

18. YÜZYILDA KARADENİZ'DE RUS DENİZ TİCARETİ VE OSMANLI DEVLETİ'NE ETKİLERİ*

Yasemin NEMLİOĞLU KOCA*

ÖZ

Karadeniz, tarihin erken dönemlerinden bu yana ticari faaliyetlerin gerçekleştiği, birçok ülke tarafından egemenlik altına alınmaya çalışılan önemli bir iç denizdir. Karadeniz çevresi daima Çanakkale ve İstanbul Boğazları üzerinde egemenliğe sahip devletler tarafından kontrol edilen bir bölge olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgedeki egemenliği 18. yy.'a kadar devam etmiştir, ancak Osmanlı-Rusya Savaşı sonrasında yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Osmanlılar Karadeniz üzerindeki egemenliklerini kaybetmiştir. Bu antlaşma sonrasında Rus ve Avrupa gemilerine açılan Karadeniz ticaretiyle bölgedeki limanların, denizyollarının ve ard bölgelerinin önemi arttı. Bununla birlikte Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması Osmanlı Devleti'nin bölgede güç kaybının ve başta Rusya olmak üzere Avrupalı devletler karşısında gerilemesinin de bir göstergesi oldu. Rusya Karadeniz ticareti sayesinde ekonomik gelişmesini sürdürerek sanayileşme sürecine girdi. Bu çalışmada, arşiv belgeleri ve kaynaklar üzerinden 18. yy.'da Karadeniz ticaretinde Rusya'nın yeri ve bölge egemenliğinde Rusya-Osmanlı rekabeti açıklanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Karadeniz, Deniz Ticareti, Rusya, Osmanlı Devleti

18TH CENTURY RUSSIAN MARITIME TRADE IN THE BLACK SEA AND ITS EFFECTS ON THE OTTOMAN EMPIRE

ABSTRACT

The Black Sea is an important internal water which has always witnessed commercial activities even in the early history and thus been claimed by many countries since then. The Black Sea has always been a region that was controlled by sovereignty over the Straits of Çanakkale and İstanbul. Sovereignty of the Ottoman Empire continued until the 18th century, but with the Treaty of *Küçük Kaynarca* upon the Ottoman-Russian War, the Ottomans lost their sovereignty over the sea. After this treaty, the significance of the ports, the sea-ways and hinterlands increased by the Black Sea maritime trade that Russian and European ships would use. However, the opening of the Black Sea to international trade was a sign of the Ottoman's decline in the region before the European states, especially against Russia. Russia underwent the industrialization process, continuing its economic development thanks to the trade in the Black Sea. In this study, the role of Russia in the Black Sea trade and Russian-

* Gönderim tarihi: 06.06.2017. Kabul tarihi: 07.08.2017.

* Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, KOCAELİ.
y.nemliogluoca@kocaeli.edu.tr ORCID: 0000-0003-2533-8078

Ottoman dispute over the sovereignty of the Black Sea in the 18th century is revealed through the archive documents and resources.

Keywords: The Black Sea, Maritime Trade, Russia, Ottoman Empire

Giriş

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, Avrupa ve Asya arasındaki konumuyla çok eski çağlardan bu yana Doğu-Batı arasındaki deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olmuştur. Tuna Nehri ile Avrupa'ya; Dinyester, Dinyeper, Don, Kuban Nehirleri'yle Rusya'ya; Kızılırmak ve Sakarya ile Anadolu'nun içlerine; Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Ege ve Akdeniz'e, dolayısıyla Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı'yla okyanuslara bağlanan iç deniz, kendisini çevreleyen karalar için bir çıkış yoludur. Limanların ard bölgelerinin genişliği ve ulaşım bağlantıları sayesinde, Asya ve Avrupa arasındaki deniz-kara ticaretini en kısa mesafede birbirine bağlar. Bu nedenle daima siyasi güçlerin ilgisini çekmiş, devletler tarafından kontrol altında tutulmak istenmiştir. Eskiçağ'da "Pontus Eukseinos, Mare Maius, Mare Ponticum, Mare Sarmaticum" gibi adlarla anılan deniz, 12. yüzyılda Türk egemenliğinden sonra "Karadeniz" adını almıştır.¹

Karadeniz'in kıyı kesimleri tarih boyunca birçok milletin ve devletin yerleşimine sahne olmuştur. Bu devletlerden Bizans Devleti 12. yüzyıla kadar Karadeniz'i İstanbul'un arka bahçesi olarak görmüş, denizi yabancı gemilere ve tüccarlara kapalı tutmuştur. Anadolu'ya yapılan Türk akınları ve Haçlı seferleri sonunda güç kaybetmeye başlayan Bizans Devleti Karadeniz siyasetinde yumuşamaya başladı. Haçlı Seferleri sırasında doğuya taşımacılık işini üstlenen İtalyan Denizci Cumhuriyetleri hizmetleri karşılığında Karadeniz ve Doğu Akdeniz kıyılarında ticari üsler elde ettiler. 12-15. yüzyıl arasında Karadeniz ticaretinin uluslararası nitelik kazanmasında özellikle Cenova ve Venedik devletlerinin etkisi büyüktü. Bunun yanında Karadeniz ticaretinin canlanmasında Moğollar'ın bölgeye yerleşmeleri ve Hristiyan dünyasıyla anlaşmaları önemli rol oynar. Haçlı Seferleri sırasında Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgali sonucunda, Bizans Devleti, Cenevizler'le 1261 yılında Nymphion, Venedikliler'le 1268 yılında ittifak antlaşmalarını imzalamak zorunda kaldı.² Bu antlaşmalar, Cenova ve Venedik'e başta Trabzon olmak üzere pek çok Karadeniz limanında üs kurma olanağı verdi. Bu üsler Avrupa-Asya arasında İpek Yolu aracılığıyla yapılan ticaretin bir kısmının Karadeniz'e kaymasına neden olurken, Güney

¹ Murat Arslan, "Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler", *OLBA Dergisi*, S: XIV, Mersin 2006, s. 75-91.

² Münir Atalar, XIII ve XIV. "Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon 1999, s. 131.

Rusya ve Kafkasya havzasının ürünlerinin Batı'ya ulaştırılmasını sağladı.

Haçlı Seferleri'nden sonra papalığın ticari ve siyasi ambargosun rağmen müslümanlarla gizli olarak ticaret yapan Ceneviz ve Venedikliler, Karadeniz'i yoğun olarak kullanmaya başladılar. Memluklar'a Kuzey Karadeniz'den sağlanan ve Venedik-Cenova gemileriyle taşınan beyaz köle, at ve kürk Anadolu, Mısır ve Suriye limanlarına ulaştırılıyordu.³ Bu dönemde Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolu önem kazandı. Trabzon çevrede üretilen ve tüketilen malların ana aktarma limanı olurken Sinop, Amasra, Samsun, Kefe, Azak, Akkerman önemli ticari limanlardı. Karadeniz kuzeyine ve Rusya'ya yönelen yollardan Kefe-Azak deniz yolu en kısa yol olup, Kamanıçe-Akkerman karayolu ise uzun olmakla birlikte güvenliydi. Güneyde Anadolu kıyılarında ise İstanbul-Trabzon arası gemiyle 3-4 gün sürerken, karayoluyla 12-13 gün sürmekteydi⁴ ve bu durum tüccarlar tarafından deniz yolunun tercih edilmesini sağlıyordu. 12-13. yüzyılda Karadeniz'in güney kıyılarını ele geçiren Anadolu Selçuklu Devleti ise Batılı tüccarları ticarete teşvik ederek Karadeniz ticaretinden yararlandılar. Karadeniz limanlarına karayollarıyla bağlanan ard bölgedeki Amasya, Tokat, Gümüşhane ve Sivas şehirleri bu ticaretin sayesinde kısa sürede gelişti. Avrupa'nın ihtiyacı olan madenlerden şap Şebinkarahisar'da, gümüş Gümüşhane'de, bakır Canik ve Artvin'de çıkarılmaktaydı ve güney Avrupa limanlarına Ceneviz ve Venedikliler aracılığıyla deniz yoluyla taşınmaktaydı.⁵

Osmanlılar, kuruluştan itibaren Karadeniz ve Akdeniz'in bölgenin jeopolitiğindeki önemini kavrayarak, denizlere ve Boğazlar'a yöneldi ve fetihlerini kıyılar üzerinde sürdürdü. İstanbul'un başkent olmasından kısa bir süre sonra Anadolu kıyılarında (Amasra, Trabzon) ve Karadeniz'in kuzeyinde (Azak, Kili ve Akkerman) yaptığı fetihlerle Osmanlılar, 15. yüzyılda Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirdi. Osmanlı Devleti, Kırım'ı özerk bir hanlık olarak, Kefe'yi ise doğrudan yönetimine bağladı. Böylece Osmanlı kontrolü altında Karadeniz'de kuzey-güney yönlü deniz ticareti yoğunlaşırken, İstanbul'a tedarik sağlayan Karadeniz liman şehirleri Burgaz, Varna, Özi, Kefe, Kerç, Anapa gelişti. Öyle ki, 17. yüzyıl sonlarında nüfusu 80.000 kişiye ulaşan Kefe "Küçük İstanbul" olarak anılmakta, Kuzey Karadeniz'in en önemli limanı olarak yılda 100-150 gemi ile İstanbul'a balık ve tahıl göndermekteydi.⁶ Zamanla başta Kefe'dekiler olmak üzere Ermeni, Yahudi, Rum ve Türkler'den oluşan Osmanlı uyrukları, Karadeniz limanlarında ticareti İtalyanlar'ın elinden almaya başladı. Evliya Çelebi

³ Eliyahu Ashtor, *East-West Trade in The Medieval Mediterreanean*, London 1986, s. 551.

⁴ Wilhelm Heyd, *Yakındağı Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000, s.75-80.

⁵ Anthony Bryer, "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik", *Bir Tutkudur Trabzon*, YKY, İstanbul 1997, s. 97

⁶ Peter Bartl, "17. Yüzyıl. ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", *İlmi Araştırmalar Dergisi*, Çev. Kemal Beydilli, S: 6, İstanbul 1998, s. 301-330.

İstanbul'da Karadeniz Bezirgânı olarak 2000 ticarethanede 7000 esnafın bulunduğunu, Türkler ve Rumlar'dan 2000 kadar kişinin Karadeniz'de taşımacılık yaptığını söyler.⁷ 17. yüzyılın sonlarında Osmanlı topraklarına gelen Fransız gezgin Jean Chardin ise Karadeniz ticareti yapan 1500 gemiden söz eder.⁸ Siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline gelen Karadeniz'in dış ticarete kapalılığı 17. yüzyıla kadar devam etti. Osmanlı Devleti başta Fransa olmak üzere, çeşitli tarihlerde Avrupalı devletlere ticari ayrıcalıklar vermişti, ancak bölgeyi kontrol altında tutmak amacıyla Tuna Nehri, Boğazlar ve Karadeniz'i bu iznin dışında tuttu.⁹ Osmanlı Devleti'nin Bizans Devleti'nde olduğu gibi bir siyaset sürdürmesi Karadeniz'in bu coğrafyadaki devletlerin varlığı, savunması ve ikamesinde ne derece önemli olduğunu göstermektedir. Nitekim Boğazlar'a egemen olan Karadeniz'e de egemen oluyordu¹⁰ ve Osmanlı için bu bölge başkent İstanbul'un stratejik ard bölgesi olarak devletin kalbi durumundaydı. Karadeniz'in diğer devletlere kapalılığında, İstanbul'un başkent olarak imarı ve nüfusunun artışıyla ortaya çıkan mal ve yiyecek ihtiyacının bu bölgeden karşılanması etkili olmuştur. Özellikle deniz yoluyla başkente nakledilen Kuzey Karadeniz'in buğday, et, tuz, deri, kürk, balık ve havyarı; Kafkasya-İran-Trabzon'un ipek, bal, baharat ve dokumaları; Kuzey Anadolu'nun kereste ve madenleri başkent İstanbul'un iagesini ve mal ihtiyacını karşılamaktaydı. Düşük nüfuslu kuzey bozkırlarının üretimi, yoğun nüfuslu Anadolu ve Balkanlar'ı beslemekte, Karadeniz limanları ise bu aktarımın antropolari olarak işlev görmekteydi. 18. yüzyılda nüfusu 500.000'i aşan İstanbul için Karadeniz'in sahip olduğu önem, bu dönemde bölgeyle ilgilenen yabancılar tarafından da anlaşılmıştır. İngiltere'nin 1762-1765 yılları arasında İstanbul büyükelçisi olan Henry Grenville "*Karadeniz ticaretinde 20.000'den fazla tayfayla 1.000'den fazla gemi faaliyet gösterir. Türkler Karadeniz'i başka bir devletle paylaşmazlar ve yabancıları bu denizden çıkartmışlardır. Karadeniz, İstanbul'u besleyen bir annedir, onun tahılını ve değişik ihtiyaçlarını karşılar.*" demektedir.¹¹ 18. yüzyıl sonlarında ise İngiliz tüccar

⁷ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, Ed. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, C: I, YKY, İstanbul 2003, s. 237.

⁸ Jean Chardin, *Journal du Voyage en Perse et aux Indes Orientales, par la Mer Noire et par la Colchide*, Londres 1686, Pub: Moses Pitt, s. 69-77.

⁹ 1601 yılında İngiltere'ye, 1680 yılında Hollanda'ya, 1740 yılında Fransa'ya ahitnamelerle Karadeniz'de ticaret yapma hakkı verilmişse de bu hak kullanılmamıştır. Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleken*, Vol: LV, No: 214, YKY, Ankara 1991, s. 687-757.

¹⁰ Bu konuda Halil İnalçık "Boğazları kontrol eden devletlerin, Bizans ve Osmanlı'da olduğu gibi Karadeniz üzerinde de egemenlik kurmaya çalıştığını" belirtmektedir. Halil İnalçık, "The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans", 20th Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, March 1978, *Archeion Pontou*, Vol: 35, Athens 1979, s.74-110.

¹¹ Henry Grenville, *Observations Sur L'etat Actuel De L'Empire Ottoman*, Ed. Andrew S. Ehrenkreutz, 1965, The University of Michigan Press, s.110.

ve ekonomist Jepson Oddy, “Rusya ile Türkiye arasında oluşabilecek her türlü anlaşılma Karadeniz’deki ticaretin durabileceği akıldadır.” diyerek Karadeniz için değişen şartları belirtmekte¹² ve bölgedeki ticari ve siyasi kırılma vurgulamaktadır ki, dönemin bazı yazarları da bu durumdan eserlerinde söz ederler.¹³

Rusya’nın Karadeniz Siyaseti

Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasında, Osmanlı-Rusya ilişkilerinin süreç içinde değişen niteliğinin önemli rolü vardır. Rus Devleti siyasi olarak 9. yüzyılda Dinyeper Nehri çevresinde ortaya çıktı. Aynı dönemde Karadeniz’e yönelik faaliyetlerine başlayan Ruslar, Karadeniz’e ve Hazar Denizi’ne seferler düzenlediler, Konstantinopolis’i ve Anadolu kıyılarını yağmaladılar. 911 yılında Bizans ile imzalanan antlaşmayla, Karadeniz ve Akdeniz’de serbest ticaret yapma izni aldılar.¹⁴ Moğollar’ın Karadeniz’e ulaşmalarına kadar 10-12. yüzyıl arasında, Ruslar Kuzey Karadeniz’de yaygın şekilde ticaret ve denizcilik faaliyetlerinde bulundular. Haçlı Seferleri sırasında zayıflayan Bizans ticaretine rağmen, Moğollar’ın Denizci Cumhuriyetlerle anlaşmaları, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasında etkili oldu. Bununla birlikte Ceneviz ve Venedikliler’in Altınordu Devleti’yle iyi ilişkileri ve Karadeniz’de ticaret üsleri kurmaları, Ruslar’ın Karadeniz bölgesindeki ticari faaliyetlerini olumsuz yönde etkiledi ve sınırlandırdı. Bölgede Kırım Hanlığı’nın kurulmasıyla da Karadeniz tamamen Rus ticaretine kapandı. 15-18. yüzyıl arasında önce Kırım Hanlığı, sonrasında da Osmanlı Devleti egemenliğindeyken Karadeniz, Avrupalı devletlere olduğu gibi Ruslar’a da kapalı tutuldu.

Kuzeyde soğuk denizlerle sınırlanan Rusya’nın denizlere çıkışı ve Batı’yla bağlantısı sadece Karadeniz yoluyla sağlanabilirdi. 16. yüzyıl itibariyle Moskova merkezli bölgeyi kontrol altına alarak güçlenen Rusya, bulunduğu coğrafyada askeri ve siyasi olduğu kadar, ticari ve ekonomik olarak da genişlemek için yakın denizlere yöneldi. 1547 yılında çar olan IV. İvan Vasilyeviç (1530-1584), dış siyasetini Karadeniz, Baltık ve Hazar Denizi’ne açılmak amacıyla denizcilikte güçlenme ve yayılma üzerine kurdu. Bir sonraki adım ise, ülkesini kıtanın iç bölgelerinden dışarıya taşıyacak olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın alınması ve sıcak denizlere inilmesi oldu. Bu amaçla 1552 yılında Kazan’ı, 1556 yılında

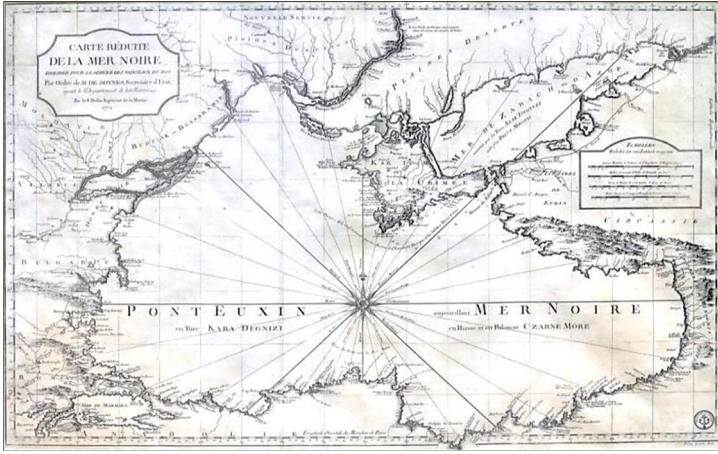
¹² J.Jepson Oddy, *European Commerce, Shewing New and Secure Channels of Trade with The Continent of Europe*, London 1805, Pub: W.J.&J.Richardson, s.165.

¹³ Ayrıntılı bilgi için bkz. C.Charles Peyssonnel, *Traite Sur le Commerce de la Mer Noire*, Pub: Cuchet, Paris 1787; H.A.Scammell Dearborn, *A Memoir on The Commerce and Navigation of The Black Sea and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, Boston 1819, Pub: Wells and Lilly; Jean de Baron Reuilly, *Voyage en Crimée et Sur les Bords de la Mer Noire*, Paris 1806, Pub: Bossange.

¹⁴ Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 1999, s. 11-22.

Astarhan'ı, 1555 yılında Çerkezya'yı, sonra da Kazakistan'ı ele geçirdi.¹⁵ Ruslar'ın Kafkaslar'a ve Karadeniz'e ulaşmaları Osmanlı Devleti'nin Karadeniz güvenliğini ve egemenliğini tehlikeye düşürdü. Ancak bu tarihlerde Ruslar doğrudan Osmanlı'yla karşı karşıya gelmek yerine Kazak, Tatar ve Çerkezleri kullanarak etki alanlarını genişletmeyi ve Osmanlı üzerinde baskı kurmayı tercih etti. Osmanlı ise Rusya'nın gücünü bir anlamda küçümseyerek Karadeniz'in güvenliğini daha fazla önemsemiş ve Rusya'yı Azak Denizi'nden uzak tutmaya çalışmıştır.

Harita 1: Bellin'in 1772 Tarihli Karadeniz Haritası¹⁶



17. yüzyılda Lehler'in batıdan tehdidi ve ülkede çıkan iç karışıklıklar, Ruslar'ın Karadeniz'de etkin bir siyaset izlemelerini engelledi. Buna rağmen Osmanlı'ya karşı kıskırttıkları Ukrayna Kazakları 1624 yılında Sinop'a, 1625 yılında Trabzon'a, 1634 yılında Kerç'e ve Azak'a saldırdılar, 1637 yılında Azak Kalesi'ni ele geçirdiler ve İstanbul'a dahi saldırıda bulundular.¹⁷ Azak'ın alınması ve Kazaklar'ın Karadeniz'deki korsanlık faaliyetleri deniz ticaretini kısmen de olsa olumsuz etkiledi. 1654 yılında Pereyaslavskaya Antlaşması'yla Ukrayna ve Rusya birleşti ve Kazaklar doğrudan Rusya'nın hizmetine girdi.¹⁸ Bu antlaşmayla Rusya, Karadeniz'de önemli stratejik

¹⁵ Sinan Yüksel, "Rusların Karadeniz Yönünde Yapmış Oldukları İlk Yayılma Faaliyetleri", *Süleyman Demirel Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi*, Nisan 2013, S: 28, s. 101-116.

¹⁶ Carte Réduite de La Mer Noir, Jacques Nicolas Bellin, 1772, Deniz Müzesi-No: 4090, İstanbul-Türkiye

¹⁷ Johann Wilhelm Zinkeisen, *Geschichte des Osmanischen Reiches in Europa*, Verlagen: Friedrich Perthes, Hamburg 1840, s. 495-498; Diğer bir kaynaktan Kazaklar'ın 1613 yılında Sinop'a, 1616 yılında Trabzon'a saldırdıkları belirtilmektedir. John P. LeDonne, *The Grand Strategy of the Russian Empire*, New York 2004, Oxford University Press, s.25.

¹⁸ Kurat, a.g.e., s. 218-230.

alanlara sahip oldu ve etkin siyasete başladı. Aynı zamanda Rusya, Avusturya Devleti'yle de ittifak oluştururken Osmanlı Devleti'ni hem batıdan hem de kuzeyden sıkıştırılmayı amaçlamaktaydı. Bu durum bölgede Rusya ile Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getirirken, 1677-1681 yılları arasında yapılan savaş sonunda Bahçesaray Antlaşması imzalandı. İlk Rusya-Osmanlı antlaşmasıyla iki devlet arasındaki sınırlar resmi olarak belirlendi. Buna göre Dinyeper Nehri Rusya ile Osmanlı Devleti arasında sınır kabul edildi, Kazaklar balıkçılık ve tuz alımı için Karadeniz'e çıkabileceklerdi. Stanford Shaw'ın görüşüne göre bu anlaşma, Karadeniz'de Ruslar'ın yayılmasının önünü açtı.¹⁹ 1682 yılında tahta geçen I. Petro Aleksievich Romanov (1672-1725), bir kara devleti olan Rusya'nın, ekonomik ve siyasi olarak büyümesi için denizlere çıkması gerektiğini düşünüyordu. Bu amaçla güçlü bir donanma oluşturmak için Don Nehri'nin yukarı kısmında bulunan Voronej'de tersaneler kurdurdu, yabancı ustalar görevlendirdi ve gemiler yaptırdı. Aynı zamanda gemi inşaatı ve denizcilik eğitimi için asillerden 50 genci İtalya, İngiltere ve Hollanda'ya gönderdi. Çar denizlere açılma siyasetinde Baltık Denizi'nde İsveç'le savaşmaktansa, Karadeniz'de gücü zayıflayan Osmanlı ile savaşmayı tercih ediyordu. Ayrıca Karadeniz ticareti çok daha iyi imkânlar ve kar sağlamaktaydı. Ruslar, Karadeniz'in kilidi sayılan Azak Kalesi'ni 1695 yılında kuşattı ve 1696 yılında ele geçirdi. Güney denizlerinde yayılma siyaseti doğrultusunda Çar I. Petro Azak Denizi kıyısında Taygan'ı Karadeniz donanmasının üssü olarak seçti ve liman inşaatına başladı. Ayrıca deniz ticaretinin iç kısımlara ulaştırılmasında Rusya'daki büyük nehirlerin Baltık, Hazar ve Karadeniz'e bağlayacak büyük kanallar projesi hazırlandı ve 18. yüzyıl içinde bu kanalların inşaatı tamamlandı. Bu bağlamda çarın önderliğinde genişlemeye başlayan Rusya'da askeri ihtiyaçlar sanayileşme hareketlerinin de itici gücü olmuştur. Kurulan tersane, tophane, silahhane ve dokuma fabrikalarıyla Rusya'da kısmen sanayi devrimi başlamış, üretimin artışıyla Rusya'nın dış ticareti de zaman içinde artmıştır.²⁰ Rusya demir, bakır, gümüş, yün, ahşap, keten, kenevir, tahıllar, donyağı ve balda Avrupa'da birinci üretici ve ihracatçı haline gelmiştir. Özellikle 18. yüzyılın sonlarına doğru bu ürünlerin ihracatı Rusya'da denizcilik, bankacılık ve ticaretin gelişmesinde etkili olmuştur.²¹

¹⁹ Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Vol: I, Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul 2004, s. 265.

²⁰ Malcolm E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaeddin Şenel, V Yayınları, Ankara 1986, s. 30-33.

²¹ Kurat, *a.g.e.* s. 253-254. Rusya Merkez Bankası olarak kabul edebileceğimiz imparatorluk bankası 1768 yılında kurulmuş ve 1770 yılında Moskova ve St. Petersburg'da 2 şube olarak açılmıştır.

18. Yüzyılda Karadeniz’de Rusya Ticareti

18. yüzyıl Osmanlı-Rusya Savaşları’yla geçen ve tam anlamıyla Karadeniz üzerindeki söz sahipliği üzerine ticari ve siyasi çekişmelerin sürdüğü bir dönem olmuştur. Yüzyıla Rusya, Avusturya, Venedik ve Lehistan’la yaptığı savaşların yorgunluğuyla giren Osmanlı Devleti, uzun görüşmelerden sonra Rusya ile Karlofça Antlaşması’nın devamı sayılan İstanbul Antlaşması’nı 1700 yılında imzaladı. Antlaşmayla Azak Kalesi Ruslar’a bırakıldı, Kırım Hanlığı’nın savunması güç duruma düştü ve Ruslar’ın Karadeniz’deki baskısı arttı. Zaman içerisinde çeşitli bahanelerle Osmanlı Devleti’ni zorlayan Rusya’yla, İsveç Kralı XII. Karl’ın Osmanlılar’a sığınması sonrasında ilişkiler yeniden olumsuz yöne döndü.²² 1710-1711 yılları arasında yapılan Prut Savaşı’nı kazanan Osmanlılar, 1711 yılında imzalanan Prut Antlaşması’yla Azak Kalesi’ni geri aldı. Ancak 1720 yılında yapılan yenileme antlaşmasının 11. Maddesine göre Rusya ilk kez Osmanlı topraklarında serbest ticaret hakkını elde etti.²³ Ruslar’ın karada ticari olarak elde ettikleri bu haklarla yetinmeyip sonraki yıllarda Karadeniz’e yöneldikleri görülmektedir ki, çok geçmeden Azak ve Kırım’a saldırımları üzerine yeniden başlayan savaş 1736-1739 yılları arasında sürmüştür ve savaş sonunda 1739 yılında Belgrad Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmanın 9. maddesine göre Rus tüccarlar Osmanlı gemileri ile Karadeniz’de ticaret yapabilmeye hakkını elde ettiler.²⁴ Antlaşmaya göre Osmanlı gemisi kiralayan Rus tüccarlar Divan-ı Hümayun’dan izin almak zorundaydı. Rus tüccarın isteği uygun bulunursa İstanbul’da bulunan Rus elçiliğinden pasaport ve bir kez geçerli olan “*izn-i sefine*” belgesi veriliyordu.²⁵ Kırım’ın başkentin ticaretindeki özel konumu nedeniyle Ruslar’ın Karadeniz’e çıkması ticari olarak da sorun oluşturmaya başladı ve Kırım-İstanbul arasındaki deniz ticaretinin düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıktı. 1740 yılında Kefe Beylerbeyliği’ne gönderilen emirde Kefe gümrüğüne bağlı iskelelerden başkente gönderilen yağ ve tahıl yüklerinde narha (devlet tarafından belirlenen mal ücretleri ve

²² Halil İnalçık, “Struggle for East-European Empire: 1400-1700 The Crimean Khanate, Ottomans and The Rise of The Russian Empire”, *The Turkish Yearbook of International Relations*, Vol: XXI, Ankara Üniversitesi, Ankara 1982, s.12-13.

²³ “Osmanlı Devleti tüccarlarından olan tüccar taifesi Moskof memleketine varıp gelip ticaret eyledikleri gibi Moskof halkından olan tüccar taifesi dahi Osmanlı memleketlerine gelip ve gidip ticaret ideler...” Necdet Kurdakul, *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul 1981, s. 141; *BOA. Rusya Ahkâm Defteri*, No: 83, s. 64.

²⁴ “Ticaret hususu sulh ve salahın neticesi olup devletler reayası ve bereayasının menfaatine olup Devlet-i Aliyye tüccarı Moskof devletinde, diğer devletlerin tüccarına tanıdığı ve o miktar vergi ile serbest ticaretlerini icra ederler. Bunun karşılığında Moskof devletine tabi olan tüccarlar dahi Osmanlı Devleti tarafından bu misillü serbestiye ile ticaretlerini yaparlar. Karadeniz’de vaki Ruslar’ın ticareti Osmanlı Devleti reayası gemileriyle ola.” *Muahedat Mecmuası*, Vol: III, TTK, Ankara 2008, s. 244; *BOA. Rusya Ahkâm Defteri*, No: 83, s. 89.

²⁵ İdris Bostan, “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S: 6, İstanbul 1991, s. 21-44.

sınırları) uyulması ve yük kayıtlarının düzenli tutulması istenmekteydi.²⁶ Azak'ın kaybedilmesiyle Rusya bozkırlarını İstanbul'a bağlayan deniz yolu Kefe ve Anapa limanlarına kayarken, bir süre sonra bu limanlar Ruslar'ın Karadeniz'deki yeni hedefleri haline geldi. Çünkü Azak ve Taygan'ın bulunduğu bölgede deniz oldukça sığdı, sulak alanların genişliği limanların ard bölgesiyle bağlantılarını da güçleştirmekteydi. Ruslar Karadeniz'e doğrudan açılan bir limana ihtiyaç duymaktaydı. 18. yüzyılın ilk yarısında Ruslar'ın Karadeniz'de 1702-1714 yılları arasında 5, 1743-1768 yılları arasında ise 380 Osmanlı gemisi aracılığıyla büyük hacme ulaşmayan deniz ticareti yaptıkları tespit edilmiştir.²⁷ Bir diğer kaynakta ise 1706-1714 yılları arasında 10, 1717-1743 yılları arasında 33, 1743-1768 yılları arasında 12, 1768-1787 yılları arasında ise 46 gemi ile ticaret yaptıkları belirtilmektedir.²⁸ Karadeniz'de ticaret yapmak üzere 1756 yılında ilk Rus şirketi Temernikov kuruldu, ancak uzun süreli olmayıp 1762 yılında dağıldı. Bununla birlikte bu çabalar Rusya'nın Karadeniz'de ilk adımları olarak ticari bağlantıların kurulduğu faaliyetlerdir. Kendi gemileriyle olmasa bile, Rus tüccarların Karadeniz'de ticaretlerini bu yolla geliştirdikleri ve güneye-Akdeniz'e doğru harekete geçtikleri görülmektedir. Tuna Nehri aracılığıyla Karadeniz'de hak iddia eden Avusturya ise, 1699 tarihli Karlofça Antlaşması'yla Karadeniz dışında Osmanlı limanlarında ticaret hakkı elde etmiş olsa da, burada ticaret yapmaya ancak 1748 yılında verilen izinle başladı.²⁹

1762 yılında Rus Çariçesi II. Ekaterina'nın (1729-1796) tahta geçmesiyle Rusya'nın sıcak denizlere inme siyaseti hızlandı. Bu dönemde 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sonuçları bakımından Karadeniz tarihini değiştirdi. Osmanlılar'dan Fransızlar'a göre yeterli ticari ayrıcalık alamadığını düşünen İngilizler, savaştan çıkar sağlamak amacıyla 1766 yılında Rusya ile yaptıkları antlaşma doğrultusunda Rusya'nın yanında yer aldı. Savaş sırasında Osmanlılar Ruslar'ın Karadeniz'e açılmasını engellemeye çalışırken,³⁰ Balkanlar'da savaşan Osmanlılar'ı denizden farklı bir yolla sıkıştırmak isteyen Ruslar, Baltık Donanması'nı Atlantik Okyanusu ve Akdeniz üzerinden Ege Denizi'ne gönderdi. Rus Donanması, hazırlıksız yakalanan

²⁶ BOA. A.DVNS. Mühimme Def. No:147/237, H. Cemazeyilahir 1153/ M. Ağustos/Eylül 1740. İstanbul-Kırım arasında ticaret yapan tüccarların uyması gereken kurallar hakkında.

²⁷ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, Vol: 23, Ankara 1995, s. 353-394. Bu bilgiler BOA. DED. No:83-84'deki yol hükümlerinden derlenmiştir.

²⁸ Edhem Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, BRILL, Leiden 1999, s.109.

²⁹ Beydilli, *a.g.m.* s. 689.

³⁰ BOA. A.DVNS. Mühimme Def. No:167/869, H. Rebiülevvel 1183/ M. Temmuz 1769. Ruslar'ın denize açılmalarına engel olunması hakkında.

Osmanlı Donanması'nı 1770 yılında Çeşme'de bozguna uğrattı.³¹ Savaş sırasında Kırım'a Anadolu'dan toplanan asker ve askeri mühimmat deniz yoluyla gönderilirken,³² Ruslar'dan kaçan sayıları büyük miktara varan halk da Anadolu'ya yerleştirilmek üzere gemilerle Kırım'dan İstanbul'a ve Güney Karadeniz limanlarına taşındı.³³ Savaş sonrasında denizde ve karada yenilen Osmanlı Devleti 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması'nı imzaladı.³⁴ Osmanlı Devleti'nin Kırım'ı kaybetmesinin yanı sıra, antlaşmanın 11. maddesine göre Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle ticaret ve Boğazlar'dan geçiş hakkı kazandı. Ayrıca Rus tüccarlar diğer Avrupalı devletlerin tüccarlarıyla aynı vergi, tazminat ve ticari ayrıcalıklardan yararlanabileceklerdi. Genel olarak Türk-Rus ilişkileri açısından Küçük Kaynarca Antlaşması döneminin koşullarını ticari ve siyasi olarak belirlerken, aynı zamanda Rusya'nın önce Kırım'ı ele geçirmesine, sonrasında da Kafkasya'da ilerleyerek Karadeniz'deki genişleme siyasetini sürdürmesine zemin hazırlamıştır. Osmanlı limanları Rus tehdidinde açık hale gelmiştir ki, antlaşmadan önce küçük donanmayla kıyı güvenliği sağlayan Osmanlı Devleti bundan sonra Karadeniz'de sürekli bir donanma bulundurmaya başlamıştır. Ayrıca Rusya'nın Ortodoks Hristiyanlığı kullanarak Balkanlar'daki Slavlar ve özellikle Rumlar üzerinde etki yaratması, antlaşmanın siyasi unsurlarının gelecekte Osmanlı Devleti'nin iç sorunlarına temel oluşturacağına da bir göstergesidir. Çünkü Rusya'nın bir diğer amacı Balkanlar'daki Hristiyan halkı Osmanlı Devleti'ne karşı kıskırtmak ve ayaklandırmaktı.

³¹ Ali Rıza İşipek, Oğuz Aydemir, *1770 Çeşme Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2006, s.15.

³² BOA. A.DVNS. Mühimme Def. No:167/871, H. Rebiülevvel 1183/ M. Temmuz 1769. Diyarbakır, Sivas, Çorum, Karaman alaybeylerine Kırım'a acil asker göndermeleri hakkında.

³³ BOA. CT. MTZ. No:951, H. 8 Rebiülahir 1191/M. 16 Mayıs 1777. Kırım'dan göç edecek olanların Anadolu'ya yerleştirilmeleri hakkında.

³⁴ “İki taraf gemileri tüm denizlerde ticaret amacıyla serbestçe dolaşabileceklerdir. Rusya ticaret gemileri Akdeniz'e ve Karadeniz'e geçebilecek, limanlar ve boğazlardan ticaret amacıyla yararlanabileceklerdir. Rus tüccarına İngiltere ve Fransa tüccarı gibi davranılacak, karalarda ve Tuna Nehri'nde serbestçe ticaret yapabileceklerdir. Her türlü ihtiyaçlarında iki devletin ve diğer devletlerin şartları geçerli olacaktır. Rus tüccarları diğer milletlerin verdiği vergileri verecek ve her türlü malını Karadeniz'e, diğer denizlere ve İstanbul'a getirebileceklerdir. Tüccarlar, ticaretleri süresince iki taraf memleketinde ikamet edebileceklerdir. Bu konuda diğer devletlere gösterilen serbestlik Rus tüccarlarına da gösterilecek ve Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde istediği yere konsolos tayin edebilecektir. Konsolosların yanındaki beratlı tercümanlar, İngiltere ve Fransa tercümanlarının yararlandığı haklardan yararlanacaklardır. Rusya, vergilerini ödeyen Osmanlı Devleti tüccarlarına diğer devletlere verdiği imtiyazlar gibi ruhsat verecektir. Kazaya uğrayan gemilere her iki taraf yardım edecek ve gerekli eşyalar narh-ı cari ile verilecektir.” Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK, Ankara 2006.

Tablo 1: 1774–1787 Yılları Arasında Karadeniz’e Geçiş Yapan Rus Tüccarı ve Rus Ticaret Gemileri³⁵

Yıllar	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	Toplam
Rus Bandıralı	1	22	19	22	2	5	16	23	35	40	56	68	76	60	445
Osmanlı Bandıralı	1	9	-	4	3	14	4	3	-	-	-	-	-	-	38

Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Rusya'nın ve daha sonra diğer Avrupalı devletlerin ticaretine açılan Karadeniz'de, ticaret geçmişte görülmemiş düzeyde canlandı. Tablo 1'de verilen 1774-1787 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen Osmanlı ve Rus bandıralı gemilerin sayılarına bakıldığında 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan hemen sonra Rus gemilerinin Karadeniz'e açıldıkları ve yıllar içinde Rus gemilerinin arttığı, Osmanlı bandıralı gemilerin girerek azaldığı ve 1780 yılından itibaren ise Rus tüccarların kendi ticaret gemilerini kullandığı görülmektedir. Ruslar yeterli alt yapıları olmadığı için kendi gemilerinin yanı sıra Osmanlı gemilerini ve Osmanlı uyruğunda bulunan Rum ve Levantenleri Rus uyruğuna geçirerek bunların gemilerini kullanmaya başladı.³⁶ Ayrıca gemilerine Fransa ve Avusturya bayrakları çekerek de Karadeniz'de Rusya ve Osmanlı limanları arasında yük taşımaktaydı. 1770'li yıllara gelindiğinde Rusya'nın Osmanlı denizlerindeki toplam ticaretteki payı % 3,5'a ulaşmıştı. Osmanlı Devleti Rusya ticaretindeki bu artışı durdurmak amacıyla 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi'nde Rus gemilerinde Osmanlı uyruklularının çalıştırılmasını yasaklamaya, ticaret yapacak gemileri tonaj olarak sınırlamaya, Rus gemilerince sadece kendi mallarının taşınmasına izin verdi ve 1783 Ticaret Antlaşması'yla da ticareti düzenlemeye çalıştı. Ayrıca Rus tüccarlar, Fransız ve İngiliz tüccarlar gibi %3 gümrük resmi dışında başka vergi ödemeyecekler, Boğazlar'dan geçişte ise 300 akçe selamet vergisi ödeyeceklerdi.³⁷ Bu dönemde Osmanlı görevlileri tarafından antlaşma kurallarının uygulanmaması, Ruslar'dan farklı gümrük vergisi alınması, gemilerin kaza ve hava şartları nedeniyle zarara uğraması, halkın Rus tüccarla ticaret yapmayı istememesi, Rus tüccarlarına diğer ülke tüccarlarından farklı işlem yapılması, izin-i sefîne belgelerinin çıkışının uzun sürmesi gibi sorunlar yaşandığı, Rus kaptanların Karadeniz seyrinde yetersiz kaldığı ve tecrübesiz olduğu

³⁵ Bostan, *a.g.m.*, s. 369. Bu bilgiler BOA. DED, No:84-86'dan derlenmiştir.

³⁶ Theophilus C. Prousis "Risky Business: Russian Trade in the Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century" *Mediterranean Historical Review*, Vol: 20, No.2, December 2005, pp. 201-226

³⁷ Bostan, *a.g.m.*, s. 360.

görülmektedir. Örneğin 1776, 1784 ve 1787 tarihli kayıtlarda Rus gemilerinin Karadeniz’de fırtına nedeniyle zarar gördüğü veya battığı, zararın tazmin edilmesi ve yüklerin kurtarılması geçmektedir.³⁸ Ayrıca Ruslar’ın vergilendirme ve alıkoyma işlemlerine yönelik şikâyetleri üzerine Karadeniz kıyılarındaki şehirlerin kadılarına gönderilen emirde ticaretin sürdürülmesi için antlaşma şartlarına uyulması istenmekteydi.³⁹

Tablo 2: 1780–1800 Yılları Arasında Rusya ile Ticaret Yapan Osmanlı Tüccarları⁴⁰

Yıllar	Gayrimüslüm	Müslüman	Toplam
1780	4	-	4
1781	43	3	46
1782	34	5	39
1783	33	4	37
1784	33	3	36
1785	3	2	41
1786	22	1	23
1787	4	2	6
1792	30	6	36
1793	28	9	37
1794	89	17	106
1795	72	16	88
1796	52	17	69
1797	69	18	87
1798	55	9	64
1799	43	14	57
1800	44	9	53
Toplam	658	179	837
Oran(%)	78,6	21,4	100

1780-1800 yılları arasında Rusya ile ticaret yapan Osmanlı tüccarlarının sayısının verildiği Tablo 2’den de anlaşılacağı üzere bu ticarete gayrimüslümler Müslümanlara göre yüksek paya sahipti. Yıllara göre

³⁸ BOA. CT. HR. No:3025, H. 4 Zilkade 1190/M. 15 Aralık 1776; Terkos civarında batan bir Rus tüccar gemisinin yüklerinin kurtarılması hakkında. BOA. CT. HR. No:6851 H. 14 Cemazeyilahir 1198/M. 5 Mayıs 1784; Sinop civarında fırtınadan gemisi batan Rus kaptan Yani Popof’un yüklerinin kurtarılması hakkında. BOA. CT. HR. No:6958 H. Rebiülevvel 1201/M. Ocak 1787; Rusya tüccarlarından Nikola Toriçof’un gemisiyle çarpışan Giresunlu Mehmet Reis’e hasarın tazmin ettirilmesi hakkında.

³⁹ BOA. CT. HR. No:187, H. 5 Receb 1189/M. 1 Eylül 1775 ve BOA. CT. HR. No:9048, H. 19 Rebiülahir 1189/M. 19 Haziran 1775; Rusya tüccarlarına antlaşma şartlarına göre davranılması hakkında.

⁴⁰ Bostan, a.g.m., s. 24; Bu bilgiler BOA. İzn-i Sefine Defterleri, No:1-10’dan derlenmiştir.

tüccarların sayısı değişmekle birlikte 1768-1874 ve 1787-1792 yılları arasında Osmanlı-Rusya savaşları nedeniyle ticaret kesintiye uğramıştır. Osmanlı Devleti savaşlar sırasında hem Boğazlar'ı yabancı gemi geçişine kapatmış, hem de Rusya'yla ticaret yapan yerli tüccarlara sınırlama getirmiştir. Eylül 1787 tarihinde verilen emirde Rusya'ya sefer yapılacağından, Boğazlar'dan Rus gemilerinin geçişinin engellenmesi istenmişti.⁴¹ Savaş sonunda 1792 yılında imzalanan Yaş Antlaşması'yla Dinyester Nehri, Rusya ile Osmanlı Devleti arasında yeni sınır olarak kabul edildi, böylece Kırım'la bağlantı yolları da kaybedilmiş oldu. 1793 yılında yapılan düzenlemelerle Karadeniz ticaretinin tamamen yabancılara eline geçmemesi için Müslüman tüccarlar teşvik edilirken, gayrimüslüm tüccarlara sınırlamalar getirildi.⁴²

Bu düzenlemeler sonrasında Karadeniz'de ticaret yapan Müslüman tüccarlarda artış olsa da gayrimüslümlerin oranı yine de yüksekti. Ticaret yapan gayrimüslümlerin içinde Rumlar çoğunlukta idi, yüklerini taşıdıkları alıcı ve satıcıdan navlun ücreti dışında %5 komisyon alıyorlardı. 18. yüzyılın son çeyreğine kadar sayıları fazla olan Müslüman tüccarların yerini alan Rum kaptan ve gemi sahipleri, Avrupa'ya uzanan ticaret ağları sayesinde Karadeniz ticaretini ele geçirmişti ki, 19. yüzyılın başında Rumlar'ın Karadeniz'de 600 kadar gemisi bulunmaktaydı. Rum kaptan ve tüccarların çoğunluğu Akdeniz adalarındandı. Örneğin 1792, 1795, 1796, 1797 ve 1798 tarihli kayıtlarda Adalar halkından Rum asıllı Yorgi, Nikola, Konstantin, Lefter, Filip ve Panayuta reislere ait gemilerle Rusya'ya mal götürüldüğü veya Rusya'dan mal getirildiği görülmektedir.⁴³ Ruslar, Osmanlı'ya karşı Rumlar'a mülk edinme, vergiden muafiyet, teşkilatlanma gibi haklar vererek Rusya'nın Karadeniz limanlarında yerleşmelerini sağladı ve yüzyılın sonunda başta Kefe, Taygan, Kerson ve Hocabey'in olduğu bu limanlarda

⁴¹ BOA. CT.HR. No:2523, H. Zilkade 1201/M. Eylül 1787. Rus gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verilmemesi hakkında.

⁴² BOA. A.DVNS. *Mühimme Def.* No:199/795, H. Zilkade 1207/M. Haziran 1793. Gemilerin Karadeniz'e çıkış şartlarının düzenlenmesi hakkında.

⁴³ BOA. CT. HR. No:1207 H. Safer 1207/M. Ekim 1792; İpsalalı Nikola Reis'in gemisiyle Rusya'ya mal götürmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:549 H. 15 Ramazan 1209/M. 5 Nisan 1795; Adalar reayasından Yorgaki Kostantin Reis'in gemisiyle Rusya'dan mal getirmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:538 H. 6 Şevval 1209/M. 26 Nisan 1795; Adalar reayasından Lefter Reis'in gemisiyle Rusya ve Kırım'dan mal getirmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:232 H. Şaban 1210/M. Mart 1796; Adalar reayasından Filip Reis'in gemisiyle Rusya'dan mal getirmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:64 H. 24 Zilhicce 1211/M. 20 Haziran 1797; Adalar reayasından Yorgi Reis'in gemisiyle Taygan ve Kırım'a mal götürmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:61 H. Şaban 1212/M. Şubat 1798; Adalar reayasından Panayuta Reis'in gemisiyle Rusya'ya mal götürmesine izin verilmesi hakkında.

20.000 kadar Rum yaşamaktaydı.⁴⁴

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin Rusya'dan gerçekleştirdiği ithalatta tahıllar (buğday, arpa, darı, çavdar), ahşap (odun, tahta, kereste), keten-kenevir, bal, demir, bakır, don yağı, urgan, havyar, balık, et, tuz, bakliyat, canlı hayvan (at, sığır, koyun), deri, yün, kürk ve post öne çıkmaktadır. İngiliz ekonomist Jepson Oddy'nin Rusya'nın dış ticaretiyle ilgili verdiği bilgilere göre 1793 yılında Rusya'nın Taygan, Kerson, Kefe, Özi ve Kerç limanlarından 145.526 ruble demir, 332 ruble ahşap, 21.582 ruble kenevir-kenet, 13.844 ruble donyağı, 10.374 ruble dokuma ürünü, 654.430 ruble değerinde tahıl ihraç ettiğini belirtmektedir.⁴⁵ Örneğin, Kasım 1798 tarihli kayıta Rus tüccarlardan Todori ve Balasoyar'ın ve Ekim 1799 tarihli kayıta Rus tüccarlardan Angelopo'nun Taygan iskelesinden İstanbul'a ham demir taşıdığı; Mayıs 1800 tarihli kayıta Rus tüccarlardan Todori'nin İstanbul'a havyar getirdiği; Mart 1800 tarihli kayıta Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşıdığı; Temmuz 1800 tarihli kayıta Yorgi Reis'in Hocabey'dan İstanbul'a buğday ve yağ taşıdığı; Aralık 1795 tarihli kayıta Rus kaptan Corci'nin Viyana'dan Tuna yoluyla Karadeniz'e mal taşıdığı görülmektedir.⁴⁶ Bu dönemde Tuna havzası Osmanlı başkentini besleyen ana bölgeydi. Eylül 1730, Nisan 1768, Ocak 1769, Kasım 1772, Nisan 1783, Nisan 1795 ve Ocak 1800 tarihli kayıtlardan da anlaşıldığı üzere Tuna ve Karadeniz kıyıları İstanbul'un kileri sayılmakta ve özellikle tahıl ihtiyacı bu bölgelerden (toplam tahıl ihtiyacının %85'i) karşılanmaktaydı.⁴⁷ Tuna limanları en işlek limanlardı ve yüzyılın

⁴⁴ Vassilis Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia*, Lexington Books, New York 2001, s.15-48-96-147-205.

⁴⁵ Oddy, *a.g.e.*, s. 174-176.

⁴⁶ BOA. CT. HR. No:7646, H. 15 Cemazeyilevvel 1214/M. 15 Ekim 1799; Rus tüccarlardan Angelopo'nun Taygan'dan İstanbul'a getirip satamadığı 1500 kantar ham demiri Karadeniz iskelelerine göndermesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:8922 H. 11 Cemazeyilevvel 1213/M. 20 Kasım 1798; Rus tüccarlardan Todori ve Balasoyar'ın Rusya'dan İstanbul'a getirdiği 3000 kantar ham demir hakkında. BOA. CT. HR. No:1468, H. 12 Zilkade 1214/M. 7 Nisan 1800; Rus tüccarlardan Todori'nin Rusya'dan İstanbul'a getirdiği 9 fiçi havyarın gümrük vergisi hakkında. BOA. CT. HR. No:477; H. Şevval 1214/M. Mart 1800; Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşımasına izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:8497 H. 12 safer 1215/M. 5 Temmuz 1800; Adalar reayasından Yorgi Reis'in bir Rus tüccara ait olan buğday ve yağ Hocabey'den İstanbul'a getirmesine izin verilmesi hakkında. BOA. CT. HR. No:4533 H. 19 Cemazeyilevvel 1210/M. 1 Aralık 1795; Rus kaptan Corci'nin Viyana'dan yüklediği malları Tuna yoluyla Karadeniz'e nakline izin verilmesi hakkında.

⁴⁷ BOA. CT. İKTS. No:1578, H. 24 Safer 1143/M. 8 Eylül 1730; Karadeniz sahillerindeki Bergos ve Kavarna iskelelerinden Samsun'a tahıl taşıyacak gemiler hakkında. BOA. CT. BH. No:11526, H. Zilkade 1181/M. Nisan 1768; Tuna iskelelerinden İstanbul'a gönderilecek tahıl hakkında. BOA. CT. İKTS. No:839, H. Şaban 1182/M. Ocak 1769; İstanbul'un tahıl ihtiyacının Varna'dan temin edilmesi hakkında. BOA. CT. ML. No:7656, H. 7 Şevval 1186/M. 4 Kasım 1772; Sinop, İnebolu, Bergos iskelelerinden gönderilecek

ikinci yarısından itibaren bu ticaret çoğunlukla Rus ve Avusturyalı tüccarlar tarafından yürütülmekteydi. Rusya'nın Karadeniz siyasetindeki bir sonraki adımı ise Osmanlı Devleti'nin Tuna havzasıyla olan ilişkisini ve ticaretini kesmek olacaktı.

Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya ihracatında ise tuz, sabun (Halep ve Ege Adaları), sirke, şarap, zeytin ve zeytinyağı (Batı Anadolu ve Ege Adaları), pamuklu dokuma ürünleri (Tokat, Amasya, Kastamonu, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Musul, Halep, Şam), ipekli dokuma (Amasya, Trabzon, Bursa), yünlü dokuma (Ankara, Kayseri), mısır, pirinç, şeker, kahve, kuru meyve (Batı Anadolu'dan), bakır eşya (Tokat, Artvin, Trabzon), turuncgiller (Akdeniz ve Ege Adaları), fındık (Trabzon, Samsun), ev ve mutfak eşyaları, altın, işlenmiş maden, mermer, kâğıt, mücevher ve giyim eşyası yer tutmaktaydı.⁴⁸ Örneğin Eylül 1786 tarihli kayıтта Murteza Reis'in Rusya'ya zeytinyağı; Ekim 1792 tarihli kayıтта Nikola Reis'in şarap ve kuru meyve; Nisan 1792 tarihli kayıтта Konstanti Reis'in Azak'a sirke ve kuru meyve; Şubat 1796 tarihli kayıтта ise Ali Reis'in limon ve portakal götürdüğü görülmektedir.⁴⁹ Rus ticaret gemilerinin mal taşıdığı limanlar ise Taygan (Taganrog), Gözleve (Yevpatoriya), Özi (Ohakov), Hocabey (Odessa), Kefe (Feodosiya), Kerson (Kherson), Akyar (Sevastopol), Nikolayev, Kerç, Azak (Azov) ve Anapa'ydı. Tablo 3'de yer alan değerlere göre Rusya limanları arasında Taygan 857.920 rublelik dış ticaret hacmiyle birinci sırada yer alırken Karadeniz toplam ticaretinin de % 45'ini sağlıyordu. Gözleve, Özi ve Hocabey limanları Taygan'ı izlemekteydi. Mal taşınan Osmanlı limanları arasında ise Dobruca, Varna, Burgaz, Köstence, Kalas (Galati), Sohumkale, Trabzon, Sinop, Amasra, Samsun ve İstanbul öne çıkmaktaydı. Rusya'nın Osmanlı Devleti'yle oluşturduğu bu yoğun ticaret, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Ruslar'a istedikleri yerde konsolosluk açabilme hakkı tanınmasına bağlıdır. Zaman içinde Osmanlı limanlarında en yaygın konsolosluk ağına sahip olan Rusya, ticareti Osmanlı üzerinde sosyo-ekonomik olduğu kadar siyasi olarak da kullanmıştır.

tahılın gümrüğünün ödenmesi hakkında. *BOA. CT.BH. No:10304, H. Cemazeyilevvel 1197/M. Nisan 1783*;Tuna iskelelerinden İstanbul'a gönderilecek tahıl hakkında. *BOA. CT. HR. No:1293, H. Ramazan 1209/M. Nisan 1795*; Tuna ve Karadeniz kıyılarında tahıl azlığı nedeniyle ihtiyacın Mısır'dan temin edilmesi hakkında. *BOA. CT. ML. No:991, H. 16 Şaban 1214/M. 13 Ocak 1800*; Bergos iskelesinden 18.000 kile (1 kile=20 okka=25,6589 kg.) miri arpasını taşıyacak 23 gemi için 350 kuruş navlun ücreti ödenmesi hakkında.

⁴⁸ Oddy, *a.g.e.*, s. 174-176.

⁴⁹ *BOA. CT. HR. No:1866 H. Zilkade 1200/M. Eylül 1786*; Rusya'ya zeytinyağı götürecekt Murteza Reis'in gemisine izin verilmesi hakkında. *BOA. CT. BH. No:11254, H. Şaban 1206/M. Nisan 1792*; Azak'a ham sirke ve kuru meyve götürecekt Konstanti Reis'in gemisine izin verilmesi hakkında. *BOA. CT. HR. No:193 H. Safer 1207/M. Ekim 1792*; Çamlıcalı Nikola Reis'in gemisiyle Rusya'ya şarap ve kuru meyve götürmesine izin verilmesi hakkında. *BOA. CT. HR. No:502 H. 23 Receb 1210/M. 2 Şubat 1796*; Rusya'ya limon ve portakal götürecekt Ali Reis'in gemisine izin verilmesi hakkında.

Tablo 3: 1793-1797 yılları arasında Rusya'nın Karadeniz limanlarından yaptığı dış ticaretin değeri (Ruble)⁵⁰

Limanlar	Değer
Taygan (Taganrog)	857.920
Gözleve (Yevpatoriya)	277.987
Özi (Ohakov)	267.999
Hocabey (Odessa)	150.085
Kefe (Feodosiya)	89.541
Kerson (Kherson)	69.702
Akyar (Sevastopol)	65.609
Nikolayev	53.336
Kerç	18.565
Yenikale	14.211
Hacıdere (Ovidiopol)	9.826

Tablo 4: 1758-1802 yılları arasında Rusya'nın Karadeniz limanlarından gerçekleştirdiği ithalat ve ihracat değerleri (Rubla,000)⁵¹

Yıllar	1758	1759	1760	1761	1762	1763	1764	1776	1777	1779	1780	1785	1786	1793	1794	1795	1796	1797	1802
İthalat	52	61	85	116	128	59	44	87	83	90	105	448	517	665	977	544	438	778	2.054
İhracat	39	37	42	52	41	43	59	369	242	161	130	735	519	1.295	1.265	930	919	1.929	2.986
Toplam	91	98	127	168	169	102	103	456	325	251	235	1.183	1.036	1.940	2.242	1.474	1.357	2.707	5.040

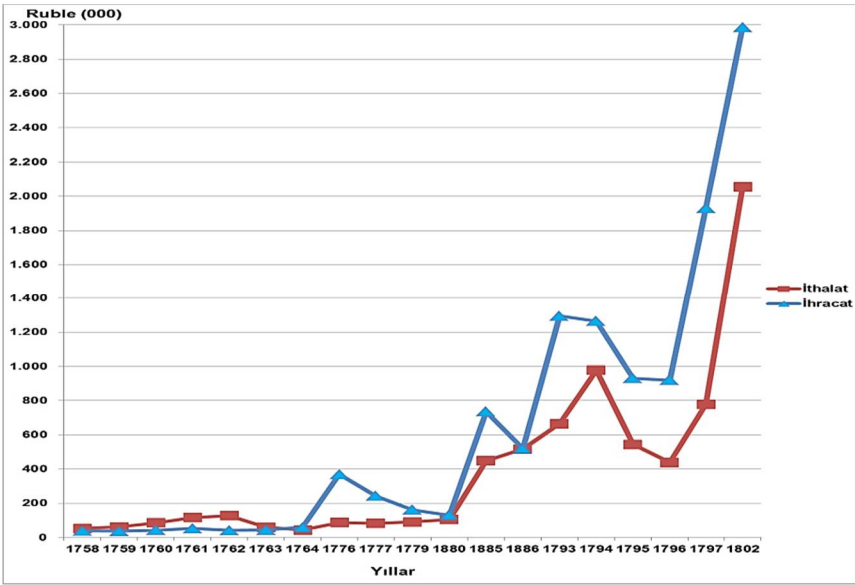
18. yüzyıl sonlarında Rusya tahıl ve demir piyasasında Avrupa'da önemli bir üreticiydi ve bu ürünlerin ilk alıcısı Osmanlı'ydı. Osmanlı pazarı oldukça karlıydı ve bu pazardan yararlanmak isteyen Rusya çok kısa sürede Karadeniz'de söz sahibi olmaya başladı. Oddy'nin Rusya'nın dış ticaretiyle ilgili verdiği bilgilerden derlenen Tablo 4'te yer alan rakamlardan da anlaşıldığı üzere Rusya'nın Karadeniz üzerinden gerçekleştirdiği dış ticaretinin yüzyılın ikinci yarısında yaklaşık 55 kat arttığı, son yıllara kadar ihracatın bu değer içinde en yüksek payı aldığı görülmektedir. Dönem içinde Rusya'nın Karadeniz limanlarından gerçekleştirilen ihracat değeri 1764

⁵⁰ *The Literary Panorama Annual Register of the United Kingdom*, Vol: 2, Ed. Charles Taylor, Pub: Cox&Son, London1807, s. 312.

⁵¹ Oddy, *a.g.e.*, s. 174-176.

yılında ilk kez ithalatı geçti ve bu tarihten itibaren giderek artış gösterdi. 1768-1774 yılları arasında savaş nedeniyle kesintiye uğrayan ticaretin 1776 yılında Taygan limanının kullanılmaya başlamasıyla yeniden başladığı görülmektedir. 1778 yılında ise Kırım'ın Osmanlı egemenliğinden çıkması ve 1783 yılında Rusya tarafından ele geçirilmesi Karadeniz ticaretinin yapısını değiştirdi. Tablo 6'da Kırım'ın alınmasından sonra Rusya'nın Karadeniz'deki ticaretinin miktar olarak sürekli arttığı ve değer kazandığı görülmektedir.

Grafik 1: 1758-1802 yılları arasında Rusya'nın Karadeniz dış ticaret hacmi (Grafik Tablo 4'te yer alan sayısal bilgilere göre düzenlenmiştir.)



1787-1792 yılları arasında Osmanlı-Rusya savaşları sonrasında imzalana Yaş Antlaşması'yla değerini koruyan Rusya dış ticaretinin başta ihracat olmak üzere Karadeniz üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Genel olarak yüzyıl içinde savaşlar nedeniyle kesintiye uğramış olmasına rağmen, Karadeniz ticareti Rusya ekonomisinin ana itici gücü olmuştur ve Rusya, Karadeniz üzerinde sürdürdüğü siyasetle çok kısa sürede kalkınmayı ve Avrupalı devletlerin seviyesine ulaşmayı başarmıştır. Ayrıca Rusya, bölgedeki Osmanlı etkinliğini kırmak amacıyla Mart 1793 tarihinde İngiltere ile yaptığı antlaşmayla Karadeniz limanlarını İngilizler'e açarak ticari ayrıcalıklar vermiş, Karadeniz'de Osmanlı-Fransa deniz ticareti karşısında İngiltere-Rusya olarak yer almıştır.

Tablo 6: 18. yüzyılın son çeyreğinde Rusya'nın Karadeniz limanlarından yaptığı dış ticaretin değeri (Ruble)⁵²

Yıllar	1776-77	1779-80	1785-86	1793-97
İthalat	85.194	98.058	483.104	718.198
İhracat	305.970	145.938	627.464	1.156.583
Toplam	391.164	243,996	1.110.568	1.874.781

Harita 2: 18. Yüzyıl sonlarında Rusya'nın Kuzey Karadeniz'de Ticaret Ağları⁵³



Genel Değerlendirme ve Sonuç

16. yüzyılda Coğrafi Keşifler'le başlayan dünya deniz ticaretinin rota değişimi, Avrupa-Asya arasında bağlantı yollarına sahip olan Osmanlı Devleti'ni doğrudan etkiledi. Osmanlı Devleti bu dönemde kısıtlı da olsa Avrupalı tüccarlara verdiği ticari ayrıcalıklarla Akdeniz ticaretini canlı tutmayı amaçlamaktaydı. Ancak 17. yüzyıl itibariyle kaybedilen savaşlar devletin gelir kaynaklarını sınırlandırmaya başlarken, siyasi ve ekonomik sorunların ortaya çıkmasına neden oldu. Bu açmazdan çıkmak amacıyla Avrupalı devletlere verilen ticari ayrıcalıklar artırıldı. Bu kapsamda önceleri sadece Akdeniz limanlarını için verilen bu haklar, Karadeniz'in Rusya'ya açılmasıyla birlikte devletin tüm limanlarında ithalat ve ihracatı kapsayacak şekilde genişletildi. İlk olarak Rusya'nın Karadeniz'de elde etmiş olduğu bu hakkı, 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa, 1806

⁴⁶ The Literary Panorama, s. 312.

⁵³ Patricia Herlihy, *Odessa 1794-1914*, Harvard University Press, Cambridge 1986, s. 67

yılında Prusya, 1827 yılında Norveç, İsveç ve İspanya, 1830 yılında ABD, 1833 yılında Toskana, 1838 yılında Belçika ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler.⁵⁴ Böylece üç yüzyıl Osmanlı egemenliğinde bir Türk gölü olan Karadeniz, uluslararası ticarete açılmış oldu. Bununla birlikte Balkanlar'ın serbest ticarete açılmasında olduğu gibi, Karadeniz limanlarında da malların dolaşımında ve hacminde çok kısa sürede büyük bir artış görüldü. Ticaret hacmindeki bu büyük artış diğer Avrupalı devletlerin de dikkatini çekti. Osmanlı'nın büyük kazanç alanı olan Karadeniz ticaretinin Küçük Kaynarca Antlaşması'yla büyük oranda Rusya'ya kaydığı, sonrasında savaşlar ve diğer devletlerin de Karadeniz'e çıkmasıyla bu denizdeki Osmanlı varlığının zamanla neredeyse bittiği anlaşılmaktadır.

18. yüzyıl başlarında bir tarım ülkesi görünümünde bir Asya ülkesi olarak önemli bir güç oluşturmayan Rusya, Karadeniz'e yönelerek Avrupa kapitalist ekonomisinden pay almak üzere siyasetini belirledi. Avrupalı devletlerle olan ticaretinin önündeki en büyük engel Karadeniz'in kapalılığıydı. Yüzyılın başlarında Karadeniz'in önce Rusya ve daha sonra da diğer Avrupalı devletlerin ticaretine açılması özellikle İngiltere ve Rusya arasında yeni bir rekabet dönemini de başlatmış oldu. İngiltere sanayi devrimiyle birlikte daha fazla hammaddeye ihtiyaç duyuyordu. Özellikle Hindistan ve İran'dan sağlanan ipek ve pamuk, deniz yoluyla ve en az masrafla İngiltere'ye ulaştırılmalıydı. Karadeniz, Avrupa mallarının (özellikle Fransız ve İngiliz malları) Doğu'ya ulaşımında ve hammaddenin Avrupa'ya ulaştırılmasında en kısa yoldu. Ruslar'ın Karadeniz'e çıkışı İngilizler'in Orta Asya, Hazar ve İran'daki çıkarlarını tehdit ederken, Osmanlı Devleti ise denge siyasetiyle Fransa, Avusturya, İngiltere ve Rusya arasında Karadeniz'deki gücünü korumaya çalışmaktaydı. Ayrıca Levant, Osmanlı ayrıcalıkları sayesinde İngilizler için en önemli ticaret bölgesiydi. İngiltere'nin Osmanlı ticaretini ele geçirdikten sonra yeni hedefi İran oldu. İngilizler daha önce İran'la olan ticaretlerini Atlantik Okyanusu-Ümit Burnu-Basra Körfezi'nden yürütürken, İngiliz mallarının İran'da satışının artışıyla yeni ve kısa deniz yolları arayışına girdiler. En kısa yol olan Tuna-İstanbul-Trabzon-Tebriz yolu 18. yüzyıl sonlarında Avrupalı tüccarlar tarafından tercih edilmeye başladı. İngiltere Rusya'nın İran pazarına girişini engellemeye çalışırken Osmanlı Devleti'ni de kontrol altında tutmaya çalışıyordu. Rusya ise bölgedeki ticarete tamamen egemen olmak için, yeni yollar açmak, düşük vergi almak ve karantina sürelerini kısaltmak gibi uygulamalarla Osmanlı Devleti'ni Kafkaslar'dan da çıkarmayı planlıyordu. Bununla birlikte Fransız ve bilhassa İngilizler'in Karadeniz'e çıkmaları ile 18. yüzyıl sonundan itibaren Karadeniz

⁵⁴ Kemal Beydilli, *a.g.m.*, s. 687-755; Faruk Bilici, *La Politique Française en Mer Noire 1747-1789: Vicissitudes d'une Implantation*, İstanbul 1992, İsis Press, s.28; Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, TTK, Ankara 1997, s. 80-97.

limanlarının önemi artmaya başladı. İngiltere'nin yüzyıl içinde değişen siyaseti yalnızca Karadeniz limanlarını değil, bu bölgeye ulaşan ticari yolların ve ard bağlantılarının da serbestleşmesi üzerine kuruluydu. Başta İngilizler'in olmak üzere Avrupalı devletlerin bölgeye olan ilgisi çok kısa sürede, limanlarda açılan konsolosluklar⁵⁵ ve gemi seferleriyle Karadeniz'in serbest bölge haline gelmesini sağladı. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve serbest bölge haline gelmesi Avrupa ve Doğu Akdeniz arasındaki ekonomik ilişkiyi geliştirmiş, 18. yüzyıl sonlarından itibaren bölgede yeni oluşumların önünü açmıştır. Yarım yüzyıl içinde Karadeniz'deki ticaret hacmi 50 kat artan Rusya, limanlarını nehir ve kara yollarıyla ard bölgelere bağlayarak sosyo-ekonomik olarak da gelişmiş ve sanayi devrimini tamamlayarak Avrupalı devlet statüsüne kavuşmuştur.

Karadeniz, Osmanlı Devleti için kuzey sınırlarını korumada ve ticari olarak başkenti beslemede en önemli bölge olmuştur. Osmanlı Devleti çevre topraklarının 15. yüzyılda alınmasıyla birlikte Karadeniz'i diğer devletlere her yönden kapatmıştı. Ancak Rusya'nın devlet haline gelişi ve sıcak denizlere inme ihtiyacının ortaya çıkmasıyla bu durum değişti. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki egemenliği 17. yüzyıl itibariyle Kazak baskınlarıyla tehlikeye girdi. 18. yüzyıl ise Rusya'yla Karadeniz üzerine egemenlik hakkı için savaşlarla geçti. Rusya bir yüzyıl içinde savaşlar ve çeşitli siyasi hareketlerle Karadeniz'de Osmanlı egemenliğini sona erdirdi ve Osmanlı Devleti'nden sonra Karadeniz'de söz sahibi olan ilk devlet oldu. Askeri ve siyasi açıdan zayıflayan Osmanlı Devleti, Rusya karşısında ittifaklarına muhtaç olduğu Avrupa devletlerine karşı Karadeniz'i ticari olarak daha fazla kapalı saklayamadı. Rusya'ya savaşlar sonunda verilen ticari haklar kısa zamanda Avrupalı devletlere de tanındı. Bu yüzyıl içinde Karadeniz artık bir Türk gölü olmaktan çıktı ve uluslararası ticarete açıldı. Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa devletleri arasındaki ticaret dengesi Osmanlı Devleti'nin aleyhine döndü. Balkanlar ve Karadeniz yoluyla Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuzunu arttıran Avusturya ve Rusya, Osmanlı dış ticaretinde daha fazla yer almaya başladı. Osmanlı Hristiyanları özellikle Rumlar, bu konjonktürden en fazla yararlanan grubu oluştururken, deniz ticaretinde her geçen gün daha fazla söz sahibi oldular. Osmanlı Devleti içinde bir Yunan filosu oluşması bu

⁵⁵ 1796 yılında hem Trabzon'da hem de Sinop'ta bir Rus konsolos bulunmaktadır. 1806 yılında Ragusalı Roubaut'un Rus konsolosluğunu olarak Trabzon'da bulunduğu bilinmektedir. Fransızlar 1803 yılında ilk konsolosluğunu Dupré ile İngilizler ilk konsolosluğunu olan 1830 yılında Brant ile konsolosluk yaparak ticareti yönlendirdiler. Ayrıntılı bilgi için bkz. Stéphane Yerasimos, "La Communauté Grecque de Trabzon au XIX e Siècle", *CIESPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara 1994, s. 247; Michael E. Meeker, *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, Çev. Tutku Vardağlı, Bilgi Üniversitesi, İstanbul 2005, s. 204-205; Özgür Yılmaz, "Trabzon'da Fransız Varlığının İlk Dönemleri: Pierre Jarôme Dupré'nin Trabzon Konsolosluğu (1803-1820)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 21, Trabzon 2016, s. 87-120.

döneme rastlar ki, gelecek yüzyılda bu ticari birikim siyasi oluşumlara da temel sağlayacaktır. Bu durum, sanayileri kalkınma sürecindeki Avrupalı devletlerle rekabet etmekte zorlanan Osmanlı Devleti'nin ortak sınırları olan ve doğrudan ticaret yaptığı devletler karşısındaki avantajını da kaybetmekte olduğunun ve ticari üstünlüğün el değiştirmesinin siyasi üstünlüğü de zayıflattığının bir göstergesidir.

KAYNAKLAR

1.Arşiv Kaynakları

- BOA. *A.DVNS. MD.* No:147/237;167/869;167/871;199/795.
BOA. *CT. BH.* No: 11254,11526, 10304
BOA. *CT. HR.* No:1207, 1293, 1468, 1866, 187,193, 232, 3025, 4533, 477,502, 538, 549, 61, 64, 6851,6958, 7646, 8497, 8922, 9048, 2523
BOA. *CT. İKTS.* No: 1578, 839
BOA. *CT. ML.* No: 7656, 991
BOA. *CT. MTZ.* No: 951
BOA. *DED.* No: 83-84-86
BOA. *İSD,* No: 1-10
BOA. *RAD,* No: 83, s. 89, s. 64.

2.Kitap ve Makaleler

- ARMAOĞLU, Fahir *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, TTK, Ankara 1997.
ARSLAN, Murat, "Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler", *OLBA Dergisi*, S: XIV, Mersin 2006, s.75-91.
ASHTOR, Eliyahu, *East-West Trade in The Medieval Mediterreanean*, London 1986.
ATALAR, Münir, XIII ve XIV. "Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon 1999, s. 131.
BARTL, Peter, "17. Yüzyıl ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", *İlmi Araştırmalar Dergisi*, Çev. Kemal Beydilli, S: 6, İstanbul 1998, s. 301-330.
BELLİN, Jacques Nicolas, *Carte Réduite de La Mer Noir*, 1772, Deniz Müzesi-No:4090, İstanbul.
BEYDİLLİ, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, Vol: LV, No: 214, TTK, Ankara 1991, s. 687-757.
BİLİCİ, Faruk, *La Politique Française en Mer Noire 1747-1789: Vicissitudes d'une Implantation*, İsis Press, İstanbul 1992.

BOSTAN, İdris, “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S: 6, İstanbul 1991, s. 21-44.

BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Vol: 23, Ankara 1995, s. 353-394.

BRYER, Anthony, “Trabzon İmparatorluğu’nda Gemicilik”, *Bir Tutkudur Trabzon*, YKY, İstanbul 1997, s.97

CHARDİN, Jean, *Journal du Voyage en Perse et aux Indes Orientales, par la Mer Noire et par la Colchide*, Pub: Moses Pitt, Londres 1686.

DEARBORN, H.A.Scammell, *A Memoir on The Commerce and Navigation of The Black Sea and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, Pub: Wells and Lilly, Boston 1819.

ELDEM, Edhem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, BRILL, Leiden 1999.

EVLİYA ÇELEBİ, *Seyahatname*, Ed: Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, C: I, YKY, İstanbul 2003.

FALKUS, Malcolm E. *Rusya’nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaeddin Şenel, V Yayınları, Ankara 1986.

GRENVILLE, Henry, *Observations Sur L’etat Actuel De L’Empire Ottoman*, Ed: Andrew S. Ehrenkreutz, The University of Michigan Press, 1965.

HERLİHY, Patricia, *Odessa 1794-1914*, Harvard University Press, Cambridge 1986.

HEYD, Wilhelm, *Yakandoğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000.

İNALCIK, Halil, “Struggle for East-European Empire: 1400-1700 The Crimean Khanate, Ottomans and The Rise of The Russian Empire”, *The Turkish Yearbook of International Relations*, Vol: XXI, Ankara Üniversitesi, Ankara 1982, s.12-13.

İNALCIK, Halil, “The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans”, 20th Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, March 1978, *Archeion Pontou*, Vol:35, Athens 1979, s.74-110.

İŞİPEK, Ali Rıza, Aydemir, Oğuz, *1770 Çeşme Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2006.

KARDASİS, Vassilis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia*, Lexington Books, New York 2001.

KÖSE, Osman *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, , Ankara 2006.

KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 1999.

KURDAKUL, Necdet *Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul 1981.

LeDONNE, John P., *The Grand Strategy of the Russian Empire*, Oxford University Press, New York 2004.

MEEKER, Michael E., *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, Çev: Tutku Vardağı, Bilgi Üniversitesi, İstanbul 2005.

Muahadat Mecmuası, Vol: III, TTK, Ankara 2008.

ODDY, J.Jepson, *European Commerce, Shewing New and Secure Channels of Trade with The Continent of Europe*, Pub: W.J.&J.Richardson, London 1805.

PEYSSONNEL, C.Charles, *Traite Sur le Commerce de la Mer Noire*, Pub: Cuchet, Paris 1787.

PROUSIS, Theophilus C., "Risky Business: Russian Trade in the Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century" *Mediterranean Historical Review*, Vol. 20, No.2, December 2005.

REÜLLY, Jean de Baron, *Voyage en Crimée et Sur les Bords de la Mer Noire*, Pub: Bossange, Paris 1806.

SHAW, Stanford J., *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Vol: I, Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul 2004.

The Literary Panorama Annual Register of the United Kingdom, Vol: 2, Ed. Charles Taylor, Pub: Cox&Son, London 1807.

YERASİMOS, Stéphane, "La Communauté Grecque de Trabzon au XIX e Siècle", *CIESPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara 1994.

YILMAZ, Özgür "Trabzon'da Fransız Varlığının İlk Dönemleri: Pierre Jarôme Dupré'nin Trabzon Konsolosluğu (1803-1820)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 21, Trabzon 2016, s. 87-120.

YÜKSEL, Sinan, "Rusların Karadeniz Yönünde Yapmış Oldukları İlk Yayılma Faaliyetleri", *Süleyman Demirel Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi*, Nisan 2013, S: 28, s. 101-116.

ZİNKEISEN, Johann Wilhelm, *Geschichte des Osmanischen Reiches in Europa*, Verlagen: Friedrich Perthes, Hamburg 1840.

