

Split Limanı'nın Uluslararası Ticarete Açılması ve Split-Dubrovnik Rekabeti (1590-1645)

Cihan Yemişçi^{a, b}

Özet

Dubrovnik Limanı, kuruluşundan itibaren Dalmaçya kıyılarında Balkanlarla Adriyatik Denizi'ni birbirine bağlayan ve buradan başta İtalya limanları olmak üzere Akdeniz'in diğer liman ve iskeleleriyle bağlantı sağlayan en önemli liman olmuştur. Dubrovnik Cumhuriyeti'nin 1459'da Osmanlı İmparatorluğu'nun bir haraçgüzarı haline gelmesi ve Venedik Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'deki ticari hegemonyasına karşı başlatılan savaşta Dubrovniklilerin en fazla desteklenen tüccar taifesi konumuna gelmeleri, şehir limanının jeo-ekonomik önemini bir kat daha arttırmıştır. Dubrovnik Limanı Dalmaçya'daki başat önemini 1590'da Split Limanı'nın Osmanlı-Venedik ortaklığında bir uluslararası transit ticaret limanı olarak kurulmasına kadar tekel olarak sürdürmüştür. Split Limanı'nın 1592'de hizmete açılmasından itibaren Dubrovnik Limanı'nın bu gelişmeden ekonomik, sosyal ve stratejik yönlerden etkilenmesi, Split'e karşı rekabet gayretleri, Split sayesinde Boşnak ve Venedikli tacirler arasında kurulan işbirliği ile bunun Dubrovniklilere yansımaları ve Split Limanı üzerinden gelişen ticari aktivitelerde karşılaşılan problemler gibi meseleler bu çalışmanın konusunu teşkil etmektedir. Makale, Osmanlı ve Dubrovnik arşivlerinden elde edilen belgeler ışığında ve tarih literatüründen faydalanılarak inşa edilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Osmanlı İmparatorluğu
Venedik Cumhuriyeti
Dubrovnik Limanı
Split Limanı

Makale Hakkında

Geliş Tarihi: 01.10.2020
Kabul Tarihi: 26.03.2021
Doi: 10.18026/cbayarsos.792533

Split Port's Establishment for International Trade and Rivalry between Split and Dubrovnik (1590-1645)

Abstract

The port of Dubrovnik, situated in Dalmatian shores, links Balkans with Adriatic Sea. Throughout history, it also established a connection between Italian and other Mediterranean ports. The Republic of Dubrovnik had become a tributary state for the Ottoman Empire in 1459. Moreover, Ragusan traders took on the most supported traders during the wars against Venice, so that the importance of the city port increased. The Port of Dubrovnik had maintained its monopoly until the establishment of the port of Split as a international port in 1590. This study is to aim to deal with economic, social and strategic effects that negatively hit the port of Dubrovnik with the emergence of Split port, and its reflection to the Dubrovnik port, problems arisen from the commercial activities over Split port. During this study, the material sources have been obtained from Ottoman and Dubrovnik archives and modern studies.

Keywords

Ottoman Empire
Republic of Venice
Dubrovnik Port
Split Port

About Article

Received: 01.10.2020
Accepted: 26.03.2021
Doi: 10.18026/cbayarsos.792533

^a İletişim Yazarı: cihan.yemisci@bilecik.edu.tr.

^b Dr. Öğr. Üyesi, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Tarih Bölümü / Dr. Lecturer, Bilecik Sheikh Edebali University, Department of History. ORCID no: 0000000304477933.

Giriş

Adriyatik Denizi, Balkanlarla İtalya arasında bir iç deniz olması dolayısıyla her iki bölgenin birbiriyle irtibatlarında önemli bir aracı rol oynamıştır. Gerek Dalmaçya kıyı hattı boyunca kuzey-güney istikametinde gerek İtalyan liman kentleri arasında gerekse her iki yarımadanın karşılıklı olarak deniz aşırı bağlantıları genellikle Adriyatik Denizi üzerinden gerçekleşmiştir. Bu vetire içerisinde Batı Balkanlarda Avlonya, Draç, Leş, Nova (Castelnuovo), Kotor, Dubrovnik, Ston, Split ve Zadar ile İtalya'da Venedik, Ravenna, Ankona, Pesaro ve Bari gibi bazı sahil kentleri birer iskele veya liman şehri olarak gelişme gösterdiler (Krekić, 1976, s.375; İnalçık, 2004, s.311; Harris, 2003, s.38-39). Bu gelişim süreçleri kentlerin konumları, potansiyelleri ve yöneticilerin vizyonları münasebetiyle birbirleriyle orantısız ve asimetrik bir şekilde gerçekleşti. Bunlar arasında Dubrovnik ve Avlonya limanlarının yükselişleri ise bilhassa dikkat çekicidir (Kiel, 1991, s.118-120). Ston, Nova ve Draç ise yakınlarındaki tuzlalardan elde edilen mahsul dolayısıyla önem taşımaktaydılar, fakat ehemmiyetleri yerel ihtiyaçları karşılamaktan ve hinterlandlarına arz sağlamaktan ileriye gidememiştir (Kiel, 1994, s.523).

Venedikli tacirlerin henüz X. yüzyıldan itibaren deniz ticaretine ve taşımacılığına yönelmeleri, Roma İmparatorluğu'nun denizcilikle alakalı bazı hizmetleri üstlenmelerini sağladı (Pedani, 2015, s.25-26, 28). Bir sonraki yüzyılda imparatorluğun zayıflaması ise Venedik idarecilerinin bağımsız bir siyasi karar mekanizması oluşturmalarını ve Adriyatik Denizi'nin kendi iç denizleri olduğu iddiasıyla Dalmaçya sahilleri üzerinde ilk emperyal politikalarını geliştirmelerini netice verdi (Braudel, 1989, 71-73; Pedani, 2004, s.585). İlerleyen yüzyıllarda Dalmaçya ve İtalyan liman kentleri arasındaki deniz aşırı ticaret, Venedik'in Adriyatik'te uyguladığı yüksek gümrük vergilerinin gölgesi altında yapıldı (Ilkić-Topić, 2013, s.9; Harris, 2003, s.47-49). XIII. yüzyıldan sonra Adriyatik ve çevresindeki sahil şehirleri üzerinde hâkimiyet kurmak amacıyla siyasi tarafları oluşturan Venedik, Ceneviz, Macaristan, Slav prenslikler ve Osmanlı İmparatorluğu arasında karada ve denizde pek çok mücadeleler verildi.

Dubrovnik ve Split limanları, Adriyatik ile Balkanlar arasındaki deniz-kara bağlantısını sağlamaları, Balkanlarla Batı Avrupa'nın, özellikle de İtalya'nın ulaşım ağını kurabilmeleri bakımından Erken Modern dönemde hem bölgesel hem de uluslararası bir öneme sahip oldular. Bu iki liman arasında Dubrovnik, şehir devleti hüviyetiyle dış ilişkiler kurmak ve metbularının arz ettikleri himayeden faydalanmak gibi avantajları lehte kullanarak limanın stratejik önemini arttırma imkânına sahip oldu. Dubrovnikli tacirler şehrin konumundan ve deniz bağlantılarından etkin bir şekilde istifade ettiler ve yine kendileri de birer tacir ve aristokrat olan Cumhuriyet'in yönetici kadrosu sayesinde bu siyasi oluşum zamanla ticarete dayalı bir şehir devleti olarak gelişti (Zlatař, 2002, s.46-51; Šišak, 2009, s.183-184). Bilhassa 1205-1358 yılları arasında Dubrovnik'in Venedik hâkimiyeti altında bulunduğu dönemde Serenissima'nın deniz ticaretindeki egemenliğini muhafaza etmek ve yeni rakiplerin ortaya çıkmasını önlemek doğrultusundaki siyaseti dolayısıyla Venedikliler Dubrovniklileri daha ziyade Balkan ticaretine yönlendirdiler. Bu da şehrin tacirlerinin meşgalelerini daha ziyade Balkanlarda yürütmelerinin ve zamanla önemli şehirlerde oluşturdukları ticari ağlarla başta gümüş olmak üzere değerli madenler, deri, balmumu, yün gibi ticaret kalemlerinde tekel kurabilmelerinin önünü açtı (Biegman, 1967, s.107; Krekić, 1978, s.257-271; 1979; s.241-254; Köse, 2009, s.48-50).

Buna karşılık Split, XIII ve XIV. yüzyıllarda Dalmaçya'nın diğer bazı sahil kentleriyle birlikte Venedik ile Macaristan arasındaki çekişme alanlarından biri oldu ve birkaç defa el değiştirdi (Novak, 1961, s.68-71). Split'in kendi iç dinamiklerinin sınırlılığı, Dubrovnik gibi bir gelişim seyri izlemesine imkân vermedi. Öte taraftan Split, Venedik'in hâkimiyeti altında iken XVI. yüzyılda Cumhuriyet'in ikinci bir liman şehri olarak gelişmeye başladı. Fakat şehrin talihi asıl olarak Adriyatik Denizi üzerinde ticaret yürüten Yahudi tacirlerin Dubrovnik'te yaşadıkları sorunlar neticesinde alternatif bir liman arayışı dolayısıyla döndü. Özellikle İspanya'dan dışlanan Sefaradların bölgeye gelmesiyle Adriyatik Denizi ile sahil limanları arasında aktif olan Yahudilerin süregelen ticaret hacmi önemli artış gösterdi (Krekić, 1980, s.257-271). Bu unsurların Kıbrıs Savaşı esnasında Dubrovnik'te mutat olandan yüksek gümrük vergileriyle karşılaşmaları ve itirazları neticesinde maruz kaldıkları sorunlarsa sermayelerini ve uluslararası ticari aktivitelerini Split'e taşımalarını beraberinde getirdi. Seferad tacir Daniel Rodrigez'in Split'i Osmanlı-Venedik ortaklığında uluslararası ticarete açık bir transit liman olarak yapılandırılması projesinin kabulü sonucunda ise 1590-1592 yılları arasında liman şehri bu hizmete matuf olarak açıldı (Paci, 1970, s.63-65). Bu aynı zamanda, Dubrovnik vasıtasıyla Ankona ve oradan da Floransa'ya uzanan deniz aşırı ticaret güzergâhı ile Bosna-Split-Venedik hattı arasında bir rekabet doğurdu (Kafadar, 2009, s.84).

Bu çalışmanın çıkış noktası, Osmanlı-Venedik ortaklığında 1590'dan 1645'e kadar uluslararası transit ticarete açık kalan Split ile Dubrovnik limanları arasında gelişen rekabeti dönemin koşulları, olayları ve konjonktürü içerisinde işleyip değerlendirmek düşüncesidir. Araştırmanın seyri içerisinde "Split Limanı'nın transit ticarete açılmasında tarafları oluşturan odaklar hangileridir ve gelişmelerden nasıl etkilenmişlerdir?", "uluslararası ticarete açık kaldığı yıllarda Split Limanı'nın rakibi olan Dubrovnik Limanı'na tesirleri neler olmuştur ve Dubrovnikliler bu limana karşı nasıl rekabet etmeye çalışmışlardır?", "Split Limanı'nın Adriyatik ticareti için avantajları ve dezavantajları nelerdir?", "Split merkezli ticaret güzergâhını tehdit eden unsurlar hangileridir?" ve "Split Limanı'nın kapatılması sonrasında Dubrovnik'i ilgilendiren gelişmeler ne şekilde cereyan etmiştir?" gibi soruların cevapları aranmıştır. Makalenin ana kaynaklarını T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde ve Dubrovnik Devlet Arşivi'nde tespit edilen belgeler oluşturmaktadır. Ayrıca makalede referansları verilen tarih literatüründen de istifade edilmiştir.

Split Limanı'nın Uluslararası Ticarete Açılması ve Bölgedeki Akisleri

Sefaradların İberyâ'dan ayrılmalarının ardından, yerleşip ticari faaliyetlerini geliştirdikleri bölgeler arasında önceki yüzyıllardan beri soydaşlarının ticaret yaptıkları Dalmaçya ve Adriyatik çevresi de bulunmaktaydı. Yahudi tacirlerin bu dönemde bilhassa Avlonya'daki nüfuslarının artışı dikkat çekicidir. 1506'da şehirde 97 Yahudi hanesi mevcutken 1520'de bu rakam 531'e yükselmiştir (Kiel, 1991, s.118). Bölgede gittikçe etkinliklerini arttıran bu tüccar sınıfı kısa zamanda Venedik ve Dubrovnik'te karşılaştıkları antisemitik ortamdan ve/veya istenmeyen bir rakip olarak ortaya çıkmalarından ötürü dışlandılar. Ancak Osmanlı himayesiyle Yahudi tacirler zamanla bölgede tutundular ve başlıca aktörler arasına katıldılar (Olson, 1976-77, s.122-123; Harris, 2003, s.171-172). Bu başarıda kuşkusuz Osmanlı sarayında büyük itibar kazanan Don Nasi ve Gracia Mendez gibi Sefarad sermayedarların da birinci dereceden tesiri bulunmaktaydı (Birnbaum, 2000, s.98-160; İnalçık, 2004, s.263-266). Yahudiler

ileriki yıllarda, Adriyatik Denizi ve çevresinde süren ticareti kendi menfaatlerine daha uygun duruma getirecek şartları oluşturdular.

Osmanlı himayesi sayesinde Avlonya'nın en kalabalık unsurlarından biri haline gelen Yahudi cemaati, askerî bir üs olan bu limanı kısa zamanda Adriyatik'in en aktif ticaret limanlarından biri haline getirmeyi başardı. Dubrovniklilerle ortaklıklar kurarlarken diğer yandan da başlıca rakipleri oldular. Yüzyılın sonlarında Yahudiler Venedik'te süren ticarete de hâkim bir pozisyona geldiler. Öte taraftan Dubrovnik, Ankona ve Floransa hattında da Yahudi tacirler oldukça aktiftiler (Kafadar, 2009, s.82; Acıpinar, 2016, s.123-124). Yahudilerden Avlonya Limanı'nı kullananlar Dubrovnik ve Venedik'e genellikle zift, buğday, deri ve post ihraç etmekteydiler. Ayrıca kumaş türleri ve ipek kozaları da Adriyatik etrafında alım satımında uzmanlaştıkları diğer ticaret kalemleriydi. Yahudilerin hem Hristiyan hem Müslüman unsurlarla yoğun ilişkileri, aynı zamanda kredi finansmanında da önemli bir sermaye gücü olmalarını beraberinde getirdi (Carter, 1971, s.386; Krekić, 1980, s.265-269). 1570'den sonra Osmanlı yönlendirmesiyle Nova iskelesi de Yahudi sermayesinin ilgi alanlarının arasına katıldı. İncalık, Yahudi tüccarın Batı Balkan kıyıları boyunca zamanla kuzey istikametine doğru kaymasının 1530'lu yıllarda başladığını, 1570-1573 savaş döneminde hız kazandığını belirtmiştir (2004, s.324-325).

Özellikle Kıbrıs Savaşı esnasında birçok tüccar taifesi gibi Yahudiler de ticari faaliyetleri için Dubrovnik Limanı'nı yoğun olarak kullandılar. Ancak savaş şartlarını bir fırsata dönüştüren Dubrovnikliler, limanlarında yabancılardan alınan gümrük vergisini yükselterek tepkilere yol açtılar. Limanda sesleri en yüksek perdeden çıkanlar Yahudilerdi. Cumhuriyet, onlar aleyhinde bazı girişimlerde bulunacağı sırada Osmanlı himayesi imdada yetişti. Yaşanan çekişmeler ve neticede yükselen hoşnutsuzluklar dolayısıyla Yahudiler faaliyetlerini gittikçe Split'e taşıdılar (Tadić, 1937, s.93-94) ve 1573, 1577, 1580 ve 1582 yıllarında burasının düşük gümrüklü bir transit liman ve antrepo olarak yapılandırılması fikrini geliştirdiler (Paci, 1970, s.50-59; Harris, 2003, s.172; İncalık, 2004, s.325-326; Kafadar, 2009, s.89).

Venedik hâkimiyetindeki Split, 1560 yılından itibaren önemli bir ticaret limanı olma yolunda mesafe kat etti. Bu gelişim seyri Kilis (Klissa) Sancakbeyi Ali Bey'in de dikkatini çekti. Böylece Yahudi tacirlerin, limanın ortak bir Osmanlı-Venedik teşebbüsü olarak Adriyatik'in iki yakası arasında uluslararası ticarete konu olacak şekilde yapılandırılması tasarısını benimseyerek sonuna kadar destekledi (Kafadar, 2009, s.96). Arkasına aldığı destekle tasarıyı geliştiren Rodriguez ise projeyi hayata geçirmek üzere harekete geçti (Paci, 1970, s.50-63; Braudel, 1989, s.188-189; Pedani, 2004, s.582; 2015, s.247).

XVI. yüzyılın son otuz yılı Venedikliler açısından hiç iyi geçmemişti. Kıbrıs Savaşı esnasında maruz kaldıkları ambargo sebebiyle Osmanlı pazarından dışlanan Venedikliler gerek ticari kârlarının kayba uğraması gerekse savaşın muazzam maliyetinin Cumhuriyet'i zora sokması dolayısıyla 1573 yılında barış sağlandıktan sonra Levant ticaretine hızlı bir dönüş yaptılar. Ancak Doğu Akdeniz ticaretine döndüklerinde karşılarında Fransız ve İngiliz, daha ileriki yıllarda ise Felemenk tacirleri rakip buldular. Pastadaki paylarının küçülmesinin yanı sıra Venediklilere bir darbe de şehirde yaşanan sel felaketiyle indi. Zaten yüzyılın ikinci yarısında tüm Akdeniz havzasında nüfusun artmasıyla birlikte gelen tahıl kıtlığıyla mücadele eden Venedik, bir de bu afet esnasında tuz, baharat ve tahıl ambarlarını su basmasıyla daha fazla zora düştü ve Osmanlı tahılına bağımlılığı azami derecede arttı (Braudel, 1989, s.148-149). Böylece Venedikliler maruz kaldıkları tüm bu sorunlar karşısında, Split knezi Loredan'ın

muhalefetine rağmen (Paci, 1970, s.54), kendi hâkimiyetlerindeki bir limanın uluslararası ticarete açılacak biçimde yapılandırılması fikrine dört elle sarıldılar (Foretić, 1980, s.79).

Dubrovnikliler, kendi limanlarına ciddi bir rakip olma potansiyeli sebebiyle Split Limanı'nın uluslararası ticarete açılması projesini engellemek için ellerinden geleni yaptılar (Foretić, 1980, s.80; Harris, 2003, s.117). Bosna beylerbeyine elçi gönderen Cumhuriyet, Split'in Uskoklardan dolayı "*kötülükler yuvası*" haline geldiğini belirtti (Bracewell, 2009, s.239). Limanın başarılı olması durumunda Dubrovnik'in Osmanlılara haracını ödeyemeyecek duruma düşeceği ve neticede Venedik tarafından ele geçirileceği uyarılarında bulundu (Miović, 2005, s.69). Bosna ve İstanbul'da elçilerin hiçbir şikâyeti karşılık bulmadı. Tarafların onayını alan proje 1590'da faaliyete geçirildi. Bundan iki sene sonrasındaysa Split'te tacirler Osmanlı mallarını Venedik'e gidecek olan gemilere yüklemeye başladılar (Braudel, 1989, s.189).

Osmanlı merkezi ve Bosna beylerbeyliği açısından Split, Dubrovnik'e kıyasla bazı önemli avantajlar taşımaktaydı. Öncelikle, Bosnalı tacirlerin gittikçe artan ticari aktiviteleri dolayısıyla Dubrovniklilerin arz ettikleri rekabet karşısında şehrin limanı Boşnaklar tarafından kullanılmak istenmemektedir. Buna karşın Boşnaklar, iş bağlantılarını kurdukları Venediklilere ait Split üzerinden transit ticaretlerini yürütmeye daha yatkındılar. Bu durum aynı zamanda Split'in Saraybosna'ya olan elverişli konumundan ve daha yakın bir mesafede bulunmasından kaynaklanmaktaydı (İnalçık, 2004, s.321-323). Diğer yandan Split'te kurulan çok uluslu işbirliği, Osmanlı uyruklu olup İtalya'yla ticaret yapma niyetindeki Yahudi, Boşnak, Türk, Rum vb. tüccar taifeleri için gümrük tarifesinde %50 oranında bir indirim uygulanmasıyla oldukça cazip hâle gelmişti (Paci, 1970, s.63-64). Bu durumsa Batı Balkan piyasasında Osmanlı'nın provizyonist ekonomi anlayışına uygun rekabet koşullarını oluşturmaktaydı (Köse, 2013, s.49). Öte taraftan Split'in güvenlik imkânları, Adriyatik'te tehdit oluşturan Uskoklara karşı önemli ölçüde emniyet sunmaktaydı (Paci, 1970, s.63). Tüm bu avantajlar karşısında Osmanlı merkez ve taşra ricalinde genel temayülün, imparatorluğun yerli unsurlarının gelişmekte olan ticaretlerini desteklemek üzere Split'te bir Osmanlı-Venedik ortaklığından yana olduğu anlaşılmaktadır.

Split, Adriyatik'te ve Güney Slav coğrafyasında yüzyılın ikinci yarısından beri emniyeti bozan ve ticareti tehdit eden Uskok tehlikesine karşı iki yönden güvenlik sunmaktaydı. Split'in hemen arkasında müstahkem bir tepedeki Kilis Kalesi sayesinde karadan hem liman şehri hem de Bosna'ya uzanan ticaret yolları, bölgede ciddi bir tehlike olan eşkiyalara karşı Osmanlı askerî varlığıyla korunmaktaydı (Moačanin, 2002, s.128). Bunların yanında yeni ticaret yolları açıldı, mevcut olanlar ıslah edildi ve inşa edilen kale ve palankalarla ulaşımın güvenliği artırıldı (Paci, 1970, s.67; Köse, 2013, s.43). Ayrıca tacirlerin ve mallarının belirli tarihlerde hareket edecek olan büyük kabileler halinde yolculuklarının organize edilmesi de güvenliğe ilave bir katkı olacaktı (Braudel, 1989, s.188-189). Deniz tarafındaysa ticaret gemilerine eskortluk edecek ve karakol gezecek Venedik savaş gemileri korsanlara göz açtırmayacaktı (Bracewell, 2009, s.238-239; Pedani, 2015, s.176-177). Osmanlılar tarafından bilhassa Uskoklara karşı bu denizin güvenliği Serenissima'ya bırakıldı (Aymard, 1963, s.223, 229-230; Pedani, 2004, s.265-280; Bostan, 2009, s.23-24).

Split cazibe oluşturan artlarıyla kısa zamanda çekim merkezine dönüştü ve yükselme temayülü giderek arttı. Limanda özellikle Osmanlı, Venedik ve Yahudi mallarına kolaylıklar tanındı. Daniele Rodriguez ise Split'te Venedik idaresi nezdinde Yahudi tacirlerin konsolosu olarak atandı, kendisine 200 duka maaş bağlandı (Paci, 1970, s.64; Pedani, 2015, s.243).

İtalya'dan ve bilhassa Venedik'ten limana yönelen tacirler burada anakaradan Osmanlı mallarını getiren Boşnak tacirlerle buluştular ve iş ilişkilerini ilerlettiler (Traljić, 1965, s.809-825). Bu da balmumu, deri, hayvan postları, ipek, yün, iplik gibi mamullerin rotasının Dubrovnik'ten Split'e sapmasını beraberinde getirdi (Harris, 2003, s.172). Bosnalıların limana getirdikleri başlıca ürünler incir, hayvan derileri, balık, şarap ve attı (İnalçık, 2004, s.323). Limandan Bosna'ya uzanan Venedikli tacirler artık Dubrovnik aracılığını devreden çıkararak Boşnak tacirlerle doğrudan irtibata geçtiler ve sıkı ortaklıklar kurdular (Faroqhi, 2010, s.132). Bu, Venedik ticari rekabetinin Balkanlara uzandıkları, Bosnalı tacirlerin kendilerine rakip bir şekilde geliştikleri, nihayetinde Dubrovniklilerin saha kenarına itilecekleri manasına geliyordu.

XVI. yüzyıl boyunca ticari aktiviteleri gittikçe artan Bosnalı tacirler Split sayesinde daha da gelişttiler ve ticari bağlantılarını genişletme imkânı yakaladılar. Saraybosna, Hersek ve bilhassa Banyaluka ve Yenipazar (Novibazar)'dan kafileler artık Split'e yönelmekteydiler (Paci, 1970, s.77). Coğrafi konumu itibariyle Dubrovnik'ten daha elverişli olan Split'in sağladığı ticaret trafiği Saraybosna şehrini zenginleştirdi, dahası demografik ve fizikî yönden büyümesini sağladı. Bu vetire şehri gelecekte Bosna'nın merkezi haline getirdi (İnalçık, 2006, s.141-142; Köse, 2013, s.45).

Split'in varlığı Boşnak tacirler için adeta taşları yerlerine oturtmuştu. Split'in ve Bosnalı tacirlerin yükselişleri paralellik arz etmekteydi. Bu orantılı gelişim Batı Balkanların iç bölgelerinde süren ticarete Boşnakların Dubrovniklilerin yerini almalarıyla sonuçlandı (Pedani, 2004, s.583). Bunun anlamı aynı zamanda Saraybosna'daki Dubrovnik kolonisinin giderek kan kaybetmesi, şehirdeki ticari liderliğini yitirmesi ve bir sonraki yüzyılda ikinci sınıf bir ticaret kolonisi durumuna düşmesiydi (Zlata, 2013: 494). XVII. yüzyıla gelindiğinde Dubrovnik, deri ve balmumu ihracatındaki yerini Saraybosna'ya kaptırdı. Belgrad, Ürgüb (Prokuplje) ve Yenipazar gibi ticari değer taşıyan şehirlerde de Boşnaklar zamanla Dubrovnikli tacirleri geride bıraktılar (İnalçık 2004, s.323).

Split'in hizmete açılmasıyla Dubrovnik Limanı'nın Dalmaçya'daki tekel konumu da ilk defa delinmiş oluyordu. Bunun yanı sıra Neretva bölgesi ve Gabela İskelesi de tuz dışındaki diğer ticaret kalemlerinde sarsıntıya uğradılar ve gelirleri gittikçe azaldı (Paci, 1970, s.61, 65-66). Dubrovnik'in ticaretteki altın çağı bir liman vazifesi gördüğü zamanlardı, ancak 1620 ve 1630'larda şehrin ticaret trafiğinin ciddi bir durgunluğa girdiği görülmektedir. Bu dönemde Dubrovniklilerin genel uğraşları şehre girmeyen bir çeşit deniz nakliyatçılığına dönüşmüştür (Harris, 2003, s.170; Faroqhi, 2010, s.132-133).

Dahası Venedik rekabeti Dubrovnik'e karşı düşmanlık boyutundaydı. Osmanlılarla aralarındaki dostane ilişkilerden cesaret bulan Serenissima bir yandan Dubrovnik adalarına ve kıyılarına karşı kasıtlı bir saldırı pozisyonuna geçerken (Miović, 2005, s.63-65; Yemişçi, 2017, s.142-169), diğer yandan da Dubrovniklilerin Balkanlardaki ticari üstünlüklerini baltalayacak eylemlere girişti. Venediklilerin Boşnak tacirlerle kurdukları iş ilişkilerinin ve ortaklıkların kökleşmesinin yanında Dubrovniklilerin Split'te ticaret yapmaları zorlaştırıldı. 1611'de Saraybosna'da kurulması kararlaştırılan Venedik konsolosluğunun bir amacı da Sofya, Üsküp ve diğer Balkan şehirlerinden gelecek tüccar kafilelerini Dubrovnik'e değil Split'e yönlendirmektir. Aynı sene içerisinde Split knezi Cesare Dolfin, bu amaç doğrultusunda iki Yahudi'yi henüz Venedik'ten resmi emir gelmeden Üsküp ve Saraybosna'ya gönderdi (Foretić, 1980, s.84). Bu mevzu daha sonra Dubrovnik elçileri tarafından Divân-ı Hümâyûn'a

şikâyet konusu oldu. 1621'de Venedik'ten Dubrovnik'e mal ihracı da yasaklanarak aradaki rekabet sertleşti (Paci, 1970, s.87; Carter, 1971, s.386).

1550'li yıllardan itibaren Levant'a taşıdıkları tekstil ürünleriyle Fransız, İngiliz ve Felemenk tacirler, Doğu Akdeniz'de Dubrovnikli ve Venedikli meslektaşları karşısında ciddi birer rakip olarak belirmişlerdi. Bu gelişmeler Venedik'in yüzünü Balkanlara çevirmeye zorlamış ve Adriyatik'e kıyısı olan bu iki devleti Balkan ticaretinde karşı karşıya getirmişti. Venedikliler, Balkanlarda yerleşmiş Dubrovnik ticaretini yerinden edecek hamleleri Split Limanı sayesinde gerçekleştirdiler. Balkan ticaretine Split sayesinde giren Venedikliler, İstanbul'a kadar ulaşan kervan yolu vasıtasıyla Saraybosna-Üsküp-Edirne güzergâhından bazı önemli Balkan şehirlerine (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.1/3 (Evâil-i Receb 1028 / 14-23 Haziran 1619); Turan, 1968, s.256; Braudel, 1989, s.188; İnalçık, 2004, s.320-326; Köse, 2010, s.126), diğer yandan da Bosnalıların işbirliğiyle Gabela pazarına kadar sızdılar (Yemişçi, 2020, s.201). Bu tarihlere kadar Balkanlarda neredeyse tekelleşmiş vaziyette bulunan Dubrovniklilerin ticaret hacmi ağır darbe aldı. Bunun üzerine Dubrovnikliler, alım-satımında uzmanlaştıkları tekstil ürünleri, balmumu, deri, kürk ve yün gibi ürünleri İtalya'ya ihraç ederek kayıplarını Adriyatik'in karşı yakasında telafi etmeye çalıştılar (Zlatar, 2013, s.506).

1590'da Split'in hizmete açılmasından itibaren meydana gelen gelişmeler gösterdi ki, bundan böyle Dubrovnik ve ticari değeri artık Osmanlılar için eski önemini taşımamaktaydı. II. Mehmed ile birlikte Doğu Akdeniz'de Venedik hegemonyası aleyhine uygulamaya geçirilen politika 1573 yılındaki barışa kadar İmparatorluğun temel stratejik hedeflerine ulaşmasını sağlamıştı. Yüzyıldan fazla bir süre boyunca çeşitli fasılalarla uygulanan bu siyasetle Floransa (Acıpınar, 2016, s.33-45), Cenova (Pittioni, 2002, s.994-996; Fleet, 2009, s.127-130), Ankona (İnalçık, 2004, s.237, 243; Kafadar, 2009, s.80-84), Milano (Babinger, 1985, s.388-390) ve Dubrovnikli tacirler (Bostan, 2019, s.17; Köse 2009, s.37-38; Yemişçi, 2017, s.56-57, 62, 68-73) Venedikliler aleyhine desteklenmişlerdi. Nihayetinde Venedik'in Akdeniz'deki gücü kırılmış, Levant üzerindeki Osmanlı nüfuz ve kontrolü sağlanmış, Serenissima'nın donanması Adriyatik'e kapanmaya zorlanmıştı. Venedik'in Levant'taki ticari üstünlüğü devam etmesine rağmen artık bundan bir hegemonya olarak söz etmek zordu. Kıbrıs Savaşı ve Tunus'un fethinden (1574) sonraysa Akdeniz'in büyük güçleri arasında dengeler nispeten sağlanmıştı. Osmanlılar ve Venedikliler 1573 yılında aralarındaki ilişkileri derhal onararak normalleşme sürecine girdiler (Tabakoğlu, 2019, s.308-309; Arı, 2019, s.46-50). Savaş dönemi göstermişti ki, Osmanlılar Venedik tedarikçiliğine, Venedikliler ise Osmanlı pazarına ve tahılına ihtiyaç duymaktaydılar (Braudel, 1989, s.294, 317-318). Karşılıklı ticari menfaatler iki tarafı da birbirine muhtaç kılmaktaydı. Münasebetler bu realite üzerine kuruldu ve bu defa ikili ilişkiler Dubrovnik'in hilafına uzun soluklu oldu.

Osmanlı yetkilileri, Balkan ticaretinin Dubrovnik'ten veya Split'ten denize açılması gerektiği hakkında ikiye ayrılmaktaydılar. Dubrovnik Limanı'nı savunan kesimin Dubrovniklilerle anlaşmalı bir hizip olduğu tahmin edilebilir. Öte taraftan Bosna ve Hersek'in yerel/bölgesel menfaatlerini gözetken bazı idareciler, memurlar ve tacirlerinse Split'ten yana tavır takındıkları görülmektedir. Nitekim, Bosna'nın ticari menfaatleri Split üzerinden Venedik'e yönelen güzergâhla daha fazla bağlantılıydı. Bu durum, Bosna ve Hersek idarecileri nezdinde yerli unsurları koruyucu bir tavır olarak algılanabileceği gibi, aynı idarecilerin bölge ticaretiyle içiçe geçmiş menfaat ağlarından kaynaklanmış olması da mümkündür.

Dubrovnik-Split rekabetinde, Osmanlı merkez ve taşra yönetimleriyle yerli ve uluslararası tüccarın Batı Balkan ticaretinde meydana getirdikleri iç ve dış dinamikler dâhilinde birer taraf olduklarına dair detay bir örnek vaka belgelerinde yer bulmuştur. Bosna'da Venediklilerin de manipülasyonu, Dubrovnik'e gidecek tacirlerin Split'e sevk edilmesi hususunda adeta bir kampanya başlatılmıştı. Osmanlı merkeziyse Dubrovniklilerin şikayetleri sonucunda bu tarz yönlendirmelerin yasaklandığına dair Bosna beylerbeyine, Hersek sancakbeyine, Saraybosna ve eyaletteki diğer kadılara emirler göndermek durumunda kaldı. Belgede, Dubrovnik Limanı ticarete kapatılmadığı halde Bosna'da tacirlerin Dubrovnik'e gitmemeleri, Split'e giden güzergâhı kullanmaları hakkında telkin ve yönlendirmelerde bulunulduğu belirtilmekteydi. Halbuki tacirlerin mallarını götürecekleri liman tercihlerinde serbest bırakılmaları, Bosna eyaletindeki yerleşim birimlerinde bu serbestiyetin ilan edilmesi ve ilaveten resmi makamlar tarafından Dubrovnik'e gidecek tacirlere engel olunmaması emredildi. (DAD., 7/2.1, sv.18, br.864 (Evâil-i Muharrem 1044 / 27 Haziran – 6 Temmuz 1634).

Diğer yandan henüz Split Limanı'nın inşası esnasında dönemin Bosna beylerbeyi, belki Venediklilerle henüz yakın senelerde sonlanan savaş döneminden kalan önyargılardan kaynaklanan bir tutumla ve/veya Dubrovnikli yetkililerin ikili ticari çıkarlar dolayısıyla onu ikna etmiş olmalarından ötürü muhalif tavrı sergilemişti. Split'in, Uskok üssü Senj'e yakınlığı sebebiyle ortaya güvenlik zafiyeti çıkabileceği gibi muhtemel sakıncalar hakkında İstanbul'u bilgilendirdi (Köse, 2010, s.126). Dubrovnik'te görev yapan Osmanlı emirleri Dubrovniklilerin kıskırtmaları ve gelirlerinin azalacağı kaygısıyla Split'e giden tacirleri ve kervanları Dubrovnik'e çekmek konusunda baskıcı yöntemler uygulamaktaydılar. Dubrovnik emini İbrahim, yanındaki Dubrovniklilerle Split'e giden bir Venedik ticaret kervanını Mostar yakınlarında yolundan zorla çevirerek Dubrovnik'e yönlendirmeye çalışmıştı. İstanbul'daki Venedik baylosunun arzıyla Bosna beylerbeyine gönderilen fermana göre Dubrovnikliler, Split'e giden kervanlara karışmamaları gerektiği hususunda daha önceden defalarca uyarılmışlardı. Önceki Osmanlı eminiyse cezalandırılarak görev yerinden uzaklaştırılmıştı. Beylerbeyinden istenirse kervanın zararlarının Dubrovniklilere tazmin ettirilmesi, bu gibi teşebbüslerin men edilmesi ve Emin İbrahim'e gereken cezanın verilmesiydi. (BOA., MAD.d., 6004, s.132 (Evâil-i Rebiülevvel 1037 / 10-19 Kasım 1627).

Venedik, Osmanlılarla kurulan dostluğun ve Split üzerinden gerçekleşen ticari ortaklığın tadını çıkarmaktaydı. XVI. yüzyılın sonlarında Serenissima'nın maruz kaldığı ekonomik darboğaz aşılmış ve Osmanlılardan alınan tahıl imtiyazlarıyla da kıtlık bertaraf edilmişti. Ayrıca XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Levant'ta karşılına çıkan Batı Avrupalıların rekabetinden doğan bunalım da böylece atlatılmış olmaktadır (Carter, 1971, s.386). Split olağanüstü gelişimini sürdürdü ve muazzam kâr potansiyelini arttırdı. XVII. yüzyılın başlarından 1640'a kadar limanın kâr hacmi beş kattan fazla bir büyüme gösterdi (Emin, 2013, s.86). 1619'da Venedik'in Split valisi, limanın ticaret hacminin artışına paralel olarak sarayın mahzenlerini dahi ambar olarak kullanıma açtı, şehrin kalesiyse adeta malların depolandığı bir binaya dönüştü (Harris, 2003, s.173). 1621'e gelindiğindeyse Osmanlı tacirlerinin Venedik'te artan faaliyetleri dolayısıyla "Fondaco dei Turchi" (Türk Hanı) hizmete açıldı (Turan, 1968, s.247-283; Şakiroğlu, 1989, s.615-620; Kafadar, 2009, s.93-95).

Split Limanı'nı Olumsuz Etkileyen Gelişmeler ve Tehlikeler

Split Limanı'nın uluslararası ticarete açılmasının Dubrovnik'in aleyhine, fakat Osmanlı ve Venedik'e tâbi başta Yahudi ve Boşnak tacirler olmak üzere birçok unsurun lehine bir olay olduğu görölmektedir. Peki limanın sözü edilen avantajlarının yanında Split'in dezavantajları var mıydı? Split merkezli ticaret güzergâhını tehdit eden unsurlar nelerdi?

Split ve ona bağlı deniz-kara yolları için her ne kadar olağanüstü güvenlik önlemleri alınmış olsa da ticaret ve taşımacılık kimi zamanlarda bazı beklenmeyen darbeler alabilmekteydi. Uzun Osmanlı-Avusturya Savaşları esnasında 1596'da Kilis bir hileyle Uskokların eline düştü. Dahası, bu sıralarda Vatikan ve Avusturya'nın Venedik'i savaşta yanlarına çekme gayretleri Venedikliler Osmanlı ricali karşısında zor bir durumda kaldılar, fakat hemen bir sene sonra Kilis geri alındı (Moačanin, 2002, s.128). Öte taraftan Venedikliler 1615-1617 arasında giriştikleri Gradisca Savaşı'nın sonucunda Uskokları Senj'den, dolayısıyla da denizlerden iç bölgelere doğru uzaklaştırmayı başardılar. Artık Split-Venedik hattı son derece emniyetliydi ve dahası Osmanlı tacirlerinin malları limandan Venedik'e tam teçhizatlı silahlandırılmış konvoylarla gönderilmeye devam ediyordu (Bracewell, 2009, s.239).

1616 yılından sonra İspanya'ya bağlı Ossuna filosunun Adriyatik'te görölmeye başlandığı zamanlarda denizlerdeki emniyet tekrar sarsıldı. Ossuna ve Venedik filoları arasında gerginlikler, hatta zaman zaman çatışmalar yaşandı. Habsburglar, Venedik'in Adriyatik üzerindeki hegemonyasından rahatsızdılar ve Serenissima'nın iddialarına zarar vermek amacıyla İspanya'nın Napoli'deki kral naibi olan Ossuna dükü filolarıyla harekete geçmişti (Foretić, 1980, s.86; Harris, 2003, s.119). Bu filonun arz ettiği tehlike karşısında denizlerde bir Osmanlı-Venedik ittifakı kuruldu. İşkodra, Delvine ve Avlonya sancakbeylerine, buraların kadılarına ve kalelerdeki neferât ağalarına gönderilen fermanla İspanyol donanmasının Osmanlı kıyılarına yapabilecekleri taarruzlara karşı hazırlıklı olunması, Venedik donanmasıyla karşılaşıldığında işbirliği içerisinde davranılması ve gerekirse İspanyollara karşı birlikte çarpışılması emredildi. İlaveten, Venediklilerin ihtiyaçları durumunda "*dostluğa binâen*" asker gönderilmesi veya sahil yerleşimlerinden asker toplamalarının engellenmemesi buyruldu (BOA., MAD.d., 6004, s.14/1 ve s.16/1 (Cemâziye'l-evvel 1030 / 24 Mart – 22 Nisan 1621; Pedani, 2008, s.162-163; Bostan, 2009, s.63).

İspanyol filosunun ilk teşebbüsü 1617'de gerçekleşti. Venediklilerin yanında Müslüman ve Yahudi tacirlerin çuha ve kumaş yüklerini taşıyan, Venedik'ten Split'e yol alan iki navlun bir saldırıya maruz kaldılar. Saldırıdan kurtulan Müslüman tacirler Divân-ı Hümâyûn'da Venedikli yetkililer hakkında davacı oldular. Bunun üzerine I. Mustafa, Venedik doğuna yazdığı nâme-i hümâyûn'da tacirlerin uğradıkları zararların telafi edilmesini istedi (Bostan, 2009, s.61-62). Adriyatik'te beliren bir başka İspanyol tehdidiyse 1624 yılında kurulan ve 9 Sicilya, 4 Cenova ve 4 Malta teknesinden müteşekkil 17 gemilik filoydu. Bu filonun amacı Osmanlı korsanları ve karşılaştıkları Venedik gemileriyle savaşmaktı ki, koruma altındaki konvoylardan biri bunlar tarafından baskına uğradı. İspanyol filosu, Biograd-Murter arasında Venedik ticaret gemilerine karşı hücumla geçti ve Bosna'dan Osmanlı tacirlerinin çuha, kumaş ve diğer ticarî mallarını taşıyan iki Venedik nakliye gemisi bu taarruzda yağmalandılar. Bosna eyaletinde bu gelişmeler, "*Dubrovnik'in Split karşısında duyduğu intikam dolayısıyla İspanyolları çağırdıkları*" şeklinde yorumlandı ve Dubrovniklilere karşı tepkiler yükseldi (Foretić, 1980, s.87; Bostan, 2009, s.62). Neticede uğranan zararlar dolayısıyla mesele İstanbul'a intikal etti ve mağdur tacirler Venedik'in temsilcisi sıfatıyla baylos Giorgio Giustinian'dan tazminat talebinde bulunmak üzere dava açtılar. Konuyu Divân'a taşıyan tacirler beyanlarında "*Venedik beğleri deryâda bize olan zararlarımızı sigorya (sigorta) eylemiş(ler) idi ba'zı kefil ve zâtî olmuşlar idi*"

ifadeleriyle haklarını savundular. Buna karşın baylos ise “*beğlerimiz kefil değildir ben dahi anların vekîli olmak üzere bu cânibe gönderilmedim*” diyerek kendini ve Cumhuriyet’i yöneten beyleri savundu. Her hâlükârda Adriyatik’in güvenliğinin sağlanması Venedik’in sorumluluğundaydı, dahası tacirlerin ifadelerine göre “*Venedik beğleri*”nin sigorta kapsamında garanti verdikleri ve kefil oldukları anlaşılmaktadır. Buna rağmen İstanbul’dan çıkan nişânda bu olayla ilgili “*Venedik beğleri*”nin herhangi bir tazminatla sorumlu tutulamayacağı belirtilmekteydi (BOA., MAD.d, 6004, s.11/3 (Evâhir-i Muharrem 1030 / 17-25 Aralık 1620); s.117/1 (Evâsıt-ı Receb 1034 / 19-28 Nisan 1625). XVI. yüzyılın ikinci yarısında Adriyatik’teki Uskok saldırılarına karşı hesap sorulan ve tazminat istenen Venedik mercilerinin (Pedani, 2008, s.160-161) bu yıllarda meydana gelen Habsburg taarruzlarına karşı mesul görülmeişleri düşündürücüdür.

Split’e giden Venedik navlunlarını tehdit eden bir diğer unsur, XVI. yüzyılın son yirmi senesinden itibaren merkezî otoritenin zayıflamaya başlamasıyla birlikte başına buyruk davranışları ortaya çıkan Osmanlı korsanlarıydı. İmparatorluğun Akdeniz ve Adriyatik’te yarı resmi vurucu ve caydırıcı gücünü teşkil eden korsanlar her ne kadar İstanbul’un dost kabul ettiği ülkelerin bandırasını çeken gemilere ilişmemek zorunda olsalar da bu yıllardan itibaren *emân* sahibi ülkelerin gemilerini de hedeflerine almaya başlamışlardı (Bostan, 2009, s.43; Pedani, 2008, s.161-162). Split Limanı’nın hizmete açılmasından hemen birkaç sene sonra limana giden bir Venedik ticaret gemisi Osmanlı korsanları tarafından saldırıya uğradı. Avlonya sancakbeyine ve Draç kadısına gönderilen fermana göre Karadeli Hamza Reis, Trablusgarb yeniçerilerinden 280 levendle donattığı kalyatasıyla yağma ve ganimet için denize açılmıştı. Ardından yolda karşılaştığı Hasan Reis’in kalyatası ve bir levend fırkatesinin de katılımlarıyla Adriyatik Denizi’ne girdiler. Daha sonra rast geldikleri ve Split’e doğru yol alan bir Venedik ticaret gemisine taarruz eden korsanlar güvertede vuruştukları aristokrat bir Venedikliyi ve oğlunu kılıçtan geçirdiler. Ele geçirdikleri “*nice bin filorilik nukûd ve metâ*”yı zapt ettikleri Venedik kadırgasıyla birlikte Draç Limanı’na getirdiler ve kalenin kıyısına demirlediler. Burada yaralı Venedikli aristokrati, iki oğlunu, kadırganın reisini ve gemideki diğer Venediklileri kilit altına aldılar. Bu olayın Venedik elçisi tarafından başkente arz edilmesi üzerine yazılan fermana bahsi geçen Venediklilerin İstanbul’a gönderilmeleri ve korsanların yakalanarak Draç Kalesi’nde hapsedilmeleri emredildi. İlaveten nakit para, eşya ve forsaların da iade edilmek üzere kayda alınmaları fermandaki buyruklar arasındaydı (BOA., A.DVN.MHM.d., 72, s.261/514 ve s.280/552 (27 Şevval 1002 / 16 Temmuz 1594); Bostan, 2009, s.40-42; Şahin, 2014: 117).

Korsan saldırılarının yanı sıra bazen Split’e giden kara ticaret yolunun da eşkıyalardan dolayı emniyetinin bozulduğu ve kervanların saldırıya uğradıkları vakiydi. Osmanlı güvenlik güçleri Split yollarında aldıkları tedbirlere rağmen birtakım olaylar meydana gelebilmekteydi. Batı Balkanların faal eşkıyalarından olan Popovalı Derviş Çavuş ile kardeşi Davud da bölgedeki ticaretten illegal olarak nemalananlar arasındaydılar. Bunlar dört sene içerisinde Primorje bölgesinde birçok soyguna karıştılar. Popova Vadisi’nde, Novalja, Zadar, Biograd, Şibenik, Trogir, Makarska ve Hvar’ın yanı sıra Dubrovnik ve Nova’ya kadar uzanan aktiviteleri arasında Split’e ilerleyen tacirlerin yollarını keserek yağmalamak da vardı. İstanbul’dan Hersek sancakbeyine, Nova ve Lubin (Ljubinj) kadılarına gönderilen fermana kervan yollarının ve kıyı emniyetinin sağlanarak bu eşkıyalara karşı dikkatli olunması ve gerekli tedbirlerin alınarak bunların yakalanması emredildi (DAD., 7/2.1, sv.11, br.518 (Evâhir-i Şevval 1012 / 22-31 Mart 1604).

Split yolunu gözleyen bir başka eşkıya çetesiye aynı zamanda Mezistre Kaptanı olan Motozoğlu Ömer'in liderliğini yaptığı gruptu. Bu çetenin faaliyet alanı Gabela, Dubrovnik ve Split üçgenindeki bölgeydi. Tacirlerin yollarını keserek onları soyan eşkıyalar kimi zamanlarda kaçırdıkları esirlerden fidye kazanma peşindeydiler. Hersek sancakbeyine, Mezistre, Nova, Mostar ve Lubin kadılarına gönderilen fermanlarda gereken teftişlerin yapılması ve bu eşkıyaların himaye edilmemesi emredildi. Ayrıca çaldıkları nakit ve eşyanın esirlerle birlikte kurtarılmaları ve suçluların yakalanarak haklarından gelinmeleri de belgedeki emirler arasındaydı (BOA., *A.DVNS.DVE.d.*, 13/1, s.117/592-593 (22 Ramazan 1023 / 26 Ekim 1614).

Kilis'in sorumluluk sahasına dahil olan ve Venedik Cumhuriyeti'nin sınırına yakın bir başka mahaldeyse bir ağa ve ona tabi eşkıya çetesi inşa ettikleri bir kaleden kanun dışı eylemlerde bulunmaktaydılar. Buradan Cumhuriyet'e tabi yerleşimlere ve ahaliye saldıran eşkıyalar Split'e gidip-gelen tacirlerin yollarını keserek onları soymaktaydılar. Şikayetler dolayısıyla eylemlerinin ve konumlarının tespit edilmesi üzerine daha önceden bu kalenin yıkım emri verilmiş ve ticaret yolu bir müddet eşkıya tehlikesine karşı emniyet altına alınmıştı. Ancak kalenin temelinden yıkılmaması dolayısıyla eşkıyaların kaleyi sonradan tamirattan geçirdikleri ve eylemlerini kaldıkları yerden devam ettirdikleri anlaşılmaktadır. Kilis beyine ve kadısına gönderilen fermanla kalenin tamamen yıktırılarak eşkıya sorununun ortadan kaldırılması buyruldu. (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.108/1 (Evâil-i Muharrem 1034 / 14-23 Ekim 1624).

Split'e giden tüccar taifesinin sırtından haksız kazanç sağlama yöntemlerinden bir diğeryse tahsildarlık vazifesi olmayan bazı kimseler tarafından ve kanunlarda belirtilen gümrük ve diğer bazı resmlerden farklı vergi(ler) kesilmesi idi. Bu teşebbüs içerisinde olanlardan biri Bekir adlı yeniçeriydi. Kilis yakınlarındaki Şevlin mevkiinde konuşlanan Bekir, 1620'li yılların başlarında gelip-geçen yabancı tacirlerden malları için *bid'at* olarak addedilen yasadışı vergiler toplamaktaydı. Venedik baylosunun arzı üzerine Kilis sancakbeyine ve kadısına gönderilen fermanla yeniçerinin bu teşebbüslerinin önüne geçilmesi emredildi (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.41/3 (h. 1032 / m. 1623).

1627 yılındaysa bizzat Split'e atanmış olan iskele emininin Venediklilere karşı menfi tutumu ve zulümleri görüldü. Daha öncesinde de "*Venedik bazergânlarına ve re'âyâsına sulh ü salâha muhâlif zulm ve ta'addî eyleyüb nice nâ mak'ül ahoâli zuhûr eyledikde kendü hâlinde olub Venedikliler ile hüsn-i makbul üzere mu'âmele itmek için*" defalarca uyarıldığı anlaşılan eminin olumsuz davranışlarının düzelmemesi, nihayetinde emanetin ondan alınarak görevinden uzaklaştırılmasına sebep oldu. Bosna beylerbeyine ve defterdârına gönderilen fermanla onun yerine "*bir müstakîl ve mu'tedîl adem nasb idüb götürüb*" yerleştirmeleri ve "*te'kîd eyleyesin ki Venediklilere hüsn-i medâra üzre geç(in)üb ticâret tâ'ifesinden ve gayriden kimesne'i rencîde itmeyüb sulh ü salâh ve 'ahd ü emân muktezâsınca dostluk üzere mu'âmele*" etmesi buyruldu. (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.133/1 (Evâil-i Rebi'ü'l-evvel 1037 / 10-19 Kasım 1627).

İstanbul-Split arasında yolculuk edecek olan bazı statü sahibi Venedikli tacirlerin emniyetlerinin sağlanması da bazı fermanlara konu olmaktadır. Yolcunun önemine göre verilen standart yol hükümlerine benzer fermanlar, yol güzergâhı üzerindeki idari birimlerin yöneticilerine hitap edecek şekilde hazırlanırdı. Bu gibi fermanlarda, belgede adı geçen şahıs(lar)ın yolculuklarında güvenliklerinin sağlanması, tehlikeli bölgelerde ve geçitlerde yanlarına koruma verilmesi, muhtemel eşkıya taarruzlarına karşı gerekli önlemlerin alınması

ve çeşitli ihtiyaçlarının kendi paralarıyla karşılanmasına engel olunmaması gibi maddeler yer almaktaydı. Arşiv kaynaklarından tespit edilebildiği kadarıyla Split'e doğru gidecek tacirler için iki adet belge bulunmaktadır. Bunlardan ilki İstanbul'daki Venedik baylosunun baştercümanı olan Marko Anton'un ticaretle uğraşan akrabası Yalkar bin Korluya(?) adına çıkarttığı hüküm, bir diğeri ise Françko Neferoni ve Covane Galena(?) adlı tacirler, maiyetleri ve hizmetkârlarının yol emniyetlerinin sağlanması hakkındadır. Her iki belge de İstanbul-Split arasındaki idari birimlerin ve kolluk kuvvetlerinin amirleri olan beylerbeyilere, sancakbeylerine, kadınlara, voyvodalara ve sübaşılara hitaben hazırlanmıştır (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.1/3 (Evâil-i Receb 1028 / 14-23 Haziran 1619) ve s.105/4 (Evâhir-i Zi'l-ka'de 1033 / 4-13 Eylül 1624).

Split merkezli ticareti tehdit eden sadece korsanlık ve haydutluk eylemleri değildi. Buna ek olarak devrin şartlarına göre şehirde son derece modern bir karantinanın mevcudiyetine rağmen 1607 ve 1630 yıllarında bölgenin kara trafiğine sekte vuran veba salgını ticaret trafiğini en az haydutluk kadar olumsuz etkiledi. Bu vahim gelişmeler Venedik ile Osmanlı toprakları arasındaki irtibatın iki defa kesilmesine sebep oldu, Split'in gelirlerine şiddetli bir darbe indirdi (Braudel, 1989, s.189; Harris, 2003, s.173).

Limanın işleyişini olumsuz etkileyen bir diğer gelişme ise 1638'de yaşandı. Osmanlı korsanlarını kovalayan bazı Venedik gemileri, onlara sığınma izni veren Avlonya'yı bombardımana tuttular ve limandaki caminin minaresi de dahil olmak üzere pek çok yıkıma sebep oldular. Bağdat Seferi'nden döndüğünde olayı öğrenen IV. Murad oldukça hiddetlendi. Önce baylosun ve Osmanlı ülkesindeki tüm Venediklilerin ölüm emrini veren Sultan, veziriazam Kemankeş Kara Mustafa Paşa'nın araya girmesiyle emrini bir nebze yumuşattı. Yeni emre göre Venedik tacirleri derhal ülkeyi terk edeceklerdi (Naîmâ, 2007, s.934, 937; Kiel, 1991, s.119; Acıpinar, 2015, s.177-179). Ayrıca Sultan, cülusundan sonra yenilemiş olduğu ahidnâmeyi (BOA., *MAD.d.*, 6004, s.93-94 (Evâsıt-ı Safer 1033 / 4-13 Aralık 1623) iptal etti ve Osmanlı iskele ve limanlarından Venediklilerle ticareti yasakladı (Acıpinar, 2015, s.179). Bu yasaklardan Split Limanı da nasibini aldı. Sultan Split'in işleyişini yasaklayarak kapatılmasını emretti. Ferman Bosna beylerbeyine hitaben yazıldı ve herhangi bir gevşeklik gösterilmemesi vurgulandı (DAD., 7/2.1, sv.19, br.911 (Evâsıt-ı Şevval 1048 / 15-24 Şubat 1639).

Dubrovniklilerin Split'e karşı yarım yüzyıldır verdikleri mücadele, kendi müdahaleleri dışında noktalanmak üzereydi. Ancak sevinçleri kısa sürdü. Sultan'ın 1640'daki vefatının ardından Split Limanı, Venedik'in 45.000 altın tazminat ödeyip konunun tatlıya bağlanmasıyla tekrar açıldı (Naîmâ, 2007, s.988-989; Uzunçarşılı, 1995, s.141-142; Faroqhi, 2008, s.51; Acıpinar, 2015, s.179-180). Fakat Split'e inen asıl darbe, Osmanlılarla Venedikliler arasında süren barış döneminin 1645'te sonlanmasıyla başlayan savaş dönemiydi.

Girit Savaşı Dolayısıyla Split Limanı'nın Kapatılması ve Dubrovnik Limanı'nın Yeniden Yükselişi

Durgunlukla geçen 53 senenin ardından Dubrovnik Limanı'nı kurtaran 1645'te patlak veren Girit Savaşı oldu. Savaş emarelerinin görülmeye başlanması, Osmanlı-Venedik ortaklığının bozulmasını ve Osmanlıların Split Limanı'ndan çekilmelerini beraberinde getirdi. Liman derhal kapatıldı ve Osmanlılar için İtalya'yla bağlantı tekrar Dubrovnik Limanı üzerinden sağlandı. Böylece Osmanlı Balkanlarına giriş kapısı da yeniden Dubrovnik oldu (Tadić, 1937, s.135; Novak, 1961, s.76-87; Kečkemet, 1971, s.31-53; Miović, 2005, s.83-84; 2008, s.69-70).

Dubrovnik Limanı yarım yüzyıldan fazla bir süre sonra yeniden tekel konumuna kavuşmaktaydı. Boşnak tacirlere düşense artık mallarını deniz ötesine Dubrovnik'ten göndermeleriydi. Cumhuriyet Dubrovnik Limanı'nda, uluslararası ticarete tekel statüsüne kavuşmanın sağladığı fırsatla gümrük vergilerini arttırdı. Böylece Dubrovnik Girit Savaşı esnasında gümrük gelirlerini son iki yüzyıl içerisinde rekor seviyelere taşıdı (Carter, 1971, s.393). Bu gümrük zammı bazı şikâyetlere yol açtı. Öte taraftan Bosnalı tacirlerin Split'ten yüz çevirmeleri hiç de gönüllü bir şekilde olmamıştı. Boşnakların ticari menfaatlerinin ibreleri hala Venediklileri göstermekteydi ve onlar da bazen ticaret yasağını çiğnediler. Boşnaklar savaş döneminde Serenissima'nın tacirleriyle olan ortaklıklarını ve iş bağlantılarını gizlice sürdürmeye devam ettiler. Hatta Bosnalıların Osmanlı resmi politikasına aykırı olarak tacirleri Dubrovnik yerine kapalı kalması gereken Venedik limanlarına yönlendirmeleri başkente kadar yansıdı. Bu durum çıkarılan bir fermanla men edildi. Bosna beylerbeyine, Hersek sancakbeyine ve eyaletteki kadılara gönderilen fermanda Split Limanı'nın ticarete kapatıldığı hatırlatılarak o tarafa tacirlerin gönderilmemesi, tüccar kabilelerini Dubrovnik yerine Split'e yönlendirme çabası içinde olanların engellenmeleri ve ticaret erbabının Dubrovnik'e serbestçe gidebileceklerinin duyurulması emredildi (DAD., 7/2.1, sv.23, br.1058 (Evâhir-i Receb 1059 / 29 Temmuz – 9 Ağustos 1649)).

Split'in kapatılması ve Osmanlıların Venedik limanlarını kullanmaktan el çektirilmeleri dışında, Venediklilerin kendi gemileriyle Bosna eyaletindeki limanlara yanaşmaları da yasaklanmıştı. Bu durumda Venediklilerin çıkar yolu, ahidnâme sahibi olmayan devletlerin tacirleri gibi Osmanlı nezdinde imtiyazlı bir konumda bulunan Fransız bandırası altında ticaretlerini sürdürmeleriydi (İnalçık, 2000, s.247-248). XVII. yüzyıldaki Fransa-Venedik ittifakı dikkate alındığında ve dahası Kıbrıs Savaşı esnasında da Fransız gemilerinin nakliye hizmetlerinden faydalandıkları hesaba katılırsa bu gelişme Venedikliler için -taşıma masrafları hariç- fazla sorun oluşturmamış olmalıdır (Pedani, 2015, s.74). Yine de Osmanlı topraklarına Venedik tacirlerinin ve ürünlerinin girmesi de İstanbul'un koyduğu yasaklara dâhildi. Öte taraftan resmi engellemeler dahi Boşnak tacirlerin Venedikli meslektaşlarıyla irtibatlarını engellememişe benzemektedir. Bu da Dubrovniklilerin birçok şikâyetine sebebiyet verdi (Miović, 2005, s.101). Boşnakların Ankona veya diğer İtalyan şehirlerinden birine mal göndermeleriyse Dubrovniklilere göre bunların Venediklilere verilmesi anlamına geliyordu (Emin, 2013, s.88). Diğer yandan Bosna ve Hersekli unsurlar nezdinde Venediklilerle kökleşmiş olan işbirliği anakarada da gizlice devam etmekteydi. Gabela'da Dubrovniklilerin sahip oldukları resmi tuz ithal tekeline rağmen Venediklilerin yasadışı getirdikleri tuzun piyasaya el altından sürülmesi bunun karakteristik bir örneğidir (Miović, 2005, s.99-100; Yemiřçi, 2020, s.201).

Bu yasal olmayan ticaretin Dubrovnikliler tarafından şikâyet unsuru olan asıl yönü kendi menfaatlerine dokunmasıyla alakalıydı. Venediklilere karşı uygulanan ambargo Dubrovnikliler tarafından dahi delinmekteydi. Yasaklı Venedik tacirleriyle yapılan ticaretten kazanılacak kârların cebzettiği Dubrovnikliler kumaş, çuha ve diğer bazı malları ithal ederek Osmanlı Balkanlarına kendi mamulleri gibi sokmaktaydılar. Bunların anlaşılması İstanbul'dan bir ferman gönderilmesini gerektirdi. Fermanda, piyasada tespit edilen Venedik mallarının kabzedilmesi, getirenlerin ve satanlarınsa cezalandırılması emredildi (DAD., 7/2.1, sv.23, br.1075 (Evâhir-i Ramazan 1060 / 16-25 Eylül 1650)). Ayrıca Dubrovniklilerin Osmanlılar nezdinde sahip oldukları istisnâ imtiyazlarla elde ettikleri, normal şartlarda ihracı yasak olan, Venediklilerin ise muazzam ihtiyaç duydukları tahıl ürünlerini kara borsa fiyatlar üzerinden

satarak büyük kârlar elde ettikleri de bugün bilinen, ancak o dönemlerde şüphe duyulan bir eylemdi (Braudel, 1989, s.393; Miović, 2005, s.84).

Sonuç

Kıbrıs Savaşı'nı sonlandıran 1573 yılındaki antlaşmayla birlikte Osmanlı tarihinde Venedik Cumhuriyeti'yle 72 sene süren en uzun barış dönemlerinden biri başlamış oldu. Gerek Osmanlı gerekse Venedik tarafı, karşılıklı ihtiyaçların baskısıyla mevcut barışı sürdürebilmek için birbirlerine karşı daha önceden hiç olmadıkları kadar toleranslı davranmaktaydılar. Uskoklar meselesi, sınır problemleri (Bizbirlik, 2009, s.45-46; Pedani, 2017, s.27-48), 1585'te Ramazan Paşa'nın ailesini taşıyan geminin Kaptan Emmo tarafından yağmalanarak yolcuların ve mürettebatın katli (Uzunçarşılı, 1995, s.138-139), Osmanlı korsanlarının Venedikliler aleyhinde süren saldırıları, Osmanlı tabiiyetindeki Dubrovnik Cumhuriyeti'nin ada ve kıyılarındaki Venedik işgalleri ve hatta 1638'de Avlonya'nın Venedik filosu tarafından bombardımana tutulması gibi olayların İstanbul'da sebep olduğu infial ve diplomatik krizler dahi Dubrovniklilerin her türlü hayıflanmalarına rağmen bir şekilde aşılabildi.

Osmanlı ile Venedik arasında esen dostluk rüzgarlarından etkilenen üçüncü bir siyasi merci Dubrovnik Cumhuriyeti ve şehrin limanı idi. Dubrovniklilerin Osmanlı-Venedik savaşları esnasında birkaç kat artan gelirleri barış dönemlerinde standart bir kâr aralığında seyretmekteydi. Fakat 1573 Antlaşması'nın ardından gelen uzun barış dönemi öncelerden farklı bir nitelik arz etmekteydi. Akdeniz ticaretinde genel olarak yaşanan ekonomik kriz ve darboğaz dolayısıyla Osmanlılar ile Venedikliler arasında pek çok hususta daha önceki yıllarda görülmemiş sıkı bir işbirliğinin kurulduğu dikkatleri çekmekteydi. Bu işbirliğinin belki de en sembolik nişanesi, 1590 yılında kurulan ve 1592 yılında hizmete açılan Split Limanı üzerindeki Osmanlı-Venedik ortaklığıydı.

Dubrovnik, Serenissima ile arasındaki yüzyıllara varan kadim düşmanlık ve rekabetin bu safhasında, hamisi ve metbuu Osmanlılar tarafından ilk defa Sen Marko'nun kanatlı aslanına tercih edilmekte ve ikinci plana itilmekteydi. Split Limanı'nın açılmasıyla Dubrovnik Limanı'nın tekel konumu da böylece sona ermekteydi. Bu tercihin başlıca sebepleri; Yahudi girişimci Daniel Rodrigez'in Split'i düşük gümrüklü cazip bir proje olarak sunmasının yanı sıra Boşnak tacirlerin artan etkinlikleri dolayısıyla bu limanın Saraybosna'ya elverişli bir güzergâhta yer almasıydı (Köse, 2013, s.45). Ayrıca Uskokların arz ettikleri ciddi tehlikeler karşısında karadan Kilis Kalesi sayesinde kervanların Osmanlı birlikleri, deniz yönünden ise nakliye gemilerinin Venedik donanması tarafından korunmasının sağlandığı olumlu koşullar da Split Limanı'nın güvenliğe dair sunduğu avantajlardı. Tüm bu faktörler dolayısıyla Split'in yükselişi fenomenal bir ivme yakaladı.

Limanın açılması, XVI. yüzyılın ortalarından itibaren güçlenmeye başlayan Boşnak tacirler için de taşları yerine oturttu. Bosnalı tacirler, Güney Slav coğrafyasında artık neredeyse tekelleşmiş vaziyete gelmiş bulunan Dubrovnikli rakipleri karşısında Venedikli meslektaşlarında tutunacak bir dal ve onlardan etkili bir destek buldular. Bunun ise Dubrovniklilerin ticaret hacmini ve şehir limanlarını aleyhte etkileyen üç temel sonucu oldu. Birincisi; Boşnaklarla Venedikliler arasında gelişen iş bağlantıları, birçok ortaklığın kurulmasını netice verdi. Devamında, Dubrovniklilerin kendi üzerlerine almış oldukları deri, yün, balmumu, iplik gibi ürünlerin deniz ötesi ihracında Boşnaklar zamanla onlara önce rakip oldular, sonrasındaysa rakiplerini ikinci plana iterek onları ekarte ettiler (İnalçık, 2004, s.323).

İkincisi; Venediklilerin yüzyıllarca nüfuz edemedikleri Balkan pazarlarına Boşnaklar sayesinde dahil olmalarıdır. Böylece Venediklilerin, Dubrovnik ticaret kolonilerinin bulunduğu ve ticarî üstünlük kurdukları Saraybosna, Belgrad, Ürgüb ve Yenipazar'a sızabilmeleri mümkün oldu (Köse, 2013, s.45). Gabela'daki tuz pazarına Venedik dahil ise Osmanlı imtiyazları sayesinde Bosna ve Hersek'e tuz ithalinde tekel sahibi olan Dubrovniklilerin hilafındaki en ciddi meselelerden biri haline geldi (Miović, 2005, s.99-100; Yemişçi, 2020, s.202, 209-212). Venedik açısından bakıldığında ise Akdeniz'de varlık göstermeye başlayan Fransız ve İngiliz, ilerleyen tarihlerde ise Hollandalı tacirlerin Venedik ticareti aleyhinde Osmanlı pazarından pay kapmaları dolayısıyla meydana gelen açıkları kapatabilme imkânı doğdu (Braudel, 1989, s.148-149). Üçüncü olarak; Boşnak-Venedikli ortaklığının gelişim seyri Split Limanı sayesinde adeta taçlandı. Artık bölgede gelişen uluslararası ticaretin güzergâhı Dubrovnik-Ankona hattından kuzeye, Split-Venedik hattına sapsmış bulunuyordu (Paci, 1970, s.77). Böylece Bosnalıların ticaretlerini Split üzerinden yapmaları dolayısıyla Dubrovnik Limanı, Split Limanı'nın hizmete açık kaldığı 1592-1645 yılları arasında tarihinin en durgun yıllarını geçirdi (Zlatar, 2013, s.506).

Öte taraftan Osmanlı-Venedik işbirliği Dubrovnik için bazı güvenlik problemlerini de beraberinde getirdi. Venedik, Osmanlı ile içinde bulunduğu barış ortamını istismar edebileceği bir fırsata dönüştürdü. 1575 Ahidnâmesi'nde Osmanlı'nın daha önceden fiilî olarak kullanılan "Venedik Körfezi" tabirini resmen tanıması ve Adriyatik'in güvenliğini Venedik'in sorumluluğuna bırakması üzerine Serenissima'nın deniz kuvvetleri Dubrovnik'in egemenlik sahası dahilindeki adalarını ve topraklarını sistemli bir işgale tâbi tutmaya başladılar. Ancak Osmanlı bu gelişmelere göz yummadı, Dubrovnik üzerindeki himayesini Serenissima'ya gönderdiği sert ultiimatolarla vurguladı ve işgal bölgelerini Venediklilerden boşalttırdı. Ayrıca yağmalanan ve batırılan gemileri de dikkate alarak Serenissima'nın Dubrovnik'e tazminat ödemesini sağladı (Köse, 2013, s.45; Yemişçi, 2017, s.154-169). Öte taraftan imparatorluğun aynı kararlılığı, başkentten gönderilen bir dizi fermanın dışında, taşradaki otoritesinin ve etkisinin zayıflamasının da etkisiyle Dubrovnik'in ticari menfaatlerini korumak noktasında gösteremediği görülmektedir. Bunda bilhassa, Osmanlı'nın himaye anlayışının daha ziyade Cumhuriyet'in siyasi sınırları dahilindeki egemenlik haklarını korumaya odaklandığı düşünülebileceği gibi, Boşnaklar özelinde yerel tacirlerin gelişim süreçlerinin kendine has dinamiklerine fazla müdahaleci olmamak kaygısının da geçerli olabileceği öne sürülebilir.

Split Limanı'nın Dubrovnik ticaretinde ve özellikle de limanın kâr marjında açtığı yaralar 1645'te bu ortak girişimin Girit Savaşı dolayısıyla nihayete ermesiyle de noktalanmamıştır. Her ne kadar Dubrovnik Limanı savaşın başlamasından itibaren tekel konumuna yeniden kavuşmuşsa da Dubrovnik diplomasisi Osmanlı başkentine, Boşnak tacirlerin Split Limanı'nda gayri resmi bir şekilde Venediklilerle alışverişe devam ettiklerine yönelik şikayetlerini taşımaktaydı. Elçilerin bir başka şikâyeti ise Venediklilerin Gabela'ya kaçak yollarla tuz getirmeyi sürdürdükleri hakkındaydı (Yemişçi, 2020, s.201, 209-210). Nitekim, Boşnak tacirlerin yıllar boyunca Venediklilerle kurdukları ticaret bağlantılarını başkent emirleriyle derhal terk etmedikleri anlaşılmaktadır.

Dubrovnik diplomasisinin Osmanlı başkentindeki diğer bir meselesi ise yerel tacirlerin bölgesel yükselişlerinin paralelinde yasa dışı olarak ticarete açtıkları Draç ve Nova gibi alternatif iskeleleri kapatmakla uğraşmaktı. İstanbul'dan bu doğrultuda fermanlar alabilmelerine rağmen bu sorun hiçbir zaman tam olarak çözülemedi. Hatta 1683 ile 1699

yılları arasında süren savaş döneminde Split Limanı ve bahsi geçen iskelelerle birlikte Makarska ve Omiş gibi Dalmaçya'nın iskele sahibi kentlerinin Venedik tarafından ele geçirilmesiyle Dubrovnik Limanı'nın tekel konumu tamamen tarihe karışacaktı. Bunun yanı sıra Venediklilerin Gabela'dan bir türlü uzaklaştırılmaması sonucunda Dubrovnik Cumhuriyeti XVII. yüzyılın son çeyreğinde, İstanbul'da verdiği diplomasi mücadelesinden de pes edecek ve resmi tuz satışlarını Ploče ile Ston'a çekecektir (Miović, 2005, s.100).

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

A. T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

1. Defterler:

a) *Düvel-i Ecnebiyye Defteri (A.DVNS.DVE.d.)*, 13/1:

Sayfa 117/592-593.

b) *Maliyeden Müdevver Defterler Tasnifi (MAD.d)*, 6004:

S.1/3; s.11/3; s.14/1; s.16/1; s.41/3; s.93-94; s.105/4; s.108/1; s.117/1; s.132/1; s.133/1.

c) *Mühimme Defteri (A.DVN.MHM.d.)*, 72:

S.261/514; s.280/552.

B. Dubrovnik Devlet Arşivi (Državni Arhiv u Dubrovnik: DAD)

• *Diplomata et Acta (DA.)*, *Acta Turcarum (7/2.1) Tasnifi*:

Svezak (sv.) 11, broj (br.) 518; sv.18, br.864; sv.19, br.911; sv.23, br.1058; sv.23, br.1075.

II. Araştırma Kitap ve Makaleler

Acıpınar, M. (2015). Kriz ve Savaş Arasında 1641 Tarihli Venedik Ahidnâmesi. *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, I/1, 177-197.

Acıpınar, M. (2016). *Osmanlı İmparatorluğu ve Floransa, Akdeniz'de Diplomasi, Ticaret ve Korsanlık 1453-1599*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Arı, B. (2019). *Akdeniz'de İki Süper Gücün Hakimiyet Mücadelesi, İspanya ve Osmanlı*. Ankara: Kadim Yayınları.

Aymard, M. (1963). XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik. M. Genç (Çev.). *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 26, 219-238.

Babinger, F. (1985). XV. Yüzyılda Osmanlı Devleti-Milano Duka'lığı İlişkileri. M.H. Şakiroğlu (Çev.). *Belleten*, XLIX/194, 373-390.

Biegman, N.H. (1967). *The Turco-Ragusan Relationship according to the Firmans of Murad III (1575-1595)*. The Hague-Paris.

Birnbaum, M.D. (2000). *Gracia Mendes, Bir Sefaradın Uzun Yolculuğu*. M. Uluengin (Çev.). İstanbul: Kitap Yayınları.

Bizbirlik, A. (2009). Osmanlı-Venedik İlişkileri ve XVII. Yüzyılın Başlarında Adriyatik Bölgesindeki Sınırlarda Yaşanan Bazı Sorunlar Üzerine. *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 26 (Güz), 41-54.

- Bostan, İ. (2009). *Adriyatik'te Korsanlık, Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler (1575-1620)*. İstanbul: Timaş.
- Bostan, İ. (2019). Ahidnamelere ve Uygulamalara Göre 15-16. Yüzyıllarda Osmanlı-Dubrovnik Ticari Münasebetleri. *Osmanlı Deniz Ticareti içinde* (s.13-22). İstanbul: Küre Yayınları.
- Bracewell, C.W. (2009). *16. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık ve Eşkıyalık, Senjli Uskoklar*. M. Moralı (Çev.). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Braudel, F. (1989). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt I. M.A. Kılıçbay (Çev.). İstanbul: Eren Yayınları.
- Carter, F.W. (1971). The Commerce of the Dubrovnik Republic, 1500-1700. *The Economic History Review*, 24 (3), 370-394.
- Emin, N. (2013). *Dubrovnikli Tüccarların Balkanlar'daki Ticarî Faaliyetleri ve Organizasyonu (XVII. Yüzyıl)* (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul). Erişim adresi: <http://tez2.yok.gov.tr/350101>.
- Faroqhi, S. (2008). Ticaret Bağlantıları. G. Çağalı Güven & Ö. Türesay (Çev.). *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak içinde* (s.9-94). İstanbul (3. Baskı): Yapı Kredi Bankası Yayınları.
- Faroqhi, S. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*. A. Berktay (Çev.). İstanbul (2. Baskı): Kitap Yayınları.
- Fleet, K. (2009). *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*. Ö. Akpınar (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Foretić, V. (1980). *Povijest Dubrovnika do 1808*, Cilt II. Ljubljana: Naklandi Zavod Matice Hrvatske (NZMH).
- Harris, R. (2003). *Dubrovnik, A History*. Londra: Saqi.
- Ilkić, M. – Topić, N. (2013). Dubrovački Nalazi Seldžučkog, Ilkhanidskog i Mamelučkog Novca. *Anali Dubrovnik*, 51/1, 1-16.
- İnalcık, H. (2000). İmtiyâzât. *TVDİA*, XXII, 245-252.
- İnalcık, H. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt I (1300-1600). H. Berktay (Çev.). İstanbul (2. Baskı): Eren Yayınları.
- İnalcık, H. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu, Klasik Çağ (1300-1600)*. R. Sezer (Çev.). İstanbul (7. Baskı): Yapı Kredi Bankası Yayınları.
- Kafadar, C. (2010). *Kim Var İmiş Biz Burada Yoğ İken*. İstanbul (3. Baskı): Metis Yayınları.
- Kečkemet, D. (1971). *Židovi u Povijesti Splita*. Split: Jevrejska Općina u Splitu.
- Kiel, M. (1991). Avlonya. *TVDİA*, IV, 118-120.
- Kiel, M. (1994). Draç. *TVDİA*, IX, 522-524.
- Köse, M.Z. (2009). *Osmanlı Devleti ve Dubrovnik İlişkileri, 1500-1600, Doğu Akdeniz'de Casuslar ve Tacirler*. İstanbul: Giza Yayınları.
- Köse, M.Z. (2010). *1600-1630 Osmanlı Devleti ve Venedik, Akdeniz'de Rekabet ve Ticaret*. İstanbul: Giza Yayınları.

- Köse, M.Z. (2013). Osmanlı Balkanı'nda Kara Ticareti ve Rekabet: Rumeli'de Dubrovnik Tüccarları (1600-1630). *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16, 41-58.
- Krekić, B. (1976). Contributions of Foreigners to Dubrovnik's Economic Growth in the Late Middle Ages. *Symposium of Urban Societies in the Mediterranean World* içinde (s.375-394). Berkeley/Los Angeles: Viator.
- Krekić, B. (1978). Venetian Merchants in the Balkan Hinterland in the Fourteenth Century. *Wirtschaftskraefte und Wirtschaftswege, Vol. I: Mittelmeer und Kontinent; Festschrift für Hermann Kellenbenz. Beitrage zur Wirtschaftsgeschichte 4* içinde (s. 413-429). Nuremberg.
- Krekić, B. (1979). Italian Creditors in Dubrovnik (Ragusa) and the Balkan Trade, Thirteenth through Fifteenth Centuries. *The Dawn of Modern Banking* içinde (s. 241-254). New Haven – Connecticut: Yale University Press.
- Krekić, B. (1980). The Role of Jews in Dubrovnik (Thirteenth-Sixteenth Centuries). *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages* içinde (s.257-271). Londra: Variorum Reprints.
- Miović, V. (2005). *Dubrovačka Republika u Spisima Osmanskih Sultana*. Dubrovnik: Državni Arhiv u Dubrovniku.
- Miović, V. (2008). *Dubrovačka Republika u Spisima Namjesnika Bosanskog Ejaleta i Hercegovačkog Sandžaka*. Dubrovnik: Državni Arhiv u Dubrovniku.
- Moačanin, N. (2002). Klis. *TVDĀA*, XXVI, 128.
- Naîmâ, M.E. (2007). *Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüesyn Fî Hulâsati Ahbâri'l-Hâfikayn)*, Cilt III. M. İpşirli (Haz.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Novak, G. (1961). *Povijest Splita*, Cilt II. Split: Matica Hrvatska.
- Olson, R.W. (1976-77). Jews in the Ottoman Empire and Their Role in Light of New Documents: Addenda and Revisions to Gibb and Bowen. *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 7-8, 114-144.
- Paci, R. (1970). La Scala di Spalato e la Politica Veneziana in Adriatico. *Quaderni storici*, V/13(1), 48-105.
- Pedani, M.P. (2004). The Ottoman Empire and the Gulf of Venice (15th-16th C.). *CIEPO XIV. Sempozyumu Bildirileri (18-22 Eylül 2000, Çeşme)* içinde (s.585-600). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Pedani, M.P. (2008). Ottoman Merchants in the Adriatic. Trade and Smuggling. *Acta Histriae*, 16/1-2, 155-172.
- Pedani, M.P. (2015). *Doğu'nun Kapısı Venedik*. G.K. Şahin (Çev.). İstanbul: Küre Yayınları.
- Pedani, M.P. (2017). *The Ottoman-Venetian Border (15th-18th Centuries)*. Venedik: Edizioni Ca'Foscari.
- Pitcher, D.E. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası, Başlangıcından 16. Yüzyılın Sonuna Kadar*. B. Tırnakçı (Çev.). İstanbul (4. Baskı): Yapı Kredi Yayınları.
- Pittioni, M. (2002). The Genoese Foreign Trade With the Ottoman Empire in the 16th Century. XIV. Türk Tarih Kongresi, II. Cilt II. Kısım içinde (s.993-1001). Ankara.

- Şahin, Z. (2014). *72 Numaralı Mühimme Defteri (H. 1002-1003) (Vr. 231-473), İnceleme-Metin* (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul). Erişim adresi: <http://tez2.yok.gov.tr/383611>.
- Şakiroğlu, M.H. (1989). Venedik'teki Türk Ticaret Merkezi (Fondaco dei Turchi) Hakkında Yeni Bilgiler ve Bunun Ticaret Tarihimizdeki Yeri. *5. Milletler Arası Türkoloji Kongresi (İstanbul, 23-28 Eylül 1985), III.Türk Tarihi-Tebliğler*, Cilt II içinde (s.615-620). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türkiyat Araştırma Merkezi Yayınları.
- Šišak, M. (2009). Dubrovački Republikanizam i Njegovi Ideoloji. *Politička Misao*, 46/4, 183-202.
- Tabakoğlu, H.S. (2019). *Akdeniz'de Savaş, Osmanlı-İspanya Mücadelesi*. İstanbul: Kronik Yayınları.
- Tadić, J. (1937). *Jevreji u Dubrovniku do Polovine XVII stoljeća*. Sarajevo: La Benevolencia.
- Traljić, S.M. (1965). Izvoz Bosanske Robe Preko Splitske Luke u XVIII Stoljeću. *Pomorski Zbornik*, 3, 809-825.
- Turan, Ş. (1968). Venedik'te Türk Ticaret Merkezi (Fondaco dei Turchi). *Belleten*, 32 (126), 247-283.
- Uzunçarşılı, İ.H. (1995), *Büyük Osmanlı Tarihi*, Cilt IV. Ankara (7. Baskı): Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Yemişçi, C. (2017). *XVII. Yüzyılda Osmanlı-Dubrovnik Siyasi İlişkileri* (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul). Erişim adresi: <http://tez2.yok.gov.tr/481411>.
- Yemişçi, C. (2020). XVI ve XVII. Yüzyıllarda Gabela Tuz Pazarı ile Bosna ve Hersek'in Tuz İhtiyacının Karşlanması. E. Gürsoy Naskali (Ed.). *Pazar Kitabı* içinde (s.169-222). İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Zlatar, Z. (2002). Huius... Est Omnis Reipublicae Potestas: Dubrovnik's Patrician Houses and Their Participation in Power (1440-1640). *Dubrovnik Annals*, 6, 45-65.
- Zlatar, Z. (2013). Dubrovnik and Ottoman Balkans (1430-1808). Z. İskefiyeli, M.B. Çelik & S. Yazıcı (Ed.), *Türk Tarihinde Balkanlar, Balkans in the Turkish History*, Cilt I içinde (s.475-512). Sakarya: Sakarya Üniversitesi Balkan Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları.