

# KARADENİZ'İN KAPALILIĞI KARŞISINDA AVRUPA KÜÇÜK DEVLETLERİ VE "MİRÎ TİCÂRET" TEŞEBBÜSÜ

Prof. Dr. KEMAL BEYDİLLİ

## KONUNUN TANIMI

Ahdnâmelerde yer almasına rağmen, Karadeniz'de serbestçe ticâret yapabilmeyi öngören maddelerin, aynı şekildeki Akdeniz ile ilgili olanların tamamen aksine, *kullandırılmayan* ve *kullanılmayan* bir hak olarak saklı kalmış olması dikkat çekicidir ve dikkat çekici olduğu kadar üzerinde de fazla çalışılmamış bir konudur<sup>1</sup>.

Mısır-Girid ve Mora üzerinden geçtiğini farz ettiği bir hat ile Akdeniz'i İkiye bölen ve bu "*hatt-ı mefrûz*"un doğusundaki sahillerin tamamının kendi toprakları ile sınırlanmış olması gerçeğinden hareketle, bu sahayı kendisine mahsus bir "*ıçdeniz*" gibi gören Osmanlı Devleti<sup>2</sup>, burada ticâret yapma hakkını çeşitli dönemlerde ve genelde zaman zaman ticârî kayguların ötesindeki politik sâiklerin etkisiyle Avrupa devletlerine bahş etmiş bulunuyordu, ki bunlara Osmanlı terminolojisinde *Ahdnâme* veya Frenkçe tâ-

<sup>1</sup> Bu sebepten ötürü takdim etmekte olduğumuz çalışmamızı, münhasıran konu ile ilgili çok sayıda arşiv belgelerine dayandırarak kaleme almak zorunluluğu hâsıl olmuştur. Karadeniz ticâreti ve bu kapalılığına değinen bazı çalışmalar için bkz: XIII-XV. Yüzyıllarda, özellikle İtalyan ticâret devletleri (Ceneviz, venedik) tarafından sürdürülen Karadeniz ticâreti ve bu yörenin Osmanlı hakimiyetine girmesi üzerine oluşan değişiklikler hakkında, makale ünvanı yanıltıcı olmakla beraber, Halil İnalçık, "*The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottoman*", Symposium on the Black Sea. Birmingham, 18-20 Mart 1978. *Arkheion Pontus*, 35, Atina 1979, s. 74-110; Ali İhsan Bağış, "*Rusların Karadeniz'de Yayılması Karşısında İngiltere'nin Ticârî Endişeleri*", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1921)*. Yay. O. Okyar-H. İnalçık. Ankara 1980, s. 211-214. Ayrıca en son olarak, Şerafettin Turan, "*Karadeniz Ticâretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri*", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*. 13-17 Ekim 1986. Samsun 1988, s. 147-158. Karadeniz seyrüsefâni ve dolayısıyla Boğazlarla ilgili baştan sona ve tüm gelişmeler için değerini hâlâ korumakta olan temel çalışma olarak, Cemal Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*. İstanbul 1947.

<sup>2</sup> Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), E-9637: "*Nizâm-ı Bahriyye'yi şâmil Fransa Maslahatgüzârî'na verilen Tahrîr-i Âlî sûreti*". 1218 (1802-1803); Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet Hariciyye (CH), Nr. 5877: Kapudân-ı Derya Vezir Gazî Hasan Paşa'ya Hüküm, Evâsıt-ı Safer 1194 (Şubat 1780).

biri ile *Kapitulasyon* denilmekte olduğu hep malûmdur<sup>3</sup>. Bu mefrûz hattın doğusunu Avrupa ticâretine açık tutan Osmanlı Devleti, yine tüm sahille-riyle hakim ve sahibi bulunduğu Karadeniz'e yabancı gemilerin girmelerini ve ticâret yapmalarını kesin olarak yasaklamış ve bu yasaklamasını yüzyıllar boyu özenle sürdürmüştür.

Bununla beraber, Bâbiâli'nin Karadeniz'de ticârete izin veren maddelerini, kullanılmasına izin vermeyeceğini bilmesine rağmen, hangi düşünceler doğrultusunda ahdnâmelere sokmuş olduğunu anlayabilmek pek mümkün değildir. Zannımızca bu soruya verilecek cevâbı, ahdnâmelerin tanzim tekniğinde ve şeklinde aramak icâb edecektir, ki bunun da izâhını herhâlde Osmanlı Diplomatikası'na havale etmek daha doğru olacaktır.

Her ne ise, yüzyıllar boyu özen ve kıskançlıkla sürdürülen bu yasaklama, ancak özel şartların ve durumların istisnâî uygulamaları şeklinde aşılabilmiştir. Meselâ, 1612'de ilk ahdnâmesini alan Hollanda'ya Karadeniz limanlarında serbest ticâret hakkı verilmiş olmakla beraber, bu hak hiçbir zaman kullanılmadan kalmıştır. Bu tarihten 19. yüzyıla gelinceye kadar Karadeniz'e girebilen tek Hollanda gemisi Willom Adriaense adlı bir kaptanın "Postillion" isimli gemisi olmuştur, ki bu da o sıralarda Kalas'da bulunan Sadrazam Köprülüzâde Fazıl Ahmed Paşa ile görüşmek üzere Hollanda elçisi Justinus Colyer'in götürülmesi işinde kullanıldığı için sağlanmış bir geçiş izni idi. (Temmuz 1674)<sup>4</sup>. Ancak bu, kadim ahdnâmelerinde Karadeniz'e çıkma ve ticâret etme hakkı münderiç olan İngiltere (1601) ve Fransa (1740) gibi büyük devletler için de böyledir.

Karadeniz'in bu, yabancılara yasaklanmış, "*kapalı Deniz*" statüsü, Rusya'nın gösterdiği gelişme ile sarsılmaya başlamıştır. 1774 Küçük Kaynarca ve 1783 tarihinde Kırım'ın nihayet Rusya eline geçmesi, bu denizde zaman zaman varlığını hissettiren Avusturya bir tarafa bırakılacak<sup>5</sup> ve hat-

<sup>3</sup> H. İnalçık, *İmtiyâzât*, *Encyclopaedia of Islam*, Leiden-Londra 1971, s. 1179-1189; A.İ. Bağış, *Osmanlı Ticâretinde Gayr-ı Müslimler, Kapitulasyonlar-Beraltı Tüccarlar, Avrupa ve Hayriye Tüccarları. 1750-1839*. Ankara 1983, s. 1-16.

<sup>4</sup> A.H.De Groot, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic. A. History of the Earliest Diplomatic Relations 1610-1630*. Leiden-İstanbul 1978, s. 122 ve n. 53.

<sup>5</sup> Avusturya, 1699 Karlofça Antlaşması ile Osmanlı topraklarında serbestçe ticâret yapma hakkını elde etmiş de, uygulaması herhangi bir gelişme göstermemiştir. Bu husus, 1718 Pasarofça ile te'yid ve 1736 Belgrad Antlaşması'yla nihayet tam bir tatbik imkânına kavuşmuştur. Karadeniz'e çıkma ve kendi bayrağı ile ticâret yapma müsâadesi ise, ancak 24.2.1784 tarihinde verilen "*müstakil bir Sened*" ile gerçekleşmiştir. Bkz. C. Tükin, *aynı eser*, s. 58; H. İnalçık, "*İmtiyâzât*", s. 1185-1186.

tâ Lehistan'ın dahi bu yöndeki girişimleri<sup>6</sup> hatırlanacak olursa yeni ve güçlü bir ortağın, hattâ tek başına sahiblik iddiasında bulunacak olan bir ortağın belirlediğini gözler önüne sermekteydi. Bu gelişmelerin sonucu olarak kuzeyde Karadeniz sahillerine yerleşen Rusya'nın, 1783 tarihli Ticâret Antlaşması ile bir kalemde elde ettiği geniş hak ve imtiyazlarını<sup>7</sup> ve Karadeniz'deki mümtaz durumunu sarsmak amacıyla, bu denizi bütün devletlerin serbest ticâretine açmayı düşünen ilk Osmanlı devlet adamı herhâlde Sadriazam Halil Hamid Paşa olmuştur<sup>8</sup>.

Karadeniz, Küçük Kaynarca'dan beri devam eden savaş ve krizleri yaşayarak, nihayet III. Selim devrine (1789-1807) kadar bu hâliyle gelmiştir. 1792 Yaş Antlaşması Rusya savaşını da sona erdirmiş ve başlayan barış dönemi Osmanlı Devleti'nin bir dizi reformlarla bünyesini yenilemeye ve kuvvetlendirmeye teşebbüs ettiği bir devir olmuştur. (*Nizam-ı Cedîd*). Bu devirde Bâbiâlî, Karadeniz'de henüz kendi nüfuzunda kalmış olan sahanın ticârî kontrolüne sıkı sıkıya sarılmış gibidir. Deniz taşımacılığını 1651 tarihli İngiliz Seyrüsefâin Kanunu (Navigation Act) uygulamalarını andıran bir dizi merkantil tedbirlerle geliştirmeyi amaçlayan Bâbiâlî'nin, başta Ka-

<sup>6</sup> Lehistan'ın da Karadeniz ticâreti ile ilgilenmekte olduğu anlaşılmaktadır. III. Selim'in tahta çıkışıyla gelişen Osmanlı-Prusya, Osmanlı-İsveç ve Lehistan ile de ittifâka gidilmesi hakkındaki görüşmelere uzun müddet devam edilmiştir. (Bu konuda ve “*Son Osmanlı-Lehistan Münâsebetleri “1764-1795”* ünvanlı bir çalışma tarafımızdan sürdürülmektedir). Bu görüşmeler sırasında, Lehistan'ın, Osmanlı Devleti ile girişilecek bir ittifâktan istifade ile, hattâ böyle bir ittifâk bahanesiyle, Turla (Dinyester) Nehri sahillerindeki bölgelerinde yetişen hububâtın, bu nehir yolu ile Akkerman'dan Karadeniz'e çıkartılmasını, Akkerman'da bu amaçla ambarlar inşâsını ve konsolos ikamesini düşündüğü ve teklif ettiği, bu talebini kâh Karlofça gibi “*doksan senedir metruk kalan*” bir antlaşmaya istinâd ettirmek istediği, kâh bu iddiâdan sarf-ı nazar ile, bunu iki devlet arasındaki dostluk ve dayanışmanın bir zarûretü olarak ileri sürdüğü görülmektedir. (Bkz. *BOA*, Hatt-ı Hümayûn (*HH*), Nr. 14978, 14978-B, 14453, 7360; *CH*. Nr. 623) Bâbiâlî, ittifâk yapılıcak beklentisiyle, önceleri 6.000 Kile buğdayın “*mîrî fiyât*” ile teslimi karşılığında böyle bir imtiyâza razı olur gibi olmuş, hattâ, Ekim 1790'daki askerî sıkışıklıklar içinde “*Osmanlı bandırasıyla Karadeniz ruhsatı verilmesini*” de onaylamıştır. (Buna amir III. Selim'in Hattı için bkz. *BOA*. *HH*. Nr. 14506). Ancak, buna rağmen, gerek bu hususdaki uygulama, gerekse iki devlet arasındaki mutasevver ittifak teşebbüsleri, özellikle böyle bir ittifâkı-diğer sebepler yanında-kendi genişleme politikasına hesaplarına aykırı bulan Prusya'nın da muhâlefeti yüzünden akim kalmıştır (Bkz. Kemal Beydilli, *1790 Osmanlı-Prusya İttifâkı. Meydana Gelişi-Tahlîli-Tatbiki*, İstanbul 1984, s. 113, n. 134).

<sup>7</sup> Ticâret Antlaşması'nın mübâdele tarihi: 20 Şevval 1197/9 Eylül 1783'dür. Bkz. C. Tüken, aynı eser, s. 57.

<sup>8</sup> Kemal Beydilli, “*İgnatius Mouradgea D'Ohsson (Muradcan Tosunyan). Ailesi hakkında kayıtlar-“Nizam-ı Cedîd”e dâir Lâyihası ve Osmanlı İmparatorluğundaki siyâsî hayatı*”. *Tarih Dergisi*, Sayı, XXXIV, İstanbul 1984, s. 271-272.

radeniz'de olmak üzere, genelde imparatorluk sahillerinde yapılan tüm deniz nakliyatını, kurmaya teşebbüs ettiği yerli ve mîrî ticâret filosuyla yürütebilmeyi düşlemekte olduğu anlaşılmaktadır. Böyle bir filonun oluşturulması amacıyla devlet adamları gemi işletmeciliğine teşvik edilmekte<sup>9</sup> ve gemi sayısı, yalnız yenilerinin yapımı yolu ile değil, dışarıdan satın almalarla da çoğaltılmaya bakılmaktaydı, ki 1792'de bu amaçla Hollanda'dan birkaç parça gemi alınmasına teşebbüs edilmiş ve bu konuda Hollanda elçisiyle de bir hayli yazışma ve görüşmeler yapılmıştır<sup>10</sup>.

İspanya, Sicilyateyn, Hollanda, İsveç ve Prusya gibi küçük Avrupa devletlerinin Karadeniz ticâretine iştirak etmek istemeleri, III. Selim devrinde oluşan yeni ticârî zihniyet ve reform sürecinde Bâbiâlî'nin dâimâ son ana kadar karşı koymaya çalıştığı bir mesele olurken, bu devletlerin Karadeniz'e "ahden" çıkmaya ruhsatlı olan büyük devletlerin Bayraklarını takarak ve bu devlet elçilerinden mensubiyet belgeleri alarak, o devletlerin gemileriymiş gibi Karadeniz'e geçmeye kalkmalarından hâdis olan suî-istimali de engellemeye çalışmıştır. Bâbiâlî, böyle bayrak değiştirerek, imtiyazlı devlet statüsüne - özellikle Osmanlı Devleti'ne kabul ettirdiği ticâret antlaşması ile diğer devletlerden çok daha avantajlı bir duruma yükselen Rusya bandırası çekerek-kavuşmasına mâni olacak etkili bazı tedbirler ihdasına teşebbüs ettiğinde ise, bu konuda yapabilecek pek fazla birşey olmadığını da acı olarak görmüştür. Küçük devletlerin, öteden beri büyük devletlerin bandıraları ile seyr etmeye alıştıkları dikkate alındığında, bu yöndeki ticârî faaliyetin herhangi bir şekilde sekteye uğratılması hâlinde, bunun dâimâ kaçamak bir yolunu buldukları bilinmekte ve özellikle Rusya'nın ve diğer büyük devletlerin yardımını talep ve müdahalelerini temin edeceklerinden de haklı olarak endişe edilmekteydi. Ayrıca, gemilerin han-

<sup>9</sup> Halil Nuri, *Târîh*, İstanbul Üniversitesi Kütüphânesi. Türkçe Yazma. Nr. 5996, Varak, 101 a-101 b. Nitekim, Ebu Bekir Ratıp Efendi'nin bir gemi satın alarak işletmeye başladığı elimizdeki bir belgeden anlaşılmaktadır. 8.000 Kilelik olan bu gemi Kostandi adında bir "Reis" tarafından seyrettilmekteydi. Bu gemiye Yafa'dan râyic fiyatı ile zahire yüklenmekte ve satılmak üzere İstanbul'a getirilmekteydi. Bu amaçla Yafa Zahire Mübâşiri olan Haccegân'dan Seyyid Mehmed Rüşdî Efendi ile Yafa Gümrükçüsü'ne hitaben bir kıt'a Emir-i Âli ısdâr edilerek, geminin Yafa'da bekletilmeden, zahire tedarik ve tahmil işlerinin sü'ratle yapılması te'min edilmiştir. BOA. Cevdet Dahiliye (CD). Nr. 1999: "Ratıp Efendi kullarının takriridir". *Kâtib-i esrâr-ı hazret-i şehryârî* Mustafa Nuri Efendi'nin, "bir kıt'a Koter sefinesini ma'-takım" 150 bin Kuruşa Tersâne-i Amire'ye iştirâsı ile ilgili 23.8.1831 tarihli belge, devlet ricâli eliyle yürütülen gemi işletmeciliğinin bir başka örneği olsa gerektir. BOA. Cevdet Saray (CS), Nr. 6893.

<sup>10</sup> BOA, HH, Nr. 14609, Nr. 14590, Nr. 14636.

gi devlete ait olduklarının ölçüsü yalnızca taşıdıkları bayrak ve bunların kendi beyânları olduğundan, bunlara herhangi bir büyük devletin bandırası verilmesi hâlinde, gerçek kimliklerinin tesbiti mümkün olamayacak, olsa bile bir faydası görülmeyecek, üstelik bu tesbit işi devamlı sürtüşmelere de yol açabilecektir. Böylece, faydadan ziyâde zararı mucib olacak bu tür kısıtlayıcı uygulamalarda ısrârcı olmaktansa, genel olarak bu tür küçük devletlere de bazı şart ve menfaatler karşılığında, kendi bayraklarıyla Karadeniz’de seyrüsefâine ruhsat verilmesi uygun görülmeye başlanmıştır. Buna göre gemilerin Karadeniz’den getirecekleri hamûleleri içinde, 1) Tersâne için gerekli demir ve âlet ve levâzımâtın râyic bedelleri ile satın alınması, 2) zahire ve erzak türü olan gıda maddelerine İstanbul’un iâşesi için ihtiyac duyulacak olur ise, yine râyici ile satın alınmasına ve 3) gemilerin geçişlerinde yoklanmaları, yasak mal taşımamaları gibi hususlara rıza göstermeleri hâlinde Karadeniz’e geçiş ruhsatlarının verilmesi kararlaştırılmıştır. (Aralık 1802). Bu yeni usûl ile küçük devletlerin eski uygulamada görülen “*hileli*” ve dolambaçlı yollara - yani Karadeniz’e ahden me’zûn bir devletin bandırasını kullanma - sapılması’nın önünün alınacağı ve başta Rusya olmak üzere diğer büyük devletlerin araya sokularak devletin müşkil durumlarda bırakılmasına da bir son verileceği umulmaktaydı. Bununla beraber, bu şartlara yanaşmayacak olanların ve eski alışkanlıkları üzere Karadeniz’e çıkmayı tercih edeceklerin, “*kangı tarafı murâd eyler ise derhâl ânâ tâbi olmaları*”<sup>11</sup> karşısında ise, “*İzn-i sefine*” verilmesi<sup>12</sup> hususunda gösterilen zorluklar ve bu gibi devlet tüccâr gemilerinin işlerinin sekteye uğratılması, ağırdan alınması dışındaki çaresizliklerden başka, hukûken yapılabilecek pek fazla birşey yoktur. Ancak, bu şartların kabul edilmesi hâlinde bile, bu devletlere “*ahden*” Karadeniz’e geçme ve ticâret etme hakkının verilmediği ve böylece herhangi bu doğrultudaki bir hak iddiasının da doğmayacağı izâh edilmekte ve bunun ancak bir “ruhsat” ve bir *müsâ‘ade*” olduğu, kendi bayrakları ile girecekleri Karadeniz’de *yalnızca Rus iskeleleri ile ticâret yapmak* durumunda oldukları özellikle belirtilmekteydi<sup>13</sup>.

Böylece 1803 başından 1805 yılı içine kadar gelen bir zaman içinde, ama buna rağmen uzun uğraş ve görüşmeler külfeti sonucunda İspanya’dan başlayarak Sicilyateyn, Hollanda en son İsveç ve Prusya ve hattâ

<sup>11</sup> III. Selim’in Hattı ile dile getirdiği şikâyet. Bkz. BOA. HH, Nr.15458.

<sup>12</sup> “*İzn-i sefine*”ler, *düvel-i sâ‘ire iskelelerine azimet edenlere beher seferinde ve sefer-i diğere câri ve üç ayı mütecâviz olmamak*” kaydıyla verilmektedir. Bkz. BOA. Reâyâ İzn-i Sefine Defteri (RİSD). Nr. 2, s. 2; RİSD, Nr. 6, s. 1, 2, 3, 6-7; RİSD, Nr. 8, s. 82.

<sup>13</sup> Bu devletlerin durumlarının tek tek ele alındıkları ilgili bölümlere bkz.

Dobrovnik<sup>14</sup> ve Cezâir-i Seb'a Cumhuriyeti'ne Karadeniz'e kendi bandıralarıyla açılma ruhsat ve müsaadesi, kimine mezkûr şartlar dahilinde kimine "bilâ şart" itâ kılınmıştır<sup>15</sup>. Bu arada İngiltere ve Fransa'nın da durumları açıklık kazanmış bulunmaktaydı. İngiltere'ye Karadeniz ticâreti ruhsatının, Napoleon'un Mısır'a saldırmalarıyla başlayan müşterek savaştan sonra verileceği vaad edilmiş idi<sup>16</sup>. Fransa'ya karşı sürdürülen bu savaş, Mısır'ın geri alınması ve Paris'te barış görüşmelerinin başlamasıyla sonuçlanmıştır. Fransa'nın barış için Karadeniz'in Fransız ticâret gemilerine açılmasını vaz geçilmez bir şart olarak ileri sürmesi üzerine, bir an evvel barış akdini arzulayan Bâbiâli, bizzat III. Selim'in emri ile<sup>17</sup> meseleye bir çözüm getirmiş ve Fransa ticâret gemilerine Karadeniz'e girme ve ticâret etme hakkı tanınmıştır<sup>18</sup>. Hattâ, bu hak Akdeniz sahil ve limanlarında kâdimden beri kullanılageldikleri tüm uygulamaları, Konsolos ikamesi dahil olmak üzere bir kalemde bu yeni denize de teşmil edilmiş oluyordu. (25.VI.1802)<sup>19</sup>. Karadeniz'de ticâret hakkının Fransa'ya tanınması üzerine, aynı hakka, üstelik Mısır'da Fransa'ya karşı savaşmış bir müttefik sıfatıyla harb zamanından beri tâlib olan İngiltere'nin bu konudaki ısrarlarını sükût ile geçiştirmek artık mümkün olamazdı. Zaten, bu devlete, "mukaddemâ (yani 1601'de) i'tâ kılınan Ahdnâmede Karadeniz ticâretine ruhsat maddesi meşrût olup,

<sup>14</sup> Akdeniz'de sürdürülen savaşların da etkisiyle bozulan ekonomik durumunu ileri sürerek, telâfisi bâbında Karadeniz ticâretine müsaade edilmesi talebeden Dubrovnik Konsolosu'nun, Ruhsat itâsı ricâsıyla yaptığı müracaat için bkz. *T SMA*, E. 4460. Konsolos'un kendilerine verilen kadim ahdnâmede, Karadeniz'e çıkma hakkının tanınmamış olmasını, ahdnâmenin Orhan zamanında bahşedilmiş olmasına bağladığı, dolayısıyla bu hususu Karadeniz'in o tarihlerde, "henüz silk-i saltanat-ı seniyyede münselik olmadığından iktizâ ettiğine" işaretle, izâh etmek istemesi ilgi çekicidir. Fransa'ya karşı, İngiltere ve Rusya tarafından sürdürülen mücadelenin Akdeniz'de de tesirini göstermesi üzerine, bu devletlerden birinin bayrağı ile dolaşmayı sakıncalı gören Dubrovnik'in, bu sebepten Osmanlı bandırasıyla dolaşmasına müsaade edilmesi için başvurduğunda da, bu dileğine olumlu bir cevap verilmiştir. *BOA. RİSD*, Nr. 3, s.1. Tarihi: Selh Ş. 1221/13.10.1806.

<sup>15</sup> İlgili bölümlere bkz.

<sup>16</sup> *BOA.HH.* Nr. 15158: Sadrazam Paşa'nın takriri.

<sup>17</sup> Paris'de bulunan Âmedî Galib Efendi'ye yazılmak üzere III. Selim'in Hatt-ı Hümnâyânı: "Karadeniz ticâretine ruhsat verilüp, bir sâ'at akdem maddesi kat eylesini yazasız". Bkz. *BOA.HH.* Hr. 5715; kezâ, Âmedî Efendi'ye bu yönde "Derkenâr": *HH.* Nr. 5118-E. Bu konuda Talleyrand ile yapılan görüşmenin mufassal *Mazbata'sı* için bkz. *HH.* Nr. 5842-A. Aynı konu hakkında genel olarak bkz. İ.H.Uzunçarşılı, "Âmedî Galib Efendi'nin Murahhaslığı ve Paris'ten Gönderdiği Şifreli Mektuplar", *Belleten*, 1/2, Ankara 1937, s. 357-448; İ. Soysal, *Fransız İhtilâli ve Türk-Fransız Diploması Münâsebeleri (1789-1802)*. Ankara 1964, s. 332-337.

<sup>18</sup> *BOA.HH.* Nr. 5842-A, *HH.* Nr.5818-E, *HH.* Nr.5619, *HH.* Nr. 5715; İ.H. Uzunçarşılı, aynı makale; İ. Soysal, aynı yer.

<sup>19</sup> *BOA.HH.* Nr. 5619.

*lâkin icrâ olunmıyarak alâ-hâlihi kaldığından*<sup>20</sup>, “*Fransalu’ya ne vechile müsâ’ade olunacak ise İngilterelü hakkında dahi ol vechle icrâ kılınması*”<sup>21</sup>, son defa söz konusu olduğunda, bu hakkın İngiltereye’de tanınmasına karar verilmiştir.<sup>22</sup>

Bu yeni uygulama süreci, 1806’da Rusya ile savaşın başlamasına kadar kısa bir zaman için devam etmiştir. Savaşın başlamasıyla beraber Bâbiâlî, İngiltere, Fransa ve Avusturya’nın bu karardan - genelde harb hâlinde Bâbiâlî’nin Karadeniz’e çıkışı kapatmasındaki meşruiyeti teslim etmiş olarak-şikâyetçi olmalarına pek aldırış etmemiştir. Bir Rus savaşı, yabancı tüccâr gemilerinin Karadeniz’e çıkışının yasaklanmasını, düşmanın ticâretinin inkitaya uğratılmasını ve “*bir çeşit tazıyk altında tutulmasını*” gerekli kılmaktaydı<sup>23</sup>. 1787-88 Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşlarında Karadeniz ticârî trafiğinin durdurulması, o tarihlerde bu denizde yalnızca o sırada savaşılan iki düşman devletin iştirâkçi olmaları hasebiyle, diğer devletlerin “*ahden*” itirâz edebilecekleri bir konu henüz olmamıştır. Ancak, meselâ 1806-1812 savaşında aynı şekilde Karadeniz’in kapatılması söz konusu olduğunda, 1802 senesinden beri bu deniz ticâretine hak kazanan İngiltere ve Fransa’nın itirazlarına yol açılabiliştir<sup>24</sup>. Bu denizin harb esnasında dost devletlere de kapalı tutulması,dolayısıyla ticârî faaliyetlerinin engellenmesi, Bâbiâlî için de zahire nakli icâbettüğünde bir mahzûr hâline dönüşebilmekteydi. Yalnız İstanbul iaşesi için değil, Karadeniz sahillerinden cepheler dahil olmak üzere ihtiyaç duyulan her yere, meselâ, Bergos’dan İstanbul ve İsakçı’ya veya Samsun’dan Soğucak ve Anapa’ya zahire nakli söz konusu olabilmekteydi. 1787-88 savaşları esnasında, meselâ I. Abdülhamid devrinin (1774-1789) son senesinde, müste’men gemileri kiralayarak bu gibi ihtiyaç darlıklarının ve sıkıntılarının giderilmesine çalışılmış ve gereken nakliyâtın yapılmasına cevâz verildiği gibi bu gibi gemilerin sözleşme senedlerinin “*sigorta tarıktı üzre*” tanzim edildiği de görülmektedir<sup>25</sup>. III. Selim’in ilk harb senesinde de aynı şekilde birkaç Fransız gemisi kiralanmış, “*sigorta*” ettirilerek mal ve zahire nakliyâtında kullanılmıştır, ki o sıralarda Avrupa’daki gelişmeler muvacehesinde, Fransız karşıtı

<sup>20</sup> BOA.HH, Nr. 15158. 1601 (H. 1010) Ahdnâmesi için bkz. M.S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri I. (1580-1838)*. Ankara 1974, s. 23.

<sup>21</sup> BOA. HH, Nr. 4963; Sadrazam Paşa Takriri.

<sup>22</sup> Bu yönde III. Selim’in Hattı: “*Şimdiden müsâade olunsun*”, bkz. BOA.HH, Nr. 15158.

<sup>23</sup> BOA.HH, Nr. 43468; Kaymakam Paşa takriri.

<sup>24</sup> BOA. HH, Nr. 15458.

<sup>25</sup> BOA. HH, Nr. 8526, 1789 tarihli Kaymakam Paşa takriri.

güçlerden İngiltere başta olmak üzere, Hollanda, İsveç ve Prusya, bu işin Fransa'ya verilmesine itiraz etmişler ve taşınacak malların Rusların eline geçmesi ihtimallerine işaretle ve böylece düşmanın, "külfetsizce Devlet-i Aliyye arâzisi mahsûlâtından zahire kazanacağı" gibi benzeri hususları dile getirerek, zihinleri karıştırmaya çalışmışlar, hattâ, Reis Efendi'yi "mütehayir" bıraktıklarına göre, bunda da başarılı olmuşlardır<sup>26</sup>.

III. Selim, "bana kalsa Karadeniz'e bir gemi geçdiğini tecvîz eylemem, Cümleye mesdûd olması ensebdir"<sup>27</sup> demekle beraber, yerli taşımacılığın kifa-yetsizliği karşısında yabancı tüccâr gemilerinin-ki bunlar arasında yabancı devlet bandıralarıyla çalışan reâyâ gemileri de yer almaktaydı-devreye sokulması kaçınılmazdı. Karadeniz'e yabancı tüccâr gemisi çıkartılmamasından ötürü oluşabilecek zahire kıtlığı ayrı bir tedirginlik konusu olabilmekteydi. "Karadeniz'e sefine imrârını men' etti" dedikodularıyla halkın bu gibi darlıkların faturasını hükümdârın tedbirsiz icrââtına hamledebilecekleri<sup>28</sup>, küçük devletlere Karadeniz ruhsatlarının "mürûriyye resmine rabt" edilmeyecek zahire ve ihtiyac maddesi teslimi şartına icbâren verilmeye çalışılmasında önemli bir etken teşkil etmiştir. Zirâ, aksi takdirde bu sefer de, "para almak için kıtlığa sebebiyyet vermekle" suçlandırılmaktan çekinilmekteydi<sup>29</sup>.

1812 Bükreş Antlaşması ile başlayan barış döneminde, küçük devletlerin Karadeniz ticâreti taleplerini, ellerindeki bu harb öncesi ruhsatlara dayandırarak yenilediklerinde hayal kırıklığına uğramış olmalıdırlar. Zirâ, Bâbiâli bu tür ruhsatları "mülga hükmünde" kabul etmekte olduğunu ilân ve taraflara ifade etmiştir. 1815 senesine kadar küçük devletlerin bu yöndeki ısrârlı talepleri sürüncemede bırakılmış ve nihayet, özellikle Rusya'nın müdahalelerine dayanamama reddelerine gelindiğinde, ancak müsbet cevaplar verilmeye başlanmıştır. Yine Karadeniz'den getirecekleri hamûlelerin İstanbul iâsesi ve Tersâne ihtiyacı için söz konusu olduğunda, râyiç bedelleri ile satın alınması şartını - ama bu sefer istisnâsız tüm bu tür devletlere şâmil olmak üzere-kabulen Karadeniz'e çıkmak üzere tekrar

<sup>26</sup> BOA. HH, Nr. 8526.

<sup>27</sup> BOA. HH, Nr. 15458: Sadrazam Paşa Takriri bâlâsındaki Hatt-ı Hümâyûn sûreti. 1806. Aynı şekilde II. Mahmud'un Hatt-ı Hümâyûn neşri için bkz. *Câbi Tarihi*, Süleymaniyye Kütüb. Esat Efendi Kit. No. 2152, v. 406 a.

<sup>28</sup> BOA. HH, Nr. 25601: II. Mahmud'un *Beyaz Üzerine* Hattı, 1809.

<sup>29</sup> BOA, HH, Nr. 47604: Sadrazam Paşa takriri bâlâsında II. Mahmud'un Hattı. "As-tâne-i sa'âdetimde zahire killet üzre olduğı vakt bunlardan akça alup ruhsat veriyorlar deyü, âhâd-ı nâs kîlûkâl etmez mi.". Bu şekilde Beylikci İzzet Bey'in idâmına varan suçlamalar için bkz. *Câbi Tarihi*, v. 403a.



yeni ruhsatlar verilmesi işlemine girilmiştir, bu durum - ilgili devletlere ait bölümlerde ayrıntılı bir şekilde görüleceği üzere-çeşitli engellemeler ve mümkün mertebe sürüncemede bırakmalarla 1821 senesinde kadar devam etmiştir.

### MİRİ TİCARET TEŞEBBÜSÜ

1821 senesinden itibaren bütün şiddetiyle ortaya çıkan Rum isyanının etkisiyle, Karadeniz yeni bir harb hâli uygulamasına sahne olmuş ve bu denize geçiş ve çıkışların ve buradan Akdeniz istikametine yapılan mal taşımacılığının daha sıkı bir şekilde kontrol altında tutulması bir zarûret hâline gelmiştir. Bu meyânda bazı önemli tedbirlere tevessül edildiği görülmektedir. Bunların başında, Tersâne’de “*Kurşunlu Mahzen*” olarak bilinen mahalde bir “*oda*” açılması ve buraya memurlar yerleştirerek, gelen geçen tüm gemilerin sıkı bir şekilde gözetlenmesi gelmektedir. Bu memurlar vasıtasıyla, yabancı tüccâr gemileri yoklanmakta, taşıdıkları maiların mikdarları, cinsi, çıkış-varış limanları, içlerinde firârî reâyâ bulunup bulunmadığı, kaçak mal taşımamaları kontrol edilmekte ve bu gemilerin “*Gümrük Yoklama Defterleri*” kayıtlarından, eskiden beri hangi devletin himayesinde oldukları tesbit edilmekteydi. Böylece, kendi bandıraları ile Karadeniz’de seyre me’zun olmayan küçük devlet gemilerinin, hangi devletin bayrağını taşımaya ruhsatı olduğunu belirlemekte ve bunların son anda işlerine geldikleri gibi, istedikleri bir devletin bandırasını çekmiş olarak ticâret yapmaya kalkılmalarını engellemeye, hiç olmazsa yalnızca tek bir bandıra kullanmaya sevk edilmelerine başlandı<sup>30</sup>.

Bir müddet sonra yalnızca Karadeniz ticâretini denetlemek ve yabancı devletlerin gemi trafiğine çeşitli engellerle sekteler vurmak değil, genelde tüm sahillerdeki gemi taşımacılığına yeni bir anlam ve düzen getirmeyi amaçlayan bir uygulamanın, daha çok düşünce aşamasında kalacak bile olsa, olgunlaşmaya başladığı görülmektedir. Elemanları eğitilmiş, giderleri rahatca karşılanabilen, kuvvetli bir harb filosunun “*fidanlığının ticâret-i bahriyye*” olduğu<sup>31</sup> gerçeğinden - çok geç kalınmış olsa bile-hareketle, donanma efradının, “*deryada mümârese kesbi ve fenn-i deryâda iktibâs-ı mehâret etmeleri*” amacıyla, bunların, yeniden inşâ yoluyla oluşturulacak ve satın alınacak gemilerle genişletilerek meydana getirilecek bir ticâret filusunda “*münâvebeten*” hizmet vermeleri ve “*ticârete sevk*” edilmeleri hususuna, Bah-

<sup>30</sup> Bu uygulama için bkz.s.29.

<sup>31</sup> Cevdet Paşa, *Tezâkir*, (40-Tetimme), Yay. C. Baysun, Ankara 1986, s. 221.

riye'de yapılacak genel islâhatı mütezammın 1804 tarihli Kanûnnâmesi'nin bir "fıkra" sında yer verilmiş ve işaret edilmiş bulunuyordu<sup>32</sup>. Bu ticâretten beklenen kâr ("nemâ") ise, *Kapan-ı Dakik'de cârî olan uçurdum ka'idesi üzre*" efrad ("Mellâh"), sermaye ve gemi kalemlerine tahsisen üç kısma taksim edilecekti<sup>33</sup>.

1804 Kanûnnâmesi ile işaret olunan bu husus, yukarıda zikrolunan, ricâlin gemi işletmeciliğine teşviki gibi, devlet eliyle özel teşebbüs yaratma ve destekleme teşebbüsleri veya âkim kalan dışarıdan bazı gemiler satın alınması yoluyla miri filonun takviyesi tasavvurları dışında, pek fazla bir tatbikat eseri bırakmamış idi. 1821 senesine gelindiğinde, özellikle Rum isyanının deniz ticâretini engelleyici, hattâ deniz güvenliğini büyük ölçüde tehlikeye sokucu gelişmeleri, ama galiba özellikle yabancı gemilerin malzeme ve zahire teslimi ile asillere yardım eden tutumları ve bu yüzden Karadeniz'e çıkışların ve oradan mal ihracının yasaklanması<sup>34</sup> ve dolayısıyla taşımacılık alanında ortaya çıkan darlık<sup>35</sup>, 1804 Kanûnnâmesi'nin işaret ettiği bu hususun tekrar güncellik kazanmasında önemli bir etken olmuş olmalıdır. Zirâ, "Rum Fetretî" içinde böyle bir teşebbüse tevessül edilmesi, ihtimali söz konusu edilebilecek diğer etkenlerin payına pek büyük bir ağırlık bırakmamaktadır.

<sup>32</sup> Bkz. Ali İhsan Gençer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâretinin Kuruluşu (1789-1867)*. İstanbul 1985, s. 61 vd.; Yavuz Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi. (XVIII. yydan Tanzimat'a Malî Tarih)*. İstanbul 1986, s. 213 vd.

<sup>33</sup> Kanunnâme metnindeki bu "Fıkra" için bkz. BOA. Maliyyeden Müdevver (Ma.Müd), Nr. 8886, s. 325 ve A.İ.Gençer, *aynı eser*, s. 82. Ancak, yapılacak ticârî işlerden bir "nemâ hâsıl olması", efradın eğitimi ve bu gibi hususlar yanında esas olmakla beraber, devletin bu işlerden, "herhangi bir kâr gayesi gütmemekte" olduğunu ve "sadece, donanma personelinin denize olan alışkanlıklarını arttırmalarına, derya fenninde daha ziyade maharet kazanmalarına gayret etmekte" olmasını serdedebilmek herhâlde isabetli bir yorum olamaz. Bkz. A.İ.Gençer, *aynı eser*, s. 83. Zirâ, "Tersâne Hazinesi'ne menâfi'-i kesîre" te'mininin girişilen ticârî faaliyetin doğal bir hedefi olduğuna dâir kayıtlar açıktır. Bkz. s. 9, 11 vd.

<sup>34</sup> "...asıl dikkat olunacak mâdde Akdeniz'e zahire ve eşyâ-yı sâ'irenin imrâr olunmasıdır", BOA.HH,Nr. 4783: II. Mahmud'un Hattı. Kezâ, BOA.HH, Nr. 40783: "Asıl olan ve dikkat edilmesi gereken husus, Akdeniz'e zahire ve eşyâ-yı sâ'irenin çıkmamasıdır...".

<sup>35</sup> Karadeniz'den gelen zahire ve malların Rum isyancılarına yarayabileceği, bunların gemilere tecâvüz ettikleri, hamûlelerini zorla ele geçirdikleri, İstanbul'dan geçip giden üç-dört parça Avusturya gemisinin hamûleleriyle bunların eline geçip, kayboldukları ve bu gibi bkz. BOA.HH. Nr. 40783. Öte yandan Rum isyanının yarattığı durumun bir harb hâline mümâsil etkiler oluşturduğu ve mirî ticâret gemileri ihdâsı için vaktiyle Vaka'nüvis Nuri Efendi'nin kayd ettiği gerekçenin, yâni, "temâdi-i esfâr hasebiyle" giderek, sefâin-i tüccâra dahi killel ârız" olup, zahire ve çeşitli malların nakli için "müste'men sefinelerine muhtac olunması" gerçeği (Nuri, *Tarih*, v. 101-a), bu sefer de geçerli bir neden olsa gerektir.

Nihayet 1823 (H. 1239) senesi baharında, bir müddettir mirî ticâret filosu telâkkisiyle sürdürülen ilk uygulamalar, neticede işi, ortaya çıkan aksaklıkların tesbitine kadar vardırırmış ve bunların giderilmesine teşebbüs ile, uygulamaya işlerlik ve verimlilik kazandırılmasının çarelerinin aranmasına başlanmıştır. Önce, bu anlamda ticâret işlerinde kullanılan mirî kapitanların elleri altında yeterli bir sermayenin bulunmamasından ötürü bazı mahzûrların olduğu gözlenmiştir. Ayrıca, bunların gittikleri yerlerde hamûle tedariki için uzun zaman beklemek mecburiyetinde kalmaları ve bu durumun "kumanya" vesâir masrafların artmasına yol açtığı, neticede geri döndüklerinde yapılan seferin muhasebesi çıkarıldığında, işletme giderlerinin yüksekliği yüzünden meydana gelen kârın umulanın çok altında olduğu tesbit edilmiştir. İlk uygulamalardan sonra belirlenen bu gerçekler karşısında, bu gemilerin Tersâne Hazinesi'nden yeterli sermaye tahsisi ve gittikleri limanlarda hamûle tedariki ve tahmili vs. gibi işler için "mirî sefine" olmaları gerekçesiyle öncelik verilmesinin elzem olduğu kanaatine varılmış ve bu yönde ve *sefâyin-i mirîyyenin imtiyâzât ve serbestliklerine dâ'ir*" bazı hususlar tesbit ile 1804 tarihli Kanûnnâme'ye ilâve ve derc olunmak üzere bir "zeyl" hazırlanmıştır. Böylece, ticâret gemilerinde çalışan efrâdın "tâ'ife hisseleri" kendilerinde kalmış olarak, hem bahrî bilgi ve tecrübelerini arttıracakları, hem de Tersâne Hazinesi'ne daha yüksek bir kâr sağlayabilecekleri düşünülmekteydi. Otuz madde ile gayet ayrıntılı bir şekilde kaleme alınan bu "Nizâmnâme"<sup>36</sup>, mirî ticaret gemilerinin Ak ve Karadeniz iskelelerine vardıklarında diğer ticâret gemilerinden imtiyâz ve serbestlikleri cihetiyle mazhar olacakları farklı muamele ve bununla ilgili diğer hususlar için şunları öngörmekteydi:

1) Devletin elindeki mirî ticâret gemileri çok az sayıdadır. ("akall-i kâfil"). Bu yüzden, bundan sonra Tersâne'de mirî ticâret gemileri inşasına bakılacaktır. Bunlara, bahrî bilgileri tam, ticârî işlerden anlar ve işe yarar "süvâri"lerin tayin ve donanmadan da "münâvebeten gedüklü ve Rüesâ" tahsis olunacaktır. Her gemi için Tersâne Hazinesi'nden lâyıkıyla "sermaye akçası" ve Tersâne Anbarları'ndan da sefer esnasındaki ihtiyaçlarını karşılamak üzere "kumanya" verilecek ve bunların karşılığı olarak süvâri ve reislerden "Sened" alınacaktır.

2) Gemiler ticâret edip geri döndüklerinde, "Uçurdum ka'idesi" üzere hesapları, özel olarak bu iş için tayin edilen bir "Nâzır" marifetiyle görüle-

<sup>36</sup> Burada ayrıntılı olarak ele aldığımız ve şimdiye kadar yayımlanmamış bulunan bu "Nizâmnâme" metni için bkz. BOA. Ma. Müd. Nr. 8886, s. 363-365 ve HH, Nr. 4530.

cektir. Verilmiş olan sermaye ve kumanya bedelleri ve oluşan diğer zorunlu masraflar bu hesaptan düşülecek, sermaye ve gemi hissesinden hâsıl olan faide ve kâr "*Ticaret Akçası*" nâmiyla Tersâne Hazinesi'ne teslim edilecek ve bu meblağ "*Zimmet ve Sergi Defterleri*"ne kayd olunup, karşılığında "*Sened-i Mîrî*" verilecektir.

3) Ticârete tahsis olunan mîrî gemilere, Tersâne-i Âmîre tarafından müsta'îd bir Kaptan ve birer yelkenci, (kitâbet hizmetleri için) birer Hoca ve gemilerin ihtiyaçlarına cevap verecek sayıda Tayfa, Tayfabası ve "*Sudagabo*"<sup>37</sup> konulacak ve gönüllüler hizmet süresi olan bir yılın hitâmında, diğerleri ile mübâdele olunmak üzere Donanmaya iâde edileceklerdir.

4) Mîrî Kaptanlar, bu Gedüklülerden başka, "*Kalyoncu, Gemici ve işe yarar fenn-i deryada mâhir ve istihdâma şâyân*" olarak "*Taşra*"larda tedârük ettiklerini kefâlete rabten tescil ile istihdâma selâhiyâtâr olacaklardır. Gedüklülerin mahlûlleri vuku'unda, bunlar başka yerlere tahsis olunmıyarak ve yerlerine yenileri alınmak üzere kullanılacaktır.

5) Mîrî gemilere münâsib vechile Sermaye tahsis edilerek, ticâret yapmaya sevk olunacaklarından, bu tür gemiler Osmanlı iskelelerinden yabancı devlet limanlarına veyahud başka ülkelerden Osmanlı limanlarına, hülâsa, bir yerden diğer bir yere mal taşıdıklarında gerekli Gümrük resimleri, taşıdıkları çeşitli mallar içinde esas mîrî sermayesiyle mahlûl olanlardan % 3 hesabıyla ve ehl-i İslam tüccârının ve yahud reâyânın taşınan malları için ise mevcut tarifelerinin 1/4'i mikdarında tenzilât yapılarak ve yalnız sattıkları veya satın aldıkları yerlerde bir defa olmak üzere edâ edeceklerdir. Bu işleme dâir "*Edâ Tezkîresi*" alındıktan sonra, bu Tezkîreler iskelede gümrükçülere ibrâz ile, "*mükerreren ve ziyâde Gümrük İzinâmesi ve Harc-ı Gümrük ve Masdariyye ve Reftiyye nâmiyla ve tekâlîf-i sâ'ire-i örfiyye ile akça taleb*" edilmeyecektir. Herhangi bir şekilde fazla ödeme tahakkuk edecek olursa, bu iâde olunacaktır.

6) Mîrî ticâret gemilerinden biri, herhangi bir iskeleye varacak olduğunda, diğer tüccâr gemilerinden evvel, öncelikle yüklerini boşaltacak ve yine herhangi bir yerden mal yüklemeleri hâlinde de kendilerine öncelik tanınacaktır. Bütün ilgililer bu gibi hususlarda kendilerine yardımla ve himaye ile mükellef olacaklar, mîrî gemilerin yükleme işi bitmeden, diğer gemilere yüklemede bulunulmayacaktır.

<sup>37</sup> Mîrî Kalyonlarda kullanılan topçu neferâtı.

7) Mîri gemilerin boş durmasına, diğer gemilerden daha fazla istihdâm edilmelerine, dolayısıyla tam kapasitede faaliyet göstermelerine, İstanbul'daki “*me'mûr*”u (Acenta) vasıtasıyla dikkat olunacak, hattâ bu me'mur mîri gemilerin yabancı devlet limanlarından mal taşımacılığının da te'minine çalışacaktır.

8) Mîri ticâret gemileri İstanbul Limanı'na girdiklerinde, Akdeniz ve Karadeniz iskelelerine vardıklarında ve bu deniz boğazlarından geçtiklerinde, hamûlelerinin gümrüklerini ödedikten sonra, herhangi başka bir gümrük görevlisi ve diğer zabîtan tarafından “*avâ'id ve murûriyye*” nâmı ve başkaca isimler altında herhangi bir şey talep edilmeyecektir.

9) Taşdıkları malların içinde yasaklanmış mal olup-olmadığı veya var ise hamûle ve yolcularının yoklanması icâb ettiğinde, bu iş yalnızca “*Nazır*”ın onayı ve marifetiyle yapılacak, gemi süvârisi olan kaptan, hamûlesinin mikdarını ve hangi limanlardan alınıp, götürüldüğünü gösterir bir “*defter*”i kendisine teslim edecek, her türlü sorgulama ve denetlemeden, bekleme ve gecikme ve dolayısıyla böylece oluşacak zarardan âzâde ve korunmuş olacaktır.

10) Mîri ticâret gemileri, “*mühimmât-ı harbiyye ve cebehâne ve memnû'ât-lân olan*” eşyâ ve mallar dışında herşeyi taşıyabileceklerdir.

11) “*Geçid ta'bir olunan*” transit mal taşımacılığı yaptıklarında, yani Rusya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Rusya'ya mal taşıdıklarında, nakl edecekleri emte'a ve mahsûlât için Gümrük Resmi mütâlebesi ve nalkolunan eşyanın İstanbul'da ihtiyaca binâen satın alınması gibi hususlarla taz-yık ve tevfiik ettirilmeyeceklerdir.

12) Karadeniz ve Akdeniz Boğazları'na giriş ve çıkışlarında Mîri gemiler, “*Selâmet Akçası*” için *Boğaz Nazırları'na* ve “*Gümrük Tezkîresi*” için Gümrükçülere ve “*İzin tezkîresi*” için *Liman Nazırı'na* onar kuruştan fazla birşey vermeyecekler ve “*avâ'id*” itâ etmeyeceklerdir.

13) Mîri ticâret gemileri müste'men tüccârdan kiraladıkları gemilere Frenk malı yükleyecek olduklarında, bu gemiler *Gümrük Eminleri* tarafından kontrole tâbi tutulmaksızın ve herhangi bir engellede bulunulmadan mallarını başka bir gemiye aktarabileceklerdir<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> “Müste'men sefinelerinin birbirlerinden hamûle devri memnû' olduğu misillü mîri ticâret sefinelerinin dahi birbirlerine aktarma etmeleri eğerçi memnû' olup, lâkin yedlerine imtiyâzâtı hâvi evâmîr-i alye verilen mîri ticâret sefineleri Rusya iskelelerinden Tagyan ve Hocabey taraflarından Dersa'âdet'e götürdükleri zehâiri Halîç-i Konstantiniyye'de düvel-i sâ'ire sefinelerine fûrûht ve devr etmelerine bâ-fermân-ı âli ruhsat verilmesi husûsu nizâmı müktezâsından olduğu...” BOA.RİSD, Nr. 8, s. 1.

14) Mîrî ticâret gemileri Rusya iskelelerinden, Taygan ve Hocabay taraflarından İstanbul'a getirecekleri zahireyi, İstanbul limanında sâir yabancı gemilere satmak ve devretmelerine "*Fermân-ı Âlî*" ile "*Ruhsat*" verilecektir.

15) Mîrî ticâret gemilerinin Rusya limanlarından satın aldıkları çeşitli hubûbat, zahire ve erzâk serbestçe İstanbul limanından Akdeniz'e geçirildikten sonra, Rusya ve diğer başka bir devlet tüccâr ve rüesâsının, Mısır, Berüşşam ve sâir Osmanlı topraklarında zahire satın olarak ihrâc etmeleri söz konusu olduğunda, bu ticâret mahsûsen ve müstakilen mîrî ticâret gemilerinin inhisârında olacak ve müste'men gemilerinin yerli malı ihrac etmek üzere taşımalarına müsaade edilmeyecektir.

16) Müste'men tüccârı Piriñç, Kahve ve Zeytinyağ gibi mahsûlâtın satın alınmasına ve gemilerine de şâmil olacak ve mîrî ticâret gemilerinin de imtiyâz ve serbestiyetlerine diğer tüccâr gemilerinden daha fazla riâyet edilecektir.

17) Mîrî ticâret gemileri Avrupa limanlarına vardıklarında oluşabilecek anlaşmazlıklara, Sened işlerine bakmak ve bunların tesviyesi, yabancı tüccâr ile vâki olacak ihtilâflarda herhangi bir haksızlık söz konusu olduğunda, bunların çözümlenme işlerinde Şehbenderlikler yardımcı olacaktır. Nakledilen eşya ve mahsûlâtın fazla rusûm talep edilecek olduğunda Şehbenderliklerdeki tarifeler incelenerek, en fazla müsaadeye mazhar olan tarifelere tatbiken işlerinin görülmesi ve bu doğrultuda davranılması için Şehbenderlere tenbihâtta bulunulacaktır.

18) Mîrî ticâret gemilerinin hâiz oldukları serbestiyet cihetiyle içlerindeki efrâdın, "bizler Beğlik askerleriz" diyerek, buldukları iskelelerde hilâf-ı rızâ, haksız ve yakışsız hareketlerde bulunmamaları hususuna ve yasa mal addolunan emtianın gemilere sokulmamasına gemi kaptanları tarafından tam anlamıyla dikkat ve ihtimâm gösterilecektir. Efrâdın vardıkları limanlarda gerekmedikçe karaya çıkmaları yasaklanacak ve bunlar devamlı rabt ü zabt altında tutulacaklardır.

19) Mîrî gemilere tayin olunacak kaptanların güvenilir olmasına *Kapudan Paşa* dikkat edecek ve Tersâne Eminleri ile müzâkere ederek karara varacaktır. Gemi efrâdının bir yerde uygunsuz hareketleri ve gemide yasaklanmış mal bulunduğu tahkik ve istihbâr olunacak olursa, gemi kaptanını azl ve te'dip ile işden atılacak ve bir daha Tersâne hizmetinde İstihdâm olunmayacaktır.

20) Mirî ticâret gemileri ticârî faaliyette bulunmaları sonucunda oluşacak meblağın içinden Kumanya ve masraflar düşürüldükten sonra kalan miktar ikiye taksim edilecektir. Bunun bir kısmı gemilere diğer bir ise Kaptan ve Gedüklü ve Mellâhlara, sâir tüccâr gemilerinde yapıldığı gibi tevzi edilecektir. Ticâret yapmak üzere konulan sermaye de üç hisse olarak itibâr edildiğinden, bunların bir hissesi gemiye, bir hissesi sermayeye ve bir hissesi de gemi müstahdemlerine tevzi olunması lâzım geleceğine binâen, gemilerin sefere çıkmadıkları anlarda da, Gedüklülerin muayyen olan tayinât ve mevâcibleri aksatılmadan aynen ödenecektir.

21) Bu ticârete tahsis olunacak mirî gemilerin kumanya ve diğer ihtiyac malzemelerinin temin ve tanzimi ve iktizasına göre Tersâne Hazinesi tarafından sermaye tahsisi ve Tersâne'ye arzularıyla bağlanacak diğer tüccâr gemilerinin mütefferik işlerinin giderek çoğalacağı cihetiyle, bu işlerin, yakın ilgisinden ötürü gerçek nezâreti olan Tersâne-i Amîre Ümenâsı'nca yürütülmesi ve gerekli teferrûâtını mülâhaza ile bir münâsibinin intihâb ve tayin edilecektir. Tayin edilecek olan şahıs, ticâret erbâbına ve işlerine kolaylık sağlamak ve Liman nizâmı usûlünü tatbik ve inceliklerini kavrayabilmek için, Liman Odası'ndakilerle birlikde uyum içinde işleri yürütecek ve gerekli hususları Tersâne Umenâsı'na ifâde ve gerekeni istizân edecektir. Bu hususa memur olan şahıs güvenilir, dirâyetli ve ticârî mevzûâtân anlar olmalıdır. Şu anda ise Tersâne-Amîre'de kimin bu işe uygun olabileceğine karar verilememiştir. Liman memurları bir müddetten beri bu işlere alışkanlık kesbettiklerinden, bu ticâret üsûlünün dahi organizasyonu (“*destigâhlanması*”) için, Tersâne-i Amîre tarafından mu'temed bir-iki nefer kâtip tayini ile tez elden techizine bakılan altı aded mirî ticâret gemisinin hazırlanması hususunun, bulunduğu mevki'in uygunluğu ve ticârî işlerdeki vukufu cihetiyle, şimdilik Liman Nazırı ve memurları marifetiyle yürütülmesi ve bundan sonra ileride nasıl bir hâl alması gerekeceğine Tersâne-i Amîre Emîni ile müzâkere edilerek İcâb ve iktizasına bakılacaktır.

22) Tersâne'de yaptırılacak veya Tersâne'ye bağlı olmak üzere bazı zengin kimselerce yaptırılacak ticâret gemileri 8.000 kileden küçük olmayacaktır<sup>39</sup>. Bunların harb zamanında donanmaya hizmet verebilmeleri de

<sup>39</sup> Oysa, Karadeniz'e gidip-gelen reâyâ gemileri, herhâlde yabancı tüccâr gemilerinden ayrılabilmesi ve yabancı devlet bandırasını hamilen ticârete kalkışmamalarının kontrolü amacıyla tonajları tahdid edilmek istenmiş ve 5.000 Kileden fazla büyük olmamalarına dikkat edilmiştir. Bkz. *BOA.HH*, Nr. 36455.

söz konusu olabileceğinden, sağlam, “*hey’et-i hendese*” üzere inşâ olunmak ve teknik çizim ve plânları için Tersâne-i Âmîre’ce mühendislik hizmeti verilmelidir.

23) Bütün bunlar dışında, ticârî işlerin geliştirilmesine medâr olacak ve menfaat hâsıl edici hususlar zuhûr ettikçe, bunlar arz ve ifâde ile tatbiki için mîrî ticâret gemilerinin süvârî ve reislerine, Kapudan Paşa’ya veya onun seferde bulunması hâlinde Tersâne Umenâsı taraflarından, “*Senedât-ı Bahriyye*” olmak üzere gerekli emirler verilecektir.

24) Kapdan ve Tayfaların hepsi Müslümanlardan olmak üzere, Ticâret ve gemi sahiplerinden bu imtiyaz ve serbestliğe tâlib ve mîrî ticâret gemileri gibi ticâret amacıyla Tersâne-i Amîre’ye dahil olmaya arzulu olanlar, sefer esnasında Donanma-yı Hümâyûn’da hizmet görmeleri şartını kabul ederler. Bunlar, bu özelliklerinden ötürü sair tüccârdan farklı ve imtiyâzlı olup, isim ve şöhretleri ve gemilerinin cesâmetlerinin beyânıyla, Bâbiâfî’ye bir takrîr etmeleri hâlinde, kendilerine Kapudan Paşa veya onun olmaması hâlinde Tersâne Umenâsı tarafından imtiyâzâtı hâvi birer “*Emr-i Şerîf*” verilecektir.

25) Yukarıda sözü geçen “*Senedât-ı Bahriyye*” suretiyle verilecek emirlerden başka, mîrî gemiler diğer devletlerin limanlarına gittiklerinde, her sefer için birer “*İzn-i Sefîne*” emri isdâr ettirmek ve İstanbul’a döndüklerinde, yabancı devlet gemilerine hamûle devr ve nakl etmeye me’zûniyetleri için aynı bir “*Fermân-ı Âlî*” sudûru gerekecektir. Ancak, bu emirler “*Nazır*” tarafından Kapudan Paşa’ya veya onun bulunmadığı zaman Tersâne Umenâsı’nın takrîrleriyle inhâ ve Zahire Nazırı ve Gümrük taraflarından istilam ve zorluklara gark edilmeden isdâr olunacaktır.

26) Mîrî ticâret gemilerinin kış tarafına Beğlik Sancak ve orta direğine Flandra çekilecektir. Tersâne-i Amîre’ye kesb-i merbutiyyet eden diğer tüccâr gemilerinin de baş taraflarında nişan olarak başka bir işaret taşımayacaklar, yalnızca Tersâne-i Amîre Beğliği oldukları alâmeti olmak üzere, gemilerin başlarına *Çıpa* nişan tahtası vaz ve yine kendi tüccâr sancakları ile direklerine flandra çekeceklerdir.

28) Mîrî gemilerdeki tayfaların hepsi Müslümanlardan seçilecek ve işlerinde bir nefer “*gavur*” bulunmayacaktır.

29) Zikrolunan imtiyâzât ile seyre me’zun olan tüccâr gemileri, mîrî fiyâtı belirlenmiş olarak, Kapan’ı tahsis edilen mahallerden başka, diğer iskelelerden de, tahmîl eyledikleri zahireyi, yukarıda beyân olunduğu üzere istedikleri şekilde satabileceklerdir.



30) Başka yerlerden zahire ve başkaca hamûle bulunmadığı durumlarda, Kapan Naibi tarafından verilen izin tezkiresi ve belirlenen fiyatı ile Kapan'a mahsûs iskelelerden zahire tahmil edilebilecek ve bu zahire Kapan nizâmı ve kararlaştırılan fiyatı ile yalnızca Kapan iskelesinden ihrac ve Ekmekçi esnafına kadimî üze tevzi olunacak ve mezkûr zahire başka bir yere ihrac edilemeyecektir.

31) Bu yeni Nizâm bundan böyle esas tutulmak üzere Divân-ı Hümâyûn Kalemî'ne kayd ve ilân edilmesi amacıyla da çıkacak olan emirnâmeler, memleketteki tüm Gümrükler kuyudâtına ve şer'î mahkeme sicillerine kayd ve tescil ve Baş Muhasebe ve Tersâne Zimmet Defterleri'ne ve sair iktizâ eden mahallere ayrı ayrı ilmühaberleri itâ olunacaktır<sup>40</sup>.

“Nizâm-nâme”nin birinci maddesi, 1804 Kanûnnâme'sinde işâret edilen “Fıkra”nın genel anlamda bir tekrarı gibi olup, yirmi sene sonra dahi hâlâ mirî ticâret gemisi sayısının çok az olduğu gerçeğini dile getirmekte ve bu tür gemilerin yeniden yapım veya satın alınması yoluyla arttırılmasını öngörmekte olduğu görülmektedir, ki bu da bu hususta 1804'den beri pek fazla bir yol katedilmemiş olduğunun itirâfından başka bir şey değildir. “Nizâm-nâme”, genelde 1651 İngiliz Seyrüsefain Kanunu benzeri tedbirler getirmekte ve Kabotaj hakkını mahfûz tutmak istemektedir. Kurulacak ticâret filosunu devlet himayesi ve imtiyâzıyla yabancı gemi işletmeciliğine karşı korumayı hedeflemiştir. İşletmenin Liman hizmetlerinden kayırma ile ve öncelikle istifade etmesi, tam kapasite hâlinde çalışmasının temini amacıyla taşıma ve iş hacminin diğerleri aleyhine olacak uygulamalarla arttırılmasının sağlanması, özel vergi indirim ve muafiyetine mazhar olması, transit taşımacılığında yabancı tüccârdan daha rahat ve serî çalışması

<sup>40</sup> BOA.Ma.Müd. Nr. 8886, s. 363-365 ve HH, Nr. 4530. Ma.Müd. Nr.8886'daki nüshadan ilmühaberlerinin 22 Muharrem 1239 (28 Eylül 1823)'de verildiği, Nizâm-nâme'nin ise 5 Şaban 1238 (17 Nisan 1823)'de tanzim edildiği mukayyed olup, HH. Nr. 4530'dan fazla olarak sonunda şu satırlar ilâve edilmiştir: “Vezir-i mükerrrem sa'adettü, mekremetlü Kapudân Paşa hazretleri taraflarından takdim olunan işbu Nizâm-nâme, atabe-i felek-mertebe-i cihândâriye le-de'l-arz tertib ve tasviib olunduğu üzere tanzim ve icrâolunup, bu husûsa bi'l-ittifâk dâ'imâ ikdâm ü dikkat olunması mazmûmunda hatt-ı hümâyûn-ı şevket-makrûn-ı şâhâne şeref-efzâ'yı sahife-i sudûr olup, mantuk-ı münîfi üzere nizâm-ı mezkûr Divân-ı Hümâyûn kaleminde Tersâne-i Amire Kanûnnâmesine tezyil ile iktizâ eden mahallere ilm ü haberi i'tâ olunmuş olduğuna Muş'ir kalem-i mezbûrdan vurûd eden ilm ü haber bâlâsına mucibince Başmuhasebeye kayd ile lâzım gelen mahallere iktizâsına göre ilm ü haberleri verilmek Fernân buyurulmağın, mucebince fakat resm-i Gümrük'e dâ'ir mevâd için muhtasarîce zîrde muharrer aklâma yedi kıt'a ilm ü haberleri verilmiştir. Ma'den Kalemine, Haremeyn-i Şerîfeyn Muhâsesine, Haslar Kalemine, Haremeyn-i Muhteremeyn Mukata'ası Kalemine, İstanbul ve Bursa Kalemine, Başmukata'a Kalemine, Anadolu Muhâsesi Kalemine.

ve İstanbul ve Tersâne ihtiyacı için hamûlelerine müdâhaleye - sâir küçük Avrupa devletleri gibi-marûz bırakılmaması, idhal edilecek mal taşımacılığında tercih edilmesi ve öncelik verilmesi, yurt içi limanlarında yapılan iç taşımacılığın münhasıran kendisine tahsisi, ihrac malı yerli mahsûlun ve malların da kezâ münhasıran mîrî ticâret gemilerince taşıtılması, Acenta hizmetlerinin temini ile yabancı devletlerin limanlarından mal taşıyabilmelerinin sağlanması ve ticârî mevzûatta buralarda, Şehbenderlerin Hizmetinden istifade edebilmeleri ve genelde bütün bu tür işlerde bürokratik engellerin kaldırılması ve azaltılması gibi hususlar önemle öngörülmüş olanlar arasındadırlar. Mîrî ticâret gemilerinde yalnızca Müslümanların istihdâm edileceği noktası ise, belki meselenin ne kadar bilinçli bir şekilde ele alınmak istendiğinin de bir nişânesidir. Mîrî ticâret gemilerinin ön başlarında özel işaretleri olmak üzere konulması düşünülen *Çıpa* resminin günümüzde "Devlet Deniz Yolları" işletmesinin de özel işareti olarak hâlâ yaşamakta olduğunu belirtmeye ise her hâlde gerek yoktur.

### İSPANYA VE SİCİLYATEYN VE RUS MÜDAHALESİ

İspanya'nın Karadeniz ticâretine iştirâk etmek, dolayısıyla gemilerini kendi bandırasıyla bu denize sokmak arzusu, Rusya tarafından da hararetle desteklenmekteydi<sup>41</sup>. 1802 senesi başından beri müteaddid takrîrler ile Bâbîâlî'yi sıkıştıran İspanya elçisine nihayet 24.10.1802 tarihinde bir görüşme günü verilebilmiş ve İspanyol elçisi Reisülküttap Mahmud Râif Efendi ile Bebek Kasrı'nda bir araya gelebilmiştir. Elçinin daha önce verdiği pekçok takrîrlerde Karadeniz ticâretine olan talebine, bu denizdeki Rus limanlarından alıp götüreceği, "*hınta ve halat, kereste gibi eşya*"nın ve genelde gelişecek olan ticâretin hem Osmanlı Devleti'nin hem de İspanya'nın menfaatine olacağını gerekçe olarak göstermiş bulunuyordu<sup>42</sup>. Bu, iki devlet arasındaki mevcut dostluğu<sup>43</sup> takviye edeceği gibi, "*Hindistan emti'ası ve Riyal ta'bir olunan Karakuruş*"un da İstanbul'a gelmesine bâdî olacaktı. Konuya, Karadeniz'in Baltık Denizi ile mukayesesini yaparak giren Râif Efendi, bu iki denizden ticâret trafiğinin en küçük olanının Kara-

<sup>41</sup> BOA. HH, Nr. 52110: Takrîr-i Âlî müsveddesi.

<sup>42</sup> BOA. HH, Nr. 52110.

<sup>43</sup> İspanya, Osmanlı İmparatorluğunda diğer Avrupa devletleri gibi ticârî faaliyet gösterebilme hakkını ihrâz için uzun bir süre uğraşmış ve nihayet 14 Eylül 1782'de ilk Ahdnâmesini almıştır. bkz. *Cevdet Tarihi*, II, 199. Dostluk ve Ticâret Antlaşması Metni, *aynı eser*, II, 338-343; W. Zinkeisen, *Geschichte des osmanischen Reich in Europa*, VI, Gotha, 1859, s. 365-366; K. Beydilli, *Mouradgea D'Ohsson*, s. 256, 271.

deniz olduğunu belirttiikten sonra, Baltık'ın aksine Karadeniz'e girişin her-kese açık olmadığını ve bazı devletlere Karadeniz ticâreti için ruhsat verilmesinin “*maslahat-ı mahsûsa*”larından ötürü olduğunu, hattâ İngiltere'nin bile Ahdnâmelerinde münderiç olmasına rağmen, Karadeniz'e girme imtiyazına ancak henüz kavuştuğunu, ve bu tür devletlerin dahi bu konudaki ruhsatlarının birbirlerinden farklı şartlar içerdiklerini, dolayısıyla, “*Devlet-i Aliyye Karadeniz'e açtığı kapuyu her bir devlete başka bir sûret ile küşâd etmiş*” olduğunu, bu konuda verilen izinlerin birbirlerine örnek teşkil edemeyeceklerinden, İspanya'nın matlûbu olan ruhsatın da müstakil şartlara rabt edilmesinin icâb edeceği ve bu durumda İspanya'nın Karadeniz ticâretine nâiliyyetinin Osmanlı Devleti'ne getireceği müşahhas faidelerin neler olacağını tasrîh edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Baltık Deniz'ine gidip-gelen gemilerin yalnızca “*Fener Resmi*” ödediklerini belirten İspanyol elçisi, Karadeniz'e çıkışı da böyle bir “*resm*”e bağlı görmek istemektedir. Bu ticâretin genelde “*Hind emti'a ve eşyâsı*” ve hususıyla “*Karakuruş*” gelmesine yol açacağı ve izni müteakib ticâret hacminin ve gelen gemi sayısının artacağını vurgulayan elçiye, bu konuda somut şeyler söylemesi, bu “*emti'a-i Hindîyye*” ve “*Karakuruş*”dan neler kastedildiği, İspanyol gemileri Rusya'dan “*hınta vesâir eşya*” nakledeceklerine göre, bu ticâretten oluşacak menfaatin, “*Osmanlı Devleti'nden ziyâde tüccâra ait olacağı*” gibi mütalaaalarla mukabele edilmiştir. Özellikle elçinin sözünü ettiği, belki de her iki devletin geçmişteki parlak devirlerinden çağrışımlar yapacağını umduğu ve böylece zihinleri çelmeye çalıştığı, “*Hind emti'ası*” ve “*Karakuruş*” lâfları, Râif Efendi'nin şahsında temsil edilen devlet adamlarının devrin gerçeklerinden, elçinin yakıştırmaya kalktığı kadar habersiz olmadıklarını da sergilemekte ve onlara, biraz da “*Levanten kurnazlığı*” yaptığını gözlediğimiz elçinin kendi sözleriyle müşkil durumda bırakılması imkânını vermekteydi. Nitekim, elçinin efsânevi “*Hind*” lâfını ederek göz boyamaya çalıştığı “*emti'a*”nın, gerçekten “*Kırmızı*” ve “*Çivit*” boyalar olduğu ve bunların ucuz fiyatlarla teslim edilebileceği anlaşılmıştır. Ancak, bu maddelerin “*boya nev'inden*”, “*bulunup-bulunmaması müsâvî*” addolunacak şeyler olduğu ve İspanya'nın Karadeniz'den sevk edeceği “*zehâir ve Kereste*” gibi mallarla mukayese edilemeyeceği mukabeleten ifade edilerek, “*Karakuruş*”dan nasıl bir fayda umulduğunun da anlaşılammış olduğuna özellikle dikkat çekilmiştir. Zor durumda kaldığı açıkça görülen elçinin bu sefer, gerekli açıklamadan çok, taleb edilen ruhsatın iki devlet arasındaki dostluğa binâen ve “*bilâ-şart*” verilmesinin niyâzını dile getirmeye başlamışsa da, kendisine, vermiş olduğu takrîrlerde, bu “*ticâretin tarafeyne faideli olacağı*”

hususlu gerekçe olarak gösterildiği, dolayısıyla bu toplantının bu tür faidelerinin neler olacağını tartışılması amacıyla yapılmasına karar verildiği, eğer, Karadeniz'e çıkış iznini, "*dostluğa istinâden bilâ-şart*" talep etmekteyse, bunu ayrıca ve o şekilde takrîr etmesi gerektiği ve böylece, "*İspanya elçisi şu vecile Bahr-i Siyâh ticâretine bilâ-semere ruhsat istid'a ediyor*" diye, bilinerek ona göre davranılacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla, elçinin, "*menfeat*" diye ortaya attığı sözler, Râif Efendi'nin ta'biriyle, "*mübhem bir şey olup, böyle mübhem ifâde ile bir kimseye, Hind'de ticâret çoktur, gidin çok menfaat sağlarsınız*" demekten hiç farkı yoktur. Ticâretin iki tarafın tüccârları vasıtasıyla sürdürülerek artacağını vurgulayan Reis Efendi, Osmanlı tebeası olan tüccârların "*Felemenk* diyarına gidip, ticâret yapmakta olduklarına dikkati çekerek<sup>44</sup> İspanya gemileri gelmeseler bile, gerekli malların icâb ederse İspanya'dan da alınıp getirilebileceği, devletlerarası ticâretin, bâhusus iki devlet arasındaki ticâretin Karadeniz'e çıkma şartına bağlı olmadığı ve dolayısıyla bu hususun arada mevcut ahidnâmelerdeki mütekabiliyyet esâsından kaynaklanması gerektiğini özellikle vurgulamıştır. Nihayet "*Karakuruş*" hakkında somut birşeyler söylemek zorunda bırakıldığını hisseden elçi, "*râyîç değerinin biraz altında*" olmak üzere, senelik bir miktar "*Karakuruş*"un İstanbul'a getirebileceği beyânında bulunmuştur. Önce, bu hususu ancak Karadeniz ticâretine izin verilmesinden sonra devletine yazabileceğini ileri sürmüşse de, neticede bu iki konunun birbiriyle olan irtibatını kabul etmiş ve "*Karadeniz ticâretine mukabil olmak üzere*" Karakuruş tahhüdüne girilmeği ve "*Karakuruş maddesinin reddi hâlinde Karadeniz ticâretine de müsâade edilmemesi*" hususunda bir ön mutabakata varılmıştır. Bu ilkenin belirlenmesinden sonra teslim edilecek meblağın tesbiti söz konusu olmuştur, ki bu konuda Reis Efendi'nin düşündüğü ve teklif ettiği miktar "*senevi yirmi yük*"dür. Bu para, gelip-giden İspanyol tüccârları tarafından te'min ile rayicinden ucuzca teslim edilecek ve karşılığında, "*cânib-i miriden Akca*" alacaklardı. Bu durumda, bu ucuz döviz ile bunun râyic değeri arasındaki farkın da devletin bu işden beklediği kârı, yanî "*menfeati*" olacağı anlaşılmaktadır.

Varılan bu ön mutabakatın ise, mutavassıt olan Prusya elçisi dışında sâir devlet elçilerinden saklı tutulmasına karar verilmiştir<sup>45</sup>. Durum ve "*İspanyaluya Karadeniz ticâretine verilecek ruhsat mukabilinde râyicinden bir miktar noksan ile senevi yirmi yük Karakuruş vermesi*" hakkında varılan ön mutabakat

<sup>44</sup> Bkz. s. 37.

<sup>45</sup> BOA.HH, Nr.5067: 25 C.1217/24.X.1802 tarihli mükâleme mazbatası. Bu mazbata yarımdir. Devamı için bkz. HH. Nr. 5082.

ve elçinin bir-iki gün içinde - Prusya elçisi ile de görüşerek-kat'î cevâbını tercümanı vasıtasıyla bildireceği hususu, III. Selim'in tensibine arz edilmiştir<sup>46</sup>.

İspanya elçisinden cevap beklenirken, devreye Rus elçisi Tamara'nın girdiği görülmektedir. İspanya dışında Sicilyateyn ve Hollanda'nın da Karadeniz ticâretine dâir olan taleplerini desteklediği anlaşılan Rusya, Baştercümanı Fonton, Reis Efendi ile yaptığı görüşmelerde, İspanya'dan Karadeniz ticâreti için senede “*yirmi bin yük Karakuruş*” talep edilmesine dik-kati çekerek, - demek ki konu gizli kalmamıştır - İspanyolların sâir Avrupa milletleri gibi “*kâr ü kesbe hâhişger olmayup, tenbel bir millet olduklarını*” ifâde ile, bunların Karadeniz ticâretine “*germiyyetle meyl*” edemeyeceklerinin açık ve bu yüzden senede belki bir gemisinin dahi gelmesinin şüpheli olduğunu, dolayısıyla kararlaştırılan şart ile ruhsat verilecek olursa, gemi trafiği ve ticâret hacmi azlığından ötürü, “*senevî yirmi yük Karakuruş*” vermelerinin kat'iyen mümkün olamayacağını söylemiştir. Fonton, Karadeniz ticâreti amacı ile gelecek her gemide, ne kadar “*Karakuruş*” var ise o kadarını, “*râyic-i vakt üzre Darbhâne-i Amire'ye teslim*” eylesininin meşrût olmasını teklif etmekte ve daha fazla şartlar tahmiline karşı olduklarını bildirmekteydi. Fonton, bu üç devletten, İspanya'ya, tüccarının getireceği “*Karakuruş*” karşılığı; Hollanda'ya ise, Osmanlı tebeası tüccarlarının Hollanda'da yerli tüccarlarla aynı hak ve imtiyazât doğrultusunda ticâret yapabilmek kaydıyla ve Sicilyateyn'e ise, bu devletin Osmanlı Devleti'nin müttefiki<sup>47</sup> ve “*Fransa Seferi'nde rahnedâr*” olması hesabıyla “*bilâ-mukabele*” Karadeniz'e girip-çıkma ve ticâret yapma izni verilmesini, imparatoru adına recâ etmekteydi<sup>48</sup>.

Rusya'nın bu istekleri doğrultusunda ruhsatı mütezammın bir küt'a takrîr kaleme alınarak, hükümdârın onayına sunulmuş<sup>49</sup> ve mesele üzerinde yapılan müzakereler neticesinde, Sicilyateyn'in, “*hem devlet-i Aliyye'nin hem de Rusya'nın müttefiki ve mültezimi olması hesabıyla*”, “Karadeniz ticâretinin imtiyâzı başka hiç bir devlete verilmeyerek, yalnızca Sicilyateyn'e verilmesi; Rusya'nın bununla tatmin olmayarak her üç devlete de böyle bir hakkın verilmesinde ısrâr etmesi hâlinde meselenin tekrar görüşülerek, icâ-

<sup>46</sup> BOA.HH, Nr. 5088.

<sup>47</sup> Kasededilen, 21 Ocak 1799 tarihli ittifâk olup, Mısır'a karşı Fransız istilası sebebiyle Rusya (23.12.1798) ve İngiltere (5.1.1799) ile yapılan ittifâklar zincirinin sonuncusudur.

<sup>48</sup> BOA.HH. Nr. 52110.

<sup>49</sup> Metinler için bkz. BOA. HH. Nr. 47458.

bına bakılmasına karar verilmiştir. Ancak, Rusya'nın İstanbul elçisi olan Tamara merkeze çağrılmış olduğundan, yerine Siciyateyn'deki Rus elçisinin atanması ve İstanbul'a gelmek üzere olması hasebiyle, Karadeniz ticâretini ta'cil ederek, hemen her gün tercümanını gönderip, gitmeden önce bu işi bitirmeye azimli görünmekteydi<sup>50</sup>. Rusya'nın bu konudaki tazyiklerinin netice verdiği, üç devlet için öngördüğü tarzda birer "*Takrîr-i Âlî*" tanzîm edilerek elçilere verilmiş olduğundan anlaşılmaktadır. 24.12.1802 tarihli olarak tanzîm edilen ve İspanya elçisine verilen "*Takrîr-i Âlî*" sûretinde, İspanyol gemilerinin bundan böyle Karadeniz'deki Rus limanlarına gidip-gelmelerine "*ruhsat ü cevâz*" verildiği zikredilmekteydi. Ancak, bu ticâret karşılığında İstanbul'a getirmeleri öngörülmüş olan "*Karakuruş*"un, daha önce İspanyol elçisi ile yapılan görüşmelerde "*senevi yirmi bin yük*" olarak tesbit edilen miktardan artık söz edilmemektedir. Dolayısıyla, Rusya'nın müdahalesi doğrultusunda bu husus müphemce, ne kadar ve nasıl getirileceği belirsiz ve bağlayıcı bir kaydı kalmamış olarak, şu şekilde, förmüle edilmiştir: ...*İspanya sefinelerinin bahr-ı mezkûrda kâ'in Rusya limanlarına âmed-şüdlerine ruhsat ü cevâz verüp, ancak haşmetlü İspanya kralı dahi bi'l-mukabele memâlik-i mahrûseye Karakuruş götürmek üzere kendü tüccârlarına sipariş etmek ve götürcekleri Karakuruşlar âhar tarafa verilmeyüp, Darbhâne-i Âmîre'ye râyic-i vakt üzere tebdil ettirmeğe tâ'ife-i tüccârı ibrâm ü ilzâm...*" edecekti<sup>51</sup>.

Aynı tarihte (24.12.1802) Siciyateyn elçisine verilen "*Takrîr-i Âlî*" de yine Rus elçisinin müdahalesi doğrultusunda kaleme alınmıştır. Bunda, önce Osmanlı tüccârının bir müddetten beri Avrupa ticâretine karşı olan arzu ve faaliyetlerinin günden güne artmakta olduğu dile getirilmekte ve ticâretin göstermekte olduğu bu gelişmenin iki tarafa da faydalar getireceği zikredilmekteydi. Osmanlı reâyâsının Siciyateyn limanlarında, "*mazhar-ı imtiyâz ve müsâade olmaları*" kadîm ahdnâme şartları muktezasından olduğu hususunun vurgulanmasından sonra da, Osmanlı tüccârının ticârî faaliyetinin engellenmeden sürdürüldüğü müddetce Siciyateyn'in de "*ziyâde mazhar-ı müsâadâta nâ'il olmaları şartıyla*", bundan böyle Siciyateyn tüccâr gemilerinin Karadeniz'de Rus limanlarına gidip-gelmelerine "*ruhsat ü cevâz*" verildiği belirtilmekteydi<sup>52</sup>. Bir ay sonra (Şubat 1803), Siciyateyn elçisi bir takrîr takdim ederek, tesbit edilen şartla verilen "*Takrîr-i Âlî*"nin

<sup>50</sup> BOA.HH. Nr. 5211: Selh-i Receb 1217/28.11.1802.

<sup>51</sup> BOA.HH. Nr. 47458 Hazırlanan Takrîr-i Âlî sûreti.

<sup>52</sup> BOA.HH. Nr.47458 ve müstakilen tanzîm edilmiş Takrîr-i Âlî sûreti için bkz. BOA.HH. Nr. 51906-B.

kralı tarafından kabul olduğunu ve “*şart-ı meşrûha Sicilyateyn memâlikinde kemâl-i dikkat ile mer’î ve müteber tutulacağını tasdik*” etmiş olduğunu ve kralının memnuniyetini dile getirmiştir<sup>53</sup>.

1806-1812 Rus harbi sebebiyle Karadeniz Boğazı bütün devletlere kapatılmış ve barıştan sonra Karadeniz’e ticâret amacı ile çıkmak isteyen devletler içinde, yalnızca “*ahden me’zûn*” olanlara ruhsat verilir, harbden önce “*Tahrîr-i Âlî*” ler ile “*ruhsat-ı seniyye*” verilene, bundan böyle “*bilâ-şart ü menfaat*” ruhsat verilmeyeceği hususu, bu konuda müracaatta bulunan küçük devlet elçilerine bildirilmiştir. Harbden önce verilmiş bulunan ruhsatların “*mülga hükmünde*” addolunmakta olduğu, Sicilyateyn tarafından duyulduğunda, kral eski ruhsatın geçerliliğinin temini için elçisini görevlendirmiştir<sup>54</sup>. Elçinin bu konudaki baş vurusuna verilen cevapta, Karadeniz ticâretine “*ahden me’zûn*” olan devletler dışında kalan diğer küçük devletlerden hiçbirine, şimdiye kadar herhangi bir ruhsat yenilenmesi yapılmamış olduğu, bu meselenin ise müzâkere edilmeye muhtaç bir konu olması cihetiyle, İstanbul’a atanan ve muvasalatı beklenmekte olan yeni elçinin -ki o andaki elçinin oğludur- gelmesinden sonra, tekrar ele alınıp görüşülmesinin doğru olacağı bildirilmiştir<sup>55</sup>. Yeni elçi İstanbul’a geldikten sonra bir takrîr takdimi ile meseleyi hemen gündeme getirmekte vakit kaybetmemiştir. Meâlinde, kralın - artık tüm Avrupa’nın Napoleon’un tecâvüzü ve Fransa’nın istilâsından kurtarılmış olması neticesi olarak - hükümet merkezi olan Napoli’ye avdet ettiğine ve iki devlet arasındaki dostluğun ve ticâretin canlandırılması ve geliştirilmesini arzulamakta olduğuna yer verilmiş olup, ayrıca Osmanlı memleketlerine gidip-gelen diğer devletlerin gemileri haklarında cârî olan muamelâtın Sicilyateyn gemileri için dahi aynıyla tatbik edilmesinin “*Ahdnâme şûrûtu müktezâsı*” olarak beklenmekte olduğu tasrîh edilmiştir. Buna rağmen bu hakdan sarf-ı nazar ederek, Sicilyateyn gemilerinin Karadeniz ticâretine me’zûniyetlerini hâvî 1803 tarihli “*Takrîr-i Âlî*” mucebince isdâr olunan ruhsatın ibkasını talep etmekte ve mezkûr takrîrin bir nüshasını da melfûfen takdîm etmekteydi. Yeni elçinin bu başvurusu incelendiğinde, kendisine, aynı konuda müracatta bulunan İsveç ve İspanya’ya verilen cevaplar gibi bir karşılık verilmiştir. Yâni, bu ruhsatın harbden önce itâ olduğu, şimdi harb süresince kapalı tutulan Karadeniz Boğazı’ndan geçme izninin aynı ruhsata istinâden kullanılamıyacağı ve ancak “*ahden me’zûn*” olan devletlerin bu hak-

<sup>53</sup> BOA. HH, Nr. 47458.

<sup>54</sup> BOA. HH, Nr. 47604: Sadrazam Paşa takriri.

<sup>55</sup> BOA. HH, Nr. 47604.

dan istifade edebilecekleri, diğer devletlerin ise, “*bazı şart ü menfaat karşılığında*” bu hakka nâil olabilecekleri bildirilmiştir. Sicilyateyn elçisi tekrar tercümanını yollayarak, Karadeniz ticâretine eskisi gibi “*bilâ-şart*” izin verilmesini talep ve bu hususda ısrâr etmiş ise de, aynı cevaplar serdiyle yüzgeri edilmiştir. Bir ay kadar sonraki vaki müracaatında ise, “*bilâ-şart*” müsâade buyurulmadığına göre, Bâbîâlî'nin bu konudaki şartlarının neler olduğunu sormuştur. Bâbîâlî'nin düşündüğü şartlar ise, 1805'de İsveç'e kabul ettirdiği hususlar olduğu anlaşılmiştir<sup>56</sup>. Yâni, Karadeniz'den dönen gemiler, İstanbul'da lüzûmu söz konusu olduğunda râyic bedeli üzerinden hamûlelerinin satın alınmasına rıza göstereceklerdi. İki gün sonra tekrar gelen tercüman bu durumun elçisine bildirildiğini beyân ile, Sicilyateyn gemilerinin bu tür bir şarta bağlanmasının gemi kaptanları ve müstecirleri olan tüccârların onayını gerektiren ve pek çok anlaşmazlıkların doğmasına yol açacak bir uygulama olacağı, Bâbîâlî'nin de “*başını ağırtacak*” gelişmelere sebebiyet vereceği ifâde edilmiştir. İstanbul'da zahirenin ne zaman ihtiyac duyulacağını evvelden bilinmemesi yüzünden tüccârların iş plânlarının ve bağlantılarının, böyle bir şartın yerine getirilmesi hâlinde aksayacağı, Avrupa'daki mal fiyatlarının İstanbul'daki rayicinden dahi yüksek olması hâlinde zararlarının daha da artacağı, bu durumda kâr amacı ile gemi isticâr ve sermaye koyan tüccârların ticâret yapmalarındaki anlamın kaybolacağı, bu hususun kiralanan gemilerin kaptanları arasında münâza çıkmasına da bâdî olacağı gibi mahzûrların serdiyle, böyle bir şartın ekonomik zihniyette bir tedbir olmadığının izâhına çalışılmıştır. Hülâsa, bu gibi mahzûrları ihtiyâr etmektense, gelecek gemilerden Karadeniz'e geçmeleri karşılığı olarak uygun bir “*vergi*” ihdâs edilmesinin çok daha iyi olacağı ifâde edilmiştir. Bu teklif mütalaa edildikte, ilke olarak herhangi bir sakınca görülmemiş olduğundan, Sicilyateyn gemilerine nasıl bir “*resm*” uygulanması icâb edeceğinin tahkikine geçilmiştir. Bu konuda düşüncelerinin ne olduğu Sicilyateyn elçisine de sorulmuştur. Elçinin düşüncelerini aksettiren tercüman, önce, elçisinin bu konuyu “*bilâ-şart*” ve “*meccânen*” gerçekleştirmeye me'zun olduğunu hatırlatmış, sonra da Karadeniz ticâreti için gidip-gelecek gemilerin ancak senede otuz parça kadar olabileceğini ve “*cesametlerinin altıbin Kileden sekizbin Kileye kadar mütehammil*” olduklarını, beher gemiden, “*cesamet ve tehammüllüne göre bir miktar resm*” tahsili icâb etse, bunun ne miktarlarda olacağı “*Gümrük*” tarafından “*tahminen*” hesap olunarak belirlenebileceğini ifade etmiş, ancak bu tesbitin çeşitli itirâz ve uyuşmazlıklara yol açabileceğine dâir olan endi-

<sup>56</sup> İlgili devletler kısmına bkz.



şelerini de dile getirmiştir. Bu tür gelişmelere meydan vermemek için tek-  
lif edilen çare, bütün Sicilyateyn gemilerinin “*cesamet ve tahammüllerini eşit  
fazr ederek*”, her birinden “*musavat üzre cüz’î*” bir miktâr “*resm*” alınması  
idi. Bu yönde bir uzlaşma sağlanması hâlinde Sicilyateyn’in talep edilen  
şartı kabul edebileceği de ayrıca imâ edilmiştir. Ancak, bu konuda ve bu  
şekilde bir uzlaşmaya varılmayacak olursa, o zaman Sicilyateyn’in “*ahden  
me’zûn*” olan bir devletin bayrağın tâlib ve onu hâmil olarak “*bâd-hevâ*” gi-  
dip geleceğinin açık olduğu hususu da belirtilmeden edilmemiştir. Bu  
yüzden, gemilerin tonajının, meselâ sekizbin veya altıbin Kile olarak farz  
edilmesi, “*veyahud noksan veya ziyâde*” her ne ise bir karara varılıp, beher  
kileden Gümrük tarafına “*mürûriyye*” namıyla 20 Para’dan 4.000 veya 10  
Para’dan 2.000 Kuruş verilmesinin Hazine’ye bir gelir kaynağı oluşturaca-  
ğı tavzih edilmiştir.

1805’de İsveç’in Karadeniz’den Rusya zahiresiyle avdet ettiklerinde İs-  
tanbul’da ihtiyâc duyulanların satın alınması şartını mütezammın mutaba-  
kata sonradan itirâz ederek, kendi hakkında da diğer devletlere yapılan  
muameleyi, yâni “*bilâ-şart*” ve “*mütakabiliyyet*” üsûlü üzre Karadeniz’e çıkı-  
şa ruhsat verilmesini talep ettiğini hatırlayan Bâbiâli ise, Sicilyateyn için  
“*mürûriyye*” resmine rabten verilecek ruhsatın Danimarka, İspanya gibi di-  
ğer devletlere de verilmesinin “*usûl ittihâz*” edilmesi gerekeceğini  
düşünmekte, ancak bu gemilere yalnızca “*Rusya iskelelerinden Rusyalı zahi-  
resi almak üzre mukayyed olarak ruhsat verilecek olduğundan*”, bundan herhangi  
bir “*mazarrât melhûz*” olmayacağı fikrindeydi ve elçi ile müzâkere edilip,  
bir miktâr resme rabten devletlere ruhsat verilmesini Padişah’ın tensibine  
sunmaktaydı. II. Mahmud, bunların, akden ruhsat verilmediği takdirde  
ahden me’zun olan bir devletin bayrağı ile ticâret edeceklerinden bahset-  
tiklerine işâret ettikten sonra, resme rabt edilmeleri hâlinde de “*bu sefer  
resm vermemek için aynı yola sapmazlar mı*” suâlini haklı olarak ortaya atmak-  
taydı. Fakat, kendisinin esas kaygusunun İstanbul’da zahire kıtlığı meyda-  
na gelecek olsa, “*bunlardan Akça alınıp, ruhsat veriliyor*”, diye halkın “*dediko-  
du*” ederek, infial duyabileceği noktasında yoğunlaşmaktaydı<sup>57</sup>. Bu yüzden,  
“*İstanbul’da luzûmu olduğu vakit satın alınması*” şartını “*en fâideli gibi*”  
görmekteydi. Eğer, bu şartın icrâsı mümkün olmazsa, o zaman bir resme  
rabtını münâsib addederek, verilecek mürûriyye resminin ve buna esas

<sup>57</sup> BOA.HH, Nr. 47604: Takrîr bâlâsındaki Hatt-ı Hümayûn Ayrıca saltanatının ilk senelerindeki bu tür kaygular, *Karadeniz’e sefine imrârını men eyledi*... sebebi Padişâhımız ol-  
du...” türü dedikodulardan çekinilmekte olduğuna dâir bkz. BOA.HH. Nr. 25601: II. Mah-  
mud’un Beyaz üzerine Hatt-ı Hümayûn’u.

olacak, gemilerin tonajlarının nasıl tesbit edileceği hususlarının etraflıca tahkikini emretmekteydi<sup>58</sup>. Bununla beraber bu meselenin kesin bir çözüme kavuşturulamamış olarak, sürüncemede kaldığı anlaşılmaktadır.

1821 Yunan ayaklanmasının patlak vermesi, bu isyanın ilk aşamasının Memleketeyn'de karışıklıklara yol açtıktan sonra, Mora'da devam etmesi, Rusya-Memleketeyn-Ege Adaları-Mora, dolayısıyla Karadeniz ve Akdeniz bağlantılı gemi taşımacılığı trafiğini bu açıdan da ilgilendirmekteydi. Bu anlamda, Boğaz trafiğinin, özellikle Rum asilerine yardımcı olabileceği kaygusuyla, Karadeniz çıkışlı malların daha sıkı bir sûrette kontrolden geçirilmesi ayrı bir önem kazanmaktaydı. Alınan tedbirlerin başında, küçük devletlerin birden fazla bandıra kullanmalarının önlenmesi gelmekteydi. Bunun için tatbika konulan ve büyük devletlerin de itirazlarına yol açmaması gerektiği düşünülen uygulama, küçük devletlerin yalnızca tek bir devletin bayrağını taşımaya izinli olması, dolayısıyla, "kadîmî" hangi devletin himayesinde bulunmuş ise, o devletin bayrağı ile seyretmesi ve başka bir devletin bandırasına tâlib olup, "şimdi o devletin himayesine girdim" demesinin önüne geçilmeydi<sup>59</sup>. Bu kararın uygulanması amacıyla, "Kurşunlu Mahzen"de bir kontrol merkezi kurulmuştur. Buraya memûrlar yerleştirilmiş ve bunlar vasıtasıyla gelecek gemilerin durumlarının incelenmesine başlanmıştır. Bunlar, gelip-giden bütün gemilerin durumlarını inceleyerek *Gümrük ve Yoklama Defterleri*'ne kaydedecekler, bu defterlerdeki kayıtlardan hareketle, gemilerin eskiden beri hangi devletin himayesinde bulunmuş ise, yine o devletin bayrağını takmış olarak seyretmesi ve başka bir devletin himayesine girdiğini iddia ile, bu yeni devletin bayrağını taşıyarak eski bandırasını terk etmesine izin vermiyecekler, gemilerde firârî reâyâ ve yasaklanmış mal olup olmadığını tahkik edecekler, gemilerin hamûlesi, tüccar ve sahiplerinin kimler olduğunu ve kaptanlarını tesbit edecekler idi. Bu memûrlara, kendilerine havale edilen işin önem ve ciddiyeti, mahsûsen isdâr edilen "*Beyaz üzerine Buyurdular*" ile tebliğ ve tenbih olunmuştur<sup>60</sup>. Bu sistem işlemeye başladığında, ilk uygulama dört-beş parça Sicilyateyn ve yedi kıt'a İspanya tüccâr gemisinin Karadeniz'e çıkmak üzere gelmesiyle yapılmıştır. Bu gemiler me'zûn oldukları devlet elçisinden<sup>61</sup> bandıra alamadıklarından, limanda beklemeye ve birikmeye baş-

<sup>58</sup> BOA.HH, Nr. 47604 ve Hatt-ı Hümayûn sûreti. Sene, 1814.

<sup>59</sup> BOA. HH, Nr. 47446: Sadrazam Paşa takriri.

<sup>60</sup> BOA. HH, Nr. 47446, HH. Nr. 47443.

<sup>61</sup> Rus elçisi Strogonof olup, o sırada İstanbul'u terk etmiş bulunmaktaydı. Bkz. *Cevdet Tarihi*, XI, 189.

lamıştır. Bunlar, daha önceleri yaptıkları gibi başkaca bandıralara talib olarak, “*hile*”ye sapamayacaklarını anladıklarından, elçileri vasıtasıyla Bâbî-âli’ye başvurmaktan başka çareleri olmadığını görmüşlerdir. Sicilyateyn ve İspanya elçileri ayrı ayrı tanzim ettikleri tahrirlerini ve limanda bekleyen 15 aded Sicilya gemisinin kaptanları ise müştereken hazırlayıp, imzladıkları arzuhâllerini Bâbî-âli’ye takdîm etmişlerdir<sup>62</sup>. Bunlar, Bâbî-âli’nin karar verdiği ve bu son uygulamadan habersiz olduklarını ileri sürmekte ve daha fazla mağduriyetlerine yol açılmaması için bu seferlik geçişlerine izin verilmesini rica etmekteydiler<sup>63</sup>. Sicilyateyn Maslahatgüzarı’nın tahriri üzerine, “*Ahdnâme-i Hümayûn kaydı ve me’âl-i istid’âya nazaran muktezâsı*” Divân-ı Hümayûn Kalemî’nden sorulmuş ve ticâret ahidlerinde bu husûsa “mesâğ” verilmediği, daha önceleri verilen “Ruhsat”ın yalnızca bir “*müsâ’ade*” olması cihetiyle yeniden izin verilmesinin hâlin şartlarına uygun düşmeyeceği, cevâbı yazılmıştır. Böyle bir geçiş hakkını tanımak, ancak “*şurût-ı mukayyide-i sabıkaları*” üzere olabilirdi, ki bu ifâdeden de anlaşılacak, götürecekleri hamûlelerinden Tersâne (demir, alet ve malzeme) ve İstanbul (zahire) için lâzım olanların râyici ile satın alınması, gemilerde kaçak mal ve reâyâ bulunmaması gibi şartlarla ve “*mutlaka müsâde kabilinden olarak*” ruhsat verilmesidir. Aksi takdirde gemilerin geriye gönderilmeleri icâb edecek ve “*ahden istihkakları olmayan Karadeniz ticâretine ba’de-zîn müsâ’ade buyurulmayacaktı*”. II. Mahmud, “*Karadeniz ticâretine düvel-i Nasara gemilerinin me’zûn olmalarındaki mazarrâtın aşikâr olduğunu*” belirttiikten sonra, bunların ahden me’zûn olan devletin bayrağını takmış olarak Karadeniz’e çıkabilme imkânının hâlâ söz konusu edilmekte olduğuna dikkati çekerek, bu konuda kendi başına karar ve “*kat’i emir*” veremeyeceğini ifâde ile, mes’elenin “*hüsün ü kubhu*” etrafıca müzâkere ve ona göre bir sonuca varılmasını ve alınacak kararın kendisine bildirilmesini istemiştir<sup>64</sup>. Bu ise, mes’elenin ne kadar önemle ele alındığının bir delili olsa gerektir.

Konunun görüşülmesi için toplanan Meclis’de devletin, Karadeniz ticâretini kontrol ve bu denize çıkışı denetleme hususlarında karşılaştığı zorlukları da gözler önüne sermektedir. Önce, yabancı gemilerin Karadeniz ticâretine me’zûniyetleri ve bu amaçla İstanbul’a “*kesret üzere*” gelip, çeşitli bayrakları hamilen limanda birikmelerinin mahzûrlu olduğu vurgulanmıştır. Karadeniz ticâretine me’zûn olmayan gemilerin ise me’zûn olan devletlerin bayrağını çekerek, bu denize girip-çıkmaları gerçeği ise altı çizile-

<sup>62</sup> BOA.HH, Nr.47458-E: Onbeş kaptan tarafından imzalanarak tanzim edilmiş İtalyanca arzuhâl. BOA.HH, Nr. 47458-D: Bu arzuhâlin Türkçe tercümesi.

<sup>63</sup> BOA.HH, 47458-E; 47458-D.

<sup>64</sup> BOA.HH, Nr. 47446 ve bâlâsındaki Hatt-ı Hümayûn sûreti.

rek belirtilmiştir. Ayrıca, me'zûn olan devletlerin tarifelerini yenilediklerinde, Rusya'nın bunların hepsinden daha fazla avantaja sahip olduğu ve bayrağı en fazla tercih edilen bir devlet haline geldiği, bu yüzden küçük devletlerin Rus bandırası ile Karadeniz'e üstelik daha avantajlı olarak çıkma imkânına sahip olmalarının söz konusu olduğu, hattâ bu durumdan istifade etmek isteyen İngiltere, Fransa, Avusturya ve İsveç'in dahi kendi bayraklarından vaz geçerek, Rus bandırasını kullanmaya başladıkları ve bu yüzden gelip-geçen gemilerin pek çoğunda ve limanda hep Rus bayrağının görünür olduğu, dolayısıyla Rusya'nın ticârî menfeati ve ticâret hacminin arttığı, Osmanlı Gümrük gelirlerinin ise azalmasına sebebiyet verdiği dile getirilmiştir<sup>65</sup>. Bütün bu zorlukları belki büyük ölçüde ortadan kaldıracak bir karar olarak, Bâbiâli'nin Aralık 1823'de küçük devletlere, "*menâfi'-i mütekabiliyyeyi müstelzîm şurûl*" ve "*kendi bandıraları ile*" Karadeniz ticâretine ruhsat verileceğine dâir yaptığı "*resmî va'd-i âli*"nin icrasından vazgeçmesinin sebebini anlamak zordur veya ancak, oyalama, "*savuşdurma*", sürüncemede bırakmalara dayalı genel politikasının, kendi mîrî ticâretine yol açmayı gözleyen özlemi ve Rum isyanının gösterdiği gelişme içinde belki anlaşılır bir tarafı mevcuttur. Oysa, Rusya küçük devletlerin kendi bandıraları ile veyahûd eskiden olduğu gibi me'zûn devlet bandıralarından birini takmış olarak Karadeniz'e çıkmaları hakkında ruhsat verilmesini İngiliz elçisini tavsiten de istid'â etmiş ve bu "*va'd-i âli*"den ötürü duyulan memnûniyeti dile getirmişti. Rusya, küçük devletlerin kendi bandıralarıyla Karadeniz'e giriş müsaadesinin verilmesi hâlinde, kendisinin de artık bu devletlere bandıra vermekten vaz geçeceğini bildirmiştir. "*Menfeat-i mahsûsadan sarf-ı nazar ile menâfi-i müşterekeyi iltizâm eden*" bu davranışının ise, bir iyi niyet gösterisi olduğunu ileri sürmekteydi. Böyle bir icrââtın, Bâbiâli'nin içinde bulunduğu ve şikâyetlerine konu teşkil eden, küçük devletlerle yoğun bir şekilde sürdürmekte olduğu "*muhâverât ve mükâlemât*"ın yol açtığı işgale de bir son vereceğine dikkatleri çekmiştir<sup>66</sup>. Bütün bunlar ise, Karadeniz ticâretinin engellenmesi ve kısıtlanmasından Rusya'nın duymakta olduğu tedirginliğin boyutlarını da ortaya koymaktaydı.

Görüşmenin yapıldığı sırada Rus elçisi Strogonof İstanbul'da bulunmamaktaydı. Sicilyateyn ve İspanya gemilerinin bandıra almaları bu yüzden mümkün olmamış olmakla beraber, meselâ, İngiltere elçisi limanda bekleyen ve yeni uygulamadan habersiz olarak gelmiş olduklarını ileri süren gemilere, usûlsüz dahi olsa birer İngiliz bandırası verilerek, bu defa-

<sup>65</sup> BOA. HH, Nr. 47443.

<sup>66</sup> BOA. HH, Nr. 48481-A (8.12.1824), HH. Nr. 48481 (17.2.1825).

lık Karadeniz’e çıkmalarına izin verilmesini “mahremâne iltimâs” etmekte; Fransız elçisi ise Sardunya ve İstanbul’da konsolosluğu olmayan Ceneviz gibi bazı küçük devletlerin Karadeniz’e gidip-gelmelerine me’zûn oldukları iddiâsında bulunabilmekteydi. Nitekim, İngiltere’nin müdahalesi üzerine üç İspanyol gemisine kendi bayrakları ile çıkış izni verilmiştir. Limanda arda kalan İspanyol, Sicilyateyn, Sardunya Ceneviz vesair küçük devlet gemilerinin “sızıldıklarına aldırış edilmeden” Akdeniz’e geri yollanmaları zor bir iş olmamakla beraber, Rus elçisinin avdetiyle, bunların geçiş iznini Rus bandırasını ihrâz ile talep edebilecekleri ve bunun da devletin itibârını zedeleyici bir hareket olarak telâkki edilmekte olması tereddüdlere yol açmaktaydı. Kezâ, “Kurşunlu Mahzen”de icrâ edilen kontrol sayesinde gemi trafiğinin dökümü yapılabilmekteyse de, Rusya ile yapılan ticâret anlaşmasının “vüs’ati ve Rusya bayraklarının şurût-ı serbestiyet ibâresi ve Rusya bandırası olan sefinenin yoklanmaması hakkındaki sarahâte binâen”, Rus bandırasıyla tekrar gelecek olan bir tür küçük devlet gemilerinin kontrolü pek mümkün görülemiyordu. Ayrıca, “Frenkler başları sıkışdıkça aralarında muvaza’aten satış yaparak”, gemilerini Rus tâbiyetinde olan birisine satmış gibi görünebilecekleri ve bu durumda Rus elçisinin de hemen devreye girip, “filân devlet tebeasının idi, lâkin şimdi Rusya tebeasından filân tâcir satın aldı” diyerek, geçiş iznini sağlayabileceği ve en önemlisi, nihayet çâresiz kaldığında elçinin “ibtidâ dostâne” diyerek ağır müdahalelere tevessül edebileceği - tecrübeyle sâbit olmak üzere-, bu tereddüdlere sebeplerini teşkil etmekte ve ayrıca devletin bu konudaki çâresizliğini gözler önüne sermekteydi. Hülâsa, ruhsat verilmesinin de kendine göre iyi ve kötü, faydalı ve mahzûrlu tarafları vardır. Özellikle, bu sıralarda verilecek ruhsatların, bunların Karadeniz’den alacakları zahire ve diğer maddeleri Akdeniz’deki Rum âsilerine satabilecekleri; yasak mal taşıdıklarından ötürü, kontrol sonucu Akdeniz’e geri yollanacak olsalar, bu sefer, “icrâ-yı nefsanîyyet ile eşkiyaya” gemileriyle yardım edebilecekleri gibi ihtimaller de akla gelenler arasındaydı. Neticede, “Devlet-i Aliyye’nin mesâlih-i dahiliyyesiyle meşgûliyyeti” yüzünden veyahûd, II. Mahmud’un Hattı’ndaki ifâde ile, re’âyâ ga’ilesiyle iştigali vesile olunarak” bu konunun sürüncemede bırakılmasına ve Rusya elçisi geldikten sonra, “ol vakt iktizâsına” bakılmasına karar verilmekten gayri yapılacak bir şeyin olmadığı görülmüştür<sup>67</sup>.

Ancak, Sicilyateyn Maslahatgüzârı Şövalye Ramona’nın işin peşini bırakmaya hiç de niyetli olmadığı, peş-peşine takdim ettiği takrîrlerle Bâbiâ-

<sup>67</sup> BOA.HH, Nr. 47443 ve bâlâsındaki Hatt-ı Hümâyân sûreti.

İl'yi kesin bir tavır almaya zorladığı görülmektedir. Özellikle, Rusya ile yapılan Akkerman Muahedesi'nin (7 Ekim 1826), VII. maddesinde yer alan, "*Karadeniz'e çıkma imtiyâzına henüz nâ'il olmayan düvel sefinelerinin Karadeniz'e giriş ve çıkışları zamanında emsâllerine tatbiken ruhsat verilmesine dâir Rusya tarafından vakı olacak mesâ-i cemîle'ye Bâbiâlî râzı olacaktır*" şartının kabulü üzerine, Sicilyateyn Maslahatgüzârı'nın talebinin reddi hâlinde, Rus elçisinin devreye sokularak, böyle bir iznin sağlanmasına çalışacağı kuvvetle muhtemeldi. Rus elçisine müdahale fırsatı vermeden, daha önceki tarihlerde olduğu gibi, Karadeniz ticâretine me'zûn olan diğer küçük devletler emsalinde Sicilyateyn gemilerinin de bazı şart ve kayıtlar dahilinde Karadeniz'e seyrlerine ruhsat verilmesinin uygun olacağı düşünülmekte ve hattâ Maslahatgüzâr'a verilmek üzere, *izn'ü ruhsatı ve menâfi'-i müteakabile zımnında ba'zı şerâit ve takayyüdâtı mütezammın bir kut'a Takrîr-i Resmî müsveddesi*" dahi kaleme alınarak, II. Mahmud'un onayına sunulmuştur<sup>68</sup>. Hazırlanan Takrîr'in Resmî müsveddesi, konuyu 1802 ruhsatından itibaren kısaca özetledikten sonra, Sicilyateyn'in Karadeniz ticâretine iştirâkinin "*müsâ'adeten me'zûniyyet*" anlamını taşıyacağını özellikle vurgulamakta ve gelip-geçecek gemilerin "*yoklanması*" dışında İstanbul'da hamûlelerine ihtiyac duyulduğunda, cârî râyicileri üzre satın alınması "*şart ü kaydı*" getirilmekteydi<sup>69</sup>. Ancak, bunun da, herhalde Akkermanla ortaya çıkan yeni durumlardan ötürü Maslahatgüzâr'a verilmemiş veya verilmiş olsa da kabûl edilmemiş olduğu, bu konudaki taleplerle görüşmelerin uzayıp gittiğinden anlaşılmaktadır. Nitekim, 1826 güz ve 1827 senesinin ilk ayları boyunca sürdürülen müzâkerelerde Akkerman Muahedesi'nin yarattığı yeni şartların nazar-ı dikkate alındığı görülmektedir. İspanya, Danimarka ve Sicilyateyn tüccâr gemilerinin Karadeniz'e me'zûniyyetleri karşılığında talep edilen, ancak karşı tarafca kabul edilmeyen, hamûlelerin İstanbul'da ihtiyacı hâlinde râyic bedelleriyle satın alınması hususu, artık bir tarafa bırakılmış ve gemilerden "*Kileliğine*" göre Tersâne Hazinesi'ne tahsis edilmek üzere "*üç nev resm-i mürûriyye*" alınması hakkında Rus elçisi ile uzun *muhâbere ve münâkaşa* larında bulunulmuştur. Nihâyetinde varılan mutabakat üzere, Reis Efendi bu üç devlet elçileriyle "*senedleşüp*", üç aya kadar devletleri tarafından tasdik haberi geldiğinde de "*resmî takrîrlerin mübâdelesiyle tasdik ve it-mâm-ı mukavele*" olunmasına karar verilmiştir<sup>70</sup>. Dört madde hâlinde tertîb edilen bu "*Sened*" ahkâmına göre: 1) Bâbiâlî, "*sahîh*" Sicilyateyn tüccâr ge-

<sup>68</sup> BOA. HH, Nr. 51906.

<sup>69</sup> Müsvedde metin için bkz. BOA. HH, Nr. 51906-Ç.

<sup>70</sup> BOA. HH, Nr. 47444.

milerin Sicilyateyn bayrağı ile kendi memleketlerinin ve sair devletlerin mahsûlâtını yüklenmiş olarak, Akdeniz'den Karadeniz'e, aynı şekilde Rus mahsûlâtını ve mallarını hamilen Karadeniz'den Akdeniz'e geçmelerine “*Ruhsat*” itâ edecektir. Bundan böyle İstanbul'a gelen bütün gemiler Gümrük ve Liman memûrları marifetiyle yoklanıp, içlerinde yasaklanmış mal ve kaçak reâyâ bulunmaması yönünden kontrol edildikten sonra, gerekli “*izn-i sefîne*” emri, *nizâmât-ı mülkiyye-i Saltanat-ı Seniyye'ye dokunmayacak tas'ibât-ı beyhûdeden ârî vechile isdâr ü i'ta kılınacaktır*”.

2) Sicilyateyn tüccârının bu ticâret sebebiyle nâ'il olacağı menfaat ve faydaya mukabileten, Bâbîâlî dahi, “*bir nev'i menfeât-i mütekkabile istihsâline istihkak-ı âlîsi derkâr olduğuna binâen*”, bu şekilde gidip-gelecek Sicilyateyn gemilerinin, tahammüllerine tatbikan münâsib bir miktarda “*Ruhsatiyye*” alınmasına hak kazanacaktır. Buna mesned olmak üzere gemiler üç kısım itibariyle tasnif edilecektir: “*Kısm-ı evvel*” 16.000, “*Kısm-ı sâni*” 11.000 ve “*Kısm-ı sâlis*” 6.000 Kile hamûleyi mütehammil olanlar. Bu gemilerden bin kileden altıbin kileye kadar yük taşıyanlar “6.000 Kilelik”, altıbin ve altıbin kileyi aşanlar “11.000 Kilelik” ve onbirbin kileyi aşanlar “16.000 Kilelik” olarak addolunacaktır. Bu gemilerden Karadeniz'e giriş ve Akdeniz'e gitmek üzere çıkışlarında *hamûleli olanların* “kısm-ı evvelinden” 400 kuruş, ikinci kısım gemilerinden 300 Kuruş, üçüncü kısımdakilerden ise 200 Kuruş “*ruhsatiyye*” Tersâne-i Amîre Hazinesi” adına tahsil edilecektir. Bu üç grup gemilerin içlerinde, ikibin kile zahire veyahûd ikibin kile zahire mikdarı sâir hamûle bulunur ise, bunlar hamûleli itibâr olunacak ve bunlardan kısmına göre, o kısmın ödemek zorunda olduğu kadar *ruhsatiyye* alınacaktır. İkibin kileden noksan hamûle ile yüklü olanlar ise *boş* addolunmak üzere ruhsatiyyesinin yarısını, yâni birinci kısım gemileri için 200 ikinci kısım gemileri için 150 ve üçüncü kısımdakiler için 100 Kuruş ödeyecekler, belirlenen bu mikdarlar dışında az veya çok herhangi bir şey talep edilmeyecektir. 3) İlk iki maddenin uygulanması hâline (Yoklama usûlü ve Ruhsatiyye itâsı) tekrar atıfta bulunarak gemilerin Karadeniz'deki Rus limanlarından hamûleleriyle İstanbul limanına geldiklerinde, gemilerin su almaları gibi bir durumun ortaya çıkması ve hamûlelerin “nem-nâk ü telef” olma tehlikesi belirdiğinde, bu hamûlenin başka bir gemiye nakli için Sicilyateyn Sefareti tarafından inha ile Gümrük ve Liman memûrlarına havale olunacaktır. İstidâ olunan devr işi, nizâma aykırı bir nesne bulunmadığının belirlenmesinden sonra, verilecek “*Tuğralı Emr-i Âli*” ile icrâ olunacaktır. 4) İki devlet arasında akdedilmiş “*uhûd ü şurût*” mucibince Sicilyateyn tebasının İstanbul ve Akdeniz'de “*ne vechile himâyet ve siyânet olu-*

*nur ise*”, Karadeniz’deki Osmanlı “*mevki’lerinde*” de aynı şekilde sakınıp-korunacak, gemilerin kazaya uğramaları ve bakıma muhtaç olmaları hâlinde, bakım ve onarımlarına imkân tanınacak ve ihtiyaç duyulan şeylerin satın alınmasına izin verilecektir. Bu tür hususların mütekabiliyeti, dolayısıyla, Sicilyateyn limanlarına gelecek olan Osmanlı tüccârının da bu gibi haklardan ve hizmetlerden istifadesi ve “*en mu’teber devlet tüccâr sefinelerinin nâ’il oldukları imtiyâzât ve mu’afiyetin kâmilen icrâsı*” taahhüd olunmaktaydı<sup>71</sup>.

Taraflara bırakılan üç aylık tasdik süresi 1827 senesi Ocak ayı sonunda dolduğunda, önce Danimarka, sonra İspanya ve en nihayet Sicilyateyn’in tasdik haberleri gelmiş ve elçiler, *resmî takrîrlerin mübâdelesini*” talep etmeye başlamışlardır. Ancak, Karadeniz ticareti bütün bu gelişmelere rağmen, bir taraftan hâlâ müste’men gemilerine “*mesdûd gibi*” tutulmak istenmekte, diğer taraftan ise Akkerman antlaşmasına atıfda bulunmuş olduğundan, küçük devletlere verilmesi söz konusu olan resmî takrîrlerin icrâsında, “*âbes ve tezebzûb sûreti*” görülmekte ve tekrar “*savuşdurulma usûlü*” tutularak, elçilerin çeşitli ve boş cevâplarla oyalandırılmasına çalışılmaktaydı<sup>72</sup>. Bu üç devlet elçileri ise, Bâbiâlî’yi sözünü tutması için sıkıştırmaya devam etmişlerdir. Bâbiâlî, elçilerin tazyıkını, “*bu hususun esâsı Karadeniz me’zûniyeti demek olup, lâkin Karadeniz’e hiçbir devletin tüccâr sefinesi gönderilmediğini bilmektesiniz, bu yüzden bu maddenin tasdiki abes olacaktır. Biraz zaman geçsin. Aramızdaki Sened baktydır. Ne zaman olsa öyle icrâ olunur*” yollu cevâplarla “*savuşdurulmak*” istenmişse de, başarılı olamamıştır. İlgili devletlerin haklı itirazları ise sürmektedir. Bunlar, Karadeniz’in Kapalı tutulduğuna bildiklerini ve resmî takrîrlerin tasdik edilmesi hâlinde de, hemen Karadeniz’e çıkmayı düşünmediklerini, devlet diğerlerine ne zaman izin verir ise, kendilerinin de aynı anda bu izni kullanmaya başlayacaklarını, ancak arada senedleşilmek söz konusu olduğundan, bu hususun gerçekleşmesini te’min ve devletlerine de yazmak mecburiyetinde olduklarını dile getirmişler ve Bâbiâlî’den fikrini değiştirerek, Karadeniz’e çıkış izni verilmesinden vaz geçmiş ise, bunu açıkça ve kesin olarak kendilerine bildirmesini talep eder olmuşlardır<sup>73</sup>.

Avusturya ve Sardunya da tercümanları vasıtasıyla bu konu hakkında Bâbiâlî’ye başvurarak, resmî takrîrlerin mübâdelesi ve Rusya’nın müdâhalesine vesile teşkil etmeyecek bir tutum içinde olunması lehinde girişimler-

<sup>71</sup> BOA.HH. Nr. 47444: “*Takrîr-i Resmî müsveddesi*” metni.

<sup>72</sup> BOA. HH, Nr. 47444 .

<sup>73</sup> BOA. HH, Nr. 47444 .



de bulunmuşlardır. Bâbiâli, “Frenklerin bu kadar ısrârcı olacaklarını tahmîn etmemiş” olup, bunun belki de Akkerman Antlaşması ile fazlasıyla tatmin edilmesine çalışılmış Rusya’nın, böylece üstelik artık bir de harb açmaya niyetli olmadığından anlaşılmasından doğduğuna hamletmekte, ancak yine de fazla “sızıldılara” ve dolayısıyla Rusya’nın işe karışmasına meydan vermemek için, “resmî takrîrlerin mübâdelesiyile işin önünün kesdirilmesini ehven” görmekteydi. Böylece, takrîrlerin mübâdelesine karar verilmiştir<sup>74</sup>. Buna rağmen devam eden ve çaresizliklerden kaynaklanan tereddüd hâli ve dolayısıyla işin son ana kadar sürüncemede bırakılmasından fayda umulmasının artık genel politika hâline getirilmiş olması sebebiyle olacak ki, arada geçen zamana rağmen takrîrlerin mübâdelesinin yapılmamış olduğu, Sicilyateyn Maslahatgüzân’ının 5 Mart 1827<sup>75</sup> ve 18 Mart 1827<sup>76</sup> tarihli mükerrer müracaâtından da anlaşılmaktadır. Ancak, 19 Mayıs 1827 tarihinde başta Rusya olmak üzere, Sicilyateyn, İspanya ve Danimarka temsilcilerinin aynı tarihli olmakla beraber münferiden takdîm ettikleri resmî takrîrlerle, meseleyi tekrar dile getirdiklerinde, artık Karadeniz ticâretine me’zûniyetlerini recâ yollu istememekte, altı-yedi ay kadar önce imzâlanmış bulunan Akkerman Muahedesi’nin (7 Ekim 1826) VII. maddesine istinâden, bunu artık resmen talep etmekteydiler<sup>77</sup>. Rus elçisi takrîrinde, Rum isyanı boyunca Karadeniz ticâretinin engellenerek felce uğratılmasına üstü kapalı ifâdelerle atıfta bulunarak, bu deniz ticâretinin yasaklı ve kısıtlı olmasından Rusya için oluşan zararın tazmîni anlamında Akkerman Mu’ahedesi’nin ticâretin teshilini mutazammın VII. maddesinin icrâsını talep etmekteydi. Bu maddede, “Karadeniz ticâretine me’zûn olmayan düvel-i mütehabbe tüccâr sefinelerinin emsâline kıyâsen bahr-ı mezkûre âmed-şüdlerine müsâ’ade buyurulmasına dâ’ir Rusya devletinin vâkı’ olacak mesât-i cemîlesi taraf-ı Devlet-i Aliyye’den kabûl olunup, lâkin işbu sefineler vasıtasıyla Rusya’nın âmed ü ref-i ticâreti ducâr-ı mümâna’at olmıya” denilmekte olduğunu zikrederek, Bâbiâli’nin Sicilyateyn, İspanya ve Danimarka devletlerinin Karadeniz ticâretine olan arzularına müsbet cevâp verilmesini imparatoru adına ve onun hakkında “efkâr-ı hasene-i Şahâneyi isbât için”, resmen talep etmekteydi. Ayrıca, Akkerman Mu’ahedesi’nin akdinden evvel ve Rus elçisi Stronogof’un İstanbul’daki ikameti esnasında vakı’ tavassutu neticesinde olarak,

<sup>74</sup> II. Mahmud’un bu doğrultudaki Hattı. Ocak sonu, 1827. BOA.HH. Nr. 47444.

<sup>75</sup> BOA. HH, Nr. 46245: Rus Elçisinin takrîri. 19 Mayıs 1827.

<sup>76</sup> BOA. HH. Nr. 51906-A: Türkçe tercümesi; HH. Nr. 51906-C: Mühürlü Fransızca aslı.

<sup>77</sup> BOA. HH. Nr. 46245.

Felemenk tüccâr gemilerine “*bilâ-şart serbestiyyet üzere Karadeniz’e âmed-şüdde ruhsat i’ta buyurulmuş*” olduğu da emsâl-i kıyas bâbında hatırlatılmaktaydı<sup>78</sup>.

Rusya’nın “*mesâî-i cemîlesini recâ eden*” Avrupa küçük devletlerine âit ticâret gemilerinin Karadeniz’e girip-çıkma ruhsatının Akkerman’a istinâden verilmesine dâir yapılan bu müşterek taleblere, aradan iki ay geçmiş olmakla beraber, hâlâ bir cevap verilmemiş olması, Rus elçisi Ribeaupierre’in 18 Temmuz 1827 tarihli yeni bir “*Takrîr-i Resmî*” ile tekrar müracaatta bulunmasına yol açmıştır<sup>79</sup>. Rus elçisi, öncelikle gecikmeden doğan şikâyetini, *Rusya devleti gibi dost olan bir devletin uhûd u şurût üzere olan iltimâsına ri’âyet olunmamış olmasını*” dile getirdikten sonra, Bâbîâlî’nin Rusya’ya vermiş olduğu ve Akkerman Muahedesî’nin uygulanmasına mütedâir bazı hususlara değinen daha önce verilmiş olan bir “*Müzekkere*”yi ele almaktaydı. Bâbîâlî, bu “*Müzekkere*”de<sup>80</sup>, “*Tuna adalarının tahdîdi maddesi*”, “*Memleketeyn’in istirdâd-ı arâzî ve Manastır maddeleri*” gibi konulardaki Rus taleplerine birer kısa cümle ile mukabele etmekte ve genelde, özellikle Karadeniz ticâreti ile ilgili meselelerdeki şikâyetlere karşılık vermekteydi. Bunların başında küçük devletlerin Karadeniz’e ait seyir talepleri ile gemilerin “*yoklanması*” meselesinin geldiği anlaşılmaktadır. Bâbîâlî, “*Yoklama*” hususundaki itirâzlara, Rusya ile mevcûd ticâret antlaşmasının, iki taraf tebeasının taraflardan kimin topraklarında iseler, onun kaide ve kanunlarına uymak zorunda olduklarını mütezammın XXIX. maddesini zikrederek cevap vermekte, ayrıca, “*her iki devlet-i müstakilenin kendü memleketinde, kendüye râcî’ hukuk-ı mahsûsası olduğu*” noktasına dikkat çekmekteydi. Hangi devletin Karadeniz’de seyrüsefâine me’zun olacağı hususu, tarafların karşıt görüşler serdettikleri bir sorun idi. Rusya, genelde Karadeniz’i bütün devletlerin gemilerine açık olarak görmek isterken, Bâbîâlî devletlerin bu hak ihrâzını iki kısma tefriken mütalaa etmekteydi: 1) “*Harb ve sulh ile ahdeleşmiş olduğu devletler*” ve 2) “*Yalnız akd-i mu’ahede-i ticâret eylediği devletler*”, Bâbîâlî’nin görüşüne göre, Karadeniz’e ahden me’zûniyyetleri olan birinci gruptaki devletler (İngiltere-Rusya-Fransa-Avusturya), “*ruhsat isteyen*” ikinci grup devletlerine “*emsâl*” teşkil edemezlerdi. Akkerman’da söz konusu edilen emsâlden maksad, yine Bâbîâlî’ye göre, İzveç, Felemenk ve Sardunya olup, Felemenk’in dahi ihrâcıyla, yalnızca geriye kalan iki devlet içindir. Ancak, Rusya, Akkerman Mu’ahedesî’nin “*ibârât-ı vazıhası*”nın bunu doğ-

<sup>78</sup> BOA. HH. Nr. 46245.

<sup>79</sup> BOA. HH. Nr. 46246-G.

<sup>80</sup> Metin için bkz. BOA. HH, Nr. 46246.

rulamakta olduğu ve yalnızca geriye kalan iki devlet içindir. Ancak, Rusya, Akkerman Muahdesi'nin “ibârât-ı vazıhası”nın bunu doğrulamakta olduğu ve yalnızca birinci şıkdaki kıstasa binâen, yâni, “*harb ve sulh ile ahdleşmiş olma*” vasfının, bu gruba giren her devlet için geçerli olamayacağı fikrindeydi. Meselâ, Avusturya'nın Karadeniz me'zûniyeti “*Sulhnâme*” ile değil, daha önceki ahdnâmelere istinâden<sup>81</sup>, *Nemçe tebaasının Memâlik-i Mahruse'de serbestiyet üzere ticâretlerinden dolayı*, 24 Şubat 1784 tarihli müstakil “*Sened*” îtasıyla gerçekleşmiştir<sup>82</sup> Yine, İngiltere'nin ruhsatı da müstakil bir “*Sened*” ile olarak, 1809 tarihli Kal'a-i Sultaniyye Antlaşması'nın IV. maddesinde yalnızca tasdik kılınmıştır. Fransa'nın ise me'zûniyeti, her ne kadar 1802 Paris “*Sulhnâmesi'nde tasrih*” olunmuş ise de, bu me'zûniyet, iki devlet arasındaki “*atîk ahdnâmelerin tecdîd*” olunması ve bu ahdnâmelerde ise, “*düvel-i mütehabbe-i sâ'ire tebaasının Memâlik-i Mahruse'de nâ'îl oldukları menfeatlara Fransa tebaasının dahi nâ'îliyyetinin meşrût olması*” yüzünden iktiza etmiştir. Bu görüşe göre, Karadeniz me'zûniyeti-Bâbiâli'nin müdafaa ettiği, dolayısıyla Karadeniz'e geçmeye hak ihrâz eden devlet sayısını kısıtlayan tezinin aksine-illâki ve direkt olarak müstakil bir “*Sened*”, “*Sulhnâme*” veya *Ahdnâme*”ye istinâd etmiş olması şart değildir. Dolayısıyla, antlaşma metinlerinde bir devletin, diğer emsâl devletlerin ihrâz etmiş oldukları hakların aynısından istifâde edeceği hususunun genel olarak yer almış olması yeterlidir. Meseleyi bu mantık ile ele alınca, “*Karadeniz'e me'zûniyetlerine dâ'ir düvel-i selâse'nin* (yâni, Sicilyateyn-İspanya-Danimarka) “*istid'aları*” bu açıdan geçerlidir. Zirâ, bu devletlerin ahdnâmeleri, *en fazla müsâadeye mazhar* olma sıfatıyla emsâl devletlerin haklarına mümâsildir. Bunun istisnâsı yalnızca, “*Devlet-i Aliyye ile mu'amelât-ı kadîmesi olmayıp, müceddeden ahd-ı mu'âhede etmiş olan*” Sardunya olabilir. Bu mantık ve gerekçelerle Rusya, Bâbiâli'nin Karadeniz me'zûniyetiyle ilgili olarak devletleri iki gruba ayırmasını reddetmekteydi. Ayrıca, “*Akkerman Mu'âhdesi'nde olan mutlak ve umûmî emsâllik hâlinin*” her devlet için söz konusu olduğuna da dikkat çekilmekte ve bu hususun mu'âhede “*bilâ tahsîs emsâline kıyâsen*” şeklinde mukayyed olduğunun da altı çizilmekteydi. Bu durumda Karadeniz me'zûniyetinin yalnızca sözü edilen “*Müzekkere*”de beyân olunan birinci grup devletlere hasredilmiş sayılmasının anlamı yoktur. Elçi, bu “*Takrîr-i Resmî*”nin, “*cenâb-ı hazret-i tâcîdârîye arz u takdîm olunup, Rusya imparatoru cenâbları tarafına keyfiyyetin iş'ârîcün kat'î ve resmî olarak ce-*

<sup>81</sup> Vesikada sehven Zıştovi (1791) zikredilmektedir.

<sup>82</sup> Vesikada bu tarih zikredilmekteyse de ticâret antlaşmasının mübâdele tarihi 20 Şevval 1197/9 Eylül 1783'dür. Bkz. C. Tükin, *aynı eser*, s. 57.

*vâb i'tâ buyurulmasının*” beklendiğini ifâde ile acele olarak bir karara varılmasını talep etmekteydi<sup>83</sup>.

### HOLLANDA (Felemenk)

Aralık 1802 tarihinde kararlaştırıldığına değindiğimiz küçük devletlerin, bazı şartlara ve menfeatlere bağlı olarak ve ruhsata tâbi olmak kaydıyla Karadeniz ticâretinden istifade etmelerine dâir alınan karar, özellikle Hollanda elçisinin itirâzına ve bu konuda görüşme talebinde bulunmasına yol açmıştır. Elçinin, Reisülküttap Mahmud Râif Efendi ile yaptığı görüşmenin mazbatası incelendiğinde, ikisi arasında ilgi çekici bir görüşmenin geçtiği anlaşılır<sup>84</sup>. Bu görüşme ilgi çekici olduğu kadar, kadîm ahdnâmelerdeki maddelerin yüzyıllar sonraki tefsiri ve geçerlilikleri dereceleri bakımından oluşan yeni durumlarını anlatması, hattâ hem Osmanlı Diplomasisi ve hem de Osmanlı Diplomatası'na ışık tutması bakımından da çok öğreticidir. Elçinin görüşmeye tâlib olması üzerine Râif Efendi önce, meselenin mahiyetini tahkik ve hangi konuda görüşülmek istendiğini *istimzâc*” etmiştir. Neticede meselenin iki noktada düğümlemiş olduğu anlaşılmıştır: 1) 1680/H. 1091 tarihli Hollanda ahidnâmesinde Karadeniz ticâretine izin verilmiş olduğu ve Felemenk gemilerinin Karadeniz'e çıkıp, dolaşp ticaret yapma izni münderiç olduğu hâlde, şimdi verilen bu Karadeniz ruhsatnâmesi, yalnızca Karadeniz'e *“mürûr ile Rusya limanlarına âmed ü şüd eylemek”* izninden ibâret olduğu, dolayısıyla kadîm ahidnâmede Hollanda'ya bahşedilen hakların kısıtlandığı; 2) aynı ahidnâmede, *“İngiltere ve Fransaluya tecvîz olunan müsâ'adât Felemenklüye dahi tecvîz oluna”* denilmekteyse de, bu maddeyle bahşedilen imtiyâz dahi aynen uygulanmaktadır. Dolayısıyla, Hollanda devleti bu iki konuda tatmin edilmeyi beklemekte olup, Ruhsatnâme'nin kabulünde mütereddiddir ve hattâ bunu kabulden istinkâf etmeyi de düşünmektedir<sup>85</sup>.

<sup>83</sup> BOA. HH. Nr. 46246-G.

<sup>84</sup> BOA. HH. Nr. 15151-A: 9. Mart 1803 tarihli Mükâleme Mazbatası. Reisülküttâb Konağında Felemenk Elçisi ile akd olunan bu görüşmenin arzı için bkz. HH. Nr. 15151.

<sup>85</sup> BOA. HH. Nr. 15151-A. Reis Efendi'nin bu bilgi üzerine görüşmeye hazırlanmış ve 1680 Ahdnâmesi'nin Karadeniz ile ilgili maddesinin mahsûsen istihrâc edilerek, kendisine verilmiştir. Müstahrec maddeyi hâvî pusula için bkz. HH. Nr. 40103-C. 1601 Ahdnâmesine istinâden açılan konsoloslukların sayı ve mahallerinin döküme de kuyûddan istihrâcen bir liste hâlinde kendisine verilmiştir. Bu liste için bkz. CH, Nr. 1393. Bu listede I. Ahmed devrinde 15 mahalde mevcut olan Hollanda konsolosluklarının, o sıralarda 12'ye düşmüş olduğu görülmektedir.

Mahmud Râif Efendi, 9 Mart 1802 tarihinde Hollanda elçisi Van Dedem'i konağında kabul etmiştir. Hollanda elçisi, söze önce Fransız elçisi olarak İstanbul'da bulunan General Birun'un kendisine söylediklerini aktararak başlamıştır. Buna Göre, General Birun, Fransa ile Hollanda arasındaki yakınlık ve ittifâktan bahs ile, Hollanda ahidnâmeleri mucebince müstahak oldukları taleplerini Fransa'nın da desteklemekte olduğunu ifâde etmiştir. Hattâ, General, bu hususu Sadrıazam Yusuf Ziya Paşa ile vâkı görüşmesinde de dile getirmiş ve gerekenin yapılacağına dâir olumlu bir de cevâb almış. Van Dedem, devamla Osmanlı Devleti ile Felemenk arasında yapılan ahidnâmede, Karadeniz ticâretine *ruhsat* verildiğini, hattâ, “*cenk gemilerinin*” bile geçmesine açıkca izin verildiğini beyân ile, Karadeniz ticâreti talebi ile ilgili olarak takdîm ettikleri takrîrde, Bâbiâli tarafından verilen cevapta, “*Felemenk Cumhuri'nun ber-mûceb-i Ahdnâme Karadeniz ticâretine fi'l-asl derkâr olan istihkakı ve imtiyâzı*” derc olunmayıp, yalnızca, “*Karadeniz Boğazı'ndan mürûr ve Rusya limanlarına gidip ticâret eylemek*” şartına yer verilmiştir. Bu ise, ahidnâme ile kendilerine verilen hakkı tam olarak aksettirmemektedir ve dolayısıyla, “*ahd-ı sabık üzre mâlik olmuş oldukları imtiyâz ve istihkakın ref'ü ilga*” kılınmasından başka bir şey değildir. Felemenk'e verilen bu Karadeniz'e çıkma ruhsatı karşılığında ise, Bâbiâli'nin, Hollanda'da son zamanlarda çokça faaliyet göstermekte olan ve genelde Osmanlı reâyâsından oluşan tüccârların ticârî işlerinde gereken yardımları göstermeleri amacıyla Konsolosluklar açmak istediği anlaşılmaktadır<sup>86</sup>. Elçi, Bâbiâli'nin konsolosluk ikamesine dâir ahidnâmede herhangi bir açıklık mevcûd olmamasına rağmen, Felemenk'in Bâbiâli'nin bu arzusuna karşı herhangi bir zorluk çıkartmayı düşünmediğini dile getirmiştir.

Mahmud Râif Efendi, önce ileri sürülen hususların bizzât ahidnâmenin kendisine müracâat edilerek ve bir inceleme yapılarak ele alınmasının doğru olacağını söylediğinde, tedârikli geldiği anlaşılan elçi, yanında getirmiş olduğu, kendisinde mahfûz bulunan “*mümzâ*” ahidname sûretini ortaya çıkartmıştır. Yapılan incelemede ise H. 1091/1680<sup>87</sup> tarihli ahidnâmede, Felemenk gemilerine, *sevâhil-i Memâlik-i Mahrûse'ye âmed ü şüd eylemek ve Bahr-ı Siyâh'da vâkı' Ten (Don) ve Azak ve Keşe ve sâ'ir sevâhilde alış-veriş*

<sup>86</sup> Nitekim, 1804'de Amsterdam'da bir konsolosluk açılmış ve buraya Rum asıllı bir tüccâr olan Petre Marcella tayin edilmiştir.

<sup>87</sup> En son tasdik tarihi olması hesabıyla atıflar 1612 tarihli ilk ahidnâmeye değil de, 1680 tarihli olana yapılmaktadır. 1680 tarihli ahidnâmenin mükerrer bir metni için bkz. BOA.CH, Nr. 546.

*etmek*<sup>88</sup>. şartının yer aldığı, ancak Karadeniz'de *Konsolos ikamesi* ve hele *cenk gemisi girmesi* gibi herhangi bir şartın mevcut olmadığı görülmüştür. Bu ahidnâmenin yenilendiği 1680 tarihinden bu yana geçen 123 sene zarfında tek bir Hollanda gemisinin dahi Karadeniz'e geçmemiş olduğunu belirten Râif Efendi, bu tesbitini "*Aklâmda mahfûz olan defâtir ve kuyudâtâ*" istinâden yapmaktaydı. Râif Efendi'nin bu münâsebetle söyledikleri ilginç ve Bâbiâlî'nin kadîm ahidnâmelerine dayanarak bir takım haklar ileri süren devletlere de bir cevap teşkil edecek mahiyettedir. Reis Efendi görüşlerini şöyle dile getirmekteydi: 123 (Hicrî sene hesabıyla 126) sene önce akd edilmiş (aslında 1612'deki ilk muahede esas olduğuna göre 191 sene önce akd edilmiş denilmiş olması daha doğru olurdu) bir ahidnâmede yer alan bir hususun icrâsını, hem de bunca zamandır sözünü etmemiş olarak, şimdi talep etmek, devletlerarası cârî olan kaidelere istinâd ettirilecek bir-şey değildir. Ayrıca, 1612 tarihli ilk Felemenk ahidnâmesine örnek teşkil eden İngiliz ahidnâmesi de 1601 tarihli olduğuna göre, Felemenk'e verildenden daha eski tarihlidir. Karadeniz ile ilgili madde yalnız Felemenk ahidnâmesinde değil, örneği olan İngiliz ahidnâmesinde de aynen mevcuttur. Böyle olmakla beraber, İngiltere bile bu hakkı kadîm ahidnâmesine istinâden talep etmemektedir. Karadeniz ticâreti vaadi bu devlete, Fransa'nın Mısır'ı istilâsı sonucu meydana gelen Osmanlı-İngiliz ittifâkı (5.1.1799) vesilesiyle yerine getirilmiş ve kezâ hem İngiltere ve hem de Fransa'yla Paris'de yapılan barış uyarınca Karadeniz ticâretine dâir ruhsat verilmiştir.(1802). Dolayısıyla Hollanda'nın örnek ülkeleri olan Fransa ve İngiltere dahi bu haklarını kadîm ahidnâmelerine dayandıramamışlardır. Nitekim, Felemenk dahil bu iki büyük devlete verilen Ruhsatnâmelerde, "*ahd-i kadîmden bahsolunmayıp*", Karadeniz'e çıkış "*müceddeden ve müstakilen*" verilen bir izin niteliğinde telâkki ettirilmiştir. Bu sözlerin mantıkî sonucu ise şudur: Eğer, eski ahidnâmelerdeki kullanılmayan haklarla yetinmek lâzım gelseydi, bunu herşeyden önce İngiltere kabul eder ve Karadeniz'de gemi seyrinin yeni bir *Ruhsatnâme* ye rabtuna razı olmazdı.

Elçinin, ahidnâmede Osmanlı topraklarında konsolos ikamesinin genel anlamda olduğunu, dolayısıyla Hollanda'nın her yerde konsolosluk

<sup>88</sup> Tam mâdde: "*Nederlande tüccârî ve sâ'ir ademleri satın aldıkları metâ'î bey ü şirâ için Trabzon ve Keefe ve sâ'ir Karadeniz'de memâlik-i mahrûsemizden olan iskelelere iledüp ve Karadan Ten Suyu'ndan Azak'a ve Moskov ve Rus vilâyetlerine alıp-gidüp ve memâlik-i mahrûsemize ol mahalden metâ'î getirüp bey ü şirâ edüp, ticâret ettiklerinde kimesne mâni' olmsıya...*" BOA.HH, Nr. 46103-C. Ayrıca, Groet, aynı eser, s. 245; *Muahedât Mecmuası*, II, 106. Buna karşılık, BOA. Felemenk Ahidnâmesi Defteri, 22-1, s. 12'de, "...ademleri satmak istedikleri metâ'î..." şeklinde farklı bir ifade olmak üzere göze çarpmaktadır.

açabilmesi gerektiğini iddiâ etmesi üzerine, Mahmud Râif Efendi kendisine cevaben, Bâbiâli'nin bütün devletlerle yaptığı ahidnâmelerinde hep, Osmanlı topraklarında konsolos ikamesi hususuna yer verildiğini, ancak ahidnâmelerde böyle bir şart var diye, bir devletin *“tuccarı olmayan mahallerde de konsolosluk açmak”* istemesine şimdiye kadar hiç şahid olmadığını ifade etmiştir. Bu fikrine kuvvet kazandırmak için yine İngiltere ve Fransa'yı örnek olarak gösteren Reis Efendi, böyle bir şartın bu iki devlet ahidnâmelerinde de mevcut olduğunu, bu devletlerin Karadeniz'de konsolosluklar açmalarının ise ancak, bu deniz ticâretinin uzun müzâkereler ve tesbit edilen bir takım özel şartlardan sonra kendilerine açıldığını vurgulamıştır. Dolayısıyla, *“kadim ahidnâmelerde yer alan genel şartlar ile ruhsat verilmiş olmak lâzım gelse, bu iki büyük devletin Karadeniz'de konsolos ikameleri bilâ istizân tanzim olunur ve uzun müzâkerelere ve bu kadar tekellüfata ihtiyaç göstermeden hallolunurdu”*. Râif Efendi'nin bu izâhlarına mukabele eden Hollanda elçisi ise, ahidnâmedeki şartın zamanla geçerliliğini kaybedip, değişmeyeceğini ileri sürmekle yetinmiştir. Sözü tekrar Karadeniz ticâretine getiren elçi, beş-on sene kadar önce Karadeniz ticâreti izni için Bâbiâli nezdinde giriştikleri müracaatın, o vakitler, *“ileride müsâ'ade olunacağı va'di”* ile cevaplandırılmış olduğunu ifade ettiğinde, Râif Efendi'nin sağlam mantıklı cevaplarıyla oldukça güç durumda kalmıştır. *“Zamanın geçmiş olması ile ahidnâme hükmü değişmez”*, denildiğine göre, değişmezliği ve yürürlükte olduğu iddiâ edilen bir husus için acaba neden ruhsat talep edilmiştir. Bir devlet me'zûn olduğu maddeye tekrar izin ister mi? Buna karşılık elçinin verdiği cevap da makûl ve ilgi çekicidir. Van Dedem, ahidnâmenin 1612 senesinden beri pekçok defalar *“aynen tasdik”* edilerek, yenilenmiş olduğunu hatırlatarak, geçerliliğini yitiren veya ta'dil edilen maddelerin ya iptâlinin veya değiştirilmesinin söz konusu olması gerektiğini, oysaki bunların hiçbirinin yapılmadığını ve ahidnâmenin dâimâ *aynen* onaylandığını ifade etmiştir, ki kendisine verilen mukabil cevap, Osmanlı Diplomatikası için de önemlidir: *“Ahidnâmeler tasdik olunurken içindekiler atlanmaz ve çıkartılmaz, aynen tekrarlanır. Ancak, ilâve edilen bir şey var ise, o ilâve edilerek, öylece yazılır. Ahidnâmelerde yeri vardır ve sonradan tasdik olunmuştur diyerek, bir devlet cârî olmayan iddiâyâ teşebbüs edemez”*

Kadim ahidnâmelerin yüzyıllar sonra nasıl yorumlanmakta olduğuna dâir önemli ve ilginç çökmeye değer bulduğumuz bu görüşme, gündeminin ikinci anaconusunun ele alınmasıyla devam etmiştir. Bu da zikredildiği gibi 1612 tarihli ahidnâmede yer alıp da her yenilenen nüshada de mevcudiyetini korumuş olan, bu ahidnâmeye örnek teşkil eden İngiltere

ve Fransa'nın İstifade etmekte oldukları müsâdaât ve imtiyâzâtân Felemenk'in de aynen müstefid olması hususudur. Sırf bu maddeye istinâden de, İngiltere ve Fransa'ya tanınan Karadeniz ticâreti ile ilgili hakkın, Hollanda için dahi geçerli olacağı iddiâsı bir an için tekrarlanmakla beraber, bu ikinci madde ile bazı devletlerin istifade ettikleri bazı vergi kalemlerindeki muafiyetlerin hedeflendiği, meselâ Fransa'ya tanınan *Masdariyye* muafiyetinin<sup>89</sup>. Hollanda için de geçerli olmasının istendiği görülmektedir. Râif Efendi, bu hususa dâir verdiği cevapta, önce ahidnâmede böyle bir maddenin mevcudiyetini kabûl eder. Bu maddenin Karadeniz ile ilgili hukukunun ise az önce tartışılarak belirlenmiş olduğunu vurgular. Daha sonra da, ahidnâmede, "*İngiltere ve Fransa'ya verilen hakların aynısının Felemenk'e de verileceği*" ifadelerini ele alır ve bu cümlenin yalnızca Felemenk ile ahidnâmenin akdolunduğu 1612 tarihine gelinceye kadar Fransa ve İngiltere'ye verilmiş ve tanınmış olan hak ve imtiyazları anlatmak istediğini ve dolayısıyla da 1612 tarihinden sonra bu iki devletin elde ettikleri bir takım hakların da kendiliğinden Felemenk için de geçerli olacağı şeklinde anlaşılmasını gerektiğini belirler. Râif Efendi'ye göre, aksi halde ahidnâmedeki ifâde, 1612'den sonralarına işaret edecek bir şekilde ve "âtide verilecek ve tecvîz olunacak müsâade ve imtiyâz dahi Felemenklü'ye tecvîz oluna" şeklinde sarîhce formüle edilmiş olurdu. Fransa'ya tanınan *Masdariyye* muafiyeti de bu mantık çerçevesinde, 1612 ahidnâmesi sonrası edinilen haklardan olduğundan, Hollanda için geçerli değildir. Hülâsa Mahmud Râif Efendi'nin gayet veciz bir şekilde formüle ettiği şu ana prensip ile bu konu tam bir uyum içindedir: "*Mâzinin hükmü müstakbele cârî değildir*"

Görüşme sona erdiğinde Hollanda elçisi de, ahidnâmede yer alan, ancak asırlardır hiç bir devlet için serbest kullanma hakkı doğmayan Karadeniz ticâreti maddesini hayata kavuşturma iddiâsından vaz geçmiş gibi görünerek, bu denize çıkış ile ilgili Bâbiâlî'nin Aralık 1802 tarihli ruhsatnâmesi'ndeki hakkın kullanılmasıyla yetinmeyi tercih etmiştir. Yine Reis Efendi'nin ifâdesiyle Felemenk'e Karadeniz'e çıkış izni aslında yalnızca Osmanlı Devleti'nin de oralarda konsolosluklar ikame etmesi karşılığı ve başkaca herhangi bir maddî külfete sokulmamış olarak verilmiştir. Oysa, İspanya'ya, *Karakuruş* getirmesi, diğerlerine ise, İstanbul ve Tersane ihtiyacının karşılanması amacıyla hamûlelerinden istifade edilmesi gibi şartlar

<sup>89</sup> *Masdariyye*: Yabancı bir memleketten Osmanlı toprakları dahilindeki herhangi bir şehir veya iskeliye getirilen ve orada satılan emtiyadan alınan resim. Bkz. M.S. Kütükoğlu, *aynı eser*, s. 62.



tahmîli söz konusu olmaktadır. Bu da, yine Râif Efendi'nin ifâdesiyle, birçok barış antlaşmalarının (1699 Karlofça, 1718 Pasarofça, 1791 zıştovi) yapılmasında hayırlı tavassutu bilinen Felemenk'e verilen özel değerini ayrı ayrı bir nişânesinden başka bir şey değildi.

1802 senesinin Aralık ayından itibaren verilmeye başlanan ruhsatlar, 1806-Osmanlı-Rus savaşının patlamasıyla askıya alınmış ve “mülga” hükmüne sokulmuşlardı. Ancak, Karadeniz'e çıkma başvuruları devam etmiş olmalıdır, ki Bâbiâlî bu durumu 13 Nisan 1809 tarihli bir takrîr ile ilgili taraflara tekrar ilân etmek ve Karadeniz'in bütün yabancı devlet gemilerinin geçişlerine kapalı olduğunu bildirmek mecburiyyetinde kalmıştır. Savaşı sona erdiren 1812 Bükreş Antlaşması'ndan sonra aynı konu tekrar gündeme gelmeye başlar. Barış, Karadeniz'e çıkışı savaş gerekçesi ile yasaklama haline bir son verdirdiğinden, devletler ellerindeki ruhsatnâmele- rin tekrar yürürlüğe sokulması için Bâbiâlî'ye mürâcaât etmeye ve araya, Karadeniz'deki limanlarını bütün devletlere açık tutmaya çalışan Rusya'yı daha sık ve etkili bir şekilde sokmaya başlarlar. Bâbiâlî ise, eski tutumunu sürdürmeye ve Karadeniz'e çıkışı, dolayısıyla Rus limanlarının ticârî canlı- lığa kavuşturulmalarını engellemeye çalışmaktaydı, ki en nihâyet Rus- ya'nın tazyikleriyle vermek zorunda kaldıkları ruhsatlar ile de, zaten ancak Karadeniz'e çıkışı ve yalnızca Rus limanlarına gidip-gelmeyi öngörmekte, fakat Osmanlı kıyılarındaki limanların bu hakdan istifâdesini saklı tutmak- tayı. Rusya'nın araya girmeleri neticesinde meselâ, 1814 senesinde bir Hollanda gemisine çıkartılan güçlükler Rus elçisinin protestoları ile bertaraf edilmiş ve Bâbiâlî, Bükreş Antlaşması'nın ilgili hükümlerine aykırı dav- ranmakla suçlanmıştır<sup>90</sup>. Hollanda elçisinin ise, Karadeniz'e geçiş izni talebini hâlâ 1091/1680 tarihli Ahidnâme'nin malûm maddesine istinâd ederek tekrarladığını görmekteyiz. Ancak, bu sefer bu maddeyi takviye etmek üzere, 1803'de verilen ve o zamanlar beğenilmeyen Ruhsatnâme'ye de atıfta bulunulmakta olduğu da gözlenmektedir. Hollanda'nın 1814'deki bu talebini ele alan Bâbiâlî'nin bu isteğe temelden farklı bir şekilde ve ta- mamen değişik bir zihniyet ile yaklaşmakta olduğunu görmekteyiz. Konu ile ilgili ve Padişah'a arz edilmek üzere hazırlanan takrîrde, “*Niderlanda tüccârının ticâret amacıyla Karadeniz'e duhûlleri emsâli mevcut değilse de, ahden Karadeniz ticâretine me'zûniyyetleri açık olduğundan, ahidnâme mucebince sözü edilen geminin Karadeniz'e geçmesine izn ü ruhsatı hâvî emr-i şerîf verilmesi*” doğrultusunda bir karar alınması tavsiye edilmektedir. Bu yeni telâkki, II. Mahmud'un bu takrîr üzerine düşürdüğü Hattı ile kesinlik kazanmış-

<sup>90</sup> BOA.HH, Nr. 46103-A.

tır. II. Mahmud, hem ahden vâkı olan me'zûniyyetleri hem de bir gemi yüzünden Rus elçisinin gücendirilmesinin önlenmesi için, "*ber-muceb-i ahd-nâme*" geminin Karadeniz'e geçmesine "*Ruhsatı hâvî emîr*" verilmesini onaylamıştır<sup>91</sup>. Ancak, buna rağmen, bunu devamlı bir hak değil de, anın zarûretine cevap veren bir uygulama olarak görmek daha doğru olacaktır. Zirâ, mes'ele daha ilerideki tarihlerde de güncelliğini koruyacak ve tekrar gündeme gelecektir. Ancak, bu gibi münferid örneklemelerle dahi olsa, bu durumda Karadeniz'in, Rusya'nın ağır tazyiki karşısında içinde bulundu- rulmak istenen statüsü dahilinde, daha fazla ticâreti kısıtlı bir hâlde tutu- lamıyacağına da artık anlaşılmakta olduğu ortaya çıkmaktadır. Yine de arada, böyle verilmeye zorlanan ruhsatlarda, Karadeniz'e duhûlu yalnızca Rus limanlarıyla ticâret yapma noktasında sınırlı tutmaya özen gösteril- mekte olduğu görülmektedir.

### *İSVEÇ VE GEÇEN GEMİLERDEN MAL TALEBİ*

1736 (H. 1149) Ahdnâmesi'nin XVI. maddesi İsveç'e Karadeniz'e çık- ma ve ticâret yapma hakkı vermemekte ve yalnızca, "*Devlet-i Aliyyemle dost- luk üzere olan sâ'ir müste'men tâ'ifesinin haklarında mürâ'at olunan hususlar İs- veçlü ve ana tâbî olanların haklarında dahi mer'î ve mü'teber tutula*"<sup>92</sup> denilmek- le beraber, Karadeniz'e ticâret gemilerinin sokulmasının talebi bu genel ifâdelere istinâden söz konusu edilmekteydi. İsveç'in bu talebi 1805'de Is- tanbul limanına gelen iki-üç parça ticâret gemisi için Karadeniz'e çıkış iz- ni İstemesiyle gündeme geldi. İsveç Maslahatgüzârı Valon tarafından Bâbîâlî'ye takdim edilen 27.VIII.1805 tarihli bir takrîr ile sözü edilen ge- milerin Karadeniz'e çıkışları için ruhsat ricâsında bulunulmuştur<sup>93</sup>. Bu ta- leb ise, ayrıca Rusya'nın araya girmesiyle takviye edilmekteydi<sup>94</sup>. Rus- ya'nın müdâhil olması vâkı talebin reddi hâlinde, bu gemilerin Rus ban- dırasıyla aynı izne tâlib olacakları ve dolayısıyla geçişlerine müsâade olun- ması mecburiyyetinin doğacağı anlamını zimnen taşımakta olduğundan, bu gibi hâllerde aracı devletlerin müdâhalesini sakıncalı bulan Bâbîâlî, başka kanallardan zorlanmış olarak ve mecburen bu müsâadeyi vermek- tense, kendiliğinden bu yoldaki taleblere olumlu bir cevap vermediği "*eh- ven-i şerr*" kabilinden addetmekteydi<sup>95</sup>. İsveç'in, Rusya ile sürdürülen son sa-

<sup>91</sup> BOA. HH, Nr.46103.

<sup>92</sup> Muahedât Mecmuası, I, 156.

<sup>93</sup> BOA.HH, Nr. 47539-B.

<sup>94</sup> BOA. HH, Nr. 47555.

<sup>95</sup> BOA. HH, Nr. 7773: Kaymakam Paşa takriri.

vaşta (1787-1792), Osmanlı Devleti ile ittifak yapmış ve Rusya ile savaşmış olması gibi, son devir Osmanlı zihniyetine ârız olan subjektif saplantılar ve devletler arası ilişkilerde yalnızca çıkarların söz konusu olabileceğine dâir eskiden mevcûd olan gerçekçi telâkkilerin, devlet idâresinde esâs ölçü olma özelliğini kaybetmiş olması<sup>96</sup>, bu doğrultudaki İsveç arzularına daha hissî bir tarzda yaklaşılmasına yol açmaktaydı. Ayrıca, Bâbîâlî Baltık’dan hareketle Akdeniz’e girip, uzun deniz yolları katettikten sonra Karadeniz’e çıkacak bir ticâret trafiğinin, İsveç için yoğunluk ve ticârî câzibesinin pek fazla ve kalıcı olamayacağını da düşünmekteydi. Ticâret hacmi önemsiz derecede küçük ve gelip-giden gemileri “*nedret üzre*” olan<sup>97</sup> İsveç’in, bu kadar uzun bir mesafe katederek yapacağı ticâretin senelik “*bir veya iki gemilik hacme ulaşamayacağı, hattâ bu ticâretin zamanla giderek kendiliğinden söneceği*” tahmin edilmekteydi<sup>98</sup>. Dolayısıyla, “*vaktiyle görülen hizmetlerine nazaran*” İsveç Kralı’nı “*kırmamak*” ve “*başkasının tavassutuna meydan vermemek*” için diğer devletlere tanınmış olan imtiyâzın İsveç’e de tanınması hususu, III. Selim’in tensibine sunulmuştur<sup>99</sup>. İstanbul limanında gittikçe trafiği artan yabancı gemisi yoğunluğundan, özellikle bunların, “*İstanbul halkına mahsûs olan erzak-ı mütenevvi*”nın *nedred ve kılığına sebep olmalarından*” ötürü rahatsızlık duyan ve bu ticârî faaliyetin üstelik devlete pek de bir faide getirmediklerinden de emin olarak, “*dahilî ticâretin Memâlik-i Mahrûse’de mütamekkin tüccâra münhasır olması*” gerektiği gibi merkantil bir zihniyete zâhib

<sup>96</sup> Akdedilen muahedelere riâyet olunmadığını dile getiren bir yabancı elçinin, kendisine yönelttiği şikâyetler üzerine, Sokullu Mehmet Paşa’nın cevâben ifâde ettiği şu sözler, klâsik dönemlerde devletlerarası ilişkilerdeki temel unsurun ne derecelerde gerçekçi bir tarzda kavranmış olduğunun bir misâlidir: “*Ahdnameler ölü doğmuş birer vücûdudur. Onları hayata kavuşturacak olan şey, tarafların bunları yaşatmak için duydukları arzu ve azimdir*”. Bu politik telâkki muvacehesinde, Osmanlı diplomasisinin gelişen Avrupa diplomatik usûl ve adâbı karşısında, giderek ne kadar sadedil bir görüşe zâhib olduğu, çeşitli örneklemeleri ile özellikle, 19. yüzyıl başlarında daha belirgin olmak üzere takib edilebilmektedir. Vaktiyle Sokullu’nun telâkki ettiği “*gerçekçi politika*” ışığı altında, II. Mahmud’un bir Hattı’ndan örnekleyeceğimiz şu tesbiti, birkaç yüzyıl boyunca bu sahada edinilen acı tecrübelerin de bir ifâdesi olsa gerektir: “*Frenklerin mukaddema söylediklerinde durmayıp, kendülerine kangı sûret uygun gelür ise, derhâl ol sûrete teşebbüs etmekte oldukları mâ’lumdur*.” (BOA. HH. Nr. 43468) Oysa, bu tesbit Sokullu’nun vaktiyle söylediklerinde ifâdesini açıkca bulan ve devletlerarası ilişkide yalnızca çıkar ilintisini esas alan - ve bu yüzden de elçinin şikâyetlerine yol açmış bulunan - klâsik dönem Osmanlı siyâsî telâkkisinin aynısı değil midir?

<sup>97</sup> BOA. HH, Nr. 47539-B.

<sup>98</sup> BOA. HH, Nr. 7773. Ancak Bâbîâlî Karadeniz’e ruhsat aldıktan sonra İsveç gemilerinin diğer devlet tüccârı tarafından kiralananak Rusya limanlarından mal taşımacılığında kullanıldıklarını gördüğünde, herhâlde yanıldığını anlamış olmalıdır. Bkz. s. 55.

<sup>99</sup> BOA. HH, Nr. 7773.

olan ve "*ticâret-i dâhiliyyenin rabıtasızlığına*" dikkati çeken III. Selim, daha evvel Karadeniz'e çıkış müşâadesi almış bulunan İspanya, Sicilyateyn ve Hollanda gibi devletlere işâretle, "*henüz şu mürûr eyleyen sefâyine bir hadd ve bir rabıta verilse der iken, bir dahi haricde devlet kalmış*" infîâlini dile getirmekteydi<sup>100</sup>. Bununla beraber, serdolanın gerekçeler muvacehesinde İstanbul limanında beklemekte olan İsveç gemilerinin Karadeniz'e çıkmalarına ve "*Rus limanlarına*" ticâret amacıyla gidip-gelmelerine herhangi bir şart ileri sürülmeksizin ("*bilâ-şart*") "*ruhsatı hâvî bir Takrîr-i Alî*" verilerek, müşâade edilmiştir<sup>101</sup>. Buna göre, Bâbiâlî, iki devlet arasındaki dostluğa istinâden ve Rusya'nın bu konudaki tavassutuna değinmeksizin, "*fi' mâ-ba'd İsveç tüccâr sefinelerinin Karadeniz'de Rusya limanlarına âmed-şüdlarına ruhsat*" vermektedir. (4.10.1805)

Bir müddet sonra patlayan Osmanlı-Rus savaşı (1806-1812), genelde bir Rus savaşının normal uygulaması olarak Karadeniz'e çıkılmasını yasaklamış olup, Karadeniz ticâreti gerek ahdnâme ile me'zun olan büyük devletlere, gerekse böyle birşeye müşâ'âdeten ruhsat" verilen diğer küçük devletlere yasaklanmıştır. 1812 Bükreş Barışı neticesinde Karadeniz tekrar ticârî gemilere açıldığında, ahden me'zun olan devletlerin ticâret gemileri eskiden olduğu gibi Karadeniz'e çıkmaya başlamışlarsa da, küçük devletler için durum farklı bir uygulama arzettiğinden, kendilerine geçiş izni ellerindeki ruhsatlara rağmen verilmemekteydi, ki bu genel uygulamaya daha önce de değinmiş bulunmaktayız. Bu anlamda, meselâ, İspanya, 1802 senesi sonunda Karadeniz'e geçiş izni karşılığı olarak kabullendiğini gördüğümüz şartları, şimdiki duruma uygun düşmediğini ileri sürerek, geçiş şartlarının değiştirilmesini talep etmekte, Bâbiâlî ise buna karşı direnmekteydi. İspanyol elçisi adına görüşmeleri sürdüren tercüman, "*Karakuruş*"un tedârikinde karşılaşılan zorlukları serd ile, bunun talep edilmesinden vaz geçilmesini rica ettiğinde, başkaca bazı yeni şartlarla karşılaşmıştır. Buna göre, İspanyol gemileri Rus limanlarından aldıkları zahirenin bir "*nöbetini râyic-i vakt*" ile İstanbul'da anbara teslim edecekler ve bir "*nöbetini*" de mürûr etmek veyahûd her seferinde hamûlenin yarısını yine o andaki râyic ile İstanbul'da ilgililerin talebi üzerine satmak zorunda kalacaklardı. İspanya elçisi, bu yeni teklifi devleti tarafına yazıp, cevâp beklerken, iki-üç hafta kadar sonra İsveç elçisi de tercümanı vasıtasıyla Karadeniz'e

<sup>100</sup> BOA. HH, Nr. 7773: Vesika bâlâsındaki III. Selim'in Hatt-ı Hümâyûnu.

<sup>101</sup> Süreti için bkz. BOA. HH, Nr. 47458-C, HH, Nr. 47559 ve HH, Nr. 47539-D. Hepsisi aynı metni hâvî olup, çeşitli vesilelerle kuyûddan istihrâc olunan sûretlerdir.

çıkış konusunu gündeme getirmiştir.(1815). Bu durumda İsveç'in de 1805'de elde ettiği “*Ruhsat*” doğrultusunda Karadeniz'e çıkış hakkını tutmak istediği anlaşılmaktadır. Oysa, İsveç'in, Osmanlı Devleti ile olan ticareti “*kaâlî*” olduğundan<sup>102</sup> bu hakkı kullanma fırsatı hiç çıkmamıştır<sup>103</sup>. Ancak, (1815) de gelen üç parça geminin Karadeniz'e çıkışları söz konusu olmaktadır, ki böyle bir ruhsatın artık eskiden olduğu gibi “*bilâ-şart*” verilmeyeceğinden ve bir takım çıkarlar doğrultusunda elde edilebileceğinden söz edilmektedir.

İsveç elçisi Şövalye Panin, tercümanı vasıtasıyla takdîm ettiği takrîrinde 1805 senesinde verilen “*Ruhsat*”a işaret etmekteydi. Panin, bu ruhsatın “*müddet hükmü ta'yin olunmaksızın bir kere i'tâ olunduktan sonra vakt-ı seferden gayri bir vakitte def'ü ta'lik olunamayacağını*”, “*mer'î olan usûle*” istinâden ileri sürmekteydi. Elçi, aynı konuyu 1815 senesinin 9 ve 26 Şubat ve 9 Nisan ve 9 Ekim tarihlerinde verdiği takrîrlerle de gündemde tutmuş ve çıkış iznini vermek hususunda gösterilen imtinadan ötürü şikâyetini de dile getirmiştir. Elçi, 1805 tarihli “*Takrir-i Âlî*”nin yalnızca o zaman söz konusu edilen gemiler için değil, gelecek diğer bütün gemiler için de verilmiş bir “*Ruhsat*” olduğunu tekrar hatırlatmakta ve hükümetinin kendisini, “*Bahr-ı Siyah'da mürûr ve ubûra mütedâ'ir hususların kat'i vechile tanzimine*” vazifeli kıldığını ifâde etmiştir<sup>104</sup>. Bâbiâlî ise, 1805'de verilen “*Ruhsat*”ın “*ahden ve şartan*” verilmiş olmadığını ileri sürmekte ve bunun “*müsâ'adeten*” bahşedilmiş bir izin olduğunu isrârla tasrîh etmekte ve yeniden geçiş izni verilmesinin bazı menfaat karşılığında olabileceğini beyân ile, “*dostluk ve menfaatin iki taraflı olması lâzım geleceğini*” vurgulamaktaydı.

İsveç elçisinin üst-üste vermiş olduğu takrîrler, dolayısıyla mes'ele, toplanan bir “*Encümen-i Şûrâ*” da ele alınmıştır. (Mart 1815) Şûrâ üyelerinden bir kısmı İsveç'in coğrâfi uzaklığını gözönüne alarak, Karadeniz ticâreti için verilecek izni ticâret hacmi ve trafiğinin çok az olması sebebiyle mahzûrlu görmemektedirler. Bir kısım üyeler, buna rağmen İsveç'in böyle bir hakkı kendisi kullanmasa bile, “*re'âyâ gemilerine İsveç bayrağı taktırarak, bu hakdan istifade edebileceği ve böylece reâyânın “ifsâd” edilmesinin söz konusu olabileceğinden kaygı duymaktaydılar, ki aynı şeyin “ahden me'zûn” olan büyük devletlerin bayraklarını hamilen de yapılabileceği gözden kaçırılmaktaydı. Yabancı gemilerin geçiş izni talebi ile limanda birikmeleri ise,*

<sup>102</sup> BOA. HH, Nr. 47539-B.

<sup>103</sup> BOA. HH, Nr. 46246-C.

<sup>104</sup> BOA. HH, Nr. 47555.

genelde bunların ihtiyâc duydukları gıda maddelerini İstanbul'dan te'min etmekte oldukları ve böylece şehirde dâimâ hassas bir konu teşkil eden iâşe sorununda zorluklar oluşmasına sebep oldukları, gıda maddelerinin fiyatlarının artmasına, yokluk ve pahalılıklara yol açtıkları hususuna da dikkat çekilmekteydi. Bu fikri paylaşılanlar için ise en iyi tedbir, gemilere geçiş izini vermiyerek, bunların İstanbul limanına gelmelerinin önlenmesiydi! Ancak bu tür görüşlerin herhangi ciddi bir ekonomik zihniyeti hâiz olduklarını söylemek pek mümkün değildir. İsveç'in "kadim" ve dost bir devlet ve müttefik olması, pekçoklarının fikirlerini, taleplerinin kabulü doğrultusunda çelmeye yetmekteydi. Ayrıca, İsveç emsâl olduğunda, diğer küçük devletlerin de sıraya gireceklerinden korkutulmaktaydı. Rusya'nın da bunları destekleyeceği ve 1802'de İspanya ve diğerleri için giriştiği ağır müdâhaleleri tekrarlayabileceğinden de haklı olarak endişe edilmekteydi. Bu durumda, izin vermemekte direnmenin de pek bir faydası olmayacaktı.

Üyelerden bazıları ise, gemilerin taşıyacakları zahirenin yarısını "râyîc-i vakt" ile İstanbul'da satmaları şartına rıza göstermeleri hâlinde bir "menfaat" oluşabileceğini zikretmişlerdir. İsveç'e 1805'de verilen ruhsatın "bilâ-şart" olduğu, fakat İspanya'ya aynı ruhsatın "Riyal" getirilmesi şartına bağlanmış olduğu, bunların birbirlerine örnek olamayacakları tabii ise de, "bir devlet hakkında icrâ olunan müsâadenin diğer devletler hakkında dahi ifâ olunması cümle ahd-nâmelerde meşrûr olduğundan", bu hususun halli için Rusya'ya başvurulduğunda, durumun güçleşeceği ileri sürülmüş, neticede bir "menfaat" karşılığı Karadeniz'e çıkış ruhsatının verilebileceğinin elçiye duyurulması ve önce bu teklife nasıl bir tepki göstereceğinin ölçülmesine karar verilmiştir<sup>105</sup>. İsveç elçisi, kendisine bindirilen bu teklifi devletine yazmış ve cevabını beklemekle beraber, o vakte kadar limanda duran üç parça İsveç gemisine Karadeniz'e çıkış izni verilmesi hususunda tekrâr ısrarla müracaatta bulunmaya devam etmiştir. Kendisine verilen cevaplarda, menfaatların iki taraf için de dengeli olması gerektiği, dolayısıyla ruhsatın eskiden olduğu gibi, "bilâ-şart" verilmesinin mümkün olamayacağı bildirilmiş ve elçiden gemi kaptanlarıyla görüşerek, getirecekleri zahirenin yarısını İstanbul'da satmaları şartına rıza göstermeleri gerektiği ifâde edilmiştir. Kaptanların, gemi ve malların sahibi olmadıkları, alım-satım ve taşıma sözleşme ve programlarının daha önceden tesbit edilmiş olduğundan ötürü bu talebin yerine getirilemeyeceği, ayrıca gemileri kiralyan ve mal nakli yapan iş sahiblerinin Ceneviz tâcirleri olduğu, bunların ise İstan-

<sup>105</sup> BOA. HH, Nr. 47539.

bul’daki yabancı tüccârlarla haberleşip, onların vasıtasıyla Hocabey’e sermaye gönderip, zahire satın almak amacıyla Rus tüccârlarıyla pazarlık yaptıkları ve hattâ bu bağlantıları için peşin dahi ödemiş oldukları, neticede bu üç gemiyi kiraladıkları, ayrıca tüccârların Ceneviz’deki İsveç konsolosundan İsveç gemilerinin Karadeniz ticâretine ruhsatlı olup olmadıklarını tahkik ettikleri, Konsolosun on sene önce (1805) bir “*Takrîr-i Resmî*” ile böyle bir ruhsatın verilmiş olduğunu ve bu ana kadar iptâlinin de söz konusu olmadığını resmen beyân ettiği, dolayısıyla kaptanların da bu durumda ileri sürülen şartları kabûl edemeyecekleri ve bunun kendi ihtiyârlarında olmadığı, İsveç elçisi tarafından tercümanı vasıtasıyla bildirilmiştir. Tercümanın bu konuda yaptığı diğer açıklamalara göre, gemilerin geriye yollanması hem İsveç devleti için aşağılayıcı bir hareket olacak, hem de zarara uğrayan tüccârların İsveç aleyhine tazminât talebinde bulunmalarına sebep olacaktır. Hattâ, Marsilya’da daha birkaç parça İsveç gemisi dahi mevcûd olup, bu havadis üzerine onların da iş bulmaları imkânsızlaşacaktır. Bu gemilere durumun açıklığa kavuşmasına kadar Marsilya’da beklemeleri için yazılmıştır. Elçi, böyle bir gelişmeyi tahmin etmiş olsaydı, bu üç parça geminin de beklemesi için yazardı. Bu durumda, limanda bekleyen üç parça geminin de beklemesi için yazardı. Bu durumda, limanda bekleyen üç parça gemiye ruhsat verilmesi tekrar talep ve reca olunmaktaydı. Tercümana cevâben söylenenler, biraz da Osmanlı devlet adamlarının Avrupa’da câri olan ticârî mevzuattaki zafiyetlerini ortaya koyacak mahiyettedir. Zirâ, tercümana, “*Ceneviz tüccâr malının geçmesine ruhsat talep edilmesi ba’is-i ta’accübdür*. Zirâ, devletin mu’amelesi Ceneviz ile değil İsveç iledir”, denilmiştir! Neticede, taraflar görüşlerinde ısrâr etmektedirler. Her lâfına bin cevâp alan tercüman ise, “*cevap tedârükünden izhâr-ı acz ile*” pes edip geri dönmüştür<sup>106</sup>.

Kısa bir müddet sonra tekrar toplanan “*Encümen-i Şûrâ*”, mes’eleyi ve İsveç elçisinin ve tercümanının söylediklerini görüşmek üzere yeniden biraraya gelmiştir. Karadeniz’e geçiş için genelde küçük devletlerin taleblerinin reddi ve bir menfaat karşılığında tekrar “*Ruhsat*”a bağlanmaları, ancak tamamen yüzgeri edilmeleri hâlinde de Rusya’ya yanaşarak, Rus bandırasını taşıyarak meramlarına erişebilecekleri hakkında, daha önce sözkonusu edilen aynı görüş ve endişelerin serdiyle uzun tartışmalarda bulunulmuştur. 1802’de Rusya’nın müdâhalesiyle “*ahden me’zûn olmayan*” İspanya ve diğer küçük devletlere Karadeniz’e girme izninin verildiğini hatırlatanlar,

<sup>106</sup> BOA. HH, Nr. 47539.

tekrar aynı müdâhale ile izin vermek mecburiyyetinde kalmadan, bir takım makûl menfaatler karşılığında “Ruhsat” verilmesini tavsiye etmekteydiler. Böylece berraklaşmaya başlayan tercihler iki noktada yoğunluk kazanıyordu: 1) Şu anda gelmiş ve limanda beklemekte olan gemilere ruhsat verilmiyerek, geriye yollanmaları, 2) daha sonra gelecek gemilerin de ancak, “bir şart ile meşrû” olarak Karadeniz’e çıkış izninin verilebileceğinin elçiye bildirilmesi ve şimdilik beklemekte olan üç gemiye, yalnızca bu seferlik çıkış için ruhsat verilmesi. Neticede, üç geminin de îadesi uygun görülmemiştir. Bunların daha önceki bir ruhsata istinâden gelmiş oldukları gerçeğinden hareketle, yalnızca bu üç gemiye izin verilmesine ve bundan böyle gelecekler için ise bazı şartlar muvacehesinde izin verileceğinin İsveç elçisine resmen bildirilmesine karar verildi. Bu iş için düşünülen şart üç çeşit olarak hatıra gelmekteydi: 1) Karadeniz’e gidip-gelen gemiler her iki seferden birinde taşıdıkları zahireyi Anbar ve Kapan’a teslim edecek, 2) her seferde zahirenin bir miktarını teslim edecek, 3) her seferde taşıdığı zahireyi İstanbul’da lüzûmu sözkonusu olduğunda teslim edecektir. Şûrâ üyeleri bu üç şık üzerinde de uzunca tartışmışlardır. Bazıları 3. şıkta, yâni taşıdığı zahireye İstanbul’da ihtiyâc olduğunda, İstanbul râyici ile satın alınması hususunu, diğer iki şıktan daha makûl ve faydalı görmekteydiler. Zirâ, 1. şık, yâni “bir def’a götürdüğü zahireyi İstanbul’da teslim etmek ve sonra bir sefer dahi kendü için edüp, götürmek”, “külfetlü” olarak kabul edilmekteydi. Ayrıca, bu usûlde İstanbul’da ihtiyâc olmasa bile hamûlenin satın alınması mecburiyyeti doğmaktaydı. 2. şık ise, yâni her seferinde bir miktarının teslimi, yine getirilen zahirenin mecburen alınması gibi bir durumu da ihtimal dahiline sokuyordu, ki bu da gelen zahirenin râyic fiyatıyla kabûlü demek olabileceğinden, “İstanbul’da râyici 6,5 kuruş iken, beher Kilesi 9 kuruşa zahire almak” gibi emr-i vâkiler karşısında kalınmasına yol açabilecekti. Tüccârların, zahire dışında “tel, demir, halat, yelkenbezi” gibi Tersâne’ye lüzûmlu maddeleri de taşıdıklarından, bu şartlı iznin yalnızca zahireye değil de tüm “hamûleye” inhisâr ettirilmesi gerektiğine dâir serdedilen görüşlerin makûliyyeti karşısında, “hamûle” ta<sup>c</sup> birinin özellikle kullanılması uygun görülmiştir. Kezâ, gemilerin “yasak mal” taşımamaları için “yoklanması” hususuna da karar verilmiştir. Neticede “Encümen-i Şûrâ”, limanda bekleyen üç parça İsveç gemisinin yalnızca bu defaya mahsûs olmak üzere, “bilâ-şart” Karadeniz’e çıkış izni verilmesine ve ancak bundan sonra gelecek gemilerin “hamûlelerinin keyfiyyeti bilinmek için yoklanıp” yasaklanmış mal taşımadıklarının tesbiti hâlinde Karadeniz’e çıkışına “Ruhsat” verilmesi ve hamûlesini oluşturan malın İstanbul’da ihtiyacı sözkonusu olması hâlinde râyiciyle satın alınması şartlarıyla gerekli ruhsatın verilebile-



ceğinin İsveç elçisine bildirilmesine kadar vermiştir. Bu görüşmeler devam ederken, Rus elçisinin müdâhalesini içeren, “*firengiü'l-ibâre*” bir mektubu Reis Efendi'ye takdim edilmiş bulunuyordu<sup>107</sup>. Ancak, konuya bu şekildeki bir karar ile çözüm getirilmiş olduğundan bahisle, Rus elçisinin müdâhil mektubunun dikkate alınmaması ve kendisine, “*bu madde mektubunuzdan mukaddem bitmiş olduğundan, mektubunuzun tercümesine hacet kalmadı*”, yollubir cevap verilmesi uygun görülmüş ve gelecek olan gemilerin kararlaştırılan şartla Karadeniz'e girmeye ve Rusya iskelelerine ticâreten gidip-gelmeye me'zûn olmaları ile Rus elçisine müdâhale imkânı vermemek için mektubunun, mes'elenin artık çözüme kavuştuğu gerekçesiyle iâdesi hususları, tensibine sunulan II. Mahmud'un hattı ile de kesinlik kazanmıştır<sup>108</sup>.

Bu yeni uygulama doğrultusunda Karadeniz'e çıkmak üzere gelen İsveç gemileri için “*izn-i sefine*” emri verilmesi Bâbıâli'ye inhâ olundukca, gelen gemilerin “*yoklanıp*”, eğer, zahire ile yüklü iseler, “*Zahire Nâzır*” ve demir, halat gibi eşya ile yüklü iseler, “*Tersâne Emîni*” ve erzâk cinsinden yükleri var ise, “*Gümrük Emîni*” tarafına havale olunarak, ihtiyâc hâlinde râyiciyle satın alınmasına devam edilmiştir. Zamanla uygulamada görülen aksaklıklara da çözümler getirilmeye çalışılmıştır. Meselâ, bazen gemiler Buğday yüklü olarak gelip-giderek İstanbul'a lüzûmu olan mıkdarı *Zahire Nâzır*” tarafından talep edilerek, “*Anbâr-ı Âmîre*” ye alınmak istendiğinde, bunların sâ'ir müste'men ve Müslüman tüccârların ellerindeki zahirenin râyic fiyâtından daha düşük fiyât ile alınmak istenmesi, fiyât tesbiti hususlarında anlaşmazlıklara düşülmesine ve tartışmaların doğmasına sebebiyet vermekteydi. Bazı zahire memûrlarının ise kendi çıkarları doğrultusunda sû-i istimâlleri gözlenmekteydi, ki bütün bunlar İsveç elçisinin de şikâyetlerine yol açmaktaydı. Uygulamadaki bu gibi aksaklıklar ve memûrların görevlerini zaman zaman kötüye kullanmalarından doğan şikâyetler yalnızca İsveç Elçisi'nin müdâhalesini davet eden bir olay değildi. Nitekim, İngiltere'nin araya girmesi üzerine Sardunya ile yapılan Ticâret Mu'aha-

<sup>107</sup> BOA.HH, Nr. 47539-C: Rus Elçisi İtalinski'nin 4 Mart 1815 tarihli Mektubunun tercemesi.

<sup>108</sup> BOA.HH, Nr. 47539, kezâ, HH, Nr. 51906-E: 23.R.1231/23.3.1816 tarihli, Limanda bekleyen üç parça geminin malûm şartlara rabten Karadeniz'e me'zuniyyet. “*Ruhsat-ı seniyye*”yi hâvî “*Takrîr-i Resmî*” sûreti için bkz. HH, Nr.47559-B. Kezâ, “*Beyaz üzerine*” sûret için bkz. HH, Nr. 47458-A. Kezâ, *Beyaz üzerine müsvedde sûreti*” için bkz. HH, Nr. 38181-B ve HH, Nr. 38181-D. Bu son vesika “*Kulak*”ında sözü edilen gemiler kaptanlarının isimleri yazılıdır. Bunlar: Kapudan David Friedrich Schön, Hans Enrico Sucher, Christian Enrico Sander.

desi'nde Karadeniz'e çıkış izni verilmişse de, muahededeki bu husus, verilen bir "*Takrîr-i Resmî*" ile ve getirip götürülecekleri malların lüzûmu hâlinde İstanbul'da "*cârî râyîc*" üzere satın alınması şartı ile tasrîh edilmiştir<sup>109</sup>. Ancak uygulamada İsveç'in şikâyetlerine yol açan hususlar aynen bu sefer de Sardunya tarafından tekrarlandığından, bu tür aksaklıklara ve oluşan şikâyetlere bir son vermek üzere, zahire ile gelen gemilerin "*Zahire Nezâretî*"ne havalesinden vaz geçilmiştir. Yeni uygulamada, "*Zahire Nâzırı*" tarafından devamlı hizmet vermek üzere limana bir *memûr* ikame edilmiş ve bu *memûr* zahire ile yüklü bir gemi gelecek olursa, bunu, "*Zahire Nâzırı*"na ihbâr edecek ve *Nâzır*'da, "*Anbar-ı Amîre*"ye, zahirenin lüzûmu olup olmadığını sorduktan sonra, gemi sahipleri ile irtibâta geçerek, rızaları ile mallarının satın alınması ve fiyât tesbiti hususunda görüşecekti. Erzâk, demir ve "*alât*" gibi hamûleler için ise eski uygulama, yâni, *Tersâne ve Gümrük Emînleri*'ne *bâ-buyruldu havale ve isti'lâm olunmak üzere tanzîm*" usûlüne devam edilecekti. Böylece, ihtiyâc söz konusu olmaması hâlinde, gemilerin hamûle beyânı ile oyalandırılmalarına bir son verilmiş oluyordu<sup>110</sup>.

İsveç Elçisi, bu uygulamanın bir "*Sened*" şeklinde tanzim ile kendisine iletilmesini talep etmiş ise de, olumlu bir cevâp alamamıştır. Nihâyet, o da, Sardunya'ya yapılan uygulamanın İsveç için de tatbikine razı olmakla iktifaya mecbûr kalmıştır. Ancak, buna rağmen kendisine, eski şartlara hâlel gelmemek üzere ve şikâyeti mûcib zorluklar çıkartılmaması arzusuna uygun olarak, bundan böyle Sardunya gibi İsveç'in de zahire yüklü gemileri geldikde, "*Zahire Nâzırı*"nın limanda vazifeli memûrunun kendisine haber vermesiyle, makamına celb edeceği gemi sahiplerinin rızalarını te'minen, zahirenin satın alınması ve zorluklara ve kötü uygulamalara sebebiyyet verilmemesi hususları, II. Mahmud'un da tensibiyle "*tahrîren*" ifâde edilmesine karar verilmiştir<sup>111</sup>. Bu gelişmeye rağmen, varılan kararın elçiye resmen tebliğinde gecikildiği, elçinin 14.12.1824 tarihli başvurusundan anlaşılmalıdır. Bu takrîrinde elçinin, belki de kendisine tebliğinde gecikilen kararın, bir an evvel çıkmasını te'minen, "*mürûr ü ubûr ve ticârete dâ'ir hususların 1149 (1736) Ahdnâmesi'nin XVI. maddesine istinâden bilâ-şart tanzîmî*" gerektiğini dile getirmekte olduğu görülmektedir<sup>112</sup>. Yine cevap alamaması üzerine elçi, bu sefer 20 Ocak 1825 tarihiyle tekrar Bâbiâli'ye

<sup>109</sup> İlgili kısma bkz.

<sup>110</sup> Krş. s. 56.

<sup>111</sup> BOA.HH, Nr.51906-E ve bâlâsındaki Hatt-ı Hümayûn sûreti. tarihi: 31.11.1824.

<sup>112</sup> BOA. HH, Nr. 47551-E.

başvurmuştur<sup>113</sup>. Nihâyet, 1825 senesi Şubat ayı başında, geçişlerde gemilerin hamûlelerinin İstanbul’daki ihtiyâca göre daha kolaylıkla ve şikâyetlere yol açmayacak bir usûl ile satın alınmasını öngören bir “Müzekkere” tanzîm edilerek, “Bilâ-târîh” teslim edilmiştir<sup>114</sup>.

### PRUSYA

Karadeniz’e çıkış ve ticâret ruhsatlarının verilmekte olduğunu gören Prusya da elçisi vasıtasıyla pekçok başvurularda bulunmuştur. Bu tür bir imtiyazın kendisine de verilmesi için uzun zaman uğraşan Prusya, nihayet 15.7.1806 tarihli bir “Ruhsat-ı seniyyeyi hâvî Takrîr-i Âlî” ile emeline ulaşmıştır. Prusya’ya verilen bu “Takrîr-i Âlî” daha önceleri Sicilyateyn’e verileden pek farklı değildir ve “mütakabiliyyet” hususu yegâne şartını teşkil etmektedir. Dolayısıyla, “Prusya taraflarında ticâret edecek Osmanlı tüccârlarının o tarafda, ziyâde mazhâr-ı müsâade olan milel-i sâ’irenin mütemetti’ olageldikleri” bütün muâffiyet ve imtiyâzlardan mükemmelen istifâde etmeleri, yapacakları ticârî faaliyetin sürdürülmesini ve geliştirilmesini te’min edecek kolaylaştırıcı tedbirlerin alınması karşılığında, “Prusya tüccâr sefinelerinin Karadeniz’de Rusya limanlarına âmed-şüdlarına” izin verilmekteydi<sup>115</sup>. Verilen bu ruhsata rağmen, Prusya’nın ticârî faaliyeti hemen hemen hiç olmamıştır ve Prusya Elçisi’nin, Karadeniz ticâretine tekrar talib olduğu 1830 senesine gelinceye kadar, yine elçinin kendi ifâdesine göre, Prusya gemilerinin Karadeniz’e gidip-gelmeleri “müyesser” olmamıştır. Buna sebep olarak, Ruhsat’ın verildiği 1806’dan beri Avrupa’da Rusya ve Fransa arasındaki mücadeleyi, dolayısıyla zımnen Prusya’nın Fransa istilâsına uğradığı, o felâketli ve uzun savaş yıllarını ve “Magrib Ocakları”nın da Akdeniz’de seyirlerini engelleyici tutumlarını gösteren elçi, şimdi tekrar Karadeniz’e serbestce çıkma müsâadesi istemektedir<sup>116</sup> ki 1829 Edirne Antlaşması’ndan sonra bu talebin reddi zaten mümkün olamazdı<sup>117</sup>.

<sup>113</sup> BOA. HH, Nr. 47551-F.

<sup>114</sup> “Müzekkere” sûreti için bkz. BOA.HH, Nr. 51906-D: “Şerh verildi” si, 7.2.1825 tarihlidir.

<sup>115</sup> BOA.HH, Nr. 47458 (28.R.1221/15.7.1806). Kezâ, BOA. Prusyalu’nun Ahkâm Defteri, 73/2, s. 7; Prusya Maslahatgüzârının bu konuda verdiği takrîr ve kendisine verilen Karadeniz’e çıkış ruhsatının sûretleri.

<sup>116</sup> BOA.HH, Prusyalu’nun Ahkâm Defteri, 73/2, s.1: Prusya Elçisi’nin bu talep doğrultusundaki takriri sûreti. (9.J.1245/3.4.1830).

<sup>117</sup> BOA. HH, Nr. 47327: “...Rusyalu mu’âhedesinde Akdeniz ve karadeniz Boğazları Devlet-i Aliyye ile musâlih olan bi’l-cümle düvel-i sâ’ire sefinelerine meftûh olması meşrûit olduğundan mâ’adâ, me’zûniyyet-i sabıkası olanlarda işbu Prusyalu’dan gayri kalmamış idüğüne nazaran...” Vesika bâlâsında, II. Mahmud’un bu gerekçeyi tasdik eden Hattı yer almaktadır.

## SARDUNYA

Sardunya ile Osmanlı Devleti arasında bir ticâret antlaşması mevcûd olmadığından, Sardunya ticâret gemileri Akdeniz'deki Osmanlı sularında Fransız bayrağı ile seyretmekteydiler<sup>118</sup>. 1820'de İngiliz Elçisi Robert Liston, Sardunya'nın bir ticâret antlaşması yapmasını sağlamak amacıyla, Bâbiâlî nezdinde müdâhil olur<sup>119</sup>. İngiliz Elçisi, Sardunya'nın coğrafi konumunu ve durumunu izâh ettiği bir takrîr ile, bu ülkenin "*merci-i ticâret*" olduğundan Osmanlı tüccârlarının gemileriyle bu ülke limanlarında ticârî faaliyetlerini sürdürdükleri ve Bâbiâlî'nin tayin etmiş olduğu Şehbenderler'in Sardunya tarafından tereddütsüzce kabûl edildiğini ifâde etmiştir. Kendisine 6. VII. 1820 tarihinde verilen cevâpta, Sardunya temsilcisinin İstanbul'a gelmesi hâlinde, konunun ele alınıp, "*müzâkere ve sûret-i tanzîmine*" bakılabileceği belirtilmiştir<sup>120</sup>. Akdeniz limanlarında dolaşıp, İstanbul limanına kadar gelebilen Sardunya'nın bu talebiyle Karadeniz'e çıkmak hedefini güttüğü hâliyle tahmin edilmekteydi. "*Hayli ticâret sefâyinine mâlik olan*" bu devletin, "*Rusyaly ve sâ'ir Karadeniz'e me'zûn olanlardan birinin bayrağıyla*" bu denize çıkmaları vâkı olmakla beraber, bir müddetten beri sürdürülen yeni "*Liman nizâmı ve yoklama tetkikatı cihetleriyle her devletin sefâyininin kendü bayrağı ile yürümesine dikkat olunmakta olduğundan*", Sardunya gemileri de kendi bayrakları ile Karadeniz'e çıkmanın çarelerini aramak zorunda kalmıştır. Ancak, bunun yanında yeni olarak yürürlüğe giren (1823), "*Süfün-ı Mirîyye ve Ehl-i İslâm Sefâyini Ticâret Nizâmı*", bu yöndeki taleplerine zarûret katmaktaydı. Mirî ticâretin hedeflendiğine değindiğimiz bu yeni teşebbüsün yürütülmek istenen önemli bir uygulamasına göre, Karadeniz'den getirilecek mallar "*ehl-i İslâm*" ticâret gemileri tarafından taşınacak ve bu mallar İstanbul limanında "*sâ'ir müste'men*" gemilerine satılarak, devredilecek idi. Dolayısıyla, me'zûn olmayan devletlerin Karadeniz'e çıkmaları gerekmeden, bu deniz ticâretine bu surette ve dolaylı olarak iştirâkları sözkonusu edilmek istenmekteydi. Böylece, küçük devletlerin, özelde ise Sardunya'nın bu deniz ticâretine Me'zuniyetleri için "*ruh-sat istihsâli tekeffülünden vaz geçecekleri*" umulmaktaydı<sup>121</sup>.

<sup>118</sup> *Cevdet Tarihi*, XII, 87.

<sup>119</sup> Elçinin 19 Mayıs 1820 tarihli takriri için bkz. *BOA.HH*, Nr. 47397-A. Konunun Padişâh'a arzı: *HH*. Nr. 47397. Metin yayını için bkz. M. Aktepe, "*II. Mahmud Devrinde Osmanlı-Sardunya Münâsebetleri*", *Belgeler*, CXI, 1981-86, Sayı, 15. Ankara 1986, s. 91-93. Vesika Nr. 10 ve 9.

<sup>120</sup> *BOA.HH*, Nr.47397-B. Metin için bkz. ayrıca, Aktepe, *aynı yer*.

<sup>121</sup> *BOA.HH*, Nr. 47401.

Kendi ticâret gemileri “*akall-i kalîl*” olan Rusya’nın, Rum isyanından evvel, Rus reâyâsına bol miktarda bandıra vererek ticâret ettirmekte olduğundan, bu isyandan sonra bu tür faaliyetten istifade edebilme kapılarının kapatılmış olması, gemi yeterliliği gerçekten yüksek olduğu anlaşılan Sardunya’nın ortaya çıkartılmasında etken olmuştur. Nitekim, Rusya, Sardunya gemilerinin Karadeniz’e geçiş ve seyirleri için 300 adet “*Sened-i Bahrî*” denilen, “*Dukala Kâğıdı*” (= “*Sefine Senedi*”, “*Seyir İzni*”, (“*izn-i Sefine*”) tahsîl etmiş bulunmakta olduğunu, İngiliz Elçisi Bâbîâlî’ye ihbâr etmekteydi. Rusya’ya meydan vermemek için, Sardunya gemilerine geçiş ruhsatı itâsını ve bu geçişin de bir *mürûriyye Resmî*’ne bağlanmasını ve bu suretle, “*Sardunya sefinelerinin Rusyalu’dan kurtarılmasını*” tavsiye etmekteydi<sup>122</sup>. Fransız bandırası alarak da Karadeniz’e geçmekte olan Sardunya gemileri, yeni yoklama nizâmı uygulaması üzerine, emsâli diğer devletler gibi kendi bandıraları ile geçme veya böyle bir hakkı belirli bir menfaat karşılığında edinmemişler ise, geriye dönme zorunda bırakıldıklarında, Fransız bayrağı açmış olarak gelen Sardunya gemileri, liman yoklayıcıları tarafından durdurularak, taşımakta oldukları bandıralarına rağmen, “*sahîh Sardunyalu*” olduklarından ötürü geçiş izni verilmemiştir. Bu uygulama kısa zamanda limanda 100 parça Sardunya gemisinin birikmesine yol açmıştır<sup>123</sup>. Gemi Kaptanlarının başvurularına olumlu cevaplar verilmediğinden, bunların birçoğu geri dönmek mecbûriyyetinde kalmış, bir kısmı ise bir yolunu bulup, Karadeniz’e açılabilmek için “*ayak sürtmekte*” idiler. Nitekim, bekleyen yedi adet “*sahîh Sardunya*” teknesi, bandıralarını değiştirerek Rus bandırası takmış olarak, Rusya’dan “*Dukala*” almışlar ve liman memûrlarına ibrâz ile “*izn-i sefine*” talebinde bulunmuşlardır. “*Dukala*” alan bu yedi geminin kaptanlarını, gidiş-geliş limanlarını ve hamûlelerini tesbit eden liman kayıtlarından, bandıra uygulanmasındaki sû-i istimâlin boyutlarını takib etmek mümkündür. Bu yedi kaptandan: 1) “San Pavle” adlı geminin kaptanı olan “Can Nikola Biga”, 16.VI. 1822 tarihinde Nis’den boş olarak ve Fransız bandırasıyla hareket etmiş ve Karadeniz’e geçmek üzere İstanbul’a

<sup>122</sup> BOA.HH, Nr. 47401. Metin için bkz. Aktepe, *aynı yayın*, s. 93-96. Bu vesikanın 1236 (1820/21) olarak tarihlendirilmesi, metin içinde “*Verona* (وَرُونَا) *Meclisi*”nden bahsedildiğine göre (20 Ekim-14 Aralık 1822) arasında toplanan ve İspanya’daki ayaklanmaların Fransız ordusu tarafından basdırılmasına kadar veren, Kuzey İtalya’da Verona şehrinde yapılan toplantı), 1822 olarak düşünülmesi icâb etmekle beraber, vesikada “*miri ticâret Nizâmı*”ndan da bahsedilmiş olmasından ötürü 1239/1823 tarihli olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

<sup>123</sup> BOA.HH, Nr. 47394-A: Liman me’mûrları tarafından yakkdim edilen takrir. Metin için bkz. Aktepe, *aynı yayın*, s. 99-102.

gelmiştir. Fransız Elçisi'nin "*izn-i sefîne*" talebiyle müracaat etmesi üzerine, geminin Sardunyalı olduğunun tesbiti hesabıyla, ruhsat verilmemiştir. Bunun üzerine adı geçen kaptan, bu sefer ismini "Agustino Biga" olarak değiştirmiş ve "Rus Dukalası" almış olarak, liman memûrlarının karşısına çıkmıştır. 2) "Dominiko Sebastiyê" adını taşıyan bir diğer kaptan ise bir Avusturya gemisini idâre etmekteydi. Ancak, bu gemi birkaç sene evvel "Graviye" adında bir Fransız tarafından satın alınmış ve bir müddet Fransız bandırasıyla seyretmiştir. Kaptan, geminin bundan önceki seferinde Hocabey'e gittiğinde, orada ikamet eden "Karlo Şikar" adlı bir Rus tüccârı tarafından satın alınmış olduğunu ileri sürerek, bu yüzden Rus bandırası takmış olarak İstanbul'a gelmiş olduğunu beyân ile Rusya "*Dukala*" sı ibrâz etmiştir. 3) "Cuzepa Bava" adını taşıyan bir başka Kaptan ise, "*Limân nîzâmından mukaddem*" Sardunya'dan şarap yüklü olarak ve Fransız bandırasını hamilen İstanbul'a gelmiş ve Taygan'a doğru yola çıkmıştı. Gemisini orada ikamet eden Rusyalı "Baldisare Draskoviç" adlı bir tüccâra satmış olduğunu ileri sürmekte idi. 28.7.1822'de yüklü olarak ve Rus bandırası ile İstanbul'a gelmiş ve geçiş için "*Dukala*" ibrâz etmiştir. 4) "Colano Polo" adlı kaptan, 28.7.1822'de Cenova'dan boş ve Fransız bandırasıyla hareketle İstanbul'a gelmiş, 22.8'de Karadeniz'e çıkış için Fransız Elçisi tarafından takrîr ettirerek "*izn-i sefîne*" almışsa da, limandan ayrılmamış, hattâ gemisinin ismini değiştirmiş olarak, bu sefer de Rus bandırası almış olarak müracaat ile "*Dukala*" ibrâz etmiş olduğu görüşülmüştür. 5) "Covanni Viyanki" adlı kaptan, 27.9.1822'de Sardunya'dan çeşitli mallarla yüklü olarak ve Rus bandırasıyla yola çıkmış olup, 29.9'da Karadeniz'e çıkmak için izin istemiştir. Ancak, Sardunya gemisi olması hasebiyle olumlu bir cevap alamamıştır. Bir müddet sonra, başvurusunu Rus "*Dukalâ*"sı ibrâz etmiş olarak yenilemiştir. 6) "Dominiko Miralo" adlı kaptan, 22.9.1822'de Sardunya'dan boş olarak ve Rus bandırasıyla ayrılmış ve İstanbul'a gelmiştir. İstanbul'dan tütün yüklemiş olarak 26.9'da Karadeniz'e çıkış izni takrîr ettirmiş ise de, Sardunya gemisi olarak kayıtlı olduğundan alıkonulmuştur. Ancak, bu da bir müddet sonra "*Dukala*" ibrâz etmiştir. 7) "Petro Maroviç" adlı kaptan, 15.6.1823'de boş olarak ve Fransız bandırasıyla Akdeniz'e gidip, 31.9.1823'de Rus bandırasıyla İstanbul'a dönmüştür. "*Dukala*" ibrâzıyla Karadeniz'e geçiş izni istediğinde, Sardunya gemisi olduğu için reddedilmiştir. Ancak, bu gemilerin de diğerleri gibi geçişlerinin önlenemeyeceği ve "*Frenkler'in hîlelerine nihâyet olmadığından*" birer müvâza'a tarıkı ile, "*Rusyalı bir tüccâr tarafından satın alınmış*", "*Rus bandırası takmış*", "*Rus Dukalası almış*" ve hattâ bu tür işleri durduğu yerde "*Limanda beklerken*" yapmış olarak Karadeniz'e açılacakları kesindir.

Ticâret filosu küçük ve yetersiz olan Rusya'nın, Karadeniz ticâretini küçük devlet gemilerinin katkısıyla geliştirmesinin sekteye uğratılması ve İstanbul limanını yabancı gemi trafiği yoğunluğunun oluşturacağı mahzurlardan korunması amacıyla hareket eden, ama nihâyet, Karadeniz ticâretinin yalnızca mîrî gemilere tahsis edilmiş olması hedefinin de bir aracı olan yeni “*Liman Nizâmı*” uygulaması, neticede şu şartlar altında başarılı olabilme şansını taşımamaktaydı. Kısa süreli uygulamadan bile -ki o da o sırada Rum isyanının harb hâli uygulamalarına imkân vermesi ve Rus Elçisi Stronogof'un da İstanbul'u terk etmiş olmasından<sup>124</sup> istifâde ile yapılmaktaydı-özellikle “*Moskov ahdinin vüs'ati cihetiyle*” kendisinden beklenileni vermesinin mümkün ve bu uygulamanın küçük devletleri, “*Moskov bandırası ile âmed-şüddan*” kurtarmasının da sözkonusu olamayacağı anlaşılmıştır. Bu durumda, limanda bekleyen ve gelmekte olan Sardunya gemilerinin oluşturduğu problemin çözümü için şu üç hususdan birinin tercih edilmesi Liman Dairesi'nce teklif edilmekteydi: 1) Gemilerin Rus bandıra ve “*Dukala*” senedlerine itibâr edilmeyerek, aslen Sardunya kayıtlı olmaları gerekçesiyle, toptan Akdeniz'e geri döndürülmeleri, 2) Sardunya gemileri olduğu bilinmezmiş gibi tecâhülden gelinip, göz yumarak, bunların Rus bandıra ve “*Dukala*”larını geçerli saymak ve Karadeniz'e çıkışlarına izin vermek. Ancak, aynı yol diğer Avrupa küçük devletlerine, “*alel-husûs Amerika-lu*” gemilerine de açılacağından, bunlara da müsâade etmek gerekecektir. Bu durumda *Liman Nizâmı* uygulamasının da hiçbir anlamı kalmayacağından, terkî lâzım gelecektir. 3) Sardunya gemileri, yeni Liman Nizâmı uygulamasından önce, Karadeniz'e çıkma taleplerinde bulduklarında, İsveç'e daha evvel mâlûm şartlar karşılığında verilen ruhsata tâlib ve aynı şartları kabûle hazır oldukları hâlde, yeni Liman uygulaması yüzünden, bunlar Rus bandırası ile Karadeniz ticâretine iştirâkleri yollarını hem de hiç karşılık ödemedi bulmuşlardır. Bu durumda İsveç'e kabul ettirilen şartlarla, yâni gemilerin hamûlelerinin yoklanması, İstanbul'da ihtiyacı duyulan malların râyici ile satın alınması gibi şartlarla Karadeniz'e gidip-gelmeye ruhsat itası “*ehven*” ve münâsibtir. Ancak, *Rusya bayrağının serbestiyeti*” ve “*Rus bandırası küşadı*” ile oluşan ticârî menfeatin zedelenmesi gerekçesiyle, Rusya'nın, İstanbul'a elçisinin döndüğü andan itibâren, bu tür düzenlemelere itirâz edebileceği ve bu yüzden geçerli ve istikbâlda semeresi görülebilecek bir usûlün yerleştirilebileceğinden de haklı olarak şüphe duyulmaktaydı<sup>125</sup>. Liman Dairesi'nin bu teklifleri incelendiğinde, Sardun-

<sup>124</sup> Stronogof, evâil-i 1236 (1820) Rum isyanı esnasındaki gelişmeler karşısında İstanbul'u terk ile Rusya'ya dönmüştü. Bkz. *Cevdet Tarihi*, XI, 189.

<sup>125</sup> BOA. HH, Nr. 47394-A.

ya'nın, eskiden olduğu gibi yalnız Fransız bayrağıyla, İspanya, Sicilyateyn ve Danimarka'nın ise kendi bayraklarıyla Karadeniz'e çıkmalarına, *İsveçlü şurûtu üzere* ruhsat ve müsâade edilmesine karar verilmiştir<sup>126</sup>.

"*İsveçlü şurûtu*" üzere verilen bu ruhsatın ise aslında, uygulamada ortaya çıkan sıkıntılar dikkate alınmış olarak, "*İsveçlüden bir nev<sup>c</sup> hafif olmak üzere*"<sup>127</sup> tatbik edilmeye başlandığı ve neticede bizzât İsveç tüccârlarının dahi, "*Sardunya usûlüne göre mu'ameleye tâbî tutulmayı*" talep eder oldukları görülmüştür<sup>128</sup>. Karadeniz'den dönen gemilerin hamûleleri, İstanbul îâşesi ve Tersâne için ihtiyaç duyulan gerekli maddeler içerdiğinde, bu Zahire Nâzırı ve Tersâne Emîni tarafından "*râyîc-i vakt*" üzere satın alınırken, fiyat tesbiti hususundaki anlaşmazlıklar ve memûrların kötü uygulamalarına dâir İsveç Elçisi'nin vâkı şikâyetleri üzerine, bazı düzenlemelere gidilmiş ve Sardunya tüccârı-dolayısıyla onunla beraber ruhsat alan diğerleri için yeni hâliyle tatbik edilmeye başlanmıştır. "*Sardunya usûlü*" denilmeye başlanan bu yeni uygulamaya göre, önce, hamûlelerin cinsi Liman Nizâmı uyarınca yoklanmakta olduğundan zaten tesbit edilmiş olan gemilerin, "*izn-i sefine*" talebi için Zahire Nâzırı ve Tersâne Emîni'ne takrîrlerle başvurulup, bunların ise Esnaf Kethûdaları vasıtasıyla şehrin (ve Tersâne'nin) ihtiyaçlarını belirleyip, tekrar hamûle sorgusu ile gerektiğinde talebde bilinmeleri veya ihtiyaç göstermemeleri ve bu işlemlerden sonra geçiş izni verilmesi, uygulamasının yol açtığı zaman kaybının önüne geçilmiştir. Bu anlamda Liman'a, gelen gemilerdeki hamûlenin luzûmu ve satın alınması gerektiğine ihbâr etmekle vazifelendirilen bir memûr tayin edilmiş ve işlemin bürokrasiye boğulmadan tanzimi cihetine gidilmiştir. Yalnızca, şehirde ihtiyaç söz konusu olduğundan gelen geminin hamûlesinin satın alınması, aksi hâlde, gemilerin herbirini ihtiyaç tesbiti noktasından ayrı ayrı tahkiken bekletilmesine, dolayısıyla, "*lâzım olur-olmaz bi-hûde oraya-buraya i'lâm*" vermelerle zaman kaybetmelerine gerek kalmamıştır. Fiyat tesbiti yüzünden çıkan anlaşmazlıklar ve sû-i istimâllerin önlenmesi için hamûle sahipleri, dolayısıyla, Kaptanlar ile malların değerleri görüşülerek ve cârî fiyatlar "*zarar ve himâyeden ârî vehîle*" tesbit edilecekti. "*İzn-i sefine*" emirlerinin çıkartılması için ise, yalnızca Tersâne ve Gümrük Emînleri taraflarına başvurulacak ve geçiş izinleri kolaylıkla "*isdâr ve i'tâ*" olunacaktır<sup>129</sup>.

<sup>126</sup> BOA.HH, Nr. 47394 ve II. Mahmud'un Hattı. Tam metin için Bkz. Aktepe, *aynı yayın*, s. 96-99.

<sup>127</sup> BOA. HH, Nr. 47409.

<sup>128</sup> Bkz. s. 50.

<sup>129</sup> BOA. HH, Nr. 47409.



Bu arada Sardunya ile yapılan Ticâret Antlaşması, 26 Ekim 1823’de mübâdele edilmiştir<sup>130</sup>. Dört ay mehil ile tasdiğe sunulan antlaşma, onbeş maddeden oluşmakta ve Sardunya gemilerine kendi bayraklarıyla seyretme imkânını vermektedir. Ancak, Karadeniz’e çıkış ve ticâret hakkına antlaşma metninde yer verilmemiştir. Bu hak, müstakilen ve müsâade kabîlinden tanzîm edilen, yukarıda söz konusu olan *Ruhsat* ile bahşedilmiştir. Sardunya Elçisi’nin, yapılan antlaşmanın mübâdele sürelerinin dolmasını beklemeden, limandaki gemilerin muattal tutulmayarak Karadeniz’e açılma izninin verilmesi ve böylece de “*Rusya’nın menâfi’-i ticârete mebni memnûniyetini mûcib olmak*” bâbında yaptığı recâsına da olumlu cevap verilmiş<sup>131</sup>, hattâ bu son gelişmeler, arada mutavassıt olan İngiliz Elçisi’ne de resmen bildirilmiştir<sup>132</sup>.

### DANİMARKA

Sardunya gibi Danimarka da 1820’de Karadeniz’de kendi bayrağı ile seyr edebilmek için faaliyet göstermeye başlamıştır. İstanbul’daki Danimarka Maslahatgüzârı Baron Kazimir de Hirsch, 24 Kasım 1820 tarihli bir takrîrde bu meseleyi resmen gündeme getirmiştir. Dost ve “*ziyâde müsâ’adeye mazhar*” olan diğer devletlerin me’zûn oldukları gibi, Karadeniz ticâretinden serbestçe istifâde etmenin mukabili olarak, Osmanlı tüccâr gemilerinin de Sunt ve Belt Boğazları’ndan serbestçe geçerek, dost devletlere uygulanmakta olan “*bi’l-cümle müsâ’adât ve imtiyâzâta mazhar*” olacakları te’min edilmekteydi. Bu amaçla, Rus Çarı I. Alexander’in de müzâheretinin sağlanmış olduğu —her ihtimâle karşı— belirtilen bu takrîrde, İstanbul’daki Rus Elçisi Baron de Strogonof’un da aynı amaçla hükümdârı tarafından vazifelendirildiği beyân edilmekteydi<sup>133</sup>. Rus Elçisi ise, zikredildiği gibi Danimarka lehindeki tavassutunu 10 Kasım 1820’de müstakil bir takrîr ile gerçekleştirilmiş bulunuyordu<sup>134</sup>. Strogonof, Çar’ın bu hususdaki recâsını dile getirmekle takviye ettiği bu takrîrde yapılan müracaatın, Danimarka ile Rusya arasındaki, Napoleon Fransası’na karşı verilmiş olan müşterek mücâdeleden kaynaklanan ittifâka ve iki devlet arasındaki

<sup>130</sup> Ticâret antlaşması metni için bkz. *BOA.HH*, Nr. 47409-A ve 47409-B. Tam metin yayını için bkz. Aktepe, *aynı yayın*, s. 109-110. Ayrıca, “*İcmâl-i Ahdnâme-i Sardunya*” için bkz. Cevdet Tarihi, XII, 236-238.

<sup>131</sup> *BOA. HH*, Nr. 47409.

<sup>132</sup> *BOA. HH*, Nr. 47409-C.

<sup>133</sup> *BOA.HH*, Nr. 47477 (24 Kasım 1820).

<sup>134</sup> *BOA. HH*, Nr. 47477-A.

müttefik hukukundan menşe' bulan dayanışmaya istinâd ettirilmekte olduğu görülmektedir<sup>135</sup>.

Baron de Hirsch'in 24 Kasım tarihli başvurusuna, 5 Mart 1821'de cevap verilmiştir<sup>136</sup>. Bâbîâlî, Hirsch'in takrîrinde ileri sürdüğü iki ana görüşüne şu suretle mukabele etmekteydi: 1) Osmanlı topraklarında, "zi-yâde müsâ'adeye mazhar" olan devletlerin nâil oldukları imtiyâz ve menfeatlerden Danimarka'nın da aynen istifâde etmesi, iki devlet arasındaki arasındaki Mu'ahede'de münderiç olmakla beraber, bu Danimarka'nın Karadeniz ticâretine de "ahden ve şartan" istihkakları olduğu anlamına asla gelmez. Böyle bir hak ikiyüz seneden fazla bir zamandan beri devletin dostu olan büyük devletler arasındaki mün'akid ahidnâmelerde yer almakla beraber, Karadeniz'e gidip-gelme ve ticâret etme bunlara dahi yasaklanmıştır ve bu hak onlara ancak, "menâfi'-i ticâret tahsîli veyahûd ba'zı mu'amelât-ı politika hasebiyle" ama *mutlaka müsâ'ade sûretiyle* verilmiştir. 2) Karadeniz me'zûniyetine mukabil olmak üzere, Osmanlı tüccârlarının Danimarka'da serbestçe ticâret etmeleri ve Sunt ve Belt Boğazları'ndan (Baltık Denizi'ne) geçebilmeleri hususu ileri sürülemez. Zirâ, bu zaten, iki devlet arasındaki ahidnâmenin şartları muktezasındandır ve Danimarka gemilerinin Osmanlı Devleti'nin Akdeniz limanlarında dolaşmaları, Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a kadar gelebilmelerinin karşılığıdır. Dolayısıyla, söz konusu edilen mütekabiliyyet, "ziyade müsâ'adeye mazhar", olan iki devlet için de karşılıklı olarak geçerli olmasından başka bir şey değildir. Bu açıklamadan sonra Danimarka'nın talebinin cevaplandırılmasına geçilmiştir. Bu bir red cevabıdır ve gerekçesi şu şekilde derç edilmiştir: Karadeniz ticâretine ecnebî gemilerin çok sayıda iştirâk etmelerinin bazı mahzûrları vardır. —Bâbîâlî'nin çok sayıdaki gemi birikmesinin İstanbul iâşesinde darlıklara yol açabileceğine dâir olan kaygularını bilmekteyiz—<sup>137</sup>. Takrîrde bu konuda iki nokta tebârüz ettirilmiştir, ki bunun özellikle ikincisi, o sıralarda tekrar gündemde olduğuna işâret ettiğimiz *Mirî Ticâret*'in ihyası ve *Ehl-i İslâm Tüccârî*'nin bir takım ticârî ve gemi işletmeciliği imtiyâz ve muafiyetleriyle korunması politikasını açıkça vurgulamakta oldu-

<sup>135</sup> BOA. HH, Nr. 47477-A.

<sup>136</sup> BOA. HH, Nr. 47477-C: "Danimarka Maslahatgüzârına verilmek üzere cevâbı hâvî kaleme aldırılan Takrîr-i Resmî müsveddesidir".

<sup>137</sup> Hattâ, Karadeniz'de Rusya'nın ortaya çıkmasının daha ilk anlarından itibaren, bu tür kayguların söz konusu olmaya başladığı bilinmektedir. Bkz. C. Tükin, *aynı eser*, s. 51, 53-54.

ğundan ayrıca ilgi çekicidir: 1) Devlet memûrlarının bütün dikkat ve uyanık davranmalarına rağmen *memnû’attân olan ba’zı mahsûlât*’ın yurt dışına “kaçırılması” önlenememektedir. 2) “Osmanlı tebeasının Karadeniz ticâretiyle temettu’ları giderek taklîl” olmaktadır. Kaçak mal daha sıkı bir kontrol neticesinde asgarî hâdde indirilebilir ve Danimarka’nın dostluğuna “riâyet” ve Rus Çarı’nın bu Konudaki tavassutuna “hürmet” edilebilirdi. Ancak, Karadeniz ticâretine iştirâk, diğer pek çok küçük devletlerin de son senelerde hedefi hâline gelmiştir ve bunlara müsâade edilmesi hâlinde yerli *tüccâr aleyhine oluşacak zararı* telâfi etmek mümkün olamayacaktır. Danimarka’ya böyle bir hakkın verilmesi ise, diğerlerine de aynı hakkın tanınmasını gerektireceğinden, “şimdilik” talebine müsbet cevap verilmesinin imkân dahilinde olmadığı üzüterek bildirilmekteydi<sup>138</sup>.

Bu neticeye rağmen Danimarka, red cevabındaki “şimdilik” kaydından da hareketle, işin peşini bırakmamıştır. Ancak, 1821 Rum ayaklanmasının Karadeniz ticâretine sekte vuran gelişmeleri ve Osmanlı-Rus ilişkilerini bozacak boyutlar göstermesi, Danimarka’nın arzusunu sürüncemede bırakmıştır. İsyân seneleri içinde İngiltere’yi de devreye sokmakta fayda gören Danimarka, bu devletin müzâheretini te’minen Verona görüşmeleri esnâsında (20 Ekim-14 Aralık 1822) bir vaad almayı başarmıştır. İngiltere Elçisi Stranfort da bu konuda “mufassal” bir takrîr ile Bâbiâli nezdinde müdâhaleye girişmiştir<sup>139</sup>. İngiliz Elçisi, aynı konuyu 30.8.1823 tarihinde yapılan bir “Mükâleme” de de dile getirmiştir<sup>140</sup>. Bâbiâli’nin, mes’eleyi görüşmek üzere Danimarka’nın yetkili kişilerini İstanbul’a göndermesine müsâade etmesiyle, Maslahatgüzâr de Hirsch’e, Sefaret Müsteşarı sıfatıyla gönderilen Friedrich Henry August Klauswitsch murahhas olarak tefrik edilmiş

<sup>138</sup> BOA. HH, Nr. 47477-C. Hirsch’e teslim edilen, 5.3.1821 tarihli Takrîr-i Resmî müsveddesi. Takrîrin ikinci satırında yer alan, “...binikiyüzyirmi sene-i İsevîsi Tesrin-i sânisinin onikisi târihi... ibaresi herhâlde yanlışlıkla yazılmış olmalıdır. 1820 senesi 24 Ekim’i olarak tashih edilerek kullanılmalıdır. Böylece, Danimarka’ya verilen red cevabından, Karadeniz ticâretine iştirâkten kaçınılmasının asıl sebebinin, yerli tüccâr ve ticâret gemilerinin kollanması ve korunması olduğu anlaşılacaktır. Hirsch’e verilen bu Takrîr-i Resmî, arada mutavassıt olan Rusya’ya da resmen bildirilmiştir. Bkz. BOA. HH, Nr. 47477-E: “Rusya elçisi’ne tebliğ ve mersûmun Baştercümanı Franki’ye hizmet-i riyâsetten cevâb olark i’tâ olunmak üzere kaleme alınan nutk müsveddesidir”. Bu tebyiz edilmiş nüshâ olup, bunun tashihli müsveddesi için bkz. HH. Nr. 47477-D. Burada, Rusya’nın, “hatırının kemâliyle mer’î” olduğu zikir ile, “ancak ba’zı esbâba mebnî” kaydıyla, “şimdilik” müsâade edilmesinin mümkün olmadığı ifade edilmiştir.

<sup>139</sup> BOA.HH. Nr. 47481-E.

<sup>140</sup> BOA. HH, Nr. 47475-B.

tir<sup>141</sup>. 15 Ekim 1824 tarihli takrîrinde de Hirsch, Bâbiâli'nin Aralık 1823'de küçük devletlerin belirli şartlar dahilinde Karadeniz ticâretine kendi bayrakları ile iştirâk edebileceklerine dâir vârid olan "*Va'd-i Âli*" muvaceshinde, Danimarka ile görüşmelere başlanılması hâlâ taleb etmekte olduğuna<sup>142</sup> ve Rus Elçisi'nin de, bu konuda müdâhil ve aynı "*Va'd*"i dile getirdiğine göre, mes'elenin yine son hâdde varıncaya kadar sürünce-medede bırakılma yoluyla askıya alındığı anlaşılmaktadır. Bu durumda, diğer devletler yanında Danimarka'nın da "*İsveç usûlü*" ile kendi bayrağını taşıyarak Karadeniz'e çıkmasına dâir verildiğine değindiğimiz<sup>143</sup> son kararın da uygulanmadığını anlamaktayız. Ancak Rus Elçisi'nin, 17 şubat 1825 tarihli son takrîrinde, Bâbiâli'nin ağır şartlar taleb etmesini ve konunun bir an evvel olumlu bir şekilde sona erdirilmesini tavsiye etmekle yetinmediği, hattâ, Rusya'nın "...menâfi'-i müteakibeyi müsted'î olan husûsâtın müsâmaha ve muvâza'aya derkâr olan hukukunu hıfzedeceğini beyân eylemem lâzım gelmiştir" yollu ifâdeleriyle, konuya üstü kapalı olsa dahi açıkça tehdid kokan bir boyut dahi katmış bulunmaktaydı<sup>144</sup>. Yapılan görüşmelerde ileri sürülen ve Rus Elçisi'nin ağırca olmamasına çalıştığı şartların ise, ekonomik mantığı olmadığı hep ileri sürülmüş bir uygulama olan ve dolaşısıyla da şikâyet konusu hâline gelen, "*İsveç usûlü*" yerine, Karadeniz'e gidip-gelen gemilerden belirli bir "*Geçiş Resmi*" alınması hakkında olduğu görülmektedir. Danimarka murahhasları, kendilerine verilen talimat uyarınca, Karadeniz'e gidip-gelecek her gemi için yüzer Kuruşdan 200 Kuruş ödemeyi kabul etmektedirler. Murahhaslar, uzayıp giden görüşmeleri olumlu bir sonuca bağlayabilmek amacıyla, nihayet bu konuda, kendilerine verilen salâhiyeti de aşmış olarak, gidiş-geliş resmi için en son yüzellişerden 300 Kuruş teklif etmekte ve daha fazla ödemelerinin söz konusu olamayacağını kesin olarak ifâde etmekteydiler<sup>145</sup>. Uzayıp giden görüşmelere ve genelde Karadeniz mes'elesine Rus savaşının mağlûbâne bitirilmesi ile kesin bir çözüm getirileceğine ise değineceğiz.

<sup>141</sup> BOA.HH, Nr. 47481-B: Danimarka devletinin vekâlet ile umûr-ı hariciyye nazır olan Heinrich Ernst Graf von Schimmelmann tarafından sadrazama yollanan 20 Mart 1823 tarihli mektub sûreti.

<sup>142</sup> BOA. HH, Nr. 47475-B.

<sup>143</sup> bkz. s. 56.

<sup>144</sup> BOA. HH, Nr. 47481.

<sup>145</sup> BOA. HH, Nr. 47479-B.

## SONUÇ

Konu ile ilgili arşiv malzemelerinin incelenmesi neticesinde, Karadeniz'in kapallılığı ve bu denizde ticâret yapabilme serbestiyetinin uzun seneler gündemi işgal etmiş olduğu görülmektedir. Genel prensipleriyle ifâde edecek olursak, Osmanlı Devleti Karadeniz'i, bu denizde yer tutmaya başlayan Rusya'ya rağmen, diğer devletlere kapatma; Rusya ise ticârî filonun yetersizliğiyle doğru orantılı olarak, buradaki ticâretine bir yoğunluk kazandırabilmek gayesiyle, bu denizin diğer devletlerin ticâret gemilerine de açık tutulmasının te'minine çalışmaktaydı. Başlangıçta Karadeniz'de ticâret yapabilme hakkını bahsetmiş olduğu devletlere dahi (İngiltere-Fransa-Hollanda), bu hakkın kullanılmasına izin vermeyen Bâbiâlî'nin; diğer Avrupa küçük devletlerinin de talibliliği karşısında, sonunda Karadeniz'e girebilme girişimlerine, ahidnâmelerinde böyle bir hakkın mevcûd olmamasını gerekçe göstererek yasaklamaya kalkışmasındaki tezâd ilgi çekicidir. Ahidnâmelerde “münderic” olmadığı gerekçesiyle küçük devletlere Karadeniz'e çıkışı esirgeyen Bâbiâlî karşısında, giderek ağırlaşan bir Rus müdâhalesi, konuya ayrıca hukukî bir tartışma boyutu da getirmekteydi. Karadeniz'e çıkış hakkı, iki taraf için de aslında müşterek ve tek bir noktaya dayandırılmak istenmiştir: *Ahidnâme*. Ahidnâmeye direk olarak intikal etme ve bir maddesinde yer almış olma, ahidnâmede “münderic” olma, Bâbiâlî'nin esas görmek istediği bir husus olurken, Rusya için de ahidnâmeye dolaylı olarak istinâd etmiş olmak yeterliydi. Dolayısıyla, küçük devletleri, ahidnâmelerinde münderic değildir, diye, Karadeniz'e çıkış hakkından mahrûm etmek söz konusu ediliyorsa, bu, böyle bir hakkı kadim ahidnâmelerinden ötürü değil de, bir harb sonunda akdedilmiş barış antlaşmalarına istinâden “müstakil sened” lerle elde eden dört büyük devlet için de (İngiltere, Fransa 1802; Avusturya 1736/1784; Rusya 1774/1784) geçerli olmalıydı. Ahidnâmelere *direk intikal* veya *dolaylı istinâd* ayırımındaki bu iki görüş arasında, devletlerarası hukuk açısından önemli ve birbirini nakzettirecek derecelerde bir fark olduğu görüşünü müdafaa edebilmek pek kolay değildir. Aynı sıkıntıları hissetirmekte olduğunu tesbit edebildiğimiz Bâbiâlî'nin de, bu görüşü, genelde bu konuda takib etmek istediği siyâsetin, ancak politik bir itirâz noktası olarak kullandığını ve Hollanda örneğinde değindiğimiz gibi, Karadeniz'e çıkış ruhsatını bazen “*ber muceb-i ahidnâme*” itirâfıyla “*ahden me'zûn*” olmaları hukukuna istinâd ettirmekte bir be'is görmediğini bilmekteyiz. Dolayısıyla, “*ahden me'zûn*” ile “*akden me'zûn*” olma arasındaki manevra sahasını kendisine saklı tutmaya özen göstermekteydi. İncelemeye çalıştığımız devrin bütün zafiyeti ve başta

esas ilgili taraf olan Rusya olmak üzere, “me’zûn olan” devletlerin “bandıra” hakkına sahip olarak, küçük devletlerin Karadeniz ticâretine iştirâklarını te’mîn edebilecek durumda olmaları gözönüne alınacak olursa; Bâbîâlî’nin, bu manevra sahasını çeşitli yollarla engebeli ve geçilmesi güç bir arâzî hâline getirebilmiş ve hattâ burasını, araya giren uzun savaş (1787/88-1791/92, 1806-1812, 1828/29) ve Rum İsyanı gibi savaş hâli tedbirlerinin alındığı durumlar (1821-1828) vesilesiyle, tüm devletlere tamamen kapalı tutabilmiş olmasındaki mücadelesini takdirle karşılamamak mümkün değildir.

İncelediğimiz devirde Karadeniz’in Bâbîâlî için iki hususdan ötürü önem kazanmaya devam etmekte olduğunu görmekteyiz: 1) Bu deniz ticâretinin giderek Rusya’nın eline geçeceği, “Karadeniz’in tekmil mahsûllerini kendilerine hasredecikleri” ve “İstanbul zahiresi Rus gemileriyle gözümüzün önünde başka yerlere götürülüyor”, diyen İstanbul halkının daha Halil Hamid Paşa zamanında (1782-1785) yaptığı “dedikodu”lardan, dolayısıyla başkentte iâşe darlığının patlamalara sebebiyet verebileceğinden çekinme<sup>146</sup>. 2) Karadeniz ticâretinin diğer ve küçük devletlerin iştirâkıyla yoğunluk kazanmasının, giderek Rusya’nın ticârî zenginliğine yol açacağı ve böylece kuvvetleneceği endişesi. 1821’den itibaren, Rum İsyanı’nın gelişmesi ile Karadeniz’den ihrâc edilen mahsûlât ve malların Akdeniz’e sevk edilirken, âsîlerin ellerine geçtiğinin veya bunlara satıldığının, teslim edildiğinin tesbiti, bu denizin yasaklanmasına üçüncü ve tâlî bir boyut kattığı ise kesindir<sup>147</sup>. Böyle bir kritik anda “Mîrî Ticâret” filosu ihdâsıyla ilgili bir “Nizâmname”nin kaleme alınması ve tatbikine çalışılmasının, konunun ayrı bir ilgiğin gelişmesini sergilemekte olduğuna da şüphe yoktur. Rum isyanı sebebiyle İstanbul gemi trafiğinde azalma görüldüğü, tanzîm ettiğimiz “Lisite”den de anlaşılmaktadır. Bu da mîrî filo oluşturulması bâbında Nuri Efendi’nin vaktiyle serdettiği gerekçenin, yâni harb sebebiyle İstanbul limanına gelen gemi sayısındaki azalma ve taşıma hacmindeki düşüş, dolayısıyla bu gelişmenin sebep olduğu darlıkların “müste’men” gemilerine ihtiyac duyulmasına yol açtığı<sup>148</sup> ve bu tür gemilere mahkûm olunmasından kurtulunmasının zarûreti, hâlâ mîrî filo düşüncesindeki ana tahrik noktasını teşkil etmekteydi.

<sup>146</sup> C. Tükin, *aynı eser*, s. 51, 53-54.

<sup>147</sup> BOA. HH, Nr. 40783.

<sup>148</sup> Halil Nuri, *Târih*, v. 101 a101 b. Krş, s. 4 ve n.9

Harb ve benzeri durumlarda Karadeniz'in deniz trafiğine kapatılmasının ekonomik bir abluka olarak telâkki edilmesi, hem Rusya hem de Osmanlı Devleti için sıkıntılar doğuran bir uygulama olmaktaydı. İstanbul şehri ve Tersâne'nin ihtiyacı olan bazı mallara duyulan ihtiyac yanında, bu gibi krizlerde ticârette görülen durgunluk, İstanbul Gümrük hâsılâtının düşmesine yol açabilecek boyutlara varabilmekteydi. Nitekim, 1827'nin son ayları, bizzât Gümrük Emîni'nin ifâdesiyle, böyle sıkıntıların yaşandığı bir dönem olmuştur. “*Karadeniz'e müstemen gemileriyle külliyetli miktarda hamr ve arak tahmîl ve imrâr*” olunurken, şimdi, “*Karadeniz Boğazı'nın mesdüdiyeti cihetiyle*” bu tür sevkiyyâtın yapılamamış olması, “*Zecriyye rusûmu ve Gümrük varidâtında ziyâde*” azalmalara sebebiyyet vermiştir, ki bu yüzden ileride, “*eshâm-ı mürettebe taksitleri*”nin ödenmesinde zorluklarla karşılaşılacağından korkulmaktaydı<sup>149</sup>.

Harb esnasında bu gibi ihtiyac maddelerinin kendi limanlarından alınarak İstanbul'a sevk veya ihtiyacına binâen teslim edilmelerini, Rusyada menetmekte ve müste'men gemilerinin Rus limanlarından mal yüklemelerini yasaklamaktaydı. Ancak, “*Rusya'nın yarar mahsûlâtı yalnızca zahireye mütehasırr ve bu kadar ahâlî ve müte'ayyınâtın servet ü sâ mânaları yalnızca zahire ticâretiyle hâsıl olduğundan*”, bu yasaklamaların uzun sürmesi hâlinde, geniş arâzî sahibi olan aristokrasininin oluşturduğu bu kesimin, “*sızıldılarına*” yol açacağı ifâde edildiğine göre<sup>150</sup>, Rus Çarı I. Alexander'i, Napoleon ile olan ittifâkına rağmen İngiltere'ye uygulanan Abluka'dan vaz geçmek zorunda bırakan ekonomik sır keşfedilmiş demektir<sup>151</sup>. Hububât nakli, Karadeniz'e çıkmak isteyen bütün gemilerin başlıca hedefi olmakla beraber<sup>152</sup>, Rusya'nın, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'i kapatmasında gözettiği “*bir nev' taziyak*” icrâ etmek<sup>153</sup> olgusunu mukabeleten devreye sokması yüzünden, “*Frenkler dahi bu denize gitmek istemez*” olmuşlardır. Rusya'nın zahire yasağına mukabil, İstanbul'dan da Rus limanlarına eşya naklettileril-

<sup>149</sup> BOA.HH, Nr. 40783.

<sup>150</sup> BOA. HH, Nr. 43463.

<sup>151</sup> Rusya'nın Karatopraklar bölgesinde yetişen hubûbatın, Petersburg veya Reval limanlarından ihrâc edebilmesi için 1500-2000 km. yol katedilmesi lâzım gelmesine karşı, bu mahsûlâtın Karadeniz'den ihrâcı için yalnızca 300-600 km. kadar bir mesafe katedilmesinin yeteceği, daha 1768-1774 Savaşı başında güncel olmuştur. Rus mahsûlâtına Karadeniz'e çıkış ile ihrâc kapıları açma hedefi nokta-i nazarından bu savaş bir “*Guerre commerciale*” olarak tanımlamadaki isâveti burada hatırlamak mümkün değildir. Bkz. Valentin Gitermann, *Geschichte Russlands*, II, Frankfurt 1965, s. 268, 270.

<sup>152</sup> BOA.HH, Nr. 43463.

<sup>153</sup> BOA. HH, Nr. 43468. Bkz.s. 7.

memesi münâsib görülmekte, Karadeniz'e hamûleli veya hamûlesiz müste'men gemileri ihracına engel olunması bu, her iki tarafı da zor durumda bırakan karşılıklı ablukanın doğal bir neticesi olmaktaydı<sup>154</sup>. Tanzim ettiğimiz, İstanbul Limanı gemi trafiğini gösterir *Liste*'de bu durumların izlerini açıkça görmek mümkündür. Mîrî ticâret filosu oluşturulmasına dâir *Nizâm-nâme*'nin hazırlandığı Nisan 1823 ve müteakib senelerdeki gemi trafiğindeki durgunluk -ki bu anlaşıldığı kadarıyla *Nizâm-nâme*'nin başlıca oluşma sebebiydi-çarpıcıdır. Bu durum aynı senelerdeki gemi trafiği oldukça yüksel olduğu anlaşılan -hattâ bazen limanda yüz parça gemisinin biriktiği bildirilen-<sup>155</sup> Sardunya'nın, Karadeniz'e ticâret için tâlib olmasına müsbet cevap verilmesi ve bir ticâret Antlaşması yapılmış olmasındaki gerekliliği de izâh etmektedir. 1818 Nisan'ından 1821 senesi Nisan'ına kadar İstanbul Limanı'ndaki gemi trafiği yoğunluğu, Rus bandırası takmış olarak Kara ve Akdeniz'e gidip-gelen gemi bolluğu diğer devlet bayraklarını silecek kadar olduğu "*Liste*"nin incelenmesinden anlaşılmaktadır. Bu durum, İngiltere, Fransa, Avusturya da dahil diğer küçük devletlerin de Rus bandırasının avantajından istifâde etmek amacıyla Rus bandırasıyla ticâreti tercih eder oldukları ve bu yüzden "*Limanda hep Rus bayraklarının görünür olduğu*" ve Rus bayrağından geçilmez olduğuna dâir dile getiren endişe ve şikâyetleri<sup>156</sup> teyid eder mahiyettedir.

Akkerman'da alınan karar ve 1828-29 harbi neticesinde Edirne Barışı ile Karadeniz'in tekmil devletlerin ticâret gemilerine açılması, etkilerini 1830'un ilk beş-altı ayında hâlâ gösterememiş olması "*Liste*"den de takib edilmektedir. Gerçekten, bazı devletlerin, Akkerman ve Edirne Antlaşmalarına istinâden, meydana gelen hukukî değişiklikler muvacehesinde taleplerini, bu sene yazında da tekrarlamakta olduğu görülmektedir<sup>157</sup>. Ancak yeni hukukî durum, bu gibi talepler üzerinde uzun uzadıya bir görüşme ve tartışmayı zâyid kılmaktadır. Nitekim, İstanbul'daki İsveç Maslahatgüzârı 20.6.1828 tarihiyle verdiği tahririnde, Karadeniz'e çıkmalarının bir seneden fazla bir zamandan beri engellenmekte olduğunu hâlâ dile getirmekte ve bu tutumu, Akkerman Antlaşması'na istinâden "*Avrupa'ya karşı alenen proteste etmek*" mecburiyyetinde kalacağını esfle ifade etmekteydi<sup>158</sup>. Edirne Antlaşması ile geçişlerin serbestçe olması, özellikle

<sup>154</sup> BOA. HH, Nr. 43463.

<sup>155</sup> Bkz. s. 53.

<sup>156</sup> Bkz. s. 28.

<sup>157</sup> Bkz. s. 51.

<sup>158</sup> BOA. HH, Nr. 47552-I.



küçük devletlerin tatmin etmemiş olmalı, ki bu sefer bunların *mürûriyye resmi*’nden avfları için başvurmakta olduklarını görmekteyiz. Yine İsveç maslahatgüzârınca yapılan başvuru üzerine, II. Mahmud önce “*senevî mürûriyye hâsılâtının*” yekûnunun çıkartılmasını istemiştir. Yapılan inceleme neticesinde, İsveç, Danimarka, Sicilya ve ispanya devletlerinden Danimarka’nın hiçbir gemisinin geçmediği, geriye kalan üç devletin ise cem’an 19 gemisinin geçtiği ve bunlardan 6650 Kuruş mürûriyye tahsil edildiği belirlenmiştir. II. Mahmud, “...*murûriyye denilerek alınmış olan Akça’nın topu bir şey demek değil...*”, hattını düşürmüş olmakla yetinmiştir, ki bu cüz’î trafik ve ödemeye rağmen “*avf istizânında*” bulunulmasının ekonomik ahlâkını anlamak zordur<sup>159</sup>.

Neticeyi, eğer II. Mustafa’nın 1703’de Rus Çarı Petro’ya yazdığı “*Nâme*”sinde yer alan ifâdelerini hatırlayarak bağlayacak olursak, Karadeniz’e “*yabancı bir kayığın dahi*”<sup>160</sup> çıkmasına tahammülü olmayan Osmanlı Devleti’nin, bu deniz üzerindeki *mutlak haktan* giderek feragat ve nihayet burasını Edirne Antlaşması ile bütün devletlere açık bir deniz hâline gelmesine rıza göstermek mecburiyyetinde kaldığı görülür. Ancak, bunun 130 senelik uzun bir direnişin, bir dizi kanlı ve uzun savaşların ve ağır mağlûbiyyetlerin neticesinde vazgeçilmek mecbûriyyeti hâsıl olan bir hak olduğunun unutulmaması lâzımdır.

<sup>159</sup> BOA. HH, Nr. 47553.

<sup>160</sup> C. Tükin, aynı eser, s. 33.



İzn-i Sefine Tarihi			Devletin İsmi ve İzn-i Sefine Adedi																							
Hicri	Miladi	Rusya	İspanya			Sicilya			Danimarka			Sardunya			İsveç			Felemenk			Prusya			Top.		
			K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T			
Z.	Ekim	1818	39	121	160																				160	
B. 1234	Ekim	1818	20	85	105																					105
S.	Kasım	1818	10	92	102																					102
Ra.	Aralık	1818	2	47	49																					49
R.	Ocak	1819	43	54	97																					97
Ca.	Şubat	1819	115	52	167																					167
C.	Mart	1819	94	38	132																					132
B.	Nisan	1819	85	74	159																					159
Ş.	Mayıs	1819	151	78	229																					229
N.	Haziran	1819	50	61	119																					119
L.	Temmuz	1819	65	86	151																					151
Za.	Ağustos	1819	92	67	159																					159
Z.	Eylül	1819	79	85	164																					164
M. 1235	Ekim	1819	43	112	155																					155
S.	Kasım	1819	9	73	82																					82
ka.	Aralık	1820	71	43	50																					50
R.	Ocak	1820	11	32	43																					43
Ca.	Şubat	1820	91	12	103																					103
C.	Mart	1820	90	14	104																					104
B.	Nisan	1820	122	44	166																					166
Ş.	Mayıs	1820	92	60	172																					172
N.	Haziran	1820	83	50	133																					133
L.	Temmuz	1820	47	61	108																					110
Za.	Ağustos	1820	55	51	106																					107
Z.	Eylül	1820	90	45	135																					135
M. 1236	Ekim	1820	40	121	161																					161
S.	Kasım	1820	17	81	98																					98
Ra.	Aralık	1820	2	47	49																					49
R.	Ocak	1821	9	23	31																					31
Ca. 1236	Şubat	1821	25	17	21																					21
C.	Mart	1821	102	22	124																					125
B.	Nisan	1821	65	32	117																					121
Ş.	Mayıs	1821	17	6	23																					23
N.	Haziran	1821	10	5	15																					15
Za.	Temmuz	1821							1	1										1	1					2
Z.	Ağustos	1821							2	2										2	2					2
M. 1237	Eylül	1821		5	5				3	3										4	2	6				14
S.	Ekim	1821		5	5				2	2										1	1	1				9
Ra.	Kasım	1821		3	3				5	5										3	3	6				14
R.	Aralık	1821	1	5	6				5	5			1	1						1	1	3	4			17
Ca.	Ocak	1822	1	4	5				6	6			1	1						2	2	2				13
C.	Şubat	1822		2	2				1	1										3	3	3				6
B.	Mart	1822	6		6																					6
Ş.	Nisan	1822	5		5					1	1									3	3					7
N.	Mayıs	1822	7	2	9				13	13										1	1					23
L.	Haziran	1822	9	5	14				1	1										1	1					16
Za.	Temmuz	1822	3	9	12				1	1			1	1						2	1	3				17
Z.	Ağustos	1822	2	12	14				1	1																15
M. 1238	Eylül	1822	9	5	14				1	1										2	2					17
S.	Ekim	1822	27	49	76				2	2										1	2	3				81
Ra.	Kasım	1822	5	41	46																1	1				47
R.	Aralık	1822	3	19	22				1	1																23
Ca.	Ocak	1823	2	9	11																					15
C.	Şubat	1823	11	8	19				1	1										3	1	4				25
B.	Mart	1823	15	12	27															2	2	22				29
Ş.	Nisan	1823	30	20	50															4	2	6				56
N.	Mayıs	1823	20	22	42															1	3	4				46
L.	Haziran	1823		1	1																7	8				9
Za.	Temmuz	1822							3	3											2	2				6
Z.	Ağustos	1823																			2	2				2
M. 1239	Eylül	1823																			1	2	3			31
S.	Ekim	1823																				3	3			5
Ra.	Kasım	1823																								3
Ca.	Ocak	1824																								1

İzn-i Sefine Tarihi		Devletin İsmi ve İzn-i Sefine Adedi																								
Hicri	Miladi	Rusya			İspanya			Sicilya			Danimarka			Sardunya			İsveç			Felemenk			Prusya			Top.
		K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	K	A	T	
B.	Mart 1824																								4	
Ş.	Nisan 1824																								2	
R.	Nisan 1824																								12	
L.	Mayıs 1824																								14	
Za.	Haziran 1824																								15	
Z.	Temmuz 1824																								4	
M. 1240	Ağustos 1824																								11	
S.	Eylül 1824																								15	
Ra.	Ekim 1824																								3	
R.	Kasım 1824																								7	
Ca. 1240	Aralık 1824																								2	
C.	Ocak 1825																								2	
B.	Şubat 1825																								3	
Ş.	Mart 1825																								21	
N.	Nisan 1825																								32	
L.	Mayıs 1825																								30	
Za.	Haziran 1825																								47	
M. 1241	Ağustos 1825																								24	
S.	Eylül 1825																								26	
Ra.	Ekim 1825																								20	
R.	Kasım 1825																								9	
Ca.	Aralık 1825																								8	
Ş.	Mart 1826																								40	
N.	Nisan 1826																								55	
L.	Mayıs 1826																								37	
Za.	Haziran 1826																								30	
Z.	Temmuz 1826																								12	
M. 1247	Ağustos 1826																								16	
S.	Eylül 1826																								37	
Ra.	Ekim 1826																								22	
R.	Kasım 1826																								37	
Ca.	Aralık 1826																								43	
C.	Aralık 1826																								4	
B.	Ocak 1827																								1	
Ş.	Şubat 1827																								37	
N.	Mart 1827																								43	
L.	Nisan 1827																								90	
Za.	Mayıs 1827																								139	
Z.	Haziran 1827																								93	
M. 1343	Temmuz 1826																								19	
S.	Ağustos 1827																								43	
Ra.	Eylül 1827																								97	
R.	Ekim 1827																								50	
Ş.	Şubat 1828																								2	
N.	Mart 1828																								3	
L.	Nisan 1828																								1	
Za.	Mayıs 1828																								1	
Z.	Haziran 1828																								1	
M. 1244	Temmuz 1828																								3	
Ra.	Eylül 1828																								1	
Ca.	Kasım 1828																								1	
C.	Aralık 1828																								4	
Ş.	Şubat 1829																								2	
N.	Mart 1829																								2	
L.	Nisan 1829																								1	
M. 1245	Temmuz 1828																								1	
S.	Ağustos 1829																								1	
Ra.	Eylül 1829																								2	
R.	Ekim 1829																								1	
L.	Mart 1830																								8	
Za.	Nisan 1830																								3	
Z.	Mayıs 1830																								5	
	Toplam	2703	2718	5422	13	10	23	34	72	106	—	18	18	614	632	1246	25	33	58	31	27	58	—	133	133	7064

GELİŞMELERİ GÖSTEREN GENEL TABLO

Devletler	Karadeniz'e Me'zûmiyet Tarihi	Hukuki Durumu	Şartı	1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı	Savaş Sonrası	Yeni Şartlar	1826 Akkerman Antlaşması	1829 Edirne Antlaşması
Rusya	1774/1783	Ahden	Mütakabilyet	Karadeniz Devletlere Kapalı	Ahden Me'zûn	Yok	Ahden Me'zûn	Bütün Devletlerin Ticaret Gemilerine Kayıtsız Açık
Avusturya	1784	"	"	"	"	"	"	"
İngiltere	1802	"	"	"	"	"	"	"
Fransa	1802	"	"	"	"	"	"	"
İspanya	1802	Müsaade- deten Ruhsat	Mütakabilyet Karakuş Teslimi	"	Eski Ruhsat Mülga Hükümünde	İstanbul ve Tersane İhtiyacı için Mal Teslimi	Rusya Tavassutu İle Ruhsat	"
Sicilyateyn	1803	"	Mütakabilyet Bilâ-şart	"	"	"	"	"
Hollanda	1803	"	"	"	"	—	"	"
İsveç	1805	"	"	"	"	1815	"	"
Prusya	1806	"	"	"	"	—	"	"
Sardunya	1823	"	Mütakabilyet Mal Teslimi	—	—	"	"	"
Danimarka	1823	"	"	—	—	"	"	"

