ancak açıkta rastladığı “Fırtına” adlı Cezayir-i Garb gemilerinden birindeki korsanlar tarafından ele geçirildiği belirtilmektedir. Resmi kaptanlık emirnamesi ve diğer gerekli belgeler ibraz edilmesine rağmen bunlara itibar edilmeyerek toplam değeri 22.509 kara kuruş olan geminin, yükü ve tüm mürettebatıyla birlikte Cezayir’e götürüldüğü kaydedilmiştir. Bu olayla ilgili Avusturya elçisinin sunduğu arzuhalde söz konusu eylemin Belgrad muahedesinin on birinci maddesine aykırı olduğu ve gasp edilen tüm malın sahibine iade edilmesi gerektiği talep edilmiştir⁷⁷⁵.

Trablusgarp ocağının korsanlık faaliyetlerine ilişkin bir diğer ferman 6–25 Eylül 1815 tarihinde gönderilmiştir. Avusturya tüccar gemisi kaptanı Matiyo Espelivalik’in Trieste Limanı’ndan 80.000 riyal değerinde çeşitli mallar yüklediği “Françesko Perimo” isimli gemi Hamburg’a doğru açıkta yol alırken Trablusgarp korsanları tarafından gasp edilmiştir. Kaptan yanında bulunan belgeleri ibraz etmiş olmasına rağmen bunlara itibar edilmemiş ve gemi Trablusgarp’a götürülmüştür. Ayrıca, Trablusgarp beylerbeyi birtakım bahaneler öne sürerek gemiyle yükünün düşük bir bedelle başkasına satılmasını sağlamıştır. Bu durumun, Belgrad Antlaşması’nın on birinci maddesine aykırı olduğu belirtilmiş ve bu nedenle zorla el konulup satılmış olan gemi ve yükünün aynen iadesi veya bedelinin ilgili kişiye ödenmesi hususunda kesin emir verilmiştir⁷⁷⁶. Ancak, olayın bu tarihten sonra da çözüme kavuşturulmadığı 23 Aralık 1815–1 Ocak 1816 tarihli müteakip fermandan anlaşılmaktadır. Bu fermanla, yukarıda

⁷⁷⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 280/3920.

⁷⁷⁵ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 269/3878.

⁷⁷⁶ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 271/3881; BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 632/31210.

bahsedilen olay özetlenerek korsanlar tarafından alınan tüm malların aynen iadesi tekrar istenmiş ve korsanlık faaliyetlerine son verilmesi konusunda sert bir dille ikazda bulunulmuştur⁷⁷⁷.

23 Aralık 1815–1 Ocak 1816 tarihinde Trablusgarp beylerbeyi Yusuf’a gönderilen ferman, Avusturya ile Fransa arasındaki savaşlar [Napolyon Savaşları] neticesinde özellikle Venedik’in yeni statüsünün görmezden gelinerek icra edilen korsanlık akınlarıyla ilgilidir. Söz konusu ferman, 1799 yılında benzer konuda verilmiş fermanlara kadar giden oldukça karmaşık bir içerik barındırmaktadır. Bu kapsamda, tüccar gemilerinin kaptanlarının ticaret amacıyla Avusturya bayrağı ve padişah fermanı ile Akdeniz’de serbestçe dolaşabildiklerini; ancak Trablusgarp korsan gemilerinin gerçekten Avusturya’ya ait olup olmadığını araştırmadan bu tüccar gemilerine saldırıp yüklerindeki malları zorla aldıkları ve mürettebatla tüccarları da esir ettiklerinden bahsetmektedir. Yine fermanda Avusturya ile Fransa arasında 1799 yılında yapılan bölüşüm anlaşması uyarınca Avusturya’nın eline geçen Venedik toprakları ile kıyılarındaki tüccarlar ile kaptanların Avusturya bayrağı altında ticaret yaptıkları vurgulanmıştır. Bu statüye karşın, Trablusgarp korsanlarının bu gemileri hâlâ Venedik gemileri gibi görüp ele geçirdikleri ve içlerindeki malları yağmaladıkları belirtilmektedir. Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki antlaşmalara aykırı olan bu muamelenin İstanbul’daki Avusturya elçisi tarafından defalarca şikâyetle konu edildiği ifade edilmektedir. Bu tür olayların tahkikatı ve tekrarının önlenmesi için Osmanlı Devleti’nin Garp ocaklarına üzerindeki yetkisine binaen Kaptan-ı Derya tarafından bir mübaşirin atandığı da bildirilmiştir. Bundan böyle Akdeniz sahilleri ve adalarında, ayrıca genel olarak açık denizde Avusturya bayrağı taşıyan ve padişah fermanı bulunan tüccar gemilerine saldırılmaması ve dostane muamele edilmesi için Garp ocakları korsanlarına gerekli uyarılar yapılması emredilmiştir⁷⁷⁸.

Yukarıdaki olaya ilişkin yazışmaların sürdüğü sıralarda Avusturya tüccar gemilerinden “Zekirev” isimli tuz yüklü olan gemi, Trablusgarp korsanları tarafından açık denizde zorla ele geçirilmiş ve Trablusgarp’a götürülmüştür. 9000 riyal değerindeki yükü yağmalanan gemi de zarar görmüştür. Bu malların derhal sahibine iade edilmesi ve Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki antlaşmalara uygun olarak hareket edilmesi için Avusturya elçisi bir kez daha ferman çıkarılmasını istemiştir. Bu kapsamda verilen fermanda Avusturya bayrağı taşıyan tüccar

⁷⁷⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 279/3917.

⁷⁷⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 280/3919.

gemilerine Osmanlı denizlerinde bir daha saldırılmaması için gerekli tüm önlemler alınarak Avusturya tüccarlarının güvenliğin sağlanması gerektiği vurgulanmıştır⁷⁷⁹.

Korsanlıkla alakalı yaşanan bir diğer olayda ise memleketine gitmek için Danimarka gemisine binen Avusturya reayasından Silveryo isimli bir kişinin Trablusgarp korsanlarının saldırısından kurtulduğu; ancak 7000 kara kuruşunun korsanlarca gasp edildiği kaydedilmiştir⁷⁸⁰. Gönderilen bir diğer hükümde ise aynı gemide olan Avusturya reayalarının toplamda 647 kara kuruşunun gasp edildiği bildirilmiştir. Gelen bu şikâyetler üzerine Osmanlı hükümeti 7–16 Temmuz 1816 tarihinde Trablus ocağına iki ferman göndererek bu kişilerin gasp edilen paralarının iade edilmesini emretmiştir⁷⁸¹.

5.1.2.3. Garp Ocakları Korsanlarının Avusturya Tebaasını Esir Alma Vakaları

1800–1816 yılları arasında Osmanlı–Avusturya ilişkilerindeki korsanlık faaliyetleri yalnızca yağma ve gasp olaylarıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda Avusturya vatandaşlarının esir alınmasını da kapsayan ciddi bir sorun haline gelmiştir. Bu kapsamda, özellikle Garp Ocakları korsanları, Akdeniz’de seyreden tüccar gemilerine saldırarak gemi kaptanları, mürettebatı ve yolcuları esir almıştır. Bazı Avusturya vatandaşları yıllarca esaret altında tutulmuş, bu sorunun çözülmesine yönelik de pek çok diplomatik girişimde bulunulmuştur. Bu bağlamda, Avusturya elçileri esirlerin serbest bırakılması için Osmanlı hükümetine defalarca başvurmuş ve bu doğrultuda Divan-ı Hümayun tarafından da çeşitli fermanlar yayımlanmıştır. Osmanlı tarafı iki ülke arasındaki antlaşmalar gereğince esirlerin serbest bırakılması yönünde irade beyan etse de birçok olayın çözümünün de uzun yıllar aldığı görülmektedir.

Avusturya tebaasının esir edilmesiyle ilgili gelen ilk şikâyet, Roma İmparatorluğu’na tâbi bazı Avusturya tebaasının Cezayir’de esir tutulduğuna dair gelen bildirimdir. Avusturya kaptanlarından Nikolo Ciyoroviç’in Cezayir’in Konstantin bölgesinde esir olarak tutulduğu Avusturya elçisi Kavalier de Estermer tarafından Osmanlı makamlarına sunulan şikâyet dilekçesiyle bildirilmiştir. Osmanlı hükümeti, bu şikâyeti inceleyerek bu esir alma eyleminin Osmanlı–Avusturya antlaşmalarına aykırı olduğu noktasında görüş beyan etmiştir. Bu doğrultuda esirlerin derhal serbest bırakılması ve güvenli bir şekilde ülkelerine dönmelerinin sağlanması emredilmiştir. Bu hükümle birlikte Osmanlı Devleti, diğer kategorilerdeki gibi

⁷⁷⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 280/3919.

⁷⁸⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 298/3971.

⁷⁸¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 298/3973.

antlaşma şartlarının korunması ve diplomatik ilişkilerin zarar görmemesi adına esirlerin tahliye edilmesi gerektiğini bir kez daha vurgulamıştır⁷⁸².

24 Ocak–2 Şubat 1804 tarihli Cezayir beylerbeyine gönderilen bir fermanla Avusturya tebaasından kaptan Corciyo Nikola Telniti kumandasındaki Soleci Nakrite adlı gemi, dört ay önce Çeşme’den kuru meyve yükleyerek Trieste’ye gitmek üzere yola çıkmış, ancak Venedik Körfezi açıklarında Cezayir Ocağı’na ait bazı hafif donanma gemileriyle karşılaşmıştır. Bu karşılaşmada, kaptanın gemisi incelenmiş, yanında bulunan denizcilik belgeleri kontrol edilmiş; ancak donanma komutanlarından biri kaptanlık belgesinin sahte olduğunu iddia ederek gemiyi Cezayir’e götürmek istemiş ve gemiden dört mürettebatı çıkararak yerine üç Cezayirli denizci yerleştirmiştir. Ertesi gün, Avusturyalı kaptan gemisinin donanma ile hareket edemeyeceğini bildirdiğinde donanma komutanlarından biri tekrar gemiye girerek belgeleri yeniden incelemiş ve belgenin sahte olmadığını onaylayarak geminin yoluna devam etmesine izin vermiştir. Ayrıca, gemide bulunan üç Cezayirli denizci geri alınmış ve tüccar gemisinin alıkonan dört mürettebatının Cezayir’e ulaştıklarında Trieste’ye gönderileceği bildirilmiştir. Ancak bu fermanın gönderildiği tarihe kadar iadelerinin sağlanmadığı vurgulanmıştır. Bununla birlikte, Gaçibo Nikola Belşebef, Cüzebbe Donev, Covanni Maraneski, İstefano Sorvat, Emriko Viro, Martino Bota, Corciyo Kalderon, Marbeya Sarkibo, Covanni Sarkiryo ve Anisa Maltima adlı on Avusturyalının hâlâ Cezayir’de esir tutulduğu bildirilmiştir. Bu durum, Avusturya elçisi tarafından Osmanlı makamlarına bildirilmiş ve bu kişilerin serbest bırakılması talep edilmiştir. Bu bağlamda, Cezayir-i Garp beylerbeyine, bahsi geçen dört mürettebatın iadesinin sağlanması, Cezayir’de esir tutulan Avusturyalıların serbest bırakılması ve bu tür ihlallerin tekrar yaşanmaması için gerekli tedbirlerin alınması emredilmiştir. Aksi bir durumda, sorumluların cezalandırılacağı bildirilmiştir⁷⁸³. Bu olaya ilişkin bir diğer hüküm, 29 Mayıs–7 Haziran 1806 tarihinde yazılmıştır. İlgili hükümde 24 Ocak–2 Şubat 1804 tarihli emre atıfla Cezayir korsanları tarafından esir alınan dört Avusturyalı mürettebat ile hâlen esir tutulan diğer on Avusturya tebaasının serbest bırakılmadığı ve bu hususun Avusturya elçisi tarafından tekrar Osmanlı makamlarına bildirildiği kaydedilmiştir. Bu nedenle, yukarıda adı geçen esirlerin derhal serbest bırakılması için yeni bir emir çıkarılması talep edilmiştir. Bu kapsamda, Cezayir beylerbeyine tekrar bir ferman gönderilmiş ve esir edilenlerin vakit kaybedilmeksizin serbest bırakılması kesin bir şekilde emredilmiştir⁷⁸⁴.

⁷⁸² BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 177/2719.

⁷⁸³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 33/192.

⁷⁸⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 108/1597.

1747 yılında akdedilen ticaret antlaşmasının on dördüncü maddesine yönelik uygulamaların gelen şikayetler üzerine kayda geçtiği de görülmektedir. Bu kapsamda 9–18 Haziran 1805 tarihinde Cezayir beylerbeyine bir ferman gönderilmiştir. Bu fermanla ilgili antlaşmanın söz konusu maddesine atıfta bulunularak Avusturya Devletine tabi on üç reayanın, kendi ülkelerine dönmek istediklerinde Avusturya gemisi bulamadığından zorunlu olarak bir Ceneviz gemisine bindiklerinden bahsedilmektedir. Hükmün devamında ise yolculuk esnasında bir Cezayir korsan gemisiyle karşılaşıldığı, korsanların Ceneviz gemisine el koyarak içindeki on üç Avusturyalıyı esir alarak Tunus’a, oradan da Cezayir’e götürdükleri bildirilmektedir. Hâlihazırda bu kişilerin esarete oldukları Avusturya elçisi tarafından idareye bildirildiği ifade edilmektedir. Osmanlı ile Avusturya arasında kadim bir dostluk ve komşuluk bağı olduğu hatırlatılarak taraflar arasında yürürlükte olan antlaşma şartlarının uygulanması talep edilmiştir. Bu nedenle, söz konusu on üç Avusturya vatandaşının serbest bırakılması hususunda emir verilmiştir⁷⁸⁵. Yine yaklaşık bu tarihlerde buna benzer bir olay daha kayıtlarda yer bulmuştur. Tunus beylerbeyine yazılan bir fermanla Avusturya Devletine tâbi Macar reayasından Yobros ve beraberindeki 16 kişi, kendi ülkelerine dönmek istediklerinde Avusturya gemisi bulamadıklarından mecburen bir Sicilya gemisine bindikleri belirtilmektedir. Ancak yolculuk esnasında bir Tunus korsan gemisiyle karşılaşmış, korsanlar Sicilya gemisine el koyarak içindeki 16 ile Yobros’u esir alarak Tunus’a götürmüşlerdir. Bu nedenle, bahsi geçen Yobros ve diğer 16 kişinin serbest bırakılması için emir çıkarılmıştır⁷⁸⁶. Bu olayla ilgili 21–30 Mart 1807 tarihinde başka bir ferman daha çıkarılmıştır. Bu fermanla yukarıda adı geçen Yobros ve beraberindeki 16 kişinin halen serbest bırakılmadığından bahisle önceki emre uygun olarak hareket edilmesi ve Osmanlı Devleti’nin ebedî dostu ve komşusu olan Avusturya Devleti ile yapılan antlaşmaların gereğinin yerine getirilmesi ve her iki devlet arasındaki barış ve dostluğun korunması için bu esirlerin derhal serbest bırakılması emredilmiştir⁷⁸⁷.

Şikâyetle konu olan başka bir olay ise 29 Mart–7 Nisan 1808 tarihinde gerçekleşmiştir. Avusturya ile Fransa arasında gerçekleşen savaş neticesinde Fransa tarafından esir alınan bazı Avusturya vatandaşlarının Cezayir tarafına geçtiği ve buradan bir Avusturya gemisine binerek vatanları olan Avusturya topraklarına dönmek istedikleri bildirilmiştir. Francesco Garsova, Antonio Margo, Martino Kovarta, Vastefano Arven, Vatyö Marka, Cüzebbe Varta, Giovanni Çamikin ve Beranceya Çoka adlarındaki sekiz Avusturyalının Cezayir’de esir olarak

⁷⁸⁵ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 80/1142.

⁷⁸⁶ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 80/1144.

⁷⁸⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 123/1788.

tutuldukları ihbar edilmiştir. Cezayir beylerbeyine yazılan bu ferman ile bu esirlerin derhal salıverilmesi emredilmiştir⁷⁸⁸.

Yukarıdakilerden farklı olarak çok daha uzun sürelerle yayılmış esir alma vakalarının da olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, 3–12 Mart 1814 tarihinde Cezayir beylerbeyine gönderilen fermanda 1809 yılında Avusturya kaptanlarından Matiyo Karosiç’in komutasındaki “Latrazze” adlı Avusturya tüccar gemisinin Osmanlı sularında Avusturya bayrağı altında seyir halindeyken, bir Cezayir korsan gemisi tarafından ele geçirilerek Cezayir’e götürüldüğü belirtilmiştir. Kaptan Matiyo Karosiç, oğlu Dominiko Karosiç ve Martin Nikoliç adlı bir Avusturyalı denizcinin tam beş yıldır Cezayir’de esaret altında tutulduğu ifade edilmiştir. Bu durumun Osmanlı–Avusturya dostluğuna zarar verdiği bildirilerek iki taraf arasındaki antlaşma gereğince kaptan Matiyo Karosiç, oğlu ve diğer Avusturyalı esirin derhal serbest bırakılması ve “Latrazze” adlı geminin de kaptana iade edilmesi kesin bir şekilde emredilmiştir⁷⁸⁹.

26 Eylül– 4 Ekim 1815 tarihinde korsanlık kapsamında esaret vakasına ilişkin bir başka şikâyet gündeme gelmiştir. Bu hükümde, Zan Rozeski, Atin Corvat, Acir Dogoki, Françesko Gribol, Antonyo Gregor, Dominiko Elyanze, Antonyo Sopiç, Civanni Triyoci, Elya Raditoviç, Luka Pota, Nikola Graballo, Françesko Dobace ve Cüzebbe Rodiç adlı müste’menler ile Avusturya kaptanlarından Antonyo Retiriç, Antonyo Gatina ve Beyaciyo Daticic, ticaret amacıyla açıkta seferdeyken Cezayir-i Garb korsan gemileri tarafından saldırıya uğrayarak esir alındıkları bildirilmektedir. Bu olay üzerine, esir alınan şahısların derhal serbest bırakılması hususunda padişah fermanı çıkarılması talebiyle Avusturya elçisi tarafından bir başvuru yapılmıştır. Divan-ı Hümayun’da muhafaza edilen ahidnâme-i hümâyûn kayıtları incelenerek Garp Ocakları korsanlarının esir aldığı şahısların serbest bırakılmasını öngören maddenin tespit edildiğinden hareketle esir alınan Avusturya vatandaşlarının ve müste’menlerin derhal serbest bırakılması emredilmiştir⁷⁹⁰. Ayrıca, yine aynı tarihlerde Cezayir korsanlarının Françesko Keliş adlı beyzâdeyi de esir aldığı da bildirilmiştir. Söz konusu şahıs, bir süre önce İtalya kıyılarından bindiği geminin Avusturya topraklarına yol alırken Cezayir-i Garb korsan gemileri tarafından Cezayir’e götürüldüğü belirtilmiştir. Bu gemide bulunan beyzâdenin de esaretten salıverilmesine dair bir ferman çıkarılmıştır⁷⁹¹. Esir alma eylemine de rastlanan diğer korsanlık vakaları da bu örneğe benzer bir olay örgüsünde meydana gelmiştir. Bunlardan birinde, Averno Alesko Mebarina adlı bir Avusturya reayasının bindiği bir Tunus tüccar gemisiyle Malta tarafına

⁷⁸⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 145/2325.

⁷⁸⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 244/3686.

⁷⁹⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 272/3884.

⁷⁹¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 272/3885.

giderken denizde Cezayir-i Garb korsanlarına ait bir korsan gemisine rastlandığı ve korsanların adı geçen kişiyi esir alarak Cezayir’e götürdüğü bildirilmiştir. Diğer hükümlerde olduğu gibi bu kişinin de derhal serbest bırakılması emredilmiştir⁷⁹². Yine aynı şekilde Simon Beroti isimli Avusturya reayasının da Tunus gemisindeyken Cezayir korsanları tarafından esir alındığına dair bir şikâyet mevcuttur. Bu kişinin de yine derhal serbest bırakılmasına dair emir verilmiştir⁷⁹³.

Tez kapsamında incelenen kayıtlarda şikâyetle konu olaylarda Garp Ocakları ile Ülgün korsanlarının Avusturya tüccarlarına yönelik gerçekleştirdikleri saldırılar; ticaret gemilerine el koyma, yüklerini gasp etme, mürettebat ve yolcuları esir alma gibi farklı biçimlerde vuku bulmuştur. Söz konusu şikâyetler üzerine gönderilen hükümlerin çoğunda gasp edilen veya yağmalanan mal ve eşyaların sahiplerine aynen iadesi ya da bedelleri karşılığında tazmin edilmesi emredilmiştir. Bu hükümlerin bir bölümü ise, yine Garp Ocakları kaynaklı esir alma vakalarına yönelik bir içerik barındırmaktadır. Çoğunlukla gasp ve yağma olaylarıyla birlikte görülen bu eylemlere dair çıkarılan hükümlerle, esir alınan gemi kaptanları ve tüccarların serbest bırakılması emredilmiştir. Korsanlıkla ilgili hükümlerden bazıları ise doğrudan bir korsanlık vakasına değil, Avusturya tüccarlarının benzer saldırılara maruz kalmaması için önleyici nitelikte düzenlenmiş genel uyarılara dayanmaktadır. Benzer içerikler, “temin emri” olarak bilinen ve tüccarın seferinin güvenliğini sağlamayı hedefleyen hükümler içinde de yer almaktadır. Tüm bu kategorilerde ortak olan temel unsur, Garp Ocakları kaynaklı korsanlık faaliyetlerinin Osmanlı hükümetinin tüm iyi niyeti ve çabasına karşın tamamen bertaraf edilememiş olmasıdır. Osmanlı Devleti’nin yarı özerk yapılar üzerindeki denetim zorluklarını da açıkça ortaya koyan bu durum, yalnızca Avusturya ile sınırlı kalmayıp, Sicilyateyn, Venedik, Fransa, İspanya, Hollanda, Danimarka gibi pek çok Avrupa devletiyle olan ticari ilişkilerde de ciddi bir sorun teşkil etmiş ve korsanlık devletlerarası ilişkilerin öncelikli meselelerinden biri hâline gelmiştir⁷⁹⁴.

Tablo 107: 1814-1830 Yılları Arası Akdeniz’de Ticari Faaliyetlerde Bulunan Bazı Avusturya Gemilerine Verilen Temin Emirleri⁷⁹⁵

Hüküm Tarihi		Kaptan İsmi	Gemi İsmi	Kalkış Limanı	Varış Limanı
1814	Ekim	Simon Dokabeloviç	-	İstanbul	Trieste

⁷⁹² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 283/3928.

⁷⁹³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 296/3968.

⁷⁹⁴ Özdemir, 2004: 248-265; Yirşen, 2023; Aslan 2012.

⁷⁹⁵ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 248/3704, 301/3984-3985, 302/3986, 303/3993, 304/3994, 305/4000-4001, 308/4009, 325/4045, 337/4081, 343/4090, 343/4092, 346/4102, 349/4117, 351/4122, 355/4141, 356/4152, 360/4172, 365/4183, 366/4185, 369/4196, 369/4202-4203, 372/4214; BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 12/473-497, 40/821, 41/822-855, 53/893-905, 54/906-932, 230/3023-3033; BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 10/91-98.

1814	Ekim	Cüzebbe Mikeviç	-	İstanbul	Trieste
1815	Ocak	Tomazo Anderoviç	-	İstanbul	Trieste
1816	Temmuz	İlya Esibonta	Madona Karmina	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Cüzebbe Yozin	Ucibanev	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Cüzebbe Belotri	Ucibanev	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Anderya Kapol	Veri Eminici	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Mate Okabastiç	Bermora	İstanbul	trieste
1816	Ağustos	Civan Kanyavin	Lomile	İstanbul	Cenova ve Trieste
1816	Ağustos	Matiyo Rodiç	Adirba	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1816	Ağustos	Corciyo Luici İstiyaboviç	Nilev	İstanbul	Cenova ve Trieste
1816	Ağustos	Cüzebbe Polzi	Evaceyano	İstanbul	Cenova ve Fiume iskelelerinden Trieste'ye
1816	Ağustos	Civani Petro Nebosteyo	La Bella Ranelle	İzmir	Trieste
1816	Ağustos	Civani Petrosiç	Telemako	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Nikolo Miyoviç	Monro	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Antonyo Gagori	Karle	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Françesko Sopraniç	Karale	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Dimitriyo İbrahimoviç	Solirina	İstanbul	Cenova ve Trieste
1816	Ağustos	Civani Morin	Perodiya	İstanbul	Trieste
1816	Ağustos	Cerolamo Garasoliç	Kavire Trestilno	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1816	Eylül	Anderya Di Mikle Torciyoviç	Perodiya	İzmir	Trieste
1816	Ekim	Diyodato Komityo Milatoviç	Kolya	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1816	Ekim	Civani İskoniç	Ebollo	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1816	Ekim	Corciyo Kaminoroviç	Arve	İstanbul	Trieste
1816	Ekim	Lodoviko Ciyoroviç	Belikano	İzmir	Trieste
1816	Ekim	Antonyo Soviç	Fortona	İstanbul	Trieste
1816	Ekim	Vinçenço Kıranota	Brimavera	İstanbul	Cenova ve Trieste
1816	Ekim	Civani Galve	Fono	İstanbul	Venedik Körfezine
1816	Ekim	Tomazo Tomiç	İz Liva	İstanbul	Trieste
1816	Ekim	Matiyo Gagari	Gracinazyo	İstanbul	Trieste
1816	Ekim	Filiyo Dalyenoviç	Franki	İstanbul	Trieste
1816	Ekim	Petro Kosoliç	İrincona	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1816	Ekim	Çiyako Mona Deyeviç	Larlelta	İstanbul	Trieste
1816	Kasım	Cüzebbe Verniç	Karlo	İstanbul	Trieste

1816	Kasım	Çiyakomo Baris	İzmiritona	İzmir	Trieste
1816	Kasım	Vinçenço Bersiç	Nade	İstanbul	Trieste
1816	Kasım	Civani Pavlozar	Konsta Bertico	İstanbul	Trieste
1816	Aralık	Antonyo Cüzebbe Ceyolyaniç	Sibira	İstanbul	Trieste
1816	Aralık	Petro Balzi	Rezolo Ciyon	İstanbul	Trieste
1816	Aralık	Marko Saveryo Rakenkoviç	Ezya	İstanbul	Trieste
1817	Ocak	Marko Hristo Foro Kampanelli	Gostado	İzmir	Trieste
1817	Ocak	Pavlo Sekonya	Ramor Freterno	İzmir	Trieste
1817	Ocak	Antonyo Bento İlmoza	Redontere	İzmir	Trieste
1817	Ocak	Antonyo di Luka Fikoviç	Livbardo	İstanbul	Trieste
1817	Nisan	Danivdi Petro Tosoliç	Cezarya	İzmir	Trieste
1817	Mayıs	Nikolo İsmayeviç		İstanbul	Trieste
1817	Mayıs	Corciyo Livordi	Kabricosna	İstanbul	Alikorna ve Trieste
1817	Mayıs	Berando Ragozin	Limbatrice Karolina	İstanbul	Marsilya ve Trieste
1817	Haziran	Anderya Kara	Civani	İstanbul	Trieste
1817	Temmuz	Petro Lukoviç	Tolbold	İstanbul	Trieste
1817	Temmuz	Nikolo Vasili	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1817	Ağustos	Matiyo Gagari	Graciyo	İstanbul	Trieste
1817	Eylül	Pavlo Eskokoviç	Vasirene	Çeşme	Trieste
1817	Eylül	Alisperidona Toma Novi	La Mariyata	Çeşme	Trieste
1817	Eylül	Hristo Foro Boyoviç	Sant Ofokiryo	İzmir	Trieste
1817	Eylül	Mikle Ancelo Fiyoca	Badyaba	İzmir	Trieste
1817	Eylül	Civani Penaboti	Vacita Dirmerfi	İzmir	Trieste
1817	Kasım	Vinçenco Balza	İl Rikobero	İstanbul	Cenova ve Barselona iskelelerine ve Trieste'ye
1817	Aralık	Antonyo di Nikolo Anderiyoviç	Sabyonecilna	İstanbul	Trieste
1818	Şubat	Civani Martino Tarbonya	Filso	İstanbul	Cenova ve France ve İspanya iskelelerine ve Trieste'ye
1818	Nisan	Pavlo Matiya	Paladra	İstanbul	Trieste
1818	Nisan	Baltasara Boticic	Azuba	İstanbul	Trieste
1818	Mayıs	Civani Beradeser	Maryata	İstanbul	Venedik ve Trieste
1818	Mayıs	Marko Beyaciyo Trabonya	İl Koskano	İstanbul	Trieste

1818	Mayıs	Nikolo Koratiç	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1818	Haziran	Cüzebbe Radimitri	Liyone	İstanbul	Venedik Körfezi ve Trieste
1818	Ağustos	Civanni Antonyo Radosiç	Graciyozo	İstanbul	Cenova ve Trieste
1818	Eylül	Marko Dokosoviç	Linetre Pido	İzmir	Trieste
1818	Eylül	Alasandro Civaraseviç	Amabile	İstanbul	Trieste
1818	Ekim	Natale Lize	San Natkonyo	İzmir	Trieste
-	-	Civani Milinoviç	Latiyo	İzmir	Trieste
1818	Kasım	Natale Perociyoç	Olonor	İstanbul	Françe ve Trieste
1818	Aralık	Marko Sokaçyo	Antonita	İstanbul	Trieste
1819	Ocak	Pavlo Mostaniç	Latrenta	İstanbul	Marsilya ve Trieste
1819	Ocak	Anderya Meraniç	Lacitari Korçola	İstanbul	Trieste
1819	Ocak	Baltazara Bogeç	Azob	İstanbul	Marsilya ve Trieste
1819	Mart	Matiyo Beskonya	La Mado Nade Pezenyo	İstanbul	Kıbrıs ve Trieste
1819	Nisan	Pavlo Mayna	La Cita de Kola	İstanbul	Trieste
1819	Haziran	Natale Beraceviç	Marya	İstanbul	Trieste
1819	Temmuz	Marko Andericeviç	İl Berimo Cento	İstanbul	Trieste
1819	Kasım	Ciyorciyo Mariç	Avusturya	İstanbul	Trieste
1819	Temmuz	Baldasare Yogeç	Azob	İstanbul	Cenova ve Trieste
1819	Temmuz-	Civani Lorençeviç	Kostora	İstanbul	Trieste
1819	Eylül	Mikele Dokarin	Etra İnce	İstanbul	Trieste
1819	Aralık	Antonyo Korçiç	San Cüzebbe	İstanbul	Trieste
1820	Ocak	Luka Peroviç	İl Mavlo	İstanbul	Trieste
1820	Mayıs	Nikolo Kaminaroviç	Anito	İstanbul	Trieste
1820	Haziran	Dimitriyo Grosiç	Elna Karinato	İstanbul	Trieste
1820	Haziran	Cüzebbe Velsiç	Laberle Vedince	İstanbul	Trieste
1820	Temmuz	Françesko Mohoviç	-	İstanbul	Trieste
1820	Ağustos	Civani Perosiç	Loye	İstanbul	Trieste
1820	Kasım	Diyodato Beroneviç	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1821	Şubat	Cerolamo Radosiç	Veridliko	İstanbul	Trieste
1821	Mayıs	Gasparo Matiyonemiç	Oli	İzmir	Trieste
1821	Haziran	Civani Kileniç	Marya	İstanbul	Trieste
1821	Ağustos	Peyetro Milesiç	Liyonde	İzmir	Trieste
1821	Ağustos	Civani Goriç	Veloce	İstanbul	Trieste
1821	Ağustos	İstefano Kirce	Venoco	İstanbul	Trieste

1821	Ağustos	Civani Rostoviç	Santisca Terbenita	İstanbul	Trieste
1821	Ağustos	Antonyo Pelito	Arelferance	İstanbul	Trieste
1821	Ağustos	Kristo Roroskoviç	Leyoba Esiçiçaya	İstanbul	Trieste
1821	Ağustos	Ciyorciyo Laliç	La Kiroma	İzmir	Trieste
1821	Eylül	Matiyo Beratiç	Teriyon	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Alasandro Ciyoraseviç	Antonita	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Beyaciyo Ronoviç	İl Tritina	İzmir	Trieste
1821	Eylül	Aresneyo Yankoviç	Karolina	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Civani Pelkoviç	Tetolo	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Civani Mestakeniç	Mentore	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Matiyo Gagari	Perofna	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Matiyo Cetroviç	La Deryato	İstanbul	Trieste
1821	Eylül	Rafael Golyoviç	Lerkole	İstanbul	Trieste
1821	Ekim	Ciyorciyo Avrelyoviç	Tito	İstanbul	Trieste
1821	Ekim	Françesko Soni	Nemborane	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Luka Seninra	Diyocena	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Civani Belkoviç	Arkeva	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Karlo Kefondo	Karonte	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Baldazara Tasoviç	La Tilorgolo	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Cüzebbe Bergamin	Moderato	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Mikle Lazareviç	Telemako	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Cerolamo Mazaroviç	Aya Minoza	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Civani Yenaki	La Perovidence	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Tomazo Keryolba	İl Sokrate	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Civani Kilister	İl Diyod	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Simon Okrovilna	Foyiro	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Civani Batista Galyoni	Fortonata	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Rafael Keniç	Doyomda	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Mikle Cizoviç	Tire Emice	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Petro Bodoviç	Lamor Kraterno	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Antonyo Beratiç	İl Dezirato	İstanbul	Trieste
1821	Kasım	Kristo Foro Milinoviç	San Corciyo	İstanbul	Trieste
1821	Kasım-	Civani Marya Sencik	Konte Locon	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Marko Koskoloviç	Sofya	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Dominiko Celifakam	Angeli	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Beyaciyo Ranoviç	İl Tritina	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Baziliyo Boztanoviç	İl Fonte Miloradeviç	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Elya Periltiç	Niloya	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Nikolo Mostor	İl Sandero	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Elya Maloviç	Ana Keronte	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Beyaciyo Tevakotiç	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Gabriele Antonoviç	Berozerelya	İstanbul	Trieste

1821	Aralık	Mikle İstefano Sasayanam	İl Gloryozo	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Petro Kosoliç	Akemya	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Nikolo Vensiç	Teryonfo	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Antonyo Cüzebbe Ceyolyaniç	Aristera	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Pavlo Roskoviç	Elizabet Marya	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Petro Vestiyoviç	La Fortona	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Civani Azkoloviç	San Fransisko	İstanbul	Trieste
1821	Aralık	Anderya Skoloviç	Kani	İstanbul	Trieste
1822	Ocak	Lazaro Maloviç	Lencirono	İstanbul	Trieste
1822	Ocak	Matiyo Çiyakosiç	Aristera	İstanbul	Trieste
1822	Ocak	Civani Milinoviç	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1822	Ocak	Baskevale Bovet	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1822	Ocak	Filipo Ceboranoviç	Elisbeya	İstanbul	Trieste
1822	Şubat	Luka Peroviç	Pavlo	İstanbul	Trieste
1822	Şubat	Tomazo Todoroviç	Sofya	İstanbul	Trieste
1822	Şubat	Civani Milinoviç	Leposletamo	İstanbul	Trieste
1822	Şubat	Luka Soplaneviç	Posidano	İstanbul	Trieste
1822	Şubat	Ciyorciyo Nepo	San Nikolo	İstanbul	Trieste
1822	Mart	Dimitriyo Goyçeviç	İl Destenzo	İstanbul	Trieste
1822	Mayıs	Saveryo Dokasoviç	Leroda Sorle	İstanbul	Trieste
1822	Mayıs	Cüzebbe Velnik	Lonita	İstanbul	Trieste
1822	Mayıs	Antonyo Mimli	İl Boskoro	İstanbul	Trieste
1822	Haziran	Marko Sıkoloviç	Sofya	İstanbul	Trieste
1822	Temmuz	İstefano Kersa	Vekoce	İstanbul	Trieste
1822	Temmuz	Mikle Cezviç	Litre	İstanbul	Trieste
1822	Temmuz	Françesko Sogvi	Nemberone	İstanbul	Trieste
1822	Ağustos	Matiyo Cezviç	La Deryato	İstanbul	Trieste
1822	Ekim	Filipo Coraneviç	Elcelyade	İstanbul	Trieste
1822	Ekim	Esperidyon Berberoviç	La Triyo	İstanbul	Trieste
1822	Kasım	Tomazo Kolisiç	İnocenya	İstanbul	Trieste
1822	Kasım	Vercelyo Botso	Amalya	İstanbul	İskenderiye ve Trieste
1822	Kasım	Matiyo Ciyoresiç	La Peroderinsa	İstanbul	Trieste
1823	Ocak	Antonyo Dekiç	İl Pomo	İstanbul	Trieste
1823	Nisan	Elya Batiç	Penelope	İstanbul	Trieste
1823	Temmuz	Antonyo Kareliç	Madelna	İstanbul	Venedik
1823	Temmuz	Peyetro Kasivari	La Mecisiya	İstanbul	Trieste
1823	Temmuz	Vinçenço Belatin	Espanza	İstanbul	Trieste
1823	Ağustos	Antonyo Meliç	Kani	İstanbul	Trieste
1823	Ağustos	İstefano Anderseviç	Vide Kratelli	İstanbul	Trieste
1823	Ağustos	Vinçenço Veneviç	La Konkordena	İstanbul	Trieste
1823	Kasım	Lazaro Esineyoviç	Atifo	İstanbul	İskenderiye ve Trieste

1823	Kasım	Cerolamo Babaroviç	Glorya	İstanbul	Cenova ve Trieste
1823	Kasım	Pavlo Lukasenice	Esvabelina	İstanbul	Trieste
1823	Aralık	Vinçenço Palçi	Cesar	İstanbul	Trieste
1823	Aralık	Roko Kosiliç	Garef Neslerode	İstanbul	Trieste
1823	Aralık	Marko Eliç	Fortona	İstanbul	Trieste
1824	Şubat	Civani Mikoş	Moya	İstanbul	Trieste
1824	Nisan	Tomazo Todoreviç	Esbonya	İstanbul	Trieste
1824	Haziran	Dimitriyo Grosiç	Lamerponya	İstanbul	Trieste
1824	Haziran	İstefano Pelenis	İl Foletersiye	İstanbul	Trieste
1825	Haziran	Civani Mesiliç	La Sarpe	İstanbul	Trieste
1825	Temmuz	Marko Trabozya	Cizone	İstanbul	Trieste
1825	Temmuz	Anderya Berberoviç	Barone de Otenkis	İstanbul	Trieste
1825	Eylül	Filoryo Gelboyan	Sant Antonyo	İstanbul	Trieste
1825	Ekim	İstefano Metroviç	İl Paletoriz Merte	İzmir	Trieste
1825	Kasım	Todoro Berberoviç	İl Veloce	İstanbul	Trieste
1825	Kasım	Esperidyon Roseviç	La Monite	İzmir	Trieste
1825	Aralık	Françesko Nemorceviç	Bona Sorna	İzmir	Trieste
1826	Ocak	Petro Mikante	Katarina Fezele	İzmir	Trieste
1826	Ağustos	Antonyo Rosiç	İl Tracitko	İstanbul	Trieste
1826	Ekim	İstefano Kersa	Venoe	İstanbul	Trieste
1826	Aralık	Baziliyo Antonyo Milinoviç	Barone Maverinço Donkelis	İstanbul	Trieste
1827	Mayıs	Antonyo Zamara	Lardinev	İstanbul	Trieste
1828	Mart	Peyetro Estacoreviç	Tevkil	İstanbul	Trieste
1829	Ağustos	Beyaciyo Radimiri	Esponte	İstanbul	Trieste
1829	Eylül	Françesko Ciyorceviç	Bona Sorte	İzmir	Trieste
1830	Temmuz	Civani Maryoti	Golye Lemina Baronsa Donkes	İstanbul	Trieste
1830	Kasım	Sanbesta Galyani	Konçika	İstanbul	İskenderiye ve Trieste

5.2. Deniz Kazaları (1800–1830)

Deniz taşımacılığını belirli seviyede etkileyen sorunlardan biri de deniz kazalarıdır. Bu bölümün girişinde de ifade edildiği üzere farklı nedenlere bağlı olarak gelişen bu kazalar, can ve mal kaybıyla sonuçlanabildiğinden dolayı ticaretin insan ve sermaye kaynağına yönelik ciddi bir risk faktörü olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, deniz ticareti yapan tarafları etkili bir kontrol mekanizması ile söz konusu risk faktörünü yönetmeye, mümkünse ortadan kaldırmaya yöneltmiştir. Bu yönelim, Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde birincil muhatabı olan Osmanlı Devleti'yle imzaladığı antlaşmalara da yansımıştır. Nitekim, söz konusu antlaşma metinlerinde deniz kazalarına ilişkin prosedürü düzenleyen ve tarafların bu çerçevedeki yükümlülüklerini belirleyen muhtelif hükümlere yer verilmiştir⁷⁹⁶. Bu hükümlerle hava muhalefeti kaynaklı kaza riskinin azaltılması, kaza sonrası geminin kurtarılması ve mürettebatın korunması ile mal sahiplerinin haklarının güvence altına alınması, bu süreçte gelişebilecek el koyma ve yağma gibi hukuki sorunlara karşı önlem alınması gibi farklı başlıklarda kaza öncesi ve sonrasına ilişkin bir yasal prosedür inşa edilmeye çalışılmıştır⁷⁹⁷.

Avusturya tüccarlarının Osmanlı sularında karşılaştıkları sorunlardan biri olan deniz kazalarına ilişkin çok sayıda hüküm bulunmaktadır. Bu hükümler, Osmanlı ve Avusturya taraflarının bu tür kazalara yönelik yaklaşımını ve ilgili prosedürün nasıl uygulandığını anlamak açısından değerlidir. Eldeki bu kayıtlar çerçevesinde Osmanlı hükümetinin, imzalanan antlaşmalar doğrultusunda kazazedelere zamanında yardım ulaştırmayı, gemi içerisinde bulunan malların yağmalanmasını önlemeyi ve hukukî ihtilafları gidermeyi amaçladığını önermek mümkündür. Ayrıca, hasar gören gemilerin tamiri ile bu gemilerdeki iklim koşullarına duyarlı malların güvenliğinin sağlanması da Osmanlı tarafının öncelikli hedefleri arasında gösterilebilir niteliktedir. Bu düzenlemeler, Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti güvenliği stratejisinin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmelidir.

Ele alınan dönemde çok sayıda deniz kazasının yaşandığı, kazanın öyküsüne göre konuyla ilgili ihbar ve şikâyetlerin açık bir şekilde yer aldığı görülmektedir. Bu kapsamda, Osmanlı hükümeti, İstanbul'daki Avusturya elçisinin kazalara dair ilettiği şikâyetler ve antlaşma hükümleri uyarınca yaptığı talepler üzerine söz konusu olaylara ilişkin prosedürün

⁷⁹⁶ İki taraf arasındaki antlaşmalarda deniz kazalarında uygulanacak prosedüre yönelik değerlendirme için bkz. Birinci Bölüm.

⁷⁹⁷ BOA, A.DVN.DVE, d., 59/3, 21; Meray, 1961: “Bazı Türk Andlaşmalarında Denizde Dostluk, Selamlaşma, Kazaya Uğramış Gemilere Yardımla İlgili Hükümler” başlıklı çalışmada, yardımla karşılığında makul sınırların ötesinde bir ücret talep edilmemesini öngören maddenin 1650 yılında imzalanmış bir antlaşmaya ait olduğunu öne sürülse de ilgili maddenin aslında 1747 tarihli antlaşma metninde yer aldığı saptanmıştır.

uygulanmasını sağlamak amacıyla çeşitli idari makamlara hitaben çok sayıda ferman göndermiştir.

5.2.1. Deniz Kazalarında Yardım Talepleri ve Uyarılar

Avusturya elçisi Kavalier de Estermer'in Osmanlı makamlarına sunduğu dilekçede Pasarofça Antlaşması'nın sekizinci maddesine atıfla Avusturyalı kaptan Hristo Foro Boloviç'in komutasındaki geminin bir yıl önce Ekinlik açıklarında fırtınaya yakalanarak kaza geçirdiği bildirilmiştir. Osmanlı yetkilileri ise Ekinlik isimli mahalin tabi olduğu kadiya 2-11 Mart 1806 tarihinde bir ferman göndererek gemi enkazının çıkarılması için güvenilir bir görevlinin bölgeye gönderildiği belirtilerek söz konusu kişinin herhangi bir dış müdahaleye maruz kalmaksızın ahidnâme hükümlerine uygun şekilde korunması ve güvence altına alınması emredilmiştir. Ayrıca, kazadan kurtarılan eşyaların eksiksiz bir şekilde zimmetli yetkiliye teslim edilmesi ve bunların da ahidnâme çerçevesinde güvence altına alınması talimatı verilmiştir⁷⁹⁸.

Bir diğer yardım talebi, Enez bölgesi civarındaki bir kaza için iletilmiştir. Avusturya elçisi Kavalier de Estermer'in Osmanlı Devleti'ne sunduğu dilekçeye göre, Avusturya tebaasından tüccar Marazki'nin daha önce Sisam Adası'ndan temin ettiği 72 varil şarabını taşıyan bir reaya gemisi Enez açıklarında kaza geçirmiştir. Bu dilekçeyle kazaya uğrayan gemideki şarap fiçilerinin güvenli bir şekilde kayıktan çıkarılması ve tüccar Marazki'ye teslim edilmesi için gerekli işlemlerin yapılması talep edilmiştir. Bu doğrultuda, ilgili yetkililere hitaben bir ferman çıkarılmış ve tüccarın talebinin yerine getirilmesi, kazaya uğrayan malların güvence altına alınarak sahibine teslim edilmesi emredilmiştir. Ayrıca, sürecin titizlikle yürütülerek emre aykırı girişimlerin önlenmesi ve prosedürün herhangi bir engelle karşılaşmadan tamamlanması için gerekli hassasiyetin gösterilmesi gerektiği bildirilmiştir⁷⁹⁹.

18-27 Mart 1809 tarihli Varna kadısı ve zabıtine yönelik çıkarılan fermandaki yardım talebinde ise Avusturya tebaasından tüccar Mihail Kiryak'ın daha önce İstanbul'dan satın aldığı 68 denk ham pamuğun yüklendiği bir reaya gemisinin vilayeti tarafına yolculuk sırasında kazaya uğradığı bildirilmektedir. Bu nedenle, kazadan kurtarılan pamuğun güvenli bir şekilde teslim alınması için yetkili bir görevlinin bölgeye gönderilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu doğrultuda, Osmanlı yönetimi tarafından ilgili yetkililere ferman gönderilmiş olup kazaya uğrayan gemiden kurtarılan pamuğun yetkilendirilen kişiye eksiksiz şekilde teslim edilmesi

⁷⁹⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 100/1520.

⁷⁹⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 169/2865.

emredilmiştir. Ayrıca, bu sürecin titizlikle yürütülmesi, herhangi bir müdahaleye izin verilmemesi ve işlemlerin güvence altına alınarak tamamlanması gerektiği vurgulanmıştır⁸⁰⁰.

Avusturya tebaasından tüccar Samil Bogen'ın üç denk alaca kumaş ve üç denk Tosya kuşağının Karadeniz yönüne sevk edilmek üzere Mehmed adlı kaptanın komutasındaki Sima Cente isimli gemisine yüklendiği; ancak bu geminin İstanbul'dan ayrıldıktan sonra İbrail civarında kazaya uğradığı kaydedilmektedir. Kazanın ardından söz konusu malların İbrail nâzırı tarafından kurtarıldığı ve muhafaza altına alındığı bildirilmiştir. Bu nedenle, malların sahibine eksiksiz şekilde teslim edilmesi için Osmanlı hükümeti tarafından 23 Şubat–3 Mart 1813 tarihinde bir ferman çıkarılmıştır⁸⁰¹.

Midye bölgesinde meydana gelen bir diğer deniz kazasına ilişkin Avusturya elçisi Kont de Locon tarafından sunulan dilekçede Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Ciyorciyo Lebivaç'ın idaresindeki bir Avusturya tüccar gemisinin Karadeniz'de, Midye civarında kazaya uğradığı bildirilmiştir. Kazadan sonra kaptanın gemi alet ve eşyalarının denizden çıkarılması için bir gemi adamını görevlendirdiği; ancak bazı kişilerce bu işleme engel olunduğu kaydedilmiştir. Bu dilekçe dolayısıyla verilen hükümle de söz konusu müdahalenin Osmanlı–Avusturya arasında imzalanan antlaşmalara aykırı olduğuna atıfla Midye civarında kazaya uğrayan bu geminin alet ve eşyalarının kaptan tarafından görevlendirilen kişilerce güvenli bir şekilde karaya çıkarılmasına engel olunmaması emredilmiştir. Ayrıca, işlemlerin sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli yardımların sağlanması hususunda Midye kadısına ve zabıtine hitaben bir ferman gönderilmiştir⁸⁰².

Bir diğer kayıt Gelibolu sularındaki bir kazaya ilişkindir. Avusturya'nın Osmanlı nezdindeki elçisi Kont de Locon, Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Vinçenso Kelsiç'in komutasındaki bir geminin Gelibolu sularında kazaya uğrayarak hasar gördüğünü bildirmiştir. Bu nedenle, geminin enkazı ile alet ve edevatının karaya çıkarılması sırasında herhangi bir müdahalede bulunulmaması ve Pasarofça Ahidnâmesi gereğince gerekli yardımların sağlanması hususunda emir çıkarılması talep edilmiştir. Bu kapsamda, Bahr-i Sefîd Boğazı muhafızı mir-i mirâna ve Gelibolu naibine 4–13 Mayıs 1821 tarihinde bir ferman gönderilerek, söz konusu kazazede gemiyle ilgili talep edilen işlemlerin engellenmemesi ve gereken yardımın sağlanması emredilmiştir.

⁸⁰⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 169/2866.

⁸⁰¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 227/3611.

⁸⁰² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 348/4110.

Karaburun yakınlarında meydana gelen bir diğer deniz kazasına ilişkin kayıtlarda ise kaza nedenine ilişkin atfın da yer aldığı bir yazışma trafiği görülmektedir. Avusturya İmparatorluğu'na tabi kaptanlarından Civani Beromoda'nın komutasındaki "Paçifkatore" adlı tüccar gemisinin Karadeniz'deki Rus iskelelerinden çıkıp İstanbul'a seyir halindeyken Karaburun civarında şiddetli bir fırtınaya yakalanarak kazaya uğradığı bildirilmiştir. Konuyla ilgili dilekçede kazazede geminin alet ve eşyalarının denizden çıkarılması için Kade adlı bir şahsın görevlendirildiği bildirilerek bu işlem sırasında herhangi bir engellemeyle karşılaşılmasının sağlanması talep edilmiştir. Dilekçede ayrıca Osmanlı ile Avusturya arasında imzalanan Pasarofça Ahidnâmesi'nin sekizinci maddesi gereğince kazaya uğrayan gemilere yardım edilmesi ve enkazlarının güvenli bir şekilde çıkarılmasına izin verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Osmanlı topraklarında mukim Avusturya elçisi Baron de Otenfels'in bu dilekçesine istinaden Osmanlı yetkililerine hitaben 26 Aralık-4 Ocak 1823 tarihinde bir ferman çıkarılmıştır. Bu fermanla, kazazede gemiye ait malzeme ve eşyaların yetkilendirilen şahıs tarafından karaya çıkarılmasına hiçbir şekilde engel olunmaması ve ihtiyaç halinde gerekli yardımın sağlanması emredilmiştir. Ayrıca, Osmanlı-Avusturya dostluğunu zedeleyecek herhangi bir müdahalenin önlenmesi ve ahidnâme hükümlerine uygun hareket edilmesi hususunda yerel yöneticilere kesin talimat verilmiştir⁸⁰³.

Ahyolu kazasına bağlı Süzebolu sahilinde yaşanan bir başka deniz kazası da kayıtlara yansımıştır. Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından yapılan başvuruya göre, Avusturya tüccar kaptanlarından Elya Palriç komutasındaki bir ticaret gemisi, Karadeniz'deki Rus iskelelerinden yüklendiği emtia ve eşyalarla Osmanlı topraklarına doğru seyir hâlindeyken şiddetli bir fırtınaya yakalanmıştır. Fırtına nedeniyle gemi Süzebolu sahilinde karaya oturarak ağır hasar almış ve kazazede olmuştur. Bu kazanın ardından, gemide bulunan ticari malların, eşyaların ve gemi ekipmanlarının bir kısmı karaya çıkarılmıştır. Bu dilekçe kapsamında, Pasarofça Antlaşması'nın sekizinci maddesi gereğince, Avusturya tüccarlarının uğradığı bu tür kazalarda zararlarının giderilmesi ve mallara dokunulmamasını taahhüt edildiğinden, kazadan kurtarılan tüm malların ve gemi ekipmanlarının eksiksiz bir şekilde yetkili kişilere teslim edilmesi gerektiği hatırlatılarak kapıcıbaşı ve Süzebolu naibine 13-22 Şubat 1823 tarihinde bir ferman gönderilmiştir. Bu fermanla, gemiden kurtarılan malların şer'î makamlar nezaretinde kayıt altına alınması ve belirlenen yetkiliye eksiksiz teslim edilmesi emredilmiştir. Aynı zamanda, Osmanlı yetkililerinin Pasarofça Antlaşması'na aykırı hareket etmemesi gerektiği

⁸⁰³ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 110/1483.

vurgulanarak mallara haksız şekilde el konulmasının önüne geçilmesi ve herhangi bir keyfi müdahaleye izin verilmemesi talimatı verilmiştir⁸⁰⁴.

Misivri kazasına bağlı bir bölgede meydana gelen kazayla ilgili olarak Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından yapılan başvuruya göre, Avusturya tüccar kaptanlarından Civani Soni'nin komutasında Osmanlı topraklarından Hocabey'e gitmek üzere yola çıkan bir ticaret gemisi, şiddetli hava muhalefeti ve büyük bir fırtına nedeniyle Misivri kazasına bağlı bir köy açıklarında karaya oturarak ağır hasar almıştır. Bu kazanın ardından geminin çeşitli ekipmanları ve eşyaları kurtarılmış olup yerel yetkililer tarafından güvenli bir şekilde depolarda muhafaza altına alınmıştır. Bu dilekçeye istinaden, Pasarofça Antlaşması'nın sekizinci maddesi gereğince, Avusturya tüccarlarının kazalarda zarar görmemesi için güvence sağlamakla yükümlü olduğundan, kurtarılan tüm malların ve gemi ekipmanlarının Avusturya yetkililerince belirlenen kişi olan Cüzebbe Merseviç'e teslim edilmesi ve daha sonra İstanbul'a sevk edilmesi gerektiği hususunda Misivri naibine bir ferman gönderilmiştir⁸⁰⁵.

5.2.2. Kazazede Gemideki Emtiaya Yönelik Gasp ve El Koyma Vakaları

Kayıtlara göre, Avusturya tüccarlarının deniz kazaları sonrasında sıkça gasp ve el koyma olaylarına maruz kaldığı anlaşılmaktadır. Bu sorunların çözümü için ilgili taşra teşkilatındaki Osmanlı yetkililerine birden fazla hüküm gönderilerek gerekli önlemlerin alınması emredilmiştir. Bu kapsamda, gasp ve el koyma ile alakalı tespit edilen ilk deniz kazası kaydı 26 Nisan–5 Mayıs 1800 tarihinde düşülmüştür. Buna göre, Üsküp sancağı mutasarrıfı Şehsuvar Bey ve Draç kadısına hitaben gönderilen fermanda, Avusturya tüccarlarından Nikolo Vozarviç'in komutasındaki geminin İskenderiye, Ülgün ve Bar tüccarlarına ait kuru meyve yükünü İzmir'den alarak yolcularıyla birlikte yola çıktığı belirtilmektedir. Ancak, hava koşullarının elverişsiz olması nedeniyle gemi Draç açıklarında demirlemek zorunda kalmıştır. Bu sırada, mutasarrıfın geminin yükünü ve yolcularını zorla karaya çıkarmak amacıyla gemiye adamlarını gönderdiği bildirilmiştir. Bölgedeki Avusturya konsolos vekili, kaptanın yükü ve yolcuları belirtilen varış noktalarına ulaştırmak için gerekli belgeleri ibraz etmesine rağmen, mutasarrıfın gönderdiği görevlilerin zor kullanarak gemideki yük ve yolcuların ihracına giriştiği ifade edilmiştir. Bu durum, Avusturya elçisi Baron de Herbert Rangel tarafından Osmanlı makamlarına resmî bir dilekçeyle bildirilmiş ve yapılan müdahalenin iki devlet arasındaki antlaşmalara aykırı olduğu vurgulanmıştır. Bu dilekçe üzerine Osmanlı hükümeti

⁸⁰⁴ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 117/1537.

⁸⁰⁵ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 150/2024.

tarafından mutasarrıfa hitaben gönderilen emirle adı geçen gemideki yük ve yolcuların zorla ihracına yönelik uygulamanın derhal durdurulması, ahidnâme hükümlerine uygun şekilde hareket edilmesi ve benzer haksız müdahalelere izin verilmemesi buyurulmuştur⁸⁰⁶.

Kıbrıs muhassılı ve Tuzla kazası naibine 29 Eylül–8 Ekim 1802 tarihinde gönderilen bir fermanla Osmanlı ordusunun ihtiyaçları için Kıbrıs Adası'nda mevcut bulunan 9.180 keyl (222,293 ton) arpa, Hayfa iskelesine nakledilmek üzere, Avusturya kaptanlardan Mikoviç adlı kaptanın gemisine yüklendiği bildirilmiştir. Ancak, adı geçen kaptan, Hayfa'ya vardığında, Osmanlı ordusuna teslim edilmesi gereken yükü bırakmadan Kıbrıs'a geri yönelmiş ve Tuzla iskelesine dönerek yükü burada boşaltmak istemiştir. Buna karşın, Kıbrıs muhassılı Osman bu yükün boşaltılmasına izin vermemiştir. Bu esnada gemi yüküyle birlikte Tuzla limanına demir atmış haldeyken bir fırtınaya yakalanmış ve gemi ile yükün akıbeti belirsiz hale gelmiştir. Bu olay üzerine, Avusturya elçisi Kavalier de Testa adı geçen kaptanın beyanı doğrultusunda Osmanlı makamlarına bir dilekçe sunmuştur. Bu dilekçede yaşanan olayın Pasarofça Antlaşması'nın sekizinci maddesi gereğince çözüme kavuşturulması istenmiştir. Bu hükme atıfla Avusturya tüccarlarının gemileri denizde büyük bir fırtınaya yakalanır ve batma tehlikesi ile karşı karşıya kalırsa, Osmanlı limanlarında ve kıyı bölgelerinde bulunan gemi mürettebatı ve ahalinin onlara yardım etmesi gerektiği ve eğer gemi batarsa kıyıya çıkan malların korunarak en yakın konsolosluklara teslim edilmesi gerektiği hatırlatılmıştır. Dilekçeye karşılık Kıbrıs muhassılına gönderilen fermanla, yaşanan bu konu hakkında bölgedeki halktan ve ilgili kişilerden gereken malumatın devşirilerek meselenin hiçbir şüpheye mahal bırakmayacak şekilde tahkikatı, kesin bir rapor halinde Osmanlı yönetimine sunulması ve sürecin Pasarofça Antlaşması'na uygun bir şekilde yönetilmesi emredilmiştir⁸⁰⁷.

Kavarna kadısına 27 Kasım– 6 Aralık 1802 tarihinde gönderilen bir diğer hükümde ise, Avusturya tüccar kaptanlarından Corciyo Rozin'in idaresindeki geminin, fırtınaya yakalanarak Rumeli tarafında, Kavarna İskelesi yakınındaki Kaliakra Burnu önünde karaya oturduğu bildirilmiştir. Bu kaza sonucunda, geminin yükü ile kaptan ve mürettebata ait bazı mallar kıyıya çıkarılmıştır. Ancak, bölgede bulunan bazı kişiler, bu mal arasındaki para, çeşitli eşya ve araç gereci gasp etmiştir. Henüz tüm malların ele geçirilmediği, gemi mürettebatının İstanbul'a giderek durumu Osmanlı makamlarına bildirdiği anlaşılmaktadır. Bu mesele, Avusturya elçisi Kavalier de Estermer tarafından dilekçeyle Osmanlı yönetimine sunulmuştur. Bunun üzerine Kavarna kadısına yazılan fermanla, söz konusu malların gasp edilmesi ve haksız yere ele

⁸⁰⁶ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 68/689.

⁸⁰⁷ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 134/1636.

geçirilmesinin ahidnâme hükümlerine aykırı olduğu vurgulanmış ve bu tür eylemlerin Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile olan dostane ilişkilerine zarar vereceği belirtilmiştir. Bu bağlamda, derhâl harekete geçilerek gasp edilen malların tamamının sahiplerine iade edilmesi, henüz kıyıya çıkartılmamış çapa, araç-gereç ve diğer eşyaların güvenli bir şekilde çıkarılarak mürettebata teslim edilmesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. Bu konuda ihmale, gecikmeye veya ahidnâme hükümlerine aykırı herhangi bir harekete kesinlikle müsaade edilmemesi gerektiği bildirilmiştir⁸⁰⁸.

Kavarna'daki kazayla ilgili yazışmalarda olay sonrasındaki prosedürü kaza mahallinde takip etmek üzere ortak bir komisyonun kurulduğu da anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, Avusturya adına Avusturya tüccar gemisi mürettebatından Bozo Anderiç ile tercümanı Civanni Manferdi, Osmanlı tarafını temsilen de Osman zîde kadruhunun kazazede gemideki eşyaların güvenli bir şekilde çıkarılması ve ilgililere teslim edilmesine nezaret etmek üzere kara ve deniz yoluyla bölgeye gitmek üzere görevlendirildiği kaydedilmektedir. Bu komisyon çalışmasında yer alacak Avusturya heyetinin Kavarna ve çevresine intikalleri sırasında geçtikleri bölgelerde konaklamalarında herhangi bir cizyedarın kendilerinden cizye, bâc, geçiş, akdarma ve ispenç adı altında herhangi bir vergi talep etmemesi, bu görevlilere baskı yapıp zarar verilmemesi ve güvenliklerinin sağlanması hususunda bir emir çıkarılmıştır⁸⁰⁹.

Bir diğer kaza vakası ise Avusturya tüccarı Pavlo Peskoken'in gemisiyle ilgilidir. Avusturya elçisi Kavalier de Estermer tarafından Osmanlı makamlarına sunulan dilekçeye göre, Peskosen'in gemisi yakalandığı fırtınadan dolayı Avlonya İskeleyi açıklarında karaya oturmuştur. Bu olay üzerine Avlonya mutasarrıfı İbrahim Paşa ve Avlonya Kadısına 22 Şubat–4 Mart 1804 tarihlerinde gönderilen fermanla, Pasarofça Antlaşması'nın sekizinci maddesine atıfla Avusturya tüccar gemilerinin denizde büyük bir fırtınaya yakalanıp batma tehlikesiyle karşılaştığında, Osmanlı kıyılarında ve limanlarında bulunan gemi mürettebatı ve ahalinin, bu gemilere yardım etmekle yükümlü olduğu hatırlatılmıştır. Buna karşın, Avlonya iskeleyi zabitanın mürettebata yardım etmek yerine kaptanın üzerinde bulunan 1.222 adet yaldız altını zorla aldığı, bunun yanında 2.000 kuruş değerinde yelken, araç-gereç ve çeşitli eşyaları ahidnâme hükümlerine aykırı bir şekilde gasp ettiği bildirilmektedir. Bu nedenle, Avlonya mutasarrıfı veziri İbrahim Paşa'ya gönderilen emirle olayla ilgili derhâl tahkikat yapılarak gasp

⁸⁰⁸ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 143/1753.

⁸⁰⁹ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 145/1778.

edilen tüm malların eksiksiz şekilde tespit edilmesi, şer'î makamlar ve mübaşirler aracılığıyla tahsil edilerek sahiplerine iade edilmesi gerektiği bildirilmiştir⁸¹⁰.

Söz konusu olayla ilgili olarak, 30 Mayıs–8 Haziran 1805 tarihleri arasında ikinci bir fermanın gönderildiği görülmektedir. Aradan yaklaşık bir yıl geçmesine rağmen meselenin hâlâ çözüme kavuşturulamadığı anlaşılmaktadır. Bu ikinci fermanda, gemide toplam 2.440 adet yaldız altının bulunduğu, Avlonya zabitanının bu altınların yalnızca yarısını (1.220 adet) iade ettiği; buna karşın geri kalan 1.220 yaldız altın ile 2.000 kuruş değerindeki yelken, araç-gereç ve çeşitli eşyaları teslim etmediği bildirilmiştir. Bu durumun, Osmanlı–Avusturya arasında akdedilen ahidnâme hükümlerine tamamen aykırı olduğu belirtilmiş, ayrıca iki devlet arasındaki dostane ilişkileri de zedelediği vurgulanmıştır. Bu sebeple, gasp edilen 1.220 yaldız altın ile gemiye ait yelken, araç-gereç ve sair eşyaların derhâl tespit edilerek eksiksiz biçimde ilgili tüccara iade edilmesi emredilmiştir⁸¹¹. Öte yandan, konuyla ilgili gönderilen ilk emirde 1.222 yaldız altın ile 2.000 kuruş değerindeki gemi teçhizatının gasp edildiği belirtilmişken ikinci hükümde gemide toplamda 2.440 adet yaldız altının bulunduğu, anlaşıldığı kadarıyla tamamı gaspa konu bu miktarın yarısı olan 1.220 adedinin iade edildiği ve geri kalan 1.220 altın ile eşyaların verilmediği ifade edilmiştir. Sayısal verilerdeki bu tutarsızlık, eksik ya da hatalı yazımı işaret edebileceği gibi vaka soruşturmasının raporlanmasında da bazı zaafaların olabileceğini de akla getirmektedir.

Kayıtlara yansıyan bir diğer şikayette ise Avusturya tüccar kaptanlarından Nikola Nikoliç kumandasındaki geminin Rus limanlarından aldığı buğdayı Trieste'ye nakli sırasında fırtınaya yakalanarak hasar gördüğü ve bu nedenle Hanya limanına sığınmak zorunda kaldığı bildirilmiştir. Hanya ahalisi, şehirde zahire sıkıntısı bulunduğunu öne sürerek buğdayın limandan çıkarılmasına izin vermemiş, bunun yerine gemi yükünün zorla boşaltılmasını ve mevcut piyasa fiyatı üzerinden satılmasını talep etmiştir. Ardından, söz konusu buğday zorla gemiden indirilmiş ve piyasa değerinin altında bir fiyata satın alınmıştır. Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında imzalanan Pasarofça Ahidnâmesi'nin yedinci maddesine aykırı olduğu bildirilen bu durum, kaptanın mağduriyetine neden olmuştur. Böyle bir uygulamanın tekrarlanmaması, tarafların ticaret serbestisine saygı göstermesi ve herhangi bir zorlayıcı müdahalede bulunmaması emredilmiştir. Bu doğrultuda 18–27 Ağustos 1804 tarihinde

⁸¹⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 36/206.

⁸¹¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 79/1139.

çıkarılan fermanla ilgili makamlara olayın tüm yönleriyle aydınlatılması ve sonuçların Osmanlı yönetimine raporlanması buyurulmuştur⁸¹².

Bir diğer deniz kazası da Kefken yakınlarında “Gavur Gölü” olarak bilinen bölgede meydana gelmiştir. Avusturya tüccarlarından Miliç’in sevk ve idaresindeki çekelve tipi bir reaya gemisi, Rus limanlarından temin ettiği belirli miktarda buğday, ham demir ve sade yağı yüküyle İstanbul’a yol alırken Kefken kazası civarında şiddetli bir fırtınaya yakalanarak hasar almıştır. Bu durum, 5–14 Kasım 1804 tarihli bir fermanla resmi makamlara bildirilmiştir. Olay üzerine, gemi yükünün kurtarılabilen kısımlarını toplamak ve güvenli bir şekilde taşımakla ilgili prosedürü yönetmek üzere Nikolo adlı Osmanlı zimmîsi komiser olarak görevlendirilerek bölgeye gönderilmiştir. Bu doğrultuda, Kefken kazası naibi ve zabıtine hitaben gönderilen hükümle de yükün tahliyesi ve nakliyesi sırasında müdahalede bulunulmaması, malların muhafaza edilmesi ve güvenli biçimde taşınmasının temin edilmesi emredilmiştir. Padişahın kesin emri gereğince malların tamamen kurtarılması sürecine hiçbir surette engel olunmaması, her türlü gasp ve müdahaleden korunması ve ilgili kişilere eksiksiz şekilde teslim edilmesi hususu vurgulanmıştır⁸¹³.

Yine aynı olay için 3–12 Ocak 1805 tarihinde gönderilen fermanla ise yukarıdaki içerik özetlenerek Kefken kazası zabiti Hüseyin’in kurtarılan sade yağ, ham demir ve buğdayı gasp ederek kendi zimmetine geçirdiği ve bu malları başka şahıslara devrettiğinin şahitler doğrultusunda tespit edildiği bildirilmiştir. Ayrıca, Ağacli kazası naibinin Osmanlı yönetimine sunduğu resmî ilâmda da bu olay açıkça belirtilmiştir. Kocaeli Sancağı mutasarrıfına gerekli işlemlerin yapılarak zabıt Hüseyin’in zimmetine geçirdiği tüm malların tahsil edilmesi ve bunların adı geçen Avusturyalı tüccar Miliç’in temsilcisine eksiksiz olarak teslim edilmesi emredilmiştir⁸¹⁴. 3–11 Şubat 1805 tarihinde gönderilen müteakip bir fermanla malları üzerine geçiren kişilerin isimleri açıkça belirtilmiştir. Söz konusu kişiler arasında Hacı Mustafa, Gönbeli-zâde İbrahim, Molla Mustafa, Hacı Mahmud ve Engera oğlu bulunmaktadır. Hüseyin’in aracılığıyla toplamda 27.500 kıyye demir aldıklarını beyan eden bu kişiler, söz konusu demirin gemiden çıkan mallar arasında olduğu bildirilmiş olmasına karşın bunları teslim etmeyeceklerini belirtmişlerdir. Tüm bu gelişmeler üzerine, Kocaeli mutasarrıfına emir gönderilerek, derhâl gerekli işlemlerin yapılması, adı geçen şahısların zimmetindeki malların

⁸¹² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 54/548.

⁸¹³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 62/679.

⁸¹⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 64/716.

eksiksiz şekilde tahsil edilmesi ve bunların Avusturyalı tüccar Miliç'in temsilcisine teslim edilerek olayın çözüme kavuşturulması buyurulmuştur⁸¹⁵.

Avlonya sancağında gerçekleşen başka bir olay ise Avusturya elçisi Kavalier de Estermer'in şikâyet dilekçesi üzerine kayıtlara geçmiştir. Bu kapsamda Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Françesko Cüzebbe Bergazin'in komutasındaki "il Bovete" isimli geminin zeytinyağı yüklü olarak Venedik tarafına seyir halindeyken şiddetli bir fırtınaya yakalandığı ve Avlonya sahilinde kaza geçirdiği bildirilmiştir. Olay sonucunda, gemide bulunan mallar ve eşyalar sahildeki yerel halk tarafından gasp edilmiş; mürettebat ile yolcular zorla alıkonulmuş ve gemide bulunan Luici Kesret adlı Avusturya tebaası esir alınmıştır. Avlonya sancağı mutasarrıfına ve Avlonya kadısına hitaben yazılan fermanla bu durumun Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında imzalanan ahidnâme hükümlerine tamamen aykırı olduğu hatırlatılmış, söz konusu gemiden kurtarılan tüm malların, eşyaların ve gerekli ekipmanların eksiksiz bir şekilde sahiplerine iade edilmesi ve esir alınan mürettebat ile yolcuların da serbest bırakılması emredilmiştir⁸¹⁶. Olayla ilgili 17–26 Ağustos 1805 tarihli yazılan başka bir fermanla ise biraz daha ayrıntıya girildiği görülmektedir. Bu fermanla kaptan Françesko Cüzebbe Bergazin'in keten tohumu, zeytinyağı, nakit para ve çeşitli mal yüklü "il Bovete" isimli gemisinin Korfu'dan hareketle Trieste'ye giderken kötü hava koşulları nedeniyle Avlonya açıklarında karaya oturduğu bildirilmiştir. Bu olayın haberini alan Arnavut Belgradı'nın zabiti söz konusu geminin yükünü yağmalamıştır. Ayrıca, Avlonya'daki Avusturya konsolosu ile gemi kaptanını bölgeye cebren götürerek gemideki malların tahliye edilmesinin mümkün olmadığına dair bir belgeyi zorla imzalatmış ve sonrasında belirli miktarda zeytinyağını gemiden alıp Arnavut Belgradı'na (Berat) nakletmiştir. Bu durumun Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında yürürlükte olan ahidnâme hükümlerine aykırı olduğundan hareketle ilgili zabitin bu hukuksuz müdahalesinin tespit edilerek gasp edilen zeytinyağı ile diğer eşyaların eksiksiz biçimde tahsil edilip yetkilendirilen kişilere teslim edilmesi emredilmiştir⁸¹⁷. Bu kayıtlarda aynı gemiyle ilgili Venedik ve Trieste gibi iki farklı varış limanından bahsedilmesi, Osmanlı belgelerinde zaman zaman yer isimlerinin karıştırılabildiğine örnek teşkil edebilmektedir.

10–19 Ekim 1809 tarihinde Mora valisi ve kadısına hitaben gönderilen hüküm ise başka bir kazanın detaylarını barındırmaktadır. Bu hükümde, Avusturya İmparatorluğu'na tabi Trieste'de bulunan Avusturyalı tüccarların karşılaştığı bir durum bildirilmiştir. Buna göre, 1805

⁸¹⁵ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 68/765.

⁸¹⁶ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 71/800.

⁸¹⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 92/1415.

yılında söz konusu tüccarlar, kendilerine ait üç sandık ipeği Avusturyalı kaptan Rafael'in gemisine yükleyerek sevk etmişlerdir. Ancak bu gemi, Mora adasındaki Koron iskelesi yakınlarında fırtınaya yakalanarak hasar görmüş ve batmıştır. Gemide bulunan mallardan üç sandık ipek, Koron iskelesinde bulunan Avusturya konsolos vekili gözetiminde güvenli bir şekilde kıyıya çıkartılmıştır. Daha sonra, tüccarların yaptığı yazışmalara dayanarak, bu malların Karanli İstefano adlı Zantalı bir tüccara teslim edildiği anlaşılmıştır. Ancak söz konusu ipek daha sonra Koron iskelesinde bulunan Osmanlı zımmîsi Corciyo Rabololo tarafından haksız bir şekilde alıkonmuştur. Bu durum üzerine, Osmanlı yönetimi, haksız şekilde el konulan ipeğin derhâl tahsil edilerek Balyabadra'da bulunan Avusturya Konsolosu Corciyo Bovel'e teslim edilmesini emretmiştir. Yetkili mercilere olayı titizlikle ele almaları, zımmî Corciyo Rabololo tarafından haksız şekilde alıkonan ipeğin eksiksiz bir şekilde geri alınması ve Avusturya konsolosuna teslim edilerek adaletin yerine getirilmesi konusunda kesin talimat verilmiştir⁸¹⁸.

Deniz kazasına bağlı yaşanan bir diğer gasp olayı Süzebolu civarında gerçekleşmiştir. Buna göre, Avusturya tebaasından tüccar Sose Samuel Bogen'in Hocabey İskeleyi'nden tedarik ettiği 20 fiçı yağ ve 44 sandık mum yağının yüklendiği Elçioğlu Ahmed adlı reisin gemisi İstanbul'a doğru seyir halindeyken Süzebolu civarında, Vasilkoz denilen bölgede kazazede olmuştur. Kaza sonrası gemideki mallar kıyıya çıkarılmış ve burada Vasilkoz subaşı Salih'in yağ ve mum yağını zorla gasp ederek ticari mallara el koyduğu ihbar edilmiştir. Bu durum üzerine verilen hükümle hukuka aykırı şekilde alıkonan yağ ve mum yağının derhâl tespit edilerek tüccara iade edilmesi ve mağduriyetin giderilmesi emredilmiştir. Ayrıca, 28 Ekim–5 Kasım 1812 tarihinde gönderilen fermanla bundan böyle benzer haksız uygulamaların önlenmesi adına emirlere uygun hareket edilmesi gerektiği vurgulanmıştır⁸¹⁹. Yine bu olayla ilgili olarak gönderilen 21–29 Haziran 1813 tarihli fermanla ise sorunun halen çözülmediği, Vasilkoz subaşı Salih'in söz konusu yağ ve balmumunu bir depoya yerleştirerek tüccara teslim etmediği ve büyük bir kısmını da satarak haksız kazanç elde ettiği bildirilmiştir. Bu durum üzerine, meselenin tahkikatı ve mahkeme tarafından incelenmesi ve subaşı Salih'in haksız yere el koyduğu malların mevcut olanlarının aynen, satılanların ise bedeli mukabilince tüccara iade edilmesi gerektiği emredilmiştir⁸²⁰.

Osmanlı Devleti'nin Rumeli beylerbeyi ile Avlonya kadısına hitaben 21–30 Nisan 1814 tarihinde çıkardığı ferman, Avusturya elçisi Baron de Estermer'in Osmanlı makamlarına

⁸¹⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 184/2978.

⁸¹⁹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 224/3595.

⁸²⁰ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 234/3655.

sunduğu dilekçesine göre Avlonya sahillerinde Avusturya tüccarlarından Kaptan Matiyö Meraniç'in karıştığı bir vakayla ilgilidir. Buna göre, kaptan Matiyö Meraniç'in komutasındaki “Bona Mariya” adlı Avusturya tüccar gemisi, Fiume iskelesinden belirli miktarda çelik levha, çivi ve çeşitli eşya yüklenerek yedi mürettebatla Messina'ya gitmek üzere yola çıkmıştır. Ancak yolculuk sırasında şiddetli hava koşulları ve fırtına nedeniyle gemi, Avlonya sahillerinde kazaya uğrayarak ağır hasar almıştır. Kazanın ardından gemiden çıkarılan mallar, eşyalar ve gemi ekipmanlarının güvence altına alındığı belirtilmiştir. Bu olay üzerine çıkarılan fermanda, söz konusu malların ve gemi ekipmanlarının eksiksiz bir şekilde kaptana teslim edilmesi, ayrıca kaptan Matiyö Meraniç ve yedi Avusturyalı mürettebatın ülkelerine geri dönüşlerinin sağlanması emredilmiştir⁸²¹. 26 Eylül–5 Ekim 1814 tarihinde aynı olayla ilgili gönderilen diğer bir fermanda ise gemiden kurtarılan malların sonrasında Berat iskelesinde bulunan bazı şahıslar tarafından hukuka aykırı bir şekilde alıkonduğu vurgulanarak bu malların eksiksiz bir şekilde sahibine iade edilmesi emredilmiştir⁸²². Bununla birlikte, söz konusu emirlere karşın sorunun çözülmediği 15–24 Ekim 1815 tarihinde gönderilen üçüncü ferman içeriğinden açıkça görülmektedir. Bu fermanla Berat iskelesinde bazı kişilerce gasp edilen malların sahiplerine iadesinin yanında gemi kaptanı ile mürettebatının ülkelerine dönüşlerin sağlanması tekraren emredilmiştir⁸²³. Aynı olaya yönelik 24 Kasım–2 Aralık 1815 tarihinde gönderilen dördüncü fermanda da önceki emirlerdeki içeriğin aynen tekrarlandığı görülmektedir⁸²⁴.

Dört fermanla çözüme kavuşturulamayan olayla ilgili olarak aradan geçen beş yılın ardından yeni bir yazışma trafiği başlamıştır. 8–17 Kasım 1820 tarihinde Avlonya sancağı mutasarrıfına ve Berat iskelesinin tabi olduğu kadiya yazılan fermanda, olayın halen çözüme kavuşturulmadığı; kaptan ve mürettebatın ülkelerine sağ salım geri dönmesine izin verilse de gasp edilen malların iade edilmediği belirtilmektedir. Bununla birlikte, aynı fermanda Berat iskelesinde başka bir gasp olayının daha yaşandığı bildirilmiştir. Daha önce verilen emirlerin uygulanmaması ve Avusturya tarafının yeniden şikâyetle bulunması üzerine, Osmanlı hükümeti 8–17 Kasım 1820 tarihinde Berat'taki yetkililere kesin bir emir göndermiştir. Bu hükümle, haksız yere el konulan malların derhâl kaptanlara ve gemi sahiplerine iade edilmesi, Osmanlı–Avusturya dostluğuna zarar verecek bu tür hukuksuzlukların önüne geçilmesi, Osmanlı kanunlarına ve Pasarofça Antlaşması'na aykırı hareket edenlerin cezalandırılması, ayrıca Avusturya tüccarlarına yönelik herhangi bir haksızlığa izin verilmemesi gerektiği

⁸²¹ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 245/3689.

⁸²² BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 245/3724.

⁸²³ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 274/3893.

⁸²⁴ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 277/3906.

vurgulanmıştır⁸²⁵. Son hükümden yaklaşık altı yıl sonra, 19–28 Şubat 1826 tarihinde yine aynı içerikte yeni bir hükmün gönderilmiş olması Meroniç olayının bir bakıma çözümsüz kaldığını işaret etmektedir⁸²⁶.

Kaza yaşanan bölgelerden biri de Hızır İlyas Boğazı olmuştur. 10–19 Kasım 1818 tarihli fermanla Osmanlı Devleti’nde bulunan Avusturya elçisi Kont de Locon, Osmanlı yönetimine sunduğu dilekçede Avusturyalı kaptan Cüzebbe Bilesiç’in idaresindeki “Loyardo” adlı tüccar gemisinin önceki yıl Karadeniz’de şiddetli bir fırtınaya yakalanarak Hızır İlyas Boğazı yakınlarında karaya oturduğunu ve ağır hasar aldığını bildirmiştir. Kazanın ardından gemiden karaya çıkarılan mal ve eşyalardan yalnızca 10 fıçı şarap kaptana teslim edilmiştir. Buna karşın, 19 fıçı şarap, demir çember, bir sandık içinde belirli miktarda para ve değerli eşya, dört mürettebata ait sandıklar ile geminin alet ve edevatları bölgede bulunan Kazak topluluğuna mensup bazı kişilerce gasp edilmiştir. Gasp edilen bu malların toplam değerinin 1.955 riyal olduğu belirtilmiştir. Bu durum üzerine Osmanlı hükümeti, bir tahkikatla ilgili mal ve eşyaların derhâl tespit edilmesini ve kaptan Cüzebbe Bilesiç’e eksiksiz şekilde teslim edilmesine yönelik bir emir göndermiştir. Ayrıca, Kazak topluluğu veya başka herhangi bir kimsenin elindeki bu malların şer‘î makamlar tarafından bulunarak sahibine iade edilmesi gerektiği vurgulanmıştır⁸²⁷.

7–16 Şubat 1819 tarihinde gönderilen bir diğer ferman da Berat iskelesinde meydana gelen bir deniz kazasını konu almaktadır. Buna göre, Avusturya kaptanlarından Ciyorciyo Arizeniç’in komutasındaki “La Medoza” adlı gemi Berat iskelesi yakınlarında fırtınaya yakalanarak kazaya uğramıştır. Gemi kaptanının yardım talebi yerel yetkililer tarafından reddedilmekle kalmamış toplam değeri 240.000 kuruş olarak belirtilen malı alıkonmuştur. Söz konusu fermanla Pasarofça Antlaşmasının sekizinci maddesine aykırı olan bu olayın ayrıntılarıyla araştırılarak gasp edilen ürünlerin sahiplerine iadesi istenmiştir⁸²⁸. Daha önce verilen emirlerin yerine getirilmemesi ve Avusturya tarafının yeniden şikâyetle bulunması üzerine, Osmanlı hükümeti 8–17 Kasım 1820 tarihinde Berat’taki yetkililere kesin bir emir göndererek haksız yere el konulan malların derhâl kaptanlara ve gemi sahiplerine iade edilmesini emretmiştir. Yine aynı hükümde Osmanlı–Avusturya dostluğuna zarar verecek bu tür eylemlerin önlenmesi, Osmanlı kanunlarına ve Pasarofça Antlaşmasına aykırı hareket edenlerin cezalandırılması, ayrıca bundan sonra da Avusturya tüccarlarına yönelik herhangi bir

⁸²⁵ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 20/570.

⁸²⁶ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 266/3564.

⁸²⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 344/4094.

⁸²⁸ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 347/4104.

haksızlığa izin verilmemesi hususu vurgulanmıştır⁸²⁹. Buna karşın, söz konusu olayın çözümüne yönelik emirlerin beklenen etkiyi gösteremediği anlaşılmaktadır. Nitekim, Osmanlı Devleti nezdindeki Avusturya elçisi Baron de Otenfels'in ısrarlı şikâyetleri Berat iskelesindeki yetkililere yönelik bir fermanın daha verilmesini beraberinde getirmiştir. 5–13 Ocak 1823 tarihinde gönderilen bu fermanla öncekilerde olduğu gibi yerel amirlerden gasp edilen tüm malların eksiksiz şekilde kaptana tesliminin sağlanması emredilmiştir. Bu hükümde de Osmanlı–Avusturya ilişkilerinin selameti ve Pasarofça Antlaşmasına dayalı mevzuat gibi konulara atıf yapılmıştır⁸³⁰.

Deniz kazalarının dolaylı olarak ölüme neden olduğu vakalara da rastlanmaktadır. 29 Ekim–7 Kasım 1820 tarihinde Trabzon valisi ve Batum naibine yazılan hükümde, Avusturya tüccarlarından Anton Radic'in kaptanlığını yaptığı “Zan Civan” adlı geminin Karadeniz’de seyir halindeyken kötü hava koşulları ve zorlu kış mevsimi nedeniyle Batum limanına sığınarak burada demirlediği bildirilmiştir. Yine hükmün devamında, Batum’da yaşayan bazı silahlı kişilerin bu gemiye zorla girerek kaptandan para istediği, kaptan bunu reddedince gemiden ayrıldıkları, sonradan karaya çıkan kaptanın bu kişilerce kaçırılarak kaleye götürüldüğü ve idam edilmekle tehdit edildiği, sonrasında da öldürüldüğü kaydedilmektedir. Diğer yandan, geminin ikinci kaptanının da ertesi gün zorla alıkondduğu, ağır şekilde darp edilerek aşağılandığı ve üzerindeki paranın gasp edildiği ifade edilmektedir. Olayın devamında ise kötü hava koşullarını fırsat bilen saldırganların kıyıya bağlı geminin halatlarını keserek fırtınanın etkisiyle geminin tüm malzeme ve eşyalarıyla birlikte batmasına sebep oldukları vurgulanmıştır. Geminin ikinci kaptanının olayı ihbar ve adaletin sağlanmasını talep etmek için Trabzon Valisi Hüsrev Mehmed Paşa’yla görüşmek istemişse de paşanın eyalet dışında olması nedeniyle bunu başaramadığından bahisle kaptana ve gemisine büyük bir zarar verildiği ve mağduriyetin giderilemediği bildirilmiştir. Bu gelişmeler üzerine, Avusturya’nın İstanbul elçisi Kont de Locon tarafından Osmanlı makamlarına Trabzon kadısınca düzenlenen bir raporun da ek olarak ilişitirildiği bir şikâyet mektubu sunulmuştur. Söz konusu şikâyet dosyası Divan-ı Hümayun’da ele alınmış ve olayın Osmanlı–Avusturya arasında imzalanan Pasarofça Antlaşmasının yedinci ve sekizinci maddelerine aykırı olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle, olaya karışan tüm suçluların tespit edilerek yakalanması, mahkemeye çıkarılması ve suçları sabit görülmesi

⁸²⁹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 20/570.

⁸³⁰ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 112/1490.

halinde adil bir şekilde cezalandırılması için gerekli işlemlerin derhâl başlatılması emredilmiştir⁸³¹.

5.2.3. Deniz Kazalarında Eşkîyalık ve Korsanlık

Bazı hükümlerdeki kayıtlara bakılırsa, kimi kazazede gemilerin eşkıyalık faaliyetlerine maruz kaldığı anlaşılmaktadır. Özellikle Manya ve Ülgün bölgesi, bu tür faaliyetler yönünden riskli bölgeler olarak öne çıkmaktadır. 24 Haziran–3 Temmuz 1800 tarihinde Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa'ya yazılan fermanla Avusturya elçisi Baron de Herbert Rangel'in sunduğu arzuhale göre Corciyo adlı kaptanın komutasındaki bir Avusturya tüccar gemisinin İstanbul'dan ayrıldıktan sonra olumsuz hava koşulları nedeniyle Manya sularına ulaştığı ve burada bir izbandid gemisiyle karşılaştığı bildirilmiştir. Söz konusu Avusturyalı kaptan, yaşanan çatışmada kendisini savunamayarak sekiz mürettebatı ve bir yolcusuyla gemiyi terk edip Koron taraflarına kaçmak zorunda kalmıştır. Ardından, gemi tamamen ele geçirilmiş ve içindeki tüm yük Manya tarafına taşınmıştır. Avusturya elçisi, ele geçirilen eşyaların envanterini de takdim ederek söz konusu yüklerin ya asıl sahiplerine iade edilmesini ya da değerinin tazmin edilerek belirlenen bir görevliye teslim edilmesini talep etmiştir. Hüseyin Paşa'ya hitaben yazılan fermanla, eşkıyaların her hâlükârda ortaya çıkarılması, gemi ve taşınan malların eksiksiz bir şekilde geri alınarak sahiplerine teslim edilmesi konusunda kesin emir verilmiştir. Osmanlı Devleti ile Avusturya arasındaki dostane ilişkilere atıfla özel bir mübaşirin tayin edilerek sürecin titizlikle yürütülmesi, benzer olayların tekrarlanmaması için gereken tüm tedbirlerin alınması ve meselenin kesin olarak sonuçlandırılması hususu vurgulanmıştır. Ayrıca, gecikmeye mahal vermeden sürecin tamamlanmasını müteakip ayrıntıları içeren bir raporun da Divan-ı Hümayun'a sunulması emredilmiştir⁸³².

Aynı olayla ilgili 3–12 Haziran 1801 tarihinde gönderilen başka bir fermanla, bahsi geçen eşkıyaların donatılmış bir fırkateynle Akdeniz'de serbestçe dolaşarak yağmacılık faaliyetlerine devam ettiklerinin haber alındığı bildirilmektedir. Bu çerçevede Mora valisine gönderilen fermanla bu eşkıyaların ortaya çıkarılması ve gemi ile içindeki malların geri alınarak belirlenen memura eksiksiz teslim edilmesi emredilmektedir⁸³³. Ancak bu emir gereğinin yerine getirilmediği 24 Nisan–3 Mayıs 1802 tarihinde çıkarılan üçüncü fermanan anlaşılmaktadır. Bu

⁸³¹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 19/568.

⁸³² BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 37/717.

⁸³³ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 49/999.

fermanda yine yaşanan olaylar özetlenerek tekrar edilip sorumluların cezalandırılması ve ele geçirilen malların aynen iadesi talep edilmiştir⁸³⁴.

Korsan saldırısı sonucu ele geçirilen bazı gemilerin daha sonra kazaya uğradığı vakalara da rastlanmaktadır. Yukarıda korsanlık sorunları kapsamında değerlendirilen bir hükümde de bahsedildiği üzere Avusturyalı tüccar gemisi kaptanlarından Bonr Korosin'e ait "Elhebroz" adlı pergende tipi geminin Trablusgarp korsanları tarafından ele geçirilip korsanlık amacıyla sefere çıkarıldığı; ancak fırtına sonucu Ülgün civarında, Draç yakınlarında karaya oturduğu bildirilmektedir. Gemideki bazı Avusturyalı denizcilerin, bölgedeki Avusturya konsolosluğuna sığınarak durumu haber verdikleri anlaşılmaktadır. Söz konusu geminin hâlen Ülgün zabitanın gözetiminde tutulup iade edilmediği belirtilmektedir⁸³⁵. Avusturya elçisi Baron de Herbert Rangel'in Osmanlı makamlarına sunduğu raporda, geminin Draç voyvodası Şehsuvar Paşa tarafından bir süre alıkondduğu, ardından gemideki top, mühimmat, 50 tüfek, beğlik ve çeşitli araç-gerece el konularak geminin Giritli el-Hac İsmail oğlu el-Hac Hüseyin ile Kefalonyalı Anderi adlı bir zımmiye 13.000 kuruş karşılığında satıldığı ve bu meblağın tamamen tahsil edildiği ifade edilmektedir. Bu bağlamda, geminin satış bedeli olan 13.000 kuruşun derhâl ve eksiksiz şekilde ödenmesi talep edilmiştir⁸³⁶. Bunun üzerine dönemin Draç voyvodası Şehsuvar Paşa'dan konu hakkında bilgi istenmiş; paşa da sefinenin fırtına nedeniyle karaya oturduğunu, içerisindeki Trablusgarplı kaptanın gemiyi kurtaracak güce sahip olmadığını ve bu nedenle de geminin terk edildiğini bildirmiştir. Daha sonra, Ülgün kaptanlarının gemiyi kurtarmak amacıyla 3.700 kuruş harcama yaptıkları; ancak Osmanlı hükümetinden uzun süre herhangi bir talimatın gelmemesi üzerine sefinenin daha fazla zarar görmemesi adına Giritli Hacı Hüseyin ve Kefalonyalı Anderi adlı tüccarlara 13.000 kuruş bedelle satıldığı beyan edilmiştir. Bu süreçte Şehsuvar Paşa'nın vefat ettiği ve alınan karar gereğince söz konusu 13.000 kuruşun merhum paşanın varislerinden tahsil edilmesi gerektiği hükme bağlanmıştır. Bu doğrultuda, Osmanlı hükümeti tarafından bir ferman çıkarılmış ve gemi tazminatı olarak belirlenen meblağın Şehsuvar Paşa'nın borçlarına mahsuben varislerinden tahsil edilmesi kararlaştırılmıştır⁸³⁷.

5.2.4. Deniz Kazası Sonrası Devir İşlemleri

Avusturya tüccarlarının kazalara maruz kalmalarının ardından, gemilerindeki yükü bazen başka gemilere aktardıkları, bazen de tamir amacıyla kısa süreli olarak yüklerini indirip

⁸³⁴ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 61/1371.

⁸³⁵ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 65/636.

⁸³⁶ BOA, A.DVN.DVE, 63/7, 79/825.

⁸³⁷ BOA, A.DVN.DVE, 64/8, 28/120.

tamir işlemlerinin tamamlanmasının ardından tekrar yüklenerak yola çıktıkları sıkça rastlanan bir durumdur. Geminin zarar görmesi durumunda, yüklerin devri için İstanbul gümrük eminine hitaben emirler yazıldığı görülmektedir. Gemide yapılan tahkikat neticesinde, hasarın geminin seyrine devam etmesini engelleyecek düzeyde olduğu tespit edilirse, malların zayi olmaması için yükün başka bir gemiye aktarımına izin verildiği anlaşılmaktadır. Yine de bu tür yük aktarma işlemlerine genelde sıcak bakılmadığı, yalnızca tamamen kullanılamaz hâle gelen ve yükü bozulma riski taşıyan gemiler için yine yetkililerin görüşü doğrultusunda istisna kapsamında yük devri işlemlerine onay verilebileceği belirtilmektedir. Bu işlemin yeriyle ilgili inisiyatifin ise Osmanlı makamlarında olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu devre konu gemide bulunan ürünlerin Kurşunlu mahzeninden Beşiktaş önüne kadar götürülerek sahilin açıklarında açıkça görülecek şekilde başka bir müste'men gemiye aktarılması çerçevesinde bir yerleşik uygulamanın olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte, bu işlemin emsal teşkil etmemesi gerektiği de özellikle vurgulanmaktadır. Kimi fermanlarda *“memâlik-i mahrûsem hâsılâtından bir habbe zahirenin devr ve tahmîline irâet-i ruhsâtdan mübâ'adet olunmak bâbında”* ifadesi, idarenin bu tutumunun devir işlemleri sırasında olası kaçakçılık girişimlerinden kaynaklandığını düşündürmektedir.

Yük aktarımı yapılan gemilerin farklı menşelere sahip olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, Rus, İngiliz, Fransız, Sardinya ve Osmanlı gibi farklı ülkelere ait tüccar gemilerine yük transferinin gerçekleştirildiği kimi zaman da kendi vatandaşlarının gemilerine aktarım yapıldığı izlenmektedir. Devir işlemi yapılan ürünlerin çoğunlukla buğday olduğu, ancak nadiren de olsa mısır ve yapağı gibi ürünlerin de aktarımının gerçekleştirildiğine rastlanmaktadır. Ayrıca, bazı kazazede gemilerdeki yükün tamamının devredilmediği, sadece bir kısmında bu işlemin yapıldığı da görülmektedir.

Kazazede gemide devir işlemlerine dair ilk örneğe 26 Aralık–4 Ocak 1822 tarihinde rastlanmaktadır. Buna göre, Avusturya elçisi Kont de Locon tarafından Osmanlı makamlarına sunulan dilekçede Avusturya tüccarlarından Karatoviç isimli kaptanın gemisinin Rus limanlarından 9000 keyl (217,935 ton) buğday yüklenerak İstanbul'a geldiği; ancak geminin su aldığı ve onarıma ihtiyaç duyduğundan kargosundaki buğdayın başka bir müste'men gemiye aktarılması hususu talep edilmiştir. Kaptan-ı Derya Ali Paşa'nın talimatıyla liman nazırının gemide yaptığı incelemeler sonucunda geminin sintinesinde iki karıştan fazla su biriktiği, buğdayın da bu durum nedeniyle zarar görmeye başladığı bildirilmiştir. Bu nedenle, yükün başka bir gemiye aktarılması ve geminin bakım ve onarımının gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür. Divân-ı Hümayûn'da yapılan istişarede, bu tür yük aktarma işlemlerinin genel

olarak yasak olduğu; ancak tamamen kullanılamaz hâle gelen ve içindeki yükü zayi olacak seviyede zarar gören gemilerin yetkililerce incelenmesi kaydıyla istisna kapsamında değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Buna göre, yükün Beşiktaş önlerine kadar götürülerek, sahilin açıklarında aleni bir şekilde başka bir gemiye aktarılmasına izin verilmiştir. Buna karşın, söz konusu işlemin emsal teşkil etmemesi uyarısı da vurgulanmıştır⁸³⁸.

23 Şubat–4 Mart 1822 tarihinde İstanbul gümrük emini Esseyid Ahmed’e hitaben yazılan fermada ise Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Tiyota Tokokasoviç isimli kaptanın Rus limanlarından yüklediği 5500 keyl (133,182 ton) buğday ile İstanbul’a geldiği; ancak geminin yolculuk sırasında su aldığı ve bu sebeple de bakım ve onarıma ihtiyaç duyulduğuna atıfla gemi içerisindeki malların başka bir gemiye aktarımına izin verilmiştir⁸³⁹.

26 Kasım–5 Aralık 1822 tarihinde yazılan başka bir fermana göre Avusturya tüccarlarından Petro İvanoviç’in de Rus iskelelerinden yüklendiği 6600 keyl (159,819 ton) buğday ile İstanbul’a geldiği; ancak yolda karşılaştığı kuvvetli bir fırtınadan dolayı gemisinin su aldığı; bu sebeple de gemideki buğdayın başka bir gemiye aktarılması Osmanlı hükümetine sunulan dilekçede talep edilmiştir. Söz konusu gemi liman nazırı vekili aracılığıyla incelenmiş ve gerçekten hasar aldığı teyit edilmiştir. Gemi tamir edilmedikçe sefere çıkamayacak durumda olduğundan, yükünün başka bir sefineye aktarılması onaylanmıştır⁸⁴⁰.

24 Ocak–3 Şubat 1823 tarihinde gönderilen ferman ise bu kez Karadeniz’e gitmek için yola çıkan bir Avusturya tüccar gemisi için devir talebini konu almaktadır. Avusturya tüccarından Civani Ragozin adlı kaptanın komutasındaki “La Boresto” isimli ticaret gemisi, çeşitli Avrupa iskelelerinden 102 varil biber, 2 balya asfur, 30 varil arpa suyu, 381 denk tütün, 40.000 adet limon, 2 sandık bakkam, 150 varil ve 87 kutu ile 100 sandık içinde toplamda 592,5 kantar (33,446 ton) incir, 46 kutuda 399 kıyye (511,51 kg) çekirdeksiz üzüm, 105 varilde 211,5 kantar (11,938 ton) rezaki üzümü ve 207 varilde 31.000 adet dizi inciri yüklenmiş olarak 7–15 Kasım 1822 tarihinde Karadeniz’e gitmek üzere boğazlardan dan geçiş izni almıştır. Ancak, yolculuğu sırasında fırtınaya yakalanan gemi, bakım ve onarım için İstanbul’a geri dönmek zorunda kalmıştır. Bu sebeple, yükünün başka bir müste’men gemiye aktarılması için izin talep edilmiştir. Avusturya’nın İstanbul’daki elçisi Baron de Otenfels, bu hususu Divân-ı Hümâyûn’a arz etmiştir. Konunun havale edildiği Kaptan-ı Derya Hüsrev Mehmed Paşa’nın talimatıyla liman nazırının yaptığı incelemeye göre, geminin tamir edilmeden seferine devam edemeyeceği

⁸³⁸ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 50/885.

⁸³⁹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 59/983.

⁸⁴⁰ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 107/1460.

bildirilmiştir. Bu nedenle, gemideki yükün emsal teşkil etmemek kaydıyla başka bir gemiye aktarılması, tamiratın ardından da geminin aynı yükle yoluna devam etmesine izin verilmiştir⁸⁴¹.

Bir diğer ferman da Avusturyalı tüccar gemi kaptanlarından Simon Radoselviç'in idaresinde, Rus iskelelerinden aldığı 12.000 keyl (290,58 ton) buğdayla yüklü polaka tipi “Lenter Natrice” adlı gemiyle ilgilidir. Bu yükle İstanbul’a gelen geminin sefer sırasında su aldığından buğdayın nemlendiği, bu sebeple de yükün başka bir güvenilir gemiye aktarılması için Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulduğu bildirilmektedir. Yapılan inceleme neticesinde, geminin ciddi şekilde hasar gördüğü, yükte de küflenme ve bozulma ihtimalinin yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu durum göz önünde bulundurularak 27 Eylül–6 Ekim 1823 tarihindeki emir uyarınca gemideki buğdayın telef olma tehlikesi nedeniyle ürünlerin başka bir gemiye aktarılmasına izin verilmiştir. Buna göre, belirtilen kaptanın gemisindeki Rus iskelelerinden getirilen buğday, düzenlemeye uygun olarak açık denizde başka bir güvenilir yabancı gemiye aktarılacak; ancak bu işlem sırasında Osmanlı topraklarından bir miktar bile tahılın aktarılmasına kesinlikle izin verilmeyecektir⁸⁴².

Kimi hükümler de hasarı onarılabılır durumda olan kazazede gemideki yükün tamirat işlemleri için geçici olarak başka bir gemiye aktarıldığı, sonrasında da onarılan geminin aynı yükü tekrar alıp seferine devam ettiğini gösteren örneklerle ilgilidir. Bu kapsamda, geçici yük aktarımı talebinde bulunan gemilerden biri Avusturya tüccarı Françesko Lombardo’nun yönetimindeki pergende tipi “Lancello Rafael” adlı gemi olmuştur. Rus iskelelerinden 7.000 keyl (169,505 ton) buğday yüklenen gemi İstanbul’a doğru seyir halindeyken büyük bir fırtınaya yakalanmış ve ciddi hasar almıştır. Bu nedenle, geminin tamir edilmesi gerektiği; ancak onarımın yük boşaltılmadan yapılamayacağı bildirilmiştir. Bu durum üzerine, buğdayın geçici olarak Rus kaptan Panayi Vangeli’nin gemisine aktarılması ve tamir işlemi tamamlandıktan sonra da tekrar yüklenmesine izin verilmesi için Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulmuştur. Söz konusu talep, kapudan paşa vekili ve tersâne-i âmire emîni aracılığıyla Seyyid Mehmed Ataullah’a havale edilerek değerlendirilmiştir. Liman nazırı gözetiminde yapılan tetkikler sonucunda geminin taşıdığı yük başka bir gemiye aktarılmadan tamir edilemeyeceği bildirilmiş ve bu doğrultuda, buğdayın geçici olarak Rus

⁸⁴¹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 114/1496.

⁸⁴² BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 160/2069.

kaptan Panayi Vangeli'nin gemisine aktarılmasına, tamirat tamamlandıktan sonra ise tekrar eski gemisine yüklenmesine izin verilmiştir⁸⁴³.

Bir diğer ferman da Civani Bonemili adlı kaptanın komutasındaki bir tüccar gemisinin Rus iskelelerinden yüklendiği 7500 keyl (181,612 ton) buğday ile İstanbul'a ulaştığını; ancak seyir sırasında fırtınaya yakalanarak su aldığı ve onarıma ihtiyaç duyduğu bildirmektedir. Bu nedenle, gemideki buğdayın başka bir müste'men gemiye aktarılmasına izin verilmesi hususunda Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulduğu belirtilmiştir. Tersane-i âmiye emîni vekili Esseyid El-hac Mehmed'e havale edilen bu talep kapsamında liman nazırı vekili gözetiminde yapılan tetkikler neticesinde geminin gerçekten hasarlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca bu tetkikte, gemideki hasarın tamir edilebilmesi için emtiasından yalnızca 1000 keyl (24,215 ton) kadar buğdayın boşaltılması gerektiği; tamirattan sonra geminin tekrar sefer yapmasına engel bir durum kalmayacağı belirlenmiştir. Bu doğrultuda, gemiden 1000 keyl (24,215 ton) buğdayın boşaltılmasına ve tamirat tamamlandıktan sonra bu yükün tekrar aynı gemiye yüklenmesine izin verilmesi için emir çıkarılması yönünde görüş bildirilmiştir⁸⁴⁴.

Belgelerin bir kısmında da su alan gemilerdeki malların hangi gemiye aktarılacağı açıkça belirtilmiştir. Buna göre, 17– 26 Ekim 1823 tarihinde İstanbul gümrük emini Mehmed Salih'e hitaben yazılan hükümde, Avusturyalı tüccar gemi kaptanlarından Romeniko Beroneti'nin idaresindeki pergende tipi “Salomona” adlı tüccar gemisinin Rus iskelelerinden yüklendiği 8.500 keyl (205,827 ton) buğday ile İstanbul'a geldiği; ancak sefer sırasında su aldığı ve kargosundaki buğdayın nemlendiği bildirilmiştir. Bu durum üzerine, yükün başka bir Avusturyalı tüccar gemisi kaptanı olan Civani Zamara'nın gemisine aktarılması için Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulmuştur. Yapılan incelemeler neticesinde gemideki buğdayın telef olma riskinin tespit edilmesi üzerine yükün Civani Zamara'nın gemisine aktarılmasına izin verilmiştir⁸⁴⁵.

Devir talebinde bulunan bir diğer vaka da Avusturyalı kaptan Peyetro Kosiliç'in idaresindeki “İl Peyobelo” adlı Avusturya tüccar gemisiyle ilgilidir. Rus iskelelerinden yüklendiği 7.500 keyl (181,612 ton) buğday ile İstanbul rotasında ilerleyen geminin şiddetli bir fırtınaya yakalanarak su aldığı ve buğdayın nemlendiği tespit edilmiştir. Bu nedenle, yükün Rus tüccar gemisi kaptanlarından Antonyo Torcenyoviç'in idaresindeki “İl Forocato” adlı gemiye

⁸⁴³ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 167/2225.

⁸⁴⁴ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 107/1459.

⁸⁴⁵ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 167/2224.

aktarılması hususunda Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulmuştur. İlgili dosya Kaptan-ı Derya Hüsrev Mehmed Paşa'ya havale edilerek incelenmiş, liman nazırının yaptığı tetkikler sonucunda geminin ciddi şekilde hasar gördüğü ve taşıdığı buğdayın bozulma riski taşıdığı belirlenmiştir. Buğdayın telef olmaması için aktarım talebi kabul edilerek işlemin gerçekleştirilmesine izin verilmiştir⁸⁴⁶.

Deniz kazaları sonrası yükün parçalı aktarıldığı durumlarda her bir parçanın aktarımı için ayrı ve tekil bir prosedür uygulandığı görülmektedir. Bu kapsamda, Avusturyalı tüccar kaptanlarından Baldasara Eslaviç'in idaresindeki "Bosforo" adlı Avusturya tüccar gemisi, Rus iskelelerinden yüklendiği 5.000 keyl (121,075 ton) buğday ile İstanbul'a gelirken fırtınaya yakalanarak su almıştır. Bu buğdayın nemlenmesi nedeniyle 600 keylinin (14,529 ton) buğdayın İngiliz kaptan Nikolito'nun gemisine aktarılması için Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talepte bulunulmuştur. Yapılan inceleme sonucunda bu başvuru uygun görülerek 600 keyl (14,529 ton) buğdayın aktarımına izin verilmiştir⁸⁴⁷. Gemide kalan 4.400 keyl (106,546 ton) buğdayın da aktarımı için ayrı iki hüküm gönderilmiştir. Buna göre, 400 keylin (9,986 ton) İngiliz kaptan Panayi'nin gemisine⁸⁴⁸ geri kalan 4.000 keylin (96,86 ton) ise Fransız kaptan Dö Monletel'in gemisine aktarılması için emirler çıkarılmıştır. Hükümlerin tamamında bu izinlerin yükün bozulmasını önlemek amacıyla verildiği, sürecin istisnai olduğu ve genel yasağa emsal teşkil etmeyeceği özellikle vurgulanmıştır⁸⁴⁹.

15–24 Aralık 1823 tarihinde İstanbul gümrük emini Mehmed Salih'e hitaben yazılan hüküm ise Avusturya tüccarı İstefano Dokaseviç'in idaresindeki "Celozo" adlı Avusturya tüccar gemisindeki sorunla ilgilidir. Rus iskelelerinden yüklendiği 4.500 keyl (108,967 ton) buğday ile İstanbul'a sefer halindeyken büyük bir fırtınaya yakalanan geminin hasar gördüğü ve su alarak taşıdığı buğdayın nemlendiği tespit edilmiştir. Bu durum üzerine, Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından sunulan dilekçeyle yükün 1.500 keyl (36,322 ton) buğdayının İngiliz kaptanlarından Penayi Foka'nın gemisine, 500 keylinin (12,107 ton) de Rus kaptanlarından Save Fakorato'nun gemisine aktarılması talep edilmiştir. Dilekçeye istinaden yürütülen tetkikler neticesinde talep haklı bulunmuş ve buğdayın iki ayrı gemiye aktarılmasına izin verilmiştir. Buna karşın, aktarım sürecinde toplam 2.000 keyl (48,43 ton) buğdayın taşındığı, gemide hâlâ 2.500 keyl (60,537 ton) buğdayın kaldığı tespit edilmiştir. Bu eksikliği gidermek amacıyla yapılan ayrı bir başvuru sonucu, kalan bu buğdayın İngiliz tüccar gemisi

⁸⁴⁶ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 218/2866.

⁸⁴⁷ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 238/3180.

⁸⁴⁸ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 238/3181.

⁸⁴⁹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 238/3182.

kaptanlarından Kombo Tekla'nın idaresindeki ve pergende tipi "Santa Vetrenla" adlı gemiye aktarılması için izin verilmiştir⁸⁵⁰.

Bazı aktarımların Osmanlı vatandaşlarına ait gemilere yapıldığına da rastlanmaktadır. Bu kapsamda, Avusturyalı tüccar gemisi kaptanlarından Nikolo Yakoniç'in idaresindeki "Medele" adlı gemisinin Rus iskelelerinden yüklediği 4.000 keyl (96,86 ton) buğday ile İstanbul'a geldiği; ancak seferdeyken şiddetli bir fırtınaya yakalanarak su aldığı ve taşıdığı buğdayın nemlendiği bildirilmiştir. Bu nedenle, söz konusu buğdayın Midilli'ye sevk edilmek üzere Midillili kaptan Ahmed'in gemisine aktarılması Avusturya elçisi Baron de Otenfels tarafından talep edilmiştir. Tetkik sürecinde liman nazırı tarafından, geminin ciddi şekilde hasar gördüğü; nemlenen buğdayın telef olma ihtimalinin bulunduğu bildirilmiştir. Bu doğrultuda, yükün Midillili kaptanın gemisine aktarılmasının uygun olduğundan bahisle aktarımın gerçekleşmesi için ferman çıkarılmıştır⁸⁵¹.

Çoğu vakada devredilen gemi kargolarındaki ürünler genel olarak buğday olsa da zaman zaman mısır ve yapağıyla yüklü gemiler için de devir başvurusunda bulunulduğu görülmektedir. Bu kapsamda, Avusturyalı kaptan Alasandro Losiç'in idaresindeki "Marina" adlı geminin Rus iskelelerinden yüklendiği 2.900 keyl (70,223 ton) mısır ile İstanbul rotasındayken su alarak hasar gördüğü ve yükün nemlendiği bildirilmiştir. Bu nedenle, söz konusu mısırın 1.600 keylinin (38,744 ton) İngiliz kaptan Esperidyon İskotari'nin gemisine, 1.300 keylinin (31,479 ton) ise İngiliz kaptan Vasili Papa Dopolo'nun gemisine aktarılması talep edilmiştir. Talep üzerine yapılan tetkikler sonucunda belirtilen miktarlardaki mısırın iki farklı sefineye aktarılmasına izin verilmiştir⁸⁵². Benzer biçimde, Avusturyalı kaptanlardan Gasparo Anderiç'in idaresinde 3.900 keyl (94,438 ton) mısır yüklü "Glavati" adlı geminin de Karadeniz'den İstanbul'a gelirken su aldığı ve yükün zarar gördüğü bildirilmiştir. Bu nedenle, gemide bulunan mısırın İngiliz kaptan Baziliyo Canotatév'in gemisine aktarılması hususunda emir çıkarılmıştır⁸⁵³.

Avusturya tüccar gemisi kaptanlarından Petro Bernetiç'in idaresindeki "Lobidenlite" adlı pergende tipi gemi, Alikorna tarafına sevk edilmek üzere Rus iskelelerinden yüklendiği yapağı ve diğer emtialarla İstanbul'a gelirken fırtınaya yakalanarak su almıştır. Geminin onarımının sağlanabilmesi için yükün gemiden boşaltılması, tamir işlemlerinin tamamlanmasının ardından tekrar aynı gemiye yüklenerek yoluna devam etmesine izin

⁸⁵⁰ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 178/2409-2410.

⁸⁵¹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 270/3582.

⁸⁵² BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 8/51.

⁸⁵³ BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 8/52.

verilmiştir⁸⁵⁴. Benzer biçimde, Petro Antonyo Kamavito'nun pergende tipi "Tito" adlı Avusturya tüccar gemisinin Rus iskelelerinden yüklediği buğday, yapağı ve bakır levha ile İstanbul'a gelirken hasar aldığı ve bu şekilde yoluna devam edemeyeceği bildirilmiştir. Bu kapsamda geminin onarımının sağlanabilmesi için yükün gemiden boşaltılması, tamir işlemlerinin tamamlanmasının ardından tekrar aynı gemiye yüklenerak yoluna devam etmesine izin verilmiştir⁸⁵⁵.

Belgelerin bir kısmında ise yükünü devredecek bazı gemilerde toplam yük bilinmesine karşın hangi gemiye ne kadar yük aktarıldığı belirtilmemiştir. Örneğin, Avusturya tüccar kaptanlarından Beyaciyo Tomaneviç'in idaresindeki "Filad" adlı gemideki 10.000 keyl (242,15 ton) buğdayın İstanbul rotasındayken geminin su alması sebebiyle nemlendiği bildirilmiştir. Bu nedenle, yükün Hrasiva Soroto, Dimitriyeva Soroto, Anastazyo Raneva ve Esperidyon Kadrimele isimli kaptanların komutasındaki dört farklı İngiliz gemisine aktarılması talep edilmiştir. Osmanlı yetkilileri tarafından yapılan tetkikler neticesinde gemideki buğdayın dört sefineye aktarılmasına izin verilmiştir⁸⁵⁶. Ancak, aktarım işleminden sonra gönderilen bir başka hükümde ise gemideki buğdayın tamamen aktarılmadığı, sadece 8.970 kilesinin (217,208 ton) yukarıda adı geçen dört farklı İngiliz gemisine taşındığı bildirilerek geri kalan 1.030 kilesinin (24,941 ton) ise İngiliz kaptanlarından Penakin'in idaresindeki sefineye aktarılması talep edilmiştir. Bu aktarım için gerekli işlemlerin yapılmasına izin verilmiştir⁸⁵⁷.

Devir işlemi yapılan gemi kayıtlarında zaman zaman çeşitli hatalara da rastlandığı görülmektedir. Bu duruma örnek teşkil eden bir olay, 1826 yılında gönderilen birkaç fermanla belgelenmiştir. Bu fermanların birinde, Avusturyalı tüccar gemisi kaptanlarından Marko Sabelecic'in idaresindeki "Fonte Estaryon" adlı birik tipi gemide bulunan 10.900 keyl (263,943 ton) buğdayın bozulma riski nedeniyle çeşitli gemilere aktarılması talebi bildirilmiştir. Bu çerçevede, 5.100 keylinin (123,496 ton) İngiliz kaptanlarından Yanaci Foka'nın, 1.100 keylinin (26,636 ton) Penayi Esvarno'nun, 800 keylinin (19,372 ton) Agrigori Olisma'nın ve 1.500 keylinin (36,322 ton) ise Yaniya Arseni'nin gemilerine aktarılması talepleri olumlu karşılanarak gerekli izinler verilmiştir⁸⁵⁸. Bu gelişmenin devamı niteliğinde, 29 Nisan–8 Mayıs 1826 tarihli bir diğer hükümde ise gemideki 10.900 keyl buğdayın 8.900 keylinin (215,513 ton) toplam beş farklı gemiye aktarıldığı ifade edilmiştir. Ancak yapılan incelemelerde gemide hâlâ 2.000 keyl

⁸⁵⁴ BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 28/302.

⁸⁵⁵ BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 35/395.

⁸⁵⁶ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 257/3459.

⁸⁵⁷ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 258/3463.

⁸⁵⁸ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 262/3530.

(48,43 ton) buğdayın bulunduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle, kalan buğdayın 1.500 keylinin (36,322 ton) İngiliz kaptanlarından Civani Eklesi'nin gemisine aktarılması için yeniden talepte bulunulmuş ve bu talep de kabul edilerek aktarım gerçekleştirilmiştir⁸⁵⁹. Aynı tarihte yazılan başka bir hükümde ise buğdayın 8.500 keylinin (205,827 ton) dört farklı gemiye aktarılmış olduğu belirtilmiş, fakat yapılan yeni bir tespitte gemide hâlâ 6.000 keyl (145,29 ton) buğdayın mevcut olduğu anlaşılmıştır. Bu doğrultuda, 4.000 keyl (96,86 ton) buğdayın İngiliz kaptanlarından Vasilev Frankopolo'nun gemisine aktarılması talep edilmiştir⁸⁶⁰. Söz konusu tüm hükümlerde aktarılan gemi sayıları ile yük miktarları arasında tutarsızlıklar bulunduğu dikkat çekmektedir. Bu durum, belgelerdeki rakamsal verilerin zaman zaman hatalı yazıldığını veya prosedürde bazı aksaklıkların bulunduğunu göstermesi bakımından önemli bir örnek oluşturmaktadır.

Tez kapsamında ele alınan kayıtlarda 1800–1830 yılları arasındaki deniz kazalarına ilişkin tespit edilen toplamda 125 hüküm genel olarak incelendiğinde bu hükümlerden 100'ünün doğrudan deniz kazalarıyla ilgili olduğu, kalan 25'inin ise bu olayların çözümüne yönelik çıkarılan fermanlardan oluştuğu görülmektedir. Çözüm sürecinin uzadığı kimi kazalar için birden fazla hüküm çıkarıldığı da izlenmektedir. İncelenen kayıtlardaki hükümlere göre, deniz kazalarının çoğunlukla şiddetli fırtına ve olumsuz hava koşullarına bağlı olarak geliştiği, yazışmalarda da bu faktörün genellikle “muhalif hava” olarak ifade edildiği kaydedilmektedir. Kaza prosedürünün işletilmesine neden olan yaygın sorunlar ise karaya oturma, batma tehlikesiyle karşı karşıya kalma, kötü hava koşulları nedeniyle en yakın limana sığınma veya su alarak hasar görme gibi durumlardır. Gemilerin sadece açıkta seyir halindeyken değil, demir attıkları limanlarda da olumsuz hava koşullarına bağlı olarak hasar gördüğü vakalar saptanmıştır. Bu farklı senaryoların tamamında gemilerin kazazede olarak tanımlandığı ve yardım ulaştırılmasına yönelik işlemlerin yapıldığı görülmektedir. Ayrıca, kazazede gemilerin olumsuz hava koşulları dolayısıyla sığındıkları limanlarda izbandid saldırılarına maruz kaldığı, bazen de kimi kamu görevlileri ile yerel halk tarafından gemideki yüke yönelik yağma ve gasp girişimlerinde bulunulduğu durumlar da tespit edilmiştir.

Konuyla ilgili hükümlerde, olayların gerçekleştiği bölgeler kimi zaman açıkça belirtilirken bazen de konum bildirilmeden yalnızca geminin hasar aldığı tespitiyle yetinilmiştir. Kaza yeri olarak Draç, Manya, Kıbrıs, Kaliakra Burnu, Avlonya, Hanya, Kefken, Kocaeli, Ekinlik, Enez, Koron, Süzebolu, İbrail, Hızır İlyas Boğazı, Berat, Midye, Navarin, Batum,

⁸⁵⁹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 270/3583.

⁸⁶⁰ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 270/3584.

Gelibolu, Karaburun ve Misivri gibi bölgelerin hükümlerde yer aldığı görülmektedir. Kazalarla ilgili olarak yer ismi belirtilmeksizin verilen hükümlerde yerler genel olarak belirtilmiştir. Örneğin geminin Rus limanlarından yük alıp İstanbul'a geldiği bildirilmektedir. Bu da Rus limanları ile İstanbul arasında gemilerin Karadeniz'de sık sık kazaya uğradığını göstermektedir.

İncelenen hükümlerde deniz kazalarının gün/ay/yıl düzeninde kesin tarihleri genellikle belirtilmemekle birlikte bazı hükümlerde yalnızca gerçekleştiği yıla dair bilgi verilirken bazılarında ise “geçtiğimiz sene Zilkâde ayında” gibi ifadelerle yaklaşık bir zaman dilimi işaret edilmiştir. Olayların gerçekleştiği zamana dair tespit ise, ağırlıklı olarak hükümlerin yazıldığı tarihe dayanarak yapılmaktadır. Deniz kazalarına ilişkin şikâyetlerin yazıldığı tarihlere bakıldığında, dört mevsimde de bu tür kayıtların bulunduğu görülmektedir. İlkbahar ve yaz aylarında da ihbar veya şikâyet kaydedilmiş olmakla birlikte en yoğun dönemler olarak sonbahar ve kış ayları öne çıkmaktadır. Bu durum, kazalarda iklime bağlı koşulların güçlü bir risk faktörü olduğunu göstermektedir.

1830 yılına kadar Avusturya tüccar gemilerinin Akdeniz–Karadeniz ticaretinde karıştığı deniz kazalarının neredeyse tamamı olumsuz hava koşullarına bağlı olarak gelişmiştir. Bu tür vakalar, özellikle Osmanlı topraklarına gelen veya Osmanlı sularından transit geçmek isteyen Avusturya tüccar gemileri açısından sıkça karşılaşılan durumlardan biri olmuştur. Söz konusu kazalarda hasar da çoğunlukla geminin su alması sebebiyle meydana gelmiştir. Buna bağlı olarak da bu türden hasar almış gemiler için Avusturya elçiliği tarafından Osmanlı makamlarına nemlenen veya bozulma riski bulunan yükün başka gemilere aktarılmasına yönelik talepler yazılmıştır. Osmanlı hükümeti belirli bir prosedür içinde bu talepleri karşılamaya çalışmıştır. Özellikle yükün başka bir gemiye devredilip seferin de bu ikinci gemiyle tamamlanacağı aktarımlara ihtimam gösterildiği; bu hassasiyette olası kaçakçılık girişimlerinin belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Bunun dışında, kayıtların çoğunda hafif nitelikli tamirat gerektiren gemilerin bu işlemin bitimine kadar yükünü başka bir gemiye aktardığı, sonrasında aynı yükü tekrar alıp seferine devam ettiği örnekler öne çıkmaktadır. Diğer yandan, Avusturya elçiliğinden gelen aktarım taleplerinde yükü aktarılacak geminin yerinde tetkik edilerek bu talebin ne kadar haklı gerekçelere dayandığının kontrol edildiği ve buna göre üst makamlara görüş bildirildiği izlenmektedir. Bu işlem bazen iki taraftan da yetkililerin yer aldığı ortak komisyonlar eliyle de yürütülmüştür. Devir işleminin bazen tek bir gemiye, bazen de birden çok gemiye parçalı olarak yapıldığı, bunun da kayıtlara yansıdığı görülmektedir.

Tablo 108: 1825-1829 Yılları Arası Akdeniz’de Ticari Faaliyetlerde Bulunan Bazı Avusturya Gemilerinin Devir Talepleri⁸⁶¹

Tarih	Kaptan İsmi	Gemi İsmi	Yük	Aktarımı Yapılan Gemi	Gemi İsmi	Yük
21-30 Ocak 1825	Petro Cerolamo Yukeviç	La Lebano	6.500 keyl (157,39 7 ton)	İngiliz Esperidyon Fotroli	San Diyondiyo	6.500 keyl (157,397 ton)
17-26 Haziran 1825	Vinçenso Radiç	Meridyano	11000 keyl (266,36 5 ton)	İngiliz Penayi Foka	-	11000 keyl (266,365 ton)
17-26 Temmuz 1825	Adamale İliç	Lantika	12400 keyl (300,26 6 ton)	İngiliz Longerice	Birikana	12400 keyl (300,266 ton)
29 Nisan-8 Mayıs 1825	Ciyorciyo Obloviç	Sole	12800 keyl (309,95 2 ton)	İngiliz Kostantino Kaliga	-	1.400 keyl (33,901 ton)
				Rus Esvarato	-	10000 keyl (242,15 ton)
				İngiliz Mikele Eskarla	-	1.400 keyl (33,901 ton)

⁸⁶¹ BOA, A.DVN.DVE, 65/9, 221/2924-2926, 238/3183, 241/3204, 254/3407-3410, 257/3452-3458, 257/3460, 258/3461, 258/3464-3466, 262/3526-3529, 269/3581, 270/3585-3593, 271/3594; BOA, A.DVN.DVE, 66/10, 7/44-47, 8/48-50, 8/53-55, 11/107-109, 15/156, 35/396, 68/783.

17-26 Haziran 1825	Tomazo Leva	Argos	5000 keyl (121,07 5 ton)	Avusturyalı Ciyorciyo Risneviç	Nembosto kile	5000 keyl (121,075 ton)
25 Eylül-4 Ekim 1825	Civani Batista Narobonya	Lamoline	12500 keyl (302,68 7 ton)	Avusturyalı Ciyorpe Şoya	Birik Kengamri	12500 keyl (302,687 ton)
5-13 Ekim 1825	Marko Antonyo İstavesiç	Ebandero	10.000 keyl (242,15 ton)	İngiliz Panayri Kondori	-	10.000 keyl (242,15 ton)
5-13 Ekim 1825	Civani Batista Pakyesi	Madera Amoroza	11500 keyl (278,47 2 ton)	Avusturyalı Ciyozpe Şopa	Birik Danenkev	11500 keyl (278,472 ton)
23 Kasım- 2 Aralık 1825	Matiyo Berateliç	Teriyon	7.000 keyl (169,50 5 ton)	-	-	7.000 keyl (169,505 ton)
24 Ekim-2 Kasım 1825	Antonyo di Vinçenço Belikoviç	Dafne	9.200 keyl (222,77 8 ton)	İngiliz Petro Foka	Birik San Corciyo	9.200 keyl (222,778 ton)
24 Ekim-2 Kasım 1825	Tomazo Karmeliç	Salvatore	12.000 keyl (290,58 ton)	İngiliz Anastakoyo Vagliyato	Marvena Ranimili	8500 keyl (205,82 ton)
				İngiliz Cerasimo	-	3500 keyl (84,752 ton)

24 Ekim-2 Kasım 1825	Antonyo Belkoviç	Traton	8.700 keyl (210,67 0 ton)	İngiliz Ceralambo Frankiya	-	5.000 keyl (121,075 ton)
				İngiliz Dimitriyo Magayta	-	2.000 keyl (48,43 ton)
				İngiliz Hralamyo Baset	-	600 keyl (14,529 ton)
				İngiliz Nikolo Kiromina	-	1.100 keyl (26,636 ton)
3-12 Kasım 1825	Vinçenço Antonyo Premoda	Civani	8.000 keyl (193,72 ton)	Rus Kristo Foro Leva	Lanve Sederne	5730 keyl (138,751 ton)
				İngiliz Kostantino Mosori	-	2.270 keyl (54,968 ton)
23 Kasım- 2 Aralık 1825	Antonyo Kareliç	Elenriyano	7.500 keyl (181,61 2 ton)	İngiliz Cerasimo Kotdo Mikato	-	5.000 keyl (121,075 ton)
				Rus Cerolamo Enlita	-	2.500 keyl (60,537 ton)

3-11 Aralık 1825	Ciyorpe Mosoç	Lilipa	3.560 keyl (86,205 ton)	İngiliz Diyonesyo Kondori	Bazidone	3.560 keyl (86,205 ton)
3-11 Aralık 1825	Antonyo Vileniç	Kaninev	10.000 keyl (242,15 ton)	İngiliz Civani Kaliga	-	6.300 keyl
				İngiliz Antonyo Karneli	-	1000 keyl (24,215 ton)
				İngiliz Cerasimo Kravari	-	1.200 keyl (29,058 ton)
				İngiliz Esirev Koçiyev	-	1500 keyl (36,322 ton)
11-20 Ocak 1826	Drago Popoviç	Kavale Marino	11.000 keyl (266,36 5 ton)	Avusturyalı Alaverto Eskarpa	Valina	11.000 keyl (266,365 ton)
21-30 Ocak 1826	Nikolo Yakoci	Konte Vedroncok	11.200 keyl (271,20 8 ton)	İngiliz Esperidyon Penala Estanato	-	3.500 keyl (84,752 ton)
				İngiliz Dimitriyo Karame	-	2.600 keyl (62,959 ton)

				İngiliz Antonyo Kerasa		2.600 keyl (62,959 ton)
				Rus Gregoryo Likyardo Polo		1.700 keyl (41,165 ton)
				İngiliz Ciyorciyo Monyeli		800 keyl (19,372 ton)
1-10 Mart 1826	Alasandero Civani Bonçelli	Damev Doliva	14.500 keyl (351,11 7 ton)	Avusturyalı Alvize Civani Deyanello	Perserance	11000 keyl (266,365 ton)
				İngiliz Nikolo Kalev Dolo	-	3500 keyl (84,752 ton)
31 Mart-8 Nisan 1826	Nikolo Estoyaniç	Medal	4.000 keyl (96,86 ton)	Rus Marko Zostoviç	-	4.000 keyl (96,86 ton)
13-22 Ekim 1826	Diyadoto	-	9.100 keyl (220,35 6 ton)	İngiliz Konematev Foka		8.200 keyl (198,563 ton)
				Avusturyalı Belaskoviç		900 keyl (21,793 ton)
19-28 Mayıs 1826	Diyodato Kelkiç	Codina	13.300 keyl	İngiliz Balofoka		13.300 keyl

			(322,05 9 ton)			(322,059 ton)
9-18 Mayıs 1826	Antonyo Vileniç	Kaninev	10.000 keyl (242,15 ton)	Avusturyalı Beyaciyo Tomanoviç		10.000 keyl (242,15 ton)
29 Mayıs- 6 Haziran 1826	Civani Amadiyo	Poloce	7.700 keyl (186,45 5 ton)	İngiliz Kozmeto Fova		7.700 keyl (186,455 ton)
27 Haziran-6 Temmuz 1826	Nikolo Kaminaroviç	Akisto	3.000 keyl (72,645 ton)	İngiliz Anastasyo Daneli		3.000 keyl (72,645 ton)
27 Haziran-6 Temmuz 1826	Santo Galaniç	Kristori San Dominiko	7.600 keyl (184,03 4 ton)	İngiliz Dimitriyo Kaligav		3.200 keyl (77,488 ton)
				İngiliz Elya Mazonnev		3.700 keyl (89,595 ton)
				İngiliz Dimitriyo Garcenilya		700 keyl (16,950 ton)
7-16 Temmuz 1826	İstefano Kelsiç	-	9.700 keyl (234,88 5 ton)	Rus Manoli Vasilato		8.700 keyl (210,670 ton)
				İngiliz Antonyo Dekalesi		1000 keyl (24,215 ton)

17-26 Temmuz 1826	Antonyo Estaderoviç	Kolimina	2.000 keyl	Rus Ciyoraseviç		2.000 keyl (48,43 ton)
5-14 Ağustos 1826	Tomato Karmeliç		3.841 keyl (93,009 ton)	Avusturyalı Alasandro Losiç		3.000 keyl (72,645 ton)
2-11 Kasım 1826	Antonyo Kareliç	İl Beyobelo	8.400 keyl (203,40 6 ton)	İngiliz Petro Foka	San Cofresento	8.400 keyl (203,406 ton)
1-10 Aralık 1826	Diyodato Berbereviç	Milos	9.300 keyl (225,19 9 ton)	Rusyalı Giligori Luka		7.400 keyl (179,191 ton)
				İngiliz Nikolo Manciyavino		1.900 keyl (46,008 ton)
21-30 Aralık 1826	Matiyo Gaser	Noce	7.500 keyl (181,61 2 ton)	Dimitriyo Vezardo Bükev		7.500 keyl (181,612 ton)
21-30 Aralık 1826	Marko Matkoviç	Petro Fonte	10.600 keyl (256,67 9 ton)	İngiliz Kometev Foka		8.300 keyl (200,984 ton)
				İngiliz Anderya Kavarya		2.000 keyl (48,43 ton)

				İngiliz Ciyorciyo Kotra Kori		300 keyl (7,264 ton)
20-28 Ocak 1827	Antonyo Karaliç	İl Beyobello	7.700 keyl (186,45 5 ton)	Rus Ciyorciyo Kostantino Polo		5.500 keyl (133,182 ton)
				Rus Manol Bobok		2.200 keyl (53,273 ton)
20-28 Ocak 1827	Diyodato Koykeviç	Ciyodita	13.500 keyl (326,90 2 ton)	Rus Panayi Vansanev		4.400 keyl
				İngiliz kaptan Anastasi Daneli		3.000 keyl (72,45 ton)
				İngiliz Esperidyon Estatato		3.500 keyl (84,752 ton)
				İngiliz Panayi Dasina		1.600 keyl (38,744 ton)
				İngiliz Esperidyon Eskotari		1.000 keyl (24,215 ton)

18-27 Nisan 1827	Esperidyon Codanoviç	Solidita	9.700 keyl (234,88 5 ton)	Sardinyalı Ciyospe Todoro		9.700 keyl (234,885 ton)
18-27 Nisan 1827	Hristo Foro Berebereviç	Andemiyon	6.000 keyl (145,29 ton)	Avusturyalı Ciyospe İstefa		6.000 keyl (145,29 ton)
6-15 Temmuz 1827	Marko Antonyo Berenkev	Levaniyeze	7.150 keyl (173,13 7 ton)	Rus Filipo Katarina		5.400 keyl (130,761 ton)
				İngiliz Diyonizyo Sekartapolo		1.750 keyl (42,376 ton)
6-15 Temmuz 1827	Gasparo Antonyo Kopatliç	Hintoro	5.800 keyl (140,44 7 ton)	Rus Vasili Rono		3.200 keyl (77,488 ton)
				İngiliz Çakomo Eskatyö		2.300 keyl (55,694 ton)
16-24 Temmuz 1827	Civani Sanliyo Vidoliç	İpo Griko	12.000 keyl (290,58 ton)	İngiliz Civani Franko Polo		10.500 keyl (254,257 ton)
4-13 Ağustos 1827	Civani Eskopelniç	Tere	11.000 keyl (266,36 5 ton)	İngiliz Kostantin Kavadiye		2.100 keyl (50,851 ton)

				İngiliz Marko Korinelyo		500 keyl (12,107 ton)
2-11 Ekim 1827	Antonyo Esenhareviç	Gale Galemiya	13.100 keyl (317,21 6 ton)	İngiliz Karalamina Vasilati		13.100 keyl (317,216 ton)
2-11 Ekim 1827	Antonyo Bonfoli	Migarve	2.200 keyl (53,273 ton)	İngiliz Gregoryo Kacatiya	Posiron	2.200 keyl (53,273 ton)
29 Ocak-7 Şubat 1827	Gregoryo Karalina	Kolomya	7.500 keyl (181,61 2 ton)	Rus Petro Beraniç		3.000 keyl (72,645 ton)
18-27 Ocak 1828	Emanuel Boso	Amelya	13.000 keyl (314,79 5 ton)	Sardinyalı Françesko Kane		13.000 keyl (314,795 ton)
8-17 Aralık 1829	Marko Antonyo Kozoliç	Diyotermına	12.900 keyl (312,37 3 ton)	Rus Birikey		3.800 keyl (92,017 ton)
				Akregoryo Eskotadi		1.500 keyl (36,322 ton)
				İngiliz Kostantino Karadiya		3.000 keyl (72,645 ton)

				İngiliz Civani Ferandino		1.300 keyl (31,479 ton)
				Avusturyalı Peyetro Kazilari		3.300 keyl (79,909 ton)



SONUÇ

1800–1830 yılları arasında Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticareti, dönemin siyasi ve diplomatik gelişmelerine doğrudan bağlı olarak dalgalı bir seyir izlemiştir. Bu durum, söz konusu sürecin üç ayrı evresinde de değişen ölçülerde kendini göstermiştir. 1806–1812 Osmanlı–Rus savaşı ve kıta ablukası tedbirleri, 1800–1814 periyodunda bu hattaki ticareti ciddi şekilde kısıtlarken; 1815–1820 evresinde Viyana Kongresi ile tesis edilen –çok da sürdürülebilir olmamakla birlikte– istikrar ortamı, Avusturya’nın ticari faaliyetlerinde belirgin bir iyileşme yaratmıştır. 1821–1830 döneminde ise Yunan isyanı gibi sonrasında uluslararası boyut kazanan gelişmelere rağmen ticaret, 1827 yılına kadar yüksek hacimde devam etmiş; ancak söz konusu yılda çatışmaların derinleşmesi ve Rusya’nın müdahalesiyle birlikte Boğazlar üzerinde uygulanan abluka altında keskin bir düşüş eğilimine girmiştir. Bununla birlikte, Rusya’nın devreye aldığı ablukanın yapısı da dikkat çekicidir. Söz konusu koridordaki tüm ticaret trafiği yerine seçici bir yaklaşımla yalnızca buğday sevkiyatına kısıtlama getirmesi, Rusya’nın isyan aracılığıyla siyasi hedeflerini gerçekleştirmek için bu güzergâhtaki ticari gelirlerinden büsbütün vazgeçemediğini işaret etmektedir. Bu çerçevede, ele alınan dönemde meydana gelen siyasi gelişmelerin, Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz ticaretini zaman zaman sınırlandıran, bazen de canlandıran etkiler yarattığı anlaşılmaktadır. Bu durum, dış politikanın ve bölgesel istikrarsızlıkların ticaret üzerindeki belirleyici rolünü açık biçimde ortaya koyması açısından önemlidir.

Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz ticaretinde taşınan ürünler arasında en yoğun ticareti yapılan ürünün buğday olduğu izlenmektedir. 19. yüzyılın ilk otuz yılında Karadeniz’den Akdeniz’e dolu yükle geçen toplam 4162 gemiden 4057’sinin yaklaşık 922.361,94 ton buğday taşıdığı tespit edilmiştir. Osmanlı arşiv belgeleri temelinde ulaşılan bu verilere göre, buğday taşıyan gemilerin toplam içindeki oranı %90’ın üzerindedir. Özellikle 1800–1820 evresindeki ticaretin büyük ölçüde buğday sevkiyatına odaklandığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde gemiler Akdeniz’den Karadeniz’e genellikle yüksüz olarak geçerken dönüşte de çoğunlukla buğday, daha az miktarlarda olmak üzere ham demir, çeşitli hububat, deniz mahsulleri, ham veya mamul halde deri ve kumaş eşyalar ile hırdavat malzemeleri gibi ürünlerle yüklü vaziyette Akdeniz’e açılmışlardır. Aynı şekilde, İstanbul’dan temin edilerek Akdeniz limanlarına sevk edilen emtianın hacmi ile çeşitliliği de buğday ticaretiyle kıyaslandığında oldukça sınırlı kalmaktadır. 1821–1830 dönemine gelindiğinde ise ticari faaliyetlerde belirgin bir değişim gözlemlenmektedir. Bu dönemde Karadeniz’den Akdeniz’e taşınan en önemli ürün yine buğday olmakla birlikte, önceki evrelerden farklı olarak gemiler artık büyük oranda dolu yükle

Akdeniz'den Karadeniz'e geçiş yapmaya başlamıştır. Akdeniz limanlarından Karadeniz'e gönderilen malların hem çeşit hem de miktar bakımından artış göstermesi, bununla uyumlu olarak Osmanlı topraklarından Akdeniz'in farklı limanlarına taşınan ürünlerin de sayıca ve trce çoğalması, bu yıllarda ticari hareketliliğin bir yandan kayda değer biçimde yükseldiğini, diğer yandan da ürün portföyünün genişlediğini işaret etmektedir. Bu bağlamda, Akdeniz'den Karadeniz'e sevk edilen ürünler arasında narenciye, çeşitli meyve ve gıda malzemeleri, içkiler ile doğal ve kimyev ürünlerin hem çeşitliliğinde hem de miktarında belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Öte yandan, Osmanlı topraklarından temin edilerek Akdeniz'e taşınan çeşitli aħřap ve kereste ürünleri, giyim eşyalari, deri ve tekstil mamulleri, maden ve hırdavat malzemeleri ile baharat çeşitlerinde görülen artış, Avusturya'nın bu ticaret hattındaki faaliyetlerinin ürün yelpazesi bakımından da farklılaştığını ortaya koymaktadır. Bu noktada vurguyu hak eden bir diğer husus da Osmanlı pazarının da Avusturya'nın bu ticaretindeki payının görece artmış olmasıdır. Bu pay artışı ilk elde Osmanlı tarafının ihracata yönelik bir iştah geliştirmiş olabileceğini akla getirirse de sevkiyat yapılan yerlerin çoğunun Osmanlı vilayetleri olması söz konusu faaliyetin gerçek anlamda bir ihracat olmadığını göstermektedir. Bu perspektiften hareketle, bahsi geçen artış; ilgili bölgelerdeki Osmanlı tebaasına yönelik iaşenin daha çok Avusturya ticaret gemileri kullanılarak tedarik edilmesiyle alakalı olmalıdır.

Avusturya bandıralı gemilerin son evrede gösterdiği bu ticari performansın diğer iki evredeki kıyasla yükselmesi dikkat çeken bir husustur. Yunan isyanına bağlı ortaya çıkan gelişmelerin ticareti etkilediği bu ortamda Avusturya'nın grnrlğndeki artış birkaç ihtimalin üzerinde düşünülmesini gerektirmektedir. Bu noktada, ticaret hacmi ve portföyünün artarak genişlediğinin veri temelinde ispatlandığı bu sonuçta iki önemli olgunun bir kaldıraç işlevi görmüş olabileceği dikkate alınmalıdır. İsyanda Yunan asilerin savaş gemisi olarak yeniden düzenleyip kullandıkları ticaret gemilerinin ticaret trafiğinden çıktıkları varsayıldığı bir durum, ilgili koridordaki ticaret trafiğinde belirli seviyede bir kapasite yetersizliğine yol açmış olmalıdır. Diğer yandan, Avusturya'nın başından itibaren isyan fikrine karşı durması, hatta isyan sürecinde Osmanlı tezlerine yakın bir siyaset izlemesi, Osmanlı tarafında Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticarete Avusturya ticaret gemilerine pozitif ayrımcı bir yaklaşımı beraberinde getirecek bir ereve barındırmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu evredeki Avusturya'nın ticaret performansının tüm bu değişkenlerin kolektif etkisi altında şekillenmiş olabileceği hususu dikkate alınmayı gerektiren bir perspektif sunmaktadır.

Karadeniz–Akdeniz güzergahında Avusturya ticaret gemilerinin bu fark edilir yoğunluğunu Avusturya'nın Rusya ile siyasi ilişkilerinin derinliğine de bağlamak mümkündür.

Nitekim iki devlet arasındaki pozitif gündem, Avusturya'nın 1784 yılında Osmanlı Devleti'nden Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmesinde önemli bir etken olmuştur. Rus desteğiyle elde edilen bu hakkın yanında halihazırda güçlü ve yaygın bir ticaret filosuna sahip olması, Rus buğday stoğunun Akdeniz üzerinden Avrupa kıtasına taşınmasında Avusturya'ya önemli bir fırsat penceresi açmıştır. Tezin ilgilendiği dönem boyunca ticaretin buğday ağırlıklı olması ve bunun da daha çok Karadeniz–Akdeniz yönünde gerçekleşmesi, Avusturya ve Rusya arasında ikili siyasi ilişkiler zemininde güçlü bir ticaret partnerliğine evrildiğini işaret etmektedir.

19. yüzyılın yaklaşık ilk çeyreğinde Karadeniz havzasından taşınan buğday miktarı temelinde özellikle Rus buğdayının Avrupa ve Akdeniz açısından taşıdığı stratejik önem açıkça görülmektedir. Avusturya ticaretinde buğdayın neredeyse tek hedef ürün hâline gelmesi, bu dönemde Avrupa ve Akdeniz'in tahıl tedarikinde Karadeniz bölgesinin stratejik bir saha olduğunu göstermektedir. Karadeniz'le ilgili bu durumun anakronik bir örnek olmakla birlikte şeklen ve esasen bir benzeri günümüzde de gözlemlenmektedir. Rusya ile Ukrayna arasında 2022 yılında başlayan savaşta iki tarafın bu süreçte devreye aldığı bazı tedbirlerin deniz ticareti güvenliğini ortadan kaldırması Karadeniz üzerinden uluslararası pazarlara yapılan buğday sevkiyatını sekteye uğratmış; başta Afrika olmak üzere dünyanın birçok bölgesine ulaşan gıda tedarik zincirinde aksamalara yol açmıştır. İki dönem arasındaki bu genel benzerlik, Karadeniz havzası ile Karadeniz–Akdeniz koridorunun uzun zamandır Avrupa ve diğer bölgelerin gıda güvenliği açısından kritik bir lojistik merkez olduğunu bir kez daha kanıtlamaktadır.

Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz koridorundaki ticaretini belgeleyen kayıtlarda bir diğer önemli husus da emtianın yüklendiği ve indirildiği limanlarla ilgilidir. Bu hususta Akdeniz–Karadeniz, Karadeniz–Akdeniz ve İstanbul–Akdeniz güzergahındaki sevkiyatların bir kısmında varış yeri sadece Akdeniz olarak belirtilse de bir kısmında da spesifik olarak kalkış ve varış limanlarının belirgin olarak bildirildiği görülmektedir. Bu düzensizlik, söz konusu kayıtlarda mutlak olan şeyin vergileme tahakkukuna yönelik olarak sevk edilen emtianın tespiti olduğunu, bu sevkiyatın varış limanına ilişkin kayıt düşülmesinin –belki de gümrük memurlarının inisiyatifine bırakılmış– bir tercih meselesi olabileceğini düşündürmektedir. Neticede, emtiayı nihai tüketiciye ulaştıran Avusturya tüccarları olduğundan hareketle Osmanlı hükümetinin kendisinin doğrudan bir ticari taraf olmadığı bir denklemde bu türden bir istatistik kaygısı göstermesi de beklenmeyecek bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir görünmektedir. Yine de söz konusu kayıtların sunduğu kısıtlı veriler üzerinden, incelenen dönemde Avusturya

gemilerinin eriştiği ticaret ağına ilişkin anlamlı bir harita elde etmek mümkündür⁸⁶². Bu kapsamda, 1800–1814 evresinde yukarıdaki güzergâhlar çerçevesinde Doğu ve Batı Akdeniz’e dengeli bir biçimde dağılan 21 farklı limanın zikredildiği saptanmıştır. 1815–1820 evresinde ise açıkça bildirilen liman sayısı üç olarak gerçekleşmiştir. 1821–1830 evresindeki vaziyet ise bahsi geçen ağda dikkat çekici bir genişlemeyi işaret etmektedir. Nitekim, bu evredeki kayıtlarda spesifik olarak bildirilen liman sayısı yaklaşık 40’ı bulmuştur. Kayıtların tamamından liman bilgisi sağlanmadığından dolayı bu sayılar üzerinden geneli temsil edecek bir önermeye ulaşmak zor olsa da özellikle birinci evreden üçüncü evreye liman sayılarındaki artışın son evredeki ticari faaliyetlerde izlenen gözle görülür yoğunlukla uyumlu olduğu vurguyu gerektiren bir saptamadır. Bu bağlamda, bir diğer çıkarım da Avusturya’nın özellikle 1821–1830 evresinde Akdeniz’in önemli limanlarını içine alan oldukça geniş bir ticaret ağına erişmiş olduğudur. Diğer yandan, Avusturya’nın Karadeniz ticaretinin neredeyse bütünüyle boğazların kullanıldığı güzergaha dayandığı görülmektedir. 1800–1830 yılları arası Avusturya’nın ilgili ticaretinde bu yola alternatif olabilecek nitelikteki Tuna güzergahının aktif ve yoğun olarak kullanılmadığı dikkat çekmektedir. Özellikle kıta ablukası tedbirleri ile 1806–1812 Osmanlı–Rus savaşı gibi kriz dönemlerinde dahi bu güzergahın tercih edilmemesi – birtakım doğal ve teknik sebeplerden dolayı– söz konusu rotanın ticari açıdan rantabl olmadığını göstermektedir.

Avusturya’nın Akdeniz–Karadeniz koridorunda yürüttüğü ticari faaliyetleri savaş koşulları dışında etkileyen bazı faktörler de bulunmaktadır. Koridor boyunca veya koridora yakın bölgelerde herhangi bir savaş halinin olmadığı normal koşullarda ortaya çıkan bu faktörlerin, sınırlı seviyede de olsa ticaret faaliyetlerini etkilediği görülmektedir. Bu çerçevede, özellikle söz konusu koridorun Akdeniz ayağında beliren korsan saldırıları ile yine aynı koridorun herhangi bir kısmında meydana gelen deniz kazaları gibi olumsuz durumlar Avusturya’nın ticaretinde önemli bir konu başlığı olarak ortaya çıkmıştır. Zira bir ticaret hattının etkinliği, yalnızca ne kadar mal taşındığıyla değil, aynı zamanda bu malların güvenli ve düzenli biçimde hedef limanlara ulaşıp ulaşmadığıyla da doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, korsanlık tehdidiyle karşı karşıya kalan gemilerin uğradığı zararlar ya da deniz kazaları sonucu meydana gelen kayıplar, ticaretin hacmini ve sürekliliğini doğrudan etkilemese bile ticaret üzerindeki risk oranını arttıran ve ticaretin motivasyonu üzerinde baskı oluşturan unsurlar olarak değerlendirilmelidir.

⁸⁶² Üç evrede Avusturya tüccarlarının ticaret yaptığı limanları gösterir haritalar için bakınız Ek 1, Ek 2 ve Ek 3.

Ticaretin seyriyle ilgili bu faktörler de zaten Avusturya ve Osmanlı hükümetlerince öngörüldüğünden dolayı ikili antlaşmalarla söz konusu vakalara karşı geliştirilen hukuki tedbirler yoluyla önlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, 1617 tarihli ticaret antlaşması, 1718 Pasarofça Antlaşması, 1739 Belgrad Antlaşması ve son olarak 1747 yılındaki Ticaret Antlaşmasında korsanlıkla ilgili hükümlere yer verilmiştir. Ancak bu antlaşmaların ticareti güvence altına almadaki yetersizliği, Avusturya'yı sorunun kaynağı olan Garp Ocakları'yla ayrıca ikili antlaşmalar yapmaya zorlamıştır. Tüm bu girişimlere karşın korsanlık faaliyetlerinin tamamen önlenemediği görülmektedir. Nitekim belgelerde taranan toplam 10.743 hüküm arasında korsanlık konulu 60 hüküm, oran olarak düşük görünse de her bir vakanın özellikle Avusturya ve Osmanlı tarafları arasında sorunlara yol açması ve bunun bir döngü içinde devam etmesi yönünden dikkat çekmektedir.

Avusturya tüccarlarının karşılaştığı bir diğer sorun da deniz kazaları olmuştur. Denizlerdeki olumsuz hava koşullarına bağlı olarak geliştiği anlaşılan deniz kazalarına da tıpkı korsanlıkta olduğu gibi Osmanlı ve Avusturya arasında imzalanan çeşitli hukuki metinlerde yer verilmiştir. Bu çerçevede, 1617 tarihli ticaret antlaşması, 1718 Pasarofça Ticaret Antlaşması ve 1747 tarihli Ticaret Antlaşmasında, deniz kazalarındaki prosedüre dair hükümler bulunmaktadır. Söz konusu hükümlerde, kaza yapan gemiler için uygulanacak yardım müdahaleleri yanında kaza sonrasında bunların kargolarındaki malların ve mürettebatın can ve mal güvenliğinin sağlanmasına yönelik tedbirler öngörülmüştür. Ancak arşiv belgelerine yansıyan şikâyetler, söz konusu hükümlerin uygulamada yeterince işletilemediğini göstermektedir. Nitekim taranan kayıtlar içerisinde yer alan deniz kazası konulu 125 hüküm, bu tür olayların ticaret güvenliği açısından önemli bir sorun alanı yarattığını ortaya koymaktadır. Özellikle bu vakaların bir kısmında, kazaya uğrayan gemilerdeki malların gasp edilmesi bir güvenlik sorununu da beraberinde getirmiştir. Diğer yandan, hasarlı olduğundan seferine devam edemeyen kazazede gemideki malların başka bandıralı gemilere aktarılması kimi zaman taşınan ürünlerin nihai varış ve sahiplik verilerinin sağlıklı biçimde tespit edilmesini de güçleştirmektedir. Yine de, bu tür aktarımlarla sevkiyatın tamamlanmasına yönelik bir mekanizmanın varlığı iki tarafın da ticaret akışını sağlamaya yönelik ortak irade gösterdiklerini işaret etmektedir. Netice itibarıyla, tüm süreçte meydana gelen korsan saldırıları ve deniz kazalarının ticaretin sürdürülebilirliğini büyük oranda etkilemediğini; ancak taraflar arasındaki yazışmalara bakılırsa bazı sorunlar da yarattığını söylemek mümkündür. Bu sorunların ele alınmasında da her iki tarafça iyi niyetli ve yapıcı bir yaklaşım sergilendiği; özellikle Osmanlı merkez ve taşra teşkilatına antlaşmalara bağlılık hususunun sıklıkla

hatırlatıldığı, özellikle deniz kazalarında ortak komisyonlar veya komiserler yoluyla tahkikatlar yapıldığı görülmektedir.

Yukarıda bahsedilen tüm sorunlara karşın, tezin çalışma dönemine bütün olarak bakıldığında Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz ticaret koridorunda oldukça etkin bir performans gösterdiği izlenmektedir. 18. yüzyılın sonlarına kadarki süreçte Akdeniz ticaretinde öne çıkan Fransa'nın devrim ve koalisyon savaşları sarmalında bu konumunu yitirmesi, kıta ablukası tedbirlerinin İngiltere'nin ticaret hatlarını kısıtlaması, Trieste'nin serbest liman ve kent olarak ilanı ve Osmanlı'yla ilişkilerinde yeni kazanımlar elde etmesi gibi gelişmeler 19. yüzyılın başlarından itibaren Avusturya'yı Akdeniz ticaretinde önemli bir aktör haline getirmiştir. Bu pozitif iklim, Napolyon savaşları sürecinde olumsuz yönde etkilenmiş olsa da Viyana Kongresi sonrasında yeniden canlanmış ve yukarıda da bahsedildiği üzere Yunan isyanının getirmiş olduğu fırsatlar eşliğinde önemli bir ivme yakalamıştır.

Bu çalışmayla, Avusturya'nın 1800–1830 yılları arasında Akdeniz–Karadeniz hattında yürüttüğü ticari faaliyetler ele alınmış; dönemin ticaret hacmi, ürün portföyündeki çeşitlilik, kullanılan güzergâhlar başta olmak üzere birçok parametre arşiv belgeleri ışığında ayrıntılı olarak incelenmiştir. 19. yüzyıl başlarında Osmanlı ve Rus limanlarını kapsayan bu ticaretin, hangi siyasi, hukuki ve diplomatik dinamiklerle şekillendiğine dair veri temelli tespitler ortaya konmuştur. Çalışmayı önemli kılan yönlerden biri, Avusturya'nın bu koridordaki ticaretinin yalnızca ekonomik bakımdan değil, aynı zamanda siyasi ve hukuki boyutlarıyla birlikte geniş bir çerçevede değerlendirilmiş olmasıdır. Tüm bunlarla birlikte bu doktora tezi, 19. yüzyıl başlarında Avusturya'nın Akdeniz–Karadeniz hattındaki ticari varlığına dair arşiv temelli herhangi bir çalışmanın bulunmadığı literatüre katkı sağlamayı hedeflemektedir. Osmanlı arşiv belgelerinde Avusturya'nın bu hattaki ticaretine ilişkin belge yoğunluğu yabancı arşiv kayıtlarının kullanımını yöntem açısından kısıtlamış olsa da ilerleyen süreçte karşılaştırmalı araştırmalar için zengin bir veri kaynağı sunduğu da muhakkaktır. Bu veri kaynağının, sadece Avusturya'nın değil, başka devletlerin ticaretine yönelik bundan sonraki çalışmalar için de güvenli bir temel teşkil edeceği beklenmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

ARŞİV BELGELERİ

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ahidnâme-i Hümayun Defterleri

BOA, A.DVN.DVE.d., 57/1.

BOA, A.DVN.DVE.d., 59/3.

Ahkâm Defterleri

BOA, A.DVN.DVE.d., 63/7.

BOA, A.DVN.DVE.d., 64/8.

BOA, A.DVN.DVE.d., 65/9.

BOA, A.DVN.DVE.d., 66/10.

BOA, A.DVN.DVE.d., 87/5.

BOA, A.DVN.DVE.d., 88/6.

BOA, A.DVN.DVE.d., 89/7.

Name-i Hümayun Defterleri

BOA, A.DVNS.NMH.d., 8.

BOA, A.DVNS.NMH.d., 9.

Cevdet Askeriye (C.AS)

BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1018/44628.

BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1021/44768.

BOA, Cevdet Askeriye (C.AS), 1025/44935.

Cevdet Maliye (C. ML)

BOA, Cevdet Maliye (C. ML), 24435.

Hatt-ı Hümayun (HAT)

BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 241/1359.

BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 632/31210.

AE. Ali Emiri

BOA, AE. SSLM.III, 392/22673.

BOA, AE. SSLM.III, 46/2699.

ARAŞTIRMA ESERLERİ

Aaslestad, K. (2022). Blockade and Economic Warfare. A. Forrest and P. Hicks (Eds.), *The Cambridge History of the Napoleonic Wars*. (Vol. 3, pp. 117–141). Cambridge University Press: Cambridge.

Acar, K. (2014). *Ortaçağ'dan Sovyet Devrimi'ne Rusya*. İletişim Yayınları: İstanbul.

Adadağ, Ö. (2007). Fransız Devriminin Evrenselliği Üzerine. *Muhafazakâr Düşünce*, (3/11), 55-70.

Ahmet Cevdet Paşa, (2017). *Târih-i Cevdet*. (S. E. Karakuş, M. Babuçoğlu Haz.). C. 11. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Kültür Yayınları: Ankara.

Ahmet Cevdet Paşa, (2018). *Târih-i Cevdet*. (Ş. N. Aykut, Haz.). C. 2/1. Türk Tarih Kurumu Yayınları: Ankara.

Ahmet Lûtfî Efendi, (1999). *Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendî Tarîhî*. C.2-3. Tarih Vakfı Yapı Kredi Yayınları: İstanbul.

Ahmed Vasıf Efendi, (1994). *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*. (M. İlgürel Haz.). İstanbul: Kitabevi Yayınları.

Akalın, D. ve Şimşek, K. (2022). *Doğu Akdeniz'de Osmanlılar ve Ruslar 1768-1812*. Kesit Yayınları: İstanbul.

Akgündüz, A. (1990). *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri: Osmanlı Hukukuna Giriş ve Fatih Devri Kanunnameleri*. Fey Vakfı Yayınları: İstanbul.

Aktaş Kütükçü, B. (2023). Osmanlı Ahidnâme Geleneğinin Doğuşu: Anadolu Selçuklu ve Beylikler Dönemi Ahidnâmeleri Hakkında Bir Araştırma. *Kütüphane, Arşiv ve Müze Araştırmaları Dergisi*, (4/2), 163-174.

Aktepe, M. M. (1956). Mahmud I. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (7), 158-165.

Aldrich, R. (1996). *Greater France: A History of French Overseas Expansion*. St. Martin's Press: New York.

- Andreozzi, D. ve Panariti, L. (2011). Trieste and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century. B. S. Haberkamp. (Ed.), *Europa und die Türkei im 18. Jahrhundert/Europe and Turkey in the 18th Century*. (pp. 219-230). Bonn University Press: Göttingen.
- Andrews, C. M. (1915a). Anglo-French Commercial Rivalry, 1700-1750: The Western Phase, I. *The American Historical Review*, (20/3), 539-556.
- Andrews, C. M. (1915b). Anglo-French Commercial Rivalry, 1700-1750: The Western Phase, II. *The American Historical Review*, (20/4), 761-780.
- Arı, B. (2007). Akdeniz’de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku. *Türkler ve Deniz*, Ö. Kumrular (Ed.), 265-318. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Armaoğlu, F. (2020). *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)*. Kronik Kitap: İstanbul.
- Arnold, D. (2012). *The Age of Discovery 1400-1600*. Routledge: London and New York.
- Arş, G. L. (2013), *Rossiya i borba Gretsii za osvobozhdenie: ot Yekateriny II do Nikolaya I*. Ocherki, Indrik: Moskova.
- Aslan, S. (2012). *Akdeniz’de Cezayir korsanlığı: 1770-1830*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi: İstanbul.
- Aslantaş, S. (2013). Osmanlı-Rus İlişkilerinden Bir Kesit: 1826 Akkerman Andlaşması’nın “Müzakereleri”. *Uluslararası İlişkiler*, (9/36), 149-169.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (2010). Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları: İstanbul.
- Bayrak, M. (1999). *1821 Mora İsyanı ve Yunanistan’ın Bağımsızlığı*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Anadolu Üniversitesi: Eskişehir.
- Beller, S. (2018). *The Habsburg Monarchy 1815-1918*. Cambridge University Press: United Kingdom.
- Beller, S. (2023). *Kısa Avusturya Tarihi*. Kronik Kitap: İstanbul.
- Beydilli, K. (1991). Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve “Mîrî Ticâret” Teşebbüsü. *Belleten*, (55/214), 687-756.
- Beydilli, K. (2011). Tepedelenli Ali Paşa. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (40), 476-479.

- Bosetti, G. (2017). *Trieste, Port Des Habsbourg 1719-1915: De l'intégration des immigrants à la désintégration du creuset*. UGA Édition: Grenoble.
- Bostan, İ. (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Bostan, İ. (2008). İzn-i Sefine. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (23), 542-543.
- Bostan, İ. (2009a). *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*. Timaş Yayınları: İstanbul.
- Bostan, İ. (2009b). *Akdeniz'de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü. Başlangıçtan XII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*. İ. Bostan, S. Özbaran (Ed.), Vol. 1, 227-240. Deniz Basımevi Müdürlüğü: İstanbul.
- Bozkurt, N. (2000). *Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı-Avusturya Münasebetleri (1740-1788)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi: Isparta.
- Bozkurt, N. (2002). Korsan. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, (26), 210-212.
- Bozkurt, N. (2004). Avusturya'nın Karadeniz Ticaretine Bakış (1788-1791 Osmanlı-Avusturya Savaşı Öncesi). *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, (150), 61-70.
- Bozkuş, M. A. (2017). *Ortaçağ'da Alâiyye (Alanya) ve Alâiyye Beyliği*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi: Ankara.
- Braudel, F. (1973). *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. (S.Reynolds Trans. By). Vol. 2. Collins: London.
- Braudel, F. (2017). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II*. (M. A. Kılıçbay Çev.). Doğu Batı Yayınları: Ankara.
- Braudel, F. (2024). *Fransa'nın Kimliği*. (L. Başaran Çev.). Alfa Yayınları: İstanbul.
- Bulunur, K. İ. (2020). *Osmanlı Gümrük Sistemi (1476-1620)*. Kitabevi: İstanbul.
- Castelnau, G. M. (1820). *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle Russie. Statistique des provinces qui la composent. Fondation d'Odessa; ses progrès, son état actuel; détails sur son commerce. Voyage en Crimée, dans l'intérêt de l'agriculture et du commerce. Avec Cartes, Vues, Plans*. Rey et Gravier: Paris.
- Condliffe, J. B. (1950). *The Commerce of Nations*. W. W. Norton and Company: New York.
- Crouzet, F. (1964). Wars, Blockade, and Economic Change in Europe, 1792-1815. *The Journal of Economic History*, (24/4), 567-588.

- Çelik, B. (2022). Osmanlı gümrüklerinde 19. yüzyıl son döneminde yapılan reformlar ve yabancı uzmanlar. S. Nurdan ve M. Özler (Ed.), *XVIII. Türk Tarih Kongresi: Kongreye sunulan bildiriler*, C. 3 (ss. 173-211). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Çetin, A. (1996). Garp Ocakları. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (13), 382-386.
- Çiçek, H. (2018). *(Vekāyi 'nüvis) Sadullah Enverî Efendi ve Tarihi'nin II. Cildinin Metin ve Tahlili (1187–1197/1774–1783)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Atatürk Üniversitesi: Erzurum.
- De Testa, L. B. (1898). *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les Puissances Étrangères*, C.9, Paris: Amyot.
- De Vries, J. (1976). *Economy of Europe an Age of Crisis 1600-1750*. Cambridge University Press: London.
- Delilbaşı, M. (1983). Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış. *Belleten*, (47/185), 95-104.
- Dinç, G. (2020). Yunan İsyanı Sırasında Anadolu Sahillerinin Güvenliği (1821-1829). İ. H. Demircioğlu, Y. Yiğit, A. Özcan, vd. (Ed.). *Geçmişten Günümüze Türkiye'de Sahil Güvenlik*, (ss. 191-206). Pegem Akademi: Ankara.
- Dinç, G. (2023). Yunan İsyanı Sırasında Çanakkale Savunması (1821-1829). M. Demiryürek, F. Akın, H. Yazar (Ed.). *Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. Yılında Prof. Dr. Zeki Arıkan Anısına Tarih Tasarımları*, (ss. 219-238). İdeal Kültür Yayıncılık: İstanbul.
- Diyarbakirlioğlu, Z. (1979). *Osmanlı-Avusturya Gümrük Tarifeleri*. İstanbul Üniversitesi Tarih Mezuniyet Tezi: İstanbul.
- Doyle, W. (1986). *The Ancien Regime*. Macmillan Education: London.
- Doyle, W. (2012). *The Oxford Handbook of The Ancien Régime*. Oxford University Press: New York.
- Druzhinina, E. I. (1970). *Yuzhnaya Ukraina 1800-1825*. Nauka: Moskova.
- Ekinci, İ. (2013). Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (6/28), 81-93.
- Eldem, E. (2016). Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti Osmanlı İmparatorluğu'nda Batı'yla Ticaret: Sorular, Sorunlar, Kaynaklar. S. N. Faroqhi (Ed.), *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*. C.3. (ss. 341-391). İstanbul: Kitap Yayınevi.

- Elibol, N. (2003). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi: İstanbul.
- Elibol, N. (2004). XVIII. Yüzyılda Avusturya Topraklarında Faaliyet Gösteren Osmanlı Tüccarları. *Türklük Araştırmaları Dergisi*, (15), 59-112.
- Elibol, N. (2005). XVIII. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaretiyle İlgili Bazı Değerlendirmeler. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (6/1), 61-76.
- Elibol, N. ve Küçükkalay M. (2011). Implementation Of The Commercial Treaty Of Passarowitz And The Austrian Merchants, 1720-1750. C. Ingrao, N. Samardzic and J. Pešalj (Ed.), *The Peace of Passarowitz, 1718*. (pp. 159-178). Indiana: Purdie University Press.
- Elibol, N. (2015). Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi: Karadeniz'e Çıkan Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830). Ş. Batmaz, Ö. Tok (Haz.). *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (ss. 229-251). Not Yayınları: Kayseri.
- Ellis, G. (2003). *The Napoleonic Empire*. Palgrave Macmillan: New York.
- Ercan, H. O. (2019). *Pasarofça Antlaşması (1718) ve Diplomasi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi: İstanbul.
- Erdönmez, C. (2019). Şer'iyye Sicillerine Göre XIX. Yüzyılın İlk Yarisındaki Osmanlı-Rusya İlişkilerinin Kıbrıs'a Yansıması: Konsoloslar, Tüccarlar ve Ticaret. *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (47), 139-164.
- Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri I*. Türk Tarih Kurumu Basımevi: Ankara.
- Esdaile, C. J. (2019). *The Wars of Napoleon*. Routledge: New York.
- Fadeyev, A. V. (1958). *Rossiya i vostochnyy krizis 20-kh godov XIX veka*. Izd-vo Akademii: nauk SSSR.
- Fairlie, S. E. (1959). *The Anglo Russian Grain Trade 1815-1861*. Ph.D., University of London: London.
- Fayda, M. (1988). Ahidnâme. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (1), 535-536.
- Feyiz, F. (2022). XVIII. Yüzyıl Osmanlı Gümrük Kayıtları Işığında Edirne Ticaret Hayatı. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Eskişehir Osmangazi Üniversitesi: Eskişehir.
- Fichtner, P. S. (2003). *The Habsburg Monarchy 1490-1848*. Red Globe Press: London.

- Fichtner, P. S. (2008). *Terror and Toleration The Habsburg Empire Confronts Islam, 1526–1850*. Reaktion Books: London.
- Findlay, R. and O’rourke, K. H. (2007). *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*. Princeton University Press: New Jersey.
- Fleet, K. (1993). The Treaty of 1387 Between Murad I and the Genoese. *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, (56/1), 13-33.
- Frangakis-Syrett, E. (2001). *İzmir And The Ottoman Maritime World of The Eighteenth Century*. Oriente Moderno, (20/81), 109-128.
- Frangakis-Syrett, E. (2010). *Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*. The İsis Press: İstanbul.
- Frary, L. J. (2013). Russian Consuls and the Greek War of Independence (1821-31). *Mediterranean Historical Review*, (28/1), 46-65.
- Furet, F. (1996). *The French Revolution 1770-1814*. (A. Nevill Trans. By). Blackwell Publishers: Cambridge.
- Galani, K. (2010). The Napoleonic Wars And The Disruption of Mediterranean Shipping and Trade: British, Greek and American Merchants in Livorno. *The Historical Review/La Revue Historique*, (7), 179-198.
- Gasser, P. (1954). Österreichs Levantehandel über Triest 1740-1790. *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, (7), 120-130.
- Genç, M. (2014). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*. Ötüken Neşriyat: İstanbul.
- Glete, J. (2001). Warfare at Sea, 1500-1650. *Maritime Conflicts and the Transformation of Europe. Warfare and History*. Routledge: London.
- Good, D. F. (1984). *The Economic Rise of the Habsburg Empire 1750-1914*. University of California Press: Berkeley, Los Angeles, and London.
- Gordon, T. (1832). *History of the Greek Revolution*. Vol 2. William Blackwood ve T. Cadell: Edinburgh and London.
- Grab, A. (2003). *Napoleon and the Transformation of Europe*. Palgrave Macmillan: New York.
- Grab, A. (2015). The Kingdom of Italy and the Continental Blockade. K. B. Aaslestad and J. Joor (Ed.), (pp. 98-113). *Revisiting Napoleon's Continental System: Local, Regional and*

- European Experiences War, Culture and Society, 1750-1850*. Palgrave Macmillan: New York.
- Grassi, V. (1985). Il Cimitero Ottomano Di Trieste. *Oriente Moderno*, (4/65), 223-238.
- Gregory, D. (2001). *Napoleon's Italy*. Associated University Presses: London.
- Gross, N. T. (1967). *Industrialization in Austria in the Nineteenth Century*. University of California: Berkeley.
- Grouzet, F. (2001). *A History of European Economy 1000-2000*. University Press of Virginia: USA.
- Hammer, J. (1984). Büyük Osmanlı Tarihi, (1718–1739). C.14, Üçdal Hikmet Neşriyat: İstanbul.
- Harlaftis, G., and Laiou, S. (2008). The Evolution of the Greek Shipping Industry: From the 19th to the 20th Century. In M. Mazower (Ed.), *Networks of Power in Modern Greece: Essays in Honour of John Campbell* (pp. 85–105). Hurst Publishers: London
- Hartwell, R. M. (2008). Economic Change in England and Europe, 1780-1830. C. W. Crawley (Ed.), *The New Cambridge Modern History, Volume IX: War and peace in an Age of Upheaval, 1793-1830*. (pp. 31-59). Cambridge University Press: London.
- Harvey, M. L. (1938). *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*. Ph.D., University of California, Berkeley.
- Heckscher, E. F. (1922). *The Continental System An Economic Interpretation*. H. Westergaard (Ed.), At The Clarendon Press: Oxford.
- Heckscher, E. F. (1935). *Mercantilism*. (M. Shapiro Trans. By). Printed in Great Britain by Unwin Brothers: London.
- Henderson, W. O. (1981). The German Zollverein and the European Economic Community. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft / Journal of Institutional and Theoretical Economics*, (137/3), 491-507.
- Herlihy, P. (1963). *Russian Grain And Mediterranean Markets, 1774-1861*. Ph.D., University of Pennsylvania.
- Herlihy, P. (1986). *Odessa: A History, 1794-1914*. Harvard University Press: Cambridge.
- Hobsbawm, E. J. (1954). The General Crisis of the European Economy in the 17th Century. *The Past and Present Society*, (5), 33-53.

- Hunt, L. (2022). The French Revolutionary Wars. M. Broers and P. Dwyer (Eds.), *The Cambridge History of the Napoleonic Wars: (1), Politics and Diplomacy* (pp. 85-105). Cambridge University Press: Cambridge.
- İlıcak, H. Ş. (2011). *A Radical Rethinking of Empire: Ottoman State and Society during the Greek War of Independence (1821-1826)*. Ph.D., Harvard University: Cambridge.
- İlıcak, H. Ş. (2021). *HdO "Those Infidel Greeks" The Greek War of Independence Through Ottoman Archival Documents*. Brill: Leiden/Boston.
- İlıcak, H. Ş. (2022). The Decade Prior to the Greek Revolution: A Black Hole in Ottoman History. P. M. Kitromilides (Ed.). *The Greek Revolution in the Age of Revolutions (1776-1848) Reappraisals and Comparisons*, (pp 139-149). Routledge: London and New York.
- İnalcık, H. (1986). İmtiyâzât. *The Encyclopaedia of Islam*. B. Lewis, V. L. Menage, CH. Pellat, and J. Schacht (ed.). Vol.3. (pp. 1179-1189). E. J. Brill: Leiden-London.
- İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi I*. H. İnalcık, D. Quataert (Ed.). Eren Yayıncılık: İstanbul.
- İnalcık, H. (2012). *Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I: Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- İnalcık, H. (2022). *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-IV Âyanlar, Tanzimat, Meşrutiyet*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- İyigün, M. (2015). *War, Peace, and Prosperity in the Name of God, The Ottoman Role in Europe's Socioeconomic Evolution*. Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Jamieson, A. G. (2012). *Lords of the Sea: A History of the Barbary Corsairs*. Reaktion Books: London.
- Jelavich, B. (1987). *Modern Austria Empire and Republic 1815-1986*. Cambridge University Press: USA.
- Jewsbury, G. F. (1999). *The Greek Question: The View from Odessa 1815-1822*. Cahiers du Monde Russe, (40/4), 751-762.
- Joor, J. (2015). Significance and Consequences of the Continental System for Napoleonic Holland, Especially for Amsterdam. K. B. Aaslestad and J. Joor (Ed.), *Revisiting*

- Napoleon's Continental System: Local, Regional and European Experiences War, Culture and Society, 1750-1850.* (pp. 259-276). Palgrave Macmillan: New York.
- Kaltenstadler, W. (1968). Der österreichische Seehandel über Triest im 18. *Jahrhundert. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, (55/4), 481-500.
- Kanar, M. (2003). *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*. Derin Yayınları: İstanbul.
- Kann, R. A. (1974). *A History of the Habsburg Empire 1526-1918*. University of California: Berkeley.
- Karakulak, M. (2015). Hocabey'den Odessa'ya Bir Limanın Gelişimi. *Ordu Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, (5/12), 288-318.
- Keskin, Ö. (2021). On Dokuzuncu Yüzyılda Çanakkale Boğazı'nda Yeni Bir Savunma Noktası: Bigalı Kalesi. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, (22/2), 255-275.
- Kılıç, H. (2020). *Osmanlı-İngiltere İktisadi-Kurumsal İlişkileri: İzmir Örneği (1838-876)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi: Ankara.
- Kılınç, A. (2011). Eflak-Boğdan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu. *Acta Turcica*, (3/1), 40-56.
- Kissinger, H. (2016). *Dünya Düzeni*. (S. S. Gül Çev.). Boyner Yayınları: İstanbul.
- Kotsonis, Y. (2025). *The Greek Revolution and the Violent Birth of Nationalism*. Princenton University Press: Princenton and Oxford.
- Kudriavtseva, E. P. (2008). *Russkaya Torgovlya Cherez Konstantinopol'v Pervoi Polovine XIX. Otechestvennaya İstoriya*, 18-28.
- Kumar, K. (2024). *İmparatorluk Tasavvurları Beş Emperyal Devlet Dünyayı Nasıl Şekillendirdi?*. (Ö. Ç. Balkaya Çev.). Doğu Batı Yayınları: Ankara.
- Kurat, A. K. (1990). *Türkiye ve Rusya*. Sevinç Matbaası: Ankara.
- Kurat, A. N. (2020). *Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917'ye Kadar*. Türk Tarih Kurumu: Ankara.
- Kurdakul, N. (1981). *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*. Döler Neşriyat: İstanbul.
- Kurşun, Z. (2021). *Nasuhzâde Ali Paşa ve Rum İsyanı*. Vakıfbank Kültür Yayınları: İstanbul.
- Kurtaran, U. (2006). *Osmanlı -Avusturya Diplomatik İlişkileri (1526-1791)*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gaziosmanpaşa Üniversitesi: Tokat.

- Kurtaran, U. (2014). XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Avusturya Siyasi İlişkileri. *Tarih Okulu Dergisi*, 7/XVII, 393-419.
- Kurtaran, U. (2015). Sultan Birinci Mahmud Dönemi Osmanlı-Rus Siyasi İlişkileri. *Belleten*, (79/285), 589-610.
- Kurtaran, U. (2016). XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti ile Avusturya Arasındaki Ticaret Antlaşmaları ve Yaşanan Değişimler (1718-1791). *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (9/2), 743-770.
- Kuzucu, S. (2015). XVIII. Yüzyılda Uluslararası Bir Sorun Olarak Garp Ocakları'nın Akdeniz'deki Korsanlık Faaliyetleri. *Gazi Akademik Bakış*, (9/17), 165-180.
- Küçükcalay, M. (2007). *Osmanlı İthalatı: İzmir Gümrüğü (1818-1839)*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- Kütükoğlu, M. (1974). Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Târifeleri. *Tarih Enstitüsü Dergisi*, (4/5), 335-393.
- Kütükoğlu, M. (1986). *Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları. Tarih Boyunca Türk-Yunan İlişkileri (20 Temmuz 1974'e Kadar)*. (ss. 133-161). Genelkurmay Basımevi: Ankara.
- Kütükoğlu, M. (1988). Ahidnâme. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (1), 536-540.
- Kütükoğlu, M. (1996). Gümrük. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (14), 263-268.
- Kütükoğlu, S. M. (2022). *Balta Limanına Giden Yol: Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri (1580-1850)*. Türk Tarih Kurumu: Ankara.
- Maddison, A. (2006). *The World Economy: Volume 1: A Millennial Perspective Volume 2: Historical Statistics*. Development Centre Studies. OECD Publishing: Paris.
- Magnusson, L. (1994). *Mercantilism: The Shaping of an Economic Language*. Routledge: London and New York.
- Marin, I. (2012). *Contested Frontiers in The Balkans Ottoman and Habsburg Rivalries in Eastern Europe*. London and New York: I. B. Tauris.
- Marzagalli, S. (1996). Port Cities in the French Wars: The Responses of Merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806-1813. *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, (6/4), 65-73.

- Marzagalli, S. (2022). *Napoleonic Wars and Economic Imperialism*. M. Broers and P. Dwyer (Ed.). *The Cambridge History of the Napoleonic Wars: Politics and Diplomacy*. Cambridge University Press: New York.
- Melvin, E. F. (1919). *Napoleon's Navigation System: A Study of Trade Control During the Continental Blockade*. Ph.D. University of Pennsylvania.
- Meray, S. L. (1961). Bazı Türk Andlaşmalarında Denizde Dostluk, Selamlaşma, Kazaya Uğramış Gemilere Yardımla İlgili Hükümler. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, (18/1-2), 1-15.
- Meray, S. L. (1963). Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (18/3), 105-188.
- Mikaberidze, A. (2020). *The Napoleonic Wars: A Global History*. Oxford University Press: New York.
- Miliori, M. (2009). Europe, the Classical Polis, and the Greek Nation: Philhellenism and Hellenism in Nineteenth Century Britain. R. Beaton, D. Ricks (Ed.), *The Making of Modern Greece: Nationalism, Romanticism, and the Uses of the Past (1797-1896)*. (pp. 65-77). Ashgate Publishing Company: United Kingdom.
- Milward, A. S. and Saul, S. B. (1979). *The Economic Development of Continental Europe 1780-1870*. George Allen and Unwin: London.
- Muâhedat Mecmuası*, (III), Ankara: 2008.
- Naîmâ Mustafa Efendi, (2007). *Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyn Fî Hulâsati Ahbârî'l-Hâfikayn)*. (M. İpşirli, Haz.). C. 2. Türk Tarih Kurumu Yayınları: Ankara.
- Noradounghian, G. (1897). *Recueil D'Actes Internationaux de L'Empire Ottoman. Tome Premier, 1300-1789*. Librairie Cotillon: Paris.
- Ortaylı, İ. (1973). 1727 Osmanlı-Avusturya Seyrû Sefain Sözleşmesi. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (28/3-4), 97-110.
- Öktem, A. E., ve Kurtarcan, B. R. (2011). *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla*. Denizler Kitabevi: İstanbul.
- Örenç, A. F. (2008). *Balkanlarda İlk Dram Unuttuğumuz Mora Türkleri*. Babıali Kültür Yayıncılığı: İstanbul.

- Örenç, A. F. (2009). 1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması. *Tarih Dergisi*, (46), 37-84.
- Özcan, A. (2017). Pasarofça Antlaşması. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (34), 177-181.
- Özdemir, Ş. (2004). *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi: Ankara.
- Özdemir, Ş. (2004). Korsanlıktan Kaynaklanan Zararın Tazmini Konusunda Osmanlı Devleti'nin Avusturya'ya Vermiş Olduğu Senet. *Kebikeç*, (18), 395-406.
- Özdemir, Ş. (2006). Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, (19), 365-380.
- Özlü, Z. ve Üzüm, İ. H. (2021). Kavalalı Mehmet Ali Paşa Dönemi'nde Mısır ve Antalya Havalisi Arasında Yapılan Kereste Ticaretine Dair Bulgular. B. Koçakoğlu, D. Çakılcı (Ed.), *Toprak, Su, Medeniyet: Antalya*. (ss. 57-68). Palet Yayınları: Konya.
- Özsüer, E. (2024). İki Yüzüncü Yılında Yunan Kamuoyunda Mora İsyanı ve Ulusal Kahramanlar. N. Özden (Ed.). *Mora Katliamı ve Anadolu'da Yunan Mezalimi Sempozyumu (15-16 Kasım 2021) Bildiriler Kitabı*, (ss. 145-184). Türk Tarih Kurumu: Ankara.
- Öztürk, M. (2018). 17. Yüzyıl Venedik Arşivindeki Türkçe Belgelerde Akdeniz'de Korsanlık. *IX. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (4-5 Mayıs 2017), 1-24.
- Öztürk, M. (2020). Osmanlı Devleti'nin İsveç ve Norveç'e Verdiği 1827 ve 1851 Tarihli Gümrük Tarife Defterleri. *Uluslararası Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, (2/1), 157-216.
- Pagratīs, G. (2015), "The "Discovery" of the Eastern Mediterranean and the Black Sea by Ionian Maritime Entrepreneurs (late 18th – early 19th century)", E. Sifneos, O. Iurkova and V. Shandra (Ed.). *Port-Cities of the northern shore of the Black Sea: Institutional, Economic and Social Development, 18th – early 20th Centuries, Black Sea History*, vol. 2, (pp. 305-315).
- Pamuk, Ş. (2013). *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*. İletişim Yayınları: İstanbul.

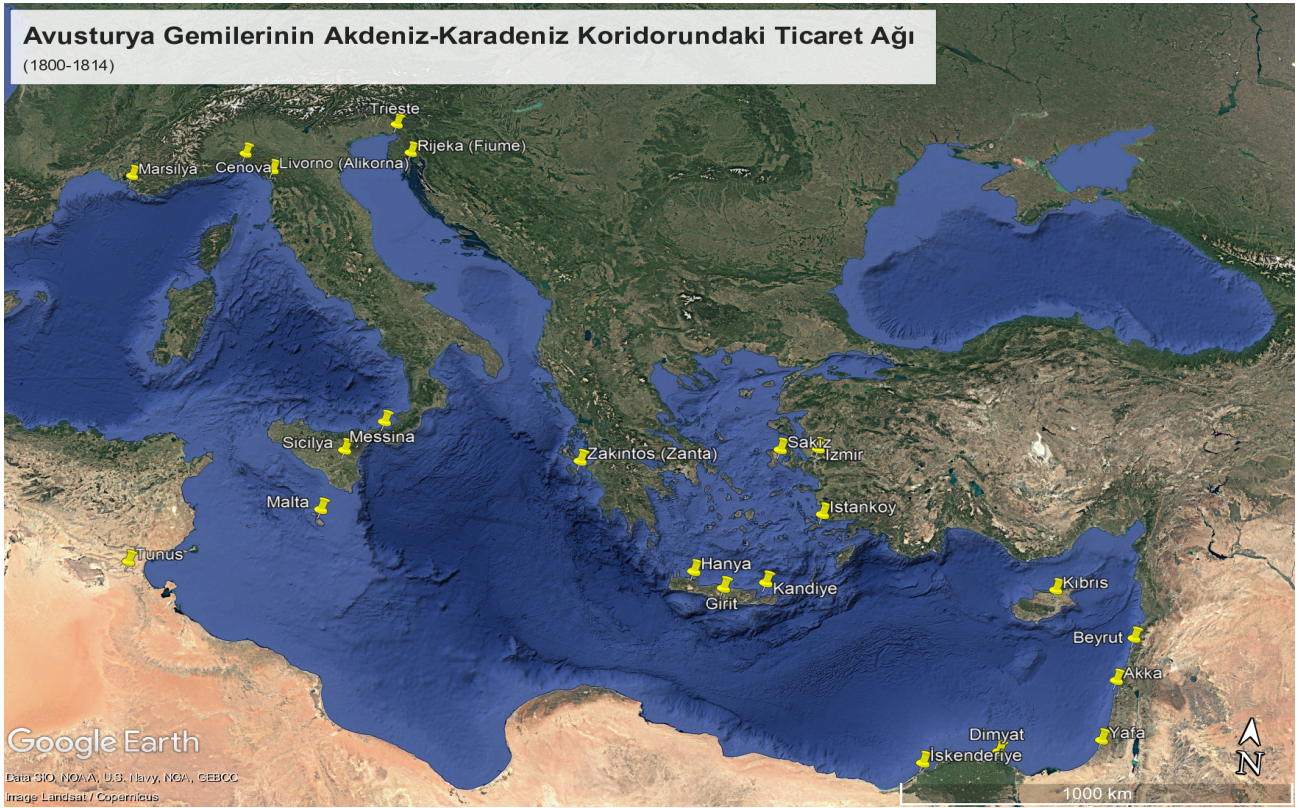
- Panzac, D. (2005). *Barbary Corsairs: The End of a Legend 1800-1820*. (V. Hobson Translated by). *The Ottoman Empire and Its Heritage. Politics, Society and Economy*. Brill: Leiden/Boston:
- Pešalj, J. (2019). The Peace of Passarowitz and the Habsburg-Ottoman Relations. Gültekin Yıldız (Haz.), *Harp ve Sulh 300. Yılında Pasarofça Antlaşması Sempozyumu Bildirileri*, (s.19-35). İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı Merkez Basım ve Yayınevi.
- Pierenkemper, T. and Tilly, R. (2004). *The German Economy During the Nineteenth Century*. Berghahn Books: New York.
- Pingaud, A. (1914). *La domination Française dans l'Italie du Nord (1796-1805): Bonaparte, président de la République Italienne*. (C.2). Librairie Académique Perrin et Cie: Paris.
- Prousis, T. C. (1987). The Greeks of Russia and the Greek Awakening, 1774-1821. *Balkan Studies*, (28/2), 259-280.
- Prousis, T. C. (2013). Revolt, Reprisal, Russian-Ottoman Tension: A British Perspective on the Opening Round of the 1821 Eastern Crisis. *Balkanistica*, (26), 127–160.
- Rebitsch, R. (2019). *Michael Heberer: A Prisoner of the Ottoman Navy. Piracy and Captivity in the Mediterranean 1550-1810*, M. Klarer (Ed.), (pp167-85). Routledge: New York.
- Romano, R. (2008). Lavorare in funzione del porto. Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento. T. Catalan, S. Zilli (Ed.). *O.T.I.S Osservatorio del lavoro transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria*. (pp. 67-87). Tipografia Adriatica: Trieste.
- Rothenberg, G. E. (1980). *The Art of Warfare in the Age of Napoleon*. Indiana University Press: Indiana.
- Sahillioğlu, H. (1968). 1763'de İzmir Limanı İhracaat Gümrüğü ve Tarifesi. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, (8), 53-57.
- Schmoller, G. (1897). *The Mercantile System and its Historical Significance: Illustrated Chiefly From Prussian History*. The Macmillan Company: New York.
- Schroeder, P. W. (1994). *The Transformation of European Politics 1763-1848*. Oxford University Press: New York.
- Sestier, J. M. (2017). *Antikçağ'da Korsanlık*. (O. Adanır Çev.). Doğu Batı Yayınları: Ankara.

- Sezer, H. (1998). Tepedelenli Ali Paşa'nın Çiftlikleri Üzerine Bir Araştırma. *Belleten*, (62/233), 75–106.
- Shovlin, J. (2014). War and Peace: Trade, International Competition, and Political Economy. P. J. Stern and C. Wennwielind (Ed.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*. (pp. 305-307). Oxford University Press: New York.
- Skinner, F. W. (1974). *City Planning in Russia: The Development of Odessa, 1789-1892*. Ph.D. Princeton University: New Jersey.
- Sotiropoulos, M. (2022). The Transnational Foundations of the Greek Revolution of 1821. Y. Cartledge, A. Varnava (Ed.). *New Perspectives on the Greek War of Independence: Myths, Realities, Legacies and Reflections*. (pp. 23-44). Palgrave Macmillan: New York.
- Sutherland, D. (2004), *Ancien Régime. Europe 1450-1789 Encyclopedia of the Early Modern World*, J. Dewald (Ed.). (1), 59.
- Süslü, A. (1983). Osmanlı-Fransız Diplomatik İlişkileri (1798-1807). *Belleten*, (47/185), 259-280.
- Şakiroğlu, H. M. (1996). Frenk. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (13), 197-199.
- Şânî-zâde Târîhi II, Ziya Yılmaz (Haz.), Çamlıca Yayınları, İstanbul 2008.
- Şirokorad, A. B. (2009). *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kırana Osmanlı-Rus Savaşları: Kırım-Balkanlar-93 Harbi ve Sarıkamış*. Selenge Yayınları: 2009.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, (2019). *Osmanlı-Rus antlaşmaları 1700-1834*. Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları: İstanbul.
- Thomson, J. E. (1994). *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*. Princeton University Press: Princeton, New Jersey.
- Tukin, C. (1947). *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*. Üniversite Matbaacılık: İstanbul.
- Tuncer, H. (2008). *Osmanlı-Avusturya İlişkileri (1789-1853)*. Kaynak Yayınları: İstanbul.
- Turan, Ş. (1951). *1829 Edirne Antlaşması*. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, (9/1-2), 111-151.
- Turan, Ş. (1967). Osmanlı İmparatorluğu ile İki Sicilya Krallığı Arasındaki Ticaretle İlgili Gümrük Tarife Defterleri. *Belgeler*, (7-8), 81-167.

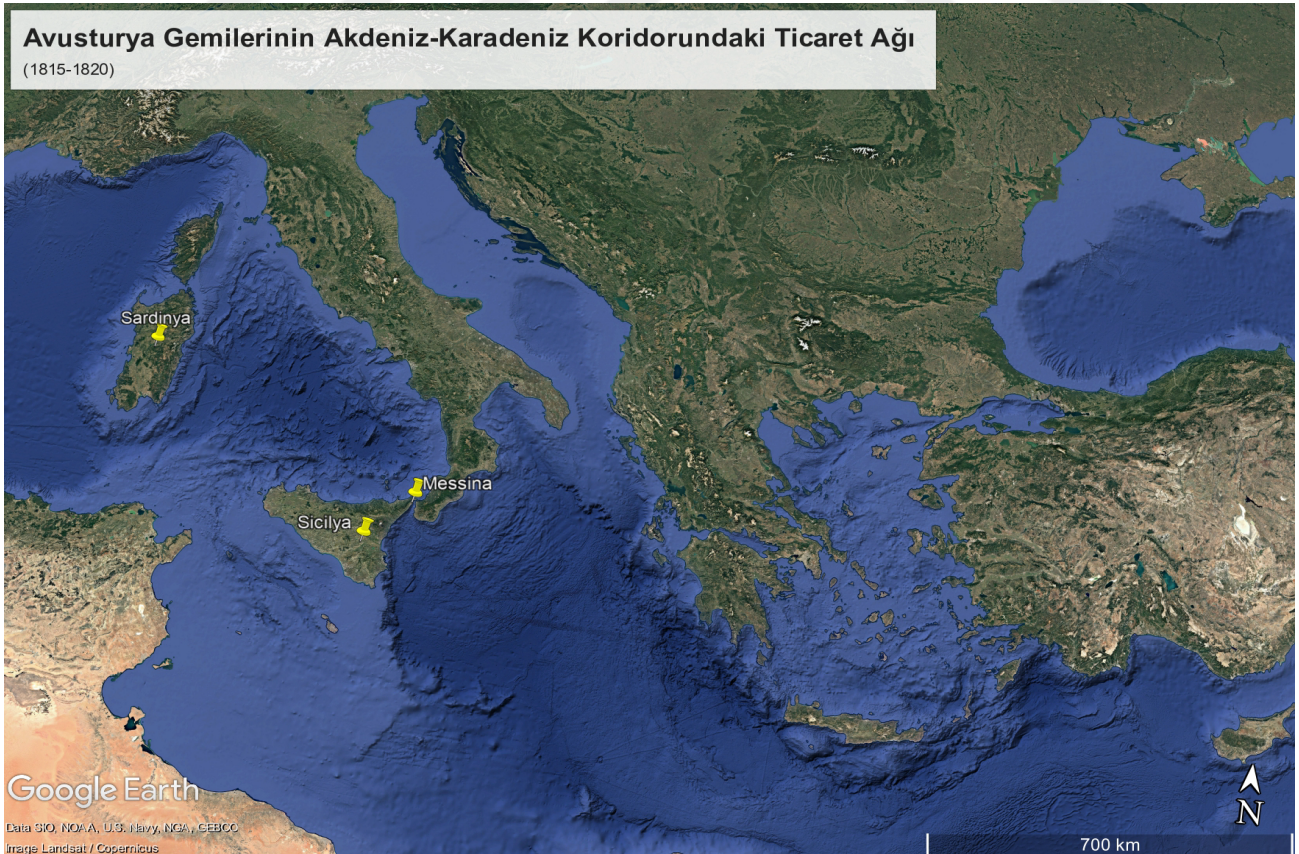
- Uzun, A. (2001). Tepedelenli Ali Paşa ve Mal Varlığı. *Belleten*, (65/244), 1035-1078.
- Vak'a-nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, Ziya Yılmaz (Haz.), Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul 2000.
- Woolf, S. (1991). *Napoleon's Integration of Europe*. Routledge: London and New York.
- Woolf, S. (2022). *A History of Italy 1700-1860 The Social Constraints of Political Change*. Routledge: London and New York.
- Yeşil, F. (2017). *Trajik Zafer: Büyük Güçlerin Doğu Akdeniz'deki Siyasi ve Askeri Mücadelesi (1806-1807)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: İstanbul.
- Yirşen, R. (2023). The Problem of Piracy in Commercial Relations between the Ottoman State and the Kingdom of Two Sicilies (Sicilyateyn) between 1740 and 1804. *Adalya*, (26), 319-336.
- Zararsız, A. (2015). *16/4 Numaralı Düvel-İ Ecnebiye Defteri "Venedik Ahidname Defteri" (Transkripsiyon-Değerlendirme)*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi Antalya.

EKLER

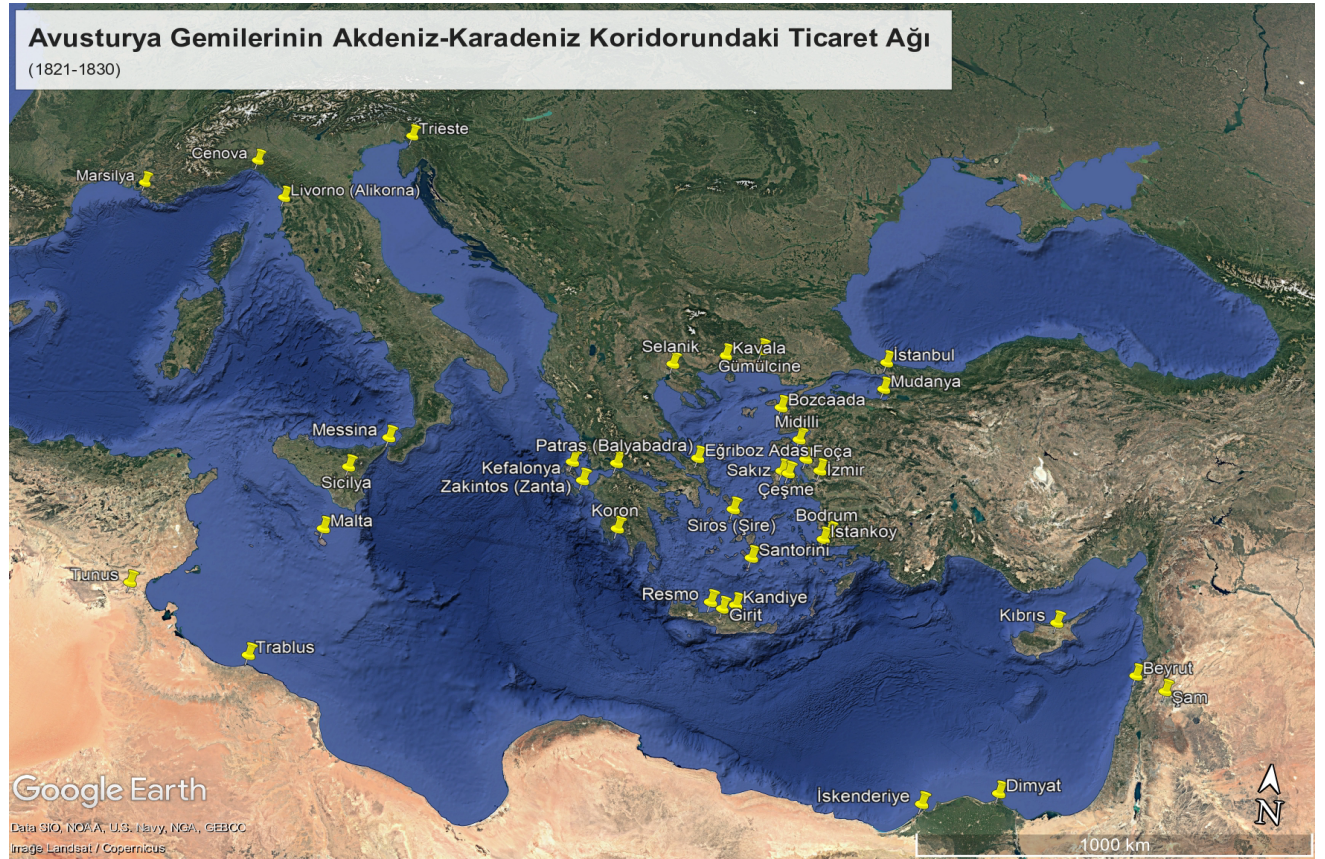
EK 1:



EK 2:



EK 3:



EK 4: Osmanlı Devleti ile Avusturya Arasında Belirlenen Gümrük Tarifeleri

1801-1818 Yılları İhraç Edilen Ürün Listesi				
Ürün İsmi	Miktar	Ölçü	Kuruş	
			1801	1818
Kök Boya	1	Kantar	72	140
Şab	1	Kantar	27	40
Nühas Kahve İbriği	1	Kıyye	18	36
Penbe-i Ham	1	Kantar	120	300
Şal-ı Maa Sof Ankara	1	Top	200	310
Muhayyer-i Tosya	1	Top	25	40
Şem-i Asel	1	Kantar	240	
Cild-i Camus	1	Kıt'a	25	
Cild-i Bakar	1	Kıt'a	10	
Kösele-i Manda	1	Kıt'a	30	
Kösele-i Bakar	1	Kıt'a	15	
Telatin	1	Çift	24	
Rişte-i Sürh	1	Kıyye	12	
Rişte-i Ankara	1	Kıyye	21	40
Kitre	1	Kıyye	3	7
Günlük	1	Kantar	110	260
Keremşud Maa Şal-I Asitane	1	Zira'	4	8
Çit-i Asitane	1	Top	12	35
Astar	1	Top	9	25
Yapağı	1	Kantar	36	
Cemşir	1	Kantar	8	15
Sahtıyan	1	Kıt'a	9	260?
Mürr-i Sâfi	1	Kantar	180	
Basma-İ Hassa-İ Mahlut	1	Top	100	250
Zırnık	1	Kıyye	66	100
Afyon	1	Kıyye	40	66
Peşmine-i Asitane	1	Zira'	4	
Bileği Taşı	1	Varil	180	230

Tiftik-i İtalya Ve Flemenk	1	Kıyye	11	
Post-ı Yerli Tavşan	100	Adet	72	
İşlenir Tiftik-i İngiliz	1	Kıyye	21	
Post-ı Keçi-i Ankara	1	Adet	40	
Meşin-i Asitane	1	Kıt'a	2	
Ravend	1	Kıyye	40	100
Harir-i Ham-ı Bursa	1	Kıyye	72	
Harir-i Gubar Kamçıbaşı	1	Kantar	30	60
Mahmudiye	1	Kıyye	36	70
Sa'leb	1	Kıyye	6	13
Horasani	1	Kıyye	7,5	
Sağrı	1	Dane	6	7
Göztaşı	1	Kıyye	4,5	6
Palamud	1	Kantar	9	18
Anason	1	Kantar	40	150
Alaca-i Manisa	1	Top	7	25
Beyaz Bogasi	1 7	Top Zira'	7	25
Elvan Bogasi	1 7	Top Zira'	7	25
Alaca-i Şam	1	Top	33	72
Alaca-i Haleb	1	Top	27	54
Mısır Hurması	1	Kantar	20	90
Kirpas-ı Penbe	1 20	Top Zira'	9	30
Rişte-i Penbe	1	Kıyye	9	17
İncir Torba ve Kutu maa Dizi	1	Kantar	22	45
Mazı	1	Kantar	165	450
Alacehri	1	Kıyye	2	6
Zamk-ı Arabî	1	Kıyye	6	8
Mastaki	1	Kıyye	11	25
Keçi Derisi	1	Kıyye	2	
Nühas-ı Ham	1	Kıyye	6	20

Zımpara	1	Kantar	3	30
Sünger	1	Kıyye	7	14
Susam	1	Kantar	30	75
Orta Kaliçe-i İzmir	1	Zira'	9	18
Keçe-i Selanik	1	Zira'	4	8
Siyah Üzüm maa Beğlerce	1	Kantar	22	58
Rezaki	1	Kantar	30	75
Usfur	1	Kantar	130	180
Çadır Uşağı	1	Kıyye	7	12
Kasnı	1	Kıyye	6	12
Karagünlük Yağı	1	Kıyye	1,5	7
Harir-i Ada ve Rumili	1	Kıyye	54	75
Harir-i Sayda ve Kıbrıs	1	Kıyye	36	
Kirpas-ı Penbe	1	Top	9	
Yapağı ve Âlâ Câr Şal	1	Adet	100	
Çiçekli ve Rızâyî ve Alaca Rızâyî ve Alaca Çiçekli Şal	1	Adet	200	
Âlâ, Çiçekli ve Âlâ Rızayî ve Beldar ve Beşaverlik Arka Şal	1	Adet	750	
Şal-ı Bohça	1	Adet	60	
Destar Cevizi	1	Adet	50	360
İşleme Karacalar	1 10	Deste Adet	70	130
Karacalar Beyaz ve Boyalı	1	Deste	50	95
Akbaş Peştamal	1	Çift	9	20
Hilali Kuşak	1	Deste	55	100
Kılablı Kuşak-ı Asitane	1	Adet	15	40
Hama Kuşak	1	Adet	25	50
Çiçekli Haleb Entari	1 1	Adet Kıyye	45	90
Kılabalı Kuşak-ı Haleb	1	Adet	36	60
Alaca-İ Diyarbekir Sagir ve Kebir	1	Top	50	80
İpek Haleb	1	Top	144	255

Marsuvan Yastığı	1	Çift	12	24
Çit-i Diyarbekir	1	Top	10	20
Çit-i Tokad	1	Top	15	25
Yorgan Yüzü (Tokad)	1	Adet	6	12
Alaca-ı Yenişehir	1	Top	25	45
İstüfe Lülesi	1	Sandık	480	900
Telli Atlas Sakız	1	Kıyye	300	700
Sade Atlas Hatai-i Sakız	1	Kıyye	150	360
Alaca-i Bursa ve Çitari ve Gezi	10 1	Zira' Top	75	108
Kutni-i Bursa Çiçekli	1 10	Top Zira'	35	70
Kutni-i Asitane	1 10	Top Zira'	35	70
Damgahane	1 5	Top Zira'	72	144
Altın Oluk Venedik	1 5	Top Zira'	220	440
Kadife Yasdik-ı Bursa	1	Çift	60	120
Kadife Yasdik-ı Asitane	1	Çift	45	140
Limon	1000	Adet	27	47
Portakal	1000	Adet	54	90
Harnub	1	Kantar	12	25
Ab-ı Limon	1	Kantar	18	30
Hilal-i Magrib Şalı	1	Adet	60	100
Şal-ı Magrib Donluk	1	Adet	90	150
Beyaz ve Bayağı Magrib Şalı	1	Top	15	
Şal-ı Magrib (Bayağı, Elvan)	1	Adet	30	50
Sandal-ı Asitane	1	Kıyye	180	300
Gazzaziye İpekli Kaytan ve Şerit ve Düğme ve İbrişim	1	Kıyye	120	300
Rişte-i Gazzaziye	1	Kıyye	30	70
Çuka Kenari	1	Kantar	200	400

Bürüncük-ü Cehre	1	Adet	8	25
Bürüncük-ü Asitane	1	Top	30	126
Bürüncük-ü Asitane (Satrançlı)	1	Top	15	60
Çorab ve Üskufe	1	Kıyye	24	48
Mücevherat			2%	2%
Telatin-i Rusya	1	Kıyye		35
Şam Çitarisi	1	Top		90
Çitari Hindi (Geçirili)	1	Top		201,5
Çitari Hindi Sureti	1	Top		129,5
Nühas-ı Evâni	1	Kıyye		20
Mora vs. Kuş Üzümlü	1	Kantar		50
Konya Kuş Üzümlü	1	Kantar		100
Rişte-i Mora (İnce)	1	Kıyye		90
Beyaz Mağrib Şalı ve Bayağı	1	Adet		30
Ebu-Cehl Karpuzu	1	Kıyye		12
Koçanlı Koçansız Kuyruk-ı Sığır	1	Kantar		70
Sandrika Tabir Olunur Ardıç Sakızı	1	Kantar		380
Gutagumye	1	Kıyye		42
Zafran	1	Kıyye		80
Sinemaki	1	Kıyye		8
Sakız'ın Penbenden	1	Arşın		4
Sığır Dili	1	Kantar		190

1801-1818 Yılları İthal Edilen Ürün Listesi				
Ürün İsmi	Miktar	Ölçü	Kuruş	
			1801	1818
Diba	1	Zira'	21	40
Sade Hatai ve Sade Atlas-ı Venedik	1	Zira'	5	25
Telli Hatai-i Venedik	1	Zira'	12	25
Atlas Flurentin	1	Zira'	9	12
Sade Kemha-i Venedik	1	Zira'	6	
Telli Atlas ve Tellice İstufe ve Telli Kemha-i Venedik	1	Zira'	15	30

Sade Kadife Yasdık-ı Venedik	1	Çift	36	72
Telli Kadife Yasdık-ı Venedik	1	Çift	240	460
Sandal Tafta ve Canfes ve Kenevir	1	Zira'	5	9
Enli Hare	1	Zira'	8	20
Ensiz Hare	1	Zira'	4	10
Sade Kadife	1	Zira'	15	28
Telli Kadife	1	Zira'	21	58
Sade İskaki ve İstufe	1	Zira'	12	22
Telli İskaki ve İstufe	1	Zira'	30	60
Nemçenin Ağır Telli İstufe?	1	Zira'	45	
Enli Bürüncük	1 2	Top Nim	66	123
Ensiz Bürüncük	1 2	Top Nim	45	80
Kenevir-i Mermer Nemçe	1	Top	36	
Civa	1	Kıyye	12	20
Melisa Ruhu	1	Şişe	1	2
Dizi Kehribar	1	Kıyye	150	260
Ham Kehribar	1	Kıyye	300	540
İğne	1 50000	Torba Adet	180	255
Toplu İğne	1	Kağıt	3,5	5
Olta	1	Kağıt	3	5
İsfidâc-ı Venedik (Sandıkça)	1	Kantar	72	180
Çelik	1	Kantar	54	130
Beyaz Teneke-İ Nemçe	1 450	Varil Adet	144	288
Berata-i Gemici	1 60 10	Sandık Deste Behar Deste	600	
Fes-i Efrenci	1	Düzine	36	40
Fes-i Tunus Sagir	1	Düzine	72	200

Fes-i Tunus Kebir	1	Düzine	216	800
Berata-i Venedik	1	Deste	24	50
İsfidâc-ı Frengi	1	Kantar	72	
Beyaz Teneke-i İngiliz	1 225	Sandıkça Adet	90	210
Tengâr	1	Kıyye	10	15
Çakı ve Mıkras-ı Nemçe	1	Deste	2	8
Semü'l Fare (Fare Zehri)	1	Kıyye	2	5
Anber	1	Miskal	12	36
Aselbend	1	Kıyye	18	30
Laciverd Boya	1	Kıyye	2	6
Zencifre	1	Kıyye	21	40
Kıyye Boncuğu	1	Kıyye	2	4
Seylâni Boncuk	1 1	Kağıt Kıyye	9	17
Erdel Kabuğu	1	Kıyye	3	
Kırmız	1	Kıyye	120	240
Darçın-ı Trieste	1	Kıyye	20	30
Darçın-ı Hollanda	1	Kıyye	48	
Kafur	1	Kıyye	18	35
Kadife Şerit	1	Top	10	
Sade Harir Şerit	1	Top	6	20
Çiçekli Harir Şerit	1	Top	9	30
Şayka	1	Deste	108	220
Kınakına	1	Kıyye	12	33
Kahve-i Yemen	1	Kıyye	11	30
Kahve-i Efrenci	1	Kıyye	4	4
Çatal maa Bıçak-ı İngiliz	1 24	Deste Adet	10	50
Çıngırak	1	Kutu	12	26
Pul ve Tırtıl Kâzip	1	Kağıt	3	
Kalay Kaşık-ı İngiliz	1 12	Deste Adet	5	10

Yaldızlı Kağıd	1	Top	30	60
Kağıd-ı La'b	1	Düzine	3	8
Kağıd-ı Ceneviz	1 32	Denk Düzine	180	220
Kağıd-ı Hoşabi	1	Aune?	4,5	12
..... Kebir Hartuç?	1	Aune?	9	22
Kağıd-ı Yazı	1	Aune?	9	25
Kağıd-ı Yazı-ı Kebir ve Telhis	1	Top	45	170
Kağıd-ı Yazı-ı Vasat	1	Top	22,5	85
Kağıd-ı Çerçube-i Venedik	1 24	Denk Top	90	160
Mismar-ı Frengi Trieste	1	Kantar	90	130
Havyar	1	Kantar	60	200
Mismar-ı Frengi Flemenk	1	Kantar	120	180
Zerdeçub	1	Kantar	150	280
Cub Çini	1	Kıyye	4,5	10
Demir Kepçe ve Tava ve Tahta maa Sac	1	Kıyye	1	4
Tüfenk Namlusu Nemçe	1	Adet	9	31
Piştov Namlusu Nemçe	1	Çift	9	31
Vandan Mahi?	1	Kıyye	24	26
Rişte-i Penbe-i İngiliz	1	Kıyye	27	46
Yüksük	1 12	Kâğıt Deste	12	18
Flemenk Bezi	1	Kıyye	3	8
Rişte-i Penbe-i Hindu	1	Kıyye	54	80
Boyalı Yapağı-ı Rişte	1	Kıyye	36	70
Rişte-i Tire-i Venedik	1	Kıyye	18	37
Rişte-i Nemçe	1	Kıyye	9	20
Maden Tel	1	Kıyye	13,5	35
Demir Tel	1	Kantar	90	135
Tanbure Teli	1	Kutu	20	40
Makreme-i Trieste	1	Deste	18	26

	12	Adet		
Makreme-i Françe	1 12	Deste Adet	36	54
Harir Makreme	1	Deste	54	83
Ahen-i Ham	1	Kantar	27	50
Darçın Çiçeği	1	Kıyye	15	28
Kakule	1	Kıyye	30	40
Çivid-i Hindi ve İngiliz ve Yenidünya	1	Kıyye	18	50
Besbase	1	Kıyye	120	240
Klabdan ve Şerit ve Saçak	1	Miskal	2,5	3,5
Şerit-i Kazib	1	Kıyye	36	56
Gomalaka	1	Kıyye	15	30
Çinko (Tutya)	1	Kıyye	4	10
Havlıcan	1	Kıyye	3	6
Karanfil	1	Kıyye	36	40
Çivid-i Lahor	1	Kıyye	54	90
Çivid-i Beç	1	Kıyye	18	36
Yapağı-yı Flemenk Çiti	1	Top	90	
İnce Çit-i Flemenk Kebir ve Sagir	1	Top	120	?
Çit-i Leh Kebir	1	Top	72	
Çit-i Leh Sagir	1	Top	36	
Çit-i Beç	1	Top	24	35
Beçkâri Basma Yorgan Yüzü	1	Adet	9	25
Tahta Lök Boya	1	Kıyye	9	15
Sarı Teneke ve Tel	1	Kıyye	7	16
Çelik İğne?	1 60	Sandık Deste	120	?
Orta Cam-ı Venedik	1 600	Sandık Adet	180	220
Sagir Cam-ı Venedik	1 600	Sandık Adet	90	110
Cam-ı Havale Orta	1 600	Sandık Adet	240	400

Cam-1 Havale (Sagir)	1 600	Sandık Adet	180	330
Cam Nim-i Zira' Venedik	1 300	Sandık Adet	270	500
Cam-1 Rengâميز	1 600	Sandık Adet	180	330
Cam-I Beçkari Kaşon	1 10	Sandık Kutu	720	1800
Kuyumcu Eğesi	1 12	Deste Adet	4	6
Makara Teli	1	Top	3	7,5
Dal-1 Bakkam-1 Portugal (Fernambuço)	1	Kantar	120	432
Françe Bakkamı Kamboçha	1	Kantar	20	42
Bakkam-1 Gök ve Santa Martha	1	Kantar	72	100
Sandal Ağacı	1	Kantar	60	160
Gül Ağacı	1	Kantar	60	160
Hind Ağacı	1	Kantar	60	160
Abanos	1	Kantar	108	240
Saman Eğesi	1	Deste	3	4,5
Kılıç Namlusu	1	Adet	3	9
Badem İçi	1	Kıyye	3	6
Kudret Helvası	1	Kıyye	7	10
Sülüğen	1	Kantar	75	100
Mahi-i Morina	1	Kantar	25	75
Misk-i Hindi	1	Miskal	12	20
Muhabbet Hane-i Kebir Hindi	1	Top	120	162
Muhabbet Hane-i Vasat Hindi	1	Top	90	122
Muhabbet Hane-i Sagir Hindi	1	Top	60	82
Menki ve Âbânî Ve Şerit Mermer ve Kebîr Mermer ve Hazine-İ Mermer Hümâyûn ve Kebîr Hassa-i Tafta ve Sakankur?	1	Top	72	

Basma Kenevir-i Nemçe	1	Top	60	140
Varak	100	Top	72	
Ceviz-i Bevvâ	1	Kıyye	54	96
Revgan-ı Ceviz-i Bevvâ	1	Kıyye	72	
Revgân-ı Biberiye	1	Kıyye	7,5	20,5
Revgân-ı Neft	1	Kıyye	2	6
Temaşa? Teli	1	Sandık	120	185
Ayn-i Sertan	1	Kıyye	4,5	8
Gözlük	1	Kutu	5	6
Gözlük	1 50	Kâğıt Adet	12	20
Çuka-i İngiliz	1 50	Pastav Zira'	840	2200
Çuka-i Saye-i Virankon ve Venedik	1 55	Pastav Zira'	1440	2850
Çuka-i Niyare Nîm Saye	2 55	Pastav Zira'	840	
Kaba Çuka-i Leh	2 50	Top Zira'	150	800
Top ile Fûruht Olunan İnce Leh ve Nemçe Çukası	2 60	Top Zira'	330	
Çuka-i Flemenk ve Lepiska Kurineler ve Mahud v.s. İnceleri	35 35	Zira' Pastav	420	
Çuka-i Saye-i Flemenk	2 60	Kese Zira'	1440	
Çuka-i Londrine ve Venedik	2 70	Pastav Zira'	480	
Fülfül	1	Kıyye	6	7
Bahar-ı Cedid	1	Kıyye	3	7
Dar-ı Fülfül	1	Kıyye	9	9
Kurşun-ı Saçma	1	Kantar	60	140
Ham-ı Post Siyah Sincap	1	Kıyye	60	120
Saç Kılı	1	Kıyye	20	108

Piştov-1 Venedik	1	Çift	36	48
Piştov-1 Flemenk	1	Çift	27	85
Piştov-1 Trieste	1	Çift	18	
Fildişi Tarak	1 92	Kâğıt Dirhem	36	60
Sincab-1 Ham	1	Kıyye	33	70
Sincab-1 Siber-i Ham	1	Kıyye	80	120
Post-1 Tilki-i Flemenk	1	Dane	7,5	25
Post-1 Zerdeva	1	Dane	9	17
Post-1 Sansar	1	Dane	8	
Kurşun-1 Ham	1	Kantar	45	108
Post-1 Vaşak	1	Dane	45	90
Siyah Gücen ve Kedi	1	Dane	2	6
Siyah ve Sincâbî Tavşan-1 İngiliz	1 50	Deste Adet	150	350
Kakum	1	Surak?	54	110
Post-1 Karsak	1	Dane	6	15
Tilki Boğazı	1	Çift	9	20
Su Samuru	1	Dane	4	20
Samur-1 Bec	1	Çift	54	90
Âlâ Moskov Samuru	1	Çift	240	400
Samur Nâfesi	1	Çift	12	42,5
Hurde-i Samur	1	Kıyye	650	1000
Post-1 Bağani-i Moskov	1	Çift	42	90
Post-1 Tavşan-1 Trieste	1 10	Deste Adet	10	20
Üsture	1	Deste	3	7
Teneke Kutu (Âyineli)	1	Deste	4	7
Leh Samuru (Edna ve Evsat)	1	Çift	100	200
Alaca-i Gücen	1	Adet	1,5	4
Münakkaş Şayak-1 Trieste	1	Top	120	185
Münakkaş Şayak-1 Flemenk	1	Top	180	
Kalay	1	Kantar	240	500

Meyan Balı	1	Kıyye	3	7
Saparna	1	Kıyye	12	30
Sülümen	1	Kıyye	21	35
Hurde-i Ayine	1	Deste	4	8
Tehi Ağaç Kutu	1	Fıçı	360	850
Kuyumcu Fırçası	1	Deste	18	36
Mine	1	Kıyye	9	18
Nişadır	1	Kıyye	9	16
Enli İngiliz Sofi	1 45	Top Zira'	120	280
Papas Otu	1	Kıyye	9	20
Sof-ı Nemçe	1 45	Top Zira'	90	?
Demir Heybe Kilidi	1	Deste	8	12
Çay-ı Flemenk	1	Kıyye	18	
Hamr Tortusu	1	Kantar	36	100
Aşı Boya	1	Kantar	30	30
Bağa	1	Kıyye	48	85
Tiryak-ı Altınbaş ve Bayağı	1	Kıyye	24	40
Terementi	1	Kıyye	2	5,5
Çay-ı Moskov	1	Kıyye	27	40
Fincan ve Sagir Tabak-ı Flemenk	100	Adet	72	300
Fincan-ı Trieste	1	Adet	1,5	3
Kirpas-ı Hollanda (Kebir)	1	Top	180	230
Kirpas-ı Hollanda (Sagir)	1	Top	90	
Kirpas-ı Trieste Kebir	1	Top	72	100
Kirpas-ı Trieste Sagir	1	Top	36	?
Arbeli Kirpas	1	Top	72	100
Alaca-i Trieste ve Hollanda	1	Kebir Top	54	108
Alaca-i Trieste ve Hollanda	1	Sagir Top	27	54
Kirpas-ı Badeste	1 12	Top Zira'	120	190
Muşambalık Kirpas (Kebir)	1	Top	45	100

Muşambalık Kirpas (Sagir)	1	Top	33	67
Zac-ı Kıbrıs	1	Kantar	15	20
Yapağı-ı Şişe-i Beç ve Venedik	1	Kaşon	420	800
Billur maa Yıldızlı Şişe	1	Kaşon	840	?
Cengâr	1	Kıyye	12	?
Cengâr-ı Acem	1	Kıyye	27	?
Kükürd	1	Kantar	18	?
Siyah ve Beyaz Zencebil	1	Kantar	90	185
Tuz ve Kelle Şeker	1	Kantar	120	360
Ham Şeker	1	Kantar	60	
Hamr	1	Kıyye	3%	2
Pirinç-i Efrenci			3%	3%
Sade Sandal ve Canfes ve Kenevir?	1	Zira'		9
Çubuklu Çiçekli Atlas	1	Zira'		15
Kenevir-i Beyaz Trieste, Nemçe	1	Top		51
Kaşkaralya	1	Kıyye		34
Şayka-i İngiliz	1	Deste		540
Şayka-i Françe	1	Deste		270
Çatal ve Bıçak-ı Nemçe	1 24	Deste Adet		27
Kazib Pul ve Tırtıl	1	Kıyye		165
Kırmızı Havyar	1	Kantar		100
Kalemkâri Çit-i İngiltere	1 32	Top Zira'		210
Çit-i İngiltere	1 42	Top Zira'		170
Çit-i Nemçe, İsviçre ve Leh	1 32	Kebir Top Zira'		220
Çit-i Nemçe, İsviçre ve Leh	1 18	Sagir Top Zira'		130
Kağıd-ı Hünkari	1	Top		360
Muhabbet Hane-i İngiliz	1	Top		108

İngiliz Mahsulü Fitilli ve Arbeli İnce Dölbend Üzerine	1	Top		180
İngiltere Mahsulü Fitilli ve Arbeli Elvan İnce Dölbend Üzerine	1	Adet		90
Arbeli Dölbend Çiçekli	15 1	Zira' Nim		100
Peruka Saç	1	Kıyye		240
Fildişi	1	Kıyye		40
Fildişi Hurdesi	1	Kıyye		10
Fes Boyası?	1	Kıyye		13
Mücevher Kutu ve Saat İsti'mal Olunacak Mine	1	Kıyye		80
Elvan Pul ve Tırtıl ve Tel	1	Miskal		5,5
Kirpas-ı Trieste Kebir	1	Top		130
Kirpas-ı Trieste Sagir	1	Top		65
Kirpas-ı Badeste-i Fransa	1 12	Top Zira'		380
Güherçile	1	Kantar		195
Beç Samur Hurdesi	1	Kıyye		280
Tilki-i Azak	1	Adet		45
Kırmızı Tilki-i Rusya	1	Adet		72
Beyaz Tilki	1	Adet		25
İngiliz ve Françe Samuru	1	Adet		25
Teyun Sincap	1	Kıyye		45
Lâzka	1 40	Surak Adet		60
Yenli Lâzka	1 40	Surak Adet		75
Kara Kulak	1	Adet		50
Gül Bağı	1	Miskal		14
Revgân-ı Sade-i Rusya	1	Kantar		240
Revgân-ı Don ve Çervişi-i Rusya	1	Kantar		190
Şem-İ Revgân-ı Rusya	1	Kantar		200

Demir Bozan	1	Kantar		110
Mismar-ı Rusya Kebir	1	Kantar		80
Âlâ Tesbihlik Dizi Mercan	1	Kıyye		860
Evsat Tesbihlik Dizi Mercan	1	Kıyye		530
Ednâ Tesbihlik Dizi Mercan	1	Kıyye		330
Balık Nafesi	1	Kıyye		36
Tabak-ı Françe	1	Sandık		190
Ayine-i Mamul ve Billur Avize				Rayic %3
Çuka-i Londrine-i İngiliz	1 50	Pastav Zira'		550
Çuka (Fransa Mahsulü Vasat ve Edna Londrine ve Venedik Tabir)	1 55	Pastav Zira'		861
Tabak-ı Trieste	1 50	Sandık Deste		600
Tabak-ı Trieste	1 80	Sandık Deste		900
Rom	1	Kıyye		10
Mai ve Siyah? Bayağı?	1	Kıyye		25
Gumane-i Rusya ve Avrupa	1	Kantar		198
Katranlı Beyaz Halat ve Rusya ve Avrupa	1	Kantar		108
Alaca-i Rusya	1 35	Kebir Top Zira'		216
Alaca-i Rusya (Ensiz)	35 1	Zira' Top		144
Kendir ve Tel-İ-i Ham Rusya ve Frengi	1	Kantar		90
Hamr	1	Şişe		4
Hamr	1	Kıyye		2
Arak	1	Kıyye		5
Revgân-ı Zâc	1	Kıyye		11
Keten Tohumu Rusya	1	Kese		16

Trieste Tahtası	1	Adet		4
Rişte-i Şerit	1	Top		5
Kezzab Suyu	1	Kıyye		18
Mühür Mumu Frengi	1	Kıyye		65
Mantar	1	Kantar		40
Kabardin	1	Kıyye		500
Boyalı Kağıd	1	Top		25
Harti?	1	Kıyye		11
Malsafre?	1	Kıyye		180
Mürr-i Safi	1	Kantar		400
Cild-i Bakar	1	Kıyye		40
Amerika Gönü	1	Adet		90
Şal-ı Hindi Bohça Fermayış Kenarlı ve Köşeleri Dallı ve Alâ Câr Fermayış Kenarlı ve Alâ Köşeleri Çiçekli ve Beldarlı Şal-ı Hindi	1	Adet		1980
Şal-ı Hindi Car Vasat ve Edna	1	Adet		1730
Şal-ı Hindi Boğça Vasat ve Edna	1	Adet		810
Frengi Mermer (Perdahlı)	1 1	Arşın Adet		20
Frengi Mermer (Perdahlı)	1 1	Arşın Adet		10
Frengi Mermer (Perdahlı)	2	Adet		3
Kirpas-ı Nabki Tabir Olunur Frengi Bogasi (Kebir)	1 30	Top Zira'		76
Kirpas-ı Nabki Tabir Olunur Frengi Bogasi (Sagir)	1 7	Top Zira'		18
Mismâr	100	Kağıt		240
Mineli İğne	5	Kağıt		40
Kabare	5	Kâğıt		20
Revgan-ı Zeyt	1 12	Sandık Şişe		54
Harir Kaliçe	1	Deste		190

Revgan-ı Pelesenk	1 5	Kıyye Şişe		12
Kabe Pelesenki	5	Kıyye		420
Arpa Suyu	1	Şişe		3,5
Bokal Tabir Olunur Şişe	100	Adet		90
Bokal-i Kebîr Enfiye	100	Adet		150
Balık Tutkalı	1	Kıyye		20
Maden Saat Kösteği	1	Deste		180
Güderi	1	Adet		60
At Yelesi Rusya	1	Kantar		350
At Kılı Koçanlı Rusya	1	Kantar		175
Kral Suyu	100	Şişe		130
Gume-i Gume?	1	Kıyye		34
Keçi Kılı Rusya	1	Kantar		80
Zürur	1	Kıyye		40
Yalancı İnci	1 10	Top Dizi		5,5
Sade Asma Çalar Saat	1	Adet		360
Koyun Saati Bağa Kaplı Françenin Sim ve Hilâli	1	Adet		185
Koyun Saati Klarklı Sim ve Cilalı Cenova Vasat ve Sagir İki Taraflı	1	Adet		300
Altın Koyun Saati Sade, Kebir Vasat ve Sagir Fransız	1	Adet		500
..... Mineli ve Sair Mücevherli Koyun Saati	1	Adet		3%
Sade Billuri	1	Deste		3
Atlas ve Sandal ve Kenevir Enli ve Ensiz	1	Zira'		10
Türban (Kebir ve Sagir)	1	Adet		11
Kunduz Hayası	1	Kıyye		240
Amberiye	110	Şişe		150
Tombak Leğen İbrik	1	Adet		350

Tombak Abdest Leğeni	1	Adet		600
Tombak Zarf-ı Nemçe Âlâ	1	Deste		100
Tombak Harcı Zarf	1	Deste		18
Harc-ı Mum Mıkrası	5	Deste		55
Tarak (Boynuz)	5	Deste		36
Bileği Taşı	1	Kıyye		4
Yapağı-ı Fransız ve Felemenk Kirpas	1 7,5	Top Zira'		115
Françe'den Gelen Hind Taklidi Kuşaklık	1	Adet		540
Hind Taklidi Fermayış ve Riza-İ Donluk Kuşaklık-ı İngiliz (Evsat ve Edna)	1 5	Adet Zira'		180
Enva'ı Baze	1 40	Top Zira'		198
Bohça-i İngiliz (Evsat ve Edna Hind Taklidi)	1	Adet		65
Çuka-i Sade ve Kazmir-i Sade ve Çubuklu ve Çiçekli	1 30	Top Zira'		80
Çuka-i Kazmir (Âlâ 2 Arşun Eninde)	1 30	Top Zira'		2500
Esvaplık Hind Taklidi Şal-ı Fermayış ve Rizayi ve Donluk-ı İngiliz	1 14	Top Zira'		260
Kirpas-ı Leh	1 60	Top Zira'		60

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı:	Reyhan YİRŞEN
EĞİTİM DURUMU	
Lise	Salim Yılmaz Lisesi / Mersin
Lisans	Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü (2011-2015)
Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları ABD (2015-2018)
Tez Konusu	6 Numaralı Sicilyateyn (Düvel-i Ecnebiye) Defterinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi
Yabancı Diller	İngilizce
İletişim/e-mail	
BİLİMSEL FAALİYETLER	
Akademik Yayınlar	
Yırşen R. (2019) “Venediklü ile Dahi Sulh Oluna” 17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı-Venedik İlişkileri.” ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (ODÜSOBİAD), cilt.9/1, ss.257-259 (Kitap Kritiği).	
Yırşen, R. (2023). The Problem of Piracy in Commercial Relations between the Ottoman State and the Kingdom of Two Sicilies (Sicilyateyn) between 1740 and 1804. Adalya, (26), 319-336.	
Yırşen, R. (2023). 1157 Numaralı Cizye Defterine Göre On Dokuzuncu Yüzyılın Ortalarında Bafra Gayrimüslimlerinin Ekonomik Durumu. Tarihi, Sosyal ve Kültürel Yönleriyle Bafra, (C.1), 343-356, Ankara.	
Sempozyum Bildirileri	
Yırşen, R. (2019). XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Sicilyateyn Ticari İlişkilerinde Korsan Saldırıları Sorunu, Uluslararası XI. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Balıkesir, Türkiye.	
Yırşen, R. (2021). Osmanlı Devleti ile Sicilyateyn Krallığı Arasındaki Ticari İlişkiler (1740-1851), Uluslararası XII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Antalya, Türkiye.	

Yirşen, R. (2025). Osmanlı-Avusturya Ticari İlişkilerinde Deniz Kazaları (1800-1830),
Uluslararası XIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, İzmir, Türkiye.

