

XVII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA DOĞU AKDENİZ'DE TİCARET, DENİZ KORSANLIĞI VE GEMİLER KAFİLELERİ *

ROBERT MANTRAN

Doğu Akdeniz ticaretinin varlığı ve gelişmesi, Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa'daki siyasal şartların yarattığı ittifak yada çatışmaların kolaylaştırdığı ya da önlediği batılı güçlerin ekonomik etkinliklerine bağlıdır. Bu ticaretin varlığı ve gelişmesi, aynı zamanda bir yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'deki üstünlüğüne son vererek Türk topraklarına sayısı gittikçe artan mal sevk eden bu güçlerin deniz ticaretleri ve sanayilerinin gelişmesine bağlıdır. Bu ticarete batılıların lehine işleyen önemli bir faktör ise, Türklerin kendi imkânları ile bulamayacakları ve imal edemeyecekleri ya da tedarik edemeyecekleri ürünlere olan ihtiyaçlarıdır. Bu ihtiyaçlar belirli bir ticareti zorunlu kılar: batılı gözlemciler imparatorluğun karşılaşmış olduğu ekonomik güçlükleri iyi hissetmişler ve bu açıdan doğru bir kaniya varmışlardır¹. Diğer yandan, siyasî şartların Türklerin aleyhinde olduğu dönemlerde İngilizler, Hollandalılar ve Fransızlar, siyasî etkinliklerini Osmanlıların sınırlamadığı ya da sınırlayamadığı ekonomik girişimleri sayesinde artırmışlardır. Türk toprakları, doğu ile batı arasında vazgeçilmez bir dağılım noktası teşkil etmekteydi. Ermenistan, Kafkasya, İran ve Hindistan'dan Osmanlı ticaret limanlarına önemli miktarda gelen mallar, batıdan gelen mallarla değişime uğruyorlardı. Bu ticaret Türkler için küçümsenemeyecek ve vazgeçilemeyecek bir gelir kaynağı oluşturuyordu. Bu düzenli ticaretten yararlanamayan, hatta çıkarları bozulan bazı kişiler vardı: bunlar bir yönden araçlar ve deniz trafiğinde korsanlıkla geçinen kimselerdi.

Özellikle Ege denizi önemli bir deniz trafiğine sahne oluyordu: bir yandan Türk ve Rum gemileri için, diğer yandan batının deniz ticareti ile

* Türk Tarih Kurumu'nda 29 Ocak 1988'de verilen Konferansın metni

¹ Bak. Chevalier d'Arvieux (*Mémoires*, IV, 218-219): "Bizimle yapmış olduğu ticaretten vazgeçebilseydi, Büyük Sultan önceden bahsetmiş olduğum anlaşmazlıklar nedeniyle çoktan ilişkilerini keserdi. Venedikliler, İngilizler, Hollandalılar ve de Cenevizliler yapmış olduğu ticaret Büyük Sultanın imparatorluğunda olmayan, altın işlemeli kumaşlar, yün, kâğıt, kurşun, kalay ve baharat gibi malların istedikleri kadar girmesini sağlamaktadır".

uğraşan milletleri için önemli bir deniz sahası teşkil ediyordu. Cebelitarık, Marsilya, Ceneviz, Livorno, Venedik üzerinden gelen deniz yolları, Mora Yarımadası'ndan ve Giritten yönelerek Yunan adaları, İzmir, İstanbul ve İskenderiye'ye doğru dağılıyorlardı. Genellikle her millet bu yolculukları aynı kaptan ve gemilerle yürütüyorlardı. Bu yolculukları "düzenli yolculuk" diye adlandıramazsak bile, zira olaylar ve kazalar eksik olmazdı, gemiler genellikle Doğu Akdeniz'i iyi tanıyan kaptanlar tarafından yürütülmekteydi. Bu kişiler deniz ticaret trafiğinin randımanlı işlemesi için çalışan, seyir sırasında ortaya çıkan kaza ve olaylardan etkilenmeyen, fakat korsanlar karşısında etkisiz kalan kişilerdi.

Her ne kadar bir deniz yolculuğu alışlagelmiş bir tekdüzelik gösterse bile uzun süren bir girişim olarak kabul ediliyordu. Marsilya yahut Venedik'ten İstanbul'a ² kadar uzanan bir yolculuk en az 30 gün sürüyordu. Ticaret gemilerinin bu yolu hava şartları, ters yönden esen rüzgârlar, teknik durakları, gece uğrakları ³, yada düşman gemileri ile ⁴ karşılaşma nedenleri ile 2 aylık hatta 90 günlük sürelerde yaptıkları görülüyordu ⁵. İskenderiye-İstanbul arasındaki yolculuk 8-10 gün sürebildiği gibi, değişik iskelelerde verilen molalar nedeniyle bu süre iki katına çıkabilmekte, beklenmeyen olaylar nedeniyle bu süre birkaç katına kadar erişebilmekteydi ⁶. İstanbul'dan Çanakkale'ye 2 ile 4 gün arası bir süre gerekli ise, İzmir yahut Sakız Adası'na gidebilmek için bir o kadar zaman, hele Selânik için ise çok daha uzun bir süre gerekli idi.

Güzergâhlara gelince, İngiliz ve Hollandalılar, Cebelitarık'tan sonra, daha tehlikesiz ve korsanlardan arınmış İspanyol kıyılarını izleyip, ya Balear Adaları'nda konaklayıp yollarına devam ederler, ya da bu adaların yakınından geçip Livorno'ya doğru yönelirler. Siçilya Kanalı veya Malta'ya

² Archivio di Stato di Venezia (A.S.V.)'da Venedik-İstanbul arasındaki yol süreleri ile ilgili bir çok bilgi bulmaktayız. Meselâ 1641 Kasımında Çanakkale'den Venedik'e 10 günde gidebilmiş bir gemiden bahsedilmektedir (bk. Archives Nationales/A.N./, B¹ 376 ve B¹ 381).

³ E. FASANO-GUERINI, "Au XVIIe siècle, comment naviguent les galères", *Annales E.S.C.*, 16e année, mars-avril 1961, 276-296; ve *Relazione* de P. Foscarini, in BAROZZI & BERCHE, *Le relazioni degli stati europei...*, *Turchia*, II, 105-120; A.S.V., *Dispacci*, passim; A.N., B¹ 376, f^o 115.

⁴ A.N., B¹ 377 (19 Nisan 1976).

⁵ A.N., B¹ 381 (24 Mart 1691).

⁶ "Kahire karavanı" diye adlandırdığımız ve malların İskenderiye'de boşaltan karavan (....) İstanbul'a 5 ay sonra geldi. Bu gecikmenin nedenleri kötü hava şartları, veba ve kendilerine Rodos'ta uzun süre mola vermeye zorlayan korsan korkusuydu". (A.N., B¹ 376, 3 Temmuz 1672).

doğru yönelirlerdi. Livorno'da mola verdikleri takdirde Siçilya'yı batıdan geçip Malta'ya yönelirler, oradan Mora'ya, daha doğrusu Modon ya da Koron iskelelerine uğrarlardı. Bu iskeleler İonya Denizi'ni geçtikten sonra Osmanlı dünyasına açılan en uğrak limanlardı. Marsilyalı denizcilere gelince, Hollandalı ve İngiliz gemicilerin takip ettikleri yola onlar Siçilya yakınlarında girmektedirler. Venedikli gemiciler ise, Adriyatik Denizi'nde Ragusa, Korfu ve Zante'de mola verdikten sonra diğer milletlerin gemileriyle Koron ve Modon bölgesinde karşılaşmaktaydılar. Koron'dan sonra gemiler Malée Burnu'yla Serigo Adası'nın arasından geçip değişik güzergâhlara yönelmekteydiler: İstanbul'a giden gemiler Cyclades Takımadaları yakınlarında Milo, Nio ya da Tinos'da mola vermiş Fransızlarla, Negrepont (İnebahtı)'da mola vermiş Venediklilerle karşılaşarlardı. Bütün bu gemilerin yolları Çanakkale Boğazı'na girmeden evvel Tenedos Adası'nda kesişirlerdi.

Limanların İstanbul'a göre konumları, gemilerin Çanakkale ya da İstanbul Boğazları'nı geçmeden önceki gruplaşmalarını belirledi. Kuzey Ege'de İstanbul ile en çok ilişkide olan limanlar Selânik ve Aynos, Yunanistan'da ise Negrepont ve Atina, Asya kıyılarında İzmir, Foça ve Edremit'tir; Ege'de en önemli adalar Kos, Susam, Sakız, Midilli ve Limni'dir. Bunun dışında bazı deniz ilişkileri İstanbul'u Rodos ve Kıbrıs'a, diğer yandan Güney Anadolu, Suriye ve Mısır limanlarına bağlıyordu. Fakat bu ilişkiler oldukça sınırlıydı.

Girit'in fethi, Venedik tehlikesini uzaklaştırarak Osmanlı gemilerinin trafiğini güvenlik altına alırken Türk deniz kuvvetlerinin güçten düşmesi ise bu durumu zorlaştırmaktaydı. Çanakkale girişindeki Venedik, Sakız Adası yakınlarındaki Duquesne'nin müdahalelerini bir yana bırakacak olursak, Ege denizi gerçek anlamıyla bir Osmanlı ya da Rum denizi niteliğini taşıyordu. Yabancı gemiler bu denizde Türk ya da Trablusgarplı korsanların saldırılarından tamamen korunmuş sayılmazlardı.

Batıda, Livorno, Akdeniz ticaretinin ve özellikle Yahudi ticaretinin en önemli merkezlerinden birini teşkil ediyordu. Bunun da nedeni, İstanbul Yahudileri ile Livorno Yahudileri arasındaki ilişkilerden kaynaklanmaktaydı. İngiliz gemiciler⁷, doğuda çok aranan meşhur "Floransa kumaşlarını"⁸ Livorno'da verdikleri molalar sırasında yüklerlerdi; İngiliz gibi Hollandalı-

⁷ A.S.V., *Dispacci*, Soranzo, f^a 129, n^o 229 (27 Mart 1646); A.N., B^m 225, Mémoire de 1685; WOOD, *A History of the Levant Company*, 213.

⁸ A.S.V., *Dispacci*, Soranzo, f^a 128, n^o 201 (19 Eylül 1645).

lar da Livorno'yu donanmaları için mola yeri olarak seçmişlerdi. Livorno aynı zamanda özel tüccarların İstanbul'a kumaş ve madeni para yollamak karşılığında da deri ve yün⁹ getirtmek için Hollanda ya da İngiliz gemileri kiraladıkları bir limandı.

Uluslararası ticaretin gelişmesi nedeniyle, yabancı elçilik ve konsoloslukların en önem verdikleri nokta kendi vatandaşlarının kişi, mal ve çıkarlarını korumak, diğer yandan kapitülasyonların kapsamına giren yabancıların malvarlığı ve hakları ile ilgili maddelerin uygulanmasını denetlemektir. Gerçekten de kapitülasyonların bir çok madde korsanların varlığından kaynaklanan sorunların çözülmesi ile ilgiliydi. Elçiliklerin bir kısım girişimleri korsanların etkinliklerinden kaynaklanmıştır. Tabii ki bu girişimler yabancıların malvarlıklarını ve batılı kaptanların koruması için gerçekleştirilmiştir. Fakat gözlenen diğer bir amaç, imparatorluğun başkenti İstanbul'un ihtiyaçlarının sağlandığı bir uluslararası deniz ticaret bölgesinin korunmasıydı. Batılı tüccarları ilgilendiren bu her çeşit maldan oluşan ticaret, İskenderiye'den İstanbul'a Mısır mallarını taşıyan Fransızları da yakından ilgilendirmektedir.

Deniz trafiğinin güvenliği son derece önemli bir konuydu; hele ticari üstünlüklerinin tehdit altında olduğunu hisseden ve gemilerini koruyacak askeri güce sahip olmayan Venedikliler için daha da önem taşımaktaydı. XV. yüzyıldan beri Türkler, Venediklilerin adalarını fethetmişlerdi. XVI. yüzyılın sonunda Venediklilerin elinde sadece Girit ve İonyan adaları kalmıştı. Buna rağmen Venediklilerle Türkler arasında 1573-1645 yılları arasında bir barış dönemi yaşanmıştı. Bu arada, 1638-1639 yılları arasında Valona'da meydana gelen bir deniz çatışması gerginliği artırmış olsa bile, kapitülasyonlar yinelenmişti; bu anlaşmaya göre Osmanlı limanlarında bulunan Venedik uyruklu gemi ve kişiler garanti altına alınıyor ve en önemlisi korsan saldırılarına karşı korunuyordu¹⁰.

Korsanlar her zaman mevcut olan bir tehlikeyi teşkil etmekteydiler. Korsan denilince sadece Osmanlı korsanları değil, Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'tan gelen Berberi korsanları da akla gelmelidir. Bu korsanların yiyecek ve sığınak buldukları adalardan oluşan Yunan takımadaları ile aynı avantajlara sahip, üstelik yerel idarelerin işbirliğinden yararlandıkları küçük Arnavutluk limanı olmak üzere iki geniş etki sahaları vardı. Bir de Berberi korsanları kadar gaddar ve düşman ticaret gemilerine acımasızca

⁹ A.N., B¹ 376, f^o 44, Mémoire de Roboly (10 Ağustos 1669).

¹⁰ A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f^a 120, 145^b.

saldıran hıristiyan korsanları da unutmamak gerekir¹¹. Bu korsanlardan batı güçlerinin kendi aralarında ihtilafa düştükleri dönemlerde korkulurken, Berberi korsanları devamlı bir tehlike teşkil etmekteydiler; Osmanlı idaresi, yolladığı emirlere rağmen, hiç de etkin olmamaktaydı. Berberi korsanlarının aldığı haraçları anlatan Fransız ve Venedik dokümanları, sayıca çoktur¹². Batıların gemi, mal ve insan kayıpları bazen çok önemli sayılara ulaşmaktadır¹³.

Korsanlara karşı savunabilmeleri için, kaptanların ve Avrupalıların mümessillerin elinde birçok değişik yöntem vardır. Herşeyden önce mümkün olduğu kadar pazarlık etmek gelirdi¹⁴; fakat bu yöntemin uygulanması son derece güçlü, zira korsanlar şartların beraberlerinde götürmelerine elverişli olmadığı durumlar dışında, ganimetlerinden asla vazgeçmiyorlardı. İkinci bir yöntem ise, karşı koymaydı. Bu saldırılar ya korsanların kendilerine ya da Osmanlı toprakları üstünde bulunmaları durumunda üslerine karşı yapılıyordu.

1639 yılında, Venediklilerin Valona'da¹⁵, Fransız Amiralî Duquesne'nin Sakız Adası'nda yaptığı bu tip saldırılar¹⁶, Osmanlı İmparatorluğu ile bu devletler arasında sürtüşme ve gerginliklere yol açıyordu. Üçüncü yöntem ise, Batıların, Berberi hükümdarlıkları ile yapılan ve netice vermeyen direkt antlaşmalardır¹⁷. Sık sık uygulanan başka bir yöntem ise,

¹¹ "Tre sorte di corsari: sono li primi li corsari barbareschi, perfidi e fieri, coi quali le difference si decidono con l'armi, così parlando la capitolazione di spese, non essendovi regresso nè rittratazione alla Porta. In secondo luogo, i corsari del Golfo, piccioli ladri, ma per esser dentro e vicini sono li più infesti e attaccati. In terzo luogo s'affacciano li corsari ponentini Cristiani, che sono peggiori dagli uni e dagli altri..." (G. QUERINI, *Relatione...*, *Turchia II*, 3, 182-183).

¹² A.S.V. ve A.N., passim.

¹³ "Che li Barbareschi corsari siano ab antiquo nemici de Venetiani, assai lo dimostrano li danni de loro ricevuti, che da 20 anni in quà assendono alla summa di 5 e più millioni d'oro, tanto in vascelli quanto in mercantie depredate..." (A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f^a 120, Haziran 1639).

¹⁴ Örneğin San Francesco di Paola'nin gemisi Takımadalar'da iki Trablusgarp'lı korsan tarafından takip ediliyor. Gemi müretebatı gemiyi bırakıp kaçıyorlar. Sonra gemiyi müretebat tekrar ele geçiriyorlar; Tenedos adası yakınında bu sefer üç Trablusgarp'lı korsan tarafından takip ediliyor. Midilli adasına sığınıyorlar; korsanlar gemiyi ve malları istiyorlar. Kaptan korsanlara verdiği yüklü bir para karşılığında yoluna güvenlik içinde devam ediyor (A.S.V., *Atti e Sentenze*, t. 243, 146, Aralık 1676).

¹⁵ A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f^a 120, passim.

¹⁶ J. von HAMMER, *Histoire de l'Empire ottoman*, trad. Dochez, L. LVII, 179.

¹⁷ Örneğin, İngilizlerle Cezayir Paşasının 1660-61 yapmış olduğu anlaşma, Venediklilerin Tunus ve Trablusgarp paşalarıyla 1676-78 yıllarında oldukları anlaşma, Fransızlarla Cezayir korsanlarının imzaladıkları barış, Ağustos 1684.

Bab-ı Âli'ye iletilen korsanları ve işbirlikçilerini cezalandırma istemleridir. Bu istemlerin etkin sonuçlar doğurduğu iddia edilemez. Körfez korsanlarına gönderilmiş olan emir ve fermanların sayıca çokluğu¹⁸, bu emirlere uyulmadığını kanıtlamaya yeter¹⁹. Dulcigno, Valona, Durazzo valiliklerinin korsanlarla yaptıkları işbirliği, herkes tarafından bilinmekteydi. Venedikliler bu durumdan ticaretleri nedeniyle en çok etkilenen millettir. Bu yüzden en acı şikayetler, onlar tarafından yapılmaktaydı. “Körfez korsanları” diye adlandırılanların, gerçekte bir kısmı Berberi korsanları, bir kısmı ise Arnavut, Rum ya da Türk korsanlarıydı. Otrant Kanalı'nın görece darlığı ve Arnavut kıyılarının sığınakları, yerel idarelerin bunları gayri resmi korumaları, küçük limanlarda cephane ve yiyecek bulmaları, bu korsanların işlerini kolaylaştırmaktaydı.

Deniz trafiğinin yoğun olduğu Batı ve Mısır yollarının keşiştiği Yunan takımadalarında da durum aynı şekildeydi. Gemiler İstanbul limanlarına, İzmir veya İskenderiye'ye gidiş ve dönüşlerinde tıka basa dolu olduklarından, korsan soygunları için ilginç bir hedef teşkil ediyorlardı. Bu adalarda da korsanlar yerel idarelerin hoşgörüsünden ve konumlarından yararlanıyorlardı. Fakat İstanbul'un ve İzmir'in yakın oluşu, yerli Rum halkının Batılı tüccarlarla düzenli denilebilecek şekilde, hububat madeni para alışverişi yapmaları, yerel idarelerin korsanlara karşı takındıkları hoşgörülü tavrı sınırlandırıyordu.

Girit Savaşı'ndan sonra, 1670 yılında Venediklilerle Türkler arasında imzalanan barış anlaşması nedeniyle, Venedikliler deniz trafiğinin daha iyi şartlarda yürüyeceğini ümit ediyorlardı. Fakat “Körfez korsanlarının” uğraşları durmadı. Herşeye rağmen Ahmet Köprülü'nün sadrazamlık döneminde, Türk-Venedik ilişkileri iyi gitmiş, hatta Venedikliler, bazı gümrük harçlarının düşmesini ve Adriyatik Denizi'ndeki bazı korsan gemilerinin yakılmasını sağlamışlardır²⁰. Venedikliler, kendi ticaretlerini

¹⁸ Örneğin IV. Murad'ın Mora, Modon, Koron, Navarin valilerine Berberie Korsanlarının Venediklileri rahatsız etmemeleri için gönderdiği emirname (1637). Dulcigno korsanlarının barış zamanında aldıkları iki Venedikli köle serbest bırakmaları için yollanan emir (1672). Arnavutluk Üsküdar'ı ve Karlı Eli sancak beylerine yollanan korsan gemilerinin yakılması için emir (1673). Preveze ve Sainte Maure kaptan paşalarına, kadılarına ve subaylarına yollanan aynı benzer mektuplar (1675); Takımadalar ve Körfez korsanlara karşı başka benzer emirler (1682 ve 1683-84).

¹⁹ Bk. Venedik balyozu Contarini bu konudaki yersiz düşüncelerine (A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f^a 120, n^o 142, Haziran 1639).

²⁰ A.S.V., *Dispacci*, f^a 158, n^o 157 (Ağustos 1675); Dores LEVI-WEISS, *Le relazioni fra Venezia e la Turchia dal 1670 al 1684*, *Archivio Veneto Tridentino*, VII, 1925, 22-23.

daha iyi koruyabilmek için, bazı korsan hükümdarlıklarıyla direkt pazarlığa girmeyi denemişlerdi. 1676 yılında Venediklilerle Tunus ve Trablusgarp paşaları arasında görüşmeler olmuştur. 15 Ağustos 1678'de Tunuslu paşa ile imzalanan anlaşma pek etkin olmamıştı²¹. Sadrazamlığa Kara Mustafa Paşa'nın getirilmesi durumu olumsuz şekilde değiştirecektir. Osmanlı ileri gelenleriyle Venedik balyozları arasındaki gerginlik son derece artacaktır²². Venedik'in Kutsal İttifak'a girişi durumu hiç de düzeltmemiştir. 1699 Karlofça Antlaşması'nda, Venedik, son derece sınırlı avantajlar elde etmiştir. Bunların da en önemlisi, "Körfez" girişindeki deniz trafiğini güvenceye alabilecek olan Mora Yarımadası'nın ellerine geçmesiydi²³. Korunma çarelerinden biri de deniz kazalarına karşı sigortalama idi. Bu sorun batılı ticaret şirketlerinin yerli mümessilleri olarak İstanbul'da bulunan Avrupalı tüccarlardan çok Venedikli, Marsilyalı ve genel olarak Avrupalı tüccarları ilgilendiriyordu. Sigortalarda oranlar konjonktüre göre değişkendi, yalnız savaşlar değil korsanların bulunduğu haberi primlerin artmasına neden oluyordu ve haberler Akdeniz'de çabuk yayılıyordu²⁴. Fakat resmi arşivlerde bu konuda fazla bilgi bulamadığımızdan çoğu kez noter arşivlerine başvurmamız gerekiyor. Fransız sigorta oranlarına gelince, Louis Bergasse, bu konuda durumlara göre değişen % 8 ile 16 oranından başka, borç oranları % 12 ile 20 arasında olan oranlar yüksek "Seyahat dönüşü Kontrat" sisteminden söz ediyor²⁵. XVII. yüzyıl sonu için Robert Paris "Echelles du Levant" (Şark iskeleleri) için ortalama olarak % 10 tekabül eden bir rakam veriyor. Olaylara göre değişen bu rakam 1670'den itibaren dengesini bulmuş oluyor²⁶.

Venediklilerin "Kambyo maritimo"su da değişken olmasına rağmen, Fransız oranlarına göre daha yüksek bulunuyordu. Daha 1640'da Contarini Venedik sigortalarının yüksekliğinden yakındığı halde, bu konuda kesin bilgi vermiyor²⁷. Daha sonraları 1649'da % 12, 1674'de % 14 ve % 15,

²¹ Dores LEVI-WEISS, *op. cit.*, IX, 1926, 121-123.

²² A.S.V., *Carte Turchesche*, XII (1682-83) ve D. LEVI-WEISS, *op. cit.*, VII, 33.

²³ PREDELLI BOSMIN, *Libri Commemorativi della Repubblica di Venezia*, Regesti, VIII, I, XXX, n° 51 (1699).

²⁴ Alberto TENENTI, *Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1659)*, Paris 1959.

²⁵ Louis BERGASSE, *Histoire du Commerce de Marseille*, IV, 182-185.

²⁶ Robert PARIS, *Histoire du Commerce de Marseille*, V, 124-125.

²⁷ "La sicurtà sopra i vascelli veneziani eccedono di gran lunga quelle sopra i vascelli d'altre nazioni, e ciò non è altro che disavvantaggiarli notabilmente nell'esito delle mercanzie in paragon delle altre nazioni..." (CONTARINI, *Relazione*, Turchia, I, 403).

1676'da ise % 10 gibi değişik oranlara rastlanıyor²⁸. Deniz risk primlerinin Venediklilerde Fransızlara nazaran daha yüksek olması Venediklilerin karşılaştıkları zorluklarla açıklanabilir.

1671'den itibaren Venedikliler, korsanların ve deniz eşkiyasının saldırılarına karşılık, gemilerini katile (convoi) halinde göndermeyi tasarlarlar, fakat bu proje hemen gerçekleşemez 1673'de Querini bunu Doğu'da Venedik ticaretini korumak için tek çare olarak görüyordu. Sonunda 1676 yılının Haziran ayında, Senato katile sisteminin yürürlüğe girmesine karar verir. Doğu'ya giden gemiler senede tek seyahat yapacaklar bu da Mayıs ayında gerçekleşecekti. Korfu'da toplandıktan sonra bir savaş gemisi refakatinde yollarına devam edeceklerdi. İskenderiye, İstanbul ve İzmir'deki gemiler Türk kalelerinin himayesinde olurken Kıbrıs ve Suriye'ye gidenler indirme bindirme amelelerinde savaş gemileri tarafından korunacaklardı, ve bu aynı gemiler dönüş yolculuğunda Venedik'e kadar refakat edecekler ve hizmetlerde bulunacaklardı. Tüccarlar bu himayeye, gemi başına 300 düka vereceklerdi. Bu tüzük kabul edilip 13 Şubat 1677'de yayınlandı. Buna göre, ticaret gemileri savaş gemileri ile Haziran ayında birleşeceklerdi. Bundan başka, ticaret gemileri tonajları nispetinde silahlandırılacaklardı²⁹. Bu katile sisteminin büyük bir başarı kazandığı söylenemez, hatta 1681'e kadar bu konu bir daha açılmadı. 1682'de İskenderiye, Kıbrıs ve Suriye iskelelerine giden gemilerin senede bir katile yapmalarına ve Haziran ayında Korfu'da toplanmalarına karar verildi. İstanbul ve İzmir'e gidenler mart ve eylül aylarında bir katile oluşturacaklardı. Bundan başka, İskenderiye'ye gidecekler için Şubat ayında bir olanak vardı. Gemilerin hareket tarihlerinden bir ay önce yayılmaları, indirip bindirmelerini bir gün süresinde yapmaları, hazır olmadıkları takdirde bir ikinci katile beklemeleri şarttı. Fakat hiçbir şey beklendiği gibi gelişmedi. Öte yandan Venedik'in "Kutsal İttifak"a (Sainte Ligue) katılması doğu ile olan ticaret trafiğini durdurdu³⁰.

Aynı tarihte Fransa'da ticaret gemileri katile halinde göndermeye karar verir; üç katile senede altı aydan altı aya iki seyahat yapacaklardı, "Birinci İzmir, İstanbul, Scalanova ve Takımadalar'a, ikincisi İskenderiye, üçüncü Kıbrıs, Sayda, Akka, Suriye, Trablusşam ve İskenderun'a gidecek gemilerden oluşur. İzmir'e gidecekler Marsilya'dan Ocak ayın başında ve

²⁸ A.S.V., *Atti e Sentenze*, t. 419, f^o 212 (1646); *ibid.*, t. 422 (1674); *Archivio proprio*, busta 114 (1674); *Atti e Sentenze*, t. 413 (1676).

²⁹ D. LEVI-WEISS, *Le relazioni...*, A.V.T., VIII, 1925, 50.

³⁰ *id.*, 54-56.

temmuz ayında hareket edecek; İskenderiye'ye gidenler 15 Nisan ile 1 Mayıs arasında ya da 15 Ekim ile 1 Kasım arasında, Kıbrıs ve Filistin'e gidenler Temmuz sonu ve Şubat başında hareket edecekler. Üç savaş gemisinin kafileye refakat etmesi kararlaştırılır (...) Cenova, Livorno ve diğer İtalya limanlarında kiralanacak olan Fransız gemileri, kafil ile hareket edemezlerse onu Marsilya adaları yakınlarında bekleyeceklerdir. Gemilerden herhangi birinin kafilenden ayrılıp seyahatını daha önce yapması veya daha önce giderek malları daha kârlı bir şekilde satabilmesi için bunların kafil gelmeden önce ne limana girişlerine ne de mal indirmelerine izin verilir. Kafil haracı yüklenen malın değerine göre alınır...³¹.

Fakat kafil sistemi tüccarlar tarafından pek beğenilmez ve yerel olarak kötülüğü anlaşılır. Çünkü, "hiçbir şey güvence altına olunmamıştır, ne de sabit fiyatı vardır, bir geminin fazla ya da eksik oluşu, giren malların sayısını artırıp bir fiyat düşüşü sağlarsa, diğer yandan çıkan malların fiyatını aşırı derecede artırabilir. Bu iskelelerde aynı zamanda bir yada en fazla iki geminin bulunması lazımdır. Marsilya'dan bir gemi kalktıktan bir ay sonrasında kadar ikinci geminin kalkışının yasak olması lazımdır. Bu şekilde ayrı ayrı gelen 12 gemi iyi bir yolculuk yapmış olarak, iki kere beraber gelen 8 gemi ise kârsız dönecektir..."³².

Elçi Guilleragues'in görüşleri Seignelay tarafından genelde haklı olarak kabul edilir. Akdeniz'deki deniz trafiği açısından Cezayir ile yapılan barış ve Trablusgarp ile antlaşma sonunda 1682'de boşaltılan kafil rejiminin kaldırılması öngörür³³. Öte yandan Marsilya Ticaret Odası, değişik gemilerden oluşan, yavaş ilerleyen ve böylece daha önceden Doğu limanlarına varıp haber almış rakip tüccarların önlemler olarak Fransız tüccarlara birtakım zorluklar meydana getirip onları ihracat için satın almak istedikleri alkoyduğu için sonunda bu kafil sistemini eleştirir³⁴.

Böylece 1684 Ekim ayından itibaren bir genelge Doğu'da ticaret yapan gemilerin istedikleri gibi, refakatlı veya refakatsız seyahat yapabilmelerini müsaade eder. Bu genelgenin nedeni ise, Cezayir korsanları ile barış imzalandığına göre, kafil zorunluğunun eski önemini kaybetmesiydi. Ancak Provence valisini haberdar edilmek şartıyla tüccarlar, örgütlü kafil halinde gitmelerine de müsaade edilir³⁵. Fakat daha sonraları,

³¹ A.N., B^{III} 125, 231-234 ve 251-252 (1682).

³² A.N., B^I 278, Mémoire de Guilleragues (9 Haziran 1684).

³³ A.N., *Marine*, B⁷ 56, f^{os} 35-36 (Ağustos 1684).

³⁴ A.N., B^{III} 34, f^{os} 28-29 (Kasım 1684).

³⁵ A.N., *Marine*, B⁷ 56, f^o 40 (Ağustos ve Ekim 1684).

Pontchartrain İngiltere ve Felemenk savaşından dolayı, yeniden kafilie sistemine yürürlük veriyor. Ama Marsilya Ticaret Odası temsilcileri buna karşı çıkıp kafilie yerine daha geniş bir koruma sistemi teklif ederler; “birincisi Bon Burun’dan Malta’ya ikincisi Bon Burun’dan Saint Pierre adalarına, üçüncü Matapan burnuna, Serigo ve Takımadalara kadar olan alanı dördüncüsü Barbarie kıyılarını, beşincisi İtalya kıyılarını koruyarak, beş savaş gemisi kullanması öngörüldü³⁶. Bu teklif kabul edilmez ve sonunda kafilie sisteminden vazgeçilir ve Fransızlar özgüç teşebbüslerine dönerler.

İngilizler 1650’den itibaren kafilie sistemini kullanıyorlardı³⁷. Akdeniz’de az seyahat yapan İngilizler, bu seyahatlerinin kazası ve olaysız geçmesini en garantili bir şekilde menziline ulaşmasını isterler. Bir yandan korsanların saldırıları, öte yandan Fransız donanması, Levant Company’yi gemilerin kalkışını örgütlemeye zorladı. İngiliz kafilie senede bir defa iki kraliyet donanması gemisi ile korunacaktı. Takımadaların sularında bu iki gemiden biri İskenderun’a giden gemilere refakat edecekti, öteki ise İzmir ve İstanbul’a giden gemilere. Bu sistem Levant Company ile Royal Navy arasındaki antlaşmaya bağlıydı. Bu antlaşma 1651’de, daha sonra 1659’da ve 1660’da yenilendi; muhtemelen bu antlaşmanın daha sonra da yenilenmiş olması gerekir, fakat bu konuda bir keminlik yoktur. Buna rağmen, 1680’lere kadar doğudaki İngiliz ticareti yeniden bir canlılık gösterdi. Daha sonraları Augsburg İttifakı Savaşı nedeniyle, Akdeniz’de seferler İngiliz gemileri için zorlaştı ve Levant Company doğuya gidecek gemilerin kalkışını örgütlemeye zorladı. İngiliz kafilie senede bir defa müsait oluşlarını düzenledi ve örgütlendi. Bundan dolayı 1689’da hiçbir savaş gemisi bulunmadığından Doğu kafilie’yi kaldırdı. Fakat bir yıl sonra İzmir ve İstanbul’a gidecek kafilie bu limanlara rahatlıkla vardı, kayıplar böylece telafi edilmiş oldu. 1693’de kafilie, Fransızlar tarafından batırıldı ve hiçbir İngiliz gemisi 1691-1693 arası İstanbul’a varamadı. 1696’da birçok zarardan sonra, 1697’deki Ryswick andlaşması bu kötü döneme son verdi³⁸.

Hollandalılar da korunmuş kafilie kullanıyorlardı. Bir Fransız belgesi “Felemenk mallarını ağır fiyat yükümlükleri altına sokan Hollanda gemilerinden”³⁹, diğer bir belge ise kafilielerin Messina, Livorno ve

³⁶ A.N., B^{III} 35, f^{os} 51-52 (Mart 1694).

³⁷ WOOD, *op. cit.*, 212.

³⁸ WOOD, *op. cit.*, 108-113.

³⁹ A.N., B^I 378, B^{III} 235; R. PARIS, *op. cit.*, 151-152.

İspanyol kıyılarından geçtiklerinden” bahseder⁴⁰. İngilizlerle Hollandalılar arasındaki savaş hali ve kendi ticaret gemilerinin Akdeniz’de hemen hemen aynı güzergâhı kullanmaları, Hollandalıları ve İngilizleri Avrupalı düşmanlardan çok korsanlara karşı savunmaya iter.

Bu kısa araştırmadan ne sonuçlar çıkartabiliriz? Başta araştırılan zaman kesiti içinde batı uluslarının ticarî zorunlulukları temel bir olgudur, deniz ticareti Osmanlı İmparatorluğu ile batı ulusları arasındaki iktisadî hayatın ve ilişkilerin önemli bir ögesini teşkil eder. Bu konuda Girit harbindeki Venedik sorunlarını gözlemek yeter: savaşa rağmen Venedik ticareti değişik şekillerde de olsa devam eder ve gelişir. Korsanlık sorunu eski devirlerdeki önemini kaybeder, kişilerin yakalanıp köle yapılması yahut fidye almak için yakalanmasından çok malların müsadere edilmesi önem kazanır ve korsanların faaliyetleri en etkin sonuç alabilecekleri yerlerde gelişir: Takımadalar ve körfez gibi bölgeler. Bu meyanda Berberi korsanları ve Dulcigno korsanları en çok adı geçenlerdir; bu iş şaşılacak bir şey değil. Fakat kendimize şunu da sorabiliriz; bunların eylemleri batılı belgelerin belirttiği kadar korkutucu mu ve acaba bunlar tüccarların ve kaptanların bazı zorluklardan yararlanmak için başvurdukları bir çare mi? Bunun sayı ve hacim açısından incelenmesi gerekir. Bu tehlikeye karşı kafile sistemi en iyi çare olarak gözükebilir. Aslında bu ticaret açısından bu sürü sorun çıkartır ve tüccarların bireyciliği buna başarıyla karşı koyar. Burada da, kafile sisteminin ticaret gemilerinin Osmanlı korsanlarından korunmayı çok savaş esnasında düşman uluslarının savaş gemilerinden korunmayı sağladığı düşünebiliriz, bu da yüzyılın son on senesinde gözlenebilir. Özetle ticaret siyasi ve diplomatik hayattan soyutlanamaz ve onu başka faktörlerden ayrı olarak araştıramayız. Bundan başka deniz soygunları üzerine dikkat çekilmesi batılıların Osmanlılardan başlıca kapitülasyonlar aracılığıyla avantajlar ve tavizler elde etmelerini sağlar. Deniz soygunculuğu Osmanlılar dolaylı olarak batılı tüccarlar üzerinde bir çeşit baskı uygulamaya götürür, fakat bu baskı çok geçicidir ve gitgide batılı ulusların karşı güçleri geliştikçe ve Osmanlı donanmasının zayıflığı artıkça, İstanbul hükümeti gittikçe zor durumda kalır ve her ne kadar Girit’in fethi Doğu Akdeniz hakimiyetinin doruğu gibi görünse de, XVII. yüzyılın sonu Akdeniz’de kesinlikle bir hakimiyet değişikliğine sahne olur. Osmanlı İmparatorluğu’nu birçok zor sınav bekleyecektir. Başka bir deyişle, gemi su alsa bile, batması uzun sürecektir.

⁴⁰ A.N., B^m 235 (1685).

