

Venetians and Ottomans in the Early Modern Age
Essays on Economic and Social Connected History
edited by Anna Valerio

Venedik Konsolosu Bernardo Caprara'nın Larnaka'da Deniz Ticari Taşımacılığına Dair Bazı Gözlemleri (1774-1775)

Some Observations by Venetian Consul
Bernardo Caprara on Maritime Transportation
in Larnaca (1774-1775)

Özgür Oral
(Istanbul University, Turkey)

Abstract In the 18th century, Larnaca, the main international port of Cyprus, enjoyed a very vivid commercial life. The island's rich sources and its geographical position made Cyprus a center of attraction in the Levant and during this period, an important number of ships visited the island. This article offers a portrait of the commercial and transportational activities in Larnaca based on the Venetian registers of 1774-75 located in the ASVe, prepared by Bernardo Caprara, the island's Venetian Consul. The analysis of the registers will bring to light the Western participation in the commercial life of the Levant; the port's potential; the distribution of the flags of the ships that docked in the port; and the types of ships that were used by foreign states. Special interest will be given to the products which were imported and exported from the port of Larnaca.

Summary 1 Giriş. – 2 Kaynaklara Dair. – 3 Veri İncelemesi.

Keywords Larnaca. Commodity. Levant. Trade. Maritime transportation.

1 Giriş

Osmanlı limanlarının sunmuş olduğu ticari fırsatlardan istifade etmek isteyen Batılı devletler, Osmanlı Devleti'nden almayı başardıkları ahidnamelerle Akdeniz'de ticari bir örgütlenme yoluna gitmişlerdir. Temelde konsolosluklar ihdası vasıtasıyla tesis edilen bu örgütlenme ile Batılı devletler hem bölgedeki tacirlerinin ticaretlerini rahatlıkla devam ettirmesini temin ederlerken hem de bu temsilcilerin üretmiş oldukları raporlar vasıtasıyla bölgeye yönelik ticari politikalarını belirleme ve gerektiğinde güncelleme imkanına kavuşmuşlardır. 18. yüzyıla gelindiğinde de Osmanlı egemenliğindeki Doğu Akdeniz limanlarında çok sayıda konsolos yahut konsolos vekilinin görev yaptığı görülmektedir (Bkz. Özkul

2013, 256-7).

Akdeniz'in kadim devletlerinden biri olan ve bir dönem Kıbrıs adasında doğrudan egemenlik tesis etmiş bulunan Venedik Cumhuriyeti, adanın Osmanlı egemenliğine girmesi ile birlikte buradaki ticari çıkarlarını muhafaza etmek için Osmanlı Devleti'nden almış olduğu müsaade ile 1588 yılında Larnaka'da bir konsolosluk açmıştır.¹ 1645 senesinde Girit'in Osmanlılarca kuşatılması ile patlak veren savaş (1645-1669) Venedik Cumhuriyeti'ni içerisinde Kıbrıs konsolosluğunun da bulunduğu Osmanlı Devleti'nde faal bulunan konsolosluklarını kapamaya mecbur etmiş ve konsolosluk sistemi bir daha 1718 tarihinde Venedik Cumhuriyeti ile Osmanlı Devleti arasındaki son savaşı (1715-1718) bitirecek olan Pasarofça Antlaşması imzalanıncaya dek tam anlamıyla işlevsel hale gelememiştir (Ianiro 2009, 187).² Bu tarihten sonra Halep ve İskenderiye konsoloslukları ile Larnaka'daki Kıbrıs ve tevabii konsolosluğu bölgedeki üç önemli konsolosluk merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır (Oral 2017, 96-170). Burada görev yapan konsoloslar Venedik devleti için icra ettikleri bir çok fonksiyonun yanında önemli birer enformasyon kaynağı olmuşlardır (Pedani 2007).

1764 yılı 28 Eylül'ünde esasen Livorno doğumlu bir Venedik vatandaşı olan Bernardo Caprara 9 Nisan 1765 tarihinden itibaren göreve başlamak üzere Venedik'in Kıbrıs ve tevabii konsolosu olarak seçilir³ ve 1778 senesinde hayatını kaybedene kadar geçen dönemde bu vazifeyi icra eder.⁴ Bu dönemde konsolosluk kaçırlaryasının üretmiş olduğu evrak büyük ölçüde günümüze ulaşmıştır ve adadaki Venedik ticari varlığını bu evraktan hareketle takip edebilmek mümkün olmaktadır. Bu çalışmanın ana malzemesini oluşturan Larnaka limanına giriş yapan ve bu limandan ayrılan gemileri gösteren aşağıda daha da detaylandırılacak olan listeler Bernardo Caprara tarafından hazırlanmış olup bu evrak içerisinde dağınık bir biçimde yer almaktadır.

Osmanlı Devleti'nin Rusya ile büyük bir mücadele içerisine girdiği 1768-1774 savaş periyodu Osmanlı Devleti'ni derinden sarstığı gibi, bu

1 ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia, Seconda Serie*, Consoli, Vice Consoli in Genere, b. 21, d. 169 prima. 3 Haziran 1588 tarihli bir karar ile teşekkül ettirilmiştir.

2 Kıbrıs'a 1710 yılında Paulo Scrivanich konsolos olarak atansa da, sadece 1 yıl görev yapacaktır. Konsolosluğun bir kez daha işlevsel hale gelmesi ancak 1721 yılında Liberal Calogera'nın atanması ile mümkün olacaktır.

3 ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Terminazioni, b. 282, no: 71, 28 Eylül 1764. Caprara, görevine ancak 4 Haziran 1765 tarihinde başlayabilecektir 9 Cemaziyelahir 1179/23 Kasım 1765 tarihinde Osmanlılarca berata verilmiştir (BOA, *Düvel-i Ecnebiye Defterleri* (A.DVN. DVE), 16/4, s. 138/330). 28 Cemaziyelahir 1195/19 Kasım 1774'te de cülus dolayısıyla konsolosluk berata yenilenmiştir (16/4, s. 141/346).

4 ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, b. 649, no: 94, ek 1 ve ek 2, 25 Eylül 1770 ve b. 650, 18 Kasım 1778.

savaş esnasında Rus donanmasının Baltık Denizi'nden hareketle Akdeniz'e girmesi ve burada faaliyetlere başlaması Akdeniz'deki dengeleri değiştiren bir gelişme olmuştur. Bu süreçte Akdeniz'deki Osmanlı donanmasının tamamına yakınının Çeşme'de imha edilmiş olması ve Rus donanmasının Osmanlı kıyılarında serbestçe hareket edebilir hale gelmesi Osmanlı ticaretini durma noktasına getirir. Bu durum bu dönemde İzmir'de görev yapmakta olan Venedik'in İzmir konsolosu Luca Cortazzi ile birlikte Fransa, İngiltere, Napoli, Hollanda, İsveç ve Prusya temsilcilerinin bu hususta Rus orduları kumandanı Orlov'a hitaben yazdıkları bir mektupta çok iyi resmedilmektedir. Bu temsilciler topluluğu Rusların bölgedeki faaliyetleri ve çok sayıda Türkü esir etmiş olmaları dolayısıyla Efrenc milletinin ve yerli Rumların ticaret yapamaz hale geldiklerini yazarlarken, konsolosların Orlov'dan bir an evvel esirlerin serbest bırakılmasını talep ettikleri görülür.⁵ Tıpkı İzmir'de olduğu gibi imparatorluğun diğer limanlarında da benzer tedirginliğin yaşandığı ve ilaveten Osmanlı tüccarının güvenlik sıkıntıları dolayısıyla deniz ticaretine dahil olamadıklarını söylemek mümkündür.

Bu savaş sürecinde Osmanlı gemileri ile Rus gemileri son olarak 28 Ekim 1772'de Balyabadra'da karşı karşıya gelmişlerdir (Blackmore 2011, 133); bundan sonra Akdeniz'de Rusların etkisi azalacak ve ticarete normalleşme süreci başlayacaktır. Osmanlı Devleti'nin 26 Temmuz 1774 senesinde Rusya ile Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalaması ile birlikte Akdeniz'deki savaş durumu resmen ortadan kalkmıştır. Antlaşmanın 17. maddesi uyarınca, Rusya Akdeniz'de ele geçirdiği yerleri iade ederken, 11. maddesi ile de Karadeniz ve Akdeniz'de Rus gemilerinin serbestçe ticaret yapabilmesi hususu da düzenlenmiştir. Böylece Akdeniz'de 1768 sonrası Rusya kaynaklı olarak oluşmuş olan güvenlik sıkıntısı tamamen ortadan kaldırılmış olur (Bkz. Beydilli 2002; Bostan 1995, 357-359).

Bu kısa çalışmada Osmanlı karasularında güvenlik sıkıntılarının büyük ölçüde azalmış olduğu 1774-1775 yıllarını kapsayan iki yıllık bir periyotta Larnaka limanındaki deniz ticari taşımacılığına dair Bernardo Caprara tarafından hazırlatılan listelerden elde edilen verilerin bir analizi yapılacaktır. Öncelikle çalışmaya esas olan kaynakların kısa bir tanıtımı yapılacak, ne tür özellikler gösterdikleri ve ne gibi bilgiler ihtiva ettikleri konusuna değinilecektir. İkinci olarak bu kaynaklarda yer alan verilerin tasnifi ve sonrasında tahlili yoluna gidilecektir. Bu sayede Larnaka limanında 1774 ve 1775 yılları arasında yaşanan uluslararası deniz ticari hareketliliğinin bir resminin çizilmesi hedeflenmektedir.

5 ASVe, *Cinque Savi alla Mercaniza*, b. 749, numarasız, 21 Temmuz 1770.

2 Kaynaklara Dair

Venedik Devlet Arşivi'nde (ASVe) *Cinque Savi alla Mercanzia* tasnifi içerisindeki Konsolos Mektupları (*Lettere dei Consoli*) serisindeki 649 ve 650 numaralı dosyalar içerisinde Bernardo Caprara tarafından hazırlanmış olan iki tür liste yer almaktadır. Bunlardan ilki Kıbrıs Limanına Giren ve Limandan Ayrılan Yabancı Gemilere Ait Kayıt Defteri'nin Özeti (*Estratto dal Libro Annotazione dell'Arrivo e Partenza de Bastimenti Esteri in Questa Rada di Cipro*) diğeri ise Kıbrıs Limanına Giren ve Limandan Ayrılan Venedik Gemilerine Ait Kayıt Defterinin Özeti (*Estratto dal Libro Annotazione dell'Arrivo e Partenza de Bastimenti Veneti in Questa Rada di Cipro*) başlığını taşırlar. Bu dosyalar içerisinde çok sayıda benzer liste yer almakla birlikte 1774 ve 1775 yıllarına ait hem Venedik hem de yabancı gemilere ait kayıtları havi özet listelerinde bir eksiklik yer almıyor oluşu ve bu dönemde yukarıda da ifade edildiği üzere ticaretin normalleşme sürecine girmiş olması bu iki seneye odaklanılmasının başlıca etkeni olmuştur.

Yabancı gemilere ait kayıtlar tarih bazlı tutulmuş olup, ticaret gemilerinin limana giriş tarihi esas alınmak suretiyle iki sütun halinde hazırlanmışlardır. Tarihin ardından geminin nereden geldiği hususuna açıklık getirilmektedir. Ardından geminin cinsinin ne olduğu izah edilir. Onu geminin bandırasının ne olduğu takip eder. O dönemde de gemilere isim verme uygulaması yaygın olduğundan gemilerin isimleri de bu kayıtlarda kendilerine yer bulmuşlardır. Geminin ismini kaptanın ismi takip eder. Kaptanın isminden sonra ise varsa şayet geminin kargo durumuna dair bilgiler yer alır. Sonrasında ise zaman zaman geminin varış yerinin neresi olduğuna dair bilgi verilir. İkinci sütunda ise bu sefer geminin Larnaka limanından ayrılış tarihine yer verilmektedir. Geminin cinsinin ne olduğu, kargosunun ne olduğu ve varış yeri ve varsa duraklarının ne olacağı burada detaylandırılır. Bu bilgiler dışında bazen gemilere dair bazı diğer açıklama ve notlara da yer verilmiştir.

Larnaka limanına giren Venedik bandıralı gemilere dair tutulan kayıtlar ise yabancı gemilere dair kayıtlardan farklı olarak bazı ilave enformasyonu havidirler. Bu kayıtlar evrak tanzim usulü itibarıyla yabancı gemilere dair tutulan kayıtlarla benzeşirler. Bununla birlikte Larnaka'ya gelen Venedik gemilerine hasredilmiş olan kısımda yukarıdakilere ilaveten patent numarası da yer almaktadır. Bu kısımda ayrıca gemideki personel sayısına dair notlar bulunur. Bu kısımda son olarak ise geminin yük kapasitesi yaklaşık olarak verilmektedir. İşte aşağıda 1774 yılı başından 1775 yılı sonuna kadar geçen dönem içerisinde Larnaka limanındaki deniz ticari taşımacılığını resmeden bu iki tür kaydın tahlili yapılacaktır.

3 Veri İncelemesi

Ocak 1774 tarihi ile 20 Aralık 1775 tarihi arasındaki periyotta, Larnaka limanına giriş yapan gemilere dair 506 kayıt tespit edilmiştir. Bunlardan 10 adedi Osmanlı bandıralı gemilerdir; bu gemilerin ticaret yahut taşımacılık amacıyla limana uğramadıkları, resmi görevlileri taşıyan ya da donanmaya ait olan gemiler oldukları görülmektedir.⁶ Osmanlı gemilerine ait kayıtlar gibi Rus gemilerine ait olan 4 adet kayıt da benzer niteliktedir; bu gemilerin de limana giriş amaçları ticari olmaktan uzaktır. Donanmaya ait olan gemiler bir takım ihtiyaçlarını gidermek yahut kötü havalardan olumsuz etkilerinden kendilerini muhafaza etmek amacıyla buraya gelip bir süre kalıp yollarına devam etmişlerdir. Geri kalan 492 adet kayıt, ticari kaygılarla hareket eden gemilere ait kayıtlardır ve veri analizinde bu kayıtlar esas alınacaktır.

Öncelikli olarak, liman giriş kayıtlarından hareketle, hangi ülkeye ait gemilerin kaç defa Larnaka limanına giriş yaptıklarının tespitini yapmak gerekir. 1774 yılında Fransa bandıralı gemilerin 174 defa, Venedik bandıralı gemilerin 65 defa, İngiliz bandıralı gemilerin 10 defa, İsveç bandıralı gemilerin 3 defa ve Hollanda bandıralı 1 geminin de 1 defa olmak üzere toplamda 253 defa limana giriş yapıldığı tespit edilmiştir. 1775 senesinde ise bu rakam 239'dur ve Fransa bandıralı gemilerin 153, Venedik bandıralı gemilerin 65, İngiltere bandıralı gemilerin 15, Dubrovnik bandıralı gemilerin 3, Napoli bandıralı gemilerin 2 İsveç bandıralı 1 geminin 1 defa limana girmesi ile oluşmuştur. 1775 senesinde önceki seneden farklı olarak Dubrovnik ve Napoli gemilerinin Larnaka limanına uğradıkları görülür; yine bir önceki seneden farklı olarak bu sene Hollanda bandıralı herhangi bir geminin limana girişi tespit edilememiştir. Toplamda, bu iki senelik periyotta, 327 defa Fransa bandıralı, 130 defa Venedik bandıralı, 25 defa İngiliz bandıralı ve 10 defa da Napoli, Dubrovnik, İsveç ve Hollanda bandıralı gemilerin Larnaka limanına giriş yaptıkları tespit edilmiştir. Aşağıdaki 1 numaralı grafikte iki senenin toplamının yüzdesel dağılımı görülmektedir.

6 23 Eylül 1775 tarihinde Larnaka limanına giren Laz İbrahim'in kaptanı olduğu Osmanlı bandıralı bir gemiye dair tutulan kayıt özel bir önemi hak etmektedir. Bu dönemde Filistin'in kuzeyinde kontrolü ele geçirmiş olan Zahir el-Ömer kendi bölgesindeki iskele ve limanların gümrük gelirlerine el koymuş ve Osmanlı Devleti'ne ödemesi gereken vergiyi ödememiştir. Bu gelişme üzerine Cezayirli Hasan Paşa bölgeyi kontrol etmek üzere gönderilmiş ve Zahir el-Ömer öldürülerek bölgede yeniden Osmanlı kontrolü temin edilmiştir (23 Ağustos 1775) (Emecen 2013, 90-91). Caprara'nın kaydına göre Kapıcıbaşı Abdi Bey, Zahir el-Ömer'e ait olan 30,000,000 kuruş tutarındaki hazineye el koymuştur ve bu hazineyi Laz İbrahim'in gemisi ile İstanbul'a götürmektedir. Bu gemi 25 Eylül 1775 tarihinde limana gelen Cezayirli Hasan Paşa idaresindeki bir filo ile buluşarak 30 Eylül'de İstanbul'a doğru hareket eder (ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, b. 649, numarasız).

Kayıtlardan çıkarılabilen ikinci tür veri ise gemi türlerine dairdir. Larnaka merkezli deniz ticari taşımacılığında devletler değişik türlerde gemilerle iştirak etmişlerdir. Bölgede en yoğun kullanılan gemi türlerinin *polacca*, *chechia*, *snow*, *tartana barca*, *brigantino*, *corvetta* ve *nave* cinsi gemiler oldukları görülür. Toplamda 10 farklı kayıta ise gemi türleri olarak *batello*, *bombarda*, *galeotta* (4), *smak* (3), *vascello* isimleri karşımıza çıkar. Bunların detaylarını aşağıdaki 2 numaralı grafikte bulmak mümkündür. Burada asıl olarak, hangi devletlerin ne tür gemiler tercih ettiklerine dair bazı tespitlerde bulunulacaktır. Fransızların 59 seferini *polacca*, 57 seferini *snow*, 57 seferini *tartana*, 50 seferini *barca*, 38 seferini *corvetta*, 29 seferini *brigantino*, 10 seferini *nave*, 10 seferini *fregata*, 8 seferini *pinco*, 4 seferini *galeotta*, 1 seferini *vascello*, 1 seferini *bombarda* ve 1 seferini de *batello* türü gemilerle gerçekleştirdikleri görülür. Larnaka'ya uğrayan İngiliz gemilerinin ayrıntılarına bakıldığında ise İngilizlerin 9 seferini *snow*, 8 seferini *brigantino*, 4 seferini *nave*, 3 seferini *smak* ve 1 seferini de *chechia* türü gemilerle gerçekleştirdikleri görülür. İsveçliler dört seferini de *tartana* ile gerçekleştirirken, Napolililer iki seferini de *tartana*, Dubrovnikler 2 seferini *nave*, 1 seferini *polacca* ve Hollandalılar da 1 seferini *nave* türü gemilerle gerçekleştirmiş görülmektedirler.

Yukarıda detaylandırılan yabancı bandıralı gemilerin yük kapasitelerinin tespiti mümkün değilken Venedik bandıralı gemiler için bu kayıtlar detaylı veriler sunar. Bu iki senelik periyotta Venedik bandıralı gemilerin toplam 130 seferinin 73'ü *chechia* türü gemilerle yapılmıştır. *Chechiaların* en küçüğü 70 *botta Candiottalık*⁷ bir kapasiteye sahipken en büyüğünün kapasitesi ise 290 *botta Candiotta*dır. 18 adet seferin ise *nave* başlığı altında kaydedilmiş gemiler tarafından gerçekleştirildiği görülür; bu gemilerden en küçük tonajlısı 162 *botta Candiotta* ile Antonio Viscovich idaresindeki *Li Tre Fratelli* gemisi iken, en büyük tonajlı gemiler ise 500 *botta Candiottalık* Pietro Petrina'nın *Il Diamantesi* ile Domenico Rossini'nin *Fede Trionfante* isimli gemilerdir. Larnaka'ya 23 defa uğradıklarını gördüğümüz Venedik *polaccalarının* en küçüğü 66 *botta Candiottalık* Pietro Calugerovich'in *Madonna del Rosario e San Antonio di Padova* isimli gemisi, en büyüğü ise Daniel Valsamachi'nin 250 *botta Candiottalık* *La Madonna d'Aquila e San Nicolo* gemisidir. Mattio Bosidarich 50 *botta Candiottalık* *Madonna del Rosario e San Vincenzo Ferrerio* isimli *polacchettası* ile Larnaka limanına 5 kez giriş yapmıştır; diğer *polacchettalardan* biri 50 *botta Candiotta*, diğeri ise 59 *botta Candiotta* yük taşıma kapasitesine sahiptir. Zuanne Kravolich 90 *botta Candiottalık* *San Antonio di Padova* isimli *tartanası* ile söz konusu dönemde sadece 2 kez Larnaka limanına uğramıştır. Son olarak, bölgede aktif bir kaptan olan Gio. Antonio Panovich'in 172 *botta*

7 *Botta Candiotta*: Gemi kapasitelerini belirtmek için kullanılan bir tabirdir. 1 *botta Candiotta* ise 2000 *libbra grossa*/954 kilograma tekabül eder (Bkz. Chambers, Pullan 2001).

*Candiottalık pinchetto*sü ise iki sene içerisinde Larnaka'dan hareketle 8 farklı sefer düzenleyecektir. Toplamda bu iki yıllık periyotta Venedik gemilerinin yaklaşık 19,633 *botta Candiottalık* bir yük hacminin ortaya çıktığı hesaplanmaktadır; bunun ton olarak karşılığı ise 18,729,8'dir.

Gemi türlerinin yanı sıra, bu bölgedeki deniz ticari taşımacılığına katılan gemi sayısını da tespit etmek imkanı mevcuttur. Yukarıda toplam 492 seferin gerçekleştirildiği belirtilmişti. Bunlardan Fransızlara ait olan 327 sefer, 146 farklı gemi ile gerçekleştirilmiştir. Venedikliler tarafından gerçekleştirilen 130 seferde ise 44 farklı gemi kullanılmıştır. İngilizlerin 25 seferinde 13, Dubrovnik'in 3 seferinde 2, İsveç'in 4 seferinde 1, Napoli'nin 2 seferinde 1 ve son olarak Hollanda'nın 1 seferinde de 1 gemi olmak üzere toplam 208 farklı gemi bu ticari hareketlilikte rol üstlenmiş olarak görülmektedir. Fransızların kullanmış oldukları gemilerin 13 tanesi *barca*, 1 tanesi *batello*, 1 tanesi *bombarda*, 17 tanesi *brigantino*, 16 tanesi *corvetta*, 7 tanesi *fregata*, 2 tanesi *galeotta*, 8 tanesi *nave*, 4 tanesi *pinco*, 30 tanesi *polacca*, 24 tanesi *snow*, 22 tanesi *tartana*, 1 tanesi de *vascellodur*. Venedik bandıralı gemilerin ise, 21 tanesi *Chechia*, 11 tanesi *nave*, 1 tanesi *pinchetto*, 7 tanesi *polacca*, 2 tanesi *polachetta* ve 1 tanesi de *tartana*dır. İngiltere 4 *brigantino*, 1 *chechia*, 4 *nave*, 1 *smak* ve 3 *snow*; Dubrovnik 1 *nave* ve 1 *polacca*, Hollanda 1 *nave*, Napoli 1 *tartana*, İsveç 1 *brigantino* ile seferlerini gerçekleştirmişlerdir.

Bu kayıtların da gösterdiği üzere Larnaka'daki deniz ticari taşımacılığının iki yönü mevcuttur. Kıbrıs'ın ana ihracat limanı olması hasebiyle, uluslararası ticaretin önemli bir durağı olan Larnaka'ya, bu iki yıllık periyot içerisinde Amsterdam, Livorno, Londra, Malta, Marsilya, Toulon ve Venedik gibi limanlardan emtia getiren yahut, Larnaka'dan yüklemiş oldukları emtiayı bu merkezlere götüren gemiler mevcuttur. Öte yandan, yabancı bandıralı gemilerin Osmanlı iç ticaret ve taşımacılığına iştirakleri ile oluşan diğer bir yön mevcuttur. Osmanlı tebaası olan tüccar ya da hacılar tarafından kiralandıklarını gördüğümüz yabancı bandıralı gemiler Osmanlı limanları arasında yoğun bir hareketlilik içerisine girmişlerdir. Özellikle Fransız ve Venedik bandıralı gemilerin bölgede uzun süre kalarak ticari taşımacılık yaptıkları dikkati çeker. Yabancı bandıralı gemilerin kiralama bedellerine dair veriler bu kayıtlarda yer almazken, Venedik bandıralı gemilerin bazılarına dair bu tarz bir enformasyona ulaşmak mümkündür. Venedik gemilerinin kiralama sözleşmeleri, konsolos arşiv kayıtları arasında büyük ölçüde yer almakla birlikte bu çalışmaya dahil edilmemişlerdir.

1774 ve 1775 yıllarında Larnaka limanına yönelik olarak düzenlenen 492 seferin %10.97'sine tekabül eden 54 seferde kaptanlar geldikleri yer olarak Osmanlı limanları dışında bir limanı deklare etmişlerdir.⁸ Bu 492

8 Buradan elde edilen veriler, Daniel Panzac'ın İskenderiye için yapmış olduğu incelemenin sonuçları ile örtüşür. O da, 1785'te İskenderiye'ye 552 Avrupa bandıralı geminin

gemiden 11 tanesi, Larnaka limanından ayrılırken gideceği yeri beyan etmemiş, ettiyse de Caprara'nın katibi tarafından buna dair bir kayıt tutulmamıştır. Kalan 481 seferin %16'sına tekabül eden 77 sefer Osmanlı limanları dışında bir limana yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Bunların detaylarına aşağıda yer verilecektir.

Limana giriş kayıtları esas alındığında Fransa'nın Akdeniz'deki en önemli limanı olan Marsilya 27 seferle ilk sırada yer alır. Bu gemilerden bazıları Larnaka limanında yük boşalmış olmakla birlikte, gemilerin büyük kısmının esasen İskenderun, Trablusşam, Akka, Sayda ve Beyrut gibi Suriye kıyısındaki diğer Osmanlı limanlarına devam ettikleri görülür. Sadece Marsilya'dan hareketle 14 Temmuz 1775 tarihinde Larnaka'ya ulaşan Francesco Despolies'e ait olan *Le Senac* isimli *brigantino*, Marsilya'ya döneceğini beyan etmiştir. Getirmiş olduğu kargoya dair enformasyonun yer almadığı bu geminin, Larnaka'dan sonra Tarsus'a uğrayıp burada buğday yükleyip Marsilya'ya gideceği görülür. 23 Mayıs 1774'te Larnaka'ya ulaşan Francesco Maron'a ait olan Fransız bandıralı *L'Amabile Felicita* isimli *nave* ise, Kıbrıs'a yeni atanan İngiliz konsolosu olan Sig. Giovanni Badington'u (John Boddington⁹) getirecektir. Ondan kısa bir süre sonra 9 Haziran 1774'te Larnaka'ya ulaşan Spirito Simon'un kaptanı olduğu *L'Amabile Maria* adlı gemiyle Fransa'da 15. Lois'nin öldüğü ve yerine 16. Lois'nin geçtiği bilgisi Kıbrıs'a ulaşacaktır.¹⁰ 38 seferde Fransa bandırası taşıyan gemilerin kaptanları Larnaka'dan ayrıldıktan sonra Marsilya'ya gideceklerini beyan etmişlerdir. Bu gemilerin kargo durumlarına bakıldığında, arpa, buğday, pirinç, hububat, yün, pamuk, ipek ve boyanın öne çıktığı görülür. 1 gemi Marsilya'ya gitmeden önce Sayda'ya, 1 gemi Sur'a, 1 gemi Malta'ya ve 1 gemi de Güney Anadolu kıyılarına uğrayacaklarını ardından Marsilya'ya gideceklerini beyan etmişlerdir. Gemilerin Larnaka'ya varışta yaptıkları beyan uyarınca Fransa'ya ait bir diğer liman olan Toulon da iki kayıta karşımıza çıkmaktadır.

Bu süreçte Venedik'ten hareketle Larnaka'ya ulaşan gemi sayısı ise 13'tür. Bu gemilerden 6 tanesi Venedik'ten İskenderiye'ye gidip orada bir miktar yük boşaltmış ve İskenderiye'den hareketle Larnaka'ya gitmişlerdir. Gemilerin kargo durumlarına dair detaylı bilgi verilmemekle birlikte, sadece Sebastiano Buschia'nın kaptanı olduğu *Providenza Divina* isimli

vardığını ve bunlardan sadece %12.1'nin Avrupa ile ticaret yaptığını söylemektedir (Bkz. Panzac 1992, 197).

9 Kıbrıs'taki yabancı konsoloslara dair en kapsamlı çalışmalardan birini kaleme almış olan Ali Efdal Özkul, John Boddington'u sadece 1759 (-1758) yılında konsolos muavini olarak görev yapmış olarak gösterir. Makalesinde 1775'te konsolos olarak görevlendirildiğine dair herhangi bir bilgi yer almaz (Bkz. Özkul 2013, 256-7; Laidlaw 2010, 251'de Boddington'un konsolos olarak görev yaptığını yazar).

10 10 Mayıs 1774'te tahta çıkan XVI. Lois'ye ait bu haber, 1 aydan kısa bir süre içerisinde Larnaka'ya ulaşacaktır.

navenin 6 Eylül 1775 tarihinde boş olarak limana geldiği, burada 9 gün kaldıktan sonra yine boş olarak Limasol'a keçiboynuzu yükleyip İskenderiye'e götürmek üzere hareket ettiği yazılıdır. Venedik'ten gelip Leş ve Parga'ya doğru yola çıkacak olan Mattio Cossulich'in *Fede* isimli *chec-hiası* ise buraya katran ve kereste götürecektir. Pietro Zane'ye ait olan *San Luiggi* isimli *checia* ise 35 gün boyunca Larnaka limanında yattıktan sonra pamuk, yün, şarap ve ipek yükleyip 1 Ağustos 1775'te Venedik'e doğru yola çıkacaktır. Aynı şekilde 13 gemi, Larnaka limanından ayrılırken gittikleri yer olarak Venedik şehrini beyan edeceklerdir. Bu gemilerin kargo durumlarına bakıldığında Zane örneğinin gösterdiği üzere pamuk, şarap, ipek ve yünün başlıca ihraç malı olduğu görülür. Pietro Premuda'nın süvar olduğu *Regina Ester* isimli *nave*, Venedik'e gitmeden önce Zante ve Korfu'ya da uğrayacağını ifade etmiştir. Beş örnekte ise Larnaka'dan ayrıldıktan sonra İskenderiye'ye uğrayan *naveler* buradan da Venedik'e doğru yola çıkacaklardır.

Akdeniz'in bir diğer önemli limanı olan Livorno'nun da Larnaka ile doğrudan ticari bağları olduğu görülmektedir. İsveç (2), Dubrovnik (1), Fransa (1) ve Venedik (4) bandıralı gemiler Livorno'dan hareketle Larnaka'ya doğru 8 sefer gerçekleştirmiştir. Gemilerin kargo durumlarına dair detaylı veri kayıtlarda yer almaz; sadece Kaptan Lorenzo Rossin'in idaresindeki *Madonna del Rosario e San Antonio di Padova* isimli *checchia* Livorno'dan yola çıktıktan sonra Hanya'ya uğramış ve 25 Nisan 1774'te Larnaka'ya kargosunda sabun ve kapı menteşesi olmak suretiyle varmıştır. Sabunu Hanya'dan yüklemiş olsa gerektir. Larnaka'daki iki haftalık ikametinin ardından 9 Mayıs 1774'te Yafa'ya hareket etmiştir. Livorno'dan gelen Venedik bandıralı Kaptan Zuanne Botterini'nin süvar olduğu *Il Pacchetto del Zante* isimli *checchia* ise, Kıbrıs'taki Venedik konsolos naibi tarafından kiralanarak Baf yakınlarında kaza geçiren bir İngiliz gemisini kurtarmak için 2 Haziran 1774'te Larnaka limanından ayrılmıştır. 2 Venedik, 2 İsveç, 1 Fransa, 1 İngiltere ve 1 Dubrovnik gemisi Larnaka'dan ayrılırken Livorno'ya doğru hareket edecekleri bilgisini liman otoritelerine vereceklerdir. Kargolar arasında öne çıkan emtia ise kül, pirinç, yün, şarap ve hububattır.

Malta'dan Larnaka'ya bu iki yıllık periyotta iki adet Fransız bandıralı geminin geldiği görülür. Kargo durumlarına dair bir enformasyona sahip olmadığımız bu iki gemiden biri Larnaka sonrası Suriye'ye devam ederken, diğeri gideceği yeri beyan etmemiştir. Buna mukabil, aynı dönemde 8 adet Fransa bandıralı gemi Malta'ya doğru yola çıkacaktır. Bu gemilerden 4 tanesi Larnaka'ya Sur üzerinden gelmişlerdir ve geldiklerinde kargolarında arpa ve buğday yüklü oldukları görülür; bunları Malta'ya taşıyacaklardır. Malta'nın ardından Marsilya'ya doğru yolculuğuna devam edecek olan Spirito Simon'un kaptanı olduğu *L'Amabile Maria* isimli *tartana* ise Lipari şarabı yüklü bir biçimde 5 Temmuz 1774'te Larnaka limanından ayrılır.

1774 yılında Londra'dan hareketle Larnaka'ya ulaşan gemi bulunmazken, 1775 yılında İngiltere bandıralı *Perth* ve *Peggi* isimli iki gemi Larnaka

limanına giriş yapacaktır. İki gemi de üç gün bu limanda kalıp İskenderun'a doğru hareket edeceklerdir. Buna karşın 1774'te 3 adet, 1775'te de 4 adet gemi Larnaka'dan hareketle Londra'ya gidecektir. Bunlardan sadece 1 tanesi Fransa bandıralı bir gemi iken kalan seferler İngiltere bandıralı gemilerle gerçekleştirilmiştir. Pamuk, ipek, yün ve keresteyle birlikte ilaç sanayiinde kullanılan Ebucehil karpuzu (*coloquintida*) Londra'ya taşınan emtia arasında yer alır. Son olarak 12 Mayıs 1774 tarihinde Hollanda bandıralı bir *navenin* Larnaka limanına giriş yaptığını ve burada dört gün kaldıktan sonra İskenderun'a doğru seyahatine devam ettiğini ilave etmek gerekir. 1774 ve 1775 yıllarında Amsterdam'a doğru harekete geçeceğini beyan eden herhangi bir gemi yer almamaktadır.

Yukarıda detaylandırılan uluslararası hareketliliğin yanı sıra, bu yıllarda yabancı bandıralı gemilerin Osmanlı tebaasınca kiralınması ve deniz ticari taşımacılığına dahil edilmesi de söz konusudur. Esasen Osmanlı Devleti'nin bu durumdan rahatsız olarak zaman zaman yabancı bandıralı gemileri iç ticarete dahil etmekten uzak tutmaya çalıştığını fakat her defasında bu kararından geri adım atmak zorunda kaldığını, yabancı gemilerin deniz ticari taşımacılığına aktif katılımlarının devam ettiği görülmektedir. Bu kayıtlardan hareketle Akka, Antalya, Beyrut, Dimyat, Ege Adaları, İskenderiye, İskenderun, İstanbul, İzmir, Lazkiye, Magosa, Mersin, Sayda, Sur, Tarsus, Trablusşam ve Yafa'nın Larnaka ile sıkı ticari bağları olduğu ve yabancı gemilerin Larnaka ile bu limanlar arasında ticari taşımacılık işinde doğrudan rol aldıkları görülmektedir. Hatırı sayılır miktarda gemi de gideceği yeri belirtmemiş, *alla sorte* yahut *alla ventura* kismet aramak üzere Larnaka limanından ayrılmışlardır.

Gemilerin kargolarına ilişkin notlar ise maalesef çok fazla ayrıntı vermekten uzaktır. Larnaka'ya ulaşan gemilerin yarısından daha az bir miktarı (213 adet) gemi için kargo bilgisi yer alır; bunlardan 70 tanesinin boş olarak Larnaka'ya geldiği belirtilmiştir. Kalan gemilerin ise arpa, buğday ve sair hububat, pirinç, pamuk, kahve, kumaş, kereste, yakacak odun, sabun, yağ, şarap, tuz, tütün, kül, ipek, deri, ilaç ve keçiboynuzu gibi emtia ile Larnaka'ya ulaştıklarına dair kayıtlar tutulmuştur. 12 gemi Rum ve Ermeni Hacıları kutsal topraklara taşımışlardır. Sur'dan İstanbul'a yolcu taşıyan Kaptan Mattio Bosidarich'in Venedik bandıralı *Madonna del Rosario e San Vincenzo Ferrerio adlı* gemisi örneğinde olduğu gibi yolcu taşıyan gemiler de mevcuttur. 21 Ağustos 1774 tarihinde Larnaka limanına uğrayan Kaptan Giorgio Olivato'nun süvar olduğu Venedik bandıralı *San Nicola* isimli gemisi de İstanbul'daki görevini henüz tamamlamış olan sabık baylos Paolo Renier'in misafirlerini taşımaktadır. Yine 3 Kasım 1775'te Larnaka'ya ulaşan Kaptan Steffano Erzegovich idaresindeki Venedik bandıralı *Madonna del Grazie e San Antonio di Padova* isimli *chechia* ise Venedik'in Haleb'teki konsolosu olan Domenico Seriola'yi İzmir'e götürmektedir.

Larnaka limanından ayrılan gemilerin kargo durumlarına dair tutulan notlarda da benzer bir durumla karşılaşmaktadır. Burada dikkat çeken

Kıbrıs'ın genel ticari trendine uygun olarak pamuk, şarap, ipek, keçiboy-nuzu, boya ve tuz yükleyen gemilerin yoğunluğudur. Bunların miktarlarına yahut kimin hesabına yapıldığına dair veriler ise oldukça sınırlıdır. Larnaka'dan hareketle kutsal topraklara hacı taşımacılığı yapıldığı gibi, Larnaka'dan diğer Doğu Akdeniz limanlarına yolcu taşımacılığı yapan gemilerin de mevcut olduğu görülür. Osmanlı devlet görevlilerinin de zaman zaman yabancı bandıralı gemilerle seyahat ettiklerine şahit olmaktayız. 27 Haziran 1775'te Larnaka'dan Lazkiye'ye doğru yola çıkan Mattio di Mattio Piecetta'nın kaptanı olduğu *Providenza Divina* isimli Venedik bandıralı *chechia* Bağdat mollası tarafından kiralanmıştır. 19 Aralık 1775'te Larnaka'dan hareket eden Fransız bandıralı bir gemi ise Kudüs mollasını Yafa'ya götürmektedir. 29 Aralık 1775'te Larnaka'da hareketle Trablusşam'a doğru yola çıkan Kaptan Zuanne Marin'in *Madonna del Rosario e San Antonio di Padova* adlı gemisinde ise bir silahdar ağa yer almaktadır. Sürgüne gönderilen Şeyhülislam kahyası ise Venedik bandıralı Pietro Calugerovich'in *polaccası* ile Yafa'ya gönderilmiştir. Zahir el-Ömer İsyanı ile uğraşmakta olan Osmanlı Devleti, Kapıcıbaşı Abdi Ağa'yı bölgeye Fransız bandıralı *Le Conquerant* isimli bir gemi ile göndermiştir. Başka bir örnekte ise, Mısır bölgesinde Bulutkapan Ali Bey'in çıkarmış olduğu karışıklıklarla mücadele için bölgeye mühimmat sevkiyatı yapan Osmanlı Devleti'nin, Kaptan Joseph David'in süvar olduğu *La Rosalia* isimli *corvettasını* kullandığı görülür.

Sonuç olarak iki yıllık bir periyodu ele alan bu kısa çalışmanın gösterdiği üzere Doğu Akdeniz'de Fransa ve Venedik başta olmak üzere yabancı bandıralı çok sayıda gemi faal vaziyettedir. 18. yüzyıl ticaretine dair genel kabulleri destekleyici bir şekilde Fransa'nın bölgedeki ticareti domine ettiği burada da net bir biçimde görülür; şaşırtıcı olan Venedik Cumhuriyeti'nin de azımsanmayacak bir şekilde bölge ticareti ve taşımacılığında üstlendiği roldür. Venedik bandıralı gemiler, hem kendi ülkeleri ile Doğu Akdeniz limanları arasındaki ticarete katkı sağlamışlar, hem de Osmanlı limanları arasında ticari taşımacılık yapmışlardır. Bu listelerdeki veriler, bize bölgedeki ticaretin niteliği noktasında ayrıntılı veriler sunamasalar da bu ticaretin önemli bir yönünü oluşturan ticari taşımacılık hususunu açıklığa kavuşturmamıza yardımcı olurlar. Bu sayede, Larnaka limanı özelinde Kıbrıs adasının Doğu Akdeniz'de önemli bir ticari durak olma özelliğinin altı bir kez daha çizilmiş olur.

Kaynaklar

ASVe = Venezia, Archivio di Stato:

Cinque Savi alla Mercanzia, Terminazioni, b. 282.

Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli, Cipro, bb. 649, 650, 651.

Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli, Smirne, b. 749.

Cinque Savi alla Mercanzia, Seconda Serie, Consoli, Vice Consoli in Genere, b. 21.

BOA = İstanbul, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Düvel-i Ecnebiye Defterleri* (A.DVN.DVE), 16/4.

Bibliyografya

- Beydilli, Kemal (2002). "Küçük Kaynarca", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, cilt 26. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 524-527.
- Blackmore, David S.T. (2011). *Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571-1866*. Jefferson (NC): McFarland.
- Bostan, İdris (1995). "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)". *Belleten*, 59(225), 353-94.
- Chambers, David; Pullan, Brian (2001). *Venice: A Documentary History, 1450-1630*. Toronto; Buffalo; London: University of Toronto Press; Renaissance Society Of America. Renaissance Society of America Reprint Series, 12.
- Emecen, Feridun (2013), "Zahir el Ömer", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, cilt 44. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 90-1.
- Ianiro, Erica. "Notes on Venetian Commerce on Cyprus in the 18th Century". Michael, Michalis N.; Kappler, Matthias; Gavriel, Eftihios (eds.), *Ottoman Cyprus. A Collection of Studies on History and Culture*. Wiesbaden: Harrassowitz, 181-96.
- Laidlaw, Christine (2010). *British in the Levant: Trade and Perceptions of the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*. London; New York: Tauris.
- Oral, Özgür (2017). *Osmanlı Venedik Ticari İlişkileri, 1763-1794*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Özkul, Ali Efdal (2013). "The Consuls and Their Activities in Cyprus Under the Ottoman Administration (1571-1878)". *Turkish Studies*, 8(2), 256-7.
- Panzac, Daniel (1992). "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century". *International Journal of Middle East Studies*, 24(2), 189-206.
- Pedani, Maria Pia (2007). "Consoli Veneziani nei Porti del Mediterraneo in Età Moderna". Cancila, Rossella (a cura di), *Mediterraneo in Armi (Secc. XV-XVIII)*. Palermo: Associazione Mediterranea, 175-205.