

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

XVI. YÜZYILDA TİCARÎ ALANDA OSMANLI -
HİNDİSTAN İLİŞKİLERİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Muhammet Beşir AŞAN

HAZIRLAYAN
Canan KUŞ

ELAZIĞ – 2012

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

XVI. YÜZYILDA TİCARİ ALANDA OSMANLI - HİNDİSTAN İLİŞKİLERİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Muhammet Beşir AŞAN

HAZIRLAYAN
Canan KUŞ

Jürimiz, tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu yüksek lisans / doktora tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun tarih ve sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Enver ÇAKAR
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET**Doktora Tezi****XVI. Yüzyılda Ticarî Alanda Osmanlı - Hindistan ilişkileri****Canan KUŞ****Fırat Üniversitesi****Sosyal Bilimler Enstitüsü****Tarih Anabilim Dalı****Genel Türk Tarihi Bilim Dalı****Elazığ – 2012, Sayfa: XX + 199**

Osmanlı iktisadî anlayışında, önce ihtiyaçlar karşılanır, arzın yetersizliği durumunda dış alıma ihtiyaç duyulurdu. Başka bir ifadeyle, devlet ihtiyacı karşılar, ihtiyaç fazlasını satardı. Ancak Osmanlı'nın jeopolitik ve jeostratejik öneme sahip bir coğrafya'da bulunması -tüccar bir yapıya sahip olmasa bile- Osmanlı'yı tam da transit ticaretin hareketliliğine itmiştir. Böylece emtia ticaretine, özellikle ihracata, ekonomisinde birinci derecede yer vermeyen Osmanlı, transit ticaretin gereklerini yapmış ve ticaretin rahat sağlanması için her türlü önlemleri almaya çalışmıştır. Bunun için yerel yönetimlere çeşitli emir ve hükümler vermiş, hatta ticaretin rahat sağlanması için güzergâhın güvenliği ve rahatlığı için derbent teşkilatı, bedesten, han ve kervansarayların temini konusunda gerekli uygulamaları gerçekleştirmiştir.

Hindistan ticareti ise, genel anlamda ihracata dayalıydı. Bu anlamda Hindistan tüccar bir memleket konumundaydı. Hindistan'da at, silah yapımı için çelik ve demir, üretimde çalıştırılmak üzere köle, stratejik anlamda korunmak için bilgili ve teknik anlamda donanımlı asker ve harp gereçleri, altın, gümüş ve lüks süs eşyalarının ithali dışında hemen hemen hiçbir ithalat hareketi yoktu. Zaten, Hindistan'ın zengin coğrafyası kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yetmekteydi.

Her iki ülke arasında gerçekleşen ticarete ise, ticaretin muhatabı sadece iki ülkeden ibaret kalmıyordu. Çünkü ticaretin kendisi kıtalar arası bir konuma sahipti.

Böylece Avrupa, Arap Yarımadası, İran ve Afrika, gerçekleşen ticarete muhatap olmaktaydı.

Osmanlı-Hindistan ticaretinin XVI. yüzyılda yoğunluk kazanmasındaki en önemli rol XV. yüzyıl ortalarında Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethetmesidir. Tebrik için Hindistan'dan gelen elçiler, ticaret bağlantılarında da bulunmuşlardır. Ticaretin yoğunluğu ise, XVI. yüzyıl başlarında zayıf Memlûk siyaseti ile yaklaşan Portekiz tehlikesine karşı, hem Akdeniz ticaretini hem de Osmanlı topraklarını tehlikeye atabilecek durumda olduğu için, Osmanlı'nın 1516-1517 Suriye, Filistin Mısır seferleri sonucunda Doğu ticaretinin güzergâhında bulunan önemli ticaret merkezlerini almasıyla başlamıştır. Bu bağlamda Osmanlı, tam da XVI. yüzyılda, Akdeniz'de ve Kızıldeniz'de Doğu ile bağlantılı bir ticaret yoğunluğuna girmiştir. Ancak bu durum Avrupalıları rahatsız etmiştir.

Dünya ticaret tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak değerlendirilebilecek XVI. yüzyıl, siyasî ve iktisadî alandaki gelişmeleriyle ön plana çıkmaktadır. XV. yüzyılın sonunda yeni yolların keşfi ve bu keşifler neticesinde ticaret yollarının Orta Doğu'dan Güney Afrika yoluna kayması ve böylece Avrupa'nın gelişen ekonomisinin karşısında dünya ekonomisinin dengelerinin değişmesi, XVI. yüzyıla damgasını vuran olaylardır.

Avrupalılar, Osmanlıların Hindistan ticaretini ve tarihi İpek Yolu'nun Orta Doğu bölgesini elinde tutmalarından rahatsızlık duyuyorlardı ve yol güvensizliği, yol boyunca alınan vergileri, deniz, nehir ve kara ticaretinin yoruculuğu gibi durumları yaşamak istemiyorlardı. Bunun için Yeni yolları kullanıp, Ümit Burnu'nu dolaşarak Hint mallarını ülkelerine götürdüler.

Hindistan ticaretini tekellerine almak isteyen Portekizliler, Kızıldeniz'de Müslümanların gerçekleştirdiği ticarete de darbe vurmak istediler. Artık Hint sularında ve Kızıldeniz'de Portekiz mücadelesi beraberinde İran ile mücadele, Osmanlı'nın ticaretini iyiden iyiye etkilemişti. XVI. yüzyıl başlarında kötü giden bu durum fazla uzun sürmedi. Yüzyılın ortasından itibaren, Osmanlı, çeşitli imtiyazlarla tüccar devletleri tekrar Akdeniz'e çekmeyi başardı. Böylece Venedik, Ceneviz, Fransa ve İngiltere verdiği ticaret vergileriyle Osmanlı'nın ticaretini yeniden canlandırdı. Ancak durum XVII. yüzyıldan itibaren tekrar kötüye gitmeye başladı. Halep, Trablusşam, İskenderiye, Kahire, Bursa ve İstanbul gibi daha pek çok ticaret şehirlerine artık, eski yoğunluktaki gibi, baharat ve ipek gelmiyor; yeni dünya ticaretinde yaşanan yol

uzunluğuna, İngiliz korsanlarına, iklimsel şartlardan dolayı okyanus tehlikesine rağmen, Avrupa'nın dağıtım merkezi olan Lizbon'a gidiyordu.

Hindistan'dan gelen baharat, ipek, pamuklu kumaşlar, boya gibi emtianın Osmanlı kara ve sularına az gelmesi, fiyatlara ve vergi gelirlerinin düşmesine de yansımaktaydı. Öte yandan Avrupa'nın para devrimi ile piyasaya yüksek miktarda altın ve gümüş arzını gerçekleştirmesi de Osmanlı ekonomisini sarsmıştır. Ancak, dünya ticaret tarihinde önemli bir yere sahip olan Hindistan ve onun zenginlikleri, her halükarda dünyaya akmaya devam etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Hindistan, XVI. Yüzyıl, ticaret, Akdeniz, ticaret güzergâhı, İpek Yolu, ticaret emtiası, baharat, İpek, fiyatlar, Osmanlı ticaret şehirleri, Hindistan ticaret şehirleri, Kızıldeniz, Portekiz, İran, Avrupa, Coğrafi Keşifler

ABSTRACT**Doctorate Thesis****Commercial Area Relationships Between Ottoman And India At 16th Century****Canan KUŞ****Fırat University****Institute of Social Sciences****Department of History****Department of General Turkish History****Elazığ -2012, Page: XX + 199**

In the Ottoman economic mentality, firstly needs are met, in case of lack of supply, requirements covered from external intake. In another respect, state met needs, then sold more than needed. However, due to importance of geo-politic and geo-strategic location of Ottoman Empire, even if haven't got merchant structure, Ottoman Empire forced to be in full mobility of transit trade. Thus, Ottoman, does not give first priority to economy, match requirements of transit trade and tried to take all measures to ensure comfortable trade, for community trade, especially exports. To do this, gave a variety of orders and judgments to local authorities, even for safety of trade route allows necessary applications for building Derbent organization, bazaars, khans, caravanserais.

Trade of India was based on export trade in general. In this matter, India was a merchant country. There was almost no movement in trade expect, export of horse, production of steel and iron weapons, slaves to work in production, strategic sense and technical knowledge in order to avoid war as military supplies, gold, silver and silver and luxurious ornaments. In first place, the rich geography of India was more than enough for meeting all their needs.

Trade between two countries while cruising in this way, counterpart of trade was not only this two countries. Because, trade itself, had an intercontinental location. Thus, Europe, Arabian Peninsula, Iran and Africa to be addressed in actual trade.

Most important cause of increased density of trade between Ottoman and India in 16th Century that Fatih Sultan Mehmet conquered Istanbul at mid of 15th Century. Apostles from India for greetings, also made trade connections. Density of trade increased when major trading centers of European trade of being conquered as a result of voyage of Ottoman in between 1516-1517. In this era, because of approaching Portugal. weak Memluk politics was a danger against trade in Mediterranean and as well as to Ottoman territories. In this contentx, Ottoman Empire, exactly at 17th Century, increased density of trade with East in The Mediterranean Sea and the Red Sea. However, this situation has bothered Europeans.

16. century, be regarded as a turning point in the history of world trade, this era come to fore due to developments in areas of political and economics. As a result of discovering new trade routes at the end of 16th Century, trade routes shifted to path of Africa from Middle East and change in balance of World Economy in face of emerging European economy, marked as age-changing events in 16th Century.

Europeans, with using newly discovering trade routes, traveling around Cape of Good Hope and bringing Indian goods to their country, did not want to use historical Silk Road because of discomfort from Ottoman sovereignty at Indian trade and middle-east region of Silk Road, trade insecurities, taxes for trade routes and fatigue from journey at sea, river and land.

Portuguese, who wants to monopolize Indian trade, wanted to make an impact on trade made by Muslims in Red Sea. Due to struggle with Iran and Portuguese in Indian Ocean and Red Sea, trade of Ottoman Empire was affected. Situation that went bad at beginning of 16th Century, did not last long. From middle of the century, Ottoman, managed to draw attention to Mediterreanean with various concessions to merchant states. Thus, trade status of Ottoman Empire revived with trade taxes from Venice, Genoa, France, United Kingdom. However, this situation gone bad again at 18th Century. To trade cities like Aleppo, Tripoli, Alexandria, Cairo, Istanbul and Bursa, spices and silk no longer comes like old density; in new World trade this materials goes to Lisbon, distribution center of Europe, despite the fact dangers from British hackers, ocean threats due to climatic conditions and long path lengths.

Due to lack of trading materials such as spices, silk, cotton fabrics and paint that comes to lands and waters of Ottoman, this situation was reflected in prices and was caused decrease in tax revenues. On the other hand, European revulotion of Money with

supply of large quantities of gold and silver, also disrupted Ottoman economy. However, in any case, India and its riches which have important place on World trade, continued to flow around World-wide.

Keywords: Ottoman Empire, India, 16th Century, Trade, Mediterranean, Trade route, Silk Road, Merchandise, spice, Silk, Prices, Ottoman Trade Cities, Indian Trade Cities, Red Sea, Portugal, Iran, Europe, Geographical Discoveries

İÇİNDEKİLER

ÖZET	II
ABSTRACT	V
İÇİNDEKİLER.....	VIII
ÖNSÖZ	XI
KISALTMALAR	XIII
KONU VE KAYNAKLAR	XIV
GİRİŞ.....	1
1. XVI. YÜZYILA KADAR OSMANLI - HİNDİSTAN TİCARETİNİ	
HAZIRLAYAN SÜRECE GENEL BAKIŞ	7
1.1. Coğrafi Durum	7
1.1.1. Osmanlı Devletinin Coğrafyası	7
1.1.2. Hindistan'ın Coğrafyası	8
1.2. Siyasî Durum.....	10
1.2.1. Osmanlı Devleti'nin Siyasî Durumu	10
1.2.2. Hindistan'ın Siyasi Durumu	16
1.3. İktisadî Durum	20
1.3.1. Osmanlı Devleti'nin Ekonomisi	20
1.3.2. Hindistan'ın Ekonomik Yapısı	28
2. İPEK VE BAHARAT YOLLARININ TARİHİ SÜRECİ	32

BİRİNCİ BÖLÜM

1. XVI. YÜZYILDA SİYASÎ ALANDA OSMANLI-HİNDİSTAN

İLİŞKİLERİ.....	41
1.1.Tarihi Süreç.....	42
1.2. Osmanlı-Hint İlişisini Etkileyen Faktörler	59
1.2.1. Osmanlı-Açe İlişkileri	59
1.2.2.Osmanlı-İran Mücadelesi	65
1.2.3. Osmanlı-Portekiz Mücadelesi	70

İKİNCİ BÖLÜM

2. XVI. YÜZYILDA TİCARİ ALANDA OSMANLI-HİNDİSTAN

İLİŞKİLERİ.....	80
2.1. Ticari İlişkiler.....	81
2.2. Ticaret Yolları.....	92
2.3. Ticaret Yol Ağında Bulunan Önemli Yerleşim Merkezleri.....	111
2.3.1. İstanbul.....	115
2.3.2. Bursa.....	115
2.3.3. Tokat.....	118
2.3.4. Tebriz.....	119
2.3.5. Antalya.....	120
2.3.6. Halep.....	122
2.3.7. Şam.....	125
2.3.8. Aden.....	126
2.3.9. Basra.....	126
2.3.10. Bağdat.....	128
2.3.11. Hürmüz.....	129
2.3.12. Yemen ve Habeşistan.....	130
2.3.13. İskenderiye.....	131
2.3.14. Trablus ve Trablüşşam.....	131
2.3.15. Trabzon.....	132
2.3.16. Hindistan Kıyı Şeridinde Yer Alan Ticaret Merkezleri.....	133
2.3.17. Açe.....	134
2.4. Ticaret Yol Ağını Besleyen Tali Yollar.....	135
2.5. Ticaret Yol Güvenliği.....	137
2.6. Ticaret Güzergâhındaki Kaçakçılık Faaliyetleri.....	142
2.7. Ticaret Hukuku.....	145

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. OSMANLI-HİNDİSTAN TİCARETİNİ OLUŞTURAN MALLAR..... 149

3.1. Tekstil ve Türevleri.....	156
3.1.1. İpek.....	156
3.1.2. Kumaş ve Pamuklular.....	163

3.2. Boya	166
3.3. Baharat	167
3.4. Tıbbi Emtia	174
3.5. Değerli Taşlar (Mücevherat)	175
3.6. Maden.....	176
3.7. Köle.....	177
3.8. Askeri Mühimmat	178
SONUÇ	180
KAYNAKLAR.....	187
ÖZGEÇMİŞ	199

ÖNSÖZ

Geçmişten günümüze canlılığını her zaman koruyan ticaret, tarih araştırmaları içinde diğer araştırma alanlarına göre eksik kalmıştır. Günümüzün ticaret verilerini çıkarmak kolaydır. Ancak zor olan, bu günün ticaret anlayışına temel olan geçmişin ticaret anlayışını ve verilerini ortaya çıkarmaktır. Çünkü tarihte gerçekleşen ticaret olaylarına, günümüz veri ve değerlerine ulaşıldığı kadar hızlı ulaşılamamaktadır.

Bu bağlamda Osmanlı ile Hindistan arasındaki gerçekleşen ticaretin tarihine inmeye gayret ettik. “XVI. yüzyılda Ticari Alanda Osmanlı-Hindistan İlişkileri”, adlı tez çalışmamız ile naızane iki ülke arasında gerçekleşen ticareti, bazı verileriyle, ortaya koymaya çalıştık.

Tezimiz, İçindekiler, Önsöz, Kısaltmalar ve Konu ve Kaynaklar gibi tali kısımlarından sonra Giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında, XVI. Yüzyıl Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen ticarî ilişkileri hazırlayan tarihî sürecini, her iki ülkenin siyasi, coğrafi ve ekonomik yapılarını ve bu ticaretin gerçekleştiği yolların yani İpek Yolu güzergâhının tarihi sürecini ele aldık.

I. Bölümde, XVI. yüzyılda yaşanan Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda, Aden, Basra ve Hürmüz’de yaşanan siyasi olayları ve bu olayların sebep ve sonuçlarının Doğu ticareti ile ilişkisini araştırdık. Beraberinde lkeler arası mesafenin uzak olması ve bu ülkeleri birbirine bağlayan bölgenin (Orta Doğu) kritik bir bölge olması sebebiyle, farklı devletlerin bu ticari münasebette siyasi ve ticari anlamda muhatap alındığını ele aldık. Bunu yaparken Portekiz ve İran’ın Osmanlı münasebetlerine de yer verdik. Ayrıca Hint Okyanusu’na kıyıları olan Ae Sultanlığı’nın Osmanlı ile ilişkileri de, tezimizde hem siyasi hem de ticari açıdan önemli bir yer almaktadır.

II. Bölümde, Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen ticari münasebetleri ve bu münasebetlere temel olan siyasi sürece yer verdik. Ticaretin gerçekleştiği yol ağını ve bu yolların ne gibi tarihi süreçten geçtiğini bildirmeye gayret ettik. Ayrıca bu bölümde özellikle Osmanlı ülkesinde ve Hindistan’da önemli ticaret şehirlerini ve ticari bakımdan özelliklerini verdik. Yine ticaret yolunda oluşan kaçakçılık ve güvenlik sorunları ve bunlara alınan önlemlerden bahsetmeye çalıştık. Son olarak, bilgiye ulaşabildiğimiz kadarıyla, ticaretin gerçekleşmesi için ne gibi hukuk kurallarının uygulandığını Osmanlı kanadından ele almaya gayret ettik.

III. Bölüm ise ticaret malları ile ilgilidir. Bu bölümde, ulaşabildiğimiz emtia fiyatları ve gümrük vergileri ortaya konmuştur. Emtiadan ipek ve baharat kısmına ağırlık verilmiş olup, ipek ve baharat çeşitlerinin özellikleri, ilgili dipnotlarda açıklanmıştır.

Tezimizin, “Sonuç” kısmında ise tüm bölümlerin genel bir değerlendirmesi bulunmaktadır. Özellikle XVI. yüzyılda Avrupa’nın Hint ticareti alanındaki genel durumu ile Osmanlı-Hindistan ilişkilerindeki yerleri ve etkileri, bu yüzyılda her iki ülke arasında gerçekleşen mal akışları ve fiyatların iniş çıkışları, Osmanlı’nın bu süreçten nasıl etkilendiği değerlendirilmeye çalışıldı.

Araştırmada kullandığımız kaynaklara Bibliyografya bölümünde yer verirken e-kaynakları ayrı bir başlık altında topladık. Ekler, Kısaltmalar ve Özgeçmiş başlıklarını tezimizin son kısmında verdik.

“XVI. YÜZYILDA TİCARÎ ALANDA OSMANLI-HİNDİSTAN İLİŞKİLERİ” adlı tez çalışmamızı gerçekleştirirken, araştırma sırasında bizden desteklerini esirgemeyen Kıymetli Hocalarım, Prof. Dr. Muhammet Beşir AŞAN’a, Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK’e, Prof. Dr. Enver ÇAKAR’a, Yrd. Doç. Dr. Sezgin GÜÇLÜAY’a sonsuz şükran ve saygılarımı sunarım.

KISALTMALAR

Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
DTCF	: Ankara Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
edt.	: Editör
H.	: Hicrî
İ.A.	: İslam Ansiklopedisi
İÜEF	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
JESHO	: The Journal of the Economic and Social History of the Orient
LSE	: The London Schools of Economics and Political Science
M.	: Miladî
M.E.B.	: Milli Eğitim Bakanlığı
Mad.	: Madde
MD.	: Mühimme Defteri
nr.	: numara
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
OTAM	: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
ss.	: Sayfa Sayısı
TDAV	: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı
TDV	: Türk Diyanet Vakfı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
v.b.	: ve benzeri
v.s.	: ve saire
Vol.	: Volume
WWTF	: Wiener Wissenschafts, Forschungs und Technologiefonds
YKY	: Yapı Kredi Yayınları

KONU VE KAYNAKLAR

1. ARAŞTIRMA KONUSUNUN ÖZELLİKLERİ

1.1. Tezin Konusu, Amacı ve Önemi

“XVI. yüzyılda Ticarî Alanda Osmanlı-Hindistan ilişkileri” adlı tez konumuzun amacı, bu yüzyılda Osmanlı’nın Doğu ile gerçekleştirdiği ticaretin temellerini siyasi ve ticari süreçlerde aramak, ikili ilişkilerin dünya siyaset eksenindeki etkisini ortaya koymak, ticaretin geçtiği yolların tarihi sürecini ve önemini vererek bu yolları Osmanlı ile ilişkilendirmek ve yolların üzerindeki şehirlerin durumunu belirtmek, ticaret emtiası hakkında sayısal verilere ulaşmaktır. Ayrıca bu verilerin artış ve azalışların nedenlerini siyasî coğrafi ve kültürel nedenlerde aramak, emtia satışında varsa dönemin reklam araçlarını belli etmektir.

Osmanlı’nın tam da XVI. yüzyılda, bu gün Orta Doğu dediğimiz bölgedeki şehirleri alması ile Doğu-Batı ticaret yollarının denetimini ele geçirmesi sonucunda Hindistan’la olan ilişkiler artmıştır. Ancak her iki ülke arasında bulunan coğrafyada farklı devletler de söz sahibiydiler ve aradaki ticaret yollarında ticareti tekele alma savaşına girmişlerdi. Tezimizin önemi de burada yatmaktadır. Çünkü Osmanlı ile Hindistan ilişkileri aynı zamanda tüm dünya siyasetini ve iktisadını da ilgilendiriyordu. Öte yandan, bildiğimiz kadarıyla, XVI. yüzyılda Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen ticari ilişkileri konu alan bir tez çalışmasının olmayışı tezimizin orijinalitesini ortaya koymaktadır.

1.2. Araştırmanın Problemi ve Kapsamı

XVI. yüzyıl ticari alanda eski ve yeni yollarda ticaret devam etmiş ancak, ticareti ele geçirmek için tüm güçlü devletler, Osmanlı ile Hindistan arasındaki bölgede birçok savaşlar yapmışlardır. Böylece XVI. yüzyılda Osmanlı ile Hindistan’ın ticareti sadece kendilerini değil aradaki mesafeden dolayı, dolaylı ya da dolaysız başka devletleri de ilgilendirmekteydi. Bu koşullarda gelişen ticareti araştırmak çok yönlü bakış açısına sahip olmayı gerektirmiştir. Ayrıca siyasî, coğrafi ve ticaret gibi farklı alanlardan yeni bir bütün oluşturmak için farklı kaynakların ortak noktalarını birbirine bağlayarak yararlanmak, tezimizin problematiğini arttırmıştır. Ayrıca ticarete dair sayısal verilere ulaşmanın zorluğunu da belirtmek gerekir.

1.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Tezimizin giriş ve hazırlık mukabilindeki başlangıcımızı İpek ve Baharat Yollarının tarihi süreci ile yaptık. Tez konumuzun bitiş noktasını XVI. yüzyılın sonu olarak ele aldık. Ancak bu yüzyılın ticari alandaki etkisinin sonraki yüzyıllara kadar sarktığı görülmektedir. Bu bağlamda tezimizde sonraki yüzyıllardaki bazı bilgiler mevcuttur. Ayrıca Osmanlı ile Hindistan arasındaki coğrafyanın genişliğinden oluşan etkiden dolayı, araştırmalarımız sadece Osmanlı ve Hint toprakları ile sınırlı kalmamıştır. Dolayısıyla tezimize başka devlet ve konuları da katmış bulunmaktayız.

1.4. Araştırmadaki Metodolojik Yaklaşım (Tezde Takip Edilen Usul)

Tezimizin konusunun belirlenmesinin ardından “bir ticaret tarihi nasıl yazılır?” sorusu ile bu alanda üstat tarihçilerinin yayınlarının her sayfasını okuduk. Burada özellikle belirtmek istiyoruz ki, işe ilk olarak, Halil İnalçık’ın, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi* adlı eseri ile başladık. Akabinde araştırmamızın kuramını ve derinliğini anlayabilmek için Mustafa Öztürk’ün *Tarih Felsefesi* adlı kitabını ve René Sédillot’un *Değiş Tokuştan Süper Markete* adlı kitabını ve Fernand Braudel’in *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* adlı kitabını okuduk. Böylece tezimize fikrî açıdan hazırlanmaya çalıştık.

Tezimizi araştırma aşamasında ise, konu ile ilgili eserlerin bibliyografya kısımlarından kaynak taraması yaptık. Daha sonra İstanbul ve Ankara’daki kütüphanelerde bu eserlere ulaşmaya çalıştık. Ulaşamadığımız eserleri ise internet üzerinden temin etmeye çalıştık. Bulabildiğimiz kaynakların fişlemesini yaptık. Akabinde coğrafya, şehir, ekonomi, siyasi ve ticaret malları ile ilgili bilgileri sınıflandırdık.

2. ARAŞTIRMA KONUSUNUN KAYNAKLARI

“XVI. yüzyılda Ticarî Alanda Osmanlı-Hindistan İlişkileri”ni çalışırken Türkiye’deki kütüphanelerde Osmanlı ve Hindistan’ın tarihi, coğrafi, kültürel, ekonomik yapılarını ve birbirleriyle olan ilişkilerini ele alan kaynakların tespiti yapıp Türkçe, İngilizce ve Arapça eserlere ve Yayınlanmış Arşiv Kaynaklarına başvuruldu. Ancak burada belirtmek gerekir ki, ticaret tarihçiliği alanında Osmanlı-Hindistan ticaretini tüm yönleriyle ele alan müstakil bir çalışmanın olmayışı ve kaynakların sınırlılığı tezimizin oluşumunda, bize meşakkatli bir süreç yaşatmıştır.

2.1.Yayınlanmış Arşiv Kaynakları

İki ülke arası ilişkileri aydınlatmak amacıyla, Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nin çıkarmış olduğu Yayınlanmış Arşiv Kaynakları’ndan faydalanmaya çalışıldı. XVI. yüzyıl Mühimme ve Vilâyet defterleri gibi kaynakların bir kısmının Başbakanlık Osmanlı Arşivi tarafından günümüz Türkçesine transkripsiyonunun yapılmış olması, bazı Tereke Defterleri ve Şerhiyye sicillerini çalışmış olan yazarların çeşitli yayınlarında işimize yarar bilgilerin bulunması, işimizi nispeten kolaylaştırdı. Buna göre 5,6,7 Numaralı Yayınlanmış Mühimme Defterleri ve *166 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri*’nden faydalandık.

2.2. Yabancı Kaynaklar

Tezimiz için ulaşabildiğimiz İngilizce ve Arapça kaynaklardan yararlanmaya çalıştık. İngilizce kaynaklar tarafımızdan çevrildi; ancak Arapça kaynakların çevirisi için yardım aldık. Bu kaynaklardan Hindistan’ın XVI. yüzyıldaki coğrafyası şehirleri ve ekonomik durumu hakkında, yoğun olarak Şevki Abdulkavi Osman’ın “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)” ve Colleen Taylor Sen’in, “The Portuguese Influence on Bengali Cuisine” adlı eserlerinden faydalandık. Bu eserle Hindistan’ın ticaret şehirlerinden yoğunlukla hangi malların ihracının yapıldığını öğrendik. Diğer öne çıkan bir eser ise C. Knick Harley, “Trade: Discovery, Mercantilism and Technology”dir. Bu eserin özelliği XVII. Yüzyılda Hollanda ve İngiltere’nin Doğu Ticaretinden bahsetmesidir. Ayrıca bu eserde Amerika’dan dünyaya akan altın ve gümüş hakkındaki bilgileri de bulmak mümkündür.

XVI. yüzyılla ilgili olarak, ticaret tarihi alanındaki incelediğimiz tüm yabancı kaynakların hemen hemen hepsinde İpek yolları hakkında bilgilerin mevcut olduğunu gördük. İpek ve baharat yolu kavramlarına yer veren kaynaklardan öne çıkan isimler: Daniel C. Waugh, “The Silk Roads in History”; Debin Ma, “The Great Silk Exchange: How the World was Connected and Developed”; Giancarlo Casale, “The Ottoman Administration of The Spice Trade in The Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf”; K.N. Chaudhuri, “*European Trade with India*”; W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*.

Ticaret emtiası hakkında bilgiler için Chaudhuri, K.N., “*European Trade with India*”, adlı çalışma ile Colleen Taylor Sen, “The Portuguese Influence on Bengali Cuisine”,’den yararlandık. Ticaretin rakamsal verileri açısından önemli olan diğer bir kaynak ise, Murat Çizakça’nın “Price History and the Bursa Silk Industry in Ottoman Industrial Decline: 1550-1650” adlı çalışmasıdır. Çizakça’nın, bu eseri bize, XVI. yüzyılda Osmanlı’daki emtia fiyatları hakkında bilgiler vermiştir.

Ulaşabildiğimiz yabancı kaynaklar konumuza alt başlıkların bilgilerini vermemizde yardımcı olmuştur. Bu kaynaklar künyeleri ile “Kaynaklar” kısmında verilmiştir.

2.3. Türkçe Kaynaklar

Ticaret tarihi konusu, siyasî, coğrafi, iktisadî ve kültürel değerlendirmeleri de içinde barındırmaktadır. Bu bağlamda, çalışmamıza yardımcı olan kaynaklar, aslında kolektif bir şekilde birbirlerine bağlanmış durumdadır. Böylece XVI. yüzyıl ile ilgili kaynakların çoğu, bizim konumuza faydalı olmuştur. Ancak yararlandığımız kaynakların çok az kısmı bizim araştırdığımız konu hakkında yoğun bilgilere yer vermişlerdir. Öyle ki, bu alanda değerli çalışmaları olmasaydı, konumuzu araştıramazdık dedirten, Halil İnalçık, Halil Sahillioğlu, Hikmet Bayur, Murat Çizakça, Salih Özbaran, Ömer Lütfi Barkan, Yılmaz Öztuna, Şevket Pamuk, Ahmet Tabakoğlu, Mehmet Genç, Mustafa Öztürk, Enver Çakar, Azmi Özcan, Sırrı Erinç, René Sédillot, Fernand Braudel, W. Heyd, Suraiya Faroqhi, Jagjeet Lally, Şevki Abdulkavi Osman, Abdurrauf Sinno gibi tarihçiler ön plana çıkmaktadır.

Tezimizin ilgili yerlerine, Halil İnalçık’ın çalışmalarındaki Hindistan, ticaret, Osmanlı İktisadı, Kızıldeniz, Basra Körfezi, şehirlerin ekonomik yapıları, mallar ve rakamsal veriler gibi konuları yerleştirdik. Böylece ilerleyişimizdeki ilk adımları Halil

İnalcık'ın çalışmaları doğrultusunda gerçekleştirdik. Yararlandığımız bu yayınlar: İnalcık, Halil, “Mehmed II”, “Murad II”, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I; Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ; Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi; Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ; Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi; Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler; “Türkler ve Balkanlar”*dır.

Bu kaynaklardan özellikle, “*Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*” adlı kitaptan ve “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü” adlı makaleden ziyadesi ile faydalandık.

Halil İnalcık'ın faydalandığımız bu yayınları genel olarak Osmanlı'nın ekonomik ve sosyal boyutlarını ele almış olup, çalışmaları Osmanlı arşivi temeline de dayanmaktadır. Bilgiler özellikle Osmanlı'nın klasik çağına ağırlık vermektedir. Çalışmalarda özellikle ekonomik konularda sayısal rakamları görmek mümkündür. İnalcık'ın yayınlarının her biri, Osmanlı İktisat Tarihi alanının el kitabı olma özelliğine sahiptir. Günümüzde bu yayınlara gerek kütüphanelerden, gerekse satış noktalarından ulaşmak mümkündür.

Çalışmamıza yardımcı olan diğer bir kaynak, Hikmet Bayur'un “Hindistan Tarihi” adlı eseridir. Kitabın künyesi: “Bayur, Hikmet, *Hindistan Tarihi*, C.I-II, TTK, Ankara, 1987. Bu kaynak bize Hindistan'ı ve onun tarihini tanımamıza yardımcı olmuştur. Özellikle Hindistan coğrafyası ve siyasi tarihi açısından önemli bir kaynaktır. Bu alanda öne çıkan diğer kaynaklar ise İsmail Hakkı Göksoy'un *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri* adlı kitabı, Azmi Özcan, Türk Diyanet Vakfı'nın İslam Ansiklopedisindeki “Hindistan (Tarih)” maddesi, yine aynı ansiklopedideki Sırrı Erinç'in “Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)” adlı maddesidir.

Osmanlı ekonomisi, ticareti ya da XVI. yüzyıl ticareti ile ilgili olarak, Murat Çizakça, Salih Özbaran, Ömer Lütfi Barkan, Yılmaz Öztuna, Şevket Pamuk, Ahmet Tabakoğlu, Mehmet Genç ve daha pek çok kitap ve makaleye sahip değerli yazarların yayınlarından faydalandık. Bu anlamda Mehmet Genç'in *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi* adlı eseri, Osmanlı iktisadî yapısını “provizyonizm”, “fizikalizm”, “gelenekçilik” ilkeleriyle açıklamaktadır. Böylece Osmanlı'nın ticaret tarihini araştırırken onun iktisadî anlayışı hakkında bilgi edinmek mümkündür. Ek olarak bu

çalışma ile Osmanlı'nın iktisadî görüşünün çerçevesinde, ticaretin ekonomiye katkısının neler olduğunu görebiliriz.

Osmanlı Klasik dönemini XI. Yüzyıldan başlatan ve aynı zamanda iktisat tarihi alanında pek çok eser veren Ahmet Tabakoğlu'nun da pek çok eserlerinden faylanadık. Ayrıca, Ticaret Merkezlerinin ekonomik yapıları ve ticaretle ilişkilerini değerlendiren, Emine Erdoğan Özünlü'nün, "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi", adlı yayını da şehir merkezleri hakkında, bize ekonomik yönden bilgiler vermiştir.

Osmanlı ile Hindistan'ın ticaretinin gerçekleştiği yolların tarihi ve ticari seyri hakkında öne çıkan eserler: W. Heyd, René Sédillot, Bernard Lewis, Boris Ya. Stavisky, Serdar Sakin, Can Deveci gibi isimler ağırlıklı olarak tezimize katkı sağlamışlardır.

Tarihte gerçekleşen bir ticaret araştırılmak istendiğinde, tarihi gerçekleştirenleri, ticaretin kendisini, ticaretin sebebini ve etkisini yorumlama açısından "Tarih Felsefesi"ne başvurmak, o konunun fikri anlamda özümsemeye yardımcı olacaktır. Buna göre: Mustafa Öztürk'ün *Tarih Felsefesi ve René Sédillot'un Değiş Tokuştan Süper Markete* eserleri, iktisat tarihi alanının bir kolu olan ticaret tarihçiliğine hazırlanmamızın kuramsal ve fikrî alt yapısını oluşturmuş bulunmaktadır.

Osmanlı ticaretinin dış siyasete etkisi ya da dış siyasetin Osmanlı'ya etkisine baktığımızda öne çıkan isimler: Salih Özbaran, Mehmet Saray, Bekir Kütükoğlu, Afşin Şahin, Sibel Cengiz, Orhan Kılıç, Cengiz Orhonlu, Dilaver Azimli, Özer Küpeli ve Muhammet Yıldırım gibi isimler ön plana çıkmaktadır.

Osmanlı Hindistan ticaretinde öne çıkan bir diğer konu ise emtiadır. Bu anlamda bilgi edindiğimiz ticaret malları hakkındaki bilgileri Ümit Koç'un "*Savaştan Sanata İpek*" adlı kitabı, Nebi Bozkurt'un Türk Diyanet Vakfı Yayınlarının İslam Ansiklopedisinden "İpek" adlı makalesinden faydalandık. Ayrıca, Afşin Şahin ve Sibel Cengiz'in "16'ncı Yüzyıl Fiyat Devrimi ve Osmanlı İnan Savaşlarının Osmanlı İpekçilik Endüstrisi Üzerine Etkileri" adlı makalesine, Bilgehan Pamuk'un "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum" makalesine ve İsmail Kıvrım ve Süleyman Elmacı'nın "Osmanlı Döneminde Amasya'da İpekçilik" adlı makalesine tezimizin ipekle ilgili konularında yer verdik. İpek ve İpek yolu ile ilgili olarak yararlandığımız eserlerin tamamını tezimizin Kaynaklar Bölümü'nde vermiş bulunmaktayız. Kumaşlarla ilgili olarak ise, Halil İnalçık'ın başta "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar

Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”adlı makalesi olmak üzere tüm eserlerinden faydalandık.

Baharat ile ilgili bilgilerde ise Andrew Dalby’nin *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*; Ayhan Yalçın’ın *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi* gibi çalışmalar ön plana çıkmıştır.

Bu saydıklarımızın dışında “Kaynaklar” kısmında yer alan kaynakların hepsinden yararlandık; ancak *TDV İslam Ansiklopedisi* ile *Türkler* serisinin zenginliğini de ayrıca belirtmek istiyoruz.

2.4. e-Kaynaklar

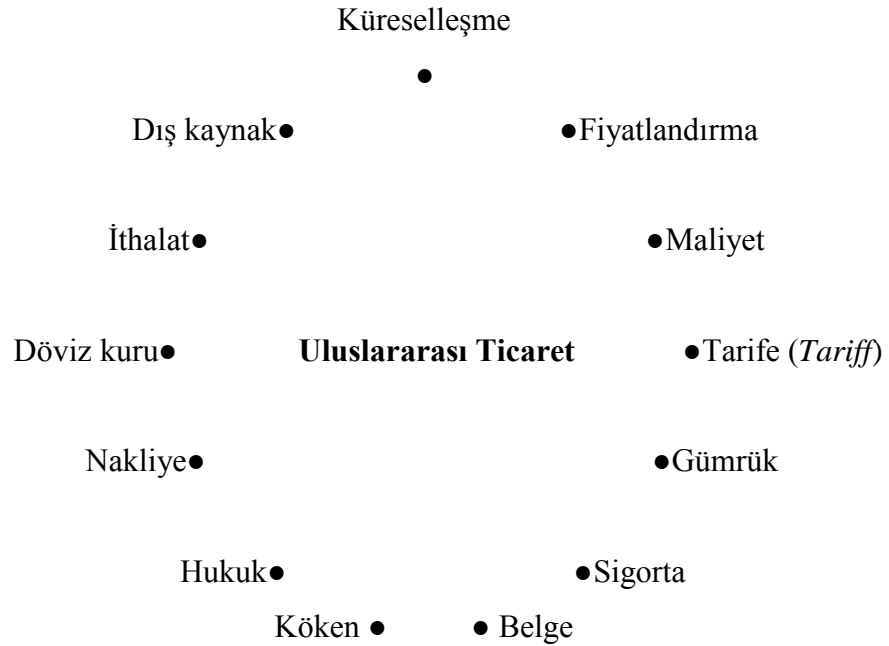
Tezimizin Ticaret emtiası olan ipek, pamuklu kumaşlar ve baharat emtiası hakkında ayrıntılı bilgilere ulaşmak için e-kaynaklara başvurulmuştur. Ayrıca ticaret yolları ve ülkelerin haritalarına da internet ortamında ulaşmış bulunmaktayız. Diğer bir nokta ise, siyasi tarihle ilgili kronolojik bilgilerin birbirlerini takip etmelerinin öneminden dolayı, ulaşmakta güçlük çektiğimiz bazı kronolojik tarih bilgileri için de e-kaynaklardan yararlandık.

GİRİŞ

“Bir ticaret tarihi üç ana konuyu içerir: Ticaret malının tarihini, ticareti yapanların tarihini ve ticaret yapılan yerlerin tarihini”¹.

Bu cümleden yola çıkarak, tarihi düzen içinde pek çok devletler birbirleriyle siyasi, ticari ve kültürel alanlarda pek çok ilişkilerde bulunmuşlardır. Bunların içinden maddi hareketliliği ifade eden ticaret ilişkileri, canlılığını her durumda korumuştur. Bu canlılık, ülkeler arası ilişkileri etkilemiş ve pek çok devletler bu etkiden dolayı ya da dolaysız bir şekilde nasibini almıştır.

İnsanlar, ihtiyaçlarını ticaretle dünyanın farklı bölgelerinden giderebilirler. Böylece ihtiyaç halinde, ticaretin iki nokta arasındaki boyutunu dünya çapına yaymak mümkündür. Bunun için uluslar arası ticaretin arkasında temel ekonomik prensiplerin anlaşılması gereklidir. Bu teknik terimlerden bazıları, aşağıdaki şemada geçmektedir².



Ticaretin coğrafi farklılıklardan kaynaklı olduğunu belirten Mustafa Öztürk’e göre, “Coğrafi farklılıklardan, her şeyin her yerde yeterli miktarda ve oranda bulunmamasından dolayı tarihte ilk mübadele/değiş-tokuş yani ticaret doğmuştur. Nüfus hareketleri, savaşlar, istilalar hep bu coğrafi farklılıklardan dolayısıyla

¹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, Çeviren: Esat Nermi Erendor, Dost Kitabevi, Ankara, 2005, s. 9.

² “Trade and Globalization” için bkz. <http://www.globalization101.org>

yetersizliklerden meydana gelmiştir. Zira insanın ihtiyaçları her yerde her zaman aynıdır. Fakat coğrafya her yerde aynı cömertlikte değildir”³.

Tezimizin ana konusu olan, ticaretin Osmanlı ile Hindistan arasında oynadığı rolüne bakıldığında, her zamanki gibi karşımıza Orta Doğu çıkmaktadır. Orta Doğu ile ilişkili her konuda ise, dünyayı kapsayan olaylar zincirinin varlığı söz konusudur. Böylece iki ülke arasında gerçekleşen ticaretin, sadece iki ülkeyi değil, tüm dünyayı ilgilendirdiğini de söyleyebiliriz.

Bu bağlamda, tarih öncesinden günümüze kadar, yaşam ihtiyacını karşılama adına insanlığın üretim ve ticaret imkânlarını sağlayabilen en kadim coğrafyalarından biri olan Orta Doğu, tarihten bu güne, üzerinde pek çok devletleri barındırmaktadır. Doğu ile Batı'nın birbirlerine duyduğu ihtiyaca köprü olan Orta Doğu, üzerinde hüküm süren ve üzerinden ticaret amaçlı geçen devletlerin ekonomilerini canlı tutmaya elverişli bir yapıya sahiptir. Diğer bir ifadeyle Orta Doğu, öteden beri Doğu ile Batıyı, Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu, Rusya ile sıcak denizleri birbirine bağlayan, aynı zamanda Doğu ile Batı arasındaki bütün ticarî, siyasî ve kültürel bağlantıların kurulduğu bir bölgedir.

Orta Doğu, jeopolitik, jeostratejik ve jeofizik özellikleri ile tarih sürecinde pek çok ilişkilere sahne olmuştur. Örneğin, Fırat ile Dicle arasındaki bölgede birbiri ardından Sümer, Babil, Kaldea, Asur kültürleri ortaya çıkmıştı. Bunlar dış dünya ile her zaman ilişki içindeydi. Çünkü ilişkileri önleyecek coğrafi şartların koyduğu hiçbir doğal sınır yoktu⁴. Ortaçağlarda Yakın Doğu (Fransa'ya göre, Yakın; İngiltereye göre Orta) Batılı tüccarların başlıca hedefi idi⁵. Bu vesile ile Cenevizliler, XIII. yüzyılda Akdeniz ticaretinde hem Mısır ve Suriye arasında hem de *Küçük Asya*'nın güney sahillerinde etkin ticari seyirler yapmıştır⁶.

Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Bizim asıl değinmek istediğimiz nokta, Orta Doğu'nun Hindistan'a giden yolun önemli bir kısmında rol oynadığıdır. Böylece, Tez konumuza giriş yapmadan önce, Orta Doğu kavramına açıklık getirmek, ilerleyen süreçlerimizde bize sebep ve sonuç ilişkilerinde yardımcı olacaktır.

Orta Doğu kavramının öncülü olan Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin toprakları için “Yakın Doğu” kavramını 20. yüzyılın başlarına kadar sık sık kullanmışlardır. İngiltere'nin 19. yüzyıldan itibaren Hindistan ve Çin'in zenginliklerine yayılması da

³ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, I. Baskı, Elazığ, 1999, s. 41.

⁴ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 43.

⁵ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren: Enver Ziya Karal, TTK, Ankara, 1975, s. 1.

⁶ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 611.

“Uzak Doğu” kavramının kullanılmasına neden olmuştur. Bu iki kavram batılı devletler için yeni bir bölgesel tanımlama ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu doğrultuda İngilizler, Yakın Doğu terimine karşılık, Osmanlı Devleti toprakları içerisinde kalan ve Uzak Doğuya geçişte önemli bir atlama taşı olan bölgeye “Orta Doğu” adını vermiştir. Terimi ilk defa 1902’de Amerikan deniz tarihçisi ve Jeopolitikçi Alfred Thayer Mahan, National Review’de yayınlanan, “The Persian Gulf and International Relations” adlı makalesinde kullanmıştır⁷.

Orta Doğu, her dönem dünyanın gözlerini üzerine çekecek bir yapıya sahip olmuştur. İlkçağlarda bereketli topraklarıyla tarım alanlarının zenginliğinden dolayı insanlar bu topraklarda yaşamak için savaşmışlardır. Beraberinde Asur, Babil, Hitit ve Sümerlerin ve daha pek çok devlet ve toplulukların bu toprakları ticaret geçidi olarak kullandığı bilinmektedir. Sonraki çağlarda iklim ve coğrafi şartların elverişli yapısıyla yaşam alanını üzerine çekmeye devam eden Orta Doğu, ticaret alanında da bağlayıcı özelliğini sürdürdü. Bu durum Osmanlı’nın bu topraklardaki hâkimiyetinin süresi için de geçerliydi. Doğu ve batı emtiasının buluşma noktası da diyebileceğimiz bu bölgede, tarih süresince ticareti yapılan malların çeşitliliğini görmekteyiz. Hatta bu çeşitlilik hiçbir zaman eksilmeyip günümüze kadar artarak devam etmiştir.

Orta Doğu, Doğu ve Batı dünyasının ticari anlamda buluşma noktasıydı. Çin’den gelen ipek, Hindistan ve Güneydoğu Asya’dan gelen baharat Akdeniz dünyası için doğudan yapılan iki temel ithalât emtiası idi. Ticaret bu iki emtia üzerinde çok yoğunlaşmıştı. Bu yolun üzerinde ticaretin yanı sıra kültürel tesirlerin de oluştuğunu görmek mümkündür. İpek Yolu vasıtasıyla felsefeler ve dinler, nakl ve mübâdele olduğu gibi, sanat modelleri ve gelenekler de yayılmaktaydı⁸.

Salim Cöhçe ise, *Hindistan’ın (Genişletilmiş) Orta Doğu bölgesiyle tarihi bağları ve güncel ilişkilerini, onun bölge ülkeleriyle ortak hareket etmeye yöneltecek önemli bir sebep*⁹ olarak görmektedir. Bu bilgiler ışığında “Orta Doğu’yu -geniş anlamda- Hindistan’dan ayrı düşünmemek gerekmektedir”. Çünkü tarih boyunca Hindistan’ın zenginliklerine ulaşmak için uğraşan birçok devlet, yoğunlukla Orta Doğu güzergâhını kullanmışlardır. Böylece Orta Doğu’yu ilgilendiren siyasi, ticari ve kültürel anlamdaki her önemli konu, Orta Doğu ülkelerinden kopuk olmayan Hindistan’ı da

⁷ Serdar Sakin; Can Deveci, “Ortadoğu Kavramı ve Sınırları Üzerine Bir Değerlendirme”, *History Studies*, ABD ve Büyük Ortadoğu İlişkileri Özel Sayısı, 2011, s. 282-284

⁸ Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilgi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 61, 2010, s. 176.

⁹ Salim Cöhçe, “Büyük Ortadoğu Projesi Bağlamında Hindistan ile Ortadoğu Arasındaki Tarihi Bağlar”, *Akademik Bakış*, C. 2, S. 3, (Kış) 2008, s. 77.

ilgilendirmektedir. Çünkü Hindistan, dünya ticaretinin membaı olma özelliğine hep sahip olmuştur. Ticaret zenginliklerini elde tutmak isteyen pek çok devlet bu uğurda savaştan geri kalmamış ve Hindistan mallarını elde etme çabası dünya siyasetine de yön vermiştir. Örneğin, tarihte İpek ve Baharat Yolları'nda ticarete üstün olmak için Asurluların gayretleri; İtalyan şehir devletlerinin Haçlı savaşları ile Akdeniz ticaretinde üstünlük kurmaya çalıştıkları ve hatta bu savaşların sonunda Doğu Akdeniz'de koloni mahalleler oluşturdukları; Arapların uzunca bir dönem, Doğu ticaretini tekellerinde bulundurdukları ve bunun sonuçlarından biri olarak Coğrafi keşiflerin yapılması, tarihçiler tarafından bilinmektedir.

Burada, Doğu ticaretinin öteden beri dünya siyasetine yön verdiği konusunu biraz açmak istiyoruz: Din savaşları adı ile anılan ve Orta Doğu'da gerçekleşen Haçlı seferlerinin arka planında yine Doğu'nun zenginliklerine ulaşma isteği vardı¹⁰. Osmanlı da Baharat yolunu ele geçirmek için çeşitli savaflara girip Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de üstünlük sağlamaya çalıştı. Osmanlı'nın bu denizlerde üstünlük sağlaması ve Doğu ticaretinin kendi topraklarında yapılması, dünyanın kaderini değiştiren ve Avrupalılar tarafından gerçekleştirilen Coğrafi Keşiflerin başlamasındaki önemli etkenlerden biri olmuştur.

Canlılığını sürekli koruyan Doğu mallarının ticaretinin yapıldığı Akdeniz'in Orta Doğu ayağının, Osmanlı'nın eline geçmesiyle yeni bir münasebet gerçekleşmeye başlamaktaydı. Örneğin I. Bayezid, 1399'da Antalya'yı ve Alanya'yı ele geçirmesiyle, Hindistan ve Arap mallarının ticareti için Güney Anadolu'daki başlıca limanları da elde etmiş oldu. Yine XV. yüzyılın ikinci yarısında Bursa Hint ve Arap mallarının satıldığı uluslar arası bir merkez haline gelmişti¹¹. Böylece kuruluşundan itibaren Osmanlı'da canlı bir yapıya sahip olan Hindistan ticareti fiilen varlığından söz etmek mümkündür.

Yukarıda saydığımız ticaretin siyasete olan etkisinin örneklemelerinin hemen ardından, siyasetin ticarete etkisini 1453'te İstanbul'un Fethi'ni itibar bilerek Hindistan'ın Osmanlı ile siyasi, ticari ve kültürel ilişkilerde bulunmasında görmekteyiz. Hindistan'da Behmenî hanedanından Sultan III. Muhammed Şah (1463-1482), Fâtih Sultan Mehmed'e bir mektup yazıp onu tebrik etmiş ve iyi ilişkiler kurmak istediğini

¹⁰ Haçlı ordularına mensup kişilerin Suriye'de durup burada koloniler oluşturup ticarete başlamaları ve ticaret merkezinde savaşların durması oldukça manidardır. Belki de bu güne kadar çoğu savaşların alt sebeplerinde ekonomik nedenler yatıyordu. Haçlıların ticaretle uğraşmaları hakkında ayrıntılı bilgi için, bkz. René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 141.

¹¹ Dilaver Azimli, "Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3/2, Uşak, 2010, s. 103-105.

bildirmişti. 1527’de Behmenî Sultanlığı’nın çöküşüne kadar karşılıklı elçiler ve mektuplarla devam eden bu ilişkilerin sürdürülmesinde önemli rolü olan Behmenîlerin ünlü veziri Hoca Mahmûd-ı Gâvân’ın gönderdiği temsilciler vasıtasıyla *Osmanlılarla doğrudan doğruya ticaret ilişkileri kurmuş ve Bursa’da bir koloni oluşturmuştur*. Behmenîlerden sonra Gücerat’ta hüküm süren Muzafferi Hanedanı da Osmanlılarla dostluk kurmaya önem göstermişti¹².

Böylece eldeki verilere göre, Osmanlı ile Hindistan arasındaki *siyasi sistematikte bağlantılı ticaret*, Fatih döneminde başlamıştır diyebiliriz. Bu iki ülke arasındaki ticaret yoğunluğu ise XVI. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bunun sebebinin de Yavuz’un doğu seferlerine bağlamak mümkündür. Zira bu seferlerin sonunda Doğu ticaretinin Orta Doğu bağlantısı Osmanlı’nın eline geçmiş bulunmaktaydı.

İşte, bu başlangıçla yola çıkarak, resmi anlamda Fatih Sultan Mehmed döneminden itibaren gerçekleşen Osmanlı-Hint ilişkilerinin yoğunluk kazandığı XVI. yüzyıldaki ticarî boyutları, tezimizin ana eksenini oluşturmaktadır.

Ancak belirtmek gereken önemli bir husus vardır ki, o da ticaretin gerçekleştiği iki devletin arasındaki coğrafi uzaklıktır. Zira dünyanın çeşitli ihtiyaçlarını karşılayan Doğu mallarının ticaretinin geçtiği yollar, bu uzun coğrafyanın kendisiydi; yani günümüz ifadesiyle, “Orta Doğu”ydu. Böylece dönemin güçlü devletlerinin siyasi, ticari ve kültürel etkileri yine bu bölgede kendini göstermekteydi. Bu durumda Osmanlı-Hindistan arasındaki ticari ilişkilerini, sadece ticareti oluşturan mallar ya da ticaret yolları ilgilendirmiyor; aynı zamanda diğer devletlerin de bu ilişkideki yerlerini ve etkilerini de ilgilendiriyordu. İşte, bu bağlamda XVI. yüzyılda Osmanlı-Hint ticari ilişkilerini araştırırken, bu ilişkileri hazırlayan sebepleri ve dönemin Ceneviz, Venedik, İran, Portekiz, İngiltere ve bazı İslam Devletlerini göz önünde bulundurmamak gerekmektedir. Çünkü, aynı zamanda, Osmanlı-Hindistan ticareti Doğu-Batı transit ticaret eksenini de oluşturmaktaydı.

Ayrıca Osmanlı-Hint ilişkilerini belirleyen unsur sadece ticarî konular olmayıp Hindistan Müslümanları da Osmanlı için bir bağ teşkil etmiştir. Osmanlı ve Hindistan’ın coğrafi uzaklığa rağmen, dinin bağlayıcı etkisi ile birlikte hareket ettikleri dönemler de olmuştur.

¹² Sırrı Erinç, “Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)”, *İA*, C.18, TDV, İstanbul, 1998, s. 81; Ayrıca Osmanlı-Hint diplomatik ilişkileri için bkz. Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s. 205.

Öte yandan ticaretin ekonomik getirilerinin olduğu kadar kültürel kalımlarını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Tüccarlar gittiği yerlerle kültürel alışveriş de gerçekleştiriyordu. Mesela, Arapça’da gemi anlamına gelen “*sıfın*” Hindistan’da da aynı isimle kullanılıyordu¹³. Deniz ticaretinde önemli kârlar elde etmek demek, ticari itibar ve üstünlük anlamına da gelmekteydi. Ticaret yollarındaki üstünlüğün bir göstergesi de ticaret yollarına verilen adlardı. Mesela, Hint Okyanusu’nun Arap memleketi kıyılarına *Halic Al-Arabi* ya da Fars memleketi kıyılarına *Halic Al-Farisi* adının verilmesi demek, o memleketlerin ticaret yollarına sahiplenilmesi demektir¹⁴.

Verilen bu bilgilerden sonra, aklımıza bazı sorular gelmektedir: Osmanlı-Hindistan ticari ilişkisi neden XVI. yüzyılda aranmalıdır? İki ülke arasında gerçekleşen direkt ya da endirekt ticaretin siyasi oluşum boyutu ne zaman temellenmeye başladı ya da XVI. yüzyıl ticaretine hazırlayan sebepler nelerdi? İpek ve Baharat yollarının XV. yüzyıldaki meşhur Coğrafi keşiflerden önceki ve sonraki durumu ne idi? Ticareti yapılan emtianın çeşidi, özellikleri ve fiyatları nelerdi? Hepsinden de önemlisi Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen ticaret, bu durumdan doğrudan ya da yarı-doğrudan etkilenen devletlerin siyasi ve konjonktürel durumlarına nasıl bir etki bıraktı? Tüm bu soruları cevaplamaya çalışırken, Osmanlı Devleti ile Hindistan arasında gerçekleşen ticari münasebetleri, tezimizin ana eksenini olarak ele almaya gayret ettik. İtiraf etmek gerekir, bu konular, bizi oldukça geniş bir alana yaymış bulunmaktadır. Çünkü, XVI. yüzyıl Osmanlı ile Hindistan’ın siyasi ve ticari ilişkilerinin temellerini, *Hindistan’daki Türk varlığında, Osmanlı Devleti’nin dünya ticaretinde önemli bir konuma sahip olan Akdeniz topraklarında yer almasında ve akabinde -günümüzde Orta Doğu dediğimiz tarihte hiçbir zaman siyasi ve iktisadî önemini yitirmeyen coğrafyayı tam da bu yüzyılda ele geçmesinde, Avrupa’nın Doğu ticaretinde etkin rol oynamasının sonuçlarında, aramaya çalıştık.*

¹³ Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)”, *Alem Al-Ma’rifî*, S. 151, Kuveyt, 1978, s. 6.

¹⁴ Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)”, s. 7-8.

1. XVI. YÜZYILA KADAR OSMANLI - HİNDİSTAN TİCARETİNİ HAZIRLAYAN SÜRECE GENEL BAKIŞ

XVI. yüzyıl Osmanlı ile Hindistan arasındaki ilişkileri *neden-sonuç* çerçevesinde ele alacak olursak, öncelikle XVI. yüzyıla hazırlayan sebeplere ve durumlara bakmanın yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

1.1. Coğrafi Durum

Yapılan ticaret, ihtiyaçlar dâhilindedir. Ülkelerin coğrafi durumlarını araştırmakla, o ülkelerde yaşayanların ihtiyacının neler olduğuna cevap bulunabilir. Böylece Osmanlı Devleti'nin bulunduğu coğrafya ile Hindistan coğrafyasının ekonomik özelliklerine bakarak ticarete hangi alanlarda daha çok ihtiyaç duyulduğu ortaya çıkarılabilir ya da yolların durumu gözden geçirilerek ticaretteki önemine değinilebilir.

1.1.1. Osmanlı Devletinin Coğrafyası

Osmanlı İmparatorluğu temelde bir Akdeniz Havzası İmparatorluğu olduğu söylenilmektedir ve Akdeniz'de, Adriyatik kıyılarından Mağrib'e aşağı yukarı kesintisiz uzanan muazzam bir sahili vardı; Karadeniz'in tamamı da bunun içine giriyordu. En kuzeyde ve en güneydeki sınırlarıyla yaklaşık ellinci ile otuzuncu paraleller arasında yayılmıştı. Burası dünyanın ılıman (Orta) iklim kuşağıdır. Ama imparatorluğun yayıldığı geniş arazi üstünde çok farklı ısı, yağış ve bitki örtüsü rejimlerine rastlanır. Bu açıdan bakıldığında (özellikle bitki örtüsü) bu topraklarda tropiklere veya soğuk iklimlere özgü sayılan bitkiler (muz ve hurmadan iğne yapraklı çamlara) yetişiyordu. Bu büyük alan, yüzey şekilleri bakımından da zengin bir çeşitlilik gösteriyordu: Denize paralel ya da dik uzanan sıradağlar, aralarında vadi yarıkları oluşturan paralel sıradağlar, kıyı ovaları, vadilerde ve hattâ yükseltilerde ovalar; ayrıca yaylalar, eşik ve platolar çeşitli boylarda ve rejimlerde akarsular, çeşitli boylarda göller mevcuttu. Bunlara ve iklim koşullarına göre ormandan çöle kadar değişen çeşitli bitki örtülerini eklemek mümkündür. Eski Dünya'da, Orta Asya steplerinden Atlas Okyanusu'nun kıyısına uzanan bir hayli geniş arazide öteden beri hayvancılık yapılmıştı. Deve ve at gibi hayvanların da binlerce yıl önce bu Avrasya bölgesinde evcilleştirilmişti. Orta Doğu hayvancılığın, ama bu sefer küçükbaş hayvancılığın en eski merkezlerinden biriydi. Orta Asya'dan Avrupa'ya doğru ilerledikçe, yalnız göçebe hayvancılığa imkân veren

oldukça çorak bozkırdan (steplerden) oldukça zengin ekip biçme imkânları sunan tarım topraklarına geçilir. Bütün bu bölgenin, çok eski zamanlardan bugünlere bakıldığında, hayvancılık ile tarım arasında, dünyanın en iyi dengesini sağlamış bölge olduğunu söylenebilir. Tarihe daha "mevzî" ve daha sınırlı "zaman dilimleri" içinde bakıldığında, bu dengenin iyi yürümediği çeşitli örnekleri görmek mümkündür. Ama dünyanın başka yerlerine bakıldığında, burası bu bakımdan cennet gibidir. Amerika kıtasında Peru'daki lamalar dışında hiçbir hayvan evcilleştirilemediği için hiçbir zaman hayvancılık yapılmadı. Avustralya ve Afrika'nın büyük kısmı da böyledir. Uzakdoğu Asya ve Çin'de ise pirinç ekimi, hayvancılığa ancak çok küçük çapta izin verdi. Bunlarla kıyaslandığında, iki etkinlik türü arasında konjonktürel çatışmalar yaşansa da, Batı ve Orta Doğu'daki durum çok daha dengelidir ve böyle olması burada genel beslenme koşullarına olumlu katkıda bulunmuştur¹⁵.

Osmanlı İmparatorluğu'nun (ve İran'ın) bulunduğu bölge, buğday ile pirinç alanlarının kesiştiği bölgedir. Daha doğuda fakirlerin yemeği olan pirinç, burada zengin sofrasının vazgeçilmez çeşnisi haline gelir. Bilinen sebze ve meyve çeşitlerinin hemen hemen hepsi bu geniş bölgede kendine uygun birçok alan bulmuş ve rahat rahat yetişmiştir. Bir tarihten sonra Uzak Asya'dan, bir tarihten sonra da Amerika kıtasından gelen yeni ürünler de aynı şekilde buraları benimsemiştir. Eski dünyadan başlayan "sınaî" diyebileceğimiz tarım ürünleri, yağ için zeytin, şarap için üzüm, dokuma için başta pamuk, çeşitli bitkiler, bu bölgelerin bir hayli eski yerlileriydi. Dokuma için ve ayrıca dericilik için yeterince zengin ve gelişkin bir hayvancılık vardı¹⁶.

1.1.2. Hindistan'ın Coğrafyası

Hindistan, Pamir yaylasından doğuya doğru uzanan Himalaya ve batıya doğru uzanan Hindukuş dağ zincirlerinin güneyinde kalan yerlerden ibaret olup, ülke toprakları yapı ve yüzey şekilleri bakımından üç ana bölgeye ayrılır¹⁷:

- a. Kuzeydeki Dağlık Bölge: Bu bölge Hindistan'ın su hazinesidir, geçit vermez özelliğe sahiptir ve tarih bakımından önemi azdır. Gence ve Sint ırmakları ve bunlara akan derelerin hemen hepsi bu dağlardan inen sularla doludur.
- b. Kuzeydeki Büyük Düzlük: Ülkenin kuzeyinde Bengal Körfezi'nden Arabistan Denizi'ne kadar uzanan düzlük, 300.000 km²'dir. Bu düzlüğün

¹⁵ Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s. 279-280.

¹⁶ Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s. 280.

¹⁷ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, TTK, Ankara, 1987, s. 1-3.

merkezi Delhi-Agra bölgesidir. Düzlüğün merkez ve doğu kısmı, yani Lahor'dan Bengal Körfezine kadar giden kısmı, zengin ve bol ürün veren topraklara sahiptir. Batı kısmı ise, Gücerat müstesna, çoğunlukla çorak ve bazen de tam çöllük yerleri kapsar. Düzlüğün son bulduğu Aravallı dağları Dekken Yaylasının kuzey batıdaki ileri karakolu görevi görmüştür. Kuzeyden gelen uluslara boyun eğmek istemeyenler için bir sığınak olmaları bakımından bu dağlar tarih açısından önemlidir.

- c. Dekken: Bölge 400-1000 m. yükseklikte bir yayladır. Yüzeyi 2.500.000 km²'dir. Dekken Yaylasının kuzeyinde, Vindiya adını taşıyan bir dağlar zinciri bulunur. Ortalama yükseklikleri 1000-1200 metredir. Ancak hem sarptır hem de Orman ve çalılıklarla örtülüdürler. Bu yüzden sayılı noktalardan güçlükle geçilirler. Bu noktalar kuzeydeki büyük devletlerin güneye yayılmalarını güçleştirdiği için tarih bakımından önemleri vardır.

Başka bir ifadeyle, Hindistan, Uman deniziyle Bengal körfezi arasında, kuzeyde Himalaya sıradağlarından güneyde Hint Okyanusu'na doğru giderek daralan bir üçgen biçiminde uzanır. Bununla beraber ülke yapı ve yüzey şekilleri bakımından üç büyük ana birime ayrılabilir. Bunların ilki, ülkenin güney kesiminde yeryüzünün en yaşlı parçalarından olan Gondvana kıtasının bir kısmı iken 130 milyon yıl kadar önce kırılarak ondan ayrılıp kuzeydoğuya doğru ilerleyen ve en sonunda bugünkü mevkiine ulaşan kabaca üçgen biçimli Dekken yarımadasıdır. İkinci birimi, ülkenin kuzeyinde boyu 2500 kilometreyi aşkın bir yay halinde uzanan Himalayalar oluşturur. Üzerinde 8000 metreden yüksek on dört kadar doruğun bulunduğu bu sıradağların Hindistan sınırları içindeki en yüksek yeri Nepal-Sikkim sınırına rastlayan Kangchen-junga doruğudur (8585 m). Himalayalar buzulları, karları ve bol yağışları ile ülkenin can damarı durumundaki büyük akarsuların kaynak ve beslenme alanı olarak Hindistan'ın hayatında çok büyük rol oynar. Üçüncü birimi, Thar çölü ile kaplı olan ve Hindistan'ın en verimli ve en kalabalık, en büyük şehirlerinin yer aldığı bölge, Himalayalar ile Dekken platosu arasında yer alan ve birbirinden Pencap eşiği adı verilen daha yüksek bir kesimle ayrılan İndus ve Ganj ovaları meydana getirir¹⁸.

Esasen ülke, bütünüyle mevsimlik yön değiştiren ve adını bu özelliğinden alan bu rüzgâr sisteminin etkisindedir. Bundan dolayı genel olarak en yağışlı mevsim rüzgârların Hint Okyanusu'ndan karaya doğru estiği yaz, en kurak mevsim de

¹⁸ Sırrı Erinç, "Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)", s. 69-70.

rüzgârların karadan denize doğru estiği kıştır. İklim unsurlarındaki farklılaşmalara bağlı olarak ülkede bazı bölgesel iklim tipleri ayırt edilebilir. Bunların başlıcaları, ülkenin güney ve güneybatı kıyı bölgelerinde hüküm süren her mevsimi yağışlı tropikal iklim, Dekken'in büyük kısmında görülen yazı yağışlı sıcak Muson iklimi, Ganj ovasının orta kesimlerindeki yazı yağışlı ılıman Muson iklimi, Aravalli dağları ve İndus nehri arasındaki yarı kurak step iklimi ve Thar bölgesindeki çöl iklimidir. Dağlık alanlarda yükseltiye bağlı olarak iklim tipleri daha da çeşitlenir. Örneğin, Keşmir'de ve Himalaya vadilerinde kışı soğuk ve karlı, yazları ise oldukça sıcak ılıman bir iklimle karşılaşılır¹⁹.

Hindistan yarı kıtası toprakları, baharat ve ipek yolları üzerinde kıymetli taş, kereste ve madenlere sahip olması sebebiyle Avrupalı tüccar ve kâşif denizcilerin ulaşmak için yollar aradıkları esrarlı, zengin ve şaşaalı masallar ülkesi Hint diyarının özünü meydana getirir. Çok uzun ve karmaşık tarihi boyunca siyasî bakımdan Bâbürlüler ve İngiliz hâkimiyeti dönemleri hariç genellikle parçalanmış bir manzara gösterir²⁰.

1.2. Siyasî Durum

Siyasetin ticareti mi; yoksa ticaretin siyaseti mi etkilediği konusu, bizi meşgul eden önemli unsurlar olmuştur. Bu durumda ticaret ilişkileri konularına geçmeden önce, siyasî alanda gerçekleşen olayların ticaretin oluşumuna nasıl bir zemin hazırladığına bakmak gerekmektedir. Bunun için önce her iki ülkenin siyasi yapıları ve siyasi tarihlerini ayrı ayrı ele alıp, sonrasında *ortak siyasi olayların ticari ilişkilerdeki etkisini* göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

1.2.1. Osmanlı Devleti'nin Siyasî Durumu

Osmanlı öncesi siyasi yapılanmayı özetlemek gerekirse, XII. yy. başlarından itibaren Anadolu'da egemen olan Anadolu Selçukluları 1243'te Moğollara yenilmişti. Fakat 1300 yılında Anadolu'da Moğol gücü zayıflamıştı. Bizans devleti eski ihtişamından uzaktı ve Asya'daki toprakları artık sadece Batı Anadolu'daki küçük arazi parçasıyla sınırlı hale gelmişti. Anadolu kıyılarının ötesinde, Ege Denizi'ne dağılan küçük adalar Latinlerin veya Bizanslıların denetimindeydi. Ayrıca Ege denizinin Anadolu kıyılarına Cenevizler ve St. Jean Şovalyeleri yerleşmişti. Böylesi bir durum

¹⁹ Sırrı Erinç, "Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)", s. 70-71.

²⁰ Sırrı Erinç, "Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)", s. 70.

içinde, Osmanlı Devleti'nin teşekkül döneminde ilk attığı adımlar, Anadolu birliğinin sağlanması yönünde olmuştur. Bu dönemde Anadolu, İlhanlı Devleti (1240-1335)'ne tâbi idi. XIV. yüzyılın başında Anadolu Selçuklu Devleti (1075-1308) yıkıldıktan sonra bölge tamamen İlhanlılara bağlanmıştır. Bu ortamda Bizans sınırlarına yerleşen Türk boyları, topraklarını bir yandan Bizans aleyhine genişletiyorlar, bir yandan da siyasî konjonktür uygun oldukça bağımsızlıklarını ilan ediyorlardı. 1335 yılında İlhanlı Devleti'nin dağılması ise bu eğilimi güçlendirmiştir²¹.

1300'lerden itibaren Anadolu'da çeşitli küçük devletler kurulmuştu. Orta Anadolu'da Karamanlılar, Söğüt ve civarında Osmanlılar Beyliği, Ege kıyıları boyunca, kuzeyden güneye, Karesi, Saruhan, Aydın, Menteşe ve Teke beylikleri uzanmaktaydı. Teke Beyliğinin iç kısmında Hamit Beyliği vardı. Karesi beyliğinin doğusunda, Kütahya civarında, Germiyan Beyliği yer alıyordu. İsfendiyağulları, Kastamonu ve Sinop civarında Karadeniz'i idare etmekteydiler. Osmanlı Beyliği, Bizans'ın Anadolu'da geriye kalan topraklarının sınırındaydı. Beyliğin ismini aldığı kurucusu Osman Bey'in yönetiminde Marmara Denizi'ne doğru ilerlendi. Yaklaşık 1324'te onun yerini alan oğlu Orhan döneminde Prusa (Bursa), Lopadion (Ulubat), Nikaea (İznik) ve Nikomedia (İzmit) gibi Bizans şehirleri 1326 ve 1337 yılları arasında Osmanlı topraklarına katıldı. Ek olarak Orhan Bey 1330'ların ortalarında Karesi Beyliği'ni ilhak etti ve 1354 yılında Gallipoli'yi (Gelibolu) ele geçirerek Avrupa'ya ilk adım attı. 1362'de Orhan Bey'in yerini alan I. Murad, 1370'lerde Germiyan ve Hamid beyliklerini, 1380'lerde ise Teke Beyliği'ni topraklarına kattı. Böylece Anadolu'daki Osmanlı yönetimi, kuzeyde Boğaz kıyılarından, güneyde Antalya ve Ege sahillerine kadar uzanmaktaydı. Anadolu'daki fetihlere, Avrupa'dakiler eşlik etti ve muhtemelen 1369'da Adrianopolis (Edirne) alındı. 1371'de Meriç Nehri üzerinde meydana gelen Çirmen (Maritsa) Savaşı'nda Osmanlı, Makedonya'nın güçlerini yenerek kendilerine Bulgaristan ve Makedonya yolu açılınca Bulgaristan'a ilerlediler ve ardından 1387'de Yunanistan'a girerek Selanik'i aldılar. I. Murad'dan sonra yerine 1389'da I. Bayezid (1389-1402) geçti. Bu dönemde, Anadolu'da Aydın ve Menteşe beylikleri 1389-1390 yıllarında Osmanlı topraklarına katıldı²². Bu gelişmelerle birlikte, Osmanlı Devleti genişledikçe kara, akarsu ve deniz yollarını da ele geçiriyordu. Meselâ yine I. Bayezid

²¹ Ahmet Tabakoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 653-694.

²² Kate Fleet, *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, Çeviren: Özkan Akpınar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s. 5-10.

Antalya ve Alanya'yı alarak (1391) şeker, baharat, kimyevî madde ve kumaş ticaretinin önemli limanlarını zapt etmişti²³.

Osmanlı için kendi döneminde merkezi iktidarın temeli nakit para, yani altın ve gümüştü. İmparatorluk politikasının baştaki hedefleri, altın ve gümüş madenleriyle uluslar arası ticaretin gümrük vergileri biçiminde nakit getiren transit merkezleriydi²⁴. Bu sebeple Osmanlı Devletinin kuruluş ve genişleme dönemlerinde dünya ticaretinin Akdeniz ve çevresinde yoğunlaşması, akabinde XIV. yüzyıl sonlarına doğru Bursa ve Edirne gibi şehirlerin ticarî yönden önem kazanmaya başlamasıyla I. Bayezid Erzincan, Amasya ve Tokat'ı aldı. Böylece İpek Yolu Bursa'ya bağlanmış oldu. Ancak öte yandan Trabzon deniz yolunun önemi azaldı. Antalya ve Alanya'nın da Osmanlı topraklarına katılmasıyla da Batı'nın Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan baharat vs. ticareti Osmanlı denetimi altına girmiş oldu²⁵.

Yine I. Bayezid döneminde Kuzey Anadolu (Kızılırmak'ın doğusu) üzerinde denetim kuruldu. Kuzeyde İsfendiyaroğulları'ndan Samsun ve Amasya, doğuda Akkoyunlular yenilgiye uğratarak Sivas, güneyde ise Memlûklerden Malatya alındı. XIV. yy.ın Yüzyılın sonuna gelindiğinde, I. Bayezid'in denetimindeki topraklar doğuda Sivas ve Malatya'dan, Orta Anadolu'ya ve Batı Anadolu'nun tamamına uzanıyordu. Ancak 1402 Timur Ankara Savaşı'nda Osmanlı ordusunu bozguna uğrattı ve Bayezid'i esir aldı. I. Bayezid'in oğulları arasında yaşanan kardeş kavgası ile ülkede otorite boşluğu oluştu ve bağımsız Beylikler yeniden kuruldu. 1413'e kadar on bir yıl süren kardeş kavgasını I. Mehmed kazandı ve Osmanlı'yı yeniden inşa ederek Anadolu ve Avrupa'daki topraklarını genişletmeyi başardı. 1421'de I. Mehmed öldüğünde yerine II. Murad geçti²⁶.

II. Murad, siyasi icraatlar açısından Aydın, Menteşe, Teke ve Germiyan beyliklerine son verdi. Sırbistan vergiye bağlandı. Selanik, Makedonya, Teselya ve Yanya dolayları Osmanlı topraklarına katıldı. Arnavutluk Osmanlı himayesini kabul etti. Ayrıca, ayaklanan Eflak Beyliği yeniden Osmanlı'ya bağlandı²⁷. II. Murad ölmeden önce oğlu II. Mehmed tahta geçirmiş ve kendisi Edirne'ye çekilmiştir. Ancak yaşanan siyasi sıkıntılardan dolayı Edirne'den dönerek, iki defa tekrarı olmak üzere

²³ Ahmet Tabakoğlu, *İktisat Tarihi/Toplu Makaleler I*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2005, s. 305.

²⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 96-97.

²⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 291.

²⁶ Kate Fleet, *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, s. 6-10.

²⁷ Halil İnalçık, "Murad II", *İ.A.*, C. 31, TDV, İstanbul, 2006, s. 164-170.

tahta geçmiş ve savaş sıkıntıları atlatıldığında, tahtı oğluna geri devretmiştir. II. Murad dönemi sultanın Şubat 1451'deki ölümüyle son buldu. II. Mehmed bir kez daha tahta çıktı (1451-1481). İki yıl sonra İstanbul'u ve Cenevizlere ait Pera bölgesini ele geçirdi²⁸.

II. Mehmed'in 1453'te İstanbul'un alınmasına müteakip Hindistan'da Behmenîlerin veziri Hoca Mahmud Gâvân (1405-1481), bu fethi bir prestij bilerek ticari vekilleri ve ajanları vasıtasıyla Osmanlı ile doğrudan ticari ilişkiler kurdu. Hoca Mahmud'un bu tüccarları Bursa'ya Arabistan yolunu kullanarak gelip, yanlarında getirdiği "envâ-i akmişeleri (kumaşları)" buraya satıyordu²⁹.

Fatih Sultan Mehmet 1454'te Venedik ile bir antlaşma imzaladı. Bu antlaşma ile Venedik Doğu'daki kolonilerini güvence altına aldı. Ayrıca Karadeniz ve Ege Denizi'ndeki Ceneviz kolonileri de haraç ödemeyi kabul ettiler. 1456'da Kuzey Ege'de Enez, İmroz ve Limni'yi alan II. Mehmed, ardından 1457'de Taşoz ve Semadirek adalarını ele geçirdi, 1459'da Sırbistan'ın anahtarını aldı ve aynı yılın yazında Cenevizlilerin kalesi olan Amasra'yı savaşız teslim aldı. 1460'ta Venedik'e ait olan kaleler dışında tüm Mora'yı ve 1461'de Pontus Devleti'nin (Trabzon İmparatorluğu) başkenti Trabzon'u ele geçirdi. 1462'de yeniden Rumeli seferine çıktı ve Eflâk'ı Osmanlı Devleti'ne bağladı. Fatih, Ege Denizi'ndeki Midilli Adası'nı alınca Venediklilerle arası açıldı. Venedik bunu Ege'deki durumunu tehdit eden bir hareket olarak karşıladı³⁰.

Türkler Cenovalıları Kırım'dan, Venediklileri Euboia adasından kovduktan sonra Adriyatik denizinin kapıları Avrupa'ya kapandı. Bununla beraber karabiberle tarçının geçmesi ancak çok yüksek gümrük vergisi ile gerçekleşiyordu (1463)³¹.

1463'te Bosna'yı tamamen ele geçiren Fatih 1465'te Hersek'in büyük bölümünü, 1466'da da Arnavutluk'taki bazı kalelerini fethetti. 11 Ağustos 1473'te Otlukbeli Savaşı'nda Akkoyunlu hükümdarı Uzun Hasan'ı ağır bir yenilgiye uğrattı. Ertesi yıl da Karamanoğulları beyliğini ortadan kaldırdı. Fatih Sultan Mehmed 1475'te Kefe şehri'ni teslim aldı. Böylece Osmanlı'ya bağlılığını gösteren Kırım'ın sahillerindeki Kefe'ye bağlı tüm Ceneviz kolonileri Osmanlı'nın eline geçti. Fatih, 1478'de Arnavutluk seferinde yeni yerleri ele geçirdi ve 1479'da bir antlaşma yaparak

²⁸ Kate Fleet, *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, s. 11.

²⁹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODDÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, 1979, s. 8.

³⁰ Halil İnalçık, "Mehmed II", İ.A. C. 28, TDV, Ankara, 2003, s. 394-404.

³¹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 176.

Venedik'le 16 yıllık savaşa sona verdi. Böylece Venedik Arnavutluk'taki kaleleri Osmanlılara bıraktı, karşılığında Mora'daki bazı iskelelerden yararlanma hakkı elde etti. Fatih, Venedik'le anlaşmaya varınca, İtalya'nın öteki önemli kent devletlerine savaş açtı ve 1480'de İtalya'nın güneyindeki Otranto limanını ele geçirdi. Bunun üzerine Bu seferin Roma'nın fethinin bir başlangıcı olacağını dahi düşünen Papa kaçmayı bile düşündü. Otranto'yu kurtarmak için Macaristan ve Fransa'da Haçlı ruhu yeniden canlandı. Gedik Ahmet Paşa'nın taze kuvvetler toplamak için Rumeli'ye döndü ve tam da kuvvetlerin hazırlanması aşamasında Anadolu'ya doğru yeni bir sefere çıkan Fatih'in 3 Mayıs 1481'de Gebze'deki ordugâhında öldüğü haberi geldi (1481). Böylece Hem Fatih'in vefatı hem de şehzadeler II. Bayezid ile Cem çatışması sebebiyle Otranto'da zayıf kalan Osmanlı muhafızları düşmana teslim oldu³².

Fatih'in ölümünden sonra yerine oğlu II. Bayezid (1481 – 1512) geçti. 1484'te Kili ve Akkirman kaleleri alındı. Böylece Kırım'a kadar ulaşım sağlandı. Venediklilerle yapılan savaş sonunda Modon ve Koron limanları ele geçirildi. Karaman Beyliği Fatih döneminde ortadan kaldırıldığı halde Cem olayı ve Mısır'ın desteği meseleyi yeniden alevlendirmesi üzerine 1501'de Karamanoğulları'nın bağımsızlık çabaları sona erdirildi. II. Bayezid hayattayken saltanatı 1512'de oğlu I. Selim'e bıraktı³³.

Açıklamak gerekirse, Karadeniz'in kuzey-batısında Akkirman ve Kili'nin elde edilmesi, sadece siyasî değil ticarî açıdan da önemliydi. Tuna havzasının başkentle olan irtibatı daha da kolaylaşmıştı. Bu durum bir bakıma Osmanlıların XVII. asırda daha esaslı şekilde yönelecekleri Kuzey Avrupa yolunu onlara açmış oluyordu. Diğer bir ilerleme, Mora'daki bazı önemli liman şehirlerinin zabtıyla gerçekleşti. Böylece Mora'da Venedik aleyhine kazanılan başarılar, Akdeniz siyaseti bakımından yeni bir temel teşkil etti. Destek verilen Türk korsanları, Akdeniz'i alt üst ederek Kuzey Afrika'da önemli üslere sahip oldular. Dolayısıyla Osmanlı deniz siyasetinin ana unsurlarının ve hedeflerinin esas olarak bu devirde ortaya çıktığı belirtilmektedir³⁴.

Dinyester Nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerde bulunan körfeze kıyısı olan Akkirman, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en önemli ticaret merkezlerinden biridir. XV. Yüzyılda Moldovya (Boğdan) Prensiğinin bir parçasını oluşturan şehir, Osmanlı tarafından ilk defa 1402'de II. Mehmed tarafından denizden fethine çalışılmıştır; ancak

³² Halil İnalçık, "Mehmed II", s. 394-404.

³³ Şerafettin Turan, "Bayezid II", *İ.A.*, C.5, TDV, İstanbul, 1992, s. 235-237.

³⁴ Özlem N. Öztoksoy, "XVI. - XVII. Yüzyıllarda Osmanlı ve Hint-Moğol Kumaş Sanatları Arasındaki Etkileşimler", C.I, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi*, İstanbul, 2006. s. 22.

zaptedilemedi. Voyvoda III. Petru 1455'te Buğdan'da Osmanlı hâkimiyetini tanıyınca, Fâtih Sultan Mehmed Akkirman tüccarlarına 5 Receb 860 (9 Haziran 1456) tarihli bir fermanla Edirne, Bursa ve İstanbul'a uğrayarak ticaret yapma izni verdi. II. Bayezid devrinde Akkirman'ın Boğdanlılar'dan alınmasıyla (4 Ağustos 1484 bütün Karadeniz sahilleri Osmanlı hâkimiyeti altına girdi. Fetihten sonra Rumeli beylerbeyiliğine bağlı bir sancak haline getirilen Akkirman, 1593 yılında yeni kurulan Özi eyaletine ilhak edildi. Akkirman, Osmanlı hâkimiyeti döneminde Karadeniz ve kuzey ticareti için önemli bir liman olma özelliğini korudu. Burasının İstanbul, Edirne, Bursa, Trabzon, Kefe hatta Suriye ile ticarî bağlantısı vardı³⁵.

Osmanlı'nın sonraki dönemde daha da güçlenebilmesinin ve Balkanlara da yayılabilmesinin temelinde, Hindistan ve Orta Doğu ticaret yolunu ve buradan gelen ürünleri kontrol edebilmesi, Avrupalı tacirlere, Avrupa'ya ve diğer bölgelere bunları dağıtmada söz sahibi olması vardır. Venedik ile iktisadi ilişkiler, bu anlamda, Osmanlı'nın kuruluş döneminde çok önemlidir. Devlet için uzun süre altın para basılmamış, Venedik düka altını resmi para gibi işlem görmüştür³⁶.

Osmanlı'yı siyasi bakımdan XVI. yüzyıla hazırlayan süreçleri belirtmeye gayret ettik. Bu süreçlerin sonunda siyasetin ticari duruma etkisi de kaçınılmazdı. Öte yandan ticaret kaynak ve gelirlerinin de siyaseti belli etmekte etkili olduğunu da unutmamak gereklidir. Mustafa Öztürk'e göre; "*Osmanlı Devleti XVI. yüzyıla kadar mahalli bir devlet niteliğindedir. Yavuz Sultan Selim ve Kanuni'nin Doğu Anadolu'daki vilâyetleri Osmanlı birliğine katması (Diyarbakır 1516, Harput 1516, Erzurum 1518, Van 1534-1548) ile Osmanlı Devleti sınırlarını aşan bir cihan devleti olabilmiştir. O halde Doğu Anadolu hem Anadolu'da birliğin sağlanması hem de bölgesinde güçlü bir konuma ulaşmada hayati önemi olan bir bölgedir. Yani Doğu Anadolu olmadan Anadolu'nun varlığı ve birliği düşünülemez. Anadolu'nun birliği sağlanmadan da bir bölge ve dünya devleti olmanın imkânı yoktur*"³⁷. Osmanlı'nın Doğu Anadolu'nun fethi ile sınırlar İran'a dayandı, Mısır'ın ele geçirilmesi ile de sınırlar Afrika ve Doğu ticaret yollarına açılmış oldu. Dünya ticaretinde doğu-batı ve kuzey-güney ekseninin kesiştiği bu bölgelerin ele geçirmesiyle, Osmanlı cihanşümul bir devlet özelliğine sahip oldu³⁸.

³⁵ Mustafa L. Bilge, "Akkirman", *İ.A.*, C.2, TDV., İstanbul, 1989, s. 269.

³⁶ Ferhat Başkan Özgen, "Osmanlı Devleti'nin Diğer Devletlerle İktisadi İlişkileri", *Yeni Türkiye Dergisi*, 701 Osmanlı Özel Sayısı II, Ekonomi Ve Toplum, Yıl 6, S. 32, Mart-Nisan 2000, s. 101-111.

³⁷ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara, 2010, s. 173-174.

³⁸ Anadolu'nun tabii sınırları hakkında Ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara, 2010, s. 167-175.

1.2.2. Hindistan'ın Siyasi Durumu

Hindistan'ın XVI. yüzyıla kadar tarihi yapısını verecek olursak, bu durum Hindistan'ın Türk dünyasıyla olan ilişkilerin zemininin oluşumunu göstermekte katkı sağlayacaktır.

Geç Yontma Taş devrinden sonra ilk yerleşik hayata M.Ö. VII bin yılbaşlarında İndus havzasında geçilmiştir. Yerleşik hayat ilerledikçe 5000-2500 yılları arasında tarihlenen Erken İndus uygarlığı, 2300-1700 yıllarında Yüksek İndus veya Harappa uygarlığını doğurmuştur³⁹. Hindistan'da -Ari ırkın buralara gelmesinden önce- Harappa ve Mohenco-Daro arasında gelişen ticaret kültürü, İndus ile Fırat'a bir kara ticaret yolu bağlantısını oluşturdu. Bu dönemde Harappa Hindistan'ın tahıl ambarıydı (İ.Ö.2800). Mohenko Daro da pazar yeri⁴⁰. Bu Yüksek İndus ve Harappa uygarlıkları M.Ö. 1500 yıllarında Asya'nın içlerinden gelen Hint-Avrupalı Âriler tarafından yıkıldı. Göçebe ve İranlılarla akrabalığı olan Âriler geldikleri bu topraklarda Ganj Uygarlığı medeniyetini kurmuşlardır. M.Ö. 1500-1000 yılları arasında yaşayan Ganj Uygarlığı dönemi Hindistan'ın dini inanış ve sosyal geleneklerinin de oluşmaya başladığı dönemdir. Sanskritçe yazılmış Hindu kutsal metinleri Vedalar ve Kast sistemi bu dönemde ortaya çıkmıştır. Ganj Uygarlığı'nın sonuna doğru sosyal hayattaki sistem, küçük krallıkların oluşmasına zemin hazırladı. Gandhara, Kurupaçala, Matsya, Kaşi, Avanti, Kasala, Malla, Magatha, Aşvaka ve Çedi gibi devletler kuruldu. Bunlardan Magadha krallığı M.Ö. VI. Yy.da Ganj Vadisi'nin kontrolünü ele geçirdi. Bu arada Hindistan'ın kuzey-batı kesimini de M.Ö. 518'de Pers İmparatoru I. Dârâ ele geçirdi. Bu topraklar Büyük İskender tarafından zapt edilinceye kadar Perslerin hâkimiyetinde kaldı. M.Ö. 327'de Büyük İskender'in İndus'u geçerek Hydaspes (Jhelum) nehrine kadar ulaştı. Bu seferin ardından burada kurulan koloniler Batı Asya ile ticaret ve haberleşme sağlayarak önemli siyasi sonuçlar elde ettiler. İskender'in çekilmesinden sonra ortadaki otorite boşluğundan yararlanan Çandragupta adlı prens M.Ö. 321'de Maurya krallığını kurdu ve Magadha krallığını yıkarak Kuzey ve Orta Hindistan'ı ele geçirdi. Zaman içerisinde Maurya Krallığı Dekken'in güneyi hariç tüm alt kıtaya hüküm sürdü. Ancak M.Ö. 185'te krallık son buldu. Hindistan'da yeniden çok sayıda küçük devlet ortaya çıktı. Bu durum M.S. IV. Yy.a kadar devam etti. Bu devletlerden en güçlüsü Gupta idi (350-540). Gupta İmparatorluğu VI. Yy.ın başlarında kuzeyden gelen Akhunlar'ın saldırılarına

³⁹ Azmi Özcan, "Hindistan (Tarih)", *İ.A.*, TDV, C.18, İstanbul 1998, s.75.

⁴⁰ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 45-46.

maruz kaldı ve beraberinde iç isyanların etkisiyle de 540'ta yıkıldı. Böylece Hindistan bir kez daha siyasi birliğini kaybetmiş oldu. Ülkede siyasi birliği bu defa Thanesvar Kralı Harşa sağladı. Ancak Harşa'dan sonra alt kıta yine birçok bölgesel krallığa ayrıldı. X. yy.dan itibaren Hindistan Orta Asya'dan gelen Türklerle Afganların akınlarına uğramaya başladı⁴¹.

710-711 yılları arasında Hindistan alt kıtasına Sind bölgesinin fethiyle giren İslamiyet, X. Yy.ın sonlarında Gazneli akınları ile yoğunluk kazandı⁴². Gaznelilerin hüküm sürdükleri (963-1187) topraklar Hint ve Çin ticaret yollarının üzerinde bulunuyordu. Yine toprakları içinde bulunan Horasan, doğu-batı ve kuzey (Harezm ve ötesi)-güney (Basra Körfezi) ticaretinde bu yüzyıllarda büyük bir gelişme göstermişti. Yine bölgenin önemli bir kenti olan Nişabûr da X. Yüzyılın ikinci yarısında, zirai ürünler başta olmak üzere, çeşitli malların pazarlandığı uluslararası bir ticaret merkeziydi⁴³.

Gaznelilerin gerçekleştirdiği İslam fetihleriyle Hindistan'da pek çok yer ele geçirilse de sadece Lahor'a yerleşim gerçekleşti. XI. yüzyıl boyunca Lahor'a Orta Asya ve İran'dan çok sayıda ilim adamı ve mutasavvıf yerleşti. İslam'ın Hindistan'ın diğer bölgelerine yayılması XII. yüzyılın ikinci yarısından Gurluların Gazne'ye hâkim olmalarından sonra başladı. Harizmşahların baskısını gören Gurlular Hindistan'a yöneldi ve 1186'da Lahor'u zapt ederek buradaki Gazneli hâkimiyetine son verdiler ve beraberinde Hindistan'da pek çok yeri de zapt ettiler. 1206'da Gurlu sultanının onayını alan Kudbüddin Aybeg, Lahor'da bağımsızlığını ilan ederek Delhi sultanlığını kurdu. Delhi sultanlığı Pencap'tan Bihâr'a ve Keşmir'den Orta Hint yaylasına kadar ilerledi. 1229'da Delhi sultanı İltutmuş, Abbasi halifesi Müstansır-Billâh'tan menşur ve hilâf at aldı. İltutmuş'un 1236'da vefatıyla oluşan siyasi kargaşa 1266'da Gıyaseddin Balaban Han'ın başa geçmesine kadar devam etti. Siyasi anlamda çeşitli iniş çıkışlar yaşayan Delhi, 1290'da Delhi Halacîleri, akabinde 1320'de Tuğluklar dönemlerini yaşadı. Ancak toprakların çok geniş olması sebebiyle hâkimiyet gittikçe zayıfladı ve çıkan isyanlar sonunda Vicayanagar ve Mandıra Racalıkları ile Behmenî Sultanlığı kuruldu. 1398'de ise Delhi Timur istilasına maruz kaldı. Tuğluklar yıkılınca 1414-1451 arası

⁴¹ Azmi Özcan, "Hindistan (Tarih)", s. 75-76.

⁴² Azmi Özcan, "Hindistan (Tarih)", s. 76.

⁴³ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 283-284.

Seyidler Hanedanı dönemi başlasa da istikrarsızlık devam etti. 1451’de Delhi’de Ludîler Hanedanı kuruldu⁴⁴.

Alâüd-Din Behmen Şâh (1347-1359)’ın önderliğinde kurulan Behmenli sultanlığının son büyük sultanı III. Muhammed Şah (1463-1482) Goa’yı zapt etti ve sultanlık sınırları denize kadar ilerletti. Şâhın büyük veziri, Hoca İmâdüd-Din Mahmûd Gâvân (1461-1481) zamanında Behmenli krallığının sınırları çok genişledi. Mahmûd Gâvân aynı zamanda Hindistan ticaretinin Osmanlı topraklarına ve hatta Balkanlara kadar genişlemesini mümkün kıldı. Ek olarak, Mahmud Gâvân’nın *Riyazü’l-inşasında* Osmanlılarla ilgili dört mektup bulunmaktadır⁴⁵.

Hindistan’da 1451-1526 yılları arasında hüküm süren ve Afganlaşmış Türk olan Lûdîler⁴⁶, 1517’ye kadar katı politikalarla eski gücünü aldı. Ancak bu tarihten sonra yine iç karışıklıklar meydana geldi⁴⁷ ve daha sonraki süreçte Bâbü, Lûdî sultanını yendi. Burada belirtmek gerekir ki bu savaşta en büyük desteği Osmanlı Türklerinden oluşan topçu taburundan almıştır⁴⁸.

Portekizliler 1498 Mayısında Hint Okyanusu’na geldiklerinde onlara, deniz gücü açısından, karşı koyabilecek bir güç yoktu. Burası Hindular ve Müslümanlar arasında bölünmüş durumdaydı ve siyasi bir birlik yoktu⁴⁹. Delhi sultanlığı yaşadığı iniş çıkışlarıyla birlikte 1526’ya kadar yaşadı. Ancak 1526’da Bâbü’ün Delhi sultanı İbrâhîm-i Lûdî’yi mağlup etmesiyle Delhi sultanlığı sona erdi ve Bâbürlü İmparatorluğunun temelleri atıldı⁵⁰.

Delhi Türk sultanlığının bir valinin başlıca görevlerini şöyle sıralamaktadır: Kanunları, yeni düzenlemeleri ve adetleri uygulayıp korumak, eyalet ordusunu, sivil memurları ve ilmiye sınıfını idare edip bunların işleriyle ilgilenmek, halkın borçlarını azaltmak ve halkı birlik olmak konusunda bilgilendirmek, tarımı desteklemek suretiyle üretimi arttırmak, adaleti devam ettirmek ve zayıfı güçlü olanın zulmünden ve açgözlülüğünden korumak, mahkemeler tarafından alınan kararların uygulanmasını sağlamak, merkezî idareye karşı her zaman itaatkâr olmak, yolları ve tüccarları

⁴⁴ Azmi Özcan, “Hindistan (Tarih)”, s.76.

⁴⁵ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s. 11-12.

⁴⁶ Yılmaz Öztuna, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 2005, s. 842.

⁴⁷ Azmi Özcan, “Hindistan (Tarih)”, s.76.

⁴⁸ Yılmaz Öztuna, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, s. 851.

⁴⁹ Salih Özbaran, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 31, Mart 1977, 73.

⁵⁰ Azmi Özcan, “Hindistan (Tarih)”, s.76.

korumak, ticareti teşvik etmek. Böylece kuruluş yıllarından itibaren Delhi Türk Sultanlığı'nda valilerin askerî ve malî alanlarda yetkili oldukları, adlî ve dînî işlere karışmadıkları anlaşılmaktadır⁵¹.

16. yüzyılın başlarında Bâbü'ün ortadan kaldırdığı Ludi Afgan devletinden başka hanedan veya iş başındakilerin çoğu Türk olmak üzere Hindistan'daki başlıca Müslüman devletler şunlardır⁵²:

- a. Doğuda Bengal.
- b. Batıda Gücerat devletleri.

Dekken'de Behmenli devletinin dağılmasından doğan ve doğacak olan:

- a. Bicapur (Adilşahî).
- b. Gülkende (Kutupşahî).
- c. Ahmednagar (Nizamşahî).
- d. Berar (Imadşahî).
- e. Ve az sonra Bidar (Beridşahî) devletleri.
- f. Handiş devleti.

İki büyük Hindu devleti de vardır:

- a. Racistan'da Udaypur (Çitor) Racput devleti; onun hükümdarı Rana Sanga'yı Bâbü, Kanva vuruşmasında bozar.
- b. Dekken'in güneyinde Viceyanagar (Müslüman tarihçiler Bicanger derler) devleti.

Hindu devletçikleri pek çoktur, bunlar arasında Hint denizlerine yeni ulaşmış olan Portekizlilerle ticaret münasebetleri ve bazen de savaşları dolayısıyla ün kazanmış üç devletçik vardır. Bunlar Dekken'in güney-batısındaki dağlık kıyı bölgesinde yaşayan: Kennenur, Kaliküt (hükümdarına Zamorin denir) ve Koçin devletçikleridir⁵³. Bunlardan Kalikut, tüccar bir şehir olarak göze çarpmaktadır. Malabar eyaletinde diğer birçok bölgeler Raca ismi verilen yöneticiler tarafından yönetilirken, Kalikut hâkimi Zamorin İmparator olarak kabul edilmiştir. XV. Yüzyılda Kalikut, Malabar'ın en önemli şehriydi ve zaten öteden beri de Kalikut limanı Arap tüccarların merkeziydi⁵⁴.

⁵¹ S. Haluk Kortel, "Delhi Türk Sultanlığı'nda Teşkilât", *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, s. 731-743.

⁵² Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, TTK, Ankara, 1987, s.30-31.

⁵³ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, TTK, Ankara, 1987, s.30-31.

⁵⁴ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 16-17.

1.3. İktisadî Durum

Tezimizin konusu olan Osmanlı-Hindistan ticareti'nin XVI. yüzyıl sürecini değerlendirmek için, her iki ülkenin bu yüzyıla kadar olan iktisadi durumuna kısaca değinmek istiyoruz. Çünkü ticaret ihtiyaçların sonunda hasıl olan bir durumdur. Buna göre. Osmanlı ülkesi ve Hindistan'ın ekonomik yapısının araştırırken, bizi alakadar eden XVI. yüzyıl ve bu sürece gelene kadar ekonomik oluşumun temel yapılarını, yani XVI. yüzyılı hazırlayan iktisadî değerleri kısaca açıklamaya ve bu değerlerin arasından özellikle ticaret boyutuna ağırlık vermeye çalışacağız.

1.3.1. Osmanlı Devleti'nin Ekonomisi

Osmanlı ekonomik yapısını incelerken, kuruluşundan yıkılışına kadar 624 yıllık bir süreyi incelemek yerine; Türklerin Anadolu'ya gelmeye başladıkları XI. yüzyıl ile Cumhuriyet dönemine tekabül eden XX. yüzyıl arasındaki süreci incelemenin eğiliminde olan Tabakoğlu'na göre: Yaklaşık bin yıl boyunca oluşan Osmanlı iktisat sistemi iki döneme ayrılabilir. Birinci dönem klasik dönem (nizâm-ı kadîm), ikinci dönem ise yenileşme dönemidir (nizâm-ı cedîd). Bunların içinden Klasik dönemi XI. Yüzyıldan başlatan Tabakoğlu, XVIII. yüzyıl sonlarına kadar uzanan yaklaşık 8 yüzyıllık dönemi tanımlamıştır. Bu dönem oluşma, (1075-1453), olgunlaşma (1453-1683) ve esnekliğini kaybetme (XVIII. yüzyıl) alt-dönemlerine ayrılabilir. Buna göre, Büyüme ve olgunlaşma dönemine Fatih Sultan Mehmed (1451-1482) ile girilmiştir. Olgunlaşma dönemi, modern kapitalizmin gelişme dönemine tekabül etmektedir ve bu dönem bir noktada kapitalizm ile mücadele tarihidir. Yine bu dönemde, Orta Doğu ve Akdeniz çevresindeki iktisadî faaliyetler büyük ölçüde bir Osmanlı ortak pazarı çerçevesinde gelişmiştir. Olgunlaşma döneminde 1444 Varna zaferinden 1571 İnebahtı yenilgisine kadar geçen 127 yıllık sürede ciddi bir yenilgi yaşamayan Osmanlı Devleti'nde 1492-1565 arasındaki 73 yılda fiyatlar hemen hemen hiç artmamıştır⁵⁵.

Mehmet Genç'e göre, Klasik Osmanlı sisteminde, bu günkü anlamı ile bir iktisat politikasından, muhtevası, hedefleri ve devlet organizasyonunda münhasıran bu işle görevli organların varlığı bakımından bahsetmek kolay değildir. Devlet birçok iktisadi fonksiyonlar görmekte ve çeşitli hedefler tespit etmekte; ancak bu durumlar hiçbir zaman *sırf iktisadî bir mahiyet* göstermez, ekseriya siyasî, dinî, askerî, idarî veya malî hedeflerle iç içe ve bir birinde ayırması zor bir karmaşıklığa sahipti. Fakat klasik

⁵⁵ Ahmet Tabakoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi", s. 653-694.

Osmanlı sisteminde, iktisadî olay, iktisadi fonksiyonlar ve bu fonksiyonları görmekte uzmanlaşmış organlar henüz şekillenmemesine rağmen toplumun bir iktisadî hayatı mevcuttu ve devlet faaliyetleri bu hayatı az veya çok etkilemekteydi⁵⁶.

Osmanlı iktisat sistemi, Anadolu Uygarlıkları, Türkistan Tecrübesi ve İslam Ekonomisi gibi *üç ana eksenin* birbirleriyle etkileşiminin sonucu oluşmuştur. Buna göre Osmanlı iktisat sistemi, kültür sisteminin bir türevidir ve talep yönlü değil arz yönlüdür. Bu, hem insan hem de ekonomi için böyledir. Osmanlı toplum ve ekonomisini büyük ölçüde ahi zihniyeti yönlendirmiştir. İslam'ın bir ahlâk ilkesi olarak ortaya koyduğu ve ahiliğin günlük hayata geçirdiği hizmet anlayışı böyle dayanışmacı bir toplum oluşturmayı hedef almıştır. İslam'la ilgili bir başka esas olan infâk (harcama) olgusu bu arz yönlü toplumu oluşturmanın maddi yönünü teşkil etmiştir. Bütün toplum, kişinin kendisinden başlayarak en yakınlardan dış halkalara kadar infâk ile birbirine bağlanır. işte bu noktada arz yönlü (provizyonel) ekonomi gündeme gelir. Bu yaklaşıma göre ekonomi insan içindir. Çıkağdaş kapitalist anlayışta olduğu gibi insan ekonomi için değildir⁵⁷.

Osmanlı'da devlet faaliyetlerinin iktisadi hayatı etkilemesi ile ilgili olarak, toprak yönetimi ve politikası, para ve maliyeti etkilemekteydi. Buna göre: “*Ekonominin işleyişini etkileyen en önemli unsurlardan biri olan toprak yönetimi ve toprak politikası konularına, para ve maliye politikaları bahsinden önce değinilmiştir. Çünkü XIV. ve XV. yüzyılda her iki ekonomi büyük oranda toprağa bağımlıydı ve benimsenen mülkiyet yapısı içerisinde uygulanan toprak rejimi, ülkelerin mali-ekonomik yapısı ve politikalarını önemli ölçüde belirlemekteydi*”⁵⁸.

Sanayileşme öncesi dünyanın, öteki bölgelerinde de benzerlerini gördüğümüz bir ekonomi Osmanlı'da da bulunmaktaydı. Sanayi öncesi ekonomilerde olduğu gibi burada da ekonomi tamamen özerkleşmemiş durumdaydı. Başka bir deyişle, siyaset ekonominin sınırlarını, çerçevesini belirleyebiliyor ve ideoloji, bütünün işleyişinde tıpkı Çin'de, Hindistan'da ve Ortaçağ Avrupası'nda olduğu gibi önemli bir rol oynuyordu⁵⁹. Osmanlı'nın ticari zihniyeti ise, o dönemin Avrupa ticaret zihniyetinden faklıydı. İthalat

⁵⁶ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007, s. 43-44.

⁵⁷ Ahmet Tabakoğlu, “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, s. 653-694.

⁵⁸ Yakup Akkuş, “Osmanlı ve Avrupa'nın İktisat Politikaları Üzerine Karşılaştırmalı Bir Analiz (XIV. ve XV. Asırlar)”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları (Prof. Dr. Şerafettin Aksoy'a Armağan)*, 52. Seri, 2009, s. 110.

⁵⁹ Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s. 278.

iç piyasadaki malların arzını arttırdığı için desteklenmiş; ihracata ise ancak yerli talep karşılandıktan sonra izin verilmişti. Ayrıca iç piyasada darlık hasil olunca ihracatın yasaklanması da gerçekleşmekteydi. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı'nın dış ticaret uygulamaları Avrupa'nın yerli üreticinin tercihinine ağırlık veren Merkantilist uygulamalarından çok farklıydı⁶⁰.

Osmanlı tarihinde klasik dönemin ekonomik yapılanmasına ve ekonomik olgularına baktığımızda, Murat Belge, özellikle de imparatorluğun yayıldığı arazinin genişliğine dikkat çekmektedir. Belge'ye göre, Osmanlı'nın hâkim olduğu topraklarda, toprak ve iklim farklılıklarında zengin tarımsal ürün çeşitliliği ve tarımsal ekim biçimi ile hayvancılık arasındaki uyum görülmektedir. Burada maden ve doğal kaynakların çokluğunun yanı sıra, dünyanın en eski ticaret yolları üstünde yer aldığı için ticaret hayatı da zengindi⁶¹. Ancak sayılan tüm bu zenginliklerin, ticarî hayatta, dünyanın ortak iktisadî yapısına uyum sağlaması gerekmektedir. Çünkü, edindiğimiz bilgilere göre, Avrupa'nın ekonomik yapısının değişmesiyle, sanayi-öncesi ekonomilerde *normal* olan şeyler, bundan sonra *anormal'e* dönüştü. Çünkü dünyanın öteki bölgeleri arasından sıyrılan ve sivriyen Avrupa, ekonominin kurallarını ve mantığını tepeden tırnağa değiştirmeye başladı. O zaman eski dünyanın ekonomisinin kurumları *anakronik* hale geldi⁶². İşte, XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa'da hâkim olan sosyal ve iktisadî anlayış, Osmanlı kurumlarının çözülmesine sebep olmuştur diyen Şennur Şenel, "*Ancak Osmanlıda görülen bu durumun yönlendiricisi ve uygulayıcısı yalnızca Devlet değildir. Devleti müdahaleci yapan unsurlar arasında esnaf da yer almaktadır. Esnaf, Devlet'i kapitalist eğilimleri durdurması için çağırırken, Devlet de esnafı kollamaya çalışmıştır*"⁶³ görüşüne yer vermektedir.

Batı Avrupa'nın keşiflerle başlayan, merkantilizmle devam eden, Sanayi Devrimi'nin olgunlaşmasıyla da farklı bir düzeye sıçrayan ekonomik yapılanması bütün dünyayı kendi rengine boyamaya başlayınca, dünyanın bu sanayi öncesi ekonomilerinde ve şüphesiz Osmanlı ekonomisinde yalnız "zenginlik" kelimesiyle anlatılamayacak yeni bileşimler ortaya çıkmaya başladı. Durum, "karmaşık"tan öte, "sorunlu" (problematik) bir özellik edindi. Coğrafi keşiflerden sonra dünya ticaretinin çarkları "Avrupa"nın lehine dönmeye başladı. Dolayısıyla, "merkantilizm" adıyla anılan "çok ihracat/az ithalat"

⁶⁰ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2008, s. 29.

⁶¹ Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s. 278.

⁶² Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.279.

⁶³ Şennur Şenel, "Osmanlılarda Ticaret Anlayışı ve Ticaret Teşkilatında Yeni Bir Yapılanma: Hayriye Tüccarı", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 736-743.

politikasını oluşturdular. Ticarete “Mübadele” her zaman bir ölçüde eşit değildir; ama bu noktada, Avrupa’nın herkesle mübadelesi bunun ötesinde bir “eşitsizlik” derecesine gelmişti⁶⁴. Yani Coğrafi keşifler sonrasında Avrupa’nın çeşitli zenginliklere ve bol hammaddeye ulaşması ile üretimin çeşitliliği gerçekleşmişti. Böylece üretim fazlası emtia için pazar arayışına girilmeye başlandı. Bu konu ile ilgili olarak Mehmet Genç, “Avrupa’da büyümekte olan nüfus ve üretim potansiyeline coğrafi keşifler iki önemli desteği tam zamanında sağladı: Para ve Pazar”⁶⁵ demektedir. Murat Belge’ye göre, Avrupa’nın dışında kalan toplumların ise bunun farkına varması epey zaman aldı. Çünkü onların bildiği ve tanıdığı dünyada böyle bir değişim yoktu. Olayın karakteri gereği, ancak iş işten geçtikten sonra bir şeylerin kötü gittiğini görebildiler⁶⁶. Böylece, Osmanlı ülkesinde Merkantilist düşüncenin yerleşmemesinin en önemli nedeni devletin iktisadi uygulamalarının her şeyden önce merkezi bürokrasinin önceliğini yansıttığıdır⁶⁷.

Mehmet Genç’e göre, Osmanlı devleti’nin iktisadî hayatla alakalı kararlarında 1500-1800 yılları arasında etkili olmuş görünen ve *Osmanlı iktisadî dünya görüşünün* temel unsurları arasında sayılması gereken başlıca üç ana ilke vardır. Bunlar: *İaşe (Provizyonizm), fiskalizm, gelenekçilik*’tir. *İaşe* ilkesi, iktisadî faaliyetten doğan mal ve hizmetlere başlıca iki açıdan bakmak mümkündür. Tüketiciler açısından iktisadi faaliyetin amacı, mal ve hizmetlerin tam tersine, mümkün olduğu kadar ucuz, kaliteli bol bulunmasını sağlamaktır. Buna göre *İaşe* ilkesi iktisadî faaliyeti tüketici açısından bakan görüşün dayandığı ilkedir. Buna göre iktisadi faaliyetin amacı insanların ihtiyacını karşılamaktır. Üretilen mal ve hizmetlerin mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması yani piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek düzeyde tutulması esas hedeftir. Bu ikenin iktisadî politika temeli olarak uzun süre yaşamasını sağlayan objektif şartları kısaca şöyle sıralanmaktadır:

a-Ekonomide verimlilik düşük ve arttırılması zordur.

b-mevcut durumu iyileştirmeye yönelik müdahalelerin verimliliği arttırıcı olmaktan çok, düşürücü etki yapması çok daha kuvvetli bir ihtimaldir.

c-ulaştırma çok zor ve pahalıdır.

⁶⁴ Murat Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s. 278-279.

⁶⁵ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 36.

⁶⁶ Murat Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s. 279.

⁶⁷ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, s. 30.

Bu üç şartın geçerli olduğu çağlarda topluma ait düzenin ve devlet faaliyetlerinin aksamadan yürütülmesi için iâşe ilkesine dayanmak zorunlu idi. Onun için iâşe ilkesi *Osmanlı iktisat politikasının en önemli ilkesidir*. Böylece Osmanlı devleti ekonomide mal arzını bol, kaliteli ve düşük fiyatta tutmak için üretim ve ticaret üzerinde sıkı bir müdahaleciliği benimsemiştir. Bu uygulamadan yola çıkarak Osmanlı'da yurt içi ihtiyacını karşılandıktan sonra, mal fazlası varsa, onun ihraç edilmesine müsaade edilirdi. Ayrıca hangi maldan ne miktarda ihracat yapılacağı, her seferinde özel bir izinle benimsenir, ayrıca yüksek bir gümrük vergisi alınırdı. İthalatın ise, hiçbir tehdide tabi tutulmadan serbestçe yapılmasına müsaade edilirdi. *Gelenekçilik*, sosyal ve iktisadî ilişkilerde yavaş yavaş oluşan dengeleri, eğilimleri mümkün olduğunca muhafaza etmek şeklinde tanımlanabilir. Buna göre bu ilke Osmanlı'nın iktisadî hayatında oluşan ihtilâfların çözümünde kullanılmaktaydı. *Fiskalizm* ilkesiyle Osmanlı hazineye ait gelirleri mümkün olduğunca yüksek düzeye çıkarmaya ve ulaştığı düzeyin mümkün olduğunca altına inmemeye çalışmıştır. Buna göre Osmanlı iktisadî kararları alırken devletin, bir yandan gelirleri yükseltme, diğer yandan harcamaları kısma eğiliminde olan iktisadi görüşü benimsemiştir⁶⁸. *Provizyonizm*, birinci prensiple, ülke içinde mal ve hizmet arzının mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olmasını sağlanmaktaydı. Ticarete verilen önemin temelinde yatan birinci saik, halkın refahını arttırmaktı. Bu sebepten Osmanlı Devleti, çağdaşı Batı'daki merkantilist ticaret politikalarından farklı olarak, ticareti kendi başına bir amaç olarak değil, bir araç olarak görmekteydi. Böylece devlet elindeki bütün imkânlarla onu destekliyordu. Ancak bu destek ticareti, amaç olarak algılayan grubun lehinde işleyen bir mekanizmaya dönüştürmemek üzere, kâr haddi dahil birçok sınırlamaları da içermekte idi. Zira gelirin ve refahın adil bölüşümü, Osmanlılar'ın temel değerleri arasında yer alıyordu⁶⁹.

Kuruluş dönemi için, Osmanlı Devleti'nin iktisadi ilişki içinde bulunduğu devletler, Bizans, Anadolu beylikleri ve Avrupa feodal beyleridir. O dönemde Avrupa'da güçlü devletler, krallıklar yoktu. Anadolu'da da Osmanlı devleti yeni yeni gücünü hissettirmeye başlamıştı. Osmanlı, önce batıya genişlemeyi tercih etmiş, Anadolu beylikleriyle çatışmaya girmekten kaçınmıştır. Stratejik konumundan da yararlanarak, Bizans pazarları ile sıkı ilişkiler içinde olmuş, Avrupa feodal beylerinin kendi içindeki çatışmalara taraf olduğundan, bazı beyleri desteklediğinden, karşılığında

⁶⁸ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 45-51.

⁶⁹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 206.

yıllık vergi almıştır. Bu arada Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de etkili olan Venedik ve Cenova gibi İtalyan devletlerin oluştur kolonilerle⁷⁰ sıkı iktisadi ilişkiler kurulmuştur⁷¹. Tabakoğlu, “*Osmanlı ekonomisinin XVIII. yüzyıl sonlarına kadar süren klasik dönemde Orta Doğu ve Akdeniz çevresindeki iktisadî faaliyetlerin büyük ölçüde bir ortak pazar çerçevesinde geliştiğini*”, söylemektedir⁷².

Mehmet Genç’e göre, Bir İslâm toplumu olarak Osmanlılar, ticarete değer veriyorlardı. Tüccarlar sosyal mertebede köylü, esnaf, hatta bir kısım askerî zümre mensubunun da üstünde bir prestije sahip idiler. Ticaret takbih edilen, küçümsenen değil, aksine istenilen, övülen ve korunan bir faaliyet idi. Vergilendirme sisteminde ticaret, az vergi ödeyen, baskıya değil, himayeye mazhar bir sektördü. Ziraat ve madencilğe oranla vergi yükü çok daha düşük düzeyde idi. Ticarete ve tüccara gösterilen bu olumlu tavır, Osmanlı iktisadî dünya görüşünün bu iki temel prensibinden kaynaklanıyordu⁷³.

Buraya kadar Osmanlı’nın iktisadî dünya görüşü hakkında bilgi ve nazariyelere bakmış bulduk. Böylece Osmanlı’nın ticaret yapısına da bazı yorumlar yapabiliriz. Buna göre Osmanlı, arzı yeteri noktaya ulaştırmak için ticaret yapmıştır diyebiliriz. Zaten Osmanlı’nın ihtiyacı karşıladıktan sonra, ihtiyaç fazlasını ihraç etmesi hakkında diyebiliriz ki, Osmanlı’da ticarete önem verilmekteydi ancak, ihracat merkezli bir ticaret anlayışı mevcut değildi. Ama yine de iç ticarete, Osmanlı’nın 1530 yılında Anadolu Eyâleti’nde Şap, tuz, katran, dokuma, çeşitli madenler, dericilik, hayvancılık ve tahılda yoğunlaşan iç ve dış ekonomik hayatında; 10 iskele, 71 bazargâh, 7.678 dükkân

⁷⁰ İtalyan koloni mahallelerinde sadece bu devletlere mensup insanların burada iskan etmeyip, başka ulusların da yer aldığından söz edilebilir. Buradaki diğer ulusların varlığı usta, işçi, üretici, yabancı tüccarlara bilgi alanında ve diğer konularda hizmet edenler anlamına gelmekteydi. Mesela, Venedikliler mahallesinin göbeğinde Suriyeliler tarafından işletilen ipek fabrikalarıyla, Yahudilerin işlettiği cam fabrikaları yükseliyordu. Batılı tüccar devletlerin bu kolonilerinin başında *Vikontlar* (baş yöneticiler) bulunurdu. Vikontlar Burjuva mahkemesine başkanlık ederlerdi. Asilzade olmayan tüm halkın barış ve savaşa, şefi idi. Soylular ise kendi aralarında seçilen yüksek divanda yargılanırdı. Tüm bunlar, İtalyan cumhuriyetlerinin kendi kolonlarına ayrıcalıklı bir durum yaratma isteğiydi. Amaç ise bu kolonların devlet memurlarından emir almaması ve adalet dilenmemesi içindi. İtalyan Cumhuriyetleri tarafından oluşturulan ticaret mahallelerinin kendilerine özgü değirmenleri, fırınları, ibadethaneleri, resmi binaları “*bailliage*” denen koloni başkanının oturduğu ve aynı zamanda mahkeme olarak kullanılan yer, ticaret mübadele merkezleri ikametgâhlar bulunuyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz. W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren: Enver Ziya Karal, TTK, Ankara, 1975, s. 165-173.

⁷¹ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 271.

⁷² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 311.

⁷³ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 205-206.

ve mahzen ile 7 bezzâzistânda yürütülmekte olduğuna⁷⁴ bakıldığında, iç ticaretin yoğunluğunu görebiliriz.

On altıncı yüzyıla ait dördü çift ve biri de tek bütçe ihtiva eden defterlere göre «asl-ı mal» ve «vuzi'a zâ-like» (gelir ve gider) rakamları şöyledir⁷⁵:

Bütçe Yılları	Gelir	Gider	Fark
1523-24	116 888 385	118 783 849	-1 895 464
1524-25	141 272 658	126 581 347	+14 691 411
1527-28 (Nakdî Bütçe)	277 244 773	203 201 931	+74 042 842
1546-47	241 711 834	171 872 357	+69 839 577
1547-48	198 887 284	111 997 449	+86 889 245
1566-67	182 022 400	207 932 516	-25 910 116
1567-68	348 544 150	221 532 423	+127 011 728
1581-82	198 738 848	250 165 720	-51 426 872
1582-83	313 744 645	277 578 755	+36 165 890

XVI. Yüzyıl Tahrir Defterlerine Göre Kentlerin Vergi Kalemlerinin Sektörel Açıdan Dağılımı şöyledir⁷⁶:

Vergi Kalemleri	Ankara		Antep (Ayıntab)			Trabzon			
	1523/30	1571	1536	1543	1574	1515-1532	1520	1554	1583
Tarım ve Hayvancılık	48.423	37.500	39.770	41.000	77.620	12.890	13.154	13.154	22.415
Sanayi	392.333	224.750	4.020	10.044	64.880	21.626	31.252	31.252	2.008.694
Ticaret	254.635	151.000	135.520	295.240	226.100	660.044	653.044	653.044	15.500
Vergi Kalemleri	Manisa		Kayseri						
	1531	1575	1500	1520	1570	1584			
Tarım ve Hayvancılık	60.732	60.732	124.840	82.400	131.500	62.218			
Sanayi	3.000	3.000	38.540	66.500	81.500	51.500			
Ticaret	98.739	98.739	44.400	35.400	50.000	63.000			

⁷⁴ 166 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri (937-1530), Dizin ve Tıpkı Basım, BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) Yayınları, Ankara 1995, s. x.

⁷⁵ Halil Sahillioğlu, "1524-1525 Osmanlı Bütçesi", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 41, S. 1-4 (1985), s. 423.

⁷⁶ Emine Erdoğan Özünlü, "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C.18, No:1, Ocak 2010, s. 267.

Ekonomik hayatta en önemli noktalardan biri de fiyatlandırmadır. Osmanlı hukukunun yalnızca İslam hukukundan ibaret olmamış ve Türk töresi özellikle iktisadi alana etki yapmıştır. Narh ve mübaya'a fiyatları örfidir ve İslam hukukunda olmamakla beraber devlet, bu iki fiyatı da tatbik etmiştir⁷⁷. Bilindiği gibi narhlar, bir kazada Kadının başkanlığında esnaf temsilcileri, Eyan ve vucûh-ı memleketten oluşan meclis tarafından genellikle yılda iki defa (daha fazla olabilir) verilen fiyatlardır. Kaldı ki, imaretlere alınan erzak, yine cari olan bu fiyatlarla satın alınırdı. Mütevellinin tayin ettiği katip, vekil harç veya başka bir görevli tarafından bakkal, kasap vs. esnaftan, zamanın narh fiyatı ile erzak alınmaktaydı. Yani narh fiyatları, resmi makamlar tarafından empoze edilen fiyatlar değil, aksine cari olan fiyatlardır. Resmi makamlar narhın korunmasını sıkı bir şekilde kontrol eder, narha uymayan esnafı çeşitli cezalara çarptırırdı. Resmi fiyatların dışında serbest veya karaborsa fiyatları vardı. Fakat bu, resmi fiyatların olmadığı veya güvenilmez olduğu anlamına gelmemektedir⁷⁸.

Narh'ın belirlenmesi bizzat devlet tarafından yapılırdı. Bu konuda padişahlar emir buyurdukları halde, esas vazifeli olanlar kadılar, muhtesib, pazarbaşı, esnaf şeyhi, ayan ve eşrafla istişarede bulunup fiyat tespit ederlerdi. Bazen de üretici ve tüketicinin müracaatı üzerine narhın tespiti yapılırdı. İlki bahar mevsiminde, ikincisi de kış başlangıcında her ürün ve mal için ayrı ayrı belirlenen fiyat listesi bütün esnafa verilir ve bu listeye uymaları istenirdi. Belirlenen fiyatlar kadı sicillerine kaydedilirdi. Esnafın belirlenen fiyatlara riayet edip etmediği kadı, muhtesib ve esnaf kethüdası tarafından sıkı bir biçimde denetlenir, uymayanlar tespit edilirse dükkânları dahi kapatılabiliyor idi⁷⁹.

Osmanlı yıl içinde yetişen ürünlerin, kente gelen malların durumlarına göre, yılda birkaç kez narh verilir, bunlar kadı sicillerine kaydedildiği gibi, mevsim koşulları dolayısıyla olan değişiklikler, kıtlık, para ayarlaması, harp gibi olağandışı durumlarda da her tür ticaret maddesine derhal narh verilirdi⁸⁰. Şevket Pamuk'a göre, "*Şimdiye kadar tarihçiler, kent ekonomisinde narhın sürekli olarak uygulanmasını, geleneksel düzenin korunması amacını güden Osmanlı müdahaleciliğinin ve katılığının tipik bir örneği olarak yorumlamıştır. Oysa Osmanlı devletinin XVI. yüzyıldan itibaren İktisadi*

⁷⁷ Yılmaz Karadeniz, "Amasya'da Fiyatlar (1764-1770)", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S. 11, Ankara, 2000, s. 263.

⁷⁸ Mustafa Öztürk, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili, *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s.843-849

⁷⁹ Yılmaz Karadeniz, "Amasya'da Fiyatlar (1764-1770)", s. 263.

⁸⁰ Yaşar Yücel, *1640 Tarihli Esnâf Defteri (Tıpkıbasım)*, C. IV, DTCF Basımevi, Ankara, 1982, s.9.

*sorunlar karşısında sert müdahaleciliğin etkisinin sınırları konusunda giderek bilinçlendiğine ilişkin pek çok kanıt bulunmaktadır. Osmanlı piyasa fiyatlarından sapan narh fiyatlarının uzun dönemde uygulanamayacağını görüyordu. Bu nedenle müdehalecilikte git gide daha fazla seçici olmaya başladılar. Zamanla narh başkentin ve ordunun iaşesini sağlamak amacıyla belirli ürünler için kullanılmaya başlandı*⁸¹.

1.3.2. Hindistan'ın Ekonomik Yapısı

Hindistan ekonomisi konusunu Mustafa Öztürk'ün bir cümlesiyle açmak istiyoruz: *Hindistan her bakımdan kendine yeterli bir konumdadır. Bu itibarla Hindistan halkı tarihte halkını beslemek için başka coğrafyalara yayılma ihtiyacı hissetmemiştir. Tarihte Hint merkezli güçlerin fetih amacıyla ülkelerinden çıktıkları görülmemiştir*⁸².

Hindistan'ın ekonomik anlamda kendine yeten bir ülke olma özelliğine Hikmet Bayur da değinmiştir. Bayur'a göre, Hindistan, *hemen hemen kendi kendine yeten bir ülkedir, at ve bazı yemişler bir yana bırakılırsa, dışarıdan bir şey getirtmeye muhtaç değildir. Dolayısıyla dışarı çıkardığı mallar karşılığında hemen hep değerli maden (altın, gümüş) ve değerli taş getirilir ve bunlar orada biteviye biriktirilirdi.* Hindistan'ın genel olarak, zengin bir ülke oluşu, su olunca yılda iki kere ürün veren topraklara ve çok çeşitli ürünlere sahip olma özelliği, makine olmadan çok öncelere dayanan yoğun dokuma sanayine ve kaliteli işçiliğe sahip olması⁸³ üretimde zenginlik ve bolluğuna; dolayısıyla bu özelliklerle üretimin ticarete yetecek derecede çokluğuna işaret eder.

Genel olarak ucuzluk vardır. Ziya Bernî XIII. yüzyılın başlan (Ala-üd-Din Kalaç devri) ve Şemsi Sirac Afif aynı yüzyılın ikinci yarısı (Firuz Tuğluk devri) için bazı fiyatlar verirler; bunlar olağanüstü ucuzluk devirlerine ait olmakla birlikte yine bir fikir edinmeye yararlar⁸⁴. XIII. ve XIV. yüzyıllarda Hindistan'ın çok zengin bir ülke olduğu Vassaf, Marko-Polo ve İbni-Batuta gibi gezmenlerin yazılarından da anlaşılır. Yüzlerce işçinin çalıştığı dokuma evleri, çok zengin pamuk tarlaları genel bir refah, bolluk ve ucuzluk olduğu bu yazarların eserlerinde görülür. O devirde Avrupa bu yönlerde ölçüsüz olarak daha geridir⁸⁵. Firuz Tuğluğ'un, bugün bile şaşılacak ölçüde

⁸¹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, s. 106-107.

⁸² Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, s. 183.

⁸³ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.366.

⁸⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.367.

⁸⁵ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, TTK, s.367.

geniş olan sulama işleri ve öbür Türk sultanlarının buna benzer gayretleri ve sanayie verdikleri önem, zenginleşme işlerinde çok büyük bir neden olmuştur⁸⁶.

Hindistan'ın ekonomisi ve ticaretiyle ilgili Ortaçağ sürecindeki bilgiler oldukça sınırlıdır. Eldeki bilgilere göre, daha, XIII. yüzyılda Hindistan'da bulunan gemiler 300 denizciyi alacak büyüklükteydi ve her bir gemide 5000-6000 torba kadar biber; daha küçük gemilerde ise 60 kadar denizci ve 1000 torba kadar biber bulunmaktaydı⁸⁷. Batı Hindistan'a Koromandel (Coromandel) ve Gücerat (Güjerat) ovalarının kıyılarında, Güney-Kast Asya'nın adalarında uzmanlaşmış pazarları olan çok çeşitli desenli pamuklu kumaşlar üretti. Endonezya ve Baharat adalarındaki bölgede çoğu esnaf köylerin refahları yurt dışı çıkışına bağlı iken, yinede Hindistan ihracatı ekonomik fazlalık ile yapılırdı (ödenirdi). Biber ve baharat ticareti yoğun olarak Endonezya'da gerçekleşmekteydi⁸⁸. XIV. yy. başlarında Anadolu'yu gezen İbn Batuta, verdiği bilgilerde, Hindistan'a Anadolu-Aksaray koyununun yünüyle dokunan halıların sevk olunduğu yer almaktadır⁸⁹.

Jagjeet Lally, *3000 ile 5000 yıl öncesine kadar dayanan Hindistan'ın deniz ticaretinde Hint okyanusu üzerinden yapılan ticarete 1498'in dönüm noktası*, olduğunu savunur. Ona göre, *bu tarih Hindistan deniz ticareti açısından Global anlamda bir devrim niteliğindedir*⁹⁰. Coğrafi keşiflerin global anlamdaki devrim niteliğinin en önemli göstergesi, modern anlamda sömürgecilik faaliyetlerinin temellerinin bu keşiflerle atılmasıdır. Hint coğrafyasının zenginliği çevre toprakların ve Batı'nın ilgi alanı olmuştur. Bu yüzden tarihi süreçte Hindistan'a ticaret yoluyla gelen Batılı seyyah ve tüccarların memleketlerine geri döndüklerinde, anlatımları üzerine, Hindistan ulaşılması gereken bir yer olmuştu. Batı'ya gidildikçe Doğu'ya ulaşacağını düşünen Batılı, zamanla Doğu'ya ulaştığında modern anlamda sömürgeciliğin temellerini de atmış oldu. Avrupalı'nın Doğu'ya giden yeni yolları araması, Coğrafi keşifler olarak bu güne kadar takdim edilmiştir. Oysa Mustafa Öztürk'e göre bu keşif olayları modern anlamda sömürgecilik hareketleridir. Başka bir ifade ile bakacak olursak, Hindistan'ın iktisadî kapasitesi dünya tarihinde modern sömürgeciliğin temellerini atmıştır.

⁸⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.367.

⁸⁷ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, London, 1911, s. 10-11.

⁸⁸ K.N. Chaudhuri, "European Trade with India", *The Cambridge Economic History of India: C. 1200-C. 1750*, Editör: Tapan Raychaudhuri, Volume: 1, Cambridge University Press, New York, 1982, p. 387.

⁸⁹ Bekir Deniz, "Anadolu Selçuklu Dönemi Halı ve Düz Dokuma Yaygıları", *Türkler*, C. 7, Ankara, 2002, s. 923-932.

⁹⁰ Jagjeet Lally, "The Pattern of Trade in Seventeenth Century Mughal India: Towards an Economic Explanation", *The London Schools of Economics and Political Science (LSE)*, Londra, May-2009, p. 2.

Keşiflerden sonraki süreçte, XVII. yüzyılın ilk on yılında Hollandalı ve İngiliz ticaretinde Masulipatam ve Surat gibi şehirler ön plana çıkacaktı. Öte yandan, Hindistan ticaretinin gelişiminin geleceği açısından önemli bir nokta daha gerçekleşecekti ki, o da Hint tekstil ve diğer ürünlerinin bizzat Avrupa’da pazar bulma olasılığıydı. Böylece yavaş yavaş ticaretin farklı ve yeni bir modeli ortaya çıkacaktı⁹¹.

Hindistan’ın genel ekonomik durumu incelenirken en çok göze çarpan yön, onun Ekber zamanından, yani XVI. yy.ın ikinci yarısından beri, nispeten az değişmiş olmasıdır. Tarım işleri aşağı yukarı eski iptidailiğini, köylünün ödediği vergiler eski ağırlıklarını, kentler eski büyüklük ve kalabalıkların, arazi mülkiyeti de çok kere amelî bakımdan olsun, eski biçimi muhafaza etmiştir⁹². Hindistan tarımı için ihtiyaç olan iş gücünde köleler ve angaryacılar kullanılmaktaydı⁹³.

Hindistan hazinelerinde battal kılınan alışveriş vasıtalarının piyasaya sürülmesi “çokluk bakımından” bu hazinelerin bir savaş sonunda bunları harcayacak bir devlet ve hükümdarın eline düşmesiyle olurdu. Yerli hükümdarlar bunu nisbeten az ölçüde yaptıkları için bu iş daha çok Türkler tarafından görülecektir. Ancak Fatih Türk devleti Gazne ve Gur devletleri gibi Hindistan dışında buldukça birikmiş hazinelerdeki değerli madenler karşılıksız dışarıya taşınmakta ve bu işten yerli halkın pek istifadesi olmamakta idi; o, yalnız Hindistan’ın Türkistan ve Horasan’la ticaretin artmasından faydalanmıştı⁹⁴.

Hindistan’ın tabii kaynaklar bakımından ve dünyaya emtia akışında zengin olmasına rağmen, sosyal yapıdaki tabakalaşmanın varlığını bilmekteyiz. Tabii ki bu ayrı bir konudur. Bizim çalışmamıza fazla katkıda bulunmayacaktır. Ama kısaca değinmek gerekirse, Hindistan’da sosyo-ekonomik bir hiyerarşi ortamı mevcuttu, denilebilir⁹⁵. Hikmet Bayur’a göre, “*Hindistan halkının çokluk bakımından az vuruşkan ve kolayca buyruk altına girer olması ve ruhban egemenliği altında bulunması bu değerli taş ve madenlerin bin bir yol ile hükümdar veya mabet hazinelerine toplanması sonucunu vermektedir; bu da hazineye saklanan altın ve gümüş karşılığında kâğıt para*

⁹¹ K.N. Chaudhuri, “European Trade with India”, p. 387.

⁹² Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.536.

⁹³ Guha Amalendu, “Appendix The Medieval Economy of Assam”, *The Cambridge Economic History of India: C. 1200-c. 1750*, Editör: Tapan Raychaudhuri, Volume: 1, Cambridge University Press, New York, 1982, p. 387.

⁹⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.366-367.

⁹⁵ Guha Amalendu, “Appendix The Medieval Economy of Assam”, *The Cambridge Economic History of India: C. 1200-c. 1750*, Editör: Tapan Raychaudhuri, Volume: 1, Cambridge University Press, New York, 1982, p. 387.

çıkartılması göreneği olmayan bir devir ve yerde alışveriş vasıtalarının azalması ve bu yüzden genel tutumsal (ekonomik) çalışmanın ve durumun kısılması demektir; dolayısıyla zengin bir ülkede yoksulluk doğurmaya yarar bir âmildi.” Müslüman Türkler’in Hindistan içinde devlet kurmalarına kadar bu ülkede ancak 1-2 gram ağırlığında gümüş para geçmesi ve Gur sultanı Muiz-üd-Din’in oraya Türkistan’daki dinarı sokma denemesinin başarısız kalması bu yoksulluğu göstermektedir⁹⁶.

Türk devleti, Aybey’in son yıllarında olduğu gibi, Hindistan içine yerleşince, iş çarçabuk değişir; artık hazinelerin boşalmasından piyasaya dökülen alışveriş vasıtaları Hindistan’da iş ve çalışma imkânlarını arttırmaya ve halkın çalışmasıyla husule gelen servetler hazinelerde gömülmeyip biteviye iş hacmini büyütme yararlar. Çok geçmeden durumun ne kadar düzelişip yükseldiği görülür: İletmiş “tenge” adıyla 11 gr., 375 ağırlığında, yani yerli paralardan 7-8 kere daha ağır, büyük bir gümüş para bastırır ve bu para hemen tutunup birinci Delhi Türk İmparatorluğu’nun sonuna kadar pek az ağırlık değişiklikleriyle Hindistan’ın başlıca alışveriş vasıtası kalır. Bu olay, 15-20 yıllık Türk yönetiminin nasıl bir kalkınma ve zenginleşmeye yol açmış olduğunu gösterir. Bu zenginleşme aynı zamanda kent, köy ve yollarda sağlanan güven sayesinde tarım, ticaret ve genel çalışmanın gelişmesinin de bir sonucudur. İletmiş’in tengesi 64 *çeytel* ederdi. Muhammed Tuğluk 9 gr., 1 ağırlığında bir tenge çıkarmış ve bu 50 *çeytel* etmiştir⁹⁷. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Hindistan’ın kuzeyinden egemenlik kuran Türk-Moğol imparatorluğunun sikkeleri kare biçimindeydi. Aynı sikkelere dünyanın başka bölgelerinde rastlamak mümkün olsa da yaygın olarak Hindistan’da kullanılmaktaydı⁹⁸.

Yapılan incelemeler sonucu Hindistan’ın ticarete öteden beri faal olduğunu bilmekteyiz. Ancak bu bilgiler sığ kalıp bizi teknik anlamda ve sayısal veriler açısından uzağa götürememektedir. Bu durum XV. yüzyıl sonuna doğru yani Coğrafi keşiflerin gerçekleşmesine kadar böyleydi. Portekiz, İngiliz ve Hollandalıların ticaretinin burada yoğunlaşması üzerine Hindistan hakkında bilgileri seyahatnamelere ve batı yıllıklarına taşıdı.

⁹⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.366.

⁹⁷ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.I, s.367.

⁹⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, s. 38.

2. İPEK VE BAHARAT YOLLARININ TARİHİ SÜRECİ

1877’de Alman Coğrafyacı Karl Fon Richtgofen (1833-1905) tarafından ileri sürülen “İpek Yolu” ismine⁹⁹ Arapça’da *et-Tarîku’l-Harîr*, İngilizce eserlerde *Great Silk Road*, Moğolca’da *Jamb* denilmektedir. İpek Yolu, güney ve kuzey yönünde başka isimlerle anılan büyük ticaret yollarına da bağlanmış ve ticaret kervanlarının uzun süre kullandıkları tarihî ana yollardan en büyüğü olmuştur¹⁰⁰.

İpek Yolu, iki konuya ayrı ayrı vurgu yaparak ele alınabilir. Bunlardan birincisi İpek Yolu kavram ve uygulaması, ikincisi ise ipeğin üretim ve ticaretidir. Bu terim özellikle Çin ile Akdeniz havzasını birbirine bağlayan kıt’alararası ticaret ve kültür yolunun Asya’daki bölümünü ifade ediyor. Antik çağlardan itibaren Çin denizinden başlayarak Afrika’nın ortasına kadar uzanan Hindistan, Arabistan, Anadolu ve Akdeniz havzasını içine alan yolların varlığı bilinmektedir. Kavimler, bu yollar aracılığıyla birbirleriyle ilişki kuruyorlardı. İpek Yolu’nun, milâttan önceki IV. yüzyılın ilk yarısında İskender’in Asya fetihleri sırasında işlerlik kazandığı söylenir. İskender’den önce Akdeniz havzası ve Asya birbirlerinden ayrı iki iktisadî bölge halindeydi. Mısır, Türkistan ve Hindistan’a ulaşma, iktisadî bütünlüğü sağlamakla kalmadı, çok geniş bir alan üzerinde bir ortak pazar oluşturdu. Sudan fildişi, Hindistan baharat ve Çin ipek yolları büyük bir önem ve işlerlik kazandı¹⁰¹.

İpek Yolu’ndan geçen hem ticaret malları hem de bu malların geçtiği yollar çeşitlilik arz ediyordu. Dolayısıyla “*Büyük İpek Yolu*”, insan organizmasındaki kan damarlarına benzer şekilde dünya ticaretini besleyen ve Büyük Coğrafi Keşiflere kadar 1500 yıllık zaman zarfında, Eski Dünya’nın üçüncü kısmı Afrika’ya da girerek, Avrasya kıtası sahasını kaplayan bu yollar ağını isimlendirmede en yaygın tabir olmaktadır.

Boris Ya. Stavisky’ye göre, Ahemenid Devletindeki “Kral yolu”, Mısır’dan Kızıl Deniz, İran Körfezi, Hindistan ve Seylan’a giden “Baharat Yolu”, Çin’den Doğu Türkistan ve Orta Asya’ya giden “Batı Yolu” gibi global olmayan mahallî yolların beslediği “*Büyük İpek Yolu*” ticaretin ve kültürel değiş tokuşun yapıldığı ana

⁹⁹ Anna A. Lerusalimskaya, “İpek Yolunda Kafkaslar”, *Türkler*, C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 243-250.

¹⁰⁰ Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, s. 174.

¹⁰¹ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 277-278.

güzergahlardan oluşmaktaydı. Bu şekildeki öncü güzergâhlarının sayısı çok olmayıp; ikisi kara, biri deniz yolu olmak üzere topu topu üç tanedir. Şöyle ki¹⁰²:

Bu ana güzergâhların ilki, Çin başkentinden başlayarak, Orta Asya ve İran platosundan Doğu Akdeniz (Suriye ve Mısır)'e uzanıyordu. Bu ana güzergâhtan Orta Asya'dan Hindi Kuş geçitleriyle Hindistan sahillerine uzanan bir damar mevcuttu. Ayrıca Bugünkü Doğu Türkistan'dan doğruca Hindistan'a dağlar içerisinden geçen bir yol vardı.

İkincisi, okyanus yoluydu, Octavianus Augustus tarafından fethedilen Mısır'ı Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu aracılığıyla Batı Hindistan'ın, eskiden Kuşan İmparatorluğu'nun deniz kapıları olan limanlarına bağlıyordu. Bunun dallarından biri o zaman İran Körfezi'ne giderken, diğerleri ise daha doğuya, Hindistan'ın Malabar sahiline, Sri Lanka (Seylan)'ya, Hindî Çin'e gidiyordu.

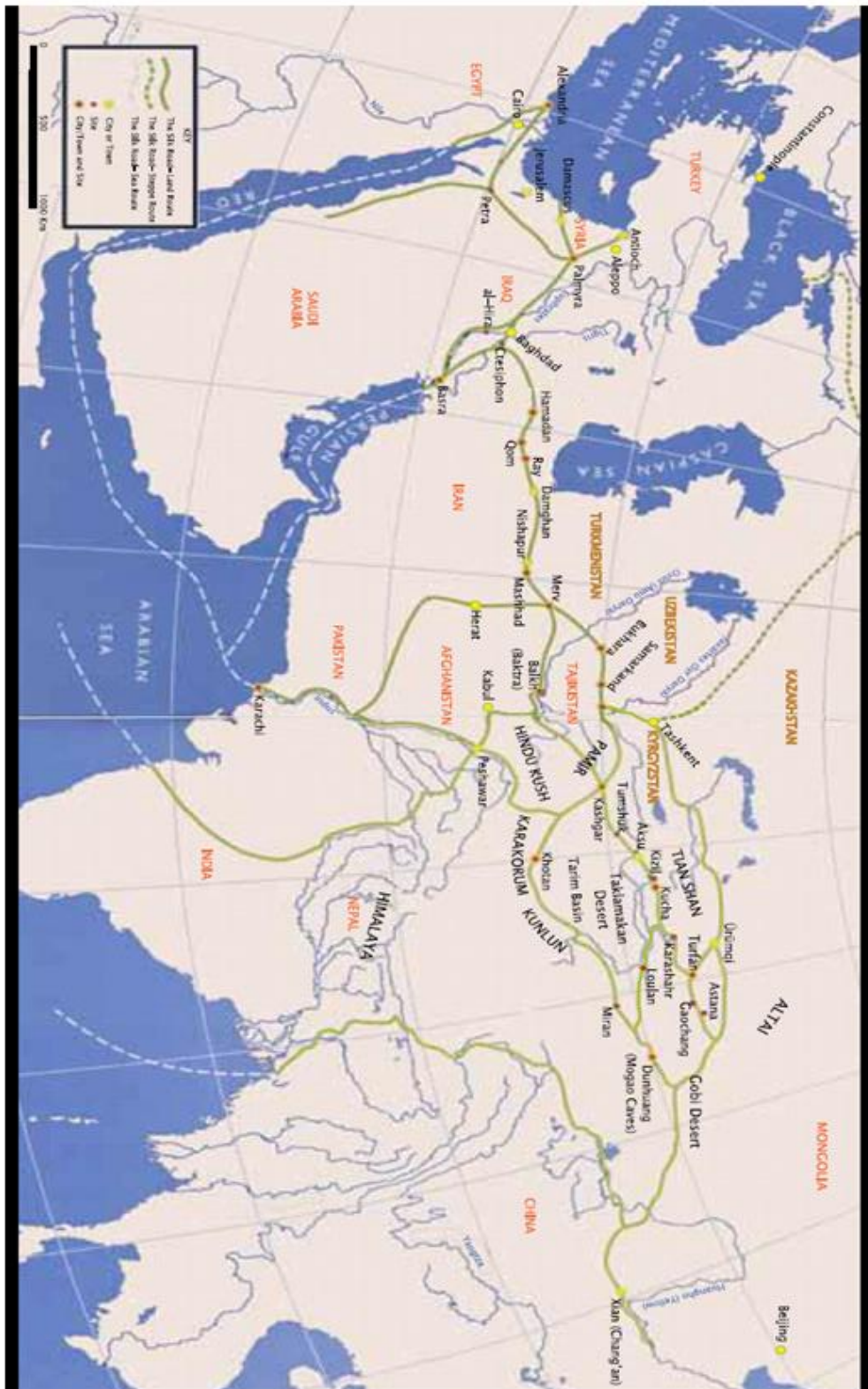
Üçüncüsü, Kuzey (veya Bozkır) Yolu olup, Çin, Doğu Türkistan ve muhtemelen Moğolistan'dan Hazar'ı dolaşarak gidiyordu. Bu yol ile, Doğu Türkistan'dan Fergana'ya ve Toharistan ve Soğd'dan gelen yollar Aral çevresi kuzeyinde ve Hazar'evresinde birleşiyorlardı.

Anna A. Lerusalimskaya'ya göre de aynı olan bu üç ana güzergâhın 1.si olan karayolu esas yoldu. Yani Yakın ve Orta Doğu'nun kurak çölleri ve dağ geçitleri (en zor olanları Pamir Dağlarında) boyunca uzanan yoldu. Lerusalimskaya, uzmanların bu yolun gidiş gelişinin 89 yıl sürdüğünü ve o boylamda dünya evresinin 1/5 eşit olduğunu ileri sürdüklerini, belirtmektedir. 2. Deniz yolu veya "Güney Yolu", Akdeniz limanlarından başlayarak Kızıldeniz ve Hint Okyanusu boyunca uzanan yolun Hint Okyanusu'ndan sonraki bölümü iki farklı kola ayrılmaktaydı. Güney Hint Yarımadası'nın kuzey batısında Romalılar tarafından kurulan limanlara kadar uzanır ve oradan karayoluyla Gidikuş Dağlarındaki geçitlerle kuzeye ilerler ve nihayet esas İpek Yolu'yla birleşirdi. Buna göre ikinci yol, denizden güneydoğu Asya'yı dolanarak Doğu'ya giden güzergahtı. Böylece seyrüsefer aletleri kullanmadan, sadece Muson rüzgârlarıyla yapılan deniz yolculuğu, çok sayıda korsan tehlikesi de eklenince zorlaşmaktaydı. 3. Kuzey yolu (bazen İskit yolu olarak da adlandırılmaktadır), Akdeniz'den Karadeniz'in Azak, Kırım ve Kuzey sahillerdeki antik (daha sonraları Bizans) kolonilerinden (bir süre sonra Karadeniz'in doğu ve Kafkasya sahilleri de

¹⁰² Boris Ya. Stavisky, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", *Türkler*, C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 222-233.

kullanılmaya başlanmıştır) karayla devam etmekteydi. Yol, güney Rusya, Ön Kafkas, Ural, Güney Sibirya ve Altay steplerinden güneyde Tyanşan Dağlarıyla Cungar dağ geçidine ve daha ileri Çin'e kadar uzanmaktaydı¹⁰³.

¹⁰³ Anna A. Lerusalkimskaya, "İpek Yolunda Kafkaslar", s. 243-250.



Daniel C. Waugh, Emily Toner (map)

İpek Yolu Haritası Kaynak:<http://faculty.washington.edu/dwaugh/waughexpeditionfinal.pdf>

İpek Yolu'nun Anadolu'daki ayağında bulunan önemli yerleşim merkezleri: Kuzeyde: Trabzon, Gümüşhane, Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Adapazarı, İzmit, İstanbul, Edirne, Güneyde: Mardin, Diyarbakır, Adıyaman, Malatya, Kahramanmaraş, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Isparta, Denizli, Antalya merkezlerini izlemektedir. Ayrıca, Erzurum, Malatya, Kayseri, Ankara, Bilecik, Bursa, İzmit, İstanbul güzergâhının da kullanıldığı bilinmektedir¹⁰⁴.

IV. yüzyıl ekonomisinde bazı Anadolu şehirleri büyük önem kazanmıştır. Sinop, Bizantion (İstanbul), Kizikos (Erdek) ve Rodos önemli transit ticaret merkezleri olarak görünmektedir¹⁰⁵. Yol hattının Selçuklu zamanında Anadolu'dan geçen rotası ise, Çin-Türkistan Harezmi-İran-Azerbaycan-İrak-Sûriye-Anadolu istikametinde idi. Buradan Suğdak, Sinop gibi Karadeniz limanlarından Sûr, Akka gibi Doğu Akdeniz limanlarına uzanan kuzey güney ticaret yoluna bağlanırdı¹⁰⁶.

İpek yolu, uzun tarihi boyunca bütünüyle veya kısım kısım olmak üzere, ticaret, seyahat, dini ziyaret, askeri sefer, siyasi temas, haberleşme, köle sevkiyatı v.b. gibi birçok amaçlarla kullanılmıştır. Yani İpek Yolu üzerinde gidip gelmiş kervanlarla yalnız tacirler değil, elçilik heyetleri, gezginler, din adamları (misyonerler), maceraperestler de seyahatlerde bulunurdu¹⁰⁷. Mesela M.Ö. I. yüzyıla kadar olan dönemde Aryânî kavimlerin İran'ın güneyinden başlayarak Orta Asya'ya yürüdükleri görülmüştür. Bu dönemde Makedonyalı Büyük İskender'in (M.Ö.330-326) ordularıyla Mâverâünnehir'den geçerek Kâbil Yaylası'ndan Hindistan'a sefer yapması ve bu sırada ordularıyla Orta Asya'ya girmesi, bölgedeki ticaret yollarıyla doğrudan ilişkilidir. Bu olaylar ve daha sonrakiler hem İpek yolu hem de uzantısı olan Baharat yolu içindi¹⁰⁸. Dini nedenlerden dolayı yapılan savaşların da bu yollarda gerçekleşmiş olması ve savaş esnasında ya da sonunda yapılan işler, Haçlı seferlerinde olduğu gibi, bu savaşların nedenlerini besleyen unsurların dini olmakla beraber ekonomik olduğunu da göstermektedir¹⁰⁹.

¹⁰⁴ <http://www.ktbtyatirimisletmeler.gov.tr/TR,10174/ipek-yolu.html>

¹⁰⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 277-278.

¹⁰⁶ Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", s. 177.

¹⁰⁷ Yaşar Bedirhan, "Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstila Projesi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1-8, 1992, s.238.

¹⁰⁸ Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", s. 174.

¹⁰⁹ Haçlı Seferlerinin bu günkü Orta Doğu'ya ve özellikle Doğu-Batı ticaretinin transit geçit merkezi olan Suriye'ye yönelik orada ticaret kolonileri kurması dikkat çekmektedir. René Sédillot, "Din açısından ele alınacak olursa, Haçlı seferleri tümüyle bir başarısızlıktır. Ne imansız dediği insanları da Müslümanlığa döndürebilmiş, ne de Hıristiyanlığın kutsal yerlerini kesinlikle ele geçirebilmiştir. Buna karşılık ticarete yeni ufukların yolunu açmış ve ona yeni araçlar, yeni donatılar isteyen yeni görevler yüklemiştir"

İpek ve Baharat yolları tarihte pek çok siyasi olaylara sahne olmuştur. Avrupalılar için kutsal yerlere yapılan hac ziyaretleri ve Haçlı seferleri ticaretin yolunu açmıştır. Aynı durum Müslümanlıktan önce de sonra da Mekke'ye yapılan hac ziyareti için de geçerliydi. Hac yolcuları arasında bulunan (Hacılara katılan) tüccarlar hac yerlerinde pazarlar kurup ihtiyaçları karşılıyorlardı. Zaman içinde bu yerlerde canlı bir ticaret trafiği de meydana geliyordu¹¹⁰.

Venediklilerin de Haçlılara yardım ederken ticareti temel alarak zenginliğe ulaşma çabaları dikkat çekicidir. Savaşılan topraklarda özellikle toprak edinme ve ganimet alma gibi icraatlar, ticaret kolonileri kurma, Venediklilerle ticaret yapanları uluslar arası gümrük vergisinin alınmamasının istenmesi gibi icraatların yanında hafif kalıyordu. Mesela 1124 Şubatında Haçlıların Sur şehrini kuşatmasında Venediklilerin Kudüs Kralı Baudouin'e yardımlarının karşılığında, kendileriyle ticaret yapan uluslardan vergi alınmaması şartını koşmuştu¹¹¹. Bu da bize ipek ve Baharat yollarının siyasi ve dini alanlara etkilerini göstermektedir.

Cenevizlilerle Pizalıların durumu da Venediklilerden farklı değildi. Kral I. Baudouin, bu iki devlete Haçlı kuşatmalarında yapacakları yardımların karşılığında ticari imtiyaz haklarını tek fermanla verdi: "*Kudüs ve Yafa şehirlerinin her birinde bir mahalle, Akkâ, Kayseri, Arsuf şehirleriyle banliyölerinin her birinin üçte biri, gelecekte, en az elli Cenevizlinin kuşatımına katılacağı elli şehirlerden her birinin üçte biri, altı yıl sonra Beyrut için beliren durum budur*"¹¹².

Ticaret yolları üzerinde gerçekleşen siyasi olayların alt tabanında ekonomik nedenlerin yattığını görmekteyiz. Bu durumla ilgili René Sédillot' göre: "*Haçlı seferleri kökende dini bir eylemdi; fakat çok kısa zamanda ticari bir girişime dönüştü. Tacirler, Haçlılara önemli bir destek sağladılar. Birinci devrede tüccarlar, Haçlıların ardı sıra geldiler. Tüccarlar bir yandan Haçlılara gerekli sermayeyi sağlayıp ya da sahip oldukları ticaret gemileriyle onları taşırlarken; diğer yandan ulaşılan yerlerde ticaretlerini yapıp, oraya yerleşerek kolonilerini kurdular.*"¹¹³.

Haçlı seferlerine katılanlar Arap dünyasının iktisadi yapısının ve üretiminin Avrupa'dan üstün olduğunu gördüler. Bunun sonucunda ise kilisenin itirazlarına

demektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, Çeviren: Esat Nermi Erendor, Dost Kitabevi, Ankara, 2005, s. 141

¹¹⁰ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 139-141.

¹¹¹ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 156-157.

¹¹² W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 164.

¹¹³ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 141.

rağmen ticaret alabildiğince gelişmeye devam etti. Zaman içinde ticaret adamlarının yanı sıra kilise büyükleri de kazanç sağlayınca, Doğu ile yapılan ticarete kimse ses çıkarmaz oldu¹¹⁴. “*Haçlı seferleri sırasında Doğu ticareti o kadar gelişti ki...*” ve “*Haçlı devrinde Hind Denizi alışverişi, halifeler zamanının en parlak ve verimli devrinde olduğu kadar etkin idi*”¹¹⁵.

“*Haçlı devletleri Orta Doğu’dan, Sûriye ve Irak’tan çekildikten sonra ticaretin ve İpek Yolu hattının daha sağlıklı işlediğini düşünmek mümkündür. Zîrâ, Haçlılar bölgede sürekli Müslümanlar aleyhine huzursuzluk kaynağı olurken, tek taraflı olarak tâcir cemaatlerini bölgeye getirmek sûretiyle kendileri doğunun mallarına doğrudan sahip olmak istemişlerdir. Bu durum ticaretin geliştiğini değil, azaldığını ya da batılı tüccarın malları daha ucuza satın alabildiğini göstermektedir. Bu şartlar altındaki doğulu bir tâcirin pek kazançlı olduğu söylenemezdi*”¹¹⁶.

Haçlı seferlerinin ekonomik sonuçları açısından değerlendirildiğinde, Batı için Akdeniz yeniden serbest hale gelmiş, Asyaya giden yollar açılmıştı, sonucuna varılır. Bu dönemde İç Asya’da Moğol saldırılarının patlak vermesine rağmen Moğollar büyük ticaret bağlantı yollarını kapatmamışlardı. Zaten Moğolların “*Tüm dinleri hoş görü ile karşıladıklarından*” misyonerler ve tacirler için yolculuk kolay oluyordu. Marco Polo’nun da içinde bulunduğu Polo ailesinin 1260’ta Moğolların başkenti Pekin’e vardığında ve diğer Doğu memleketlerini gezdiğinde pek çok zenginliklerin farkına varılır. Eski ipek yolunda artık, birkaç Avrupalı yolculuk yapabilme olanağı bulmuştu¹¹⁷.

1258’de Moğollar’ın İran, Suriye, Anadolu’yu ele geçirmeleriyle, Çin’den Anadolu’ya uzanan ticaret yolu ve Karadeniz limanları atıl kalmışlardı. XIII. yüzyılda bu bölgelerden geçen Marko Polo ticaret yollarının güvensizliği ve hırsızlık olaylarına işaret etmiştir. Bu dönemde Uzak Doğudan Basra Körfezi ’ne gelen gemilerde de korsanlık faaliyetlerinin artması yüzünden ticarete bir azalma olmuştu. Bu sebeple gemiler Yemen ve Aden limanlarına yönelmişlerdi. Fakat Yemen hâkimlerinin gelen tüccarlara çok sert muamelelerde bulunmaları, ağır vergiler talep etmeleri, ticaret gemilerinin Aden’in kuzeyinden Kızıldeniz’den Mısır’a gelmesi engellemeleri sebebiyle yükler Aden’den kabilelerle Mısır’a yollanmak zorunda kalınmıştı. Bu sebeplerle bu

¹¹⁴ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 142.

¹¹⁵ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 178-179.

¹¹⁶ Güray Kırpık, “Haçlılar ve İpek Yolu”, s. 186.

¹¹⁷ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 156-157.

devirlerde belli başlı Asya ticaret yolları önemini yitirmişti¹¹⁸. Netice olarak; Ümit Burnu yolunun keşfinden önce, doğu ile batı arasında bilinen yolların en kullanışlısı hiç kuşkusuz Kızıldeniz yoluydu. Bu yol karayoluyla olan nakliyatın sebep olduğu güçlük ve giderleri azaltıyordu. Kızıldeniz'i Nil'den ayıran dar arazi şeridi göz önüne alınmadığı takdirde, Hindistan'dan yahut Çin' den gönderilen ticaret eşyası daima deniz yoluyla olur; İtalya, Fransa ve İspanya limanlarına ulaşmak için en doğru ve en kısa hattı izlerdi¹¹⁹.

Doğu ile Batı arasındaki ticaretin Avrasya durağındaki kârı, yüzyıllardan beri İslam ve Türk dünyasının elinde kalmaktaydı. Haçlıların Orta Doğu'dan atılmasından sonra XV. yüzyıla kadar bu ticarete açık veren Batı Avrupalılar, yolun hâkimiyetini ellerine geçirmek amacıyla birkaç teşebbüste bulundular ise de başarılı olamamışlardı. Nihayetinde Avrupa, XIV. ve XV. yüzyıllarda Doğu ticaretini ellerine alabilme uğrunda, açık denizlerde giriştikleri gezilerle ve bu sayedeki büyük coğrafya keşifleriyle yeni yollar elde etmeyi başardılar. Bu gelişme, büyük ticaret hareketlerinin istikametini değiştirdi ve yolları karadan daha çok denize çekti. Daha kolay ve ucuz olan deniz ticaret yollarının benimsenmesi İpek Yolu'nun yüzyıllardır süren rolünü ve değerini düşürdü¹²⁰. Başka bir ifadeye göre Büyük Coğrafi Keşifler ve iç kıtalar arası yolların inkıraz bulması, Avrupa, Asya ve Afrika, ve bir de Eski ve Yeni Dünya arasındaki asıl ticaretin okyanuslara ve denizlere taşınmasına sebebiyet verdi¹²¹.

İpek Yollarının geleneksel/sıradan geçmişleri, Keşiflerin Avrupa Çağı ve XV. yüzyıl sonlarında Doğuya deniz yollarının açılması ile durmuştur. Ancak, karayolu güzergâhları bozarak büyüyen siyasi bozukluklara rağmen, çoğu 17. yüzyıl boyunca aşağı gelişmeye devam etti. Diğer bir deyişle Atlar ve baharat gibi geleneksel ürünlerde Ticaret devam etti¹²². XVI. yüzyıl başlarında Basra körfezi ve Akdeniz limanlarından gerçekleşen Hindistan bağlantılı ticaret yolu önemini Ümit Burnu (Re's al-recâ al-sâlih)'na kaptırdı. Böylece bu yüzyıldan itibaren doğu-batı ticareti artık burada yoğunluk kazandı¹²³.

¹¹⁸ Altan Çetin, "Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları", *A.Ü. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22 (35), 2004, s. 72-73.

¹¹⁹ Altan Çetin, "Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları", s. 73.

¹²⁰ Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", s. 195.

¹²¹ Boris Ya. Stavisky, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", s. 222-233.

¹²² Daniel C. Waugh, "The Silk Roads in History", *Expedition*, 52.3, (2010), s. 18.

¹²³ Tarık Nafî Al-Hamadânî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", *Derâsât al-Halic ve al-Cezire al-Arabiyye*, S, 34, Bağdad, s. 64.

Neticede Tarihi ticaret yolların yeni yollar bulunmasıyla tamamen boş kaldığı anlamına gelmez. Akdeniz ticareti ilkçağlardan beri dünyaya hizmet etmiş merkezi bir güzergâhtan geçmekteydi. Yeni bulunan yolların cazibesi ise daha az devletin toprağından geçilmesi ve çeşitli vergilerin verilmemesi olabilirdi. Ancak şunu unutmamak gerekir ki, Hindistan'dan Lizbon'a giden emtianın satışı yine o coğrafyaları kapsayabildi. Bu emtiayı Avrupa'dan dünyanın geriye kalan pazar noktalarına tekrar yaymanın zorluğu ve kârsızlığı kendini gösterebiliyordu. Akdeniz ticareti bazı güvenlik riskleri ile beraber farklı toprak ve denizlerin üzerinden geçmekte idi; ancak daha az riskli olduğu iddia edilen yeni yollara (ki bu yeni yollardaki korsanlık faaliyetlerini unutmamak gerekmektedir) rağmen tüm dünya ticaretinin hareketliliğini kaldırabilecek ve cevaplandırabilecek kapasitedeydi. Ticaret yollarının durumu ile ilgili ayrıca bir başlık altında bilgiler vermeye gayret edeceğiz. Bu yorumlarımız Ticaret yolları konusuna hazırlık mukabilindedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. XVI. YÜZYILDA SİYASÎ ALANDA OSMANLI-HİNDİSTAN İLİŞKİLERİ

XVI. yüzyılda ticari alanda Osmanlı-Hindistan ilişkilerini ele alırken bir yerin ticaret merkezi olabilmesi için en azından üç temel özelliğin olması gerektiğini düşünebiliriz: bunlardan birisi; Coğrafi şartların elverişli olması; ikincisi, Yerli halkın unsurunun ticaret kültürüne sahip olması; üçüncüsü ise, Ticaretin gerçekleşmesi için, yönetimin ticarete uygun ortamı oluşturmasıdır. Bunları ayrı ayrı ele alacak olursak:

Coğrafyanın ticarete izin vermesi, ticaretin ana unsurudur. Ya üretimin o coğrafyada mevcut olması ya da bir başka yerden gelen emtianın akışına, yol güzergâhı olarak müsaade etmesi gerekir ki, ticaretin bir yerleşim yerini merkez yapması bu noktadan geçmektedir. Bir örnekle açıklamaya çalışalım: Halep şehrinin ticarete merkez konuma sahip olmasında en önemli gerekçe, kuzey-güney ve doğu-batı yol ağlarının bu noktada buluşmasıdır. Bu buluşmaya kara, deniz ve akarsu yollarının müsait olması elvermiştir. Öte yandan bu merkezin yerli üretimden kaynaklı bir ticari akışı da söz konusudur ki, bu durum ticari hammaddenin bölgeye geldiğini ya da direkt hammaddenin üretiminin bu bölgede olduğunu göstermektedir.

İkincisi ise, Yerli halkın ticaret kültürüne sahip olmasıdır. Bu durum da yine temelde coğrafyanın müsaadesinden kaynaklıdır. Ancak unutulmaması gereken bir nokta vardır ki o da ticaret bölgesinde oluşan nüfusun ticaret kültürüne yabancı olmamasıdır. Bu durumda aynı şehir örneğinden yola çıkacak olursak, Halep'in yerli halkı ve buraya sonradan gelen kolon taifesi ticaret anlayışını yaşam kültürüne yerleştirmiştir.

Üçüncüsü, Ticaretin gerçekleşmesi için, yönetimin ticarete uygun ortamı oluşturması da ticaretin gerçekleşmesi için olmazsa olmazlardandır. Çünkü devlet yönetimi ve onun alt kolu olan mahalli yönetim, ticaret merkezlerinin ve onlara bağlanan yolların asayişini sağlamak zorundadır. Örneğin, Osmanlı İstanbul'unun 975/1567'de Halep Beylerbeyine gönderdiği bir hükümde, Ane Sancakbeyi Ebu Rîş'in adamlarının kendi hallerinde olup Halep'e alış-veriş için gelip gidenlere müdahale olunmamasına dair “... *anun gibi kendü hâllerinde olup gelüp bey□ u şirâ idenlere*

*hılâf-ı şeri kimesneyi dahlitdürmeyesin*¹²⁴ şeklinde ifadeler bulunmaktadır. Ayriyeten, XVI. yüzyılda Osmanlı ticaretin devamı için ve çeşitli aksamaların önüne geçilmesi için ayrı bir ihtimam göstermiş ve bu iş için ayrı memurlar bulundurmuştur. Mesela 1524 (H.931) Mısır kanunnamesine Tur iskelesine gelen baharat, Bahar emini vasıtası ile Nâzır-ı emvâle ve şehr-i emine teslim edilerek muhafaza edilirdi¹²⁵. Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Temelde anlatmak istediğimiz düşünce ticarete asayiş ve güvenliğin sağlanmasında devlet otoritesinin önemli olmasıdır.

Tezimizin bu bölümünde yukarıda saymış olduğumuz, yönetimin ticarete uygun ortamı oluşturması, maddesini Osmanlı-Hindistan ilişkileri çerçevesinde değerlendirmeye çalışacağız. Buna göre dönemin siyasi durumuna bakarak, siyasetin ticareti etkileyen ve hazırlayan süreçte neler olduğuna dair oluşan sorulara cevap bulma gayretindeyiz.

1.1.Tarihi Süreç

XVI. yüzyılda iki ülke arasında gerçekleşen ticarete bazı siyasi olaylar ortam hazırlamıştır. XVI. yüzyılda Osmanlı-Hindistan'ın siyasi olaylarının her iki ülke arasında gerçekleşen ticareti etkilemesi söz konusudur. Bu etki içinde her iki ülke arasında coğrafi uzaklığı ve doğu ticaretinin başka devletler tarafından cazibesini de göz önüne alacak olursak, gerçekleşen ticaretin etkisi sadece iki ülke arasında sınırlı kalmayıp, farklı unsurların da devreye girdiğini görebiliriz. Her iki ülke arasında gerçekleşen ticari faaliyetlerin zeminini hazırlayan siyasi olayların içinde Orta Doğu, Akdeniz Ülkeleri, İran, Portekiz, Müslüman Devletleri, Hollanda ve İngiltere gibi unsurlar da yer almaktadır.

İslâm dünyası büyük limanlarla birlikte gemiler, tersaneler ve yetişkin denizcilere sahip olmuştu. Basra Körfezi ve Kızıldeniz ulaşımı, Suriye-Mısır limanları, ıspanya'daki Vadiyü'l-kebir (Quadalkivir) Nehri ile bağlantılı Sicilya ve Cebelitarık boğaz ve limanları bütünüyle Müslümanların elindeydi. Suriye'den Avrupa'ya, İran ve Orta Asya'ya uzanan ulaşım organizasyonları ile büyük kervan şehirlerini Müslümanlar yönetiyorlardı. Soyları Fenikelilere kadar uzanan ve dış ticarete uzmanlaşmış kadrolar da Müslüman olmuşlardı. Sonuçta Akdeniz ile Hint Okyanusu âdeta birleştirilmişti¹²⁶.

¹²⁴ 7 Numaralı Mühimme Defteri (Özet-Transkripsiyon-İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1998, s. 149, b. 292,

¹²⁵ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1974, s. 9.

¹²⁶ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 298.

Bu duruma müteakiben, XV. yüzyıl sonlarına doğru Portekizlilerin Hint Okyanusu'na hâkim olmaya çalışmaları ve Batı Asya ile Uzakdoğu arasındaki uluslar arası deniz ticareti kendi ellerine geçirmesiyle birlikte, bölgedeki Müslüman devletler bundan büyük rahatsızlık duymaya başladılar. Çünkü Portekizliler, Müslüman tüccarların gemilerine saldırarak onların mallarına el koymakta ve Arabistan'a giden hacıların mallarını gasp etmekteydiler¹²⁷. Hint Denizi'ndeki ticaret yapan Müslüman tüccarların gemilerine saldıran Portekizleri, ayrıca, Frenk korsanları destekliyorlar, onlar da Akdeniz limanlarına hücum ediyorlardı. Onlar yine Kızıldeniz'de faaliyet yürütüyor ve denizcilerin buraya girmesini engelliyorlardı. Bu da Mısır ekonomisine ayrı bir darbe vuruyor ve limanların atıl kalmasına sebep oluyordu¹²⁸.

Hint okyanusunda Portekiz kuvvetleri iki kısma ayrılmışlardı. Birincisi Kızıldeniz'i ablukaya alıp Müslümanların Kaliküt'ten baharat almalarına; ikincisi Kambay Müslümanlarının Sofala'ya veya Kızıldeniz'e gitmelerine engel olmakla görevliydi. Bunlardan Malabar sahillerindeki ticaret gemilerine engel olurken; Kızıldeniz'deki ticaret gemilerine engel olamamışlardı. Yine de Portekizlilerin Kızıldeniz'i kontrol altına alma çabaları Sokotra adasını alarak ve Hürmüz'e saldırarak devam etmekteydi¹²⁹.

Portekizlilerin bölgedeki saldırılarına ve genişlemesine karşı koyabilecek en güçlü devlet ise, Mısır, Arabistan ve Yemen taraflarını da hâkimiyeti altında tutan Memlûklular idi. Hindistan'daki Gücerat ve Kalikut hükümdarları da Mısır Memlûklularından yardım talep etmişlerdi. İçinde Anadolu'dan giden bazı savaşçıların da bulunduğu 12 gemilik bir Memlûklular donanması, Portekizlileri 1508'de Hint sahillerindeki Çaul'da yenmiş, fakat Diu önündeki çarpışmalarda mağlup olmuştu¹³⁰.

Bu süreç içerisinde Osmanlı'nın durumuna bakacak olursak; Sultan I. Selim döneminde, Safevîlerin Anadolu'da artan propagandaları sonucu çıkan ayaklanmalar bastırıldı ve Safevîler'e de ticari ambargo uygulandı. İran ipeğinin batıya gidişi yasaklandı. Şah İsmail'e bir mektup gönderilip savaş ilan edildi. Akabinde 1514'te Çaldıran savaşıyla Tebriz'e girildi. Ertesi yıl Safevîler'den Kemah alındı¹³¹.

¹²⁷ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2004, s. 18-19.

¹²⁸ Altan Çetin, "Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları", s. 87.

¹²⁹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 77.

¹³⁰ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 18-19.

¹³¹ Feridun Emecen, "Selim I", *İ.A.*, TDV, C.36, İstanbul, 2009, s. 409-413.

Aslında Çaldıran savaşı dolaylı da olsa Hindistan'ın siyasi tarihine yön verdi. Bu konuda Yılmaz Öztuna'nın açıklamaları şöyledir: *Asya tarihinin en muhteşem imparatorluklarından biri olan Hindistan Timurlu Devleti'nin temelini Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Zaferi attı. Zîrâ Şâh İsmâîl, Çaldıran'da Osmanlı'ya yenilince Bâbü'r'un Türkistân'ı kapam Cengizogulları'na karşı desteklenmesi ümidi söndü. Kuzeye değil, güneye, teveccüh etmiye mecbur kaldı. Âşık olduğu Türkistân'ı gözyaşları ile bırakıp hiç sevmediği Hindistan'a ayakbastı*¹³². Çünkü Güney Türkistan'da ikâmeti sırasında (1514) Bâbü'r, Özbek İmparatorluğu'nun o dönemdeki içinde bulunduğu kargaşadan yararlanmak isteyip -Şah İsmâîl'in de desteği ile- Türkistan'da nüfuz kurmak istedi. Ancak Yavuz, Çaldıran savaşında Tebriz'e girdiği için, Şâh İsmâîl Özbeklere karşı Bâbü'r'e destek veremedi¹³³.

Öte yandan, Osmanlıların Çaldıran Savaşı'nda Tebriz'i almaları, sonraki dönemde Basra'nın alınmasında kolaylık sağlayacaktı. Diğer bir deyişle, Basra Körfezi'ne yönelişleri I. Selim dönemine bağlamak mümkündür. Bu yönelişin en önemli sebebi Hindistan baharat ticaretinin güvenliği olmalıdır¹³⁴. Yine aynı savaşın diğer bir sonucu ise, Osmanlıların Safevileri yenerek Tebriz'i ele geçirmesiyle Azerbaycan yolu açılmış oldu¹³⁵.

1514'te I. Selim, İran'ı ekonomik ve malî bakımdan çökertmek amacıyla ticari ambargo uyguladı. Daha sonraları aynı politikayı, Şah I. Abbas (1587-1629) Osmanlı ekonomisinin kötüye gitmesi için, 1603-1629 döneminde deneyecekti. Böylece ipek yolu Osmanlı topraklarından Hint Okyanusu yoluna kayacaktı. Şah, o güne gelinceye değin Hint Okyanusu'nda üstünlük kurmuş bulunan İngiliz ve Hollandalıların, Osmanlı limanlarında ödedikleri ekstra vergilerden kurtulmak amacıyla, Osmanlıların aracılığını elbirliğiyle devreden çıkarmaya hevesli olduklarını görmüştü. Böylece Osmanlı-İran rekabeti, karşılıklı ambargolara yol açan ekonomik bir savaş niteliğine büründü. İranlılar ipek ihracatını yasaklarken, Osmanlılar da İran'a altın ve gümüş çıkışını yasakladılar¹³⁶. Bu kısmı "Osmanlı-İran Mücadelesi" başlığı altında detaylı bir şekilde ele almaya çalışacağız.

¹³² Yılmaz Öztuna, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, s.852.

¹³³ Yılmaz Öztuna, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, s.852.

¹³⁴ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 259.

¹³⁵ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", *Bellesten*, Çeviren: Zeki Arıkan, C.LI, S. 201, s. 1433.

¹³⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 302.

1514 Çaldıran Savaşı Basra'nın alınmasına kolaylık sağlamıştır. Basra'nın Osmanlı hâkimiyetine girişini takip eden yıllarda ise Portekizliler 1515'te Hürmüz Adası'nı almışlar, Bahreyn ve Lahsa bölgelerine saldırıp vergiye bağlamışlardı. Tüm bunların sonunda Hürmüz şahı Şerefüddin'in 1529'da Osmanlılarla işbirliği yapacak; ancak Portekizlileri bölgeden uzaklaştırma çabalarında başarısızlığa uğrayacaktı¹³⁷.

I.Selim döneminde diğer gelişmeler, 1515'te Dulkadir oğlu beyliğine son verildi. Diyarbakır, Mardin ve Bitlis Osmanlı hâkimiyetine girdi. 1516'da Antep ve Besni alındı. Mercidabık'da gerçekleşen savaşla Memlûk ordusu yenildi ve Halep, Hama, Humus ve Şam Osmanlıların eline geçti. 1517'de yapılan Ridâniye savaşıyla Mısır'da hâkimiyeti gerçekleşti¹³⁸. Böylece Tebriz, Diyarbakır, Halep, Şam, İskenderiye ve Kahire gibi Doğu'nun ticaret güzergâhında bulunan ve Akdeniz ticaretinin kara ve deniz yolunu elinde tutan önemli ticaret şehirleri de Osmanlıların eline geçmiş bulundu.

1517'de Yavuz'un gerçekleştirdiği bu seferle Osmanlı Mısır'ı Memlûklulardan alarak Mısır'ın Kızıldeniz sahillerinde kurduğu hâkimiyetiyle, karadan Nubya, Habeşistan ve Zengibar gibi ülkelerle, denizden ise Aden, Hindistan ile doğrudan temasa geçmiş oldu¹³⁹. Beraberinde, Osmanlılar Melûk hâkimiyetindeki Hicaz ve Yemen sahillerini de idareleri altına aldı¹⁴⁰. Osmanlı Devleti'nin, Yemen ve Hicaz toprakları üzerinde ısrar etmesinde ise iki sebep vardı: Biri, Hint Okyanusunda ve Kızıldeniz'de Müslümanları tehdit eden Portekiz tehlikesini bertaraf etmek; diğeri de Haremeyn-i Şerîfeyn-i muhafaza etmek idi¹⁴¹.

Burada bir noktaya değinmek istiyoruz; Osmanlı'nın XVI. yüzyılda Orta Doğu'daki fethettiği ya da hâkimiyeti altına aldığı bu yerlerde yaklaşık dört yüz yıl öncesinde Haçlıların bu topraklara gelip, ta ki XV. yüzyılın başlarına kadar (ve sonraları da), kendi oluşturdukları koloni faaliyetlerini sergilediklerini hatırlamak gerekir. Bu bölgenin ticaret açısından Doğu'nun zenginliklerine giden doğal, işlek ve tehlikesi en az olan yol olduğunu göz önünde bulundurduğumuzda, Türk-Müslüman bir devletin bu toprakları ele geçirmesi, Portekizliler tarafından hiç de hoş karşılanmayacaktı ve yeni ticaret yollarında hareketlilik hız kazanacaktı.

¹³⁷ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 260.

¹³⁸ Feridun Emecen, "Selim I", s. 409-413.

¹³⁹ Muhammet Yıldırım, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Isparta, 2001, s. 52.

¹⁴⁰ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 6.

¹⁴¹ Muhammet Yıldırım, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları", s. 19.

Osmanlı Devleti'nin Orta Doğu'ya hakim olmaları üzerine, buralarda ilişkileri olan yabancı devletler, Osmanlı Devletiyle siyasi ve ticari akde çalışmışlardır. Böylece XVI. yüzyılda Venedik, Fransa, Dubrovnik ve İngiltere Osmanlı ile yaptıkları anlaşma gereği kendi tüccarlarının Mısır eyaletindeki işlerini takip için İskenderiye'ye konsolos ve balyos tayin etmişlerdi¹⁴².

Öte yandan bu bölgelerde gerçekleşen savaşlar nedeniyle, buradan bir süre ticaret gemilerinin geçmemesi söz konusuydu. Böylece Osmanlı doğu ve güney yönündeki savaşların meydana getirdiği durgunluğu canlandırmak için altın, baharat ticaretini teşkilatlandırmaya başladı. Bu husustaki ilk hareketi Kızıldeniz'deki kontrol ve hakimiyeti tutmak ve sonrasında Akdeniz ile Hindistan arasında ticaret yollarının emniyetini sağlamaktı¹⁴³.

XVI. yüzyılda Osmanlı tarafında gerçekleşen bu siyasi olaylar Gücerat Hükümdarı II. Muzaffer Şah ile Yavuz Sultan Selim arasında karşılıklı mektuplaşmalara sahne oldu ve böylece siyasî ilişkiler başlatıldı. Muzaffer Şah, Eylül 1518'de gönderdiği mektupta kazandığı zaferlerden dolayı Yavuz Sultan Selim'i kutladı. Muzefferî Sultanlığı'nın büyük vezirlerinden Diû Valisi Melik Ayaz da Yavuz Sultan Selim'e doğrudan mektup yollayıp ona halife olarak hitap etti ve Hint Okyanusu'ndaki Portekiz tehdidine karşı yardım istedi. Bu tarihten bir süre önce Süveyş'teki Osmanlı Filosunun başında bulunan Selman Reis'in bu konudaki 1517 tarihli lâyihası Portekiz üslerinin durumu, onların Hindistan, Seylan, Malaka ve Sumatra'daki faaliyetleri hakkında bilgi vermekteydi¹⁴⁴.

Doğu ticaret yollarında bulunan önemli şehirleri elde ederek, Osmanlı'nın Batı'da olduğu gibi Doğu'da da siyasi başarılarından söz ettiren Sultan I. Selim'in vefatından sonra yerine oğlu, I. Süleyman geçti (1520)¹⁴⁵.

1520'de Sultan I. Selim'in son dönemine denk gelen bir olay vardı ki, o da Yemen valisi büyük bir ordu ile Osmanlı yönetimine, karşı koymaya hazırlanıyordu. Yaşanan bu karışıklığı bastırmak için Cidde valisi Emir Hüseyin, Mısır Valisi Hâyir Bey'den izin alarak Yemen'e geçti; ancak tam o sırada Osmanlı tahtına yeni geçen Sultan Süleyman'ın bu olayı nasıl tasavvur edeceği belli olmayacağı için, Emir Hüseyin

¹⁴² Seyyid Muhammed Es-seyyid Mahmud, *XVI. Asırda Mısır Eyâleti (BasılmışDoktora Tezi)*, Edabiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1990, s. 276.

¹⁴³ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 5.

¹⁴⁴ Sırrı Erinç, "Hindistan", *İA*, s. 81-82.

¹⁴⁵ Feridun Emecen, "Süleyman I", *İ.A.*, TDV, C.38, İstanbul, 2010, s. 63-71.

Cidde'ye geri döndü. Bu dönüş aynı zamanda, o yıl Portekizlilerin Kızıldeniz'e doğru yelken açmış olması sebebiyle de gerçekleşmiştir¹⁴⁶.

Sultan Süleyman başa geçtikten sonra ilk işlerinden biri, babası tarafından Tebriz ve Kahire'den sürülmüş 600-800 kadar sanatkâr ve ümerânın memleketlerine dönüşüne izin verdi. İran ile yapılan ipek ticareti üzerindeki ambargoyu kaldırdı. 1521'de Belgrad'ın fethi, 1522'de Rodos'un zaptı gerçekleştirildi ve 1526'da Budin'e girildi¹⁴⁷.

1520'de diğer önemli bir siyasi olay ise Portekizlilerin Kızıldeniz'e doğru yelken açıp önce Habeşistan'a uğramaları, sonra da Cidde'ye gitmeye karar vermeleri idi. Ancak Osmanlı'nın kıyıda kuvvetli bir ordu bulundurması Portekizlilerin cesaretini kırdı ve Portekizliler Hürmüz'e doğru geçtiler. Dönüşte Aden'i ziyaret edip, erzak ve su temini yaptılar. Portekizlilerin Kızıldeniz'e ilerleme olayları cereyan ederken Yemen'deki başkaldırı da devam etmekteydi. Yemen valisi İskender Osmanlı yönetimine mukavemette bulunuyordu. Bu karşı çıkışlara Cidde valisi Emir Hüseyin İskender Bey'i öldürterek son vermiştir. Tüm bu olaylar, Yemen'de 1521-1522'de zuhur ederken Diu valisi Ayâz, Portekizlilerin Hindistan'daki nüfuzu arttırmasını engellemeye karar verdi. 1521'de Hürmüz'den gelen Portekiz gemisi batırıldı. Bunun üzerine Hindistan'ın yeni valisi Don Duarte de Menez 1522'de Portekiz donanmasını harekete geçirerek, Türk kadırgasını ele geçirdi ve Dâbûl'u işgal ederek halkından haraç aldı. Portekiz donanmasına gelen takviyeyi gören Melik Ayâz donanmasını geri çekmek zorunda kaldı¹⁴⁸.

Osmanlılar da ciddi bir şekilde Batı Hindistan'daki Portekiz üslerine yönelik bir hareket düşünüyorlardı. Osmanlı'nın Yemen valisi Emîr Mustafa b. Behrâm ve Hoca Sefer'in idare ettiği Türk donanması 1531'de Diu'ya gitmiş ve burayı Portekizlilere karşı savunmuştu. 1536'da Gücerat hükümdarı Bahadır Şah Güceratı Portekiz baskısından dolayı Osmanlı'dan yardım talep etti¹⁴⁹. Tüm bu süreç içinde Sultan Süleyman 1534'te Bagdat'ı, 1535 ve daha sonra 1546'da Basra'yı alması ile Osmanlılar Kızıldeniz ya da Basra Körfezi'ne açılan kapılara da sahip oldular¹⁵⁰.

Portekizlilerin denizlerdeki faaliyetleri Kahire, İskenderiye, Beyrut, Şam gibi Suriye şehirlerine gelen Hint mallarının özellikle baharatının azalmasına yol açıyordu.

¹⁴⁶ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 91-92.

¹⁴⁷ Feridun Emecen, "Süleyman I", s. 63-71.

¹⁴⁸ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 92-96.

¹⁴⁹ Sırrı Erinç, "Hindistan", s. 81-82.

¹⁵⁰ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1433.

Osmanlılar hem Hindistan ticaretini hem de Hint Denizi yoluyla gelen hacıların güvenliğini sağlamak istiyorlardı. İlk adımda Kızıldeniz ulaşımı güvenlik altına alınmıştı. Bundan sonra da Basra Körfezi'nin güvenliği sağlamak ve ticaret yolunu açık tutmak gerekiyordu¹⁵¹. Böylece 1534-1535'te Osmanlılar İran seferi ile Bağdat, Tebriz ve Van gibi önemli ticaret merkezlerini aldı¹⁵². Öte yandan 1537'de İtalya seferine çıkarak, Otranto'ya kadar ilerlendi. Kanuni Sultan Süleyman, Barbaros Hayreddin Paşa vasıtasıyla deniz başarısı olan Preveze savaşında Haçlı donanmasını 27 Eylül 1538'de imha etti¹⁵³. Hadım Süleyman Paşa komutasındaki Osmanlı filosu 1538'de Süveyş'ten Diu'ya hareket etti ve Portekiz üslerini top ateşiyle yıprattı. *Ancak bu hareket bölgedeki ilk ve son askeri teşebbüsü*¹⁵⁴.

Süleyman Paşa Osmanlı-Portekiz arasında olan 1538 seferinden hemen önce Portekizlilerle bir barış girişiminde bulunur ve karşılıklı olarak ileri sürülen koşullar her iki tarafın esas çıkarlarını belirtmektedir. Bu koşullar Sultanın 5000 mudd (yaklaşık 2500 ton) buğday karşılığı 5000 kantar (250 ton) karabiber almakta ısrar etmesine karşılık, Portekiz talepleri Süveyş'teki Osmanlı donanmasının dağıtılmasını ve kendilerine Kızıldeniz'de serbest giriş hakkı tanınmasını içeriyordu¹⁵⁵.

Kanuni, Süveyş'te kurduğu donanma ile de Kızıldeniz'i ve Arabistan sahillerini emniyet altına aldı ve Avrupalıları Hindistan sahillerinden uzaklaştırmaya başladı. 1543'de Estergon ve İstolni-Belgrad alındı. 1544'te Yemen Beylerbeyliği kuruldu. 1551'de Trablusgarp'ın zaptı gerçekleşti¹⁵⁶.

1551 yılında Turgut Reis 40 yıldan beri İspanyolların elinde bulunan Trablusgarp'ı ele geçirdi. Turgut Reis Trablusgarp Beylerbeyi olduktan sonra Tunus'un Gabis Körfezinden yer alan Cerbe'yi hükmü altına aldı. Bu gelişmelerden Hıristiyan dünyası rahatsız oldu ve 1555'te Şarlken'in yerine geçen oğlu II. Pelipe harekete geçti (1559-1560). St. Jean Şövalyeleri, Cenova, Sicilya, Napoli ve Papalık devletlerinden oluşan koalisyon gücü harekete geçti. Kötü hava şartları ve bulaşıcı hastalıklar nedenlerinden dolayı koalisyon kuvvetleri Trablusgarp'a geçmeyip, palmiyelerin,

¹⁵¹ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 260.

¹⁵² Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Yayınları, Van, 1997, s. 19.

¹⁵³ Feridun Emecen, "Süleyman I", s. 63-71.

¹⁵⁴ Sırrı Erinç, "Hindistan", *İA*, s. 81-82; ayrıca Hindistan Hükümdarlarının talep ettiği yardımlara Osmanlı'nın teşebbüsleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987.

¹⁵⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 386.

¹⁵⁶ Feridun Emecen, "Süleyman I", s. 63-71.

zeytinliklerin ve hurma ağaçlarının bol olduğu Cerbe'ye yöneldiler ve bu bölgedeki Arap şeyhlerinden de yardım aldılar. Koalisyon her ne kadar Cerbe'ye yerleşti ise de çok geçmeden Piyale Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetleri buraya gelerek adayı tekrar aldı (1560)¹⁵⁷.

Osmanlıların 959/1552'de Hürmüz'ü alma teşebbüsleri başarısızlıkla sonuçlandı. Bu ise Kaptan Piri Reis'in hayatına mâl oldu; Ancak Osmanlılar karada güçlü olmaları sebebiyle Hint ticaretindeki etkilerini sürdürdüler¹⁵⁸. 1553'de ise Nahcivan seferi yapıldı¹⁵⁹.

Portekizlilerin Hint denizindeki üstünlüğüne son vermek ve Doğu ticaretine hakim olmak için Kızıldeniz ve Hint Denizine sahilleri olan Habeşistan'ı hedef olarak seçen Osmanlı 1554-1555'te harekete geçti ve 5 Temmuz 1555'te Habeş Beylerbeyliği tesis edildi¹⁶⁰. Osmanlı'yı Habeşistan'a iten sebepler arasında Sudan'ın dağlık yataklarında altın yataklarının olması ve Doğu ticaretinin tekeli meselesi vardı¹⁶¹.

1556 (963)'da eski beylerbeyinin ölümü üzerine Trabzon Beylerbeyi Mustafa Paşa, Lahsa'ya beylerbeyi olmuş ve merkezin bilgisi dışında Bahreyn'e sefer yapma cesaretini göstermişti. Yine Osmanlılar 1577'de Lahsa'da kaptanlık kurdukları için Portekizliler Osmanlılarla anlaşmak zorunda kaldılar. XVI. yüzyıl ortalarında artık Hindistan baharat yolu güvenliği büyük ölçüde sağlanmış ve bu da Doğu Akdeniz'deki ticarî faaliyetlerin artmasına yol açmıştı¹⁶². Tüm bu gelişmelerden sonra Kanuni Sultan Süleyman 1566'da Zigetvar kalesinin zaptı sırasında vefat etti¹⁶³.

¹⁵⁷ Tunç Akıncı, "1560 Cerbe Deniz Savaşının Türk ve İspanyol Tarihindeki Yeri", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Entitüsü Batı Dilleri ve Edebiyatları (İspanyol Dili ve Edebiyatı) Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, , Ankara, 2008, s. 99-124.

¹⁵⁸ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s.260.

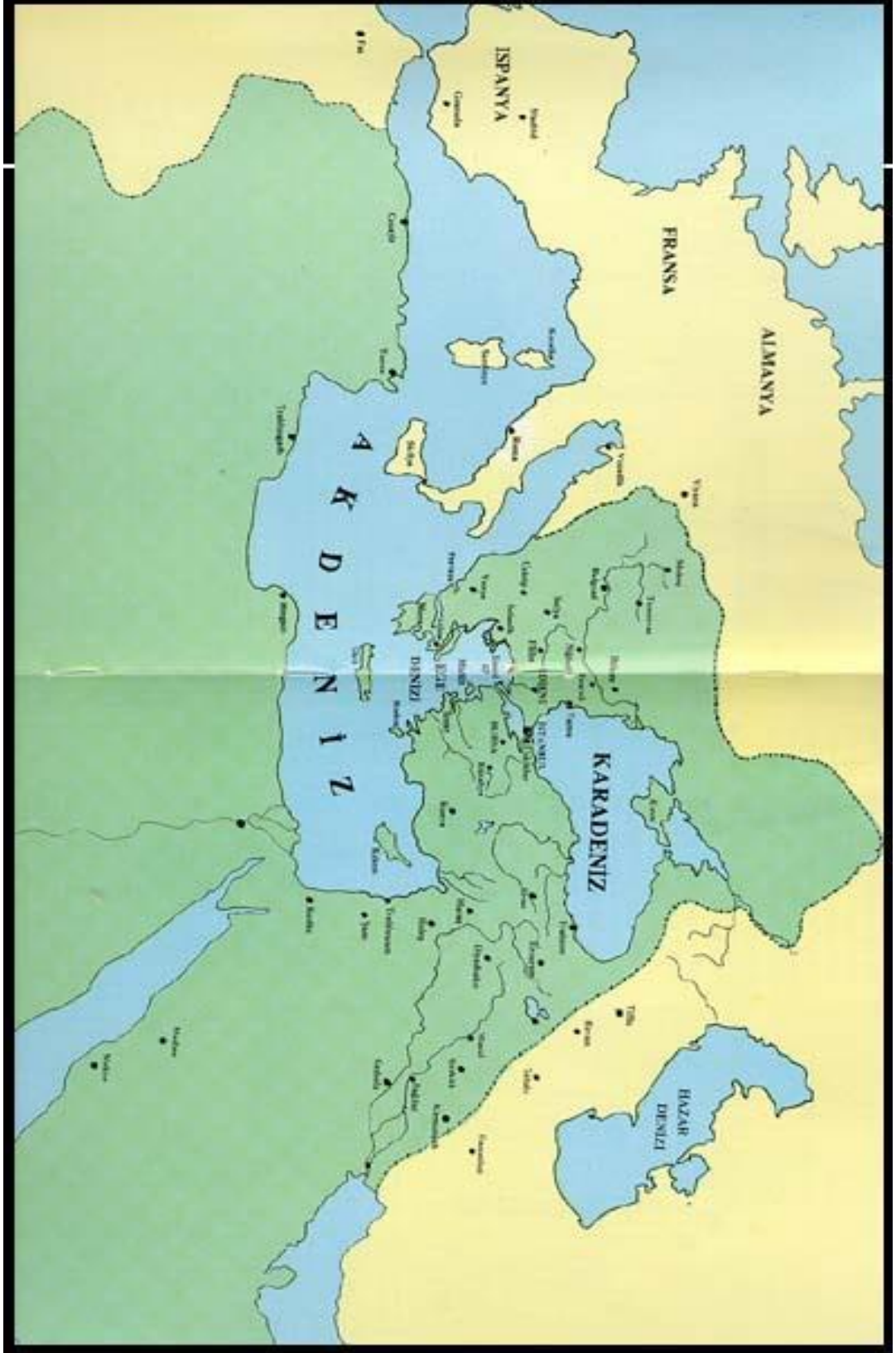
¹⁵⁹ Feridun Emecen, "Süleyman I", s. 63-71.

¹⁶⁰ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.32-37.

¹⁶¹ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.177.

¹⁶² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 261.

¹⁶³ Feridun Emecen, "Süleyman I", s. 63-71.



Kanunî Sultan Süleyman Dönemi Osmanlı Toprakları Kaynak: <httpwww.forumgercek.com-showthread.phpt--42521>

Osmanlı'nın en kuvvetli İslam Devleti olduğu dönem, Kanunî Sultan Süleyman dönemidir. Güçlü İslâm devleti kimliğiyle diğer İslâm ülkelerini himaye etmeyi kendine görev edinmiş olan Osmanlı, bu tutumunu XVI. yüzyılda Portekiz tehdidi karşısında Doğu Afrika, Arabistan ve Hindistan sahillerindeki Müslüman devletlerine karşı sergilemiştir¹⁶⁴. Böylece denilebilir ki, Osmanlı'nın İslâm âlemini hıfzı altına alma isteğinde, din unsurunun ve ekonomik faktörlerin etkisi vardır. Zira Doğu'nun ve Doğu'ya giden yollarda bulunan ticaret yollarının zenginliği, asırlardır Avrupa'yı nasıl çekmişse, doğal olarak Osmanlı'yı da cezbedecekti. Çünkü doğunun zenginlikleri, adı geçen bu devletlerin üzerlerinden dünyaya akmaya devam edecekti. Böylece Osmanlı bölgedeki güvenliğe, siyasi üstünlüğe, ekonomik getirilere zarar gelmesini ve dış siyasi eksende prestijin kaybedilmesini istemiyordu. Çünkü çağın siyasi anlamda üstünlük araçları içinde, savaşlardan galip çıkma, antlaşmaların devlet çıkarlarına hizmet etmesi, toprak kazanımları, tabiiyetin kabul edilmesi gibi unsurlar sayılabilir. Böylece ülke topraklarına yakın olan bölgelerin korunması da son derece önemliydi.

Sultan Süleyman Hindistan ile kısa bir süreliğine ilgilenmiştir; ancak arkası gelmemiştir. Osmanlı'nın zaten Avrupa ve Akdeniz cephesi mevcutken, Hindistan – Asya cephesini açıp iki cephede savaşmaları olanaksızdı¹⁶⁵. Sınırların en geniş olduğu dönemlerde Karadeniz, Marmara, Kızıldeniz birer iç deniziydiler. Akdeniz, Hint Denizi ve Basra Körfezi'nde önemli ölçüde hâkimiyet sağlanmıştı¹⁶⁶. Robert Mantran'a göre, Osmanlı Sultanları İslam ya da Akdeniz dünyasının dış siyasi olaylarını göz önüne alarak başlamadılar; önce İslam dünyasının siyasi ve dinsel anlamda başı olmak istediler. Osmanlılar Basra Körfezi ya da Kızıl Deniz'den Akdeniz'e ulaşan kara yollarının sahibi durumuna gelerek Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin anahtarlarını ele geçirdiler¹⁶⁷.

Hindistan'ın Osmanlı ile siyasi ilişkisine bakacak olursak; Bâbürlüler'in ilk zamanlarında Osmanlılarla doğrudan ilişki kurduklarına dair bir bilgiye rastlanmamaktadır. Her ne kadar Bâbür Şah'ın saltanatı sırasında Osmanlı Türkleri'nden bazı askerî uzman ve sanatkârların Hindistan'da görevlendirildiği biliniyorsa da iki devlet arasında diplomatik çerçevede bir irtibat başlatılmamıştır. Verilen bu bilgilerin akabinde Sırrı Erinç, konuyu, iki devletin Türk-İslâm dünyasının

¹⁶⁴ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 205.

¹⁶⁵ Robert Mantran, *XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1995, s.128.

¹⁶⁶ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 305.

¹⁶⁷ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1435.

liderliği konusunda taşıdığı rekabet duygusunun etkili olabilmesine bağlamaktadır. Buna göre, Bâbü Şah'ın 1530'da ölümünden sonra yerine geçen Hümâyün Şah zamanında karşılıklı dostluk emareleri görülmüştür. Bâbürlüler'le ilk ciddi ilişkiler, 1555'te Basra'da mahsur kalan Osmanlı donanmasını buradan çıkarmak için Hint kaptanlığına tayin edilen Seydi Ali Reis'in Portekiz donanmasıyla yaptığı çarpışmadan sonra şiddetli fırtınanın tesiriyle Hindistan sularına sürüklenmesi ve Suret Limanı'na çıkıp daha sonra Sultan Hümâyün'la görüşmesi sonucunda başladı. Bu görüşmede Seydi Ali Reis Osmanlı elçisi kabul edilerek ilgiyle karşılandı. Yine bu bilgilerin ışığında Erinç'e göre:

“Ona Osmanlı Devleti hakkında çeşitli sorular soran Hümâyün'un bu sırada Kanunî Sultan Süleyman için sarfettiği sitayişkâr ifadeler en azından Osmanlılar'a karşı ön yargılı olmadığını gösterir. Bazı kaynaklar, Hümâyün'un Seydi Ali Reisle Kanunî'ye bir mektup yolladığını yazıyorsa da Mir'âtü'l-memâlik'te böyle bir bilgi mevcut değildir. Bu durumda Hümâyün'a atfedilen mektubun onun ölümünden sonra tahta geçen Ekber Şah tarafından gönderilmiş olması lâzımdır. Söz konusu mektupta Kanunî Sultan Süleyman'a zamanın halifesi olarak hitap edilmekte ve dostluk arzulanmış belirtilmektedir. Ancak Ekber Şah'ın daha sonra tavrının değiştiği anlaşılmaktadır. Zira Osmanlılar'ın Sünniliğin hâmisi olduğu ifade edildikçe bundan rahatsızlık duyduğu ve Dîn-i İlâhî adıyla anılan kendi oluşturduğu inanç sistemine karşı çıkan bir kişiye de “Osmanlı temsilcisi” dediği bilinmektedir. Yine Orta Asya'daki hedeflerine ulaşabilmek için bir ara Safevîler ve Özbeklerle beraber Osmanlılar'a karşı bir ittifak girişiminde bulunduğu, Portekizliler'le de Yemen'e ortak bir saldırı planladığı nakledilmektedir; ancak her iki girişim de gerçekleşmemiştir”¹⁶⁸. Osmanlı kaynaklarında, Bâbürlülere yapılan ilk atıflar XVI. yüzyılın ilk yarısına aittir. Ancak, Cihangir devrine kadar resmi ilişkiler bulunduğuna dair kayda rastlanmamıştır, diyen Azmi Özcan, “Aradaki bu iletişim kopukluğunu, Timur'un Osmanlıları Ankara Savaşı'nda (1402) mağlup etmesinin anıları ve Hindistan'da kuvvetlenmeye başlayan Bâbürlülerin, Osmanlılar tarafından önceleri şüphe hatta biraz da endişe ile karşılanmış olması ve iki devletin Türk-İslam dünyasının liderliği hususunda taşıdıkları rekabet duygusundaki payı”¹⁶⁹na bağlamıştır.

¹⁶⁸ Sırrı Erinç, “Hindistan”, s. 81-82.

¹⁶⁹ Azmi Özcan, “Osmanlı ve Bâbürlü Devleti Arasındaki İlişkiler”, *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, s. 761-765.

Sultan Süleyman'dan sonra yerine II. Selim geçti. Sekiz yıl süren saltanatı döneminde hiçbir sefere çıkmayan ilk Osmanlı hükümdarı olan II. Selim vaktini İstanbul ve Edirne'de geçirdi. Bu arada işleri Sokullu Mehmed Paşa yürüttü¹⁷⁰. Denizlerde de önemli bir güç elde eden Osmanlılar Akdeniz adalarının önemli kısmını almışlardı. Cenevizlilerin elinde olan Sakız ise alınmamış, bir miktar vergi ile yapılan ticari antlaşmayla kontrol altında tutulmuştu. Sakız adası Ege denizinde önemli ticari depo vazifesi görüyordu. Kapitülasyonu olamayan devletler de mallarını Sakız'a getiriyor ve buradan Venedik, Ceneviz, Dubrovnik, tüccarı vasıtasıyla Osmanlı limanlarına taşıyorlardı. Adadaki Cenevizliler vergilerini düzenli ödemiyor, fırsat buldukça Osmanlı kuvvetlerine saldırıyorlardı. Bu durum karşısında Piyale Paşa komutasında gönderilen bir donanma burayı fethetti. Piyale Paşa vezirliğe atandı (1568). Endonezya'daki Müslüman Açe Devleti'ne yardım etmek için, Hızır Hayreddin komutasında 15-20 parçalık bir kuvvet gönderildi. Böylece Osmanlı hâkimiyeti ve gücü Uzakdoğuya kadar uzanmış oluyordu (1569). Kanuni zamanında başlayan Hint okyanusundaki mücadeleler Sultan İkinci Selim zamanında da devam etti. Yemen, çıkan ayaklanma üzerine sefer düzenlendi. Orada çıkan ayaklanma bastırıldı(1570). Kıbrıs Venediklilerin elinde bulunmaktaydı. Mısır'ın alınmasından sonra Memlûklülere vergi veren Kıbrıs, Osmanlılara vergi vermeye başlamıştı. Ekonomik, stratejik ve coğrafi yönden çok önemli olan Kıbrıs seferinin kolay olacağı düşüncesiyle Lala Mustafa Paşa Kıbrıs Seferine taraftar olurken, Sokullu Mehmed Paşa ise yeni bir Haçlı Seferine yol açacağı endişesiyle Kıbrıs'ın fethine muhalif kalmıştı. 1570 yılının Ekim ayında Kıbrıs'taki irili ufaklı tüm şehirler alınmış, Kıbrıs'ın başkenti durumundaki Lefkoşe Osmanlıların eline geçmişti. Yaklaşık bir yıl süren kuşatmadan sonra Magosa da teslim olmak zorunda kaldı (4 Ağustos 1571). Adaya Türkler yerleştirildi. Kıbrıs'ın alınması Avrupa'da bir Haçlı donanmasının hazırlanmasına neden oldu. Don Juan komutasındaki Haçlı donanmasında Venedik, İspanya, Malta, Papalık ve diğer İtalya hükümetlerine ait gemiler bulunuyordu. İki donanma Mora'nın kuzey, Orta-Yunanistan ile Karlıeli'nin güney kapılarında bulunan İnebahtı körfezinde karşılaştı (7 Ekim 1571). Şiddetli çarpışmalardan sonra Kaptan-ı Derya Ali Paşa ve beraberindekiler şehit düştü. İnebahtı faciasından sonra kaybedilen binlerce denizciyi yerine getirmek kolay olmamış ve tecrübesiz leventlerden teşkil edilen yeni donanma, Osmanlı'ya Akdeniz'de eski

¹⁷⁰ Feridun Emecen, "Selim II", İ.A., TDV, C.36, İstanbul, 2009, s. 416.

kudretini kazandıramamıştı. Artık Avrupa siyasetini yönlendirecek ve ticaret yollarını hâkimiyet altına alacak Hint Seferleri gibi büyük projeler de durdu¹⁷¹.

Venediklilerin elinde bulunan Kıbrıs, Hristiyan korsanların ticaret ve hac gemilerine saldırmamasından dolayı Mısır ve İstanbul arasındaki deniz ticaret yolu üzerinde önemli bir engeldi. Kıbrıs'ın, vaktiyle bir Müslüman ülke olduğu gerekçesiyle fetva alınıp sefer düzenlenmesine karar verildi. Kıbrıs'ın önemli merkezleri Lefkoşe ve Magosa, zorlu mücadelelerden sonra ele geçirildi ve fethi tamamlandıktan sonra Kıbrıs, beylerbeyliği haline getirildi (1570-1571). Osmanlı'nın Kıbrıs adasını alması, Avrupa'da büyük tepkilere yol açmış ve bunun sonucu olarak Papalık, İspanya kralı ve Venedik dukası, Osmanlı'lara karşı birleşmiştir. Osmanlı Donanması ve Kutsal İttifak donanması arasındaki gerçekleşen İnebahtı savaş sonunda Osmanlı Donanması 142 gemi ve 20 bine yakın askerini kaybetmiş ve mağlup olmuştur. Ne var ki İnebahtı faciasından sonra, kaybedilen binlerce denizciyi yerine getirmek kolay olmamış ve tecrübesiz leventlerden teşkil edilen yeni donanma, devlete Akdeniz'deki eski kudretini kazandıramamıştır. Artık, Avrupa siyasetini yönlendirecek ve ticaret yollarını hâkimiyet altına alacak Hint Seferleri gibi büyük projelere de girişilememiştir¹⁷².

II. Selim'in ölümünden sonra (1574) yerine oğlu III. Murad geçti. Sultan III. Murad tahta çıkışı üzerine Venedik, Lehistan, Raguza Cumhuriyeti ve İran gibi devletler tebrik ve anlaşma yenileme amacıyla elçiler ve yanlarında hediyeler gönderdiler¹⁷³. Vezir-i Azâm Sokullu Mehmed Paşa'nın istekli olmamasına rağmen Osmanlı-İran savaşı başladı. Savaşın ilk evresi 1577-1589'da Çıldır'da Safeviler yenildi. Bu savaştan sonra Gürcistan fethedildi. 1578'de Tiflis Osmanlı vilayeti durumuna getirildi. Şirvan Osmanlı topraklarına katıldı¹⁷⁴. 1578'de Osmanlı'nın Şirvan'ı ele geçirmesi ve buradan geçen ticaret yolunu denetimi altına alması ile burayı -baharatı daha ucuza elde etmek için- doğu ticaretinde kullanan İngilizlerin Osmanlı'ya yakınlaşması söz konusu olmuştur¹⁷⁵. III. Murad döneminde Osmanlı'nın İngiltere ile ilişkileri gelişti. 1580'de İngiliz ticaret gemilerine Türk sularında serbest ticaret yapma hakkı verildi¹⁷⁶. Bu imtiyaza bakılacak olursa Fransa ve İngiltere gemilerinin rekabet oluşturması kaçınılmazdı. Nitekim, O zamana kadar Ceneviz, Venedik, Dubrovnik

¹⁷¹ <http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/11index.html>

¹⁷² Tunç Akıncı, 1560 Cerbe Deniz Savaşının Türk ve İspanyol Tarihindeki Yeri", s. 126-128.

¹⁷³ Bekir Kütükoğlu, "Murad III", *İ.A.*, TDV, C.31, İstanbul, 2006, s.172.

¹⁷⁴ <http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/12index.html>

¹⁷⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, Çeviren: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul, 2007, s. 144.

¹⁷⁶ Bekir Kütükoğlu, "Murad III", s.174.

tüccarı yanısıra 1569 yılında verilen Kapitülasyonla Fransız tüccarı da Osmanlı limanlarında ticaret yapma hakkına sahipti. Kraliçe Elizabeth tarafından gönderilen İngiliz elçisi de Osmanlı limanlarında ticaret yapmak için gerekli olan kapitülasyonu alabilmek için İstanbul'a 1583'te geldi. Daha önceden Venedik ve Ceneviz haricindeki Kapitülasyonu olmayan devletlerin tüccarı Fransız bayrağıyla Osmanlı limanlarına geliyordu. 1572 Bartalameos katliamı ile birlikte Katoliklerden yüz çevirmeye başlayan Osmanlı hükümeti, Papa'nın koyduğu (barut, kalay, top güllesi gibi) stratejik harp malzemesi ambargosunu kırabilmek için önce, Protestan olan İngiltere'ye yakınlaştı. Böylece Akdeniz'de İngiliz-Fransız rekabeti başlamış oldu. Bu rekabetten Osmanlı Devleti de birçok siyasi menfaat sağladı¹⁷⁷.

Esasen İngilizler Akdeniz ticaretinde etkin olma isteğinden dolayı İran'a da ticari imtiyaz talebinde bulunmuştur. İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth (1558-1603) tarafından Safevi Şahı Tahmasb'a (1524-1576) hitaben yazılmış bir mektupla Moskova'ya dönen Jenkinson, Moskova Şirketi adına Safevi Şahı'ndan İran topraklarında İngilizlere ticaret yapabilme serbestisi elde etmele görevlendirildi¹⁷⁸.

Osmanlı Devleti Fas'a kadar olan tüm Kuzey Afrika'yı topraklarına katmıştı. Sultan III. Murad tahta geçtiği sırada Fas'ta iktidar mücadeleleri boy gösteriyordu. Fas Osmanlı'dan yana olanlar ve Portekiz'den yana olanlar diye ikiye bölünmüştü. 1578 yılında Fas sultanının da ricası ile Fas'a giden Ramazan Paşa komutasında ki Osmanlı kuvvetleri Vadi-üs Sebil'de yapılan savaşta Portekiz kuvvetlerini yendiler ve böylece Fas Sultanlığı Osmanlı himayesine alındı. İran'ın isteği üzerine 1590'da Ferhat Paşa (İstanbul) antlaşması yapıldı. Böylece Kars, Tebriz, Tiflis, Gence, Şehrizar, Azerbaycan, Gürcistan, Dağıstan ve Kuzey Kafkasya Osmanlı Devletinde kalacaktı. Yine bu dönemde, Avusturya İmparatoru II. Rudolf'un ödemekte olduğu vergiyi vermediği gibi Eflak, Erdel ve Boğdan beylerini de isyana teşvik etmesi Osmanlı Avusturya ilişkilerini bozdu¹⁷⁹.

Sinan Paşa Yanık Kalesi'ni (1594), Papa Kalesi'ni aldı. Kormorn kuşatıldı. Eflak ve Boğdan voyvodaları Osmanlı aleyhindeki Mukaddes ittifaka katıldı. Bu savaş sırasında III. Murad 1595'te vefat etti¹⁸⁰.

¹⁷⁷ <http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/12index.html>

¹⁷⁸ Özer Küpeli, "Safevi Ülkesinin İngiliz Konukları (İngiliz Tacirlerinin Seyahatleri (1562-1581)), *History Studies*, Volume: 4/1, 2012, s. 375-376.

¹⁷⁹ <http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/12index.html>

¹⁸⁰ Bekir Kütükoğlu, "Murad III", s.174-175.

III. Murad'dan sonra yerine oğlu III. Mehmed geçti. Bu dönemde İngiltere ve Fransa ile ilişkiler dostane devam etti. Estergon Kalesi Osmanlı'nın elinden 1595 çıktı. 1596'te Eğri Kalesi alındı. Aynı tarihte Osmanlı'nın Avrupa devletlerine karşı Haçova zaferinin sonunda Viyana'ya geçiş kapıları açılmış oldu. Ancak Haçova Savaşından sonra Sultan III. Mehmed İstanbul'a döndü. Avusturya Cephesi'ne Satırcı Mehmed Paşa atanmıştı. Tata Kalesini geri almayı başaran Satırcı Mehmed Paşa, Budin'in kuzeyindeki Vaç bölgesinde düşman kuvvetleri karşısında başarılı olamadı. Bu arada Avusturya temsilcileri ile bir barış antlaşması yapılmaya çalışıldıysa da olumlu bir sonuç alınamadı. Bir süre sonra Avusturya kuvvetleri Kanuni Sultan Süleyman zamanında fethedilen Yanikkale'yi (Raab Kalesi) 1598'de ele geçirdiler. Akabinde Osmanlılar tarafından Kanije Kalesi tekrar alındı ve İstolni, Belgrad, Estergon, 1603'de de Uyvar fethi gerçekleşti. Doğu'da ise gelişmeler pek parlak değildi. Tebriz düştü, Nahçıvan tahliye edildi ve Erivan/Revan muhasaraya alındı (1603). Rahatsızlığı giderek artan III. Mehmed aynı tarihte de vefat etti¹⁸¹.

Hindistan'ın XVI. yüzyıl'daki genel durumu ise, Timur'un beşinci kuşak torunu olan¹⁸² Sultan Bâbü, Bâbürlü Devletinin (1526-1858) kurucusudur, talihi yardımı ile atalarının ülkesine gelmiş ve Kâbil'i merkez edinerek burada oturmaya başlamıştır. 1526 yılından itibaren Hindistan'da yaşamış ve *Padişah-ı Hind* olarak da tarih edebiyatına geçmiştir¹⁸³. Kısa sürede Kandehar'dan Bengal'e kadar olan toprakları ele geçirdi. Bâbü 1530'da ölünce yerine oğlu Hümâyün geçti. Ancak bir yandan kardeşlerinin başlattığı taht kavgalarını bastırıyordu diğer yandan da Sûrîlerle savaş halindeydi. 1539'da Hümâyün Çavsa'da, ertesi yıl da Kanneve yakınlarında Sûrîlerin hükümdarı Şîr Şah Sûr'a yenildi. Agra ve Delhi'yi boşaltıp Lahor'a çekildi. Sonra 1544'te Safeviler'e sığındı. Bâbürlüler varlıklarını bir süre sürgünde sürdürdüler¹⁸⁴.

Sûrîler, Hindistan Türk İmparatorluğunu Timuroğullarından (Bâbürlülerden) 1540'tan 1555'e kadar almış bir hanedan olup; işin aslında, Timuroğullarının gelişen İmparatorluğunu yavaşlatmıştır. Sûrîlerin Hümâyün Şâh'a karşı Hindistan tahtının müeddîsi olan Burhân Bey, 1537'de Osmanlı topraklarına gelerek Kanunî Sutan

¹⁸¹ Feridun Emecen, "Mehmed III", *İ.A.*, TDV, C. 28, Ankara, 2003, s.409-412.

¹⁸² Azmi Özcan, "Osmanlı ve Bâbürlü Devleti Arasındaki İlişkiler", s. 761-765.

¹⁸³ Enver Konukçu, "Bâbürlüler: Hindistan'daki Temürlüler", *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, s. 744-760; aynı makalede, Hindistan'ın, arz ettiği ticari önemi nedeniyle, Avrupalılarında ilgi alanı içine girdiği ve birçok gezgin ve misyonerin Hindistan'a gitmiş ve Bâbürlüleri tanımış olduğu bilgileri mevcuttur. Buna göre, F-Bernier, Guerreiro, Manucci, T. Roe ve Thevenot devletin adını: "Mogor", "Mughal", "Magni Mogolis" gibi farklı farklı isimlerle anmıştır.

¹⁸⁴ Azmi Özcan, "Hindistan (Tarih)", s.77.

Süleyman'a tâbiyetini arz etti. Böylece Kanunî'nin ona verdiği sancakbeyi (Tümgeneral) payesi ile Osmanlı protokolüne girmiş oldu¹⁸⁵.

1555'te Hümâyun güçlenerek Hindistan'a tekrar döndü ve kaybettiği yerleri yeniden aldı. Hümâyun ölünce yerine Ekber Şah geçti. Ekber Şah, Caypur Racası Bhar Mel'le iyi ilişkiler kurdu ve kendi kudretini arttırdı. Daha sonra sınırlarını genişletmeye başlayan Ekber Şah, XVII. Yy.ın sonuna kadar bütün Hindistan'ı Bâbürlü hâkimiyeti altına almayı başardı¹⁸⁶. Genel olarak, Hindistan'da siyasi bakımdan, Bâbürlüler ve İngiliz hâkimiyeti dönemleri dışında genellikle siyasi bir birliğin oluşmaması dikkat çekmektedir¹⁸⁷.

Siyasi olayların genel bir değerlendirmesine bakacak olursak, Osmanlı ile Hindistan'ın Müslüman Devletleri arasındaki bilinen ilk kayıtlı diplomatik elçi mübadelesi faaliyetleri 1481-1482 yıllarında başlamış olup; dönemin Behmenî Sultanları Muhammed Şah (1463-1482) ve Mahmûd Şâh (1482-1518) ve Osmanlı Sultanları II. Mehmed (1451-1481) ve II. Bayezid (1481-1512) arasında gerçekleşmiştir¹⁸⁸. Osmanlı ile Hindistan arasında bilindiği kadarıyla, sistematik anlamda ticaret Fatih döneminde gerçekleşti diyebiliriz. Behmenî hanedanından Sultan III. Muhammed Şah (1463-1482) İstanbul'un fethinden sonra ünü bütün İslâm âlemine yayılan Fâtihi Sultan Mehmed'e bir mektup yazıp onu tebrik etmiş ve iyi ilişkiler kurmak istediğini bildirmişti. Mahmûd-ı Gâvân, gönderdiği temsilciler vasıtasıyla Osmanlılarla doğrudan doğruya ticaret ilişkileri kurmuş ve Bursa'da bir koloni oluşturmuştur¹⁸⁹. İki ülke arasında gerçekleşen ticaret yoğunluğu ise XVI. yüzyılda başlamıştır. Bunun sebebini de Yavuz'un doğu seferlerine bağlamak mümkündür. Zira bu seferlerin sonunda Doğu ticaretinin Orta Doğu bağlantısı Osmanlı'nın eline geçmiş bulunmaktaydı. Böylece ilişkiler daha çok yoğunluk kazanmıştı. Ancak iki ülke arasında bu iktisadi iletişim aradaki coğrafyanın özelliği itibariyle hep vardı. Mesela I. Bayezid 1399 yılında Hint ve Arap mallarının Güney Anadolu'daki başlıca limanlardan olan Antalya ile Alanya'yı ele geçirdi. Bu ticaret Adana ve Konya yoluyla Halep'ten İstanbul'a kadar Anadolu'yu çapraz geçen eski karayolu takip ediyordu. XV. yüzyılın ikinci yarısında Bursa aynı zamanda Arabistan ve Hint mallarının satıldığı uluslararası

¹⁸⁵ Yılmaz Öztuna, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, s.845.

¹⁸⁶ Azmi Özcan, "Hindistan (Tarih)", s.77.

¹⁸⁷ Sırrı Erinç, "Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)", s.70.

¹⁸⁸ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 12.

¹⁸⁹ Sırrı Erinç, "Hindistan", *İA*, s. 81; Ayrıca Osmanlı-Hint diplomatik ilişkileri için bkz. Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s. 205.

bir merkez haline gelmişti. Örneğin, Florensalılar Bursa’da baharatı değişmeyi, Mısır ve Suriye’de altın para ile almaktan daha elverişli kabul etmekteydiler¹⁹⁰.

Osmanlılar’ın Hindistan’daki Müslüman devletlerle olan ilişkilerinin tarihinin XV. yüzyıla kadar gittiğini belirtmiştik. Bu hususta ilk adımı atan, güneydeki Behmenî hanedanından Sultan III. Muhammed Şah’tır (1463-1482). Muhammed Şah, muhtemelen İstanbul’un fethinden sonra ünü bütün İslâm âlemine yayılan Fâtih Sultan Mehmed’e bir mektup yazıp onu tebrik etmiş ve iyi ilişkiler kurmak istediğini bildirmişti. 1527’de Behmenî Sultanlığı’nın çöküşüne kadar karşılıklı elçiler ve mektuplarla devam eden bu ilişkilerin sürdürülmesinde Hâce-i Cihan diye anılan Behmenîlerin ünlü veziri Hoca Mahmûd-ı Gâvân’ın önemli rolü oldu. Mahmûd-ı Gâvân, gönderdiği temsilciler vasıtasıyla Osmanlılarla doğrudan doğruya ticaret ilişkileri kurmuş ve Bursa’da bir koloni oluşturmuştur. Behmenîlerden sonra Gücerat’ta hüküm süren Muzafferi hanedanı da Osmanlılarla dostluk kurmaya önem verdi¹⁹¹. Mahmûd Gavan’ın Osmanlı’ya elçi göndermesiyle başlayan süreçle Hindistan ticareti Osmanlı topraklarında yer buldu, ve bu ticaret Balkanlara geçti¹⁹². Böylece Anadolu tarihte olduğu gibi bir kez daha ticaretin doğu-batı arasındaki geçit olma özelliğini göstermişti.

XVI. Yüzyılda coğrafi keşiflerle Avrupa ekonomisi dünyaya yayıldı. İspanyolların Amerika’yı keşfi ile Peru ve Meksika toplumlarının yüzyıllarca biriktirdiği altın ve gümüş yağmalanıp Avrupa’ya aktarıldı. Aktarılan bu altınlar Portekizlilerin deniz aşırı keşfi olan Hindistan’a ve onun ticaret güzergâhına kaydı. Başka bir deyişle Hindistan’dan Avrupa’ya baharat, ipekli kumaşlar ve değerli taşlar; Avrupa’dan Hindistan’a ise altın ve gümüş aktarımı yapıldı¹⁹³.

¹⁹⁰ Dilaver Azimli, “Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3/2, Uşak, 2010, s. 103-105.

¹⁹¹ Sırrı Erinç, “Hindistan”, s. 81; Ayrıca Osmanlı-Hint diplomatik ilişkileri için bkz. Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 205.

¹⁹² Salim Cöhce, “Büyük Ortadoğu Projesi Bağlamında Hindistan ile Ortadoğu Arasındaki Tarihi Bağlar”, s. 71.

¹⁹³ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2009, s. 103.

1.2. Osmanlı-Hint İlişisini Etkileyen Faktörler

1.2.1. Osmanlı-Açe İlişkileri

Hind Okyanusu'nda, XVI. yüzyıl başlarında binlerce Batı Asyalı, özellikle kendi camileri, okulları ve pazaryerleri olan ve ayrı köylerde (kampong) yaşayan Arap, İranlı ve Türk tüccarları olan diğer güçlü ve önemli bir Müslüman sultanlık da, XVI. yüzyıl başlarında Sumatra adasının kuzeyinde kurulan ve kurucusu Ali Muğayet Şah (1514-1530) olan Açe Sultanlığı idi. İlk dönemlerde Açe'nin gücü, büyük ölçüde Portekizliler'den alınan silahlara ve muhtemelen biraz da eski ticaret merkezleri olan Pasai ve Pidie'deki Müslüman tüccarların desteğine dayanmaktaydı. Ancak, 1530 yılında Ali Muğayet Şahın yerine geçen oğlu Selahaddin Şah güçsüz bir sultan idi ve onun yönetimi genellikle iç kavgalarla geçmişti. 1537 yılında Alaeddin Riayet Şah bu iradesiz kardeşini tahttan indirerek yönetimi ele geçirdi ve 1571 yılındaki ölümüne kadar Açe'yi yönetti. Onun döneminde Açe, Portekizlilere karşı mücadele eden bölgedeki en güçlü sultanlıklardan biri idi. Ayrıca, Osmanlı Devleti ile de diplomatik ve askeri ilişkiler kurmuştu¹⁹⁴.

İslamiyet'in Hint Okyanusu'nun doğusunda ilk girdiği bölge, Uzakdoğu adalarının en batısında yer aldığı için Açe olmuştur. Açe'nin İslam kültürüyle karşılaşması oldukça eskidir ve İslam dini buraya deniz ticareti yoluyla Hindistan'dan gelmiştir¹⁹⁵.

Ekvator çizgisinden iki derece yukarıda yer alan Açe, sıcak ve nemli bir iklime sahiptir. Yıl boyunca yağış alabilir. Bu nedenle toprakları ormanlarla kaplıdır. Açe'nin balta girmemiş ormanlarla kaplı bölgesi korsanların saklanmasına olanak tanıdığından bu bölge tarih boyunca korsanlık ve kaçırma olaylarına sahne olmuştur. Ayrıca, Açe'nin ticaret yollarındaki önemi ve oldukça verimli topraklara sahip olması sömürge devletlerin de ilgisini çekmiştir. Açe'nin bu saldırılara maruz kalması Osmanlı ile Açe ilişkilerinin başlamasının en temel nedenidir¹⁹⁶.

Osmanlı Devleti ile Açe Sultanlığı (1514-1906) arasında kurulan siyasi, askeri ve diplomatik ilişkilerin varlığı hakkında gerek klasik Malay-Endonezya kaynaklarında gerekse Batılı ve Osmanlı kaynaklarında bilgiye ulaşılabildiğini belirten İsmail Hakkı Göksoy, Osmanlı-Açe ilişkileri hakkındaki Malay-Endonezya kaynaklarındaki

¹⁹⁴ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 16-17.

¹⁹⁵ Numan Kurtulmuş, "Açe", *İ.A.*, C.1, TDV, İstanbul, 1988, s. 331.

¹⁹⁶ Emine Dingeeç, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", *Turkish Studies*, Volume: 5/1, Winter, 2010, s. 959.

bilgilerin, esas itibariyle *Hikayat Meukota Alam*, *Hikayat Acheh* ve *Bustan al-Salatin* adlı eserlerde geçtiğini ve bu eserlerin en eski nüshaları XVI. yüzyıldan öteye gitmediğini belirtmektedir. Buna göre, Osmanlı İmparatorluğu ile Açe Sultanlığı arasındaki diplomatik ilişkilerin varlığını bildiren, Açe Sultanı İskender Muda'nın hayatta olduğu zamanda derlenen *Hikayat Acheh* adlı esere göre, Osmanlı Sultanının hastalığını iyileştirmek için kâfur ve belesen yağı gibi Doğu'da bulunabilen yağları aramak gayesiyle Yemen ve Muha yoluyla Türkiye'den Açe'ye gelen bir elçilik heyeti mevcuttu¹⁹⁷. Batılı yani Portekiz menşeli kaynaklarda Osmanlı-Açe ilişkileri hakkında çeşitli seyyah, Hıristiyan misyonerleri ve resmi görevlilerin raporlarında dikkate değer bilgiler bulunmaktadır. Bunların Malay kaynaklarına göre tarihi delil olma özelliği biraz daha sağlamdır. Ancak kronolojik bakımdan bazı eksiklikleri vardır¹⁹⁸. Türk kaynaklarına göre resmi anlamdaki Osmanlı-Açe siyasi ve askeri ilişkilerinin ilk defa Kanuni Sultan Süleyman döneminde kurulduğu ve bu ilişkilerin II. Selim döneminde devam ettiği yönündedir. Osmanlı kroniklerinde Açe elçisinin İstanbul'a ilk defa 1547 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminde geldiğini bildiren bilgiler mevcuttur. Dolayısıyla, Batılı kaynakların aksine Türkçe kaynaklar ilk Osmanlı-Açe resmi ilişkilerin ve askeri yardım talebinin 1562'de değil, daha önceki, yani 1547 tarihinde kurulduğunu kaydederler¹⁹⁹.

XV. asrın sonlarında Hindistan deniz yolunun keşfedilmesi uluslararası ticaretin yapısını değiştirmeye yönelmişti. Portekizliler Müslüman ve Hint tüccarlarını sıkıştırıp baharat ticaretinden vazgeçirmek için onların ticaret gemilerini yok etmekten bile çekinmiyorlardı. Hadiselerin cereyan ve gelişiminden rekabet sahasının Akdeniz havzasından Hint Okyanusu'na geçtiği anlaşılıyordu²⁰⁰.

Portekizlilere karşı Gücerat ve Açe (Açe) ile Osmanlılar arasında ilk koalisyon, Süleyman Paşa'nın Portekiz'i hedef alan planları çerçevesinde oluşmuştu. Osmanlı 1538 seferi öncesinde Sumatra'daki Açe Sultanlığı'ndan yapılan ilk baharat sevkiyatı Kızıldeniz'e 1530 dolaylarında ulaşmıştı. Osmanlı ise Açe Sultan'ı Alâeddin'e ateşli silahlarla donatılmış 300 kişilik bir Osmanlı müfrezesi göndermişti. Böylece Osmanlı

¹⁹⁷ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 21-23.

¹⁹⁸ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 31.

¹⁹⁹ "Hindistan padişahlarından denilen Alaeddin, Açe Sultanı Alaeddin olmalıdır. Çünkü, Osmanlı kaynaklarında Açe ile ilgili evraklar hep "Hindistan" başlığı altında kaydedilmiş olup, Açe'nin adı da Osmanlı resmi kayıtlarında genellikle "Aşi", "Açe" ve "Açen" olarak geçmektedir". Bkz. İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2004, s. 38.

²⁰⁰ Nesib Nesibli, "Osmanlı-Safevî Savaşları, Mezhep Meselesi ve Azerbaycan", *Tükler*, C. 6, Ankara, 2002, s. 893-898.

hem Alâeddin'in topraklarını genişletmesine yardımcı olmuş hem de Malaka Boğazı'ndaki Portekizliler'e saldırılması (Eylül 1537) hususunu gerçekleştirmişti. Bu gelişmeler sürerken Alâeddin en büyük karabiber ihracatçısı olma iddiasında bulunarak ekim alanlarını genişletti ve Kızıldeniz'e büyük miktarlarda karabiber sevkıyatını sürdürdü. Alâeddin 1547'de yine birlikleri arasında bulunan Türk müfrezeleri ile Malaka'da bulunan Portekizlilere saldırı düzenledi²⁰¹.

Emine Dengeç'e göre, XVI. yüzyılda, Osmalı-Açe ilişkilerinin temelinde iki neden yatmaktadır. Bunlardan birincisi Osmanlı Devleti'nin Portekiz'e karşı yürüttüğü siyaset diğeri ise İslami politikasıdır. Bu politikalar, XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti ile Açe Devleti arasında diplomatik ilişkilerin başlamasını sağladı²⁰².

I.Süleyman'ın Portekizlileri Hindistan'da Diu'dan söküp atmak amacıyla 1538'de gönderdiği filo Sumatradaki Açe sultanının çağrısı üzerine yolladığı teknik yardım Aşağı Volga boylarını Moskova Prensiğinden kurtararak Orta-Asya Müslümanlarının dış dünyayla ticaret ve hac bağlantılarını kurmalarını sağlamak amacıyla tasarlandığı sefer etkili bir politikanın belirtisiydi. Bu politika, Sultan Süleyman'ın yeryüzünün her köşesindeki Müslümanların koruyucusu olduğunu fiilen ispata çalışmasıydı²⁰³.

Osmanlı sultanı adına Kahire paşasının Açe sultanı ile yapılan ittifakı kuvvetlendirmek için Açe'ye Cidde üzerinden "Mamedecan" (Mehmed) adlı bir Habeşistanlı gönderilmişti. Habeşistanlı Mehmed'e Açe sultanı tarafından Pasai Limanında bir ticaret evi verilmişti²⁰⁴.

1539'larda aslen Habeşli olan ve Kahire Paşalığı yapan Mahmud Han adlı kişi Kanunî Sultan Süleyman adına ticari ittifakı güçlendirmek için Açe'ye gittiği ni bildiren Emine Dengeç'e göre: Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın ilk yarısında, yüksek rütbeli paşaları ile uzak doğuda ticari antlaşmalar yaparak buradaki ticareti yönlendirdikleri gibi bu bölgelere askeri açıdan lojistik destek sağlamaktadır²⁰⁵.

Açe sultanlığı ile ilgili olarak İsmail Hakkı Göksoy'a göre: 1560'lı yılların başında Açe tekrar Portekizlilere karşı Müslüman mücadelesinin güçlü bir doğu kalesi olarak ortaya çıktı. Osmanlılar ile kurduğu askeri ilişkinin yanı sıra Açe, 1540'lı yılların başından itibaren Kızıldeniz limanları ile yürüttüğü ticarî ilişkilerini de geliştirmişti.

²⁰¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 387.

²⁰² Emine Dengeç, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", s. 969.

²⁰³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 56.

²⁰⁴ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 31-32.

²⁰⁵ Emine Dengeç, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", s. 961.

Portekizlilere rağmen ticaretin gelişmesi kısmen Hint Okyanusu'nda Gücerat ve Arap gemiciliğinin giderek kuvvetinin ve ticaret hacminin artmasıyla mümkün olmuştu. 1560'lı yıllara doğru Açe, Sumatra'nın batı sahilindeki Tiku, Pariaman ve Indrapuri çevresinde de yeni ve zengin biber üretim alanları kurmuştu ve bu yerler tamamen Açelilerin denetimi altındaydı. Ayrıca, 1550'li yıllardan sonra Cava'dan gelen Caparalı ve Bandalı Müslüman tüccarlar da, Endonezya'nın doğusundaki Maluku adalarındaki biber ticaretini Portekizlilerin denetiminden geri almakta ve baharatlarını Açe yoluyla Batı Asya'ya taşımaktaydılar²⁰⁶.

Bu gelişmelerden sonra Osmanlı-Açe birbiriyle ittifakını daha da güçlendirip, 1560–80 döneminde tam bir işbirliği gayreti içinde olmuşlardı. Büyük Karay'larının güçlü topçusu sayesinde Portekizliler Hint Okyanusu'na egemen olmuşlardı. Ancak Kızıldeniz'de ve Körfez'de Osmanlılar, Sumatra'da ise yükselen Açe deniz imparatorluğu tarafından geri püskürtülebilmişlerdi. Bir diğer Müslüman devlet olarak Gücerat da, Açeliler ile Osmanlılar arasında gerek ticarî, gerekse diplomatik açıdan kayda değer bir rol oynamaktaydı. Portekiz tekeli ve sultasını tasfiyeye kararlı bu üç Müslüman devlet arasındaki işbirliği, Portekizlilerin Osmanlı toprakları ile Doğu arasındaki trafiği neden tamamen kontrol altına alamadıklarını açıklamaya çalışırken mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. Bu işbirliği, güçlü ifadesini İslâmî Kutsal Savaş ideolojisinde buluyordu. Osmanlı sultanı Süleyman, Hint Okyanusu'ndaki Müslüman devletlere destek vermekle, yeryüzündeki bütün Müslümanların ve hac yollarının koruyucusu olduğunu da kanıtlamakta idi²⁰⁷.

Öte yandan 28 Muharrem 973 (25 Ağustos 1565) tarihli name-i şerîfte, Osmanlıların Portekiz Krallığı ile karşılıklı dostluk tesisinin Portekiz elçisinin gönderilmesi ile oluşturulduğu görülmektedir. Buna göre; iki devlet arasında dostluk tesisi amacıyla gönderilecek Portekiz elçisinin çeşitli sebeplerle gecikmiş olmasının Osmanlı tarafında, Portekiz'in dostluk tesisinden vazgeçtiği şüphesine yol açmaması, elçinin gönderilmek üzere olduğu hususunda göndermiş olduğu mektubun alındığı; Portekiz elçisi gelip dostluk tesisi hususu karara bağlanana kadar Portekizliler'in gerek Cezayir gerekse Hindistan taraflarında güvenlik içinde olmaları, iki devlet arasındaki dostluğa aykırı herhangi bir harekette bulunulmaması hususunda bu bölgelerdeki Osmanlı hâkimlerine tenbihte bulunulduğu; ancak buradaki insanların bir an önce

²⁰⁶ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 33.

²⁰⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 387-388.

sıkıntı ve tereddütten kurtulmaları için de elçinin bir an önce gönderilmesi²⁰⁸ şeklinde gönderilen name-i şerîften yola çıkarak bu tarihlerde Osmanlı'nın hem Gücerat ve Açe Sultanlıklarıyla sıkı ilişkilerde bulunduğu hem de Portekiz krallığı ile denge politikası kurduğu söylenebilir.

Osmanlı-Açe ilişkilerini Malay, Avrupa ve Osmanlı kaynaklarına göre araştıran İsmail Hakkın Göksoy'un verdiği bilgilere göre: 7 Ocak 1566'da Açe sultanının Portekizlilerin saldırılarına karşı Osmanlı'dan yardım istemek üzere bir mektup göndermiştir. Mektupta Açe Sultanı Hindistan'ın güney sahilindeki Kalikut ve Seylan adası ve oralardaki Müslümanların durumu hakkında bilgi verir. Buna göre: “*Seylan'da cevahir madenleri olup gecelerde cevahir nuru ile evleri ruşen olup çerağ (ışık) yandırmaya ihtiyaçları yoktur. Oranın padişahı kâfirdir, fakat halkın bir kısmı Müslüman'dır. Orada bulunan on dört camide sizin namınıza hutbe okunur. Kalikut'un padişahı Samurî demekle meşhur olup ora halkının çoğu da Müslüman'dır. Orada bulunan yirmi beş camide de sizin adınıza hutbe okunur (...) Adamlarınızdan Lütfi Bey bu tarafa geldiğinde Seylan ve Kalikut padişahları bize halkları ile birlikte Müslüman olacaklarını bildirdiler. İnşallah yüce himmetiniz ile doğudan batıya kadar mevcut olan bütün kâfirler ortadan kaldırılır ve şimdiye kadar hep kâfirlerin eline geçen sayısız cevahir, altın ve gümüş bundan böyle sizin asker ve mücahitlerinize nasip olur*”²⁰⁹.

Buna göre mühimme defterlerinde de Açe'ye yardım gönderilmek üzere, “*Mısır beylerbeyine gönderilen hüküm, Açe padişahının talep ettiği dülger, demirci, kalafatçı, nakkaş vs. sanatkârların, elçi ile birlikte gönderilmesi*”²¹⁰ ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

Yayınlanmış arşiv kaynaklarında, mühimmelerdeki diğer bilgiler ise şöledir: “*İlçi ile bile irsâl olunan mezbûr Mustafa Çavuş'a virilen Nişân-ı Hümayâya virilen Nişân-ı Hümayun hükmü, Açe padişâhı Sultan Alâeddin'in Portekizliler'in Müslümanlara saldırılarda bulduklarını bildirip yardım talep etmesi üzerine Bender-i Süveyş'den on beş kadirge ve iki barçanın yeterli miktarda asker ve levâzım ile Açe'ye gitmek üzere görevlendirilip gemilere ve askerlere Kurdoğlu Hızır'ın başbuğ tayin edildiği; görevli herkesin adı geçene itaat etmesi, adı geçenin de Sultan Alâeddin'in*

²⁰⁸ 5 Numaralı Mühimme Defteri (Özet ve İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994, 31/161. s. 31, b. 161

²⁰⁹ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 40-41.

²¹⁰ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 122, b. 238.

münasip göreceği şekilde hizmette bulunması ve emrindekilerden kendisine itaat etmeyenlerin hakkından gelmesi"²¹¹.

*"Yemen beylerbeyine gönderilen hüküm, Açe padişahı tarafından Südde-i Saâdet'te gönderilen elçi dönüşte Yemen, Cidde, ve Aden'den at, silah, bakır vs. eşya alıp götürmek isterse kendisine engel olunmaması ve gereken yardımın yapılmasına"*²¹².

*"Sabıka sancak ile Bender-i İskenderiye Kapudânı olan Hızır'a hüküm, Kurtoğlu Hızır Kaptan'ın Açe Padişahı Sultan Alâeddin'den gelen yardım talebi üzerine, yardıma gidecek gemilere ve gemilerde bulunan askerlere kaptan ve başbuğ tayin olunduğu; bu sebeple gerekli hazırlıkları yapıp mevsimi geldiğinde Açe'ye gidip Açe padişahına O'nun uygun göreceği şekilde hizmet edip karşı gelmekten sakınması ve maiyyetindeki askerleri de iyi zaptetmesi; ayrıca hizmette üstün gayret gösterenlere de istihkaklarına göre tevcihatta bulunulması"*²¹³.

*"Rodos Beyi'ne, İstanköy ve Bodurum Kal'aları Dizdârları'na hüküm, Açe elçisini götüren Karabıyık Reis dönüşte Rodos, İstanköy ve Bodrum kalelerinden hisar-eri talep ettiği takdirde kendisine yeterince hisar-eri verilmesi"*²¹⁴.

Bu bilgiler bizi Osmanlı'nın Hindistan ile yaptığı ticaretin bir uzantısı olan Osmanlı-Hindistan-Açe ve Osmanlı-Açe ticareti konusuna da yönlendirmektedir. Zira Portekizlilerin Sumatra'yı işgal etmekten vazgeçmeyerek Açe'ye sürekli saldırılar düzenledikleri için Açe Sultanı Alâeddin Riayet Şah'ın Osmanlı hükümdarı Sultanı Kanuni Sultan Süleyman'dan yardım istemişlerdir (1565). O sırada Kanuni Zigetvar seferinde olduğundan, yardım almak için gelen heyet bir süre İstanbul'da bekledi. Ancak bu seferde Kanuni'nin vefatı üzerine Aceliler II. Selim'e biatlarını sundular ve Portekiz saldırılarına karşı Osmanlılarla bir savunma antlaşması imzaladılar (1567). II. Selim heyeti İskenderiye'ye gönderdi ve oradan yeterli miktarda top, tüfek ve cephaneye ile çeşitli sanat ehli ustaların Açe'ye gönderilmesini emretti. II. Selim'in Açe'ye yolladığı gemi ve askerlerle birlikte, sultana hitaben yazılan bir ferman bir de Hutbe gönderildi²¹⁵.

Osmanlı siyasi olaylarını ti özellikle bu devirde yeni maksatlar belirlemiştir: Güney denizlerine çıkmak, imparatorluğun sadece dünyanın kara üzerindeki büyük

²¹¹ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 118, b. 233.

²¹² 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 121, b. 237.

²¹³ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 120, b. 236.

²¹⁴ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 156, b. 307.

²¹⁵ Numan Kurtulmuş, "Açe", İ.A., C.1, TDV, İstanbul, 1988, s. 330; ayrıca makaledeki bilgiye göre, Bu hutbe ta ki XX. yüzyıl başlarına kadar her Cuma Hutbesi'nde okunmuştur.

devlet statüsü ile yetinmeden, Osmanlı'yı deniz devletine çevirmek, okyanus sahillerindeki limanları ele geçirerek onları Avrupalıların işgallerinden kurtarmak, böylece uluslararası ticarete statükoyu muhafaza etmek²¹⁶.

Türk tacirleri Batı Asya ülkelerinin tacirleri gibi XV. ve XVI. Yüzyıllarda Malay limanlarına yerleştiler. 1539'da Açe'de ticaret yapan birçok Türk bulunmaktaydı²¹⁷. Açe'ye giden Osmanlı heyeti ve askerlerin çoğu da oraya yerleşerek bir Türk köyü kurmuşlardır²¹⁸. Kızıldeniz sahilleri ile Açe arasında istikrarlı ve sürekli gelişen bir ticari ilişki vardı. Açeli gemiler Hindistan sahillerindeki limanlara uğramakta ve Kızıl denize kadar gitmekteydiler. Güceratlı gemiler ve hatta Türk gemileri de Mısır'dan Açe'ye kadar gitmekteydiler. XVII. yüzyıl başlarında bile Açe'de küçük bir Türk tüccar kolonisi mevcuttu ve bunlar Türkî veya Rumî olarak adlandırılmaktaydı²¹⁹.

1.2.2. Osmanlı-İran Mücadelesi

Türk-İran münasebetlerinin kökenini Karakoyunlu ve Akkoyunlu devletleri zamanına dayandırmak gerekir. Zira Şî Karakoyunlular ve Şî Safevilerle akraba olan Akkoyunlular Azerbaycan merkez olmak üzere İran, Doğu Anadolu ve Irak'a kadar uzanan yerde devletler kurmuşlardır. Bu iki devlet sık sık Osmanlı ile siyasi münasebetlerde bulunmuşlardır. Şah İsmail hâkimiyetini İran'da kesinleştirir ve kurduğu devlete dedesi Safiyyuddin'in adını vererek "Safevi Devleti" demiştir. Kurulan bu devletin ideolojisi ise Şîlik üzerinedir. Şah İsmail Osmanlı Devletine karşı dostane tutum içine girmediği gibi Doğu ve Orta Anadolu'ya Şî propagandistler gönderdi ve İran'daki Sünnî ulemaya karşı acımasız tutumlar sergiledi²²⁰.

XVI. yüzyıl başlarında Osmanlı sultanı II. Bayezid, Şah İsmail'in Anadolu'daki Şî propagandalarına karşın Erzincan'a kadar olan yerlerde tedbirler alsada Şî tahriki devam edip Doğu Anadolu'da isyanlar patlak vermiştir. Babasının yerine geçen Sultan I. Selim (Yavuz) ilk iş olarak Şî propagandacıları yakalatıp idam ettirdi ve İran ile her türlü irtibatı men ederek harp hazırlıklarına başladı. 23 Ağustos 1514'te Çaldıran'da Osmanlı ordusu, İran ordusunu yendi ve 5 Eylülde Tebriz'e girildi. Ancak belirtmek

²¹⁶ Nesib Nesibli, "Osmanlı-Safevî Savaşları, Mezhep Meselesi ve Azerbaycan", s. 893-898.

²¹⁷ Emine Dingiş, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", s. 960.

²¹⁸ Numan Kurtulmuş, "Açe", *İ.A.*, s. 330.

²¹⁹ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 18.

²²⁰ Mehmet Saray, *Türk-İran İlişkileri*, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 1999, s. 21-22.

gerekir ki, Safevi'yi tamamen ortadan kaldırmak isteyen Yavuz, askerlerin büyük çoğunluğunun geri dönmek istemesiyle bu emelini gerçekleştiremedi ve geri döndü²²¹.

1514'te Osmanlı-Safevî arasında gerçekleşen Çaldıran savaşının sonucu Osmanlı'nın lehine sonuçlanması, Osmanlı'ya el-Cezîre ve Musul bölgelerinde hâkimiyetlerini kuvvetli bir şekilde tesis etmelerini sağladı²²². Bu savaş Safevilerin meşguliyetlerini aldığı için Portekizliler zayıfladı. Memlûkluların iç savaşlar nedeniyle, Osmanlılar Basra körfezine el koydu. Basra körfezindeki bu gerginlik sonucu Arapların Hindistan'daki ticaretleri durma noktasına geldi. Ancak Hindistan ticaret şehirleri Arap ticaretinin buralara ulaşamamasından etkilenmedi; çünkü Hint emtiası bu sefer de alıcı olarak Portekizlileri buldu. Ancak öte yandan Hint sahillerinde 1509'da yaşanan Osmanlı-Portekiz mücadelesi Osmanlı ticaret yollarını etkilemekteydi²²³.

Portekizliler Hint ticaretini rahat bir şekilde yapmak için 1515'te İran ile bir antlaşma yapmıştır. Buna göre:

- Portekizliler İran'ın Bahreyn ve Katif'e saldırması için silah yardımı ve savaş gemileri gönderme desteğinde bulunacaktı.
- Herhangi bir Osmanlı tehdidi olması durumunda Portekizliler ile İran birlikte hareket edecekti.
- Portekiz o süreç içinde İran'ın Belucistan'daki Mekran devrimini bitirmesi için yardım edecekti.
- Hürmüz Boğazı Portekizlilerin elinde olacaktı.
- İranlılar Java dışında herhangi bir Hint şehrinde ticaret yapamaz; yaparsa yüklü miktarda Portekiz'e para vermek zorunda kalacaktı.

Bu antlaşma Körfez bölgesindeki Araplara karşı Portekiz-İran ittifakını içermektedir²²⁴.

Yavuz sultan Selim'in hilafet makamını İstanbul'a taşıması ve Arap diyarlarını Osmanlı topraklarına katması, sadece Şah İsmail'i değil Hıristiyan dünyasını da rahatsız etti ve bu iki taraf ittifakta bulunmak üzere mektuplaşma yollarına gittiler; ancak 1524'te Şah İsmail öldü. Böylece Şah'ın yerine geçen oğlu Tahmasb, Osmanlı tüccarlığını devraldı²²⁵.

²²¹ Mehmet Saray, *Türk-İran İlişkileri*, s. 24-28.

²²² Kazım Yaşar Koprıman, "Mısır Memlûkleri (1250-1517)", *Türkler*, C. 5, Ankara, 2002, s.99-126.

²²³ "Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)", www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

²²⁴ "Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)", www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

²²⁵ Mehmet Saray, *Türk-İran İlişkileri*, s. 24-28.

Yavuz'un Safevi için esas düşüncesi onu ortadan kaldırmaktı. Bunu sağlamak için önce İran'dan Osmanlı'ya gelen Şîî tüccarları tutuklatıp ticaret mallarına el koydurur. Ona göre bu tacirler geri dönerken demir, bakır, altın, gümüş, ateşli silahlar ve bu silahların yapımını bilenleri beraberlerinde götürüyorlardı. Bu sebeplerden dolayı Yavuz İran'ı besleyecek imkanları yok etmek istiyordu. Ancak 1520'de Yavuz'un beklenmedik vefatı Şîî Safevi Devletini rahatlattı. Zira 1520'de Osmanlının tahtına geçen Sultan Süleyman babası Yavuz Selim gibi tedbirler almadı; aksine ticaretle ilgili hususlar yeniden düzenledi ve İranlı tüccarlara uygulanmış olan ambargoyu da kaldırdı. Sultan Süleyman daha müsamahakârdı ve babasının İran'a uyguladığı ticari ambargoları kaldırıncaya yeniden Şîî tahrikleri ile Osmanlının hudut ihlalleri ve yer yer Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da ayaklanmalar olmuştur. Şah İsmail'in oğlu I. Tahmasb bu faaliyetlerle yetinmeyip Türkistan üzerine de seferler başlattı²²⁶.

XVI. yüzyılda II. Selim zamanında Osmanlı ile İran arasında oluşan siyasi gerginliğin asıl sebebi, İran'dan gönderilen Kızılbaş halifelerin Anadolu Kızılbaşları arasında yaptığı tahrikte aramak gerekir²²⁷. Öte yandan, Cengiz Orhonlu'nun araştırmalarında "*Osmanlıların Kızıldeniz ile ilgilenmelerini İran'da Safevi devletinin doğu ile temaslarını önleyecek bir blok teşkil etmelerini bertaraf gayesi ile olduğu ileri sürülmektedir*" şeklinde yer vermektedir²²⁸. Her halükarda XVI. yüzyılda, Osmanlı'nın İran ile münasebetleri hem Şîî propagandalarının verdiği sıkıntılar neticesinde yaşanan siyasî anlamda hem de ticarî anlamda gerçekleşmiştir, diyebiliriz.

Safeviler'in Şah II. İsmail devrinde, gerek Anadolu Kızılbaşları arasındaki tahriki ve gerekse sınırdaki ümerâyı katletme faaliyetleri, Osmanlı-İran arasındaki barışı bozmuş ve Osmanlı'nın kendi nefisini müdafaa hakkı doğdu. Zira Gilan bölgesinden Osmanlı ülkesine gelmekte olan bir Türk kervanının malları yağma edildi ve tacirlerin bir kısmı öldürüldü, geriye kalanları ise esir edildi. Bu durumun sebebini araştırmak ve sormak için İran'a gönderilen iki Osmanlı çavuşu İran tarafından tutuklandı. İşte hudutta yaşanan bu gibi olaylar ve içeri sızan Şîî provokatörler sebebiyle Osmanlı-İran arası bir kez daha bozulmuş oldu (1578)²²⁹.

Bu siyasi münasebetler iki devlet arasında yapılan ticari münasebeti de etkilemiştir. XVI. yüzyıl itibariyle Osmanlı-İran arasında yaşanan siyasetin ticari

²²⁶ Mehmet Saray, *Türk-İran İlişkileri*, s. 29-35.

²²⁷ Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1590)*, İstanbul Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1962, s.11.

²²⁸ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 5.

²²⁹ Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1590)*, s. 17-21.

konuları etkilediğine dair en belirgin örneğini ambargolarda görmekteyiz. Mesela Van sancağındaki ticari faaliyetler İran harp halinde bulunması sebebiyle sık sık kesintiye uğruyordu. Tüccarlar can ve mal korkusu yüzünden Van üzerinden ticaret yapmaya ilgi göstermiyorlardı²³⁰.

Aslında Osmanlı-İran siyasi ilişkileri her iki ülkenin ticari dengesinin öteden beri etkilediği görülür. Mesela, Bursa gelişmiş bir ipekli dokuma sanayiine sahipti ve 14.yy.'da uluslararası bir ticaret merkezi olarak öne çıkmış, 15.yy.'da özellikle ipekliler ve yanı sıra birçok doğu malının ticaretinin yapıldığı bir merkez haline gelmişti. Ticaret ve üretim, ham ipek ve diğer Doğu mallarını ulaştıran ve İran'a uzanan ticaret yolunun açık olmasına bağlıydı. İran ile 1578-90, 1603-12, 1615-18 ve 1624-39 savaşları, ham ipek ticaretini olumsuz etkileyebilmekteydi. Örneğin, 1586'da Osmanlı-İran savaşı nakliye aksatmış, İranlı tüccarların ancak yarısı Bursa'ya ulaşabilmiş ve ham ipek fiyatları yükselmiş, ipek dokuma tezgahlarının çoğu kapanmıştı²³¹.

Sınırlarda gelişen savaşların ve siyasi gerginlikten kaynaklı ticaret ambargolarının, ticaret yollarında sapmalara neden olduğunu da söyleyebiliriz. Buna göre, Osmanlı 1514 tarihlerinde İran'a ticaret maksatlı gitmek isteyen tüccar taifesine izin vermiyordu. Burada toplanan tüccarlara mallarını Van'da satmaları, satamazlarsa Diyarbakır ya da Halep'e götürmeleri gerektiği bildirilmişti²³².

Osmanlı-Safevî ilişkilerinin Hindistan'daki Bâbürlü devleti ile bağıntılarını görmek mümkündür. Bâbürlü Ekber Şah, Osmanlılara karşı menfi bir tavır takınmış ve kendisinin de halife olduğunu iddia etmeye başlamıştır. Bir ara Safavîler ve Özbeklerle beraber Osmanlılara karşı bir ittifak girişiminde de bulunan Ekber'in daha sonra Portekizlilerle birlikte Yemen'e bir saldırı planladığı da nakledilmektedir. Özellikle Yemen Hadisesi Osmanlılarca ciddiye alınmış ve bölgeye takviye kuvvetler gönderilmişti²³³.

Öte yandan Osmanlı-İran münasebetleri, Safevi-İngiliz yakınlaşmasını arttırmıştır diyebiliriz. Buna göre İngilizlerle karşılaşınca da Safevîlerin Avrupalılarla diplomatik temasları oldukça sınırlı ve genellikle de Osmanlılara karşı ittifak arayışı şeklinde cereyan etmişti. Buna mukabil İngilizlerin Safevi öncesi döneme

²³⁰ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s. 286.

²³¹ Kayhan Orbay, "16. ve 17. Yüzyıllarda Bursa Ekonomisi: Sultan Çelebi Mehmed Yeşil İmaret'inin Mali Tarihi (1553-1650)", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı: 22, 2007, s. 131.

²³² Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s. 288.

²³³ Azmi Özcan, "Osmanlı ve Bâbürlü Devleti Arasındaki İlişkiler", s. 761-765.

ait birkaç teşebbüs dışında bu coğrafya ile hiç alakaları olmamıştı²³⁴. Safeviler İngiliz yardımını ile 1622’de Portekizlilerden Hürmüz’ü, 1623’de Osmanlılardan Bağdat’ı aldı aldılar. Böylece Kızıldeniz yolu daha da önem kazandı²³⁵.

XVI. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-Safevi arasında gerçekleşen savaşlardan dolayı Basra ticareti kötüye gitmekteydi. Bu dönem içinde Safeviler Irak’a, Osmanlılar Bilad-Şam’a hükmettiği için, yapılan savaşlar Basra-Bağdad ile Şam arasındaki ticaret yollarını da etkilemekteydi. Böylece Hindistan ve Çin’den gelen gemiler mallarını Basra körfezi’ne aktaramıyordu²³⁶.

Osmanlı-İran savaşlarının Osmanlı ekonomisine etkisi diğer alanlarda olduğu gibi gümrük resimlerinde görülebilmektedir:

1487’de 40.000 altın düka;

1508’de 33.000 altın düka;

1512 de 43.000 altın düka;

1521’de 13.000 altın düka;

1523’te 17.000 altın düka;

1557’de 24.000 altın düka.

Halil İnalçık, 1512’den sonraki düşüşün sebebini İran savaşlarının sonucuna bağlamaktadır²³⁷.

XVI. yüzyılda gerek İran gerekse Portekizlilerle yaşanan siyasi karmaşalardan ticaret hayatının etkilendiği ortadadır. Bu kötü etkiyi aza indirmek için, Hürmüz ve Basra’dan karşılıklı olarak gelip-giden mallardan gümrük alınmamıştır. Bunun üzerine her taraftan tüccar gemileri gelmiştir. Bu durumda tam da gümrük gelirlerinin artması gerekirken savaş nedeniyle artık tüccarlar gelmemeye başlar ve Basra hazinesinin gelirleri de azalır. Basra beylerbeyinin bu durumdan muzdarip olması ile Südde-i Saadetten Hürmüz Kaptanı, ile Bahreyn ve Kuveyt Beylerine istimâlet-nâme gönderilmesini istemesi üzerine İstanbul cevaben, adı geçenlere istimâlet-nâme gönderilmediği bu durumda da gönderilmesi uygun olmayacağını bildirmiştir²³⁸.

²³⁴ Özer Küpeli, “Safevi Ülkesinin İngiliz Konukları (İngiliz Tacirlerinin Seyahatleri (1562-1581)), s. 375.

²³⁵ Halil İnalçık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s. 10.

²³⁶ Tarık Nafi □ Al-Hamadani, “Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi’l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar”, s. 66.

²³⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s.131.

²³⁸ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 187, b. 370.

XVI. yüzyılda yaşanan ve XVII. yüzyıldaki devam eden harp hali Osmanlı-İran ticaretini tamamiyle engellememekteydi. Özellikle Ermeni tacirler iki taraf arasında gidip gelmekteydi²³⁹.

1.2.3. Osmanlı-Portekiz Mücadelesi

XVI. yüzyılda Osmanlı-Portekiz ilişkilerinde ticari unsurun nasıl etkilendiği konusuna girmeden önce kısaca tarihi süreci hazırlayan olaylara değinmeye çalışalım. Daha XII. yüzyılın ikinci yarısında Marco Polo Doğu gezisinde, Avrupa ile Doğu arasındaki ticarete asıl etkili tüccarların Araplar olduğu belirtilmektedir²⁴⁰. Hindistan ticaretinde Müslümanların ağırlık göstermesi, Avrupa'yı rahatsız etmekteydi²⁴¹. René Sédillot'a göre Avrupalılar için 1453'te Türklerin İstanbul'a girmesi ile doğunun kapıları kapandı²⁴². Aslında bu kapanma tam olarak gerçekleşmemiştir. Sanıyoruz ki kapanmadan maksat, ticaret yollarının Türklerin eline geçmesiyle, gümrük ve diğer vergilerin çokluğundan bahsediliyor olabilir. Örneğin Casale'nin araştırmalarında bu durum şöyle rakamlandırılır: *Çeşitli ve muhtelif liman vergileri kantar ağırlık vergileri, damga vergileri, komisyon vergileri ve Mısır boyunca yapılan taşımacılık sırasında Kahire ve İskenderiye'nin gümrük evleri (kapıları)'ni ekledikten sonra Osmanlı Mocha ve İskenderiye arasında toplam baharat vergisinde %50'yi aşmış ve belki de %100'e yaklaşmış olmalıdır*²⁴³. Yine Coates de aynı fikirde idi: Portekizlilerin ticaret mallarını yeni bulunan yollardan taşınması eski yoldan daha güvenli ve ucuzdu. Zira eski yol (Akdeniz ülkelerinden geçen yol) kervan nehir ve deniz üzerinden geçiyordu. Bu da hem maliyeti arttırıyor hem de güvenliği tehlikeye düşürebiliyordu²⁴⁴. Bu tür veri ve değerlendirmeleri göz önünde tutarak, beraberinde bu yolların yeni sahiplerinin Türkler ve Müslümanlar olduğunu da ekleyerek, Avrupalılar için mecbur oldukları Doğu mallarına ulaşım yollarının kapandığı yorumları ile karşılaşmak mümkündür. Oysa Osmanlı'nın yol güvenliği hususunda titiz davrandığını arşiv kaynakları vasıtasıyla bilmekteyiz. Bu konuyu ayrı bir başlık altında ele alacağız. Ancak, Açe'nin balta

²³⁹ Halil İncılık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 10.

²⁴⁰ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 159-160.

²⁴¹ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindî fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)", s. 7.

²⁴² René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 176.

²⁴³ Giancarlo Casale, "The Ottoman Administration of The Spice Trade in The Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf", *JESHO (The Journal of the Economic and Social History of the Orient)*, 49/2, Laiden, 2006, p. 188.

²⁴⁴ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, London, 1911, s. 13.

girmemiş ormanlarla kaplı bölgesi korsanların saklanmasına olanak tanıdığından bu bölgenin tarih boyunca korsanlık ve kaçırma olaylarına sahne olması²⁴⁵, İspanya ve Portekiz'in XVI. yüzyıldaki atılımlarını elde edemeyen İngilizlerin bunları çekemeyip, ticaret konvoylarına korsan gemileriyle saldırmaları²⁴⁶ ya da Hindistan'ın en çok batı kıyı boyunca korsanlık faaliyetlerinden dolayı gemileri korunmak için toplu olarak, yerli tabire göre, "kafîle" halinde gidip gelmek zorunda kalmaları²⁴⁷ *yeni ticaret yollarının da güvenliğinin parlak olamadığını ortaya koymaktadır.*

Tekrar konumuza dönecek olursak, Osmanlı, 1453'te İstanbul'u aldıktan sonra, Afganistan ve Babûrlü (Mağol) Devleti ile iyi ilişkiler kurarak Şam, Mısır, Hicaz kanalıyla Doğu Avrupa'ya açıldı²⁴⁸.

Haçlıların Orta Doğu'dan atılmasından sonra XV. yüzyıla kadar Doğu mallarının yolunda ticarete açık veren Batı Avrupalılar, yolun hâkimiyetini ellerine geçirmek amacıyla birkaç teşebbüste bulundular ise de başarılı olamamışlardı. Nihayetinde Avrupa, XIV. ve XV. yüzyıllarda Doğu ticaretini ellerine alabilme uğrunda, açık denizlerde giriştikleri gezilerle ve bu sayedeki büyük coğrafya keşifleriyle yeni yollar elde etmeyi başardılar. Bu gelişme, büyük ticaret hareketlerinin istikametini değiştirdi ve yolları karadan daha çok denize çekti. Daha kolay ve ucuz olan deniz ticaret yollarının benimsenmesi İpek Yolu'nun yüzyıllardır süren rolünü ve değerini düşürdü²⁴⁹. Başka bir ifadeye göre Büyük Coğrafi Keşifler ve iç kıtalar arası yolların inkıraz bulması, Avrupa, Asya ve Afrika, ve bir de Eski ve Yeni Dünya arasındaki asıl ticaretin okyanuslara ve denizlere taşınmasına sebebiyet verdi²⁵⁰.

1487 yılında Bartholemeu Dias, Portekiz kralı II. L. João'nun emriyle Ümit Burnu'nu dolaşmağa çıkarken Arapça konuşan diğer bir Portekizli Pero de Cavilha doğuya Preste João'yu aramağa ve baharat hakkında bilgi toplamak üzere Hindistan sahillerine geliyordu. Hürmüz'ü ve Kızıldeniz'i ziyaret eden, Preste João'yu temsil eden Habeş imparatoru tarafından çok iyi kabul gören Portekizli misyoner Cavilha, baharat ticaretine bizzat şahit oldu ve 1490-91'i de kralına bir rapor gönderdi. O tarihten sonra

²⁴⁵ Emine Dengeç, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", s. 959.

²⁴⁶ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 186.

²⁴⁷ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 542-544; ayrıca Hint Okyanusu'nda ticaretin bazı mevsimlerde yapılmak zorunluluğu konusu için bkz. Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), *Alem Al-Mağribi*, S. 151, Kuveyt, 1978, s. 6.

²⁴⁸ "Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)", www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

²⁴⁹ Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", s. 195.

²⁵⁰ Boris Ya. Stavisky, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", s. 222-233.

hayatının sonuna kadar Habeşistan'da kalan Cavilha'nın söz konusu raporunun Lizbon'a, ulaşip ulaşmadığı bilinmiyor, ama Boxer'ın da çok iyi belirttiği üzere, XV. yüzyılın sonunda Hindistan baharat yolunun önemi Portekizliler tarafından artık takdir ediliyordu²⁵¹.

Hindistan ticaretini kendi ellerine geçirmek isteyen Venedik ve Cenevizlerin dışında daha pek çok Avrupalı devlet bulunmaktaydı; coğrafi ve siyasi durumu en uygun olan Portekizler bu işi ilk başaranlar olur ve 17.5.1498'de Vasco de Gama'nın komutası altında 60 ilâ 150 ton arasında bulunan üç Portekiz gemisi bütün Afrika'yı güneyden dolaşarak Ümit Burnu yolu ile on buçuk aylık bir geziden sonra Kaliküt'e varır ve böylelikle Avrupa ile Hint denizleri arasında *doğrudan doğruya deniz yolunu bulmuş olurlar; bu yol üzerinde Mısır yolunda olduğu gibi malları iki kere deveye yüklemek (bir kere Sües'le Kahire ve bir kere de Nil ile İskenderiye arasında) ve masrafları ona göre artırmak zoru da yoktur*²⁵².

Hindistan'a ulaşan deniz yolu keşfinden sonra, Akdeniz ticaretinin Müslümanların elinde olmasından rahatsızlık duyan Portekizler, Hindistan emtiasının Arabistan ve İran körfezi yoluyla Avrupa'ya geçişine engel olmak ve bu ticaret yollarını ele geçirmek ve tüm Hindistan mal akışını kendi denetiminde tutarak malları çoğaltıp fiyatları düşürmek istemişti. Neticede de Arap ülkelerinin ticaretini tamamıyla sekteye uğrattı²⁵³. Hindistan üzerinde, Portekiz üç yerde ticaret limanı kurdu: Malabar kıyısı boyunca Calicut, Koçin (Cochin), Goa (Hindistan'ın bir eyaleti) ve diğer şehirlerde; Seylan(Sri Lanka)adasında; kuzeydoğuda Bengal'de²⁵⁴. Doğu ticaretine hakim olan Müslümanlar ise, Portekizlilerin Hindistan'a gelişini tehlike olarak gördü ve yapılan ticarete Portekiz'in aracı kullanmadan ticaret mallarını götürmesinden rahatsız oldular. Ayrıca ticaretini Hint okyanusundan gerçekleştiren Portekizlilerden sadece Müslümanlar rahatsız olmuyordu, aynı zamanda İtalyan ticaret devletleri de ağır darbeler alıyordu²⁵⁵.

Portekizlilerin 16. yüzyıl başlarında Hint Okyanusu'nda ticaret trafiğinde sevkiyata başladılar. Bu durumdan;

²⁵¹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 73.

²⁵² Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.31-32.

²⁵³ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 9-10.

²⁵⁴ Colleen Taylor Sen, "The Portuguese Influence on Bengali Cuisine", *Food on the Move Proceedings of the Oxford Symposium on Food and Cookery 1996*, Edt. Harlan Walker, Totnes / Devon, 1997, p. 289.

²⁵⁵ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 13.

Mısır ve Venedikler: Yüzlerce yıldır elde ettikleri ticaret gelirlerinin tehlikeye girmesi,

Memlûkler: Gümrük gelirlerinin düşmesi,

Osmanlılar: Portekizlilerin Kızıl Deniz'e 1503'ten itibaren sızmaya ve Hindistan ticaretini tamamen abluka altına almaya çalışması, yine İran'ın Portekizlilerle dostça ilişkiler kurup onlardan ateşli silahlar alıp 1515'te Halep'e saldırmaya hazırlandığı söylentisinin yayılması ve Hindistan'ın Orta Doğu ile ticaret bağlantısını kesmeye yönelik faaliyetlerde bulunması gibi sebeplerden sıkıntı duydular. Portekizlilerin Hint Okyanusu'na girişine ve Kızıldeniz üzerinde egemenlik kurmaya çalışmasına karşı verilen mücadelede en önemli güç Osmanlı idi²⁵⁶.

Bu yeni durum bir yandan Mısır ve Arap ülkeleri öbür yandan da sözü geçen başlıca iki İtalyan Cumhuriyeti için pek kârlı bir tecimin elden gitmesi demektir; dolayısıyla, denizcilikle korsanlığın birlikte görüldüğü bir devirde, bunlarla Portekizler arasında amansız ve çetin bir savaşın başlaması tabii idi²⁵⁷.

1497'de Vasco De Gama'nın Ümit Burnu Yolu'nu keşfetmesinden sonra Portekizlilerin Kalküta'ya ayak basması (1500), Batı Avrupa ile Yakındoğu arasında ana ticaret yolu olan Mısır'ın iktisadi durumunu etkilemekteydi. Portekizlilerin Hint kıyılarına yerleşmesinden sonra Akdeniz ticaretini tehdit etmesi üzerine, Memlûklular 1508'de Kızıldeniz'de bir donanma hazırlayarak Hint okyanusunun batısında Portekizlileri yendiler. Ancak 1509'da Diu deniz muharebesinde bu sefer Portekizliler Memlûkluları yendiler ve Aden'e hücum ettiler. Böylece Mısır doğu-batı ticaretinde aracı rolünü kaybetti. Bu dönemde zayıf bir Memluk yapısının baş göstermesi, Hindistan ticaretinin Akdeniz'e açılan kapısının tehlikede olması anlamına gelmekteydi²⁵⁸. Zira bu durum ticaret için okyanus yolunu kullanan Portekizlilerin kendi ticari yapısını beslemeye elverişli ortamı. Bu da Akdeniz ticaretinden gelir elde eden devletlerin istemediği bir şeydi.

Portekizliler 1513'te Kızıldeniz'in girişini kontrol edebilecek yer olan Aden için savaştılar; ancak sonuç alamadılar. 1515'te ise İran'ın elinde bulunan ve baharat yolu için stratejik önemi olan Hürmüz'ü aldılar. Böylece Basra körfezinin giriş çıkışları kontrol edebilecekti. Portekizlilerin Hürmüz'ü almalarıyla Kızıldeniz istikametli

²⁵⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 378-379.

²⁵⁷ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.31-32.

²⁵⁸ Kazım Yaşar Koprıman, "Mısır Memlûkleri (1250-1517)", s. 99-126.

ticaret darbe aldı. Böylece Portekizli tüccarlar Hindistan emtiasını Lizbon'a rahatça taşımaya başladılar²⁵⁹.

Portekizliler 1513'ten itibaren her sene sürekli Kızıldeniz'de seyrüsefer ederlerdi; ancak 1517'de Memlûklülerin yıkılmasından sonra Portekizlilerin burada tedbirli hareket etmeye başlamış ve Osmanlılarla çatışmaktan kaçınmışlardır²⁶⁰.

Kızıldeniz'deki Portekiz saldırıları ile alarma geçen bütün İslam dünyası, en son ümitlerini Osmanlı hükümdarına bağlamışlardı. Peygamberimiz Hz.Muhammed (s.a.v.)'in soyundan gelen Mekke Şerifi, 1516 yılında Yavuz Sultan Selim (1467/1520)'e bir heyet göndermeyi teklif etmiş, fakat idaresinde bulunduğu Memlûk Sultanı Kansu Gavri buna mani olmuştu. Bu son hadise, her hâlû kârda Hicaz Emîrinin Osmanlı himayesini kabule hazırlandığını göstermişti²⁶¹. Zayıf bir Melûk yapısı Portekizlileri Kızıldeniz'de hareket sahibi yapmıştı. 1517'de Osmanlı'nın Memlûklüleri yenerek Mısır'ı ele geçirmesi hem Osmanlı siyasi bütünlüğünün tehlikeye girmemesi, hem İslam ülkelerinin Hıristiyan güçler tarafından tehlike altında olmaması ve hem de Akdeniz ticaretinin sekteye uğramaması içindi.

İspanyollar ve Portekizliler Hindistan'a ve onun ticaretine rahat ulaşabilmek için Hürmüz Boğazı, Basra Körefezi ve Yemen kıyılarının güney batısında bulunan "Babü'l-Mandeb" in alınması gerektiğini düşünerek İslam ülkelerini dağıtmak istemiştir. İlaveten bu bölgelerde halk arasında iç karışıklıkları körüklemiştir. Bu sistemle ticaret ağında bulunan devletlerin zayıflaması İspanyol ve Portekizlilerin işlerine gelecekti²⁶². Neticede, Portekizlilerin doğu ticaretini açık denizde tekeline alma isteği ile Kızıldeniz ve Basra'da rahatça hareket etmesi ve Hint okyanusunda hâkimiyetlerini kurması, 1525'te Osmanlıların faaliyete geçmesine kadar, serbestçe devam etmiştir²⁶³.

Cengiz Orhonlu'ya göre Portekizlilerin 1498'den sonra doğu ticaretinin tekeli tamamen ellerine aldıklarına yönelik iddiaları doğru değildir. Zira Portekizliler baharat ticaretinin önemli geçiş noktalarından olan Kızıldeniz'e nüfuz etmeye çalışmışlardır. Böylece Orhonlu, Kızıldeniz'e nüfuz etme gayretleri Portekizlilerin doğu ticaretinin tekellerine olmadığını göstermektedir²⁶⁴. Böylece denilebilir ki, Doğu ticareti için

²⁵⁹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 78-79.

²⁶⁰ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 98.

²⁶¹ Muhammet Yıldırım, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları", s. 30.

²⁶² "Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)", www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

²⁶³ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 6.

²⁶⁴ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 8.

Akdeniz her zaman önemini korumuştur. Yeni bulunan yollar ise (Ümit Burnu) Doğu ticaretinin alternatif bir yolu niteliğindedir diyebiliriz.



Bâb El-Mandeb, Kaynak: [www.google.com.tr/imgres?imgurl= http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/Bab_el_Mandeb_NASA_with_description.jpg&imgrefurl](http://www.google.com.tr/imgres?imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/Bab_el_Mandeb_NASA_with_description.jpg&imgrefurl)

1507-1650 yılları arasında Portekizlilerle Arapların aralarında gerginlik yaşadığı bu süreç içinde Portekizliler, Arapları nüfuzu altına almaya çalıştı. Tüm bunlar yaşanırken Osmanlılar Portekizlilere karşı durdu. Sultan Süleyman Arapların Doğu ticaretinden uzaklaştığını görünce Hint Okyanusuna destek olarak askeri kuvvetler gönderdi. Ancak mutlak bir sonuç elde edilemedi²⁶⁵.

Hindistan'da bir takım hükümdarlar arasında meydana gelen mücadeleler, Portekizlilerin Hindistan sahillerine yerleşmesini kolaylaştırıyordu. Hindistan'da Osmanlı yardımını isteyen hükümdarlara Babaros Hayreddin Paşa komutasında yardım gönderildi. Barbaros Hayreddin Paşa 1538'de Preveze'de, haçlı donanmalarını imha; büyük toplarla donatılmış Süveyş donanması da Hadım Süleyman Paşa kumandasında harekete geçirilmiş, Aden'i ve Arabistan sahillerini kurtardıktan ve Portekizlileri mağlup ettikten sonra Gücerat sahillerine varmış ve onların elinde bulunan iki kaleyi almıştı. Fakat Diu şehrinin muhasarasında Portekizliler de şiddetli bir mukavemet göstermişlerdi. Kanuni'nin yardımını isteyen Bahadır Şah, öldürülünce, onun takibi olan

²⁶⁵ "Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)", www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

Emir Muhammed Portekizlilerle anlaşmış, bu durumda Hadım Süleyman Paşa da dönmeye mecbur kalmıştı. Bununla birlikte Hindistan'dan yeni himaye talepleri de geliyordu. Kanuni Sultan Süleyman, 1553'te İran seferine giderken Piri Reis (1464/1554)'i de Hint deniz seferine göndermişti. Piri Reis, Arabistan sahillerini, Portekizlilerden temizleyip, Basra Körfezine vardı. Yerine Seydi Ali Reis'i Kızıldeniz ve Hint Okyanusu kumandanlığına tayin etti. Portekizlilerle şiddetli savaşlar yapan Seydi Ali Reis, Arabistan sahillerini Portekizlilerden temizleyip Basra Körfezine vardı Portekizlilerle şiddetli çarpışmalar yapan Seydi Ali Reis, fırtınalara tutularak zorlukla Gücerat sahillerine varabildi. Kurtulan gemilerini buradaki emirlere bırakarak karadan İstanbul'a döndü. Uğradığı memleketlerin ve Türkistan hükümdarlarının tâzim mektuplarını padişaha arz etti. Bu seyahat hatıralarını da yazarak Mir'âtü'l-Memâlik adlı eserini meydan getirdi²⁶⁶.

1540'daki Portekiz saldırılarının ardından, 1541'de görüşmelere tekrar başlandı. Sultan, Portekizlilerin gemilerini Kızıldeniz'den içeri sokmamalarını; Zebid, Cidde ve Suakin limanlarına uğramamalarını isterken, ticaret gemilerinin Aden'e uğrayabileceğini bildirdi. Portekizliler de Osmanlı'nın Akdeniz'deki gücünden, Sultan'ın Vezir rütbesindeki Süleyman Paşa'nın Hint Okyanusundaki faaliyetlerine arka çıkmasından ve Osmanlı'nın Macaristan'ı topraklarına katmasından dolayı barış görüşmelerini üst üste tazelemekteydi. Bu durum Portekizlilerin Osmanlı'nın gücü karşısında endişe duyduğunun bir göstergesi idi. Ayrıca 1546'da Osmanlı'nın Basra Beylerbeyilik'ini oluşturması ve burada yeni bir deniz üssünün kurulması Portekizlileri Hürmüz ve Hint Okyanusu'ndaki gelecekleri açısından kaygılandırmış olmalıdır²⁶⁷.

Osmanlı-Portekiz mücadelesi XVI. yüzyılın başından ortalarına kadar yoğunluk arz etmiştir. Ancak Osmanlı-Portekiz ilişkilerinde yüzyılın ortasıyla birlikte bir yumuşama olmuştur²⁶⁸. Hint Okyanusu'nda Osmanlı-Portekiz mücadelelerinde 1550'lerden sonra Osmanlıların başarısızlığa uğramasıyla, kendiliğinden oluşan bir uzlaşma durumu ortaya çıkmış ve Osmanlılar Hürmüz'de Portekiz egemenliğini fiilen tanıma gereğini anlamıştı²⁶⁹.

²⁶⁶ Muhammet Yıldırım, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları", s. 37-38.

²⁶⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 386-387.

²⁶⁸ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1992, s. 646.

²⁶⁹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 8-9.

Yüzyılın ortasıyla birlikte eski baharat yolu yeniden canlanmıştı. Artık Akdeniz'den geçen karabiber Batı denizinin kıyısına ulaşmakta ve Lizbon'daki karabiberi Atlantik'e itmekteydi²⁷⁰. Çünkü XVI. yüzyılın ikinci yarısında Hindistan'la Basra, Halep arasında ticaretin canlanması Hürmüz ile ilişkilidir. Hürmüz bu dönemde Basra, Bağdat-Halep ve İran ticaretinin antreposuydu²⁷¹.

Portekizlilerin Doğu ticareti için Kızıldeniz'i kontrol altına alma çabalarında, Osmanlı donanmasının yetersiz olması konusu içinde sadece mesafe uzaklığı ve yetersiz gemi tekniği eksiklikleri yoktu aynı zamanda komutanların aralarındaki anlaşmazlık da mevcuttu. 1528'de Emir Hüseyin'den (Rumî) sonra Yemen idaresini elinde tutan Mustafa Bey'i mağlup ederek (1526) Zebid ve Aden'e hâkim olan Selman Reis ve Kamaran adasını üs yaparak Kızıldeniz'i kontrol altına almaya çalıştı. Ancak Hayrettin Bey tek kalma hırsı ile Selman Reis'i öldürttü(1528). Osmanlı kuvvet komutanlarının aralarındaki bu rekabeti fırsat bilen Portekizliler, yirmi Müslüman tüccar gemisini zapt edip, beraberinde Osmanlı'ya ait bir kalyonu ele geçirerek çok miktarda ganimet de elde etmişlerdi²⁷².

Osmanlı'nın Hint deniz seferlerinde tam bir başarı elde edememesinin sebeplerine baktığımızda, coğrafyanın uzaklığının yanı sıra, Hindistan'a giden deniz yolu şartlarının iklimle ilişkisi de karşımıza çıkmaktadır. Zira bu bölgede yılın belli zamanlarında gemilerin şiddetli fırtınalardan dolayı tutunamadıkları da ortadadır. Bunların dışında Portekizlilerin denizdeki teknik üstünlükleri ve gemilerin iyi nitelikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Osmanlı'ya uzak olan bu coğrafyalar şüphesiz Portekizlilere de uzaktı; ancak teknik gelişmelerin, daha çok Portekizlilerde ön planda olduğu göze çarpmaktadır. Öte yandan Doğu'da İran'la, Batı'da Avrupa'yla savaş durumları ve Güney'de Arap topraklarında yaşanan iç karışıklıklarından dolayı Osmanlı çok yönlü askeri müdahale içerisine girmişti. Bu da Hindistan'a yeteri kadar ağırlık veremeyişini ortaya koymaktadır. Zira bunun en öne çıkan kanıtı Hadım Süleyman Paşa örneğidir.

Yardım amacı ile gönderilen Süleyman Paşa'dan dolayı Hindistan'da Gücerat hükümeti hayal kırıklığı yaşadı. Süleyman Paşa'nın Bahâdur Şah'ın hazinesine el koyması ve Aden emirini öldürmesi iki Müslüman ülkenin dostça ilişkilerine gölge

²⁷⁰ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, s. 646.

²⁷¹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 9.

²⁷² Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 90-91.

düşürdü. Böylece Osmanlı'nın bu seferi neticesiz kaldı ve buralardaki Portekiz nüfusu da yok edilemedi. Bu durumdan istifade eden Hıristiyan alemi Hindistan'da iktisâdi, ticari ve siyasi hakimiyetlerini kurup yakın zamana kadar da bunu sürdürmüşlerdir²⁷³.

Hikmet Bayur'a göre, Portekizlerin Hint denizlerine sokulması üzerine çıkan savaşların özünü anlamak için şu yönleri göz önünde bulundurmalıdır:

- a. Orta Asya'dan Hindistan'a gelen Türkler denizciliği bilmemektedirler; denizcilik ise ancak birkaç göbekten beri kıyılarda yaşamış kimselerce iyi yapılabilmektedir; böyle bir zaman geçince de Hindistan iklimi Türkleri az çok yıpratmış bulunmaktadır.
- b. Pek çok devirlerde olduğu gibi o devirde de Avrupalılarca başarı ile boy ölçüşebilecek tek doğu ulusu Türkler'dir; esasen bu yön o devirde Avrupa ve Akdeniz savaşlarından apaçık anlaşılmalıdır. Hindistan'daki Türkler'in yukarıda söylenen durumda olmaları, Hint denizlerine yerleşen Avrupalılar için büyük bir güç kaynağı olmuştur; Hint denizinin kıyılarında ve yakınlarında yaşayan öbür uluslar ise demin dediğimiz gibi Avrupa gücü karşısında az çok zebun kalmışlardır, denizcilikteki bilgileri de kıttı.
- c. O sırada Osmanlı Türkleri Akdeniz'e az çok egemen olmak üzere iseler de donanmalarını, Süeç berzahı dolayısıyla, Kızıl ve Hint denizlerine geçirememektedirler, bu son denizlerin egemenliği onlara daha az önemli geldiğinden o denizlerde sürekli olarak ikinci bir büyük donanma bulundurmak külfetinden de çekinmişlerdir.
- d. Süeçin aşağısındaki kıyılarda büyük donanmalar vücuda getirmeyi kolaylaştıracak büyük ormanlar nisbeten az bulunmaktadır.

Portekiz devleti uzun devreler için var gücünü Hint ve Arap denizlerinde üstünlüğü elde tutmak uğrunda sarfederken Osmanlı veya Hindistan'ın Müslüman-Türk devletleri başka bin bir işin arkasından koşmaktadırlar ve koşmak zorundadırlar²⁷⁴.

XVI. yüzyılda Basra Körfezi (Halic Al-Arabi), Portekiz ve İspanyolların saldırılarına maruz kalmıştır. Bu saldırıların bir, sebebi burada gerçekleşen ticareti Arapların elinden almaktı. Diğer bir sebep ise Osmanlı'nın, 1453'te İstanbul'u aldıktan sonra, Afganistan ve Babûrlü (Mağol) Devleti ile iyi ilişkiler kurarak Şam, Mısır, Hicaz kanalıyla Doğu Avrupa'ya açılmasıydı. Portekiz gerçekleşen bu ticareti Osmanlı'nın

²⁷³ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 206.

²⁷⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 33.

eline bırakmak istemiyordu²⁷⁵. Hikmet Bayur'a göre: “*Bütün bu amiller yüzünden Portekizler yüz yıldan uzun bir devir için sözü geçen denizlerde çok üstün bir durumda olacaklardı, Hint ve genel olarak Orta ve Uzak Doğu ülkeleriyle Avrupa arasındaki deniz ticareti aşağı yukarı hemen hep onların elinde kalacaktı*”²⁷⁶. Esasen Portekizler Hindistan'da bir kara devleti kurmaya pek önem vermezler ve bu yoldaki bazı denemeleri de hep başarısızlıkla sonuçlanır; onların başlıca amacı o denizlerde egemenlik kurup Müslüman gemilerini oralardan kovmak, başka Avrupalı gemilerin oralara gidip gelmesini yasak etmek ve Hindistan'la Batı acunu arasındaki ticareti bir tek el olarak kendi ellerinde bulundurmadır. Bundan başka yerliler arasında Hıristiyan, daha doğrusu Katolik dinini yaymaya da önem vermişlerdir²⁷⁷.

²⁷⁵ “Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)”, www.ckfu.org/.../attachme... - Suudi Arabistan

²⁷⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 34.

²⁷⁷ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.32-33.

İKİNCİ BÖLÜM

2. XVI. YÜZYILDA TİCARİ ALANDA OSMANLI-HİNDİSTAN İLİŞKİLERİ

“Ticaret daima Çin’den, soygun ve eşkıyalık faaliyetleri karşısında güvenliği, yolların bakımını sunan ve öngörülebilir gümrük aidat alan Roma, Moğol, Osmanlı, Safevî, İran ve Rusya’ya merkezi güçlü imparatorlukların himayesi altında büyüdü”²⁷⁸.

Yapılan ticaret Batı’ya aktığına göre, böyle bir bilgi ve yorumla karşılaşmamız oldukça normaldir. Ancak bu bilgilerden yola çıkarak bir şeye dikkat çekmek istiyoruz. Osmanlı-Hindistan arasında gerçekleşen münasebetlerin müdahili sadece iki ülke ile sınırlı kalmamıştı. Doğu’nun Batı’ya gönderdiği emtianın ticareti Osmanlı toprak ve sularından geçtiği için, ticaretin yol boyunca başladığı ve bittiği tüm ülkeler muhatap alınmıştır. Başka dikkat ettiğimiz bir husus daha var. O da Osmanlı’nın tüccar bir yapıya sahip olup olmadığıdır. Osmanlı ticaretle uğraşsın ya da uğraşmasın, Anadolu ve Orta-Doğu bölgelerine sahip olmakla Doğu-Batı ekseninin üzerinde yer alarak ticaretin tam da ortasındaydı. Ancak bu ticaret Avrupa’da görülen merkantilist bir yaklaşımda değildi. En azından araştırdığımız XVI. yüzyılda durum böyleydi. Bu konuda Nelly Hanna, XVI. yüzyılın son on yılına denk gelen dönemlerde Merkantilist tüccarların varlığından²⁷⁹ bahsetse de Osmanlı’da Merkantilizm adına belli bir yoğunluk gerçekleşmemiştir. Bu konuyu, Giancarlo Casale, *“Uzun vadede Hanna’nın tanımladığı şeyin kesin doğruluğu hakkında küçük bir sorun var. Osmanlıların Mısır ve Levant’ı fethi, Memlûklülerin baharat yolundaki kontrollerine son verdi ve XVII. yüzyıla geçinceye kadar bölgenin birçok yerinde serbest piyasa ilkeleri az çok kuruldu”* şeklinde değerlendirmiştir. Yine Casale’ye göre, *“Bununla birlikte Hanna’nın kaçırdığı şey, aradan geçen birkaç on yılda Osmanlıların sürekli olarak hem toplam baharat ticaretinin hacmini artırma stratejilerinin denenmesi hem de gelirlerin devlet payını en üst düzeye çıkarma yönündeki dinamik yenilikleridir. Bunlar zamanla giderek daha karmaşık bir hale gelmiştir. 1560’ların sonlarına kadar İmparatorluk genelinde*

²⁷⁸ Debin Ma, “The Great Silk Exchange: How the World was Connected and Developed” in *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim History Since the 16th Century*, edited by D. Flynn, L. Frost and A.J.H. Latham, Routledge Press, 1998, p. 8.

²⁷⁹ Nelly Hanna, *Making Big Money in 1600: The Life and Times of Isma‘il Abu Taqiyya Egyptian Merchant*, Syracuse University Press, New York, 1998, p. 36, 38. Hanna kitabında; Abu Taqiyya adlı kişi ve ailesinin Mısır’da “bireysel” bir yatırım yaptığından ve özellikle de şeker tarlaları ve rafinasyon işleri ile uğraştığından bahsetmektedir.

bireysel ticareti; Sultan için deniz aşırı ülkelerde baharat satın alan emperyal faktörler ağını ve Yemen'den Mısır ve İstanbul'a devletin sahip olduğu biberlerle yüklü yıllık baharat gemi konvoyunu düzenleyen vergi rejimini teşkilatlandırmayı içeren kapsamlı bir altyapı gerçekleşti. Bütün bunlar coğrafyanın doğal avantajları ve Hint Okyanusundaki Müslüman tüccarların iyi niyeti ile birleşti. Osmanlıların biber tekelinde Portekizlilerle zorlu bir mücadeleye uyum sağlamasının önünü açtı. Sadece bu durumdan sonra, yüzyılın oldukça sonlarına doğru, devleti bir kez daha pazarda sistematik müdahaleden geri çekti. Ve Abu Takiyya gibi tüccarların özel girişimlerine serbest hakkı verdi²⁸⁰. Mehmet Bulut'a göre ise, XVII. yüzyıl boyunca Balı Avrupalılar için merkantilizm dünyadaki diğer bölgeler ve tabiatıyla Osmanlılar ile olan ekonomik ve ticari ilişkilerinde belirleyici yaklaşım olurken, Osmanlıların Avrupalılara karşı ticari yaklaşımı merkantilizmden farklı olmuştur. Bu farklılıkta, şüphesiz Osmanlılardaki devlet yapısı ve ekonomik üretim sistemi ile toplumun değer yargılan ve dünya görüşünün önemli etkisi söz konusudur²⁸¹.

XVI. yüzyıl Osmanlı ile Hindistan arasında doğrudan ya da dolaylı gerçekleşen siyasî olayların ardında ticari ilişkilerin ve ticaret yollarının durumu değerini hep korumuştur. Bu dönemde Doğu ticaretinde Osmanlı lehine gerçekleşen en önemli siyasi atılım Orta Doğu'da bulunan topraklara sahip olmasıydı. Böylece her iki ülke için en önemli unsur ara bağlantıyı oluşturmaktı. Bu bağlamda ticaretin önemi üzerinde yapılan yolların durumuna bağlıydı. Osmanlı sadece hâkimiyeti altındaki topraklardan geçen ticaret yollarına önem göstermekle kalmadı, güzergâhta bulunan diğer yerler için de siyasi ve iktisadi müdahalelerde bulundu. Değindiğimiz tüm bu konularla beraber, tezimizin bu bölümünde her iki ülke arasında gerçekleşen ticarete ve güzergâha ağırlık vermeye gayret edeceğiz.

2.1. Ticari İlişkiler

12. yüzyıla kadar, Levant'tan ve Kuzey Afrika'daki İslam ülkelerinden ve Yakın Doğudan kaynaklanan lüks mallar Batı Avrupa'da çok arananlardı, ancak 15. yüzyılda durum dramatik ölçüde değişmişti. Hem üst nokta(en iyi mal) hem de kitlesel hammaddeyi kapsayan ana ham madde ithalatı artık Doğudan Batıya uzanmıyordu;

²⁸⁰ Giancarlo Casale, "The Ottoman Administration of The Spice Trade in The Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf", p. 172.

²⁸¹ Mehmet Bulut, "XVII. Yüzyılda Osmanlılar ve Merkantilistler" (The Mercantilists and Ottomans in the XVII th Century), *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, No: 39, 2000, s. 26.

tersine Batı Avrupa'da proto-sanayileşmiş bölgelerden İslam saraylarındaki ve şehirlerindeki müşterilere uzanıyordu. Bu ters yöndeki Ticaret kanallarının Avrupa ve Yakın Doğu arasındaki para akışı üzerinde önemli bir etkisi oldu ve ayrıca Avrupa içinde ticaret ve üretim yapısını değiştirdi. XV. yüzyılda ticaret ve üretim kalıplarının tersine dönmesi Hindistan ile sınırlı değildi. Bunun yerine, Afganistan ve Orta Asya'daki İran ve Pers toplumlarının bağlantıları, Bâbü sarayını Fars dili ve kültürünün tanınmış bir merkezi haline getirerek bu dönemde güçlendi. Önceden var olan ekonomik sistemin deforme olması, ticaret ve üretim kanallarını tersine döndürdü ve çapraz-kültürel bağlamda yeni bir denge kurulmasına sahne oldu. Hem Avrupa hem de Hindistan, bu sırasıyla siyasi ve ekonomik gücün artışı ile önemli ölçüde değişti. Siyaset ve ekonomi açısından eski sınırlar kaldırıldı, yenileri geldi²⁸².

Ümit Burnu'nu dolaşarak ticaretini gerçekleştiren Portekizlilerin karşısında Akdeniz kısa süreliğine bir sendeleme yaşadı. 1504'te Venedik kadırgaları İskenderiye ve Beyrut'ta bulamamıştı. 1512 ve 1513'te de Viyanalı tüccarlar Venedik'te yeterince karabiber ve baharat bulamıyorlardı. Bunların tam tersine Portekizliler Ümit Burnu kanalıyla doğu'dan getirdiği baharatı Avrupa'nın değişik yerlerine satmaktaydı²⁸³. İtalyan Cumhuriyetleri için Portekizlerin bulduğu yoldan faydalanmak çok güçlü; çünkü: a) Cebel-Tarık Boğazında, Okyanustan Akdeniz'e doğru akan sular yelken gemilerine epey güçlükler çıkarmaktadır; b) Bu yolu tutacak olan İtalyan gemileri kendi üslerinden çok uzaklarda onları avlamak için bekleyen Portekiz donanmalarıyla çarpışmak zorunda kalmakta idiler²⁸⁴. Böylece, Venedikliler, bu sukıntıları aşmak için bazı fiiliyatlarda bulundu. 1503'ten itibaren Venedik, Portekiz kanalıyla Cenova'ya gelen Doğu mallarına kapısını kapatmıştı. Kara kentlerinin kendisinden mal almalarını sağlamak için de Akdeniz kaynaklı karabiber ve baharat girişlerini arttırma çabalarına girmekteydi. Hatta 1514'te baharatın her türlü tekne ile taşınabileceğine izin vermiş ve gelen mallardan gümrük vergisini de kaldırmıştı. Ancak yine de ertesi yıl kendi iâşesi için eksikliğini tamamlamak üzere Lizbon'a gitmiştir²⁸⁵. Bu durum XVI. yüzyılın yaklaşık olarak ilk çeyreğinde, Akdeniz ticaretinin kötüye gittiğini göstermektedir.

²⁸² Thomas Ertl; Harbans Mukhia, "Handling Diversity Medieval Europe and India in Comparison (13th-18th Centuries CE), *Wiener Wissenschafts, Forschungs und Technologiefonds (WWTF)*, part II / 2: Diversity-Identity Call 2011, s. 8-9.

²⁸³ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 642.

²⁸⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.32.

²⁸⁵ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 642-643.

Portekizlilerin ticari alana verdiği sıkıntı sadece Akdeniz ile sınırlı değildi; aynı zamanda Hint Okyanusu'nda Müslüman tüccarların yürüttükleri ticari faaliyetler Portekiz saldırısına maruz kalmaktaydı. Portekizlilerin saldırılarına rağmen Açe gemileri baharat ve biber naklini Aden ve Kızıldeniz limanlarına kadar taşımaktaydılar. Özellikle 1530 yılı başlarından itibaren Açe ticaret gemileri Kızıldeniz'e kadar uzanan limanlara göndermeye başlamıştı²⁸⁶.

Batı Asya ile Malay-Endonezya takımadaları arasındaki ticari ilişkiler, zamanla beraberinde askeri ve daha sonra da diplomatik ilişkileri getirmişti. Osmanlı Devleti'nin Mısır, Hicaz ve Yemen'i almasından ve Basra Körfezi ile Yemen üzerinden Hint sahillerine açılmasından sonra Portekiz tehdidinden kurtulmak isteyen Açe Sultanlığı da yüzünü Osmanlı halifesine çevirmiş ve ondan askeri yardım talebinde bulunmuştur. Hindistan'daki Gücerat hükümdarı Bahadır Şah Portekizliler'e karşı Kanuni Sultan Süleyman'dan yardım istemiş ve o da 1538 yılında Hadım Süleyman Paşa komutasında bir donanma göndermişti. İşte Sumatra adasının kuzeyindeki Açe Sultanı da Portekizliler'i ancak Osmanlı Devleti'nin yardımı ile uzaklaştırabileceğine inanmıştı. İslam âleminin tek kuvvetli devleti ve Müslümanların gerçek koruyucusu olarak gördükleri Osmanlı Devleti'nden yardım talebinde bulunmuştu²⁸⁷. Osmanlı'dan yardım bekleyen Gücerat hükümeti, yardım için gelen Süleyman Paşa'dan dolayı hayal kırıklığı yaşadı. Süleyman Paşa'nın Bahâdur Şah'ın hazinesine el koyması ve Aden emirini öldürmesi iki Müslüman ülkenin dostça ilişkilerine gölge düşürdü. Böylece Osmanlı'nın bu seferi neticesiz kaldı ve buralardaki Portekiz nüfusu da yok edilemedi. Bu durumdan istifade eden Hıristiyan alemi Hindistan'da iktisâdi, ticari ve siyasi hakimiyetlerini kurup yakın zamana kadar da bunu sürdürmüşlerdir²⁸⁸.

XVI. yüzyılın ilk yarısına kadar Akdeniz dünyasının yaşadığı bu sıkıntıların önlenmesi için bazı ticari imtiyazlar bırakıldı. Mustafa Öztürk'e göre: *“Coğrafi şartlar, askerî güç kullanmayı imkânsız kılabildiği aşamada başka unsurlar/araçlar kullanılmağa başlanmıştır. Sanayi öncesi dönemde en çok kullanılan diplomasi araçlarından birisi de iktisadî güç veya imtiyazlar olmuştur. Bir devlet, karşı bir devlet nezdinde millî menfaatlerini temin etmek için iktisadî imkânlarını kullanmaktaydı. Bu ilişkinin en önemli müessesesi de ticaretti. Biri diğerine ticarî imkânlar vererek, millî menfaatlerini temin etmekteydi. Aslında bu ilişki karşılıklıdır. Bu meyanda devletler*

²⁸⁶ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 17.

²⁸⁷ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 21.

²⁸⁸ Muhammad Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, s. 206.

*bazan birbirlerine ticarî imtiyazlar vermişlerdir. Bu imtiyazlar, zannedildiği gibi, zaaf eseri olarak verilmemiştir. Osmanlı örneğinde çok örneklerini gördüğümüz ticarî imtiyazlar/kapitülasyonlar, karşı devletlere zaaf eseri olarak değil, birer politik araç olarak verilmiştir*²⁸⁹.

Osmanlı Devleti, Anadolu'nun öteden beri var olan transit bölgesi olma vasfını koruyup güçlendirilmek istemiştir. Yine kuruluş ve genişleme dönemlerinde dünya ticareti Akdeniz çevresinde yoğunlaşmıştı. Devlet bu durumu da, gümrük ve kapitülasyon politikalarıyla korumak istemiş, savaş durumunun bile ticareti engellememesini istemiştir. Anadolu'nun transit ticaret bölgesi olmasına büyük önem verildiği için gümrük vergileri % 3 ila %5 gibi düşük oranlarda tutulmuştu. Ticaret güvenliğini tehlikeye düşüren ve gümrük gelirlerinde düşmeye yol açan, başka devletlerarasındaki savaşlar için de arabuluculuk teşebbüslerinden geri kalınıyordu²⁹⁰. Örneğin, İtalya yarımadasındaki birkaç kentten biri olan Venedik, Bizans'a haraç ödüyordu. İstanbul (Konstantinopolis)'da kendi kolonisi ve haliçte de kendi iskeleleri vardı. Bizans'ın yasaklarına ve Hıristiyanlarca ayıplanmasına aldırış etmeden, Sirey ve Sicilya'daki Müslümanlarla doğrudan ilişkiler kurmuş ve imtiyazlar elde etmiştir²⁹¹.

Osmanlı döneminde, Çanakkale Boğazı'nın Türklerin eline geçmesiyle birlikte Osmanlıların boğazlar yolu ile deniz ticaretini kontrol altına almaya başladıkları ve ilk kapitülasyonu 1365'de Reguza Cumhuriyetine²⁹² verdiği bilinmektedir. Edirne'nin fethinden sonra Venedikliler Osmanlı Devletinden icarî imtiyaz elde edebilmek için girişimlerde bulunmaya başlamışlardı. 1384'de Osmanlı İmparatorluğundan hububat ithal etmek ve Osmanlı Toprağında ticari bir üs kurmak için diplomatik girişimlerde bulunan Venedik başarılı da oldu. 1387'de Cenova'ya kapitülasyon verildi. Venedik'e verilen kapitülasyonlar 1419'da Çelebi Mehmet tarafından da onaylandı²⁹³. Kuruluş devrinde Osmanlı Sultanları Venedik'e Akdeniz, Ceneviz'e de Karadeniz'de ticaret yapma imtiyazını vermekle, Avrupa'da kendisine karşı oluşan ittifaklarda en azından bu iki denizci devletin ittifaklara girmemelerini sağlamışlardır. Ancak Papalığın ısrarlı

²⁸⁹ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 108-109.

²⁹⁰ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 38.

²⁹¹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 127.

²⁹² Ragusa yani Dubrovnik, Balkanlar'm İtalya ve Avrupa ile ticaretinde en işlek limanı haline gelen cumhuriyeti, Macar ve Venedik nüfuzundan çıkarak daha 1433'de Osmanlıların bir tabii olmuştu. Ayrıntılı bilgi için bkz. İnalçık Halil, "Türkler ve Balkanlar", *Balkan Türkoloji Araştırmaları Merkezi*, Eylül 2005, s. 36.

²⁹³ Zekeriya Türkmen, "Osmanlı Devletinde Kapitülasyonların Uygulanışına Toplu Bir Bakış", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S. 6, Ankara, 1995, s. 329-330.

davetleri üzerine bu devletler bazan birkaç parça donanma ile Avrupa'daki ittifaklara katılmışlardır. Daha sonra Fransa verilen (1535) imtiyazlarla Fransa, çok muteber bir dost olmasa da (menfaatleri icabı), Avrupa'da Osmanlıya karşı oluşan ittifaklara resmen katılmamıştır. Tabii ki bu husus, Osmanlı devletinin güçlü olduğu zamanlarda geçerli olmuştur. 1740'tan sonra imtiyazlar tersine etki yapmağa başlamıştı²⁹⁴. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin yabancı devletlerle yaptığı ticaret anlaşmaları ve verdiği imtiyazlar genel olarak ticarî konjonktür de fiyatları etkileyen bir unsur olmuştur. Osmanlı Devleti iç dengeleri devam ettirmek için ithalatı teşvik ve ihracatı yasaklamıştır (Devlet bu uygulamadan ancak 1861 yılında vazgeçmiştir). Bu durumda hemen her dönemde yabancı menşe'li mallar Osmanlı pazarında alıcı bulmuştur. Batının sanayi malları Osmanlı yerli ürünlerine karşı üstün bir hale gelmiştir²⁹⁵.

Kapitülasyon çerçevesinde gayrimüslim yabancılar, bütün Osmanlı topraklarında serbestçe dolaşma ve ticaret yapmaya izinliydi. Ama pratikte yabancı ulusların mensuplarının yalnızca bazı limanlarda, üstelik o limanların yalnızca bazı mahalle ve kervansaraylarında ikamet etmelerine olanak tanınıyordu. İzmir, Halep ve Galata'da ise yabancılar geniş bir hareket serbestisine sahiptiler²⁹⁶.

Bilindiği üzere, XV. yüzyılın son on beş yılı Avrupalıların dünyanın kendi kıtaları dışında kalan alanlarını keşfetmeleri açısından bir dönüm noktası oluşturur. 1492 yılında Ceneviz asıllı ancak İspanyol Krallığı için çalışmakta olan Kristof Kolomb, Hindistan yolunu ararken Amerika kıtasına varmıştı. Bunun hemen ardından İspanyolların komşusu ve yakın rakipleri olan Portekizliler, Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu'nu dönerek Hindistan'a denizden ulaşmayı başardılar. Böylece Hindistan ve Güney Doğu Asya ile Avrupa arasında deniz ticaret yolları Portekizlilerin denetimine girdi²⁹⁷. Ümit Burnu yolu bilinmeden ve Amerika keşfedilmeden önce batıya aktarılan pek çok malın ya Suriye, Küçük Asya ve Kıbrıs'tan ya da Akdeniz'i geçerek veya Akdeniz ile doğrudan doğruya ulaşımı olan sulara giderek ticareti yapılırdı. Amerika keşfedilince (1492) şeker ve pamuk gibi sömürge maddeleri artık Suriye ve Küçük Asya gibi yerlerden değil direkt Amerika'dan alınmaya başlanmıştır²⁹⁸.

²⁹⁴ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, I. Baskı, Elazığ, 1999, s. 109.

²⁹⁵ Mustafa Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", *Şerafettin Turan Armağanı*, Kültür Basımevi, Ankara, 1996, s. 230.

²⁹⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.240.

²⁹⁷ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2009, s. 70.

²⁹⁸ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 4.

Coğrafi keşiflerin iktisadî etkisi açısından, son otuz-kırk yıla kadar, Asya ile Avrupa arasındaki baharat ticaretinin XVI. yüzyılın başlarından itibaren Orta Doğu ve Akdeniz limanlarından Hint ve Atlantik Okyanuslarına kaydığı ve bundan da Orta Doğu Ülkeleriyle Akdeniz Ülkelerinin olumsuz etkilendiği sanılıyordu, diyen Şevket Pamuk, yapılan araştırmalar doğrultusunda, Hindistan-Orta Doğu-Akdeniz arasındaki kervan ticaretinin hemen çökmediği; XVI. yüzyılın sonlarına kadar Okyanus ticaretine kafa tutmuş ve rekabeti sürdürdüğünü bildirmektedir. Bir başka deyişle Portekizliler baharat yolunu okyanuslara kaydırma çabasında başarılı olamadılar. Eski ticaret yolu ancak 16. yy.ın sonu ile XVII. yy.ın başlarında, Hollandalı ve İngiliz ticaret şirketlerinin devreye girmesinden sonra, önemini yitirdi. Tüm bu gelişmeler Osmanlı ve Avrupa için büyük önem taşıyordu. Osmanlı yönetiminin Hint Okyanusu'ndaki ticaret yolları ve Portekizlilerle ilişkiler konusunda izlediği politikalar, dış ticarete ve ticaret yollarının denetimine önem gösterdiğini ortaya koymaktadır²⁹⁹.

XVI. yüzyılda Güney Asya emtiasının büyük kısmının hala Osmanlı topraklarından geçmesinin nedeni Doğu Avrupa'nın, Balkanların ve Osmanlı Asya'sının büyük bir Pazar oluşturmasıdır. Dolayısıyla Portekizlilerin de Osmanlılarla uzlaşp, Hürmüz üzerinden yapılan kaçak, hatta resmi ticarete göz yummalarıydı. Coğrafi ve ekonomik koşullar, özellikle de taşıma maliyetleri, Viyana-İtalya hattının doğusunda ayrı bir baharat kuşağının oluşmasına yol açmaktaydı. Hatta Fransa'nın Provençe yöresi bile Marsilya'nın Venedik ile rekabet edebilmek için İskenderiye ve Trablusşam'dan büyük miktarda baharat getiriyordu³⁰⁰.

1503-1508 yıllarında Orta Doğu ve Hindistan'ı gezen Ludovico di Varthema'nın bilgilerine göre bu tarihlerde Gücerat'ta sürekli oturmakta olan dört yüz Türk tüccar bulunmaktaydı. Bu bilgilerin ışığında Halil İncık, "*Osmanlı-Gücerat ticaretinin yerleşmiş sürekli niteliği hakkında kuşku bırakmaz*"³⁰¹ diyerek Osmanlı-Hindistan ticaretinin XVI. yüzyıldan öncesindeki varlığına ve bu yüzyıldaki devamlılığına dikkat çekmektedir. Ayrıca bu yüzyılda Osmanlı-Hindistan ticareti Basra körfezi ve Kızıldeniz yolu ile faal bir şekilde işlediğini belirtmektedir. Ayrıca Osmanlı Türkleri Hint gemileri ile yapılan ticareti diğerlerine tercih ediyordu³⁰².

²⁹⁹ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 70.

³⁰⁰ Halil İncık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 405.

³⁰¹ Halil İncık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 8.

³⁰² Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 12.

Eski ticaret yolunun tamamıyla kesilme tehlikesini önlenmesi, Osmanlıların Mısır-Memlûk İmparatorluğunun yerini alarak Kızıldeniz yolunu Portekizlere karşı koruması, Basra Körfezi ve Hind Denizi'nde mücadelelerde bulunması ile gerçekleşmiştir. XVI. asrın birinci yarısında Akdeniz'den büyük baharat pazarı Anvers'e hala biber gelmekte idi. Hala Kızıldeniz ve Basra Körfezi vasıtasıyla gelen Cenubî Asyanın kıymetli malları, Halep ve Kahire pazarında Venedik hararetli bir ticarete mevzu olmaktaydı; 1554'te sadece Venedikliler İskenderiye'den 6000 kental baharat aldı. 1560-1564 arası yıllık 12 bin kental baharat alışverişi, V. de Gama'nın Hind yolunu keşfinden önceki miktar kadardır³⁰³. Bu da bize yeni yolların kullanılmasından kısa bir süre sonra Akdeniz yıllarının kendini toparladığını göstermektedir.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında gözlemlenen dalgalanmalardan hangilerinin bir bütün olarak ekonomideki tersine çevrilemez değişimlerden kaynaklandığını, hangilerinin sanayi öncesi zanaatlarının karakteristiği olan “olağan” istikrarsızlığın bir parçası olduğunu saptamak çok güç. Genel eğilim o dönemde Avrupa'nın tüm dünya ekonomisine egemen güç olması ve bu egemen gücün dünya ekonomisini şekillendirmesidir. Örneğin, o dönemde İngiliz tüccarlarının yanlarında getirdiği ucuz İngiliz yünlüleriyle, Venedik yünlü sanayini büyük ölçüde çökertti. Bir başka örnek ise Osmanlı ipekli kumaş üreticileri, İran ham ipeğinin bütün Avrupa'ya satan İngiliz tacirlerinin rekabeti yüzünden çok yüksek ham ipek fiyatlarıyla yüz yüze kalmıştır. Bursalı zanaatkârlar ürettikleri ipeklilerin fiyatını siyasal ve ekonomik nedenlerden dolayı arttırma imkânı bulamıyordu. Hem Osmanlı-İran savaşları da ham ipek üretimini pazarlamasını güçleştiriyordu³⁰⁴.

Doğu'dan gelen malların Akdeniz vasıtasını kullanmasını önlemek isteyen sadece Avrupa değildi. İran hükümdarı Şah Abbas (1587-1629) Osmanlı memleketine İran ipeğinin girmesini men etti ve İpeği Avrupalılara Osmanlı transit geçidi yerine başka yollardan satmak için büyük çabalar gösterdi. İranlıların ipeği yasak etmesine karşın Osmanlıların da altın ve gümüşün girmesini men için önemli tedbirler aldılar. Bu durum İran'da para buhranını arttırdı. Neticede 1617'de İngilizler Hind Denizi yolundan İran İpeğine doğrudan doğruya talip oldukları zaman, bizzat Osmanlı İpek pazarının da İran ipek yasağından müteessir olduğu görülmüştür. Çünkü vezir-i azâm, Venedik

³⁰³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2009, s.168.

³⁰⁴ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak ve Yaşamak*, Çevirenler: Gül Çağalı Güven, Özgür Türesay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 10.

balyozuna icabında memleketin ipek ihtiyacını sadece iç üretimi ile (istihsalı) karşılayabileceğini söylüyordu³⁰⁵. Safevilerin İngilizlerden yardım alarak 1622 ve 1623'te sırasıyla Hürmüz ve Bağdat'ı aldılar. Böylece Kızıldeniz yolu daha da önem kazandı³⁰⁶. Ancak Osmanlı İran ticaretini kısmen kurtarabildiyse de, Halil İncalcık'a göre, Hind baharat ticaretini 1630'a doğru tamamiyle kaybetmiş sayılabilir. Bağdad, Halep, Kahire Şark ile Garb arasında dünya ticaretinin transit merkezleri olmaktan çıktılar³⁰⁷.

Ancak tekstil alanında Akdeniz canlılığını koruyordu. XVI. ve XVII. yüzyıllarda, özellikle Kuzey Batı Avrupa'da yerel tekstil üretimi artmaya başlayınca, Batılılar için Halep ipek pazarı daha da çekici hale geldi. Bu nedenle bu dönemde Fransız ve İngilizlerin, Doğu Akdeniz ticaretindeki Venedik hâkimiyetini kırmaya çabaladıkları görülmektedir. Halep, bu amaçla kurulan Levant³⁰⁸ şirketi'nin 1586-1825 tarihleri arasında merkez oldu³⁰⁹. Bunun sebebi olarak Avrupa'nın sanayi adına gelişmelerinin sonucunda hammaddeye duyulan ihtiyaç olabilir.

1501-1512 yıllarında Güney Asya'dan Mısır ve Suriye'ye gelen baharatın önemli bir bölümü Levant'tan karayolunu izleyerek kuzeye çıkarılmıştır. Bu şekilde Bursa ve İstanbul'a varan baharat sevkiyatı karadan takip ederek Balkanlar, Adriyatik Denizi, Orta Avrupa ve Lviv yönlerine devam ediyordu. Venedik Levant'tan alış-veriş yaparken başka bir baharat sevkiyatı Venedik'e değil Orta İtalya'nın Lanza ve Recanati gibi uluslar arası panayırlarına gitmekteydi. 1524'e doğru bu panayırlarda Rum, Türk ve İranlı (Azemini) tüccar da görülmüyordu. Üstelik bu panayırlarda yünlüler satan ve doğu emtiası olan İngiliz tüccarlar da mevcuttu³¹⁰.

Osmanlı'nın ticaret anlayışı ile ilgili bilgiler veren Mantran'a göre, Fethedilen ülkelere özellikle Irak ya da Mısır'a Türk tüccarların gelip yerleştikleri pek görülmemektedir. Bunlar, Karadeniz'de, Ege Denizi'nde seyrek olarak Mısır'la İstanbul arasında iç ticaret ya da kabotaj ticareti yapmaya devam etmişlerdir. Osmanlıların

³⁰⁵ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 170-171.

³⁰⁶ Halil İncalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 10.

³⁰⁷ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 177.

³⁰⁸ Levant, Mısır'dan Karadeniz'e kadar olan ülkeleri içeren bölge, dünya ticaretinde çok önemli bir yer tutuyordu. Ümit Burnu'nun keşfinden sonra da Osmanlı girişimleri sayesinde bu yol yeniden canlanmıştı. İngiltere Levant ticaretine önem veriyordu. Osmanlı ülkesinde ticaret, sultanın verdiği özel bir imtiyaz belgesiyle, güvence içinde sağlanıyordu. Bkz. Halil İncalcık, *Osmanlılar*, Halil İncalcık, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, Timaş Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010, s. 34.

³⁰⁹ Cengiz Eroğlu; Murat Babuçoğlu; Mehmet Köçer, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep*, Ankara, 2007, s.58.

³¹⁰ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 406-408.

denetimi ve yönetimi altına geçen bu ülkelerde yerli tüccarlar ve aracilar kendi ticaretini sürdürüyor; özellikle Süveyş ya da Basra'dan hatta Trabzon ya da Erzurum'dan başlayarak Asya ile ticaret yapıyorlardı. Bu yerli tacirler eski olmak ve Hint Okyanusu ya da İran'la ilgili pratik ticari bilgilere sahip olmak bakımından Osmanlılardan üstün durumda bulunuyorlardı. Bunların konak yerleri, temsilcileri vardı ve İranlılarla, Hintlilerle ya da başkalarıyla hatta Portekizliler Gücerat'a, Basra Körfezi'ne vardıkları sırada onlarla birlikte çalışıyorlardı. Bu bilgilerin ardından Robert Mantran: “*Tüm bunlar, Türk tüccarların Hint Okyanusunda ve Doğu Anadolu sınırının ötesinde aktif olmadığını açıklamaktadır. Ancak Asya ticaret yolunda Türklerin bulunmaması ya da az olması, Osmanlı İmparatorluğu'na doğru veya Osmanlı İmparatorluğu çıkışlı bir ticaretin hiç bulunmadığı anlamına gelmemektedir*”³¹¹ şeklinde yorum yapmaktadır. Buna karşın, 1503-1508 yıllarında Orta Doğu ve Hindistan'ı gezen Ludovico di Varthema'nın notlarına göre bu tarihlerde Gücerat'ta sürekli oturmakta olan dört yüz Türk tüccar bulunmaktaydı, diyen Halil İnalçık, “*Osmanlı-Gücerat ticaretinin yerleşmiş sürekli niteliği hakkında kuşku bırakmaz*”³¹² görüşünü vererek, Osmanlı-Hindistan ticaretinin XVI. yüzyıldan öncesindeki varlığına ve bu yüzyıldaki devamlılığına dikkat çekmektedir. Öte yandan İsmail Hakkı Göksoy da daha 1530'larda Açe-Osmanlı ilişkilerine dikkat çekmektedir. Buna göre, Kahire Paşası olan Habeşistanlı Mehmed'e Açe sultanı tarafından Pasai Limanında bir ticaret evi verilmişti³¹³. Bu durum o tarafta Osmanlı'nın ticaret yaptığına delildir. Yine, Emine Dengeç'e göre: “*Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın ilk yarısında, yüksek rütbeli paşaları ile uzak doğuda ticari antlaşmalar yaparak buradaki ticareti yönlendirdikleri gibi bu bölgelere askeri açıdan lojistik destek sağlamaktadır*”³¹⁴. Ayrıca Habeşistan'ın Massava şehrinde 1520'den itibaren görülmeye başlayan ve şehirde ticaretle meşgul olan bir Osmanlı kolonisi mevcuttu³¹⁵. Bu koloni çok büyük ihtimalle Doğu mallarının Afrika kanalıyla başka yerlere aktarımında rol oynuyordu. Görüldüğü gibi Osmanlı XVI. yüzyılda ticarete Anadolu'nun ötesinde de aktifti. Tezimizin, Siyasi Süreç, kısmında Orta-Doğu savaşlarının yapılma nedenlerinden birinin de iktisadî ve ticarî olduğuna değinmiştik.

³¹¹ Robert Mantran, “XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti”, s. 1437–1438.

³¹² Halil İnalçık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s. 8.

³¹³ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 31-32.

³¹⁴ Emine Dengeç, “XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri”, s. 961.

³¹⁵ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 43.

Böylece Osmanlı ticaret yapıyordu ancak uluslar arası boyutta alım-satımcı, komisyoncu ya da Avrupalının deyimiyle merkantilist zihniyetinde değildi. Daha çok ülke ihtiyaçlarını karşılama ya da ihtiyaç fazlasını satma adına idi. Buna göre, Osmanlı için Asya ticaretinin iki sebebi vardı: Önce Osmanlı'nın büyük şehirlerinin ihtiyacını karşılamak, sonra Avrupa'ya giden ürünleri ve malları Osmanlı topraklarından geçirmek³¹⁶. Ancak, Gelişen dünya ticareti içinde iyi bir yer tutamayan devlet, sınırları dâhilinde yürüyen iç ticaret ile yetinmek zorunda kalmış, dış ticarete ise hammadde ihraç etmek, karşılığında mamul madde ithal etmekten öteye bir atılımda bulunamamıştır. Bu dönem dış ticaretinde devlet Batılılardan aldığı karşılığında onlara da bir şeyler sattığı için ticaret açığı o kadar vahim olmamakla beraber, doğu ile yapılan ticarete açık çok büyüktü. Çünkü oradan hep alım yapılmakta, satım o oranda büyük olmadığı için açık her zaman Osmanlı Devleti aleyhine büyümektedir³¹⁷.

XVI. yüzyıl başlarından itibaren Hindistan üzerinden pamuk ipliği ve pamuklu dokumalar Basra yoluyla Osmanlı ülkesine girdiğinde yerli dokumacılara rakip olmaktadır. Bir yandan bu rekabet öte yandan -daha ağırlıklı olarak- çok sonraları Avrupa'nın sanayi devrimini gerçekleştirmesiyle Avrupa'nın ucuz ipeğinin Osmanlı piyasasına girmesi Osmanlı ipek üreticilerine dut ağaçlarını kestirmiş ve tezgâhlar birer ikişer kapanmaya başlamıştır³¹⁸.

İngilizler 1600 yılında *Şerikit Al-Hind Al-şarkiyye* (Doğu Hind Şirketi)'yi kurarak bu şirketin ticari faaliyetlerini Halep'ten ve Suriye'nin sahil merkezlerinden yürüttüler³¹⁹ ve Doğu Akdeniz ticaretini önceleri tekellerinde bulunduran Fransa ve Venedik'e karşı güçlü bir rekabete girdiler. İngiliz Korsanları Cezayir korsanlarıyla tüccar filolarına baskınlar yapıyorlardı. İngilizler Osmanlı'ya ucuz ve kaliteli yünlüler getirmekteydi ve nihayetinde Osmanlı pazarını *Levant Company* ele geçirmeye başlamıştı. Böylece XVI. yüzyıl sonu ve XVII. yüzyıl başlarında Venedik ve Fransızların Akdeniz ticareti hızla gerilemeye başlamıştır. 1591'den sonra İngilizlerin Hint okyanusuna yayılma girişimleri yoğunlaşmaya başladı. Bu girişimler Doğu

³¹⁶ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1438.

³¹⁷ Alpay Bizbirlik, "Osmanlı Devleti'nde Ticaret ve Üretime Dair Değerlendirilebilir Bir Kaynak: "Tereke Defterleri" ve Edirne Tereke Defterleri Üzerine Bir Deneme", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 731-735.

³¹⁸ Yılmaz Kurt, "XVI. Yüzyılın ikinci yarısında Diyarbekir Eyaletinde Sanayi ve Ticaret", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, V (1990), s. 199.

³¹⁹ Abdurrauf Sinno, "İttifâkiyât Britanya va Muâhedâtihâ ma □ İmârât al-Halic al-Arabiyye (1798-1916) Fusûl min al-Heymene va Et-teftît", *Mücellet Tarih al-Arab va al-Âlem*, Beyrut, 1998(Halaka Ula), s. 2.

Akdeniz ticaretine zarar vermedi. Örneğin İngilizler baharatı 1596'da Mısır ve Suriye'den alıyordu³²⁰.

XVI. yüzyılda yeni gümüş ve altın yataklarının keşfiyle gümüş madenciliği sektöründe üretimin artışı Avrupa'da seküler fiyat seviyesinin artmasına neden oldu. Tarihçiler, nüfus ve gelir artışının yanı sıra kentleşmeyi ve savaşları XVI. yüzyıl fiyat devriminden sonra emtia fiyatlarının seküler artışına bağlamaktadırlar³²¹.

XVII. yüzyılda fakirleşen Osmanlı Devleti'nin ticaretteki aracı rolü kendine pahalıya mal oluyordu. Avrupalı tüccarlar Doğuya, Osmanlıların ancak kendi pazarlarında kullanabildikleri ayarı düşük parayı sokuyorlar, öte yandan da Hollandalı, İngiliz ve Portekizler Hindistan'da Türklerin XVI. yüzyıldaki karlı aracı rolünün azalmasına yol açan rekabete girişmiş bulunuyordu³²².

Osmanlı, kendi toprakları içindeki mal aktarımında, ihtiyaç dâhilinde gerek ticareti yapılan malları taşıırken gerekse bir yerden bir yere ihtiyaç aktarımı yaparken deve kiralama usulüne gittiği görülmüştür³²³. Böylece dönemin nakliye araçları olarak gemilerin yanı sıra kiralık develeri de bu gruba katabiliriz. Ticaret için kervanın başında yolculuğa katılan tüccarların arasından seçilen bir kervanbaşı bulunurdu. Kervanın yola çıkış zamanını ve uygun konaklama yerlerini kendisi belir, askeri ve idari görevlilerin karşısında yolcuları kervanbaşı temsil ederdi. Bu yolculuğun bazı sıkıntıları da olurdu. Mesela beklenmedik masrafların kervan mensupları arasında paylaştırılmasından çıkan tatsız tartışmalar olurdu. Elde edilen bilgilere göre bu tatsızlıklar sebebiyle saygın tüccarlar kervanbaşı olmaya pek rağbet etmezdi³²⁴.

Osmanlı'da XVI. ya da XVII. yüzyıla mensup bir tüccarın siyasal güce ulaşmayı başarması, genellikle bir mültezim olarak etkinlik göstermesiyle mümkündü. Bu etkinlik tüccara yüksek kazanç getiriyordu; ama anlaşmalardaki miktarı ödemedeki başarısızlık, tüm varlığını yitirmesine ve hapsedilmesine neden olabiliyordu. Öte

³²⁰ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 144.

³²¹ Peter Kugler; Peter Bernholz, "The Price Revolution in the 16th Century: Empirical Results from a Structural Vectorautoregression Model", *Wirtschafts Wissenschaftliches Zentrum (WWZ)*, 12/07, Basel, August 2007, p. 16.

³²² Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1440.

³²³ BA, MD, nr. 5, s. 74, h. 405, (Tıpkı Basım, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994, 5/405, ayrıca bkz. 5/519).

³²⁴ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çeviren: Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2004, s. 62.

yandan sıradan bir reaya veya asker bir mültezime muhalefet edebileceği gibi siyasal sınıf mensupları da bu muhalefetin içinde yer alabiliyordu³²⁵.

2.2. Ticaret Yolları

Siyasi bir terim olan Orta -Doğu, daha önce de belirttiğimiz gibi, ilk defa XIX. yüzyılda İngiltere tarafından kullanılan bir terimdir. Bilindiği gibi *Doğu* tabiri ile anılan üç bölge vardır. Bunlar; Yakındoğu, Orta Doğu ve Uzakdoğu. Bütün bu bölgelerin mihverî İngiltere'dir. Yakın, orta ve uzak tabirleri İngiltere'ye göredir. Ama bu tabirler günümüz siyasî edebiyatına girmiştir. Her ne kadar Orta Doğu'nun sınırları üzerinde tam bir mutabakat yok ise de, ekseriyet tarafından kabul edilen Oradoğu; Basra Körfezi, Akdeniz ve Kızıldeniz ile sınırlı olan bugünkü Suriye, Irak, Filistin, Ürdün, Lübnan, İsrail, Suudi Arabistan, Yemen ve Körfez emirliklerini içine alan bölgedir. Buna Türkiye, İran, Mısır ve Libya'yı da dâhil eden görüşler vardır. Dikkat edilirse Orta Doğu, Asya, Avrupa ve Afrika'yı kara ve deniz yolları ile birbirine bağlayan çok önemli bir konumdadır. Fırat ve Dicle'nin suladığı Mezopotamya ve Nil'in suladığı Mısır'da ilk büyük medeniyetler kurulmuştur³²⁶.

Mustafa Öztürk'e göre: Orta Doğu coğrafyasını iki ana bölüme ayırmak mümkündür. *Birincisi*, Doğu Akdeniz'den, yani bugünkü Suriye, Lübnan ve İsrail'den başlayıp Ürdün ve Irak'ı içine alıp Basra Körfezi'ne ulaşan bölüm; *ikincisi* de bu bölgenin daha güneyi, Akabe Körfezi'nden Basra Körfezi'ne uzanan çizginin güneyi olan Arap Yarımadası (bugünkü Suudi Arabistan, Yemen ve Körfez emirlikleri) bölümüdür. Orta Doğu'nun birinci bölümü, yani bugünkü Doğu Akdeniz-Basra kesimi tarih boyunca üç bölgede kurulan güçlerin himayesinde gelişmiştir. Bunlar doğuda İran, kuzeyde Anadolu ve güneybatı da Mısır'dır. Orta Doğu'nun ikinci kısmı olan Güney bölgesi Hicaz, kuzeye göre daha şanslıdır. Çünkü etrafının çöllerler kaplı olması ona doğal bir koruma sağlıyordu. Osmanlı hâkimiyetinden önce Memluklu hâkimiyetinde olan Hicaz -Osmanlı devletinin Mısır'ı ilhakı ile- Osmanlı Devletine tabiiyetlerini bildirmişlerdir³²⁷.

XVI. yüzyılda etkin olan ve bağlantı merkezi Orta Doğu olan ticaret yollarının değişim ya da gelişim sürecine bakarak kısa tarihçesini veremeye çalışalım.

³²⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak ve Yaşamak*, s. 16.

³²⁶ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 57.

³²⁷ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 57-59.

İslamiyet'in ortaya çıkmasından birkaç yüz yıl sonra Müslümanların ticarete gelişme göstermesi ve İspanya'dan Afganistan'a ticarete etkin olması ile Doğu-Batı birbirine bağlanmış oldu. Bu gelişmeler Avrupa'nın ağırlık merkezini kuzeye taşımıştı. Böylece Atlantik okyanusu ve Manş Denizi ticarete mal aktarımı için kullanıldı. Ancak Normanların çok geçmeden korsanlık faaliyetleri bu yeni gelişmelerin önüne geçti ve bu durum ticaret yapmak isteyenlerin hevesini kırdı. Arap ve Norman istilalarına Bulgar, Avar, Macar ve daha başka ulusların da eklenmesi ticaret hareketlerini büsbütün durduruyordu. Sadece değeri yüksek mallar için tehlikeli girişimlere değmekteydi. İşte bu ekonomik sorunlar feodal sistemi de geliştirmiş oldu ve gülcü olan zayıfları etrafında topluyor ve kendisi için çalışması şartıyla onları koruyordu. Bu durumda, zaten ticaret tümüyle ortadan kaybolmuştu. Kuzeyden ve güneyden gelen saldırıları durdurmayı başarıp geçici bir süre için Roma imparatorluğunun yerini alan Bizans, Doğu Akdeniz'de ticaret yolları için Müslümanlarla çatıştı ve bu ticaret yollarının bir kaçını aldılar. Kızıldeniz yolu Müslümanların elinde olduğu için Bizans, Hindistan ile ticareti Trabzon veya Antakya üzerinden gerçekleştiriyordu. Öte yandan Bizans, tersanelerinde savaş ve ticaret gemileri yaparak, deniz ticareti girişimlerini riziko ve kazanca dönüştüren ve adına "rodik" denilen gemi seferleri yasasını çıkartmıştı. Böylece yeniden sefer yapma hevesi uyanmıştı. Bu ticaret yapılırken -ödeme aracı olarak- Roma'nın Solidus'unun halefi olan "*Bizantin*" ortaya çıktı. Arapların kullandığı altın sikke ise Bizantin'e benzeyen ve ondan hafif olmayan, üzerinde Müslümanlara özgü işaret taşıyan ve İspanya'da Hint okyanusuna kadar yayılan "*Dinar*"dı³²⁸.

XIII. yüzyılda Büyük Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasıyla Anadolu Doğu-Batı ticaretinde anayol olmuştu. Tüccarlar artık Uzak Doğu ve İran kervanlarını Ayas ve Trabzon'da karşılamıyor içerideki Sivas ve Konya'ya kadar gidiyorlardı³²⁹.

Selçukluların Orta Doğu'da da yine hâkimiyet kurmaları İtalyanlarla ticareti engellemedi, bilakis geliştirdi. Çünkü Çin ve Hint kervanlarıyla Suriye'ye getirilen ipek, baharat vs. İtalyan gemileriyle batıya naklediliyordu Akdeniz ticareti sayesinde İtalyan cumhuriyetlerinde büyük bir sermaye birikimi oluşmuştu³³⁰.

Müslümanların uzun yıllar boyunca Cebelitarık'tan Akdeniz ve Kızıldeniz üzerinden İran Körfezi'ne, Umman Körfezi'ne Bengal Körfezi'ne, Malakka yoluyla Çin denizine uzanan büyük alan içinde tek başlarına sefer yapmaları, bağlantı yollarının

³²⁸ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 112-120.

³²⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 127.

³³⁰ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 300.

anahtarlarını ellerinde tuttıkları anlamına gelmekteydi. Bu durumun doğal getirisi ise Doğu ile Batı arasında aracı rol oynayacaklardı³³¹.

Öte yandan Hindistan'dan Akdeniz'e gelen malların çoğu Mısır üzerinden geliyor ve Çin'e ulaşan İpek Yolu'nun Altınordu topraklarından geçen bölümü güney yollarıyla rekabet hâlinde bulunuyordu. Sivas, önemi azalmakla birlikte, köklü ticaret teşkilâtı sayesinde etkinliğini sürdürmekteydi. Anadolu'da evvelce mevcut çok sayıda han ve kervansarayların yanında, Moğollar ve Selçuklular tarafından yenileri yapılmıştır. Hanların yanında ribatlar (kale-zâviyeler) yapılmış, yolların ve köprülerin yapımına özen gösterilmiştir³³².

Hindistan'ın Deniz yolu ile yapılan dış ticaret ise, pek eski zamanlardan beri en çok Arap olan veya yine çokluk bakımından Arapça konuşan, dışarıdan gelme Müslüman kimselerin elinde idi, bunlar Hindistan limanlarına ve tâ Çin'e kadar Çin Hindistan'ı, Sumatra ve Cava ve onların dolaylarındaki adaları kuşatan denizlerin başlıca limanlarına yerleşmişlerdi. Portekizler bu denizlere gelinceye kadar bunlar Hindistan'ın dış ticaretine geniş ölçüde egemen idiler. Avrupa'ya gidecek malları Kızıl Deniz yolu ile Suveyş'e, oradan deve ile Nil'e ve oradan da İskenderiye'ye gönderirlerdi. Ondan ötede bu mallar en çok Venedik ve Ceneviz'li gemici ve tüccarlarca taşınır ve Avrupa'ya satılırdı. Portekiz'lerin Ümit Burnu deniz yolunu bulmaları ve üstün denizcilik bilgi ve teknikleri yüzünden Hint denizlerine egemen olmaları bu ticareti geniş ölçüde baltalamış ve hem bu Müslümanları, hem de Venedik ve Ceneviz'lileri çok zarara sokmuştur³³³.

Batının ipek piyasası İran ham ipeğine ihtiyaç duyuyordu. Malın kaynağına farklı yollardan ulaşmak söz konusuydu. Fakat en cazip yol Osmanlı topraklarından geçeni idi. Bu durum ise -ticaretle ilişkili vergilendirmeler göze alınacak olursa- Osmanlı ekonomisi için para kaynağıydı. XIV. yüzyılda Tebriz'den çıkan ticaret yolu, Erzincan-Sivas üzerinden ya Konya'ya, ya da Moğol döneminde Asya ürünlerinin esas ihraç limanı durumuna gelen İskenderun Körfezi'ndeki Ayas'a (Lajazzo) ulaşıyordu. Konya'da kervan yolları, Denizliden geçip Efes veya Antalya limanlarına varmaktaydı. Batı tüccarı ipek ve baharat gibi değerli Asya ürünlerini işte bu limanlardan sağlıyordu³³⁴.

³³¹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 121.

³³² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 283.

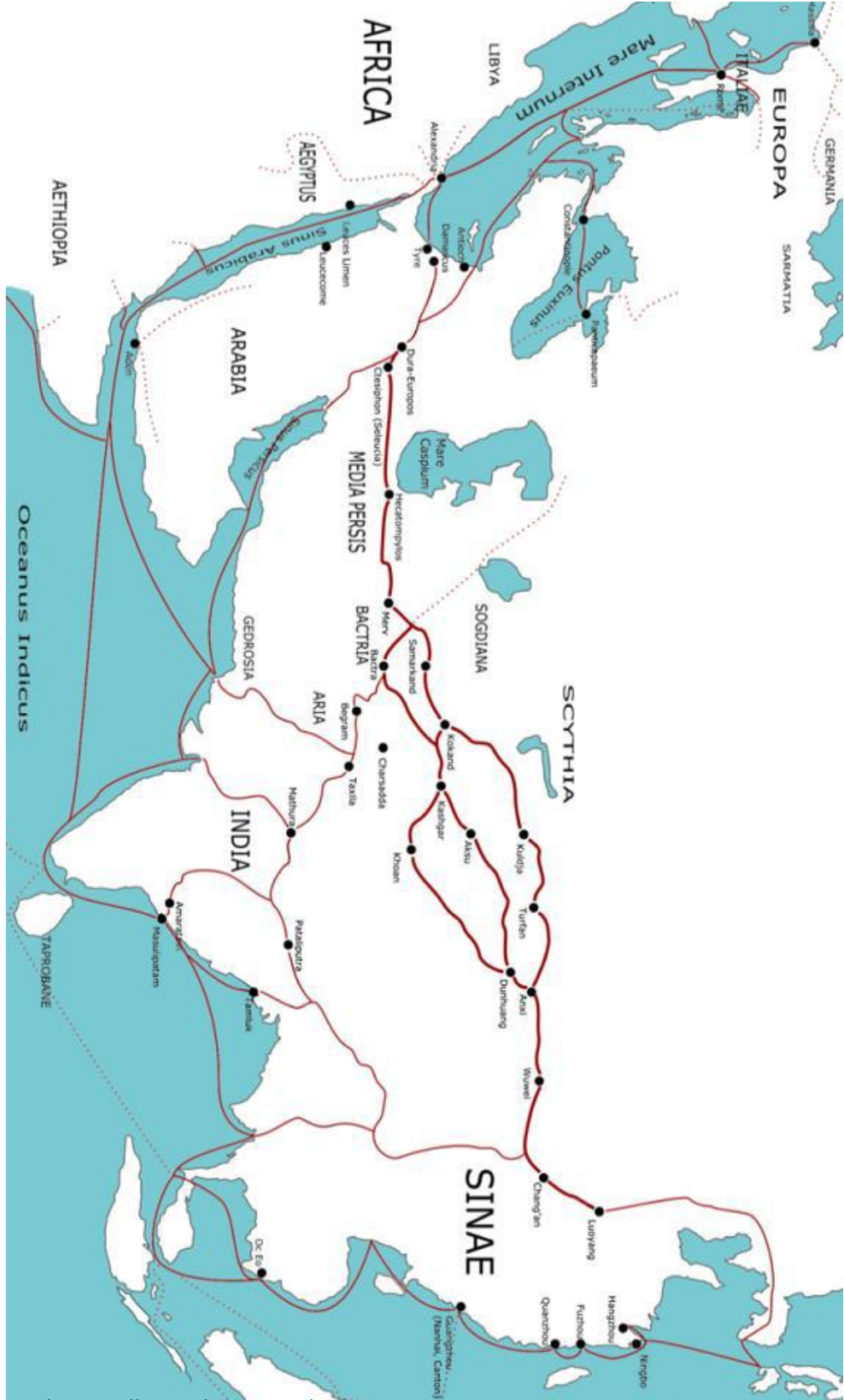
³³³ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 545-546.

³³⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 270,300.

Eski zamanlardan beri Akdeniz ile uzak doğu arasında bağlantıyı ise iki önemli yol oluşturmaktaydı: *Biri* Fırat vadisiyle Basra Kırfezi'ydi, *diğeri* Mısır ve Karadeniz yoluydu³³⁵. XIII. yüzyılda Avrupa'yı Doğu Akdeniz ve Yakındoğu üzerinden Asya'ya bağlayan üç ticaret yolu vardı. Kuzeydeki yol İstanbul üzerinden Karadeniz kıyılarına, oradan da Orta Asya'ya ulaşıyordu. Ortadaki yollar Akdeniz'i Anadolu ve İnan veya Suriye ve Bağdat üzerinden Basra Kırfezi ile Hint Okyanusu'na bağlanmaktaydı. Güneydeki yol ise, İskenderiye-Kahire-Kızıldeniz üçlüsünü Umman Denizi üzerinden Hint Okyanusu'na ulaştırmaktaydı. 1250'lerde Mısır'da kurulan Memluklar devleti, bu güney yolunu denetimi altında tutmaktaydı³³⁶.

³³⁵ Bernard Lewis, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 11, Ekim 1949-Temmuz 1950, s. 355.

³³⁶ şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 4. Baskı, İstanbul, 2007, s. 26.



Ticaret Yolları Haritası, Kaynak: <http://www.bedesten.net/ipek-yolu/87-ipek-yolu.pdf>

Mısır ve Suriye’de hüküm süren Memlûkler (1250-1517) Hindistan ticaret yoluna hâkim idiler. İlk dönemlerinde en güçlü İslâm devleti idi. Bu yüzden Papalığın ambargosuna maruz kalmıştı. Bu dönemde Bizans üzerinden Altınordu Devleti ile de ticaret yapıyorlardı. Sonraları Akdeniz ve Kızıldeniz ticaretini kolaylaştırdılar ve teşvik ettiler. Ticaret yanında yünlü, ipekli, keten ve pamuklu dokuma üretimi önemli olup bunlar ihraç ürünleri idi. İlhanlı Devletinin 1335’te dağılması üzerine, İran ve Uzak Doğu’yla İtalyanlar arasındaki İpek yolu ticareti tamamen durmuştur. Fakat beyliklerin yürüttükleri küçük çaplı ticaret, bu bölgeler Osmanlılarca ele geçirilinceye kadar sürmüştü³³⁷.

Kuzey İtalya şehirlerinin, özellikle Venedik’in Doğu Akdeniz, Orta Doğu ve Asya ticaretindeki rolleri önemliydi. Venedik’te son bulan ticaret yollarının birincisi Orta Asya, İran, Hazar’ın kuzeyi, Kafkasya, Karadeniz ve Balkanları takip ediyordu. İkincisi İran, Suriye ve Anadolu, üçüncüsü ise Hint Denizi, Basra Körfezi, Suriye veya Kızıldeniz üzerinden İskenderiye yolunu takip ediyordu Bu üç yol da Osmanlı ülkesinden geçiyordu³³⁸. XV. yüzyıl ortaları itibariyle Doğu-Batı ticaret yollarının Avrupa ayağında Cenova ve Venedik dışında diğer önemli iki nokta ise Schelde Irmağı’nın ağzında bulunan Anvers, Venediklilerin kadırgalarının demir attığı, İngilizlerin ana ikmal üssü yaptığı, İtalyan bankerlerinin burada şubeler açtığı, Brabantlı ve Ren bölgesindeki tacirlerin burada iş yaptığı yerdi. Diğer önemli nokta ise Floransa idi. Floransa bir liman ve hammadde şehri olmamasına karşın Pisa’ya karşı silah gücünü, Cenova’ya karşı parasal üstünlüğünü kullanarak krallara ve papalara ödünç para vererek ticarete iktidara giden yolu gösterdiler. İktidara giden bu yolun adı, kentin en ünlü ailesi olan Mediciler idi. XIV. yüzyılda güçlenen bu aile 1737’de güçlerini yitirmiştir. Bu zaman diliminde ekonomik üstünlüklerinin yansımaları, Floransa Cumhuriyeti’ne başbakanlık, papalık, Dukalık ve Fransa kraliçeliği yapan şahsiyetlerle kendini göstermiştir³³⁹.

XV. ve XVI. yüzyıllarda Anadolu’nun dış ticareti daha çok Doğu Akdeniz, Doğu Avrupa ve Orta-Doğu bölgelerine yönelmiştir. Bu dönemde Anadolu’nun dış ticaretinde üç ana ekseninden *birincisi* olan Doğu-batı güzegahı, Osmanlı-İran arası karayolu kervan ticareti idi. Tebriz, Halep, Şam, Diyarbakır, Konya ve Bursa önemli kervan ticareti merkezlerindendi. Müslüman tüccarların yürüttüğü bu ticaret ile Osmanlı

³³⁷ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 284.

³³⁸ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 286.

³³⁹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 170.

ham ipek, lüks tekstil ürünleri ve Hindistan'dan gelen baharatı ithal edip karşılığında doğuya bir miktar tekstil ürünü ile altın ve gümüş gönderirdi. Ancak bu yüzyılda Osmanlı-İran savaşları bu ticarete darbe indirdi ve her iki ülkenin de ekonomisini ve maliyesini olumsuz etkiledi³⁴⁰. Bu değişken durumda Basra-Halep yolu her dönemde koşullara göre ayrı ayrı güzergâhlar izlemiştir. Kervanlar Basra'dan Fırat'ın Batı yönünü alarak, El-Kuseyr-Kerbelâ-Kubaysa (Hit yakınında)-Kusûr-Al-İhvân üzerinden Halep'e varırdı. Bağdad'dan kalkan kervanlarsa Hit-Âna üzerinden giderdi. Çölde yol güvenliği sorun olduğunda ise nehir yolu kullanılarak keleklerle Birecik ya da Musul'a çıkıp oradan da Halep'e varılırdı³⁴¹.

Dicle ve Fırat nehirlerinin birbirine en yakın noktasında iki nehir oldukça kısa bir kanalla birleştirilmişti. Bu *Nehr-i Issa* kanalı, başlıca ticaret anayolunu teşkil etmekteydi. Bu noktada Bağdat'ın önemi ortaya çıkmaktaydı ki, şehir Dicle ile Fırat yataklarının birbirine en çok yaklaştığı noktalardan birinde bulunmaktaydı. Böylece Hint ve İran ürünleri Anbar'dan Fırat'a erişir ve bu nehri izleyerek yüzyıllardan beri parlak iyi bir ticaret şehri olan Rakka'ya çıkardı. Burası, uçları Fırat'a varan iki büyük kervan yolunun kesişme noktasıydı: *Biri*, bağdat'ın üst tarafında önemli bir dokuma sanayi ve ticaret merkezi olan Musul'da Dicle'den ayrılır, Nizip'e doğru uzanıp ve burayı da aşarak küçük Asya'ya önemli ölçüde Doğu malları dökerdi. *Diğeri*, daha yukarıda Amid (Diyarbakır)'de Dicle'den uzaklaşır ve Sümeysat (Samsat), Urfa ve Harran'dan geçerek Rakka üzerine ilerlerdi. XIV. yüzyıl başlarında doğudan Rakka'ya uzanan ticaret yolu buradan sonra Fırat nehri kaynağına doğru, Rakka'dan ancak iki günlük uzaklıkta "Suriyelilerin Limanı" diye adlandırılan Balis'e kadar izler. Bu yol Halep'e varıp oradan da Antakya ve Lazkiye kanalı ile Akdeniz'e ulaşırdı. Antakya kanalı ile ulaşan yolun Akdeniz'e açılması ise Süveydiyye (Samandağ) Limanı ile gerçekleşirdi³⁴².

İkinci ticaret ekseni olan Kuzey-güney yönündeydi. Anadolu ile Suriye ve Mısır arasındaki eksende İstanbul ve ordunun gereksinimleri karşılanıyordu. Mısır ve Suriye'den Hindistan kökenli baharat ve çeşitli boya maddeleriyle pirinç, buğday, un, şeker, sabun gibi temel mallar ithal ediliyor; bu bölgelere ise tahta, demir, demirden

³⁴⁰ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 68-69.

³⁴¹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 9-10.

³⁴² W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 181-183.

yapılmış araç-gereçler, ipekli ve diğer tekstil ürünleri ihraç ediliyordu³⁴³. Haçlı devletleri zamanında, kuzeyden güneye inen ticaret yoluna bakınca Halep ile Şam'ı birbirine bağlayan kervan yolu bulunmaktaydı. Bu yolun üzerinde alışverişte faal olan Hama ve Humus şehirleri vardı. Humus çarşılarına sadece Şam-Halep ticareti yolu üzerinde olduğu için emtia gelmez; aynı zamanda Rakka ve Fırat'a doğrudan doğruya bağlayan bir kervan yolundan da gelirdi. Denizden az uzak olan Humus'u iki günlük uzaklıktaki bir limana açan Tartuş'tu³⁴⁴.

Üçüncü eksen olan Anadolu'dan Karadeniz'e oradan da Polonya ve Rusya içlerine uzanan güzergâhta XV. Yüzyıla kadar daha çok Venedik ve Ceneviz denetimindeydi. İstanbul fethinden sonra Karadeniz'deki ticaret Osmanlı uyruklu Ermeni, Yahudi, Rum ve Müslüman Tükler tarafından yapılıyordu. Üçüncü ekseninde yapılan bu ticaretle Anadolu'dan Kuzey yönünde pamuklu dokuma, çeşitli gıda maddeleri ve şarap ihraç ediliyor; Güneyden Kuzey'e ise buğday, un, tereyağı, tuz gibi temel gıda maddeleri geliyordu. Karadeniz ticaret akışının Osmanlı'nın tekelinde kalması 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar devam etmişti³⁴⁵.

Hint-Avrupa mallarına ulaşmak isteyen Latin tüccarlara 1338-1343'te kendilerine Tebriz, Almalik ve Altın Ordu'da Moğol hükümdarları düşmanca tavırlarda bulunmuşlardır. Böylece Latin tüccarlar Mısır Memlûkları nezdindeki ticaret imtiyazlarını yenileyip, Asya emtiası almak için tekrar İskenderiye ve Beyrut'a döndüler tüm bunların sonucunda Anadolu'dan geçen Asya ticareti gerilemiş ve bu gerileme Timur'un Anadolu'dan çekilmesine kadar devam etmiştir. Sonrasında Venedik ticareti, 1403'te Venedik-Bizans ve Venedik-Osmanlı arasında imzalanan elverişli bir antlaşmayla hızlı bir toparlanma içine girmiştir. Gene de bu toparlanma Venediklilerin İskenderiye ve Beyrut'tan yaptıkları muazzam baharat alımlarına kıyasla Karadeniz limanlarından yapılan alımlar bir hayli önemsiz kalmıştır³⁴⁶.

1350 dolayları ve sonrası ticaret ağırlık merkezi güneye Kızıldeniz ile Mısır ve Suriye limanlarına kaymış ancak Asya malları özellikle de Tebriz ve Sultanî şehirlerinden gelen ham ipek Efes, Antalya ve Trabzon gibi Anadolu limanlarına uzanan eski güzergâhına devam etmiştir³⁴⁷. Daha önce Asya üzerinde bulunan eski

³⁴³ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 68-69.

³⁴⁴ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 184.

³⁴⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 68-69.

³⁴⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.373-374.

³⁴⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 271.

kervan ticaret yolunun ticaret rotasının Kızıldeniz'e kaymasındaki ana sebep yol güvensizliği idi³⁴⁸.

Kızıldeniz'den Akdeniz'e ulaşan ticaret yollarından biri: Nil nehri vasıtasıyla emtia, Kene (Kıne)'ye getirilir, oradan kervanlarla üç-dört gün süren çöl yolu kat edilir ve Kızıldeniz sahillerindeki Kuseyr limanlarına, oradan da Yenbu ve Cidde'ye sevk edilirdi. Diğer bir bağlantı Cidde ile Süveyş arasında idi. Hindistan malları Süveyş veya Tur limanlarına sevk edilirdi. Buradan da kervanlarla İskenderiye'ye gönderilirdi. Böylece ticaret malları Akdeniz piyasasına ulaşmış olurdu³⁴⁹. Böylece Kızıldeniz'den geçen rotada Araplar tekeli duruma geçti. Ta ki Portekizliler Hint okyanusuna gelene kadar. Doğu ticaretine hakim olan Müslümanlar Portekizlilerin Hindistan'a gelişini tehlike olarak gördü ve yapılan ticarete Portekiz'in aracı kullanmadan ticaret mallarını götürmesinden rahatsız oldular³⁵⁰.

Zaman içerisinde ticaret güzergâhlarında değişiklik yaşanması eski güzergâh sahiplerini rahatsız etmişti. 1395'te Timur Şirvan'da Şemahi ile Gilan'da Lahican ve Leş'din doğrudan Astrahan'a sevk edilmesinden rahatsızlık duyar ve Astrahan'la birlikte Saray ve Azov (Azak) ticaret merkezlerini yakar. Amacı bu malları tekrar Tebriz'e çekmektir. Ancak bütün bu çabalar Tebriz-Küçük Asya hattını güçlendirdi. Zaten bir süre sonra Küçük Asya Timur'un kontrolüne geçti. Buna ek olarak da Altın Ordu'da taht kavgaları başladı. İşte tüm bu sebeplerden ötürü Doğu Avrupa, ticaret kervanları için tehlike arz ettiğinden dolayı baharat ve ipek ticareti XV. yüzyıl ortalarından itibaren kuzey güzergâhından Suriye'ye kaymış bulunuyordu³⁵¹.

Osmanlı Devletinin kuruluş ve genişleme dönemlerinde dünya ticareti Akdeniz ve çevresinde yoğunlaşmıştı. XIV. yüzyıl sonlarına doğru Bursa ve Edirne gibi şehirler ticarî yönden önem kazanmaya başlamışlardı. I. Bayezid'in (1389-1402) Erzincan, Amasya ve Tokat'ı almasıyla İpek Yolu Bursa'ya bağlanmış ve Trabzon deniz yolunun önemi azalmıştı. Antalya ve Alanya'nın da Osmanlı topraklarına katılmasıyla batının Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan baharat vs. ticareti Osmanlı denetimi altına girmişti³⁵².

Orta Doğu'dan başlayıp Akdeniz'i enlemesine keserek Venedik ve Cenova'ya ulaşan ticaret yolunun, Arabistan ve Hindistan ile esas bağlantıyı oluşturulduğunun

³⁴⁸ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 9.

³⁴⁹ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 4.

³⁵⁰ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 9-13.

³⁵¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 274.

³⁵² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 38.

düşünülmesine karşılık, 1400 dolaylarından itibaren Şam-Bursa-Akkerman-Lviv üzerinden Osmanlı topraklarını kuzey-güney yönünde diklemesine kateden bir başka uluslar arası ticaret yolu da hizmet vermiştir. Baharat, ipekliler ve pamuklu kumaşlar dahil şark memleketlerinin ürünleri olarak bilinen çeşitli mallar bu yolla Polonya'ya, Baltık ülkelerine ve Moskova knezliğine ulaşıyordu. Bu hattın biraz daha batısında, Tuna limanları ile Transilvanya'daki Braşov Kenti üzerinden ulaşılan Macaristan ve Slovakya da, güney-kuzey ticaretinin kapsamında diğer bir pazardı. Macaristan'a gelen baharat, bazen Venedik'ten çok bu hattan geçmiş oluyordu³⁵³. Doğu-Orta Avrupa'ya uzanan iki önemli baharat yolu sayesinde Hindistan-Avrupa arası, özellikle baharatı ön planda tutan transit ticaret gerçekleşiyordu. Bunlardan biri Venedik-Pozsony üzerinden, diğeri ise Bursa-Braşov üzerinden³⁵⁴.

Öbür yandan, Bayezid zamanında Antalya üzerinden Arabistan ve Hind ticâreti, Amasya-Tokat üzerinden İran ipek ticâreti, Bursa, Edirne gibi Osmanlı merkezlerini uluslararası ticâret merkezleri durumuna getirmiş bulunuyordu³⁵⁵. Bursa, doğudan Müslüman tüccar kervanlarının eriştikleri en batıda bir merkez olarak, XV. yüzyılda belki daha da erken bir tarihte hem İstanbul'a hem de Güney ve Doğu Avrupa'nın büyük bir bölümüne sevk edilmekte olan İran, Arabistan ve Hint mallarının bir antreposu haline gelmişti³⁵⁶.

Doğuya ulaşmak için Mısır ve Kızıldeniz yolu, coğrafi keşiflerle Afrika'nın güney yolu bulunana kadar doğu-batı ticaretinde esas bağlantı kanalı olarak devam etmişti³⁵⁷. Hindistan mallarının Batı'ya akışında yolu üç parçaya ayırarak ticaret gerçekleşiyordu. Kervanlarla karadan nehirlerle, nehirlerden denize, denizden de Avrupa'ya ulaşması oldukça zorlu bir işti³⁵⁸. Mısır ve Suriye ticareti, özellikle İstanbul için arttıkça, denizlerin güvenliği Osmanlı için önemli bir sorun haline de gelmişti. XVI. yüzyılın başlarında Suriye ve Mısır'ın fethinden sonra, Rodos şövalyelerin üssü olan Rodos adası alınır ve Akdeniz ticaretinin yolu tümüyle Osmanlıların denetimine girdi³⁵⁹. Bu zorlu işe bir de Müslümanların hakim olduğu ticaret yollarında vergilerin yüksek tutulması işi daha da zorlaştırabiliyordu. Ayrıca koruma masrafları da malların

³⁵³ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 41-42.

³⁵⁴ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 359.

³⁵⁵ Halil İncalcık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s.70.

³⁵⁶ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 375; Ayrıca Bkz. Halil İncalcık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s. 123.

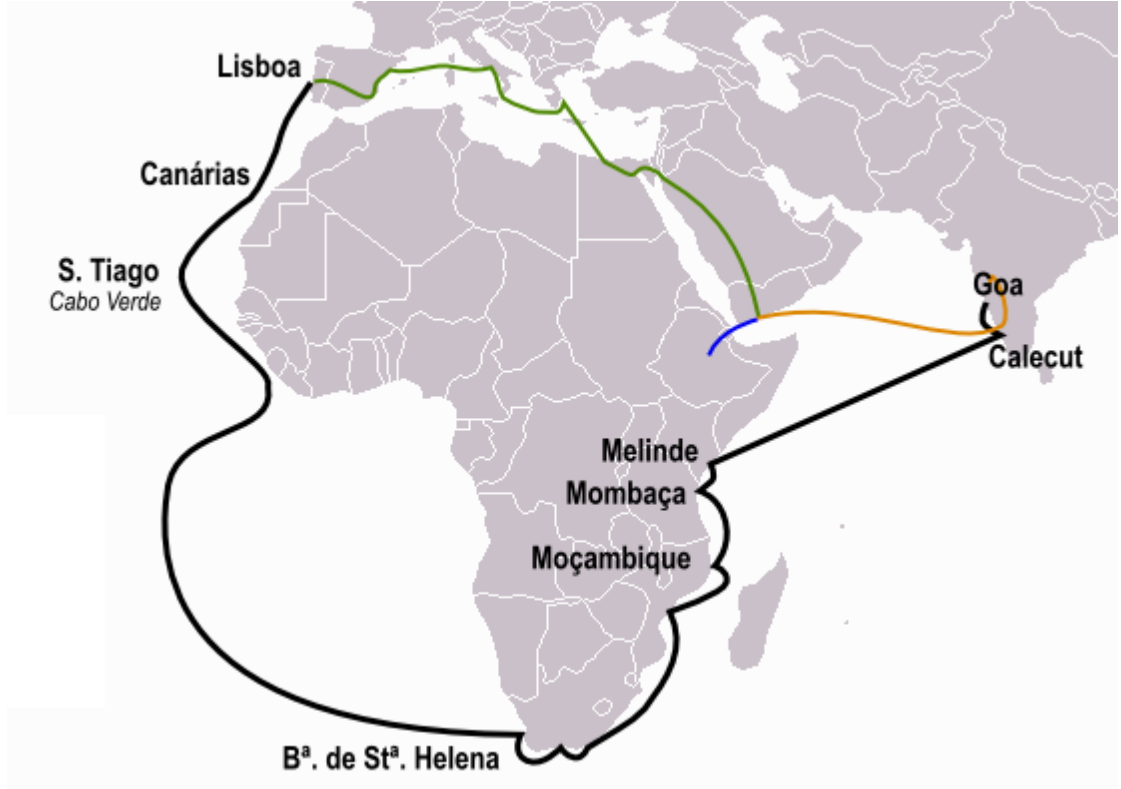
³⁵⁷ Bernard Lewis, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", s. 360.

³⁵⁸ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 13.

³⁵⁹ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 68.

nihai değerinde saf ulaşım maliyetinden çok daha yüksek bir paya sahipti. Örneğin bu durum ipek ticaretinin uzun tarihinde görülebilmektedir. İpek ticaretinin çeşitli aşamalarının ritmi, siyasi imparatorlukların yükseliş ve düşüşünü sıklı bir şekilde etkilemeye de etken olabiliyordu³⁶⁰.

1487'de Lizbon'dan hareket eden Bartelemy Diaz, Afrika'nın güneyinden dolaşarak mid Burnu'nu aşan ilk Avrupalı gemici olmuş ve Hindistan'a denizden gidecek yolun bulunmasında ilk adımı atmıştı. Sonrasında mit Burnu'nu dolaşarak Hint Okyanusuna giren Vasko da Gama, Mozambik kıyılarındaki Melinda limanından temin ettiği *Ahmed ibnı Macıd* İsimli Müslüman bir klavuz sayesinde, 23 günlük bir seyahatten sonra, Hindistan'ın Madras eyaletine bağlı Malabar kıyılarındaki Kalikut limanına geldi (20 Mayıs 1498). Artık Hindistan yolu bulunmuştu. Bundan sonra Avrupa ile irtibat bu yolla saęlanacaktı³⁶¹.



Yeni Yolların Bulunuşunu Gösteren Harita , Kaynak: http://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Dosya:Caminho_maritimo_para_a_India.png&filetimestamp=20050823133112

³⁶⁰ Debin Ma, "The Great Silk Exchange: How the World was Connected and Developed" in *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim History Since the 16th Century*, p. 7.

³⁶¹ Muhammet Yıldıırım, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları", s. 25-26.

XV. yüzyılın sonunda “Vasco da Gama”nın Hindistan’a yeni varış yolunu kullanması ve oradan dönüşte beraberinde götürdüğü çeşitli baharat Portekizlilerin Hindistan’da tutunup burada birçok ticaret merkezi açması için yeterli bir dürtü oldu. Magellan’ın “Victoria” gemisi ile 1519’da tarihte ilk defa dünyanın bir ucundan öbür ucuna gidecek şekilde başladığı dünya tutu, 1521’de son bulana kadar, artık ticaret kapalı ekonomik alanlardan dışarı taşıp tüm yer küreyi kapsadı³⁶². Hindistan yolu bulununca bu, Avrupa için çok büyük bir olay oldu. Zira Anadolu’ya yerleşerek Orta Doğu ve Uzakdoğu’ya geçişi engelleyen ve gün geçtikçe de Avrupa’ya doğru yayılan Osmanlı Devleti’ne hiç dokunmadan Hindistan’a ulaşılacak bir yol bulunmuştu. İstanbul’un Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra Anadolu üzerinden geçişleri durdurulan Avrupalılar, atık bu yolu kullanmaya başlamışlar; sadece Hindistan için değil, yol üzerinde ve sahillerindeki İslam toplulukları için de bir tehlike haline gelmişlerdi. Onları o zaman, keşfedilen bu yeni yol üzerinde durdurmak, İslam dünyasının hâkim ve muktedir devleti olan Osmanlı devletinin göreviydi. Osmanlıların önce Mısır ve Hicaz, sonra da Yemen’i almaları, hep bu bölgedeki Avrupa ve Portekizlilere karşı koymak içindi. Portekizlilerin Kızıldeniz’deki adalara ve Arap yarımadası kıyılarına saldırılarını önlemek, dolayısıyla İslam alemini giderek artan bir Hıristiyan tehlikesine karşı korumak amacı ile Yemen’e sahip olan Osmanlı Devleti, böylece Hindistan’a giden yolu tutarak batıdan gelen Hıristiyan tehlikesine mani olmaya çalışıyordu³⁶³. Hatta bunun için Osmanlı, 1529’da Nil ile Kızıldeniz arasında bir kanal inşasına başladı; ancak Akdeniz’de gerçekleşen çekişmeler Osmanlı’nın bu icraatını kesintiye uğratmıştır³⁶⁴.

Portekiz ticaretinin Hindistan’a varan yeni yolu için şunlar söylenebilir: Her yıl kraliyet filosundan bir konvoy, Tejo Irmağı’nın ağzından yola çıkarak, yanlarına aldığı cam eşya, dokumalar, şaraplar ve saatler gibi albenisi bulunan eşyaları uğradıkları her ara istasyonda boşaltıp, Afrika bölgesine geldiğinde, gemilere köle ve fildişi yüklüyordu. Hint limanlarında ve Endonezya’nın Malakka’sında Portekizliler kendi mallarına karşılık ambarlarını baharatla doldurup, bunları Macao’da ipek ve altın karşılığında satıyordu. Altınların dışında ipekler ise, Portekiz garnizonların ve Japonya ile bu günkü Malezya’da satışını yapacak olan simsarlara devrediliyordu. Sonra tekrar

³⁶² René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 185.

³⁶³ Muhammet Yıldırım, “XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları”, s. 25.

³⁶⁴ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 645.

Malakka ve Hindistan'a karabiber başta olmak üzere çok çeşitte baharat, kaşmir şallar, Hint pamukluları, Kanderi keteni, Kalküta hasası olmak üzere geçilip, oradan da Afrika'ya yelken açılıp, yurda dönüş yapılarak, Lizbon halkına Asya malları sergileniyordu³⁶⁵.

XVI. yüzyılda Hint ticaretinde Afrika önemli bir noktadaydı. Afrika ile Hindistan karşılıklı mal taleplerinde bulunmaktaydılar. Afrika'nın sahillerinden Hindistan'a yoğun olarak demir madeni gitmekteydi. Ayrıca burada bakır ve gümüş işçiliği de ileri düzeydeydi³⁶⁶.

Umman körfezi ise Doğu-Batı ticaretinde dinlenme noktasıydı. Arap ve Afrikalı tüccarlar burada durduğu sırada birbirleriyle mal takası yapabiliyor takas bitince Hind'e gitmek üzere harekete geçiyorlardı³⁶⁷.

Coğrafi keşiflerle büyük çapta toptancı ticareti için yeni yolların bulunmasından ancak Atlantik'e kapısı olan uluslar yararlanabildi. Bunlar İspanyollar, Portekizliler, Fransızlar ve İngilizlerdi. Akdeniz'e kapanmış olan İtalyanların ise bu devletlerarasında yeri yoktu; ama yine de onlar gemicilikteki ustalıklarını yabancı devletlerin hizmetine sundular. Ancak bu yeni ticaret yolları kıta toprağındaki yolları zarara uğratiyordu. Avusturya'da Sibiryadan geçen yollar ıssızlaşmış, Ren yolu önemini yitirmişti. Augsburg, Nürnberg gibi zamanında önemli olan kentler, dünyanın yeni ticaret eksenini Atlantik'in kıyısında olmadıkları için, Venedik gibi hasta kentler haline dönüşmüşlerdi³⁶⁸.

Keşifler sonunda, Kızıldeniz ve Basra Körfezi yollarıyla Avrupa'ya giden baharatın dalgalanmasından dolayı Venedik v.b. ülkelerde meydana getirdiği iktisadi kriz açısından değerlendirmeye göre; Eski teori, yani Portekizlilerin Hindistan'a varışlarından sonra baharatın Doğu Akdeniz limanlarına gelmez olduğu, dolayısıyla Venedik'in bir ekonomik çöküntüye düştüğü olduğu görüşü, yeni delillerin ışığında yapılan bazı araştırmalarla çürütülmüştür. Salih Özbaran'a göre, "Baharat ticaretinin - bazı dalgalanmalara rağmen- on altıncı yüzyılda devam ettiği, ancak müteakip asır

³⁶⁵ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 185-186.

³⁶⁶ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 119-121.

³⁶⁷ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 124.

³⁶⁸ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 187.

başlarında Hollandalıların ve akabinde İngilizlerin Hint Okyanusu'nda görünmelerinden sonra Doğu Akdeniz'in Hint Okyanusu kaynağından mahrum kaldığı ispatlanmıştır³⁶⁹.

Yine de Ticarete yeni yolların keşfine rağmen Osmanlı-Hindistan ticareti Halep pazarında hala canlı olmasını Hürmüz'ün gelişmesiyle ilişkilendirmek mümkündür. XVI. yüzyılın sonlarına doğru Halep'e İran ipeğinin yanı sıra Hürmüz ve Basra yolu ile Hint malları gelmekteydi³⁷⁰.

XVI. yüzyılda Avrupa ekonomisi için Mısır'dan Karadeniz'e kadar olan bölgeler yani Levant denilen bölge, dünya ticaretinde çok önemli bir yer tutuyordu. Ümit Burnu'nun keşfinden sonra da Osmanlı girişimleri sayesinde yeniden gelişen Osmanlı pazarları Avrupa'nın yükselen ekonomisinde önemli olduğu için hala vazgeçilmez durumda idi. Bu tarihlerde İngiltere Levant ticaretine önem vererek *Levant Company* adı altında Londralı bankerler kumpanya kurmuşlardı ve bunların Osmanlı ülkesinde ticaret yapması için Sultan'dan özel imtiyaz almaları gerekiyordu. Bu ahdnâme yabancı tüccarların ülkede serbestçe ticareti yapması, canlarını ve mallarını güvence altına almasının garantisi anlamındaydı. Osmanlı'ya dost memlekete verilen imtiyazlar, düşman safına geçildiğinde bitiyordu. Siyasi bir dayanışma olarak da karşımıza çıkan kapitülasyon (ticari imtiyaz), bize örneğini Osmanlı-Hollanda ilişkisinde vermektedir. Habsburglara karşı isyan ve mücadele halinde olan Hollandalıları Osmanlılar ekonomik gelişmelerinde 1579'dan beri destekliyordu³⁷¹. XVI. yüzyılda İngilizler Doğu'ya gitmek istedi. Londra tüccarı Portekizlilerin gittikleri ticaret yolları yerine başka bir yoldan gitmeyi tercih ettiler. Bu yol Rusya ve İran'dan geçen yoldu. Aynı zamanda Londra tüccarı Osmanlı'dan ticari imtiyazlar alarak(1580) Akdeniz ticaret yolunu da kullandılar³⁷². Bu imtiyaz 1583'te daha da genişletilmişti³⁷³. Nihayetinde 1612'de İngiltere'ye verdikleri ahdnâme gibi bir kapitülasyonu Hollandalılara da bağışladı³⁷⁴.

XVI. yüzyıl başında bir duraklamadan sonra Orta Doğu boyunca uzanan ticaret yolları eski ehemmiyetini yeniden kazandı ve on altıncı yüzyılın sonunda kıtalararası kervan ticareti, belki de tarihi neticesi olarak telakki edilmesi gereken boyutlarına ulaştı. Kervan ticaretine kat'î darbe kuzey-batı Avrupalı ticaret kumpanyaları -1595 den sonra

³⁶⁹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s. 68.

³⁷⁰ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 9.

³⁷¹ Halil İnalçık, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, s. 34.

³⁷² Abdurrauf Sinno, "İttifâkiyât Britanya va Muâhedâtihâ ma □ İmârât al-Halic al-Arabiyye (1798-1916) Fusûl min al-Heymene va Et-teftî", *Mücellet Tarih al-Arab va al-Âlem*, Beyrut, 1998(Halaka Ula), s. 2.

³⁷³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 144.

³⁷⁴ Halil İnalçık, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, s. 34.

Hollandalı *Vorkompagnieen*, 1600 de *East India Company*'e 1602'de de *Dutch United East India Company* (VOC)- nin gelişinden önce vurulmamıştır³⁷⁵.

Poretkezli Malakka'da satın aldığı şeyi Çin'de üç dört katı fiyata satıyordu. Bir malın Goa'dan Avrupa'daki mağaza tezgâhına kadar geçen yolculuğunda, fiyatı on katı hatta yüz katı artabiliyordu. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Venedik Kızıldeniz'le Mısır üzerinden, hayli dolambaçlı yollardan getirdiği karabiber Venedik'e varırsa, Lizbon'dakinden çok daha pahalıya mal oluyordu³⁷⁶.

Bu zorlukların karşısında Venedikler Suriye konsoloslarını 1545'te, doğrudan çalışmalarına son verdikleri Şam'dan Trablusşam'a, oradan da 1548'de Halep'e gönderdiler. Bu gelişme, Doğu Hint adalarından gelen karabiber ve diğer baharatların geliş güzergâhının Basra Körfezi-Fırat Nehri rotasını takip ettiğini gösterir³⁷⁷. Bu yerlerde baharat ikmalini yapan Venedik'in refahı bir süre sendelemiş ise de 16. yüzyılın ortalarına doğru tekrar toparlanmıştır. Hatta Venedik bu yüzyılın son 30 yılında çarpıcı ilerlemeler kaydetti³⁷⁸.

Aslında yeni yollarda da yol güvenliği ve kaçakçılık gibi meseleler oluşmuştu. İspanya ve Portekiz'in XVI. yüzyıldaki atılımlarını elde edemeyen uluslar bunları çekemeyip, ya ticaret konvoylarına korsan gemileriyle saldırdılar (İngiltere korsanları) ya da kendi kaptanlarını bilinmeyen ülkeleri aramaya yolladılar³⁷⁹. 1545-1546 kışı sırasında Malabar kıyıları açığında Portekizliler kendi ticaretinin sekteye uğramaması için, yoğun bir faaliyet göstererek burada oluşan kaçakçılığı önledi. Ancak bir süre sonra denetimler kendiliğinden gevşeme sürecine girdi³⁸⁰.

Hindistan Kızıldeniz'e İran yolu ile de ihraç yapmaktaydı. Gelen keresteler İran'ın Bassein limanı vasıtasıyla Cidde'ye naklediliyordu. Bu keresteleri Osmanlı gemi inşasında kullanıyordu³⁸¹. İran'a gidip gelen kervanların izlediği birkaç yol vardı. En kuzeydeki yol Erzurum'dan geçerci; Güney Doğu Anadolu'da ise ana gümrük kapısı Diyarbakır'dan geçerci. Anadolu (Rum) ve Halep'e giden tüccarlar İmadiye kazasından, Cezire'den, Musul sancağından ve çeşitli İran kentlerinden gelirlerdi. Halep'ten İran'a

³⁷⁵ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s. 69.

³⁷⁶ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 186-187.

³⁷⁷ Edhem Eldem; Daniel Goffman; Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti (Halep, İzmir ve İstanbul)*, Çev.: Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003, s. 29.

³⁷⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 407.

³⁷⁹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 186.

³⁸⁰ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, s. 644.

³⁸¹ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 11.

giden tüccarlar ise Güney Doğu Anadolu'dan geçen ticari trafiği yoğunlaştırırlardı³⁸². Diyarbakır'a giden yol Van'dan geçerdi. Van'ın ticaret yolu üzerinde önemli bir nokta olmasına rağmen, tüccarlar yüklerini burada değil, Diyarbakır'da açmak zorunda idiler. Bu durum uygulaması 1637'ye kadar devam edecekti³⁸³.

Baharat, boya ve Hind kumaşları gibi değerli maddeler, genellikle Şam-Adana-Konya üzerinden Anadolu'yu çapraz kesen eski ticâret yolu üzerinden kervanlarla gelirdi. İkinci bir yol, Mısır ve Suriye limanlarından Antalya'ya, oradan Bursa'ya gelen deniz yolu idi. Bu kısa ve ucuz yol, bilhassa ağır ticâret malları için kullanılırdı³⁸⁴.

Osmanlı-Hindistan ticaretinde göz ardı edilemeyecek bir husus vardır ki o da hac yoluyla yapılan ticarettir. Mekke ve Medine herhangi bir imalatın merkezleri olmadığı halde özellikle Hindistan'dan gelen çeşitli lüks malların, bu iki hac merkezinde bulunduğu ve buralardan bu malların bir kısmı Anadolu'ya ulaşıyor olması söz konusudur. 1578-79'dan az önce Homs kadısı merkezi idareye, Bursa'daki Emir Buhari vakfında çalışmakta olan ve hac dönüşü Homs'tan geçen kardeşiyle bir miktar Homs alacası ve Şam taftası gönderdiğini; ancak yeni hacı olan kardeşi daha Suriye'deyken elindeki değerli malların çalındığını belirten bir mektup yazmıştır³⁸⁵.

Büyük tekneler için Kızıldeniz'in kuzey kesiminde seyrüsefer tehlikeli olduğundan, Hindistan'dan gelen gemilerin son iskelesi Cidde oluyordu. Her yıl ya Mayıs ya da Kasım aylarında yelkenliler ya da kadırgalar Cidde'den Tur'a (Tor), buradan da kervanlar yüklerini Kahire'ye aktarıyorlardı. Cidde'de boşaltılan baharatın önemli bir bölümü karadan Mekke-Şam yolunu izleyerek Halep'e geliyor, oradan da Bursa'ya geçiyordu³⁸⁶. Burada, din ile bağlantılı ticaret konusunda farklı açıdan yorum yapan René Sédillot'a yer vermek istiyoruz: *“Din ve ticaret birbirlerine karşı yararlı oluyordu. Topluca kılınan namazları ve dinsel nitelikli yılanmalarıyla zaten kent kültürü eğilimi gösteren İslamiyet, ticareti sadece kayırmakla kalmadı, aynı zamanda varlığının temeli yaptı. Kentlerde camiler bulunuyor ve camilerin çevresinde de tacirler, ferahlık veren gölgeliklerin altında, sattıkları malın cinsine göre kümeleniyordu”*³⁸⁷.

³⁸² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 63-64.

³⁸³ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s. 288.

³⁸⁴ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s. 124.

³⁸⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 68.

³⁸⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 408.

³⁸⁷ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 112.

Tekrar yol konusuna dönecek olursak, Açe-Kızıldeniz ya da Açe-Gücerat-Basra ticaret rotası XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Asya ticaretinin anayolu haline gelmiş bulunuyordu³⁸⁸. Ancak Basra Körfezi'nin iktisadî öneminin Baharat Yolu'nun üzerinde bulunmasından kaynaklansa da Hindistan ve Sumatra'daki Açe Sultanlığı'ndan gelen baharatın Basra Körfezi'ne değil daha çok Kızıldeniz'e ve Mısır'a yönelmiştir. Bu da Osmanlıların Basra Körfezi'nin girişini denetim altına alamamalarının bir sonucu olabilir. Nitekim Hürmüz Adası, Piri Reis'ten sonra, bir daha kuşatılmamış ve Portekizlilerden sonra İngiliz donanmasının desteğiyle İran'ın eline geçmiştir (1031/1622). Dolayısıyla iki kıyısı farklı ellerde olan Körfez'in iktisadî önemi nispeten azalmıştır³⁸⁹.

Akdeniz Ticaret yolunun Batı tarafı ise şöyle: Floransa ile Osmanlı ticaret merkezleri arasında, taşıyıcılığını genellikle Cenova gemilerinin üstlendiği deniz trafiği, Pisa veya Livorno'dan yola çıkıp Sakız adasına ulaşır; yükler buradan Anadolu kıyısındaki Çeşme limanına getirilir, oradan da kervanlarla Bursa ve İstanbul'a taşınırdı. Ancak bu deniz yolu Cenovalılar için çok güvenli değildi. Zira Venediklerin deniz hakimiyeti ve korsanlık faaliyetleri karşısında Floransalıların elinden hiçbir şey gelmiyordu³⁹⁰.

Hindistan'ın Irmak taşıt yolları saray mensupları, ordu ve kalabalık kentlerin halkı gibi büyük müstehlik unsurları kapsayan başkentler bölgesine doğru (Delhi, Agra Fetihpur Sikri) kara ve suyollarıyla birçok mal gelirdi. Bengal ve Bihardan, yükte ağır ve pahada hafif olan birçok yiyecek maddeleri (buğday, pirinç, şeker) Gence ve Cemme Irmakları üzerinde işleyen gemilerle bu bölgeye gönderilirdi. Bu ırmaklar ve batıda Sint ırmağı, büyükçe gemilerin işlemesine müsait olduklarından başlıca ulaştırma yolları idiler. Akıntıya karşı gitmek güçlüğü dolayısıyla, onun nisbeten hafif olduğu ve uygun yellerin en çok estikleri devirlerde gidiş gelişin daha sık olması tabii idi. Kara taşıtları ise en çok öküz sırtında yapılırdı. Delhi-Agra bölgesiyle Kuzey-Batı Hindistan arasındaki kervan ticareti için en uygun yol Racistan'dan geçen yoldu; çünkü kumluk ve geçilmesi kolay olan ırmaklar mevcuttu. Deniz taşıt yollarına bakıldığında, Hindistan'ın kıyı kısımları, bilhassa batıda, pek sarp olduğundan oralarda yollar çok kere patika durumunda idiler. Bu yüzden kıyılara nisbeten yakın olan bölgeler arasında ticaret daha çok denizden olurdu. En çok batı kıyı boyunca korsanlık çok gelişmiş olduğundan

³⁸⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 409.

³⁸⁹ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 260-261.

³⁹⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 297.

gemiler korunmak için toplu olarak, yerli tabire göre, “kafile” halinde gidip gelmek zorunda idiler. Açıktan gelen ve kıyı boyunca gidecek gemileri kıyıya atabilecek olan mevsim rüzgârlarının esmedikleri veya hafif oldukları sırada Eylül’den Mayıs’a kadar (bu iki ay da az çok dâhil) 2-300 gemilik kafileler Gücerat limanlarıyla Dekken limanları arasında gidip gelirlerdi. Çok kere bunları Portekiz savaş gemileri korurlardı³⁹¹.

Hindistan ticâret yolunun 1500’den önce Asya’dan Akdeniz’e uzanıp, Çin, Hindistan ve İran’dan ipek ve baharat taşıyan kervanlarca kullanılan belli başlı ticaret yolları, 1260-1345 Moğol Cihan Barışı’nın (Pax Mongolica’nın) döneminde kuzeye, yani ya Tana (Azov: Osmanlı döneminde Azak), Soldajo ve Kefe gibi Karadeniz Limanlarına, ya da Sultâniye veya Tebriz üzerinden Trabzon, Samsun, Ayas (Layas), Antalya ve Efes gibi Anadolu Limanlarına kaymıştı. Bu değişiklik Memlûk egemenliğine giren Orta Doğu ile İran’da üslenen ve Irak Körfezini kontrol altına alıp, Hint baharatı, değerli taşlar ve diğer ticaret emtiası üzerinde tekel kurmaya çalışan Moğollar arasında şiddetli bir mücadeleye yol açtı. Artık Tebriz’e ve sözü edilen Anadolu Limanlarına Venedik’li ve Cenovalı tüccarlar yerleşerek Asya emtiasının özellikle ipek ve baharatla birlikte yerli ürünler üzerinden canlı bir ticaret yürütülüyordu³⁹².

XV. yüzyılda Hindistan mallarının Osmanlı Türkiye’sine ithalinde İskenderiye-Antalya deniz yolundan da yararlanılıyordu. Ancak Osmanlıların 1522’de Rodos’u alıp İstanbul ile Mısır’daki İskenderiye ve Dimyat Limanları arasında dolaysız deniz yolunu güvenli kılmalarından sonra, uluslar arası Hint baharatı ticaretindeki eski önemini 16. yüzyılda artık yitirmişti. Ancak zaten Hint emtiasının esas güzergahı daima Şam-Bursa kervan yoluydu³⁹³.

XVI. yüzyılda Hint Okyanusunda önemli ticaret limanları ise, Makdişo, Mâlendî, Minbese, Kilva, Madagaşkar, Sakdârî Aden, Sahâr, Zafâr, Kalhat, Meskat Sirâf, Kays, Hürmüz, Kacrat, Kambay, Diyo, Al-Deybel, Cava, Kâlikut, Kulam Mâlî, Seysel, Kurumandil, Sernedib, Zeybet Al-Mahel Sumatra, Melkâhinân, Ez-Zeytun, Hanfû, Lukîn, Sinkellen idi. Doğu’nun ticaret emtiası tüm dünyaya bu limanlardan akmaktaydı. Bu limanlardan en önemlisi, şimdiki Tanzanya’nın güneyinde bulunan

³⁹¹ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 542-544; ayrıca Hint Okyanusu’nda ticaretin bazı mevsimlerde yapılmak zorunluluğu konusu için bkz. Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), *Alem Al-Ma’rifî*, S. 151, Kuveyt, 1978, s. 6.

³⁹² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.373.

³⁹³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 375-376.

Makdišo idi. Çünkü Somal, Habeşli, Sudan, Doğu Afrika tüccarları burada yoğun olarak bulunmaktaydı. Bu bölgeden en çok devekuşu tüyü, Sandal ağacı, abanoz, fildişi ve amber ticareti yapılırdı³⁹⁴.

Hint Okyanusu'nun dış alımını yapan limanların başında Basra ve Süveyş vardı³⁹⁵. Basra civar bölgelere Hint mallarının dağılım merkeziydi. Hint mallarının büyük bir bölümü Bağdat'a transit geçmekte Basra'da gümrük ödenmemekteydi. Gelen emtia ya Basra'ya çıkar ya da transit olarak Bağdat'a giderdi³⁹⁶.

Trablusşam'da iskelenin yakınında ticaret emtiası ile barut, zahire vb. emtianın depolandığı mukataa yoluyla işlenen dükkânlar ve mahzenlerin 1536-1595 yılları arasında yıllık geliri 3,000 akçe idi. *Trablusşam iktisadî bakımdan Haleb ve Şam şehirleriyle yarışabilecek bir durumda değildi*³⁹⁷.

Edindiğimiz bilgilere göre, XVI. yüzyıl ve öncesinde Hindistan'a giden yol kontrolü çoğunlukla Türklerin ve Müslümanların elinde bulunmuştur, diyebiliriz. Bu durum Avrupalının istemediği bir şeydi. Coğrafî keşiflerle yeni ticaret yollarının kullanılmasından sonra da Akdeniz ve Kızıldeniz'den ticaret malları Avrupa'ya akmaya devam etmiş ve Akdeniz önemini daima kurumuştur. Bu konu'da Mustafa Öztürk'ün fikirleri, düşüncelerimize rehber olmaktadır: “*Akdeniz, tarihte koruduğu önemini gelecekte de korumağa devam edecektir. XV. yüzyılın sonlarında başlayan coğrafi keşiflerle yeni ticaret yollarının bulunmasıyla XVI. yüzyıldan itibaren cazibe merkezlerinin Atlas kıyılarına kaydığı, Akdeniz'in eski önemini kaybettiği yolunda yaygın bir kanaat vardır. (...) Yeni ticaret yollarının bulunması ve cazibe merkezlerinin değişmesi, belki ilk zamanlarda Akdeniz'in öneminde bir sarsıntı geçirmesine sebep olmuştur. Fakat hiçbir zaman önemini kaybetmemiştir. Nitekim yeni bulunan (Afrika'nın güneyi dolaşarak Hindistan'a ulaşan) yolların, mevcut teknoloji ile aşılmasının zorluklan, tehlikeli ve uzun yolculuk, maliyet fiyatlarını arttırdığından kısa sürede 16.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Akdeniz'in öneminin yeniden artmasına sebep*

³⁹⁴ Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 115-119.

³⁹⁵ Robert Mantran, “XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti”, s. 14379.

³⁹⁶ Halil İnalçık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s. 18-19.

³⁹⁷ Enver Çakar, “XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)”, *Tarih araştırmaları Dergisi*, S. 35'ten Ayrı basım, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2004, s. 63,69.

*olmuştur. Gerçekten de bundan sonraki Avrupa siyasi dengesinin mihverini Atlas veya Afrika yolu değil, Akdeniz oluşturmuştur*³⁹⁸.

2.3. Ticaret Yol Ağında Bulunan Önemli Yerleşim Merkezleri

Osmanlı için Asya ticaretinin iki sebebi vardı. Önce Osmanlı'nın büyük şehirlerinin ihtiyacını karşılamak, sonra Avrupa'ya giden ürünleri ve malları Osmanlı topraklarından geçirmek. Osmanlı kentlerinden büyük tüketim merkezleri İstanbul, Halep, Şam, Bağdat, Kahire ve İskenderiye idi. Buralar aynı zamanda belirli madenlerin işlendiği yerlerdi³⁹⁹. Osmanlı için gümrüklerin en önemlileri ise Süveyş'te idi. Burası, Mısır'ın Yemen, Arabistan, Hindistan ve Uzak Doğu ile ticaretinin en önemli antreposuydu⁴⁰⁰. Süveyş'in bu öneminden dolayı Osmanlı Akdeniz'den Süveyş Denizi'ne bir kanal açmak istemiş, bunun için araştırma yapmak üzere mimar ve mühendislerin gönderilmesi hususunda Mısır Beylerbeyine hükümler göndermiştir⁴⁰¹.

Aşağı Irak'ta bulunan Zakiyye iskelesine Hindistan'dan gelen gemiler yanaşırdı. Ayrıca İran'dan gelen koyunun ticareti için de transit geçit bölgesiydi⁴⁰². *İran, dünya coğrafyasının önemli merkezlerindedir. Asya kıtasının Akdeniz'e ve Orta Doğu'ya açılan en önemli mevkiidir. İran coğrafyasına hâkim olan güçler kısa zamanda çevrelerine de hâkim olurlar. Bu hâkimiyet alanı Hazar denizinin güneyinden ve doğusundan başlayarak Afganistan'ı içine alır ve güneyde Hindistan'ın kuzeyine Basra Körfezi'ne kadar devam eder. Batıda ise Anadolu ve Akdeniz'e kadar uzanır. Dikkat edilirse söz konusu geniş alanlar gelecekte de önemlerini koruyan stratejik bölgelerdir. Siyasi ve iktisadî güç merkezleri bu alanlardır*⁴⁰³.

Kuruluş döneminde, Bursa, İznik gibi, bazı Osmanlı şehirleri transit ticaretin merkezi haline gelmişlerdir. Şam ve Halep'ten gelen baharat ve tekstil ürünleri Bursa üzerinden, özellikle İtalyan şehirlerine aktarılmıştır. Kuruluş döneminden itibaren, Osmanlı kasaba ve kentleri hiçbir zaman kendi içlerinde kapalı birimler olarak kalmadılar. Daima değişik pazarlarla önemli bağlar kurdular. *Doğu Transit Ticaret Yolu'nun* verimli işlenmesi, bu şehirlerin avantajı oldu. Avrupa devletleri ve tüccarlarıyla

³⁹⁸ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 52-53.

³⁹⁹ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1438.

⁴⁰⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 127.

⁴⁰¹ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 351, b. 721.

⁴⁰² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 417.

⁴⁰³ Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 56.

iktisadi ilişkiler, büyük ölçüde *yerel pazarlar* üzerinden kurulmuş, hem *yerel ticaret* hem de *transit ticaret*, bu pazarlar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Yerel pazarların herhangi bir nedenle durgunluk veya kriz içine girmesi, Devletin malî yapısını, malî ilişkilerini bozacağından, *lonca teşkilatı* çerçevesinde örgütlenen bu pazarlar, devlet tarafından daima korunmuştur. Bursa, Selanik, Edirne, Bergama, İzmir, Konya, Diyarbakır, Şam, Halep, Tebriz, o dönemde önemli ticaret şehirleri ve yerel pazarlar niteliğindedir⁴⁰⁴. Burada bir noktaya değinmek istiyoruz. Akdeniz’e kıyısı olduğu halde İskenderun iskelesi XVI. yüzyılda çok fazla bir önem teşkil etmiyordu. Bu önem ancak XVII. yüzyıldan itibaren kendini göstermiştir. Hatta buraya bir kale inşa edilmiş ve Halep’te bulunan bazı ülke balyozlarının da İskenderun’da birer temsilci bulundurdular⁴⁰⁵.

İstanbul, bir yanda Karadeniz ve Tuna iskeleleri ile öte yanda doğu Akdeniz’in, Arabistan’ın ve Hindistan’ın belli başlı kentleri arasındaki kuzey-güney ticaret anayolunun mihranıydı⁴⁰⁶. İstanbul haricinde Karadeniz kıyılarını kapsayan üç gümrük bölgesi daha vardı. Sinop’tan Trabzon’a kadar uzanan *Sinop gümrük bölgesi*, Kuzeydoğu’da Çerkesistan’a kadar uzanan *Kefe gümrük bölgesi* ve Kefe’den Varna’ya kadar uzanan *Akkirman gümrük bölgesi*⁴⁰⁷

Osmanlı’da büyük kentlerin çoğu denizden uzakta, içerdedir. Trabzon, Sinop ve belki de Antalya dışında hatırı sayılır büyüklükte hiçbir kentin limanı yoktu. Belirtmek gerekir ki bu sayılan üç kent de oldukça mütevazı yerleşimlerdi. Yani Anadolu liman kentlerindeki ticaret genellikle bu yerleşim yerlerinin önem kazanmasını sağlayamadı. Bunun nedenlerinden biri limanlara gelen malların genellikle içerdeki kentlerde ya da başkentte oturan tüccarlara ait olmasıydı⁴⁰⁸.

XVI. yüzyılda Hint Okyanusuna açılan önemli ticaret limanları ise, Makdişo, Mâlendî, Minbese, Kilva, Madagaşkar, Sakdârî Aden, Sahâr, Zafâr, Kalhat, Meskat Sirâf, Kays, Hürmüz, Kacrat, Kambay, Diyo, Al-Deybel, Cava, Kâlikut, Kulam Mâlî, Seysel, Kurumandil (Korumandal), Sernedib, Zeybet Al-Mahel Sumatra, Melkâhinân, Ez-Zeytun, Hanfû, Lukîn, Sinkellen idi. Doğu’nun ticaret emtiası tüm dünyaya bu

⁴⁰⁴ Ferhat Başkan Özgen, “Osmanlı Devleti’nin Diğer Devletlerle İktisadi İlişkileri”, *Yeni Türkiye Dergisi*, 701 Osmanlı Özel Sayısı II, Ekonomi Ve Toplum, Yıl 6, S. 32, Mart-Nisan 2000, s. 101-111.

⁴⁰⁵ Enver Çakar, *17. Yüzyılda Halep Eyaleti ve Türkmenleri*, Elazığ, 2006, s. 53/1 numaralı dipnot.

⁴⁰⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.227.

⁴⁰⁷ Zübeyde Güneş Yağcı, “İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, Volume 3/2, 2011, s. 374.

⁴⁰⁸ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, s. 93-95.

limanlardan akmaktaydı. Bu limanlardan en önemlisi, şimdiki Tanzanya'nın güneyinde bulunan Makdişo idi. Çünkü Somal, Habeşli, Sudan, Doğu Afrika tüccarları burada yoğun olarak bulunmaktaydı. Bu bölgeden en çok devekuşu tüyü, Sandal ağacı, abanoz, fildişi ve amber ticareti yapılırdı⁴⁰⁹. Bunların arasında Hürmüz ve Malaka, Portekizlinin güçlü olduğu noktalar⁴¹⁰. XVI. yüzyılda Kızıldeniz'de bulunan en işlek limanlar Yenbu, Cidde, Sevvakin, Tur ve Süveys idi. Bunlara Yemen'in Moha limanını da eklemek gerekmektedir⁴¹¹.

Hindistan'ın dış ticarete açılan limanlarının en önemlileri ise, Kuzey batıda Sint bölgesinde: Lahari-Bender, Gücerat'ta (Avrupalılar daha çok körfezin adı olan Kambay kelimesini kullanırlar) Bender-i Dev (Diu), Goga, Kambay, Broç, Surat ve Daman, Bender-i Dev ve Damen limanları, Portekizlerdeydi. Böylelikle bunlar Kambay körfezinin ağzına egemen olmuşlardı ve gerekince bu iki limanda üslendikleri savaş gemileriyle Gurkanlı elinde olan Kambay körfezinin öbür limanlarını az zahmetle abluka edebiliyorlardı. Az daha güneyde Portekizlerin elinde olan Basseyn limanı önemli bir gemi yapma yeri idi; Çavl limanı da Portekiz'lerde idi. Dekken'de Goa limanı Portekizlerin genel valilik merkezi idi. Güney batı Dekken'de Kalikut limanı, Zamorin denilen yerli hükümdarlar elinde bulunup Portekizlere karşı koyanların bir üssü olmuştu. Onun az güneyinde Koçin limanı önce Portekiz'lerin eline geçmişti (1502). Seylan adasında Kolombo limanı Portekizlerin elinde idi. Güney-Doğu Dekken'de yerlilerin elinde Negapatam limanı, daha kuzeyde Gülkende devletine ait Mazulipatam limanı vardı. Bengal bölgesinin o zamanki başlıca limanları: Satgaon, Hugli, Sripur ve Çittagong'dur⁴¹².

Racistan, Hindistan'ın birçok yerine tuz; Sind dokuma ve çivit, Bengal hububat ve hele pirinç ve şeker gönderdi (Bengal bu maddeleri ihraç da ederdi). Gücerat, en çok sanayi ve ticaret ülkesi olduğu için, yiyeceğinin önemli kısmını öbür bölgelerden; pirinci Dekken'den ve birtakım hububatı da Malva'dan getirtirdi. Merkezî Hindistan da türlü yiyecek maddesini öbür bölgelere satardı⁴¹³. Gücerat (Kambay/Kambai) gibi devletçikler doğrudan Kızıldeniz'deki Moha, Cidde, Kuseyr limanlarına sevkiyat yapıyordu. Gücerat tüccarları ticaret mallarını daha ziyade Kızıldeniz'e götürüyorlardı.

⁴⁰⁹ Şevki .Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 115-119.

⁴¹⁰ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 16.

⁴¹¹ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 10.

⁴¹² Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 546.

⁴¹³ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, s. 543.

Gücerat'ın Surat limanından Cidde ve Moha'ya her yıl ticaret gemileri gönderiliyordu. Bu gemiler silahla da teçhiz ediliyordu. Habeşistan'ın ticareti Sevvakin limanından yapılırdı. Sevvakin ile Cidde arasında sürekli bir deniz trafiği bulunmaktaydı. XVI. yüzyılda Moha limanında bir Hint kolonisinin ikamet ettiği bir kasaba mevcuttu. Tur'a gelen baharat, -Kahire veya İskenderiye- Akdeniz piyasasına intikal ettirilirdi. Cidde'ye gelen baharat buradaki limanlardan alınır kervanlar vasıtasıyla Suriye liman ve şehirlerine nakledilirdi⁴¹⁴. Habeşistan'ın Massava şehrinde 1520'den itibaren görülmeye başlayan ve şehirde ticaretle meşgul olan bir Osmanlı kolonisi mevcuttu⁴¹⁵.

Osmanlı-Hindistan ticaretinde Akdeniz merkezli ticaret yollarını belirlemeye çalıştık. (Ticaret emtiasının vardığı yerler geniş alana yayılır, ancak ticaretin geçtiği güzergah bellidir. Bu anlamda keşifler sonunda yeni bulunan yolların global olduğu iddiasına göre Akdeniz güzergahında emtiasının ulaştığı yerlerle yeni bulunan yollardan geçen ticaret emtiasının ulaştığı yerlerin karşılaştırılması gerekmektedir. Buna göre Akdeniz yolunun dünyanın ticaret merkezli bir yol olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bu konuda şahsi fikrini belirten Robert Mantran, XVI. yüzyılın büyük bir bölümü için Ümit Burnu yolunun fiili durumda eski Hint Okyanusu, İran Körfezi ve Kızıldeniz yollarını alt üst edecek kadar bir öneme sahip olduğuna inanmamaktadır⁴¹⁶.

Tüm yerleşim merkezlerinin isimlerini araştırırken XVI. yüzyıldaki karye olarak anılan "Hindî" ismine rastlanmıştır⁴¹⁷. Hindî (Söğütlü Köyü/Bayburt) Köyün yerleşim tarihi ile ilgili ulaşılabilen en eski kayıtlar XVI. yüzyıla kadar uzanmaktadır⁴¹⁸. Şimdiki Bayburt Şehrinin köyü olan Hindî (Söğütlü), adını Hintli bir şahsa ithafen mi, yoksa o mahalde bulunan Hintli kolonlardan mı aldığı bilmemekle birlikte, Osmanlı'ya ait bazı yerler Hindî/Hindiyân şeklinde adlar almış yerleşkelerin olduğunu bilmekteyiz. Örneğin XVII. Yüzyılın başlarında Halep'te "*Hendek-i Balûh ma'a Hindiyân*"⁴¹⁹ adında bir mahalle bulunmaktadır. Bu da bize yer adlarında orada yaşayan kültürlerin etkili olduğunu göstermektedir. Böylece Anadolu ve Orta Doğu'daki bu tür isimlere bakarak gerek ticaretin gerek de kültürlerin etkileşimlerden kaynaklı Hint etkisini görebiliriz.

⁴¹⁴ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 4-12.

⁴¹⁵ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 43.

⁴¹⁶ Robert Mantran, *XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, s.127.

⁴¹⁷ 7 Numaralı Mühimme Defteri/III (975-976/1567-1569), Özet-Transkripsiyon-İndeks, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1998, s. 210, b. 2397.

⁴¹⁸ http://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6%C4%9F%C3%BCt%C3%BC_Bayburt

⁴¹⁹ Mustafa Öztürk, "1616 Tarihli Halep Avârız-Hâne Defteri", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S.8, 1999, 272. Ayrıca Bkz. XVII. Yüzyılda Halep'te *Hindiyân* adlı mahalle hakkında ayrıntılı bilgi için Enver Çakar, *17. Yüzyılda Halep Eyaleti ve Türkmenleri*, Elazığ, 2006, s. 91/40 Numaralı Dipnot.

2.3.1. İstanbul

İstanbul, 1453 yılında Osmanlı padişahı II. Mehmed tarafından fethedildikten sonra imparatorluğun ana gümrük bölgesi olarak düzenlenmiştir⁴²⁰. İstanbul, bir yanda Karadeniz ve Tuna iskeleleri ile öte yanda doğu Akdeniz'in, Arabistan'ın ve Hindistan'ın belli başlı kentleri arasındaki kuzey-güney ticaret anayolunun mihveriydi⁴²¹ İstanbul, ana gümrük bölgesi olması hasebiyle birçok gümrük bölgesinin kuralları İstanbul gümrük bölgesine göre düzenlenmiştir. Mesela Karadeniz'deki gümrük bölgelerinin birçoğu 1482'den itibaren İstanbul gümrük bölgesi kurallarına bağlanmıştır. İstanbul gümrük bölgesi, Avrupa tarafında Karadeniz kıyısındaki Varna'dan başlıyor, Gelibolu yarım adasındaki Kilitülbahir veya Eceobası'na kadar olan bütün liman ve iskelelerini kapsıyordu. Asya tarafında ise Karadeniz çıkışındaki Yoros'ta başlıyor, Ege bölgesinde yer alan Aydın sancağının güney ucuna kadar devam ediyordu. Karadeniz kıyılarında Varna'dan Sinop'a kadar uzanan sahil şeridi İstanbul gümrük bölgesine dâhildi⁴²².

Suraiya Faroqhi'ye göre, İstanbul önemli bir ticaret merkezi olmakla birlikte bir emporium olmadığı açıktır. Çünkü Osmanlı'nın başkenti ithalatı yeniden paylaşırıp yalnızca tüketiyordu. İstanbul'dan gelen gemilerin genellikle başkentte değil Balkanlarda üretilen malları taşıyor olması, başkentten esas olarak bir tüketim merkezi olma özelliğini göstermektedir⁴²³.

İstanbul'u Uzak Doğu'ya bağlayan Osmanlı yolları, üzerindeki çeşitli şehirlerin gelişmesine yol açmıştı. İstanbul ve Edirne, Arnavutluk Limanları, Tuna ve Dubrovnik'le irtibatlandırılarak Batı'ya (özellikle Venedik'e), Mısır ve Suriye'ye yönelik bir serbest ticaret bölgesi halinde teşkilatlandırılmıştı⁴²⁴.

2.3.2. Bursa

Osmanlılar Bursa'yı Güneyle bağlayan bu yolun gelirine tam olarak 1468 yılında Karamanoğulları beyliğini fethettikten sonra sahip olmuşlardır. Müslüman tüccarlar artık Arabistan, İran ve Azerbaycan topraklarından Osmanlı topraklarına

⁴²⁰ Zübeyde Güneş Yağcı, "İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)", s. 374.

⁴²¹ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.227.

⁴²² Zübeyde Güneş Yağcı, "İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)", s. 374.

⁴²³ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 15-96.

⁴²⁴ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 308.

geçerek, Bursa'ya rahatça gidebiliyorlardı. Doğu Akdeniz ticaretinin en önemli merkezi olan Konstantinopol ve Galata'da yerleşmiş olan Venedik, Ceneviz ve Florensiyalı tacirler için Bursa, doğu mallarını satın almak ve Avrupa kumaşlarını satmak için en yakın pazar idi. Onlar Bursa'da kazandıkları nakit paralarla, Körfez'den gelen incileri, Mısır ve Kıbrıs'tan gelen şekeri, hatta Hindistan'dan gelen baharatı da satın alıyorlardı⁴²⁵.

Cenovalıların 14. yüzyıl ortalarında özellikle Trabzon'dan Pera'ya ve Konstaninopolis'e uzanan ticaret yoluna bel bağlamalarının sebepleri arasında, Altınordu'nun Tebriz'deki İtalyanları kılıçtan geçirmesi (1340-41) ve Cenovalıların elindeki Kefe'yi kuşatması vardır. Böylece Pera-Konstantinopolis ticareti canlanmış oldu. Pera'nın önemini arttıran bu yeni durum Bursa'nın da ileride İran ham ipeği için önemli bir dünya pazarı haline gelmesinin zeminini hazırlamıştır⁴²⁶.

XVI. yüzyılın ikinci yarısı ve XVII yüzyılın ilk yarısında mali durumunu görmeye imkân veren Sultan Çelebi Mehmed I'in kurduğu Bursa Sultan vakfı, maliyeden müdevver defterlerdeki bilgilerle, kendi dönemindeki mali durum hakkında bilgiler içermektedir. Bu bilgilere göre Vakfın dükkanları, İpek Hanı ve İvaz Paşa Hanı, Yeşil İmaret'in Bursa kentsel ekonomisinde oynadığı mühim rolü göstermektedir. Bursa gelişmiş bir ipekli dokuma sanayiine sahipti ve XIV.yy.'da uluslararası bir ticaret merkezi olarak öne çıkmış, XV.yy.'da özellikle ipekliler ve yanı sıra birçok doğu malının ticaretinin yapıldığı bir merkez haline gelmişti⁴²⁷.

Bayezid zamanında Antalya üzerinden Arabistan ve Hint ticareti, Amasya-Tokat üzerinden İran ipek ticâreti, Bursa, Edirne gibi Osmanlı merkezlerini uluslararası ticâret merkezleri durumuna getirmiş bulunuyordu⁴²⁸. Bursa, doğudan Müslüman tüccar kervanlarının eriştikleri en batıda bir merkez olarak, XV. yüzyılda belki daha da erken bir tarihte hem İstanbul'a hem de Güney ve Doğu Avrupa'nın büyük bir bölümüne sevk edilmekte olan İran, Arabistan ve Hint mallarının bir antreposu haline gelmişti⁴²⁹.

⁴²⁵ Dilaver Azimli, "Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)", s. 104-105.

⁴²⁶ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1s. 271.

⁴²⁷ Kayhan Orbay, "16. ve 17. Yüzyıllarda Bursa Ekonomisi: Sultan Çelebi Mehmed Yeşil İmaret'inin Mali Tarihi (1553-1650)", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı: 22, 2007, s. 131.

⁴²⁸ Halil İncalcık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s.70.

⁴²⁹ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 375; Ayrıca Bkz. Halil İncalcık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s. 123.

XV. yüzyılda Hindistan mallarının Osmanlı Türkiye'sine ithalinde İskenderiye-Antalya deniz yolundan da yararlanılıyordu. Ancak Osmanlıların 1522'de Rodos'u alıp İstanbul ile Mısır'daki İskenderiye ve Dimyat Limanları arasında dolaysız deniz yolunu güvenli kılmalarından sonra, uluslar arası Hint baharatı ticaretindeki eski önemini XVI. yüzyılda artık yitirmişti. Ancak zaten Hint emtiasının esas güzergâhı daima Şam-Bursa kervan yoluyla⁴³⁰. Bu yüzyılın ikinci yarısında Bursa aynı zamanda Arabistan ve Hint mallarının satıldığı uluslararası bir merkez haline gelmişti. Örneğin, Florensialılar Bursa'da baharatı değiştirmeyi, Mısır ve Suriye'de altın para ile almaktan daha elverişli kabul etmekteydiler⁴³¹. Bursa'nın gelişmesinin ve zenginliğinin temel dayanağı İran ipeği ticaretiydi⁴³². XV. yüzyılın ortalarından itibaren Bursa İran'la yapılan her türlü ticaretin antrepo haline gelmiştir. İranlı ham ipek tüccarı Bursa'da mal aktarımından sonra geri dönmeden önce elde ettiği nakitle buradan çeşitli mal alımında bulunurdu. İran tüccarı Bursa'da Batı yünüleri, Körfez'den gelen incileri, Mısır ve Kıbrıs'tan gelen şekeri ve hatta Hindistan'dan gelen baharatı da satın alıyordu⁴³³.

XIV. yüzyıl'da dünya ticaret yolları şebekesinde baş gösteren devrimci değişiklikler zinciri, yalnız ham ipek açısından değil, diğer Asya malları için de Bursa'yı doğu ile Batı'yı köprüleyen bir dünya pazarı haline getirdi. Bu sırada Moğol egemenliğindeki Tebriz dünya ticaretinde merkezi bir rol oynamaya başlamış, Asya ticaretinin en büyük merkezi konumuna gelmiştir. Bu önemden dolayı İtalyan tüccarları buraya yerleşmiş olup kendi yünlü kumaşlarını burada gerek İran ipeğiyle, gerekse Hürmüz ve Bağdat üzerinden gelen Hint baharatıyla değiştirmek imkânına sahipti⁴³⁴.

XVI. yüzyılda Bursa, Avrupa'nın ipek endüstrisi için uluslar arası bir Pazar konumundaydı. Bu pazarı geliştiren durum şüphesiz ki kuzey İran'dan gelen ipeğin Bursa'da mola vermesiydi⁴³⁵. Ancak Ticaret ve üretim, ham ipek ve diğer Doğu mallarını ulaştıran ve İran'a uzanan ticaret yolunun açık olmasına bağlıydı. İran ile 1578-90, 1603-12, 1615-18 ve 1624-39 savaşları, ham ipek ticaretini olumsuz etkileyebilmekteydi. Örneğin, 1586'da Osmanlı-İran savaşı nakliyeciyi aksatmış, İranlı

⁴³⁰ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 375-376.

⁴³¹ Dilaver Azimli, "Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)", s. 103-105.

⁴³² Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 130.

⁴³³ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 276; Ayrıca aynı eserde, Alaeddin adında bir İranlı tacirin Kıbrıs'tan ithal edilmiş şeker ve Hindistan'dan ithal edilmiş karabiber alımına 32.000 akçe ya da ya da 640 düka altın harcadığı bilgiler arasındadır. Bkz. Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 283.

⁴³⁴ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 270-271.

⁴³⁵ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 130.

tüccarların ancak yarısı Bursa'ya ulaşabilmiş ve ham ipek fiyatları yükselmiş, ipek dokuma tezgâhlarının çoğu kapanmıştı. İran savaşlarının yanı sıra Celali isyanlarının da nakliye güçlükleri yaratarak Bursa ipekli sanayiini olumsuz etkilediği ileri sürüldü. Ayrıca, gelişen Batı dokuma sanayiinin artan talebinin ham ipek fiyatlarını artırdığı, ancak nihai ürün fiyatlarının bu artışa ayak uyduramadığı ve sonuçta kar marjlarının düştüğü öne sürüldü. Ham ipek fiyatlarında 1581 sonrası bir tırmanış ve yüksek fiyat düzeyleri vermektedir. Sonuç olarak, İran savaşları ve Celali isyanları ile ham ipek nakliyesi kesintiye uğrarken artan Batı talebi de fiyatları yukarı çekmiş ve ham madde arzı ve maliyetinde sıkıntı yaşayan ipekli dokuma sanayiinde 1577-1618 arasında ipekli üretimi hızla düşmüş ve sonrasında duraklamaya girmiştir⁴³⁶.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da tekstil endüstrisi çok güçlenmiş, Avrupalı tüccarlar Bursa'dan dokuma ürünleri, kumaş alımını son derece azaltmış, Bursa ipekli kumaş sanayi batı ürünlerine karşı rekabet gücünü yitirmiştir⁴³⁷. 1586-87 yılları arasında Bursa'nın temelde kumaş üzerindeki vergi tahsildarları, artık İran'dan ham ipek gelmediğinden ve kentteki tezgâhların dörtte üçünün boş kalmasından yakınmaktadırlar⁴³⁸. Bu yüzyılda Tebriz'den çıkan mallar ya Bursa'ya ya da Halep'e giderdi. Ancak bu durum XVII. yüzyılda değişti. Bursa ve Halep gibi ticaret merkezlerinin yerine İzmir ön plana çıktı. Böylece güzergah, Tebriz-Erzurum-Tokat-Ankara-Afyon-İzmir oldu⁴³⁹. Ek olarak, Bursa ticaretinde ipek tek kalem değildi. Misk, Ravent, Çin Porseleni de önemli ölçüde yer almaktaydı⁴⁴⁰.

2.3.3. Tokat

Tokat, Bursa-İran arası bağlantı merkezi olduğu için, II. Mehmed Bursa ticaret yolunda Osmanlı-İran arası ticaret yolunda kaçakçılığı önleme adına Tokatta yeni bir Gümrükhane tesis etmiştir⁴⁴¹. Böylece Anadolu ticaretinde Tokat'ın gümrük bölgesi olma özelliği ile ön plana çıkmaktaydı.

⁴³⁶ Kayhan Orbay, "16. ve 17. Yüzyıllarda Bursa Ekonomisi: Sultan Çelebi Mehmed Yeşil İmaret'inin Mali Tarihi (1553-1650)", s. 131.

⁴³⁷ Değer Alper; Canan Erdoğan, "16. ve 18. YY. Arasında Bursa Para Vakıfları ve Vursa Ekonomisine Etkileri", s. 91.

⁴³⁸ Afşin Şahin; Sibel Cengiz, "16'ncı Yüzyıl Fiyat Devrimi ve Osmanlı İran Savaşlarının Osmanlı İpekçilik Endüstrisi Üzerine Etkileri", *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, C. 1, S. 1, 2010, s. 75.

⁴³⁹ Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum", *Tarih İnceleme Dergisi*, C. XXII, S. 2, Aralık 2007, s. 132.

⁴⁴⁰ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 131.

⁴⁴¹ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 281-282.

Osmanlı gümrük sistemi de fiyatları etkileyen bir unsurdur. Zira ülkenin bazı belli şehirlerinde gümrük vardı ve bu gümrükler mukâta'a olarak iltizâm usulüyle işletiliyordu. Ticaret kervanlarının bu merkezlere uğrayıp, gümrüklerini vermeleri bir mecburiyetti. Tokat'ın yanı sıra Diyarbakır, Erzurum, Halep, Bursa'da gümrük ödenmekteydi. Meselâ bu merkezlerden Tokat'ta Amediye gümrüğü vardı. İran-İstanbul, Musul-Diyarbakır-Samsun-İstanbul yolu Tokat'tan geçmek ve buralardan geçen tüccarlar Tokat'ta Amediye gümrüğü vermek zorundaydılar. Bu durum aynı zamanda malın maliyet fiyatlarını da artırıyordu. Bu yüzden tüccarlar Tokat'a uğramadan başka yollardan gidiyorlardı⁴⁴².

2.3.4. Tebriz

XIV. yüzyılda Moğol egemenliğindeki Tebriz dünya ticaretinde merkezi bir rol oynamaya başlamış, Asya ticaretinin en büyük merkezi konumuna gelmiştir. Bu önemden dolayı İtalyan tüccarları buraya yerleşmiş olup kendi yünlü kumaşlarını burada gerek İran ipeğiyle, gerekse Hürmüz ve Bağdat üzerinden gelen Hint baharatıyla değiştirmek imkânına sahipti⁴⁴³.

XIV. yüzyıl başlarında İtalya üzerinde İran veya Hindistan'a gitmek için genellikle, deniz yolu ile Trabzon'a ve buradan karayoluyla köprübaşı merkezlerden Erzurum'a ve oradan da dünyanın ticaret merkezi konumundaki Tebriz'e ulaşırdı. XIV. yüzyılda en önemli ticaret güzergahı Payas-Erzincan-Erzurum-Tebriz ile Trabzon-Erzurum-Tebriz idi⁴⁴⁴.

Osmanlılar 1534'te Tebrizi alarak İpek Yolu ticaretinde daha etkin bir rol oynamaya başladılar. Ancak bir süre sonra Osmanlı İpek Yolu ticareti için Bağdat'a tutunabildilerse de Tebriz'den geri çekilmek zorunda kaldılar. Çünkü Safevîlerin şiddetli mukavemetleri olmuştu. XVI. yüzyılın sonlarına doğru, İran'da ortaya çıkan karışıklıkları fırsat bilerek, 1578-1590 yılları arasında Gürcistan, Şirvan, Luristan ve Tebriz'i ele geçirdi. Barışın tesisinden bir yıl sonra da Erzurum gümrüğünün geliri, 9.550 akçe idi⁴⁴⁵.

⁴⁴² Mustafa Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 230.

⁴⁴³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 270-271.

⁴⁴⁴ Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum", s. 128.

⁴⁴⁵ Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum", *Tarih İnceleme Dergisi*, s. 129-130.

2.3.5. Antalya

XIII. yüzyılın sonlarına doğru *Alaiye* (Candelore) gerçek bir Türk ticaret şehriydi. Ticarete ondan daha üstün bir şehir vardı ki o da *Satalia* (Antalya) idi. O dönemlerde Antalya ile bir tek Hıristiyan limanı olan Lajozzo rekabet ediyordu. Bunun nedeni ise Lajozzo, Hindistan ve Orta Asya yollarının hareket noktasında bulunmasıydı⁴⁴⁶. Memlûk donanması için gerekli kereste, demir ve zift gibi malzemeler Türk tüccarlar tarafından Antalya'dan ihraç edilirdi⁴⁴⁷.

Yıldırım Bayezid zamanında 1390 yılında Osmanlıların eline geçen Antalya'nın bulunduğu mevkide, eski dönemlere ait bir liman kentinin kurulmasını kolaylaştıran doğal şartlar dikkati çeker. Karaların içine doğru sokulmuş körfezin nihayetinde bulunan bu mevki, Akdeniz'den Anadolu içlerine nüfuz etmek bakımından elverişli bir coğrafi konuma sahiptir. Torosların ötesindeki geniş Antalya Körfezi hinterlandının deniz yolu ile çıkış kapısı olan Antalya, stratejik bir sahada yer alması nedeniyle hem karadan hem de denizden ulaşım imkanına sahiptir. Şehre ulaşan ana karayollarından biri, Antalya'yı Isparta'ya bağlayan kuzey yoludur. Antalya'dan başlayan bu yol; Düden Suyu, Payam Ağacı, Kestel Gölü (Şaban Ağa Gölü) ve Ağlasun üzerinden Isparta'ya ulaşmaktaydı. Buradan ise Keçiborlu, Afyonkarahisar, Kütahya güzergâhını takip ederek Bursa ve ana ticaret yollarına bağlanmaktaydı. İkinci yol, kuzey-doğuya doğru uzanan sahada ilerleyen en kısa Antalya-Konya yoludur. Bu yol Perge, Köprü çayı kenarındaki Aspendos (Belkıs), Kargı Ham, Eynif (Enif) Ovasında Tol Ham, Gembus Ovasında Ortapayam Ham güzergâhını takip ederek Seydişehir ve Beyşehir üzerinden Konya'ya ulaşmakta ve burada Anadolu'dan geçen ana ticaret yolları ile birleşmekteydi. Üçüncü yol ise, sahil kenarım doğu-batı yönünde takip ederek Güney Anadolu kentlerini birbirine bağlamaktaydı. Antalya'dan başlayan bu yol, Kargı Ham'na kadar ikinci yoldaki güzergâhı takip etmekte, buradan doğuya doğru ilerleyerek Pazarcık, Manavgat, Alara ve Şarapsa Ham üzerinden Alâiye'ye ulaşmaktaydı. Alâiye'den yine doğu istikametinde ilerleyen bu yol Ermenek, Mut, Silifke, Mersin, Tarsus güzergâhıyla Adana, Halep ve Şam'a kadar uzanmaktaydı. Bölgeye ulaşan yollardan birisi de, Batı Anadolu'dan gelen Denizli-Antalya yoludur. Bu yol, Denizli'den başlayarak Kazıkbeli, Asi Karaağaç (Acıpayam), Tefenni, İstanos (Korkuteli) üzerinden Antalya'ya ulaşmaktaydı. Yine, bölgeye ulaşan ve eski Selçuk

⁴⁴⁶ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 611.

⁴⁴⁷ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 83.

yolu olarak bilinen bir diğere yol da Burdur üzerinden Antalya'ya ulaşmaktaydı. Antalya'nın hemen arkasındaki uzanan dağlar bölgenin iç kesimlerle bağlantısını zorlaştırdığı için ilişkiler kıyı şeridinden deniz yoluyla yürütülmekteydi. Antalya Limanı başlayarak Kıbrıs, Şam, İskenderiye, İstanbul, Venedik gibi şehirlere ulaşan deniz yoluna sahipti⁴⁴⁸.

XIV. yüzyılda Hint ve Arap mallarının Güney Anadolu'daki başlıca giriş limanları Antalya ve Alanya'ydı. Bu ticaret Adana ve Konya yoluyla, Halep'ten İstanbul'a kadar Anadolu'yu çapraz geçen eski karayolunu izliyordu⁴⁴⁹.

Gümrükhanenin de yer aldığı Antalya Limanı liman reisinin idaresi altında bulunuyordu. Mukataa haline getirilen Antalya Gümrüğü, XV. yüzyılda zaman zaman emaneten idare edilmiş, XVI. yüzyıl ve sonrasında ise üçer yıllık tahvillerle iltizama verilmiştir. Antalya Limanı, Osmanlılar zamanında özellikle XV. yüzyılda Anadolu mallarının Çıkış, Suriye, Mısır ve Hindistan mallarının ise Anadolu'ya giriş kapısı olmuştur. XV. yüzyılda önemli bir ticaret merkezi olan Bursa, Antalya üzerinden Suriye ve Mısır'a bağlanmaktaydı. XV. ve XVI. yüzyıl gümrük kayıtlarına göre, Anadolu'dan Suriye ve Mısır'a yapılan ihracat kereste, demir ve demir ürünleri, Bursa ipeklileri, Ankara sofları, pamuklu tekstil ürünleri, halı ve kilim, zift, ibrişim, afyon, kuru meyve, kürk, bal mumu ve katrandan (kara sakız, çamsakızı) oluşuyordu. Suriye ve Mısır'dan gelen gemiler ise Hint baharatları, kumaş boyaları, çivit, keten, pirinç, şeker ve Suriye sabunu getiriyorlardı. Bu dönemde Antalya ve ona bağlı limanların gümrük gelirleri yılda 7000 düka altına ulaşıyordu. Anadolu'yu Trablusşam, İskenderiye, Dimyat ve Hindistan'a bağlayan ve XV. yüzyılda Anadolu mallarının antreposu olan Antalya, Mısır ve Rodos'un fethiyle İstanbul ile İskenderiye arasında doğrudan ve güvenli bir deniz trafiğinin mümkün olması sonucunda XVI. yüzyıldan itibaren eski önemini yitirmekle birlikte, Antalya limanı kullanılmaya devam edilmiştir⁴⁵⁰. 1559'da her biri yirmi-otuz tüccar taşıyan elli gemi uğramıştır. XV. ve XVI. yüzyıllarda Antalya ve Alanya'ya bağlı limanlarda gümrük geliri yılda 7 bin altın düka'ya yükselmişti⁴⁵¹.

⁴⁴⁸ A. Latif Armağan, "XVI. Yüzyılda Antalya", s. 96-98.

⁴⁴⁹ Halil İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 130.

⁴⁵⁰ A. Latif Armağan, "XVI. Yüzyılda Antalya", s. 109-111.

⁴⁵¹ Halil İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 134.

2.3.6. Halep

Osmanlı padişahı Yavuz Sultan Selim'in (1512-1520) Memluk Sultanı Kansu Gavri ile yaptığı Mercidabık savaşında (1516) galip gelmesiyle Halep'i almış, bir yıl sonra da Suriye ve Mısır'ın fethi ile Akdeniz'in doğu kısmı sağlamlaştırılmıştır. Akabinde Kanuni Sultan Süleyman'ın Irak'ı ve Kızıldeniz'in her iki yanını ele geçirmesi ile Osmanlı'nın Hint Okyanusu'nda Avrupa'nın ticari ve siyasi çıkarlarının karşısında dikilmesine zemin hazırlanmıştır⁴⁵².

Osmanlı'nın hâkimiyeti altına girmesi ile Halep, Doğu Akdeniz'de önemli bir ticaret kenti konumuna yükseldi. Böylece Asya mallarını Avrupa'ya taşıyan Batılı tüccarların ticaret maliyetlerini Şam'dan Halep'e kaydırmalarına neden oldu. Bu nedeni destekleyen iki önemli öge vardır ki bunlar; Halep'in coğrafi konumu ve tarih sahnesindeki kaderidir. Savunmaya elverişli konumu, sularının kaynaklarının zenginliği, ana ticaret yolları üzerinde bulunması, kenti birçok açıdan dünya ticaret noktalarından biri haline getirirdi⁴⁵³. Halep'in bir uluslar arası ticari merkez olma konumunu, büyük oranda, doğudan gelen kervanlar için uygun bir yer olmasıyla kazanmıştı. Seyahat eden tüccarları kentin pazarlarını kesin hedef olarak seçmeye teşvik eden diğer unsurlar, yerel üretim güzel kumaşlar, sabun ve deri işleriydi. Bu mallar ve ayrıca Hac'dan dönen hacıların kente getirdiği kahve, İran ya da Hindistan'dan gelen tüccarlarca satın alınıyor ve İran'dan ipek veya Hindistan-Basra yolundan çivit ve baskılı pamuklu kumaş getirilen develerle geri taşınıyordu. Halep'in Osmanlı eyaleti olmasından sonra, Osmanlı devlet adamları buraya ilgi göstermeye başladılar. 1546'da Hüsrev Paşa 1556'da Mehmed Paşa, Osmanlı tarzı yeni camilerin yapılmasını finanse etmek üzere dini vakıflar kurdular. Mehmet Paşa 1574'te bir vakıf da yerel olarak Hanü'l-Gümrük adıyla bilinen bir kervansaray kurdu. Bu kervansaray kısa sürede kentin en büyük ticaret merkezi haline gelmiştir⁴⁵⁴.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında Halep, Körfez ve Basra yoluyla gelen Hint kumaşları, baharatı ve boyalarının başlıca deposu idi⁴⁵⁵. Suriye limanlarındaki batılı tüccarlar mağazalarını boş bırakmazlardı. Doğu ile Batı arasındaki mübadele yıl boyu sürerdi. Suriyede bulunan kolonlar batılı tüccarlardan fazla Doğu ticaretine hizmet

⁴⁵² Edhem Eldem; Daniel Goffman; Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti (Halep, İzmir ve İstanbul)*, s. 24.

⁴⁵³ Cengiz Eroğlu; Murat Babuçoğlu; Mehmet Köçer, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep*, s. 57.

⁴⁵⁴ Edhem Eldem; Daniel Goffman; Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti (Halep, İzmir ve İstanbul)*, s. 29-31.

⁴⁵⁵ Halil İnalıcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 95.

etmekteydiler⁴⁵⁶. XVI. yy.da Osmanlı ve Venediklerin ilgi alanı olan Halep'e Avrupalılar da gelip buradaki İran ipeği, pamuklu kumaş ve baharat ticaretinde yerlerini almışlardı. Batılı tacirler özellikle Gilan bölgesinden gelen ipeğe rağbet ediyorlardı⁴⁵⁷.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında Halep, Körfez ve Basra yoluyla gelen Hint kumaşları, baharatı ve boyalarının başlıca deposu olması⁴⁵⁸ ve Halep'in ticarete önemli bir merkez oluşu, şehrin sosyal yaşamına da yansımıştır. Nitekim sicillerdeki kayıtlarda, İngiliz, Flemenk ve Ermeni tacirlerin yanı sıra Kuzey Afrikalı, Hindistanlı ve Buharalı tacirlerin de Halep'te uzun süreli ikametlerde bulduklarına ilişkin pek çok kanıt vardır⁴⁵⁹.

Ticaretin doğal sonuçlarından biri koloni hareketleridir. Bu duruma 1600'lerde Halep'te bir Hintli Müslüman kolonisini örnek olarak verebiliriz⁴⁶⁰.

Ayrıca Halep'in uluslar arası ticaretine katılan Haleplilerin sayısının çok az olduğu varsayılır: bu kente İran ipeği getiren tüccarlar ve bu kentten Avrupa'ya ithal malları götüren tüccarlar Halep sakinleri değildi. Diğer bir ifade ile birkaç han sahibi ve deve yetiştiricisi dışında Halepliler uzak mesafeli ticaretle değil kent içi ve kent yakınlarında yapılan iç ticaretle geçiniyorlardı. Yalnız belirtmek gerekir ki bu iç ticaret XVI. yüzyılda iç bölgenin dokuma ipliği, sabun ve gıda maddeleri konusunda gelişen bir ticareti besleyecek kadar müreffeh olduğu düşünülüyordu⁴⁶¹. Bu yıla doğru Halep, Levant'taki en önemli ipek ihracat pazarı konumuna gelmişti; öyle ki, sırf Venedik, İran ve Suriye ham ipeğinin (miktar olarak yılda 140 ton, değer olarak da 1.5 milyon duka altını tutan) yarısını burada satın alıyordu. Diğer yarısı ise, öbür Avrupa ülkelerince kapışılmaktaydı⁴⁶². Bu vesile ile İngilizler 1600 yılında *Şerikit Al-Hind Al-şarkiyye* (Doğu Hind Şirketi)'ni kurarak bu şirketin ticari faaliyetlerini Halep'ten ve Suriye'nin sahil merkezlerinden yürüttüler⁴⁶³.

XVII. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli ticaret merkezlerinden biri olma özelliğini koruyan Halep'te özel sahtiyan kapanları vardı⁴⁶⁴. Ve yine aynı yüzyıl ortalarında Halep'te tüccar cemaatlerin yaşadığı Hindiyân

⁴⁵⁶ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 197.

⁴⁵⁷ Cengiz Eroğlu; Murat Babuçoğlu; Mehmet Köçer, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep*, s. 58.

⁴⁵⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 95.

⁴⁵⁹ Cengiz Eroğlu; Murat Babuçoğlu; Mehmet Köçer, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep*, s. 59.

⁴⁶⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 410.

⁴⁶¹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak ve Yaşamak*, s. 13.

⁴⁶² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 300.

⁴⁶³ Abdurrauf Sinno, "İttifâkiyât Britanya va Muâhedâtihâ ma □ İmârât al-Halic al-Arabiyye (1798-1916) Fusûl min al-Heymene va Et-teftît", s. 2.

⁴⁶⁴ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 206.

mahallesinin olduğu ve adı geçen bu mahallede oturanların Hintli Müslümanlardan oluştuğu bilinmektedir⁴⁶⁵. Bu mahalleyi Tüccar Hintlilerin ticaret için oluşturduğu düşünülürse; ticaret güzergâhında yer alan Halep'te Osmanlı-Hindistan arasındaki ticaretin önemini ve yoğunluğunu görmek mümkündür.

Osmanlı'ya bağlandıktan 1522'ye kadar müstakil bir sancak olarak idare edilen, 1522'de Şam Beylerbeyliğine,1523'ten sonra ise Haleb Sancağına bağlanan Antakya'nın, Doğu-batı ticaret yolundaki güzergâhta bulunması ile ticaret canlılığını artmış, bunun tabii bir sonucu olarak, Antakya şehrinde birçok ticarî mekânlar tesis edilmiştir. 1570-1584 yıllarında Antakya şehrinde 103 dükkânı ihtiva eden bir esnaf çarşısı (bezzistan, bedestan) mevcuttu. 1570-1584 yıllarındaki mukataa gelirlerinin 160.000 akça civarındaydı⁴⁶⁶.

Halep, Antakya, Kilis, Gaziantep ve Maraş Pamuklu endüstrisinin önemli bir bölgesini teşkil ederdi. Ayrıca buraların pamukluları Osmanlı'nın diğer yerlerine, Mısır'a ve Avrupa'ya ihraç edilirdi⁴⁶⁷.

Antakya Şehrindeki Ticarî Mekânlar ve Sayıları (1526-1584)⁴⁶⁸

No	Ticari Mekânın Adı	Adedi				
		1526	1536	1550	1570	1584
1	Bedesten (103 dükkânlı)	-	-	-	1	1
2	Han (50 odalı, 2 dükkânlı)	-	-	-	1	1
3	Boyahane	1	1	1	1	1
4	Debbağhâne	1	1	1	1	1
5	Başhâne	1	1	1	1	1
6	Kapan	1	1	1	1	1
7	Hamam	2	-	-	1	1
8	Değirmen	5	6	7	7	6
9	Meyhâne	1	1	-	-	-
10	İpek Dolabı	-	-	1	1	1
	Toplam	12	11	12	15	14

⁴⁶⁵ Enver Çakar, *17. Yüzyılda Haleb Eyaleti ve Türkmenleri*, Elazığ, 2006, s. 91/40 Numaralı Dipnot.

⁴⁶⁶ Ahmet Gündüz; Erdinç Gülcü, "XVI. Yüzyılda Antakya Nahiyesi (1526-1584)", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.6, S. 12, 2009, s. 290,296,301.

⁴⁶⁷ Sir H. A. R. Gibb, "Kutn", *The Encyclopaedia of Islam*, Vol: V, Laiden, 1982, s.562.

⁴⁶⁸ Ahmet Gündüz; Erdinç Gülcü, "XVI. Yüzyılda Antakya Nahiyesi (1526-1584)", s. 296.

2.3.7. Şam

Şam şehri, İran'dan Mezopotamya'dan, Küçük Asya'dan gelen malların Mısır'dan, Arabistan'dan kuzeye doğru çıkan mallarla birleştiği noktada olduğundan Suriye'nin ve geniş anlamda Orta-Doğu'nun ticaret merkez noktasıydı. Ayrıca Şam, Mekke'ye Hacca giden birçok ulustan oluşan, kervanların en büyüğünün hareket noktasıydı. Hac kervanı da ticarete küçümsenmeyecek bir yere sahipti. Zira bu kervanlarla beraber giden tüccarlar, buraya Mekke'den Arabistan'a özgü malları ve Aden yoluyla da Hindistan mallarını getirirdi. Böylece Şam, Hindistan baharatını iki taraftan yani, hem Basra Körfezi ve Fırat ve hem de Aden ve Mekke yoluyla aldığı gibi, aynı zamanda, Asya'nın doğu kısmının malları da bu şehre akardı. Ayrıca Şam sadece tüccar bir memleket değil; aynı zamanda üreten bir memleketti. Burada her cins ipekler özellikle sırmalı dibalar imal edilirdi. Bıçakçılık ve kesici neḫî silah üreticiliğinde evrensen bir şöhrete sahipti⁴⁶⁹.

Şam beylerbeyiliğine bağlı bir sancak olan Humus'ta Humus'a hayat veren Âsi üzerinde bu zamanda nehir nakliyatının yapılmaktaydı. Âsi üzerinde nakliyatı temin edebilmek maksadıyla 1552'de 20 tane vasıta çalışıyordu. Tahrir defterinde "merkeb" olarak zikredilen bu vasıtaların her birinden 200 akçe vergi alınıyordu. Humus şehri ticarî bakımdan fazla gelişmemişti. Şehirde XVI. yüzyılın başlarında 5 tane han (ya da kervansaray) ile birkaç tane küçük çarşı bulunuyordu ve ticarî hayat bu mekânlarda cereyan ediyordu. Diğer taraftan, şehirde ipek ticareti de yapılıyordu. Humus'a gelen ipek, muayyen bir yerde tartılır ve miktarına göre bundan "mizân vergisi" alınırdı. Yine mukâtaa yoluyla toplanan bu verginin yıllık geliri 1526'da 5.760 akçe idi. Humus şehrinde XVI. yüzyılın ikinci yarısında (1571'den sonra) bir boyahane de yapılmış ve buradan 1594'te yıllık 15 bin akçe vergi alınmıştır. Şehirde ticarî faaliyetlerden alınan ve muhtesip tarafından toplanan ihtisâb vergisinin yıllık tutarı 1526'da 54 bin akçe idi. Bu vergi bundan sonraki yıllarda diğer vergi kalemleriyle birlikte mukataaya verilmiş olup, yıllık geliri 1552'de 100 bin akçeye, 1570'te 200 bin akçeye ve 1594'te de 225 bin akçeye yükselmiştir. Dolayısıyla, bu gelirlerden hareketle, şehirdeki iktisadî faaliyetlerin de düzenli bir biçimde artmıştır⁴⁷⁰.

⁴⁶⁹ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 185-186.

⁴⁷⁰ Enver Çakar, "Tahrir Defterlerine Göre XVI. Yüzyılda Humus Şehri", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 13, S. 2, Elazığ, 2003, s. 379-381.

2.3.8. Aden

Osmanlı 1538'de yerleşmeyi başardığı⁴⁷¹ Aden'in önemi, Sind'e Hind'e, Hindi Çini'ye ve hatta Çin'e doğru yelken açan gemilerin hareket noktası olmasıydı⁴⁷².

1453'te Aden'de ticaret vergilerinin %10 alması üzerine, Mısır'dan Aden'e geçen ticaret gemileri, artık buraya geliş-gidişlerini azalttılar. İlaveten Memluk sultanı gemilerin Kızıldeniz'i kullanmasına izin vermiyordu. Bu durum o dönemde Aden ticaretini yavaşlatmaktaydı⁴⁷³.

2.3.9. Basra

Doğu ticaretinin en önemli noktalarından biri Basra körfezinden diğeri Kızıldeniz'den geçmekte idi⁴⁷⁴. Osmanlıların Basra Körfezi'ne yönelişlerini I. Selim (1512-1520) dönemine bağlamak mümkündür. Bu yönelişin en önemli sebebi Hindistan baharat ticaretinin güvenliği olmalıdır⁴⁷⁵. I. Selim'in 1514'te Çaldıran Savaşı ile Safevileri yenerek Tebriz'i ele geçirmesiyle Azerbaycan yolu açıldı. Akabinde Sultan Süleyman 1534'te Bagdat'ı, 1535 ve daha sonra 1546'da Basra'yı alması ile Osmanlılar Kızıldeniz ya da Basra Körfezi'ne açılan kapılara sahip oldular⁴⁷⁶. Tabakoğlu, Basra Körfezi'nin iktisadî önemi Baharat Yolu'nun üzerinde bulunmasından kaynaklandığını belirtmektedir. Ona göre: Hindistan ve Sumatra'daki Açe Sultanlığı'ndan gelen baharatın Basra Körfezi'ne değil daha çok Kızıldeniz'e ve Mısır'a yönelmişti. Bu da Osmanlıların Basra Körfezi'nin girişini denetim altına alamamalarının bir sonucu olabilir. Nitekim Hürmüz Adası, Piri Reis'ten sonra, bir daha kuşatılmamış ve Portekizlilerden sonra İngiliz donanmasının desteğiyle İran'ın eline geçmiştir (1031/1622). Dolayısıyla iki kıyısı farklı ellerde olan Körfez'in iktisadî önemi nispeten azalmıştır⁴⁷⁷.

Osmanlı devleti Basra'yı ele geçirmeden önce Basra'nın iktisadî durumu aşırı vergilerden dolayı kötü durumdaydı. Osmanlı'nın Basra'ya gelmesinden sonra Basra'nın iktisadî hayatı gelişme gösterdi. Özellikle 1580'de Osmanlılar İngiliz tüccarlara büyük imtiyazlar tanıyarak buranın ticaret hayatını canlı tutmaya çalışmıştır.

⁴⁷¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 133.

⁴⁷² W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 179.

⁴⁷³ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)", s. 124.

⁴⁷⁴ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 2.

⁴⁷⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 259.

⁴⁷⁶ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1433.

⁴⁷⁷ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 260-261.

Böylece İngilizler Hindistan mallarına ulaşmak için Halep-Bağdat-Basra ticaret yolunu kullanmaya başladılar. Buna göre Osmanlı'nın o dönemde Avrupalı Tüccarlardan baharat için 1/15, diğer emtia için 1/20 oranda vergi almaktaydı⁴⁷⁸.

Basra'nın alınması ile ticari emtia çeşitliliğinden diğer şehirler de nasiplendi. Mesela, Trablusşam iskelesinin Osmanlı hakimiyetine girdiği ilk yıllarda Avrupa ve İslam ülkelerinden buraya gelen emtia çok çeşitli değildi. Bu durum 1534'te Bağdat'ın Osmanlı'nın eline geçmesi ve 1538'teki Osmanlı'nın Hint deniz seferleri ile değişmiş olup, iskelenin ticaret hacmini arttırdı. Zira 1519 tarihli ilk kanunnâmenin içerdiği emtia çeşidi ile 1547 tarihli kanunnâmede zikredilen emtia çeşidi arasında önemli farklar bulunmuştur⁴⁷⁹.

Basra hem uluslar arası hem de bölgesel anlamda önemli ticaret merkeziydi. Burada at ihracatı önemli bir yer tutmakla birlikte deve yününden yapılmış harmaniyeler, Surye sabunu, Yemen kırmızı boyası gibi Arap yarım adasından gelen transit ticaret malları da önemli bir paya sahipti⁴⁸⁰.

Açe-Kızıldeniz ya da Acı-Gücerat-Basra ticaret rotası 16. yüzyılın ortalarından itibaren Asya ticaretinin anayolu haline gelmiş bulunuyordu. Basra'yı Suriye ve Hicaz'dan ayıran büyük çöl üzerinden yapılan kervan taşımacılığında Arabistan bedevileri belli başlı bir rol oynamakta idi. Çivit ve Hint kumaşları gibi bazı Hindistan menşeli mallar Basra'ya Necd ve El-Hasa yoluyla Mekke'den gelmekteydi⁴⁸¹. Hindistan'dan gelen mallar, Fırat yoluyla Halep'e oradan da Doğu Akdeniz limanlarına ulaşırdı. Buradaki en önemli iskelelerden biri olan Trablusşam'da doğudan gelen emtianın gümrük ve resimleri ödenir ve akabinde Avrupa'ya gönderilirdi⁴⁸².

Transit ticaret mallarının yeri olan Basra'ya gelen mallar içinde en çok karabiber, çeşitli baharat, nebati kökler bulunmaktaydı⁴⁸³. Basra'dan Hint ve Çin denizlerine ticaret gemisi filoları hareket ederlerdi. Bu hareketler gemilere baharat yüklenip bunların Avrupa'ya aktarılmasıyla devam ederdi. Yükler içinde Misk, Sarısabır, Sarısabır ağacı, biber, kakula, tarçın, havlıcan kökü, ceviz-i bevva, kafur,

⁴⁷⁸ Tarık Nafi □ Al-Hamadanî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", s. 68-69.

⁴⁷⁹ Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", s. 64.

⁴⁸⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 416.

⁴⁸¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 409-416.

⁴⁸² Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", s. 63-64.

⁴⁸³ Tarık Nafi □ Al-Hamadanî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", s. 69.

karanfil vesaire vardı⁴⁸⁴. Ayrıca Hindistan'dan Basra'ya *beyaz Bayramî* ve *mi□cer-i Hindî* gibi çeşitli kumaşlar gelir ve burada boyahanelerde siyaha boyanarak başka yerlere sevk edilirdi. Aynı zamanda Hindistan'dan Basra'ya pamuk ithal olunurdu. Basra'da pamuk sanayi gelişmiş ve büyük bir de *penbehane* bulunmaktaydı⁴⁸⁵.

Basra, civar bölgelere, Cezayir, Huvayza ve İran'a Hint mallarının dağıtım merkezi rolünü oynamakla birlikte buradan Hürmüz'e ve diğer yerlere başta at, mazı, camus derisi, hurma, pirinç, kına, kızıl boya ve deve ihraç edilirdi. Ayrıca Basra'dan Hürmüz'e at, İran'a deve, Hindistan'a deve ve Gücerat'a Arabistan'dan gelen kırmızı kök boya ihraç edilirdi⁴⁸⁶. Buraya İran'dan gelen halı, bez, çeşitli kumaşlar, yün ipliği, pamuk, arpa, koyun ve atların satılır; Hindistan'dan buraya da dülbend, çivit ve baharat geliyordu. Dışarıdan şehre gelen günlük tüketim malları at sırtında Hürmüz'e doğru yola çıkıyordu⁴⁸⁷.

Halil İnalçık'ın araştırma verilerine göre: Hint mallarından gelen gümrük gelirlerine göre Basra gümrük mukataalarının verilerinde 1551'de 1,394,799 altın yani yaklaşık 23 bin akçe; 1575'te 1,150,583 yani yaklaşık 19 bin akçe altın gümrük geliri elde edilmiştir. Bu yıllar arasında bir düşüş olsa da gümrük gelirleri kendi döneminde azımsanamayacak bir miktardı⁴⁸⁸. Ahmet Tabakoğlu'na göre: Basra Körfezi'nin iktisadî durumunu Basra eyaletinin gelirlerinden takip etmek mümkündür. Nedenini ise Baharat Yolu'ndan elde edilen gümrük gelirlerinin büyük ölçüde Basra gümrüğü gelirleri arasında olduğudur. Basra eyaletinin kurulduğu tarih olan 952/1546'dan sonra hazırlanmış bütçelerde bu eyaletle ilgili gelir rakamlarına rastlanmamıştır. Basra beylerbeyinin yıllık maaşının 1 milyon akçe civarında olduğu, ancak Hezarfen bunu 3.050.000 akçe ile rakamladığı, bilgiler arasındadır⁴⁸⁹.

2.3.10.Bağdat

Hindistan ile Basra, Halep arasında ticaretin canlanması Hürmüz'ü geliştirmiştir. Hürmüz, XVI. yüzyılın ikinci yarısında, Basra-Bağdat-Halep ve İran ticaretinin bir antreposu olmuştu ve XVI. yüzyılın sonlarına doğru Halep'in gelişiminde önemli bir rol

⁴⁸⁴ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 179.

⁴⁸⁵ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 17-18.

⁴⁸⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 277-278.

⁴⁸⁷ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1441.

⁴⁸⁸ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 18-19.

⁴⁸⁹ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 261.

oynamıştı Halep pazarına İran ipeğinin girmesinin yanı sıra Hürmüz ve Basra yoluyla Hint malları gelirdi⁴⁹⁰. Basra Limanı'na getirilen başta baharat olmak üzere doğu menşeli mallar buradan kervanlarla Bağdat'a, oradan da Halep'e gönderiliyordu⁴⁹¹.

I. Süleyman döneminde Bağdad-Âna-Hit-Haleb yolu ticarete yoğun bir şekilde kullanılıyordu. Bağdad'dan *bürüncük*, *kasap* kumaşları ve Hint malı olarak da çivit getirilirdi⁴⁹². Hind mallarının büyük bir bölümü Bağdat'a transit geçmekte ve Basra'da gümrük ödenmemekte idi⁴⁹³. Basra körfezinden çıkan "inci" için sahil boyunca sıralanmış av yerleri vardı. Bu av yerlerinden başlıcaları Aval (Bahreyn) adası civarında idi bu inciler Dicle ağzı yoluyla kuzeye doğru gider ve Bağdat'ın büyük çarşısında birikirdi⁴⁹⁴.

2.3.11. Hürmüz

Hindistan ile Basra, Halep arasında ticaretin canlanması Hürmüz'ü geliştirmiştir. Hürmüz, XVI. yüzyılın ikinci yarısında, Basra-Bağdat-Halep ve İran ticaretinin bir antreposu olmuştur. XVI. yüzyılın sonlarına doğru Halep'in gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Halep pazarına İran ipeğinin girmesinin yanı sıra Hürmüz ve Basra yoluyla Hint malları gelirdi⁴⁹⁵. Hürmüz bu dönemde Basra, Bağdat-Halep ve İran ticaretinin antreposuydu⁴⁹⁶ ve Hindistan ticaret malları Hürmüz boğazı yoluyla Bağdat'a Halep'e ve Akdeniz limanlarına götürülmekteydi⁴⁹⁷.

Hürmüz ve Hindistan'dan gelen gemiler eşyalarını ya Basra'ya çıkarır, ya da transit olarak Bağdat'a giderlerdi. Basra, civar bölgelere, Cezayir, Huvayza ve İran'a Hint mallarının dağıtım merkezi rolünü oynamakla birlikte buradan Hürmüz'e ve diğer yerlere başta at, mazi, camus derisi, hurma, pirinç, kına, kızıl boya ve deve ihraç

⁴⁹⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 267; ayrıca, bkz. Tarık Nafi Al-Hamadanî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", *Derâsât al-Halic ve al-Cezire al-Arabiyye*, S, 34, Bağdad, s. 69.

⁴⁹¹ Özer Küpeli, "Irak-ı Arap'ta Osmanlı – Safevî Mücadelesi (XVI.-XVII. Yüzyıllar)", *History Studies*, Otadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 229.

⁴⁹² Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 8.

⁴⁹³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 278.

⁴⁹⁴ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 181.

⁴⁹⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 267.

⁴⁹⁶ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 9.

⁴⁹⁷ Tarık Nafi Al-Hamadanî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", s. 69.

edilirdi. Ayrıca Basra'dan Hürmüz'e at, İran'a deve, Hindistan'a deve ve Gücerat'a Arabistan'dan gelen kırmızı kök boya ihraç edilirdi⁴⁹⁸.

2.3.12. Yemen ve Habeşistan

Osmanlı 1538'de yerleşmeyi başardığı⁴⁹⁹ Yemen'den İran ve Hindistan'a bez ve kumaş boyamasında kullanılan boyalar giderdi⁵⁰⁰.

Yemen, Osmanlı'nın Hint okyanusundaki faaliyetlerinde ordunun iâşesi için bir üs niteliğindedi. Portekiz gemilerinin Hind diyarından gelen tüccar gemilerine yönelik saldırılarının önlenmesi için Aden taraflarına on parça gemiden müteşekkil bir donanma gönderilmesi için İstanbul'dan Mısır beylerbeyine gönderilen hüküm-ü şerifte⁵⁰¹ ticaretin deniz yolu emniyetine özellikle itina gösterilerek, akabinde gönderilecek donanmanın zahire hususunda sıkıntı çekilmemesi için, Aden taraflarına ulaşmak üzere, Donanma-i Hümâyûn için zahîre talep edildiği zaman yeteri kadar un ve buğdayın tedârük edilmesi hususunda Yemen beylerbeyine hüküm gönderilmiştir⁵⁰².

1560 sonlarına doğru Osmanlı devleti kendi gemileriyle Yemen'den Mısır ve İstanbul pazarlarına ticaret sevkiyatını gerçekleştiriyordu⁵⁰³.

Habeşistan'da bulunan Sevvakin limanı Nubya sahilinde bulunan ve Kızıldeniz ticareti için önem arzeden bir yerdi. Melûkluların elindeydi. Sevvakin'in ne zaman Osmanlı'nın eline geçtiği kesin olarak bilinmemektedir. Özellikle Habeşistan ve Sudan'ın kendisine mahsus olan bit ticareti vardı. O da Esir Ticareti idi. Esirler buralardan Hindistan, Mısır, Arabistan istikametine sevk edilmekteydiler. Esir ticaretinin önemli limanları Sevvakin, Badı, Dahlak, Zeyla, Beylül, Merka, Bezava, Mombasa ve Zengibar idi⁵⁰⁴. Arap ticaret gemileri Doğu Afrika kanalıyla Hindistan'a oradan da Çin'e gitmekteydi⁵⁰⁵.

⁴⁹⁸ Halil İncılık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 277-278.

⁴⁹⁹ Halil İncılık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 133.

⁵⁰⁰ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 4.

⁵⁰¹ *6 Numaralı Mühimme Defteri (Özet ve İndeks)*, s. 142, b. 256,257,258.

⁵⁰² *6 Numaralı Mühimme Defteri*, s. 152, b. 270.

⁵⁰³ GianCarlo Casale, "The Ottoman Administration of the Space Trade in the Sixteenth Century Red Sea and Persian Gulf", p. 172.

⁵⁰⁴ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 2-3.

⁵⁰⁵ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)", s. 122.

2.3.13. İskenderiye

Mısır, Kızıldeniz'le doğudan, Akdeniz'le kuzeyden komşu ve Hindistan yolu üzerinde de doğuyla batı arasında kesişim noktasında idi. Mısır özellikle İskenderiye ve Dimyat limanları ile Avrupa ticaretinde kendini göstermekteydi⁵⁰⁶.

Hindistan'a gönderilen askeri yardımda da Mısır'ın önemli bir görevi olduğu anlaşılmaktadır. Zira Hindistan'a gidecek Osmanlı donanması için çeşitli mühimmatın Mısır'a giden uygun bir gemiyle gönderilmesine⁵⁰⁷ ve Hind diyarına gönderilecek olan Donanma için gönderilen malzemelerin İskenderiye kaptanı tarafından kara ve deniz yoluyla Reşîd'e ulaştırılmasına⁵⁰⁸ dair hükümler bulunmaktadır. Yardım için hareket eden gemilerin yol boyunca güvenliğinin sağlanması meselesi için Süveyş Kaptanı Mahmud Bey'e hükümler gönderilmiştir⁵⁰⁹. Anacak Hicri 975 senesinde gönderilmek istenen bu yardımın yine aynı senenin Receb ayınının 15. gününde Açe (Açe) Pâdişâhının elçisi Hüseyin'e gönderilen hükme göre yerine ulaşmadığını anlıyoruz. Buna göre Hindistan tarafına gönderilecek olan donanma Yemen'de çıkan isyan nedeniyle o sene tehir edilmiştir. Neticede isyan bastırıldıktan sonra yardımın yerine ulaşacağı bildirilmiştir⁵¹⁰.

İskenderiye, ticarete önemli bir liman olduğu için, Avrupa ile Doğu ticaretinde olumlu ya da olumsuz etki altında kalabiliyordu. Örneğin, Portekizlilerin 1513 ve 1515'te Aden ve Hürmüz'de yaptığı savaşlar İskenderiye limanını olumsuz etkiledi. Üç yıl hiçbir Venedik gemisi gelmedi⁵¹¹.

2.3.14. Trablus ve Trablüşşam

Trablus (Tripolis)'un Akdeniz'in doğu sahilinde yer aldığı ve Fenikeliler tarafından kurulduğu bilinmektedir. Şehir Osmanlı topraklarına 1516'da Yavuz Sultan Selim'in Suriye ve Mısır seferleri sırasında katılmış ve sancak haline getirilerek Şam beylerbeyliğine dâhil edilmiştir⁵¹². Ticaret ve sanayi, alanında pek çok ulusun birleşme

⁵⁰⁶ Altan Çetin, "Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları", s. 72.

⁵⁰⁷ 7 Numaralı Mühimme Defteri (Özet-Transkripsiyon-İndeks), s. 276/ 277/323/365, b. 571/572/660/751.

⁵⁰⁸ 7 Numaralı Mühimme Defteri (Özet-Transkripsiyon-İndeks), s. 353, b. 725.

⁵⁰⁹ 7 Numaralı Mühimme Defteri (Özet-Transkripsiyon-İndeks), s. 282/284/285, b. 583/586/587.

⁵¹⁰ 7 Numaralı Mühimme Defteri (Özet-Transkripsiyon-İndeks), s. 347, b. 708.

⁵¹¹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 31, Mart 1977, s. 80.

⁵¹² Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablüşşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", s. 46.

noktasıydı. Müslüman, Latin, Bizanslı, Ermeni, Marunî, Nasturî ve Yahudi'den oluşan halkı vardı⁵¹³. Trablus, baharat ihracında Suriye limanlarının en önemlisiydi⁵¹⁴.

Trablusşam farklı etnik nüfusu barındırıyordu. XVI. yüzyılda şehirde Müslüman, Hıristiyan ve Yahudi tebaaların varlığı söz konusuydu. XVII. Yüzyılda da bu çeşitlilik kendini göstermekle beraber, buraya Mısır, Şam, Haleb, Hama ve Sayda bölgelerinden göçlerin gerçekleşmiş olması, gelenlerin ticari bağlantılar kurmak maksadıyla buraya yerleştiği düşünülmektedir. Zira bölge, ticari açıda başarılıydı; ancak sanayi bakımından fazla bir cazibesi bulunmuyordu⁵¹⁵.

Trablusşam limanlarına uğrayan ticaret yollarının başında Haleb-Basra yolu geliyordu. Burada hayvan kiralama işi yaygındı. Hayvan kiracısı (mekârî) mesleğinin çokça yapılması, şehrin önemli ticaret limanına sahip olmasıyla ilişkilidir. Limana giden gelen mallar katır, at ve benzeri yük hayvanlarıyla istenilen yerlere taşınmaktaydı. XVII. yüzyılda şehirde mekârîlerin sayısının 38'i bulması şehrin limanının işlek oluşunu ve ticarî hayatının canlılığını göstermektedir⁵¹⁶.

1583'e geldiğinde Şam Trablus'undan, Venedik, Fransa, Sakız veya Kıbrıs kökenli olup Osmanlı topraklarında ticaret için kapitülasyon güvencelerine sahip olmayan Hıristiyan tüccarın en çok uğradığı liman diye söz edilmekteydi. Bu tarihlerde Avrupa ticaretinin Trablus'a kaymasının en önemli nedeni yabancılardan alınan gemi vergisinin burada az olmasıdır⁵¹⁷.

2.3.15. Trabzon

Bizans'a ve Balkanlardaki diğer devletlere karşı başarılı olan ve bu devletleri ele geçiren Sultan II. Mehmed ticari faaliyetleri de kontrol altına alması, Yakındoğu'da olduğu kadar Karadeniz'de etkin İtalyan şehir devletlerinin bu etkinliğini azaltmasına ve zamanla sona erdirmesine neden olmuştur⁵¹⁸. Avrupalılar, Hindistan'dan gelen ipek ve baharatı Trabzon iskelesi vasıtasıyla kendi ülkelerine götürüyorlardı⁵¹⁹. Hindistan

⁵¹³ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 185.

⁵¹⁴ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 9.

⁵¹⁵ Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", s. 55-56.

⁵¹⁶ Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", s. 60-63.

⁵¹⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 410-411.

⁵¹⁸ Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslar arası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslar arası Sosyal Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 7, 2009, s. 362.

⁵¹⁹ Emine Erdoğan Özünlü, "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C.18, No:1, Ocak 2010, s. 264.

veya İran'dan gelen ticaret malları Tebriz ve Erzurum'u takip ederek Trabzon'a ulaşırlardı⁵²⁰. Trabzon limanı XVI. yüzyıl Anadolu limanları içerisinde etkin bir rol oynamaktaydı. Kırım ve İstanbul ile olan ticarî bağlantılarının önemli bir katkısı vardı. İstanbul'un iâşesi için, Trabzon ve Samsun iskeleleri vasıtasıyla Erzurum ve Rum (Sivas, Amasya) eyaletinden hububat getirilmekteydi⁵²¹.

2.3.16. Hindistan Kıyı Şeridinde Yer Alan Ticaret Merkezleri

Haçlılar devrinde eskiden olduğu gibi XII. yüzyılda da Hint deniz alışverişinin doğudaki merkezi Seylan ve Cambaye körfezinin zengin ticaret şehri ile Çin gemilerinin ticaret noktası olan Daybal idi⁵²².

Uzakdoğu ve Çin ile Hindistan ve Batı Asya arasında geçiş noktasında kurulan Malay Yarımadası'nın güneyindeki Malay sultanlığı, XV. yüzyılın ortalarına doğru bir nevi ticaret imparatorluğuna dönüşmüş ve Batı Asya'ya kadar ticari ilişkilerini geliştirerek Aden, Hürmüz, Çambay ve Bengal limanlarına kadar Müslüman tüccarlar vasıtasıyla ilişki kurmuştu. 1512-1515 yılları arasında gözlemlerini kaleme alan Portekizli seyyah Tome Pires bu şehirde de binlerce yabancı Müslüman tüccarın yaşadığını söylemektedir. Arap, İranlı, Güceratlı, Mısırlı tüccarların yanı sıra Türkmen, Rumî ve Horasanlı tüccarlar da bulunmaktaydı. Genellikle Hürmüz, Kahire ve Aden limanlarından gelen bu tüccarlar, önce Gücerat limanlarına, oradan da Malaka'ya kadar ulaşırlardı. Kendi ülkelerinden olan tüccarların alış verişlerini gözeten çeşitli milliyetlere mensup şebkenderler veya liman ağaları vardı. Batı Asya etkisi o kadar kuvvetliydi ki, burada Hürmüz parası da kabul edilmekteydi. 1500 ve 1516 yılları arasında Hindistan'da yaşayan Duarte Barbosa adlı bir Portekizli de, Çambay'daki yabancı tüccarlar arasında Arapları, İranlıları, Memlukuluları ve Türkleri saymaktadır. Bu tüccarlar Malaka ve Sumatra'ya kadar giderek ticaret yapmaktaydılar. Yine başka bir Portekizli yazar Godinho de Eredia da, Malaka nehrinin kuzeyinde Upeh ticaret bölgesinin bulunduğunu zikretmektedir. Her iki bölgede de, Kuzeybatı Asya'dan gelen Müslüman tüccarlar oturmaktaydılar⁵²³.

Avrupa'dan ve Mısır'dan gelen tüccarlar, satacakları mallarını Hindistan'ın batı sahillerine getirmekteydiler. Hatta bu tüccarlar bu sahillere yerleşmekteydi. Sahillerinde

⁵²⁰ Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum", s. 128.

⁵²¹ Emine Erdoğan Özünlü, "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi", s. 264.

⁵²² W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 178.

⁵²³ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 16.

pamuk ticaretinin en çok yapıldığı yer ise Korumandal sahilleri idi. Korumandal'da pamuk ve baharat ticaretinin yanı sıra çelik de çıkarılıyordu. Arap tüccarlar kılış yapımında kullanılan bu madeni almak için buraya gelmekteydiler⁵²⁴.

XVI. yüzyılda Hindistan ticaret tarihinde Malaka önemli bir noktaya sahipti. Hürmüz ve Aden kıyıları Malaka'ya açılmaktaydı⁵²⁵.

Kambay'deki Diu limanı baharat ticareti için işlek bir yerdi. Diu limanında yaklaşık 5000 tüccar bulunmaktaydı. Yıllık en az 2000 tüccar buraya ticaret için uğramaktaydı. Dekken'e bağlı Barbosa'nın işlek bir limanı vardı. Buraya Aden, Hürmüz ve Mekke'den atlar getirilirdi. Barbosa limanında yerleşik olarak Kambay'lı ve Müslüman tüccarlar bulunmaktaydı⁵²⁶.

Doğu-Batı ticareti için Hint Okyanusu'ndaki önemli ticaret noktalarından biri de Java idi. Buraya Mekke, Cidde, Zila, Aden, Hürmüz, Kambay ve vaşka yerlerden gelen tüccarlar vardı. Hindistan sahillerinin güney-batısında yer alan Malabar bölgesi, Karabiber ihracatı için Hindistan'ın en önemli kapısıydı. Kalikut ve Kulammali de ticaret için en çok tercih edilen yerler arasındaydı⁵²⁷.

2.3.17. Açe

Açe Devleti, ticari açıdan önemli emtialara sahipti. Bunların başında biber gelmekteydi. Açe, Hint Denizi'nin en tanınmış biber deposu kabul edilmekteydi. Karabiber, ibrişim, tarçın, karanfil bu bölgenin önemli tarım ürünleri idi. Açe doğal kaynaklar bakımından da oldukça zengindi. 1550'li yıllardan başlayarak XVI. yüzyılın büyük bir bölümünde, Açe gemileri Uzakdoğu ürünlerini Orta Doğu'ya ulaştırma başarısı gösterdi. Orta Doğu'dan Avrupa pazarına dağılan biber, Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu biberin yarısını karşıladı. Açe'de bulunan Türkler, satmak için yerli çiftçilerden biber satın alır, depolarlardı. Bu da Osmanlı-Açe arasında ticari ilişkilerin olduğunu göstermektedir⁵²⁸.

1511 yılında Sumatra'nın kuzeyindeki Pasai liman şehrini ziyaret eden Portekizli seyyah Tome Pires, Samudra-Pasai'yi güçlü ve müreffeh bir krallık olarak tavsif

⁵²⁴ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 133-134.

⁵²⁵ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 17.

⁵²⁶ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 132.

⁵²⁷ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 131-132.

⁵²⁸ Emine Dingeeç, "XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri", s. 961.

etmektedir. Şuurları, Kuzey Sumatra'nın tüm doğu bölgesini ve iç kesimlerde güneydeki Minangkabau Krallığı'nın topraklarına kadar uzanmaktaydı. Şehirde uzun yıllar ikamet eden ve büyük ticaret depolarına sahip Hint, İran, Arap ve Türk kökenli birçok zengin yabancı Müslüman tüccar bulunmaktaydı. Bunlar, Arabistan Yarımadası, Türkiye, İran, Gücerat, Bengal, Siyam (Tayland), Malaya Yarımadası ve Cava adasından gelmişlerdi. Samudra-Pasai Sultanlığının ilk Müslüman sultanının Melik es-Salih, oğullarının ise Melik el-Mansur ve Melik ez-Zâhir adlarını almaları da oldukça anlamlı olup, Türk tesirini ifade etmektedir. Çünkü bu isimler, Mısır'daki Eyyubi ve Memluklu sultanlarının isimleri olup, İslam tarihinde de önemli işler başarmış büyük şahsiyetler olarak tanınmaktadırlar. Samudra-Pasai sultanlarının önemli şahsiyetlerin isimlerini almaları, o dönemde genelde Orta Doğu, özelde ise Mısır ve Arap Yarımadası sahilleri ile Samudra-Pasai arasındaki kültürel ve ticari ilişkilerin de varlığına işaret etmektedir. Nitekim, XV. ve XVI. yüzyıllarda Türk tacirlerinin, diğer Batı Asya ülkelerinin Müslüman tacirleri gibi Malay limanlarına sıkça uğradıkları ve uzun süreli olarak yerleştikleri bilinmektedir⁵²⁹.

2.4. Ticaret Yol Ağını Besleyen Tali Yollar

Zamanla üzerinde ticaretin geçtiği yollar önem kazanır ya da yitirirler. Anadolu'daki Deniz ticaretini kervan ticareti ile bağlayan yolların bazıları, XV. yüzyılın sonlarından itibaren Okyanus güzergahının devreye girmesiyle, eski canlılıklarını yitirmişlerdir. Böylece bu yollar öncesinde ana yol konumunda iken, yeni güzergahları birbirlerine bağlayan tali yol haline gelmişlerdir.

Yollarda coğrafi artlara göre değişen menziller, askeri kuvvetlerin konaklama mahalli olarak da kullanıldıkları gibi. İaşe ambarı fonksiyonunu da ifa etmişlerdir. Böylece ordunun bir sefer sırasında zahire sıkıntısı ortadan kalkmakta, dolayısıyla doyumu ve rahat hareketi de sağlanmaktaydı⁵³⁰.

Sağ kola, Hac yolu; Orta yola Bağdat-Basra yolu da denilmek üzere⁵³¹ Anadolu ve Rumeli'de sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâhtan oluşan bu ana yollar ayrıca, tâli yollarla da birbirlerine bağlanmıştır. Buna göre, Anadolu'daki,

⁵²⁹ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 15.

⁵³⁰ Nezihi Aykut, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzîlnâmesi", *Tarih Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1984, s. 184.

⁵³¹ Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies*, 3/1, 2011, s. 114.

Sağ kol, Üsküdar- Gebze- Eskişehir- Akşehir- Konya- Adana- Antakya yoluyla Halep ve Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye;

Orta kol Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbakır-Nusaybin- Musul ve Kerkük'e;

Sol kol ise orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip, buradan Lâdik- Niksar- Karahisar-ı Şarkî- Kelkit- Aşkale- Erzurum yoluyla Hasankale üzerinden bir kolu Kars'a, diğer bir kolu da Tebriz'e ulaşırdı⁵³².

Erzincan, XVI. yüzyılda ordu yolu, bu yüzyılın sonlarından itibaren ise Anadolu'nun sol koluna tali yollar ile bağlanan bir şehir konumuna gelmiştir⁵³³.

Osmanlı'nın İran'la kesiştiği ticaret noktaları arasında Van önemliydi; çünkü buradan Diyarbakır, Mardin, Urfa, Nusaybin, gibi önemli ticaret şehirleriyle bağlantı kuruluyordu. Ayrıca Van'dan İstanbul'a yapılan barut, kükürt, güherçile sevkiyatı Van-Erzurum-Trabzon arası karayolundan, Trabzon'dan İstanbul'a kadar deniz yolundan gerçekleşiyordu⁵³⁴. Trabzon-Diyarbakır yolu ise kuzeyi güneye bağlıyordu. Güzergâhı; Kelkit menziline yani ana caddeden ayrılan bir yol ile Sipikör Dağı'nı (Pöske Geçidi) geçerek Erzincan'a ulaşır ve buradan Kemah, Eğin (Kemaliye), Ağın ve Elazığ veya Eğin, Arapkir'den Malatya'ya ulaşırdı⁵³⁵.

Osmanlı'nın İran ile yaptığı ticarete, Trabzon-Erzurum-İran, Trabzon-Erzurum-Van-İran, Diyarbakır-İmadiye-Musul-İran veya Halep-İran yolları kullanılıyordu. Van merkezli ticaret yolunda bulunan yerleşim merkezleri sırasıyla Batum-Erivan-Van-Hakkârî-Musul-Bağdat'tır⁵³⁶.

XVI. yüzyıldan önce İskenderun körfezindeki Ayas Limanı Moğollar döneminde, Tebriz ve Asya ticaretinde esas ihraç limanı iken⁵³⁷, XVI. yüzyılda bu önemini kaybetmiştir diyebiliriz. İskenderun iskelesi XVII. yüzyıldan itibaren kendini tekrar göstermiştir. Hatta buraya bir kale inşa edilmiş ve Halep'te bulunan bazı ülke balyozlarının da İskenderun'da birer temsilci bulundurmuşlardı⁵³⁸.

⁵³² İzzet Sak; Cemal Çetin, "XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devletinde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Konya 2004, s. 180.

⁵³³ Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", s. 117.

⁵³⁴ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s. 287.

⁵³⁵ Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", s. 119.

⁵³⁶ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s. 288.

⁵³⁷ Kazım Paydaş, "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 36, , Ankara, 2004, s. 217.

⁵³⁸ Enver Çakar, *17. Yüzyılda Halep Eyaleti ve Türkmenleri*, s. 53/1 numaralı dipnot.

2.5. Ticaret Yol Güvenliği

Ticaret yol güvenliği ifadesiyle, iki koldan bakış açısı yakalayabiliriz. Biri, coğrafi şartlardan kaynaklı sıkıntılarının güvenliğidir; diğeri, İnsandan kaynaklı sıkıntılarının güvenliği. *Bunlardan birincisinde*, coğrafi şartların getirdiği zorlukları ve doğanın dengesini insan önleyemez; ancak oluşturulan çeşitli önlemlerle ve geliştirilen savunma mekanizmalarıyla, kendini koruyabilir ve yapılacak fiiliyatta ilerlemeler kaydedebilir. *İkincisinde* ise sıkıntılar insan kaynaklıdır. Mesela Eşkıyalık, ticaret mallarının yağmalanması, hırsızlık, tüccarlar arasında oluşan rekabetten kaynaklı saldırılar ve saire. Bu kısımda, insan saldırılarına karşılık, yine insanın kendisinin güvenliği sağlaması anlamına geliyor ki, o da devlet organizmalarının işlerliğini gösterir.

Yol güvenliğinde coğrafya ve insan faktörlerini ve bu faktörler arşısında ne gibi önlemler alındığını örneklerle açmaya gayret edelim:

Coğrafi faktörlere baktığımızda Hindistan'ın iklimsel özelliğini örnek verebiliriz. Hindistan deniz ticareti yalnız belirli zamanlarda mümkündü. Çünkü, Mayıs ile Eylül ayları arasında ülkenin güney-batısından esen yaz mevsimi yelleri sebebiyle o dönemde hiçbir gemi yele karşı hareket edemez ve batı limanlarının birinden dışarı dahi çıkamazdı. Dışarıdan gelen gemi de parçalanma tehlikesi geçirirdi. Aynı şekilde sonbaharda kuzeyden ve kuzey-doğu'dan esen kış mevsim yellerinden dolayı kıyıdaki limanlara yaklaşmak çok güçtü. Avrupa'ya giden gemilerin ise Hindistan'dan yola çıkmaları için Eylül veya Ekim aylarını geçirmemeleri gerekiyordu. Çünkü geciktikleri takdirde Ümit burnuna varmadan Mayıs sonunda başlayan ve güney-batıdan esen yaz yelleriyle karşılaşabilirlerdi. Öte yandan, Eylül'den önce Hindistan'ın üzerine sağanak yağmurların yağması kervan yollarını geçilmez hale getiriyordu. Dolayısıyla gemi, yük almak için içerden kervanların gelmesini bekliyordu. Hatta beklemenin uzadığı zamanlarda geminin o yıl içinde Avrupa'ya geri dönebilmesi şüpheli oluyordu⁵³⁹. Hindistan ticaret tarihinde yer alan bir örnek verecek olursak, Romalılar da diğer uluslar gibi yaptıkları ticareti bu rüzgâra göre ayarladılar. Gidişlerin yaz başında, dönüşlerin ise güz sonunda zorunlu olması gerekiyordu⁵⁴⁰. Aynı sıkıntı hac mevsiminde de kendini gösteriyordu. Müslümanların Hac mevsiminin ay yılı hesabına göre yapılması, Hacıları mevsim rüzgârlarıyla karşı karşıya getirebiliyordu. Bunun için Türkistan ve Hindistan

⁵³⁹ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 547.

⁵⁴⁰ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 93.

hacıları, aylar öncesinden Hicaz'a gitmesi ve dönerken de uzun süre orada beklemesi söz konusu oluyordu. Ticarete iklimsel zorluklar Avrupalıları Hindistan limanlarında istif yapmak ve ticaret bölgesi edinip, mal biriktirmek zorunda bırakmıştı. Bu bölgelere Fransızca'da "comptoir", İngilizce'de "factory" denilir. Buraların bir diğer faydası da, Avrupalı tüccarları, iklimsel sıkışmadan dolayı, ticaret mallarını yerli tüccarlardan ateş pahasına almaktan kurtarmaktı⁵⁴¹.

Osmanlı için, Ticaret güzergâhının ve bu güzergahta bulunan yerleşim alanlarının asayişini sağlamak son derece önemliydi.

Osmanlı ulaştırma şebekesi içinde kara ulaştırması deniz ulaştırması ile bütünleşmişti. İstanbul, İzmir, Antalya, Alanya, Sinop ve Trabzon gibi limanlar aynı zamanda kara yollarının nihayetinde bulunuyorlardı. Herhangi bir ulaştırım sektöründeki kriz diğerinde de bir krize yol açıyordu. Selçuklulardan devralınan ulaşım teknolojisinde bir değişiklik yapılmamış, ek olarak yollar üzerindeki kervansaray, köprü gibi bayındırlık tesisleri korunup geliştirilmiştir. Yol güvenliğinin sağlanması için de derbent teşkilâtı oluşturulmuştur⁵⁴². Mesela sadece Anadolu Eyâletinde, ulaşımı sağlayan yollar üzerinde yol ve ticaret emniyetini sağlamak için 73 kervansaray ve büyük han vardı. Bunlarla birlikte, âdeta küçük bir kale özelliği taşıyan ve 2.799 derbentçinin görev yaptığı derbent teşkilâtları da tesis edilmiş ve tekâlif-i örfiyyeden muaf tutulmuşlardı⁵⁴³. İşlek yollarda bazı köylerin ahali Osmanlı hükümetince derbentçi olarak görevlendirilirdi. Bu köylüler yolun kendi köyelerine yakın olan belli bir kesiminden sorumlu yarı-askeri bir örgüt oluştururlardı. Kendi sorumluluk bölgelerinde bir kervan soyulursa zararı derbentçilerin ödemesi istenebilirdi. Bu riske rağmen pek çok köy ahali derbentçi olmaya çalışırdı. Çünkü bu görevin içerdiği ek yükümlülükler bazı vergilerden özellikle de oldukça ağır olan avârız-ı divâniye ve tekâlif-i örfiye'den muaf tutulmalarını sağlardı⁵⁴⁴.

Anadolu'nun öteden beri transit ticaret bölgesi olmasına büyük önem verilmiştir. Bunun için gümrük vergileri % 3 ila % 5 gibi düşük oranlarda tutulmuştu. Yine bunun için, barış antlaşmalarına ticarî faaliyetlerin canlandırılması için gerekli maddeler konmaktaydı. Ticaret güvenliğini tehlikeye düşüren ve gümrük gelirlerinde düşmeye yol açan, başka devletlerarasındaki savaşlar için de arabuluculuk teşebbüslerinden geri

⁵⁴¹ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 548.

⁵⁴² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 308.

⁵⁴³ *166 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri (937-1530)*, Dizin ve Tıpkı Basım, BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) Yayınları, Ankara 1995, s. x.

⁵⁴⁴ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 73

kalınmıyordu. Hatta bizzat devlet kendisinin savaş hâlinde bulunduğu devletlerden ticareti engellememelerini istiyordu⁵⁴⁵. Her yabancı tacir ve ziyaretçinin, seyahat güvenliği için sultandan veya yerel kadı'dan özel bir yetki belgesi alması şarttı. İslam hukukuna göre her Müslüman, kapitülasyon güvencelerinin kapsamına girmeyen herhangi bir gayrimüslim yabancıyı esir alıp köleleştirebilirdi. Bu yüzden, yabancıların Müslümanlar gibi giyinmesine ve yolculuk sırasında silah taşımaya bile izin veriliyordu⁵⁴⁶.

Anadolu, İran ve Mezopotamya'dan gelen anayolların birleştiği bölgedeki güvensizlik Amasya, Tokat, Sivas gibi Vilâyet-i Rum kentlerindeki, Halep ve Bağdat'taki vergi gelirlerini olumsuz etkiliyordu⁵⁴⁷.

Halep beğlerbeğisine hüküm, Ane (Bağdat) Sancak Beyi Ebu Riş'in adamlarından kendi hallerinde olup Haleb'e alış-veriş için gelip gidenlere müdahale olunmaması⁵⁴⁸. Hindistan ticareti yolu üzerinde bulunan Basra'nın önemi ortaya çıkmaktadır. Ramazan 973 (1566) tarihli bir belgeye göre Diyarbakır beylerbeyine mektup gönderilip, Arap eşkıyanın Basra'ya yeniden saldırma ihtimali üzerine, bunu def etmek için Van, Ergani ve Siverek'ten Basra'ya asker ile kürekçi, zahire, toprak, demir tel, kalay vs. gönderilmesi emrolunmuştur⁵⁴⁹. Basra üzerinden yapılan ticaret asayişinin sağlanmasında gösterilen çaba göz önünde bulundurulduğunda, buradan yapılan ticaretin yoğunluğunun önemini ortaya koymaktadır. Basra ile Halep arasındaki ticaret yolu güvenli değildi. Çünkü Fırat ve Dicle üzerinde bulunan Arap aşiretleri buradan geçen tüccarlara saldırıyorlardı. Bununla birlikte Osmanlı ile Safevi mücadeleleri de yol güvenliğini olumsuz etkilemekteydi. Tüm bunlara rağmen, ticaret sürekli gelişme göstermekteydi⁵⁵⁰.

Müslümanların Kızıldeniz limanlarında ticaret yapmalarını engelleyen Portekiz'e⁵⁵¹ Osmanlı tarafından Rebî'ü'l-âhir 972 (H.)/1564 (M.) yılında bir name gönderilmiştir. Portekiz kralı Don San Sebastiyân'a gönderilen bu nâme-i şerîf'te, deniz yoluyla Hindistan'dan gelen huccâc ve tüccara Portekizlilerin dahl-ü tecâvüz ile müdahale ederek aynı zamanda sulh istemelerinin muvafık olmadığı bildirilmektedir.

⁵⁴⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 291.

⁵⁴⁶ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 240-241.

⁵⁴⁷ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 65.

⁵⁴⁸ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 149, b. 292.

⁵⁴⁹ 5 Numaralı Mühimme Defteri, s. 503, b. 1371.

⁵⁵⁰ Tarık Nafî Al-Hamadânî, "Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar", s. 69.

⁵⁵¹ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 16.

Burada Portekiz kralının gerçek niyetinin ne olduğu bildirilmesi istenmiş ve eğer bu hale devam edilirse gerekli tedâriklerin yapılacağı bildirilmiştir⁵⁵². Portekiz kralı tarafından ticaret için Hint tarafına giden tüccarların faaliyetine müdâhale olunmadığı takdirde Basra beylerbeyinin de kendi tarafında ticâri faaliyeti geliştirmek için benderleri işletmeye açması için Basra beylerbeyine gönderilen hükme göre: “ Hüküm-ü şerîfüm varıcak göresin; madâm ki, kral-ı Mezbur (Portekiz Kralı) diyâr-ı Hind’e deryâdan varub gelen tâcirlere dahl ü ta’arruz itmeye ve ol cânibe gelen tâcirleri emn ü emân ile ticâretleri için gelip gideler, sen dahi istimâlet virüp beğlerbeğliğüne müte’allik olan benderleri işledüp dîn ü devlet-i hümâyûnuma lâyük olanıyla amel idüp hıfz u hırâset-i memleket ve zabt u sıyânet-i ra’ıyyetde ve mâlum izdiyâdında envâ’-ı sa’y ü ihtimâmun vücûda getürüp bu bahâne ile ol tarafda ırz-ı saltanat-ı hümâyûnuma mugâyir iş olmakdan ziyede sakınasın.”⁵⁵³.

Osmanlı arşivlerinde ticaret için yol güvenliğini sağlama ile ilgili hükümler pek çoktur. Yukarıdaki örneklere ek olarak; Yemen Beylerbeyine gönderilen bir belgeye göre; Yemen ile Hindistan arasındaki deniz yolu üzerinde bulunan Bender-i Şihr ve Hadralmûd denilen bölgeye hükmeden Sultan Bedir isimli Arap şeyhinin Süleyman Paşa zamanından beri sancak tasarruf ederek itaat eder gibi görünüp Rum’dan ve Hindistan’dan gelip geçen tüccar gemilerinden gümrük ve bâc alarak zulmettiği, düşmanla dostluk kurduğu, idaresi altındaki memleketlerden Hazine-i Âmire’ye çok az mal gönderdiği ve isyan üzere olduğu bilgilerinden yola çıkarak bu kişinin fitneye sebep olmadan ele geçirilmesi ve hakkından gelinmesi için beylerbeyine hüküm gönderilmiştir⁵⁵⁴.

Kara ticareti içinde bazı kervan soygunlarının boyutları oldukça büyüktü. Mesela Polonya çuha tüccarları gurubu Halep’te bulunan baharatı alıp ülkelerine götürmek için Sinop’tan karaya çıkarak Halep yolunu tutacakları sırada Sinop’ta bulunan bir grup tüccar kendilerine rehberlik etmek, katır ve katırcı tutmak için önerdiler. Polonyalı tüccarlar rehber tüccar grubu ile önce Boyabat’a, oradan da Duragan’a doğru ilerleyip Çayağzı köyündeki bir evde gecelediği sırada bir grup medrese öğrencilerinin saldırısına uğradılar. Polonyalı tüccarların hepsi öldürülüp malları yağmalandı. Tokatlı tüccarlara ise hiçbir şey olmadı. Kervandaki tüccarların katırcılarından Satılmış adlı kişinin yakalanmasıyla, öldürülen Polonyalı tüccarlara ait

⁵⁵² 6 Numaralı Mühimme Defteri, s. 194, b. 355.

⁵⁵³ 6 Numaralı Mühimme Defteri s. 168, b. 1127.

⁵⁵⁴ 5 Numaralı Mühimme Defteri s. 612, b. 1699.

eşyaların bu kişinin elinde bulunduğu saptandı. Saldırıyı gerçekleştiren öğrencilerin Sinoplu rehber tüccar grubu ile anlaşmalı hareket ettikleri öğrenildi. Hatta öğrencilerden birinin Sinop emininin kardeşi diğerinin de eminin adamlarından olduğu öğrenildi. Bunun üzerine merkezi idare soruşturmanın derinleşmesi için Sinop emini de dâhil tüm adamların merkeze gönderilmesini emretti⁵⁵⁵. Görüldüğü gibi her ne kadar merkezi idare, ticareti sekteye uğratanları cezalandırma yoluna gidiyor olsa da bu gibi olayların yine de gerçekleşmesi yol güvenliği meselesinin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

İslam ceza hukukunda eşkıyalık için; öldürülme, asılma, el ve ayaktan çaprazlama kesilmesi, sürgün edilme gibi ağır cezalar yer almaktadır. Böylece toplumun huzur ve emniyeti için caydırıcı önlemler hukuk kuralları ile hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Osmanlı bunlardan el kesme cezasını nadir de olsa uygulamıştır. Suçu sabit görülen hırsızlara ise, ta'zir cezası şeklinde ölüm, hapis, çeşitli para cezaları, küreğe mahkûm olma, kalebentlik ve sürgün cezalarının uygulandığı görülmüştür⁵⁵⁶.

İmam-Sultan, İslami aman ilkesi doğrultusunda Osmanlı topraklarında ikamet, seyahat ve ticaret için gerekli güvenceleri, Darülharp'ten sadece “dostluk ve samimi iyi niyet” sözü veren Gayrimüslimleri tanırdı. Dolayısıyla, Müslümanlara düşman sayılan ülke veya kişiler bu gibi resmi güvencelerden yoksundu. Böyleleri Osmanlı topraklarına girdiklerinde herhangi bir Müslüman tarafından esir alınıp köle edinilebilirdi. Örneğin, esas olarak Sultanların Fransız veya İngilizler gibi “dost” uluslara tanıdıkları ticaret özgürlüğünden Habsburgları yararlandırmamaları nedeniyle, Avusturya ile ticaret XVIII. yüzyıla kadar büyük bir gelişme göstermemiştir⁵⁵⁷.

Ticarette yol güvenliği meselesi, yeni bulunan yollarda da mevcuttu. En çok batı kıyı boyunca korsanlık çok gelişmiş olduğundan gemiler korunmak için toplu olarak, yerli tabire göre, “kafile” halinde gidip gelmek zorunda idiler. Açıkta gelen ve kıyı boyunca gidecek gemileri kıyıya atabilecek olan mevsim rüzgârlarının esmedikleri veya hafif oldukları sırada Eylül'den Mayıs'a kadar (bu iki ay da az çok dâhil) 2-300 gemilik kafileler Gücerat limanlarıyla Dekken limanları arasında gidip gelirlerdi. Çok kere bunları Portekiz savaş gemileri korurlardı⁵⁵⁸. Portekizlilerin okyanustaki ticaret etkinliğine İngiliz korsanları da engel olmaktaydı. 1601'de Portekiz'in ticaret damarı

⁵⁵⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 81-82.

⁵⁵⁶ Ömer Düzbakar, “İslam-Osmanlı Hukukunda Hırsızlık Suçu: 16-18. Yüzyıllarda Bursa Şerhiye Sicillerine Yansıyan Örnekler”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12/2, Ağustos 2008, s. 82-85.

⁵⁵⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 237.

⁵⁵⁸ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 542-544.

zaptedildi. İngilizler 1601'de 900 ton ağırlıktaki ve üzerinde 600 kişinin bulunduğu St. Thomas (Madras)'tan Malaka'ya giden gemiyi esir aldılar. Bu gemide 950 paket pamuklu dokuma ve boya, büyük miktarda pirinç ve diğer mallar bulunmuştu⁵⁵⁹.

2.6. Ticaret Güzergâhındaki Kaçakçılık Faaliyetleri

Devletlerarası siyasi ilişkiler ticari ilişkileri de etkilemektedir. Yer yer konulan ticari ambargolar insanların illegal yollardan ihtiyaçlarını karşılamasına sebep oluyordu. Bu durum tarihi süreç içerisinde sürekli kendini göstermektedir. Örneğin, erken Hıristiyan döneminde yasak olmasına rağmen, *Doğu'nun çok aranan ticaret mallarından bir kısmı resmi olmayan şekilde Avrupa'ya aktı ve korkunç derecede yüksek fiyatlarla müşteri buldu*. Yine, Hıristiyanlığın erken çağında Avrupa'nın içinde bulunduğu güvensizlik ortamı, Hıristiyan olmayanların dünyasına karşı kendi içinde kapanma halinin doğmasına yol açtı. Hıristiyan Avrupa'nın kendilerinden olmayanla teması yasaklayıp hatta cezalandırma yoluna gitmesiyle Hıristiyan dünyası dış dünya ile bağlarını koparmış bulunuyordu. Ancak yine de yasaklara rağmen Doğu'nun ticaret malları gayri resmi Avrupa'ya aktarılıyordu. Bu düzenli bir ticaret anlamına gelmiyordu⁵⁶⁰.

Osmanlı kaçakçılığı önlemek amacıyla bazı mallar, özellikle de buğday, ancak sorumlu gümrük görevlisinin izni ile yüklenebilirdi. Hiçbir gemi izinsiz mal yükleyip limandan ayrılamazdı. Tüccarın korunması açısından ama aynı zamanda devlet kontrolörlerinin işini kolaylaştırmak amacıyla da, gümrük görevlisi veya mülteziminden, ithal edilen malların türünü ve kesin miktarını; ayrıca, malların aynı gümrük bölgesi içindeki bir limandan diğerine sevk edilmek için mi, yoksa ihracat edilmek üzere mi yüklenmekte olduğunu gösteren belgeler alınması şarttı⁵⁶¹.

Klasik iktisat zihniyeti altın ve gümüşün mübadele aracı olarak kullanılmasının en aza indirilmesini öngörür. Osmanlılar, bunun yanında, kıymetli maden girişini teşvik etmişler çıkışını ise yasaklamışlardır. Önceki dönemlerde de tanık olduğumuz ve uygulamalarla para arzının yeterli seviyede olması amaçlanırdı. Böylece Osmanlıların para ile ilgili hedeflerini gerçekleştirmesinde milletlerarası para ve fiyat hareketleri

⁵⁵⁹ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 14.

⁵⁶⁰ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 112-113.

⁵⁶¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 252.

olumsuz rol oynamıştır. Bunun sonucunda Osmanlı ülkesinden Avrupa'ya mal, Mısır, İran ve Hindistan'a para ve kıymetli maden kaçma eğilimi içerisinde olmuştur⁵⁶².

Yabancı ülke tüccarlarına verilen imtiyazlar yoluyla çeşitli statülerdeki tüccarlar Osmanlı ülkesinden hemen her türlü ham maddeyi alıp götürmekteydiler. Özellikle kıymetli maden başta olmak üzere, buğday, arpa, deri, ipek, güherçile ve benzeri mallar kaçakçılık yoluyla Batı'ya kaçırılmaktaydı⁵⁶³.

Öte yandan Coğrafi keşiflerin bir sonucu olarak sömürgelerden gelen kıymetli madenler Osmanlı topraklarına hızla yayıldı. İran ve Hindistan'a hem ticaret yoluyla ve hem de kaçakçılık (İranlı tüccarlar Osmanlı topraklarındaki kuruşlara 5-6 kuruş fazla vererek alıyorlardı) yoluyla gümüş akmaya başladı. Çünkü gümüşe olan talep yüksekti. Avrupa'da altının gümüşe oranı 1/13, doğuda ise 1/10 idi. Bu şu demektir: Avrupa'da 13 birime 1 altın alınırken, doğuda 10 birime 1 altın alınmıyordu. O halde Avrupa gümüşünün doğuya akması normaldi. Devlet bunu önlemek için zaman zaman sıkı tedbirler aldıysa da bunda başarılı olduğu söylenemez⁵⁶⁴.

Amerika altın ve gümüşünün dünya piyasasına bolca sürülmesi ile Osmanlı'da değerli madenlerin sıkıntısı XVI. yüzyılda başlamıştır. Bu madenlerin Osmanlı'ya kesin tarih tam olarak bilinmemekle birlikte, İran'ın Nahçıvan Seferi (1552-1553) öncesi ve sırasında Erzurum, Bursa ve Batum Beylerbeylerine gönderilen hükümlerde gümüş ve altından imal edilen her türlü metanın harice sevkinin yasaklanması⁵⁶⁵, Osmanlı'nın içinde bulunduğu sıkıntıyı eldeki değerli madenin dışarıya çıkarmamakla aşmaya çalıştığını göstermektedir.

Osmanlı kaçakçılığı önlemek için çeşitli tedbirler almıştı. II. Mehmed Bursa ticaret yolunda Osmanlı-İran arası ticaret yolunda kaçakçılığı önlemek için Tokatta yeni bir Gümrükhane tesis etmiştir⁵⁶⁶. Osmanlı askeri teçhizatlardan at, demir, kurşun, zahire ve yiyecek maddelerinin dışarıya çıkarılması konusunda hassas davranmıştır. Bu duruma 14 muharrem 973 tarihinde Basra Beylerbeyine gönderilen hükmü örnek olarak verebiliriz. Buna göre isimleri geçen emtianın şehir dışına çıkarıldığı tespit edilmiş akabinde bu durum yasaklanmış ve çıkarıldığı takdirde yasağa uymayanların yakalanıp hapsedilmesi hükmü verilmiştir⁵⁶⁷. Başka bir örnek olarak, Yemen beylerbeyi Hasan

⁵⁶² Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 72.

⁵⁶³ Mustafa Öztürk, "Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar", s. 231.

⁵⁶⁴ Mustafa Öztürk, "Genel Hatlarıyla Osmanlı Para Tarihi", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 802-822.

⁵⁶⁵ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.31-32.

⁵⁶⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 281-282.

⁵⁶⁷ 5 Numaralı Mühimme Defteri s. 25, b. 67.

Bey'in iskeleleri sıkı gözetip Hindistan taraflarına bakır, gümüş, kurşun ve tüfek gitmesine izin vermemesine, bunların aksi olursa ceza göreceğine dair hüküm gönderilmiştir⁵⁶⁸. San'a'dan Hindistan taraflarına silah ve gümüş âletler satıldığı duyulmuş, bunun üzerine kul taifesi ile reâyâ tenbih edilerek durumun önlenmesini San'a Beylerbeyinden istemiş ve dinlemeyenlerin hakkından gelinmesi için hüküm vermiştir⁵⁶⁹. Buna göre savaş aletlerinin kaçak ticaret malları arasına girdiğini rahatlıkla görebiliriz. XVI. yüzyıl sonuna ilişkin belgelerde sahtiyan hep imparatorluk dışına ihrâcı yasak mallar arasındaydı. Genellikle at, silah, tahıl, balmumu ve pamukla bir arada anılması sahtiyanın savaş malzemesi sayıldığını düşündürmektedir⁵⁷⁰.

Harp aletlerinin satışı ile ilgili, Halep'teki bazı tüccarların harp aletlerini kâfir memleketlerine ve İran'a gönderdiklerinin haber alınması üzerine bunun önüne geçilmesi için Halep beylerbeyine emir gönderildiği; kendisinin de bu konuda titiz davranarak ülke dışına çıkarılması yasak olan silah vs. maddelerin, kâfir ülkelere veya İran'a götürülmemesi hususunda gerekli tedbirleri almasına dair belgelere rastlanmaktadır⁵⁷¹.

Osmanlı tüccarları eski yerlerinde kar elde edemeyince ticaretini başka yere taşıyabiliyorlardı. Osmanlı merkezi hükümeti İran'la yapılan ticareti, Erzurum ve Diyarbakır'la yapıyordu. Çünkü buralar kolaylıkla vergilendirilebiliyor ve gözetim altında tutulabiliyordu. Ancak Osmanlı-İran sınırı boyunca bulunan birçok yarı bağımsız hükümdarlar, tüccarların kendi topraklarından geçtikleri taktirde daha düşük transit vergi olanağı sunuyorlardı. Bunun yanı sıra tüccarlar Bursa ve İstanbul gibi sık denetlenen merkezlerden kaçınarak, bunun yerine vergi tahsildarlarının gözüne görünmeden yol kıyısındaki köylerde iş yapıyorlardı⁵⁷².

Verilmeyen vergilerden kaynaklı meseleler de ortaya çıkmaktadır. Anadolu, İran ve Mezopotamya'dan gelen anayolların birleştiği bölgedeki güvensizlik Amasya, Tokat, Sivas gibi Vilâyet-i Rum kentlerindeki, Halep ve Bağdat'taki vergi gelirlerini olumsuz etkiliyordu. Doğuya açılan yollardaki resmi gümrük kapısı olmayan yerlerden biri olan Fırat yoluyla, tüccarlar mallarını Birecik'teki iskelelere getirip Bağdat ile ticari yol haritası gerçekleştiriliyordu. Bunu da gümrük vergisinden kaçtıkları için yapıyorlardı. Bu bölgedeki mültezimlerin bu tür kervanlardan vergi almaları da çok büyük çok büyük

⁵⁶⁸ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 104, b. 1396.

⁵⁶⁹ 5 Numaralı Mühimme Defteri, s. 629, b. 1755.

⁵⁷⁰ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 207.

⁵⁷¹ 5 Numaralı Mühimme Defteri, s. 41, b. 217.

⁵⁷² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak ve Yaşamak*, s. 16-17.

çatışmalara yol açabiliyordu. Eldeki bilgide mültezimlerin ifadesinde, Bağdat'tan gelen tüccarlardan oluşan büyük bir kervan nehir yolunu izleyerek, uğramaları gereken gümrük kapısı olan Diyarbakır'a uğramadan Urfa'ya doğru devam etme amacıyla, kuralları çiğneyerek Rakka'da karaya çıkmış, bunun üzerine Rakka kadısı ve kale kumandanı kendilerinden gümrük vergisi almaya çalışınca devlet görevlilerine silahla karşılık vermişlerdir. Sonuç olarak 3.000 altın civarındaki gümrük vergisi ödenmediği gibi, yöre halkından birisi de hayatını da kaybetmiştir⁵⁷³.

2.7. Ticaret Hukuku

Osmanlılar genellikle ister Arap ister İran, ister Bizans çıkışlı olsun özellikle iskelelerle ilgili buldukları eski kanunnameleri kendilerine mal ettiler. Dış alım-satım eşyası üzerine koydukları gümrük resimleri de selefleri zamanında yürürlükte bulunuyordu. Bu kanunnamelerde olabilecek bazı değişiklik ve düzenlemeler yapılmıştır ancak bu değişikliklerin seyrek ve önemsiz olduğu görülmektedir⁵⁷⁴.

Roma ve Bizans dönemine kadar geri götürülebilen ticaret sistemine göre gümrük ülkenin sınırında başlamazdı. Gümrük bölgelerinin merkezinde ya önemli bir liman ya da belirli bir ticaret yolunun üzerinde bir sınır karakolu veya idarî bir merkez yer alırdı. İstanbul, ana gümrük bölgesi olması hasebiyle birçok gümrük bölgesinin kuralları İstanbul gümrük bölgesine göre düzenlenmiştir. Mesela Karadeniz'deki gümrük bölgelerinin birçoğu 1482'den itibaren İstanbul gümrük bölgesi kurallarına bağlanmıştır. İstanbul gümrük bölgesi, Avrupa tarafında Karadeniz kıyısındaki Varna'dan başlıyor, Gelibolu yarım adasındaki Kilitülbahir veya Eceobası'na kadar olan bütün liman ve iskelelerini kapsıyordu. Asya tarafında ise Karadeniz çıkışındaki Yoros'ta başlıyor, Ege bölgesinde yer alan Aydın sancağının güney ucuna kadar devam ediyordu. Karadeniz kıyılarında Varna'dan Sinop'a kadar uzanan sahil şeridi İstanbul gümrük bölgesine dâhildi⁵⁷⁵.

Osmanlı'da ticaretin yol açtığı gelir kaynakları çok önemli sayılıyordu. İmparatorluk hazinesi, gümrük resimlerinden sağlanan büyük nakit akışına her zaman şiddetle muhtaçtı. İşte bu nedenlerle sultanlar, kapitülasyon hükümlerine uyulmasına özen gösterirlerdi. Kapitülasyon güvenceleri imparatorluk kanunlarının üzerindeydi. Ve

⁵⁷³ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 64-65.

⁵⁷⁴ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1436.

⁵⁷⁵ Zübeyde Güneş Yağcı, "İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)", s. 374.

sultan, yerel makamlara kapitülasyon düzenlemelerine titizlikle riayet edilmesini emrederdi⁵⁷⁶.

Osmanlı'nın ekonomik anlamda ticaretten elde ettiği başlıca kar, kendi toprakları üzerinde yapılan ticaretten elde edilen kazançlara vergi koymaktır. Ticaretin gelişmesiyle para miktarı azalmıyordu. İltizam yoluyla elde edilen para hem hazine-i hümayunu besliyor hem de taşra yönetiminin ihtiyacını karşılıyordu⁵⁷⁷. Yalnız belirtmek gerekir ki, bu gümrük vergisi, doğrudan doğruya ticari alım-satım işlemlerinden değil, ithalat ve ihracattan alınan bir vergi olup mevcut koşullara göre ayarlanabiliyordu. Dolayısıyla gümrük politikası bir ölçüde, devletin ticaret politikasını yansıtmaktaydı⁵⁷⁸.

Osmanlı'da Herhangi bir gümrük bölgesinde bir vergi bir defa ödenirdi. Aynı malın, aynı bölge içindeki başlıca noktalara sevki halinde başka vergi alınmazdı. Avrupa ile Osmanlı arasındaki transit merkezi olarak İstanbul gümrük bölgesi, ana bölge sayılıyordu. İstanbul gümrük bölgesinin kuralları 1477'de Antalya ve 1482'de Sinop gümrük bölgelerini de kapsamına almıştı. Arabistan, Hindistan ve İran'dan ithalatın boşaltıldığı Bursa ile İstanbul arasında gidip gelen kervanlar, gümrük vergilerini ya doğrudan doğruya Bursa'da, ya da gene Bursa gümrük bölgesi içinde, Marmara Denizi kıyısındaki Mudanya'da ödüyorlardı⁵⁷⁹. Fakat gümrükler ülke sınırında başlamadığı için bir gümrük bölgesinden diğerine geçildiğinde yeniden gümrük vergisi ödenmekte idi. Bu kural yabancı tüccar için geçerliydi. Osmanlı vatandaşı olan tüccar bu kurala tabi değildi. Ve Gümrükler iltizam usulu ile işletiliyordu⁵⁸⁰.

Osmanlı'da kanun ve yönetmelikler, herhangi bir geminin hamulesinin ne zaman gümrüğe tabi ithalat sayılacağını açık seçik ortaya koyuyordu. Gemi demirlemişse, yükü vergiye tabi demektir. İşin teorisine göre, malların ancak gemi demirli iken boşaltılabileceği kabul ediliyordu. Bir gemiden diğerine mal nakli de ithalat sayılıyor ve vergilendirmeyi beraberinde getiriyordu. Malların limanda bir tacirden diğerine el değiştirmesi ve sonra ikinci tacir tarafından alınıp götürülmesi halinde, bu ikinci tacir de ihracat vergisi öderdi. Gümrük vergileri *ad valorem* olarak yani hükümet temsilcisinin veya gümrük mülteziminin takdir ettiği değer üzerinden hesaplanırdı. İthal edilen

⁵⁷⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.238.

⁵⁷⁷ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1437.

⁵⁷⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s.249.

⁵⁷⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 246-247.

⁵⁸⁰ Zübeyde Güneş Yağcı, "İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)", s. 375.

malları gümrük binasında değer biçilmesi, yerel piyasadaki fiyatlar üzerinden yapılıyordu⁵⁸¹.

Bilgehan Pamuk'un çalışmasından elde edilen bilgiye göre, Resmî kayıtlarda ipekten alınan gümrük vergisi, *Hârir-i Gümrük* ya da *Mizân-ı Hârir*'di. "*Acemden gelen hârir yükleri vezn olunub her bir batman hâiriden birer kuruş-ı riyal resm-i gümrük alındığı üzre ol-vechle alınmak ferman olındı*" ibaresinden anlaşıldığı kadarıyla yaklaşık olarak 7,83 kg. ipekten 80 akçe gümrük vergisi alınırdı. Şayet tüccar, getirdiği malı Erzurum pazarında değerlendirirse bu defa, "*Acemden gelen ipek yükleri açılıb Erzurum hazarında satılursa ihtisâb eminleri üzerine varub vezn itdirüb her bir batman hâiriden buçuk kuruş mirî için resm-i mizân-ı ihtisâbiye alındığı üzre dahi ol-minval üzre alınmak ferman olındığı*" kaidesi doğrultusunda 7,83 kg. ipek için 40 akçe ihtisab vergisi öderdi. Tüccar ayrıca şehirde güvenliği sağlayan yeniçerilere de "*Acemden gelen ipek yükleri vezn olunub gümrüğü alındılıdan sonra her bir batman hâiriden mirî için rûb kuruş resm-i kassabiye alındığı üzre ol-vechle alınmak ferman olındı*" ifadesinde açıkça belirtildiği üzere 7,83 kg. ipek için 20 akçe kassabiye adı altında bir miktar vergi de verirdi⁵⁸².

İslam hukukuna göre, vergi ve ücretlerin tahsilinde Müslüman, zimmî ve müste'min arasında farklılıklar vardı. Bunların (meğarim, rusum, itava, mukus, ada', vacib vb.) oranı zaman ve yere göre de farklılık arz ederdi⁵⁸³. Buna göre "İslam Vekâlet Hukuku"na göre Hindistan ile Osmanlı'nın ticaretinde işler güvenlik içinde yürüyordu⁵⁸⁴. Basra iskelesine Yemen, Hind ve Acem'den gelen tüccarlarda vefat edenlerin mirasını müteveffaların yakınlarının alması hususunda beytûlmalciler zorluk çıkardığı için buralara tüccarların gelmediği bildirilmiş olup bunun üzerine elli bin akçeye kadar olanların davalarının yerinde görülmesi, bu meblağın üzerinde olanların davaları ise İstanbul'da görülmesi emri verilmiştir⁵⁸⁵.

Osmanlı Kanunnameleri'nin tahlili çalışmalarından elde edilen bilgiye baktığımızda, Osmanlı Devleti'nin üretim ve ticaret ile ilgili konularda titiz davrandığını görmekteyiz. "İstanbul'da ve Galata'da Müslüman'dan gayri her bezirgân

⁵⁸¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 249-252.

⁵⁸² Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum", s. 133.

⁵⁸³ Muhammet Abdulmecit Karaaslan, "İslam Deniz Ticaret Hukukunda Hukuki Sorumluluk", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Temel İslam Bilimleri Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi*, Isparta 2009, s. 106.

⁵⁸⁴ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 8.

⁵⁸⁵ 7 Numaralı Mühimme Defteri, s. 186, b. 369.

her ne ki dellâl ile satsa, gerekdir ki, hem satan hem alan dellâliyye vere; eğer alıcı Müslüman dahi olsa. Amma Müslüman'dan gayrı her bezirgân ki, dellâlsız sata, satduğı için hem kendünün ve hem alanın bahşın vere"⁵⁸⁶.

1548 tarihli bir Şam Kanunnamesine göre, "Mekke'den gelen baharat ve kumaştan 250 kg dolaylarındaki her deve yüküne 7 altın gümrük bacı tahsil olunur, şayet bu "efrence taifesine" (Frenk taifesi) satılırsa 9'u "efrenc" den olmak üzere 19 altın alınır"⁵⁸⁷.

"İstanbul Dellâliyye Kanunnâmesi'nde, Ve altunlu bezden ve ibrişimli bezden ve ketân bezinden ve kenevir penbenden ve panbuk bezinden ve pernakuttan ve ibrişimden ve kükürdden ve baldan ve şekerden ve sade yağdan ve gayrı yağdan ve fülfulden ve zencebilden ve gayrı anın gibi olanlardan ve çavdardan ve bu kamdan ve bahâr âlâtlarından ve her ne bunlara benzer dahi var ise, gerek nakd ve gerek va'de ile ve eğer mürde ile satsun, yüz akçede satandan buçuk ve alandan dahi buçuk ala"⁵⁸⁸.

" Ve çukacılar ve kemhâcılar ve vâleciler ve takyeciler ve atlascılar ve bürümcekciler eninde ve tavında ola ve nâkıs ve kem ve kötü işlemeye. Ve altunlu kadifenin kallâbdanı seyrek ve kem olmaya. Alel-umûm gözlene, âdetinden eksik verilmeye; beş arşun ola"⁵⁸⁹. Böylece Osmanlı'da mal kalitesi ve satışlarda dürüstlük de çok önemliydi diyebiliriz. Malın kalitesi kadar satışındaki doğruluk da aynı orandaydı.

⁵⁸⁶ Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri (Kanunî Devri Kanunnâmeleri)*, C.6, Fey Vakfı Yayınları, İstanbul, 1992, s. 329.

⁵⁸⁷ Halil İncik, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 169. Ayrıca bkz. Halil İncik, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 408.

⁵⁸⁸ Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri (Kanunî Devri Kanunnâmeleri)*, C.6, s. 329-330.

⁵⁸⁹ Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri (Kanunî Devri Kanunnâmeleri)*, C.4 ve C.6, s. 637.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. OSMANLI-HİNDİSTAN TİCARETİNİ OLUŞTURAN MALLAR

İlkçağlardan beri insana hizmet ve hizmet ürünleri sürekli bir gelişim halinde olmuştur. Hizmet ürünlerinin gelişimi çeşitlilik arz etmeye başlayınca rekabet denilen unsur da kaçınılmaz bir hal almıştır. Artık üretimde kalite kadar pazarlama olgusu da önem kazanmıştır. Böylece hizmet ürünlerinin kalitesine inanmak kadar inandırmak da rekabet piyasasında olmazsa olmazlar arasına girmiştir. Tezimizde, siyaset-ticaret ilişkisi, ticaret güzergâhı, önemlidir ve bunların bilgilerini önceki bölümlerde vermeye gayret ettik. Bu bölümümüzde ise, ticaret malları, dönemin alış-verişinde kullanılan nakdî sistemleri ele almaya çalışacağız. Ancak bir durum daha mevuttur ki, o da “Pazar” mevhumdur.

İşte bu bağlamdan yola çıkarak, XVI. yüzyılda hammadde veya işlenmiş ürün satışında herhangi bir rekabetin olup olmadığı da merak konusudur. Buna göre; “*Şam beylerbeyine, Bursa ve Şam kadılarına: Bazı mallara yurulan damgalarda Esmâ-i Hüsnâ'dan isimler bulunması uygun olmadığından, bunların değiştirilip yerine başka bir şey yazılması*”⁵⁹⁰ ile ilgili bilgi ile karşılaştık. Bu da bizde, dinin emtia akışında etken rol oynadığı ve daha da önemlisi dini inancın ticarete konu edildiği fikrini uyandırmaktadır.

Özden tüme gidilirse: kazanmak birinin kaybetmesidir. Bu kişi bazında olan rekabeti doğurur. Yani kazanma isteğini... Toplumu bir arada tutan kişileştirilmiş siyasi mekanizma, hayatta kalmak, başarmak, kazanmak gibi sebeplerden ötürü kendini diğer topluluk yapılarından önde tutmak isteyecektir. Yani ayakta kalabilmek, her çağın ruhuna uygun olan ve ihtiyacına cevap veren maddî çeşidin, elde bol miktarda bulunması anlamına gelmektedir. İstenilen maddî düzeyi elde etmek için, siyasi ve askeri güç, üretim bolluğu, ürün kalitesi, fiyat yapılandırmaları, ticaret gibi yollar denemek mümkündür; ancak coğrafyalar arası uzaklık ve bu uzaklığa rağmen ticaret yapılması bu sayılan örneklerin yetersizliğini ortaya koymaktadır. Çünkü ticaretin yapıldığı güzergâh boş olmayıp, başka güçlerin bu yollarda bulunması söz konusudur. İşte burada, siyasî ve askerî güç ve fiyat oynamaları gibi uygulamaların yanında,

⁵⁹⁰ 5 Numaralı Mühimme Defteri, s. 44, b. 230.

rekabet, fikrî olarak devreye girmektedir. Bu fikir hafifletilmiş savaşı; yani reklâmı doğurur.

Üçüncü bölüme dikkatimizi çeken bir bilgiyle giriş yapmak istedik. Tezimizin bu bölümünde iki ülke arasında, daha doğrusu Osmanlı bağlantılı Doğu ile Batı ticaretinde, alış-verişi yapılan malları sıralamaya gayret edeceğiz. Ancak belirtmeliyiz ki, ticarî emtianın tarihi süreçte fazla bir şekil değiştirmedigine şahit olunmaktadır. Yani XVI. yüzyıl öncesinde emtia ne ise, bu yüzyılda da öyle idi. Belki ticarî emtia sayısına eklenen bir iki kalem dışında pek bir değişim olmamıştır. Çünkü ihtiyaçlar yaklaşık olarak aynıydı. Onun için emtia akışını XVI. yüzyıl öncesinden tarihi bir seyirle sunmak istiyoruz.

Hindistan'dan Avrupa ve Romanya'ya gelen mallar biber, İnci, elmas, gökzümrüt, pamuklu bez ve Hint sümbülü gibi emtiaydı. Roma'dan Hindistan'a ise şarap maden, lamba ve vazo gibi emtia gönderilirdi. Hindistan'da ticaretin sonucunda oldukça çok altın ve gümüş sikkelerin biriktiği kuşkusuzdu. Çünkü Hindistan'a verilenler oradan alınanlardan daha azdı. Geriye kalan emtianın değeri altın ve gümüş sikkelerle karşılanıyordu. Bu da Hindistan'da Pers, Yunan, Roma ve yerli sikkelerin toplanması demektir⁵⁹¹. İbn Battuta'nın Hindistan'a seyahati sırasında elde ettiği bilgilere göre Kambay şehrinde at, pamuk, baharat, değerli taşlar, ipek, kaşmir, akik, susam yağı, tahta nevâi mallar, misk, buğday, tuz, boya ve çeşitli bitkilerin ticaretinden %1 oranında vergi alınmaktaydı⁵⁹². Bu bilgilere bakıldığında ticari emtia çeşidinin Baharat, kumaş, değerli taşlar, lüks ev eşyaları, at, pamuk, ipek, gıda gibi türlerden oluştuğunu görmekteyiz. Bu emtianın XVI. yüzyılda da çok değişmeyeceğini tezimizde tanık olacağız.

Osmanlı'nın XVI. yy.da uzun mesafeli ticaretinde daha çok yükte hafif pahada ağır mallar üzerinde yoğunlaşıyordu. Hububat gibi taşınması güç olan ürünlerde, uzun mesafeli ticaret ancak deniz taşımacılığının elverişli olduğu durumlarda yapılabiliyordu. Ayrıca kentlerin tüketimi ve loncaların hammaddelerinin büyük kısmı imparatorluk içinden sağlanıyordu. Devletin bu iş bölümünü canlı tutuyor, imparatorluğun kendine yeterli durumda kalmasını sağlamaya çalışıyordu. Bu amaçla ihtiyaç duyulan gıda maddeleri ve hammaddelerin gereğinde ihracatı yasaklanabiliyordu, buna karşılık iase sorunlarına çözüm olması için ithalat destekleniyordu. Bu durum ise dış ticaret hacmi ve

⁵⁹¹ René Sédillot, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, s. 93-94.

⁵⁹² Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 131-132.

dış ticarete konu olan malların toplam üretim içindeki payı bu günkü durumla karşılaştırıldığında çok daha sınırlı kalıyordu⁵⁹³.

Esasen Doğu'dan Türkiye'ye giren mallar cins bakımından az sayıda ve zengin insanların kullandıkları lüks şeylerdi. Çoğunu kumaşların teşkil ettiği bu türlü ticari eşyanın Avrupa'da da büyük bir şöhreti vardı⁵⁹⁴. Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetici sınıfı lüks malların dış alımını XVI. yüzyılda en yüksek düzeye çıkarmıştır. İpekli ve diğer pahalı kumaşlar, güzel kokular, süs boyaları, çivit, inciler, değerli taşlar, Çin porselenleri ve baharat bu dönemde önemli yer tutuyordu. Tüm bu ürünler XVII. yüzyılın da ticaret trafiğine takılan nesnelere⁵⁹⁵.

Türkiye'nin Doğu ile alışverişinde, ham ipekle birlikte, Arap ülkelerinden ve Hindistan'dan pek çok lüks kumaşlar, baharlı maddeler, Rusya'dan ise, kürk esir (köle ve cariyeye) pahalı şeyler durmadan gelmekte, *karşılığında yalnız altın ve gümüş gönderilmekte idi*⁵⁹⁶.

Osmanlı, Hint pamuklu kumaşlarının ithalini 1500'lerden itibaren yapmıştır⁵⁹⁷. 1551 ve 1575 Basra Tahrir defterlerine göre Hindistan'dan Basra'ya gelen başlıca eşya dülbend ve pamuktu. Bu eşyaları baharat, çivit, demir, çelik takip etmiştir. Buraya gelen dülbendler Bayramî âlâ ve Harciâlem olmak üzere iki kaliteydi. Pamuğun Basra'ya ithali buradaki pamuklu sanayinin göstergesidir. Gelen pamuğun işlenmesi için Basra'da büyük bir penbehane vardı. Bu Penbehane'de alınan resim 1551'de 16,983 akçeden 1575'de 135,232 akçeye yükselmiştir. Basra'da ve beraberinde Katif ve Bahreyn'de yapılan pamuklar Osmanlı bölgelerine ihraç ediliyordu⁵⁹⁸. Basra'daki yerel tekstil sanayisinde Hindistan'dan ithal edilen mavi çivit boyası kullanılırdı. Bahreyn'e Hindistan'dan ithal olunan pamuk burada pamuk ipliği haline getiriliyor ve boyanmak üzere Basra'ya sevk olunuyordu. Bu durumdan dolayı 1551'de Basra'da büyük boyahanelerin vergi geliri 262.000 akçeye varmış olması, burada yerel tüketim ve ihracata yönelik oldukça işlek bir dokuma sanayinin varlığının göstergesidir⁵⁹⁹.

Bununla beraber şunu da söyleyelim ki Türk endüstrisi Hind ve Arap mallarına rekabet edecek lüks kumaşlar çıkarmayı da bir yana itmiş değildi. Bursa, İstanbul,

⁵⁹³ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, s. 67.

⁵⁹⁴ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İctimai Tarihi*, C. 2, Barış Yayınevi, Ankara, 1999, s. 151.

⁵⁹⁵ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1438.

⁵⁹⁶ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İctimai Tarihi*, C. 2, s. 137.

⁵⁹⁷ Halil İncalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 7.

⁵⁹⁸ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 277.

⁵⁹⁹ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 417.

Edirne ve Rumeli'nin kimi yerlerinde çıkan çuha, kutnu, tafta, vala vb. yüksek kaliteli ve pek zevkli kumaşlar doğudan gelenlerden hiç de geri değildi⁶⁰⁰. Osmanlı kendi bünyesinde üretilen kumaş kalitesi için itina göstermiştir. Bu konuda İstanbul'da kumaş işleyen tezgâhların hileli mal üretimini engellemek için tezgâhların azaltılarak, ürettikleri malların damgalanıp sattırılması için hükümler ziyadesiyle mevcuttur. Bu durum Osmanlının mal kalitesi konusunda hassasiyetini göstermektedir. Ek olarak, belgelere göre, ser-â-ser, şâhnik, zerbâft ve kuşak gibi kumaşların işlendiği bilgiler arasındadır⁶⁰¹. Osmanlı tereke ve gümrük defterlerinde XV. yüzyıldan beri *alaca*⁶⁰² adı altında birçok çeşit kumaşa rastlanmıştır: Mısır alacası, Şâmî alacası, Tire alacası, Kaşan alacası, Dapul (Hint) alacası, alaca basma, divar izârî⁶⁰³.

Şunu da belirtmek gerekir ki, Bütün Osmanlı döneminde pazarlanabilir ürün fazlalarının büyük kısmını büyük malikâneler değil, küçük işletmeler yaratıyordu⁶⁰⁴.

Yusuf Hikmet Bayur, XVI. yüzyılın sonlarına doğru Hindistan'ın dış ticareti hakkında bazı tahminî hesaplara göre ticaret mallarının ton olarak takribi sonuçlarını şöyle vermektedir⁶⁰⁵:

⁶⁰⁰ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi*, C. 2, s. 151.

⁶⁰¹ 6 Numaralı Mühimme Defteri, s. 90, h. 162.

⁶⁰² Fesrengi ve lacivert zeminin üzerine sarı çizgili bir nevi pamuklu kumaşın adı olup, bazı yerlerin alacası ipekli olduğu bilgiler arasındadır. Bilgi için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, M.E.B. Yayınları, İstanbul, 2004, s. 43.

⁶⁰³ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 297.

⁶⁰⁴ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 43.

⁶⁰⁵ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 548-549.

Batıdaki Ülkelere Giden Mallar		Doğudaki Ülkelere Giden Mallar	
Portekiz Gemileriyle Avrupa'ya Giden Mallar	3,600 Ton	Çin Hindistanı'na (en çok Pegu ve Tenasserin limanları yoluyla)	3,000 Ton
Afrika'ya	600 Ton	Malaka Limanına (Singapur Bölgesinde. Bu ve bundan sonra anılan iki limana gidip gelen mallar Çin, Japon vs. satılan ve oradan malları da kapsar)	10,200 Ton
Kızıl Deniz Limanlarına (hacı gemileri dâhil)	5,400 Ton	Açen Limanına (Sumatra Adası'nda)	1,800 Ton
Hürmüz, İran ve Doğu Arabistan'a	6,000 Ton	Bantam Limanına (Cava Adası'nda)	1,200 Ton
Batıdaki Ülkelere Toplam	15,600 Ton	Doğudaki Ülkelere Toplam	16,200 Ton

Hindistan'ın deniz yoluyla ithal ettiği mallar arasında, Arabistan'dan çok sayıda at, çoğunlukla Türkistan ve İran Türklerinden getirtilen asker, Habeşistan'dan köle, ham ipek, bakır, az sayı ve miktarda altın ve gümüş, bazı kumaş ve süslerden oluşan az sayıda Avrupa eşyaları vardı⁶⁰⁶.

Hindistan Kızıldeniz'e İran yolu ile de ihraç yapmaktaydı. Keresteler İran'ın Bassein limanı vasıtasıyla Cidde'ye naklediliyordu. Bu keresteleri Osmanlı gemi inşasında kullanıyordu⁶⁰⁷. Hint Okyanusu'nun dış alımını yapan limanların en önemlileri Basra ve Süveyş idi⁶⁰⁸. Kızıl deniz'in ise Hindistan'dan talepte bulunduğu en önemli mal baharattı⁶⁰⁹. Hindistan ve Uzakdoğu ise, Akdeniz'den mercan, safran, Mısır esrarı, Batı'nın yünlü kumaş ve gümüşü, Kızıldeniz'den kırmızı kumaşları

⁶⁰⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 544-545.

⁶⁰⁷ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 11.

⁶⁰⁸ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 14379.

⁶⁰⁹ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661 / H.904-941)", s. 121.

almaktaydı⁶¹⁰. Böylece Doğu-Batı ticaretinde buluşma noktaları Kızıldeniz etrafında yoğunlaşmaktaydı diyebiliriz. Zaten tezimizin “Tarihi Süreç”inde de verdiğimiz gibi, Osmanlı, Portekiz ile Hindistan’ın yardım talepleri ve Kızıldeniz ticaretinin durumu tehlikeye girdiği için savaşmıştı. Ek olarak, Mücevherat için, Hindistan ve İran dağları kıymetli taşlarını Batı’ya gönderiyordu⁶¹¹.

Emtia ihtiyacı için Hindistan kıyılarında merkezi bir limandan ziyade, her bir malın yoğunluk kazandığı bölgeler mevcuttu. Örneğin, Hindistan’a giden tüccarlar kumaş için Bengal’e, inci için Clicare’ye, elmas için Nansinga’ya, tarçın ve yakut için Ceylon’a, biber ve zencefil⁶¹² gibi birçok baharat için Malabar kıyılarına uğrarlardı⁶¹³. Malabarlı tüccarlar ise Hindistan’ın doğusunda bulunan Korumandal’dan pirinç alıyorlar; buraya ise bakır, boya, civa satıyorlardı⁶¹⁴.

XVI. yüzyılda Doğu’ya ait malların ticaretini yapan en istekli tüccarlar Güceratlılardı. Cambaya tüccarları Afrika’nın doğusundaki Melinda’ya gelerek yanlarında baharat, bakır, pamuklu dokuma ve gümüş getirirlerdi. Karşılığında altın, kehribar, fildişi ve balmumunu alarak geri dönerlerdi⁶¹⁵.

Portekizliler Malaka’dan karanfil, küçük Hindistan cevizi; Timor’dan sandal ağacı; Borneo’dan kafûr; Luconia’dan altın ve gümüş; Çin, Java, Siyam, komşu ülke ve adalardan biber, ilaç boya ürünleri, parfümeri, ipek ve porselen gibi ticaret mallarını Avrupa’ya taşıyordu⁶¹⁶.

Osmanlı-Açe ticaretinde ise Açe’den ihraç edilen mallar arasında 30.000-40.000 kental karabiber, zencefil, aselbent sakızı, tarçın, altın, kâfur, sandalağacı, kükürt ve ipek yer alıyordu. Önemlidir ki, 1590’lı yıllarda Açe’den Kızıldeniz’e ulaşan karabiber miktarı “Portekizliler’in Ümit Burnu yoluyla Lizbon’a götürdükten çok daha fazlaydı⁶¹⁷.

⁶¹⁰ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, s. 644.

⁶¹¹ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 1.

⁶¹² Zencefil: 100 cm boyunda kamış görünüşünde çok yıllık otsu bir bitkidir. Yapraklar mızrak şeklinde sivri uçlu ve tarçın kokuludur. Çiçekler sarı renkli ve çoğu bir arada bulunurlar. Zencefilin vatanı Güney Asya olmakla beraber Hindistan, Batı Afrika gibi birçok tropik bölgelerde ekimi yapılır. Memleketimizde ancak seralarda yetiştirilir. Baharat olarak kullanılır. Zencefil yağının hazmı kolaylaştırıcı tesiri vardır. Ayrıca yatıştırıcı ve gaz söktürücü etkiye sahiptir. Bkz. http://www.bitkidenderman.com/baharat_cesitleri.html

⁶¹³ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, s. 17.

⁶¹⁴ Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)”, s. 133.

⁶¹⁵ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, London, 1911, s. 14.

⁶¹⁶ W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, London, 1911, s. 16.

⁶¹⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 409.

Türk ve Müslüman tüccarlar tarafından Kızıldeniz'e kalay, kurşun, güherçile, kükürt götürülmekte, Açe sultanı altından hediyeleri, kıymetli taşlar, baharat, parfümeri madde ve buhur gibi değerli ürünleri Kızıldeniz vasıtasıyla yıllık olarak Türk sultanına göndererek karşılığında metal toplar satın almaktaydı. Bu yolla Açe sultanı, Türklerden kraliyet topu, şahmaran, gülle, top dökücüleri, gemi kaptanları, dümenci, kadirga subayları, istihkâm mühendisleri ve kale kuşatma uzmanları sahibi olmaktadır⁶¹⁸. Bu durumu, her ne kadar ticaret olarak değerlendirmesek de, karşılıklı hediyeleşmeler ya da yardımlaşmalarla emtia akışı sağlanmaktaydı.

Osmanlı'nın en önemli ticaret merkezlerinden biri Halep'ti. Halep'in yerel üretimi olan güzel kumaşlar, sabun ve deri işleriydi. Bu mallar ve ayrıca Hac'dan dönen hacıların kente getirdiği kahve⁶¹⁹ İran ya da Hindistan'dan gelen tüccarlarca satın alınıyor ve İran'dan ipek veya Hindistan-Basra yolundan çivit ve baskılı pamuklu kumaş getirilen develerle geri taşınıyordu⁶²⁰.

Ticarette hiç şüphesiz ki emtia kadar onun iletilebilmesi de önemlidir. XVI. yüzyılda her deniz ülkesinin ulaşım araçları birbirine benzerdi. Ya deniz ya da kara (kervan) yolu.. XVI. yüzyılda Anadolu'da genellikle deve taşımacılığı tercih edilirdi; ancak bunun yanı sıra vagon taşımacılığı (tekerlekli araba) da yapılırdı⁶²¹. Osmanlı yönetimi 1570-71'de Payas'tan Erzurum'a bir deve yükü tahılı taşımak için, 432 akçe ödemiştir. 1 yük 8 kile veya 200 kilograma eşdeğer olarak kabul edildiğine göre, Osmanlı Devletinde kile başına 54 akçe veya kilogram başına 2 akçenin biraz üzerinde ödeme yapılırdı⁶²².

Günümüz itibariyle Hindistan'ın ticaret mallarının ve ilişkide olduğu ülkelere bakıldığında; ihraç malları inci, elmas ve kıymetli taşlar, makine ve motorlu taşıtlar, giyim eşyası, pamuklu kumaşlar ve pamuk ipliği, çay, deri ve deriden yapılmış maddeler, değerli keresteler, demir cevheri ve bazı kimyasal maddelerdir. İhracatın büyük kısmı önem sırasıyla Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, Japonya, Almanya,

⁶¹⁸ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2004, s. 36-37.

⁶¹⁹ Kahve Yemen'den alınıp Süveyş'ten geçerek İstanbul'a ve Avrupa'ya da geçiriliyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", *Belleten*, Çeviren: Zeki Arıkan, C.LI, S. 201, s. 1439

⁶²⁰ Edhem Eldem; Daniel Goffman; Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti (Halep, İzmir ve İstanbul)*, s. 31.

⁶²¹ Suraiya Faroqhi, "Cemels, Wagons, and The Ottoman State in The Sixteenth and Seventeenth Centuries", *Int. Jl. of Middle East Studies*, 14, 1982, p. 531-532.

⁶²² Suraiya Faroqhi, "Cemels, Wagons, and The Ottoman State in The Sixteenth and Seventeenth Centuries", p. 531.

İngiltere, Belçika, Hong Kong ve Fransa'ya yöneliktir. İthalâta ise en ön sırayı çeşitli makineler, madenî yağlar, demir ve çelik alır. İthalât yapılan başlıca ülkeler yine önem sırasıyla Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, Almanya, İngiltere, Belçika, Suudi Arabistan ve Rusya'dır⁶²³.

Görüldüğü gibi, ticareti yapılan emtiada, XVI. yüzyıl öncesinde, XVI. yüzyılda ve hatta günümüzde de gelişmiş sanayi ürünleri dışında pek bir değişiklik görünmemektedir. Ancak dikkatimizi çeken bir husus var ki oda ithalat ve ihracat *yoğunluğunun olduğu* devletlerin listesi içinde, Osmanlı'ya ait topraklarda kurulan devletlerin isimlerinin geçmemesidir.

3.1. Tekstil ve Türevleri

Tekstil, hayvansal ürün ve bitki liflerinden meydana gelen giyim ya da dekorasyon amaçlı kullanılan ürünlerin geneline verilen isimdir. XVI. yüzyılda kullanılan tekstil ürünlerinde daha çok karşımıza ipek, pamuklu dokumalar ve kumaşlar çıkmaktadır.

3.1.1. İpek

Türkçe'de “*ip*” kökünden türetilen ipek kelimesi, Latince *ser(icum)*, Farsça'da *sere*, Arapça'da *harîr* şeklinde kullanılmıştır. İpek böceği kozasından elde edilen ipek, ilk defa Çin'de üretilmiştir ve ipeğin başlangıç tarihini M.Ö. III. bine kadar götürülenler bulunmaktadır⁶²⁴.

İpekböceğinin anavatanının Çin olduğuna ve buradan Tibet yoluyla Hindistan'a M.Ö. 140 yıllarında ulaştırıldığına dair bilgiler mevcuttur⁶²⁵. İpeğin Hindistan ile beraber Hotan, Kuça ve Turfan bölgelerine yayılması ve Çin dışında ipekle uğraşanların sayısının artması M.S. I. Yüzyıla kadar Çin ipeğine dünya ticaretinde talep azalmasına neden olmuştur⁶²⁶.

Anadolu'da İlk önce Bizanslılar ipek üretimi sanatında ustalaştı. İpek sanayi emperyal bir tekel ve imparatorluğun ekonomisinin önemli bir bileşeni haline geldi.

⁶²³ Sırrı Erinç, “Hindistan”, *İA*, s. 72.

⁶²⁴ Nebi Bozkurt, “İpek”, *İ.A.*, C. 22, İstanbul, 2000, s. 361.

⁶²⁵ Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, Manas Yayıncılık, Elazığ, 2009, s. 5-6.

⁶²⁶ Nebi Bozkurt, “İpek”, *İ.A.*, C. 22, İstanbul, 2000, s. 361.

Moda gibi, ipek üretimi İslam Dünyasında 7.yy. ortalarında Pers Sasani İmparatorluğunun İslam fetihleri sayesinde önemli bir endüstri haline geldi⁶²⁷.

Hindistan'da ipekböcekçiliğinin uluslar arası pazarlarda en iyi bilineni Bengal ipeği, ancak Hindistan'a giden yolun 1497 yılında Portekizliler tarafından keşfiyle Avrupa'ya ulaştı. Hindistan'dan Avrupa'ya önemli ölçüde ipek taşıyan Portekizlilerin dağıtım merkezi Lizbon'du ve bu durum XVI. yüzyılın sonuna kadar böyle devam etti. Hindistan'da yaygın olarak kullanılan Bengal ipekli dokumalarının yapımında Mursihadabad'dan gelen kozalardan elde ediliyordu ("tani" denilen ipeğin bu olduğu düşünülüyor) ve bu ipeğin satışı devlet tekelindeydi. Bengal (Kasımpazarı) ipeği normalde İran'ın "conde" ipeği veya "Sicilya" ipeği gibi sarı renktedir, ancak buradaki dokuyucular Âdemin İncir Ağacı adını verdikleri bir ağacın külünü kullanarak bu ipeği beyazlatıyorlardı. Hindistan denildiğinden ilk akla gelen "tasar" olarak adlandırılan bayağı bir ipek türüdür ki bu ipeği 1619'da Avrupalılarca bilinmekteydi. Bengal'in tasar ipeği yarı yarıya ipek ve pamuk ihtiva ediyordu. Bengal'de tasar ipeğinin yanı sıra "tani" edı verilen bir diğer tür ipek üretiliyordu ki bu dokumalarda daha ziyade çözümlü teli olarak kullanılan en kaliteli türüydü. Bu ipeğin önemli bölümü İngiliz tedarikini karşılıyordu⁶²⁸.

XV. yüzyıl ile XVI. yüzyılın ilk yarısında ipek ticaretine Osmanlılar ve İtalyanlarla birlikte Müslüman İranlılar hâkimdi⁶²⁹. Ancak bu yüzyıldan sonra dramatik bir değişme oldu. XVI. yüzyılın sonuna doğru, Hint kumaşlarının Batı'ya ihracatı durdu, durum tam tersine dönerek, Avrupa'dan Orta Doğu'ya ithalat başladı⁶³⁰. Bu durum artık Avrupa'nın ipek üretiminde çok ürün yoluna gittiğini göstermektedir.

Türk ipekçiliğinin başlangıcına ilişkin Selçuklu sanatı içinde tesadüf edilen Anadolu ipekli dokumacılığından söz edilebilir. Ancak bu dokumacılık bizzat Türkler tarafından ipekböcekçiliği yapıldığı anlamına gelmemekle birlikte, Türk ipekçiliğinin İran'dan gelen ipeğe bağlı olduğu anlamını da taşımaz. Daha Bizans döneminde ipekböcekçiliği ile uğraşan Diyarbakır, Siirt, Balıkesir, Alaşehir'in Türklerin denetimine geçtikten sonra da aynı işle uğraşmaları muhtemeldir⁶³¹. Osmanlı İmparatorluğu'nda esas olarak Amasya, Bursa, İstanbul, Mardin ve Diyarbakır'deki ipekli dokuma

⁶²⁷ Daniel C. Waugh, *The Silk Road in History*,
<http://faculty.washington.edu/dwaugh/waughexpeditionfinal.pdf>

⁶²⁸ Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, s. 57-58.

⁶²⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 279.

⁶³⁰ Bernard Lewis, *Orta Doğu*, Ankara, 2005, s.332.

⁶³¹ Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, s. 6-7.

sanayileri, İran'dan gelen ham ipliği işliyordu⁶³² ve teknik ve sanat yönüyle başlıca ipekli dokuma türleri; Tafta⁶³³ ve Vale⁶³⁴, Kadife⁶³⁵, Saten⁶³⁶ (Atlas) ve Kutnu⁶³⁷, Seraser⁶³⁸ ve Futa⁶³⁹, Brokar, Damasko⁶⁴⁰, Samite, Diaper, Kemha⁶⁴¹, İpek Halılar şeklinde adlandırılıyordu⁶⁴².

İpek yolunun Anadolu ciheti üzerindeki rotasıyla Osmanlı'nın almış oldukları şehirlerarasında sıkı bağlantı vardır. Ankara (1354, 1362), Osmancık (1392), Amasya (1392) ve Erzincan'ı (1401) ele geçirdi. Tebriz-Konya-Denizli kervan yoluyla getirildiği düşünülen İran ham ipeği Efes (Altoluogo) ve Milet'ten (Palatia-Balat)

⁶³² Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 270.

⁶³³ Tafta, atkısıyla örgüsü farklı renklerde olan, bu yüzden içindeki hareket ettikçe yanardöner etkisi veren, ipekli sert kumaştır. Ortadoğu'da ferace, çarşaf, yazlık elbise bezi; çözü ve atklarının yapım tarzına göre yelken bezi yapımında da kullanılmaktadır. Bilgi için bkz. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Tafta>

⁶³⁴ İnce, renkli, ipekli, değerli bir kumaştır. Gayet ince telli olup, başörtüsü, yatak ve yorgan yüzü olarak kullanılmaktadır. Bkz. <http://www.sozce.com/nedir/327425-vala>

⁶³⁵ *Kadife*, dokunurken hammadde liflerinin dokuma yüzeyini belirli uzunlukta kaplayacak şekilde bırakılması ile ona güzel bir görünüş verdiren yumuşak kumaş. Bu kumaş naylon, yün, pamuk reyon veya ipekle dokunur. Eski kadifelerin çoğu ipek ve pamuktan dokunurdu. Atkı ve çözüsünün ipek ve pamuk olmasına göre de kadifeler değişirdi. Türk giyiminde asırlar boyunca vazgeçilmez bir kumaş olan kadifenin, Özellikle 15 ve 16. yüzyıllarda Bursa, Bilecik, Aydos'ta en güzelleri dokunurdu. Bursa, ipekli kadifelerin dokuma merkezi olup kumaşlar, dünyanın en değerli giyim eşyalarında kullanılırdı. İstanbul, kadife ticaretinin merkeziydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.turkebilgi.com/ansiklopedi/kadife>

⁶³⁶ Saten, parlak ve kaygan bir kumaş türüdür. İpek, yün ve pamuklu oluşuna göre pek çok türü vardır. Erkek elbiselerinde astarlık, gecelik veya çarşaf olarak kullanılmaktadır. Çin, Lyon, Yunan, Türk sateni gibi türleri vardır. Bkz. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Saten>

⁶³⁷ Kutnu, Pamuk veya ipekle karışık pamuktan dokunmuş kalın, ensiz kumaş türüdür. Bkz. http://nedir.anlambilim.net/ne_demek/kutnu; Ayrıca Kutnu'nun bir yüzü ipekli bir yüzü pamukludur. Atlas ve Kemha'dan sonra en sık ve en kalın kumaştır... Ayrıntılı bilgi için bkz. Bkz. Fikri Salman, "Türk Kumaş Sanatında Görülen Geleneksel Kumaş Çeşitlerimiz", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Dergisi*, S. 6, Erzurum, 2004, s. 34.

⁶³⁸ Çözüsü ipek, atkısı gümüş veya altın telli olan kıymetli bir kumaş türüdür. Osmanlı'da saray halkının kullandığı bu kumaştan kaftan ve döşemelikler yapılırdı. Bilgi için bkz. <http://www.sadberkhanimmuzesi.org.tr/default.asp?page=koleksiyon&kl=detay&tkid=9&oid=26&aid=65&id=75&hl=tr>

⁶³⁹ Futa, İpekle dokunmuş bir peştamal kumaşıdır. Futalar, bir zemin üzerine çizgili ve kareli havlı olarak dokunurdu. Futa dokumalarında en çok kırmızı renk kullanılır. Günümüzde Karadeniz bölgesinde (Rize-Trabzon) hâlâ dokunmaktadır. Bkz. Fikri Salman, "Türk Kumaş Sanatında Görülen Geleneksel Kumaş Çeşitlerimiz", s. 29

⁶⁴⁰ Damasko, Aynı armürün atkı yüzü ve çözü yüzü ile oluşturulan bir zemin ya da desen etkisi verilmiş, tek renkli, ipekli ya da bazen ipek, yün, pamuk karışımı döşemelik kumaş türüdür. Geleneksel kumaş çeşidi olarak Osmanlı'da ipek ve keten karışımıyla dokunmuş ve adına Şam kumaşı veya "dimişki" de denmiştir. Damaskolar Ortaçağ'da Şam tezgâhlarında dokunarak İslam ülkelerine ve Avrupa'ya da gönderilmiştir. Daha sonraları Venedik ve Cenova şehirlerinde damaskoların taklitleri yapılmaya başlanmış olup çoğu zaman döşemelik, sofra örtüsü vb. yerlerde kullanılmıştır. Bkz. Fikri Salman, "Türk Kumaş Sanatında Görülen Geleneksel Kumaş Çeşitlerimiz", s. 27.

⁶⁴¹ Kemhanın çözüsü ve atkısı ipek, deseni oluşturan takviye atklar ise gümüş ve altın alaşımli tellerden dokunurdu. Kalın bir kumaş olup genelde üst kaftan olarak kullanılırdı. Bursa'da dokunan kemhalara dair ilk kayıt 1481-1486 tarihlerinde şehzadelere sancak törenlerinde verilen kumaşlar olarak Kemha-yı Güvezi Bursa, Kemhayı Kırmızı Amasya isimleriyle rastlanır. XVI. yy.da İstanbul'da kemha atölyeleri kurularak üretimin çoğu buraya taşınmıştır. Bkz. Fikri Salman, "Türk Kumaş Sanatında Görülen Geleneksel Kumaş Çeşitlerimiz", s. 33.

⁶⁴² Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, s. 197-207.

Avrupa'ya ihraç olunuyordu. I. Bayezid 1390'da Efes'i ve diğer Batı Anadolu limanlarını ilhak etmekle İran ticaretinin Küçük Asya'daki bütün önemli ihraç noktalarını ele geçirmiş oluyordu. Dolayısıyla Osmanlı'nın Tebriz'e giden ticaret yolundaki bu davranış ve tutumu 1402'de Ankara Savaşı'nda Timur ile I. Bayezid'in karşı karşıya gelmesine neden oldu. Yine 1514'te I. Selim Tebriz'i işgal etmişti ve zengin ipek bölgesi olan Gilan'ın yerel hanedanı 1592'de Şah Abbas tarafından yok edilinceye kadar Osmanlı'nın himayesini istemiştir⁶⁴³.

Osmanlı ipekçiliğinin geliştiği ilk dönemlerde Osmanlılar Çin'le ilişki kurmuşlardır. II. Murad (1445-1451), zamanının Çin İmparatoru'ndan ipekli kumaşlar istemişti. Çin imparatorunun da bu isteği Uygurlardan karşıladığı anlaşılıyor. Yine Hindistan'dan gelen kumaşların bir kısmının ipekli olması bunların Çin menşeli olduklarını gösteriyor. Bu ithal edilen kumaşlar zamanla özellikle Bursa'da üretilmiştir. Sonuçta Çin'den ipekli kumaş ithalâtının zamanla azaldığını görüyoruz. Hatta Türk kumaşları İran'a bile ihraç edilmişti⁶⁴⁴. Bursa gümrüğüne 1479'a doğru ipekten yılda yaklaşık 15.000 altın duka gelir gelmekte idi⁶⁴⁵.

Mizân-ı Harîr Mukâtaasının XVI. yüzyıldaki gelirleri bir anlamda Bursa ipek ticaretinin nabzıdır diyen, Yılmaz Kurt, 1512'de 7,350,000 olan meblağın 1523'te 3,000,000'e düşüğünü İran ipek ithalinin yasaklanması ile ve 1598'deki yükselişini ise Bursa'da kozacılığın başlaması ile ilgili olduğunu belirtmiştir. Buna göre Bursa Mizân-ı Harîr Mukâtaası Gelirleri⁶⁴⁶:

Yıl	Akçe	Yıl	Akçe
1508	5,420,000	1542	2,700,000
1512	7,350,000	1550	3,800,000
1523	3,000,000	1560	4,000,000
1531	3,100,000	1598	9,000,000
1542	2,700,000	1606	5,200,000

Anadolu'da ipekböcekçiliği XV. ve XVI. Yüzyıllarda özellikle Bursa merkezli olarak önemli gelişme gösterdi. Ancak bu dönemde asıl önemli olan ham ipeği üretmek

⁶⁴³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 274-275.

⁶⁴⁴ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler I İktisat Tarihi*, s. 291.

⁶⁴⁵ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, s. 123.

⁶⁴⁶ Yılmaz Kurt, "XVI. Yüzyılda Bursa'da Sanayi Ve Ticaret", s. 236.

değil onu pek çok çeşidiyle mükemmel kumaşlar halinde dokuyabilmektir. XVI. Yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte dut ağaçlarının sayısındaki artış ve bun bağlı olarak ipekböcekçiliğinin Anadolu’da yaygınlık kazanması esasen istenilen bir durum değildi. Ümit Koç’a göre bu durum, Osmanlı ülkesinin kendi tekstil sanayi içinde hammadde talep eden endüstriyel olma statüsünden Batılı devletlerin tekstil endüstrisi için hammadde üreten tarım ülkesi konumuna gerilemesi anlamına geliyordu⁶⁴⁷.

XVI. yüzyılın son çeyreğinde tüm Avrupa’yı etkileyen Fiyat Devrimi Bursa’ya da yansımıştır. Üreticiler kumaş fiyatlarını düşük tutabilmek için pahalı ipek ve boya maddeleri yerine ucuzlarını kullanmaya başladılar. Bu durum mal kalitesinin düşmesine neden oldu. Tüm bunlara rağmen bu dönemde ham ipek üretiminin arttığı görülür⁶⁴⁸.

Bursa’da ipek (ibrişim) çeşitlerinden Esterâbâdî her geçen yıl bir öncekinden daha çok rağbet görmüş ve fiyatında sürekli bir artış olmuştur. 1501’deki Bursa pazarındaki fiyatı 65-70 akçe olup aynı tarihte Tuna üzerindeki Kili’de 95-100 akçe idi. Bu durum Esterâbâdî ibrişimi daha kervan pazara gelir gelmez tüccarları bir an önce mal alma yarışına itiyordu. Çünkü Bursa’da alınan bu ipek Floransa’ya gittiğinde yük başına 70-80 altın duka kar sağlıyordu⁶⁴⁹.

1501 tarihinde Bursa’da faaliyette olan Floransa’lı ajan Maringhi Floransa’ya Ser Pacie Banbelli’ye verilmek üzere bir parça Bursa ipekli kumaşı göndermiş ve bu parçanın fiyatının 180 akçe yani 3 duka ve 8 grossi değerinde olduğunu bildirmiştir⁶⁵⁰.

⁶⁴⁷ Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, s. 7.

⁶⁴⁸ Nuran Taşlıgil, “Dünden Bugüne Bursa’da İpekböcekçiliği” *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 1, 1998, s. 239.

⁶⁴⁹ Halil İncalık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 210.

⁶⁵⁰ Halil İncalık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 221.

Osmanlı'da ipekli kumaş fiyatları (akçe olarak)⁶⁵¹

Bir zira Tafta'nın Fiyatı		Bir zira Vale'nin Fiyatı		Bir zira Kutni'nin Fiyatı		Bir zira Kemha'nın Fiyatı	
Yıl	Akçe	Yıl	Akçe	Yıl	Akçe	Yıl	Akçe
1548	15	1545	14	1548	44	1545	29
1559	15	1557	7	1565	81	1548	35
1572	12	1559	14	1596	113	1553	40
1576	17	1571	13	1614	75	1567	59
1577	7,5	1572	9	1637	75	1571	59
1588	22	1580	8			1583	53
1596	55	1582	16			1595	45
1614	60	1588	18			1636	67
1617	32	1594	27			1646	74
1636	30	1597	35				
1647	25	1599	60				
1652	20	1600	40				
		1610	25				
		1637	35				

XVI. yüzyılın sonları ile XVII. yüzyılın başında Bursa ipekli endüstrisi önemli bir bunalımla karşılaşmıştır. XV. yüzyılın sonu ve XVI. yüzyılın başlarının elverişli ortamında, İtalyan tüccarların Avrupa'ya oldukça yüksek miktarda Bursa ipeklisi dağıttığı ve bu pazarın ortadan kalkışının Bursa ipekçilik sanayinin çöküşünde etkili olmuştur. 1550-1650 yılları arasında ipek fiyatları önemli ölçüde yükselişler ve düşüşler yaşamıştır. Bu fiyat dalgalanmalarının ipek ticaretinden elde edilen sürdürülebilir geliri olumsuz etkilemiştir⁶⁵². Afşin Şahin ve Sibel Cengiz'in, yukarıda verilen Murat Çizakça'ya ait değer tablosuna göre, "1548-1653 Yılları Arasında Akçe Cinsinden Bileşik İpek Fiyatlarındaki % Değişimlerin Tablosu" şöyledir⁶⁵³:

⁶⁵¹ Murat Çizakça, "Price History and the Bursa Silk Industry in Ottoman Industrial Decline: 1550-1650", *The Ottoman Empire And The World-Economy*, Edt: Huri Islamoglu-Inan, Cambridge Universty Press, New York, 2004, p. 252.

⁶⁵² Afşin Şahin; Sibel Cengiz, "16'ncı Yüzyıl Fiyat Devrimi ve Osmanlı İnan Savaşlarının Osmanlı İpekçilik Endüstrisi Üzerine Etkileri", s. 75.

⁶⁵³ Afşin Şahin; Sibel Cengiz, "16'ncı Yüzyıl Fiyat Devrimi ve Osmanlı İnan Savaşlarının Osmanlı İpekçilik Endüstrisi Üzerine Etkileri", s. 75.

Yıl	% Değişim
1559-1566	%15 artış
1583-1584	%50 artış
1584-1585	%45 azalış
1585-1594	Yıllık ortalama %7 artış
1597-1603	%60 artış
1607-1617	%68 azalış
1617-1622	%60 artış
1627-1630	%120 azalış
1633-1634	%88 artış
1634-1635	%43 artış
1625-1636	%16 azalış
1636-1637	%22 artış
1637-1639	%45 azalış
1646-1652	Ortalama yıllık %16 azalış
1652-1653	%53 artış

Hind-İran ticareti için Yakın Doğu yoluyla Güney Afrika yolu ülkeler arası rekabetin son safhasını teşkil etmiştir. Şah Abbas, Osmanlıları ezmek için hem Hıristiyan âlemiyle hem de o dönem içinde Osmanlıların büyük düşmanı Habsburglar ile bir ittifak yapmayı düşünüyordu. 1586 baharında İran şahı, İspanya'ya elçi gönderip Osmanlı İmparatorluğunun Asya tarafı İran'a Avrupa tarafı İspanya'ya ait olmak üzere taksimini teklif ettiği söylenmiştir. Bu ittifak projesinin amacı Osmanlı imparatorluğunun Hind ve İran ile Avrupa arasındaki iktisadi aracılık rolünü bertaraf etmektir. Bu durumu gerçekleştirmek için dikkatle çalışarak 1583'ten sonra İspanyol Kralı II. Filip Hind yolunu tamamen keser. Böylece Osmanlı'nın Hind ticareti gümrük vergisinden yıllık eline geçen yarım milyon altının kaybetmiş oluyordu. İstanbul bu tehlikeyi önlemek için 1590'da İran ile barış yaptı. Ancak çok geçmeden Şah Abbas Osmanlı'dan geçen ve geçerken üç defa vergi alınan ticaret yolları yerine başka taraflardan geçiş sağlamak için Avrupa saraylarına elçilikler gönderdi. Neticede Şah Lizbon yoluyla ticareti benimsedi ve Lizbon'dan geçen yol uzun olsa bile yol boyunca bir defa gümrük vergisinin ödenmesini istiyordu. Bu istek doğrultusunda İran elçilik heyetleri İspanya'ya ve İngiltere'ye gönderildi. Bu görüşmelerin sonunda İran ile

İspanya anlayamadılar. İngilizler ise Hollandalılarla beraber 1613'e doğru korsanlık faaliyetlerini Kızıldeniz'de uyguladılar. Ancak, Osmanlı'nın Hind ve İran ticareti baltanmış oluyordu. Buna karşılık Osmanlı ciddi tedbirler alınca İngiliz hükümeti İran'ın ipek ticareti için yeni bir yol aramaya başladı. Bu yol Moskova yoluydu. Böylece İran'a kumaş ve kalay sevk edilmesi karşılığında ipek alınması tasarlanıyordu. Sonraki aşama ise 1619'da İngiliz gemilerinin İran'a gidip ipek ticaretinin gerçekleşmesidir. Bu durum Venedik ve İspanyayı endişelendirdiği için İstanbul'daki Venedik balyozu Osmanlıyı Suriye ticaretinin durmasından doğan endişelerle uyarır. İstanbul ise deniz yolunun uzunluğu sebebiyle endişeye mahal vermez. Hem 1618 Serav Anlaşması ile Osmanlı-İran ilişkisi yumuşamış ve Halep pazarına Bağdat yolu ile yeniden ipek ve diğer maddeler gelmiştir. Fakat artık İran ipeğinin bir kısmı İngiltere'ye Güney İran'dan Hint Okyanusu yoluyla gidiyordu⁶⁵⁴.

3.1.2. Kumaş ve Pamuklular

Eski kumaşlara memleket, şahıs, malzeme ve tekniklerine göre ad veriliyordu. Buna göre⁶⁵⁵:

Memleket adı taşıyanlar ;

- 1- Kumaşın dokunduğu memleket (Halep kumaşı. Bursa kumaşı..)
- 2- Kumaşın adıyla dokunduğu memleket (Bursa kadifesi, Üsküdar çatması. ,)
- 3- Dokunduğu memlekettten başka yerin adını taşıyanlar (Trablus kuşağı).

Şahıs adı taşıyanlar; Selimiye, Meeldiye..

Dokuyan ustalara göre : Hasan Bey kefiyesi..

Teknik ad : tafta, atlas..

Malzemeye göre: kutnu, telle, pullu, hâre..

Hint pamukluları XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı'nın ithal malları arasındaydı. Özellikle sarıklarda ve kadın başlık veya örtülerinde, çok ince müslin tül çeşidi, çok erkenden lüks bir ithal malı olarak kullanılıyordu⁶⁵⁶. Osmanlıda kumaşların kullanımında, fakir kadınların giysileri hakkında çok fazla bilgi sahibi olunmamakla birlikte durumu iyi olan kadınların giyimlerinde daha çok pamuklu ya da ipekten bol biçilmiş, ince bir iç gömlekle, beli bir kuşakla bağlanan yine bol bir şalvardan oluşan

⁶⁵⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 171–175.

⁶⁵⁵ Mine Esiner Özen, "Türkçe'de Kumaş Adları", *İÜEF Tarih Dergisi*, S. 33, İstanbul, 1980-81, s. 293.

⁶⁵⁶ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 52.

kiyafetleri tercih edilirdi. Bunun üzerine de entari giyilirdi. Sadece üst tabakadan kadınlar değil zengin kentli kadınlar da entarilerini kadife veya ipekten yaptırırlardı. Özellikle saraylı kadınların kiyafetlerinde altın sırma dikkat çekicidir. Olanakları daha sınırlı kadınlar ise *beledi* denen bir kumaş kullanmaktaydı. Erkek giyimine ait malzemeler ise, börk, destar, serpuş, gömlek, dolama, çakşır, şalvar ve kaftan olarak sıralanabilir. Renklerde ise çoğunlukla yeşil ve mai tercih edilirdi⁶⁵⁷.

Hindistan'dan Basra'ya pamuk ithal olunurdu. Basra'da pamuk sanayi gelişmiş ve büyük bir de *penbehane* bulunmaktaydı. Hindistan'dan beyaz *Bayramî* ve *miçer-i Hindî* gibi çeşitli kumaşlar Basra'ya gelerek burada boyahanelerde siyaha boyanır ve başka yerlere sevk edilirdi⁶⁵⁸.

1500'lerde Dülbend Suriye, İran ve Hindistan'dan ithal olunurdu. Hindistan'ın Gücerat bölgesinden Osmanlı'ya pamuklu ihraç ediliyordu. Kısa, kalın ve sert olan Anadolu yerli pamuğundan ince ve yüksek kalite dülbend yapılamıyordu⁶⁵⁹. Anadolu'da üretilen pamuk kalın ve ser olsa dahi, yönetimin ithal yada yerli pamuklarla işlenen kumaşların kalitesine dikkat ettiği açıktır. Örneğin, Hammadde Şam'da dokunan kumaş nev'i şeylerin tam ve düzgün dokunması, Hindî çivit ile boyanması ve yapılan işte hile olmaması için Şam Beylerbeyine ve Şam kadısına 972 (H.) senesinde 28 Rebi'ül-evvel ayında merkezden hüküm gönderilmiştir⁶⁶⁰. Öte yandan Türk endüstrisi Hind ve Arap mallarına rekabet edecek lüks kumaşlar çıkarmayı da bir yana itmiş değildi. Bursa, İstanbul, Edirne ve Rumeli'nin kimi yerlerinde çıkan çuha, kutnu, tafta, vala vb. yüksek kaliteli ve pek zevkli kumaşlar doğudan gelenlerden hiç de geri değildi. O halde Türkiye Endüstrisinde Doğu rekabetinin etkisi bulunmadığına göre XVI. Yüzyılın ortalarından başlayan gerilemede Batı'nın rolü olduğu açık bir gerçektir ve bu da ham madde fiyatlarında müthiş yükselme suretiyle yerli sanayinin yeni fiyatlardan ham madde satın almakta zorluk çekmesi biçiminde ortaya çıkmış bulunuyordu⁶⁶¹.

Pamuklu ve pamuklu-ipek karışımı dokumaları Osmanlı çok çeşitli alanda kullanıyordu. Sarıklarda ve kadınların başlıklarında kullanılan tül ve tülbent (dülbend) çeşitlerinden, şalvar, kaftan, iç çamaşırı, yorgan, mendil ve yağlıklardan hamam

⁶⁵⁷ Arzu Diktaş, "XVI. Yüzyılın Son Çeyreğinde Edirne'de Sosyal Hayat", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Edirne, 2008, s. 87-88.

⁶⁵⁸ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 17-18.

⁶⁵⁹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s. 4-8.

⁶⁶⁰ *6 Numaralı Mühimme Defteri*, s. 182, b. 333.

⁶⁶¹ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimai Tarihi*, C. 2, Barış Yayınevi, Ankara, 1999, s. 151.

peştemali ve havlulara, yastık ve minderlerden perdelerle çok çeşitli pamuklu bez ve kumaşlardan yapılırdı. Osmanlı pamuk sanayi, üretim ve ticaret boyutları ile hububattan sonra en önemli sektörünü oluşturuyordu. *Osmanlı için 1600'lerden başlayarak imparatorluğun dış ticaret dengesinde ithal olunan pamuklular, baharat, koloni ürünleri, madenler yanında belki hepsinden daha önemli bir ticaret maddesi haline gelmiştir*⁶⁶².

XVI. yüzyılda Anadolu kentleri, dokuma sanayinde oldukça ileriydiler. Ankara sof üretiminde, Bursa ipek, Kastamonu, Manisa, İsparta ve çevresi pamuklu dokumada, Trabzon ve çevresi de keten bezi üretiminde iyi bir dokuma sanayisine sahipti. Dokumacı esnafı, pamuk ipliğini işleyerek, ince pamuklu kumaş yâni boğası, astarlık alaca, tülbent bez, makrama, gömleklik gibi kumaşlar imâl ederken aynı zamanda çulhacılık işiyle de uğraşmaktaydılar⁶⁶³.

XVI. yüzyılda Osmanlı toplumunda Hint kumaşları da ayrıca rağbet görmüştür. Bu kumaşlar arasında en çok rağbet görenler ise ince lüks Hint pamuklularından yapılan dülbendler ve boğasilerdir. 1543 ve 1659 yılları arasında Edirne'de ölmüş olan 19 bezzazın stokları içinde ve terekesi kayıtlı 175 kişinin ev eşyaları arasında Hint menşeli şu pamuklu kumaşlardan Destâr-ı Kanbil, kutni hindî laciverdî, peşgir-i hindî, hindî makrama, hindî yorgan, hindî kuşak ve hindî kırmızı boğası dikkat çekmektedir⁶⁶⁴. Yine aynı yüzyıl sonlarına doğru tereke kayıtlarında Bolu'da Hint kalıçesi⁶⁶⁵(küçük halı)'ne rastlandığı bilinmektedir. Buna göre XVI. Yüzyılda Hint kumaşları Osmanlı'da bulunmaktaydı. Ancak bu kumaşların miktarı ve değerlerine sınırlı sayıda ulaşılabilmektedir. Buna göre, 1554-1596 yılları arasında Edirne'de ölen bezzazların stokları veya tereke kayıtlı kişilerin eşyalarından anlaşıldığına göre Hindistan'dan ithal edilen pamuklu kumaş çeşitleri ve fiyatları⁶⁶⁶:

Destâr-ı Kanbil – 80 Akçe

Kutni Hindî Laciverdî – 230 Akçe

Peşgir-i Hindî – 20 Akçe

⁶⁶² Halil İnalçık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s. 1.

⁶⁶³ Emine Erdoğan Özünlü, “XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi”, s. 260.

⁶⁶⁴ Arzu Diktaş, “XVI. Yüzyılın Son Çeyreğinde Edirne'de Sosyal Hayat”, s. 94.

⁶⁶⁵ Rafet Metin, “XVI. Yüzyılın Sonu ve XVII. Yüzyılın Başlarında Bolu'da Sosyal Hayat”, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 32/II, 2012, s. 104.

⁶⁶⁶ Halil İnalçık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s. 16-17.

Hindî Makrama – 15 Akçe

Hindî yorgan – 150 Akçe

Hindî kuşak - 70 Akçe

Hindî kırmızı bogası – 200 Akçe

Yine, Edirne şerhiyye sicillerinde XVI. yüzyılın sonlarına doğru Hindî kuşağın en düşük fiyatı 47 akçe⁶⁶⁷ olduğu bilinmektedir.

3.2. Boya

Yemen'den İran ve Hindistan'a bez ve kumaş boyamasında kullanılan boyalar giderdi⁶⁶⁸. 1560 sonlarına doğru Osmanlı devleti kendi gemileriyle Yemen'den Mısır ve İstanbul pazarlarına ticaret sevkiyatını gerçekleştiriyordu⁶⁶⁹. Şam'da dokunan kumaş nev'i şeylerin Hindî çivit ile boyandığı bilinmektedir⁶⁷⁰.

XVI. yüzyılda tekstil sanayisinin vazgeçilmez işletmelerinden biri de boyahanelerdir. Kent ekonomilerinde önemli bir yere sahip olan ve Osmanlı sanayi sektörünün bir parçası olan boyahaneler, kumaş ve ipliklere renk ve desen kazandırmak için kullanılmaktaydı. Karşılaştırılan kentlerde boyahanelerden alınan verginin önemli bir oranda olduğu görülmektedir. Ankara'da boyahaneden alınan vergi, 1523 tahririnde 52.333 akçe, 1571 tahririnde ise 53.000 akçe olarak kaydedilmişti. Bu vergi kaleminden alınan vergi Trabzon'da hem 1520 hem de 1554 tahririnde 7.000 akçe, Kayseri'de 1500 tahririnde 8.640, 1520'de 30.000, 1570 ve 1584 tahririnde ise 45.000 akçeydi ve Kayseri'de bu işe ayrılmış sokak ve avlular vardı⁶⁷¹.

XVI. yüzyılın sonlarında ve XVII. yüzyılın başlarında Avrupa'nın baharat, civit ve ham ipek gibi nesnelere olan ihtiyacı 511.000 İngiliz lirası değerinde tahmin edilir; bunlar Hindistan ve Malaka gibi yerlerde satın alma fiyatlarıdır; aynı malların Halep'teki fiyatları 1,465,000 İngiliz lirası, yani aşağı yukarı üç mislidir. Dolayısıyla bunları Ümit Burnu yolu ile getirmek taşıyıcılara pek büyük kazançlar sağlamaktadır. Keza Hindistan'da 100.000 İngiliz lirasına alınmış olan mallar Londra'da 492,000 lira, yani beş misline yakın bir değere varmaktadır⁶⁷².

⁶⁶⁷ Arzu Diktaş, "XVI. Yüzyılın Son Çeyreğinde Edirne'de Sosyal Hayat", s. 91.

⁶⁶⁸ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 4.

⁶⁶⁹ GianCarlo Casale, "The Ottoman Administration of the Space Trade in the Sixteenth Century Red Sea and Persian Gulf", p. 172.

⁶⁷⁰ 6 Numaralı Mühimme Defteri, s. 182, b. 333.

⁶⁷¹ Emine Erdoğan Özünlü, "XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi", s. 260.

⁶⁷² Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s. 549.

Endeksler İstanbul'un XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın sonlarına kadar fiyatların yaklaşık yedi kat arttığı önemli bir enflasyon dalgası yaşadığını gösterir ve bu dönemdeki genellikle XVI. yüzyıldaki Fiyat Devrimi ile ilişkilendirilir⁶⁷³. XVI. yüzyılda yeni gümüş ve altın yataklarının keşfiyle gümüş madenciliği sektöründe üretimin artışı Avrupa'da seküler fiyat seviyesinin artmasına da neden oldu⁶⁷⁴.

Ayrıca eskiden beri bilinen ve özellikle yapraklarının toz haline getirilerek kırmızı boya elde edilip saç, deri ve tırnak bayasında kullanılan kına⁶⁷⁵ ağacının nın en fazla Endonezya'da yetiştiğini bilmekteyiz⁶⁷⁶.

3.3. Baharat

Lügat anlamı itibariyle Arapça'dan dilimize geçen *bahar* kelimesi güzel, papatya, sarı papatya, sığır papatyası ya da karanfil, tarçın karabiber gibi kokulu şeyler anlamlarını taşımaktadır. *Bâhârat* kelimenin çoğulunu ifade eder⁶⁷⁷. Başka bir ifadeyle Baharat, yemeklerde, kutlamalarda, başta parfüm olmak üzere çeşitli kozmetiklerde, dini törenlerde ve tıpta kullanılan koruyucu, koku ve tat verici bitkilerin genel adıdır⁶⁷⁸.

İnsan ateşi keşfettikten sonra, avlandıklarını pişirmeye başlayınca tat arayışına girip, tatlı ve tuzluya ihtiyaç duymasıyla kullanmaya başlamıştır. İnsanlar tuz yerine yabânî turp, tere, soğan, sarımsak gibi kokulu bitkileri yemeklere katmışlardır. Zamanla bu bitkiler bazı ilkel ilaç yapımında da yerini almıştır. Baharatın M.Ö. 4 bin yıllarında, Neolitik Çağ'da kullanılmaya başlandığı görüşü çoğunluk kazanmaktadır. Buna göre tarım hayatına geçen toplumlar çeşitli otlarla karşılaşmış bunları yemeklerine katmaya başlamışlardır⁶⁷⁹.

⁶⁷³ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, s. 164.

⁶⁷⁴ Peter Kugler; Peter Bernholz, "The Price Revolution in the 16th Century: Empirical Results from a Structural Vectorautoregression Model", *Wirtschafts Wissenschaftliches Zentrum (WWZ)*, 12/07, Basel, August 2007, p. 16.

⁶⁷⁵ İter Uzel, "Anadolu'da Bulunan Kozmetik Tıp Aletleri", *XI. Arkeometri Sonuçları Toplantısı*, TC. Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın No: 1810, Ankara, 1995, s. 22.

⁶⁷⁶ *Türk-Endonezya İş Konseyi Endonezya Ülke Bülteni*, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, Kasım, 2011. Bilgi adresi için Bkz. http://www.akbank.com/doc/deik/Endonezya_Ulke_Bulteni.pdf

⁶⁷⁷ Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, 19. Baskı, Ankara, 2002, s.65.

⁶⁷⁸ Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 18-19.

⁶⁷⁹ Ayhan Yalçın, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, Geçit Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 13.

Braudel'e göre, kitlesel bir ticarete konu olan yegâne mal olan karabiberin⁶⁸⁰ ihracatında Hindistan sahillerinin güney-batısında yer alan Malabar bölgesi Hindistan'ın en önemli kapısıydı⁶⁸¹. Kambay'deki Diu limanı baharat ticareti için işlek bir yerdi⁶⁸².

Çin baharatın anavatanı olup Çinli tüccarlar yıllarca baharat ticaretini ellerinde tutmuşlar ve Arap tüccarlar vasıtasıyla ürünleri Avrupa'ya ulaştırmışlardır. Ancak kimyon, karabiber, karanfil⁶⁸³, tarçın⁶⁸⁴, küçük hindistancevizi ve benzer baharatın ana vatanı sadece Çin değil aynı zamanda Hindistan'dır. Hindistan, baharatı hem mutfağında hem de tababette kullanmıştır⁶⁸⁵.

Baharatın ticaret ağları yolunu kullanan hatta oluşturan dünyanın ilk ticaret ürünüdür⁶⁸⁶. Neolitik Çağ kaynaklarından olan "tablet"lere göre Uzak Doğu ve Afrika'daki bitki/baharat ticaretinin merkezi *Babil* ve *Ninova* idi. Baharat ticaretinde Anadolu ise Hititlerden itibaren köprü görevi görmeye başlamış olup Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki Mezopotamya bölgesinde diğer baharatların yanı sıra Çin ve Hindistan'dan gelen karabiber⁶⁸⁷, zencefil⁶⁸⁸, tarçın, zerdeçal⁶⁸⁹ da bulunuyordu. Bu ticaretteki önemli tüccarlar ise Asur ve Bâbillilerdi⁶⁹⁰.

⁶⁸⁰ Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, s. 644.

⁶⁸¹ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 132.

⁶⁸² Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 132.

⁶⁸³ Karanfil, öncelikle Zengibar, Endonezya ve Madagaskar'da hasat edilir. Aynı zamanda Hindistan ve Sri Lanka'da yetiştirilir. Hindistan'da yemeklerde çokça kullanılır. Avrupa'da daha çok turşu ve reçellere çeşni katmak amacıyla, bazen de tatlılarda kullanılır. Milattan Önce 3. yüzyılda Çin imparatorları ve aristokrasisi, bütün ziyaretçilerine ağız kokuları için karanfil ikram etmeden görüşmezlerdi. Eski Romalılar'da karanfil baharat olarak kullanıyorlardı. Romalı Plinius'un, "Bir yıl geçmiyor ki, Hindistan, Roma İmparatorluğunu 50 milyon sesterce kurutuyor" sözünü İlk ve Ortaçağ Batı Uygarlıklarında karanfilin yüksek fiyatına kanıt olarak gösterebiliriz. 17. ve 18. yüzyıl İngiltere'sinde karanfil, yüksek fiyatı sebebiyle altın ile eşdeğeri. (Sesterce, eski Roma'nın madeni parasıdır. Roma Cumhuriyeti döneminde küçük gümüş madeni para iken; Roma imparatorluğu döneminde büyük bronz madeni para şeklini almıştır.) 15. yüzyıldan itibaren karanfil, Avrupa'da yeniden tanındı. Hollandalılar, karanfil ticaretinde kartel oluşturarak, hayli zenginleştiler. Amsterdam ve Rotterdam hala büyük karanfil pazarlarından sayılmaktadır. Bilgi için Bkz. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Karanfil_\(baharat\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Karanfil_(baharat))

⁶⁸⁴ Tarçın gıdaların koku ve tatlanmasında kullanıldığı kadar, Özellikle Çin Tarçını'nda kan şekeri dengeleyici bir özelliği de mevcuttur. Bkz. <http://www.pharmetic.org/bilgi-bankasi/tarcin.pdf>

⁶⁸⁵ Ayhan Yalçın, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, s. 15.

⁶⁸⁶ Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, s. 10.

⁶⁸⁷ Anavatanı Hindistan'dır. Kara ve beyaz olmak üzere iki çeşidi vardır. Aslında bu iki çeşit aynı olup, kara olan biberin dış kabuğunun soylumuş haline beyaz biber denilmektedir. Yemeklerde, ve sağlık alanında kullanıldığı bilinmektedir. Anti-oksidan ve anti-bakteriyel özelliğe sahiptir. Gaz oluşumunu azaltır, terlemeyi artırır. Üre atmaya yardımcı olur. Dünyada en çok kullanılan baharatlar arasında yer alan karabiber, Doğu tıbbında ilaç olarak ve özellikle ishal ve diğer mide-bağırsak hastalıklarında kullanılmaktadır. Bkz. <http://kadin.milliyet.com.tr/karabiber-sevenlere-mujde-/lezzet/haberdetay/14.05.2012/1540078/default.htm>

⁶⁸⁸ Bir gramı kendi ağırlığının 100.000 katı sıvıyı renklendirebilen Safran (zâferân), bileşimindeki maddelerle doğal bir koku ve renk verici olarak gıda, boya, tekstil ve İtiryat sanayisinde kullanılmaktadır. Halk arasında Hint safranı, Yemen safranı, Selanik safranı, Arnavut safranı vb. türleri oldukça ünlüdür.

Tarih boyunca ticareti yapılan baharatın duraklarından biri antik İran'dır. İran Hindistan'dan zerdeçal, küçükhindistancevizi, safran, kebere ve benzeri baharatı satın alırdı. Mısır'da ise baharat hem yemede hem de esans yapımında kullanıldığı bilgiler arasındadır⁶⁹¹. İlkçağda Mısırlılar baharatı ele geçirmek için Güney Afrika'ya askeri seferler düzenlerlerdi. Öte yandan eski Yunanlılar ve Romalılar, tüm tüketim ticaret mallarının bizzat Arabistan'dan çıkan yerli ürünler olduğunu sanıyorlardı; ama durumun aslı, Arap tüccarların ekonomik sebeplerden dolayı ticaret tekeli oluşturmak için bu ürünlerin Habeşistan ve Hindistan kaynaklı olduğunu gizlemeleridir⁶⁹². Bu arada Romalılar fethettikleri Asya ülkelerinde keşfettikleri baharatı zaman zaman para yerine kullanmışlardır. İmparator *Theodosius*'un *Attila*'yı (400-453) yatıştırmak için ona çok miktarda karabiber ve tarçın göndermiştir. Ticaretin önemli noktalarından biri de Osmanlı topraklarıydı. Osmanlı döneminde *İpek yolu*, *Kral Yolu* ticaret yolları Batı Anadolu'yu Doğu ülkelerine bağlamıştı. Doğu'dan gelen mallar kervanlarla İran üzerinden Trabzon'a veya İskenderun'a getirilir, buralardan Avrupa'ya gönderilmek üzere Ceneviz ve Venedik limanlarına sevk edilirdi. Bu dönemde baharat tüccarlığı oldukça karlı bir işti. Bu sebeple Floransa bu işi sanat haline getirip 16. Yüzyılın başlarına kadar 288 çeşit baharat sattılar. Bu karlı işten dolayı, Baharat ticaretini Venedik'in tekelinden kurtarma isteği, büyük coğrafi keşiflerin önemli sebeplerinden birini teşkil etmiştir⁶⁹³.

XV. yüzyılın sonlarına kadar baharatı Müslüman tüccarlar ve gemicileri Hindistan'dan ve Hint denizleri ülkelerinden Mısır'a getirir ve en çok Venedik ve Cenova tüccar ve gemicileri bunları Avrupa'ya taşır ve satarlardı. Bu ticaret hem sözü geçen bu iki takım denizci ve tüccarlara, hem de vergi ve sair yollarıyla o zamanki bağımsız Mısır sultanlarına, pek büyük kazançlar sağlardı⁶⁹⁴.

1500'lere gelindiğinde Bursa'da baharat ticareti artık en iyi işlerdendi ve bir tarafta Halep ve Şam'daki Arap ithalatçılarının, diğer tarafta ise Türk ve Yahudi

Ayrıntılı bilgi için Bkz.Ömür Ceylan, "Taşranın Altın Çiçeği", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları XXVI, Prof. Dr. Mehmet Çavuşoğlu'na Armağan II*, İstanbul, 2005, s. 4.

⁶⁸⁹ Tropik bölgelerde yetişen ve zencefil benzeri bir bitki olan zerdeçal (kurkumin); yüzyıllardır Hint tıbbi (Ayurveda) ve Çin tıbbında kullanıldığı bilinmektedir.

Bkz. <http://www.sabah.com.tr/Gunaydin/Saglik/2012/04/20/mucize-yaratan-baharat-zerdecal>

⁶⁹⁰ Ayhan Yalçın, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, s. 13-14.

⁶⁹¹ Ayhan Yalçın, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, s. 16-17.

⁶⁹² Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara, 2000, s.55-56.

⁶⁹³ Ayhan Yalçın, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, Geçit Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 20-27.

⁶⁹⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.31.

tüccarların kontrolünde bulunuyordu. Baharat ticaretinde uluslar arası boyutta ticaret yapıp, esas olarak kazanç sağlayanlar ise Orta Doğu uluslarıydı⁶⁹⁵. 1548'de ise Trablus iskelesinden ihraç edilen baharat ve diğer mallardan %5 gümrük resmi alınmaktaydı⁶⁹⁶. 1480-1550 arası Bursa kadı sicillerine göre zengin tüccarlar baharat ticareti ile uğraşırlardı. İpekten sonra en büyük sermayeler baharat ticaretine yatırılıyordu⁶⁹⁷.

Batı Asya'nın Hint sahilleri ve daha ilerisindeki Malay-Endonezya takımadalarıyla sıkı bir ticari ilişkisi vardı. XV. yüzyıl sonlarına kadar Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile Hint sahilleri ve Uzakdoğu arasındaki uluslar arası deniz ticareti tamamen Müslüman tüccarların denetimindeydi. Batı Hindistan sahilleri, Seylan ve Sumatra'dan gelen ticaret malları Arap ve Gücerat asıllı Müslüman tüccarlar vasıtasıyla önce Basra Körfezi ve Kızıldeniz limanlarına, oradan da Doğu Akdeniz'e ve nihayet Avrupa ülkelerine taşınmaktaydı. Dolayısıyla, Hürmüz ve Aden gibi limanlar baharat ve karabiber gibi önemli ticaret mallarının Batı'ya aktarılmasında kilit rol oynamaktaydılar⁶⁹⁸.

XV. yüzyılın sonlarına doğru Hindistan'dan Basra'ya getirilen mallar arasında özellikle baharat, transit ticaret malıydı. Bursa'ya gelen mal Balkanlara, Karadeniz ve Tuna limanlarından Kuzey memleketlerine (Eflak, Boğdan, Lwow yoluyla Lehistan'a, Kefe'den Rusya'ya) sevk edilmekte idi⁶⁹⁹.

Cidde'ye gelen Hint baharat kargoları, Mekke'de Hac dönüş kervanlarına katılan tüccarlar tarafından Şam'a taşınıyordu. Buradan Halep, Konya, Akşehir ve Kütahya üzerinden Bursa'ya taşınıyordu. Sonra Bursa'da Peralı Cenova Tüccarına teslim ediliyordu⁷⁰⁰.

Kızıldeniz ile Açe limanları arasındaki ticaretin canlandığı tarih 1534'tür⁷⁰¹. Osmanlı XVI. yüzyıl boyunca doğrudan doğruya Hindistan ve Endonezya'dan baharat almayı sürdürmüştür. Halep, Kahire, İstanbul ve Bursa pazarlarında Avrupalı tüccarlarla Hint malları değiş-tokuş edilmiştir⁷⁰². Bu yüzyıl boyunca da devam eden Kızıldeniz-Açe baharat ticareti hattı Portekiz engellerine ticari faaliyetlerini ileriki yıllarda da

⁶⁹⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 360-361.

⁶⁹⁶ Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 9.

⁶⁹⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 407.

⁶⁹⁸ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 17.

⁶⁹⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 205.

⁷⁰⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 375.

⁷⁰¹ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 17.

⁷⁰² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, Çeviren: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul, 2007, s. 133.

devam etti⁷⁰³. 1560 yılında Portekizliler, aralarında Türklerin, Arapların ve Habeşlilerin bulunduğu 500 savaşçıyı taşıyan büyük bir Açe gemisini Kişn'de durdurmuşlar, içerisinde Osmanlı sultanına gönderilmek üzere 200 bin cruzeda altın (Portekiz parası) ve mücevherat değerinde kıymetli eşyalar bulmuşlardı. 1562'de bir Açe elçilik heyetinin Türk sultanından silah temin etmek maksadıyla İstanbul'a kadar gelmiştir.⁷⁰⁴.

Belirtmek gerekir ki, Vasco De Gama'nın Hindistan sahillerine ulaşmasından kaynaklı Akdeniz baharat ticareti ilk zamanlar etkilenmiş gibi görünse de kendini 65 sene içerisinde yeniden toparlamış ve 1560-1564 yılları arasında keşif öncesi nakledilen kantar miktarına ulaşmıştır. Akdeniz pazarının yeniden canlanması ile Lizbon pazarı dönem dönem bunalıma girmiştir. Ancak Osmanlı'nın baharattan aldığı gümrük vergilerinin 1487'den 1587'ye kadar dört kat artması⁷⁰⁵ ticaretin tekrar Lizbon'a taşınmasına etken sebeplerden biri olmalıdır.

Hindistan'ın Avrupa'ya ihraç ettiği başlıca tarım mahsulleri arasında olan baharat Avrupa'da bir yandan aşçılıkta yemeklere tat vermek, öbür yandan yazdan kışa saklamak zarureti olan büyük miktarda et vesair yiyeceğin bozulmamasını sağlamak için baharlı maddelere ve bilhassa bibere çok ihtiyaç vardı. XVI. yüzyılın ortasında Avrupa Hindistan'dan yılda 2000 tona yakın biber satın almıştır⁷⁰⁶.

Baharat sadece yiyecekleri koruyucu ya da tat verici olarak kullanılmayıp aynı zamanda sağlık için kullanımını da devam ettiregelmiştir. İsmail Hakkı Göksoy'a göre, Malay-Endonezya kaynaklarından olan Hikayat Acheh adlı eserde bulunan bilgiye göre, Osmanlı Sultanının hastalığını iyileştirmek için kâfur ve belesen yağı gibi Doğu'da bulunabilen yağları aramak gayesiyle Yemen ve Muha yoluyla Türkiye'den Açe'ye bir elçilik heyeti gelmiştir⁷⁰⁷.

Baharat çeşitlerinden özellikle karabiber çokça rağbet görmekteydi. XV. yüzyılda Bursa, Hindistan ve Arabistan'dan gelen baharat için de önemli bir transit merkeziydi. Çoğunlukla Suriyeli Arap tüccar tarafından kente, Halep ve Şam'dan büyük miktarda baharat ithal ediliyordu. Karabiber Bursa'dan tekrar hem Balkanlara, hem de

⁷⁰³ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 18.

⁷⁰⁴ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 33-34.

⁷⁰⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, Çeviren: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul, 2007, s. 133.

⁷⁰⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.540.

⁷⁰⁷ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 23.

Tuna ve Karadeniz ötesinde kuzey ve merkez-doğu Avrupa ülkelerine ihraç edilmekteydi⁷⁰⁸.

Dünya siyasetine yön veren doğu malları ve bu malların ticareti içinde baharat önemli yere sahipti. 1564 yılında Açe ve Malabar'dan 23 gemi dolusu karabiber ve baharat Cidde limanına getirilmiş ve fiyatların düşmesine yol açmıştı⁷⁰⁹.

Portekizlilerin Hindistan-Kızıldeniz yolundaki Müslüman tüccarların önünü kesmesi ile İskenderiye, Kahire ve Beyrut pazarlarında baharat fiyatları hayli yükselmişti⁷¹⁰ Akdeniz artık eskisi kadar baharat elde edememekteydi, Buna göre: Venediklilerin 1500-1505 yıllarında İskenderiye'den yüklediği Baharat miktarı⁷¹¹:

1500'de	Türk-Venedik savaşı nedeniyle baharat gelmemiştir.
1501'de	2630 colli (1 colli=10 kantar, 1 kantar aşağı yukarı 50 kg'dır)
1502'de	1020 colli
1503'te	2944 colli
1504'te	-----
1505'te	1160 colli

Yıl	Miktar	İskenderiye
1518	180	Bir Venedik Gemisi
300	160'ı bir	Fransız Gemisi
1519	150	Biber yok, Gemiler hemem hemen boş dönüyor
1520	?	Az baharat; Ağustos'ta Kahire'de bir şey yok
1521	?	
1522	623	479'u baharat,24'ü ipek; bir Venedik gemisinde 120
1523	14	
Beyrut	1518	1128 78'i ipek, 10'u biber
1519	?	
1520	2000	Mart ayında

⁷⁰⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 293.

⁷⁰⁹ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 18.

⁷¹⁰ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 86 ve 23 numaralı dipnot.

⁷¹¹ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu" s. 78.

1000	Ekim ayında bir	Ceneviz gemisi 1000
1521	300	İpek, Şam'da epeyce baharat mevcut.
1522	?	
1523	140	60'ı baharat, 80'i ipek, Suriye'de baharat yok.

XV. asrın sonlarına doğru Bursa'da bulunan ajanlardan Floransa'lı Maringhi, baharatın Bursa'da oldukça pahalı olduğu ve bunun ticaretinin kâr getirmediğini bildirmiştir⁷¹². 1501'de Edirne'de 1 Kantar⁷¹³ Biberin resmî fiyatı 18 altın düka; 1503'te (yeni mal gelmezse) Galata'da 27 altın düka idi⁷¹⁴. Doğu ülkelerinden gelen karabiber safrandan çok daha ucuzdur. Eldeki bilgiye göre 1600 (1008 H.) yılında imaret mütevellisi, kıyyesi 210 akçeden 5 kıyye biber aldırmişti⁷¹⁵. 1660 itibariyle İngiltere'de Doğu'dan gelen biber fiyatları, 1570'teki fiyatların çeyreğinden daha da aşağıya düşmüştü⁷¹⁶.

Osmanlı döneminin Kahire'sinde, her çeşit baharatın gümrük vergisi %10'du ve (Aden'de olduğu gibi) aynî olarak tahsil ediliyordu. Bu suretle devlet ambarına yığılan baharatın satış önceliği vardı. Sultana ait baharat satılmadan, gümrükten başka hiçbir parti baharat çıkamazdı⁷¹⁷.

Kahire'de bazı Yıllar için baharat fiyatları (Düka olarak)⁷¹⁸:

Yıl	Biber	Karanfil	Zencefil
1496	66-68	52	12-13
1501	90-102	68	10 ½
1513	120	75	35
1520	90	380-400	38-40
1525	90	130	40

⁷¹² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 205.

⁷¹³ 1 Kantar yaklaşık 56,5 kg etmekteydi.

⁷¹⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, s. 132.

⁷¹⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 263.

⁷¹⁶ C. Knick Harley, "Trade: Discovery, Mercantilism and Technology", *The Cambridge Economic History of Modern Britain*, Volume:1 / 1700-1800, Cambridge University Press, 2004, s. 3.

⁷¹⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000, s. 251.

⁷¹⁸ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s. 78.

Baharatı XVI. yüzyılın sonuna kadar Doğulular ve Portekizliler paylaşıyordu. Venedik bu tarihe kadar Avrupa'nın en büyük pazarı görevini görüyordu. Bu durumdan Osmanlı oldukça büyük kazançlar elde ediyordu. Ancak XVII. yüzyılda Hollandalılar Ümit Burnu yolunu kullanarak baharat ticaretini kendi lehine çevirmiş ve ticarete Venedik'i geride bırakmıştır⁷¹⁹. Osmanlı İran ticaretini kısmen kurtarabildiyse de, Hind baharat ticaretini 1630'a doğru tamamıyla kaybetmiş sayılabilir. Bağdat, Halep, Kahire Doğu ile Batı arasında dünya ticaretinin transit merkezleri olmaktan çıktılar⁷²⁰.

Akdeniz dünyasında, uzun dönemli ekonomik kriz genellikle XVII. yüzyıl başlarında silahlandırılmış Hollanda gemilerinin Afrika çevresini dolaşmasına bağlanır. Bu tarihten önce Hollanda ve İngiliz tüccarları baharat ve diğer malların en azından bir kısmını Mısır üzerinden ithal ediyordu. Araştırmacılar bu yol değişikliği ile Akdeniz dünyası ikinci plana itildiğini varsaymışlardır. Bu gidişata el atmaya çalışan -Asya ve özellikle Hindistan'la yapılan "baharat ticareti"nde- bazı sultanlar Bursa ve İstanbul'a gelen Hint mallarını arttırmaya çalışmış ancak Anadolu kentleri ve İstanbul ikinci derecede odaklar olmanın ötesine hiçbir zaman geçmemişlerdir. Üstelik bu güzergâhtaki ticaretin gerilemesinde Halep ve İskenderiye daha derin biçimde etkilenmişlerdir. Çünkü bu iki kent Akdeniz ticaretinin çok fazla içindeydiler⁷²¹. Ancak şunu da belirtelim ki, XVII. yüzyıl başlarında bile Açe'de küçük bir Türk tüccar kolonisi mevcuttu ve bunlar Türkî veya Rumî olarak adlandırılmaktaydı. Ancak ticaret daha çok Güceratlı tüccarların elinde idi. Burada bulunan Türk tüccarlar, satmak üzere çiftçilerden biber satın alırlardı⁷²².

3.4. Tıbbi Emtia

Bu konu ile ilgili eldeki bilgilerimiz oldukça sığ kalmıştır. Ancak baharatlarla ilgili çalışmamızda baharatların özelliklerini dipnotlarda verirken, bunların sağlık için ilaç yapımında kullanıldığını da bilmekteyiz. Bir nokta daha var ki o da Osmanlı Türk tıbbi Selçuklu tıbbının, buna göre de İslam tıbbının devamıdır⁷²³.

⁷¹⁹ Robert Mantran, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", s. 1438.

⁷²⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 177.

⁷²¹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 2-3.

⁷²² İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, s. 18.

⁷²³ Şahin Aksoy, "Harran Üniversitesi Tıp Tarihi Ders Notları", 2010, s. 60; Bilgi adresi için bkz. <http://tip.harran.edu.tr/ogrenci/dersnotlari/tiptarihi/tiptarihi.pdf>.

Afyon ve öbür uyuşturucu maddeler, daha az ölçüde de olsa, önemli bir ihracat konusu teşkil ediyorlardı⁷²⁴. Kâfur ise, “Günümüzde tütsüleme dışında büyük ölçüde unutulmuştur. Oysa eskiden Hintliler, kâfur panzehir yapımında kullanırlardı. Çin tıbbında göz hastalıklarını iyi eden kâfur vücuttaki kötü gazı söker atardı. Romalılarsa onu iyileştirici bir merhemde kullanıyordu. Kaphurâ sözcüğü, Aeginalı Paulus’un 5. yüzyılda yazdığı bir tıp ders kitabındaki tıbbi merhem reçeteleri arasında, bir Roma reçetesi el yazmasında geçmektedir. Aeginalı Paulus’un “masaj yağı” reçete-sindeki, “bulunabilirse kâfur ekleyin” ifadesi, kâfurun zor bulunan bir ürün olduğu fikrini akla getiriyor. Âegmalı Paulus’un kâfur bilmesinin mümkün olmadığına ve bu sözcüğün metne sonraki dönemden okurlar tarafından eklenmiş olduğuna ilişkin eski kuram geçerli değildir; çünkü MÖ I. yüzyıldan kalma bir Mısır mumyasında kâfur bulunduğu belirlenmiştir. Ayrıca, kâfurun milattan sonraki ilk yüzyıllarda Hindistan’da iyi bilindiğini bilinmektedir. Kâfur elde etmesi ise, ağacın tepesini keserek bir oluk açarlar. Buradan pek çok kavanozu doldurmaya yetecek miktarda kâfur suyu sızar. Bu su toplandığı zaman daha aşağıda, ağacın ortasına doğru bir yerde bir kesik daha açılır. Buradan ise kâfur parçaları düşer. Kâfur bir ağacın reçinesidir; ama odunun kendisinde bulunur. İşlem tamamlandığında ağaç, işe yaramaz hale gelir ve kurur. Kâfurun elde edildiği ağaç günümüzde Hindistan, Madagaskar, Arjantin, California olmak üzere dünyanın çeşitli yerlerinde yetişmektedir⁷²⁵.

3.5. Değerli Taşlar (Mücevherat)

Gurkanlı devrinde Hindistan, alelade madenlerin birçoğu bakımından, genel olarak kendi kendine yeter bir durumda idi. Altın ve gümüş gibi değerli madenler ise, o zamana göre çok önemli ölçüde yapılan mal ihracatı karşılığında elde edilirdi; altın yok denecek kadar azdı ve gümüş de yeter ölçüde yoktu; bakır da az çok kıttı. Elmas madenleri Dekken’de ve biraz da Çota Nagpur bölgesinde bulunurdu⁷²⁶.

Gerçekte bu dönemde Meksika ve Peru’da üretilen altının yarısı Çin’e gitmekteydi. 1531 ve 1660 yılları arasında inanılmaz madenlere sahip Zacatecas ve Potosi’den İspanya’ya resmi olarak 16,887 ton gümüş yollandı. Gayri resmi olarak ise de bu rakamın içinde kaçak ya da özel ithal malları bulunması kuvvetli muhtemeldir. 2004 yılında modern standartlara rağmen küçük bir meblağ olmasına karşın dünya

⁷²⁴ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.540.

⁷²⁵ Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, s.91-95.

⁷²⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.540-541.

gümüş üretiminin 16,117 ton olduğu düşünülürse, modern zamanların çok öncesinde ortaya çıkan bu dev miktar çok şaşırtıcıdır. Yukarıda bahsi geçen gümüş üretiminin olduğu bölgelerden büyük bir miktar aynı zamanda Hindistan'a da gönderilmekteydi. Bâbü'r'ün hükümdarları paralarını bu yenedünyanın gümüşlerinden kesmekteydiler. XVI. yüzyılın sonlarına doğru ve XVII. yüzyılda doların prototipi olan İspanyol gümüşü, Asya'ya kadar yayılmış ve son olarak yolculuğunu kutsal krallıkta tamamlamıştı. 25.5 gram (3/4 ons) saf gümüş içeren bu para ilk küresel para olmuş ve tüm yeni dünyada, Avrupa'da ve Asya'da kullanılmıştır⁷²⁷.

1550 ve 1800'lü yıllar arasında değerli metallerin üretim ve dolaşımı ile ilgili tablo⁷²⁸.

Circulation of precious metals 1550-1800 (millions of rix-dollars per year)

	1550	1600	1650	1700	1750	1780	1800
<u>Production:</u>							
Spanish America	5	11-14	10-13	12	18-20	22	30
Brazil (gold)	-	-	-	1	9-10	4	3
<u>Shipments to Europe:</u>							
To Spain	3	10	8-9	10-12	10-15	15-20	20-25
To Portugal	-	-	-	0.5	8-10	3	2
Europe to the East	(2-3)	4.4	6	8.5	12.2	14.7	18

3.6. Maden

Ortaçağ'ın başlarından itibaren, ilkin Avrupa'nın Levant ile, sonra Levant'ın Doğu (Hindistan) ile ticaretinde batıdan doğuya sürekli bir gümüş akımı vardı. Bu durum 1450-1550 döneminde daha çok yoğunlaştı. Hindistan ve İran kıymetli maden stoklarını yenilemek açısından Osmanlı İmparatorluğunun aracı rolüne muhtaç olduklarından, Osmanlı İmparatorluğundan sağladığı kapitülasyonlar ve diğer ticaret kolaylıklarıyla Avrupa'da kendi sanayi ürünlerini Asya'ya kanalize edebilir duruma geldi⁷²⁹.

⁷²⁷ Paul Lunde, "Masonlar Gemi ve Altın", *Turkish Studies*, Çeviren: Abdullah Mesut Ağır, 4/8, Fall, 2009, s. 263.

⁷²⁸ C. Knick Harley, "Trade: Discovery, Mercantilism and Technology", s. 36.

⁷²⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 88-90.

Korumandal'da pamuk ve baharat ticaretinin yanı sıra çelik de çıkarılıyordu. Arap tüccarlar kılıç yapımında kullanılan bu madeni almak için buraya gelmekteydiler⁷³⁰. Osmanlı'da ise üretilen ve silah yapımında kullanılan malzemenin dışarıya satılması yasaktı.

1551 ve 1575 Basra Tahrir defterlerine göre Hindistan'dan Basra'ya demir, çelik gelmiştir.⁷³¹. Afrika'nın sahillerinden Hindistan'a da yoğun olarak demir madeni gitmekteydi. Ayrıca burada bakır ve gümüş işçiliği de ileri düzeydeydi⁷³².

3.7. Köle

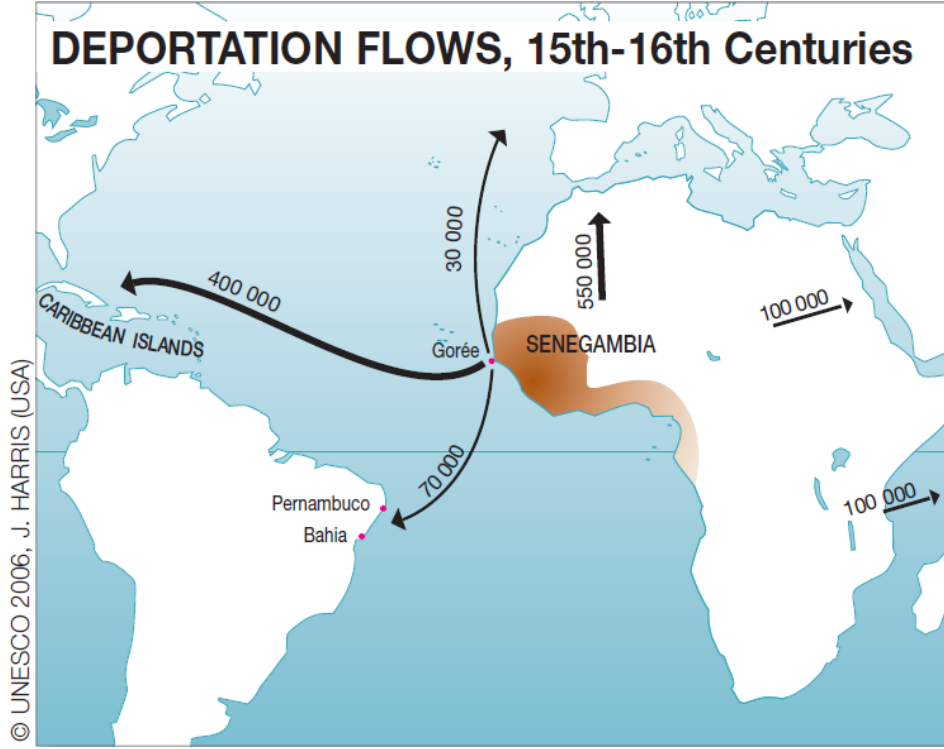
Hikmet Bayur'a göre, Hindistan vuruşkan insana da muhtaçtı; bunların en çoğu, devletin egemen unsurunu teşkil etmeleri ve bu işe yaramaları dolayısıyla, Türkistan ve daha azı İran Türklerindendi. Ancak Gurkanlı devrinde bunlar, ilk Delhi Türk sultanlığı devrinde olduğu gibi, satın alınmış kullar değil, kendi istekleri ile gelmiş kimselerdi. Dolayısıyla bunları bir ticaret malı saymak doğru olmaz; ancak bunların geldikleri yerlere para gönderdikleri düşünülürse bu gelişe karışık para veya mal çıktığı kabul edilebilir. Bu Türk askerlerden başka, dışardan en çok getirilen insan Habeşlilerdi; bunlar, satın alınmış köleler olduklarından gelişleri doğrudan doğruya ticari özde bir olaydı⁷³³.

⁷³⁰ Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), *Alem Al-Ma'rifi*, S. 151, Kuveyt, 1978, s. 134.

⁷³¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, s. 277.

⁷³² Şevki Abdulkavi Osman, "Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 119-121.

⁷³³ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.545.



XV ve XVI. yüzyıllarda köle ticareti haritası Kaynak:[http://www.unesco.org/new/fileadmin / MULTIMEDIA/HQ/ERI/pdf/ Slave_Route_Map.pdf](http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/ERI/pdf/Slave_Route_Map.pdf)

Elde yeteri kadar veri olmadığı için Hindistan’da köle trafiğinin çok seyrek olduğu düşünülse de, 1518’de Gücerat bölgesinde, Malinidi’den (bu günkü Kenya’da), Kambayi’ye giden bir gemide fildişi ve metallerin yanısıra köleler de mevcuttu⁷³⁴.

3.8. Askeri Mühimmat

Afrika’nın sahillerinden Hindistan’a yoğun olarak demir madeni gitmekteydi. Ayrıca burada bakır ve gümüş işçiliği de ileri düzeydeydi⁷³⁵.

Hindistan’ın dışarıdan aldığı nesnelere nispeten az sayı ve önemdedir. Bu ülkede Türk egemenliği kurulduktan sonra ordunun başlıca vuruşan kısmı atlılar olduğundan ve birçok erin iki ve daha da fazla atı bulunduğundan Türkistan, kısmen İran, Arabistan’dan çok sayıda at getirtilirdi. Yerli atlar cinsi hiçbir vakit sürekli olarak ıslah

⁷³⁴ Thomas Vernet, *Slave Trade and Slavery on the Swahili Coast*, Africa World Press, Incorporated, 2009, p. 51.

⁷³⁵ Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941), s. 119-121.

edilememiştir; bilhassa Güney Hindistan hemen tamamen dışarıdan gelecek atlara bakmakta idi ve bunlar oraya deniz yolu ile getirilirdi⁷³⁶.

1562’de bir Açe elçilik heyetinin Türk sultanından silah temin etmek maksadıyla İstanbul’a kadar gelmiştir. 1568 yılından önce Türkiye’nin Açe’ye resmi yolla askeri yardım göndermiştir. 1568’de Malaka’daki Portekizliler hala korku içinde yaşamışlardır; çünkü Açe Sultanı’nın savaş hazırlıklarını devam ettirip Hindistan, Malaya ve Cava’daki müslümanlarla ittifakını sürdürmekteydi. Türkiye ile yaptığı büyük ticaretten dolayı, Türkiye ona asker, silah ustası ve silahlar sağlamaktaydı. 1582’de dahi Osmanlı-Açe ilişkileri devam etmiştir. Portekizliler, Açe’nin Portekiz denetimindeki Malaka’ya bu tarihin son on beş yılı içinde dört büyük sefer düzenlemiştir. Yine Göksoy’un araştırmaları içinde geçen Portekiz arşivlerindeki 1582 tarihli mektuba göre: Açe’nin Batı Asya’ya yaptığı karabiber ticareti karşılığında Türklerden askeri yardım sağladığı, Osmanlı Sultanı ile düzenli bir şekilde her yıl haberleştiği ve hatta Açe’nin Cidde’de bir ticaret merkezi açma gayreti içinde olduğu ifade edilmektedir⁷³⁷.

⁷³⁶ Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, C.II, s.544.

⁷³⁷ İsmail Hakkı Göksoy, *Güneydoğu Asya’da Osmanlı-Türk Tesirleri*, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2004, s. 34-35.

SONUÇ

Ticaret, ihtiyacın var olduğu her dönemde gerçekleşmiştir ve canlıdır; çünkü taşıyıcı ve geliştirici özelliğe sahiptir. Bir ülkeden diğerine gönderilen bir ticaret malı, gittiği bölgede değişiklikler oluşturabilecek kültürel güce sahiptir. Örneğin, Çinden, dünyaya ticareti yasak ipek kozalar, bir şekilde yasaklar delinerek Doğu Roma ve Avrupa'ya kaçırıldıktan sonra, buralardaki üretim alanlarına İpeğin yerleşmesi ile yüzyıllar sonrasında, ipeğin Batı'da üretilip Doğu'ya satılmasına temel oluşturmuştur. Bu da ipek ticareti dengelerini değiştirmiştir. Ticaret, mallarının gittiği yerlerin üretim hayatını etkilemesi üretimlerde gerçekleşen taklitler ve muadillerin oluşmasına ve zamanla orijinalinin yerini almasına etkili olan bir durumdur.

Tarihte, Batı pazarının önemli kaynağı olan Hindistan, Coğrafyanın elverişliliği etkenini de katarak, üreten ve ürettiğini dünyaya yayan bir ülke olmuştur. Kılıç, bıçak, çelik, demir ve bazı lüks ev eşyaları gibi belli başlı eşyaların dışında başka emtianın ithalatını gerçekleştirmeye ihtiyaç duymuyordu. Buna karşın çok eski tarihlerden itibaren dünyanın pek çok yerinde Hint mallarını görmek mümkündür. İşte, ticaret kültürünün ve ticaretin Doğu'dan Batı'ya akmasının sonucunda, tarihte pek çok ticaret yolları üzerinde ihtiyaçlar giderilmiştir. Bunlardan İpek Yolu en meşhurdur. İlk çağlardan beri ticaretin aktığı bu yolun uğruna pek çok kavgalar edilmiştir. Ta ki XVI. yüzyıla kadar. Bu yüzyılla keşfedilen yeni yollarla, artık güneye, Ümit Burnu'na, dikkatler çekilmeye başlamıştı. Ancak kısa bir süre sonra, Akdeniz'e açılan eski yollar tekrar önem kazanmıştı. Tüm bu yollarda değişiklikler yaşandı; ancak değişiklik yaşamayan bir şey hariç, O da Hindistan'dı. Her halükarda ihtiyacı karşılayan ana nokta olmaya devam etti.

Hint coğrafyasının zenginliği çevre toprakların ve Batı'nın ilgi alanı olmuştur. Bu yüzden tarihi süreçte Hindistan'a ticaret yoluyla gelen Batılı seyyah ve tüccarların memleketlerine geri döndüklerinde, anlatımları üzerine, Hindistan ulaşılmaması gereken bir yer olmuştu. Batı'ya gidildikçe Doğu'ya ulaşacağını bilen Batılı, zamanla Doğu'ya ulaştığında *modern anlamda sömürgeciliğin temellerini de atmış oldu*. Diğer bir ifadeyle Hindistan'ın iktisadî kapasitesi, dünya tarihinde modern sömürgecilik hareketlerine sebep olmuştur.

XVI. yüzyılda gerçekleşen Osmanlı ile Hindistan arasında geçen ticari münasebetleri ve bununla ilişkili olayları araştırıp yorumlamaya çalıştık. Ancak şunu

öncelikle belirtmek istiyoruz ki, bir ticaret tarihini araştırmak, üretimin yapıldığı ve ticaretin gerçekteştiği bölgelerin ve yolların siyasi, coğrafi, iktisadi ve kültürel durumlarını araştırmayı ve çok yönlü bir bakış açısını gerektirmektedir.

Buna göre Osmanlı ile Hindistan arasındaki ticaretinin en önemli göstergesi Orta Doğu'nun ön plana çıkmasıdır. Orta Doğu'nun ilk çağlardan beri dünyanın kıtalar arası doğal bir geçidi olmuştur. Bu anlamda XVI. yüzyılda da önemini korumaktaydı. Doğunun zenginliklerini batıya taşımaktaydı. Bu yüzyılda bu bölgede gerçekteşen mücadelelerin altında, ağırlıkla Doğu'nun zenginliklerinden elde edilen gelirlere ulaşma fikri yatmaktaydı.

XVI. yüzyıl Osmanlı ile Hindistan'ın siyasi ve ticari ilişkilerinin temelinde, 1453 İstanbul'un Osmanlı'nın eline geçmesi bulunmaktadır. Osmanlı ile Hindistan arasında siyasi ve ticari ilişkiler, Hindistan'daki Behmenîlerin İstanbul'un alınmasını Müslüman dünyası adına prestij sayması sonucu gerçekteşmiştir. Ayrıca, bu ikili ilişkileri şu maddeler de desteklemektedir:

-Osmanlı Devleti'nin dünya ticaretinde önemli bir konuma sahip olan Akdeniz topraklarında yer alması,

-Osmanlı'nın -günümüzde Orta Doğu dediğimiz- tarihte hiçbir zaman siyasi ve iktisadi önemini yitirmeyen coğrafyayı tam da XVI. yüzyılda ele geçirmesi,

-Avrupa'nın Ümit Burnu'nu kullanarak Doğu ticaretinde etkin rol oynaması ve buralarda Müslüman halka karşı baskılarının artması sonucu Hindistan'dan gelen yardım talepleri ile Osmanlı'nın Doğu seferlerine çıkması.

1453 İstanbul'un Osmanlı'nın eline geçmesini takiben 1516 ve 1517 seferleri ile Osmanlı Orta Doğu'da ticaret yollarında ağırlığını göstermeye başlaması Batı'nın rahatsız olduğu bir durumdu. Doğu emtiasına ulaşmak için Akdeniz'e alternatif yolların arayışı sonunda (1498) Ümit Burnu'nu bulan Avrupalı, kendi ticaretini aracısız bir şekilde Ümit Burnu yoluyla gerçekteştirmeye başladı. Genel görüş, Ümit Burnu bulduktan sonra, Akdeniz ticaret yollarının öneminin azaldığı olsa bile, uzun vadede bu durumun öyle olmadığı görölmektedir. Örneğin, 1560-1564 yılları arasında Kızıldeniz ticareti ile Akdeniz'e gelen baharat miktarı, keşif öncesi nakledilen kantar miktarına ulaşmıştır. Akdeniz pazarının yeniden canlanması Lizbon pazarını bunalıma soksa da Osmanlı'nın baharattan aldığı gümrük vergilerinin 1487'den 1587'ye kadar dört kat artmıştır. Bu durum, bize Akdeniz ticaretinin öneminin azalmadığını

göstermektedir. Akdeniz ticaretinin XVII. yüzyılda da devam etmesinin önemli nedenleri ise:

- Portekiz-İngiliz çatışmasından kaynaklı, yeni yolların güvensizliği,
- Venediklilerin Doğu ticaretindeki rekabeti Akdeniz’de yürütmeye çalışması
- Osmanlı’nın 1585’te İngiltere’ye Akdeniz ticaretinde bazı imtiyazlar vermesidir

İşte bu sebeplerden dolayı 1600’lü yıllarda Akdeniz ticari alanda canlılığını sürdürmüştü. Ek olarak Portekizlilerin yeni ticaret yollarını kullandıktan sonra bile, Kızıldeniz ticaretini ele geçirmek istemeleri, yine bize bu yolların önemini koruduğunu ve buradan ticaretin yoğun bir şekilde gerçekleştiğini göstermektedir.

Ancak dikkat çekmek istediğimiz bir husus vardır ki o da, Osmanlı’nın ticaret kültüründe ihracata temellenen bir yapıdan daha çok, ticaretten elde edilen vergilendirmeye dayalı bir yapı bulunmaktaydı. Ticaret yollarının kontrolünü ele alan Osmanlı, tüccar zihniyetli bir ekonomik yapıya sahip değildi diyebiliriz. Liman vergileri kantar ağırlık vergileri, damga vergileri, komisyon vergileri ve Mısır boyunca yapılan taşımacılık sırasında Kahire ve İskenderiye’nin gümrük evleri (kapıları)’ni ekledikten sonra Osmanlı Mocha ve İskenderiye arasında toplam baharat vergisi %50’yi aşabiliyor hatta %100’e yaklaştığı durumlar da söz konusu oluyordu. Bu durum ticaretin gelişimini hiç şüphesiz engelleyen bir durumdu. Ancak yine de Osmanlı Devleti ticaretle faal bir şekilde uğraşsın ya da uğraşmasın, Anadolu ve Orta-Doğu bölgelerine sahip olmakla Doğu-Batı ekseninin üzerinde yer alarak ticaretin tam da ortasındaydı. Ancak bu ticaret Avrupa’da görülen merkantilist bir yaklaşımda değildi. En azından araştırdığımız XVI. yüzyılda durum böyleydi. Bu konuda bazı Avrupalı tarihçiler, XVI. yüzyılın sonlarına denk gelen dönemlerde Mısır’da “bireysel” yatırım yapan ve özellikle de şeker tarlaları ve rafinasyon işleri ile uğraşan Merkantilist tüccarların varlığından bahsetseler de Osmanlı’da Merkantilizm adına belli bir yoğunluk gerçekleşmemiştir. XVII. yüzyıl boyunca Batı Avrupalılar için merkantilizm dünyadaki diğer bölgelerde ve Osmanlılar ile olan ekonomik ve ticari ilişkilerinde belirleyici yaklaşım olurken, Osmanlıların Avrupalılara karşı ticari yaklaşımı merkantilizmden farklı olmuştur. En azından Osmanlı’nın provizyonizm olan iktisadî anlayışı buna müsait değildi.

Devletlerarası siyasi ilişkilerin ticari ilişkilerle sıkı bir bağlantısı vardır. Ticaret mi siyaseti doğurur, siyaset mi ticareti? Sanırsanız burada devletin çıkarları söz konusu olduğunda her iki unsur da birbirlerinin kapısını açabilir, ama siyasetin ticarete yol

açması yerine, ticaretin siyasi ilişkilere yol açması daha sık rastlanan bir durumdur. Çünkü Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen münasebetlerin müdahili sadece iki ülke ile sınırlı kalmamıştı. Doğu'nun Batı'ya gönderdiği emtianın ticareti, Osmanlı toprak ve sularından geçtiği için, ticaretin yolu boyunca yola müdahil olan tüm ülkeler muhatap alınmıştır. XVI. yüzyılda Osmanlı-Hindistan ticaretinin gelişiminde etkili olan siyasi unsurlar, Osmanlı-İran ve Osmanlı-Portekiz ilişkileridir. Doğudan gelen ipek ticaretinin Osmanlı üzerindeki olumlu etkisini kırmaya çalışan Sefevîler ve Osmanlı'nın elinde bulunan Akdeniz ticaretini kesmeye çalışarak Doğu'nun baharatını tek elde bulundurmak isteyen Portekizliler, bu yüzyılda Hindistan yolunda Osmanlı'nın karşısına çıkan iki önemli engeldir.

Osmanlı-İran siyasi ilişkilerin, öteden beri her iki ülkenin ticari dengesini etkilediği görülür. Örneğin XIV. yüzyılda uluslararası bir ticaret merkezi olarak öne çıkan Bursa, XV. yüzyılda özellikle ipeklilerin ve yanı sıra birçok doğu malının ticaretinin yapıldığı bir merkez haline gelmişti. Bursa'daki ticaret ve üretim, ham ipek ve diğer Doğu mallarını ulaştıran İran'a önemli ölçüde bağlıydı. Osmanlı ile İran arasında 1578-90, 1603-12, 1615-18 ve 1624-39 savaşları, ham ipek ticaretini olumsuz etkileyebilmekteydi. 1586'da Osmanlı-İran savaşı nakliyyeyi aksatmış, İranlı tüccarların ancak yarısı Bursa'ya ulaşabilmiş ve ham ipek fiyatları yükselmiş, ipek dokuma tezgâhlarının çoğu kapanmıştı. Bir diğer örnekte ise; 1508'de Osmanlı'nın gümrükten elde ettiği gelir 33.000 altın düka ve 1512'deki gelir 43.000 altın düka iken; Osmanlı-Safevî savaşlarının etkisi ile 1521'de 13.000 altın düka'ya düşmüştür.

Portekiz unsuru da Osmanlı-Hindistan ticaretini olumsuz etkilemekteydi. Osmanlı ile Portekiz arasında Hindistan'ın Orta Doğu'ya bağlayan Aden, Basra, Hürmüz gibi önemli noktalarda mücadeleler gerçekleşmiştir. Doğal olarak bu savaşların Akdeniz'e etkisi kaçınılmazdı. Zira savaş yıllarında Akdeniz'deki gemiler baharatsız dönmekteydi. Osmanlı'nın Hint deniz seferlerinde tam bir başarı elde edememesinin sebeplerine baktığımızda, coğrafyanın uzaklığının yanı sıra, Hindistan'a giden deniz yolu şartlarının iklimle ilişkisi de karşımıza çıkmaktadır. Zira bu bölgede yılın belli zamanlarında gemilerin şiddetli fırtınalardan dolayı tutunamadıkları da ortadadır. Bunların dışında Kızıldeniz'de gerçekleşen savaşlarda Portekizlilerin denizcilikteki teknik anlamdaki üstünlükleri ve gemilerin nitelikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Osmanlı'ya uzak olan bu coğrafyalar şüphesiz Portekizlilere de uzaktı; ancak teknik gelişmelerin, daha çok Portekizlilerde ön planda olduğu göze çarpmaktadır.

Öte yandan Doğu'da İran'la, Kızıldeniz'de Portekizlilerle, Batı'da Avrupa'yla savaş durumlarından ve Güney'de Arap topraklarında yaşanan iç karışıklıklarından dolayı Osmanlı çok yönlü askeri müdahale içerisine girmişti. Bu durumlar Osmanlı'nın Hindistan'a yeteri kadar ağırlık veremeyişine neden olmaktaydı. Hindistan'dan Osmanlı'ya gelen yardım talepleri yerine getirilmeye çalışılmışsa da uzun vadede başarılı olunamamıştır.

Kuruluş devrinde Osmanlı Venedik'e Akdeniz'de, Ceneviz'e de Karadeniz'de ticaret yapma imtiyazını vermekle, Avrupa'da kendisine karşı oluşan ittifaklarda en azından bu iki denizci devletin ittifaklara girmemelerini sağlamışlardır. Örneğin 1535'te aldığı imtiyazlarla Fransa, Avrupa'da Osmanlıya karşı oluşan ittifaklara resmen katılmamıştır. Tabii ki bu husus, Osmanlı devletinin güçlü olduğu zamanlarda geçerli olmuştur. 1740'tan sonra imtiyazlar tersine etki yapmağa başlamıştı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin yabancı devletlerle yaptığı ticaret anlaşmaları ve verdiği imtiyazlar genel olarak ticarî konjonktürde fiyatları etkileyen bir unsur olmuştur. Osmanlı Devleti iç dengeleri devam ettirmek için ithalatı teşvik ve ihracatı yasaklamıştır (Devlet bu uygulamadan ancak 1861 yılında vazgeçmiştir). Bu durumda hemen her dönemde yabancı menşeli mallar Osmanlı pazarında alıcı bulmuştur. Batının sanayi malları Osmanlı yerli ürünlerine karşı üstün bir hale gelmiştir.

Osmanlı, zengin topraklarda ihtiyaç dâhili ya da ihtiyaç fazlası üretim elde edebilmeyi oluşturacak alt yapıya sahip olmasına ve dünyanın en eski ticaret yolları üzerinde bulunmasına rağmen siyasî, idarî, dinî ve askerî alanlara ihracat için gerçekleştirecek üretim faaliyetlerinden daha fazla ağırlık vermiştir. İncelenen 5-6-7 numaralı Mühimme defterlerindeki kayıtların ticari alanlarda verilen hükümlerine bakıldığında, ticaretin kendisi yapılmakla beraber, bundan ziyade ticaretin geçtiği toprakları yönetme faaliyetleri, ihtiyacı elde bulunanla karşılama, bir şehrin ihtiyacını başka bir yerleşim yerinden tedarik etme faaliyetleri ve üretimin kalitesini içeren konular, daha bir yoğunluk kazanmaktadır. Osmanlı'da dış ticaret için üretimin ön planda olduğu bir yapılanma yerine, "ticaretin yollarının ve ticaretin yabancı mallarının(ithal mallar)" ön planda tutulduğu bir ticaret yapılanması mevcuttu diyebiliriz. Bu da bizi, ithalatın ve transit ticaretin ön planda olduğu düşüncesine götürmektedir.

XV. yüzyılın sonunda Avrupa'nın yaptığı Coğrafi Keşiflerinin temelinde devlet desteğinin ön planda olduğu görülmektedir. Kişisel bazda yapılan gelişmeler ekonomik

anlamda yetersiz kalacağı dönemin Avrupa'sında, devletin teşvikinin rolünün büyük olduğunu görmekteyiz.

Osmanlı da ticaretin gelişmesi için yol güvenliği, hanlar ve kervansaraylar yapmıştır. Ancak devletin iktisadî zihniyeti içinde birincil nedende ihracat amaçlı bir üretimin olmadığını da görmekteyiz.

Türk-Hint ilişkilerinin her iki coğrafyada demografik etkilerini de görmek mümkündür. Elde ettiğimiz belgelerde XVI. yüzyıldaki karye olarak anılan "Hindî" ismine rastlanmıştır. Hindî (Söğütlü Köyü/Bayburt) Köy'ün yerleşim tarihi ile ilgili ulaşılabilen en eski kayıtlar XVI. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Şimdiki Bayburt Şehri'nin köyü olan Hindî (Söğütlü), adını Hintli bir şahsa ithafen mi; yoksa o mahalde bulunan Hintli kolonilerden mi aldığını bilmemekle birlikte; Osmanlı'ya ait bazı bölgelerde Hindî/Hindiyan şeklinde adlar almış yerleşkelerin olduğunu bilmekteyiz. Ayrıca, Hindistan'da da Osmanlı tüccarları ve kolonileri bulunmaktaydı.

İnsanların ihtiyaçlarının cevabı, farklı coğrafyalardan gelebilir. Böylece ihtiyaç halinde, ticaretin iki nokta arasındaki boyutunu dünya çapına yaymak mümkündür. Buna göre Osmanlı ile Hindistan arasında dolaylı ya da dolaysız gerçekleşen ticaret global anlamda bir ticaretti. En azından her iki ülke arasındaki ticaretin, *transit ticaret özelliği* bulunmaktaydı. Bununla beraber Osmanlı yerel pazarlarında sık sık Hint menşeli malların kullanıldığını bilmekteyiz.

Ticaretin kendisi ile tarihi arasında fazla bir fark bulunmasa gerektir. Ticarete dün ne ise, bu gün, dünün üzerindedir. Yani ticaretin dünü ile bu günü arasında emtia anlamında fazla bir değişiklik olmayıp, ihtiyaçların her dönemde benzer şeyler olduğunu belirtmek gerekir. Örneğin, ipek, gıda, baharat, itriyat, kıymetli taşlar, iş gücü vesaire. Bu listeye yeni dünya ticaret mallarına teknolojik ürünleri, petrol ve türevlerini eklersek ticarete dolaşan mal listesi biraz artmıştır ya da form değiştirmiştir. Ama liste değişmemiştir. Gerçekleşen değişim ise, *üretim ve ticaret araçlarında* kendini göstermektedir. O zaman değişmeyen şeyin, yani emtiaya ulaşacak kaynakları elde tutmanın önemi ortaya çıkmaktadır. Bu durumda üretimin gerçekleştiği ve ticaretin yapıldığı yollar son derece önemlidir.

İki ülke arasında gerçekleşen ticaretteki emtia listesinin başında, Hindistan'dan gelen ipek, pamuklu kumaş ve baharat bulunmaktadır. Osmanlı'dan Hindistan'a ise at ve Afrika kanalıyla köle gitmekteydi. Ayrıca belirtmek gerekir ki; Osmanlı tarafında, ihracı kesinlikle yasak emtia listesi mevcuttu. Bunlar: Demir, bakır, güherçile, barut,

savaş aletleri, sahtiyan ve hububat gibi ürünlerdi. Diğer bir husus XVI. yüzyılda Amerika'dan dünya pazarına akan altın ve gümüşün verdiği zarar idi. Böylece İran ve Hindistan'a hem ticaret yoluyla ve hem de kaçakçılık yoluyla gümüş akmaya başladı. Çünkü gümüşe olan talep yüksekti. Avrupa'da altının gümüşe oranı 1/13, doğuda ise 1/10 idi. Bu şu demektir: Avrupa'da 13 birime 1 altın alınırken, doğuda 10 birime 1 altın alınıyordu. Osmanlı bu durumu önlemek için çeşitli tedbirler almaya çalışmış; ancak altın ve gümüş doğuya akmaya devam etmiştir.

Tezimizin konusu itibariyle, Osmanlı ile Hindistan arasında gerçekleşen ticari ilişkileri ele almaya gayret ettik. Ancak şu ana kadar gerçekleşmiş ticaret tarihi çalışmalarının, farklı bir yönü karşımıza çıkmaktadır:

İlkçağlardan beri insana hizmet ve hizmet ürünleri sürekli bir gelişim halinde olmuştur. Hizmet ürünlerinin gelişimi çeşitlilik arz etmeye başlayınca rekabet denilen unsur da kaçınılmaz bir hal almıştır. Artık üretimde kalite kadar pazarlama olgusu da önem kazanmıştır. Böylece hizmet ürünlerinin kalitesine inanmak kadar inandırmak da rekabet piyasasında olmazsa olmazlar arasına girmiştir. Tezimizde, siyaset-ticaret ilişkisi, ticaret güzergâhı, ticareti oluşturan emtia gibi konular son derece önemlidir ve bunların bilgilerini ve yorumlarını vermeye gayret ettik. Ancak bir durum daha mevcuttur ki, o da “pazar rekabeti” mefhumudur.

İşte bu bağlamdan yola çıkarak, XVI. yüzyılda hammadde veya işlenmiş ürün satışında herhangi bir rekabetin olup olmadığı da merak konusudur. Buna göre; “*Şam beylerbeyine, Bursa ve Şam kadılarına: Bazı mallara vurulan damgalarda Esmâ-i Hüsnâ'dan isimler bulunması uygun olmadığından, bunların değiştirilip yerine başka bir şey yazılması*” ile ilgili bilgi ile karşılaştık. Bu da bizde, dinin emtia akışında etken rol oynadığı ve daha da önemlisi dini inancın ticarete konu edildiği fikrini uyandırmaktadır. Mallar üzerine vurulan *Esmâ-i Hüsnâ* damgalarını Osmanlı yönetimi uygun bulmamaktadır. Ancak görünen o ki, malların üzerine bu yazıları yazan halk arasında durum öyle değildi. Böylece emtianın üzerine vurulan damgaların Müslüman alıcılar için teşvik unsuru olduğu düşünülebilir.

KAYNAKLAR

Yayınlanmış Arşiv Kaynakları

- 166 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri / H.937-M.1530 (Dizin ve Tıpkı Basım), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1995.
- 5 Numaralı Mühimme Defteri (Özet ve İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994.
- 5 Numaralı Mühimme Defteri (Tıpkı Basım), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994.
- 6 Numaralı Mühimme Defteri I (Özet ve İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1995.
- 6 Numaralı Mühimme Defteri I (Tıpkı Basım), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994.
- 6 Numaralı Mühimme Defteri II (Özet-Transkripsiyon ve İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1995.
- 7 Numaralı Mühimme Defteri I (Özet-Transkripsiyon-İndeks), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara, 1998.

Yabancı Kaynaklar

- Abdurrauf Sinno, “İttifâkiyât Britanya va Muâhedâtihâ ma□ İmârât al-Halic al-Arabiyye (1798-1916) Fusûl min al-Heymene va Et-teftît”, *Mücellet Tarîh al-Arab va al-Âlem*, Beyrut, 1998(Halaka Ula), s. 2.
- C. Knick Harley, “ Trade: Discovery, Mercantilism and Technology”, *The Cambridge Economic History of Modern Britain*, Vol. 1 / 1700-1800, Cambridge University Press, 2004.
- Colleen Taylor Sen, “The Portuguese Influence on Bengali Cuisine”, *Food on the Move Proceedings of the Oxford Symposium on Food and Cookery 1996*, ed. Harlan Walker, Totnes / Devon, 1997, p.289.
- Daniel C. Waugh, “The Silk Roads in History”, *Expedition*, 52.3, 2010.
- Debin Ma, “The Great Silk Exchange: How the World was Connected and Developed” *in Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim History Since the 16th*

- Century*, edited by D. Flynn, L. Frost and A.J.H. Latham, Routledge Press, 1998.
- Giancarlo Casale, “The Ottoman Administration of The Spice Trade in The Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf”, *The Journal of the Economic and Social History of the Orient (JESHO)*, 49/2, Laiden, 2006, p. 170-196.
- Guha Amalendu, “Appendix The Medieval Economy of Assam”, *The Cambridge Economic History of India: C. 1200-c. 1750*, Editör: Tapan Raychaudhuri, Volume: 1, Cambridge University Press, New York, 1982, p. 478-505.
- Jagjeet Lally, “The Pattern of Trade in Seventeenth Century Mughal India: Towards an Economic Explanation”, *The London Schools of Economics and Political Science (LSE)*, Londra, May-2009, s. 2.
- K.N. Chaudhuri, “European Trade with India”, *The Cambridge Economic History of India: C. 1200-C. 1750*, Editör: Tapan Raychaudhuri, Vol. 1, Cambridge University Press, New York, 1982, p. 382-406.
- Murat Çizakça, “Price History and the Bursa Silk Industry in Ottoman Industrial Decline: 1550-1650”, *The Ottoman Empire And The World-Economy*, Edt: Huri Islamoglu-Inan, Cambridge University Press, New York, 2004.
- Nelly Hanna, *Making Big Money in 1600: The Life and Times of Isma‘il Abu Taqiyya Egyptian Merchant*, Syracuse University Press, New York, 1998.
- Peter Kugler; Peter Bernholz, “The Price Revolution in the 16th Century: Empirical Results from a Structural Vectorautoregression Model”, *Wirtschafts Wissenschaftliches Zentrum (WWZ)*, 12/07, Basel, August 2007, p. 16.
- Sir H. A. R. Gibb, “Kutn”, *The Encyclopaedia of Islam*, Vol: V, Laiden, 1982.
- Suraiya Faroqhi, “Cemels, Wagons, and The Ottoman State in The Sixteenth and Seventeenth Centuries”, *Int. Jl. of Middle East Studies*, 14 (1982), p. 531-532.
- Şevki Abdulkavi Osman, “Ticâret Al-Muhît Al-Hindi fi Asr Al-Siyâdi Al-İslâmiye (M.1498-1661/H.904-941)”, *Alem Al-Ma‘rifî*, S.151, Kuvayt, 1978.
- Tarık Nafî Al-Hamadani, “Ticâret al-Basra al-Hâriciye ve Devruhâ fi'l-Halic Al-Arabî Hilâl al-Karn as-Sâdis Aşar”, *Derâsât al-Halic ve al-Cezire al-Arabiyye*, S, 34, Bağdad, s. 64.
- Thomas Ertl; Harbans Mukhia, “Handling Diversity Medieval Europe and India in Comparison (13th-18th Centuries CE)”, *Wiener Wissenschafts, Forschungs*

und Technologiefonds (WWTF), part II / 2: Diversity-Identity Call 2011, s. 8-9.

W. H. Coates, *Old Country Trade of The East Indies*, London, 1911.

Türkçe Kaynaklar

Akdağ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi*, C. 2, Barış Yayınevi, Ankara, 1999.

Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri (Kanunî Devri Kanunnâmeleri)*, C.4, Fey Vakfı Yayınları, İstanbul, 1992.

Akıncı, Tunç, "1560 Cerbe Deniz Savaşının Türk ve İspanyol Tarihindeki Yeri", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Entitüsü Batı Dilleri ve Edebiyatları (İspanyol Dili ve Edebiyatı) Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara, 2008, ss. 99-124.

Akkuş, Yakup, "Osmanlı ve Avrupa'nın İktisat Politikaları Üzerine Karşılaştırmalı Bir Analiz (XIV. ve XV. Asırlar)", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları (Prof. Dr. Şerafettin Aksoy'a Armağan)*, 52. Seri, 2009, ss. 108-140.

Armağan, Latif, "XVI. Yüzyılda Antalya", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 38, C. 23, 2005, ss. 94- 111.

Aykut, Nezih, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzıl-nâmesi", *Tarih Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1984, ss. 183-246.

Bakır, Abdulhalik, *Ortaçağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara, 2000, ss. 55-56.

Bayram, Mikail, "Türkiye Selçuklularında Köy Teşkilatı", *Büyük Selçuklu Devletinden Türkiye Selçuklu Devletine Mehmet Altay Köymen Armağanı*, Konya, 2011.

Bayur, Hikmet, *Hindistan Tarihi*, C.I, TTK, Ankara, 1987.

Bayur, Hikmet, *Hindistan Tarihi*, C.II, TTK, Ankara, 1987.

Bedirhan, Yaşar, "Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstila Projesi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1-8, 1992.

Belge, Murat, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005.

Bilge, Mustafa L., "Akkirman", *İ.A.*, C.2, TDV., İstanbul, 1989.

- Bizbirlik, Alpay, “Osmanlı Devleti'nde Ticaret ve Üretime Dair Değerlendirilebilir Bir Kaynak: "Tereke Defterleri" ve Edirne Tereke Defterleri Üzerine Bir Deneme”, *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, ss. 731-735.
- Braudel, Fernand, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1992.
- Bulut, Mehmet, , “XVII. Yüzyılda Osmanlılar ve Merkantilistler” (The Mercantilists and Ottomans in the XVII th Century), *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, No: 39, 2000, ss. 23-35.
- Ceylan, Ömür, “Taşranın Altın Çiçeği”, *Osmanlı Tarihi Araştırmaları XXVI, Prof. Dr. Mehmet Çavuşoğlu'na Armağan II*, İstanbul, 2005.
- Cöhce, Salim, “Büyük Orta Doğu Projesi Bağlamında Hindistan ile Orta Doğu Arasındaki Tarihi Bağlar”, *Akademik Bakış*, C. 2, S. 3, (Kış) 2008, ss. 65-79.
- Çakar Enver, *17. Yüzyılda Halep Eyaleti ve Türkmenleri*, Elazığ, 2006.
- Çetin, Altan, “Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları”, *A.Ü. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22 (35), 2004, ss. 71-87.
- Dalby, Andrew, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- Değer Alper; Canan Erdoğan, “16. ve 18. YY Arasında Bursa Para Vakıfları ve Bursa Ekonomisine Etkileri”, *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. XXVIII, S. 1, 2009, ss. 85-99.
- Deniz, Bekir, “Anadolu Selçuklu Dönemi Halı ve Düz Dokuma Yaygıları”, *Türkler*, C. 7, Ankara, 2002, ss. 923-932.
- Devellioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, 19. Baskı, Ankara, 2002.
- Diktaş, Arzu, “XVI. Yüzyılın Son Çeyreğinde Edirne'de Sosyal Hayat”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Edirne, 2008.
- Dilaver Azimli, “Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3/2, Uşak, 2010, ss. 100-114.

- Düzbakar, Ömer, “İslam-Osmanlı Hukukunda Hırsızlık Suçu: 16-18. Yüzyıllarda Bursa Şeriiyye Sicillerine Yansıyan Örnekler”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12/2, Ağustos 2008, ss. 79-105.
- Edhem Eldem; Daniel Goffman; Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti (Halep, İzmir ve İstanbul)*, Çeviren: Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003.
- Emecen, Feridun, “Mehmed III”, *İ.A.*, TDV, C. 28, Ankara, 2003.
- Emecen, Feridun, “Selim I”, *İ.A.*, TDV, C.36, İstanbul, 2009.
- Emecen, Feridun, “Selim II”, *İ.A.*, TDV, C.36, İstanbul, 2009.
- Emecen, Feridun, “Süleyman I”, *İ.A.*, TDV, C.38, İstanbul, 2010.
- Emine Dengeç, “XVI. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri”, *Turkish Studies*, Vol. 5/1, Winter, 2010, ss. 954-973.
- Emine Erdoğan Özönlü, “XVI. Yüzyıl Osmanlı Kentlerinin Ekonomik Nitelikleri Üzerine Bir Karşılaştırma Denemesi”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C.18, No:1, Ocak 2010, ss. 257-270.
- Enver Çakar, “Tahrir Defterlerine Göre XVI. Yüzyılda Humus Şehri”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 13, S. 2, Elazığ, 2003, ss. 375-392.
- Enver Çakar, “XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)”, *Tarih araştırmaları Dergisi*, S. 35'ten Ayrı basım, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 2004.
- Eriñç, Sırrı, “Hindistan (Fizikî ve Beşerî Coğrafya)”, *İ.A.*, C.18, TDV, İstanbul, 1998.
- Eroğlu, Cengiz; Murat Babuçoğlu; Mehmet Köçer, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep*, Ankara, 2007.
- Es-seyyid Mahmud, Seyyid Muhammed, *XVI. Asırda Mısır Eyâleti(Basılmış Doktora Tezi)*, Edabiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1990.
- Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak ve Yaşamak*, Çevirenler: Gül Çağalı Güven, Özgür TÜresay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008.
- Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çeviren: Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2004.
- Fleet, Kate, *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, Çeviren: Özkan Akpınar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.

- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007.
- Göksoy, İsmail Hakkı, *Güneydoğu Asya'da Osmanlı-Türk Tesirleri*, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2004.
- Gül, Abdulkadir, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies*, 3/1, 2011, ss. 114-129.
- Gündüz, Ahmet; Erdinç Gülcü, "XVI. Yüzyılda Antakya Nahiyesi (1526-1584)", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.6, S. 12, 2009, s. 289-323.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren: Enver Ziya Karal, TTK, Ankara, 1975.
- İnalcık, Halil, "Mehmed II", *İ.A. C. 28*, TDV, Ankara, 2003.
- İnalcık, Halil, "Murad II", *İ.A.*, C. 31, TDV, İstanbul, 2006.
- İnalcık, Halil, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, 1979, ss. 1-65.
- İnalcık, Halil, "Türkler ve Balkanlar", *Balkan Türkoloji Araştırmaları Merkezi*, Eylül 2005, ss. 20-44.
- İnalcık, Halil, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine araştırmalar I*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, Çeviren: Ruşen Sezer, YKY, İstanbul, 2007.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, YKY, İstanbul, 2007.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2009.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Eren Yayınları, İstanbul, 2000.
- İnalcık, Halil, *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile ilişkiler*, Timaş Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2010.
- Karadeniz, Yılmaz, "Amasya'da Fiyatlar (1764-1770)", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S. 11, Ankara, 2000, ss. 257-275.
- Kılıç, Orhan, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Yayını, Van, 1997.

- Kırpık, Güray, “Haçlılar ve İpek Yolu”, *Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 61, 2010, ss. 173-200.
- Kıvrım, İsmail; Süleyman Elmacı, “Osmanlı Döneminde Amasya’da İpekçilik”, *Turkish Studies*, Volume: 6/4, Fall 2011, ss.715-728.
- Koç, Ümit, *Savaşın Sanata İpek*, Manas Yayıncılık, Elazığ, 2009.
- Konukçu Enver, “Bâbürlüler: Hindistan’daki Temürlüler”, *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, ss. 744-760.
- Koprıman, Kazım Yaşar, “Mısır Memlûkleri (1250-1517)”, *Türkler*, C. 5, Ankara, 2002, ss. 99-126.
- Kortel, S. Haluk, “Delhi Türk Sultanlığı’nda Teşkilât”, *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, ss. 731-743.
- Kurt, Yılmaz, “XVI. Yüzyılın ikinci yarısında Diyarbekir Eyaletinde Sanayi ve Ticaret”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, V (1990), ss. 191-200.
- Kurtuluş, Numan, “Açe”, *İ.A.*, C.1, TDV, İstanbul, 1988.
- Küpeli, Özer, “Irak-ı Arap’ta Osmanlı – Safevi Mücadelesi (XVI.-XVII. Yüzyıllar)”, *History Studies*, Otadoğu Özel Sayısı, 2010, ss. 227-244.
- Küpeli, Özer, “Safevi Ülkesinin İngiliz Konukları (İngiliz Tacirlerinin Seyahatleri (1562-1581)”, *History Studies*, Vol. 4/1, 2012, ss. 373-385.
- Kütükoğlu, Bekir, “Murad III”, *İ.A.*, TDV, C.31, İstanbul, 2006.
- Kütükoğlu, Bekir, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1590)*, İstanbul Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1962.
- Lerusalimskaya, Anna A., “İpek Yolunda Kafkaslar”, *Türkler*, C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 243-250.
- Lewis, Bernard, “Fatimiler ve Hindistan Yolu”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 11, Ekim 1949-Temmuz 1950.
- Lewis, Bernard, *Orta Doğu*, Ankara, 2005.
- Lunde, Paul, “Masonlar Gemi ve Altın”, *Turkish Studies*, Çeviren: Abdullah Mesut Ağır, 4/8, Fall, 2009, 254-272.
- Mantran, Robert, “XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti”, *Bulleten*, Çeviren: Zeki Arıkan, C. LI, S. 201, Ankara, 1987, ss. 1433-1443.

- Mantran, Robert, *XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1995.
- Metin, Rafet, “XVI. Yüzyılın Sonu ve XVII. Yüzyılın Başlarında Bolu’da Sosyal Hayat”, *Dumlupınar Üniveristesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32/II, 2012, ss. 101-118.
- Mughul, Muhammad Yakub, *Kanunî Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987.
- Nebi Bozkurt, “İpek”, *İ.A.*, C. 22, İstanbul, 2000.
- Nesibli, Nesib, “Osmanlı-Safevî Savaşları, Mezhep Meselesi ve Azerbaycan”, *Türkler*, C. 6, Ankara, 2002, ss. 893-898.
- Orbay, Kayhan, “16. ve 17. Yüzyıllarda Bursa Ekonomisi: Sultan Çelebi Mehmed Yeşil İmaret'inin Mali Tarihi (1553-1650)”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı: 22, 2007, ss.125-158.
- Orhonlu, Cengiz, *Habeş Eyaleti*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1974.
- Özbaran, Salih, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 31, Mart 1977.
- Özcan, Azmi, “Hindistan (Tarih)”, *İ.A.*, TDV, C.18, İstanbul 1998.
- Özcan, Azmi, “Osmanlı ve Bâbürlü Devleti Arasındaki İlişkiler”, *Türkler*, C. 8, Ankara, 2002, ss. 761-765.
- Özen, Mine Esiner, “Türkçe’de Kumaş Adları”, *İÜEF Tarih Dergisi*, S. 33, İstanbul, 1980-81, ss. 291-340.
- Özgen Ferhat Başkan, “Osmanlı Devleti’nin Diğer Devletlerle İktisadi İlişkileri”, *Yeni Türkiye Dergisi*, 701 Osmanlı Özel Sayısı II, Ekonomi Ve Toplum, Yıl 6, S. 32, Mart-Nisan 2000, ss. 101-111.
- Öztoksoy, Özlem N., “XVI. - XVII. Yüzyıllarda Osmanlı ve Hint-Moğol Kumaş Sanatları Arasındaki Etkileşimler”, C.I, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi*, İstanbul, 2006.
- Öztuna, Yılmaz, *Devletler ve Hanedanlar İslam Devletleri*, C. 1, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 2005.
- Öztürk, Mustafa, “Genel Hatlarıyla Osmanlı Para Tarihi”, *Türkler*, C.10, Ankara, 2002, sss. 802-822.

- Öztürk, Mustafa, “Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili, *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s.843-849
- Öztürk, Mustafa, “Osmanlı İktisadında Fiyatları Etkileyen Unsurlar”, *Şerafettin Turan Armağanı*, Kültür Basımevi, Ankara, 1996.
- Öztürk, Mustafa, *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara, 2010.
- Öztürk, Mustafa, *Tarih Felsefesi*, 1. Baskı, Elazığ, 1999.
- Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, M.E.B. Yayınları, İstanbul, 2004.
- Pamuk, Bilgehan, “İpek Yolu Ticareti Ve Erzurum”, *Tarih İnceleme Dergisi*, C. XXII, S. 2, Aralık 2007, ss. 125-143.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2008.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 4. Baskı, İstanbul, 2007.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2009.
- Paydaş, Kazım, "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, S. 36, , Ankara, 2004, ss. 213-225.
- Sahillioğlu, Halil, “1524-1525 Osmanlı Bütçesi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 41, S. 1-4 (1985), ss. 415-449.
- Sak, İzzet; Cemal Çetin, “XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devletinde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Konya 2004, ss. 179-221.
- Sakin, Serdar; Can Deveci, “Orta Doğu Kavramı ve Sınırları Üzerine Bir Değerlendirme”, *History Studies*, ABD ve Büyük Orta Doğu İlişkileri Özel Sayısı, 2011, s. 282-284.
- Salman, Fikri, “Türk Kumaş Sanatında Görülen Geleneksel Kumaş Çeşitlerimiz”, *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Dergisi*, S. 6, Erzurum, 2004, ss. 13-42.
- Saray, Mehmet, *Türk-İran İlişkileri*, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 1999.
- Sédillot, René, *Değiş Tokuştan Süper Markete*, Çeviren: Esat Nermi Erendor, Dost Kitabevi, Ankara, 2005.

- Stavisky, Boris Ya., “İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi”, *Türkler*, C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 222-233.
- Şahin, Afşin; Sibel Cengiz, “16’ncı Yüzyıl Fiyat Devrimi ve Osmanlı İnan Savaşlarının Osmanlı İpekçilik Endüstrisi Üzerine Etkileri”, *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, C. 1, S. 1, 2010, ss. 69-82.
- Şenel, Şennur, “Osmanlılarda Ticaret Anlayışı ve Ticaret Teşkilatında Yeni Bir Yapılanma: Hayriye Tüccarı”, *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, ss. 736-743.
- Tabakoğlu, Ahmet, , *İktisat Tarihi/Toplu Makaleler I*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2005.
- Tabakoğlu, Ahmet, “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 653-694.
- Taşlıgil, Nuran, “Dünden Bugüne Bursa’da İpekböcekçiliği”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 1, 1998, ss. 237-246.
- Turan, Şerafettin, “Bayezid II”, *İ.A.*, C.5, TDV, İstanbul, 1992.
- Türkmen, Zekeriya, “Osmanlı Devletinde Kapitülasyonların Uygulanışına Toplu Bir Bakış”, *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S. 6, Ankara, 1995, ss. 325-341.
- Uzel, İlder, “Anadolu’da Bulunan Kozmetik Tıp Aletleri”, *XI. Arkeometri Sonuçları Toplantısı*, TC. Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın No: 1810, Ankara, 1995, ss.19-38.
- Yağcı, Zübeyde Güneş, “İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, Volume: 3/2, 2011, ss. 271-384.
- Yalçın, Ayhan, *Baharat Dünyası Baharat ve Popüler Otlar Ansiklopedisi*, Geçit Kitabevi, İstanbul, 2000.
- Yıldırım, Muhammet, “XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Yemen ve Habeşistan Politikaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Isparta, 2001.
- Yılmaz, Özgür, “Karadeniz’in Uluslar arası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslar arası Sosyal Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 7, 2009, ss. 359-382.
- Yücel, Yaşar, *1640 Tarihli Esâr Defteri (Tıpkıbasım)*, DTCF Basımevi, Ankara, 1982.

e-Kaynaklar

“Sömürge Rekabeti İçinde Körfez Bölgesi (Portekiz)”, www.ckfu.org/.../attachme... -

Suudi Arabistan

<http://tip.harran.edu.tr/ogrenci/dersnotlari/tiptarihi/tiptarihi.pdf>.

<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/1152/13555.pdf>

<http://faculty.washington.edu/dwaugh/waughexpeditionfinal.pdf>

<http://kadin.milliyet.com.tr/karabiber-sevenlere-mujde/lezzet/haberdetay/14.05.2012/1540078/default.htm>

http://nedir.anlambilim.net/ne_demek/kutnu

http://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Dosya:Caminho_maritimo_para_a_India.png&filetimestamp=20050823133112

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Karanfil_\(baharat\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Karanfil_(baharat))

http://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6k%C3%BCt%C3%BCn_Bayburt

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Saten>

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Tafta>

http://www.akbank.com/doc/deik/Endonezya_Ulke_Bulteni.pdf

<http://www.bedesten.net/ipek-yolu/87-ipek-yolu.pdf>

http://www.bitkidenderman.com/baharat_cesitleri.html

<http://www.globalization101.org>

http://www.google.com.tr/imgres?imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f7/Bab_el_Mandeb_NASA_with_description.jpg&imgrefurl

<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,10174/ipek-yolu.html>

<http://www.osmanli700.gen.tr/padisahlar/11index.html>

<http://www.pharmetic.org/bilgi-bankasi/tarcin.pdf>

<http://www.sabah.com.tr/Gunaydin/Saglik/2012/04/20/mucize-yaratan-baharat-zerdecal>

<http://www.sadberkhanimmuzesi.org.tr/default.asp?page=koleksiyon&kl=detay&tkid=9&oid=26&aid=65&id=75&hl=tr>

<http://www.sozce.com/nedir/327425-vala>

<http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi/kadife>

http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/ERI/pdf/Slave_Route_Map.pdf

<http://www.forumgercek.com-showthread.phpt-=42521>

Latif Armağan, “XVI. Yüzyılda Antalya”,<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/35/292.pdf> s. 109-111.

Şahin Aksoy(2010), “Harran Üniversitesi Tıp Tarihi Ders Notları”,<http://tip.harran.edu.tr/ogrenci/dersnotlari/tiptarihi/tiptarihi.pdf> s. 60.

ÖZGEÇMİŞ

08.01.1979 yılında Hatay/Yayladağı'nda doğdum. İlköğretim ve lise öğrenimimi Hatay-İskenderun'da tamamladım.

Lisans eğitimimi Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümünde bölüm birinciliği ile bitirdim. Lisans bitirme tezi olarak, Osmanlı Döneminde “27 NUMARALI ANTAKYA ŞER'İYYE SİCİLLERİ” konulu çalışmayı yapmış bulunmaktayım.

Yüksek Lisans öğrenimimi Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi'nde tamamladım. Yüksek Lisans Tezi olarak, “1780–1784 TARİHLİ VE 4 NUMARALI HALEP AHKÂM DEFTERİ (s.1–53) TRANSKRİPSİYON VE DEĞERLENDİRME” konulu çalışmayı tamamladım.

2008'de Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Genel Türk Tarihi Bilim Dalı'nda Doktora öğrenimime başladım.

e-mail: hunasya@hotmail.com

Canan KUŞ