

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

XVI. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNİN
DOĞU TİCARETİ

(DOKTORA TEZİ)

122004

DANISMAN

Doç.Dr. Orhan KILIÇ

HAZIRLAYAN

Mehmet KABACIK

ELAZIĞ - 2001

16. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNİN
DOĞU TİCARETİ

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

TEZİN ADI
XVI. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNİN DOĞU TİCARETİ

YÜKSEK LİSANS / DOKTORA TEZİ

Bu tez 7/ 12/ 2001 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Danışman Doç.Dr. Orhan KILIÇ	Üye Prof.Dr. Mustafa ÖZTÜRK	Üye Yrd.Doc.Dr. R. Faruk ÖZDEMİR	Üye Yrd.Doc.Dr. Mehmet KARAGÖZ	Üye Yrd.Doc.Dr. Emre GAKAR
--	--	---	---	---

Yukarıdaki jüri üyelerinin imzaları tasdik olunur.

Enstitü Müdürü

III

ÖZET

Doktora Tezi

XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti

Mehmet KABACIK

Fırat Üniversitesi

Soyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Ana Bilim Dalı

2001; Sayfa: XVI + 367.

Tez çalışmamızda Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticari ilişkileri incelenmeye çalışılmıştır. XV. yüzyılın sonlarında ve XVI. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Güney Sınırlarında önemli siyasi gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmeler, Portekizlilerin Hint Okyanusu'na deniz yolu ile ulaşması ve Hindistan'dan Doğu Akdeniz'e giden ticaret yollarını kapaması, Memlukluların Portekizliler ile ticaret yolları için mücadeleye başlaması, İran'da Safevi Devleti'nin kurulması, Osmanlı Devleti'nin Safeviler ile etnik ve dini nedenlerden dolayı mücadeleye başlaması, Osmanlı Devleti'nin Memluklu Devletine son vermesi ve Osmanlı Devleti'nin Baharat yolu için Portekizlilerle karşı karşıya gelmesidir.

Bu olaylar ticaret ilişkilerini büyük ölçüde olumsuz yönde etkilemiştir. XVI. yüzyılda Osmanlı – İran ticareti savaşlar sebebiyle gerilemiş ve XV. yüzyıldaki seviyesinin altında kalmıştır. Hindistan ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaret ise 1550'lerden itibaren gelişmeye başlamış ve Portekizlilerin Hindistan'a gelmesinden önceki seviyesine ulaşmıştır.

Tez çalışmamızda, Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti ile ilgili ticaret politikası, ambargolar, ticaret yolları, ticaret malları, tüccarlar, gümrükler, kullanılan paralar, şehirler, ile ilgili bilgiler de verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İpek ticareti, baharat ticareti, ticaret yolları, kervanlar, tüccarlar.

SUMMARY

Ph.D. Thesis

The Ottoman Empire's East Trade in XVI. Century

Mehmet KABACIK

University of Firat

The Institute of Social Sciences

Department of History

2001; Page: XVI + 367

In this thesis; it is tried to examine the trade relation of Ottoman Empire with Iran and India. In the last XV. century and in the beginning of XVI. century, it was occurred important political situations in the East and South borders of Ottoman Empire, These situation were that the Portugals had arrived the Indian Ocean by the sealine and the trade route that went from Indian to East Mediterianen had been interrumped, by the Portugals, Safevi Empire had been bounded in Iran, Ottoman Empire had struggled with Safevi Empire because of ethnical and religional matters, Memluklu Empire had been destroyed by Ottoman Empire and Ottoman Empire had faced with Portugals for spice line.

These events affected negatively the trade relation between nations. In XVI. century, the trade relation between Ottomans and Iran got worse because of wars and than level that the level of trade relation remained under the level that presented in XV. century. The trade relation between Indian and East Mediterranean started to get better in the beginning of 1550's and that came the same level with the level which presented before the coming of Portugals to Indian.

In our thesis, the trade politics of Ottoman Empire related to East Trade, embargos, trade routes, trade goods, merchants, customs, used money, countries, are presented information about.

Key Words: Silk Trade, Spice Trade, Trade Routes, Caravans, Merchants.

İÇİNDEKİLER

İÇ KAPAK.....	I
ONAY.....	II
ÖZET/SUMMARY.....	III
İÇİNDEKİLER.....	V
TABLolar LİSTESİ.....	IX
ÖNSÖZ.....	XI
KISALTMALAR.....	XII
KONU VE KAYNAKLAR.....	XIII

GİRİŞ**XVI.YÜZYILA GELİNCEYE KADAR DOĞU TİCARETİN GENEL
SEYRİ**

1.Roma ve Bizans Döneminde Doğu Ticareti	1
2.İslami Dönemde Doğu Ticareti.....	4
2.1.Emeviler, Abbasiler ve Memluklar Dönemi.....	4
2.2.Anadolu Selçukluları.....	13
2.3. Osmanlılar Dönemi.....	16

BİRİNCİ BÖLÜM**XV.YÜZYILIN SONLARI ve XVI.YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN
GENEL SİYASİ DURUMU ve DOĞU'DAKİ GELİŞMELER**

1. Osmanlı Devletinin Batı Politikası.....	24
1.1. II.Bayezid Dönemi.....	25
1.2. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Osmanlı-Avusturya İlişkileri ve Macaristan.....	26
1.3. Osmanlı-Fransa Münasebetleri.....	29
1.4. Osmanlı-Venedik Münasebetleri.....	31
2. Osmanlı Devleti'nin Doğu Politikası.....	33
2.1. Osmanlı-İran Münasebetleri.....	33
2.1.1 Safevi Devletinin Kuruluşu.....	33
2.1.2 Yavuz Sultan Selim Dönemi.....	37

2.1.3. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi.....	41
2.1.4. 1578-90 Osmanlı-İran Savaşı.....	44
2.2. Suriye ve Mısır'ın Fethi ve Hindistan Politikası.....	49
2.2.1. Osmanlı-Hint Münasebetlerinin Başlangıcı.....	49
2.2.2. Hindistan Deniz Yolunun Keşfi.....	51
2.2.3. Portekizliler'in Hindistan'a Gelişi.....	53
2.2.4. Portekizliler'e Karşı Hint-Memluk Münasebetleri.....	57
2.2.5. Suriye ve Mısır'ın Fethi ve Kızıldeniz'de Osmanlı Hakimiyeti...63	
2.2.5.1. Suriye ve Mısır'ın Fethi.....	63
2.2.5.2. Kızıldeniz'de Osmanlı Hakimiyeti.....	68
2.2.6. Basra Körfezi Kıyılarında Portekizliler ve Osmanlılar.....	72
2.2.7. Hindistan Seferleri.....	76
2.2.7.1. Hadım Süleyman Paşa'nın Hindistan Seferi(1538).....	76
2.2.7.2. Türk-Portekiz Barış Teşebbüsleri.....	82
2.2.7.3. Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in Hint Seferleri.....	85
2.2.8. 1554'den Sonraki Gelişmeler ve Osmanlı-Portekiz Münasebetleri	87
2.2.9. Osmanlı-Açe Sultanlığı İlişkileri.....	93
2.2.10. Osmanlı Devleti'nin Hindistan Politikasının Genel Bir Değerlendirmesi.....	95

İKİNCİ BÖLÜM

XVI.YÜZYILDA DOĞU TİCARETİNİN GENEL SEYRİ

1. Osmanlı-İran Ticareti.....	99
1.1. Ham ipek Ticareti.....	99
1.2. Osmanlı-İran Savaşlarının İpek Ticaretine Olan Etkisi.....	111
1.3. İpekli Kumaşlar ve Diğer Mallar.....	117
2. Osmanlı- Hindistan Ticareti.....	123
2.1. Memluklular Dönemi.....	123
2.2. Osmanlı Fethini Takibeden İlk Yıllar.....	125
2.3. Ticaretin Canlanmaya Başlaması.....	132
2.4. XVI.Yüzyılın Ortalarından İtibaren Hindistan Ticaretinin Gelişmesi....	136
3. Osmanlı Mukâta'a Kayıtları.....	145

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI TİCARET POLİTİKASI ve MÜESSESELER

1. Ticaret Politikasının Genel Esasları	155
2. Ticari Yasaklar ve Ambargolar.....	156
3. Gümrükler.....	163
3.1. İç Gümrükler.....	167
3.2. Dış Gümrükler ve Ahidnameler.....	192
3.3. Gümrüklerin Tahsili	212
4. Paralar.....	220
5. Kredi Temini ve Ticari Ortaklıklar.....	229
5.1. Kredi Temini.....	229
5.2. Ticari Ortaklıklar.....	231
6. Ticari İlişkilerde Ödeme Yöntemleri.....	233
7. Tüccarlar.....	236

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

FİZİKİ MEKANLAR ve ALTYAPI HİZMETLERİ

1. Ticaret Yolları.....	245
1.1. Kervan Yolları.....	245
1.1.1. Osmanlı-İran Kervan Yolları.....	246
1.1.2. Basra-Halep Kervan Yolları.....	249
1.2. Hac Yolları ve Ticari Önemi.....	252
1.3. Kara Yollarında Ulaşım.....	258
1.4. Deniz ve Nehir Yolları.....	263
1.4.1. Deniz Yolları.....	263
1.4.2. Deniz Yollarında Ulaşım.....	271
1.4.3. Fırat ve Dicle Nehir Yolları.....	275
1.4.4. Fırat ve Dicle Nehirlerinde Ulaşım.....	278
1.5. Yolların Güvenliğinin Sağlanması.....	281
1.5.1. Kara Yollarında Güvenliğin Sağlanması.....	282
1.5.2. Deniz Yollarında Güvenliğin Sağlanması.....	286
2. Şehirler.....	290

3. Ticaret Mekanları.....	300
---------------------------	-----

BEŞİNCİ BÖLÜM TİCARET MALLARI

1. İpek.....	306
2. Baharat.....	306
3. Dokumalar.....	310
4. Kıymetli Madenler.....	313
5. Köleler.....	318
6. Canlı Hayvan Ticareti.....	322
7. Boyalar.....	324
8. Diğer Mallar.....	328
SONUÇ.....	332
BİBLİYOGRAFYA.....	337
TİCARİ TERİMLER SÖZLÜĞÜ.....	350
EKLER	
EK 1- Bursa İpek Mîzânı Yasaknamesi	354
EK 2- Basra Kanunnamesi.....	357
EK 3- Anadolu Yolları ve Derbendler (Harita 1).....	365
EK 4- Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticaret Yolları (Harita 2).....	366
ÖZGEÇMİŞ.....	367

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo (1): XV.yüzyıl sonlarında ve XVI.yüzyıl başlarında Bursa ipek mîzânı mukâta'ası gelirleri.

Tablo (2): Halep ipek mîzânı gelirleri.

Tablo (3): Şam ipek mîzânı gelirleri.

Tablo(4):Bursa'da ham ipek fiyatları

Tablo (5):Bursa İpek mîzânı mukâta'ası'nın gelirleri.

Tablo(6): Kemah ve Erzincan şehirleri tamga gelirleri.

Tablo(7):Basra gümrük gelirleri.

Tablo(8): Basra'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(9): Bağdat'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(10): Musul'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(11): Diyarbakır'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(12): Mardin'de ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(13): Harput'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(14): Ruha (Urfa)'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(15): Şam'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(16): Beyrut'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(17): Halep'de ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Tablo(18): Bağdat'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(19): Musul'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(20): Mardin'de alınan gümrük vergileri.

Tablo(21):Ruha(Urfa)'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(22): Birecik'de alınan gümrük vergileri.

Tablo(23): Diyarbakır'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(24): Ergani'de alınan gümrük vergileri.

Tablo(25): Harput'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(26): Bayburd'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(27): Erzincan'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(28):Şam'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(29): Trablus(Şam)'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(30): Bursa'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(31): Trablus(Şam)'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(32): Şam 'da alınan gümrük vergileri.

Tablo(33): Dinlerine göre mültezimlerin sayısı ve oranı.

Tablo(34):100 dirhem gümüşten kesilen akçe sayısı.

Tablo(35): Altın ve gümüş paranın rayici.

Tablo(36): Osmanlı Darphane mukâta 'ası gelirleri

Tablo(37):Ticaret merkezleri arasındaki yolculuk süreleri.

Tablo(38): Dicle ve Satt ül- 'arab nehirlerinde toplanan vergi gelirleri.

Tablo(39):Bazı şehirlerde köle satışından elde edilen vergi gelirleri (akçe olarak).

Tablo(40): Boyahane mukâta 'aları gelirleri(akçe).



ÖNSÖZ

Ülkemizdeki tarih araştırmaları siyasi tarih ve teşkilat tarihi konularında yoğunlaşmış olup sosyal ve iktisat tarihi araştırmaları kısır kalmıştır. Biz, *XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti* adlı iktisat tarihi ile ilgili bir konuyu seçerek tarihimizin az işlenen bir yönünde çalışmayı tercih ettik.

XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti Doğu'da İnan ve Hindistan coğrafyasında yer alan devletlerle ticari ilişkiler içerisinde bulunmuştur. Dönemin taşıma olanakları ölçüsünde uzun mesafe ticaretine konu olan ipek ve baharat gibi yükte hafif pahada kıymetli malların ticareti yapılmış ve bu malların ticareti Osmanlı sınırlarını aşarak Avrupa'ya kadar ulaşmıştır.

XV. yüzyılın sonları ve XVI. yüzyılın başlarındaki siyasi gelişmeler, Portekizlilerin Hindistan deniz yolunu keşfi, Safevi Devleti'nin kuruluşu, Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Güney sınırlarında meydana gelen değişmeler, bölgede yerleşmiş ticari ilişkilerde köklü değişikliklere sebep olmuştur. Bu gelişmelerden Avrupa'da etkilenmiş ve özellikle baharat Avrupa'ya Portekizliler eliyle de ulaşmaya başlamıştır. Batılı tarihçiler kendi kaynaklarına dayanarak ortaya çıkan gelişmeleri incelemişlerdir. Akdeniz Dünyası üzerinde 50 yıldan fazla bir süre alışan F.Braudel ve araştırmalarıyla Türk Tarihi hakkında çok sayıda eserler veren Halil İnalçık, bu çalışmalardaki Osmanlı Arşivi eksikliğine işaret etmişlerdir.

Ülkemizdeki çalışmalarda ise konunun belli bir yönü üzerinde durulmuş veya konu yüzeysel olarak ele alınmıştır. Biz alışmamızda, bu eksiklikleri gidermek için Osmanlı Devleti'nin İnan ve Hindistan ile olan ticaretini bir bütün olarak ele aldık ve ticaret yolları üzerindeki mücadele, ticaretin seyri, ticaret yolları, ticaret malları, gümrükler, ambargolar gibi konuları mevcut çalışmalardan da istifade ederek arşiv kaynaklarına dayalı olarak incelemeye çalıştık.

Araştırma konusunun tespiti, planlanması ve hazırlanması sırasında yardım ve desteklerini esirgemeyen Saygıdeğer Hocalarım, tez yöneticim Doç.Dr. Orhan KILIÇ ve Prof.Dr. Mustafa ÖZTÜRK'e saygı ve şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca bazı belgelerin değerlendirilmesinde ve her zaman desteğini yanımda hissettiğim oda arkadaşım Yrd.Doç.Dr. Erdinç Gülcü'ye de teşekkürlerimi sunarım.

Mehmet Kabacık

Elazığ-2001

KONU ve KAYNAKLAR**1-Konu**

XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti adlı tez çalışmamızda Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticari ilişkilerini çeşitli yönleri ile incelemeye çalışacağız. XV.yüzyıl sonları ve XVI.başları, Ortadoğu ve Hindistan'da çok ciddi siyasi gelişmelerin yaşandığı bir dönemdir. XV. yüzyıl bitmek üzereyken Portekizliler Ümit Burnu yoluyla Hint Okyanusu'na ulaşmışlar ve dönemin en gelişmiş deniz filolarının sahibi olarak, bölgedeki uzun zamandır yerleşmiş olan siyasi ve ticari düzeni bozarak dengeleri alt üst etmişlerdir. Bu durum bölge ile yakın siyasi ve ticari ilişkileri bulunan Memlûkluları, Portekizliler ile karşı karşıya getirmiştir.

Bölgedeki diğer büyük siyasi değişiklik, yüzyılın ilk yıllarında İran'da meydana gelmiştir. İran'da Şia anlayışı üzerine Türkmenlerin kurduğu Safevi yönetimi İran'a hakim olmuştur. Safevilerin, Osmanlı toprakları üzerinde Şia anlayışını yaymak, taraftar toplamak ve karışıklık çıkarmak gibi faaliyetlere başlamaları üzerine, Osmanlı-Safevi ilişkileri çok ciddi bir şekilde bozulmuştur.

1514'de Çaldıran ile başlayıp 1517'de Ridaniye ile noktalanın siyasi gelişmeler, Osmanlı Devleti'ne çok geniş alanları, başta Doğu Anadolu olmak üzere Suriye, Mısır ve Arabistan'ı kazandırmıştır. Bu gelişmeler neticesinde Memlûkluların Portekizliler ile denizlerde başladığı mücadeleyi Osmanlılar devr alırken, Safeviler ile yüzlerce yıl devam edecek bir mücadele devresi başlamış oluyordu.

XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde, Osmanlı Devleti'nin Doğu ticareti güzergahında özetlemeye çalıştığımız çok ciddi siyasi gelişmeler yaşanmıştır. Bu ana gelişmelerin uzantısı yüzyıl boyunca devam etmiştir. XVI. yüzyıl başında meydana gelen siyasi olaylar, ipek ve baharat ticareti güzergahı olarak bilinen bölgenin ticari hayatını da oldukça etkilemiştir. Tez konumuzu, bu büyük değişimin yaşandığı coğrafyadaki ve zaman dilimindeki ticaret ilişkileri oluşturmaktadır.

Yüzyılın başlarındaki büyük siyasi değişiklikler ve buna bağlı olarak ticarete meydana gelen değişikliklerin yüzyıl boyunca geçirdiği safhalar, tez çalışmamızın I. ve II. bölümünün konularını oluşturmaktadır. Giriş bölümünün konusunu ise, ilk dönemlerden büyük değişimin yaşandığı XVI. yüzyıla kadarki ticaretin genel seyri oluşturmaktadır.

Diğer bölümlerin konularını ticaret politikası, gümrükler, paralar, yollar, alt yapı hizmetleri, ticaret malları gibi başlıklar oluşturmaktadır. Belirtilen konularda mevcut durum ve yüzyıl boyunca meydana gelen değişiklikler anlatılmaya çalışılacaktır.

Zaman olarak XVI. yüzyıla sınırlı olan konu, mekan olarak Osmanlı Devleti'nin Hindistan ve İran ile ticaret güzergahı olan Anadolu, Suriye, Irak ve Arabistan ile sınırlandırılmıştır. Hindistan ile ticarete önemli bir konuma sahip olan Mısır'a zaman zaman değinilecek olmakla beraber, esas itibarıyla ayrı bir araştırma konusu olacak kadar geniş olmasından dolayı tez konusu dışında tutulmuştur.

2-Kaynaklar

a- a- Arşiv Kaynakları

Mühimme Defterleri, Osmanlı Devleti'nin en üst düzeyde karar alma organı olan Divan-ı Hümayun'da devletin siyasi, askeri, idari, iktisadi ve diğer tüm alanlarda alınan kararların kaydedildiği defterlerdir. İstanbul Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan *Mühimme Defterlerinin* XVI. yüzyıla ait olanların tamamı incelenmiş, konumuzla ilgili olanlardan büyük ölçüde istifade edilmiştir.

İncelemiş olduğumuz döneme ait çok sayıda *Tahrir defteri* bulunmaktadır. Bu defterler, fetihlerden sonra, saltanat değişikliklerinde ve 20-30 yıl gibi zaman dilimleri içerisinde ve gerekli görüldüklerinde, belli bölgelerin ekonomik potansiyelleri, üretimi, vergi çeşitleri, nüfusu ve benzeri durumlarını tespit etmek için düzenlenirlerdi. *Mufassal, icmal, vakıf tahrir defterleri* gibi çeşitleri bulunan bu kayıtlar, döneminin iktisadi, askeri, siyasi, sosyal durumları hakkında bilgi veren en önemli kaynaklardan birisidir. Tezimizde, *tahrir defterlerindeki* kanunnamelerden ve mukata'a kayıtlarından oldukça istifade edilmiştir. Kanunnamelerden bölgeler arası ve uluslar arası ticarete konu olan mallar, bu mallardan alınan vergilerin oranı, miktarı, zamanla meydana gelen değişiklikler gibi çeşitli konuların tespiti hususunda faydalanılmıştır. *Tahrir defterleri* İstanbul Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki Tapu Tahrir ve Maliyeden Müdevver Defterler kataloglarında, Ankara Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Kuyûd-ı Kadime Arşivi kataloğunda bulunmaktadır. Bu arşivlerde bulunan 20 adet defterden faydalanılmış olup, bibliyografya kısmında defter numaraları ayrıntılı olarak verilmiştir.

Arşivlerde faydalandığımız diğer bir grup kaynak mukata'a kayıtları ile ilgili belgelerdir. Belli bir bedel karşılığında mültezimlere ihale edilerek iltizama verilen vergi kaynaklarının iltizam tutarları ve tahsil edilen vergi miktarları *mukata'a*

defterlerine kaydedilirdi. XVI. yüzyıla ait çok az sayıda *mukata'a defteri* günümüze kadar ulaşmıştır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Kamil Kepeci tasnifi Bursa Mukata'ası Kalemine ait 5269 numaralı defter, XVI. yüzyılın son yıllarındaki Bursa mukata'a kayıtlarıyla ilgilidir. Bu defterdeki kayıtlardan sınırlı ölçüde istifade edilebilmiştir. Yine Başbakanlık Osmanlı Arşivi *Bab-ı Defteri Dosya Usulü Envanter Kataloğu (D.BRM)* 1 numaralı dosyası XVI.yüzyıl Bursa mukata'aları ile ilgilidir. Bursa mukata'aları ile ilgili yazışmaların yer aldığı dosyada konumuzla ilgili az sayıda belge bulunmaktadır.

Taşradaki adli, idari, askeri, iktisadi ve diğer bütün resmi işlemlerin kayıt edildiği *şer'ie sicilleri* tarihçilerin en önemli bilgi kaynaklarından. *Bursa Şer'ie Sicilleri*, muntazam seriler halinde günümüze ulaşabilen birkaç ilimizin *şer'ie sicillerinden* biridir. Ankara Millî Kütüphane arşivlerinde bulunan ve yüzlerce ciltten oluşan Bursa Şer'ie Sicillerinden kısıtlı araştırma imkanlarımızdan dolayı sınırlı bir kısımdan faydalanabildik. *Bursa Şer'ie Sicilleri* üzerinde çok uzun çalışmalar yapan Fahri Dalsar ve Halil İnalçık, Bursa'nın İran ve Hindistan ile olan ticaret bağlantılarına ilişkin yüzlerce sicil belgesini yayınlamışlardır. Gerek *şer'ie sicillerinden* ve gerekse bu belge yayınlarından oldukça istifade edilmiştir.

Şer'ie sicilleri, diğer arşiv kaynaklarında bulunmayan bir çok bilgiyi içermesinden dolayı büyük bir boşluğu doldurmaktadır. İpek ticaretinin en önemli merkezi konumundaki Bursa'ya ait *şer'ie sicillerinin* mevcudiyeti Osmanlı-İran ticaretinin bir çok yönünün aydınlatılmasına büyük katkı sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin Doğu ticareti güzergahındaki bölgenin büyük bölümünün bugün sınırlarımız dışında olması ve buraların *şer'ie sicillerinin* akıbetinin bilinmemesi konumuz açısından büyük bir eksikliklerdir.

b-Klasik Kaynaklar

Vekayiname türünden kaynaklardaki bilgilerin çoğunluğunu siyasi ve askeri konularla ilgili bilgiler ihtiva etmektedir. İktisadi konularla ilgili çok az ve dolaylı yollardan bilgiler bulunmaktadır. Siyasi ve iktisadi konularda faydalandığımız başlıca *vekayinameler*, Hoca Sadeddin Efendi'nin *Tacü't-tevarih'i*, Naima Tarihi, Peçevi Tarihi, Solakzade Tarihi, Celalzade Mustafa'nın *Selimnamesi*'dir.

Seyahatnameler, siyasi olayların yanı sıra yerleşim birimlerinin iktisadi ve sosyal durumları hakkında bilgi veren kaynaklardır. Hollandalı seyyah Leonhart Raufolf, 1574'de Halep'den Bağdat'a kadar gidip geri dönmüş ve bölgenin ticari ve sosyal durumu hakkında oldukça bilgi vermiştir. Bu seyyahın Arapça'ya "Rihlet-ül

Maşrık İlel-Irak ve Suriye ve Lübnan ve Filistin” adıyla çevrilmiş seyahatnamesinden faydalanılmıştır. Diğer istifade edilen *seyahatnameler*, İbn-i Fadlan, Polonyalı Simeon, Bertrandon De La Broquiere ve Ludovico Dı Varthema’nın *seyahatnameleridir*.

c-Tetkik Eserler

Osmanlı Devleti’nin Doğu ticareti hakkında, birçok tarihçi konuyla doğrudan veya dolaylı olarak ilgili çalışmalar yapmış, bu konuda çeşitli makaleler ve kitaplar hazırlamıştır. Bu eserlerde Osmanlı Devleti’nin İran ve Hindistanla olan ticari ilişkileriyle ilgili olarak, ticaret yolları, ticaret malları, gümrükler, ambargolar, ticaret yolları üzerindeki mücadeleler gibi konunun bir veya birkaç yönü incelenmiştir. Bibliyografya kısmında faydalanılan eserlerin tümü belirtilmiş olmakla beraber, Doğu ticareti üzerinde yoğunlaşan ve bu konuda değerli eserler veren bazı tarihçilerin adından bahsetmek istiyoruz. Başta Halil İnalçık olmak üzere, Halil Sahillioğlu, Fahri Dalsar, Cengiz Orhonlu ve Salih Özbaran’ın çalışmalarından oldukça istifade ettik. Yabancı araştırmacılardan başta Fernand Braudel olmak üzere Suraya Faroqhi, Robert Mantran, Andrea Raymond, C.R. Boxer, Rızaulhak Şah ve M.Yakub Mughul’un çalışmalarından oldukça faydalanılmıştır.

Şehir tarihlerine ait çalışmalar da faydalandığımız diğer önemli bir grup tetkik eserlerdir. Doğu ticareti güzergahındaki Halep, Bağdat, Musul, Mardin, Harput, Kemah, Urfa, Birecik ve Van sancaklarına ait şehir tarihi çalışmaları, tezimizin hazırlanması sırasında müracaat ettiğimiz önemli eserler arasındadır.

GİRİŞ

XVI.YÜZYILA KADAR DOĞU TİCARETİ'NİN GENEL SEYRİ

1-Roma ve Bizans Döneminde Doğu Ticareti

Doğu ticareti denildiği zaman, medeniyetin beşiği sayılan Güneydoğu Akdeniz bölgesi ile Asya ve Avrupa arasında yapılan ticaret anlaşılmaktadır. İlk uygarlıklar bölgede bulunan Mısır ve Mezopotamya'da gelişmiştir. İnsanlar yerleşik hayata geçip, uygarlık geliştikçe, dalga dalga ticaret de gelişmiştir. Coğrafi çevre, kültür ve uygarlığın gelişmesinin her alanında etkili olduğu gibi, ticaretin gelişmesinde de çok önemli bir role sahipti. Bu yönüyle Orta-Doğu, Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının birleştiği stratejik bir konumda, Doğu ve Batının buluşması için zorunlu doğal bir güzergahı oluşturuyordu.

İnsanoğlu yerleşik hayata geçip siyasi organizasyonlar oluşturdukça, yakın çevresinden başlamak üzere ticari faaliyetler içerisine girmiştir. Anadolu ile Mezopotamya arasında ilkçağlardan itibaren karşılıklı ihtiyaç maddelerinin ticareti yapılmaya başlamıştır. Anadolu'nun en eski sakinlerinden olan Hititler, Mezopotamya'daki Asurlular ile yakın ticari ilişki içerisinde bulunmuşlardır. Ticaretle uğraşan Asurlular, M.Ö. 2000'den itibaren Anadolu'nun çeşitli yerlerinde ticaret kolonileri kurmuştur. Kültepe, Boğazköy, Alishar'da kurulan ticaret kolonileri (M.Ö. XIX-XVII.yüzyıllar) sayesinde Anadolu'daki şehir devletleri ile Mezopotamya ve Kuzey Suriye arasında ticari ilişkiler gelişmiştir. Asurlular, kervanlarla Asur ülkesinden Anadolu'ya kalay ve çeşitli dokumalar getiriyor ve karşılığında altın ve gümüş götürüyorlardı¹.

Çok çeşitli uygarlıkların kurulduğu Anadolu'da M.Ö.VII.yüzyılda Lidyalılar yeni bir siyasi güç olarak ortaya çıkmışlardır. Batı Anadolu'da hakimiyetlerini sürdüren Lidyalılar, ticari hayatını değiş-tokuş yöntemi ile sürdüren insanoğluna, ilk defa devlet tarafından sikke basılması işlemini gerçekleştirerek ve bunu yaygınlaştırarak hizmet etmişlerdir. Altın ve gümüş karışımı olan ilk parayı basan Lidyalılar, ticaret yaşamının pratik hale gelmesini sağlamışlar ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır².

¹ Ali M.Dinçol, "Hititler", *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, c.I, İstanbul 1982, s.21-22.

² Veli Sevin, "Lydialılar", *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, c.II, İstanbul 1982, s.257.

M.Ö.VI.yüzyılda İran'da kurulan Pers İmparatorluğu'nun sınırları içerisine, önce İran'ın Güneyinden Ortadoğu'ya ulaşan Hint ticaret yolu katılmıştır. Daha sonra Persler, Mezopotamya ve Anadolu'yu da sınırları içerisine katmışlardır. M.Ö.546'da Lidya'da dahil olmak üzere bütün Ege kıyıları Pers egemenliğini kabul etmek zorunda kalmıştır. Persler hakim oldukları toprakları satraplık adı verilen eyaletlere bölmüşlerdir. Satraplıklardaki siyasi hakimiyetlerini güçlendirmek ve ticareti geliştirmek için Persler büyük yollar yapmışlardır. Bunların içinde en önemlisi Efes'i Güney İran'daki Sus'a bağlayan Kral Yolu'dur³. Basra Körfezi, Mezopotamya, Suriye, Mısır, Kızıldeniz, Akdeniz ve Arabistan kervan yolları ile birbirlerine bağlıydı.

M.Ö.337'de Makedonya tahtına çıkan Büyük İskender, M.Ö.334'de Anadolu'dan başladığı büyük istila hareketinde Hindistan'daki İndus Nehri'ne kadar ulaşmıştır. 13 yıllık hükümdarlığı döneminde, imparatorluğunun sınırlarını Adriyatik'den İndus Nehri'ne, Aral Gölü'nden Mısır'a kadar genişletmiştir. İskender feth ettiği bölgelerde, eski yolları tamir ettirmiş, gereken yerlere yenilerini yaptırmıştır. Ticaret yönünden gelişmeye elverişli yörelere yeni kentler kurdu muştur. Buralara Makedonları, Grekleri ve yerli halkı yerleştirerek canlılık kazanmasını sağlamıştır⁴. M.Ö.326'da İskender'in ölümüyle, Makedonya Krallığının toprakları komutanları arasında paylaşılmıştır. M.Ö. I. yüzyılda ise bu toprakların Mısır ve Fırat'ın Doğusuna kadar olan kısmı, Romalılar tarafından ele geçirilmiştir.

M.Ö. I. yüzyıla kadarki siyasi ve ticari durumunu ana hatları ile belirttiğimiz bölgeye, bu tarihten sonra nüfuzu aktif olarak bin yıldan daha fazla devam edecek yeni bir güç geliyordu. Romalılar, Ortadoğu'da hakimiyetlerini sağlamlaştırdıktan sonra ticareti geliştirmek için yeni yollar yaptırmışlar, eskilerini tamir ettirmişlerdir.

Mısır ve Kızıldeniz'den Hindistan'a yapılan deniz yolculukları kıyılardan seyredilerek yapılabiliyordu. Romalılar döneminde (M.S.80), Hint Okyanusu'ndaki muson rüzgarlarının özellikleri hakkında *Hint Denizinin Periplusu* adlı eser yazılmış ve gemiciler muson rüzgarlarından faydalanarak Haziran'dan Ekim ayına kadar kolayca Hindistan'a nasıl gidebileceklerini öğrenmişlerdi. M.S. IV.yüzyılda Kızıldeniz'den Hindistan'a gidip gelen Roma gemilerinin sayısı yılda 120'ye kadar ulaşmış ve aradaki ticaret büyük bir gelişme göstermiştir. Neron döneminde Roma paraları, Hint biblolarıyla değiştirilmekten büyük değer kaybetmişti. Hindistan'da Romalılara ait çok

³ Emine Yamanlar, *Uygarlık Tarihi*, Ankara 1999, s.50.

⁴ Mehmet Özsaıt, "Anadolu'da Hellenistik Dönem", *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, c.II, İstanbul 1982, s.287-288.

para bulunmuştur⁵. Bu durum Hint-Roma ticaretinin ne denli gelişmiş olduğunu göstermektedir.

Çin'den Batı ülkelerine ihraç edilen ipek, dönemin en önemli ticaret mallarından birisini oluşturuyordu. Orta Asya'da Türklerin yaşadığı bölgelerden de geçen ve geçtiği güzergaha adını veren ipek, daha M.Ö. II. yüzyılda Çin'den Karadeniz'e ulaşmış ve önemli bir ticaret malı olmuştu⁶. Çin'den başlayıp Roma sınırları içerisindeki Akdeniz'e kadar ulaşan ipek yolunun kontrolü ticari öneminden dolayı, Hunlardan itibaren aşağı yukarı 1000 yıldan fazla bir süre Türk-Çin mücadelelerinin başlıca sebeplerinden birini teşkil etmiştir⁷.

Ticari öneminden dolayı ipek kozasının Çin'den dışarıya çıkarılması yasaklanmıştı. Bizans, Çin'den yüklü miktarda ham ipek alıyor ve işliyordu. M.S. 552 yılında iki Bizanslı rahip, bastonlarının içerisinde ipek böceği tohumlarını kaçırıp İstanbul'a getirmeyi başarmışlardır. Bu tarihten sonra Bizans topraklarında da ham ipek üretilmeye başlamıştır. Ham ipek ticaretinin Bizans ekonomisindeki öneminden dolayı, ipek böceklerinin İstanbul'a getirilmesi büyük bir olay olarak kabul edilmiş ve hakkında eserler yazılmış, tablolar yapılmıştır⁸.

İran'da da ham ipek üretimi ve sanayisi oldukça gelişmişti. İpek dokumalara ait en eski örnekler İran'da bulunmuştur. İran'ın Bizans ile ticaretinde ipek önemli bir ticaret maddesiydi⁹. Göktürkler, Çin'den Bizans'a uzanan ipek ticaretinde Sasanileri devre dışı bırakmak için, 567'de bir elçilik heyetini İstanbul'a göndermiştir. Fakat görüşmeler tam bir işbirliği ile sonuçlanmamıştır¹⁰.

Doğu'nun baharat ve ipeğini en kestirme yoldan Akdeniz'e ulaştıran yollar İran'dan geçiyordu. Ancak Sasaniler'in Bizanslılarla mücadelelerinden dolayı, Bizanslılar, ticaret yollarını Sasanilerin nüfuzunun ulaşamadığı, Kuzeyde Kafkasya'dan, Güneyde Basra Körfezi ve Kızıldeniz yollarıyla yapmayı tercih ediyordu. İran'daki yönetim ise, transit ticaretin barış zamanında gelirinden, savaş zamanında stratejik öneminden faydalanmak istiyordu. Bu da her iki devletin, sınırları dışındaki bölgelerde etkin olmak için sürekli mücadele içinde bulunmalarına sebep oluyordu¹¹.

⁵ Daniel J.Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, (Çeviren Fatoş Dilber), Ankara 1996, s.178.

⁶ A.Zeki Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1981, s.40.

⁷ İbrahim Kafesoğlu, *Türk Millî Kültürü*, İstanbul 1984, s.62.

⁸ Fahri Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik*, İstanbul 1960, s.6.

⁹ Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara 1981, s.44.

¹⁰ H.Dursun Yıldız, "Bizans Tarihi", *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, c.III, İstanbul 1982, s.440.

¹¹ Bernard Lewis, *Hıristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 yıllık Tarihi*, (Çeviren Mehmet Harmancı), İstanbul 1996, s.36.

Uzun mesafeli dış ticaretten alınan gümrük vergileri, ticaret yolu güzergahının uygun yerlerinde tahsil ediliyordu. Roma'nın Doğu ticareti güzergahında, Mısır ve Palmyr(Tedmür)'de gümrük vergileri tahsil ediliyordu. Mısır yolu ile yapılan Hindistan ticaretinde, Süveyş'de ve ülke içerisinde meks denilen yerlerde gümrük vergisi alınmıyordu¹². Şam ile Fırat Nehri arasında, bir taraftan Çin'e kadar uzanan ipek yolu, diğer taraftan Basra Körfezi ile bağlantılı önemli ticaret yollarının kesiştiği yerde bulunan Palmyr, Romalılar döneminde önemli bir gümrük merkeziydi¹³. M.S.136'da Grekçe yazılmış gümrük tarifeleri günümüze kadar ulaşmıştır¹⁴.

VII.yüzyıl başlarında Hicaz bölgesinde yeni bir din olarak ortaya çıkan İslamiyet etrafında birleşen Arabistan yarımadasının Arapları, çok kısa bir zaman dilimi içerisinde Mısır, Suriye, Irak ve İran'a hakim olmuşlardır. Kısmen Anadolu'yu da ele geçiren bu yeni dinin temsilcileri, Doğu-Batı ticaret güzergahına hakim olarak yeni bir dönemi başlatmışlardır.

2-İslami Dönemde Doğu Ticareti

2.1. Emeviler, Abbasiler ve Memlûklular Dönemi

İslamiyetin doğup geliştiği topraklar, önemli ticaret yollarının geçtiği ve halkının da ticaretle uğraştığı bir bölge idi. İslam Peygamberinin bizzat kendisi de gençliğinde ticaretle uğraşmıştı. Bu yüzden İslami döneme geçmeden önce, Arabistan yarımadasındaki ticari faaliyetlere de kısaca bir göz atmak istiyoruz.

İlkçağlardan itibaren Arabistan, Mezopotamya, Suriye, Mısır, Basra Körfezi ve Kızıldeniz birbirlerine kervan yolları ile bağlıydı. Mekkeliler, çok eski dönemlerden beri Arabistan'ın komşu bölgeleri ile ticaret yapıyorlardı. Arabistan'ın Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan yolların üzerinde bulunması yanında, bölgenin tarım yapabilecek olanaklardan da mahrum bulunması bölge halkını zorunlu olarak ticarete yönlendirmişti. Bu özellikler bölgede yaşayan Arapları, milletlerarası ticaretle uğraşan insanlar konumuna yükseltmiştir.

Arabistan'ın bilinen en eski devleti bölgenin Güneyinde kurulan Sebe' Devleti'dir. Sebe'liler M.Ö. 1250 yıl, Kızıldeniz'de ticareti tekellerinde bulundurmuşlardır. Arabistan'ın Güneyinde, stratejik bir mevkide, Hindistan yolu üzerinde bulunma, Sebe'lilere büyük bir avantaj sağlamıştır. Yemeklere lezzet vermek

¹² Turhan Atan, *Türk Gümrük Tarihi*, Ankara 1990, s.8.

¹³ A.R.Bekin, *İpek Yolu*, s.18.

¹⁴ F.Buhl, "Tedmür", *İ.A.*, c.12, İstanbul 1993, s.113.

ve mabetlerdeki dini ayinlerde tütsü yakmak için kullanılan buhur, mürrü safi ve diğer güzel kokulu maddeler burada üretilmekteydi. Basra körfezinden çıkarılan inciler, Hindistan'dan gelen baharat, dokumalar, kılıçlar, Çin'den gelen ipek, Habeşistan'dan gelen köleler, fildişi, altın ve devekuşu tüyleri Mısır ve Akdeniz sahillerine Sebe'liler tarafından ulaştırılırdı. Bu mallar Kızıldeniz yoluyla Mısır'a götürülürdü. Diğer bir güzergah da Mekke ve Petra'dan geçen ve Arabistan Yarımadası'nın Güneyinden Kuzeyine doğru uzanan bir kervan yoludur. Bu yol Akdeniz sahillerine ve Mezopotamya'ya ulaşmaktaydı¹⁵.

Sebe'lilerden sonra bölgede hakimiyeti Himyeri kabilesi sağlamıştır (M.Ö.115). Batılı milletlerin gitgide artan bir şekilde Doğu'nun kumaş, koku ve baharatına alışması, Güney Arabistanlıların mallarının fiyatını ve vergilerini yükseltmesine sebep olmuştur. Bunun üzerine Mısır'daki Ptolemy'ler ve arkasından buraya hakim olan Romalılar Hindistan deniz yolu ile ilgilenmeye başlamışlardır¹⁶. Yukarıda değindiğimiz gibi, M.S.80 yıllarında Romalılar'da Kızıldeniz yoluyla Hindistan'a ticaret gemileri göndermeye başlamıştı. Bu durum Himyerililerin ticaret gelirlerinde bir azalmaya yol açmıştır.

Arabistan'ın Kuzeyindeki Petra ve Palmyra(Tedmür) şehirlerinin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı güzergahındaki ticaret yolları üzerinde olmaları dikkati çekmektedir. Palmyra, Suriye'den Yemen'e uzanan Güney-Kuzey güzergahında bulunmanın yanında, Roma ile İran arasındaki Doğu-Batı güzergahı üzerinde bulunuyordu. Şam ile Fırat arasında, Suriye çölünün tam ortasında kurulu bulunan Palmyra, Şam'dan Çine kadar uzanan kervan yolunun üzerinde gelişen bir şehirdi. En parlak dönemini M.S. I-III. yüzyıllar arasında yaşamıştır ve bu dönemden kalan kitabeleri ve abidevi eserleri günümüze kadar ulaşmıştır¹⁷. Petra, Ürdün ve Orta Arabistan arasındaki en önemli konak yeri durumundaydı. Petra, Kızıldeniz'in Romalılar tarafından kullanılmaya başlaması ve Doğu-Batı ticaret yolunun tedricen Kuzeye, Palmyra'ya kaymasıyla önemini kaybetmeye başlamıştır. Kuzey-Güney arasındaki kervan yolu, Osmanlılar döneminde de hac ve ticaret yolu olarak kullanılacak, daha Batıya Akdeniz'in kıyı istikametine kaymıştır¹⁸.

¹⁵ Philip K.Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, (Çeviren Salih Tuğ), c.I, İstanbul 1989, s.79-81.

¹⁶ P.K. Hitti, *a.g.e.*, c.I, s.93.

¹⁷ F.Buhl, "Tedmür", s.113

¹⁸ P.K.Hitti, *a.g.e.*, c.I, s.113.

Arabistan Yarımadası'nda çok sayıda panayır düzenlenmekteydi. Bunların bir kısmı İslâmi dönemde de devam etmiştir. Her sene belli bir tarihte Arabistan'ın belli yerlerinde (Bedr, Hubaşe, Dumetü'l-cendel, el-Muşakkar, Suhar, Hacer, Ukaz Panayırları) panayırlar düzenlenmekteydi. Bu panayırlar, Doğudan Batıya, Kuzeyden Güneye bütün bölgelerde yapılmaktaydı. Panayırlara sadece bir bölgenin insanları değil, her bölgeden insanlar katılmaktaydı. İran, Hint, Çin ve diğer ülkelerden de tüccarlar bu panayırlara katılmak üzere gelmekteydi¹⁹.

İslamiyet, önemli bir ticaret ve tüccar kenti olan Mekke'de doğmuştur. Kabileler halinde yaşayan Araplar, kısa bir zaman içerisinde Hz.Muhammed'in etrafında toplanarak bir İslâm devleti oluşturmuşlardır. Bu devlet, daha Dört Halife devrinde Bizans ve Sasanilere ait Mısır, Suriye, Irak ve İran'ı ele geçirerek Ortadoğu'da hakimiyetini kurmuştur. Emeviler döneminde (711) İspanya'ya girilirken Akdeniz de büyük ölçüde Müslümanların kontrolüne girmiştir. Doğu-Batı ticaretinin en önemli güzergahı olan Doğu Akdeniz limanlarına tamamıyla Müslümanlar hakim oldu. Müslümanların Doğu Akdeniz limanlarına hakim olmasından sonra, bu limanlar Batılı tüccarlara kapandı. Avrupalılar, yüklü gümrük ve haraç karşılığında Müslümanlardan imtiyazlar alarak Doğu'da ticaretlerini sürdürebildiler. Müslümanların Hıristiyanlar aleyhine sürekli genişlemesi ve aradaki gerginlik Doğu-Batı ticari ilişkilerini oldukça azalttı. Müslümanların Doğu Akdeniz'e hakim olmaları üzerine, Avrupalıların Doğu ile ticaretleri Karadeniz'e kaydı ve bu güzergahdan yapılmaya başladı. IX-XI. yüzyıllarda Bizans gemicileri Karadeniz'de oldukça faal idiler ve Trabzon Karadeniz'in en büyük limanlarından biri haline geldi²⁰.

Müslümanlar, bu geniş coğrafyaya hakim olduktan sonra buradaki ticaret yollarının önemini bilinci içinde hareket ederek ticareti geliştirmek için çalışmalar yapmışlardır. Emeviler döneminde başkent Şam, Abbasiler döneminde Bağdat olunca Suriye-Irak bölgesinde ticari hareketlilik artmıştır²¹. Müslümanlar, Hint Okyanusu, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Akdeniz sahillerindeki limanlarda yoğun ticari ilişkilere girişmişlerdir. Bağdat'tan yaldızlı tabaklar, türlü yağ ve maddelerden imal edilen kokular, cam, şeker, ipek ve pamuktan dokunmuş kumaşlar, cübbe ve kaftanlar ve daha bir çok mal Basra yolu ile Hindistan'a, Kahire'den çeşitli ticaret yollarıyla Güney ve Batı Afrika memleketlerine ihraç edilirken, Bağdat'a çeşitli yönlerden gelen kervanlarla

¹⁹ Ahmet Turan Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, İstanbul 1999, s.18.

²⁰ Arslan Ebisel, *Dünya Ticaret Yolları*, İstanbul 1943, s.11.

²¹ A.T.Yüksel, a.g.e., s.80.

çok miktarda mal ithal edilmekteydi. İthal edilen ürünler arasında, Hindistan'dan yakut, zümrüt ve mercan, Bahreyn adaları ve Seylan adasından gelen inci, Hindistan'dan gelen baharat, Çin'den gelen kıymetli porselenler, ipekli kumaş ve itriyat, Rusya ve Karadeniz'den av derileri ve kürkleri, Keşmir'den gelen şallar ve yünlü kumaşlar, Tibet ve Türkistan'dan gelen tıbbi maddeler ve misk, Nişabur'dan itriyat, İran'dan ipekli dokumalar ve halı yer almaktaydı²².

İslam medeniyeti en parlak dönemine Emeviler'den sonra Abbasiler döneminde ulaşmıştır. Müslümanlar Kafkasya'dan Afrika'nın iç kesimlerine, İspanya'dan Orta Asya'ya kadar çok geniş bir alana hakim olmuşlardır. Müslüman tüccarlar Hindistan'dan Çin'e kadar çok geniş bir alana yayılmışlar, Müslümanların hakim olduğu ülkelerden, Doğu'dan Batı'ya ticari ilişkiler çok yoğun bir şekilde gelişmiştir. İslam dünyası ticaret ve sanayiinin gelişmesinin de etkisiyle ulaşılan refah sayesinde bilim, sanat, mimari, edebiyat ve tüm güzel sanatlarda zirveye çıkmıştı. İslam dünyasının ilerlemesi karşısında geri çekilen, içine kapanan, ticaret yollarının uzağında kalan Batı dünyası, en sıkıntılı dönemlerinden birini yaşamaktaydı.

Abbasilerin kurmuş olduğu parlak düzenin yavaş yavaş çözülmeye başladığı dönemde, Müslümanların yardımına Türkler yetişmiştir. Abbasi halifesinin siyasi otoritesini kaybetmeye başladığı dönemde Selçuklular, Irak ve Suriye'ye hakim olmuşlar, Bağdat'da bulunan Abbasi halifesinin siyasi yetkilerini fiilen elinden almışlar, sadece dini işlerinden sorumlu bir yetkili konumuna getirmişlerdir. Diğer taraftan Selçuklular, Anadolu içlerinde Bizans'a karşı ilerleyerek Ege ve Marmara kıyılarına kadar ulaşmışlardır.

Selçuklular'ın Ortadoğu'ya hakim oldukları dönemde, birbiri peşi sıra Haçlı seferleri yapılmıştır. Sayıları yüzbinleri aşan Haçlı ordularına karşı, Selçuklulara bağlı kuvvetler mücadele etmiş ve Hıristiyanlara karşı İslâm dünyasının koruyucusu olmuşlardır. Türklerin mücadelesi sayesinde, Haçlılar, ancak Doğu Akdeniz'in sahil kısmında ve içerde bazı noktalarda küçük prenslikler kurabilmişlerdir.

Dini, siyasi, iktisadi bir çok sebepleri bulunan Haçlı seferlerinin, ilk iki amacını gerçekleştirmedeki başarısı oldukça sınırlı olmuştur. Suriye ve Filistin sahillerine yerleşen Haçlılar, Batıdan daha ileri bir medeniyetle karşılaşmanın yanında, yeni ticari ilişkiler de geliştirmişlerdir. Müslümanların Ortadoğu'ya hakim olmasıyla Batı dünyası,

²² Sezgin Güçlüay, *Selçuklular Döneminde Ortadoğu'da Ticaret (XI-XIII.Yüzyıllar)*, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1999, s.37.

Doğu ile ticaretlerini daha çok Mısır ve Bizans üzerinden gerçekleştiriyorlardı. Haçlı seferleriyle Suriye ve Filistin'de üsler elde eden Haçlılar, Doğu ile ticaretlerini bu bölgeden sürdürmeye başlamışlardır²³. Doğu'nun baharat, ipek gibi değerli mallarının ve Batı mallarının ticareti bu bölgeden yapılmaya başlamıştır. Bu ticarete özellikle İtalyan devletleri aktif olarak yer alıyordu. Haçlı askerlerini ve ağırlıklarını deniz yoluyla Suriye ve Filistin kıyılarına taşıyan Venedik, Ceneviz, Amalfi, Piza ve Floransalılar, kurulan Haçlı prensliklerinden çeşitli imtiyazlar alarak buralarda ticarethaneler kurmuşlardır. İtalyan devletleri, imtiyazlar sayesinde ticari ilişkilerini oldukça geliştirmişler, Bizans'ın da gücünü kaybetmesiyle Akdeniz'in en kuvvetli savaş ve ticaret filosuna sahip olmuşlardır. XIII.yüzyıl sonlarında, Doğu Akdeniz'deki Haçlı prensliklerinin ortadan kaldırılmasıyla, Venedik ve Cenevizler, Karadeniz'deki mevcut ticari ilişkilerine ağırlık vermeye başlamışlar, buralarda yeni ticaret kolonileri kurmuşlardır²⁴. Yaklaşık ikiyüz yıl süren Haçlı seferleri, yüzbinlerce insanın ölümüne sebep olan siyasi mücadeleler yanında, ticari ilişkileri geliştirmiş, Doğu-Batı ticaretinde daha aktif bir bölge oluşturmuştur²⁵.

1206'da bütün Moğol kabilelerini bir birlik altında topladıktan sonra Cengiz Han, meşhur istila hareketini başlatmıştır. 1243'de Anadolu kapılarına dayanan Moğollar, Anadolu Selçuklularına siyasi hakimiyetlerini kabul ettirmişlerdir. Moğol kasırgası, Anadolu'dan sonra Irak ve Suriye'ye yönelmiş ve buraları da harap etmiştir. Moğollar 1258'de Bağdat'ı yağmalayarak Abbasi halifesini ve ailesini kılıçtan geçirmiştir. Moğollar, Memlûklular tarafından ancak 1260'da Filistin'de Ayn Calud savaşı ile durdurulabilmiştir. İslam dünyasına olan müşterek düşmanlık, Moğollar ve Batı dünyasını birbirine yakınlaştırmıştır. Moğolların hakim olduğu Çin'den Anadolu'ya kadar geniş alanda, Hıristiyan tüccarlar Moğol şemsiyesi altında serbestce ticaret yapma imkanı bulmuşlardır. Bu durum Doğu-Batı ticaretine ayrı bir hız vermiştir. Ayrıca bu kadar geniş bir alanın, tek bir devletin hakimiyeti altında istikrara kavuşması ticari ilişkileri artırmıştır²⁶.

Halifenin öldürülmesinden sonra, bu aileden sağ kalan bir kişi Memlûklular tarafından Kahire'de halife ilan edilmiştir. Irak ve Suriye'nin Moğollar tarafından tahrip edilmesinden sonra, Moğollar ilk defa Memlûklular tarafından Ayn Calud savaşı ile

²³A.R. Bekin, a.g.e., s.73

²⁴Şerafettin Turan, Türkiye-İtalya İlişkileri I, Ankara 2000, s.109.

²⁵S. Güçlüay, Selçuklular Döneminde Ortadoğu'da Ticaret (XI-XIII.Yüzyıllar), s.195

²⁶W.Barthold, İslam Medeniyeti Tarihi, (M.Fuad Köprülü, İzahlar ve Düzeltmeler) İstanbul 1940, s.115.; B.Lewis, a.g.e., s.77.

durdurulmuştur. Memlûklular, Suriye'yi de Moğollar'dan kurtardıktan sonra, Ortadoğu'da Kahire'yi, Müslümanların yeni siyasi ve dini merkezi yapmışlardır. Bağdat'ın yağmalanması ve Memlûklular'ın İslâm dünyasında ön plana çıkması Mısır'ın önemini artırmıştır. İlhanlıların İslâmiyeti kabul etmesinden sonra da Moğol-Memlûklular çekişmesi devam etmiştir. İlhanlılar, Kızıldeniz yoluyla canlı bir şekilde devam eden Mısır-Hindistan ticaretini baltalamak için Basra Körfezinde donanma inşa etmişlerdir²⁷.

Mısır'da hanedan değişikliği olup Eyyubilerin yerine Memlûklular geçince, eskiden olduğu gibi Batılı tüccarlar, Doğunun mallarını Mısır'dan almaya devam etmişlerdir. Mısır yönetiminin Haçlılarla mücadelesi, ticareti durdurmamıştır. Suriye kıyılarına yerleşen Haçlılar, Halep ve Şam yoluyla İran ve Basra Körfezi'nden gelen malları almaya devam etmişlerdir²⁸. Diğer taraftan Kızıldeniz yoluyla Mısır'a ulaşan mallar Batılı tüccarlar tarafından Avrupa'ya götürülüyordu. XIII.yüzyılın sonlarına kadar Haçlılarla Memlûkluların mücadelesi devam etmiştir. Ticaret, her iki tarafın ekonomisine katkıda bulunmakta, dolayısıyla savaş halinde bulunan tarafların askeri güçlerine mali kaynak oluşturmaktaydı. Her iki taraf da bunun farkındaydı. Mısır yönetimi, Suriye'de çeşitli Hıristiyan milletlere mensup kuvvetlerle çok kanlı çarpışmalar yaparken aynı millettten tüccarların ülkesinde ticaret yapmasına izin vermemekteydi. Savaşlarının yapıldığı sıralarda genellikle kısa süreli tutuklamalar yapılmakta, bunlar daha sonra serbest bırakılmaktaydı. Yönetim, ticaretin ülkeye ve hazineye sağladığı büyük çıkarları göz önüne alarak kin ve düşmanlığını bastırıp, ticaretin tamamen durdurulmasını göze alamıyordu. Diğer taraftan Hıristiyan tacirler, gemilerin inşası için ağaç, zift, katran, her türlü maden, silah ve bunlara benzer malları, bu tür mallara çok ihtiyaç duyan Mısır'a getiriyorlardı²⁹.

Papalık, gerek Doğu Akdeniz'deki mücadeleler sırasında ve gerekse Haçlıların buradan çıkarılmasından sonra, Hıristiyan dünyasının en büyük düşmanı olarak Memlûkluları görmüş ve Hıristiyanların, Memlûklular ile ticaret yapmasını yasaklamıştır³⁰. Bu yasaklar özellikle demir, çelik, kereste, silah ve gemi gibi stratejik

²⁷ W.Barthold, a.g.e. , s.258.

²⁸ W.Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (Çeviren E.Ziya Karal), Ankara 1975, s.416.

²⁹ W.Heyd, a.g.e., s.431.

³⁰ 1322'den 1345 yılına kadar, 23 yıl boyunca bir tek Venedik gemisi dahi Memlûk limanlarına gelmemiştir. Bu dönemde Venedik baharat ihtiyacını Trabzon ve Tana yoluyla karşılamıştır. Suriye ve Mısır'a ulaşan Uzak Doğu malları Ermenistan üzerinden Avrupa'ya ulaşmıştır. Bir kayda göre Ermenistan'da 2.000 civarında Bağdat'tan gelmiş tüccar bulunuyordu. Eliyahu Ashtor, "Observation on

malları içeriyordu. Papa'nın ticaretin tamamen durdurulmasını istediği zamanlarda, İtalyan devletleri, bu yasağı, kendi ekonomilerine vereceği zararları öne sürerek sadece belli malların ticareti için uygulanmasına dönüştürüyorlardı. Papalık bazen bu konuda çok ileri gitmiş, Kıbrıs'ta bir deniz polisi oluşturarak Memlûkluların Avrupa ülkeleri ile olan ticaretini durdurmaya çalışmıştır³¹.

Mısır ve Suriye ile ticaret yapan İtalyan devletlerinin öncüsü Amalfiler olmuş, bunu Pisa(Floransa), Cenevizliler ve Venedikliler takip etmiştir. Doğu-Batı ticaretinde büyük rol oynayan bu devletlerin Memlûklular ile ticareti inişli-çıkışlı bir seyir takip etmiştir. Bu devletler, Memlûklular ile çeşitli anlaşmalar imzalayarak, imtiyazlar alarak Suriye ve Mısır'da elçiler bulundurmışlar, ticarethaneler açmışlardır. Sadece Venedik'in Kahire'de bulunan Müslüman hükümdarlar ile imzalamış olduğu anlaşma ve alınan fermanların sayısı 20'yi bulmuştur. İtalyan devletleri, yün, kumaş, silah, ayna, cam gibi İtalyan malları yanında Asya ve Avrupa'dan topladıkları kereste, kürk, meyve, mercan, amber gibi malları getiriyorlardı. Memlûkluların ülkesinden de baharat, ipek, inci, kıymetli taşlar, fildişi, şeker, pamuk, keten gibi yerli ve Asya kökenli malları Avrupa pazarlarına taşıyorlardı³².

Hindistan ile Arabistan arasındaki ticaret, çok eski dönemlerden beri yapılıyordu. Genellikle Yemen'e kadar getirilen mallar, buradan çeşitli kıyı halklarına bağlı tüccarlar tarafından kara ve deniz yoluyla Kuzeye taşınıyordu. Aynı zamanda Müslüman tüccarlar da Hindistan'a kadar giderek burada alış veriş yapıyorlardı. XII.yüzyıldan itibaren Hindistan'da İslâm hanedanlarının kurulması, Müslüman tüccarlara Çin'e kadar olan ticaret yollarını açmış ve bölgedeki nüfuzlarını kuvvetlendirmiştir³³. 1288'de Memlûk Sultanı Kalavun, vezirine hazırlatmış olduğu pasaportları tüccarlar ile Yemen ve Hindistan'a göndermiştir. Amacı Hint tüccarlarının Suriye ve Mısır'a daha kolayca gelmelerini sağlamaktı. Diğer taraftan da Doğunun mallarını Batıya taşıyacak denizci devletlerden Ceneviz ile çok ayrıntılı bir anlaşma imzalamıştır. Böylece Memlûklular, Doğu-Batı ticaret güzergahında olmanın

Venition Trade in the Levant in the XIV.th Century", *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, (Edited by Benjamin Z. Kedar), London 1986, s.235.

³¹ Kazım Yaşar Kopruman, "Mısır Memlûkları", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, c.6, İstanbul 1990, s.497-498.

³² Ş.Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, s.100-102.

³³ A.R.Bekin, a.g.e., s.18.

avantajlarını kullanarak, her iki tarafla iyi ilişkiler kurmuş ve kazancını artırmaya çalışmıştır³⁴.

XIV.yüzyılın ilk yarısında Ortadoğu'dan Çin'e kadar bir çok ülkeye seyahat eden İbni Batuta, seyahatı boyunca Arabistan ile Hindistan arasında gerek Kızıldeniz yoluyla ve gerekse Basra Körfezi yönünde çok canlı bir ticaretin olduğunu görmüş ve bunu eserinde belirtmiştir. Bu konuda özellikle stratejik bir yerde olan Aden'in önemine işaret etmiş, buraya çok çeşitli yerlerden gemilerin geldiğini, Hint ve Mısır tüccarlarının burada ikamet ettiğini ifade etmiştir³⁵.

Timur'un kuvvetlerinin 1401'de Şam'a kadar ilerleyip Suriye'yi tahrip etmesi, Memlûkluların bir miktar sarsmıştır. Timur'un vefatından sonra hakim olduğu bölgede karışıkların çıkması, kara ticaret yollarının güvenliğini sıkıntıya sokmuştur. Bu durumdan istifade eden Memluk Sultanı Barsbay, Hintli tüccarlarla mevcut ilişkileri geliştirerek, Kızıldeniz'deki mevcut ticari trafiğin hızlanmasını sağlamıştır³⁶. Diğer taraftan biber, şeker, kereste, hububat ticaretini devletin tekeline almış, gümrük vergilerini ağırlaştırmıştır. Barsbay, Mekke Şerifini 1426'da mağlup ederek vergi vermeğe mecbur etmiş ve Cidde limanının gümrük gelirlerine el koymuştur³⁷.

Venedik'in Mısır ve Suriye'den XIV.yüzyıl sonları ve XV.yüzyıl başlarındaki yıllık karabiber ithalatı, 337-450 ton arasında seyretmekteydi. Yine aynı dönemde Venedik'in zencefil ithalatı Mısır'dan 18-36 ton (400-800 spice kintar, 1 spice kintar=45 kg)³⁸, Suriye'den 76,5-81 ton (2000-2300 spice kintar) olarak hesaplanmıştır. Bu rakamlar, XV.yüzyılın sonlarında, Portekizlilerin Hindistan'a ulaşmasından önce oldukça yükselmişti. XV.yüzyıl sonlarında Venedik'in Suriye ve Mısır'dan yıllık karabiber ithalatı 562-675 ton arasında, zencefil ithalatı 270-315 ton arasında seyretmiştir³⁹. Braudel, XVI.yüzyılın ikinci yarısı için Mısır ve Suriye'ye ulaşan baharatın 30-40 bin kental (1470-1960 ton⁴⁰) olduğunu ve bu rakamın, Vasco da

³⁴ W.Heyd, a.g.e., s.477-478.

³⁵ İbni Batuta Seyahatnamesi, (Sadeleştiren ve Baskıya Hazırlayan Mümin Çevik), İstanbul 1983, s.172.

³⁶ M.C.Şehabeddin Tekindağ, "Memluk Sultanlığı Tarihine Toplu Bir Bakış", İ.Ü.E.F.T.D., S.25, Mart 1971, s.27.

³⁷ M.Sobornheim, "Barsbay", İ.A., c.2, İstanbul 1993, s.318.

³⁸ Eliyahu Ashtor, "The Volume of Mediavel Spice Trade", East-West Trade in the Medieval Mediterranean, (Edited by Benjamin Z. Kedar), London 1986, s.758.

³⁹ E.Ashtor, "The Volume of Mediavel Spice Trade", s.756-763.

⁴⁰ 1 *quintal* 49 kg.'dır. 1 Portekiz *quintal*'ı ise 58.749 kg.'dır. Walther Hinz, İslâm'da Ölçü Sistemleri, İstanbul 1990, s.16, 33.

Gama'nın Ümit Burnu yolu ile Hindistan'a ulaşmasından önceki ticaret hacmi civarında olduğunu belirtmektedir⁴¹.

Doğu-Batı arasındaki baharat ticaretinin güzergahına hakim olan Memlûklular, bu ticaretten elde ettikleri gümrük gelirleri, devletin en önemli gelir kalemlerinden birini oluşturuyordu. Portekizlilerin Hint Okyanusuna gelmesinden önce Mısır'ı ziyaret eden bir Batılı seyyahın gözlemlerine göre, Memlûklular, baharat üzerinden oldukça yüksek oranda vergi alıyorlar ve tüccarlara bazı mükellefiyetler yüklüyorlardı⁴². Buna göre, Hindistan'dan ithal edilen malın 1/3'ünün karabiber olması ve bunun Cidde Limanı'nda Kaliküt'deki alış fiyatına sultana satılması gerekirdi. Diyelim ki, bir tüccar 300 sterlin değerinde Hindistan'dan mal getirdi, fakat bunun arasında biber yok. Şimdi bu tüccar, Cidde'de, Kaliküt'de değeri 100 sterlin olan miktarda biber almak ve bunu Kaliküt fiyatına sultana satmak mecburiyetindeydi. Malın geri kalan kısmından % 10 advolarem gümrük ödeyecek, malın fiyatından bu % 10 çıkarıldıktan sonra geriye kalanından % 4 daha ödemesi gerekirdi. Tüccarlar, Kaliküt fiyatına sattıkları biberin karşılığında para değil, sultandan Cidde'de, Kaliküt fiyatına bakır almaya mecburlardı. Tüccar'a, Cidde'de 100 kg.'ı 7 cruzados eden bakır için, Kaliküt fiyatı olan 12 cruzados üzerinden hesap görülecekti. Böylece Kahire sultanı pratik olarak hiçbir masrafa katılmadan, tüccarların her gelişinde malların 1/3'üne ortak oluyordu⁴³. Bu ölçüsüz vergilemeye rağmen tüccarlar, çift yönlü seferlerde iyi para kazanıyordu. Avrupa'ya gidecek mal için, mal küçük kayıklarla Süveys'e geldiğinde tüccar nakit olarak % 5 ödemek zorundaydı. İskenderiye'de satıcı ve alıcı, her ikisi de % 5 advolarem öderlerdi. Mallarını gemi ile sevkeden tüccar, ayrıca % 5 ödemek mecburiyetindeydi. Kızıldeniz güzergahındaki bu ağır gümrük vergilerini, deniz yollarındaki ulaşımın kolaylığı ve ucuzluğu, çok kısa bir karayolu ile Akdeniz'e ulaşabilme dengelemektedir. Basra Körfezi'nden Doğu Akdeniz'e ulaşma ise uzun ve masraflı kara yolculuğunu gerektirmektedir. Basra Körfezi ile Kızıldeniz güzergahı karşılaştırıldığında, hep Mısır'da ödenen yüksek vergilerden şikayet edilmiştir. Hindistan'dan Mısır'a getirilen mallardan alınan vergilerin toplamı % 50'yi bulmaktaydı⁴⁴.

⁴¹ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (Çeviren Mehmet Ali Kılıçbay), c.I, İstanbul 1989, s.370.

⁴² Razaulhak Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, (Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi yayınlanmamış doktora tezi) Ankara 1970, s.31.

⁴³ Ortaçağ gümrük sisteminde, gümrük idarelerinin görevleri arasında bazı malları alıp satmak da vardı. Bu malların ticaretinden elde edilen kâr, devlet hazinesine yatırılmaktaydı. T. Atan, *Türk Gümrük Tarihi*, s.143.

⁴⁴T. Atan, *Türk Gümrük Tarihi*, s.144.

Memlûkluların, Avrupa ülkeleri ile ilişkileri inişli çıkışlı bir seyir takip etmiştir. Memlûklular, XIII.yüzyıl sonlarında Hıristıyanların Hint Okyanusuna seyahat etmelerini yasakladılar. Hiçbir Venedikli ve Cenevizli tacir, baharat ülkesine gidemedi. Bu onların tekeline kaldı⁴⁵. Bu yasak zamanla kalktı. Ancak ilişkilerin seyrine göre yeni kısıtlamalar getirildi. 1448'de Sultan Çakmak, Frankların Şam ve İskenderiye'de 6 aydan fazla kalmalarını, Kansuh el-Guri de yabancıların 3 aydan fazla İskenderiye'de kalmalarını yasaklamıştır⁴⁶.

Memlûklular, ağır gümrük vergileri koyarak, bazı malların ticaretini devletin tekeline alarak, devletin artan harcamalarına mali kaynak bulmaya çalışıyorlardı. Buna karşılık Batılı tüccarlar, ağır gümrük vergileri, getirilen kısıtlamalar ve tüccarlara yapılan kötü muamelelerden şikayetciydiler. Bu durumun Avrupalıların, Doğu-Batı ticaretinde yeni bir güzergah aramalarına sebep olduğu ve çalışmaların Ümit Burnu yolunun keşfiyle neticelendiği belirtilmektedir⁴⁷. Memlûkluların ağır gümrükleri ve kısıtlamaları sebebiyle Avrupalıların baharat sıkıntısı çektikleri ve fiyatların yüksek olduğu bir gerçek olmakla beraber, baharat ticareti ile uğraşan İtalyan devletlerinin belirtilen sebeplerle, yeni bir ticaret güzergahı bulmak için teşebbüse geçmemeleri ilginçtir. Bu konuda Portekizlilerin çalışmalar yapması ve Ümit Burnu yolunu bulması, baharat ticaretinin çok kâr getiren bir iş olması sebebiyle olsa gerektir. Hint Okyanusu'nda Portekiz engellemelerine karşı, Memlûkluların ilk görüştüğü devletlerden birisi Venedikliler olmuştur. Hıristıyan dünyasının tepkisinden çekinen Venedik, Memlûklulara yardım etmeyi göze alamamıştır. Diğer taraftan ticari çıkarlar ve Haçlı zihniyeti ile hareket eden Portekizliler, Hint Okyanusu'nda Müslümanların ticaret yapmasını kaba kuvvetle engellemeye çalışmışlar, sert tedbirler almışlar ve bu konuda Memlûklulardan çok daha katı olduklarını göstermişlerdir.

2.2. Anadolu Selçukluları

1071 Malazgirt zaferinden sonra Ege ve Marmara kıyılarına kadar ilerleyen Selçuklular, harap olmuş bir Anadolu ile karşılaşmışlardı. Müslümanların Doğu Akdeniz'de hakimiyet kurmalarından sonra Doğu-Batı ticaret yolları Güneyde Suriye-Mısır, Kuzeyde Karadeniz kıyılarına kaymış olmasından dolayı Anadolu ticaret yollarının dışında kalmıştı. Selçukluların Anadolu'ya yerleşmesinden kısa bir süre sonra

⁴⁵ A.R.Bekin, *İpek Yolu*, s.74.

⁴⁶ M.C.Ş.Tekindağ, "Memlûk Sultanlığı Tarihine Toplu Bir Bakış", s.29,33.

⁴⁷ M.Sobernheim, "Memlûkler", İ.A., c.7, İstanbul 1993, s.691.

Haçlı seferleri başlamış ve Haçlı seferleri Anadolu Selçuklularının siyasi hakimiyetini bir süre zaafa uğratmıştır. Marmara ve Ege kıyılarındaki bazı yerler, Haçlılar tarafından Bizanslılara geri iade edilmiştir. 1176'daki Myrekephalon savaşı ile Bizanslılar, Selçukluları Anadolu'dan atamayacaklarını anlamışlardır. Bu savaştan sonra her iki devlet birbirlerinin varlıklarını kabul etmek ve iyi komşuluk ilişkileri içerisinde yaşamak gerektiğine inanmışlardır.

Anadolu Selçukluları'nın iktisadi açıdan en parlak oldukları dönem, XII.yüzyılın sonlarından XIII.yüzyılın ikinci devresine kadar olan zamandır. Bu dönemde Mısır yönetiminin Haçlılarla mücadelesi ve Suriye kıyılarında ele geçirdiği bazı Haçlı liman ve kalelerini tahrip etmesi, Papa'nın Mısır yönetimine ambargo uygulaması, Anadolu'nun siyasi açıdan istikrara kavuşması ve Selçuklu yönetiminin ticarete önem vermesi gibi bir çok sebepler, Anadolu'nun Kuzey-Güney ve Doğu-Batı yönünde ticari ilişkilerinin gelişmesine ve iktisadi açıdan parlak bir dönem yaşamasına sebep olmuştur. Akdeniz'de Antalya ve Alanya limanları, Karadeniz'de Samsun ve Sinop limanlarına sahip olan Selçuklular, bu limanlardan Kuzey-Güney yönünde canlı bir ticari akım oluşturmuşlardır.

Anadolu'da Persler ve Romalılar zamanında şekillenmiş geniş bir yol ağı mevcut olmakla beraber, her devletin kendi başkentini yol sisteminin merkezine oturtmak alışkanlığından dolayı, Selçuklular da Konya merkez olmak üzere Anadoluyu değişik yönlerde bağlayan kara yolu ağı oluşturmuşlardır. Kara yollarında güvenlik ve altyapı hizmetlerine büyük önem vererek kalıntıları günümüze kadar ulaşan eserler inşa etmişlerdir. Selçukluların Doğu-Batı ve Kuzey-Güney istikametlerinde ticaret bağlantısını sağlayan başlıca güzergahlarını şöyle sıralayabiliriz. Antalya ve Alanya'dan başlayıp Konya'ya ulaşan yollar, buradan Aksaray, Kayseri, Sivas, Ezincan, Erzurum yoluyla İran ve Gürcistan'a, bu yolun Sivas'tan ayrılan bir kolu Malatya, Diyarbakır, Mardin, Musul üzerinden Bağdat ve Basra'ya ulaşıyordu⁴⁸. Güney'den Antalya'dan başlayan bir kol Konya üzerinden Kuzeye Ankara, Çankırı, Kastamonu, Sinop üzerinden Kırım'a gitmekteydi⁴⁹. Selçuklu topraklarından geçen ve Anadolu'yu çaprazlamasına kesen bir yol İstanbul, İzmit, İzmit, Eskişehir, Akşehir, Konya, Ulukışla, Adana'dan Suriye ve Mısır'a ulaşıyordu⁵⁰. Anadolu'dan geçen diğer önemli bir yol Ermeni Krallığına ait Ayas'dan başlayıp Kayseri üzerinden Sivas'a uzanıyordu.

⁴⁸ Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1994, s.114..

⁴⁹ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi (1243-1453)*, c.I, İstanbul 1995, s.30.

⁵⁰ A.Tabakoğlu, a.g.e., s.114.

Buradan ikiye ayrılan yol, Erzincan, Erzurum üzerinden Tebriz'e, Tokat, Amasya üzerinden Samsun'a gidiyordu⁵¹. Trabzon'dan başlayan bir güzergah, Gümüşhane, Bayburt, Aşkale'yi izleyerek Erzurum'da diğer anayollar ile birleşip Tebriz'e gidiyordu⁵².

Selçukluların ticareti geliştirmek için yaptığı faaliyetlerden en dikkati çeken konu, kara yolları üzerinde yaptırdığı kervansaraylardır. Selçukluların yaptırdığı kervansaray sayısı 130 civarındaydı. Kervansaraylar, özellikle Konya civarında yoğunlaşmıştır. Konya-Kayseri arasında 17, Konya-Erzurum arasında 28, Konya Samsun arasında 32, Konya-Antalya arasında Beyşehir üzerinden gidildiğinde 11, Seydişehir üzerinden gidildiğinde 10 kervansaray bulunmaktaydı⁵³. Kervansaraylar, tüccarların ve yolcuların güvenliğini sağlamak, her türlü ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde faaliyet gösteriyorlardı. Masrafları vakıflar tarafından karşılanan kervansaraylar, ticaretin gelişmesine çok büyük katkıda bulunmuştur.

Selçuklular, XIII. yüzyıl başlarında Akdeniz ve Karadeniz'de önemli liman şehirlerini ele geçirdikten sonra ticari ilişkilerini büyük ölçüde genişletmişlerdir. Bizans'a ait topraklara yerleştikçe, buralarda daha önce Bizanslılar tarafından İtalyan devletlerine verilmiş imtiyazları yenilemiş ve yeni ilişkiler kurulmuştur. Selçuklular ile Venedik ve Kıbrıs Krallığı arasında ticaret anlaşmaları yapılmıştır.

Anadolu Selçukluları döneminde Anadolu'da yapılan ticareti başlıca iki gruba ayırmak gerekir. Bunlardan birincisi Anadolu mallarıdır. Bu mallar Venedik, Ceneviz, Piza, Suriye ve Mısır'a ihraç edilmekteydi. Hububat, çeşitli meyveler, canlı hayvan, yapağı, deri, kereste, mazi, şap, bakır, gümüş, halı, çeşitli pamuklu ve yünlü dokumalardan oluşmaktaydı. Transit geçen başlıca malları ise ipek, baharat, Rusya'dan gelen kürkler, Kıpçak ve Kafkas kökenli kölelerdi. Bu mallara karşılık Anadolu'ya ithal edilen başlıca malları da, kağıt, cam eşya, çeşitli kumaşlar, baharat, şeker ve sabun gibi ürünler oluşturmaktaydı⁵⁴.

Memlukluların Haçlılarla mücadelesinden dolayı Papalığın koymuş olduğu ambargo, Selçuklu-Memluklu ticari ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır. Memluklular, donanmaları için gerekli olan kereste, zift, gibi malları kayısı ve çeşitli meyveleri,

⁵¹S. Güçlüay, *Selçuklular Döneminde Ortadoğu'da Ticaret (XI-XIII.Yüzyıllar)* s.161-162,

⁵²Ş.Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, s.149, 150.

⁵³Ş.Turan, *a.g.e.*, s.151,152.

⁵⁴Ş.Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, s.179.

Antalya ve Alaiye limanlarından alıyorlar, Mısır ve Suriye'den bu limanlara baharat, keten, şeker gönderiyorlardı⁵⁵.

Haçlı Seferlerinin sonuçlarından birisi de, Anadolu'yu Çin içlerinden başlayıp Suriye sahillerinde Akdeniz'e ulaşan ipek yoluna bağlamasıdır. Haçlı prensliklerinin birer birer ortadan kaldırılmasından ve Suriye-Filistin limanlarının Haçlılara kapatılmasından sonra, Anadolu'nun Kuzey ve Güneyindeki limanlardan başlayan yolların önemi artmıştır. Suriye ve Filistin'deki limanların yerini Ayas ve Trabzon limanları alarak, Anadolu'nun Orta Asya'dan gelen ipek yoluna olan bağlantısı gelişmiştir⁵⁶.

XIII.yüzyılın ikinci yarısında Anadolu'nun iyice Moğol nüfuzu altına girmesiyle, Moğollar, ortak düşman olan Müslümanlara karşı Batılı Hıristiyan güçlerle işbirliği içerisine girmişlerdir. Moğolların Hıristiyan dünyası ile ilişkileri, askeri bakımdan beraber hareket etme imkanı vermediyse de, hakim oldukları bölgelerde Hıristiyan tüccarlara kapıları sonuna kadar açmalarına sebep olmuştur. İlhanlılar döneminde, İslâmiyeti kabul etmelerine rağmen, Memlûklularla mücadelelerinden dolayı, Hıristiyan tüccarlar faaliyetlerini rahatca sürdürmüşlerdir.

Moğollar döneminde Anadolu'nun iktisadi durumu hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Zeki Velidi Togan, Moğollar döneminde Anadolu'da toplanan vergilerin yüksekliğine bakarak, iktisadi hayatın büyük bir gelişme gösterdiğini belirtmektedir⁵⁷. Osman Turan ise, İlhanlılar ile Memlûklular arasındaki siyasi çekişmeden Anadolu'nun zarar gördüğünü, Anadolu'nun Moğoların zulmü altında soyulduğunu ve felaketlere sürüklendiğini belirtmektedir⁵⁸. Bu konuda netice olarak, Moğollar döneminde Anadolu'nun iktisadi bakımdan yıprandığını, diğer taraftan Ayas ve Trabzon yoluyla ticaret yapan Venedik ve Cenevizlilerin ticaretinin geliştiğini, fakat bundan Anadolu halkının fazla bir fayda sağlayamadığı söyleyebiliriz.

2.3. Osmanlılar Dönemi

1243 Köseadağ savaşından sonra yavaş yavaş Doğu ve Orta Anadolu Moğol nüfuzu altına girmiştir. Moğol baskısıyla Selçukluların siyasi otoritelerini kaybetmeye başladığı XIII.yüzyılın sonlarına doğru, Moğol nüfuz ve etkisinin az hissedildiği Ege ve

⁵⁵ W.Heyd, a.g.e, s.612.

⁵⁶ Ş.Turan, a.g.e., s.147.

⁵⁷ A.Zeki Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihi'ne Giriş*, İstanbul 1981, s.306.

⁵⁸ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1993, s.641-642.

Marmara bölgesinin uç bölgelerinde beylikler belirmeye başlamıştı. Bu beyliklerin en küçüğü olan, fakat coğrafi konum itibariyle gelişmeye en elverişli bölümünde Osmanlılar yer alıyordu.

1308 tarihinde Anadolu Selçuklu Sultanlığına son veren İlhanlılar, Orta ve Doğu Anadolu'ya tamamen hakim olmuşlardır. İlhanlılar yıkılıncaya kadar, Batı Hıristiyan dünyası ile iyi ilişkilerini sürdürmüşlerdir. Hindistan'dan ve Çin'den gelen ticaret yolları Tebriz'de birleşiyordu. Tebriz önemli bir ticaret merkeziydi. Doğu-Batı ticaretinde, Trabzon ve Ayas'dan başlayıp Erzurum'da birleşerek Tebriz'e uzanan güzergah, İlhanlıların yıkılışına kadar önemini korumuştur. İlhanlıların yıkılışından sonra, Celayirliler ve Çobanoğulları arasındaki mücadele, Anadolu'nun Doğusu ile İran'daki siyasi istikrarı bozmuştu. İstikrarın bozulmasıyla Batılı tacirler zor durumda kalmaya başlamıştı. Bunun üzerine, Venedik ve Ceneviz hükümetleri birbiri peşisıra 1340'lı yıllarda, İran üzerinden ticaret yapılmasını yasaklamışlardır. Ancak ticaret ilişkileri azalmakla birlikte tamamen durmamıştır. Celayirliler, İtalyan devletleri ile eski ticaret ilişkilerini geliştirmek için zaman zaman çaba gösterdilerse de, ilişkileri eski düzeye çıkarmak mümkün olmamıştır⁵⁹.

Çöküş dönemini yaşayan Bizans'a komşu olmanın avantajını iyi değerlendiren Osmanlılar, Bursa'yı 1326'da fethederek beyliğin merkezini buraya taşımışlardır. Hızla gelişen Osmanlılar, 1354'de Rumeliye geçerek kısa zamanda Edirne'yi sınırları içerisine katmıştır. Rumelide fetihler devam ederken bir taraftan da Anadolu'da Selçuklular'dan sonra dağılan Türk birliğini sağlamak için önemli adımlar atılmıştır. Yıldırım Bayezid döneminde önemli ölçüde sağlanan Anadolu Türk birliği Ankara savaşı ile yeniden dağılmıştır. Kısa bir fetret döneminden sonra, Anadolu'daki Türk birliği II.Murat ve nihayet Fatih döneminde sağlanmıştır. XV.yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti'nin sınırları, Anadolu'nun Doğusunda Erzincan'a, Güneyinde Çukurova bölgesine kadar genişlemiştir. XIII.yüzyılın sonlarında mütevazı bir uç beyliği olarak ortaya çıkan Osmanlılar birkaç arazi durum istisna edilirse, istikrarlı bir büyüme göstererek XV.yüzyılın sonlarında İslâm dünyasının ve Avrupa'nın en güçlü devletlerinden biri haline gelmiştir.

Bu iki yüz yıllık süreç içerisinde, siyasi gelişmelere paralel olarak uzun mesafeli ticari ilişkilerde de önemli gelişmeler yaşanmıştır. En önemli gelişme şüphesiz Bursa'nın yeni bir ticaret ve dokumacılık merkezi olarak olağanüstü büyümesi ve

⁵⁹ Ş.Turan, Türkiye-İtalya İlişkileri 1, s.194-197.

gelişmesidir. Bursa 1326'da fethedildiği zaman, Konya, Kayseri, Diyarbakır gibi şehirlere göre ikinci derecede öneme sahip bir şehirdi⁶⁰. Fetihden hemen sonra başkent haline getirilen Bursa, inşa edilen eserler ve iskan edilen Türk halkı ile kısa sürede nüfusu artmış ve bir kültür merkezi haline gelmiştir. Osmanlı fethinden önce şehirde ipek dokumacılığı olmakla beraber, gelişmesi ve adını ipek dokumacılığı ile meşhur etmesi Osmanlılar zamanında olmuştur. Orhan Gazi'nin şehirde ticareti geliştirmek için yaptırdığı ilk binalardan birisi Emir Hanı olmuş ve bu han daha sonraki yüzyıllarda sık sık adından ticari işlemlerle söz ettirmiştir.

Bursa'ya ipek, Bolu-Kastamonu veya daha Güneyde Ankara-Çorum yolunu takip ettikten sonra Amasya-Tokat-Erzincan üzerinden İran'a ulaşan güzergahdan geliyordu. Bursa'nın fethinden sonra Osmanlılar, bu ipek yolu güzergahı ile yakından ilgilenmişler ve fetihlerini bu güzergah üzerinde yoğunlaşmışlardır. I.Murat zamanında Çorum'dan Osmancık istikametinde ilerlenmiş ve Yıldırım Bayezid devrinde, Rumeli'de önemli sıkıntılar olmasına rağmen, Sivas, Tokat, Niksar, Şarki Karahisar, Kayseri, Kırşehir ve Aksaray, yani Orta Anadolu'nun Doğu kısmı Erzincan'a kadar ipek yolu üzerindeki önemli yerler ele geçirilmiştir⁶¹. Amasya, Osmanlı şehzadeleri için önemli bir merkez olmuştur. Bu durum ipek yolunun buradan geçmesi ile yakından ilgiliydi.

Daha 15.yüzyıl başlarında seyyahlar, Bursa'daki gelişmiş ipek sanayiine dikkatleri çekiyorlardı. J.Schiltberger, "Şam'da, Kefe'de ve Türkiye'de Müslümanların payitahtı olan Wursa(Bursa)'da ipekten güzel kumaşlar yapılır. İpek, Venedik ve Lickka(Lucca)'ya da götürülür ve oralarda güzel kadife yapılır" diye belirtmekteydi. Clavijo da, Bursa'nın o zamanki dünyada bir ipek ticaret ve sanayii merkezi olarak ehemmiyetine işaret etmiştir. Arap kaynakları 14.yüzyıl sonları ve 15.yüzyıl başlarında Osmanlı sarayından Mısır sultanına gönderilen Bursa'nın Rumi altın ipek kumaşları ve kadifelerinden bahsediyorlardı⁶².

Osmanlılar, İran ipeği üzerinden ilk gümrüğü Tokat'ta, ikincisini Bursa'da alırlardı. İpeklerin Bursa'dan başka bir yere gitmemesi için sıkı tedbirler uyguluyorlardı. Tokat'da ikinci bir gümrük merkezinin kurulmasından İran yönetimi memnun değildi. Uzun Hasan, bunu Fatih'in çıkardığı kötü bir bidat olarak

⁶⁰ Mükrimin Halil Yınanç, "Bursa", İ.A. c.2, İstanbul 1993, s.811.

⁶¹ Mükrimin Halil Yınanç, "Bayezid I", İ.A., c.2, İstanbul 1993, s.378.

⁶² Halil inalcık, "Bursa: I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi, İstanbul 1993, s.208.

nitelendiriyordu. Bu yüzden 1472’de Akkoyunlular, Tokat’ı alarak yağmalamışlardır⁶³. Bursa pazarı İran ipeğinin tekeli elinde bulunduruyordu. Bu durum Osmanlı hükümetinin ipek gümrüğünü orada simsar ve mültezimler vasıtasıyla kolayca tahsil etmek imkanını sağladığı gibi, Bursa ve İstanbul’un ipekli dokuma sanayiinin ihtiyaçlarını da karşılamasına olanak sağlamaktaydı.

Aşağıda verdiğimiz tabloda görüldüğü üzere, XV.yüzyılın sonları ve XVI.yüzyılın başına ait Bursa ipek mîzânı mukâta’asının gelirlerinin yüksekliği, ipek ticaretinin Osmanlı maliyesinin önemli gelir kaynaklarından birisi olduğunu göstermektedir. XV.yüzyılın II.yarısı Bursa’nın ipek ticaretinde zirveye çıktığı yıllar olmuştur. XVI.yüzyılda Osmanlı-Safevi ilişkilerinin bozulmasından dolayı, ipek ticareti gerilemiş ve XV.yüzyıldaki rakamlara ulaşamamıştır.

Tablo (1): XV.yüzyıl sonlarında ve XVI.yüzyıl başlarında Bursa ipek mîzânı mukâta’ası gelirleri.

Yıllar	Gelir	Açıklama
1485	1.800.000 akçe(yıllık) ⁶⁴	37.500 altın (1)
1487	40.000 düka altın(yıllık) ⁶⁵	(2)
1489	6.300.000 ⁶⁶ akçe (3 yıllık)	
1495	2.600.000 akçe(yıllık)	42.273 altın (1)
1501	2.333.333 akçe(yıllık)	44.025 altın (1)

Bursa’ya ipek kervanları ile muntazaman gelen İranlı tacirler arasında Tebrizli, Gilanlı ve Şirvanlı tacirler çoğunluğu oluşturuyorlardı. İranlı tacirlerin yanında, Ermeni ve Azeri tüccarlar da Bursa’ya mal getiriyorlardı. Bu tacirlerin bir çoğu da, Bursa’ya yerleşmişlerdi. İran’dan gelen tüccarlar emniyet içerisinde mallarını burada satıyorlardı.

⁶³İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, Ankara 1993, s.96; H.İnalcık, “Bursa: I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, s.209.

⁶⁴ Bu sütunda yıllık olarak belirtilen gelirler ve açıklama kısmında (1) şeklinde gösterilen kısımlar, Mustafa Akdağ, *Türkiye’nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, İstanbul 1995, s.286’dan alınmıştır.

⁶⁵ Bu sütunda düka altın(yıllık) ve açıklama kısmında (2) şeklinde gösterilen kısımlar Halil inalcık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, London 1995, s.124 ve yine aynı yazar, *The Ottoman Economic Mind and aspect of the Ottoman Economy*, *The Ottoman Empire: Conguest, Organization and Economy*, London 1978, s.210’dan alınmıştır.

⁶⁶Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.3, İstanbul 1991, s.167.

Ticari ilişkilere ait birçok işlem, borç alacak ilişkileri, şer'îye sicillerine kaydediliyordu. Rahat, güzel, emin hanları ile Bursa, tüccarlar için cazip bir yerdi. 1490'da II.Bayezid tarafından yaptırılan Bursa'nın en büyük ve güzel hanlarından Koza-Hanı, o zamanlarda 'Acem Hanı diye anılmaktaydı ve ipek mîzânı bu handa yerleşmişti. Bu han, Han-ı Cedid, Simkeş Hanı, Beylik Yeni Kervansaray gibi adlarla da anılıyordu⁶⁷.

İlhanlılar döneminde, Trabzon ve Ayas yoluyla İtalyan tüccarların Tebriz'e ulaştıkları güzergahın siyasi şartların değişmesiyle canlılığını kaybetmesi, Bursa'yı Tebriz'e bağlayan yolun Osmanlıların kontrolüne geçmesi, Bursa'nın İranlı tüccarlar için emir ve rahat bir ortam oluşturması, XV. yüzyılda Bursa'da ve İtalyan devletlerinde ipek sanayinin büyük gelişme göstermesi, XV. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un fethi ve Karadeniz'deki Venedik ve Ceneviz kolonilerinin Osmanlı hakimiyetine geçmesi, adım adım Bursa'yı İranlı ve İtalyan tüccarların buluştuğu, karşılıklı olarak ticaret mallarının satıldığı önemli bir ticaret merkezi konumuna yükseltmiştir.

Romalılar döneminden beri İstanbul'u Suriye ve Arabistan Yarımadasına bağlayan ve Anadolu'yu çaprazlamasına kesen yol, Bursa'nın yıldızının parlamaya başlamasıyla birlikte canlılığını artırmıştır. İstanbul'un fethine kadar başlangıç noktası Bursa olan yol, Osmanlıların Arap ülkeleri ve Hindistan ile olan ticari ilişkilerini sağlıyordu. Aynı zamanda bu güzergah Osmanlıların hac yolunu da oluşturuyordu. 9 Ekim 1432'de Şam'dan bir kervanla Bursa'ya hareket eden seyyah Bertrandon de la Broquiere, Şam, Baalbek, Humus, Hama, Antakya, Adana, Tarsus, Ereğli, Larende, Konya, Afyonkarahisar, Kütahya yolu ile Bursa'ya ulaşmıştı⁶⁸. Broquiere'nin Şam'dan Bursa'ya geldiği kervan aynı zamanda bir hac kervanıydı ve Bursa'ya çok miktarda baharat getirmişti. Bursa Hint mallarının getirildiği önemli bir antrepo olmuş ve Frenk tacirleri baharat ve kumaş ticareti için buraya gelmekteydiler⁶⁹. Bursa pazarına gelen başlıca Hint eşyası, mensucat, baharat ve kumaş boyasından oluşuyordu. Mekke'ye giden Osmanlı tacirleri, orada Hint mallarını bol miktarda bulmaktaydı.

Hindistan'daki Müslüman devletlerden biri olan Behmeniler, Sultan III.Muhammed Şah(1463-1482) zamanında Goa'yı zapt etmiş ve topraklarını Hint

⁶⁷H.İnalçık, "Bursa:I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.208.

⁶⁸Stephane Yerasimos, *Les Voyageurs Dans L'empire Ottoman (XIV-XVI Siecles)*, Ankara 1991, s.107.

⁶⁹H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.203.; H.Sahillioğlu, "XV.Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", *Osmanlı(Yeni Türkiye Yayınları)*, c.3., Ankara 1999, s.77.

Okyanusu'nun kıyısına kadar genişletmişlerdir⁷⁰. Şah'ın büyük veziri Mahmud Gavan, zeki ve dirayetli bir devlet adamı idi. Mahmud Gavan sayesinde devlet büyük bir gelişme göstermiş, Osmanlı topraklarına hatta Balkanlara kadar tüccarlar göndererek ticareti geliştirmiştir. Mahmud Gavan, Osmanlı Devleti ile ticari ve siyasi münasebetler kurmuştu. Mahmud Gavan'ın Münşe'at'ında Osmanlılara gönderdiği mektuplar ve Bursa Şer'iyeye Sicillerinde de Mahmud Gavan'ın yaptığı ticaretle ilgili belgeler bulunmaktadır⁷¹. Mahmud Gavan'ın Hindistan'dan gönderdiği tacirlerden bir kaçının Bursa'da ölümü üzerine düzenlenen belgeler Bursa Şer'iyeye Sicillerinde yer almaktadır.

Diğer taraftan Türk tacirlerinin de Hindistan'a ticaret yapmak için gittiklerini görmekteyiz. Bu konuyla ilgili olarak 1466-1487 tarihleri arasındaki Bursa Şer'iyeye Sicillerinde 6 adet belge bulunmaktadır. Bu belgeler Hindistan'a ticaret için giden Türklerin ölüm, nafaka ve çeşitli anlaşmazlık konuları ile ilgilidir⁷².

1487 tarihli Hüdavendigâr livası tahrir defterine göre Hindistan'dan gelen boya ve baharatın mukâta'ası 100 bin akçe olarak hesaplanmıştır. Daha önceki tahrirde ise bu rakam 135 bin akçe olarak hesaplandığından, bu tarihte ticaretle biraz gerilemenin olduğu görülmektedir⁷³.

Osmanlı Devleti'nin önemli ticaret güzergahlarından birini de Bursa-Antalya hattı oluşturuyordu. Selçuklular döneminde de önemli bir liman olan Antalya'nın başkent Konya ile arasında yoğun bir ticari trafik vardı. Osmanlılar döneminde Bursa'nın gelişmesiyle birlikte, Antalya-Bursa arasındaki ilişkiler de gelişmeye başlamış ve Antalya Osmanlı Devleti'nin Suriye ve Mısır ile yaptığı ticaret için önemli bir liman konumuna yükselmiştir. 1332'de Suriye'den Venedikli bir tüccar gemisi ile Alanya ve Antalya'ya gelen İbni Batuta, bu şehirlerin Mısır ve Suriye ile yoğun ticari ilişkilerinin olduğunu ve bu ülkelerden çok sayıda tüccarın Alanya'ya geldiğini belirtmiştir⁷⁴. Osmanlılar, I. Murat'dan itibaren Antalya ile ilgilenmeye başlamışlar ve Bursa-Antalya yol güzergahında Karamanoğulları ile uzun mücadeleler yapmışlardır.

Antalya'dan Memlûklulara, kereste, ağaç, zift, demir gibi hacimli mallar yanında, Bursa kumaşları ve Ankara sofları ihraç olunuyordu. İskenderiye'den

⁷⁰ M. Yakub Mughul, *Kanunî Devri*, Ankara 1987, s.11.

⁷¹ H. İnalçık, a.g.m., s.225,231.

⁷² H. Sahillioğlu, "XV. Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", s.78-80.

⁷³ H. İnalçık, "Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.213.

⁷⁴ İbni Batuta Seyahatnamesi, s.193.

Antalya'ya şeker, kumaş boyaları, baharat, Suriye Limanlarından da sabun ithal edilmekteydi⁷⁵. Bursa Şer'iyeye Sicillerindeki 1480 yılına ait bir kayıt, Bursa'nın Antalya limanı üzerinden Mısır ve Suriye ile olan ticari ilişkilerini tasvir edecek niteliktedir⁷⁶. Bursalı iki ortak tüccar, 540.500 akçelik sermayeleri ile Antalya-İskenderiye arasında ticaret yapmaktadırlar. Bu iki ortak tüccar 217.500 akçelik ağaç, zift, demir, 248.000 akçelik Bursa kumaşı, zaferan, samur ve vaşağı, Antalya'dan Sultanın mavnaları ile Mısır'a göndermişlerdir. Antalya'da ise 22.000 akçelik sabun satmışlardır. Sabunu muhtemelen Suriye'den getirmişlerdir.

Bursa, Osmanlı Devleti'nin Doğu ticaretinde kalbinin attığı yerd. İstanbul'un fethine kadar, Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret ve sanayi merkeziydi. Fetihden sonra Osmanlı başkenti olan İstanbul, önemli kara ve deniz yollarının üzerinde, çok kalabalık nüfusuyla mühim bir tüketim ve ticaret şehriydi. Bursa, mevcut ticaret ve sanayi potansiyeliyle İstanbul'un tüketim ihtiyaçlarını karşılamakta büyük paya sahipti. İstanbul'un fethiyle, Anadolu'da mevcut yol ağının İstanbul ile irtibatı büyük canlılık kazanmıştır.

Sonuç olarak XV.yüzyılın sonlarında Bursa ve İstanbul, Doğulu ve Batılı tüccarların buluştuğu, Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezleriydi. Doğu'dan gelen malların bir kısmı, Osmanlı sınırları içerisinde tüketilirken, bir kısmı da Avrupa ülkelerine gönderiliyordu. Avrupa ülkelerinden gelen malların da bir kısmı Osmanlı sınırları içerisinde tüketilirken, bir kısmı da özellikle İran'a gönderiliyordu. Bursa ve İstanbul ile bağlantılı olarak, Anadolu'nun Kuzeyinden muhtelif yollarla Erzincan üzerinden İran'a; Anadolu'yu çaprazlamasına keserek Suriye üzerinden Hicaz'a ulaşan ve Hindistanla bağlantıyı sağlayan güzergah; Antalya üzerinden Suriye ve Mısır ile bağlantılı deniz yolları en işlek ticaret yollarıydı. Bu yol güzergahlarında İran, Arap ülkeleri ve Hindistan ile yoğun ticari ilişkiler mevcuttu.

Osmanlıların ve XVI. yüzyıl başlarında Osmanlı sınırlarına katılacak Memluklu topraklarında süregelen Doğu ticaretini ve bunların Doğu-Batı arasındaki aracılıklarının XV. yüzyılın sonlarına kadar ki seyrini ana hatları ile özetlemeye çalıştık. XV.yüzyılın son günlerinde ve XVI.yüzyılın başlarında, Ortadoğu ve Hint Okyanusunda çok önemli siyasi gelişmeler yaşanmıştır. XV.yüzyılın sonlarında

⁷⁵H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s. 207.

⁷⁶Bursa Şer'iyeye Sicili A 3/3 'den naklen, H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", Vesika No 37.

Portekizlilerin Afrika'nın Güneyinden dolaşarak Hindistan'a ulaşması, XVI.yüzyılın ilk yıllarında İnan'da Şia anlayışı zerine Safevi Devleti'nin kuruluşu ve Osmanlılar ile çekişmeye başlaması ve nihayet Yavuz'un Safevileri hezimete uğratması ve Memlukluları tarih sahnesinden silmesi gibi, 15-20 yıl içerisinde birbiri peşisıra çok önemli olayların yaşanması, bölgenin siyasi yapısında çok köklü değişiklikler yapmıştır. Bu köklü siyasi değişiklikler, bölgede yüzyıllardır gelenekselleşmiş ticari ilişkileri de kısa zamanda etkilemiş ve değiştirmiştir. İşte bu çok önemli değişiklik ve gelişmelerin yaşandığı XVI.yüzyıl Doğu ticaretini çeşitli yönleriyle tez konumuzda incelemeye çalışacağız.



BİRİNCİ BÖLÜM

XVI.YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL SİYASİ DURUMU ve DOĞU'DAKİ GELİŞMELER

1. Osmanlı Devleti'nin Batı Politikası

Günümüzde olduğu gibi geçmişte de siyasi hadiseler, ticari ilişkileri birinci derecede etkileyen en önemli faktörlerden biriydi. Bu yüzden esas konumuz olan Doğu ticaretine geçmeden önce, XVI.yüzyıldaki siyasi hadiseleri ana hatlarıyla belirtmek istiyoruz. Doğu'da ve Batı'da çok büyük gelişmelerin yaşandığı XVI.yüzyılı, Osmanlı Devleti'nin takip ettiği politikalar açısından değerlendirmek, konumuzun daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

XVI.yüzyılın başlarında Anadolu'da ve Rumeli'de geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti, irili ufaklı bir çok devlet ile komşuydu. Doğu sınırları ile Batı sınırları arasında binlerce kilometrelik mesafe vardı. Padişahın ve ordunun ikamet ettiği devlet merkezi olan İstanbul, aşağı yukarı iki taraftaki sınırların ortasında yer almaktaydı. Bir sefer mevsiminde ordu ancak bir sınıra gidip dönebiliyordu. XVI.yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti zaman zaman Doğuya veya Batıya yönelik politikalarına ağırlık veriyor, bazı zamanlarda her iki cephede de ciddi problemlerle karşılaşabiliyordu⁷⁷. Bir cephedeki mücadele, diğer cephedeki sıkıntıların giderilmesini erteliyor veya önemine göre bir cephe ön plana geçebiliyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan politikasının anlaşılabilmesi için Avrupa ile olan ilişkilerinin de kısaca gözden geçirilmesinde fayda görmekteyiz. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Doğu ticareti aynı zamanda bir transit ticaretidir. Osmanlı ülkesi, İran ve Hindistan mallarının Batı'ya ulaşmasında köprü vazifesi görmektedir. Bu ticarete özellikle Venedik ve Fransa önemli bir rol oynuyordu. Bu açıdan Osmanlı Devleti'nin Batı ile ilişkileri, Doğu ticaretini de etkilemekteydi.

⁷⁷ Kanunî Viyana kapılarına dayandığı sıralarda Papa, Fransa kralı ile Alman imparatorunun arasını bulmaya çalışıyordu. Papa'nın elçileri, İmparatora özetle şöyle demiştir: "Eğer Cenabıhak Büyük Türk'e, İran Şahı Tahmasb'ın şahsında büyük bir düşman tahrik etmeseydi Avrupa ve Hıristiyanlık çoktan mahvolurdu". İran Şahı Tahmasb'ın Avrupa'nın ve Hıristiyanlığın kurtuluşunda, Allah'ın vasıtası olduğunu ısrarla vurgulanmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin doğu ve batı politikalarının ne kadar iç içe olduğunu göstermektedir. Herbert Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında Kanunî Sultan Süleyman Devrinde Amiral Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Seferi*, İstanbul 1943, s.7.

1.1. Bayezid Dönemi

Türk tarihinin en parlak sayfelerinden biri olan XVI.yüzyıla girildiğinde, devletin başında Sultan II.Bayezid bulunuyordu. 1481 yılında tahta geçen Bayezid, ilk iş olarak kardeşi Şehzade Cem'in muhalefeti ile karşılaşmıştır. Türk idari geleneğinden kaynaklanan sıkıntıları aşmak için Fatih döneminde, nizâmı alem için kardeş katli hususunda kanun çıkartılmış olmasına rağmen, XV ve XVI.yüzyıllarda devleti sıkıntıya sokan en önemli hadiselerden biri, Osmanlı tahtına kimin çıkacağı meselesi olmuş ve gerek devletin iç siyasetinde ve gerekse milletlerarası bir boyut kazanarak dış siyasette sıkıntılara sebep olmuştur. Fatih'in şehzadeleri Sultan Bayezid ile Cem, ilk olarak Bursa'da karşılaşmışlardır. Devletin Anadolu ve Rumeli yakasının aralarında paylaşılmasını içeren Cem'in teklifi kabul edilmemiş ve taraflar arasında 19 Haziran 1481'de yapılan savaşta, Cem yenilerek ailesi ile birlikte Osmanlı Devleti'nin uzun zamandır Dulkadiroğulları ve Çukurova Türkmenleri üzerindeki nüfuz mücadelesi sebebiyle ilişkilerinin nahoş olduğu, Memluk Sultanlığına gitmiştir. Memluk Sultanının da desteğiyle 1482 Mart'ında Anadolu'ya geri dönen Cem, tekrar mağlup edilerek Rodos'a sığınmıştır. Amacı taht kavgasını Rumeli'de yürütmek üzere Macaristan'a geçmekti. Şovalyeler Macaristan'a geçmek için Fransa'dan geçmek zorunluluğunu Cem Sultan'a inandırmışlardı. 1482 Ekim'inden 1488'e kadar Fransa'da, 1495'e kadar da Roma'da tutulan Cem; Osmanlı Devleti'nin Batı ile olan ilişkilerinde birinci derece de öneme sahip olmuştur. Cem Sultan konusu Rodos Şovalyeleri ile Osmanlı Devleti arasında müzakere konusu olmuş, taht davacısı Cem Sultanı elinde tutma vaadi karşılığında, Bayezid 40 bin dukalık bir barındırma ücreti ve iktisadi ayrıcalıklar vermiştir⁷⁸. Cem Sultan, Katoliklerin elinde diplomatik bir araç olmuştur.

Cem Sultan meselesi dolayısıyla, Fatih dönemi sonlarında (1481) Gedik Ahmet Paşa'nın Otronto'ya yaptığı sefer sonuçsuz kalmış, Boğdan'a yapılan sefer dışında, Avrupa yakasında münferit bazı sınır hareketleri dışında başka olaylar olmamıştır. Cem Sultan, Batıya karşı Osmanlı Devleti'ni sürekli sınırlamış, Cem Sultanın Avrupa Devletlerinin hazırlayacağı bir ordu ile tahtı tekrar ele geçirme tehlikesi, II.Bayezid'i daima endişelendirmiştir.

⁷⁸ Nicolas Vatın, "Osmanlıların Yükselişi", *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c.I, (Editör R.Mantran, Çeviren Server Tanilli), İstanbul 1995, s.129.

Cem Sultan'ın Batıya sığınmasından dolayı, Osmanlı politikası Güneye yönelmiş ve Memlûklular ile uzun süren bir mücadeleden sonra 1491'de barış imzalanmıştır. Memlûklularla ilişkiler düzeltilip, Cem Sultan da vefat edince, Osmanlı Devleti rahat bir nefes almış ve Fatih döneminden sonra ara verilen Batıdaki fetihlere yeniden başlanmıştır. Fatih döneminde başlayan Mora Yarımadasının fethi, İtalya'daki karışıklıklardan yararlanılarak 28 Ağustos 1499'da Leponto, 10 Ağustos 1500'de Modon, 20 Ağustos 1500'de Koron zapt edilerek tamamlanmıştır. Diğer Avrupa Devletleri ile önemsiz sınır çatışmaları olmuş, 1502'de Venedik, 1503'de Macaristan ile barış anlaşmaları imzalanarak Avrupa yakasında sükunet sağlanmıştır⁷⁹. Avrupa tarafında sağlanan bu barış dönemi, Anadolu'da Şii Safevilerin etkisiyle karışıklıkların başladığı bir döneme rastlar. Bu karışıklıklara, daha sonra şehzadeler arasında başlayacak taht mücadeleleri de eklenecektir. II.Bayezid'in son zamanları ve I.Selim'in ilk dönemine rastlayan bu olaylar, Avrupa sınırlarında imzalanan barış anlaşmalarının sağladığı güvenli ortamla; bir felakete dönüşmeden atlatılmıştır. Bu yüzden Yavuz Sultan Selim'in kısa saltanatı döneminde politikası hep Doğuya yönelik olmuştur.

1.2. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Osmanlı-Avusturya İlişkileri ve Macaristan

Osmanlı Devleti için gerçek tehlikenin Doğudan geldiğini gören Yavuz Sultan Selim, Anadolu'daki Türkmen kitleleri üzerinde zararlı Rafizi propogandası yapan ve her fırsatta Osmanlı taht mücadelesine karşı devleti içten yıkmayı hedefleyen Şii Safevi Şahını ve arkasından O'nun bağlaştığı Memlûk Sultanını bir darbeye bertaraf ettikten sonra, Osmanlı sınırlarını yaklaşık iki misli genişletmiştir. Yavuz Sultan Selim, Osmanlı Devletini Doğu'nun ve İslâm Dünyasının tartışmasız en üstün gücü haline getirdikten sonra yerine rakipsiz olarak geçen I.Süleyman'a Batı'ya yönelmek düşüyordu. İran Şahına el altından adamlar gönderip gerekli tedbirleri aldıktan sonra, Kanuni uzunca bir zaman Batı'ya yönelmiş ve peşi peşine seferlere girişmiştir.

I.Selim'in saltanatı boyunca Macaristan sınırında ufak çapta olaylar olmuştu. Kanuni'nin tahta çıktığını haber vermek üzere Kral II.Layoş'a gönderilen elçiye de kaba davranılınca, Macaristan üzerine bir sefere çıkmak kaçınılmaz olmuştu. 18 Mayıs 1521'de İstanbul'dan hareket eden Kanuni Süleyman, Belgrat üzerine yürüdü. Birkaç

⁷⁹ B.J.V.Hammer Purgstall, *Osmanlı Devleti Tarihi*, (Üçdal Neşriyat), c.4, İstanbul 1984, s.998-999.

haftalık bir harekattan sonra Belgrat ve dolaylarındaki birçok kale Osmanlıların eline geçmiştir.

Ertesi yıl Rodos'a karşı karadan ve denizden ortaklaşa bir hareket yürütüldü. Rodos, Mısır'ın fethinden sonra başkent ile İskenderiye ve Ortadoğu arasındaki ulaşım ve hac yollarının güvenliği için ciddi tehlikeler oluşturuyordu. Safevi Şahı ile ilişkileri de Osmanlılara karşı Rodos Şovalyelerinin ikinci bir tehdit unsuruydu. Bu sebeplerden dolayı Rodos, şimşekleri üzerine çekmekte gecikmedi ve 5 aylık bir kuşatmadan sonra 1522'de Osmanlılara teslim oldu⁸⁰.

Mısır'da çıkan karışıklıklar ve kazan kaldıran Yeniçeriler yatıştırıldıktan sonra, Kanuni tekrar Macaristan'a yöneldi. Türkler Rumeliye ayak bastıktan sonra karşılarında hasmane bir şekilde Macarları bulmuşlar, ya bizzat veya düşmanlarına yardım ederek Osmanlıların karşısına çıkmışlardı. Bu düşmanlık Macar Krallığının ortadan kaldırılmasına kadar devam etmiştir. 23 Nisan'da İstanbul'dan yola çıkan ordu, 29 Ağustos 1526'da Mohaç ovasında, Macar ordusunu iki saat içinde imha etmiştir. Mohaç savaşından sonra ikiye ayrılan Macaristan, Osmanlı Devleti'nin desteklediği Eflak Voyvodası Zapolyo ile Almanya İmparatorunun korumasındaki Ferdinand arasında bölünmüştür.

Osmanlı kuvvetleri çekildikten sonra Ferdinand, Zapolya'yı mağlup ederek Budin'i işgal etmiştir. 1529'da tekrar bir sefere çıkan Kanuni Sultan Süleyman Budin'i geri aldı. Kanuni, Zapolya'ya vergi ödemesi şartıyla Macar krallık tacını giydirmiştir. Buradan ileri hareketle Viyana önlerine gelen Osmanlı ordusu şehri kuşatmıştır. Ancak muhkem bir şehir için gerekli büyük toplar getirilmediği gibi, Tuna'dan malzeme getiren bir Osmanlı donanmasının batırılması ve mevsimin iyice soğumasıyla, 3 hafta süren kuşatma kaldırılmıştır⁸¹. Kanuni'nin esas amacının Viyana'yı almak değil, Alman İmparatoruna gözdağı vermek olduğu belirtilir. Ancak bu sefer herşeye rağmen Türklerin Avrupa'da ulaşabilecekleri en son noktayı işaretlemiştir. Bu sefer, Avrupa'da Fransa'nın işine yaramış, Şarlken Fransa ile hesaplaşmasını tehir etmek zorunda kalmış ve Burgonya'yı Fransa'ya terk etmiştir.

⁸⁰ Jean-Louis Bacque-Grammont, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu: Olaylar(1512-1606)", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, c.I, (Editör R.Mantran), İstanbul 1995, s.180.

⁸¹ Yaşar Yücel, **Muhteşem Türk Kanuni ile 46 Yıl**, Ankara 1991, s.39.

Avusturya Arşidükü Ferdinand, Macaristan'dan vaz geçmiş değildi. Osmanlılara vergi vermek şartı ile Macaristan'ın tamamını istiyordu. Kanuni, Ferdinand'ın teklifini ret ettikten sonra 1532'de 100 bin kişilik bir ordu ile harekete geçti. Şarlken ile bir meydan muharebesi yaparak hesaplaşmak istiyordu. Osmanlı ordusu Orta Avrupa'da Şarlken'i arıyordu. Ancak Şarlken, Osmanlı ordusu karşısına çıkmaya cesaret edemiyordu. Kanuni, Guns kalesini feth ederek geri dönmüştür. Kanuni'nin karşısına çıkmaya cesaret edemeyen Şarlken ve Ferdinand'ın ülkeleri karışıklık içinde çalkalanıyordu.

Osmanlı Devleti, Batı'da Macaristan ile uğraşırken Anadolu'da ve İran sınırında karışıklıklar oluyor, sunnî Bağdat halkı Osmanlı Devleti'nden yardım istiyordu. Gelişmeler Osmanlı Devleti'ni Doğuya yönelmeye zorluyordu. Bunun için Batı sınırı güvenlik altına alınmalıydı. Her iki tarafın barışa ihtiyacının olduğu bu dönemde, ilk adım Avusturya tarafından atıldı. İlk önce Ferdinand'ın daha sonra da Şarlken'in elçileri gelerek Osmanlı Devleti ile ateşkes anlaşması imzaladılar (1533)⁸².

Irakeyn seferi öncesinde imzalanan Osmanlı-Avusturya barışı, Macaristan Krallığına tayin edilen Janos Zapolya'nın ölümüne kadar devam etmiştir. 1537 'de Kanuni'nin Korfu Seferi dönüşünde, Avusturyalılar Sırbistan tarafında yeni bir sınır ihlali yapmışlar, fakat mağlup olarak geri çekilmişlerdir. 1540 tarihinde Zapolya'nın ölümü Macaristan meselesini yeniden gündeme getirmiştir. Hiç çocuğu olmayan Zapolya'nın ölümünden birkaç gün önce bir oğlu dünyaya gelmiş ve oğlunun kral olması için Osmanlılardan yardım istemişti. Habsburg Hanedanının Macaristan'ı yutmasına müsaade etmek istemeyen Kanuni, 20 Haziran 1541'de İstanbul'dan Budin'e hareket etmiştir. 22 Ağustos 1541'de Avusturyalılar, Budin önlerinde mağlup edilmiştir. Bu seferden sonra Budin Beylerbeyliği kurularak Orta Macaristan toprakları direkt olarak Osmanlı Devletine bağlanmıştır. Osmanlı fetihleri, devlet merkezinden Avrupa içlerine o kadar fazla ilerlemişti ki Ferdinand, Osmanlıların her dönüşünü fırsat biliyor ve aradaki mesafeyi göz önüne alarak Osmanlı ordusu tekrar gelene kadar, kaybettiği toprakları geri ele geçiriyordu⁸³.

23 Nisan 1543'de Kanuni tekrar bir sefere daha çıkarak Estergon, İstolni Belgrat gibi kaleler alarak Budin eyaletinin güvenliğini pekiştirmiştir. Kanuni'nin dönmesinden

⁸² İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.336.

⁸³ Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl*, s.75.

sonra da Osmanlı fetihleri devam etmiştir. Bu durum karşısında Avusturyalılar barış istemek zorunda kalmıştır. Önce Ferdinand'ın, arkasından Şarlken'in temsilcileri gelmiştir. İran ile harp ihtimali belirlediğinden mütareke imzalanmış, aylarca süren müzakerelerden sonra Haziran 1547'de barış anlaşması imzalanmıştır⁸⁴. Beş yıl için geçerli olan anlaşma, Macaristan'ın Osmanlılar tarafından ele geçirilen kısmının Osmanlılar'da kalmasını, Avusturya'nın elindeki Macar Krallığı arazisi için de 30 bin altın haraç ödenmesini karara bağlamıştır.

1547 barışının imzalanmasından sonra Kanuni, Doğu'da İran'a yönelerek bu tarafta bir sefere çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin Safevilerle meşgul olduğu dönemde, özellikle Erdel meselesi yüzünden sıkıntılar yaşanmış, bazı kaleler el değiştirmiştir. Buna rağmen 1 Haziran 1562'de Avusturya ile 8 yıllık bir barış anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma, Avusturya ile sınır ihlallerini önleyememiştir. 1565 tarihinde Veziriazam olan Sokullu Mehmet Paşa'nın etkisiyle Avusturya'ya sefere karar verildi. 10 yıldır ordunun başında sefere çıkmayan Kanuni, bizzat ordusunun başında son seferine çıktı. Bu seferde Kanuni'ni hayata veda etmesinden bir gün sonra Sigetvar kalesi alınarak sefer neticelenmiştir.

1.3. Osmanlı-Fransa Münasebetleri

Fransa Kralı I.François, 1525'te Pavie önlerinde Şarlken'e teslim olduğu zaman, Fransa hayati tehlike ile karşı karşıya kalmıştı. Avrupa'ya hakim olma iddiasındaki Şarlken ve kardeşi Ferdinand'a karşı Fransa'nın güçlü müttefiklere ihtiyacı vardı. İşte bu durum Fransa'yı Doğu'da gücünün zirvesinde olan Osmanlı Devleti ile işbirliğine itti. Politikası Batı'yı dönük olan Kanuni Sultan Süleyman'ın da Batı'da Haçlı birliğini parçalayacak ittifaka ihtiyacı vardı. Böylece sözde dostluk dönemi için iki tarafta da şartlar elverişli idi.

Irakeyn seferinden dönüşte, Fransa ile dostluk ve ticaret anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmanın alt yapısını oluşturmak için iki hükümdar 4 yıl çaba sarfetmiştir. Fransa, bu anlaşmayı imzaladıktan sonra Avrupa ülkeleri tarafından kınanmaktaydı. Fransa Kralı I.François, bu kınanmaya karşı kiliseye en sadık bir şekilde hizmet ettiğini yaymaya çalışıyor, bu anlaşmayı Hristiyanların hayrı için yaptığını

⁸⁴ Feridun Emecan, "Kanunî Devri", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, c.10, İstanbul 1989, s.374.

belirtiyordu. Birinci görevi ülkesinin sınırlarını korumak olan kral, Kanuni'ye ebedi dostluk için güvenceler verirken diğer taraftan da Haçlı Seferleri için yeni projeler hazırlamaktaydı.

Fransa, ortak düşman Habsburglara karşı Osmanlı Devleti'nin İtalya'da harekete geçmesini istiyordu. Osmanlıların menfaati ise Orta Avrupa'da idi. Osmanlı Devleti Macaristan'da Ferdinand'a karşı mücadele ediyordu. Ancak asıl güç İmparator'da idi ve Kanuni'ye göre karada ve denizde kesin bir darbe yemeliydi. Çünkü Şarlken, Avrupa ordularının başında İstanbul'a girme hayali kurmaktaydı⁸⁵. Fransa ile ilişkilerin gelişmesi sonucu Barbaros, İtalya kıyılarına sefere çıkmış ve Tunus'u ele geçirmiştir. Bu durum Fransa için bir başarıdır. Çünkü Şarlken, Batı ve Orta Avrupa'da gerilemektedir. Bu gelişmelerden sonra Fransa ile ilk kapitülasyonlar olarak bilinen ve Fransızlara, ticari, siyasi ve adli geniş ayrıcalıklar veren anlaşma imzalanmıştır⁸⁶.

Fransa, 1537'de karadan Arnavutluk kıyılarına ve denizden Venedik taraflarına başlayan Osmanlı seferlerine iştirak etmeyi kabul ettiyse de sözünde durmamıştır. 1538 Nis mütarekesi ile Fransa, Türk ittifakından ayrılmayı kabul etti ve Savua'yı alabildi⁸⁷. Şarlken, 1541'de Barbaros Hayreddin Paşa'nın Beylerbeyi olduğu Cezayir üzerine sefere çıkmıştır. Ancak mevsimin de müsait olmamasının da tesiriyle donanmasından birçok kayıp vererek geri çekilmek zorunda kaldı. Cezayir seferinin arkasından Şarlken, Fransa ile savaşa başladı. Osmanlı Devleti Fransa'ya yardım kararı aldı ve Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması Fransa'ya yardıma gitti (Mayıs 1543). Nice kuşatılarak alındı ise de iç kale alınamadı. Bunun üzerine kuşatma kaldırıldı. Fransa'ya bu yardım seferi, 1545'de Şarlken ile I.François'in anlaşmasına zemin hazırlamıştır.

Osmanlı Devleti 1553 ve 1558 tarihlerinde de İspanya ile mücadele halinde olan Fransızlara denizlerde yardım etmek için donanma göndermiştir. Türk ve Fransız donanmaları ortak hareket ederek başarılar kazanmıştır. 1559'da Cerbe savaşı öncesinde, İspanya, Papa, Cenova, Floransa, Sicilya, Malta, Napoli ve Monaco bir Haçlı

⁸⁵ Y. Yücel, *Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl*, s.58.

⁸⁶ Bu anlaşmanın tarihinin 1535 veya 1536 Şubat'ı olduğu konusunda görüş ayrılığı vardır. Anlaşmanın Osmanlı nüshası kayıptır. Bunun I.François'in anlaşmanın gizli kalmasını istediğinden dolayı olmadığı söylenir. Y. Yücel, *a.g.e.*, s.59.

⁸⁷ F.Emecan, "Kanunî Devri", s.370.

birliği altında toplanmışlardı⁸⁸. Başı sıkıştıkça Osmanlı Devleti'ne müracaat eden Fransa ve Osmanlılarla bir sulh anlaşması imzalamış olan Venedik bu birliğe dahil olmamıştır. Fransa ve Venedik her ne kadar gizilce bu ittifaka yardım ediyorlarsa da Osmanlı Devleti'nin, Batı'da bir Haçlı birliğine karşı Fransa ve Venedik'e karşı izlediği stratejinin önemi böylece ortaya çıkmış oluyordu.

Osmanlı-Fransız ticari ilişkilerinin gelişmesi ve Fransız tüccarlarının Doğu ticaretinde söz sahibi olmaya başlamaları 18 Ekim 1569'da imzalanan kapitülasyon anlaşması ile olmuştur. Kıbrıs'ın fethi ve İnebahtı yenilgisi öncesinde Fransa'ya kapitülasyonların verilmesi anlamlıdır. Bu anlaşmayla da, Fransa bir Haçlı birliğinin dışında tutulmuştur. 1570-73 Osmanlı-Venedik savaşı Fransa'nın işine yaramış ve Venedik'in yerini almaya başlamıştır

Fransa ile görünüşte de olsa, ortaya çıkan dostane ilişkiler, Osmanlı-Fransız ticari ilişkilerinin gelişmesine yardım etmiştir. Akdeniz ticaretine hakim olan Venediklilerin aleyhine olmak üzere, Osmanlı-Fransa ticaret ilişkileri gelişmiştir. Mısır ve Suriye üzerinden Hindistan ile yapılan ticari alışverişe, Fransızlar XVI.yüzyıl boyunca giderek daha fazla katılmışlardır.

1.4. Osmanlı-Venedik Münasebetleri

Venedik Cumhuriyeti, Akdeniz'in sayılı donanmalarından birini elinde bulunduruyordu. Yavuz Sultan Selim döneminde, Memluk Sultanlığına son verilmesiyle Kıbrıs adası için Memluklara ödenen haraç Osmanlılara ödenmeye başlamıştı. Venedik, donanmasının gücüne güvenerek yaklaşık 30 yıldır barış içerisinde ilişkilerini sürdürdüğü Osmanlı Devleti gemilerine tecavüze başlamıştı. Diğer taraftan Osmanlıların Avrupa'da en büyük rakibi olan Alman İmparatoruna yardım ediyorlardı. Barış anlaşmasını yenilemek için Venedik'e gönderilen Osmanlı elçisinin gemisine de saldırılması üzerine savaş kaçınılmaz olmuştu. Bu sıralarda Papa Avrupa'da bir Haçlı seferi için çalışmalar yürütüyordu. Bu ittifaka, Alman İmparatoru ve Fransa Kralının yanı sıra Venedik'te katılmıştı. Barbaros Hayreddin Paşa'nın ısrarıyla Venedik'e savaş açılmasına karar verildi. Padişah karadan hareket ederek Venediklilerin kışkırtmasıyla isyan eden Avlonya'ya geldi(1537 Mayıs). Osmanlı donanması da 25 bin asker ve 50

⁸⁸İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.II, s.387.

topla Venedik'e ait olan Korfu adasını kuşattı. Şiddetli bir savunmadan ve mevsimin ilerlemiş olmasından dolayı kuşatma kaldırıldı. Padişah, Barbaros'a Ege denizindeki Venedik hakimiyetine son vermesini emretti ve irili ufaklı birçok ada ele geçirildi⁸⁹.

1538'de Hadım Süleyman Paşa komutasındaki Süveyş Donanması Hint Okyanusu'nda Portekizlilere karşı sefere çıkarken başka bir donanma da Barbaros Hayreddin Paşa komutasında Akdeniz'e açılıyordu. Barbaros Hayreddin Paşa'nın amacı Osmanlı limanlarına saldıran birleşik Haçlı donanmasına gereken dersi vermektir. Bu Haçlı donanmasında İspanya, Papalık, Venedik ve Andrea Dorya'nın donanmasına ait gemiler vardı. Barbaros Hayreddin Paşa, Preveze savaşında kendisinden kat kat üstün düşman donanmasını yenerek Akdeniz'de Türk hakimiyetini sağlamıştır(27 Eylül 1538)⁹⁰.

Preveze'de yenilen Haçlı donanmasından ilk ayrılan Venedik olmuştur. Venedik Doğu, Osmanlılarla barış anlaşması imzalayabilmek için İstanbul'a elçiler göndermiştir. Venedikliler bu savaştan çok zararlı çıkmışlardır. Birçok adayı kaybettikleri gibi, 300 bin duka da savaş tazminatı ödemek zorunda kalmışlardır⁹¹. Venediklilerle 1540'da yapılan barış anlaşmasından sonra Osmanlı Devleti, Macaristan meselelerine ağırlık vermiştir.

Venediklilerle uzun süren sükunet dönemi Kıbrıs meselesi yüzünden bozulmuştur. Anadolu, Mısır ve Suriye sahilleri arasında bulunan ve Kıbrıs'ta üslenen korsanlar, bölgeden geçen gemilere saldırıyor, tüccar ve hac gemilerini rahatsız ediyordu. Osmanlı Devleti, Batı'da Sigetvar'ın zaptından sonra Avusturya ile 8 yıllık bir barış imzalamış ve Doğu'da da İran ile dostane münasebetler içerisinde bulunuyordu. Doğu'da ve Batı'da sıkıntısı bulunmayan Osmanlı yönetimi, Sokollu'nun itirazlarına rağmen şarapları ile de ünlü olan Kıbrıs'ın fethine karar verdi. Lala Mustafa Paşa idaresindeki Osmanlı donanması uzun bir mücadeleden sonra, Kıbrıs'ı Ağustos 1571'de ele geçirdi. Kıbrıs'ın fethi esnasında Venedik bir Haçlı donanması hazırlama gayreti içerisinde idi. Papalık, İspanya, Ceneviz, Venedik ve Malta gemilerinden oluşan bir Haçlı donanması, Osmanlı donanmasını 7 Ekim 1571'de İnebahtı'da yenilgiye uğrattı⁹². Bu galibiyet Avrupa'da büyük sevinç yaratmış ve Barbaros'dan beri

⁸⁹ F.Emecan, "Kanunî Devri", s.352.

⁹⁰ M.Tayyip Gökbilgin, Kanunî Sultan Süleyman, İstanbul 1992,s.98.

⁹¹ İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.II, s.379.

⁹² İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.III, I.Kısım, Ankara 1983, s.19.

Akdeniz'deki Osmanlı korkusunu üzerlerinden atmalarına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti ise İnebahtı'da kaybettiği donanmasından daha güçlüsünü inşa edip, Akdeniz sularına salarak gücünü göstermiştir. Yeni Osmanlı Donanmasının inşası ve Haçlı ittifakında meydana gelen çatırdama, Venedik'i Osmanlılarla barış imzalamaya itmiş ve 1573 tarihinde Fransa'nın araya girmesi ile barış yapılmıştır⁹³.

Osmanlı-Venedik ilişkileri, XVI.yüzyıl boyunca kısa dönemli bozulmalar dışında, olumlu bir havada geçmiştir. Güçlü bir ticaret ve donanma filosuna sahip olan Venedikliler, Doğu Akdeniz'de de ticarete hakim durumdaydılar. Venedik'in zenginliğinde Doğu Akdeniz ticari trafiğinin payı oldukça büyüktü. XVII.yüzyıl başlarında İngiltere ve Hollanda'nın Hint Deniz yollarına tamamen hakim olmasından sonra, bu durumdan en çok etkilenenlerden biri Venedik olmuş ve ekonomisi yavaş yavaş gerilemiştir.

2.Osmanlı Devleti'nin Doğu Politikası

2.1. Osmanlı-İran Münasebetleri

2.1.1. Safevi Devleti'nin Kuruluşu

Safevi Devleti'nin kuruluşu, Türk ve İslâm tarihi açısından önemli bir hadisedir. Bu konunun Türk tarihi açısından en önemli yönü, şüphesiz Şii Safevi Devleti'ni kuranların Kızılbaş adı ile anılan Anadolu Türkleri olmasıdır. Safevi Devleti'ni kuran ve O'nu ayakta tutan unsur, Orta ve Güney Anadolu bölgelerine mensup Türk topluluklarıdır. Safevilerin kuruluş döneminde, İran'daki Türk nüfusu daha önceki dönemlere nazaran oldukça yoğunlaşmıştı. Bunun başlıca sebebi Türkiye'den topluluklar halinde devamlı göçlerin olmasıydı. Bu göçler bir asırdan fazla sürmüştür. Hatta XVIII.yüzyılın başlarında bile Anadolu'dan İran'a göçlerin olduğuna dair bilgiler vardır. XV.yüzyılda Karakoyunlular ve Akkoyunlular İran'a göç etmişler, bunlar yalnız Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan değil, Orta Anadolu'dan da Türk oymakların İran'a göç etmelerine sebep olmuşlardır. Mesela, Karakoyunlular Maraş-Elbistan bölgelerindeki Ağaç-Eriler'den bir kolu İran'a göç ettirmişlerdir ki, bu kol orada varlığını günümüze kadar devam ettirmiştir.

⁹³ İ.H.Uzunçarşılı, a.g.e., c.III, I.Kısım, s.25.

Ancak Safevi Devleti'nin kurulması ile vukubulan göçler, diğerleri ile kıyas edilemeyecek derecede yoğun ve sürekli olmuştur. Hatta Safevi Devleti kurulduktan sonra da bilhassa insan gücü bakımından Anadolu'dan beslenmiştir. Böylece birbirinin amansız düşmanı olan Osmanlı ve Safevi devletleri bir asır kadar Anadolu'nun insan kaynaklarından müştereken faydalanmışlardır⁹⁴. Bu durum da yüzyıl boyunca devam eden Osmanlı-Safevi mücadelesinin ana sebebini teşkil etmiştir.

Türkçe, Safevi sarayının resmî dili olarak Şah Abbas ve halefleri zamanında hakimiyetini koruduğu gibi, Türkçe şiirler yazan birçok şair yetişmiştir. Çünkü Türkçe, sadece emirlerin ana dili değil, hanedanın da ana dili idi. Şah İsmail'in Farsca'dan çok Türkçe şiirler yazması ve Ali Şir Nevai'nin şiirlerine düşkün olması, ana dilinin Türkçe olmasından kaynaklanıyordu⁹⁵. Osmanlılar ve Safeviler arasındaki düşmanlığa rağmen iki ülke Türkleri arasında kültürel münasebetler devam etmekteydi. Bu Anadolu Kızılbaşları sayesinde oluyordu. Köroğlu Destanı İran'da da yayılmış ve Türklerin millî destanı haline gelmişti. Kerem ile Aslı, Arzu ile Kamber gibi İran'dan kaynaklanan halk romanları da Anadolu'da yayılmıştı.

Anadolu Türkler'inden mühim bir kısmını Safevi Tarikatına bağlayan Şeyh Cüneyd (ölümü 1460) olmuştur. Cüneyd, amcası Şeyh Cafer ile Safevi tarikatı şeyhliği mücadelesine girişmiş ise de, bu mücadele de muvaffak olamayarak Erdebil'i terk etmek zorunda kalmıştır. Bir çok İranlının yaptığı gibi Anadolu'ya gelmiştir. Anlaşıldığına göre medresenin tesiri dışında kalan köylü ve göçebelerin mühim bir kısmı sathi bir İslâmiyet görünüşü altında, Orta-Asya'dan getirdikleri eski dini inanç ve telakkilerini devam ettiriyorlardı. Onların dini hayatlarına "dede" ünvanlı şahıslar hakimdi. Anadolu Kızılbaşları, Orta-Asya'dan beri süre gelen geleneklerin etkisiyle Şeyh Cüneyd ve haleflerini mehdi, peygamber hatta Allah olarak görüyorlardı. İşte bu telakkiden dolayı, Kızılbaş Türkleri şeyhleri veya şahları uğruna her türlü fedakarlığa katlanmakta idiler. Bu husus devletin kurulmasında ve yaşamasında çok önemli bir etken olmuştur⁹⁶.

Anadolu'ya gelen Şeyh Cüneyd, burada kendi maksadı için, belki de hiç ümit etmediği derecede elverişli bir zemin buldu. Dolaştığı köylüler ve göçebeler arasında

⁹⁴ Faruk Sümer, Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü, Ankara 1992, s.1-2.

⁹⁵ F.Sümer, a.g.e., s.6.

⁹⁶ F.Sümer, a.g.e., s.7.

Şii ve Şiiliği meyilli pek çok zümre ile karşılaştı. Cerbezeli, telkin kabiliyeti yüksek ve faal bir insan olduğu anlaşılan Safevi şeyhi, dolaştığı köylü ve göçebe Tükler arasında sayısı hiç de az olmayan bir topluluğu, kendisine mürid yaptı. Hatta Şeyh Cüneyd, 5-10 bin kişilik silahlı bir kuvvet de meydana getirmeği başarmıştır. Şeyh Haydar döneminde Anadolu'daki teşkilatı geliştirmek ve müridlerin sayısını artırmak faaliyetine önem verilmiştir. Anadolu müridlerden kabiliyetli olanlar hususi bir şekilde yetiştirilerek halife ünvanı ile memleketlerine geri gönderiliyordu. Buna göre tarikatın başı Azarbeycan'daki Erdebil şehrinde, gövdesi ise Anadolu'da idi⁹⁷. Şeyh Haydar zamanında yapılan devamlı ve müessir propogandalar ile Anadolu'daki tarikat mensupları çoğalmış ve bunlar nezir ve hediyeler ile Erdebil'deki şeyhlerini ziyaret etmeye başlamışlardı.

Osmanlı hükümdarı II.Bayezid kuvvetli bir orduya, geniş bir ülkeye sahip olduğu halde, Haydar'ın sayısı gittikçe artan müridlerinin karışıklık çıkarmalarından çekiniyordu. Gerçekten tarikatın Anadolu'da bu kadar gelişmesinde, Bayezid'in gevşek idaresinin pek mühim bir rolü olmuştu.

Akkoyunluların gittikçe zayıflamaları ve taht mücadelesine girişmeleri, Safevi şeyhlerinin işini kolaylaştırıyordu. Şeyh Haydar'ın yerine geçen oğlu İsmail faaliyetlerini sürdürüyordu.1500 tarihinde Erzincan'a geldi. Her taraftan bölük pörçük gelen Ustacalu, Şamlu, Rumlu (Sivas, Amasya, Tokat bölgelerinin yerleşik Türk halkı), Tekelü (Antalya bölgesi), Dulkadir, Turgutlu, Varsaklar (Tarsus bölgesi Türkmenleri) Erzincan'da şeyhi ziyaret ediyorlardı. Beğlerden Ustacalu Mirza Beğ oğlu Muhammed Beğ, Şamlu Abdi Beğ kalabalık maiyetleri ile gelenler arasında bulunuyordu. İşte Safevi devletini kuran ve devam ettiren Anadolu Türkleri bunlardı⁹⁸. Bu sıralarda II.Bayezid, Modon ve Koron'un fethi le meşgul bulunuyordu. Bu yüzden Osmanlı teb'asından binlerce kişi güçlük çekmeden, sınıra çok yakın Erzincan'daki müşidleri İsmail'in yanına gidebiliyorlardı. Şah İsmail Temmuz-Ağustos 1501'de 7 bin kişilik kuvveti ile Erzincan'dan ayrılmıştır. Emrindeki Anadolu komutan ve askerlerle beraber Akkoyunluları mağlup ederek Tebriz'de kolayca şahlık tahtına oturmuştur. Böylece 1501'de Safevi devleti resmen kurulmuş oldu.

⁹⁷ F.Sümer, a.g.e., s.10-12.

⁹⁸ F.Sümer, a.g.e. , s.13.

Şah İsmail 1502'de Erzincan üzerine yürümüştür. Bunun sebebi Akkoyunlu beylerinden Elvend'in Erzincan'da asker toplamasıydı. Elvend aynı zamanda göç ve ziyaret yolunu da kapamıştı. Yani Anadolu'dan İsmail'in hizmetine girmek ve ziyarette bulunmak isteyen Kızılbaşların İran'a gelmeleri önleniyordu. İsmail ise Anadolu'daki ana müridler topluluğundan şiddetle beslenmeye ihtiyacı vardı. Aksi takdirde 10 bin kişi ile başarılarını devam ettirmesine imkan yoktu. Elvend ve askerleri Şah İsmail'in gelmekte olduğunu haber alınca ağırlıklarını bırakıp kaçmışlardır.

Dulkadiroğlu Alâüddevlî'den sonra II.Bayezid'de halkının İran'a gitmesini önleyici tedbirler almıştır. Hatta Yahya Paşa'yı Ankara'ya göndermiştir. Diğer taraftan İran'a gidenlerin büyük çoğunluğu Teke ve Hamid ilinden olduğu için, bura halkının mühim bir kısmının yeni fethedilen Modon ve Koron yöresine yerleştirilmesine karar verildi⁹⁹. Böyle bir tedbirin alınması zaruri idi. Çünkü gidenlerin ve gitmek isteyenlerin vergileri devlet hizmetinde bulunanlara veya dini müesseselere tahsis edilmişti. Arkası kesilmeyen göçlerden tımar erbabı büyük zararlar görüyordu. Şah İsmail, Bayezid'e gönderdiği bir mektubda tarikat erbabının ziyaretine mani olunmamasını istemişti. Bayezid, yukarıda belirtilen sebepten dolayı ziyaretin engellendiğini ve ziyaretten sonra geri dönmeye söz verenlere bu yasağın uygulanmayacağını belirtmiştir. Ancak çıkan olaylar sebebiyle bu tedbirler uygulanamamış ve göçler devam etmiştir¹⁰⁰.

Doğuda başgösteren boşluğu dolduran yeni bir devletin ortaya çıkması, asırlar boyunca sürececek bir mücadelenin başlamasına yolaçmakta gecikmedi. Hatta Osmanlılar o zamana kadarki imajları bakımından bir başka misyonu daha üstlenmek mecburiyetinde kaldılar. Büyük ölçüde Anadolu'daki Türk boylarının vücut verdiği Safevi Devleti'nin yeni bir siyasi ve dini ideoloji ile ortaya çıkıp Osmanlı'nın sunnî mezhepteki idaresine alternatif yönetim şekli vaad eden propoganda faaliyetleri, Doğu siyasetinin mahiyetinde çok mühim bir değişmeye yol açtı. 1500'lü yıllardan itibaren Anadolu'yu adeta bir yangın yerine döndüren, görünürde dini mahiyet arzeden isyan hareketleri Osmanlılar için şark meselesine öncelik kazandırdığı gibi, genel siyaset çizgilerinde de dikkat çekici bir yeniliğe sebebiyet vermiştir. Safevilere karşı dini zeminde fikri bir temel oluşturulup sunnî mezhebin görüşü bütün teferruatıyla ortaya konmuştur. Hatta girişilecek sefer "mülhid ve zındıklara" karşı bir cihad olarak ilan

⁹⁹ Hoca Sadeddin Efendi, *Tacü't-tevarih*, (Hazırlayan İsmet Parmaksızoğlu), c.III, Ankara 1999, s.345-46.

¹⁰⁰ F.Sümer, a.g.e., s.23.

edildi. Küffara karşı girişilecek gazadan daha evla, “farz-ı ayn” görüldü. XVI.yüzyıl boyunca mütemadi olarak sürdürülen şark seferlerinin mahiyetini anlamak için, bu dini ana noktayı hiçbir zaman göz ardı etmemek gerekir¹⁰¹.

2.1.2. Yavuz Sultan Selim Dönemi

Şehzade Selim, İran sınırına yakın bir bölgede, Trabzon’da sancak beyi idi. Şah İsmail’in faaliyetlerini yakından takip ediyor, gerektiğinde karşı akınlar yaparak Kızılbaş tehlikesini önlemeye çalışıyordu. Daha 1505 tarihinde gelen bir Safevi elçisi, II.Bayezid’e Selim’i şikayet ediyor ve akınlarını durdurmasını istiyordu. 1508 ve 1510 tarihlerinde de Şehzade Selim’in birlikleri ile Safeviler arasında çatışmalar olmuş ve Şahın elçileri protestoda bulunmuşlardı¹⁰².

II.Bayezid’in son yıllarında bir taraftan Anadolu’da Kızılbaş faaliyetleri artarken, diğer taraftan da şehzadeler arasında taht mücadelesi iyiden iyiye kızışmıştı. Teke ili denilen Antalya civarındaki Türkmenlerin ekserisi Kızılbaş olup bir kısmı İran’a göç etmişti. II.Bayezid’in aczi ve devlet adamlarının adil olmayan yönetimlerinden duyulan hoşnutsuzluktan cesaret alan Şah Kulu, bölgede isyan başlatmıştı. Kuvvetleri arasında dirlikleri ellerinden alınmış pek çok sipahi de vardı. Şah Kulu’nun şehzadelerin taht mücadelesine başladıkları bir zamanda, üzerine gönderilen kuvvetleri peşi peşine mağlup etmesi, adamlarının giderek çoğalmasına sebep olmuştur. 2 Temmuz 1511’de Çubuk Ovası’nda yapılan savaşta Veziriazam Hadım Ali Paşa ve Şah Kulu ölmüştür. Şah Kulu’nun yakın adamlarından biri 15 bin civarındaki Tekelileri İran’a ulaştırmıştır. Şah Kulu’nun nüfuzu bir ara o kadar yayılmıştı ki, Karaman Valisi Şehinşah’ın bile bir ara Şah Kulu’na meylettiği görülmüştü¹⁰³.

Şehzadeler arasında uzun süren bir mücadeleden sonra Bayezid, Şehzade Selim’e tahtı bırakmıştı. 1512 tarihi belki de Osmanlı Devleti için, 1402 Ankara mağlubiyetinden sonraki en buhranlı devreyi oluşturuyordu. Bir tarafta yukarıda belirttiğimiz gibi uzun zamandan beri gelişme gösteren Kızılbaş tehlikesi, diğer tarafta zaman zaman bu grup ile işbirliği yapan şehzadelerin mücadelesi yer alıyordu. Osmanlı Devleti’nin temel dayanağı olan Anadolu Türmen kitlesi üzerindeki Safevi etkisi, bu

¹⁰¹ Feridun M.Emecan, “XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı Devleti’nin Doğu ve Batı Siyaseti”, XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler, İstanbul 1997, s.130.

¹⁰² Nicolas Vatın, “Osmanlıların Yükselişi”, s.141.

¹⁰³ F.Sümer, Safevi Devleti’nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü, s.34.

etki sebebiyle sürekli isyanlar, Türkmenlerin İran'a doğru göçü, Safevilerin Anadolu üzerindeki emelleri ve taht mücadelesinde rakiplerden birini tutarak Osmanlı Devleti'nin parçalanmasına yönelik faaliyetler; I.Selim'in büsbütün dikkatini İran'a doğru çevirmesine sebep olmuştur¹⁰⁴. I.Selim'in İran'a karşı uyguladığı ticari ve siyasi politika, bu durumlar gözönüne alındığında daha iyi anlaşılabilir.

1512'de Osmanlı tahtına Selim'in çıktığı sırada, Şah İsmail, Rumlu Nur Ali Halife'yi, Anadolu'ya göndererek buradaki sofularını toplamasını emretti. Ali Halife (Şebini)Karahisar'da iken Sivas, Amasya, Tokat bölgesi Türklerinden 3-4 bin evlik bir topluluk kendisine katılmıştır. Bu sırada Konya'da bulunan Sultan Ahmet, kardeşi Selim'in hükümdarlığını kabul etmeyerek O'nunla mücadeleye hazırlanıyordu. Bu durum Rumlu Ali Halife'nin işini kolaylaştırdı. Sivas, Tokat, Amasya, Çorum Kızılbaşları ayaklandılar. Sultan Ahmet'in Amasya'da bulunan oğlu Sultan Murat, herhalde onlardan faydalanmak için Kızılbaş oldu ve merasimle kızılbaş tacını giydi. Rumlu Ali Halife, Sultan Ahmet tarafından üzerine gönderilen kuvvetleri yenerek Erzincan'a dönmüştür. Sultan Murat ise İran'a şahın yanına gitmiştir. Sultan Selim karşısında Doğuya çekilmek zorunda kalan Sultan Ahmet, oğlu Sultan Murat'dan şahın verdiği 20 bin kişilik ordu ile yardıma geleceği haberini aldı. Murat, babasını Erzincan'a çağırıyor ve bu ordu ile Üsküdar'a kadar gidebileceklerini belirtiyordu. Kızılbaşlardan nefret eden Ahmet çok nazik bir durumda olduğu halde oğlunun bu teklifini reddetmiş ve mektubu teessüründen parçalamıştır¹⁰⁵.

I.Selim, çok geçmeden Şehzade Ahmet ve oğullarını bertaraf ederek Osmanlı ülkesinin tamamına hakim olmuştur. Artık Safeviler üzerine bir sefer kaçınılmaz olmuştu. Böyle bir sefere çıkmadan önce Anadolu'da da bir takım tedbirler almak gerekiyordu. Padişahın emri üzerine yapılan tahkik ve teftiş neticesinde Anadolu'daki Kızılbaşlar tespit edilmiştir. Bunların bir kısmı sürgün, bir kısmı katledilmiştir. Osmanlı kaynakları 40 bin civarında Kızılbaşın katledildiğini belirtiyorlarsa¹⁰⁶ da, bu o dönemdeki tarihçilerin mübalağalı anlatımlarından kaynaklanıyor olsa gerektir. Ordu içinde ve devlet adamları arasında bu sefere taraftar olmayanlar olmakla beraber, gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra Safeviler üzerine sefere çıkılmıştır. Çok zorlu bir yürüyüşten sonra Osmanlı ordusu Çaldıran'a geldi. Çaldıran'da karşı karşıya gelen

¹⁰⁴ Remzi Kılıç, XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-İran Siyasi Antlaşmaları, İstanbul 2001, s.20-23.

¹⁰⁵F. Sümer, a.g.e., s.35-36.

¹⁰⁶ Hammer, a.g.e., c.4, s.1059.

Safevi ve Osmanlı ordusu aynı dili konuşuyordu. İki taraf ordusunda da aynı yörenin, aynı boy ve obaların çocuklarından askerler vardı. Osmanlı ordusu harp meydanına üç aylık yoldan, kızgın Temmuz güneşi altında, pek harap, ot bile bulunmayan çıplak ve arızalı bir arazide günlerce yürüyerek gelmişti. Bu yüzden Osmanlı ordusu çok yorgun olmasına rağmen, yukarıda belirttiğimiz sebepten dolayı Osmanlı ordusundaki bazı unsurların Kızılbaşlarla birleşmesinden çekinilerek savaşın hemen başlatılmasına karar verilmiştir. 24 Ağustos 1514'de yapılan savaşta, Safeviler mağlup edilerek, Osmanlı ordusu Tebriz'e kadar ilerlemiştir.

Yavuz Sultan Selim'in maksadı Safevi Devletine kuvvetli bir darbe vurmak değil, bu devleti büsbütün ortadan kaldırmaktı. Fakat devlet adamları ve bilhassa Yeniçeri ocağının mukavemeti ile karşılaşmıştır. Şah İsmail, Çaldıran savaşından sonra elçiler göndererek barış yapılmasını istiyordu. Safevi devletine son vermek isteyen Yavuz Sultan Selim, barış teklifini reddetmiş ve 'Acem tacirlerini tevkif ettirerek mallarına elkoydurmuştur. Çünkü bu tacirler demir, bakır, altın ve gümüş gibi madenlerden başka İran'a ateşli silahlar ile bunların imalini bilen ve kullananları da götürüyorlardı. Ayrıca Osmanlı ülkeleri ile yapılan ticaret Safevi Devleti'nin mühim bir gelir kaynağını oluşturuordu¹⁰⁷.

Çaldıran zaferinden sonra I.Selim, uzun zamandan beri Osmanlılar ile Memlûklular arasında nüfuz mücadelesine sahne olan Dulkadirli üzerine Hadım Sinan Paşa'yı göndermiştir. Bir darbede Dulkadirli Beyliğine son verilerek (Haziran 1515) burada Osmanlı hakimiyeti sağlanmıştır. Bu durum özellikle Suriye'yi Osmanlı tehdidi altına soktu ve Memlûkluları endişelendirdi. Diğer taraftan Kuzey'de Erzincan, Kıgı gibi yerler Osmanlı hakimiyetine girerken, daha Güney'de Diyarbakır ve havalisi, Osmanlı yönetimine iltica eden İdris-i Biltlisi'nin gayretleriyle sulhen Osmanlı hakimiyetine alınmaya çalışılıyordu.

I.Selim, Çaldıran savaşından sonra tekrar Şah İsmail üzerine sefere hazırlanıyordu. Memlûk Sultanı ise hangi taraf kazanırsa kazansın, bu savaştan sonra sıranın kendisine geleceğini biliyordu ve bunun için hazırlıklarını sürdürüyordu. I.Selim, adamları vasıtasıyla Memlûk Sultanlığında olup bitenleri öğreniyor, Safevi-Memlûk yakınlaşmasından günü gününe haberdar oluyordu. 1516 İlkbaharında yola çıkan Osmanlı ordusu Maraş ve Malatya üzerinden Diyarbakır'a geçmek istedi. Burada

¹⁰⁷F. Sümer, a.g.e., s.40.

Memluk topraklarından geçmek gerekiyordu. Memluk Sultanı, Osmanlı ordusunun geçmesine müsaade etmedi. İhtiyaten de Sultan Gavri ordusunun başında Halep'e gelmişti. Bunun üzerine İran'a yönelik sefer, Memluktular tarafına yönelmiştir. Bu konuda daha ilerde bilgi verilecektir.

Mısır seferi dönüşünde, Şah İsmail'in elçileri Osmanlı Sultanını Şam'da karşılamışlardır. Şah İsmail'in barış teklifini reddeden Yavuz Sultan Selim, İran üzerine yürümek istediye de ordunun yorgunluğu dolayısıyla bu seferden vazgeçmiştir¹⁰⁸. Safevilere karşı, Diyarbakır bölgesinde Piri Mehmet Paşa idaresinde bir miktar ihtiyat kuvveti bırakarak İstanbul'a dönmüştür¹⁰⁹.

1518 tarihinde Bozok Türkmenlerinden Celal adında dirlik sahibi bir Kızılbaş ayaklanarak başına 20 bin kişilik bir kuvvet toplayarak Mehdilik iddiasıyla Tokat'a gelmiştir. Şah İsmail'e güvenerek veya O'nun tertibiyle başlayan bu isyanı bastırmak için Ferhat Paşa ve Şehsuvaroğlu Ali Bey görevlendirilmiştir. Şehsuvaroğlu Ali Bey, Kızılbaş Celal'i Şah İsmail tarafına kaçarken Erzincan'da yakalayıp öldürmüş ve taraftarlarını perişan etmiştir.

Şii Safevi tehlikesi, Fatih dönemindeki Akkoyunlu tehlikesi gibi olmayıp devleti kökünden sarsabilecek nitelikteydi. Tarikat üzerine bir devlet kuran Şah İsmail tehlikesine karşı, I.Selim zamanında yetişmiş, ülke içerisinde Kızılbaşlara ve dışarda Safevilere karşı aldığı ciddi tedbirlerle bu nazik meseleyi çözmeye çalışmıştır. Asıl maksadı Safevi Devletini ortadan kaldırmak ve Orta Asya'ya kadar gidip oralarındaki sunni Müslümanları nüfuzu altına almaktı. Hatta bunun için, daha Çaldıran seferine çıkmadan Safevilerle mücadele eden Özbeklerle haberleşmiş, karşılıklı elçiler gönderilmişti¹¹⁰. Sulh için Şah İsmail'in gönderdiği elçilerle hiçbir surette anlaşmayıp işi askıda bırakmış, fakat arzusunu yerine getirmeye ömrü müsaade etmemiştir. Yavuz Sultan Selim, Avrupa'daki vaziyeti olduğu gibi muhafaza etmiş ve asıl tehlikenin İran'dan, Şii Safevilerden geldiğini takdir ederek saltanatı müddetince bütün enerjisini o

¹⁰⁸ Mısır seferi dönüşünde Yavuz'un, İran üzerine yürümek istediği, ancak Yeniçeriler'in muhalefetiyle karşılaştığı ve orduda bir isyan çıkmasından endişe edildiği için böyle bir seferden vazgeçildiği de belirtilir. Jean-Louis Bacque-Grammont, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu: Olaylar(1512-1606)", s.176.

¹⁰⁹ İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.II, s.296.

¹¹⁰ R.Şah, Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658), s.158.

tarafa sarfetmiştir. Böylece kendisinden sonra oğlunun Avrupa'da ve Akdeniz'de daha güvenle faaliyette bulunmasına zemin hazırlamıştır¹¹¹.

2.1.3. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi

Kanuni Sultan Süleyman, Batı'da birbiri peşisıra seferler düzenlerken Anadolu'da da hareketlenmeler oluyordu. 1526'da Osmanlı ordusu Mohaç'da zafer kazanırken Anadolu'da kan gövdeyi götürüyordu. Bozok Sancağının tahriri yapılırken anlaşmazlık çıkmıştı. Atmaca adında bir Kızılbaş, etrafına hayli adam toplayarak isyan etmişti. Uzun mücadelelerden sonra isyan bastırıldı. Fakat Atmaca ele geçirilemedi. Ertesi yıl aynı bölgede bir ayaklanma daha oldu. İsyancılar İran'a kaçarken etrafı yakıp yıkıyorlardı. Bu isyanla aynı zamanda (933/1527-1528) çıkan Kalender Çelebi isyanı daha mühim idi. Kalender Çelebi başına Amasya yörüklerinden, Maraş-Elbistan bölgesindeki oymaklardan birçok insan toplamıştı. Bunların sayısı 20-30 bin civarındaydı. İsyancıların içinde Dulkadirli beyliğinin ortadan kaldırılması ile dirlikleri kesilmiş çok sayıda sipahi de vardı. İsyanın önemi sebebiyle Veziriazam İbrahim Paşa'ya görev verildi. İbrahim Paşa, dirlikleri ellerinden alınanlara, dirlikleri geri iade edince, asi Kalender'in yanında çok az sayıda insan kalmıştır¹¹². Bundan sonra isyan kolaylıkla bastırılmıştır.

Doğu'da Osmanlı-Safevi ilişkilerini etkileyen diğer bir unsur da sınırlarda bulunan beylerin karşılıklı ilticalarıydı. İran'da Şah İsmail, 1524 tarihinde ölmüş ve iç çekişmeler başlamıştı. Aslen Teke ili (Antalya bölgesi) Türkmenlerinden olan Ulama Han, Safevi hizmetinden kaçarak Osmanlılara sığınmış ve devlet erkanını İran'a karşı bir sefere teşvik etmekteydi. Osmanlı hizmetinde bulunan Bitlis Hakimi Şeref Han ise İran'a iltica etmişti. Bağdat hanı Zülfikar Han, gizlice Bağdat'ın anahtarlarını Osmanlılara göndermiş, fakat Osmanlılar Avrupa seferleriyle meşgul olduklarından bu konuyla ilgilenememişlerdi¹¹³.

Bütün bu sebepler İran üzerine bir seferi kaçınılmaz hale getiriyordu. Şah Tahmasp'ın Şarlken ve Ferdinand'a Osmanlılar aleyhine ittifak teklif ettiği haberleri de gelmekteydi. Veziriazam İbrahim Paşa idaresindeki Osmanlı ordusu 1534 İlkbaharında Tebriz üzerine sefere çıkmıştır. Uzun ve meşakketli bir seferden sonra Osmanlı ordusu

¹¹¹ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.305-306.

¹¹² F.Sümer, *Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişiminde Anadolu Türklerinin Rolü*, s.78.

¹¹³ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.348-349.

Tebriz'e ulaşmıştır. Çaldıran muharebesinden ders alan İran Şah'ı ateş gücü yüksek Osmanlı ordusunun karşısına çıkmaya cesaret edememiştir. Diğer taraftan askerler de başlarında padişahı görmek istemekteydiler. Bunun üzerine Kanuni Sultan Süleyman İstanbul'dan hareket ederek 117 günde (Eylül 1534) Tebriz'e ulaşmıştır¹¹⁴. İaşe sıkıntısı ve havaların iyice soğuması sonucu Şah'ın üzerine yürünülmesinden vazgeçilerek, Bağdat tarafına hareket edilmiştir. 1 Aralık 1534'de Osmanlı ordusu herhangi bir çatışmaya gerek kalmadan Bağdat'a girmiştir. Bağdat Valisi Tekelü Muhammed Han, buyruğundaki Tekelüler'den önemli bir kısmının Osmanlı tarafına itaat ettiklerini ve kendisine muhalefet ettiklerini görünce, şehri terkedip Basra tarafına kaçmıştır¹¹⁵. Bağdat'ta 4 ay kalan Kanuni, Halep yolu ile İstanbul'a dönmüştür.

Osmanlılar'ın Safeviler ile 1534'den itibaren başlayıp 1555'e kadar süren savaş ortamı, Şii Safevi propagandasına karşılık, Osmanlılar'da klasik sunnî anlayışın tam anlamıyla yerleşmesinde etkili olmuştur. Aynı zamanda Osmanlıların Orta Asya Hanlıkları ile ittifaklar zinciri oluşturmasına da temel olmuştur¹¹⁶. Özbeklerle Yavuz zamanında başlayan münasebetler, Kanuni'nin ilk 10-15 yıl Batıya dönük politikalarından dolayı kesintiye uğramıştır. Kanuni'nin 1533 yılında Batı'da imzaladığı anlaşmadan sonra Özbekler, Safevilerin ashaba küfür ettikleri ve Hac yolunu kapattıklarından şikayetle; bu ülkeye karşı birlikte sefer yapmak için Kanuni'ye müracaat etmişlerdir. Kanuni'de bu teklifi uygun bularak Özbeklere teşvik edici cevaplar vermiştir¹¹⁷.

Bağdat'ın fethinden 3 sene sonra 1538'de Basra Hakimi Megamis ibn Emir Raşid birçok hediye ile oğlu Mani'nin başkanlığında bir heyeti Osmanlılara göndermiş ve Basra'nın anahtarlarını sunmuştur. Padişah adına para bastırmak ve hutbe okutmak şartıyla Basra Beylerbeyliği kendisine tevcih edilmiştir. Emir Raşid'in müracaatının sebebinin Hint Okyanusu ve Hürmüz Boğazında faaliyette bulunan Portekizlilere karşı müdafaa için olduğu belirtilir¹¹⁸.

Kanuni 1534 İrakeyn seferi sonrasında 12 yıl süreyle Avrupa ve Akdeniz hakimiyetiyle uğraşmıştır. Bu sırada Şah Tahmasp, Gürcistan ve Şirvan'a hakim olmuş,

¹¹⁴ F.Sümer, a.g.e., s.62-63.

¹¹⁵ Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, (Hazırlayan Bekir Sıtkı Baykal), c.II, Ankara 1992, s.135-136; İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.351-352.

¹¹⁶ F.M.Emecan, "XV ve XVI.Asırlarda Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Batı Siyaseti", s.136.

¹¹⁷ R.Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, s.158; Mehmet Saray, *Osmanlı-İran İlişkileri*, Ankara 1999, s.36.

¹¹⁸ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.352-353.

Özbekleri geri püskürtmüş, Azerbaycan ve Irak-ı 'Acem'de Şiilik yayılmış, Anadolu'ya gönderilen ajanlar vasıtasıyla da Türkmen aşiretlerin Erdebil tekyesine bağlılığı canlı tutulmaya çalışılmıştır. Ancak İran'daki hanedan üyeleri arasında nüfuz mücadelesi başlamış ve Şah Tahmasp'ın kardeşi Elkas Mirza, Osmanlılara sığınmıştır. Bu sıralarda (1547) Avusturya ile barış anlaşması imzalanmasından dolayı Kanuni İran'a sefere çıkmak niyetinde idi. Özbeklerin de yardım istemeleri üzerine İran üzerine sefer kesinleşmiştir. Elkas Mirza, maiyetindekilerle beraber 21 Mart'ta, Kanuni'de 29 Mart 1548'de İstanbul'dan hareket etmiştir. Osmanlıların karşısına çıkmaya yine niyeti olmayan Şah Tahmasp, Elkas Mirza'nın Osmanlılar tarafından Safevi tahtına çıkarılmasından çok korkarak, ordusunu toplamıştır. Kanuni, ikinci defa olarak Tebriz'e hiçbir mukavemet olmaksızın girmiştir. Dönüşte Van fethedilerek burası Beylerbeylik halinde teşkilatlandırılmıştır. Gürcistan üzerine gönderilen Ahmet Paşa, Tortum çayı boyunca fetihlerde bulunmuştur¹¹⁹. Şirvan ülkesi de Osmanlıların yardımı ile bir müddet bağımsız kalabilmiştir. Osmanlılara yardım çağrısında bulunmasına rağmen, Özbek Şeybani Abdullatif Han, içişlerinin karışık olmasından dolayı öbür taraftan Safevi ülkesine saldıramamıştır¹²⁰.

Osmanlı ordusunun bölgeden çekilmesinden sonra Şah Tahmasp tekrar harekete geçmiş, Osmanlıların ele geçirdiği yerlere taarruza başlamıştır. Osmanlı hükümeti ise böyle bir saldırıyı beklediği için önceden bölgeye emirler göndererek, idarecilerin birbirlerine destek göndermelerini istemiştir. Kanuni de 1553 Ağustos ayı sonlarında üçüncü İran seferine çıkmıştır. Kışı Halep'te geçiren Kanuni, ilkbahar'da Nahçıvan seferine çıkmıştır. Şah Tahmasp yine ortalıkta görünmemiştir. Bu sefer sonucunda Nahçıvan, Erivan ve Karabağ tarafları Osmanlı hakimiyetine geçmiştir¹²¹.

Erzurum'a dönen Kanuni, kışı Amasya'da geçirip bahar'da Tebriz ve Erdebil üzerine yürümeyi hedefliyordu. Şah Tahmasp, Kanuni'ye bir elçi göndererek barış teklif etmiştir. Kanuni, bu teklifi uygun görerek Mayıs 1555'de Amasya Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Şehrizol eyaleti ve Van çevresi Osmanlılar'da kalıyor, Kuzey'de Arpaçay sınır teşkil ediyordu. Tahmasp bu barış anlaşması ile İslâm aleminin en büyük devletine varlığını kabul ettirmişti. 1514'den beri aralıklarla devam

¹¹⁹F.M. Emecan, "Kanunî Devri", s.335.

¹²⁰ Fahrettin Kırzıoğlu, *Osmanlıların Kafkas-ellerini Fethi(1451-1590)*, Ankara 1998, s.180-181.

¹²¹ Orhan Kılıç, *XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van 1997, s.21-22.

eden savaş, ilk defa bir anlaşmayla neticelenmiştir¹²². Diğer taraftan Osmanlılar, bu devleti ortadan kaldırma düşüncesinden vazgeçmişlerdi.

Amasya Anlaşmasında önce Anadolu'dan İran'a toplu göçler olmuştu. Amasya Anlaşması'nda iki taraf arasında, diğer tarafa sığınacakların iade olacağına dair bir madde yer almaktaydı. Bu madde anlaşmaya Anadolu'dan İran'a göçü engellemek için konulmuş olsa gerektir. Sivas, Amasya, Tokat, Bozok, Dulkadirli ve Halep Türkmenleri sürekli İran'a göç etmekteydiler. Bu göçlerin bir sebebi de devşirme sisteminin giderek yayılmasıydı. Kul taifesinin ihtiyacı karşılayamadığı durumlarda ancak, Anadolu'lu gençler hizmete alınabiliyordu. Bu şekilde askeri sınıfa geçmenin zor olduğu bir dönemde, ikbal için ve bazı taşra idarecilerinin kötü yönetimleri sonucu Anadolu'da kolayca isyanlar çıkıyor ve bunlar İran'a kaçabiliyordu. Şehzadeler arasındaki taht mücadelelerinde ise durum daha da ciddileşiyordu. İran'daki Safevi yönetiminin Türk boyları tarafından kurulmuş olmasından dolayı, Anadolu'da sadece yönetimden hoşnut olmayan Kızılbaşlar değil, aynı zamanda sunnî Türkler'de İran'a göç ediyorlardı¹²³.

2.1.4. 1578-90 Osmanlı- İran Savaşı

1555 Amasya Anlaşmasından 1578 tarihine kadar, Osmanlı-Safevi ilişkileri nisbeten ılımlı geçmiş, Şehzade Bayezid vak'ası ve Kızılbaş faaliyetlerine rağmen ilişkiler bozulmamıştı. II.Selim ve III.Murat'ın cülusları dolayısıyla Şah Tahmasb'ın iki büyük elçilik heyetine, Edirne ve İstanbul'da büyük önem verilmiştir. III.Murat'ın cülusunu tebrik için gönderilen Tokmak Muhammedî Sultan'ın gelişi sırasında, yollarda halktan kimselerle temas etmemesi için özel önlem alınmıştır¹²⁴. Bu elçilik heyetinin gelişinde de dikkat edildiği gibi, Osmanlı-İran siyasi münasebetlerinde Kızılbaş halifelerinin halk kitlelerini isyana teşvik etmeleri, kütle halinde İran'a göç etmelerinin sağlanması, nezir ve sadaka namıyla toplanan paraların gizli bir teşkilat vasıtasıyla İran'a götürülmesi gibi hadiseler ve bunlara karşı hükümetin aldığı tedbirler önemli bir yer tutar¹²⁵. Günümüze ulaşan en eski (1558 tarihli) Mühimme Defteri'nden başlamak

¹²² F.Kırzioğlu, a.g.e., s.230-231; F.Sumer, a.g.e., s.67. R. Kılıç, XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-İran Siyasi Antlaşmaları, s.77.

¹²³ F.Sümer, a.g.e., s.72.

¹²⁴ Bekir Kütükoğlu, Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri(1578-1612), İstanbul 1993, s.5.

¹²⁵ R.Kılıç, XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-İran Siyasi Antlaşmaları, s.88.

üzere, konu yoğunluğu itibariyle Mühimme Defterlerinde Kızılbaş ve İran meseleleri başlarda gelmektedir.

Osmanlı Devleti, Amasya anlaşmasının imzalanmasından sulhun bozulduğu 1578 yılına kadar, barışa zarar verecek hareketlerden kaçınılması için sürekli sınır beylerine emirler göndermiştir. Sınır beylerinden istihbarat teşkilatları vasıtasıyla, İran'daki durumdan sürekli haberdar olmaları ve bunları merkeze bildirmeleri istenmiştir¹²⁶. Diğer taraftan Osmanlı sınırları içindeki Kızılbaş faaliyetleri yakın takibe alınmış, bunlardan İran ile ilişkileri bulunanlara şiddetli cezalar verilmiştir¹²⁷. Bu konuda 1576 tarihinde Halep Beylerbeyi ve bölgedeki diğer yöneticilere emirler gönderilmiştir. Bu emirlerde İran ile ilgisi ve muamelesi olan Rafizilerin başka bir töhmetle ittiham edilip katledilmesi, fakat İranla alakası olmayıp yalnız Rafizi olanların hapsedilip bildirilmesi istenmektedir¹²⁸.

Şah Tahmasp'ın ölümünden sonra, İran'da saltanat mücadelesi başlamıştır. Safevi tahtına önce Haydar Mirza geçmiş, O'nun muhalifleri tarafından hemen katledilmesinden sonra da 22 Ağustos 1576'da Şah İsmail, Safevi tahtının sahibi olmuştur¹²⁹. II.Şah İsmail'in İran tahtına geçmesinden sonra, Osmanlı topraklarındaki Kızılbaş faaliyetlerinin yoğunlaştığı görülmektedir. Daha önce Hicaz'a gitmek bahanesiyle Anadolu'ya gelen ve katledilen Ma'sum Sultan'ın dağıttığı halife beratları ve yaptığı propogandalar sonucu Anadolu'da ciddi kıpırdanmalar başlamıştır. Bu yıllarda Bağdat, Zülkadriye ve Rum eyaletlerinde çok sayıda Kızılbaşın olduğu ve Kızılbaş halifelerinin nüzur ve sadakat toplayarak İran'a gönderdikleri bilinmektedir. Halifeler yalnız para toplamak ve şifahi telkinlerle yetinmeyip, birçok Rafizi kitaplarını da getirip dağıtıyorlardı¹³⁰.

Osmanlı Devleti, İran'daki saltanat değişikliklerini yakından takip ediyordu. Şah Tahmasp'ın ölümünden sonra hudut beylerine gönderilen hükümlerde hazırlıklı olunması, silah ve techizatların bakımlarının yapılması isteniyordu. İran tarafının sulhe aykırı davranmazsa, Osmanlı tarafının da aykırı bir harekette bulunmaması isteniyor, Osmanlı ülkesinden tüccarların İran tarafına gitmesine müsaade edilmesi, sınır kapıları

¹²⁶ Mühimme 3, H.N.1168,23 Mayıs 1560.

¹²⁷ Ahmed Refik, "On altıncı Asırda Rafizilik ve Bektaşilik", Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası, c.VIII, S.2, İstanbul, Nisan 1932, adlı makalede Mühimme Defterlerindeki İran'la ilişkisi bulunanlar ve bunlara verilen cezalar hakkında geniş bilgi bulunmaktadır.

¹²⁸ Mühimme 29, s.209, H.N.488.

¹²⁹ Tahsin Yazıcı, "Safeviler", İ.A., c.10, İstanbul 1993, s.55.

¹³⁰ O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.49.

kapatılıp İran tarafından bu tarafa tüccar gönderilmezse, bu taraftan da İran'a gönderilmemesi, İran tarafının sürekli olarak casuslar vasıtasıyla kontrol edilerek elde edilen bilgilerin İstanbul'a gönderilmesi isteniyordu¹³¹. Osmanlılar bu şekilde bir taraftan harbe hazırlanırken, karşı tarafında hazırlıklarda bulunduğuna dair haberler geliyordu. Casuslar tarafından elde edilen bilgilere göre 1577 baharında Şah'ın Kazvin civarında cemiyet üzere olduğu öğrenilmiştir. Van Beylerbeyine gönderilen hükümde, İran tarafından bir saldırı olursa hazırlıklı bulunması ve karşı tarafa akınlar yapması emredilmiştir¹³².

Karşılıklı olarak iki taraf savaş hazırlıkları yaparken ipleri koparan hadiseler sınırlarda cereyan etmiştir. İran'daki karışıklık ortamında Gilan'dan dönen bir Osmanlı kervanı yağmalanmıştır. Konuyu araştırmak üzere arka arkaya İran'a gönderilen iki heyet tutuklanmıştır¹³³. Hakkari taraflarında eşkıyalık yapan Şah Kulu Oğullarının İran tarafından himaye edilmesi, Behram Bey'in firar etmesi, Osmanlı tarafını heyecanlandırmış ve İran tarafından Osmanlı tarafına gelmek isteyenler teşvik edilmeye başlanmıştı. II. Şah İsmail'in öldüğü haberi İstanbul'a gelince, harp hazırlıkları içerisinde bulunan Osmanlı Devleti savaşı fiilen başlatma kararı almış ve 31 Aralık 1577 tarihinde bütün hudut beylerine gönderdiği emirle İran'a saldırılarına emredilmiştir¹³⁴.

Bu suretle 12 yıl sürecek Osmanlı-Safevi savaşı başlamıştır. Serdar tayin edilen Lala Mustafa Paşa, Gürcistan üzerinden Şirvan'ın fethiyle görevlendirilmiştir. Diğer taraftan da sınırlardaki beyler İran içlerine akınlar yaparak Hoy, Urmiye, Selemas gibi yerleri fethetmeye başladılar. 12 yıl süren savaş boyunca Osmanlı Devleti, Doğu'da en geniş sınırlarına kavuşmuştur. Osmanlı ve İran ordusu müteaddit defalar karşılaştı, kaleler ve şehirler el değiştirdi. Buradaki Osmanlı ordusuna sırasıyla Lala Mustafa Paşa, Sinan Paşa, Ferhat Paşa, Özdemiroğlu Osman Paşa ve tekrar Ferhat Paşa serdar tayin edildiler¹³⁵. Zaman zaman barış görüşmeleri yapıldı ise de bir sonuç çıkmadı. Fakat uzun süren savaş her iki tarafı da yıpratmıştı. İran'ın iç durumunun karışık olması, Osmanlıların müttefiki Özbeklerin aralıklarla taarruzları Safevileri barış görüşmelerine mecbur etmiştir. Şah Abbas, Haydar Mirzayı kıymetli hediyelerle İstanbul'a göndererek

¹³¹ O.Kılıç, a.g.e., s.50,

¹³² O.Kılıç, a.g.e., s.51.

¹³³ M.Saray, Osmanlı-İran İlişkileri, s.40.

¹³⁴ O.Kılıç, a.g.e., s.54.

¹³⁵ İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.III, s.58-62.

anlaşma zemini hazırlamıştır. Esasen Osmanlı Devleti de savaşın devamını arzu etmiyordu. Yıllardır süren mücadele hazineyi sıkıntıya soktuğu gibi, fethedilen ülkelerde hazineye külfet getiriyordu. Savaşın uzun sürmesi de asker arasında hoşnutsuzluk ortaya çıkarmıştı.

Safeviler ile Osmanlı Devleti arasında harbe son veren anlaşma 21 Mart 1590 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Anlaşmaya göre feth edilen topraklar Osmanlılar'da kalacaktı. Buna göre Tebriz, Karacadağ, Gence, Karabağ, Şirvan, Gürcistan, Nihavend, Luristan, Şehrizerun'un Osmanlı toprağı olduğu kabul ediliyordu. Ashab ve halifelere hakaret men edilecek, iltica eden asi ve bagiler kabul edilmeyecekti¹³⁶. İran'ın dahili ihtilafları ve Özbek tehdidi devam ettiği müddetçe Safevi hükümeti sulhe riayet etmiştir. İran'da sükunet tesis edilip Özbekler'de Horasan'da mağlup edildikten sonra Şah Abbas, Osmanlıların Celali isyanları ve Avusturya ile uzun zamandan beri devam eden mücadelesinden faydalanarak İstanbul barışı ile Osmanlılara terk ettiği yerleri geri almak için harekete geçmiş ve uzun zaman devam edecek yeni bir savaş başlatmıştır¹³⁷.

XVI.Yüzyıldaki Osmanlı-Safevi mücadelesinin sebeplerini, yapılan savaşları ve sonuçlarını ana hatlarıyla yukarıda belirtmeye çalıştık. Burada dikkati çeken birkaç hususu da belirtmek istiyoruz. Bunlardan birincisi coğrafi uzaklıktır. Osmanlı sultanı ve ordusu İstanbul'da ikamet ediyordu. İran'a karşı bir sefere çıkıldığı zaman, esas vurucu gücü yaya ve ağırlıkları fazla olan bir ordu, aylarca süren bir yürüyüşten sonra savaş alanına varabiliyordu. Kış mevsiminde sefere çıkma adeti olmayan ordu, dağlık ve kıraç bir arazide, yaz güneşi altında yol alıyordu. Sayısı yüzbinleri bulan bu ordunun iaşesi oldukça sıkıntı yaratıyordu. Osmanlı ordusunun bu durumunu bilen Safevi hükümdarları hafif atlı süvarileriyle, Çaldıran savaşı hariç, Osmanlı ordusunun karşısına çıkıp bir meydan savaşına girişmemişlerdir. İran içlerine çekilerek, Osmanlı ordusunu lojistik destekten mahrum bırakmak suretiyle, Osmanlıları sıkıntı içerisinde geriye dönmek mecburiyetinde bırakmışlardır. Bunun için Osmanlı ordusu gelmeden önce, bölgedeki bütün halkı tahliye etmek, ekili alanları yakmak, su kuyularını tahrip etmek gibi tedbirlere başvuruyorlardı. Hatta zaman zaman Erzurum'a kadar sınır bölgelerini tahrip ederek harap hale getiriyorlar, kaleleri yıkıyorlardı. Safevilerin bu tedbirleri sonucu Osmanlı ordusu çok büyük sıkıntılar çekiyordu. Hatta Irakeyn seferi sırasında

¹³⁶B. Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri(1578-1612)*, s.197. R.Kılıç, XVI. ve XVII. *Yüzyıllarda Osmanlı-İran Siyasi Antlaşmaları*, s.127-132.

¹³⁷ M.Saray, *Osmanlı-İran İlişkileri*, s.44.

Nişâncı Seydi Beğ, zahire tedarikinden çektiği ızdırap yüzünden Bağdat'a giderken vefat etmiştir¹³⁸. Bu sıkıntılar yüzünden Osmanlı ordusu İran içlerinde fazla kalamadan, kış mevsiminin yaklaşmasıyla geri dönüyordu. Merkezi ordunun geri çekilmesinden sonra ise zinde Safevi kuvvetleri, kaybettikleri yerleri kısa zamanda geri alıyorlardı. Yüzyılın sonlarına doğru ise iki tarafta bundan ders almıştı. Osmanlı ordusu 1578-90 savaşında, lojistik destek bakımından çok mükemmel bir hazırlık yapmış, Eflak, Boğdan ve Mısır'dan bile harp sahasına zahire tedariki yapmıştır¹³⁹. Safeviler tarafında ise Şah Abbas yıktırılan kalelerin yerine yenisini yaptırarak içerisine top ve tüfekte mücehhez asker koymuştur. "Osmanlılar'dan kale alınması muhaldir" ve "Osmanlılar kale zaptetmekte Frenk'ten üstündür" şeklindeki Kızılbaşlar arasına yerleşmiş düşünceyi değiştirmiştir¹⁴⁰.

Bir diğer husus da Osmanlı-Safevi mücadelesinin ana sebebi olan Kızılbaşların mezhep taassubundan kaynaklanan siyasi gayeleridir. Bu taassubu en açık bir şekilde Sivaslı meşhur şair Pir Sultan Abdal'ın şiirlerinde görebilmekteyiz. Pir Sultan Abdal'ın şiirleri,¹⁴¹ olayların da doğruladığı gibi Anadolu Kızılbaşlarının şahlara nasıl kuvvetli bir şekilde bağlı olduklarını gösteriyordu. İran'a göç ederek "güzelce şahlar"ın hizmetinde bulunmak veya hiç olmaz ise hediyeler ile ziyaretlerine gitmek ve nihayet Anadolu'nun bir gün şahların idaresi altına girdiğini görmek, onların siyasi amaçlarının başlıca esaslarını teşkil etmekteydi. Diğer taraftan Sokullu Mehmet Paşa, 1578 tarihinde İran'a sefer açılırken "İran ülkesi feth olursa bile ahali bizi kabul etmez" diyerek Kızılbaşların Osmanlılara bakışını ifade etmiştir¹⁴². Ancak zaman zaman oymakların İran'da menfaatleri zedelendiğinde, mezhep taassubundan uzaklaşarak Osmanlılara yaklaştıkları da görülmüştür.

¹³⁸F.Sümer, a.g.e., s.63.

¹³⁹B. Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri(1578-1612)*, s.34-35. Trablus(şam) ve Halep Beylerbeyilerine gönderilen hükümlerde Mısır'dan gemilerle gelen zahirenin kara yolu ile Erzurum'a gönderilmesi istenmekteydi. *Mühimme* 39, s. 61, H.N.149. 27 Şevval 987/ 17 Aralık 1579.

¹⁴⁰F.Sümer, a.g.e.,s.153. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin İran'a karşı silah, silah yapımında kullanılacak malzeme ve at hususunda uyguladığı ambargo hakkında ileride bilgi verilecektir.

¹⁴¹Hızır Paşa bizi berdar etmeden Hakdan inayet olursa Çeke Sancağı götüre
Açılın kapılar şaha gidelim Şah Urum'a gele bir gün Şah İstanbul'a otura
Siyaset günleri gelip yetmeden Gazada bu zülfikârı Frenkden yesir getire
Açılın kapılar şaha gidelim. Kafirilere çala bir gün Horasan'a sala bir gün

Pir Sultan Abdal, Hazırlayan C.Öztelli, İstanbul 1971, s.134-137.(Zikreden F.Sümer, *Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü*, s.70-71).

¹⁴²Peçevi Tarihi, c.II, s.32.

2.2. Suriye ve Mısır'ın Fethi ve Hindistan Politikası

2.2.1. Osmanlı -Hint Münasebetlerinin Başlangıcı

Fatih'in İstanbul'u fethiyle cihanşümul bir devlet olan Osmanlıların itibarı ve nüfuzu, bütün İslâm aleminde artmıştı. Bu hadisenin öneminden dolayı İslâm ülkelerinde Osmanlılara olan ilgi artmış, karşılıklı elçiler gidip gelmeye başlamıştı. Hindistan'daki Müslüman devletler de Osmanlılarla yakın diplomatik ilişki arayışı içerisine girmişlerdir. XV.yüzyıldaki Timur rüzgarından Hindistan da nasibini almış ve Delhi Sultanlığı Timur'un saldırıları ile çözüme aşamasına gelmiş, birçok mahalli sultanlıklar ve prenslikler ortaya çıkmıştı. Bunlardan Guccerat sultanlığı gücü ve zenginliği ile öne çıkmış, Güneydeki geniş sahilleri ile bir denizcilik ülkesi haline gelmişti. Guccerat bu konumuyla Araplar ve Osmanlılar ile irtibat kurmaya elverişli bir yerdeydi¹⁴³. Osmanlı Sultanlarının İslâm aleminin en büyük hükümdarı olduğu şöhreti Guccerat'a kadar ulaşınca, Guccerat Sultanı da Osmanlılarla ilişki kurmanın yollarını aramaya başlamıştır. Guccerat resmî tarihçileri, Osmanlı topraklarında olan hadiselere ayrı bir önem vermeye başlamışlardı. Bu çeşit eserlerden biri Me'asir-i Mahmud Şâhî adlı eserdir. XV.yüzyıl sonlarına ait olan eser Hindistan Müslüman halkının üst tabakasının Osmanlı sultanı için neler hissettikleri, hayranlıkları, saygıları anlatılmaktadır. Bu eserde İstanbul'un fethi, asrın en önemli olayı olarak ifade edilmektedir¹⁴⁴.

Hindistan'daki diğer bir devlet olan Behmeniler, Sultan III.Muhammed Şah(1463-1482) zamanında Goa'yı zapt ederek sultanlığının sınırlarını denize kadar genişletmiştir¹⁴⁵. Şah'ın büyük veziri Mahmud Gavan, zeki ve dirayetli bir devlet adamı idi. Mahmud Gavan sayesinde devlet büyük bir gelişme göstermiş, Osmanlı topraklarına hatta Balkanlara kadar tüccarlar göndererek ticareti geliştirmiştir. Mahmud Gavan, Osmanlı Devleti ile de ticari ve siyasi münasebetler kurmuştur. Mahmud Gavan'ın Münşe'at'ında Osmanlılara gönderdiği mektuplar ve Bursa Şer'iyeye Sicillerinde de Mahmud Gavan'ın yaptığı ticaretle ilgili belgeler bulunmaktadır¹⁴⁶. Mahmud Gavan'ın Hindistan'dan gönderdiği tacirlerden bir kaçının Bursa'da ölümü üzerine düzenlenen belgeler Bursa Şer'iyeye Sicillerinde yer almaktadır.

¹⁴³ İqtidar Husain Siddiqi, "Hindistan Müslüman Sultanlıkları ile Osmanlılar Arasında Kültürel ve Diplomatik İlişkiler", XV ve XVI.Asırları Türk asrı Yapan Değerler, İstanbul 1997, s.117.

¹⁴⁴İ.H.Siddiqi, a.g.m., s.118.

¹⁴⁵ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.11.

¹⁴⁶ H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.225,231.

Diğer taraftan Türk tacirlerinin de Hindistan'a ticaret yapmak için gittiklerini görmekteyiz. Bu konuyla ilgili olarak 1466-1487 tarihleri arasındaki Bursa Şer'iyeye Sicillerinde 6 adet belge bulunmaktadır. Bu belgeler Hindistan'a ticaret için giden Türklerin ölüm, nafaka ve çeşitli anlaşmazlık konuları ile ilgilidir¹⁴⁷.

Türk münşeat kitaplarında da Fatih ve halefi II. Bayezid dönemlerine ait karşılıklı mektuplar vardır¹⁴⁸. Her ne kadar bu mektuplar tarihsiz ise de münasebetler, büyük bir ihtimalle İstanbul'un fethinden sonra başlamıştır.

Büyük bir devlet adamı olan Vezir Mahmud Gavan, aleyhinde çıkartılan dedikodular yüzünden Sultan III. Muhammed Şah tarafından 1481'de öldürtülmüştür. 1482'de Sultan III. Muhammed de ölünce devlet çok kötü bir duruma düşmüş ve eyalet valileri arasında iç savaş başlamıştır. Mahmud Şah'ın (1482-1518) ölümünden sonra ise Behmeni Devleti beş müstakil beyliğe ayrılmış ve bu beyliklerin liderleri sürekli olarak birbirleri ile mücadele içerisinde olmuşlardır. Bu beylikler: Bicapur, Berar, Ahmet Nagar, Bidar, Golconda'dır¹⁴⁹. Portekizlilerin Hint Okyanusunda görüldüğü sıralarda, Okyanusu çevreleyen ülkelerde Portekizlilere karşı koyacak ne potansiyel, ne siyasi birlik ve ne de denizci milletler yoktu¹⁵⁰. Bu yüzden Hint Müslümanları, Portekizlilere karşı önce Memluk sultanlarından, daha sonrada Osmanlılardan mütemadiyen yardım isteyip durmuşlardır.

Bursa pazarına gelen başlıca Hint eşyası, mensucat, baharat ve kumaş boyasından oluşuyordu. Mekke'ye giden Osmanlı tacirleri, orada Hint mallarını bol miktarda bulmaktaydı. 1432'de bir Osmanlı hac-ticaret kervanı ile Şam'dan Bursa'ya gelmiş bulunan Broquiere bize önemli bilgiler vermektedir. Şam'dan Bursa'ya elli günde gelen kervan, çok miktarda baharat getirmiştir¹⁵¹. Bursa Hint mallarının getirildiği önemli bir antrepo olmuş ve Frenk tacirleri baharat ve kumaş ticareti için buraya gelmekteydiler¹⁵². Hintli tacirlerle birlikte, Batılı tacirlerin isimlerine de Bursa

¹⁴⁷ Halil Sahillioğlu, "XV. Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", Osmanlı (Yeni Türkiye Yayınları), c.3., Ankara, 1999, s.78-80.

¹⁴⁸ M.Y. Mughul, Kanunî Devri, s.12-13.

¹⁴⁹ M.Y. Mughul, Kanunî Devri, s.13-14.; H. İnalçık, "Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.213.

¹⁵⁰ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi, S.31, Mart 977, s.73.

¹⁵¹ Bertrand De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati, (Editör Ch. Schefer, Çeviren İlhan Arda), İstanbul 2000, s.145,204.

¹⁵² H. İnalçık, "Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.203.; Sahillioğlu, "XV. Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", s.77.

şer'iyeye sicillerinde çeşitli ticari işlemlerden dolayı sık sık rastlamaktayız. 1487 tarihli Hüdavendigâr livası tahrîr defterine göre Hindistan'dan gelen boya ve baharatın mukâta'ası 100 bin akçe olarak hesaplanmıştır¹⁵³.

2.2.2. Hindistan Deniz Yolunun Keşfi

Orta Çağ Avrupası her yönden engellerle sınırlanmıştı. Kuzeyde Arktik bölgesinin alanları yer almaktaydı. Güneyde Müslüman Kuzey Afrika'nın ötesinde sahra çölü uzanmaktaydı. Batı'da Atlas Okyanusu bir engel oluşturmakta, Doğu'da Osmanlı İmparatorluğu gibi güçlü bir devlet yer almaktaydı. Asyalı hükümdarlar ve halklar kendi mallarını Doğudan bizzat almak isteyen Avrupalılara karşı bazen dostça, bazende düşmanca davranabiliyorlardı. Kara içerisinde başlıca iki yol, Çin'den ve İran Körfezinden gelenler üzerinde, kara veya deniz taşıma maliyetleri, simsar kârları, siyasal el koymalar mevcut olabilmekteydi. Kızıldeniz'e girmek, Mısır sultanlarınca yasaklanmış olduğundan İskenderiye veya Kahire'de Doğu ile Batı buluşuyordu, fakat teknelci haklar Avrupalılar için engeller oluşturuyordu.

Bütün bu engelleri aşmak konusunda başlıca Orta Çağ tüccar ve gemicileri önemli bir rol oynamışlardır. Coğrafya bilgisindeki ilerlemeler sonucunda Afrika dolaşarak Asya'ya ulaşılacağına inanıldıktan sonra, yegane cevap verilmesi gereken konu, bu yolculuğun süresi, aşılacak engeller ve bu yolun eskisiyle rekabet edip edemeyeceği kalmıştı. Batı denizcilerinin XIV ve XV. Yüzyıllar boyunca avlanarak, ticaret yaparak veya ada arayarak Kuzey Orta Atlantik'de uzaklara doğru yeni keşifler yaptıkları hususunda çok sayıda deliller bulunmaktadır¹⁵⁴.

Gemiler, okyanusa daha dayanıklı hale getirilmiş, yelken donanımı ve gemi dizaynlarında okyanus gerekleri ön plana çıkmıştı. XV. Yüzyıldan beri kullanılmaya başlayan pergel ile rota çizilebiliyor, kadran ve usturlab ile gemilerin bulunduğu enlem ve boylamlar tespit edilebiliyordu. Rüzgar ve akıntı bilgisi, gemi donanımında iyileşme, ters rüzgarlardan yararlanma becerisi ve rota tahmini ile teknelerin hızındaki artış, bunların hepsi denizcilerin istedikleri yere gitme ve sonra da eve dönebilme umutlarını artırmıştı.

¹⁵³H.İnalçık, a.g.m., s.213.

¹⁵⁴ Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, (Tercüme M.Ali Kılıçbay), Ankara, 1985, s.212.

Portekizli hükümdarlar bir yüzyıl boyunca sabırlı ve sıklıkla kesintiye uğrayan araştırmaları desteklediler. Portekiz Kralı Enrique, Sagres'de bir deniz araştırma enstitüsü kurmuş, burada bir tersane, rasathane ve bir de denizcilik okulu yaptırmıştır. Rehber, astronom, haritacı, harita, kitap ve araç gereç olarak denizle ilgili ve ilişkin kim ve ne varsa toplamış, geri dönen seyyahların raporlarını listeletmiştir. 1418'de uzun bir seferler zincirinin ilkinin yola çıkartarak, Atlantik ve Afrika maceralarını başlatmıştır¹⁵⁵. Özellikle Prens Henry, Afrika kıyılarının keşfi için özel olarak geliştirilmiş karaveler ile çok sayıda denizciyi 1460 yılına kadar ardı ardına keşif seferlerine göndermiştir¹⁵⁶. Bu sayede Batı Afrika kıyılarının önemli bir kısmı öğrenildi. Prens Henry'nin Hindistan'ı keşfetmek gibi bir amacının olup olmadığı bilinmemekle beraber, daha sonra bulunacak olan Hindistan yolunun keşfinde büyük bir paya sahip olduğu açıktır.

Avrupa'daki Haçlı zihniyeti Portekiz ve İspanya'da hâla canlıydı. Bu iki ülke İspanya Müslümanlarıyla uzun bir mücadele yapmıştı. Osmanlılar ise Avrupa'yı Doğudan kuşatıyordu. Hıristiyan dünyasına yönelik bu tehlikeye karşı Enrique ve ardılları yandan veya arkadan saldırmayı düşünmüşlerdi. Bunu yapabilmek için de Kızıldeniz'e doğru açılan bölgede olduğuna ve Müslümanlarla savaştığına inanılan efsane kahramanı Rahip Jean'ın kuvvetleriyle birleşmek gerektiğine inanmaktadırlar. Rahip Jean'ın kuvvetleriyle birleşen Portekiz kara ve deniz kuvvetleri, Türkleri ve Arapları yenebileceklerdi. Kızıldeniz ve Hint Okyanusundaki Müslüman tüccar ve donanmaları yok edilerek Doğu ile Avrupa arasındaki ticaret Araplar'dan ve aynı zamanda İtalyanlardan Portekizlilere geçebilecekti. Portekizliler, Rahip Jean'a giden yol üzerinde Hıristiyanlığa kazandıracakları insanları, girişecekleri kutsal savaşları ve ele geçirecekleri ticari kazançları hedeflemekteydiler.

Portekizliler önce Afrika'nın kıyı şeridini ele geçirmişler ve yük gemileriyle buralardan büyük kazançlar elde etmeye başlamışlardı. İspanyollar bunu gördükten sonra Portekizlilerle mücadeleye başlamıştı. Ancak Papalık bunu kabul etmemiş, Portekizlilerin Hint adalarına kadar elde edecekleri yerler hakkında, Portekizlilere tekel hakkı vermiştir. Portekizliler, 1471'de Ekvator'u aşmış, Afrika kıyısında 1800 km'den fazla yol almışlardır. Bu durum her tüccar ve kaşifin yüreğinin heyecanla çarpmasına sebep olmakta, Lizbon'a dönen herkes Asya'ya Atlantik'ten bir yol bulma arzusuyla

¹⁵⁵ H.Heaton, a.g.e., s.214.

¹⁵⁶ Daniel J.Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, (TercümeFatoş Dilber), Ankara 1996, s.166-167.;Turgut Işıksal, "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", *Belgelerle Türk Dünyası Tarih Dergisi*, S.18, Mart 1969, s.54.

dolu olarak gelmekteydi. Böylece Rahip Jean'a ulaşma ve Hint adalarına ulaşacak bir yol bulma arzuları birleşmiş olmaktadır. Portekiz Kralı II.John, Prens Henry'nin başlattığı keşif hareketlerini heyecanla sürdürmüş, bir taraftan karadan keşif heyetleri gönderirken diğer taraftan da denizden Afrika'ya dolaşacak filolar göndermiştir. Bu seferlerden birinde Bartolomeo Diaz, cesaretle o kadar uzaklara gitmişti ki, 1488'de Ümit Burnu'na ulaşmıştır¹⁵⁷. 10 yıl sonra Vasco da Gama Hindistan'daki Kalküta'ya ulaşmış ve buraya "Hristiyan ve baharat bulmak" için geldiğini ilan etmiştir. Bu ileri üsten hareketle, Habeş müttefikini arama faaliyeti daha bir umutla sürdürülebilir hale gelmiş ve ticaretin eski yolların dışına taşırılması artık mümkün hale gelmiştir.

2.2.3. Portekizliler'in Hindistan'a Gelişi

8 Temmuz 1497'de, Portekiz Kralı Don Manuel, iki yıl süren bir hazırlık döneminden sonra, Vasco Da Gama'nın kumandanlığı altında 4 gemiden oluşan donanmayı sefere çıkardı. İki tane dörtgen biçimli alçak sularda yüzebilen gemi, bir tane karavel ve bir tane de 200 tonluk erzak gemisi vardı. Haritalar, astronomi için gerekli aygıtlar, gökyüzündeki açıları ölçme tabloları ve Portekizlilerin geçtiğini belirtir oyma taşlar gibi önemli araç gereçlere sahiptiler¹⁵⁸. Gemilerin mürettebatı toplam 170 kişiydi. Portekiz donanması, Ümit Burnu'nu dolaştıktan sonra nihayet Mart 1498'de Mozambik'e varmıştır. Araplar büyük bir dostluk göstermişler ve mahallin şeyhi, Vasco Da Gama'nın gemisine bir nezaket ziyaretinde bulunmuştu. Buna rağmen Kilvah ve Mambasa'da iyimserlikle karşılanmamışlardır. Zira bu zaman zarfında Araplar, Portekizlilerin sadece Hristiyan olmayıp, aynı zamanda Hindistan ticaretine müdahale etmek istediklerini anlamışlardı. Mambasa'nın düşman ülkesi olan Malindi'de ise, Da Gama, hükümdar tarafından iyi karşılanmıştır. Hükümdar aşırı memnuniyetini belirtmek için Portekiz gemilerini ziyaret etmiştir¹⁵⁹. Burada Portekiz donanmasının gerekli ihtiyaçları temin edilmekle kalmadı, ayrıca iki gemide onlara Hindistan seyahatinde rehberlik etmek için birlikte gönderilmiştir. Meşhur bir kaptan olan Ahmet

¹⁵⁷ D.J.Boorstin, a.g.e., s.168.

¹⁵⁸ D.J.Boorstin, a.g.e., s.174.

¹⁵⁹ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.18

ibn-i Macid'in rehberlerden biri olduğu ve Da Gama'nın ilk seyahatinde Portekizlilerin Malindi'den Hindistan'a gitmelerinde rehberlik ettiği söylenmektedir¹⁶⁰.

Portekizliler Hindistan'a geldikleri sırada, Hindistan Müslümanlar ve Hindular arasında bölünmüştü. Kuzey-batıdaki Müslüman Gucerat devleti, Kambey ve Broç gibi zengin limanları ve büyük ticaret merkezi Diu ile Portekizlilerin saldırısına açık beklemekteydiler. Gucerat'ın Güneyinde denizde kıyıları olan iki Müslüman devlet daha vardı: Ahmed Nagar ve Bicapur. Bicapur, Goa gibi zengin limanı ile denize açılıyordu. Güney-batı Hindistan kıyıları(Malabar) boyunca Hindu Racalar yönetiminde bulunan idari merkezler yer alıyordu. Kaliküt bunların en önemlisiydi. Böyle bir siyasi yapıya sahip Hindistan, kendi iç mücadeleleriyle meşguldü¹⁶¹.

Portekizliler için Hindistan'a yerleşmek ve baharat ticaretini ele geçirmek çok önemliydi. XVI.asrın başlarında Hindistan'ın iç durumu buhranlı ve zayıf bir manzara göstermekteydi. Her ne kadar Kuzey Hindistan'da kuvvetli ve büyük Babür İmparatorluğu varsa da, kıyı Hindistan küçük racalıklar halinde idi. Ve bunlar merkezdeki imparatorluğa karşı bağımsızlıklarını korumaya çalışıyorlardı. Sonraları bu mücadele o hale gelmiştir ki, sahil racaları Babür'ün oğlu Hümâyün Şah'a karşı Portekizlilerle birleşmek, yani kendi arzuları ile Portekiz egemenliğine düşmek gibi bir sonuçla karşılaşmışlardır¹⁶².

Hindistan'a gitmek için denize açılan Portekiz donanması, 18 Mayıs 1498 Cuma günü Kalikut'ün 8 mil Kuzeyinde Kapüket(Capucate) şehrinin açıklarına demir attı. O zaman Kaliküt, Zamorin tarafından idare edilmekteydi. 22 Mayıs 1498 tarihinde Kaliküt'e geldikleri zaman Da Gama ve maiyetindekiler, Zamorin tarafından nezaketle karşılanmıştır. Ticaret yapmakta bir zarar görmeyen Zamorin, istedikleri kadar baharat ve ilaç vermeyi teklif etti ve Da Gama'ya bir çok hediyeler gönderdi. Kaliküt'e asırlardan beri yerleşmiş olan Müslüman tüccarlar, Da Gama'nın Hindistan'a ziyaretinin maksadını anladıklarından, kendi ticaretlerinin tehlikeye düşeceğini hemen fark ettiler. Müslüman tüccarlar, yabancılara Kaliküt'de ticaret yapma müsaadesi verilirse, onların sadece bu limanda kalmayacakları ve ticaretlerini Hindistan'ın diğer limanlarına da genişletecekleri fikrindeydiler. Bu sebeple hükümete müracaat ederek,

¹⁶⁰ Mughul, a.g.e., s.19; Sait Talat, Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler, İstanbul 1934, s.102.

¹⁶¹ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.73.

¹⁶² Nejat Koşal, Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu, İstanbul 1936, s.16.

Portekizlilerin ticaret teşebbüslerinden doğacak sonuçları, maksatlarının sadece ticaret olmayıp memleketi zaptetmek olduğunu ve bu maksatla da keşiflerde bulduklarını belirtmişlerdir. Zamorin ile Vasco Da Gama arasında da bir görüşme yapılmıştır. Da Gama, hükümdara kendi kralının bir mektubunu vermiş ve kendisine ticaret yapma müsaadesinin verilmesini istemiştir¹⁶³.

Kaliküt'de iyi ilişkiler kurmayı başaran Da Gama, memleketine dönmek için yola çıkmış ve yolu üzerindeki Keynnamor ve Malindi'ye uğramıştır. Buradan 22 Ocak 1499 tarihinde yola çıkarak, 1 Eylül 1499 tarihinde Lizbon'a ulaşmıştır. Da Gama, Kaliküt'tan karabiber, kuru karanfil, tarçın getirmiş ve kral tarafından şerefle karşılanmıştır¹⁶⁴. 170 kişilik mürettebattan hayatta yalnızca 55 kişi kalmıştı¹⁶⁵.

İspanyollar ve Portekizliler arasında başlayan keşif hareketlerinden sonra Papalık, bu iki ülke arasında rekabeti önlemek için 1494 senesinde, Tordesillas anlaşmasını imzalatmıştı. Bu anlaşmaya göre dünya iki kısma ayrılarak, Doğu kısmı Portekizlilere verilmişti¹⁶⁶. Bunun üzerine 1500 senesinde Portekiz kralı kendisine "fütühat sahibi, Hindistan, Habeşistan, İran ve Arabistan ile ticaret ve deniz nakliyatının sahibi" ünvanını vermiştir. 1502 tarihinde de Papa VI.Alexander bu ünvanı tasdik etmiştir¹⁶⁷. Bundan sonra Portekizliler, kendilerinden izin almamış olan her gemiye el koymaya başlamışlardı.

Vasco da Gama'nın Akdeniz ticaretinde devrim niteliğindeki bu seyahatından sonra Hint sularına Portekiz seferleri birbirini takip etmiştir. Ertesi sene (1500) Pedro Alvarez Cabral komutasında 1200 kişilik bir kuvvet ve silahlarla donatılmış 13 gemilik bir donanma, hükümdarlara verilecek kıymetli hediyelerle birlikte yola çıkmıştır. Bu seyahatın gayesi, Kaliküt ve Batı Hindistan'ın diğer prensleri ile ticari münasebetler kurmaktır. Cabral, bir çok Afrika limanına uğradıktan sonra nihayet 30 Ağustos 1500 tarihinde, tahminen Lizbon'dan hareketinden 6 ay sonra Kaliküt'e vardı. Cabral, o zaman Kaliküt kralı ile iyi ilişkiler kurdu ve bir dostluk anlaşması imzalayarak, orada bir ticarethane kurulması için izin aldı¹⁶⁸.

¹⁶³Daniel j. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, (Tercüme Fatoş Dilber), Ankara 1996, s.176.; M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.20.

¹⁶⁴ Rene Sedillot, *Değıştokuştan Süpermarkete*,(Çeviren Esat Nermi Esendor), İstanbul 1983, s.230.

¹⁶⁵M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.21

¹⁶⁶ R.Sedillot, a.g.e., s.233.

¹⁶⁷ H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.33.

¹⁶⁸ S.Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, s.103.

Portekizlilerin geldiğinde Kaliküt ticareti, Arap tüccarların kontrolü altında bulunuyordu. Kaliküt halkı, yeni gelenlerle ticarete pek ilgi göstermiyordu. Muhtemelen bu yüzden, Portekizliler iki ay içinde ancak iki gemi yükleyebilmişlerdi. Cabral, Kaliküt kralına durum hakkında şikayette bulunarak Portekizlilere özel kolaylıklar gösterilmesini istedi. Fakat Zamorin şikayeti yersiz görerek tüccarları Portekizlilere baharat ve ilaç satmaya zorlamayı kabul etmedi¹⁶⁹. Bunun üzerine Cabral kızarak sebepsiz yere, 17 Aralık 1500 tarihinde limanda mal yükleyen bir Müslüman gemisine hücum ederek, içindekilere el koydu. Bu durum, Kaliküt'teki Müslüman tüccarlara karşı açık bir zorbalıktı. Onlar da karşılığında Kaliküt'teki Portekiz ticarethanesine hücum ettiler. Ertesi gün Cabral, 10 Mısır gemisini tahrip etmiş ve yağmalamıştır. İki gün müddetle de bombardımana devam ederek, Müslüman tüccarların hatırı sayılır derecede can ve mal kaybına sebebiyet vermişti. Bu arada Kaliküt'e ait iki gemi de parçalanmış ve yanmıştır¹⁷⁰.

1501 yılı Nisan'ında Joao Da Nova, 4 gemi ile Hindistan'a gitmek için denize açıldı. Koçin'e giderken yolda Zamorin'in küçük bir donanmasıyla karşılaştı ve bunları batırdı. Zamorin, Portekizlilere karşı yeni bir donanma hazırladı. Fakat bu donanma da Portekizliler tarafından mağlup edilmiştir¹⁷¹. Bu başarılar Portekizlileri sevindirmiş, buralara hakim olup ticari münasebetleri geliştirme ve Hıristiyanlığı yayma ümitlerini güçlendirmiştir.

Ertesi sene 25 Mart 1502'de Vasco Da Gama'nın Komutasında 20 gemilik bir donanma Hindistan'a doğru denize açıldı. Bu donanma Malabar kıyılarına geldiğinde, Mekke'den dönen hacılara taşıyan bir yelkenli ile karşılaştı. İçerisinde 380 erkek ve çok sayıda kadın ve çocuğun bulunduğu yelkenli yakılarak, 12 bin dükalık mala el konulmuştur¹⁷².

Diğer taraftan Da Gama'nın geliş haberi Kaliküt'de duyulduğunda, Zamorin, Da Gama'nın intikam almasından korkarak dostça geçinmeye çalıştı. İyi niyetinin bir göstergesi olarak Portekiz'e ait tahrip edilen ticarethanenin tazminatı olarak 20.000 Cruzados gönderdi. Buna rağmen Da Gama şehri topa tutarak, tahrip etti. 24 gemiden müteşekkil bir Hint ticaret filosu, Da Gama'nın emriyle zapt edilmiş ve 800 civarında

¹⁶⁹M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.21

¹⁷⁰M.Y.Mughul, a.g.e., s.22

¹⁷¹M.Y.Mughul, gös.yer.

¹⁷²D.j. Boorstin, Keşifler ve Buluşlar, s.176.

tayfa katledilmiştir. Bu saldırılar Kaliküt sakinlerini ve bilhassa Müslüman tüccarlarını hiddetlendirmiş ve müteceviz Portekizlileri Hint Okyanusundan atmak gayesiyle kuvvetli bir donanma kurmaya sevk etmiştir¹⁷³.

Da Gama, Portekizlilerin Hindistan'daki durumunu kuvvetlendirmek için Hindistan racaları arasındaki ihtilaflardan yararlanmaya çalıştı. Keynnanor racası ve Koçin racası ile dostça ilişkiler kurarak, Kaliküt hükümdarına karşı bir ittifak kurdu. Kalikut hükümdarının hazırlamakta olduğu donanmadan haberdar olan Portekizliler, buna fırsat vermeden ani bir saldırıyla bu donanmayı imha ettiler. Bu zaferden sonra Vasco da Gama, kıymetli eşyalarla yüklü 10 gemi dolusu zengin ganimetlerle ve 30 bin kental baharatla Lizbon'a hareket etti¹⁷⁴.

Hindistan'a gelen beşinci Portekiz donanması Alfons da Albuquerque komutasındaydı. Bu Portekiz donanması da Kaliküt'e çok büyük zararlar verdi. Zamorin 1504 yılında Portekizlilere çeşitli tavizler veren bir anlaşma yaptıysa da, bir sonuç alamadı. Portekizliler, Kaliküt'e ait gemileri zaptetmeye devam ettiler. Kaliküt Hükümdarı Zamorin, Hindistan kıyılarından Portekizlileri atmak için yeniden donanma hazırladıysa da yine mağlup oldu. Bu durum Kaliküt deniz yollarının kesilmesine sebep olduğu gibi, burayla ticaret yapan Müslüman ülkelerin ticaretine de zarar verdi¹⁷⁵.

Bu durumun sonuçları kısa zamanda her yerde kendini gösterdi. Asya'nın hazineleri-baharat, ipek, kıymetli taşlar artık Ümit Burnu'nu dolaşıp Atlantik'e giren Portekiz gemileriyle taşınıyordu. Memluk sultanları eskiden karabiberin fiyatını yüksek tutmak için yıllık 210 tonluk bir limit koyuyorlardı. Portekiz'in açtığı deniz yolunun etkileri hemen 1503'te kendini göstermeye başlamıştı. Lizbon'daki karabiber fiyatı, Venedik'dekinin beşte biri kadardı¹⁷⁶.

2.2.4. Portekizliler'e Karşı Hint-Memluk Münasebetleri

Vasco da Gama'nın Hindistan deniz yolunu keşfinden sonra Portekizliler ateşli silahlardaki üstünlüklerinden dolayı, az bir kuvvetle Malabar kıyılarını nüfuzları altına almayı başardılar. Batı Hindistan hükümetleri arasında siyasi bir birlik yoktu ve

¹⁷³ M.Y.Mughul, a.g.e., s. 24.

¹⁷⁴ S.Talat, Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler, s.103; M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.24; S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.77.

¹⁷⁵ M.Y.Mughul, a.g.e., s.25.

¹⁷⁶ D.j. Boorstin, Keşifler ve Buluşlar, s.176-177.

aralarındaki ihtilaflardan Portekizliler iyi bir şekilde yararlanıyorlardı¹⁷⁷. Kendi limanlarından binlerce mil uzaktaki küçük bir Portekiz filosu, Müslümanların bu yerlerdeki asırlarca süren deniz egemenliklerini çok kısa bir zamanda ele geçirdi. Hindistan hükümetleri Portekizliler ile yapılan birkaç savaştan sonra Portekizliler ile tek başlarına mücadele edemeyeceklerini anlayınca, önce Memlukulardan daha sonra da Osmanlılardan yardım istemişlerdir. Portekizlilerin Hint okyanusundaki faaliyetleri aynı zamanda Mısır ve Arabistan'a da büyük zararlar veriyordu. Portekizliler, Kızıldeniz'e giden Müslüman gemilerini ilk defa durdurmaya 1502'de başladılar ve Hindistan'a giden zengin mallarla yüklü büyük bir Mısır gemisini zapt ettiler. H.908(1502-1503)'de de Portekizliler yedi gemiyi zaptettiler¹⁷⁸. 1503'den itibaren Memluklulara ulaşan baharat azalmaya başlamış ve 1504'de ancak çok küçük miktarda, ancak yerli tüketime yetecek kadar baharat Mısır'a ulaşmıştır¹⁷⁹.

Portekizliler ticaret gemilerinin Kızıldeniz'e gitmesini önlemeye çalışırken diğer taraftan da Umman denizinden Kâbe'yi ziyarete giden hacı gemilerini de engellemeye başlamışlardı. Hindistan ticaretinden büyük kazançlar sağlayan Memluklular, Portekizlilerin bölgeye gelmesiyle büyük zarar gördü ve Portekizlileri bölgeden uzaklaştırmanın yollarını aramaya başladılar. Ancak Memlukluların düzenli ve daimi bir donanması yoktu. Düşman baskınları veya ihtiyaç duyulan zamanlarda alelacele bir donanma inşa ediliyordu. Acele ile yapılan gemilere, tecrübesiz mürettebatlar yerleştiriliyor ve gemiler kısa bir zamanda kullanılamaz hale geliyordu¹⁸⁰.

Memluk Sultanı Kansuh Gavri (1501-1516) ilk olarak meseleyi diplomatik ve sulh yoluyla çözmek istedi. Bunun için Sion Manastırından Fra Mauro'yu, Papa II.Julius'a, İspanya ve Portekiz krallarına elçi olarak gönderdi. Papa'ya Hint Okyanusu'ndaki tahribatların hesabını sormazsa, Memluk Sultanlığında olan Hıristiyanların kutsal yerlerini tahrip edeceğini ve Hıristiyanları tutuklayacağını bildirdi. Endişeye kapılan Papa, Portekiz kralı ile görüşmüştür. Portekiz kralı Manuel, yeteri kadar kuvvetli olduklarını ve kısa zamanda Mekke ve Medine'yi dahi işgal

¹⁷⁷ Yusuf Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi*, c.II, Ankara 1947, s.32.

¹⁷⁸ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.28.

¹⁷⁹ George W.F. Stripling, *The Ottoman Turks and The Arabs 1511-1574*, Urbana 1942, s.29.

¹⁸⁰ David Ayalon, "Memlukler ve Deniz Kuvvetleri: İslâm Alemleri ile Hıristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası", *İ.Ü.E.F.T.D.*, S.25, Mart 1971, s.44.

edebileceklerini belirterek Papa'nın endişelerini gidermiştir¹⁸¹. Memluk sultanının tehditleri boşa çıkınca, bu defa Venedik'e bir Memluk elçisi gitti. Nisan 1506'da Emir Tagri Birdi hazırlanmakta olan donanma için Venedik'ten teknik yardım almak üzere gönderildi. Venedik'teki görüş ayrılıklarından dolayı herhangi bir yardım alınamadı. Ancak Venedikliler yardım için Osmanlılara müracaat etmeleri tavsiyesinde bulundular¹⁸². Bu sıralarda bir Osmanlı elçilik heyeti de Kahire'de bulunuyordu. Elçilik heyeti Memluk sultanı tarafından samimi bir şekilde karşılanmıştır.

Portekizlilerin engellemeleri sebebiyle Memluk ticareti o kadar zarar görmüştü ki, 1502 yılında Venedik, Mısır'dan zorlukla baharat temin edebilmiştir. Alman tüccarlar öteden beri Venedik'ten almış oldukları baharatı burada bulamayınca Lizbon'a yönelmişlerdir. 1504'de durum o kadar kötüleşmişti ki, Mısır'a gelen baharat ancak kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek kadardı¹⁸³. Piruli'ye göre 1507'de Mısır'a Hindistan'dan hiç mal gelmemiştir. İbn İyas da bunu teyid ederek aynı yıl Mısır'da ve diğer yerlerde ipekli mallar ve diğer kumaşların bulunmadığını belirtir¹⁸⁴.

1505'de Portekizlilerin Müslümanların mukaddes yerlerini tahrip etmek için Cidde'ye kadar geldikleri söylenmekte ise de, herhangi bir zararları olmadığı anlaşılmaktadır. Fakat kötü niyetle Cidde'ye kadar gelmeleri bütün Müslümanları incitmiş olmalıdır. Mekke ve Medine şehrinin koruyucusu olan Memluk sultanı Kızıldeniz sahillerine müstahkem yerler inşa ettirdi. Buraları savunmak için Mağribilerden, silahlı siyahlardan ve Türklerden müteşekkil kuvvetler gönderildi. Emir Hüseyin komutan olarak atandı¹⁸⁵.

Hindistan'dan birbiri peşi sıra yardım isteği için elçiler, Memluk sarayına geliyordu. Yukarıda belirtildiği gibi Mısır'da da Portekizlilerin engellemeleri yüzünden sıkıntılar başlamıştı. Bu yüzden 13 Mayıs 1507'de Emir Hüseyin komutasındaki bir Memluk donanması Hindistan'a doğru yola çıktı. Aden'e uğrayarak gerekli ihtiyaçlarını alan Emir Hüseyin, Portekizlileri bulmak için Diu'ya doğru açıldı. Hindistan'da da Portekizlilerle yapılacak bir savaş için hazırlıklar yapılmıştı. Gucerat Sultanı Mahmut Şah, Melik Ayaz'a Gucerat kuvvetlerini savaşa hazırlaması için emir vermişti. Emir

¹⁸¹M.Yakup Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", *Belgeler (T.T.Kurumu) II*, S.3-4, 1965, s.37.

¹⁸²M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s. 32

¹⁸³H.Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, s.218; M.Y.Mughul, a.g.e., s.30.

¹⁸⁴M.Y.Mughul, a.g.e., s.33.

¹⁸⁵M.Y.Mughul, "Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.38.

Hüseyin'in kuvvetleri Diu'da Melik Ayaz'la birleşerek Portekizlilerin üzerine yürümüştür. Çaul önlerinde yapılan savaş üç gün sürmüş ve Portekizlilerin mağlubiyetiyle neticelenmiştir(1508 Sonbaharı)¹⁸⁶.

Portekizliler Müslümanlardan intikam almakta gecikmediler. Melik Ayaz'ın Emir Hüseyin'i yalnız bırakması üzerine 1509'da Diu önlerinde Portekizliler Emir Hüseyin'i mağlup ettiler. Emir Hüseyin 1510 'da Hindistan'dan ayrılarak Cidde'ye geldi¹⁸⁷. Böylece Emir Hüseyin'in Hindistan seferi neticesiz kalmıştır.

Mısır donanmasının Diu'da yenilmesinden müteessir olan Sultan Kansuh, Memluk Sultanlığının olduğu kadar, İslâm aleminin selameti için de Hint Okyanusu'ndaki Portekiz kuvvetlerinin kovulmasının gereğine daha fazla inanmıştı. Bunun için daha kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç vardı. Memluk Sultanlığında nadir bulunan kereste ve gerekli malzemeyi sağlamak için Kansuh Gavri, Osmanlı Devleti'ne elçi gönderdi. Bu sıralarda yardım almak üzere Mısır'a gelmiş olan Osmanlı şehzadesi Korkut'a nazik davranılmakla beraber, Hint seferi için Osmanlı Sultanından yardım almak gayesiyle herhangi bir yardım yapılmamıştır¹⁸⁸.

Emir Alan, 1510 tarihinde Edirne'ye giderek Hindistan seferi için yardım istemiştir. 8 Kasım 1510 tarihli Venedik elçisinin raporuna göre gerekli malzeme ve uzmanlarla beraber ufak bir donanma İstanbul'dan İskenderiye'ye gönderilmiştir. Fakat bu donanma fırtına dolayısıyla Sisam adası yakınlarında parçalandığı için İskenderiye'ye ulaşamamıştır¹⁸⁹. Osmanlı yardımı hakkında Piruli, Sultan II.Bayezid'in Kansuh'a 30 gemi inşa edecek kadar kereste, demir, silah ve malzeme gönderdiğini belirtir. Ayas körfezine gelen Mısır gemileri, Rodos kuvvetlerinin saldırısına uğramış ve malzemeler zapt edilmiştir¹⁹⁰. Bu hadiseden sonra 1511 yılı başlarında Osmanlı Sultanı bir kez daha Memluklulara gemi malzemesi göndermiştir. Memluk Sultanının gemi malzemesi almak için gönderdiği mallar iade edilmiş ve karşılıksız olarak aşağıdaki mallar gönderilmiştir: Üç yüz adet tüfek, üç bin adet ok, kırk kantar iyi barut, iki bin

¹⁸⁶ M.C.Şehabeddin Tekindağ, "Memluk Sultanlığı Tarihine Toplu Bir Bakış", İ.Ü.E.F.T.D., S.25, Mart 1971, s.34; M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.38; S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.78.

¹⁸⁷ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.44.; S.Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, s.105; S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.78.

¹⁸⁸ Fevzi Kurtuluş, "XVI. Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", *II.Türk Tarih Kongresi*, İstanbul 1943, s.917.

¹⁸⁹ M.Y.Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.38

¹⁹⁰ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.48.

gemi küreği, bakır, demir, makara, halat, urgan, demir kanca ve gemilere lüzumlu başka birçok malzeme¹⁹¹. Osmanlılar yıllarca mücadele ettikleri Memluklara bu yardımları göndererek, kutsal şehirleri ve ticareti tehdit eden Portekiz tehlikesine duyarsız kalmadıklarını göstermişlerdir¹⁹².

Memluk Sultanı yeni donanmanın hazırlığı ile meşgul iken, Portekizliler Hint Okyanusu'ndaki kuvvetlerini artırma çabasıydılar. 1509 yılında Asya sularındaki Portekiz imparatorluğuna gerçek şeklini verecek olan Affonso De Albuquerque genel vali oldu¹⁹³. Goa, Bicapur Şahı tarafından Portekizlilerin elinden alındıysa da, çıkan karışıklıklardan yararlanan Portekizliler burayı geri aldılar(1510). Ertesi yıl Malaya yolunda büyük bir antrepo ve baharat, ipek ve diğer ürünlerin ticaretinin yapıldığı ve ticareti Araplarla Mısırlıların kontrolünde olan Malakka, Ağustos 1511'de Portekizlilerin eline geçti. Portekizliler burayı ellerinde tutabilmek için "The Famous" adlı müstahkem bir kale inşa ettiler. Portekiz komutanı Albuquerque, 1512 senesi başında Hindistan'a geri dönmüş ve kendisinin yokluğu esnasında buradaki düzen bozulmuştu. Goa'da, Türk donanmasının geleceği dedikoduları yayılmıştı. Albuquerque, 1 Nisan 1512 tarihinde kralına yazdığı mektupta şöyle diyordu: "Kızıldeniz'e gidip bu halkı Rumi diye yaratıkların var olmadığına inandırmadıkça, Majestelerinin teb'ası için bu bölgede ne emniyet ne de sulh olabileceğini Majestelerine saygı ile bildiririm"¹⁹⁴.

Portekiz kuvvetleri hazırlanmakta olan Memluk donanmasını tahrip etmek için Şubat 1513'de Kızıldeniz'e hareket etti. Aden'i tahrip eden Portekiz donanması Kızıldeniz'e girdi. Ancak müsait rüzgar olmaması ve kendilerini yeterince kuvvetli hissetmemelerinden dolayı Cidde'ye ve Süveyş'e ulaşmadan geri döndüler¹⁹⁵. Başarısız Kızıldeniz tecrübesinden sonra Albuquerque gözlerini Hürmüz'e dikti. Baharat yolu üzerinde pek elverişli stratejik bir mevkiye sahip Hürmüz, Şubat 1515'de Albuquerque'nin 27 gemisini dolduran, 1500 Portekiz, 700 Malabarlı askerlerden

¹⁹¹F.Kurtoğlu, "XVI. Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", s.918; S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.84; M.Y.Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.38.

¹⁹² W.Barthold, *İslâm Medeniyeti Tarihi*, (Prof.Dr.M.Fuat Köprülü, İzah ve düzeltmeler), İstanbul 1940, s.227.

¹⁹³ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.78.

¹⁹⁴ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.52.

¹⁹⁵M.Y.Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.39.

oluşan bir kuvvet ile karşı karşıya kaldı¹⁹⁶. O sırada Hürmüz Şahlığının idaresini elinde bulunduran ve Şah İsmail ile müttefik olan Vezir Reis Hamid öldürüldü. Adadaki kaleye bir garnizon yerleştiren Portekizliler, böylece Basra Körfezi giriş çıkışını kontrol etme imkanına sahip oluyordu. 15.000 xerafin(önce altın sonradan gümüş olan Hint Avrupa parası, eşrefi dengi bir paradır) vermeyi kabul etmesiyle de, ada Batılı istilacılara iktisadi yükümlülük altına giriyordu. Portekiz'in Asya'daki en güçlü kalelerinden biri olan Hürmüz, 1622'ye kadar yeni hakimlerinin kontrolü altında kalmıştır¹⁹⁷.

Portekizliler, Kızıldeniz seferinde başarı kazanamamakla beraber, buranın Hindistan ile olan ticaretini bloke ettikleri anlaşılmaktadır. İbn İyas Memlukların ticaretinin durumunu tasvir ederken şöyle demektedir: "Bu günlerde (Şubat-Mart 1515) İskenderiye limanı gemiler giremeyecek kadar harap olmuştur. Cidde limanı da aynı durumda idi. Çünkü Hint Denizi'ndeki tüccarlara rahat vermeyen Frenkler, bu limanları işlemez hale getirmişlerdi. Takriben altı seneden beri Cidde limanına ticaret gemisi gelmiyordu. Dimyat tarafları da aynı şekilde idi"¹⁹⁸.

Memluk Sultanı Mart-Nisan 1514'de, maiyeti ile birlikte donanmanın hazırlandığı Süveys'i ziyaret etti. Burada Salman Reis, 2.000 civarındaki Türk askerinin komutanıydı. Aynı zamanda donanmanın inşası ile de görevlendirilmişti. Aslen Türk olan Selman Reis, Midilli'de doğmuş, gemi tezgahlarında doğramacılık ve İtalya sahillerinde korsanlık yaptıktan sonra kendi isteğiyle Memluklular hizmetine girmiştir¹⁹⁹. Memluk Sultanı yapılan hazırlıkları çok beğenerek, Salman Reis ve gemi ustalarına çeşitli hediyeler vermiştir²⁰⁰. Portekiz donanması Hürmüz civarındayken, Salman Reis idaresindeki Memluk donanması, ikinci Hint seferine çıkıyordu. 21 Ağustos 1515'de Süveys'den hareket eden Memluk donanması Cidde'ye uğramış, burada Emir Hüseyin'in de katılımıyla donanma Kamaran'a hareket etmiştir. Burada bir kale inşa eden Memluk kuvvetleri, Yemen hakimi Sultan Amir'den Hindistan seferine çıkmadan donanmanın ihtiyaçlarını karşılaması için yardım istemiştir. Sultan Amir bu isteğe olumlu cevap vermeyince, Memluk kuvvetleri Yemen üzerine

¹⁹⁶ Sir Arnold Wilson, *The Persian Gulf*, London 1954, s.120.

¹⁹⁷ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.79.

¹⁹⁸ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.59., S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.80.

¹⁹⁹ S.Özbaran, a.g.m., s.88.

²⁰⁰ M.Y.Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.39.

yönelmiştir²⁰¹. Burada şiddetli mücadelelerden sonra Memluk kuvvetleri bazı başarılar kazanmakla beraber, kuvvetleri zayıflamıştı. İki yıldan beri Hint Okyanusundaki Portekizlere karşı hazırlanan donanma, Yemen'e yönelerek bütün bu hazırlıkları boşa çıkartmış oldu²⁰². Esasen Hint Okyanusunda Portekizlilerle mücadele edebilmek çok güçlü bir donanmanın yapabileceği işti.

2.2.5. Suriye ve Mısır'ın Fethi ve Kızıldeniz'de Osmanlı Hakimiyeti

2.2.5.1. Suriye ve Mısır'ın Fethi

Osmanlı-Memluk ilişkileri Fatih'in son senelerinde bozulmaya başlamıştı. II.Bayezid'in başa geçmesiyle rakibi Cem Sultan'a Memlukluların destek vermesi, iki devlet arasında ilişkilerin iyice bozulmasına sebep olmuştur. Osmanlı-Memluk sınırında yer alan Bozok ve Üçok Türkmenleri üzerinde iki devlet nüfuz mücadelesi yapıyordu. Son olarak Hindistan'daki Behmeniler Devleti veziri Hoca Mahmud Gavan'ın II.Bayezid'e gönderdiği hediyelerin Memluklular tarafından müsadere edilmesi, ilişkilerin iyice gerginleşmesine sebep olmuştur²⁰³. Emir Özbek idaresinde Suriye'de toplanan Memluklu ordusu Çukurova bölgesindeki Ramazanoğullarının desteğini almış ve Turgutoğullarını Osmanlılara zorluk çıkartmak için Ermenek üzerine göndermiştir(1483). Diğer taraftan Osmanlıların desteği ile harekete geçen Dulkadirli Beyi Alaüddevle Bozkurt Bey, Memlukluların Halep ve Safed Naiblerini arka arkaya mağlup etmiştir(27 Nisan 1484). Kayseri Valisi Yakup Paşa ile birleşen Alaüddevle, bir çok Çerkez beyini esir etmiştir. Bu suretle başlayan mücadele 1491 yılına kadar sürmüştür. İki taraf arasındaki savaşlarda çoğunlukla kazanan taraf Memluklular olduysa da, kesin bir üstünlük sağlayamamışlardı. Mağlubiyetler Osmanlı tarafında büyük üzüntü yaratıyordu. Bu durum karşısında bizzat II.Bayezid'in kendisi sefere çıkmaya karar vermiştir. Ancak Tunus Emiri'nin de araya girmesiyle karşılıklı görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler neticesinde Gülek Hisarı sınır kabul edilmiş,

²⁰¹ İ.Süreyya Sırma, *Yemen İsyaları*, Konya, t.y., s.53

²⁰² M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.77.

²⁰³ İsmet Miroğlu, "Fetret Devrinden II.Bayezid'e Kadar Osmanlı Siyasi Tarihi, Yavuz Sultan Selim Devri", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, c.10, İstanbul 1989, s.267.

üzerinde mücadele edilen Çukurova ise Mekke ve Medine vakıflarına bağlanarak anlaşma imzalanmıştır(1491)²⁰⁴.

Bu anlaşmadan sonra Osmanlı-Memluk Münasebetleri dostane bir şekilde gelişmiştir. Osmanlılar Çukurova'daki Mekke ve Medine vakıflarının mahsullerini gemileriyle zaman zaman İskenderiye'ye kadar taşımışlar ve yukarıda da bahsettiğimiz gibi Portekizlilerin Hint Okyanusu'na gelmesiyle Portekizlilere karşı Osmanlı Devleti, Memluklulara malzeme yardımı yapmıştı.

I.Selim tahta çıktığında, Osmanlı Devleti İstanbul'u fethetmenin ve Batı'da Hıristiyanlara karşı başarılı seferler yapmanın neticesinde İslâm dünyasında haklı bir şöhrete sahipti. Ancak kısa bir zaman önce Çukurova'da yapılan savaşlarda başarı kazanamaması dolayısıyla Memluklularla karşılaştırıldığında ikinci sırada bir devletti. Osmanlı tarafı, Çukurova'da uğranılan yenilgiyi hazmedemiyordu. Diğer taraftan Çaldıran Savaşı'nın sunnî Osmanlılar tarafından kazanılmasını Suriye ve Mısır'da halk şenliklerle kutlamıştı. Fakat Memluklular, iki tehlikeli hasım karşısında bulduklarının bilincindeydiler. Osmanlı-Safevi mücadelesinde hangi taraf kazanırsa kazansın, bundan sonra sıranın kendisine geleceğini biliyordu ve buna göre hazırlıklarını yapıyordu.

I.Selim, Çaldıran seferine çıkarken ordusuyla Halep'e gelmiş bulunan Kansuh Gavri'ye ittifak teklif etmiştir. Gavri'nin bu teklife sıcak bakmayacağını bildiği halde, I.Selim Memlukluların tarafsızlığını ve itimadını sağlamaya çalışmıştır. Çaldıran Savaşı dönüşünde Dulkadiroğlu topraklarının Osmanlılara katılması ve Şehsuvaroğlu Ali Bey'in tayin edilmesi, Suriye'yi Osmanlı tehdidi altına sokmuştu. Çaldıran Savaşından sonra, Osmanlılar'a iltica etmiş bulunan meşhur alim ve tarihçi İdris-i Bitlisi vasıtasıyla Doğu Anadolu sulhen Osmanlı topraklarına katılmaya başlamıştı. Safevilerin Batı sınırında en önemli şehir ve kale Diyarbakır'dı. Osmanlıların bu bölgeden de Safevilere bir darbe indirebilmeleri için Memluk topraklarından geçmek gerekiyordu. Memluk toprakları Suriye'den yukarıya doğru Malatya'dan Divriği'ye kadar bir çıkıntı oluşturuyordu²⁰⁵. Coğrafya'nın çok arızalı olduğu bu bölgenin Kuzeyinden dolanıp Diyarbakır bölgesine geçmek oldukça zordu. Çaldıran seferi sırasında ordunun çektiği sıkıntı ortada idi.

²⁰⁴ Nicolas Vatın, "Osmanlıların Yükselişi", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**,(Yayın Yönetmeni R.Mantran, Çeviren Server Tanilli), c.I, İstanbul 1995, s.136.

²⁰⁵ N.Vatın, a.g.m., s.177.

Çaldıran seferi sonrasında Şah İsmail, Memlukulara ittifak teklif etmiş, fakat Memlukulular bunu ihtiyatla karşılamışlardı. I.Selim, sefer hazırlıklarına girişmiş ve bunun İran üzerine olduğunu ilan etmişti. Bu durum Memlukuluları rahatlatmıştı. Yine de ihtiyaten, Çaldıran seferinde olduğu gibi gelişmeleri gözlemlemek amacıyla Memluk Sultanı ordusuyla Halep'e gelmişti. I.Selim, Hadım Sinan Paşa'yı 40 bin kişilik bir kuvvetle İran üzerine önden göndermişti. Hadım Sinan Paşa, Diyarbakır üzerine gitmeğe memur edildiğini, bu yüzden Memluk topraklarından Fırat'ı geçmek istediğini Memluk yetkililerine bildirdi. Bu istek reddedildi. Bunun üzerine I.Selim, kendisinin İran üzerine sefere çıktığını, Kansuh Gavri'nin endişesine gerek bulunmadığını ve Halep'deki ordusu ile Kahire'ye dönmesini rica etti. Gavri, "Memleketimdir bir yere gitmem" diyerek mukabelede bulundu²⁰⁶. I.Selim böylece sunnî bir devlet üzerine sefer düzenlemedeki meşruiyet dayanağını bulmuş oldu. Kansuh Gavri'nin bizzat Halep'e kadar gelmesi, Şah İsmail ile anlaşmasından dolayı idi. I.Selim kendisinin mülhidler üzerine giderken buna mani olmak isteyen bir İslâm hükümdarına karşı ne yapmak gerektiğini ulemadan sordu. Onlarda o İslâm hükümdarının alayhine fetva verdiler. "Mülhidlere yardım eden mülhidir" anlamında görüşler belirdi²⁰⁷.

Yavuz Sultan Selim, 6 Haziran 1516'da İstanbul'dan hareket etti. Görünüşte İran üzerine gidilirken, gerçekte Kansuh Gavri üzerine gidiyordu²⁰⁸. Donanma da İstanbul'dan Suriye sahillerine hareket etmişti. Osmanlı ordusu yola çıktıktan sonra Memluk sultanı bir hamle yaparak savaşı önlemek için bir elçi gönderdi ise de işe yaramadı. Antep Hakimi Yunus Bey, Osmanlılar tarafına geçerek orduya rehberlik yaptı²⁰⁹. 24 Ağustos 1516'da iki ordu Mercidabık'ta karşılaştı. Memluk ordusu kısa zamanda bozguna uğratıldı ve Kansuh Gavri kaçarken öldü²¹⁰. Osmanlı ordusu kısa sürede Şam'a indi. Şam'da bir müddet kalan Yavuz Sultan Selim, bölgede bir takım düzenlemelerde bulundu. Ordu için gerekli hazırlıklar yapılırken, Urban taifesine hediyeler göndererek kendi tarafına çekmeye çalıştı. Aynı zamanda Yavuz, Mısır ümerasını da kendi tarafına çekmek için gizliden gizliye faaliyetlerde bulunuyordu. Yeni Memluk Sultanı Tomanbay'a Gazze'den itibaren Mısır'a hakim olması ve her yıl

²⁰⁶ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.281.

²⁰⁷ Celâlzâde Mustafa, *Selimname*, (Hazırlayan Ahmet Uğur, Mustafa Çuhadar), İstanbul 1997, s.297., İ.Miroğlu, "Fetret Devrinden II.Bayezid'e Kadar Osmanlı Siyasi Tarihi, Yavuz Sultan Selim Devri", s.305.

²⁰⁸ *Solakzâde Tarihi*, (Kültür Bakanlığı Yayını, Hazırlayan Vahid Çabuk), c.2, Ankara 1989, s.49.

²⁰⁹ Hoca Sadeddin Efendi, *a.g.e.*, c.IV, s.282.

²¹⁰ Feridun Beğ, *Münşe'âtü's-Selâtin*, c.I, İstanbul 1274, s.376.

haraç göndermesi teklif edildiyse de, bu teklif Tomanbay tarafından kabul edilmedi ve Osmanlı elçileri öldürüldü. Mısır ümerası bu işgalin geçici olduğunu düşünüyor ve I.Selim'in İstanbul'a dönmesiyle bölgeyi yeniden ele geçireceklerini hesap ediyorlardı²¹¹.

Memluk meselesini sonuçlandırmaya karar veren I.Selim, Mısır üzerine yürüdü. Savunma hazırlıklarına başlayan Memluklular, Kahire'nin Kuzeydoğusunda bir köy olan Ridaniye'de savunma hattı oluşturdular. Memlukluların savunma stratejilerini öğrenen I.Selim, askeri dehasıyla El-Mukattam dağına dolaşarak, Memlukluların hesaplarını alt üst etmiştir²¹². 22 Ocak 1517'de Ridaniye'de yapılan savaşta Memluklulara büyük bir darbe vurulmuştur. Mısır'ın tamamına hakim olmak biraz zaman almış, 27 Mart 1517'de Tomanbay yakalanarak 13 Nisan 1517'de Kahire'de idam olunmuştur²¹³.

Memluk Sultanlığının tarihe karışmasıyla Osmanlı Devleti, Suriye, Mısır, Filistin ve Hicaz'a sahip olmuş, Venedik Kıbrıs adasının haracını Osmanlılara vermeye başlamıştır. Görünüşte İran üzerine olan bir sefer yön değiştirmiş ve yukarıda belirtilen çok büyük bir coğrafi alan Osmanlı sınırlarına katılmıştır. Bu sefer Safeviler üzerine giden Osmanlı kuvvetlerinin engellenmesi dolayısıyla yapılmış olsa da, netice de Doğu-Batı ticaretinin bulunduğu, önemli ticaret yollarının geçtiği ve ekonomik bakımdan zengin kaynaklara sahip bir bölge Osmanlı topraklarına katılmıştır. Burada aklımıza şöyle bir soru gelebilir: I.Selim'in Mısır seferinin sebepleri arasında iktisadi ve ticari bakımdan zengin imkanlara sahip bir bölgenin ele geçirilmesi gibi bir amaç güdülmüş müdür? Şüphesiz Osmanlılar Mısır'ın iktisadi kaynaklarını ve ticari önemini biliyorlardı. Her ne kadar Portekizlilerin Hint Okyanusuna gelmesiyle, Doğu-Batı ticareti yön değiştirmeye başladıysa da Mısır önemini sürdürüyordu. Bu yüzden Mısır seferinin sebepleri arasında iktisadi ve ticari gayelerin olmadığını söylemek biraz zordur. Ancak tarihi olayların akışına baktığımızda Yavuz Sultan Selim'in tahta çıktığı dönem, Osmanlı tarihinin Ankara Savaşından sonraki en buhranlı dönemlerinden birinin yaşandığı dönemdir. Kısa süre önce kurulan Safevi Devleti'nin dini ve mezhep

²¹¹ Şinasi Altındağ, "Selim I", İ.A.,c.10, İstanbul 1993, s.429; İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.287. Moğolların ve Timur'un Şam'dan ileriye geçmemesi ve çöl yolunu göze alamamasından dolayı Memluklular, Osmanlıların da aynı şekilde çölü geçmeye cesaret edemeyeceklerini düşünüyordu. Hoca Sadeddin Efendi, a.g.e., c.IV, s.296-298.; *Solakzâde Tarihi*, c.II, s.59.

²¹² Celâlzâde Mustafa, *Selimname*, s.658.

²¹³ Seyyid Muhammed es-Seyyid Mahmud, *XVI.Asırda Mısır Eyaleti*, İstanbul 1990, s.48.

anlayışının Anadolu'daki uzantılarının çıkardığı olaylara, Selim'in tahta çıkış şekli ve kardeşleriyle olan mücadelesine bakıldığında, bu buhran daha iyi anlaşılır. Selim'in tahta çıkışı ve İran seferi ile bu sıkıntılar büyük ölçüde giderilmiş olmasına rağmen, henüz tam manasıyla çözülememişti. İşte böyle bir ortamda bu meselenin çözüm aşamasında, Memlukuluların ayak bağı olması, Osmanlıların Mısır seferinin sebepleri arasında siyasi yönünün de ağır bastığını göstermektedir. Ancak Mercidabık zaferinde Memlukululara kuvvetli bir darbe vurulmuş, Memluk kuvvetleri de Sina Çölünün öbür tarafına kaçmıştı. Böylece İran Seferi önündeki engel bertaraf edilmiş oluyordu. Diğer taraftan Halep ve Şam ele geçirilince, buradaki hazinelerde Osmanlıların eline geçmiştir. Halep'te bir milyon altın dinar ve buna muadil gümüş para, üç binden fazla samur ve vaşak, kıyasa gelmeyecek ölçüde atlas, ipek, ve sair kumaş, savaş aletleri ve seksen kadar mahzen tamamıyla Osmanlı hazine memurlarının kaydına geçmişti²¹⁴. Bu durum Mısır seferinin ekonomik sebeplerini gözler önüne sermektedir. I.Selim, Suriye'den Mısır'a giderken ise meşruiyet dayanağı olarak, Çerkeslerin zulmünden Müslüman halkı kurtarmayı ve adaleti tesis etmeyi, Hicaz'a gereken hizmeti yapmayı göstermiştir²¹⁵. Bu dönemde gerçekten Hicaz, Portekiz tehdidi altındaydı ve Memlukulular bunu önleyecek kuvvete sahip değildi.

Her ne sebeple olursa olsun Mısır ve Suriye'nin fethi, Osmanlılara Güney siyasetleri açısından yeni bir hareket sahası meydana getirmiştir. Portekizlilerin Hint Okyanusuna gelmesiyle, bu devlete karşı mücadelede başarısız Memluk Sultanlığının yerini Osmanlı Devleti almıştır. Akdeniz'e yönelik Hindistan ticaretini abluka altına alan Portekizliler, artık bundan sonra karşılarında Osmanlıları bulacaklardır. Yüzyıllardır Doğu-Batı ticaretinin geçiş sahası olan Suriye ve Mısır'daki yerleşmiş ticari düzen, Portekizlilerin bölgeye gelmesiyle alt üst olmuştu. Şimdi bu köklü değişikliğe yeni bir unsur olarak Osmanlılar da katılmışlardır. Eski düzenin yeniden ihyasını temsil eden Osmanlı tarafı ile yeni okyanus yolunu tesis eden Portekizliler arasında, Hindistan ticareti için yaklaşık bir asır devam edecek bir mücadele devresi başlamış oluyordu.

²¹⁴ Solakzâde Tarihi, c.II, s.56.

²¹⁵ Celâlzâde Mustafa, Selimname, s.649-650; Solakzâde Tarihi, c.II, s59.

2.2.5.2. Kızıldeniz'de Osmanlı Hakimiyeti

Osmanlılar, Suriye ve Mısır'ın fethini müteakip sağlayacağı gelirler nedeniyle eski baharat yolunun tekrar canlandırılmasını arzu etmekte idiler. Türklerin bu arzusu Venedikliler, Doğuda İtalyanlara rakip olmaya başlayan Fransızlar ve Araplar tarafından da paylaşılmaktaydı²¹⁶.

Mısır'ın fethinin hemen akabinde Hicaz Emirî Şerif Ebul-Berekat ibn Muhammed(1497-1525) oğlu Şerif Ebu Numey'i Yavuz Sultan Selim'e bağlılığını bildirmek üzere Mekke'nin anahtarları ile birlikte Kahire'ye göndermiştir²¹⁷. Esasen daha 1516'da Hicaz emirî, Portekizlilere karşı Osmanlılardan yardım istenmesi taraftarı idi ve Arap dünyası Osmanlı hakimiyetini kabule hazır bir hale gelmişti²¹⁸. Emir, Hicaz'da Yavuz adına hutbe okutmaya başladı. Memlukluların hizmetinde bulunan Osmanlı Amiralı Salman Reis, Yavuz'un Kahire'ye girmesi üzerine derhal biat etmiş ve maiyetindeki Süleyman Reis'i Kahire'ye göndermiştir²¹⁹. Yavuz'un Kahire'ye girmesinden birkaç hafta sonra Portekiz donanması Kızıldeniz'e doğru yöneldi. Portekiz donanması Cidde açıklarına geldi ve buraya demir attı. İslâm dünyası, üstelik mukaddes topraklar ciddi bir tehlike ile karşılaşmıştı²²⁰. Cidde limanı açıklarına gelen düşman donanması 6 kadirga, 2 kayık, diğerleri barca ve 4 gemi olmak üzere limanda bulunan gemileri yaktı²²¹. Selman Reis'in karşı hücumuyla Portekizliler 700-800 kadar ölü bırakarak, geri çekilmek zorunda kaldılar. Kıyıya yiyecek almak için gönderilen bir Portekiz teknesindeki 17 tayfa esir edilerek Kahire'ye getirilmiştir. Yemen'e yönelen Portekiz donanması, burada da başarılı olamayarak Hindistan'a dönmüştür²²².

Ridaniye zaferinden sonra Sultan Selim, Mısır'da Osmanlı hakimiyetini yerleştirebilmek için 10 Eylül 1517'ye kadar burada kalmıştır. Selman Reis, Portekizlilerin geldiği sırada Kahire'ye çağrılmış, fakat O, Portekiz tehlikesi bertaraf edilinceye kadar Cidde'de kalmıştır. Daha sonra Kahire'ye gelen Selman Reis, Padişah tarafından kabul edilmiştir²²³. Salman Reis İstanbul'a çağrılmış ve 1518-20 tarihleri

²¹⁶H.Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, s.218.

²¹⁷İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.292.

²¹⁸Halil İnalcık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, London 1995, s.33.

²¹⁹M.Y.Mughul, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", s.45.

²²⁰S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.81; M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.82.

²²¹Şehabeddin Tekindağ, "Süveys'de Türkler ve Selman Reis'in Arızası", *B.T.T.D.*, S.9, Haziran 1968, s.79.

²²²M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.84.

²²³İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.298., Feridun Beğ, *Münşe'âtü's-Selâfîn*, c.I, s.491.

arasında burada kalmıştır. Sultan Süleyman'ın 1520'de tahta geçmesiyle tekrar Mısır'a dönmüştür²²⁴.

Memlûklular tarafından Portekizlilere karşı hazırlanan donanma bu sıralarda Cidde limanında bulunuyordu. Yavuz, Süveyş'de 50 gemililik bir donanmanın daha yapılmasını emretti. Cidde Valisi Kasım Şirvan, Gucerat Hükümdarı Muzaffer Şah'a yazdığı mektupta, Yavuz'un Portekizlileri Hindistan'dan çıkarmak arzusunda olduğu ve yakın gelecekte donanmanın gönderileceğini belirtilmekteydi²²⁵. Bu şekilde Yavuz Sultan Selim'in Hindistan Müslümanlarının meselesi ile yakından ilgilendiği görülmektedir. Gucerat Hükümdarı Muzaffer Şah 15 Eylül 1518'de, Diu Valisi Melik Ayaz'da 23 Kasım 1518'de mektup göndererek Yavuz'un Mısır'ı fethini kutluyorlardı²²⁶. Bu mektublaşmalar, Mısır'ın fethinden sonra Hindistan'la, Osmanlı sultanları arasındaki doğrudan doğruya yakın siyasi münasebetlerin başladığını göstermektedir. Kızıldeniz'e ulaşan Osmanlılar, ilk defa olarak Hindistan yarımadası ve bölgenin meseleleri ile direkt olarak ilgilenmeye başlamışlardı.

Kanuni'nin başa geçtiği sıralarda bir Portekiz donanması tekrar Kızıldeniz'e yönelmişti. Bu donanma Cidde'ye yaklaştığı sırada, burada Türklerden ve Mağribilerden müteşekkil kuvvetli bir ordunun mevcudiyetini haber alınca, şehre saldırmaya cesaret edemedi geri dönmüştür. Bu başarısız sefer Portekizlilerin şöhretini fena halde zedelemiştir. XVI.yüzyılda yaşamış bir Portekiz tarihçisi, Correa'ya göre, Portekizliler'de, Türklere mukavemet edemeyeceklerine dair genel bir kanaat mevcuttu²²⁷. Portekiz donanması 1513'ten itibaren her sene Kızıldeniz'e gittiği halde, 1517'den sonra çok tedbirli hareket ederek, Osmanlılarla doğrudan doğruya çatışmaktan kaçınmaya başlamıştı.

Yemen'de Emir İskender, Yavuz Sultan Selim'in ölümü üzerine Osmanlılardan yüz çevirmeye başlamıştı²²⁸. Salman Reis, Cidde Valisi Emir Hüseyin ile birlikte Yemen'e hücum ederek, Zebid'i Mayıs-Haziran 1524'de ele geçirmişler ve Emir Hüseyin buranın idarecisi olmuştur²²⁹.

²²⁴ Feridun Beğ, a.g.e., c.I.,s.498.

²²⁵ İ.H.Sıddıqı, "Hindistan Müslüman Sultanlıkları ile Osmanlılar Arasında Kültürel ve Diplomatik İlişkiler", s.118., M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.87.

²²⁶ M.Y.Mughul, a.g.e., s.88.

²²⁷ Longworth Dames'den nakleden M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.93.

²²⁸ Hulusi Yavuz, Kâbe ve Haremeyn için Yemen'de Osmanlı Hakimiyeti, İstanbul 1984, s.41.

²²⁹ M.Y.Mughul, a.g.e, s.99.

Mısır'ı düzene koymak için Vezir-i Azam İbrahim Paşa, Nisan 1525'te Kahire'ye geldi. Salman Reis, İbrahim Paşa ile görüşmek üzere Kahire'ye gitti. Salman Reis burada Vezir-i Azam'a meşhur layıhasını 2 Haziran 1525'te sunmuştur. Layıhayı kimin hazırladığı belge üzerinde yazılı değilse de, içerisindeki bilgilerden layıhanın Selman Reis tarafından hazırlandığı kabul edilmektedir²³⁰. Bu layıha yıllarca Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint Okyanusunda takip ettikleri siyaset için mihenk taşı olmuştur. Selman Reis, bu görüşmede İbrahim Paşa'yı Yemen'in fethi ve daha sonra Portekizlilerin Hindistan'dan kovulması için bir donanma göndermeye ikna etmiştir²³¹.

Salman Reis layıhasında (Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, sayı E.6455) Hindistan'daki şehirlerden, baharat yerlerinden, Portekizlilerin durumundan, Yemen'den bahsetmiştir. Portekiz kuvvetlerinin Hindistan'da bölük pörçük bulunduğunu, yapılacak bir saldırı ile yerlerinden kolayca atılabileceklerini ve buralara Osmanlıların kolayca yerleşebileceğini belirtmektedir. Yemen'den de teferruatla bahseden Selman Reis, buranın Mısır'dan daha müreffeh olduğunu, fakat sahipsiz kaldığını, her yıl Hindistan'dan 50-60 geminin gelip gittiğini belirtmiştir. Vesikanın, Osmanlı sarayını Kızıldeniz ve Hint Okyanusunda daha aktif bir politika takip etmeye ikna etmek için kaleme alındığı anlaşılmaktadır. Layıha'da Cidde limanında bulunan donanma 6 baştarde, 8 kadirga, 3 kalyote, 1 kayık ile silah ve mühimmatları belirtildikten sonra yapılacak bir sefer için ihtiyaç duyulan malzemelerin listesi de belirtilmektedir.

Veiziriazam İbrahim Paşa, Yemen ve Hint Okyanusuna bir donanma göndermeye karar verdi. İbrahim Paşa Kahire'den ayrılmadan önce, 19 tekneden oluşan donanma 4 bin kişilik bir kuvvetle harekete geçti. Salman Reis donanmanın Amiralı, Hayreddin Hamza ise kuvvetlerin komutanı olarak atandı. Salman Reis komutasındaki donanma Cidde'ye geldi. Salman Reis Cidde'nin bütün geliri olan 90 bin dinara el koydu²³². Bu gelir Osmanlı sultanı ile Mekke şerifi arasında pay edilmekteydi. Salman Reis, emrindeki donanma ile 1525'de Babü'l-mendeb Boğazını geçerek Hint Okyanusuna çıktı. Bundan sonra Doğu ticaretinin en önemli merkezlerinden olan Aden'i ele geçirmeye teşebbüs etti. Bu teşebbüs büyük bir Portekiz donanmasının

²³⁰ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.89; M.Y.Mughul, a.g.e., s.102; F.Kurtoğlu, "Meşhur Türk Amiralı Selman Reis'in Layıhası", *Deniz Mecmuası*, S.47, İstanbul 1934, s.67-73.

²³¹ M.Y.Mughul, a.g.e., s.101.

²³² M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.108.

yaklaşmakta olduğu haberi üzerine, başarısızlığa uğradı²³³. Bu deniz seferi sonuç bakımından başarısızdır, fakat ilk defa olarak bir Osmanlı donanmasının Hint denizine çıkması bakımından mana ve önemi vardı. Daha sonra yeniden Yemen'e hareket eden Osmanlı kuvvetleri zorlu bir mücadeleden sonra 1527'de Yemen'in tamamına hakim oldu²³⁴. 10 Aralık 1528'de Venedik'e ulaşan haberler arasında Salman Reis'in 7 Portekiz gemisini zapt ettiği ve 4 gemiyi de batırdığı haberi gelmiştir²³⁵. Salman Reis Kamaran limanına yerleşmiş ve Hindistan'a yapacağı sefer için hazırlanmaktaydı. Ancak Selman Reis ile Hayreddin Hamza arasında ihtilaf çıkmış ve 1528-1529(935)'da Salman Reis öldürülmüştür²³⁶. Osmanlı kuvvetleri arasında bu şekilde bir ihtilaf çıkıp, tam Portekizlilere karşı bir sefer yapılacağı sırada Salman Reis'in öldürülmesi büyük bir kayıp olmuştur.

Osmanlı kuvvet komutanları arasındaki bu rekabet ve getirdiği netice, Portekizliler tarafından duyulmuştu. Şöhretini bildikleri bir Türk denizcisinin ortadan kalkması onlar için bir fırsat oldu ve hemen harekete geçtiler. Müsait rüzgar olmadığı için Kamaran'da bulunan Osmanlı kuvvetlerinin üzerine gidememişler, ancak Kızıldeniz-Hindistan arasında işleyen 8 büyük, 14 küçük tüccar gemisi ve bir de büyük Osmanlı kalyonunu ele geçirerek bir hayli ganimet almışlardır. Bu durum Portekizliler için pek uygun bir fırsattı ve Kızıldeniz, Portekiz tehlikesine açık bir duruma gelmişti²³⁷.

Selman Reis'in ölümünden sonra yeğeni Emir Mustafa, Yemen hakimi olmuştur. Ancak bölgedeki entrikaları çok iyi bilen Emir Mustafa, merkezden idarenin kendisine verilmediğini öğrenince, Kamaran'a gelmiştir. Burada da fazla kalmayan Emir Mustafa, Hoca seferle birlikte 1531'de Hindistan'a gitmiştir²³⁸.

Bu sıralarda Batı Hindistan'da, Gucerat Sultan Bahadır Şah'ın idaresindeydi. Bahadır Şah, bölgede bazı limanları ele geçirmiş olan Portekizlilerle iyi geçinmeye çalışıyordu. 1529'da yeni Portekiz Valisi Cunha, Hindistan'daki Portekiz kuvvetlerinin merkezini Koçin(Cochin)'den Goa'ya nakletmiştir. Bu sıralarda Portekizliler önemli bir liman olan Diu'yu ele geçirmek istiyorlardı. Bunun için çok önemli hazırlıklar

²³³ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974, s.14-15.

²³⁴ M.Y. Mughul, a.g.e., s.109.; S.Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, s.110.

²³⁵ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.90.

²³⁶ M.Y.Mughul, a.g.e., s.111; Ş.Tekindağ, "Süveyş'de Türkler ve Selman Reis'in Arızası", s.80.

²³⁷ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.91.

²³⁸ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.115.; S.Özbaran, a.g.m., s.94.

yaptıktan sonra Ocak 1531'de harekete geçtiler. Yolları üzerindeki Bete adasını şubat 1531'de işgal ettiler²³⁹.

Emir Mustafa komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin Diu'ya ulaşması dengeleri değiştirmiştir. Derhal harekete geçen Emir Mustafa, Gucerat Sultanına bağlı olarak şehri idare eden Melik Togan ile birlikte şehrin savunması için harekete geçti. Portekiz donanması tekrar tekrar şehre hücum ettiyse de, bir netice alamadı. Şubat 1531'de Portekizliler geri çekilmek zorunda kaldı²⁴⁰. Türk Amirali Emir Mustafa'nın yardıma gelmesiyle Diu işgal edilmekten kurtulmuştu. Bu duruma çok sevinen Bahadır Şah, Emir Mustafa'ya büyük hedileyer vererek hizmetine almış ve O'na Rumi Han ünvanını vermiştir²⁴¹. Raner, Surat, Muhaim'e kadar olan kıyıların idaresini Rumi Han'a tevcih etti²⁴². Emir Mustafa'nın bu yardım seferi merkezden hazırlanmış bir Osmanlı seferinden ziyade, keyfi, maceraperest bir gaza niteliğinde olmasına rağmen, Osmanlılar(Rumiler,Turcos)ın ününü Hint suları ötesine kadar götürmüştür²⁴³.

Gucerat Hükümdarı Bahadır Şah, devrinin önemli hükümdarlarındanı. Ancak kendisine sığınan bir vali yüzünden, Babür Hükümdarı Hümâyun Şah ile başı derde girdi. Yapılan savaşta mağlup olan Bahadır Şah'ın birlikleri dağıldı. Diu'da Portekizlilere ciddi bir mukavemet gösteren Gucerat kuvvetleri iyice zayıflamıştı. Bundan istifade eden Portekiz kuvvetleri sahil şeridinde bir çok şehri yağmalamıştır. Kuvvetleri iyice zaafa uğrayan Bahadır Şah, eski hakimiyetini yeniden sağlayabilmek için 1535'de Portekizlilerle dahi anlaşmaktan çekinmemiştir. Portekizlilere Diu'da ve başka yerlerde üs vermeyi kabul etmiştir²⁴⁴.

2.2.6. Basra Körfezi Kıyılarında Portekizliler ve Osmanlılar

1514'deki başarısız Kızıldeniz tecrübesinden sonra Portekiz Genel Valisi Albuquerque gözlerini Hürmüz'e dikti. Portekizliler'in Hindistan'a geldikten sonra yaptıkları ilk işlerden birisi stratejik yerleri işgal etmektir. Baharat yolu üzerinde pek elverişli stratejik bir mevkiye sahip Hürmüz, 1515 yılında Albuquerque'nin 27 gemisini

²³⁹ M.Y.Mughul, a.g.e.,s.116-117.

²⁴⁰ M.Y.Mughul, a.g.e., s.118-119.

²⁴¹ İ.H.Sıddıqı, "Hindistan Müslüman Sultanlıkları ile Osmanlılar Arasında Kültürel ve Diplomatik İlişkiler", s.120.

²⁴² M.Y. Mughul, a.g.e. , s,94.

²⁴³ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.95.

²⁴⁴ M.Y. Mughul, a.g.e. , s. 126-127.; S.Talat, Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler, s.111.

dolduran ve yarısı ücretli Malabar askerlerinin meydana getirdiği 3.000'e yakın askeriyle karşı karşıya geldi. Bu Portekizlilerin ikinci saldırısıydı. O sırada Hürmüz Şahlığının idaresini elinde bulunduran ve Şah İsmail ile müttefik olan Vezir Reis Hamid öldürüldü. Sadece kaya parçalarından ibaret olmasına rağmen, coğrafi konumu itibariyle pek önemli sayılan bu adanın kalesine Portekizli askerler yerleştirilmiş ve bir kumandan tayin edilmiştir. Böylece Basra Körfezinin giriş çıkışını kontrol etme imkanına kavuşmuşlardır²⁴⁵. 15.000 xerafin(önce altın sonradan gümüş olan Hint Avrupa parası, eşrefi dengi bir paradır) vermeyi kabul etmesiyle de, ada Batılı istilacılara iktisadi yükümlülük altına giriyordu²⁴⁶. Hindistan sahillerindeki önemli limanların yanında, şimdi de stratejik yeri bakımından çok ehemmiyet taşıyan Hürmüz'ü alan Portekizliler, bu suretle Kızıldeniz ve Basra Körfezi istikametlerinde işleyen ticarete büyük darbe vurmuşlardır.

1521 tarihinde Osmanlıların Kızıldeniz'de hakimiyet tesis etmeye çalıştıkları bir sırada, Portekizlilerin etkisi Hürmüz'den Bahreyn'e kadar uzanmış, hatta Kuzey-doğu Arabistan topraklarında hissedilmeğe başlamıştı. O yıl al-Hasa (Lahsa) hakimi Mükrim, akraba olduğu ve güya bağlı bulunduğu Hürmüz Şahlığına haraç vermeyi reddedince; Basra ile Hürmüz arasında işleyen ticaret gemilerine zarar verdiği bahanesiyle bir Portekiz filosu Bahreyn ve Lahsa üzerine gitmiş ve bu bölgeler vergi vermek zorunda bırakılmıştır²⁴⁷. Portekizliler, Hürmüz ve civarına daha sağlam yerleşmenin yollarını aramaya başlamışlardı. Kral Manuel'in emriyle ada gümrüğündeki yerli memurların yerine Portekizlilerin yerleşmesine karşı çıkan Turan Şah yerine Muhammed Şah getirilmiştir. Yeni Şah, Hindistan genel valisiyle yaptıkları anlaşma gereğince, ödedikleri vergiyi 60.000 xerafin'e çıkarmayı kabul ederken Portekizliler lehine diğer bazı mükellefiyetleri de yüklenmiştir. Karşılığında ise Portekiz kralını hamî tanıdıkları müddetçe, Hürmüz tüccarları Hint Okyanusu'nda serbest ticaret hakkına sahip olacaklardı. Hürmüz Müslümanlarının silah taşımaları da yasaklandığından, ada tam Portekiz kontrolüne girmiş oluyordu²⁴⁸.

²⁴⁵ Salih Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", İ.Ü.E.F.T.D.,S.25, Mart 1971, s.52.

²⁴⁶ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.79.

²⁴⁷ S.Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", s.52.

²⁴⁸ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.112-113.

Portekizliler, ilk defa Basra'ya 1529'da askeri müdahalede bulunmuşlardır. O yıl, sözde İran şahına bağlı olarak Basra'yı kontrolünde bulunduran Raşid ibn Megamis, Basra'nın Kuzeyinde yer alan Cezayir bölgesi hakiminin haraç isteğiyle karşılaşınca, Portekizlilerden yardım istedi. Basra Körfezinin Kuzey ucunu da kontrol altında bulundurmak isteyen Portekizliler, küçük bir filo göndererek iki emirlik arasında barışı sağladılar²⁴⁹. Hürmüz Boğazını tutan Portekizliler, Basra Körfezi içinde deniz ticaret yolunun Doğu Akdeniz ve Anadolu üzerinden de Karadeniz'e açılan kapısını ve körfez içinde diğer bazı stratejik önemi olan yerleri itaat altına sokmağa çalışırken aksi yönden, karadan sultanın orduları yürümekteydi; Irak yeni gelişmelere gebedi.

Doğu Anadolu'daki Safevi taraftarı Şii unsurlar ile sınır boylarındaki beyler arasındaki rekabet yüzünden yapıldığı kabul edilen Irakeyn seferine, iktisadi ve askeri şartların hazırladığı bir hareket olarak da bakmak gerekir. Suriye ve Mısır'ın fethi yanında, Irak'ın da fethi siyasi açıdan zorunlu görünmektedir. Tebriz'den Erzurum'a ve oradan Bursa'ya kadar uzanan ipek yolunun yanında, Basra'dan başlayıp Bağdat ve Halep istikametinde ilerleyen baharat yolunu kontrol altında tutmak, Osmanlı ekonomisi için pek mühimdi. Kızıldeniz'deki tecrübeler Osmanlılara Basra istikametindeki bölgelerin önemini daha fazla takdir etmelerine şüphesiz yardım etmişti. Önden Sadrazam İbrahim Paşa'nın, arkasından da Kanununi'nin hareket ettiği 1534 Irakeyn seferi ile önce Tebriz feth edildi. Arkasından da Bağdat üzerine gidildi. Tekelü Aşiretinin ileri gelenleri, Bağdat Valisi Tekelü Mehmet Han'a muhalefet ederek, Osmanlı tarafını tuttu. Böylece Vali kaçmak zorunda kaldı ve kan dökülmeden Bağdat Osmanlı idaresine geçti(1 Aralık 1534)²⁵⁰. Bağdat'ın fethinden sonra, 1538'de Basra Beyi Raşid, bir çok hediye ile oğlu Mani'nin riyaseti altında vezir ve kazaskerlerinden oluşan bir heyetle Basra'nın anahtarlarını Osmanlılara gönderip, tâbi olmayı kabul etti²⁵¹. Basra'da Kanuni Sultan Süleyman adına hutbe okundu ve para bastırıldı; Basra Hükümeti, eyalet ünvanıyla Raşid ibn Megamis'e verildi²⁵². Cezayir bölgesi ile Garraf ve Hüveyze'de yaşayan Arap kabile reisleri de Padişahın büyüklüğünü tanıdılar. Hatta Katif ve Bahreyn'den elçiler gelip, hakimlerinin Sultan'a bağlılıklarını bildirdiler²⁵³. Bu

²⁴⁹ S.Özbaran, a.g.m, s.113.

²⁵⁰ Erdinç Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, (Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1999, s.25-26.

²⁵¹ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.352.

²⁵² S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.,115.

²⁵³ S.Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", s.54.

bölgelerde Osmanlı askeri yoktu ve bu çeşit bağılıkların ne derece geçici olduğunu zaman gösterecekti. Çıkan karışıklık üzerine 1545’de Zekiye üzerine kuvvet gönderilmiş ve burası fiilen Osmanlı hakimiyeti altına girmiştir. Böylece Osmanlılar Basra’ya biraz daha yaklaşmıştır. Basra’da idareyi ele geçirmiş olan Şeyh Yahya, Osmanlıların yaklaşması üzerine Portekizlilerden yardım istemiştir²⁵⁴.

Osmanlıların niyetini, Bağdat Valisi Ayas Paşa’dan Cezayir bölgesi hakimi Ali ibn Ulyan’a giden, Portekiz arşivinde tercümesi bulunan bir mektup açıkça göstermektedir: “Uzun zamandan beri aramızda büyük bir dostluk var ve birbirimize çok yakın komşuyuz. Çeşitli yerlerden kafileler emniyet içinde gelir giderler. Birkaç gün önce Sultanım Hazretleri Basra’ya gitmemi ve orayı feth etmemi ve oradan Hürmüz’e ve Hindistan’a geçmemi ve yolunu şaşırılmış Portekizliler ile savaşmamı, onların bütün idarelerine son vermeme ve kendilerini mahvetmemi emretti. Kuvvetlerim hareket etmek üzeredir. Hem Zekiye üzerinden hem de kara yoluyla geleceğiz, lüzumlu olan her şey , büyük toplar, gemiler ve asker mevcut. Kurna’da birleşeceğiz, oradan kara ve nehir yollarıyla Basra’yı almaya gideceğiz ...”²⁵⁵

Şüphesiz Basra’da kendi başına buyruk bir idarenin varlığı, Osmanlıların egemenliklerini Basra körfezi sahillerine, diğer bir deyimle Hint Okyanusunun önemli bir giriş-çıkış kapısına götürmelerine engeldi. Ve o taraflara inmek Osmanlılar için kaçınılmaz olmuştu. Çok geçmeden de Osmanlıları, Basra üzerine yöneltecek sebep de ortaya çıkmıştı.

Basra üzerine gitmeye kararlı olan Osmanlı yönetimi, Basra’ya kaçmış bazı kimselerin geri verilmesi isteğinin reddedilmesi üzerine, Bağdat Valisi Ayas Paşa’yı Basra üzerine gönderdi. Ayas Paşa idaresindeki Osmanlı kuvvetleri zorlanmadan 26 Aralık 1546’da Basra’yı ele geçirdi. Fethin hemen ardından Basra beylerbeylik olarak teşkilatlandırılmış ve ilk beylerbeyi olarak Bilal Mehmed Paşa atanmıştır²⁵⁶. Basra Körfezi boyunca uzanan ticaret yolunun değerini takdir etmiş görünen Osmanlı yönetimi, Hürmüz’de üstlenen Portekizlilere yaklaşmak istedi. Bu gaye için Araplar arasında iyi tanınmış Hacı Fayat adlı Arap tüccarını bir mektubla Hürmüz Kumandanı D.Manuel De Lima’ya göndermiştir. Osmanlıların bu iyi niyet yaklaşımı bir karşılık

²⁵⁴ S.Özbaran, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu”, s.116.

²⁵⁵ S.Özbaran, a.g.m., s.116.

²⁵⁶ S.Özbaran, “XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği’nin Kuruluşu”, s.60.

bulamamıştır.²⁵⁷ Çünkü Osmanlıların bölgeye sokulmaları Portekiz menfaatlerini baltıyor, Portekizlilerin bölgenin tek hakimi olmasını engelliyordu. Birkaç yıl sonra, 1550'de Lahsa bölgesi de Osmanlı nüfuzu altına girerken, Lahsa'nın denize açılan kapısı Katif'de Basra Beylerbeyliğine bağlı bir sancak olarak teşkilatlandırılmıştır²⁵⁸. Bahreyn'e çok yakın Arabistan sahilindeki bu şehrin Osmanlı idaresine geçmesiyle artık Osmanlılar ile Portekizliler burun buruna gelmişlerdi.

2.2.7. Hindistan Seferleri

2.2.7.1. Hadım Süleyman Paşa'nın Hindistan Seferi (1538)

Osmanlı Devleti, savunma imkanı zayıf Hint Müslümanlarının karşılaştığı Portekiz tehlikesine karşı yardımı düşünürken, bu yörelerin devlete sağlayabileceği iktisadi faydaları daha iyi görebilecek duruma gelmişti. H.933-934(M.1527-28) tarihli bir bütçe niteliğinde olan kaynakta²⁵⁹, Mısır'ın toplam geliri 116.538.994 akçe ve bunun 13.393.860 akçesi Mısır iskelelerinden, 4.338.104 akçesi de Cidde ve Sevakin iskelelerinden olmak üzere toplam 17.731.964 akçesi Hindistan ticareti ile ilgili iskelelerden devletin kasasına giriyordu. Portekiz engellemelerine rağmen bu gelirin büyük kısmı Hint Okyanusundan gelen mallardan elde ediliyordu. Söz konusu bütçe rakamları her ne kadar tahmini olarak verilmişse de, Hint Okyanusundan gelen malların geliri İstanbul'u teşvik edecek kadar miktarda olmalıdır. 937(1530-31) yılına ait bir muhasebe defterinde Süveys'te inşa edilmesi istenen gemiler için hazineden 1.996.732 akçenin tahsis edildiği kayıtlıdır²⁶⁰. Yaklaşık olarak 939(1532-33) yılına tarihlenen Hadım Süleyman Paşa'nın bir mektubunda, gönderilen ferman gereğince büyük bir gayretle çalışılarak Süveys'de donanmanın bir iki ufak tefek eksik dışında tamamen sefere hazır hale getirildiği belirtilerek, yapılan masrafların deftere işlendiği ifade olunmaktadır²⁶¹.

Portekizliler, Hint Okyanusunda kendilerine rakip olabilecek tek kuvvet olan Osmanlıların hazırlıklarını çok dikkatli ve endişe içinde takip ediyorlardı. Osmanlılar

²⁵⁷ S.Özbaran, a.g.m., s.56.

²⁵⁸ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.119.

²⁵⁹ Ö.Lütfi Barkan, "H.933-932(M.1527-1528) Mali Yılına Ait Bir Bütçe Örneği", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, c.15, S.1-4, Ekim 1953-Temmuz 1954, s.291.

²⁶⁰ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.95.

²⁶¹ Turgut Işıksal, "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveys Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", *B.T.T.D.*, S.18, Mart 1969, s.57-58.

Süveyş'te bir taraftan donanma hazırlarken, diğer taraftan da Kızıldeniz ile Nil arasında bir kanal açma çalışmalarına başlamışlardı. Böylece Hint malları Kızıldeniz'den Akdeniz'e direkt olarak taşınabilecekti. Portekiz kaynaklarına göre 1532'de böyle bir kanalı açmak için binlerce kişi çalışmaktaydı²⁶².

Venedik'ten Portekiz kralına yazılan bir mektuba göre, İskenderiye ve Beyrut limanlarında 1531 yılı sonlarında baharat olmadığı ve Venediklilerin bu limanlardan elleri boş döndüğü belirtilmektedir²⁶³. Osmanlılar için Hindistan seferi kaçınılmaz olmuştu. Süleyman Paşa'nın bizzat kontrolünde ve bir Venedikli ustanın riyasetinde hummalı bir çalışma sonunda hazırlanan Süveyş donanması, askeri, topu ve erzakı ile 1532 yılı başlarında sefere çıkabilecek durumda idi. Diğer taraftan imparatorluğun öteki uçlarındaki olayları daha önemli sayan devlet, Hint Okyanusuna açılmaktan vazgeçti²⁶⁴. Kanuni Alman seferine çıkarken Süveyş'deki toplar ve mühimmat Akdeniz'e çıkarılmış, arkasından Süleyman Paşa Mısır hazinesi ile birlikte Iraklı seferine katılmıştır. Kaçınılmaz bir hale gelen Hindistan seferi bütün hazırlıklara rağmen ertelenmiştir.

Bahadır Şah, Babür'ün oğlu Hümâyün Şah ile yaptığı savaşlarda uğradığı arka arkaya yenilgilerden sonra Mekke'ye gitmeyi tasarlamış, fakat bundan vazgeçerek ailesini Veziri Asaf Han ile birlikte Mekke'ye göndermiştir. Ancak Gucerat'ta hakimiyetini tekrar sağladıktan sonra Asaf Han'a Mart 1536'da bir mektup göndererek, Osmanlı Devleti ile münasebetlerini güçlendirmek istediğini belirtmektedir. Asaf Han'ın Kanuniye Mektubu, 7 Haziran 1536 tarihlidir ve Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, No E 1351'dedir²⁶⁵. Bahadır Şah'ın elçi göndermesinin sebebi bazı kayıtlara göre, Portekiz ve Babürlülere karşı Osmanlı Sultanının yardımını istemektir²⁶⁶. 1536 tarihinde Kanuni Sultan Süleyman'ın Edirne'de bulunduğu sırada, Hindistan'dan gelen Delhi Padişahı Sultan İskender'in oğlu Burhan Bey'le birlikte Gucerat Sultanının elçisi huzura kabul edilmişlerdir. Her iki elçi de Hümâyün'dan şikayet etmişler, Gucerat Sultanının elçisi ayrıca Portekizlilere karşı da yardım istemiş ve pek zor durumda bulduklarını belirtmiştir²⁶⁷. Buna ilaveten Bahadır Şah'ın, yardım için gönderilecek

²⁶² S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.96.

²⁶³ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.97.

²⁶⁴ S.Özbaran, a.g.m, s.98.

²⁶⁵ M.Y.Mughul, *Kanuni Devri*, s.129.

²⁶⁶ İ.H.Sıddıqı, "Hindistan Müslüman Sultanlıkları ile Osmanlılar Arasında Kültürel ve Diplomatik İlişkiler", s.120,

²⁶⁷ H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.39.

donanmanın masrafına katılmaya razı olduğu ve Mekke'de bulunan hazinesinden gereği kadar altının alınmasını söylediği belirtilir. Fakat Bahadır Şah, hile ile 13 Şubat 1537'de Diu'da Portekizliler tarafından öldürülmüştür. Bahadır Şah'ın öldürülmesinden sonra Gucerat karışıklık içerisinde kalmıştır. Taht mücadelelerinden sonra Nisan 1538'de Gucerat tahtına Bahadır Şah'ın 11 yaşındaki yeğeni Sultan Mahmut III çıkmıştır²⁶⁸.

Kanuni Sultan Süleyman, Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'ya donanma ile Hint Müslümanlarına yardıma gitmesini emretti. Gönderilen emirnamede Mekke'ye giden hac kervanları ve Müslümanların ticaretine zarar veren Portekizlilerin Hindistan denizlerinden kovulması istenmektedir. Kanuni Sultan Süleyman, Gucerat elçisi ile aynı zamanda huzuruna çıkan Sultan İskender'in oğlu Burhan Bey'e iltifat etmekle beraber, Hindistan'daki Müslüman ülkeler arasındaki anlaşmazlıklara karışmak istememiştir²⁶⁹. Bu emir, Süleyman Paşa'ya Bahadır Şah'ın öldürülmesinden 2 ay önce ulaşmıştı(Ocak 1537)²⁷⁰. Bahadır Şah'ın katledilmesi haberi geldikten sonra Süleyman Paşa, Bahadır Şah'ın Mekke'ye gönderdiği mücevherlerle birlikte 2.450.000 altını ihtiva eden 350 demir sandığı, İstanbul'a göndermiştir²⁷¹.

Hadım Süleyman Paşa, Kanuni'nin emrini yerine getirmek üzere kuvvetli bir donanma inşasına girişti. 1537 senesinde Venedik-Osmanlı savaşı çıkmasıyla, Süleyman Paşa İskenderiye'de bulunan bir Venedik ticaret filosuna el koymuştur(7 Eylül 1537). Süleyman Paşa Venedikli esirler arasından topçuları, kürekçileri, marangozları ve subayları seçerek donanmanın hazırlanmasına yardımcı olmak üzere Süveys'e göndermiştir²⁷².

Süleyman Paşa 15 Haziran 1538 tarihinde Süveys'e ulaşmıştır. Burada 8 gün kalarak hazırlıklarını tamamladı. Donanma 17 kadirga, 27 hafif tekne, 2 kalyon, 4 gemi ve gerisi küçük tekne olmak üzere 76 tekneden ibaretti. Aynı zamanda burada büyük toplar dökülmüştü. Bu bilgileri sefere iştirak etmiş olan bir Venedikli esir olan Robert Kerr vermektedir²⁷³. Askeri kuvvet, Yeniçeriler ve diğerleriyle birlikte 7 bin civarındaydı²⁷⁴.

²⁶⁸ M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.133.

²⁶⁹ H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.40.

²⁷⁰ M.Y.Mughul, *a.g.e.*, s.148.

²⁷¹ F.Kurtoğlu, "Meşhur Türk Amirali Selman Reis'in Layıhası", s.60-61.

²⁷² M.Y.Mughul, *a.g.e.*, s.152.

²⁷³ M.Y.Mughul, *a.g.e.*, s.154.

²⁷⁴ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.99.

27 Haziran 1538'de bütün donanma yelken açarak, Portekizlilerden intikam almak üzere Süveys'ten hareket etti. Yemen'in başkenti Aden'e gelen Süleyman Paşa, burayı ele geçirerek bir miktar asker bıraktıktan sonra Hindistan'a hareket etmiştir²⁷⁵. Türk donanması müsait rüzgarlarla Hint Okyanusunu geçmiş ve 17 günlük bir yolculuktan sonra 4 Eylül 1538'de Diu'ya ulaşmıştı²⁷⁶.

Gucerat Sultanı Mahmud'un tahta çıktuktan sonra Portekizlilerle münasebeti hasmane bir şekilde gelişmişti. Diu Kalesindeki Portekiz kuvvetleri, devamlı olarak Guccerat ordusu tarafından kuşatılmaktaydı. Türk donanmasının yola çıktığını öğrenen Portekizliler, Diu'daki tahkimatlarını artırmışlardı. Türk donanmasının Süveys'ten hareketinden önce 24 Haziran 1538'de Hoca Sefer kumandasındaki 7 bin kişilik bir Guccerat kuvveti, Diu kalesindeki Portekizlileri muhasaraya başlamıştı. Alam Han idaresindeki diğer bir Guccerat birliği de Diu'ya gelmişti. Diu'daki Portekiz kuvvetleri şiddetli top ateşine tutulmuş ve Portekizli komutan Silveria'nın kaleyi koruyabilme konusundaki umutları iyice zayıflamıştı²⁷⁷.

Süleyman Paşa, Diu'ya geldiğinde Gucceratlıların kuşatması devam ediyordu. Diu şehrine giren Türk kuvvetleri, şehirde yağmalama gibi bazı tatsız hadiseler sebebiyet vermiştir. Türk kuvvetleri kaleye saldırmış, fakat Portekizliler saldırıyı püskürtmüşlerdir. 20 gün civarında şehir önlerinde kalan Süleyman Paşa, kaleye saldırılarını sürdürmüş, fakat bir fırtınanın çıkması üzerine Caffarabad'a çekilmek zorunda kalmıştır. Bu arada Osmanlı-Guccerat işbirliği ile Gogala kalesi teslim alınmıştır²⁷⁸. Diu etrafındaki birkaç küçük kale daha teslim alındıktan sonra, Diu kalesi üzerindeki baskı artırılmıştır. Çok şiddetli hücumlar yapılıyor fakat, Portekizliler büyük gayretler göstererek hücumları püskürtüyordu. Kale bir ay kuşatıldıktan sonra, dış kale ele geçirilmiştir²⁷⁹. Son bir hücumda iç kaleye girilerek sancak dikilmiş, ancak Hoca Sefer'in damadı olan bu kanadın komutanı şehit edilince, askerler bozularak geri çekilmişlerdir. Bu hücumdan sonra (2 Kasım) bütün Türkler teknelerine geri dönmüşlerdir. Bu sıralarda Portekiz donanmasının yardıma geldiğine dair bir haber ulaşmıştı. 5 Kasım 1538'de, 20 mil uzakta 20 Portekiz gemisi görülmüştür. Bunun üzerine 6 Kasım 1538'de Türk donanması yelken açıp uzaklaşmıştır. Portekizlilere

²⁷⁵ Solakzâde Tarihi, c.II, s.202.; İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c.II, s.393.

²⁷⁶ M.Y.Mughul, a.g.e., s.162.; S.Talat, Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler, s.112.

²⁷⁷ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.165.

²⁷⁸ M.Y.Mughul, a.g.e., s.170.

²⁷⁹ Peçevi Tarihi, c.I, s.162,

göre son saldırıdan sonra, kalenin tahammül edecek hali kalmamıştı²⁸⁰. Diu kalesinin, Portekizliler tarafından şiddetle müdafaa edildiğinden kuşku yoktur. Bir Portekiz yazarı, Diu müdafaası hakkında daha o zaman bir kitap yazmış ve bu kitabın tasvir ettiği acıklı sahneler, Papa'yı bile ağlatmıştır²⁸¹.

Süleyman Paşa'nın Diu seferindeki başarısızlıkları kaynaklarda değişik biçimlerde bahsedilmektedir. Arap kaynakları, Süleyman'ın kaba, sert, diploması kurallarını hiçe sayan birisi olarak Guceratlıları gücendirdiğini ve iyi bir işbirliği yapılmadığını, hatta Osmanlı donanmasının Diu'dan çekilmesi için Guceratlılar'ın bazı oyunlar çevirdiklerini belirtirler²⁸². Guceratlılar, Portekizliler buradan kovulduktan sonra Osmanlıların işgalci olarak onların yerini alacaklarından şüphelendikleri anlaşılmaktadır. Osmanlı kaynaklarında ise²⁸³ Aden emirî Amir ibn Davud'un haksız yere Süleyman Paşa tarafından öldürülmesinden dolayı, aynı akıbete uğramaktan çekinen Guceratlılar'ın, Süleyman Paşa ile işbirliği yapmaktan çekindikleri, Süleyman Paşa'nın Diu ve civarında Portekizlilere büyük zararlar verdiği ve elde ettiği ganimetlerle geri döndüğü belirtilir. Goa'da bulunan Portekiz Komutanı Francisco De Pereira, Portekiz kralına gönderdiği 25 Kasım 1538 tarihli raporda "Hadım Süleyman Paşa, karadan hain Hint hükümdarlarından yardım göremediğinden, Diu kuşatmasını kaldırmağa mecbur oldu" ibaresini kullanmıştır²⁸⁴. Hadım Süleyman Paşa, Gucerat komutanlarına yazdığı mektubta, yardım görmediği için çekildiğini ve yakında Guceratlı komutanlardan intikam almak için geri döneceğini belirtiyordu²⁸⁵.

Kuvvetli bir donanma ve çok üstün topları ile Osmanlılar, Hindistan'da Portekizlileri kesin bir mağlubiyete uğratamamışlardır. Portekizliler, denizcilikte daha üstün olmalarına karşılık, Türkler topçulukta daha iyi idi. Osmanlı-Gucerat kuvvetleri arasındaki ilişkilerin bozulması, Portekizlilerin şiddetli savunması, bu seferden

²⁸⁰M.Y.Mughul, a.g.e., s.177.

²⁸¹H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.50.

²⁸²S.Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, s.112; M.Y.Mughul, *Kanunî Devri*, s.179-181. Mahmud Şah Osmanlıların bölgeden çekilmesini sağlamak için, gizli bir kanaldan, güya Goa'da bulunan Portekiz Umumi Valisi tarafından Diu'nun komutanı Silveria'ya yazılan bir mektubu ele geçirdi. Bu mektup sahte idi. Hadım Süleyman Paşa, bu mektubun kendi casusları tarafından zaptedildiğini zannederek, derhal tercüme ettirdi. Mektubdan çok yakında Portekiz Kralının gönderdiği büyük bir yardım filosunun Hindistan'a ulaşacağını anlayarak, derhal muhasarının kaldırılmasına karar verdi. H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.52.

²⁸³ *Peçevi Tarihi*, c.I, s.160-161; *Solakzâde Tarihi*, c. II,s.203,

²⁸⁴H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.68, 4 nolu ek belge tercümesi.

²⁸⁵ Hadım Süleyman Paşa'nın Portekizceye çevrilmiş mektubu, H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, 5 nolu ek belge tercümesi.

istenilen neticenin alınmasını engellemiştir. Ancak Osmanlıların bu sularda varlığı Portekizlileri oldukça rahatsız etmiş ve hareket imkanlarını sınırlamıştır²⁸⁶.

Süleyman Paşa, Diu seferi dönüşünde Şihr limanına uğramıştır(27 Kasım 1538). Şihr Emirî, Paşa'yı iyi karşılamış ve Osmanlı hakimiyetini kabul ederek, yılda 10 bin eşrefî vergi vermeyi kabul etmiştir²⁸⁷. 1 Aralık'ta buradan harekete geçen Osmanlı Donanması Aden'e doğru yol almış ve 5 Aralık'ta buraya ulaşmıştır. Süleyman Paşa bir miktar kuvvet bırakarak, buradaki Osmanlı hakimiyetini sağlamlaştırmıştır. Şubat 1539'da Zebid'e gelen Süleyman Paşa, buranın hakimi Nahuda Ahmed'i öldürterek bölgeyi ikinci defa vasıtasız olarak Osmanlı hakimiyetine katmıştır. Bıyıklı Mehmet Paşa'nın oğlu Mustafa'yı vali tayin ederek Yemen'de fiili Osmanlı idaresini yerleştirmiştir²⁸⁸. Süleyman Paşa bölgede yeni bir vilâyet kurmuştur. İdareye atadığı kimseler kahramanlıkları ile ün yapmış kimselerdi. Paşa bölgenin güvenliğini sağlamak için bin kişilik bir kuvvet ve çok miktarda mühimmat bırakmıştır. Bu tedbirler şüphesiz ne Portekiz kuvvetlerini durdurabilecek ne de Arap kabilelerini itaat altında tutabilecek boyutta değildi²⁸⁹. Portekizlilere karşı ileride yapılacak seferler için önemli bir mevki kazanılmıştı. Fakat Süleyman Paşa'nın zorba hareketleri, Osmanlılara bölgede itibar kaybettirmiştir.

Süleyman Paşa'nın Diu seferini, Hindistan'daki Portekiz menfaatleri için büyük bir tehlike olarak niteleyen Portekiz kralı, Hindistan'daki Portekiz komutan ve askerlerinin dikkatini, şimdi daha da büyüyen Türk tehdidine karşı çekiyordu. Her an yeni bir sefere çıkabileceği sanılan Süveyş'teki Osmanlı donanması Portekizlileri korkutuyordu. Hadım Süleyman Paşa'nın Hindistan'a seferinden 1545 senesine kadar tam 7 yıl Avrupa, Kanuni Sultan Süleyman'ın, Barboros Hayreddin Paşa idaresinde Hindistan'a bir donanma göndereceği korkusu içinde yaşamıştır. Kanuni'nin İmparator V.Carl ile bir sulh imzalayacağı şayiasının çıkması üzerine, Portekiz Kralı Joao III telaşa kapılmıştır. Duarte Catonho'yu elçi olarak sulh yapmak için İstanbul'a göndermiştir. Portekiz Kralı, Roma'daki elçisine 27 Nisan 1540'da gönderdiği talimatta "Papa'ya arzediniz ki, Sultan Süleyman ile İmparator V.Carl arasında akdedilen mütarekeye bende dahil olmalıyım. Yoksa Büyük Türk bütün kuvvetiyle Hindistan

²⁸⁶ Feridun Emecan, "Osmanlı Siyasi Tarihi" Osmanlı Tarihi, (Editör,E.İhsanoğlu), c.I, İstanbul 1999, s.40.

²⁸⁷C. Orhonlu, Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti , s.19.

²⁸⁸C.Orhonlu, a.g.e., s.20.

²⁸⁹ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.101.

üzerine atılacaktır” demektedir²⁹⁰. Hindistan’daki Portekiz askerinin sayısı 2.000 civarındaydı ve Portekizliler kendilerini sadece denizlerde üstün görüyorlardı. Hint denizlerinde kendilerine üstünlük sağlayacak başka bir donanmanın varlığı, Portekiz’in Hindistan imparatorluğunun sonu demektir. Bu yüzden Osmanlı donanması yakılmalıydı²⁹¹.

Ocak 1541’de Portekiz donanması, Süveyş’deki Osmanlı donanmasını yakmak üzere sefere çıktı. Masavva ve Sevakin’e uğrayarak buralarda oyalanan donanma, Mart 1541’de Süveyş’e doğru hareket etmiştir. Osmanlı kuvvetleri, bir gemici tarafından ikaz edilmeseydi, herhalde Portekizliler onları Süveyş’de hazırlıksız yakalayabilirdi²⁹². Süveyş koyununun girişinde hazırlanan Türk topları ile karşılaşan Portekiz donanmasının yapabileceği bir şey yoktu. Başarısız bu Portekiz seferi, Türklerin Portekizlileri Kızıldeniz’e sokmamak ve Habeşistan’a yardım yapmalarını engellemek için Kızıldeniz’deki kuvvetlerini takviye etmelerine sebebiyet vermiştir²⁹³. Gerçekten Osmanlılar Kızıldeniz’de hareketlenmeğe başlamışlardı. Osmanlı donanması Süveyş’te demirli beklerken, Kızıldeniz’in muhtelif limanlarında ve Hint okyanusunda Türk kadirgamları görülüyordu. Şimdi Portekizlilerle mücadele Habeşistan’da da başlamış ve Portekizlilerin desteklediği Habeş kralına karşı Osmanlılar Ahmed el-Mücahid’i desteklemişlerdir. Osmanlıların Habeşistan’a gönderdiği 900 tüfenkçi ve 10 top sayesinde, Habeşistan kralı ve müttefikleri 400 Portekizli askerinin başında bulunan D.Christopher Da Gama 28 Ağustos 1542’de mağlup edilerek, Müslümanlar üstünlük sağlamıştır²⁹⁴.

2.2.7.2. Türk-Portekiz Barış Teşebbüsleri

Hindistan’daki Portekizlilerin durumları pek iç açıcı değildi. Portekizlilerin durumları gün geçtikçe kötüye gidiyordu. Portekizliler Hadım Süleyman Paşa’nın Diu seferi öncesinde ve sonrasında bir takım diplomatik faaliyetlerde bulunarak, Osmanlılarla anlaşma zemini aradıkları anlaşılmaktadır. Bunda şüphesiz, Portekizlilerin Hindistan’da giderek kötüleşen durumlarının etkisi olmuştur. Osmanlı Devleti’nin

²⁹⁰H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.76, 28 nolu ek belgenin tercümesi.

²⁹¹S.Özbaran, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu”, s.102.

²⁹²C.Orhonlu, *Osmanlı Devleti’nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.20-21.

²⁹³S.Özbaran, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu”, s.103.

²⁹⁴C.Orhonlu, *Osmanlı Devleti’nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.28.

gücünün zirvesinde olduğu, denizlerde Barboros Hayreddin Paşa'nın Preveze'de Haçlı donanmasını dize getirdiği bir dönemde, Osmanlı Devleti gerçekten çekinilmesi gereken bir güçtü.

Portekizliler, Hadım Süleyman Paşa'nın Hindistan'a yapacağı sefer öncesinde durumdan haberdar olmuşlar, Hindistan'a yardım gönderebilmek için hazırlıklara başlamışlardı. Ancak Portekiz maliyesinin durumu pek iyi olmadığı için, Papalıktan yardım istenmişti. Hatta Hindistan ticaretinden zengin olanların listesi çıkarılarak; bunlardan bir miktar borç alınması yoluna gidilmiştir. Hindistan'daki memuriyetleri dahi para mukabilinde satmışlardır ki, bu durum ileride Hindistan'ın vaziyetini daha da kötüleştirmiştir. Hindistan'a gönderilecek yeterli kuvvet bulunamayınca, ağır suçlar işlemiş mahkumların gönderilmesi kararlaştırılmıştır²⁹⁵. Goa valisinden gelen mektuplarda, sürekli Türklerin yeniden bir sefere girişecekleri endişesi ile yardım talebi yer alıyordu. Hatta maaşlarını düzenli alamayan askerlerin, Müslümanlığı kabul ederek Hint hükümdarların hizmetine girdikleri belirtiliyordu²⁹⁶.

Portekizli tarihçi Antonio da Silva Rego, Osmanlılar ile Portekizliler arasında uzlaşma sağlamak isteyen bir Venediklinin faaliyetlerinden bahsetmiştir. Süleyman Paşa'nın Diu seferi öncesinde, önce Hürmüz'e giden ve oradaki kale kumandanı tarafından Goa'daki Genel Vali Nuno Da Cunha'ya gönderilen Venedikli Catanho, Genel Valiye, İstanbul'dan Sultan'ın emriyle geldiğini ve Hindistan'daki Portekiz idaresi ve faaliyetleri hakkında bilgi almak için yollandığını ifşa etmişti. Bu arada Portekiz genel valisine, Osmanlıların güçlü orduları karşısında dayanmanın çok zor olacağını da belirtmiş ve bir Hıristiyan olarak Da Cunha'ya itimat telkin etmekte gecikmemişti. Catanho, Osmanlıların Süveyş'teki hazırlıklarından bahsedince, genel vali tarafından derhal Lizbon'a, krala gönderilmiştir. Catanho'ya göre Osmanlı sultanı Portekizlilerle sulh yapmak istiyordu. Osmanlılar yılda 5.000 *quintal*²⁹⁷ (245.000 kg) karabiber talep ediyordu. Buna karşılık Portekizlilerle Hint Okyanusu'nda 5-15 yıl arasında değişebilen bir devre için muharebe yapılmayacak ve onlara 5.000 moio (yaklaşık 3.800 ton) hububat temin edilecekti. Gerçekten Osmanlıların baharata, hasımlarının da buğdaya ihtiyaçları vardı. Ancak Catanho'nun krala söyledikleri ne

²⁹⁵H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.46,47.

²⁹⁶H.Melzig, *a.g.e.*, s.73, 18 ve 19 numaralı ek belge tercümesi.

²⁹⁷ 1 *quintal* 49 kg.'dır. 1 Portekiz *quintal*'ı ise 58.749 kg.'dır. Walther Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul 1990, s.16, 33.

derece ciddi idi ve Osmanlı Devletinin isteklerini tam aksettiriyor muydu?²⁹⁸ Osmanlılar Diu seferini yaparken Portekiz kralı, Catanho'yu bazı isteklerle İstanbul'a göndermişti. Kral, Osmanlılara 2.500, en fazla 3.000 *kantar*²⁹⁹ biber verebileceğini, bunun Basra'da teslim edileceğini, sulh akdinin en az 15 yıl için imzalanmasını ve rakiplerinin Aden'de gereğinden fazla kuvvet buldurmamalarını, kendilerinin serbestçe Kızıldeniz'e girip Cidde'de ticaret yapabilmelerini, Osmanlıların sulh müddetince Hint Okyanusu için donanma inşa etmemelerini talep ediyordu. Ayrıca 10.000 moio buğday istiyordu. İleri sürülen şartlar Osmanlılar için hiç de çekici değildi. 31 Ocak 1541 tarihli Osmanlı Sultanının Portekizceye tercüme edilen mektubunda, Kanuni'nin karşı teklifi yer almaktadır. 4.000 *kantar* civarında biber talep edilmekte ve bunun Kaliküt'te teslim edilmesi istenmekteydi. Buğdayın ise biberle mübadele şeklinde değil, Fransa ve Venedik'e satılan şartlar altında alınması teklif edilmekteydi. Ayrıca Şihr, Aden, Zeyla hattını her iki imparatorluk donanması için sınır ve tüccarlar için tam bir emniyet garantisi istenilmekteydi³⁰⁰.

Portekizliler 1541'deki Süveyş Seferinin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine, karşılarındaki rakibin çok ciddi olduğunu bir kez daha anlamışlar ve sulh teşebbüslerini sürdürmüşlerdir³⁰¹. Ancak Portekiz kralı, eski teklife çok yakın yeni bir teklifi Osmanlı başkentine gönderdiği için, bir netice çıkmamıştır. İstanbul'un cevabı da bir önceki cevabın benzeri olmuştur. Portekiz arşivinde bulunan Kanuni'ye ait bir mektup (Ekim,1544), bu diplomatik faaliyetleri ve sultanın tutumunu açıkça belirtmektedir³⁰². Diplomatik faaliyetler bu şekilde sürerken Kızıldeniz'de durum gün geçtikçe Osmanlıların lehine geliyor, kadirgalar Hint Okyanusu sularında daha sık görünüyordular. Tarih-i Şihri 951 (1544-45) de Osmanlı kadirgalarının Şihr açıklarında, mal yüklü bir Portekiz kalyonunu zapt ettiğini, Correia da, Osmanlılara ait 8 kalyote ve bir catur'un Maseira adaları civarında dolaştıklarını, Kişn (Cexem) limanında Osmanlılara ait iki kalyote ve üç fusta'nın bulunduğunu, 1546 Ağustosunda 4 Osmanlı kalyotesinin önce Kişn'e gidip orayı bombaladıkları bildirilmektedir³⁰³. Durum sanki şimdi tersine dönmüştü; asrın başından beri Portekiz tehlikesiyle karşılaşan Doğu Afrika ve Güney Arabistan limanları, şimdi önlerinde Osmanlı kadirgalarını görüyordu.

²⁹⁸ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.105-106.

²⁹⁹ Anadolu'da 1 *kantar*=56.443 kg.'dir. W.Hinz, a.g.e., s.34.

³⁰⁰ S.Özbaran, a.g.m., s.106.

³⁰¹ R.Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, s.84.

³⁰² S.Özbaran, a.g.m., s.107.

³⁰³ S.Özbaran, a.g.m., s.110.

Portekizlilerde ise endişeli bir bekleyiş vardı. Hindistan'daki Portekizli komutanlar, Türklerin her an Hindistan'a bir sefer düzenleyebileceği tahminini yapıyorlar ve bunun için Hindistan'a para ve askeri yardım gönderilmesini talep ediyorlardı³⁰⁴. 1545'de Portekiz kralı, Hindistan'daki genel valisine gönderdiği talimatnamesinde, Osmanlı sınırları içinden çıkan tüccarların Bengal ve Pegu'ya kadar gidip ticari faaliyette bulduklarını hatırlatırken, yeni durumdan endişe duyuyordu³⁰⁵.

2.2.7.3. Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in Hint Seferleri

Osmanlı hakimiyeti bir taraftan Basra'da sağlanırken, diğer taraftan Yemen de iyice Osmanlı nüfuzu altına giriyordu. Yemen'de Osmanlı nüfuzunun tam olarak sağlanması, 1538 Diu seferi dönüşünde Yemen'de bırakılan Özdemir Paşa sayesinde olmuştu. Asker arasında şecaatıyla tanınan Özdemir Paşa, Yemen'de çıkan karışıklara son vererek Zebid ve Yemen'in belli başlı yerlerini Osmanlı hakimiyetine sokmuştur. Aden, 1546'da mahalli Arap reisi Ali bin Süleyman tarafından ele geçirilmiştir. Portekizlilerden yardım isteyen Ali bin Süleyman, burayı elinde tutamamış ve Piri Reis idaresindeki Osmanlı donanması bu stratejik mevkiyi geri almıştır(3 şubat 1549)³⁰⁶.

Gerek Yemen'deki Osmanlı kuvveti ve gerekse Basra ve Lahsa bölgelerinin Osmanlı nüfuzu altına girmesi, Portekizlileri iki taraftan da tedirgin etmeğe başladı. Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den Portekiz üslerine giden haberler hep Türklerin hazırlığı ile ilgiliydi. 1550'de Kalhat'ı yağmaya giden 4 Osmanlı kadırgasına, Portekizliler bir şey yapamadığı gibi, Sefer reis idaresindeki 5 Osmanlı kalyotesi de bir Portekiz filosunu mağlup etmiştir. Bunların yanında 1550'de Lahsa Eyaletinin mühim bir kalesi ve liman şehri Katif'in de Türkler tarafından zaptedilmesi, Goa otoritelerini daha da tedirgin etmiştir. Cengiz Orhonlu bu devreyi, "Güneyde Portekiz devleti ile mücadele etmeğe karar veren ve Hint meselesi ile ilgilenen Osmanlı İmparatorluğu için bir dönüm noktası" olarak kabul etmektedir. Gerçekten bu sıralarda Portekiz'in Hürmüz Valiliğini yapan Noronha, 25 Kasım 1550 tarihli mektubunda Portekiz Kralına, Türk tehlikesinden bahsettikten sonra, askeri teşebbüslerin dışında Osmanlıların Basra Körfezi boyunca işleyen ticareti geliştirmek için barışçı girişimlerinden bahsetmiştir.

³⁰⁴ H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.73, 19,20 numaralı ek belge tercümesi.

³⁰⁵ S.Özbaran, a.g.m., s.111.

³⁰⁶ Cengiz Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", *Belleten*, C.34, S.134, 1970, s.238-39.

Türklerin ticaret yolunun açılmasını istedikleri ve bunun için her türlü garantiyi verdikleri belirtilmektedir³⁰⁷.

Türklerin ilerleyişi karşısında Portekizliler, 1550-51 yıllarında Türklerin Basra körfezinde durdurulması, hatta ulaştıkları sahillere geri atmak için karşı harekete geçtiler. Osmanlı nüfuzu altında görünen Bahreyn'e kadar sokuldular, Lahsa'da bulunan Katif kalesini ele geçirdiler. Basra eyaletinin bataklık bir bölgesi olan ve adalardan müteşekkil Cezair bölgesinde de etkili idiler. Aynı zamanda bölgedeki halkı da Osmanlılar aleyhine kışkırtmaktan geri durmuyorlardı³⁰⁸. Portekizlilerin bu hareketlerine karşılık, Osmanlı otoriteleri Hint okyanusuna açılmak üzere bir donanmanın hazırlanmasına karar verdiler. Ünlü denizci Piri Reis bu gaye ile Hint Kapudanlığına tayin edilirken, Basra Beylerbeyi Kubad Paşa'ya 15.000 asker ve bir hayli gemiyle hazır bulunması emredildi. Seferin hedefinin Hürmüz olduğu anlaşılıyordu. Piri Reis, Nisan 1552'de 24'ü kadirga, 4'ü kalyon, 30 gemi ve 850 kadar asker ile Süveyş'den denize açıldı. Babü'l-mendeb'i geçerek Hint Okyanusuna girdi. Maskat'ı yağmalayan donanma, şehrin Portekizli komutanının da içinde bulunduğu 60 Portekizliyi küreğe vurdu ve 19 Eylül'de Hürmüz'e ulaşarak kaleyi kuşattı. Batı Asya ülkeleri ile Hindistan arasında bir ticaret merkezi olması sebebiyle Hürmüz, Hint Okyanusunun en önemli limanlarından biri idi. Hürmüz hakimleri, Basra Körfezinde, İran ve Arap sahillerinde de bazı topraklara sahipti. Portekizliler 1507 ve 1515'de Hürmüz'ü ele geçirmişler ve burada bir üs kurmuşlardı. Kalede 900 iyi yetişmiş asker ve uzun bir muhasaraya dayanacak cephe ve yiyecek vardı³⁰⁹.

Şiddetli top atışlarına rağmen, Portekizliler kadar kendisi de zarar gören ve mühimmatı azalan Osmanlı donanması, Goa'dan büyük bir Portekiz donanmasının yola çıktığını öğrenince ve zenginliği ile ünlü Kişm adasının cazibesine kapılarak kuşatmayı kaldırdı. Kişm adası üzerine gidilerek, buradan bir hayli ganimet elde edildi. Yardım için gelen Portekiz donanması Hürmüz boğazına geldiğinde Türk donanması Basra yolunu çoktan tutmuştu³¹⁰. Daha sonra Piri Reis, donanmasını Basra'da bırakıp 2 gemi ile Süveyş'e dönmüştür³¹¹. Bunun sebebi olarak, Osmanlı donanmasının, Basra

³⁰⁷ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.123.

³⁰⁸ C.Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", s.240-241.

³⁰⁹ C.Orhonlu, a.g.m., s.243.

³¹⁰ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.126.

³¹¹ Katip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fi Esfari'l-Bihar*, (Açıklamalarla Yayına Hazırlayan O.Şaik Gökyay), İstanbul 1973, s.90.

Körfezi'ndeki güçlü Portekiz donanmasından çekinmesi gösterilir. Portekizlilerin Türk tehlikesi karşısında genel bir seferberliğe giderek 80 gemiden oluşan bir donanma ile Hürmüz'e yardıma geldikleri düşünülürse, Piri Reis'in kuşkusunun yersiz olmadığı anlaşılır. Bu hareketi Osmanlı siyaseti ile bağdaştıramayan Kanuni, bu büyük Türk denizcisinin idamı için ferman göndermiş ve Mısır'da idam edilmiştir³¹².

Osmanlı kadirgaları Basra'da mahsur kalmış ve Kızıldeniz'i koruyacak ayrı bir donanma da yoktu. Pero de Taide Inferno komutasındaki bir Portekiz filosu, Aden açıklarında dolaşıyordu. Piri Reis'ten sonra Süveyş Kaptanlığına sabık Katif beyi Murad Reis tayin edildi. Murad Reis'in donanmayı Basra'dan Süveyş'e getirme teşebbüsü başarılı olamadı³¹³. Aynı görev bu defa meşhur denizci Seydi Ali Reis'e verildi. Seydi Ali Reis, kendisine Basra'da teslim edilen 15 kadirga ile 2 Temmuz 1554'de denize açıldı. Hürmüz boğazını geçtiyse de, Umman kıyılarında Horfakan açıklarında 6'sı karavel, 12'si grab, toplam 25 gemiden oluşan Portekiz donanmasıyla karşılaştı (9 Ağustos 1554)³¹⁴. Çeyrek asırlık bir süreden fazla bir zamandır, Hint Okyanusu'nda rekabet eden iki devletin donanması ciddi olarak ilk defa savaşıyordu. Seydi Ali Reis'in "öyle bir mertebe top ve tüfenk cengi oldu ki vassaf olunmaz" diye tasvire çalıştığı ilk muharebede Portekizliler, Lima Körfezine çekilmek zorunda kaldı³¹⁵. Portekizliler, üslerine yakın olmanın avantajını kullanarak, tekrar Osmanlı kadirgaları üzerine saldırdılar. Her iki tarafta hayli kayıp verdi. *Mirâtü'l- Memâlik*'de tafsilatıyla anlatıldığı üzere, Seydi Ali Reis savaştan ve ardından Hint Okyanusu dalgaları ve rüzgarıyla boğuştuktan sonra, elinde kalan 9 gemi ile Gucerat Sultanlığına sığınmıştır. Gemilerden kimi parçalanmış, kimi de Portekizlilerin eline geçmiştir. Seydi Ali Reis'in cesurane hareketleri takdire şayandı, fakat Portekizliler, Okyanus denizcileriydi ve gemileri de daha yüksek ve sağlamdı³¹⁶.

2.2.8. 1554'den Sonraki Gelişmeler ve Osmanlı-Portekiz Münasebetleri

Bu tarihten sonra Osmanlılar'ın elinde büyük ölçüde deniz seferi yapabilecek bol miktarda kadirga kalmamıştır. Ağustos 1554'de 5 kadirga ile Süveyş'ten ayrılan

³¹² İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.398; Peçevi Tarihi, c.I, s.249.

³¹³ İ.H.Uzunçarşılı, *a.g.e.*, c.II.,s.398. K atip Çelebi, *a.g.e.*, s.91

³¹⁴ Şerafettin Turan, "Seydi Ali Reis", *İ.A.*, c.10, İstanbul 1993, s.528.

³¹⁵ Seydi Ali Reis, *Mirâtü'l- Memâlik*, İstanbul 1313, s.19, 20-22.

³¹⁶ S.Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", s.61.

Sefer Reis adlı kaptan, Hürmüz-Diu yolunda bazı Portekiz gemilerine zarar verirken, eskiden beri yapıla gelen fakat, şimdi devletler tarafından desteklenen planlı korsanlık hareketlerinden birini gerçekleştirmiş oluyordu. Büyük donanma hareketleri artık son buluyordu. 1556'da Portekizlilerin Basra'ya yaptığı sefer de başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Okyanusta büyük iddiaları olan Portekizliler zirveden düşüyor, karada daha güçlü olan Osmanlılar ise Hint okyanusuna açık kara bölgelerinde teşkilatlarını kuvvetlendiriyorlardı³¹⁷.

1559'da Osmanlı kuvvetleri ile Portekizliler bir kez daha karşı karşıya gelmiştir. Bu olay, Lahsa Beylerbeyi Mustafa Paşa'nın Bahreyn adası üzerine yaptığı sefer ile olmuştur. Merkezden izinsiz yapıldığı mühimme kayıtlarından anlaşılan bu sefer, Osmanlılar için bir hezimet olmuştur. Bahreyn, Basra Körfezinin Batı sahillerine yakın takım adalara verilen genel ad olup, bunların içinde en büyüğüdür. Bahreyn Hakimi Murat Şah, evvelce Osmanlı hakimiyetini tanımış ve sahip olduğu yerler kendisine sancak olarak verilmişti³¹⁸. Mustafa Paşa'nın adaya hücum etmesi üzerine, Bahreyn Hakimi Murat Şah, Portekizlilerden yardım istemiştir. Portekiz donanması Bahreyn'e yardıma gelerek, hile ile erzak gemilerini tutuşturmuş ve gemileri yakmıştır. Lahsa Beylerbeyi de Bahreyn adasında mahsur kalmıştır. Bunun üzerine Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, mahsur durumda kalan kuvvetlerin kurtarılması için gerekenin yapılması ve Lahsa Beylerbeyliğine, Musul Beyi Murat Bey'in atandığı bildirilmiştir³¹⁹. Bahreyn hakimi Murat Şah, Osmanlı temsilcisine; Sultan Süleyman'ın kendisine ahidname verdiğini, yapılan bu seferle ahde aykır hareket edildiğini ve bu olayı bütün Hint emirleri arasında yayacağını belirtmiştir³²⁰. Bahreyn Hakimi Murat Şah'a İstanbul'dan gönderilen bir hükümde, Lahsa beylerbeyinin kendi başına hareket ettiği belirtilerek, bu yüzden azl edildiği ve adada mahsur kalan askerin bir an önce Katif'e geçirilmesi istenmiştir³²¹. Murat Şah'ın ne cevap verdiği bilinmemekle beraber, diplomatik girişimler sonuç vermiştir. Portekizliler de Osmanlılarla yeni bir çatışmaya girmek istemediklerinden, adadaki askerleri, silahları ve atlarını bırakmaları şartı ile Katif'e nakletmişlerdir³²².

³¹⁷ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.127-128.

³¹⁸ Cengiz Orhonlu, "1559 Bahreyn Seferine Ait Bir Rapor", İ.Ü.E.F.T.D., c.XVII, S.22, Mart 1967, s.6,7.

³¹⁹ Mühimme 3, s.139, H.N.364, 27 Zilhicce 966/30 Eylül 1559.

³²⁰ C.Orhonlu, "1559 Bahreyn Seferine Ait Bir Rapor", s.4.

³²¹ Mühimme 3, s.139, H.N.164. 27 Zilhicce 966/30 Eylül 1559.

³²² S.A.Wilson, *The Persian Gulf*, s.126; C. Orhonlu, "1559 Bahreyn Seferine Ait Bir Rapor", s.9.

Bahreyn olayından sonra, Osmanlıların Portekizliler'e yaklaştığını görüyoruz. Açık denizlerdeki mücadele apaçık Osmanlıların aleyhine idi ve ticaret yollarından arzu edilen kâr sağlanamıyordu³²³. İşte böyle bir düşünce, 1562 tarihinde Basra Beylerbeyini barışçı bir adım atmağa zorladı. Beylerbeyinin iyi niyet elçisi, durumu Hürmüz'e ilettil. Bunun üzerine Goa'daki Portekiz Genel Valisi de, Antonio Teixeira adlı elçiyi İstanbul'a göndermiştir³²⁴. Portekizlilere cevaben 5 Eylül 1564 tarihinde Osmanlı başkentinden Portekiz kralına bir mektup gönderilmiştir. Mektubda bütün İslâm reayanın Osmanlı himayesinde olduğu, bu yüzden Müslümanlara karada ve denizde taarruz edilmemesi istenmekteydi³²⁵. İstanbul'dan Portekiz'e gönderilen 25 Ağustos 1565 tarihli başka bir mektubda ise, Portekiz elçisi İstanbul'a gelip dostluk tesis oluncaya kadar, Cezayir ve Hindistan tarafındaki Osmanlı görevlilerine iki devlet arasındaki ilişkileri bozacak herhangi bir harekete girişmemeleri konusunda emirler gönderildiği belirtilmiş ve dostluk anlaşması imzalayacak bir elçinin en kısa zamanda gönderilmesi, Cezayir, Basra Körfezi ve Hindistan taraflarındaki Müslüman tüccarlara kötü davranılmaması istenmiştir³²⁶. Bu arada ilişkilerin yumuşamasıyla, Hürmüz Kapudanı 100 kişilik maiyeti ile beraber Kudüs'ü ziyaret etmek istemiştir. Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Hürmüz Kapudanı'nın 10 kişilik maiyeti ile Kudüs'ü ziyaret edebileceği belirtilmiştir³²⁷.

Karşılıklı bu siyasi ilişkilerin pek fazla gelişme sağlamadığı anlaşılıyor. Portekizlilerin Müslüman tüccarların gemilerine zarar vermeye devam etmeleri üzerine, Osmanlı Devleti de gereken tedbirlerin alınması için savaş gemileri gönderiyordu³²⁸. Okyanusta korsanlık hareketleri başını alıp yürümüştü. Bu durum devletlerin belirttiği iyi niyet ifadelerine uygun görünmüyordu. Tüccarların da korktuğu bu idi. Basra Körfezi'nde durum 1559'dan 1573 yılına kadar, Okyanusa nisbetle daha sakin geçmiştir. Osmanlılar 1570'de Hürmüz'e bir sefer düzenlemek için niyet etmişlerse de,

³²³ 19 Mayıs 1560 tarihli Basra beylerbeyine gönderilen bir hükümde "...Kafir gemileri gelüp âyende vü ravendeyi rencide iderler, iskeleler münsed olmuştur..." denilmektedir. Mühimme 3, s.385, H.N.1143.

³²⁴ S.Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", s.62.

³²⁵ R.Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, s.119.

³²⁶ Mühimme 5, s.70, H.N.161.

³²⁷ Mühimme 6, H.N.757. 24 Receb 972/14 Şubat 1566

³²⁸ 19 Ekim 1564 tarihinde Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde "...Portugal-ı bed-fi'alün bazı gemileri diyâr-ı Hind'den gelen tüccara deryada zarar u ziyân itmekden hali olmadukları ... def-i zarar için Aden cânibine Donanma-i Hümâyunum varmak lazım olduğu ecilden sancağ-ı hümâyunumla Süveyş Kapudanlığı Sefer dame ızzühuya tevcih olunup ol cânibe irsal olunup kadırğa ve kaliteden on pare donanma gemileri hazır olmasın emridüb... diyâr-ı Hind'den gelen tüccarun ve vâridin ü sâdirinun âsüde-hal olmalarına sebeb-ü bâ'is ola, şöyle bilesin ...", denilmektedir. Mühimme 6, s.122, H.N.256.

bu tasarı halinde kağıt üzerinde kalmıştır. Portekizliler,1573'de Bahreyn üzerine bir donanma göndermişler, bazı kimseleri esir edip birkaç gemiyi zapt etmişlerdir. Bu durum Osmanlı tarafında endişeye sebep olmuş, Basra'da inşası biten gemilerden 10 kadirga suya indirilmiş ve düşmana karşı gönderilmiştir³²⁹. 1575 yılında Lahsa eyaletinde sükun ve asayişin rahat olduğu görülüyor. Bu sıralarda Bahreyn'in fethi düşünüldüyse de, 1577 yılında bu projeden vaz geçilerek, eldeki sahillerin muhafazası yoluna gidilmiştir³³⁰. Bu iş için Basra'da Donanma-i Hümâyun Kethüdası olan Mahmud, Lahsa kapudanı olarak tayin edilmiştir³³¹.

1576 yılından sonraki dönemde Güney denizlerine ait Osmanlı vesikalarında azalma görülmektedir. Osmanlıların tedbiri elden bırakmadan, bölgedeki gelişmeleri istihbarat görevlileri vasıtasıyla takip ettikleri anlaşılmaktadır. Portekizliler'in, Hintlilerle birleşerek Yemen'e saldıracakları haberi üzerine, 11 Aralık 1587'de Yemen Muhafızı Hasan Paşa'ya gönderilen bir emirde, Basra ve Süveyş'den donanma gönderildiği ve limanların savunulması için gereken tedbirlerin alınması istenmektedir³³².

2.2.9. Osmanlı-Açe Sultanlığı İlişkileri

Hint Okyanusuna Portekizlilerin gelmesinden sonra ticari bakımdan zarar gören ve bu yüzden Portekizlilere karşı bayrak açan devletlerden birisi de, Sumatra adasındaki Açe Sultanlığı idi. Portekizlilere karşı cesurca bir mücadele yürüten Açe Sultanlığı, Portekiz kaynaklarına göre, Portekiz gemilerinden o kadar çok top ele geçirdi ki, Malakka'da bulunan Portekizlilerden daha fazla top temin edebiliyordu³³³. Sumatra adasının Kızıldeniz ile çok canlı bir baharat ticareti vardı. Bu ticaret Portekizlilerin Malakka kıyılarına yerleşmesiyle ancak geçici bir süre engellenebildi. 1545 tarihinde Portekiz Kaptan Pero de Faria, Portekiz kralına, Açe ve Kedah'dan biber ihraç edildiğini yazıyordu. Aynı zamanda Açeliler, Portekiz gemilerine de oldukça zarar verebiliyorlardı ki, bu yüzden Antonio de Sousa'nın mallarının zapt edilmesinden sonra

³²⁹ Mühimme 22, s.317, H.N.631.

³³⁰ R.Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, s.153.

³³¹ S.Özbaran, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", s.62-63.

³³² R.Şah, *Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)*, s.154.

³³³ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", *Portuguese Conguest and Commerce in Southern Asia 1500-1750*, London 1985, s.415-416.

Portekiz gemilerinin konvoy halinde yolculuğa çıkması kararlaştırılmıştır³³⁴. Portekizli komutanlardan Rodrigues da Silveria, Müslümanların düşmanlığının Malakka'lı kaptanların zalimce davranışlarından dolayı olduğunu, zira Malakkalı kaptanların Hindistan baharat ticaretinin tamamını tekellerine almak istediklerini belirtir. Açe sultanının Malakka'ya saldırmasının ve sık sık Türkler'den yardım istemesinin sebebini bu şekilde ifade eder³³⁵.

Uzun zamandan beri Portekizlilere karşı mücadele yürüten Açe Sultanı Alaeddin, o taraftaki yerlilerin büyük kısmının Portekizlilere taraf olmasından dolayı, bir Müslüman hükümdar olarak tek başına kalmış ve zayıf düşmüştü. Bir müddet önce Gucerat hükümdarlarının yaptığı gibi, O da Osmanlılardan yardım istemeye karar vermiştir. Bilindiği gibi bu yardım isteği karşısında 1538'de Hadım Süleyman Paşa Hindistan seferine çıkmıştı. Açe Sultanı Alaeddin'in benzeri bir yardım isteğine ait 1566 tarihli mektubu Topkapı Sarayı arşivinde bulunmaktadır³³⁶. Bu mektup, dönemi ve daha önceki olaylar hakkında önemli bilgiler vermektedir. Mektubun girişinde Osmanlılara daha önce Ömer ve Hüseyin adlı iki elçinin gönderildiğinden bahsedilmektedir. 1547'de Portekizlilere karşı Sultan Alaeddin'in bir elçisinin yardım istemek üzere İstanbul'a geldiğine dair bilgiler bulunmaktadır. Büyük ihtimalle bu yardım isteği kabul edilmiş olmalı. Çünkü Açe Sultanının 1547'de Portekizliler üzerine 60 gemilik bir donanma ile gönderdiği 5 bin kişilik kuvvetin en iyi alayının Türkler ve Yeniçeriler olduğu belirtilir³³⁷.

Mektubda 972(1564-1565) tarihinde Osmanlı kuvvetlerinin Açe'ye yardıma geldiği belirtilmekte, buna mukabil de kendilerinin büyük bir gemi dolusu kara biber, ibrişim, darçın, karanfil, kafur, hisalbend ve bu bölgenin değerli mallarını Mekke tarafına gönderdikleri belirtilmektedir³³⁸. Mektubda devamla daha önce gönderilen

³³⁴ C.R.Boxer,a.g.m., s.416-417.

³³⁵ C.R.Boxer, "Portuguese and Spanish Projects for the Conquest of Souseast Asia , 1580-1600", *Journal of Asian History* III, Wiesbaden, 1969, s.125-126.

³³⁶ Rızaulhak Şah, "Açi Padişahı Sultan Alaeddin'in Kanunî Sultan Süleyman'a Mektubu", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1967, c.5., S.8-9., s.374.

³³⁷ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s 388.; Danvers'den naklen R.Şah, a.g.m, s.374.

³³⁸ Portekizli yetkililer de Açe Sultanının, Osmanlılar'dan 1564 tarihinde yardım istediğini rapor etmişlerdir. Açelilerin özellikle toplar, top dökücüler ve topçular istediklerini belirtmektedirler. Açe elçisinin Osmanlı sultanına zengin kıymetli taşlar ve baharat getirdiği ve eğer Portekizlilerin Endonezya'dan kovulursa Osmanlıların bundan büyük menfaatlar sağlayacağı belirtilmiştir. Venedik'teki Portekiz casuslarından gelen bir raporda Kahire'ye 1.800 kental biber ve 3.000 kentald başka çeşit baharat geldiği rapor edilmiştir(27 Ağustos 1564). Bu gemiler Açe, Malabar kıyıları ve Baticaloa'dan gelmişti. Bu baharatın gelmesi her yerde baharat fiyatlarını düşürmüştür. C.R.Boxer, "A Note on

topçulara, Açe'de büyük kıymet verildiği anlatılmaktadır. Batılı kaynaklara göre de 1566 veya 1567'de ağır toplar, çeşitli savaş malzemeleri, topçular, mühendislerle birlikte 500 Türk'ü taşıyan iki gemi Açe'ye ulaşmıştır³³⁹. Diğer taraftan aynı tarihte Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde Portekizlilere karşı savaşmak üzere donanma gönderilmesine karar verildiği bildirilmiştir. Bu durumun yukarıda belirtilen yardım ile ilgili olması büyük bir ihtimaldir³⁴⁰.

Açe hükümdarı, Portekizlilerle mücadeleye devam edebilmek için Osmanlılardan top, silah ve mühimmatla birlikte bir donanmanın gönderilmesini istemekte; eğer bu yardım gönderilmezse hacıların yollarının kesilerek perişan olacakları, kendilerinin de zor durumda kalacakları belirtilmektedir. Ayrıca gönderilecek bir miktar kuvvetle Portekizlilerin kolayca mağlup edileceği belirtilerek, o zamana kadar Portekizlilerin eline geçen sayısız cevahir, altın ve gümüşe sahip olunacağı ifade olunmuştur³⁴¹. Böylece ekonomik bakımdan da Osmanlıların dikkati bölge üzerine çekilmeye çalışılmıştır.

Açe elçisinin İstanbul'a geldiği sıralarda Kanuni Sultan Süleyman vefat etmiş, yerine II.Selim padişah olmuştu. II.Selim, 1567 tarihinde Açe Sultanlığına bir cevabi mektup göndermiştir. Mektubda istenilen yardımları göndermek Osmanlılar için hem dini, hem de ananevi bir görev olduğu belirtilmiştir³⁴². Osmanlı yönetiminin istenilen yardımı göndermekte pek hevesli ve bütün imkanlarını kullanarak yardım etmeye kararlı olduğu anlaşılıyor. Sultan Selim yardım konusunda vermiş olduğu sözü yerine getirmek için ilgililere derhal emirler göndermiştir.

17 Rebi'ül evvel 975/19 Kasım 1567 tarihli bir Nişân-ı Hümâyün ile Mısır İskenderiye'sinde Kaptan olan Kurdoğlu Hızır Reis, Süveys'de hazırlanacak 15 kadirga ve 2 barça ile Açe Sultanlığına yardım etmek üzere görevlendirilmiştir³⁴³. 4 Receb 975 tarihinde Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de Payas'da 5 gemi yapacak kadar kerestenin hazır olduğu, bunun Süveys'e nakledilerek gemi inşa edilmesi

Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600" s.420.

³³⁹ Osmanlılar'dan askeri ve teknik yardım alabilmek için Aceliler Kızıldeniz'e bol miktarda baharat gönderiyordu. Bu Flander'de baharat fiyatlarını düşürmüş olmalı. 1569'da Açe'den Mekke'ya o kadar fazla baharat gönderildi ki, bu biberler Mekke'den Gucerat'a geri ihraç edilmiştir. C.R.Boxer, a.g.m., s.421.

³⁴⁰ R.Şah, "Açi Padişahı Sultan Alaeddin'in Kanunî Sultan Süleyman'a Mektubu", s.375.

³⁴¹ R.Şah,a.g.m., s.376.

³⁴² R.Şah,a.g.m., s.377.

³⁴³ Mühimme 7, s.86, H.N.233.

emredilmektedir³⁴⁴. Yemen Beylerbeyine gönderilen bir fermanla da Açe elçisinin geri gönderildiği belirtilerek, elçinin at, alet ve bakır almak istediğinde mani olunmaması ve her türlü isteğinin yerine getirilmesi istenmiştir. Aynı emirler Aden ve Cidde beylerine de gönderilmiştir³⁴⁵.

Akdeniz’de oldukça etkin bir güce sahip olan Osmanlı donanması, bu dönemde aynı başarıyı baharat yolu güzergahında Portekiz donanmasına karşı gösteremiyordu. Portekizliler, büyük okyanuslarda dolaşan dönemin en güçlü donanmalarından birine sahipti. Bu güçlü Portekiz donanmasına karşı, gerektiğinde Akdeniz’deki Osmanlı donanmasını Kızıldeniz’e geçirebilmek için, Süveyş’e bir kanal açılması projesi başlatıldı³⁴⁶. 12 Receb 975/12 Ocak 1568 tarihinde Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Akdeniz’i Kızıldeniz’e bağlayacak bir kanalın açılması için hazırlıklara başlanması istenmekteydi³⁴⁷. Dünya iktisadi hayatında büyük değişikliklere yol açabilecek böyle bir projenin hayata geçirilememesi Osmanlılar için büyük kayıp olmuştur. Aynı tarihlerde Don ve Volga nehirlerinin birleştirilmesi için de faaliyete geçmiş olan Sokullu’nun siyasi gücünün azalması bu projeleri aksatmıştır. II.Selim, lalası Mustafa Paşa’nın etkisiyle Kıbrıs üzerinde dikkatini yoğunlaştırmış ve Akdeniz’e göre Hint Okyanusu ikinci planda kalmıştır³⁴⁸. Açe sultanlığının yardım istediği bir zamanda böyle bir projenin başlatılması oldukça manidardır.

Osmanlı Devleti, Açe’ye yardım edebilmek için tüm güçlerini seferber etmiş, ancak bu sefer gerçekleşmemiştir. Bunun birinci sebebi de Yemen’de çıkan isyan olmuştur. Açe elçisine gönderilen 15 Ocak 1568 tarihli bir fermanla Yemen’de isyan çıktığı belirtilerek, bu sene gönderilecek donanmanın tehir edildiği ve fitne ve fesat def edildikten sonra vaat edilen yardımın gönderileceği belirtilmiştir³⁴⁹.

³⁴⁴ Mühimme 7, s.254, H.N.703.

³⁴⁵ Mühimme 7, s.68, H.N.237.

³⁴⁶ R.Şah, Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658), s.142.

³⁴⁷ Mısır Beylerbeyine gönderilen hükümde, “... Diyâr-ı Hindistan’ın küffar elinden istihlasına ve Haremeyn-i Şerifeynin dahi etraf ve eknafında bazı karye-i dalle olup onların dahi ol cevânîbden izaleleri lazım olmağın öyle olsa küllî donanmay-ı hümâyunum ihzar olunmak tedarik olunub donanmayı hümâyunum Süveyş deryasına geçmek için bir hark kesilmek galib-i sezavardır. Buyurdum ki vüsul buldukta asla tehir etmeyüb ol yerin tam ehl-i vukuf mimarların ve mühendislerin cem edüb dahi yarar adamlar koşub irsal eyliyesin ki varıb Akdeniz ile süveyş deryasının mabeynlerin tettebbu edüb ol yer mahallinden hark olmağa kabil midir? Ve tülü ne miktar olur? Ve yanaşır kaç gemi gitmeğe kabil-i hark olur tamam ma’lüm edinib arz eylesesiz ki ana göre tedariki görölüb ... diyâr-ı Hidistan’ın küffar-ı Portakal’dan feth ve teshiri müyesser olub...” denilmektedir. Mühimme 7, s.258, H.N. 721.

³⁴⁸ H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.390; İ.Hakkı

Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, C.3, I.Kısım, Ankara 1983, s.33.

³⁴⁹ Mühimme 7, s.255, H.N.708.

Fakat Osmanlıların bir işi bitirmeden öbürüne başlamamak adeti, Portekizliler tarafından çok zor duruma sokulan Alaeddin'e yardım etme fırsatı vermedi. Portekizliler, Açe padişahını hiç rahat bırakmıyorlardı. 1570'de Portekiz kaptanı Luiz De Melle, on dört gemi ile Açe Limanında bulunan ve Açe veliahdının kumandasındaki 60 gemilik donanmaya saldırdı. Bu saldırıda veliahd da dahil olmak üzere 1200 Açeli öldürülmüştür³⁵⁰. Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs ve Tunus işleriyle meşgul olmasından dolayı Açe'ye vaad edilen yardım gönderilememiştir. Bu durum Batılı kaynakların da dikkatini çekmektedir. Goa Valisi sekreteri Jorge De Lemos, Açe yönetiminin Portekizlilere karşı mücadele etmek için Osmanlı yönetiminden yardım istediğini belirtmektedir. Türklerin top, topçu ve mühendisler gönderdiğini, bir yardım seferine çıkamamalarının sebebi ise Akdeniz'de Hristiyanlarla olan mücadele ve Mezopotamya'daki karışıklıklar olduğu belirtilmektedir. Durum değişirse Türklerin memnuniyetle istenilen yardımı gönderecekleri ifade edilmektedir³⁵¹. Açe sultanının yardım istemek amacıyla üçüncü bir mektub gönderdiği ve buna bir cevap yazıldığı anlaşılmaktadır. 1571 tarihinde yazıldığı tahmin edilen mektubda yardımın gecikmesinin Yemen isyanı, Kıbrıs ve Tunus seferleri yüzünden olduğu belirtilerek, en kısa zamanda yardımın yapılacağı ifade edilmiştir. Kıbrıs'ın fethi sırasında Tunus'da ele geçirilmiş, ancak civar yerlerin fethi ve asayişin tam olarak bölgede sağlanması 1574 tarihine kadar sürmüştür. 1574 tarihinde Sultan II.Selim'in vefatı ve deniz seferlerine pek önem vermeyen III.Murat'ın tahta geçmesi ile Açe'ye yapılması düşünülen yardım seferinin yapılamamasına sebep olmuştur³⁵².

Portekizlilerin engellemeye çalışmasına rağmen, Sumatra adasından Kızıldeniz'e baharat ihracatı devam etmiştir. Bu ticaret 400 tondan 600 tona kadar mal alabilen iyi silahlanmış Hindistan gemileri ile sürdürülmüştür. Gucerathlılar tarafından inşa edilmiş olan bu gemiler, Türk ve Açeli savaşçıların yardım ve desteği ile faaliyetlerini sürdürmüştür³⁵³. Açe'nin Kızıldeniz ile olan ticaretinin gelişmesi Gucerathlılar ile işbirliği sayesinde gerçekleşmiştir.

Açe'ye saldırılması fikri, Lizbon, Goa ve Malakka'daki Portekizli yetkililer tarafından 1580'ler boyunca tartışılmıştır. Fakat hiçbir sonuç çıkmamıştır. De Lemos

³⁵⁰ R.Şah, "Açi Padişahı Sultan Alaeddin'in Kanunî Sultan Süleyman'a Mektubu", s.380.

³⁵¹ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.423.

³⁵² R.Şah, a.g.m., s.381.

³⁵³ C.R.Boxer, "Portuguese and Spanish Projects for the Conquest of Southeast Asia, 1580-1600", s.120.

biraz abartarak 1585'lerde Açe sultanının, gönderdiği baharat, biber ve diğer mallardan yılda 3-4 milyon duka altınlık gelir elde ettiğini belirtir. De Lemos, Sumatra'nın doğal kaynaklarını ve zenginliğini överek kralı Sumatra üzerine bir sefere teşvik etmek istiyordu. Hatta o kadar ileri gitti ki, bütün Müslümanların ele geçirdiği Hıristiyan topraklarını ele geçirmek ve hatta Kudüs'ü alarak buradan Osmanlıları atmak için Sumatra adasının kaynaklarının İspanya-Portekiz Krallığına yeteceğini iddia etmekteydi³⁵⁴.

Açe, sadece Malakka üzerinde bir tehdit değil, aynı zamanda Portekiz'in Hint Okyanusundaki tekelciliğinin de altını oyuyordu. Portekiz'in Açe'ye saldırı projelerinin hiç biri gerçekleşemedi. Bunun için gerekli olan asker ve donanma yeterli değildi. Hollanda isyanları, İspanya donanmasının başarısızlığı, Fransa ile savaşın yeniden başlaması, İspanya ve Portekiz'in iki başlı monarşisi gibi sebepler Sumatra adası üzerine gidilmesini engellemiştir³⁵⁵. Bu dönemde(1596'lar) Portekizliler, Açe'den 45 bin kental civarında baharat ihraç edildiğini rapor etmektedirler. Fakat bu raporda bunun ne kadarının Kızıldeniz'e ve diğer pazarlara ihraç edildiği belirtilmemiştir. 1592-98 arasında Portekiz'e ise yıllık ortalama 9.110 kental baharat geliyordu³⁵⁶.

2.2.10. Osmanlı Devleti'nin Hindistan Politikasının Genel Bir Değerlendirmesi

Osmanlı Devleti, XVI.yüzyılın ilk yarısında Kızıldeniz ve Basra Körfezi yolu ile XV.yüzyıl sonlarında Hint Okyanusuna gelen ve Müslüman ülkelere yönelik ticareti zorla bloka eden Portekizlilerle karşı karşıya gelmiştir. Yüzyıllardır cereyan eden ticaretin Portekizliler tarafından sekteye uğratılması, gerek Hindistan'daki devletleri ve gerekse bu ülke ile ticarete bulunan Osmanlı teb'ası tüccarlarını sıkıntıya sokmuştu. Osmanlı Devleti, Mısır'ın fethinden sonra, Hindistan'daki devletler üzerindeki baskıya son vermek ve ticaretin önündeki engelleri kaldırmak için harekete geçmiştir. Ciddi olarak ilk büyük deniz seferini 1538'de Hadım Süleyman Paşa gerçekleştirmiş ve bunu yüzyılın ortasında Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in seferleri takip etmiştir. Bu

³⁵⁴C.R. Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh , 1540-1600", s.424.

³⁵⁵ C.R.Boxer, a.g.m., s.425.

³⁵⁶ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh , 1540-1600", s.426.

mücadelelerde, tarafların birbirlerine kesin bir üstünlük sağlamaları söz konusu olmamıştır.

Osmanlı Devleti, XVI.yüzyıl boyunca sınırlarını dört bir taraftan büyük ölçüde genişletmiştir. Bu genişleme politikası sebebiyle ve ulaşılan sınırlarda, Osmanlı Devleti birçok devletle mücadele halindeydi. Bu mücadeleler sırasında, Hint Okyanusunu kontrol altında tutan Portekizlilere karşı da, deniz seferlerine girişilmiştir. Doğu'da, Batı'da ve Akdeniz'de büyük başarılarla imza atılırken, aynı başarı Hint Okyanusu'nda Portekizlilere karşı gösterilememiştir. Bunun birçok sebepleri bulunmaktadır. Bunları şöyle sıralayabiliriz:

1- Osmanlı Devleti'nin askeri gücünün önemli bir kısmını kara ordusu oluşturuyordu. Hint Okyanusu ve Hindistan'a yerleşen Portekizliler, Osmanlı kara ordusunun sefer menzili dışında bulunuyordu. İran ve Irak'a yapılan seferlerde dahi büyük zorluklarla karşılaşmakta, ciddi lojistik destek sıkıntıları yaşanmaktaydı. Diğer taraftan Osmanlılar, Kanuni döneminin başlarından itibaren Avrupa'nın ortasına doğru çok ciddi fetih hareketlerine girişmişlerdi. Karşılarında kara ve deniz kuvvetleri oldukça güçlü bir topluluk vardı. Avrupa yakasındaki mücadele Osmanlılar için hayati önem taşıyordu. Kaynakları sınırlı olan Osmanlı Devleti, askeri gücünün büyük kısmını Avrupa'daki mücadelesine ayırmıştı. Bu mücadeleden fırsat buldukça Hint Okyanusu'ndaki Portekizlilere karşı da kuvvet sevk ediliyordu. Ancak zaman zaman bölgeye kuvvet sevki için yapılan hazırlıklar da, Avrupa'da veya başka bir coğrafyada ortaya çıkan problemler nedeniyle sonuç vermiyordu.

2- Akdeniz'de bulunan güçlü Osmanlı donanması ise, Asya, Avrupa ve Afrika kıyılarının korunması için gerekliydi. Akdeniz'deki donanma, Haçlı donanmasına karşı mücadele etmekteydi. Osmanlılar için Hint Okyanusu'ndaki mücadele, Akdeniz'e göre ikinci derecede bir öneme sahipti. Süveyş'den bir kanal açılarak, Akdeniz'deki donanmadan Hint Okyanusu'ndaki mücadelede faydalanılmak istenmişse de, bu proje hayata geçirilememiştir.

3- Hint Okyanusu'ndaki mücadele, Süveyş ve Basra tersanelerinde yapılan gemilerle yürütülmeye çalışılmıştır. Kereste ve gemi yapımı için gerekli teknik malzeme bakımından Anadolu'ya bağımlı olan bu tersanelerde, okyanus şartlarına uygun teknik özelliklere sahip savaş gemileri yapılamıyordu. Top bakımından üstün Osmanlı gemileri, büyük okyanuslarda tecrübeli, gemi tekniği bakımından ileri

seviyedeki Portekizlilere karşı başarı kazanamıyordu. Osmanlı başkentinden binlerce kilometre uzaklıkta cereyan eden mücadele, Mısır, Yemen, Basra beylerbeyilerine havale edilmişti.

4- Hindistan'daki Müslüman devletler arasındaki mücadele ve Osmanlılara karşı duyulan güvensizlik, yakın bir işbirliğini engellemiştir. Osmanlı idaresine giren Arabistan yarımadasında dahi, Osmanlı yönetimi ile yerli halk arasında ciddi sorunlar yaşanıyordu. 1538 yılındaki Hadım Süleyman Paşa'nın seferi, işbirliğinin tam sağlanamaması sonucu başarıya ulaşamamıştır. Daha sonra özellikle, Sumatra adasındaki Açe Sultanlığı ile ilişkiler gelişmiştir. Bu ülkelere yardım için Hint Okyanusuna gönderilecek donanma, yoğun iç ve dış sıkıntılar dolayısıyla gönderilememiştir. Silah, mühimmat ve gönüllülerden oluşan yardımlar, Osmanlı Devleti tarafından bölgeye sevk edilmiştir. Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de Osmanlı filoları, ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için devriye görevi yapmıştır.

5- Portekizliler, Hindistan'a ilk geldiklerinde koyu bir Haçlı zihniyeti ve sömürgeci bir devlet olarak hareket etmişlerdir. Hatta Müslümanlar için kutsal olan yerleri işgal etme planları yapmaktaydılar. Osmanlıların bölgeye gelmesiyle Portekizliler, bazı limanları yağmalamanın ötesinde bir şey yapamayarak, belirtilen yerleri işgal etme umutları kalmamıştı. Portekizlilerin Hint Okyanusundaki zayıflıkları, rüşvetcilikleri, giderek ticari ablukanın gevşemesini netice vermiştir. Osmanlı yönetiminin aldığı askeri tedbirlerin de etkisiyle, bölgede ticaret XVI.yüzyılın ortalarından itibaren yeniden canlanmaya başlamıştır. Portekizlilerin bölgede gittikçe zayıflamaları ve ciddi bir tehdit unsuru oluşturmamaya başlamaları, Osmanlıların bölgeye yönelik dikkatlerinin azalmasına sebep olmuştur.

6- Ekonomisinin temelini ziraata dayanması, toprağa bağlı süvarisi ve askeri yönetim karakteriyle Osmanlı Devleti'nde ticarete; tüccar devletler zihniyeti ile bakılmadığı ve tüccar devletler kadar önem verilmediği açıktır. İtalyan devletleri gibi, devletin ana gelir kaynağını ticaret oluşturmuyordu. Ticari vergiler, devletin gelir kaynakları arasında belli bir yekün teşkil etmekle beraber, ana gelir kaynağını zirai vergiler teşkil ediyordu. Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz'deki büyük genişlemesini gerçekleştirdiğinde, Hindistan ile olan ticaret, Portekiz engellemeleri nedeniyle zaten asgari düzeye inmişti. Osmanlıların bölgeye gelmesinden sonra almış oldukları tedbirlerle, ticaret giderek canlanmış ve vergi gelirleri artmıştır. Memlûklular gibi,

Portekizlilerin gelmesiyle birdenbire ciddi gelir kaybına uğramış olsaydı, dönemin en büyük deniz ve kara gücüne sahip olan Osmanlıların, Hint Okyanusu seferleri daha ciddi boyutlarda olabilirdi. Osmanlı padişahları, Hint seferlerinde, ticari kazançlar kadar Müslümanların halifesi olarak tüccar ve hacıları korumayı ve onların sıkıntılarını gidermeyi de hedeflemiştir.



İKİNCİ BÖLÜM

XVI.YÜZYILDA DOĞU TİCARETİNİN GENEL SEYRİ

1.Osmanlı- İran Ticareti

Osmanlı-İran ticareti denilince aklımıza ipek ticareti gelmektedir. İpek ticareti ise başlıca iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi olan ham ipek, Osmanlı-İran ticaretinin esas unsurunu oluşturmaktadır. Diğeri ise bu ham ipeklerin işlenmesi suretiyle elde edilen ipekli kumaş ticaretidir. Merkezi Bursa olan ipekli kumaş sanayiinin ürettiği ipekli kumaşlar, sarayın, yerli halkın ihtiyaçlarını karşıladığı gibi başta Avrupa ülkeleri olmak üzere, Rusya ve ipek hammaddesinin kaynağı olan İran'a da satılmakta idi. Bu sebeple bu bölümde önce ham ipek ticaretinden, daha sonra ise kumaşlar ve mamül mallar hakkında bilgi vermeye çalışacağız.

1.1. Ham İpek Ticareti

İran'da üretilen ham ipek, Bursa'da gelişmiş ipek dokuma endüstrisinin başlıca hammaddesini oluşturduğu gibi, Osmanlı ülkesi üzerinden Avrupa'ya da ihraç edilmekteydi. Dönemin iktisadi hayatında büyük bir yere sahip olan ipek, gerek Osmanlı Devleti'nin ve gerekse İran'da kurulan siyasi teşekküllerin maliyelerinin en önemli gelir kaynaklarından idi. Bu yüzden ipek ticareti, zaman zaman devletlerin siyasi faaliyetlerinden etkilendiği gibi, zaman zaman da siyasetlerine yön veren önemli bir unsurdu. Osmanlılar daha I.Murat zamanında Çorum'dan Osmancık istikametinde ilerlemişler ve Yıldırım Bayezid devrinde Sivas, Tokat, Niksar, Şarki Karahisar, Kayseri, Kırşehir ve Aksaray, yani Orta Anadolu'nun Doğu kısmı Erzincan'a kadar ipek yolu üzerindeki önemli yerleri ele geçirmişlerdir³⁵⁷.

Daha 15.yüzyıl başlarında seyyahlar, Bursa'daki gelişmiş ipek sanayiine dikkatleri çekiyorlardı. J.Schiltberger, "Şam'da, Kefe'de ve Türkiye'de Müslümanların payitahtı olan Wursa(Bursa)'da ipekten güzel kumaşlar yapılır. İpek, Venedik ve Lickka(Lucca)'ya da götürülür ve oralarda güzel kadife yapılır" diye belirtmekteydi. Clavijo da, Bursa'nın o zamanki dünyada bir ipek ticaret ve sanayi merkezi olarak ehemmiyetine işaret etmiştir. Arap kaynakları da 14.yüzyıl sonları ve 15.yüzyıl

³⁵⁷ M.Halil Yınanç, "Bayezid I", İ.A., c.2, İstanbul 1993, s.378.

başlarında Osmanlı sarayından Mısır sultanına gönderilen Bursa'nın Rumi altınlı ipek kumaşları ve kadifelerinden bahsediyorlardı³⁵⁸.

Osmanlılar, İran ipeği üzerinden ilk gümrüğü Tokat'ta, ikincisini Bursa'da alırlardı. İpeklerin Bursa'dan başka bir yere gitmemesi için sıkı tedbirler uygulanıyordu. Tokat'da ikinci bir gümrük merkezinin kurulmasından İranlılar memnun değildi. Uzun Hasan, bunu Fatih'in çıkardığı kötü bir bidat olarak nitelendiriyordu. Bu yüzden 1472'de Akkoyunlular, Tokat'ı alarak yağmalamışlardır³⁵⁹. Bursa pazarı İran ipeğinin tekeli elinde bulunduruyordu. Bu durum Osmanlı hükümetinin ipek gümrüğünü orada simsar ve mültezimler vasıtasıyla kolayca tahsil etmek imkanını sağladığı gibi, Bursa ve İstanbul'un ipekli dokuma sanayiinin ihtiyaçlarını da karşılamasına olanak sağlamaktaydı.

Bursa'ya ipek kervanları ile muntazaman gelen İranlı tacirler arasında Tebrizli, Gilanlı ve Şirvanlı tacirler çoğunluğu oluşturuyorlardı. İranlı tacirlerin yanında, Ermeni ve Azeri tüccarlarda Bursa'ya mal getiriyorlardı. Bu tacirlerin bir çoğu da, Bursa'ya yerleşmişlerdi. İran'dan gelen tüccarlar emniyet içerisinde mallarını burada satıyorlardı. Ticari ilişkilere ait birçok işlem, borç alacak ilişkileri, şer'îye sicillerine kaydediliyordu. Rahat, güzel, emin hanları ile Bursa, tüccarlar için cazip bir yerdi. 1490'da II.Bayezid tarafından yaptırılan Bursa'nın en büyük ve güzel hanlarından Koza-Hanı, o zamanlarda 'Acem Hanı diye anılmaktaydı ve ipek mîzânı bu handa yerleşmişti. Bu han, Han-ı Cedid, Simkeş Hanı, Beylik Yeni Kervansaray gibi adlarla da anılıyordu³⁶⁰. Daha Orhan Bey zamanından itibaren hükümdarlar ve ileri gelen devlet adamları ticaretin gelişmesi için hanlar yaptırmışlardır. Bunlardan bazıları Orhan Bey'in yaptırdığı Emir Hanı, Yıldırım Bayezid Bedesteni, I.Murat'ın Kapan Hanı, Çelebi Mehmed'in İpek Hanı, İvaz Paşa'nın Geyve Hanı, Mahmut Paşa Hanı(Fidan Hanı)'dır³⁶¹.

Osmanlı-İran ticaretinin diğer bir güzergahı Van, Diyarbakır üzerinden geçiyordu. Yavuz'un Çaldıran Seferi sonrasında Doğu Anadolu'nun Osmanlı sınırlarına katılmasıyla, İran ile bu bölgeden de sınır komşusu olunmuştur. İran'dan gelen mallar ilk olarak Van'a geliyordu. Burada mallar açılmayarak doğruca Diyarbakır'a

³⁵⁸ H.İnalçık, "Bursa: I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.208.

³⁵⁹ İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, s.96; H.İnalçık, a.g.m., s.209.

³⁶⁰ H.İnalçık, a.g.m., s.208.

³⁶¹ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.257-261.

gönderiliyordu³⁶². Diyarbakır'da gümrükleri alınan mallar, Halep pazarına veya Harput güzergahından Bursa'ya gönderiliyordu. Diyarbakır'ın 1540 tarihinde çoğunluğunu ipek ticaretinden elde edilen gelirlerin oluşturduğu "mahsul-i mizan-ı harir ma'a resm-i mizan ve kapan ve gümrük ve bac-ı Ergani" mukâta'ası 1.150.000 akçedir³⁶³. 1565 ve 1568 yıllarına ait vergi gelirleri ile ilgili kayıtlarda, vergi kalemlerinde bazı değişiklikler olmakla beraber büyük bir artış olduğu gözlenmektedir. Her iki tarihe ait mahsul-ı gümrük adıyla kayıtlı vergi gelirlerinin içerisinde, çeşitli gümrük gelirleri, ipek mîzânı, Ergani ve Siverek bacı, sabun tamgası gelirleri de yer almaktadır. Bu mukâta'aların 1565 ve 1568 tarihlerindeki geliri, 5.610.666 akçedir³⁶⁴.

Bu rakamlar, Halep, Basra, İran, İstanbul ve Bursa ticaret yolu güzergahının kesiştiği Diyarbakır'ın ticari önemini ve yüzyılın ortalarından itibaren başlayan gelişmeleri gözler önüne sermektedir. Mahsul-ı gümrük gelirleri arasında ham ipekten alınan vergilerin azımsanamıyacak bir yeri olduğunu tahmin ediyoruz. Önemli ölçüde İran ipeğinin geldiği Diyarbakır, Bursa ve Halep kadar olmasa da, dokumacılık alanında da oldukça gelişmişti. 1518 tarihinde 150.000³⁶⁵ akçe olan boyahane geliri, 1540'da 142.000 akçeye gerilerken³⁶⁶ 1568 tarihinde 213.617 akçeye çıkmıştır³⁶⁷. Önemli bir ticari güzergahta bulunma, Diyarbakır'ın canlı bir ticarete sahip olmasının yanında dokumacılık alanında da ileri bir düzeye ulaşmasını netice vermiştir. XVII.yüzyılın başlarında da Diyarbakır gümrüğünden 35.000 kuruş (2.800.000 akçe) Van'daki yeniçerilerin mevacibleri için ödenmekteydi³⁶⁸. İran'dan gelen kervanlar, Van ve Bitlis'te transit geçiş resmî olan bac-ı ubûr ödüyorlardı. Bitlis sancağının bac-ı ubûr mukâta'ası 1577 tarihinde 100 bin akçeye iltizama verilmişti. 1597-1606 yılları arasında Van'daki bac-ı ubûr mukâta'asının bir kısmı beylerbeyinin hassı içerisindeydi. Yıllık 80.088 akçe olan bu rakam, bac-ı ubûr mukâta'asının bir kısmını oluşturuyordu³⁶⁹.

İran ipeğinin Bursa'dan başka diğer bir durağı Halep'ti. İpek, Halep için gerek dokuma sanayi ve gerekse İtalyan devletlerine transit ticareti için önemli bir hammaddeydi. Fakat Bursa ile karşılaştırıldığında, Halep ipek ticareti ve dokuma

³⁶² O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.263.

³⁶³ Tapu Tahrir 200, s.57.

³⁶⁴ Kuyûd-ı Kadime 304, v. 1 b, Kuyûd-ı Kadime 155, v. 55 b.

³⁶⁵ Nejat Göyünç, "Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır", B.T.T.D., S.7, Nisan 1968, s.79.

³⁶⁶ Tapu Tahrir 200, s.57.

³⁶⁷ Kuyûd-ı Kadime 155, v.56 a.

³⁶⁸ O.Kılıç, a.g.e., s.382.

sanayiinde ikinci derecede bir yer tutuyordu. Halep'teki ipek ticareti ile ilgili bazı rakamlara sahibiz. XVI.yüzyıldaki Halep ipek(harîr) mîzânı mukâta'asına ait muhtelif tarihlerdeki iltizam tutarları aşağıdaki gibidir³⁷⁰:

Tablo (2): Halep ipek mîzânı gelirleri.

Yıllar	İpek Mîzânı Mukâta'ası (akçe)
1526	390.000
1536	400.000
1550	367.000
1570	400.000
1584	400.000

Halep'te yukarıda belirtilen ipek mîzânı dışında "resm-i harîr-i Şatti ve Beledi ve harîr-i diğêr Şam ve Cebeli mukâta'ası" bulunuyordu. Adından da anlaşıldığı gibi bu mukâta'a yakın bölgelerden Halep'e gelen ipeklerden alınıyordu. Bu mukâta'a 1536'da 4.100 akçe, 1550'de 23.620 akçe ve 1570-84 yılları arasında 25.000 akçeye mukâta'aya verilmiştir³⁷¹.

Osmanlı Devleti'nin ipekli kumaşları ile ünlü diğêr bir şehri Şam'dı. Bu bölgede koza yetiştirildiği, hatta yukarıdaki Halep mukâta'alarında görüldüğü gibi buraya da gönderildiği anlaşılıyor. Şam eyaleti kanunnamesinden de, Şam'da koza yetiştirildiğini ve hem de Halep'ten Şam'a ham ipek getirildiğini anlıyoruz³⁷². Halep'den Şam'a gelen

³⁶⁹ O.Kılıç, a.g.e., s.306.

³⁷⁰ Enver Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı , (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1998, , s.286.

³⁷¹ E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı , s.289.

³⁷² Ömer Lütfi Barkan, Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, İstanbul 1943, s.221-224.

ipekler büyük olasılıkla İran ipeği idi. Şam'daki ipek(harîr) mîzânı mukâta'asının çeşitli tarihlerdeki geliri aşağıdaki gibidir³⁷³:

Tablo (3): Şam ipek mîzânı gelirleri.

Yıllar	İpek Mîzânı Mukâta'ası(akçe)
1525-31	36.000
1543	40.000
1545	118.000
1548	118.000
1569	120.000

İran sınırına yakın bölgelerden Bağdat ve Basra'da da ipek dokumacılığı yapılıyordu. Basra kanunnamesine göre "her taraftan gelen ibrişimin bin miskalinden³⁷⁴ (4.400 gr.) 28 akçe alınır"dı. Basra'da 1552 yılında mukâta'a-i ibrişimhane'nin geliri 92.000 akçe idi. 1575'de bu mukâta'a, boyahane mukâta'ası ile birleştirilmiş ve geliri 262.001 akçeye çıkmıştır³⁷⁵. Dokumaları ile ünlü Bağdat'ta da İran'dan gelen *harîr-i elvan*'dan 1/15 oranında tamga vergisi alınırdı. Bağdat'ta resm-i ibrişim 1540 yılında 75.273 iken, 1577-78'de 243.970 akçeye çıkmıştır³⁷⁶.

İran'dan getirilen ipek çeşitleri arasında kıymetli olanlardan birisi *esterâbâdî* (*astarâbâdî*) ipekti. Bu ipeğin fiyatı akçanın değer kaybetmesine göre devamlı yükselmiştir. 1467'de *lodra(lüdre)*sı³⁷⁷ 50, 1478'de 67, 1488'de 70 akçeye çıkmıştır.

³⁷³ Muhammed Adnan Bakht, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Beyrut 1982, s.244.

³⁷⁴ Basra'da 1 miskal 4.4 gramdır. W.Hinz, a.g.e., s.6.

³⁷⁵ *Tapu Tahrir 282*, s. 12; *Tapu Tahrir 534*, s.14. Belirtilen tahrir defterlerinin kanunnameleri ve mukata'a kayıtları, Robert Mantran, "Reglements Fiscaux Ottomans La Province De Bassora", *Journal Of The Economic And Social History Of The Orient*, Volume X, Leiden, 1967, s.224-277' de de yayınlanmıştır.

³⁷⁶ E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, s.427.

³⁷⁷ 1 lodra 176 dirhem(1 dirhem =3.207 gram)dir. Buna göre 176 dirhem, 564,432 gram eder. W.Hinz, a.g.e, s.16.; 1 lodra'nın 112-113 dirhem (3.591-3.623 gram) olduğuna dair de kayıtlar vardır. F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik*, s.147.

1501'de Bursa'da 65-70 akça iken, Tuna üzerinde Kili'de 95-100 akçaydı. Aynı tarihlerde Bursa'dan İtalya'ya gönderilen bir yük³⁷⁸ ipekten 70-80 duka kâr elde edilebiliyordu³⁷⁹. XVI.yüzyıl belgelerinde ise gilânî harîr ve kenar harîr adlarına sıkça rastlanmaktadır. Bunlardan gilânî harîr daha kıymetli olup, lodrası 89-97 akça arasında değişiyordu³⁸⁰. Kenar harîr³⁸¹ ise daha düşük kalitede olup 49-77 akçe arasında satılıyordu. İpek fiyatları daha çok İran ile olan ilişkilere bağlı olarak değişiyordu. Osmanlı-İran savaş dönemlerinde, aşağıda tabloda görüleceği gibi ipeğin az gelmesi sebebiyle fiyatlarda dalgalanmalar oluyor ve yükseliyordu. Bursa'daki ham ipek fiyatlarını bir tabloda şöyle gösterebiliriz³⁸².

Tablo(4):Bursa 'da ham ipek fiyatları.

Yıl	Bir lodra ipek fiyatının akçe olarak bileşik endeksi	Yıl	Bir lodra ipek fiyatının akçe olarak bileşik endeksi
1467	50	1572	81
1478	67-68 (1 altın 45 akçe)	1573	67
1488	70 (1 altın 49 akçe)	1578	99
1494	82	1580	84
1501	60-70 (1 altın 53 akçe)	1581	136

³⁷⁸ Bir hayvanın taşıyabileceği yüke, bir yük ve her yük ikiye bölünerek bir parçasına tay denilmiştir. Her yük 4 bohça ve her bohça da 8 batman(1 batman=1580 dirhem)dir. Bir yük ipek 32 batman olur. F.Dalsar, **Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik**, s.147. Batman'ın daha küçük birimi lodra'dır. Pazarlık daima lodra üzerinden yapılırdı. 1 lodra 176 dirhem(564,432 gram)dir. W.Hinz, a.g.e, s.16. Buna göre 1 yük ipek 162,145 kg.'dır.

³⁷⁹ H.İnalçık, "Bursa:XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.210.

³⁸⁰Yavuz döneminde konulan ipek yasağı sırasında ele geçirilen ipeklerin satışları ile ilgili liste. F.Dalsar, a.g.e., s.207-208. Gilan bölgesinin, Lahışan, Reşt veya Legee şehirlerinde üretilen ipek, charbassi, Carvari ve Lege isimleri altında satılıyordu. Erzurum gümrüğünde bu bölgeden gelen ipek, her hangi bir ayırım yapılmaksızın harîr-i gilânî adıyla belirtiliyordu. Neşe Erim, "1720-90 Arasında Osmanlı-İran Ticareti", **V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri**, Ankara 1990, s.574.

³⁸¹ "... Ve Gence'nin harîri iki nev'i olup, bir nev'i kenar tabir olunur kalın harîrdir. Altı vukiyyeden ibaret olan beher hünkari batmanı 8 guruşdan 12 guruşa dek alınub satılır imiş. Ve bir nev'i dahi şerhaf tabir olunur ince harîrdir. Beher batmanı 18 guruşdan 28 guruşa dek alınub satılır imiş. Ve Gence ülkesinin galibi kenar harîr olub...". Ö.L.Barkan, **Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları**, s.195. 1618 tarihinde İran'a giden iki İngiliz tüccarının verdiği bilgiye göre, Gürcistan'da üç çeşit ipek üretilmektedir. Birinci kalite ardasi, ikinci kalite ardasett, üçüncü ve en düşük kalite ise kenar ipeğidir. N.Erim, a.g.m., s.573.

³⁸² Halil İnalçık, "Harir", **Encyclopaedia of İslâm**, c.III, Leiden 1971, s.213.; H.İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, c.1, s.307.

1513	77	1582	151
1519	93(Esterâbâdi) 72-80(Arnautluk)	1584	250
1521	62	1588	182
1548	59	1597	224
1557	83	1603	351
1566	94	1607	233
1569	68	1617	174
1570	41	1622	338
1571	74	1630	99

Bursa'ya sadece İran'dan ham ipek gelmiyordu. Balkanlardan, özellikle Mora yarımadası ve Arnautluk'tan da ham ipek geliyordu. Balkanlardan gelen ham ipek, İran ipeği kadar kaliteli değildi ve fiyatı daha düşüktü³⁸³. Balkanlardan ipek, daha çok İran ile savaş zamanlarında geliyordu³⁸⁴.

Osmanlı Devleti, gerek Balkanlardan ve gerekse İran'dan Anadolu'ya gelen ipeklerden alınacak vergileri, tek bir mukâta'a haline getirmiştir. Merkezi Bursa olmak üzere ipeklerden alınacak vergiler mîzân-ı harîr mukâta'ası adı altında tahsil edilmekte idi. Bursa, Tokat, Trabzon, Kastamonu, İstanbul mîzânları tek bir mukâta'a olarak düşünölmekteydi. Bu mîzânlar açık artırma usulü ile iltizama verilmekteydi ve ipek mîzânı mukâta'asını iltizam yolu ile alan şahıs, belirtilen yerlerdeki vergileri, kendi

³⁸³ 1519 yılında ipek yasağına aykırı olarak getirilen ve devlet tarafından el konulan Arnaut ipeği lodrası 72-80 akçadan satılmıştır. F.Dalsar, a.g.e., s.207., "...Bana sativer deyu dört aded meşdudu kodukta ben dahi bunlar Rumeli ipeğidir, harçidir vadesiz almazlar dedikte vade ile olsun sativer dedi, iki ay vade ile sattım..." Bursa Şer'îye Sicili A/169, s.90'dan naklen, F.Dalsar, a.g.e., s.183, B.N.64,(1585).

³⁸⁴ 1585'de Eğri'den 38.400 akçalık ham ipek getirmek için Tosya kasabasından Hacı Maden Bey bin Ali bir adamını Macaristan'a göndermiştir. F.Dalsar, a.g.e., s.182-183, B.N.,63. "...mezbûrin zımmiler vilâyet-i Rumeli'den mahrose-i Bursa'ya ipek getürdüklerinde gümrükten kaçırub gümrük vermeksizin

adamları ile veya bir başkasına satıp, alt mukâta'a haline getirerek toplamaktaydı. II.Bayezid dönemine ait Bursa ipek mîzânı yasaknamesinde, bu konu ile ilgili kayıt şu şekildedir:

“... Bundan evvel Bursa ve Tokat ve Trabzon ve Kastamonu ve İstanbul mîzânları sene seman ve tis'in ve semâne-mi'ete Muharremi guresinde (Muharrem 898/ Ekim 1492) işbu darende-i fermân-ı hümâyun İsmail oğlu Mehmed'e üç yıla 61 kerre yüz bin dahi elli bin akçeye mukâta'aya verildi. Berat-ı hümâyunla tasarrufunda iken Can Ahmed ve Hüseyin nâm kimesneler ile bunda Dergah-ı Mu'allama gelüb anlarıyla artırışub 150 bin akçe dahi kendi iltizamıyla ziyade eylediği sebebden tarih-i mezbûrdan üç yıla 63 kerre yüz bin akçe mukâta'aya ve 75.600 akçe resm-i bevva ve 12.600 akçe ihtisaba verdim.

Ve buyurdum ki; ba'delyevm varub bu zikr olunan mîzânlara amil ve simsar olub mesela 'Acem'den ve Amasya'dan ve Tokat'dan ve gayrı yerlerden ve Rumelinden her kim ibrişim getirürse, simsar desturunsuz yükünü bozmaya ve evlerde konmaya, karbansarayda kona. Ve ibrişim gizlemeye ve uğurlayın sarmaya ve sardurmaya. Herkim bunun hilafın edecek olursa ki amilüm bulub kadının katında ma'lûm ola, ibrişimin alub beğlik ede...³⁸⁵”

Görüldüğü gibi, ipek mîzânı mukâta'ası Rumeli ve İran'dan muhtelif yollarla gelen ham ipeklerin mukâta'asının tamamına yakını oluşturulmaktadır. Bu yüzden İran'dan Osmanlılara, hangi yoldan, ne kadar ipek gelmekte olduğunu tespit etmenin imkansız olduğu görülüyor. Ancak ilerde de görüleceği gibi, bu mukâta'a gelirlerinin çok büyük bir kısmını, İran'dan gelen ham ipeklerin oluşturduğu; İran ile bir savaşa girildiğinde ipek mîzânı mukâta'asını iltizama alanların perişan olduğu ve devlete taahhüt ettikleri meblağı ödeyemedikleri anlaşılmaktadır. 1570 yılına ait yapılan bir hesaplamaya göre İran'da üretilen 22.000 yük ham ipeğin 3 bin yükü Osmanlı Devleti'ne ihraç edilmiştir³⁸⁶. Bu ipeğin ne kadarının Halep veya Bursa'ya gittiği ise bilinmemektedir.

getirdüler. Kangi kasabadan geçirdiler sual olunmasın talep ederim...”, Bursa Şer'iyeye Sicili A/172, s.51(995/1587)'den naklen F.Dalsar, a.g.e., s.184, B.N.,66.

³⁸⁵A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.3, s.167.

³⁸⁶Halil İnalçık, “Harir”, Encyclopaedia of İslâm, c.III, Leiden 1971, s.213.

Diğer taraftan ipek mîzânı mukâta'alarının tek olarak verilmediği, beraberinde tamga-i akmişe, gümrük, kantarin, darbhane, gümüş yasakçılığı gibi mukâta'aların da iltizama verildiği görülmektedir³⁸⁷. Verilen rakamların çok büyük bir kısmını ipek ticaretinden alınan vergiler oluşturmakla beraber, kesin bir rakam bulmak imkansızdır. Belirtilen gelirlerin en önemli kısmını oluşturan ipek ticareti ile ilgili ortaya çıkan bir sıkıntı, mukâta'a gelirlerinde önemli dalgalanmalar meydana getirmektedir.

Bursa Şer'îye Sicilleri üzerinde uzun yıllar çalışmalarda bulunan, Mustafa Akdağ, Halil İnalçık, Fahri Dalsar gibi değerli bilim adamları Bursa'nın ipek mîzânı mukâta'alarının gelirleri ile ilgili tablolar hazırlamışlardır³⁸⁸. Halil İnalçık, hazırlamış olduğu tablolarda, ulaşılmış olduğu akçe cinsinden rakamları, dönemin altın rayicine göre değerlendirmiş ve altın duka olarak vermiştir. Bu bilim adamlarının araştırma sonuçlarına göre, Bursa İpek Mîzânı Mukâta'ası'nın gelirleri ile ilgili şöyle bir tablo yapabiliriz:

Tablo (5): Bursa İpek mîzânı mukâta'ası'nın gelirleri.

Yıllar	Gelir	Açıklama
1485	1.800.000 akçe(yıllık) ³⁸⁹	37.500 altın (1)
1487	40.000 duka altın(yıllık) ³⁹⁰	(2)
1489	6.300.000 ³⁹¹ akçe (3 yıllık)	
1495	2.600.000 akçe(yıllık)	42.273 altın (1)
1501	2.333.333 akçe(yıllık)	44.025 altın (1)
1504	2.383.333 akçe(yıllık)	44.136 altın (1)

³⁸⁷ "...Bursa hassa mukata'alarından mîzân-ı harîr ve tamga-i akmişe ve gümrük ve kantarin mukata'alarını halen üç yıl için 4.715.000 akçeye tutmuş bulunan...", Bursa Şer'îye Sicili A/66, s.72. 17 Receb 964/ 16 Mayıs 1557.

³⁸⁸ Yukarıda belirttiğimiz gibi ipek mîzânı mukata'ası genellikle tek başına mukata'aya verilmiyor, birkaç kalem mukata'a beraber iltizama veriliyordu. Adları geçen bilim adamları hazırlamış oldukları tabloda, hangi mukata'aların beraber iltizama verildiği ve buldukları meblağın hangi mukata'alara ait olduğunu belirtmemişlerdir. Sadece ipek mîzânı gelirleri olarak göstermişlerdir.

³⁸⁹ Bu sütunda yıllık olarak belirtilen gelirler ve açıklama kısmında (1) şeklinde gösterilen kısımlar, Mustafa Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, İstanbul 1995, s.286'dan alınmıştır.

³⁹⁰ Bu sütunda duka altın(yıllık) ve açıklama kısmında (2) şeklinde gösterilen kısımlar Halil inalcık, The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600, London 1995, s.124 ve yine aynı yazar, The Ottoman Economic Mind and aspect of the Ottoman Economy", The Ottoman Empire: Conguest, Organization and Economy, London 1978, s.210'dan alınmıştır.

³⁹¹ A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.3, s.167.

1508	1.816.667 akçe(yıllık)	33.030 altın (1)
1508	33.000 düka altın (yıllık)	(2)
1508	5.420.000 akçe (üç yıllık) ³⁹²	(3)
1512	43.000 düka altın(yıllık)	(2)
1512	7.350.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1513	7.300.000 akçe (üç yıllık)	(3) Bir yıla ait iki farklı rakamın olması, bir mültezim mukâta'ayı tasarruf ederken başka bir şahsın aynı mukâta'aya daha fazla bir meblağ teklif ederek mukâta'aya sahip olmasından kaynaklanmaktadır.
1513	7.400.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1521	13.000 düka altın (yıllık)	(2)
1523	17.000 düka altın (yıllık)	(2)
1523	3.000.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1531	3.100.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1542	2.900.000 akçe (üç yıllık) ³⁹³	(3)
1549	3.170.000 akçe (üç yıllık) ³⁹⁴	(3)
1550	3.800.000 akçe (üç yıllık)	(3)

³⁹² Bu sütunda üç yıllık olarak belirtilen ve açıklama kısmında (3) şeklinde gösterilen kısımlar, F.Dalsar, **Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik**, s.239'dan alınmıştır.

³⁹³“Vech-i tahrir-i huruf budur ki, Çömlekçiler Mahallesinden İshak bin Eremyan nâm yahudi mahfel-i şer'e gelüb mahruse-i mezbûre mîzânını bi'l-fi'il yigirmi dokuz kerre yüz bin akçeye mukata'aya dutan Kemal nâm yahudinin kalan tahvilinden dokuz ayın muhasebesi ... tahvil-i mezbûr tamam olduktan sonra gelecek tahvili üç yıla mîzân-ı mezbûrun girifti ile şimdiki mukata'asından yüzbin akçe ziyade ile mukata'aya verilib ve hem mahruse-i mezbûre darbhânesini üç yıla yüzotuzbin akçeye mukata'aya dutan Ahmed'in mukata'asından beş bin akça ziyade ile bana mukata'aya verüle deyüb yüzbin akçe peşin vereyim...” **Bursa Şer'îye Sicili A/42**, s.34. (Ramazan 949/ Aralık 1542).

³⁹⁴ Mîzân-ı harîr ve darbhâne ve tamga-i akmişe mukata'aları, tahvil başlangıcı 956 Cemaziyelahir'in birinci günü(27 Haziran 1549) olmak üzere, 44 kerre 100 bin akçe safi teslimat ile iki yıl dört aydan beri Ahmed adında bir eminin üzerinde iken, Bursa'dan 4 kişi bu mukata'anın Ahmed'in emniğinden alınıp kendilerine verilmesi için Bursa Kadısı arzı ile divana teklif etmişlerdi. “...iltizamları şerâiti ile Divan'a arz olduğunda zikrolan mültezimlerden Mahmud Dergâh-ı Mu'allâya gelüb 80 bin dahi ziyade edüb iki tahvili (6 yıla) 91kerre 100 bin safi teslimata iltizam eyledi”. M. Akdağ, **Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi**, c.2, s.246.

1556	4.715.000 akçe (üç yıllık)	Mîzân-ı harîr ve tamga-i akmişe ve gümrük ve kantarin mukâta'aları 3 yıl için 4.715.000 akçeye tutulmuş, 16 Mayıs 1557 tarihinde sipah oğlanları zümresinden bir grup kendilerine darbhane ve gümüş yasakçılığı da eklenirse 585.000 akçe ziyadeyle belirtilen mukâta'aları tutmayı teklif etmektedirler ³⁹⁵ .
1557	24.000 düka altın (yıllık)	(2)
1558	4.100.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1577	5.500.000 akçe (üç yıllık) ³⁹⁶	
1589	14.200.000 akçe(dokuz yıllık) ³⁹⁷	
1596	3.5000.000 akçe (üç yıllık) ³⁹⁸	
1598	9.000.000 akçe (üç yıllık)	(3)
1606	5.200.000 akçe (üç yıllık)	(3)

Tabloda da görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nin ipekden elde ettiği vergiler, XV.yüzyılın sonlarından itibaren büyük artış kaydetmeye başlamıştır. XVI.yüzyılın başlarında Çaldıran Savaşı öncesinde en yüksek seviyeye çıkmış ve bu seviyeye³⁹⁹ yüzyılın sonuna kadar ulaşılammıştır.

Doğu'da İran ipek yolu güzergahında olan Erzincan ve Kemah şehirlerinde de bir gerilemenin olduğu görülmektedir. Her ne kadar aşağıda vereceğimiz tablo direkt olarak ipek ticareti ile ilgili olmasa da, yörelerdeki genel durumu yansıtmaları açısından

³⁹⁵ M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s. 234.

³⁹⁶ Mühimme 41, s.419, H.N.891.

³⁹⁷ K.K.B.M.K. Defter No 5269, s.33.

³⁹⁸ K.K.B.M.K. Defter No 5269, s.34.

³⁹⁹ 1586 yılında akçenin %100'e yakın değer kaybettiği gözönüne alınırsa, 1598 yılındaki 9 milyon akçelik bir gelir, 1513 tarihindeki 7.400.000 akçelik bir vergi gelirinin çok gerisinde kaldığı anlaşılmaktadır.

fikir verebilecek durumdadır. Kemah ve Erzincan şehirlerindeki tamga mukâta'aları aşağıdaki gibidir⁴⁰⁰.

Tablo(6): Kemah ve Erzincan şehirleri tamga gelirleri.

Mukâta'a adı	1516	1530	1568	1591
Kara tamga ve ihtisab mukâta'ası (Kemah şehri)	57.000	10.000	51.000	54.000
Kara tamga mukâta'ası(Erzincan)	120.000	90.000	---	70.000

Yine Anadolu'nun Kuzeyinden gelen ipek yolu güzergahında bulunan Amasya, Tokat, Kastamonu gibi şehirlerin ipek mizanı mukâta'aları yukarıda bahsedildiği gibi zaman zaman Bursa mizan-ı harir mukâta'asına dahil edilerek iltizama verildiği gibi ayrı ayrı da iltizama verildiği görülmektedir. Bu şehirlerdeki ipek ticaretinin seyrini ve miktarını gösterecek düzenli bilgilere sahip değiliz. Muhtelif tarihlere ait vergi gelirleri genel durumu yansıtmaktan uzak olmakla beraber fikir vermesi açısından aşağıda belirtilmiştir. Tokat'ın "mizan-ı harir ve bazar-ı galle" mukâta'asının 961/1554 tarihindeki 6 aylık geliri 49.440 akçe olmuştur⁴⁰¹. Amasya'nın 962/ Kasım 1554-Eylül 1555 tarihleri arasındaki 10 ay 7 günlük "Muhasebe-i icmâl-ı mahsulat-ı mizan-ı harir" kaydıyla belirtilen ipek mizanı gelirleri 45.451 akçedir⁴⁰². Kastamonu "mizan-ı harir ve cendere-i Kastamonu ve tevvabi'i livâ-ı mezbure mevkufatı mukâta'ası" 988/1580 tarihinde üç yıllığına 450.000 akçeye iltizama verilmişken ancak 200.000 akçe tahsilat yapılabilmiş ve 991/1583'de üç yıllığına ancak 150.000 akçeye iltizama verilebilmiştir⁴⁰³. Kastamonu'nun mizan-ı harir mukâta'ası gelirleri, İran ile olan savaşın bitiminden sonra yükselmeye başlamış ve beytü'l-mal mukâta'ası ile birlikte 1006/1597 tarihinde üç yıllığına 320.000 akçeye iltizama verilmiştir⁴⁰⁴.

⁴⁰⁰İsmet Miroğlu, *Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası*, Ankara 1990, s.176-177.

⁴⁰¹ *Maliyeden Müdevver* 160, v. 46 b.

⁴⁰² *Maliyeden Müdevver* 160, v. 52 b.

⁴⁰³ *D.BRM*, Dosya 1, B.N. 57.

1.2.Osmanlı-İran Savaşlarının İpek Ticaretine Olan Etkisi

Başta Bursa olmak üzere Osmanlı Devleti'ndeki ipekli dokuma sanayiinin hammadde kaynağı ve bir transit ticaret malı olan ham ipek ticareti, gerek Osmanlı Devleti için ve gerekse Safeviler için büyük bir gelir kaynağı idi. Bu derece büyük öneme sahip olan ipek ticareti, her iki devlet için de zamanla siyasi ilişkilere bağlı olarak ipeği stratejik bir mal konumuna getirmiştir. Osmanlı tarafı, gerek hammadde kaynağı olarak ve gerekse transit ticaretine konu olan ipekten büyük kazanç sağlarken İran tarafı da madeni eşyalar, kumaşlar ve hepsinden önemlisi ihtiyaç duyduğu altın ve gümüş gibi kıymetli madenleri, ipek ticareti sayesinde elde ediyordu. Aradaki siyasi ilişkiler bozulunca, bir taraf karşı tarafı top yekün saf dışı bırakmak için, ekonomik açıdan da bir savaş başlatıyordu.

Osmanlı-Safevi ilişkilerinde Safeviler, Osmanlı Devletini Anadolu'daki mezhepdaşları ile daima içten çökertmek istediklerinden, tedbir almak ve insiyatif kullanmak zorunda kalan Osmanlı tarafı olmuştur. Yukarıda siyasi ilişkiler kısmında bahsettiğimiz gibi, Osmanlı-İran ilişkilerinde en buhranlı dönem Yavuz Sultan Selim'in saltanatı zamanında yaşanmıştır. Buhranın şiddeti derecesinde, alınan tedbirler de yüzyıldaki en şiddetli tedbirler olmuştur. Yukarıda ki tabloda da görüldüğü gibi ipek ticaretinin zirvede olduğu yıllar, Çaldıran Savaşı'nın hemen öncesindeki yıllardır. Bu zirve noktadan hemen sonra Yavuz Sultan Selim, İranlıları iktisaden çökertip, onları tarih sahnesinden silmek için ipek ticaretini yasaklamıştır. Bu ipek yasağının İran ekonomisine zarar verdiği kesin olmakla beraber, bu yasaktan İran'dan daha fazla olarak Osmanlı ekonomisinin zarar gördüğünü söyleyebiliriz. İran ipeğine bağlı olarak faaliyette bulunan dokumacılık sektörü büyük zarar gördüğü gibi, Osmanlı ülkesi içerisinde de her türlü ipek ticareti de yasaklanmıştır⁴⁰⁵. İran ekonomisine zarar vermek

⁴⁰⁴ K.K.B.M.K. Defter No 5269, s.130.

⁴⁰⁵ Yavuz döneminde ipek ticaretinin yasaklandığına dair Bursa şer'îye sicillerinde bir çok belge bulunmaktadır. Bunlardan bir kaçı şöyledir: "Sebeb-i tahrîr hurûf oldur ki: Dergâh-ı mu'allâdan hükm-i şerîf vârid olub mazmûn-ı münîfînde harîr satmağı yasağ olunduktan sonra yasağuma muhalefet edüb harîr satan kimesnelerden sattukları harîrlerin bahasını mîzân defterinden ma'lûm edinüb bî kusur alub hazine-i 'âmireme gönderesiz deyu emr olunduktan emr-i 'âlîye imtisâl idüb teftiş-i şuru' olınacak mahrûse-i Burusa'da Abdullazade mahallesinden işbu hamil-i kitâb Mehmed bin Hasan bu hususda sabıkan müfettiş olan Beğbazarı kadısı Mevlana Şemseddin huzurunda teftiş olunmuş bulunub anların mezkûr Mehmed zimmetinde bulunan beşyüzonbeş lodra harîr bahasından yigirmisekizbin sekizyüz yetmişbir akçe makbuz ve kadı-ı mezkûr kendüleri meblağ-ı mezbûru mezkûr Mehmed'den bî kusur kabz eylediklerine temessük dahi virilmiş bulundu. ..." Bursa Şer'îye Sicili A/25, s.9 (925/1518). Bazı durumlarda ise ipek yasağına aykırı olarak ipek satın alanlardan da satın aldıkları ipek kadar ceza ödemeleri istenmektedir. "...Dergâh-ı mu'allâdan hükm-i hümâyün vârid olub ... mahruse-i Burusa'da

için 1514'de sadece İran ile olan ticarete getirilen yasaklama, 1518'de bütün ülke geneline yayılmıştır⁴⁰⁶. Herhalde bu yasak, İran ipeğinin başka yerlerin ipeği imiş gibi gösterilerek satılmasını engellemek için konulmuştur⁴⁰⁷. 1519 yılında yakalanan ipeklere ait bir listeden, yüzbinlerce akçe tutarında yasak ipek yakalandığını anlıyoruz. Bu listede yakalanan ipekler arasında Gilan ve Kenar ipeği gibi İran kökenli ipeklerin yanında, Arnavud harîri, Trablus harîri gibi başka yörelerden gelen ipeklere de el konulması dikkat çekmektedir⁴⁰⁸. 927/1521 yılına ait bir kayıta, Kayserili tacirlerin Halep'den getirdikleri 139.450 akçe değerindeki 1.895 lodra ipeğine el konulmuştur⁴⁰⁹.

Yavuz Sultan Selim, ipek ticaretinin tamamına yasak getirdikten sonra Bursa'ya yerleşmiş bulunan 'Acem taifesinin mallarına el koydurarak kendilerini de İstanbul ve Rumeli tarafına sürgüne gönderdiğine dair kayıtlar vardır⁴¹⁰. Bunlardan bazıları kaçarak Bursa'ya geri gelmişlerdir⁴¹¹.

Kapu'dan gelen mîzân defterinde bulunan harîrin bahasın müşterisinden alına ... deyu buyurulmuş. Haliya Mecnun Dede mahallesinden Ahmed bin Abudullah'ın zimmetinde 'Acem İsmail harîri bulunub, 468 akçe ... bî kusur alınub...' **Bursa Şer'îye Sicili A/25, s.3 (925/1518).**

⁴⁰⁶ H.İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, c.1, s.281

⁴⁰⁷ Bu konudaki bazı sicil kayıtları şöyledir: "Sebeb-i tahrîr-i hurûf oldur ki: Mahruse-i Tokat tacirlerinden Hacı Veli bin Hacı Hasan Mahruse-i Burusa'ya bir mikdar harîr getürüb, yasaktan sonra alınmıştır deyu girift olub mezbûr Hacı Veli der-i devletten hüküm irâd edüb yasaktan evvel Mahruse-i Haleb'den alub Burusa'ya getürdüğü şuhûd-ı 'udülle sabit olursa bî kusur teslim edesiz deyu mahruse-i Burusa Kadısı ve Emîni Muslihiddin'e hitâb olduğu ecilden tefahhus olundukta müdde'i mezbur Hacı Veli zikr olunan harîri Mahruse-i Haleb'den yasaktan evvel alub Burusa'ya getürdüğü ... şahadetleriyle sabit olub Hacı Veli ikrar edüb emr-i şerîf mucebince hükm olunan harîrin bahası doksanüçbin ikiyüzseksendört akçenin ikibin ikiyüzelli akçe resm-i mîzânından gayr-i baki doksanbirbin otuzdört akçeyi emîn-i mezbûr Muslihiddin tahsil ile alub kabz eyledim deyu i'lâm idüb ". **Bursa Şer'îye Sicili A/32, s.205.(927/1520).** "Mahruse-i Haleb ve Tokat mîzânlarından satun alub Burusa'ya yasaktan evvel getürdüğünü isbat idüb harîr-i mezburun bahası zimmetinde olub ... yüzelliüçbin yüzseksenbir akçeden mirî için alınan altıbin elli akça resm-i mîzândan gayri ... verese-i mezbureye isâl için alub kabz eyledük ..." **Bursa Şer'îye Sicili A/32, s.205-206(927/1520).**

⁴⁰⁸ F.Dalsar, **Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik**, s.206-208, B.N.118.

⁴⁰⁹ **Bursa Şer'îye Sicili A/32, s.208.**

⁴¹⁰ "Sebeb-i tahrîr-i kitâb budur ki; Burusa'dan Rumeline sürülen 'Acemlerin cem'i esbâbın ve emlâkîn der-i devletten hükmi-i şerîf ile mirî için zabt ve hıfzetmeğe gelen Mehmed ve Hayreddin nâm sipahi oğlanları zikr olunan 'Acemden Emrullah bin Abdullah Eş-şirvani nâm 'Acem mahruse-i mezbûrede İsa Bey Fenari mahallesinden Takyacı Kassım Bin Abdullah'a emanet kuduğu 692 aded Sultan Bayezid Hani eski akçayı mezkûr 'Acemin mührü ile ve üç aded kalı ve bir zili ve iki köhne heğbe ve bir bakır tepsi ve bir boş sürme kapaklı sandık ve 13 aded ip, bu zikr olunan esbabın mezkûr 'Acem mezbûr Kasım'da emanet kuduğuna Cafer bin Yusuf ve Hacı Yakub bin Abdullah el-Kadifevi ve İlyas bin Abdullah şahadetleriyle isbat ettikten sonra aldık, kabzettik dediklerinde mukırla mezkûr Kasım dahi tasdik edüb bit-taleb hüccet verildi." F.Dalsar, **Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik**, s.198, B.N.86.

⁴¹¹ "Sebeb-i tahrîr budur ki: Sabıkan İstanbul'a emr-i şâhî ile İ'câm sürüldükte Horasani nâm 'Acem bile sürülüp haliya bunda Burusa'da sipahi oğlanları zümresinden Kasım bin Abdullah bunda görüp dutub Efendi huzuruna iledüb istintâk olundukda kefilsiz Gelibolu iskelesinden geçüb bunda Burusa'ya gelüb evimde iki gece yatub, çıkub, gidüb, varub birer gün dahi Piri Paşa hazretlerinin ordusunda olub, ba'dehu yine bunda gezüb yürüdüm didikden sonra habs olundu ki arz oluna". **Bursa Şer'îye Sicili A/25, s.257.**

Kanuni döneminden itibaren, Azerbaycan'ın ipek üretim bölgelerini denetim altına almanın, muhtemelen Osmanlı hedefleri arasına girdiğini anlıyoruz. Kanuni Sultan Süleyman'ın 1533-36, 1548-50 ve 1553-55'teki İran seferleri sırasında Azerbaycan ve Tebriz üzerine gidilmiştir. Azerbaycan'ın Şirvan'a kadar olan bölümü, ancak 1578-90 savaşı sırasında, Osmanlılar tarafından ele geçirilebilmiştir. Bu bölge, 1603-1605'de Şah Abbas'ın Osmanlılar'dan Azerbaycan'ı geri alıncaya kadar, Osmanlıların elinde kalmıştır⁴¹².

Yavuz Sultan Selim döneminden sonra, Kanuni'nin başa geçmesiyle ipek yasağı devam etmekle beraber, biraz daha esnek davranıldığı ve yasağın hafifletildiği görülmektedir⁴¹³. Yakalanan bazı ipeklerin sahiplerine teslim edilmesi için kadınlara emirler gönderilmekteydi. Yasakların gevşetilmesi ve Diyarbakır üzerinden ipek gelmesine müsaade edilmesiyle, Diyarbakır Beylerbeyi'nin izniyle İran ipeği Bursa'ya gelmeye başlamıştır⁴¹⁴. Bu durum, ipek ticaretinde Diyarbakır'ı önemli bir mevkiye getirmiş olmalı. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi, Diyarbakır ipek mîzânının da içinde bulunduğu gümrük gelirleri 1540'da 1.150.000 akçe olmuş ve bu rakamlar 1565 ve 1568 yıllarında 5.610.666 akçeye ulaşmıştır. Bu imkanlardan, Diyarbakır eyaleti yöneticileri de faydalanmışlar ve buradan aldıkları ipekleri satmak üzere, adamları vasıtasıyla Bursa'ya göndermişlerdir⁴¹⁵.

Kanuni döneminde Osmanlı orduları üç defa İran üzerine yürümüştür. İran ile 1555 tarihinde Amasya Anlaşması imzalanmıştır. Bu süreler zarfında İran ile ipek ticareti sürdürülmüştür. Savaşların ipek ticaretini etkilediği muhakkaktır. Osmanlı

⁴¹² H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.283

⁴¹³ "... Bundan akdem merhum babam Sultan Selim Han zamanında harîr gelmemek için yasak olunmuş idi. Haliya, Diyârbekir'den Beylerbeyi temessükü ile gelen harrihlere ve Sehum(Sahum)'den gelen harîre icâzet verildi. Buyurdum ki hükm-i hümâyunum vardıkta ol yerde harîr alub satanlara bu husus tenbih edesiz ve min ba'd alub sattıkları harîri göresiz, Sahum harîri olub 'Acem'den gayri kimesne getürmüş ola yahud Diyârbekir'den Beylerbeyi temessükü ile gelmiş harîr ola anın gibilere dahl ve taarruz etmiyesiz halk alub satar..." F.Dalsar, a.g.e., s.197, B.N.83 (1521).

⁴¹⁴ Verilen izin üzerine, Diyârbakır Beylerbeyi'nin izniyle Bursa'ya İran ipeği gelmeye başlamıştır. Kanuni'nin başa geçmesiyle ipek ticaretinde Diyarbakır güzergahı canlılık kazanmış ve Diyarbakır üzerinden Bursa'ya ipek geldiğine dair çok sayıda sicil kaydı bulunmaktadır: "Zileli Mustafa bin Hacı Ahmed ve karındaşı Veli meclis-i şer'ide ikrar idüb itdiler ki Kara Amid'den onbeş batman ibrişim getürüb gece geldiğimizden ... yatsu namazı vaktinde gelüb Mahmud Paşa hanına konduk didiler ...". *Bursa Şer'îye Sicili A/37*, s.71(929/1522). "...Diyârbekir'de Beylerbeyi olan Mehmed Bey'den mektub vârid olub Tokatlu Mehmed nâm tacir 42 batman kauçuk harîr ve Mirmeşe nâm Ermeni tacir 19 batman hairiri bunda nakledib... mezkûrlara kimesne mani olmayub muradları üzere bey' eyliyeler.." F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.210, B.N.123(1521).

Devleti'nin bu süre boyunca ipek ticaretinden elde ettiği vergi geliri, yukarıda tabloda belirttiğimiz gibi yıllık 1-1.5 milyon akçe civarında idi. Seferlerin yapıldığı yıllarda bunun daha düşük olacağı aşikardır. 1559 tarihindeki Şehzade Bayezid vak'asından da ipek ticareti oldukça etkilenmiştir. Bu tarihte ipek mîzânı mukâta'asını tutan mültezim, Şehzade Bayezid'in çıkarmış olduğu isyan sebebiyle Anadolu'da asayişin bozulduğunu ve bunun üzerine İran'dan az ipek gelmeye başladığını belirterek devlete taahhüd ettiği meblağı ödemekte zorlandığını belirtmiş ve bunu sicil kaydına geçirtmiştir⁴¹⁶.

Savaşlar ve karışıklıkların dışında, bazen İran'da meydana gelen doğal afetlerde ipek ticaretini etkileyebiliyordu. 982/1574 yılında İran'da çıkan veba salgını ipek ticaretini etkilemiştir. Veba salgını dolayısıyla İran'da kimse koza ile meşgul olamadığından, 982 ve daha önceki yıllar ipek az gelmiştir. İpek mîzânı mukâta'ası mültezimi, taksitlerini ödemekte zorlanınca devlete müracaat ederek durumun devlet tarafından dikkate alınmasını istemiştir⁴¹⁷.

Kanuni Sultan Süleyman, İngiliz tüccarlarına Osmanlı sınırlarında serbestce ticaret yapma hakkını 1553'de vermişti. Fakat bu imtiyazı İngilizler kullanmamıştır. Daha ucuz baharat elde etmek için başka bir yol arıyorlardı. Moskova üzerinden İran ve Hürmüz'e ulaşmak istiyorlardı. 1562'de bir Türk elçisi İran'a gönderilmiş ve bu yolun engellenmesi istenmiştir⁴¹⁸. Şüphesiz bu yolun gelişmesi, Osmanlıların baharat ve ipek ticaretinden kazançlarını azaltacaktı. Osmanlılar 1578'deki Osmanlı-İran savaşında, bu yol üzerindeki Azerbeycan ve Şirvan'ı ele geçirmişlerdir.

⁴¹⁵ Diyârbakır kadısının oğlu Mevlana Şemseddin, 1532'de 154.000 akçelik ipeği Bursa'ya getirmiş ve burada satmıştır. 1573 yılında da Urfa Sancak Beyi'de satılmak üzere 10 yük(225 lodra) ipeği Bursa'ya göndermiş ve 13.000 akçeye satılmıştır. F.Dalsar, a.g.e., B.N. 46, 60.

⁴¹⁶ "... Anadolu cânibine sefer vaki olub şevket ve azametle Üsküdar yakasına geçmeğin asakir-i mansure ayak üzere olmağla her vilâyetin bâzîrgânı yolların ve menazilin kesret ve mezahimesinden imtina ve ictinab edüb asla hareket etmediler. Hususan yollarda Sultan Bayezid fetreti vaki olub her taraftan asker hareket üzere olmağın , 'Acem bâzîrgânı ve Rum tüccarı yolların kesretinden sefer etmekten feragat edüb ol sebepten tahvil-i mezkûrda 'Acem'den harîr az gelmeğin kesir vaki' oldu...". F.Dalsar, a.g.e., s.172, B.N. 48 (968/1560).

⁴¹⁷ "...Mîzân-ı harîr mültezimi olan Yasef veled-i Salamon meclis-i şer'i şerife gelüb Diyâr-ı 'Acem'de tâ'ûn vaki olub her kişi kendü haliyle mukayyed olub harîre çokluk sa'y ve ikdam etmedikleri ecilden dokuzyüzseksen senesinde gelen harîr sabık senelerde gelen harîrden az olub ve dokuzyüzseksenbir senesinde dahi evvelki seneden az gelmekle mal-ı mirîye küllî noksan müretteb olub bana ziyade hayf olmuştur, ehl-i vukufdan bi garaz kimesnelerden hakikat-i hal sual olunub takrirlerin tahrîr olunmasın taleb ederim ... fil-vaki' diyâr-ı 'Acem'de tâ'ûn vaki' olmağın harîre ikdam olunmayub işbu iki senede harîr az gelüb mal-ı mirîye noksan geldiğünde iştibah yokdur". Bursa Şer'îye Sicili A/101, s.100 (1574).

⁴¹⁸H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.138.

Osmanlı-İran savaşları içerisinde ipek ticaretine en çok zarar veren veya zararları daha ayrıntılı olarak tespit edilebilen savaş, 1578-90 savaşdır. Bu savaş boyunca İran'dan özellikle Ermeniler vasıtasıyla ipek gelmeye devam etmiş ve Yavuz dönemindeki gibi bir ipek yasağı konulmamıştır. Ancak savaş, ipek ticaretini büyük ölçüde etkilemiş ve savaş öncesinde 1577 yılında Bursa ipek mizanını üç yıllığına 55 yük (5.500.000 akçe) akçeye iltizama alan şahıs, ikinci yılın sonunda savaş nedeniyle tüccarın gelmemesinden dolayı 15 yük (1.500.000 akçe) açık vermiştir⁴¹⁹. Savaş durumu, Bursa'daki ipek dokumacılığı ile uğraşan esnafı da çok zor durumda bırakmıştır. İpeğin az gelmesiyle fiyatlar yükselmiş ve buna bağlı olarak dokunan ipekli kumaşlarda kullanılan ipek miktarının standartları değişerek kalitesi bozulmuştur⁴²⁰. İpeğin az gelmesi, ipek dokumacılığı ile uğraşan birçok esnafı iflas ettirmiş, birçoğunun tezgah sayıları önemli miktarlarda azalmıştır. İpek mukâta'alarını iltizama alanlar ve esnaf sıkıntılarını İstanbul'a bildirmişler, bunun üzerine yapılan durum tespitinde, savaş nedeniyle ham ipeğin çok az geldiği, fiyatların yükseldiği ve Bursa'da ipek dokuyan esnafın tezgahlarının dörtte üçünün kapandığı tesbit edilmiştir⁴²¹.

Osmanlı Devleti, Doğudaki büyük rakibi Safevilere karşı Yavuz döneminde ipek ticaretinin tamamen yasaklamış, daha sonraki dönemlerde altın, gümüş, at ve silah gibi

⁴¹⁹ Mühimme 41, s.419, H.N. 891.

⁴²⁰ Bu konudaki bazı sicil kayıtları şöyledir. "... Kadimü'l-eyyamda Burusa'da tafta çifte meşdüddan işlenür iken halâ yekta işleyen kimesnelerin yekta meşdüddan ve kimi gayriden işleyüb ... cem'i işlere kalb karışub işlenen kumaş harab olmuşdur bir yiğitbaşı lazımdır ..." Bursa Şer'îye Sicili A/145, s.227(995/1586). "... İbrişim ziyade bahaya çıkmakla küllî zararımız olmağın, mukaddema Burusa kadısı zamanında yekta meşduddan işlenmesine ittifak ettik..." ; "... bazılarının meşdudu pek incedir arada fark vardır. Her işlenen meşdudun teli 1.600 olub her meşdud vezinde 500 dirhem gelüb bundan aşağı olmayub ve ham meşduddan işlenmeyecek. Bu zamanda ibrişimin bu bahasına göre tamam kararıdır. Bu takdirde alana ve satana zarar müretteb olmaz..." . F. Dalsar, a.g.e., B.N. 280, 281 (1587).

⁴²¹ "Vech-i tahrîr-i hurûf oldur ki, Mahruse-i Burusa'da Gümrük ve Tamga-i Akmişe mukata'alarını ber vech-i iştirak mültezimler olan Ramazan ve Mehmed'in tahvilleri içinde Diyâr-ı 'Acem'e seferi hümâyün vaki olmak ile mahruse-i mezbûreye harîr şey'i kalil gelmeğın ziyade bahaya çıkub ve tüccar dahi az gelüb mültezimin-ı sabıkun tahvilleri içinde işlenen akmişe tezgahlarının halâ rub'u ancak işleyüb ve evvel zamanda gelen tüccarın halâ nısfı ancak gelmeğın mukata'alara küllî kesr gelmiştir ... âyan-ı vilâyetten erbab-ı hiref ve eshab-ı vukuf ihzar olunub husus-ı mezbûr alâ ma hüvel-memur istihbar ve istifsar olundukta: fil-vaki' mezbûrların tahvillerinde diyâr-ı 'Acem'e sefer-i hümâyün vaki olmak ile mahruse-i mezbûreye harîr şey'i kalil gelmeğın ziyade bahaya çıkub ve tüccar dahi az gelüb evvel zamanda işlenen kumaş tezgahlarının halâ vech-i atiyüz-zıkr üzere rub'u ancak işlenür..."

El-Hac Mahmud bin İsa 46 tezgahdan 1 tezgahını kaldı deyu haber verdi.

Veli bin Mehmed 4 tezgahı var iken fevt olub zayı olmuş.

Abdurrahman bin Halil 35 tezgahından 5 tezgahını kaldıduğunu ihbar eyledi.

El-Hac Zeyni bin El-Hac Hasan 10 tezgahdan 2 tezgahını kaldıduğunu ihbar eyledi.

...

F.Dalsar, Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik, B.N. 273, (1586).

stratejik mallar üzerine ambargolar koymuştur. İran tarafı da, Şah İsmail'den itibaren Portekizlilerle, müşterek düşman Osmanlılar aleyhine görüşmelerde bulunmaya başlamıştı. Ancak Portekizlilerin Basra körfezinde Safevilerin nüfuz alanlarına müdahale etmeleri, bu işbirliğini engellemiştir⁴²².

İran coğrafyasına hakim olan devletler, Batısındaki Türk hakimiyetine karşı daima Avrupa'nın Hıristiyan ülkeleri ile işbirliğine gitmişlerdir. Moğollar, Memluklulara karşı Hıristiyan Avrupa ile; Timur, Yıldırım Bayezid'e karşı Fransa ile; Uzun Hasan da Fatih'e karşı Venediklilerle işbirliğine gitmişti. Bu dönemde Hıristiyan alemi de, Büyük Türk Kanuni'nin gücünü, Avrupa'ya yöneltmesini engelleyici bir güç olarak İran'daki Safevileri görüyordu⁴²³. Bu geleneğin devamı olarak Şah Abbas da Osmanlıları ezmek için, onların Batı'daki en amansız düşmanı Habsburglarla ittifak yapmayı düşünmüştür. Venedik'te 1586 yılında, Şah Abbas'ın İspanya'ya elçi göndererek Osmanlı Devleti'nin Doğu tarafının İran, Batı tarafının da Habsburglar tarafından paylaşılmasını teklif ettiği şayiaları dolaşıyordu⁴²⁴. Bu ittifak projesinin iktisadi cephesi de çok önemliydi. İspanya ve İran hükümdarları, Osmanlı ülkesinin İran ve Hindistan mallarının Avrupa'ya ulaştırılmasındaki aracılık rolünü tamamen ortadan kaldırmak istiyorlardı. Böylece Osmanlı ekonomisi büyük bir darbe yiyerek zayıflayabilecekti.

1590 tarihinde Osmanlı Devleti ile İran arasında barış anlaşması imzalanmıştı. Fakat bu barış geçici idi. Şah Abbas, 1599 yazında belli başlı Avrupa saraylarına Hüseyin Ali Bey adında birini, kendi hizmetinde bulunan Sir Anthony Sherley ile birlikte elçi olarak göndermiştir. Bu heyetin görevi, Osmanlı Devleti aleyhine Hıristiyan hükümetlerle bir ittifak yapmak ve ticaret yolunun Osmanlı ülkesinden başka tarafa çevrilmesini sağlamaktı. Karadeniz ve Kafkaslara doğru Rusya'nın ilerlemesi Osmanlı Devleti ile arasında gerginliğe yol açmıştı. Böylece Osmanlı Devleti, Kuzeyden ve Batı'dan bir çember içinde sıkıştırılacaktı. İspanya imparatoru, İran elçilerini gayet iyi karşılamış ve kendisinin Avrupa'da Osmanlılara karşı ittifak kurmaya çalışacağını, İran'ında Gürcü ve Moskoflarla beraber hareket ederek Osmanlılara karşı ittifak

⁴²²M.Y. Mughul, *Kanunî Devri*, s.65.

⁴²³H.Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, s.7.

⁴²⁴ Halil İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s.171.

oluşturmasını istemiştir⁴²⁵. Bu elçilik heyetinin çalışmaları herhangi bir sonuç vermemekle beraber, İran'ın ipeği Osmanlı topraklarına uğramadan Batıya ulaştırmak için girişimlerde bulunması önemlidir. 1603'te yeniden başlayan Osmanlı-İran harpleri fasılalarla devam etmiştir. Bu harpler esnasında İran tarafı, ipek gelirinden Osmanlıları mahrum etmek için girişimlerini sürdürmüştür. Hıristiyanların, Osmanlılara savaş açması ve kendilerine silah yardımı yapması hususunda ipek ticaretini koz olarak kullanmak istemiştir. Osmanlı ülkesine uğramadan, okyanus yolundan gemi ile ipekleri gönderme teklifi yapılmıştır. İngiltere ile İran arasında bir anlaşma yapılmış ise de nakit sıkıntısı yüzünden bu anlaşmayı sürdürmek mümkün olmamıştır⁴²⁶.

1578-90 savaşı sırasındaki ticari ilişkilerdeki yavaşlamaya rağmen, 1590'dan itibaren yeniden canlanma başlamıştır. 1590-1602 yılları arasındaki barış döneminde özellikle Halep piyasasında gelişmeler yaşanmıştır. 1599-1602 yılları arasında, 1603 yılında savaş çıkmadan hemen önce, Halep piyasasındaki ipek ticareti zirveye çıkmış ve Halep gümrük geliri yıllık 300.000 duka altına ulaşmıştır⁴²⁷.

İran'ın bütün gayretlerine rağmen, ipek ticareti Osmanlı toprakları üzerinden yapılmaya devam etmiştir. XVII.yüzyılda Anadolu üzerinden yapılan ipek ticareti yön değiştirmeye başlamış ve İzmir yükselen yeni değer olarak ortaya çıkmıştır. İran ipeğinin Avrupa'ya ulaştırılmasında 1620'lerden itibaren İzmir, Bursa ve Halep'e rakip olmaya başlamıştır⁴²⁸.

1.3.İpekli Kumaşlar ve Diğer Mallar

Dönemin en önemli modası ve lüksü olan ipekli kumaşlar, tatlı kârlar da bırakmış olması sebebiyle toplumun sosyal ve iktisadi hayatında önemli bir yere sahipti. Tarihin ilk dönemlerinde üretiminin azlığından dolayı, ipekli kumaşları ancak hükümdarlar giyebiliyordu. İlk defa Doğu'da bulunduğu kuşku bulunmayan ipeğin, dokuma sanayiinde geniş ölçüde kullanılması ve büyük halk kitleleri tarafından kullanılmaya başlaması, Batı ülkelerinde olmuştur. Batı'nın ipekli kumaşları ilk defa

⁴²⁵ H.İnalcık, a.g.m., s.172-173.

⁴²⁶ H.İnalcık, a.g.m., s.177.

⁴²⁷ H.İnalcık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.300.

XIII.yüzyılda, Doğu ile rekabet etmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin genişleme sahasını oluşturan Bizans'da da ipekli dokumacılığa büyük önem veriliyordu. Bizanslılar, Doğu ülkelerinin kaliteli ipeklerini alıp ipekli kumaş tezgahlarında işliyorlardı. Osmanlılar'da Bizans topraklarına yerleşmeye başladıklarında, büyük ölçüde dokumacılık yapılan endüstriyel bir ipekçilikle karşılaşmışlardır. Osmanlılar devraldıkları ipekli dokumacılığı, XV.yüzyılda oldukça geliştirmişler ve XVI.yüzyılda zirveye çıkarmışlardır. Yukarıda bahsedilen ipek ticareti ile ilgili veriler de, XV.yüzyılın sonları ile XVI.yüzyılın başlarında, Osmanlı Devleti'nde ipekçiliğin en üst seviyeye çıktığını göstermektedir.

Osmanlı sınırlarının genişleyip halkın refah seviyesinin yükselmesi, ipekli kumaş kullanımını artırmıştır⁴²⁹. Şüphesiz artan talepler, ipekli dokumacılığın kalite ve kapasitesini büyük ölçüde geliştirmiştir. XVI.yüzyıl başlarında sadece Bursa'da 1.000 civarında ipek dokuyan tezgah vardı⁴³⁰. XVI.yüzyılda Bursa'da dokunan ipekli kumaşlar, Doğu ve Batı da hararetle aranan, birçok sarayın ihtiyaçlarını karşılayan kaliteli ve lüks bir ticaret malı konumuna gelmiştir. Özellikle Doğu vilâyetlerimize ait kanunnamelerde İran'dan gelen mallar arasında ağırlıklı olarak ham ipek ve bunun yanısıra Yezdi akmişe(İran kumaşı)den bahsedilirken, o tarafa giden mallar arasında kumaşlardan ve dokumalardan bahsedilir⁴³¹. 1507'de İran'ı dolaşmış olan bir Batılı seyyah, Tebriz'deki Bursa kumaşlarına dikkati çekmiştir⁴³².

Bursa şer'iyeye sicillerinde, İran'dan şahların daima ham ipek gönderip Bursa kumaşları ile değiştirilmesini istediğine dair belgeleri görebilmekteyiz. Şah İsmail, 1513 yılında bâzirgâmi Hacı Kuli bin İsmail ile 316.354 akçelik ham ipeği Bursa'ya göndermiştir. Bu ipek Türklere değil, frenklere satıldığı için gümrük almak konusunda

⁴²⁸ Necmi Ülker, "XVII. ve XVIII.Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", XVII. ve XVIII.Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I, İzmir 1994, s.44.

⁴²⁹ XVII.yüzyıl İstanbul tereke defterlerinde servetin % 7,28'ini giyim eşyası, % 1,47'sini de atlas, çuka, çatma gibi kumaşlar oluşturuyordu. Sait Öztürk, Askeri Kassama Ait Onyedinci Asır İstanbul Tereke Defterleri (Sosyo-Ekonomik Tahlil), İstanbul 1995, s.186-187.

⁴³⁰ F.Dalsar, a.g.e., s.29.

⁴³¹ 1540 tarihli Musul Kanunnamesinde, Yezdi ve kaşi akmişe, Frengi ve Bursa akmişesi yük'te 375 akçe bac, satılsa %6 tamga alınır. İpek'den 375 akçe bac, satılsa batman(800 dirhem)da 7 akçe tamga alınır. Tapu Tahrir 195, s.8. 1565 tarihli Urfa kanunnamesinde Yezdi ve Keşani akmişe, Bursa çatması, kemha ve atlasın deve yükünden 300 akçe bac alınır. Tapu Tahrir 362, s.3., Bayburd kanunnamesinde ipek yükünden 170 akçe bac alınır. 'Acem akmişesi harir-i baf ola 230 akçe; çuka, frengi kumaş, rum kumaşından 300 akçe bac alınır. Ö.L.Barkan, Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları , s.188.

⁴³² H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.221.

ihtilafa düşülmüştür⁴³³. O dönemlerde hükümdarlar kendi sarayları için yakın ülkelerden mal almak istediklerinde, kendi adamlarını gönderir ve genellikle her türlü vergiden muaf olarak mal alıp satarlardı. Osmanlı padişahları da zaman zaman dış ülkelere hassa tüccarlarını göndermişler ve ticaret yaptırmışlardır. Hatta ipekli kumaşları daha ucuza mal etmek için, İran'dan ham ipek dahi getirtiyorlardı⁴³⁴.

Yavuz Sultan Selim, 1514'de Tebriz'e girdiğinde, Şah İsmail'in sarayından elde ettiği ganimetler arasında, Bursa kumaşından yapılmış 91 elbise de yer alıyordu. Bunlar Şah İsmail'in sarayına hediye olarak ve satın alınarak girmişti⁴³⁵. 1575 yılına ait bir kayıta da Şah Tahmasb'ın, Emir Hacı ve Kemaleddin adlı adamları Bursa'ya 6 yük ipek getirmişlerdir. Bu tüccarlar ipekleri satarak, Şah Tahmasb'a kumaş ve sof almaya gelmişlerdi⁴³⁶. Osmanlı tüccarları da ipekli kumaşları, İran ve Hazar taraflarına götürmekteydiler. Bunun en büyük faydası, kumaş karşılığı oralardan kolayca ham ipek alınabilmesidir. Osmanlı ipekli dokumacılığının hammadde kaynağı olan İran'a, Bursa ipekli kumaşlarının gitmesi, Bursa'daki dokumacılığın ulaştığı seviyeyi göstermesi bakımından önemlidir. Leh kralı ve tüccarları da Bursa ipeklilerinin daimi müşterileri arasında idi. 1565 tarihinde Leh kralı Bursa'dan bir miktar kadife ve sair mallar almak için, elçisini Bursa'ya göndermişti⁴³⁷. 1567 tarihinde de, yine Leh kralı 4.000 florilik mal almak üzere adamını Bursa'ya göndermişti⁴³⁸.

Osmanlı Devleti, İran tarafından başlıca ham ipek ve kumaş alırken kendisi karşı tarafa neler satıyordu? Osmanlı tarafı İran'dan külliyetli miktarda ham ipek aldığı için ticareti pasifti. Bu yüzden ipek karşılığında İran'a bol miktarda gümüş ve altın gibi değerli madenler akıyordu. Osmanlı Devleti, ülkeye mal getiren yabancı tüccarların geri dönüşlerinde de Osmanlı ülkesinde üretilen malları götürmelerini istiyor, altın ve gümüş paraların yurt dışına çıkarılmasına rıza göstermiyordu. Bursa Kadısına 1525'de gönderilen bir hükümde "... hariç vilâyetden gelüb ticaret eden frenk ve sair kafir

⁴³³ "...Bu muvaza'adır, Freng'e satılmıştır ve bizim takdir dokuzbindört yüz doksanbir akçe resmi gümrüğü lazım gelir..." Bursa Şer'iyesi Sicili A/23, s.209(919/1513)

⁴³⁴ "...Hassa hamcılarından Hacı Ali nâm kimesne ...kârhaneye mühimmatı için Mehmed nâm ademin 'Aceme gönderüb harîr aldırıp 'Acemden gelür iken fevt olmağın yanında bulunan harîri beytûlmalcılar zabt eylemişlerdir..." Bursa Şer'iyesi Sicili A/127, s.193.(984/1576)'den naklen F.Dalsar, a.g.e., s.105, B.N.,24.

⁴³⁵ F.Dalsar, a.g.e., s.24; Tahsin Öz, *Türkisch Textiles and Velvets XIV-XVI Centuries*, Ankara 1950, s.7.

⁴³⁶ Bursa Şer'iyesi Sicili A/127, s.265.(983/1575)'den naklen F.Dalsar, a.g.e., s.182, B.N.62.

⁴³⁷ F.Dalsar, a.g.e., s.189.

⁴³⁸ Bursa Şer'iyesi Sicili A/110, s.186(15 Zilka'de 975/12 Mayıs 1567)

tacirleri meta' getirüb satub gerü vilâyetlerine avdet edüb gider olduklarında veya memalik-i mahrusem tüccarlarından birisi frenk vilâyetine veya ahâr hariç vilâyete gitmek istediklerinde ol diyara lazım ve münasib olan meta'ı almayub hemen nakid akçe ve altun ve gümüş evanisin alub giderler imiş. İmdi bu babda emrim şöyle sadır oldu ki, hükm-i şerîfim vüsul bulduğu gibi bir saat tehir eylemeyüb hemen zikr olan husu-ı nidâ-ı âm ile çağırub gereği gibi tenbih ve te'kid eylesesiz ki⁴³⁹..." diye belirtildiği gibi, mal getiren yabancı tüccarın yine mal götürmesi ve mal almaya yabancı bir ülkeye gidecek olan Osmanlı tüccarının o ülkede ihtiyaç duyulan malları götürmesi istenmekteydi. Ülkeden altın ve gümüş gibi sıkıntısı çekilen kıymetli madenlerin, dışarıya çıkarılması engellenmeye çalışılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin dış ülkeler ile yapılacak ticarete, mala karşı mal gönderme gibi bir stratejisi olmakla beraber, bu dahi belli ölçülere göre kurallara bağlanmıştı. Avrupa ülkelerine karşı tahıl ve bazı hammaddelerin ticareti stratejik bir silah olarak kullanılmasının yanında, İran'a karşı da askeri araç gereç ve mühimmatın gönderilmemesine dikkat ediliyordu. Bunun için özellikle sınıra yakın bölgelerdeki yöneticilere sürekli emirler gönderilmekte, bakır, nal, mih,silah, araç-gereç, at gibi ordu mühimmatı olabilecek ticari malların İran tarafına geçirilmemesi tenbih edilmekteydi. Bu konulara ambargolar kısmında geniş olarak değinilecektir. Osmanlı yönetimi, bir yandan kendisine vergileri ile büyük gelir bırakan ticaretin devam ettirilmesini arzu ederken, bir yandan da ülkenin ekonomisine zarar vermeyecek ve güvenliğini sıkıntıya sokmayacak hassas bir ticaret politikası izlemeye çalışıyordu.

Osmanlı ülkesinden yukarıda belirtilen ihracı yasak malların dışında, İran'a satılan belli başlı mallar nelerdi? Bu konuda çeşitli vesilelerle kayda girmiş, Osmanlı ve İranlı tüccarların yüklerine bakarak bilgi sahibi olabilmekteyiz. Bursa'da ölen bir 'Acem'in mallarına beytülmal emini tarafından elkonulmuş ve kayda girmiştir. Bu mallar⁴⁴⁰ "30 arşun kırmızı çuka, 1 gümüş leğen ve ibrik, 2 iznik çanağı, 1 gül ipek, 20 adet ayna, 1 cam tas, 15 adet gözlük, 2 gümüş şamdan, yeşil fağfuri, 1 sof şalvar, 1 kılıç, 1 topuz, 8 tepsi, kökür kepçe, kökür sahan, 50 adet serenk kumaş, 32 hamam kesesi, 32 hamam makraması, 120 cilkave ...". Burada dokumaların dışında dikkati

⁴³⁹ Bursa Şer'iyeye Sicili A/35, s.394'den naklen M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.274..

⁴⁴⁰ F.Dalsar, Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik , s.182.

çeken mallar cam ve madeni eşyalardır. Bunlar şüphesiz, Osmanlı tarafından İran'a götürülecek mallardı. Bunların bir kısmı, büyük bir ihtimalla Bursa'ya ipek almaya gelmiş, İtalyan tüccarların getirdiği mallardı. Bu dönemde İtalyan devletlerinden Osmanlı ülkesine gelen malların arasında kumaşlar, cam ve madeni eşyalar başta geliyordu. 109 numaralı tahrir defterinde Bitlis'den geçip giden mallar arasında Halep kumaşı, bıçak, şeker, sabun, bakır, kırmızı boya, çivid gibi mallardan bahsedilmektedir⁴⁴¹. Bitlis'ten geçen malların önemli bir kısmı İran'a gidiyor olmalı. Nitekim 1554 tarihinde İran'a gitmek için Van'da toplanan Osmanlı tüccarlarının mallarını 5 yük çuha, 10 yük zahire, 10 yük şeker, 5 yük sabun ve bir miktar kumaş oluşturuyordu⁴⁴². Bu tarihte İran ile harp hali söz konusu olduğundan, bu tüccarların İran'a gitmesine izin verilmemiş ve mallarını Diyarbakır ve Halep'e götürerek satmaları istenmiştir.

İran sınırındaki Osmanlı eyaletlerinden Basra'ya ait kanunnamelerde, İran şehirleri ile Osmanlı şehirleri arasında yapılan ticaretten oldukça geniş bir şekilde bahsedilmiştir.⁴⁴³ Basra tahrir defterlerindeki kanunnamelere göre, İran'dan Basra'ya getirilen başlıca malları şöyle sıralayabiliriz. Siyah Yezd kumaşı, Şuster kaftanları, peştemallar(futa)dan oluşan ipekliler; Isfahan mavi bez, Isfahan beyaz bez, Devrak'ın kaba bezi, kadın başlığından oluşan pamuklular; buğday, arpa, pamuk un, koyun, halı, yün ipliği, keten, gül suyu, badem, ceviz, incir, kuru üzüm, Şiraz kasesi gibi gıda maddeleri ve çeşitli tüketim mallarından oluşmaktaydı. Basra'dan İran'a gönderilen malların başında ise at, koyun, deve ve nil gelmektedir.

Görüldüğü gibi, Osmanlı ve İran şehirleri arasında geniş ölçüde, yerel ürünlerden oluşan sınır ticareti yapılmaktadır. Karşılıklı olarak her iki taraf da birbirlerinin ihtiyacı olan malları göndermekteydi.

⁴⁴¹ Kuyûd-ı Kadime 109, s.1.

⁴⁴² O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.288.

⁴⁴³ Tapu Tahrir 282, s. 1-11; Tapu Tahrir 534, s.2-12.

Tablo(7):Basra gümrük gelirleri⁴⁴⁴.

Mukâta'a adı	1552	1575
Mukâta'a-i hima-i Basra 'an iskele-i Sif	547.269 ⁴⁴⁵	749.338
Mahsul-i bender-i Basra ve Gümrük-i Benksar	1.394.799 ⁴⁴⁶	1.150.583

Yukarıdaki tabloda yer alan gümrük gelirlerinden, İran'dan gelen ve giden mallardan alınan gümrükler daha ziyade "Mukâta'a-i hima-i Basra 'an iskele-i Sif" içerisinde yer almaktadır. Basra kanunnamesinin canlı bir şekilde tasvir ettiği Osmanlı-İran sınır ticareti, muhtemelen benzer şekilde sınırdaki diğer bölgelerde de mevcuttu. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi 1597 yılında Van'da alınan bac-ı ubûr vergisinin bir kısmı 80.088 akçe idi. Şehre satılmak üzere gelen ipek yüklerinden ve yiyecek içecek maddelerinden alınan vegilere kapan-ı arsa ve tamga-ı siyah denilmektedir. 1597 yılında bu verginin 180.000 akçelik kısmı Van Beylerbeyi hassıdır⁴⁴⁷. Kapan-ı arsa ve tamga-ı siyah adı ile toplanan verginin tamamı tespit edilememekle beraber, bir fikir vermesi açısından burada zikredilmiştir.

⁴⁴⁴ Tapu Tahrir 282, s. 12; Tapu Tahrir 534, s.14.

⁴⁴⁵ Mukata'a-i hima-i Basra(küçük gemiler ile ki ana danek derler, Şatt ül-'arab'dan gelen meta'dan alınan gümrüktür.

⁴⁴⁶ Mahsul-i Bender-i Basra(Hindistan ve Hürmüz'den büyük merkeblerle gelen meta'dan alınan gümrükdür).

⁴⁴⁷ O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.307.

2.Osmanlı-Hindistan Ticareti

2.1 Memlûklular Dönemi

Hindistan deniz yolunun Vasco Da Gama tarafından keşfinden sonra Portekizliler Hindistan yarımadasındaki ticareti kontrol etmek ve bu ticareti Mısır ve Doğu Akdeniz'den Lizbon'a yöneltmek için siyasi ortamı gayet müsait bulmuşlardı. Hindistan yarımadasındaki Hindu ve Müslüman prenslikler birbirlerine düşmüştü. Ateşli silahlar bakımından yetersiz durumda olan bu prensliklerin arasındaki ihtilaflardan da yaralanan Portekizliler, bölgeyi nüfuzları altına almakta zorlanmadılar ve ticarete en belirleyici güç haline geldiler. Hint Okyanusuna ticaret ve misyonerlik için gelen Portekizlilerin en büyük rakibi, yüzyıllardır burada ticaret yapan Müslüman tüccarlardı. Portekizliler, Hindistan'ın Avrupa ile olan ticaretinin yönünü değiştirmek ve bu gelirin tamamına el koymak için sıkı bir politika takip ettiler. Müslüman tüccarlara ve diğer rakiplerine taarruz etmeye başladılar. Bu engellemeler Memlûkluların, Arabistan ve Hindistan'daki Müslüman tüccarların servet ve ticaretlerine ciddi olarak tesir etmeye başladı. Portekizliler, Müslüman gemilerini ilk defa 1502'de durdurmaya başladılar ve Hindistan'a giden büyük bir Mısır gemisine el koyarak, bütün yolcu ve tayfalarını öldürdüler⁴⁴⁸. H.908(1502-1503)'de de 7 gemi Portekizliler tarafından zapt edilerek, gemilerdekilerin bazıları esir bazıları da öldürülmüştür. Böylece 1502'de itibaren Hint Okyanusunda kuvvet üstünlüğü için Müslümanlarla Portekizliler arasında mücadele başlamıştır.

Memlûk Sultanı Kansuh Gavri (1501-1516) Mısır'a büyük kazanç sağlayan ticaretin Portekizliler tarafından tehdit edilmeye başlaması üzerine harekete geçti. Konuyu ilk önce barış yoluyla çözmeye çalıştı. Bunun için Papa ve Portekiz kralına elçiler gönderdiyse de bir sonuç alamamıştır. Hint Okyanusundaki Portekiz engellemeleri yüzünden 1502'de Venedikliler, Mısır'dan zorlukla baharat temin edebilmişlerdir. Alman tüccarları öteden beri Venedik'ten almış oldukları baharatı buradan temin edemeyince, gerekli malı almak için Lizbon'a yönelmişlerdir. 1504'de ticari durum o kadar bozulmuştu ki, Memlûk sultanlığına gelen baharat ihracata kafi olmayıp, ancak kendi ihtiyaçlarını karşılayacak kadardı⁴⁴⁹. 1500-1505 tarihleri arasında

⁴⁴⁸ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.28.

⁴⁴⁹M.Y. Mughul, a.g.e., s.30.

Venediklilerin İskenderiye limanından yükledikleri baharat miktarı, collo olarak (1 collo =133 kg⁴⁵⁰.) aşağıdaki gibi bir seyir takip etmiştir⁴⁵¹.

1500	Osmanlı-Venedik savaşı sebebiyle gemi gelmemiştir.
1501	2.600 collo (345.800 kg.)
1502	1.020 collo (135.660 kg.)
1503	2.944 collo (398.202 kg.)
1504	----
1505	1.160 collo (154.280 kg.)

Piruli'ye göre; 1507 yılı Mısır'a Hindistan'dan hiç mal gelmediği için, belki de tarihinin en karanlık yılı idi. İbn İyas da Piruli'yi teyit ederek, 1507(H.912) 'de Mısır'da ve diğer yerlerde ipekli mallar ve kumaşların bulunamaz olduğunu belirtir⁴⁵². Portekiz engellemelerinden aynı zamanda Hindistan Müslümanları da etkilenmiş ve bunlar yardım için Memluk sultanının kapısını çalmışlardı. Emir Hüseyin komutasındaki Memluk donanması Hint okyanusuna açılmış, Çaul'da Portekizlileri önce mağlup etmiş(1508), daha sonra ise mağlup olmuştu⁴⁵³.

1509 yılında, Hint Okyanusunda Portekiz İmparatorluğuna gerçek şeklini verecek olan Alfonso de Albuquerque genel vali oldu. 1510'da Batı Hindistan'ın önemli bir liman şehri olan Goa'yı almış, fakat Guccerat ile Kızıldeniz arasında işleyen ticarete son verememişti. Diğer bir deyimle bütün baharatı Lizbon'a yöneltmemişti. Portekiz kralı, yeni talimatında Kızıldeniz girişini kontrol edebilecek bir yer olan Aden üzerine gidilmesini, Cidde'nin tahrip edilmesini ve Süveyş'deki Memluk donanmasının yok edilmesini istemişti. 1513'de Albuquerque, Aden üzerine gittiyse de başarılı olamayarak, Goa'daki üssüne geri çekilmiştir. Portekizliler, Aden'de başarısız olmaları üzerine, bu defa gözlerini Hürmüz'e diktiler. Baharat yolu üzerinde çok stratejik bir mevkiye sahip olan Hürmüz 1515'de Portekizlilerin eline geçti. Böylece Portekizliler,

⁴⁵⁰ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.406.

⁴⁵¹ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.78, Godinho'dan naklen, 19 nolu dipnot.

⁴⁵² M.Y.Mughul, *a.g.e.*, s.33.

⁴⁵³ M.Y.Mughul, *a.g.e.*, s.40-41; S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.78.

Basra körfezine giriş çıkışı kontrol etme imkanına sahip oldular. Hindistan sahillerindeki önemli limanlardan sonra Hürmüz'ü de kontrol altına alan Portekizliler, Kızıldeniz istikametinde işleyen ticarete önemli bir darbe vurmuş oldular. Hindistan ticareti artık Lizbon'a yönelmişti. Lizbon'a 1513'de 18.651 *quintal*⁴⁵⁴, 1517'de 47.021 *quintal*, 1519'da 36.390 *quintal* baharat taşınmıştır⁴⁵⁵.

Kahire ise bu dönemde tam bir iktisadi sıkıntının içindeydi. Çağdaş tarihçi İbn İyas, 1515 yılında İskenderiye'de hiçbir ticari faaliyetin olmadığını bildirmektedir⁴⁵⁶. Denizlerde pek tesirli olamamalarına rağmen Memlûklular sefer hazırlıklarına giriştiler. Memlûk hizmetinde olan Osmanlı Denizcisi Selman Reis 1515'de Portekizliler üzerine sefere çıkmış, ancak Yemen'den ileri gidememiştir. 1517 Şubatı'nda ise Portekizliler karşı saldırıya geçerek Kızıldeniz'e bir sefer düzenlediler. Cidde önlerine gelmişler ve Müslümanların kutsal şehirleri de büyük bir tehdit altına girmişti. Cidde'yi Salman Reis savunmuş ve Portekizliler 700-800 kadar ölü bırakarak çekilmek zorunda kalmışlardı. Portekiz donanması Kızıldeniz'i zorlayıp Müslümanların kutsal şehirlerini tehdit ederken, Memlûk ülkesi yepyeni olaylara şahit oluyordu. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda yeni bir denge unsuru olacak olan Osmanlılar, Kahire'ye girmişti.

2.2.Osmanlı Fethini Takip Eden İlk Yıllar

Memlûk topraklarına sahip olan Osmanlıları, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda daha da kuvvetlenmiş bir Portekiz gücü bekliyordu. Günden güne güçlerini artıran Portekizliler, Kızıldeniz-Malabar yolunda işleyen tüccar gemileri üzerinde daha tesirli olmaya başlamıştı. Mısır'ın büyük gelir kaynağı olagelmiş baharat ticareti büyük darbe yemişti. 4'ü büyük 10 Portekiz gemisinden müteşekkil bir filo, 1518'de baharat yüklü zengin Müslüman gemilerini zapt etmişti. İki yıl sonra Portekiz'in Hindistan genel Valisi Diogo Lopes de Sequeira, Kızıldeniz'e açılarak Cidde'yi tahrip etmek istemişti. Başarılı olamamış, fakat Kızıldeniz'e giden Müslüman tüccar gemilerini ele geçirmiştir.

⁴⁵⁴ 1 *quintal* 49 kg.'dır. 1 Portekiz *quintal*'ı ise 58.749 kg.'dır. W.Hinz, a.g.e., s.16, 33.

⁴⁵⁵ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.79., 27 nolu dipnot.

⁴⁵⁶ S.Özbaran, a.g.m., s.80.

1523 yılında diğerk bir Portekiz filosu 5 Müslüman tüccar gemisine el koymuş ve Aden limanında bunlardan dördünü yakmıştır⁴⁵⁷.

Osmanlıların Mısır'da teşkilatlanmağa başladığı yıllar, Portekiz İmparatorluğunun Hint Okyanusu ve Atlantik'te en tesirli olduğu yıllardı. Osmanlı sınırlarına yeni dahil olmuş İskenderiye ve Beyrut gibi limanlardaki ticarete vurulmuş olan darbe ortada idi. Bütün sertliklere, gemilerin yakalanıp yakılmasına rağmen Müslüman tüccarlar Hindistan-Kızıldeniz yolunda ilerlemeye çalışıyorlardı. Portekizlilerin engellemelerinden kurtularak Kızıldeniz'e getirecekleri baharat çok kârlıydı. Portekiz ablukası sebebiyle İskenderiye, Kahire ve Beyrut'ta baharat fiyatları hayli yükselmişti. Osmanlıların Mısır'ı ele geçirmelerinden sonraki ilk yıllarda İskenderiye ve Beyrut'ta satılan baharat miktarı hakkında aşağıdaki rakamlar verilmektedir:⁴⁵⁸

a-İskenderiye

Yıl	Miktar(Collo) ⁴⁵⁹
1518	480 (63.840 kg.)
1519	150 (19.950 kg.) Biber yok, gemiler hemen boş dönüyor.
1520	?
1521	?
1522	623 (82.859 kg.) 479'u baharat, 24'ü ipek.
1523	14 (1.862 kg.)

b-Beyrut

1518	1.128 (150.024 kg.)
1519	?
1520	3.000 (399.000 kg.)
1521	300 (39.900 kg.) ipek. Şam'da epeyce baharat var ⁴⁶⁰ .

⁴⁵⁷ S.Özbaran, a.g.m., s.85.

⁴⁵⁸ S.Özbaran, a.g.m., s.86,

⁴⁵⁹ 1 collo=133 kg. H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.406.

⁴⁶⁰ 1521 tarihli Bursa Şer'iyeh Sicilinde de, mirî baharat satışıyla ilgili bilgiler vardır. Bir miktar baharat bu tarihte Bursa'ya da ulaşmış olmalı. F.Dalsar, Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik, s.210

1522 ?

1523 140 (18.620 kg.) 60'ı baharat, 80'i ipek. Suriyede baharat yok.

Kahire'de bazı yıllar için, collo başına düka olarak fiyatlar şöyleydi (1 collo =133 kg.)⁴⁶¹:

Yıl	Biber	Karanfil	Zencefil
1496	66-68	52	12-13
1501	90-102	68	10
1505	192	--	--
1513	120	75	35
1520	90	380-400	38-40
1525	90	130	40
1531	130	--	--

Osmanlı Devleti, ticaretini yaptığı emtia bakımından Hint Okyanusuna bağlı olan Arap ülkelerinde işte böyle bir iktisadi krizle karşılaşmıştı. 1518'de Kahire'ye gelen bir kervan çok az baharat getirebilmiş, aynı yıl Avrupalılar Beyrut'ta hiçbir şey satın alamamıştı. Ancak yılın sonunda Mekke'den Şam'a ulaşan bir kervanın 300.000 düka kıymetinde mal getirdiği bildirilmişti. Zor da olsa bazı Müslüman tüccar gemileri Hindistan ile Kızıldeniz arasında faaliyetlerine devam edebiliyorlardı. Diğer taraftan Portekiz Hindistan'ın hazine kâtibinin kralına hitaben yazdığı bir mektupta (10 Ocak 1521), "Hindistan'ı şimdiki halinden daha fazla sizin olduğu zamanları gördüm" derken baharat gelirlerinin düşüklüğünden yakınmaktaydı⁴⁶². Mısır'ın fethini müteakip bu ülkeyi ziyaret eden Leo Afrikanus da, Mısır'da hiçbir ticari faaliyetin yapılmadığını ve bunun bir sebebinin Portekizlilerin baharat ve diğer ticaret emtiasını Ümit Burnu yoluyla kendi memleketlerine sevk etmeleri olduğunu belirtmiştir⁴⁶³.

Şüphesiz Kızıldeniz'de hakimiyet ancak kuvvetli bir donanma ile mümkündü. Osmanlıları önce Kızıldeniz'de, sonra da Hint Okyanusu'nda etkin hale getirecek bir donanmanın gerekliliğine, herkesten fazla inanan Salman Reis olmuştur. Yukarıda

⁴⁶¹ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.406., S.Özbaran, a.g.m. s.86

⁴⁶² S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.90.

belirtildiği gibi Osmanlılar için Kızıldeniz ve Hint okyanusu politikasında mihenk taşı olan 2 Haziran 1525 tarihli Selman Reis layhasından sonra, Osmanlı donanması Kızıldeniz'e açılmıştır. Selman Reis'in Aden yakınlarında 7 Portekiz gemisini zaptedip, 4'ünü de batırdığı belirtilmektedir⁴⁶⁴. 1526'da Zebid ve Aden'e hakim olan Selman Reis, Kamaran adasında da üslenerek Kızıldeniz'i kontrol altında tutacak tedbirleri almaya başladı. Osmanlı idarecileri arasında baş gösteren rekabet 1528'de Selman Reis'in öldürülmesiyle neticelendi. Selman Reis, Hint Okyanusu'nda Osmanlı faaliyetlerine hız verebilecek bir denizciydi ve öldürülmesi bu faaliyetlerin gecikmesine sebep olmuştur. Bu durumla Kızıldeniz, Portekiz tehlikesine açık hale gelirken, şöhretini bildikleri bir Türk denizcisinin öldürülmesini fırsat bilen Portekizliler, Kızıldeniz-Hindistan arasında işleyen 14'ü küçük, 8'i büyük Müslüman tüccar gemisi ile büyük bir Osmanlı kalyonunu ele geçirerek hayli ganimet almışlardır⁴⁶⁵.

Aralarındaki şahsi rekabete rağmen, Osmanlı denizcileri Hint Okyanusu'nda şöhret yapmaya başlamışlar, Osmanlı topçuları ve tüfenkçileri Asya ve Afrika ülkelerinde teknik sınıf ve savaşçı olarak aranan kimseler olmuşlardı. Selman Reis'in yeğeni Mustafa Bey ile adamlarından Hoca Sefer 26 parçalık bir donanma ile Diu'yu Portekizlilere karşı müdafaa etmek üzere Guceratlıların yardımına gitmişti. Merkezden hazırlanan bir Osmanlı yardımından ziyade keyfi, maceraperest bir gaza niteliğinde olan bu yardım, Osmanlıların ününü Hint suları ötesine kadar götürmüştü⁴⁶⁶. Diğer taraftan Osmanlı yönetimi de ciddi hazırlıklara başlamıştı. Osmanlı Devleti, devrinin en büyük Müslüman devleti olarak, Portekizlilerin Hindistan'daki Müslüman ülkelerini sömürgeleştirmesine, ticaret ve hac gemilerini engellemesine, bunları zapt ederek mallarını yağmalamasına ve gemilerdeki yolcu ve tüccarları katl ve esir etmesine, kutsal mekanları tehdit etmesine karşı duyarsız kalamazdı. Portekiz egemenliği ve tehlikesi karşısında Müslüman memleketleri, Osmanlıları kurtarıcı gibi görüyorlardı.

Portekiz engellemelerine rağmen, Hindistan baharatı ve diğer malların ticaretinin Osmanlılara sağladığı gelir biliniyordu. Hint Okyanusundaki Portekiz hakimiyeti ortadan kaldırılsa, bu gelirlerin artacağı muhakkaktı. 1527-28 tarihli bütçe niteliğindeki bir kaynakta 477.431.168 akçe olan bütçe gelirlerinin 17.731.964 akçesi,

⁴⁶³ S.Özbaran, a.g.m., s.87.

⁴⁶⁴ S.Özbaran, a.g.m., s.90.

⁴⁶⁵ S.Özbaran, a.g.m., s.91.

⁴⁶⁶ H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.380.

Portekiz engellemelerine rağmen Cidde ve Mısır iskelelerinden, yani çoğunluğu Hindistan'dan gelen mallardan sağlanan gelirlerdi. Bu gelirin 13.393.860 akçesi Mısır iskelelerinden, 4.338.104 akçesi Cidde ve Sevvakin iskelelerinden elde edilmişti⁴⁶⁷. Hindistan mallarından elde edilen gelir, Osmanlı yönetimini harekete geçirecek kadar önemliydi. H.937 (1530-31) tarihli bir muhasebe defterinde Süveyş'de inşa edilecek gemiler için hazineden 1.996.732 akçenin tahsis edildiği kayıtlıdır⁴⁶⁸.

Osmanlılar için Hindistan seferi kaçınılmaz olmuştu. Süveyş'de hazırlanan donanma 1532'de sefere çıkabilecek durumda idi. Fakat İmparatorluğun diğer taraflarındaki olaylar, bu seferin 1538'e kadar ertelenmesine sebep olmuştur. Kanuni'nin Alman seferine çıktığı yıl, Süveyş'deki toplar ve mühimmat Akdeniz'e taşınmış, arkasından Süleyman Paşa İrakeyn seferine katılmıştır⁴⁶⁹.

Pero Caraldo'nun Venedik'ten kralına yazdığına göre, 1531 yılı sonunda İskenderiye ve Beyrut'ta baharat olmadığı için Venedik gemilerinin bu limanlardan hiçbir şey götürmemişlerdir. Mısır ve Suriye gümrükleri 1531 yılında Osmanlı hazinesine pek fazla bir gelir getiremezken, ertesi yıl Mısır pazarlarının biraz canlandığı görülüyor. 1532 Temmuz'un da 2.000 quintal (98.000 kg.) zencefil ve 2 Eylül'de biber hariç, baharat yüklü kervanların Mekke'den Mısır'a ulaştığına ve aynı yılın Kasım ayında baharat yüklü 6 geminin Tur'da bulunduğu şahit olunmuştu⁴⁷⁰. Bu da gösteriyor ki, Hindistan ile Kızıldeniz arasında işleyen, küçük saldırılara karşı koyabilecek derecede silahlanmış baharat yüklü gemiler bazen hedeflerine ulaşabiliyor, fakat bazen de yollarına çıkan Portekizliler tarafından yakalanıyorlardı. Hadramut'taki Şihr limanını bir üs gibi kullanan Portekizli korsanlar, oradan Kızıldeniz girişini kontrol etmeğe çalışırken Şihr'i yağmalamaktan da çekinmiyorlardı. 1535 yılında Şihr hakimi Sultan Bedr, esir ettiği 35 Portekizliyi Osmanlı hükümdarına gönderdiğinde şüphesiz bir kurtarıcı arıyordu⁴⁷¹.

⁴⁶⁷ Ömer Lütfi Barkan, "H.933-934(M.1527-1528) Mali Yılına Ait Bütçe Örneği", İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası, c.15, S.1-4, Ekim 1953-Temmuz 1954, s.291. Cidde iskelesinin geliri, Mekke Şerifi ile Osmanlı yönetimi arasında pay edilirdi. 1426'da Mekke Şerifi, Memluk sultanına mağlup olmuş ve Cidde limanının gelirini Memluklulara terk etmeğe mecbur kalmıştır. Ş.Tekindağ, "Memluk Sultanlığı Tarihine Toplu Bakış", s.27.

⁴⁶⁸ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.95

⁴⁶⁹ H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.385.

⁴⁷⁰ S.Özbaran, a.g.m., s.98.

⁴⁷¹ S.Özbaran, a.g.m., s.98.

Kızıldeniz ile ticarete bulunan Hint devletlerinden biri de Açe Sultanlığı idi. Gucerat gemileriyle Sumatra'nın baharatı Kızıldeniz'e gönderiliyordu. Sumatra'dan Kızıldeniz'e 1534 tarihinde baharat gönderilmiştir. Ancak Diogo da Silveira komutasındaki bir Portekiz donanması Kızıldeniz'in girişinde Babe'l-Mendeb boğazı açıklarında Sumatra ve Gucerat'tan bir miktar gemiyi engellemiştir⁴⁷². Boxer, Sumatra'nın Kızıldeniz'e baharat ihraç etmeye başladığı tarih olarak 1530'ları veya en geç 1540'ların başını kabul eder⁴⁷³.

Venedik Arşivlerinde bulunan bir belgeye⁴⁷⁴ göre, 1535-1536 tarihlerinde bu ülkenin Trablusşam, Beyrut ve Şam ile olan ticareti en az 1.403.180 sikke altundur. Bir padişah fermanı olan söz konusu belge Şam, Beyrut ve Trablus kadılarına gönderilmiş ve Venediklilerin gümrük borçlarıyla ilgidir. "... Trablus iskelesinde bahardan ve amed ve reft olan meta'dan külliye yüzde beş akçe gümrük alınıp bu vech üzere İbrahim nâm kimesne Trablus iskelesini ve ona tabi olan aklamı iltizam etmiş idi. Öyle olsa ol tarihte Trablus iskelesine çıkan Venedik Efrenci tacirlerinin zimmetlerinde aşirden ve gümrükden amil-i mezbûr tahvilinden yetmişbin yüzellidokuz sikke altun kalub, sabıkan Şam Baylosu olan Antonio Marselio kefil olub ol vecihle sicillat olunmuş imiş. Haliya Venedik Beğleri canibinden Asitane-i Sa'adetime gelen elçi Stefeno Diopolo zikr olan altunu kanun-ı kadim üzere almayub mezkûr amilin ihdas ettiği bid'atları olmuşdur deyu arz eyleyüb, bid'atla olan altun def olunmak babında...". Belgeden de anlaşıldığı gibi, ticareti yapılan mallardan 1535-1536 yıllarında Venediklilerin gümrük borcu sadece 70.159 altun sikkedir. Gümrüğü peşin ödenen ticaret malları hakkında ise bilgimiz yoktur. Belgenin girişinde de ifade edildiği üzere, buradaki gümrük gelirlerinin önemli bir kısmını baharat ticaretinden alınan gümrükler oluşturmaktaydı.

Süleyman Paşa'nın Diu seferi (1538) Portekizliler üzerinde büyük bir korku oluşturdu. Portekiz kralı bu seferi müthiş bir tehlike olarak görüyor ve Hindistan'daki komutan ve askerlerini büyüyen Türk tehdidine karşı uyarıyordu. Süveyş'te bulunan Osmanlı donanmasının her an yeni bir sefere çıkması ihtimali Portekizlileri çok

⁴⁷² C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.415-416.

⁴⁷³ C.R.Boxer, a.g.m., s.417.

⁴⁷⁴ M.Tayyip Gökbiçgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri", *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, c.I, S.2, 1964, s.191-192, Vesika 65.

korkutuyordu⁴⁷⁵. Osmanlıların karada ve topçulukta üstün olmaları karşısında, kendilerini denizlerde üstün gören Portekizliler donanmalarının daha da kuvvetli hale getirilmesini istiyorlardı. Hindistan'dan Portekiz kralının kardeşi Infanta Dom Luis'e yazılan bir mektupta Portekizlilerin karada zayıf oldukları, kalelerinin deniz olduğu, Hindistan'da sadece 2.000 Portekiz askerinin bulunduğu ve donanmalarının eskidiği belirtiliyordu⁴⁷⁶. Hint Okyanusu'nda bulunacak kuvvetli bir Osmanlı donanması, Portekizlilerin sonunu hazırlayabilirdi. Bu sebepten 1541'de Kızıldeniz'e hareket eden Portekiz donanması Süveyş koyunun girişinde Türk topları ile karşılaştı. Portekiz donanması çaresiz geri çekilmek zorunda kalmıştır⁴⁷⁷.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, Portekizlilerin engelleme gayretlerine rağmen, miktarı konusunda yeterince bilgiye sahip olmadığımız Hint malları, Kızıl Deniz ve Basra Körfezi yolu ile Osmanlı topraklarına ulaşıyor ve buradan Batı'ya da sevk ediliyordu. Şüphesiz bu ticareti, Hint Okyanusu'nda Portekiz engeline çarpmadan hedefine ulaşabilen gemilerin yükleri oluşturuyordu. 1540 tarihinde de Portekizliler, Hindistan ile ticaret yapan bazı gemilere el koymuştur. Aden kalesine top atışı yaparak geçen Portekiz donanması, birkaç gemiyi alıkoyup içindeki 300 Müslümanı esir ve çok miktardaki mallarını ele geçirmişlerdir. Ağustos 1540'da da Moha'dan Hindistan'a gitmekte olan kök boya ile dolu bir gemiye, el-Şihr limanında Portekizliler el koymuşlardır. Fakat bir miktar para karşılığında Hism'de serbest bırakmışlardır⁴⁷⁸. 26 Şubat 1542'de Portekizlilerin bir grabı, Türklerin faaliyetleri hakkında bilgi toplamak üzere el-Şihr limanına gelmiştir. O sırada Hindistan'dan baharat getirmiş üç gemi limanda demirlemişti. Portekizliler, bunlardan 2.000 eşrefi ceza aldılar. İki tekneye de el koydular. Fakat 200 eşrefi ceza ile bunları da serbest bıraktılar⁴⁷⁹. Bu tür Portekiz engellemeleri ticaretin devam ettiğini göstermekle beraber, tüccarların karşılaştıkları zorlukları da göstermektedir.

Türkler, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda hareketlenmeye başlamışlardı. Portekiz donanması Masavva ve Sevvakin'de ticari faaliyetlerde bulunan Türk

⁴⁷⁵ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.386.

⁴⁷⁶ S.Özbaran, a.g.m., s.102.

⁴⁷⁷ S.Özbaran, a.g.m., s.103.

⁴⁷⁸ R.B.Serjeant, *The Portuguese off The South Arabian Coast, Hadrami Chronicles*, Oxford 1963, s.98,100.

⁴⁷⁹ R.B.Serjeant, a.g.e., s.105.

tüccarları ile karşılaşmış, Türk kadırgaları Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda görülmeye başlamıştı. Türk kadırgaları Kızıldeniz'e girişi ve çıkışı denetliyorlardı⁴⁸⁰.

Yüzyılın başında Portekizlilerin büyük darbe vurduğu Levant ticaretinin kaderi değişiyor muydu? Bazı tarihçilerin 1540, bazılarının da 1550 yıllarında vuku bulunduğunu tespit ettikleri Doğu Akdeniz'deki baharat ticareti canlanması, 1538 Diu ve 1541 Süveyş seferlerinin neticesi miydi? Bu yılları ihtiva eden ne Türk Arşivlerindeki belgeler ve ne de Avrupalı araştırmacıların eserleri konuyu, tam olarak aydınlatamamaktadır. Bu yıllarda Türk-Portekiz mücadelesi, askeri hareketin yanında bazı barış görüşmelerine de sahne olmuş, ancak yukarıda da bahsettiğimiz gibi bundan bir anlaşma neticesi çıkmamıştı.

2.3.Ticaretin Canlanmaya Başlaması

Braudel, kesin rakamlara sahip olmadığımızdan Doğu Akdeniz ticaretinin canlanma tarihinin tartışmalı olduğunu, Hermann Kellenbenz'in 1540'ı önerdiğini, kendisinin ise Vitorino Magalhaes Godinho ile birlikte 1550'leri kabul ettiğini belirtmektedir⁴⁸¹. C.R.Boxer ise Sumatra adasından Kızıldeniz'e baharat ihracatının başlama tarihi olarak 1530'lar veya 1540'ların başını söylemenin daha emniyetli olduğunu ve genellikle söylendiği gibi 1560'lar olmadığını belirtir⁴⁸². Herbert Heaton'a göre ise, 1520'lerden itibaren Portekiz ablukası zayıflamaya başlamış, yönetim beceriksiz ve yoz hale gelmiştir. En geç 1540'dan itibaren mallar bir kez daha Halep ve İskenderiye'den büyük miktarlarda olmak üzere Venedik, Ragusa, Marsilya ve diğer limanlara akmaya başlamıştır⁴⁸³. 1534'de Sumatra'dan Kızıldeniz'e baharat ihraç edilmeye başlanmış ve bu tarihte bir miktar gemi Kızıldeniz girişinde engellenmiştir⁴⁸⁴.

⁴⁸⁰ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.104

⁴⁸¹ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (Çeviren Mehmet Ali Kılıçbay), c.I, İstanbul 1989, s.383.

⁴⁸² Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.417.

⁴⁸³ Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağdan Sanayi Devrimine*, (Çeviren M.Ali Kılıçbay), Ankara 1985, s.218.

⁴⁸⁴ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.417.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi, Venedik arşivlerinde bulunan bir belgeden 1535-36 yıllarında Suriye’de Venediklilerin en az 1.400.000 altınlık ticaret yaptıklarını anlıyoruz. Zira 70.179 (alış veriş yapılan malın %5’i) sikke altın gümrük borçları kalmıştır⁴⁸⁵. Gümrük borcu, bir çok malın ticaretinden kalmasına rağmen, belgede sadece baharatın adının geçmesi, baharatın bu rakam içinde en önemli kalem olduğunu göstermektedir. 1545 yılına ait Bursa Gümrük kayıtlarında, Avrupalıların Bursa’dan baharat aldığına dair bilgiler vardır⁴⁸⁶. Venedik arşivinde bulunan diğer bir belgeden de, 1546 yılında Bursalı bir tüccarın Venedik’e 4.200 sikke altınlık 10.000 lodra baharat ve esbab götürdüğünü anlıyoruz⁴⁸⁷. 1548 yılına ait Bursa Şer’iye Sicillerindeki bir kayıta ise, Bursa’dan Macaristan’a 110 kantar⁴⁸⁸ (6.208 kg) baharat gönderildiğine dair bilgiler vardır⁴⁸⁹. Bu belgelerden, Hindistan baharatının Bursa’ya kadar ulaştığı ve buradan Macaristan ve Venedik’e kadar pazarlandığı anlaşılıyor. Ümit Burnu’nun keşfinden önce Hindistan baharatı, Mekke yolundan kervanlarla Bursa’ya kadar ulaşmaktaydı. Buradan Venedik ve diğer Avrupa ülkelerine hatta Karadeniz’in Kuzey kesimlerine kadar ulaştırılıyordu⁴⁹⁰. Bu yol yeniden canlanmış olmalıdır.

1540’lardan itibaren Avrupa’da baharat fiyatlarının düştüğü görülmektedir. Kızıldeniz yoluyla baharat gelmesi, Avrupa’daki Portekiz tekeli kırarak fiyatların düşmesinde etkili olduğu anlaşılıyor. Bundan özellikle Lizbon etkilenmektedir. Çünkü Portekiz baharatının uzun deniz yolculuğunda lezzetini kaybettiğine inanılmaktadır⁴⁹¹.

1545 yılında Malakka kaptanı olarak iki kez hizmet etmiş olan Pero de Faaria, Guceratlıların Atjeh (Açe) ve Kedah’dan biber ihraç ettiklerini, Goa’dan kralına yazıyordu. 8 Mart 1546’da Kral Dom Joao III de, Goa valisine Kızıldeniz baharat ticaretinin yeniden canlandığı ile ilgili almış olduğu rapor hakkındaki şikayetini yazmıştır⁴⁹². Portekiz kralı, Osmanlı topraklarından çıkan tüccarların Bengal ve Pegu’ya kadar gidip ticari faaliyette bulunduğunu belirtiyor ve bundan endişelerini dile

⁴⁸⁵ Gökbilgin, “Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri”, s.191.

⁴⁸⁶ Halil İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, London 1995, s.127.

⁴⁸⁷ Gökbilgin, a.g.m., s.137, Vesika 7.

⁴⁸⁸ Anadolu’da 1 kantar=56.443 kg.’dir. W.Hinz, a.g.e., s.34.

⁴⁸⁹ F.Dalsar, a.g.e., s.192.

⁴⁹⁰ H.İnalçık, “Bursa: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, s.204.

⁴⁹¹ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.368.

⁴⁹² C.R.Boxer, “A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600”, s.416.

getiriyordu⁴⁹³. Bu sıralarda Açe Sultanlığı'nın Portekizliler ile olan mücadelelerinde başarılı olduğu, hatta bazı Portekiz tüccar gemilerini ele geçirdikleri anlaşılıyor. Bu yüzden Portekizliler, gemilerini Malakka'ya konvoy halinde göndermek mecburiyetinde kalmışlardır⁴⁹⁴.

Hindistan ile bağlantılı Doğu Akdeniz'deki Osmanlı şehirlerinde de ticari trafiğin yoğunlaşmaya başladığını görmekteyiz. Halep şehrindeki Efreñç Gümrüğü Mukâta'ası, yani Avrupa'dan gelen malların satışından alınan gümrük mukâta'ası 1519'da 20 bin akçe ve akmişe dellaliyesi mukâta'ası 5.200 akçedir. Bu iki mukâta'a 1526'da birleştirilmiş ve 200 bin akçeye iltizama verilmiştir. 1536'da da 200 bin akçe olan bu mukâta'a, 1550'de 333.333 akçeye iltizama verilmiştir. Ayrıca 1550'de Avrupa kumaş bez ve dokumaların satışından alınan vergiler ayrı bir mukâta'a haline getirilmiş ve 53.333 akçeye iltizama verilmiştir⁴⁹⁵. Avrupa malları, bölgede daha çok baharat ile değiştirildiği için, ticaret hacminin artması, baharat ticaretinin arttığının da bir göstergesidir.

1540 tarihli Osmanlı-Venedik anlaşmasına göre, eskiden beri te'amül halinde cereyan eden iki Venedik mavnasının Mısır İskenderiye'sine, iki mavnasında Trablus ve Beyrut iskelelerine "esbab ve meta'ları" ile gelip gitmeleri, alış veriş etmeleri kabul edilmiştir⁴⁹⁶. Halep'in antreposu durumunda bulunan Trablus'un, 1547 tarihli kanunnamesinden de bölgede önemli gelişmeler olduğunu anlıyoruz. 1547 tarihinden kısa bir zaman önceye kadar, Trablus'a sadece "hurda gemiler" in uğradığı ve bunlara ait gümrük tarifesinin bulunduğu kanunnameden anlaşılmaktadır. 1547 tarihinden kısa bir süre önce ise "şivânî" tabir edilen ve Beyrut iskelesine gelen gemilerin Trablus'a da gelmeye başladığı anlaşılmaktadır. Şivânî gemilerin daha büyük ve gelişmiş olduğu tahmin edilebilir. Çünkü daha önceki hurda gemilerden alınan vergiler ile şivânî gemilerden alınacak vergiler ihtilaf konusu olmuş ve bu konuda gerek gemi sahiplerinin ve gerekse gümrük memurlarının şikayetleri başkente kadar ulaşmıştır⁴⁹⁷. 1535'de

⁴⁹³ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.111.

⁴⁹⁴ C.R.Boxer, a.g.m, s.417.

⁴⁹⁵ E.Çakar, a.g.t. , s.286.

⁴⁹⁶ M.Tayyip Gökbilgin, "Osmanlı-Venedik Münasebetleri", Kanunî Armağanı, Ankara, 1970, s.174.

⁴⁹⁷ 954/1547 tarihli Trablus(şam) sancağı kanunnamenin girişinde, "İskele-i mezbûrede kadîmden Şivani gemileri gelmeyüb Beyrut iskelesine çıkub anda bazar olunub Beyrut kanunu üzere resm-i gümrükleri alınurmuş. Sonra Şivani gemileri Trablus iskelesine gelür oldukta iskele-i mezbûrede Şivani kanunu olmayub bazı hurda gemilerden cüz'i resm alınub Şivani gemileri halkı şimdide değün bu iskeleye gelen hurda gemilerin kanunı ne ise ol mikdar verüb ziyade vermezüz deyü niza'edüb ve Trablus iskelesi

Bağdat'ın fethi, Halep güzergahının canlanmasını ve Trablus iskelesine gelen gemi miktarını artırmış olmalıdır.

1545-46 yıllarında Kızıldeniz yolunun önceki yıllara göre canlılık kazandığı, Osmanlı kadirga ve ticaret gemilerinin Hint okyanusuna serbestçe açılabilirdiği anlaşılmaktadır. Tarih-i Şihri 951(1544-1545)'de Osmanlı kadirgalarının Şihr açıklarında mal yüklü bir Portekiz kalyonunu zaptettiğini belirtmektedir⁴⁹⁸. Osmanlılara ait 8 kalyote ve bir catur'un Maseira adaları civarında dolaştıkları, Kişn(Cexem) limanında Osmanlılara ait 2 kalyote ve 3 fusta'nın bulunduğu, 1546 Ağustos'unda 4 Osmanlı kalyotesinin önce Kişn'e gidip orayı bombaladıktan sonra Dofar'a ulaşarak, orayı Osmanlı egemenliğine soktukları anlaşılmaktadır⁴⁹⁹.

Lane'in tahminlerine göre 1560'da, Venedik'e Vasco Da Gama'nın Hindistan yolunu keşfinden önceki dönemde olduğundan daha fazla karabiber gelmektedir. Kızıldeniz'deki baharat yüklü gemi taşımacılığı Lizbon'un ihracatına eşitlenmiş, bazen de geride bırakmıştır. Ve bu durumda Avrupa'nın karabiber tüketimi 1500-1560 arası çok artmış, muhtemelen iki katına çıkmıştır⁵⁰⁰.

Bütün bu bilgiler ticaret hacminin miktarının ne kadar olduğunu, bunun ne zaman artmaya başladığını tam olarak açıklamaktan uzak olmakla beraber, 1535'lerden itibaren bir hareketlenmenin başladığını ve 1545'lerde trafiğin yoğunlaştığını, gerek Kızıldeniz-Hindistan hattında ve gerekse Basra-Halep hattında, Ümit Burnu'nun keşfinden sonra başlayan sis bulutlarının yavaş yavaş dağılmaya, eski güzel günlere doğru yelken açılmaya başlandığını söyleyebiliriz.

eminleri şimdiye değin Beyrut'a varub ne vechile gümrük veregeldiğüz ise bu iskelede dahi ol üslub üzere gümrüğümüz alnur deyü dava edüb ümena ve tüccar-ı efrenc câniblerinden nice defa Asitane-i Sa'adet'e arz olunub mirâren ahkâm-ı şerife vârid olduktan sonra mabeynlerinde ittifakla mukarrer olub bil-fi'il cari olan kanunları budur ki, zikr olunur...Venedik cânibinden ve Francise vilâyetinden ve Sakız'dan ve Kıbrıs'dan vel-hasıl külliyen Diyâr-ı Efrenc'den gelen tüccardan..." Kuyûd-ı Kadime 203, s.1.

⁴⁹⁸ R.B.Serjeant, *The Portuguese Off The South Arabian Coast*, Oxford 1963, s.106.

⁴⁹⁹ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.110.

2.4. XVI.Yüzyıl Ortalarından İtibaren Hindistan Ticaretinin Gelişmesi

Hint Okyanusu çevresinde, Portekiz ilerlemesinin rahatsız ettiği, ancak yok edemediği, eski trafiği yönlendiren güçlü ticari şirketler yaşamaya devam etmiştir⁵⁰¹. Doğu yönündeki Akdeniz ticareti araçlar açısından cazibesini hiç kaybetmediğinden, onu ancak güç kullanarak engellemek mümkündü. Bu yüzden Portekizliler, Akdeniz ticaretini engelleyebilmek için sıkı önlemler almışlardı. Portekizlilerin Hindistan'daki bu sıkı önlemleri ancak bir süre devam edebilmiş, zamanla denetimler kendiliğinden gevşemiştir. Hindistan'da çok geniş bir mesafeye yayılan Portekiz varlığı sonuçta muazzam, ama narin bir imparatorluğa ulaşmıştır. Oysa Portekiz bu geniş şebekeyi, kaleleri, maliyetli donanmaları besleyecek kadar zengin değildi. Bu zayıflık Portekizlilerin hemen gümrükcüler haline dönüşmesine yol açmıştır. Fakat gümrükler mal dolaşımı olması halinde verimlidirler. Burada birden bire zengin olmak isteyen ve uzaktaki hükümetlerin emirlerine kulak asmayan Portekizli memurların rüşvetle mal sevkıyatı ortaya çıkmıştır⁵⁰².

Osmanlı Devleti'nin, 1552'de Piri Reis ve 1554'de Seydi Ali Reis idaresinde Hint Okyanusuna donanma göndermesinden sonra, bu denizde büyük askeri hareketler görülmemiştir. Zaman içerisinde Türkler ve Portekizliler arasındaki ilişkiler belli bir durgunluğa girmiş⁵⁰³, devletler tarafından desteklenen küçük korsanlık hareketleri dışında büyük askeri çatışmalar çıkmamıştır⁵⁰⁴. Bu sebepler, ticaretin Akdeniz'e yönelmesini teşvik etmiştir.

5 Mayıs 1566 tarihli Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, "Dergah-ı mu'allama mektub gönderüb, Portugal canibinden sabıkan vârid olan elçinün ahvali neye müncer olub mâbeynde sulh mukarrer midür, degil midür? deyu bir tarikle Hürmüz tarafına ademler gönderilüb, bi'l-fi'l Portugal canibine revâne olan ademleri

⁵⁰⁰H.Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, s.218.

⁵⁰¹F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.368.

⁵⁰²Braudel, *a.g.e.*, c.I,s.369.

⁵⁰³ Örnek olarak Hürmüz'deki Portekiz hakimiyetinin Osmanlılar tarafından kabul edildiğini, buradaki Portekizli idarecilerle Osmanlılar arasında ilişkilerin belli bir seviyede olduğunu, 1552 ve 1575 tarihli Basra Kanunnamelerinden anlıyoruz. "...Kâide-i itlâk-ı feytur-ı kaptan-ı Hürmüz

Hürmüz'de her kaptan 3 yıl hükümet edermiş. Ol zamanda Basra'da dahi kaptan cânibinden feytur oturmuş. Kaptan cânibinden gelen mühür mektub mücibince esbabından Basra'da nesne alınmayub mutlak olurmuş. Ve Basradan kaptan için alınan at ve sair metâ' ve akmişeden nesne alınmayub mutlak olurmuş. Girü eyle ola". Bk. Ek 2.

⁵⁰⁴F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.370.

gelmedi diye mektubları vârid olub deryada dahi kimesneyi rencide eylemeyüb Basra'ya gemiler gelüb gidüb Cezayir canibi ve gayri ve re'âya vü berâya âsûde hal olub du'âda oldukların i'lâm itdüğün ecilden buyurdumki :

Hükm-i şerîfüm varıcak göresin; madem ki, kral-ı mezbûr diyar-ı Hind'e deryadan varub gelen tacirlere dahl ü taaruz itmeye ve ol canibe gelen tacirleri emn ü emân ile ticaretleri için gelüb gideler, sen dahi istimâlet virüb beğlerbeğliğine müte'allik olan benderleri işledüb din ü devlet-i hümâyûnuma layık olanıyla amel idüb hıfz u hırâset-i memleket ve zabt u siyanet-i raiyyetde ... ol tarafda ırz-ı saltanat-ı hümâyûnuma mugayir iş olmakdan ziyade sakınasın" denilmektedir⁵⁰⁵. Bu ifadeden, Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'ndeki limanları ile Hindistan limanları arasındaki ticari trafiğin oldukça serbest işlediği ve Portekizlilerin herhangi bir müdahalede bulunmadıklarını anlıyoruz.

Kızıldeniz'de tahtaları birbirine çakılmamış, hindistan cevizi liflerinden yapılmış iplerle bağlı bir yelkenli topluluğu gezmektedir. Burada ayrıca kadırgalar da görülmektedir. Küçükü büyüklü tekneler gerek Aden üzerinden, gerekse Habeş kıyılarından Kuzeye doğru Hint, Sumatra, mallarını ve bütün İslâm dünyasının hacılarını taşımaktadır. Baharat, Kızıldeniz'e her yılın Mayıs ve Kasım'ında gelmektedir. Kızıldeniz'in kapısı böylece ardına kadar açılmış olmakta, geniş bir ticaret buraya yığılmaktadır. İçerisinde Çin'den gelen pahalı porselenlerin de yer aldığı külliyyetli bir mal akımı, en ucuzundan en pahalısına kadar pamuklu dokumalar, çay, baharat, ham ipek, ipekli kumaşlar, madeni eşya görülmektedir⁵⁰⁶. Aralarında çok büyük bir farkla birinci sırayı alan karabiberin yer aldığı baharat, 1554-1564 arasında yıllık 20-40 bin kentallik⁵⁰⁷ (980.000-1.960.000 kg.) bir hacme ulaşmıştır. 1554'de sadece Venedikliler İskenderiye'den 6 bin kentallik (294.000 kg.) baharat almışlardır. Venedik, İskenderiye ticaretinin bir bölümünü, en fazla yarısını temsil etmektedir. Batının ticaretine, her zaman büyük miktarda olan Doğu ülkelerinin tüketimlerini de eklemek gerekmektedir. 1560-64 yılları arasına ait Kahire konsolosluk belgelerinin bir nüshasında, sadece Venediklilerin alımları için 12 bin kentallik (588.000 kg.) bir rakam verilmektedir⁵⁰⁸. 1561 yılında Lizbon'a, Türklerin Hint Okyanusunda 20 bin kental

⁵⁰⁵ Mühimme 6, s.517, H.N.1127.

⁵⁰⁶ H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine, s.219.

⁵⁰⁷ 1 kental 49 kg. W.Hinz, a.g.e., s.16.

⁵⁰⁸ F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.370.

(980.000 kg.) kadar Portekiz karabiberine el koydukları haberi gelmiştir. Hatta Portekiz Hindistan'ı kral naibinin hükümdara karşı isyan ettiği ve krallık donanmasının karabiberini Mısır'a yolladığı söylentileri çıkmıştır⁵⁰⁹. Bu söylentileri doğrulayacak nitelikte, 1562'de Şam'a hac kervanları tarafından getirilen baharattan alınan gümrük, 110 bin altın dukaya yükselmiştir⁵¹⁰. Avrupalı tüccarlar, Şam'dan baharatı alarak Beyrut'tan Avrupa'ya gönderiyorlardı. Diğer taraftan Şam'dan Bursa ve İstanbul'a büyük miktarda baharat sevk ediliyordu. Buralardan da Balkanlara ve Karadeniz'in Kuzeyine gidiyordu.

1564'de Portekiz hizmetindeki bir casus, bu trafiği 25 bini karabiber olmak üzere 30 bin kental (1.470.000 kg.) olarak tahmin etmektedir. Kahiredeki Venedik konsolosu 1565 Mayıs'ında Cidde'den gelen 20 bin kental (980.000 kg.) karabiberden söz etmektedir. Bu tarihte daha Gucerat, Kalküta ve daha başka yerlerden gelecek kervanlar beklenmektedir. Ve ayrıca 23 tekne Ağustos'da Cidde'ye mal boşaltacaktı. Verilen rakamlardan baharat ticareti, 30-40 bin kental arasında bir rakama oturtulmaktadır⁵¹¹. Bunlardan Kızıldeniz'den şimdiye kadar hiç olmamış miktarlarda baharat ve karabiber geçtiği sonucuna ulaşılabılır. Bu miktar aynı zamanda Lizbon'a ulaşan miktara en azından eşittir⁵¹². Bu gelişmelerden Avrupa'nın karabiber tüketiminin 1500-1560 arasında çok arttığı anlaşılmaktadır. Muhtemelen iki katına çıkmıştır. XVI.yüzyıldaki gümüş para bolluğu ve bunun yol açtığı enflasyonist ortam ile demografik büyüme, Akdeniz ticaretinin gelişmesini sağlamıştır⁵¹³.

Diogo do Couto(bu dönemde en güvenilir Portekiz kaynağı), Açe'den Kızıldeniz'e yüklenen gemilerin Maldive adaları arasındaki kanallardan geçtiklerini ve Portekizlilerin burada onların yolunu kesmeye çalıştıklarını ifade etmektedir⁵¹⁴. Mart 1565'te Portekiz donanmasından 2 kalyon ve 4 galliot, Açe'den geldiği sanılan gemilerin yolunu kesmek için gönderilmiştir. 1 Portekiz kalyonu, pek çok topla techiz edilmiş Türk ve diğer milletlerden 400'den fazla adam taşıyan Açe'den gelen büyük bir gemiyle karşılaşmıştır. Şiddetli bir mücadeleden sonra, her iki gemi de tutuşup, tahrip

⁵⁰⁹F.Braudel, a.g.e., c.1,s371.

⁵¹⁰ H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.127.

⁵¹¹F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.371.

⁵¹²H.Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, s.218.

⁵¹³İmmanuel Wallestein- Faruk Tabak, "Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz ve Avrupa Dünya Ekonomisi(1560-1800)", *Osmanlılar*, c.3, Ankara 1999, s.203.

olmuştur. Daha sonraki gayretler de, 1566-67 yıllarında Açe'den Kızıldeniz'e gelen gemilerin yollarını kesmek için yapılmıştır. Kahire'deki Venedik kaynaklarına göre Açe'den 1565'de 3 gemi gelmiş ve diğer ikisi de beklenmekteydi. Fakat bunlardan birisi bizim yukarıda belirttiğimiz gibi tahrip edildi. Buna ilaveten 5 Sumatra gemisi ve diğer limanlardan 20 gemi Cidde'ye ulaşmıştı. 1566'da Baticalao'dan 3 gemi ile birlikte Atjeh'den diğer 5 gemi, 24 bin kantar (1 kantar, Arap ülkelerinde 45 kg., Cenova'da 47,6 kg⁵¹⁵.) karabiber ile Cidde'ye ulaşmıştır. Portekizlilerin Goa'daki Genel Valisi Noronha'nın Aralık 1566'da Lizbon'a gönderdiği bir mektupda, Kızıldeniz'e Sumatra'dan yılda 20-25 bin kental karabiberin ulaştığı belirtilmektedir. Aynı mektupda Lizbon'a ulaşan karabiberin ise, 10-12 bin kental olduğu ifade edilmektedir⁵¹⁶. Açıkça 1554-67 yılları arasında, Portekizlilerin engelleme çalışmaları başarısız olmuştur. Bu başarısızlıklardan sonra 1569'lar civarında, Portekizliler bu engelleme girişimlerini terk etmişlerdir⁵¹⁷.

1570'li tarihlerden sonra, Mühimme Defterlerinde baharat mukâta'ası ile ilgili kayıtlar da artmaktadır. Şam'da büyük meblağlara ulaşan bac-ı baharın tahsilinde bazı yolsuzlukların yapıldığı, satılan yük hesabına göre tahsil edilen paranın daha fazla olması gerektiği belirtilerek, Şam Defterdarı'nın ve Halep Beylerbeyi'nin konuyu araştırması istenmiştir⁵¹⁸.

1571 yılında ilk defa olarak, Halep'te mîzân-ı harîr gibi bir baharat mîzânı kurulması ve Han-ı Cedid'de faaliyetini sürdürmesi için emir gönderilmiştir⁵¹⁹.

⁵¹⁴ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.418.

⁵¹⁵ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.443.

⁵¹⁶ C.R. Boxer, a.g.m., s.419.

⁵¹⁷ C.R.Boxer, a.g.m., s.419-420.

⁵¹⁸ *Mühimme* 9, s.15,32, H.N.38, 87, Ramazan 987/ Ekim 1579

⁵¹⁹ Halep Kadısı ve Defterdarına gönderilen hükümde, "Senki Haleb Defterdarısın südde-i sa'adetime mektub gönderüb mahrise-i Haleb'e gelen baharın şimdiye dek bir mu'ayyen yeri olmayub müteferrik yerlere nüzul itmeğle bahar bazar olmalı oldukta eminler kapanlarına uydurub hanlara ve hanelere varub bazar olan baharı kapanlayub kanun üzere öşürlerin alurlardı. Lakin şimdi Haleb'e dahil olan baharın resm-i tamgası zayi olmamak için halâ bina olunan Han-ı Cedid'e nüzul eylemek ferman olunmağla tamam zabt olunmuştur. Amma bahar terazi ile vezn olunmayub kapan ile vezn olunmağla çok muvazaaya mütehammil olub, herkes kapan ilminden habir olmamağla öşrü eksik virmek için bayi' ile müşteri ve kapancı ittifak edüb bahar vezn olundukta yüz batmanı elli-altmış batman yazdırmağla şimdiye değin mal-ı mirîye küllî zarar olduğu mukarrer olduğun ve şimdiden sonra zayi olmamak için han-ı mezbûrda mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân va'z olunub bey' ve şira olunub bahar vezn olundukta ol mîzânda ol batmanlar ile vezn olunub herkes baharın mikdarın görüb bilib ol vecihle deftere kayd olunub ana göre mirî öşr alınub ol handan gayri yerde ve ol mîzândan gayri mîzânda vezn olunmazsa mirîye küllî nafi olduğun arz eylemişsin. İmdi mal-ı mirîye nafi olanı ile amel eylemek emr edüb buyurdum ki, vüsul buldukta arz olduğun üzere zikr olununan Han-ı Cedid'de mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân kurub

Belirtilen tarihe kadar baharattan satıldıkları yerlerde vergileri alınmaktaydı. Baharat ticaretindeki canlanma ve büyük miktarlarda baharat gelmesi üzerine, devlet tahsil edeceği vergileri tam olarak tahsil edebilmek ve vergi kaçırmayı önlemek için Halep'te bir baharat mîzânı kurulması için emir göndermiştir.

Hint Okyanusu kıyısındaki karışıklıklar, zaman zaman bölgedeki ticareti etkilemiştir. Türklerin, 1567'de Süveyş'de 40 kadırgayı, 1568'de Basra'da 20 kadırgayı Portekizlilere karşı hazırladıkları belirtilmektedir. Fakat 1568'de Arabistan'da karışıklar çıkmış, özellikle Yemen'deki karışıklıklar uzun sürmüş ve bölgedeki düzen ancak 1573'te sağlanabilmiştir. 1570'te Portekiz baharat örgütlenmesinde değişiklikler olmuş, Portekizliler buradaki durumlarını güçlendirmişlerdir. Portekiz kral naibi, eski yıllarda Kalküta'dan Mekke'ye her yıl 16 veya 18 gemi giderken, şimdi alınan tedbirler sayesinde bu sayının ikiye düşürüldüğünü belirterek övünmektedir⁵²⁰. Nisan 1574'e ait bir Venedik Konsolos raporunda, Halep'e İran'dan ipek balyalarının gelmediği belirtilmekte; buna karşılık anayolun, yeniden Suriye haline gelmişe benzediği baharat konusunda hiçbir yakınma yoktur. 1574 yılına ait bazı tüccar mektuplarının rastlantısı içinde, Fransız teknelerinin Suriye'de olduğu (Ocak 1574), bir Fransız kayığı(3 Nisan), bir Venedik kadırgasının (Mart), Trablus'ta olduğu belirtilmektedir. Ve bu tekneler, Hindistan cevizi kabuğu, chotoni, arsenik, pamuk ipliği, baharat, zencefil ile doludurlar. 12 Mayıs 1575'de bir Girar'da kadırgası, pamuk, ipek, baharat yüklemiştir⁵²¹.

1578 yılına ait Marsilya belgelerinde, Suriye'deki Hindistan cevizi alımlarından bahsedilmektedir. 1579'da Halep'ten yollanan bir ticari mektup, iki Venedik teknesinin yola çıktığını bildirmektedir. Bir üçüncüsü de Kıbrıs tuzlarında kışlamaktadır. Trablus sahiline Ocak akıntısıyla ulaşmayı hedeflemektedir. Tekne gelişlerinin bolluğu kural olduğu üzere yünlü kumaşların fiyatlarını düşürmüş ve gelecek teknelerin iyi kumaş getirmeleri istenmiştir. Halep'ten gönderilen 12 mayıs 1579 tarihli bir mektup, 200 yük baharatı taşıyan ve Sufi'nin uyrukları olan İranlı ve Hıristıyan tüccarların refakat ettikleri bir kervanın geldiğini bildirmektedir. Cumartesi günü çok büyük bir pazar kurulmuştur.

kifayet miktarı tamam ayar dirhemler ve batmanlar tedarük eyleyüb, tamgalatturub mîzân-ı mezbûre tayin eyleyüb tenbih eylesin ki, min ba'd gelen bahar doğru han-ı mezbûre nüzul edüb adet ve kanun üzere vezn olunub, vezn olan baharın miktarı ma'lûm olduktan sonra vech-i meşruh üzere deftere kayd olunub ana göre mirîye aid olan öşrün mirî için zabt etdirüb han mezbûrdan gayr-i yerde ve mîzân-ı mezkûrdan gayr-i mîzânda baharı vezn etdirmeyüb mirîye aid olan mahsüle gadr eylemeyesün". Mühimme 14, s.100, H.N.133, 2 Muharrem 979/27 Mayıs 1571.

⁵²⁰F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.373.

Ağustos'ta da Suriye'deki Venedik konsolosu, ipek ve baharattan yana zengin iki Venedik navesinin yola çıktıklarını bildirmektedir. Nihayet aynı yılın 4 Temmuz'unda Toskana kadırgaları, aldıklarının dökümünü yaparlarken envanterlerine 17 parça abanoz (205 libre⁵²²), şeker (936 libre), 1 ballete ipek (102 libre), günlük (1185 libre), karanfil (1114 libre), hindistan cevizi(236 libre), karabiber (7706 libre) kaydetmişlerdir⁵²³. 1582'de Bursa'da baharat gümrüğü 7.250 altın dukaya ulaşmıştır. Bu rakam 1487 yılındaki gelirin 4 katı civarındaydı⁵²⁴. 10 Nisan 1583'de Marsilyalı bir tüccar "Halep'te çok baharat olmasına rağmen karabiber fiyatlarının arttığını ve bu anlaşılabilir bir şey değildir" diye yakınmaktadır. John Eldred 1583'te Trablusşam'ı Hristiyan tüccarlar tarafından en çok ziyaret edilen liman olarak ve Halep'i de çok kalabalık olarak tasvir etmektedir. Bağdat'la Halep arasında muazzam bir transit ticaretinin olduğunu belirtmektedir⁵²⁵. 25 tane Türk kadırgasının bulunduğunu kaydettiği Basra'ya her ay Hürmüz'den gelen Hint mallarıyla, baharat, müstahzarat, indigo, Kalküta kumaşlarıyla dolu, 40-60 tonluk birçok teknenin yanaştığını bildirmektedir. 1584 yazı sırasında Eldred, Halep'e geri döndüğünde, baharat ve diğer zengin mallarla yüklü 4 bin develik bir kervana katılmıştır⁵²⁶. 1584'de İskenderiye'de de her çeşit baharatı (all sorts of spices) bulmak mümkündür.

İngiltere, 1580 Haziran'ında 35 maddelik bir kapitülasyon elde ederek, Osmanlı piyasasına girmiştir. 11 Eylül 1581'de Levant Company, Kraliçe Elizabeth tarafından örgütlenmiştir. Braudel, bu tarihte İngilizlerin Osmanlı Devleti ile ticarete başlamasının sebebi olarak, Doğu Akdeniz'deki baharat ticaretinin canlılığını göstermektedir. 1583'te simgesel bir başarı olarak Hercüles, Trablus'tan şimdiye değin hiçbir İngiliz teknesinin adaya getiremediği, en zengin yükü getirmiştir⁵²⁷.

1590'larda Portekizlilerin denetleyemedikleri iskelelerin ticari piyasaları gelişmeye başlamıştır. Chaul iskelesi, Diu ve Goa'nın zararına büyümektedir. Mekke ve Hürmüz ile ticaret yapan bütün tüccarlar, buraya yerleşmişlerdir. Bu durum Portekiz

⁵²¹F.Braudel, a.g.e., c.I. s.373.

⁵²² 1 libbra sottile (Cenova 316.750 g., Venedik 301.230 g.), 1 libbra grossa (Cenova 348.450 g., Venedik 357.749 g.). H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.445.

⁵²³F.Braudel, a.g.e., c.I, s.379.

⁵²⁴H.İnalçık, The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600, s.127.

⁵²⁵F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.380.

⁵²⁶H.İnalçık, " Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s.168.; F.Braudel, a.g.e., c.I, s.380.

⁵²⁷ F.Braudel, a.g.e., c.I, s.424-425.

kralının gümrük gelirini önemli miktarda azaltmaktadır. 1593'te bölgeyi ziyaret eden Augustin rahibi F.A. d'Azevedo, Hindistan'dan kara yolu ile dönmüş ve verdiği bilgilere göre Hürmüz'de, Venedikliler, Ermeniler, Türkler ve Müslüman olmuş Portekizliler yoğun olarak bulunmakta ve her tür ticaret yapmaktadırlar. Müslüman olmuş Portekizlilerin kalabalık gruplar halinde Türkiye'ye gitmeleri şaşkınlık yaratmaktadır. Bunların Hindistan hakkındaki değerli bilgileri, bu ülkede bir yöne baharat, inci, ravent, asilbent, sedir tahtası, diğer yöne de mühimmat ve modern silah kaçakçılığının yapılmasında çok işe yaramaktadır. Böylece Hindistan'ın en iyi malları Venedik'e gitmekte ve dönüşte tapon mallar, cam eşyalar, aynalar, sahte inciler ve boyalı kağıtlarla ödenmektedir. Augustin rahibi, Türkler ve İngilizlerle her zaman işbirliğine hazır Venedik'e yönelik, hazinelerle yüklü altı bin deveninin çölde ilerlediklerini ve İskenderun'dan beş büyük Venedik teknesinin yola çıktıklarını görmüştür⁵²⁸.

Yüzyılın sonlarında Doğu Akdeniz'de Halep yolu toparlanmaktadır; çünkü burası kısa ve karasaldır. 1590'lardan sonra Hint Okyanusu'nda korsanlık hareketleri oldukça artmıştı. Fakat hepsinden önemlisi ipek ile onun Avrupa ekonomisindeki artan rolünden dolayı, Halep yolundaki trafik hızlanmıştı. Halep, Trablusşam veya İskenderun'dan gönderilen Venedikli ve Marsilyalıların mektublarında, ipek ticaretine geniş yer verilmekteydi⁵²⁹.

Öbür taraftan 1585'lerde Sumatra'dan her yıl Mekke yönüne gemiler yola çıkmaktadır. Batılıların gözlemlerine göre, 1586'da Mekke gümrüğü yılda 150 bin düka (yarısı padişaha, yarısı şerife) getirmekte ve baharat yüklü 40-50 gemi, her yıl yüklerini Mekke'ye sevk etmekte idi⁵³⁰. Osmanlı kaynaklarına göre ise, 1580'lerde Cidde limanının gelirinin 90.000 altın floriye (Bu rakam Müslümanlardan alınan % 2.5'lük vergi olduğu düşünülürse, Hindistan'dan Cidde limanına 3.600.000 florilik bir mal gelmiş olmalıdır.) ulaştığı, 1590'da ise bu gelirin sadece 46.000 altın flori olduğu

⁵²⁸F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.380.

⁵²⁹F.Braudel, *a.g.e.*, c.I, s.380-381.

⁵³⁰ H.İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s.169., F.Braudel, *a.g.e.*, c.I, s.380.

belirtilmektedir⁵³¹. 1590'a kadar Venediklilerin İstanbul'a kumaş getirip, buradan baharat götürdüğüne dair bilgiler bulunmaktadır⁵³².

Merkezi Osmanlı yönetiminin ihtiyacı olan baharat, diğer birçok gıda maddeleri ile birlikte Mısır üzerinden karşılanmaktaydı. Yemen eyaletinde toplanan vergiler, merkeze nakit yerine, Yemen limanlarına gelen Hint gemilerinden satın alınan baharat olarak gönderilirdi. Yemen limanlarından alınan baharat Süveyş yoluyla Mısır'a ve oradan diğer gıda maddeleri ile birlikte gemilerle İstanbul'a ulaşırdı. Bu konuda Mısır ve Yemen Beylerbeyine hitaben yazılmış çok sayıda hüküm bulunmaktadır⁵³³. Bu hükümlerden Kızıldeniz yoluyla gelen baharat konusunda genel olarak sıkıntı çekilmediğini anlıyoruz. Bazı durumlarda gecikmeler ve miktarın az gönderildiği görülebilmektedir. Yemen'de toplanan vergilerin tamamına Yemen limanlarından baharat satın alınıp İstanbul'a gönderilirdi⁵³⁴. Ancak zamanla beylerbeyilerin topladıkları vergi gelirleri ile çok düşük fiyattan baharat satın almaya başlamaları üzerine, baharat taşıyan gemiler Yemen limanlarına uğramamaya başlamıştır⁵³⁵. Bundan dolayı merkezi yönetim beylerbeyilerin vergi gelirlerini, baharat yerine nakit olarak İstanbul'a göndermelerini istemiştir. 1582 tarihinde Mısır Beylerbeyine gönderilen diğer bir hükümde de, Yemen'den gelen baharatın İstanbul'a gönderilmeyerek Venedik ve Fransa tüccarlarına satılması istenmiştir⁵³⁶. Görüldüğü gibi yüzyılın sonlarına kadar, bazı arazi durumlar dışında Kızıldeniz'e ulaşan baharatta sıkıntı çekilmemektedir.

Portekizlilerin Doğu Hint adalarındaki aşırı istekleri, ileriye görememeleri, eskiden Malakka'ya yönelik olan lüks baharat akımlarının yollarının değişmesine neden olmuştur. Java bağlantısıyla, Doğu Hint adaları müstahzaratı, Java ve Sumatra'nın

⁵³¹ Mühimme 67, s.67, H.N.352; Mühimme 70, s.68, H.N. 141'den naklen Suraya Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çeviren Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s.180.

⁵³² H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.127.

⁵³³ Mühimme 34, s.116, H.N.254(986/1578), Mühimme 36, s.370, H.N. 957(987/1579), Mühimme 39, s.259, H.N.506(988/1580), Mühimme 42, s.242, H.N.753(989/1581), Mühimme 46, s.334, H.N.763(990/1582).

⁵³⁴ Yemen Beylerbeyinin 50.000 florilik baharat göndermesi üzerine kendisine hilat gönderilmiştir. Mühimme 35, s.81, H.N. 197.

⁵³⁵ Yemen Beylerbeyine gönderilen hükümde, 28.000 altınlık baharat gönderildiği, bunun 5-6 bin altınlık yol masrafı olduğu ve devletin bu işten ancak birkaç bin altınlık kârı olduğu belirtilmiştir. Beylerbeyilerin gönderilen baharatı çok ucuz baha ile satın aldıkları, bu yüzden limanlara gemilerin yanaşmadığı ve gümrük gelirlerinde büyük azalma olduğu belirtilerek bundan sonra baharat yerine Yemen vergi gelirlerinin, Halep ve Bağdat hazineleri gibi nakit olarak İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. Mühimme 47, s.122, H.N.308.(Ramazan 990/Eylül 1582). 1588 tarihli bir hükümden anlaşıldığına göre Yemen'den 70.000 altınlık hasılat İstanbul'a gönderilmiş ve verginin baharat olarak gönderilmesi uygulamasından vazgeçilmiştir. Mühimme 64, s.1, H.N.3.

yüksek kaliteli karabiberi için bağımsız bir yol olmuştur. Yüzyılın son 20 yılı süresinde Portekiz denetiminden kurtulan bu hareketler, Sumatra adasında Müslüman teknelerin buluşma yeri olan Açe çevresinde düğümlenmiştir. Bu Müslüman tekneleri daha sonra İran körfezi veya Kızıldeniz'e gitmektedirler. 1596'da Portekizliler, Açe'den 45 bin kental (2.205.000 kg.) civarında baharat ihraç edildiğini rapor etmektedirler. Fakat bu raporda bunun ne kadarının Kızıldeniz'e ve diğer pazarlara ihraç edildiği belirtilmemiştir. 1592-98 arasında Portekiz'e ise yıllık ortalama 9.110 kental (446.390 kg.) baharat geliyordu⁵³⁷. Seylan adasının ürettiği kaliteli tarçın bile Açe'ye kadar götürülmekte ve tekneler bunu Akdeniz'e götürmek üzere yüklemektedirler. XVII.yüzyılın başında zengin bir Türk ticaret kolonisinin varolduğu Açe'nin, Çin, Hindini (Malabar kıyıları dışında kalan Hint) alımları önemli boyutlarda artmış ve Portekizlilerin ümit Burnu yolu ile yaptıkları ihracat, bu artış oranında azalmıştır⁵³⁸.

1585-86'da Portekizliler Kızıldeniz'e bir sefer daha yaptılar. Ancak bundan da bir sonuç çıkmamıştır. Türkler, Hint Okyanusuna yaptıkları seferlerde başarılı olamadıkları gibi, Portekizliler de Kızıldeniz'e yaptıkları seferlerde başarılı olamıyorlardı. Diğer taraftan Osmanlılar ile Açeliler arasında bir savunma ittifakının gerçekleşmesi durumu, Portekizlileri çok korkutuyordu⁵³⁹. Bu işbirliğinin gerçekleşmemesi için ise, hiçbir engel yoktu.

Atlantik, zor bir yol haline gelmişti. Bir taraftan korsanlık faaliyetleri, diğer taraftan gemi kazaları Portekizlilerin Hindistan ticaretine muazzam kayıplar verdirmekteydi. 1592-1602 arası Hint filosundan 38 tekne kaybeden Portekizlilerin zararı 20 milyon altın civarındadır. Bu kayıplar Portekiz karabiber ticaretini sekteye uğratmakta ve Doğu Akdeniz ticaretini canlandırmaktaydı. Bu gelişme, 1596'da Halep'te cottimo vergisinin % 5'ten % 2'ye düşürülmesine sebep olmuştur. 1599'da ticarete bir düşüş kaydedilmekle beraber, Venedik'in bu ticaretteki payı 1,5 milyon altın civarındaydı. Bütün Hıristiyanların ticareti 3 milyon altındı ve Fransızlar bundan yarım milyonluk bir paya sahiptiler⁵⁴⁰.

⁵³⁶ Mühimme 48, s.220, H.N. 617.

⁵³⁷ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.426.

⁵³⁸ F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.383.

⁵³⁹ C.R.Boxer, a.g.m., s.420.

⁵⁴⁰ F.Braudel, a.g.e., c.I, s.382.

Görüldüğü gibi Ümit Burnu yolunun bulunması, Hindistan ticaretinde XVI.yüzyılın ilk dönemindeki etkili Portekiz ablukası dışında, temelli bir değişiklik meydana getirmemiştir. XVI. Yüzyılın ortalarında Akdeniz yolu ile yapılan Hint ticareti eski seviyesine ulaşmış, böylece Portekizlilerle beraber Hindistan ticareti bir önceki yüzyıla göre oldukça artmıştır. XVI.yüzyılın sonunda baharat ve karabiber konusunda okyanus yolu kesin bir zafer kazanmanın uzağındadır. Yükselmeleri ve alçalmalarıyla birlikte iki rakip yol arasındaki mücadele bir asırdan fazla sürmüştür. Biri için olduğu kadar, diğeri için de birbirini izleyen bunalım ve toparlanma dönemleri olmuştur. Hindistan ticaretinde Akdeniz'in devre dışı kalması, 1600'lerden itibaren Hollandalılar ve İngilizlerin Hint Okyanusuna gelmesinden sonra gerçekleşmiştir. Müslümanlar ve Portekizliler, bu ülkelerin Hint Okyanusuna gelmesiyle, tedricen ticaretteki yerlerini kaybetmeye başlamışlardır. Hollandalılar, Portekizlilerin ilk yıllarında olduğu kadar saldırgan, güç kullanıcı ve tekeli olmuşlardır. Fakat başarılarının sırrı daha çok gemiciliklerinin, ticari ve mali yöntemlerinin birleşik etkinliğinde olmuştur. Onların zaferiyle birlikte, Akdeniz üzerinden baharat trafiği önemsiz bir düzeye inmiştir⁵⁴¹.

3.Osmanlı Mukâta'a Kayıtları

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticaretinde kullandığı belli başlı yol güzergahlarının üzerindeki önemli şehirlerin mukâta'a kayıtları da, dönemin ticaretinin genel seyri ve hacmi hakkında bize bilgiler verebilecek durumdadır. Yukarıda genel olarak bahsettiğimiz gibi, Osmanlı Devleti'nin bölgeyi feth ettiği yıllar, Portekizlilerin Hindistan'a tam hakim olmaya çalıştıkları ve ticareti tamamen kontrol altında tuttukları yıllardı. Osmanlıların yavaş yavaş bölgeye yerleşmeleri ve Portekiz engellemelerine karşı tedbirler almaları üzerine, 1530'lardan itibaren Osmanlı-Hindistan ticaretinin genel seyrinin yükselmeye ve canlanmaya başladığını, yüzyılın ilerleyen yıllarında da, aşağı yukarı Portekizlilerin Hindistan'a gelmeden önceki seviyesine ulaştığını belirtmiştik.

Osmanlı Devleti'nin Halep, Şam, Beyrut, Bağdat, Musul, Basra, Diyarbakır gibi Hindistan ticareti güzergahındaki şehirlerin ticari faaliyetlerinden toplanan vergiler, bu

⁵⁴¹H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine, s.219.

şehirlerdeki ticaretin genel durumunu, ilerlemeyi, gerilemeyi bize en iyi yansıtacak verilerdir. Her bir şehrin muhtelif tarihlerdeki vergi gelirlerine ait rakamlar bulunmakta ve belirtilen şehirlerde XVI.yüzyıl boyunca sürekli artan bir trendin olduğu görülmektedir. Bunlar bize, yukarda söylediğimiz gibi, ticaret hacminin sürekli arttığını göstermektedir. Biraz sonra aşağıda vereceğimiz tablolardan da anlaşılacağı üzere, zaman zaman bir verginin, ileri bir tarihte başka bir vergi kalemi ile birleştirilmesinden dolayı, tek tek hangi vergilerde, ne kadar artış olduğu gibi ayrıntıları tespit etmek oldukça zorlaşmaktadır. Diğer bir sıkıntı da, vergilerin çoğu defa bac ve tamga gibi genel adlar altında toplanmasıdır. Kanunnamelerde hangi mallardan, ne kadar bac ve tamga alınacağı ayrıntılı olarak belirtilmesine rağmen, bac adı altında toplanan vergiler, şehirden transit geçen bütün malları kapsadığından veya tamga vergisi şehirde satılan malların birçoğunu içerdiğinden, hangi tür malların ticaretinde bir azalma veya çoğalma olduğunu tespit etmek oldukça zorlaşmaktadır. Ancak bütün vergi gelirlerinde genel bir artış olduğu görülmektedir.

Ticaret yolu güzergahındaki belli başlı şehirlerin, tespit edilebilen muhtelif tarihlerdeki ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'alarının gelirlerini tablolar halinde şöyle gösterebiliriz⁵⁴²:

Tablo(8): Basra'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁴³.

Mukâta'a adı	1552	1575
Mukâta'a-i darü'd-darb	90.000	279.916
Mukâta'a-i boyahane-i nil ve ibrişimhane	-----	262.000
Mukâta'a-i nîl	129.000	-----
Mukâta'a-i ibrişimhane	92.000	-----
Mukâta'a-ı 'attariye	38.160	62.400

⁵⁴² Tablolarda bir sanayi kuruluşu olan boyahane gelirlerine ait bilgiler de verilmiştir. Çeşitli iplik ve kumaşların boyandığı boyahanelere ait gelirler, şehirlerdeki dokuma sanayinin ve dönemin önemli ticaret maddelerinden birisi olan boyalar hakkında bir fikir vermesi amacıyla tablolarda gösterilmiştir. Darbhanelere ait mukata'a kayıtlarına ise, bölgenin ticaret hacmi ve gelişmişliği ile yakından ilgili olduğu için tablolarda yer almıştır.

⁵⁴³ Tapu Tahrir 282, s. 12; Tapu Tahrir 534, s.14.

Mukâta'a-i 'ubûr-ı Şatt ul-arab	8.573	33.733
Mukâta'a-i penbehane	16.983	135.232
Mukâta'a-i hima-ı Basra 'an iskele-i Sif	547.269 ⁵⁴⁴	749.338
Mahsul-i bender-i Basra ve Gümrük-i Benksar	1.394.799 ⁵⁴⁵	1.150.583
Defter-i İcmâl-ı Vilâyet-i Basra	2.935.551	3.723.026

Tablo(9): Bağdat'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Mukâta'a adı ⁵⁴⁶	1540	1544-45	1566	1577-78
Tamga	850.000	---	1.833.393	---
Darü'd-darb	310.000	221.000	221.000	758.333
Boyahane	84.000	65.868	400.000	143.000
Babu'l-Cisr ⁵⁴⁷	30.000	23.333	130.000	39.000
Tamga ve gümrük ma'a bazar-ı esb der Bağdat ve Kasaba-i Hz.imam-ı Musa-i Kazım ve rahdari canib-i şarki ve garbi ve beğ akçe-i bac-ı bay-ı ağnam.	---	753.393	---	---
Tamga-i Meşhedejni'ş-şerîfeyn	---	1.080.000	---	---
Tamga-i nefis-i Bağdat ve	---	---	---	1.633.176

⁵⁴⁴ Mukata'a-i hima-i Basra(küçük gemiler ile, ki ana danek derler, Şatt ül-'arab'dan gelen meta'dan alınan gümrüktür.

⁵⁴⁵ Mahsul-i Bender-i Basra(Hindistan ve Hürmüz'den büyük merkeblerle gelen meta'dan alınan gümrüktür).

⁵⁴⁶ E.Gülcü, Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623), s.427.

⁵⁴⁷ Bağdat'da nehrin üzerine kurulan köprüden geçenlerden, Basra, Fırat ve Dicle tarafından gelen gemilerden alınan vergilerdir.Cezayir tarafından hurma ve gayri metâ' ile gelen gemilerin her birinden 24 akçe alınır. Musul'dan gelen keleklerden her birinden 11 akçe alınır. Dicle'de çalışan küçük keleklerden 7 akçe alınır. E.Gülcü, Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623), s.523.

Meşhedi'ş-şerîfeyn ve beğ akçe-i bac-bay-ı ağnam				
Bac-ı bab-ı sefine	---	---	68.000	15.000
Mahsul-i vezzaniye-i harîr	---	---	---	24.212
Resm-i ibrişim	75.273	---	---	243.970
Diğer mukâta'alarda dahil toplam	2.145.320	2.926.233	4.420.872	3.937.222

Tablo(10): Musul'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Mukâta'alar ⁵⁴⁸	1523	1540	1557	1575
Mukâta'a-i Boyahane	51.780	73.760	164.840	194.200
Mukâta'a-i Darphane	---	---	45.000	55.000
Mahsul-i tamga-i gön ve tamga-i ağnam ve tamga-i siyah ve Pazar-ı rişte ve simsariye	---	60.000	126.000	118.730
Mahsul-i tamga-i surh ve kapandari ve mahsul-i sefine ve resm-i kelekçıyan ve bac-ı cısır	---	270.000	350.000	532.058
Tamga-i sürh ve kapandari ve mahsul-i sefine	105.120	---	---	---

Şehirdeki her türlü ticari faaliyetlerden alınan vergiler mukâta'alar halinde padişah hassı olarak ayrılmıştır. 1523 tarihinde bu mukâta'aların toplam geliri 262.499, 1540'da 487.740, 1557'de 823.540, 1575'de 1.088.488 akçedir⁵⁴⁹.

⁵⁴⁸ Ahmet Gündüz, *Osmanlı idaresinde Musul(1523-1639)*, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 1998, s.314.

⁵⁴⁹ A.Gündüz, a.g.t., s.322.

Tablo(11): Diyarbakır'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri.

Mukâta'a adı	1540 ⁵⁵⁰	1565-1568 ⁵⁵¹
Mahsul-ı Gümrük ⁵⁵²	1.150.000	5.610.666
Boyahane	142.000	213.617
Darbhane	650.000	68.333
Bac	---	100.104
Esir pazarı	60.000	87.036

Tablo(12): Mardin'de ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁵³.

Mukâta'a adı	1518	1526	1540
Tamga-i siyah	60.000 akçe(asiyab ve dolap ile)	80.000 akçe(surh ve bac-ı ubûr ile)	19.000 akçe
Resm-i bevvâbî(beher yük 1 karaca akçe)	13.000 akçe	17.000 akçe	40.000 akçe (Pazar-ı penbe ve han-ı dakik ile)
Âdet-i hazinedarı(kervanlardan)	20.000 akçe	15.000 akçe	61.000 akçe(tamga-i surh ve bac-ı ubûr ile)
Mukâta'a-i darü'd-darp	---	50.000 akçe	---
Mukâta'a-i Boyahane	85.000 akçe	60.000 akçe	113.000

⁵⁵⁰ Tapu Tahrir 200, s.57.⁵⁵¹ Kuyûd-ı Kadime 304, v. 1 b, Kuyûd-ı Kadime 155, v. 55 b, 56 a.⁵⁵² Mahsul-ı gümrük içerisinde, gümrük, ipek mîzânı, Ergani ve Siverek bacı, sabun tamgası gibi vergi gelirleri yer almaktadır.⁵⁵³ Nejat Göyünç, XVI.Yüzyılda Mardin Sancağı, Ankara 1991, s.142-143.

Tablo(13): Harput'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁵⁴.

Mukâta'a adı	1518	1523	1566
Tamga-i siyah	50.000	---	----
Tamga-i siyah ve bac-ı ubûr ve kirişhane ve bazar resmî ve mumhane ve debbağhane	---	127.367	----
Tamga-i siyah ma'a bac-ı ubûr	---	---	130.000
Tamga-i üsera	5.000		
Boyahane	40.000	58.000	80.000
Mukâta'a-i darphane	---	60.000	
Diğer mukâta'alarla birlikte Harput sancağındaki padişah haslarının toplamı	300.500	488.114	669.733

Tablo(14): Ruha (Urfa)'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁵⁵.

Mukâta'a adı	1518	1523	1566
Darphane	50.000 ⁵⁵⁶	---	---
Boyahane	90.000	30.000	100.000
Bac-ı ubûr	---	65.000	---
Bac-ı harîr	---	25.000	---
Tamga-i siyah	40.000	40.000	---
Bac-ı ubûr ve tamga-i siyah ve kasabhane ve kirişhane ve 'âdet-i ağnam-ı celebkeşan-ı Halep (Halep'e giden canlı hayvanlardan 40.000 akçe)	---	---	605.833

⁵⁵⁴ M.Ali Ünal, XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), Ankara 1989, s.168.

⁵⁵⁵ A.Nezihi Turan, XVI.Asırda Ruha(Urfa) Sancağı, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1993, s.134-143.

Tablo(15): Şam'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁵⁷.

Mukâta'a adı	1525-31	1543	1545	1548	1569
Gümrük	300.000	300.000	222.222	222.222	230.000
Bazar-ı usârâ	16.000	13.500	27.624	27.624	30.000
Mîzân-ı Harîr	36.000	40.000	118.000	118.000	120.000
Darphahe	600.000	260.000	100.000	100.000	100.000
Boyahane	20.000	12.500	15.400	15.400	200.000
Bac-ı kafilât-ı hacc-ı şerîf ⁵⁵⁸	---	60.000	450.000	450.000	600.000

Tablo(16): Beyrut'da ticari faaliyetler ile ilgili mukâta'aların gelirleri⁵⁵⁹.

Mukâta'a adı	1527	1535	1548	II.Selim	II.Selim	II.Selim
İskele	250.000	263.333	130.000	250.000	283.000	130.000
Mîzânü'l- Harîr	10.000	25.000	6.719	10.000	25.000	6.719

⁵⁵⁶ Kanunî adına altın ve bakır sikke kestirilmiş, daha sonra bu darphane kapatılmıştır. A.N.Turan, a.g.t., s.135.

⁵⁵⁷ ⁵⁵⁷ Muhammad Adnan Bakht, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Beyrut 1982, s.243-245.

⁵⁵⁸ H.İnalcık, 1562'de Şam'a hac kervanlarının getirdiği baharattan alınan gümrüğün 110 bin altın dukaya ulaştığını belirtmektedir ki, bu yaklaşık 6,5 milyon akçe eder. H.İnalcık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.127. 1561 yılında, Osmanlıların, Hint Okyanusu'nda 20 bin kental Portekiz karabiberine el koyduğu ve krala kızan Portekiz naibinin, karabiberi Mısır'a sevk ettiği belirtiliyorsa da, gümrük gelirinde 10 kata yakın bir artışın olması şaşırtıcı gelmektedir. Bakınız, *Hindistan Ticaretinin Canlanmaya Başlaması*.

⁵⁵⁹ Mustafa Öztürk, "1548 Tarihli Mufassal Tahrîr Defterine Göre Beyrut", *XII.Türk Tarih Kongresi(12-16 Eylül 1994)*, c.III, Ankara 1999, s.855.

Tablo(17): Halep 'de ticari faaliyetler ile ilgili mukâta 'aların gelirleri⁵⁶⁰.

Mukâta'a adı	1519	1526	1536	1550	1570	1584
Bac-ı bazar-ı siyah ⁵⁶¹	150.000	293.333	25.000	61.000	65.000	65.000
Esir ve cariye pazarı	20.000	56.667	60.000	38.000	40.000	40.000
Mîzân-ı Harîr		390.000	400.000	367.000	400.000	400.000
Resm-i harîr-i Şattî ve Beledi ve harîr-i diğeri Şam ve Cebeli			4.100	23.620	25.000	25.000
Darphane	240.000	845.000	800.000	90.000	110.000	110.000
Akmişe-i Tamga (Mısır, Gazze ve Basra'dan gelen kumaş, yünlü ve pamuklu bez ve dokumalar)	100.000	133.333	200.000	256.417	266.417	266.417
Efrenç gümrüğü ⁵⁶² ve akmişe-i efrenç dellaliyesi	25.200	200.000	200.000	333.333	340.000	340.000
Boyahane	50.000	---	60.000	70.234	---	71.274

Genel olarak tablolardan da anlaşıldığı gibi, XVI.yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nin Hindistan ticareti güzergahındaki şehirlerin ticari vergilerinde sürekli bir artışın olduğu görülmektedir⁵⁶³. Osmanlı Devleti'nin bölgeye iyice yerleşmesi, Hindistan ticaretinin önündeki engelleri kaldırmak için birbiri peşisıra seferler düzenlemesi ve buralarda devriye gezen filolar bulundurması, Portekizlilerin yüzyılın başındaki enerjilerini kaybetmesi ve yönetimde bazı boşlukların olması; ticaretin Osmanlılar lehine gelişmesini netice vermiştir.

⁵⁶⁰ E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı , s.283-289.; Robert Mantran, Jean Sauvaget, *Reglements Fiscaux Ottomans Les Provinces Syriennes*, Beyrouth 1951, s.111-118., Jean Sauvaget, *Alep*, Paris 1941, s. 254-256.

⁵⁶¹ 1519 ve 1526 tarihlerine ait mukata'alar, ihtisab mukata'ası ile birlikte iltizama verilmiştir.

⁵⁶² Avrupa kumaş, bez ve dokumaların satışından alınan resimler, 1550'den itibaren ayrı bir mukata'a olarak tahsil edilmeye başlanmış ve yıllık olarak 53.333 akçeye iltizama verilmiştir.

⁵⁶³ Osmanlı-İran ticaretinde ise XVI.yüzyılın başındaki seviyeye, yüzyılın ilerleyen dönemlerinde hiçbir zaman çıkılamamıştır.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile başlıca iki ticari yol güzergahı bulunmaktadır⁵⁶⁴. Birisi Kızıldeniz'den gelen yoldur. Bu yol Cidde limanına ve Süveyş'e ulaşmaktadır. Süveyş'den Kahire ve İskenderiye'ye ulaşan güzergah konumuz dışındadır. Cidde limanına gelen Hint malları, Hicaz yolu ile Suriye'ye gelmekte, buradan Şam ve Limanı Beyrut yoluyla Avrupa'ya; diğer taraftan başta Bursa ve İstanbul olmak üzere Anadolu'ya yönelmektedir. Diğer yol ise Basra Körfezi'nden gelen Basra-Bağdat-Halep güzergahıdır. Bu ticari yolların zaman zaman birbirine rakip oldukları, birisi ön plana geçtiğinde, diğerinin gerilediği görülmektedir. 1535 yılında Bağdat'ın fethinden sonra Bağdat-Halep hattının gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır. Çünkü Halep'in antreposu durumunda olan Trablus'un limanına yeni gemiler gelmeye başlamıştır⁵⁶⁵. Yukarıda tabloda görüldüğü gibi 1536'da 200.000 akçe olan Efrenc Gümrüğü ve Akmişe-i Efrenc Dellaliyesi Mukâta'ası 1550'lerde 333.333 akçeye çıkmıştır. Bunlarda gösteriyor ki Basra-Halep güzergahı gelişme göstermektedir. Şam güzergahının ise gerileme gösterdiği anlaşılıyor. Şam'ın ihraç limanı olan Beyrut'un iskele geliri, yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 1535'de 263.000 akçe iken, 1548'de 130.000 akçeye düşmüştür. Şam'ın gümrük mukâta'ası geliri de 1543'de 300.000 akçe iken, 1545'de 222.222 akçeye gerilemiştir. Ayrıca, Müslüman tüccarlar tarafından Hürmüz'den alınıp Basra'ya getirilen baharattan Portekizlilerin aldığı % 6 gümrük vergisi geliri yılda 25.000 Portekiz altını, cruzadoluk bir gelir getirmekteydi ki, bu 400.000 altınlık bir baharat ticaretinin yapıldığını gösterir. Hürmüz limanından Portekizlilerin elde ettiği gelir, diğer Hint limanlarından daha fazlaydı. Bu yüzden Basra Körfezi'nde Portekizliler, daha esnek davranıyorlardı⁵⁶⁶. Bu durum Hindistan ticaretinin bölgeye yönelmesine etkide bulunuyordu.

Bir diğer gelişmeyi XVI.yüzyılın ikinci yarısında Basra ve Şam arasında görmekteyiz. Hindistan ve Hürmüz taraflarından Basra'ya gelen gemilerden alınan Mahsul-ı Bender-i Basra ve Gümrük-i Benksar mukâta'ası 1552'de 1.394.799 akçe iken, 1575'de 1.150.583 akçeye düşmüştür. Mukâta'a gelirinin düşmesinden ve kanunnameden anlaşıldığına göre, 1570'li yıllarda bu güzergahın ticaretinde bir gerileme olmuş ve devlet tüccarları bu tarafa çekebilmek için gümrük vergisinde

⁵⁶⁴ Geniş bilgi ticaret yolları bahsinde verilecektir.

⁵⁶⁵ Kuyûd-ı Kadime 203, s.1.

⁵⁶⁶ H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.415.

indirime gitmiştir⁵⁶⁷. Halbuki aynı dönemde Şam'da Hicaz'dan gelen hac kabilelerinden alınan bac-ı kafilât-ı hacc-ı şerif mukâta'ası 1548'de 450.000 akçe iken, 1569'da 600.000 akçeye çıkmıştır. Osmanlı Devletinin, hac kabilelerine sağladığı güvenlik nedeniyle, Şam'dan geçen hac kafilesinde çok sayıda tüccar da yer alırdı. Hac ziyaretine gidenler de, masraflarının bir kısmını karşılamak amacıyla çok kâr bırakan baharat ve kumaş gibi, yükte hafif mallardan bir miktar satın alarak memleketlerine getirirlerdi. Rakamlardan da anlaşıldığı gibi, Basra'nın gelirleri azalırken, Kızıldeniz'den gelen malların geçtiği Şam'ın geliri yükselmiş ve Hindistan ticaret güzergahının bu tarafında canlanma olmuştur.

⁵⁶⁷ Tapu Tahrir 534, s.2

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI TİCARET POLİTİKASI ve MÜESSESELER

1.Ticaret Politikasının Genel Esasları

Osmanlı iktisadi dünya görüşü, devletin siyasi hedefleri ve dünya iktisadi hayatında meydana gelen değişme ve gelişmeler; Osmanlıların takib ettiği ticaret politikasının belirleyici unsurları olmuştur.

Osmanlı iktisadi dünya görüşünün birinci prensibi, *provizyonizm*di. *Provizyonizmi* kısaca şöyle tanımlayabiliriz: Ülke içerisinde mal ve hizmet arzının mümkün olduğunca bol, ucuz ve kaliteli olmasını sağlamaktır⁵⁶⁸. Ticarete verilen önemin temelinde halkın refahını artırmak yatıyordu. Bu sebepten Osmanlı Devleti çağdaşı olan Batı ülkelerindeki merkantilist ticaret anlayışından farklı olarak, ticareti zenginleşmek için bir amaç olarak görmüyor, halkın refahını temin etmek için bir araç olarak görüyordu. Bunun için kalite ve fiyat kontrolü olan narh sistemini uyguluyordu. Halkın ve esnafın sıkıntıya düşmemesi için, ihtiyacı duyulan malların ihracını önlemek üzere yasaklar getiriliyor ve piyasada bol mal bulunması için ithalat teşvik ediliyordu.

İkinci prensib olarak *fiskalizmi* görüyoruz. Bunu da devlete ait gelirleri mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarmak ve ulaştığı düzeyin altına düşürmemek olarak tanımlayabiliriz⁵⁶⁹. Devletin ticaretten aldığı vergiler, hazinenin gelirleri arasında önemli yer tutuyordu. Bu gelirlerin azalmaması ve mümkün olduğu kadar yukarılara çıkarabilmek için devlet, gerek iç ticarete ve gerekse dış ticarete gereken tedbirleri alıyordu.

Hükümet iktisadi konularla ilgili yazışmalarında “menfaat-ı amme”, “memleketin abadanlık ve umranlığı”, “vilâyetin şenlenmesi”, “reaya ve berayanın nef’ine olanla amel” gibi sözleri sık sık tekrarlamıştır. Fakat bu terimler “miriye”, “malıma nafi olan ile amel edilmesi”, “mal-ı mirfinin tekessürüne gayret edilmesi”, “bunlara kesir ve noksan teretüb etmekten içtinab olunması” gibi mali terimlerle beraber

⁵⁶⁸ Mehmet Genç, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri”, İ.Ü.E.F. Sosyoloji Dergisi ayrı basım, İstanbul 1989, s.177.

⁵⁶⁹ Mehmet Genç, “ XV ve XVI.Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde İç ve Dış Ticaret”, XV ve XVI.Asırları Türk Asrı Yapan Değerler, İstanbul 1997, s.396.

kullanılmıştır⁵⁷⁰. Osmanlıların iktisadi hayata müdahaleleri halkın refah ve saadetinden ziyade, bu mali endişe ile olmuştur.

Osmanlı ticaret dünyası bu prensiblerin, *provizyonizm* ve *fiskalizmin* teşkil ettiği çifte amacın koordinatında oluşmuştur. Devlet bu amaçlar çerçevesinde ticarete daima destek olmuş, ticaretin gelişmesi için güvenliğe, kanun ve nizam hakimiyetine önem vermiş, bedesten, han, hamam, köprü gibi alt yapı çalışmalarını teşvik etmiştir.

Esnafın ve halkın sıkıntı çekmemesi için yasaklar getirilmiş, siyasi amaçlarla ambargolar konulmuş, bazı devletlere imtiyazlar verilmiş, ekonomik ve siyasi gelişmelere bağlı olarak gümrükler yeniden düzenlenmiş, devletin ticaretten elde ettiği gelirlerin azalmaması veya bunları artırmak için tedbirler alınmıştır.

2. Ticari Yasaklar ve Ambargolar

Osmanlı Devleti'nde , silah, barut, kurşun, bakır, kükürt, zift, at, öküz, keçi ve koyun derisi, sahtiyan, gön, meşin, bal ve yağ mumu, don yağı, yapağı, pamuk, pamuk ipliği, yelken bezi, kereste ve hububatın serbestce ihracı yasak olup, ancak hükümetin özel müsaadesi ile yabancılara satılabiliyordu. Divan katiblerinin ihracı yasak eşyayı daima göz önünde bulundurmak gayesiyle bazı mühimme defterlerinin baş kısmına bu malların listesini kayıt ettikleri görülmektedir. 66 numaralı Mühimme Defterinin 2. sahifesinde “küffara verilmesi memnu’ olan meta’ bunlardır” denildikten sonra tereke, barut, yarağ, at, penbe, rişte-i penbe, kurşun, bal mumu, sahtiyan, don yağı, gön, meşin, koyun derisi, zift sıralanmıştır. 77 numaralı mühimme defterinin de 1.sahifesinde de ihracı yasak malların listesi yer almaktadır.

Osmanlı Devleti'nde malların ticaretine getirilen sınırlamaların başlıca iki sebepten dolayı olduğunu görüyoruz. Bunların birincisi siyasi sebeplerdi. Osmanlı Devleti yüzyıl boyunca İran ile sürekli mücadele halinde olmuş ve bu mücadele iktisadi hayatta daima kendisini hissettirmiştir. Yüzyılın başında İran coğrafyasında kurulan Safevi Devleti, Osmanlı Devleti için çok ciddi tehlike oluşturuyordu. Osmanlı-İran

⁵⁷⁰ Lütfi Güçer, “ XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası”, İ.Ü.İ.F. İktisat ve İctimai Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi, S.1, 1987, s.6.

ilişkileri bahsinde değindiğimiz gibi, Yavuz Sultan Selim bu konuda çok cüretkar davranarak, İran'ı iktisadi bakımdan sıkıntıya sokmak için ipek ticaretini tamamen yasaklamıştı. İpek ticareti hususunda getirilen sınırlamalara yukarıda değinmiş olduğumuzdan, burada biz Osmanlı ülkesinden İran'a gönderilmesi yasak olan mallar üzerinde duracağız.

Günümüz devletlerinin, düşmanlarını iktisadi ve askeri bakımdan zayıf düşürmek için yoğun bir şekilde uyguladığı ambargolar, geçmişte de çeşitli şekillerde uygulanmıştır. Osmanlı Devletinin İran'a karşı uyguladığı ambargoyu anlayabilmek için yüzyılın başında Yavuz'un karşısına çıkan hafif silahlı süvari ordusu ile yüzyılın sonlarında şehirler kuşatıp ateşli silahlar kullanan Safevi ordusuna bakmak gerekir⁵⁷¹. Osmanlı Devleti, kendisi için yüzyıl boyunca Doğuda ciddi bir rakip olan Safevilere karşı, daima savaşlarda kullanılabilir askeri malzemeler ve bunların yapımında kullanılabilecek hammaddelerin satışına ambargo koymuştur. İran'a gönderilmesi yasaklanan bu tip malların engellenmesi, Doğu'da devletin önem verdiği en önemli konulardan biri olmuş ve bu konuda sürekli emirler gönderilmiştir. Buna rağmen ateşli silahlar, Osmanlı silah ustaları(usta-ı rumi) vasıtasıyla İran'a, Hindistan'a ve buradan Türkistan'a geçmiştir. Şah Tahmasb, 1528'de 40 bin kişilik kuvvetiyle (toplar ve 6 bin tüfekli), Özbek Ubeydullah Han'ı (biraz abartılı olarak 300 bin civarında kuvveti olduğu söyleniyor) mağlup etmiştir. Safeviler, Babürlüler ve Özbeklerin ülkelerinde Osmanlı topçuları ve top dökümcüleri (topçu-ı rum ve usta-i rum) bulunuyordu. İmparator Babür, Safevilerin zaferi için, ok ve eski ekipmanlara karşı, top ve ateşli silahların kazandığı yorumunu getirmiştir⁵⁷².

İran'a gönderilmesi yasak olan malların başında bakır, kurşun, demir, gibi madenlerle nal, mih gibi mamüller geliyordu⁵⁷³. Bu tür madenlerin İran'a götürülmesi o derece yasaklanmıştı ki, tüccarların yemek için beraberlerinde bulundurdukları ve evlerine götürdükleri tencere, tabak, tepsi gibi kaplar dahi sıkı bir kontrole tabi tutuluyordu⁵⁷⁴.

⁵⁷¹ Bu konuda 1578-90 Osmanlı-İran Harbi'ne bakınız.

⁵⁷² W.E.D.Allen, *Problems Of Turkish Power In The Sixteen Century*, London 1963, s.17.

⁵⁷³ Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar(Memnû' Meta)", Prof.Dr.Bekir Kütükoğlu'na Armağan(İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi), İstanbul 1991, s.297.

⁵⁷⁴ Bu konuda Erzurum Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, "mektub gönderüb diyâr-ı şarkdan gelen 'Acem tüccarı taifesi Rum vilâyetine ve Burusa'ya varub harîrlerin ve sair meta'ların fûruht idüb girü

Sivas ve Amasya bakırcıları, ihtiyaçları olan bakırı Küre'den alırlardı⁵⁷⁵. Osmanlı merkezi idaresi Doğu'ya bakır taşıyan kervanlara her zaman kuşkuyla yaklaşırdı. Bakırın İran'a ihraç edilmesini önlemek için bakırcılar, kendi ihtiyaçları için bakırı kullanacaklarına dair kadılarından, Küre kadısına hitaben yazılmış bir belge sunmak zorundaydılar⁵⁷⁶. Osmanlı Devleti'nin bu konudaki hassasiyeti, bir çok tatsız olayların da yaşanmasına sebep olabiliyordu⁵⁷⁷.

Yakalanan bazı kaçak malzemeler, Osmanlı Devletinin bu rakip komşu devlete karşı gösterdiği hassasiyeti de gözler önüne sermektedir⁵⁷⁸. Şam Beylerbeyine gönderilen bir emirde, bazı tüccarların Halep'den harb aleti olarak kafir memleketlerine ve İran'a gönderdiğinin duyulduğu belirtilerek bu hususta gerekli tedbiri alması istenmiştir⁵⁷⁹.

diyâr-ı şarka gitmek üzre geldüklerinde alet-i harbden ve yarar at ve katırdan ve gümüş ve bakırdan yukarıya alub gitmek için yükleri ve davarları bizzat yoklandukda bazı tacirlerde de birer mikdar sahan ve tepsi bulnub yukarıya gönderilüb Erzurum'da fûruht itdürülmekle kendu evlerimiz için birer mikdar tepsi aluruz, küllüce bakır olmadukdan sonra bize gadr olur, bu takdirce bu semtten gelüb gitmekden feragat iderüz diyü cevap iderler. ... buyurdum ki: vardukda min-ba'd ol hükm-i hümayunumla amil olub ana muhalif yukarı cânibe gümüş ve yarar at ve yarak ve sair gitmesi memnû' ve merfu' olan nesnelere gitmesinde ihtiyat idüb gaflet üzere olmayasın ve tüccar taifesi dahi kendü ma'netleri için bakır evânîsinden iki üç kıt'a sahan ve tepsi kullandıklarında mani' u müzahim olmayasın. Amma bu bahane ile küllî bakır evânîsi ve yahud gümüş evânîsi ve sair mukaddema merfu' olanlardan emre mugayir nesne alub gitmekden ihtiraz üzere olasın. Girü metâ' getirüb sair metâ' alub gideleler" denilmektedir. **Mühimme 3**, s.324, H.N.664. 11 Rebi'ül-evvel sene 967/ 3 Aralık 1559.

⁵⁷⁵ Bir çok konuda olduğu gibi bakır hususunda dahi belli bölgelerin ihtiyacı, tespit edilen maden ocaklarından karşılanırdı. 1576 yılına ait bir kayıta, Macaristan'dan Anadolu'ya getirilen bakırın Küre madenine zarar verdiği belirtilerek Anadolu'ya geçirilmemesi hususunda Anadolu ve Rumeli beylerbeyilerine ve kadılarına hüküm gönderilmiştir. H.Turhan Dağlıoğlu, **Onaltıncı Asırda Bursa**, Bursa 1940, s.81. Osmanlı topraklarında bakır bolluğuna işaret eden bu bilgi, aynı dönemde İran'a karşı uygulanan ambargonun boyutunu da göstermektedir.

⁵⁷⁶Sürayıya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, (Tercüme Neyyir Kalaycıoğlu),İstanbul 1994, s.223.

⁵⁷⁷ Küre kadısını çekemeyenler, O'nun İran'a oğlu ve güveyisi ile bin batman bakır gönderdiği hususunda divana şikayette bulunmuşlardır. Yapılan tahkikatta böyle bir durumun olmadığı anlaşılınca, şikayeti yapanın yakalanarak İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. **Mühimme 6**, H.N.346. 1570'ler de Safevi Şahı Divriği ve civarına üç halife atamıştı. Bunlar İran'a nal ve nal mını kaçırıyorlardı. Bunu öğrenen Osmanlı yönetimi Divriği Sancak Beyi'ne halifeleri ve adamlarını gizlice öldürmesi için emir göndermiştir. Böylece barış döneminde bulunulan Safeviler ile resmî ilişkiler fazla zarar görmeyecekti. S.Faroqhi, **Osmanlılarda Kentler ve Kentliler**, s.230.

⁵⁷⁸ İran'a güherçile kaçırmak isteyen birisiyle ilgili hüküm şöyledir: "Bursa Kadısına Hüküm ki, ... 'Acem taifesinden Tokat'da mütemekkin Hacı Piri nâm kimesne elinde mahruse-i Bursa'da bir miktar gümüş bulunub mezkûr 'Acemin kendi ikrarı ile ikibin beşyüz marçıl ve onbin aded dane gümüşdür dimeğin kadı marifetiyle bezzazistanda emanete konulub bundan gayrı tozdur deyu gece ile yirmi yük güherçile götürür iken dutulub bir hücrede mahfuzdur deyu bildirmeğin buyurdum ki vusul buldukda zikr olunan gümüş ve güherçileyi aynı ile sahipleri ile sütte-i saadetime gönderesin." **Mühimme 3**, s.491, H.N.1459. 26 Zilka'de sene 967/18 Ağustos 1560.

⁵⁷⁹ **Mühimme 5**, H.N.217, 10 Safer 973/6 Eylül 1565.

İran'a karşı uygulanan ambargonun bir maddesini, at ve katır gibi binek ve yük hayvanları oluşturuyordu. At ve katırın dönemin gerek günlük hayatta ve gerekse savaşlarda en önemli nakil ve ulaşım araçlarından biri olmasından dolayı, ihracı yasak mallar arasına alınmış ve belirtilen diğer mallarla birlikte yöneticilere gönderilen hükümlerde yer almıştır⁵⁸⁰. İran'a ile ilişkilerin iyi olduğu dönemde dahi at gönderilmemesi hususunda emirler gönderiliyordu. İran şahının, iyi cins at üretmek için istediği atlar hususunda, Bağdad Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, sadece birkaç tane sakat Şam atı gönderilmesi isteniyordu⁵⁸¹.

Osmanlı Devleti, Doğu'da sadece İran'a değil, Hint limanlarına da harb malzemesi ve silah gönderilmesini yasaklamıştır⁵⁸². Ancak bu yasağın zaman zaman kaldırıldığını görmekteyiz. Açe hükümdarı Sultan Alaeddin'in yardım istemesi üzerine, Yemen Beylerbeyi, Cidde ve Aden beylerine gönderilen hükümlerde, Açelilerin at, alet ve bakır almak istediklerinde güçlük çıkarılmaması ve gereken yardımın yapılması istenmiştir⁵⁸³. Osmanlı-Hint münasebetlerinden bahsederken, Portekizlilere karşı yapılan seferlerden ve Osmanlıların bölgedeki Müslüman devletlere yaptığı silah ve malzeme yardımından bahsetmiştik⁵⁸⁴. Hint limanları için getirilen yasağın, devletin bu

⁵⁸⁰ Diyarbakır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, "Halâ bazı tacir gayr-i yarar atlara ve katırlara semer vurub bu bahane ile yukarı cânibe alub gidib ve bazı memnu' olan meta'dan ve yarak ve gümüşden hile ile yukarı cânibe alub gitmekden halî olmadıkları i'lam olundu. İmdi memnu' meta'dan eğer gümüş ve gayri ve eğer at ve katır ve yaraktır yukarı cânibe gittiğin asla rızayı şerifim yoktur. Buyurdumki vüsul buldukda bu babda tama-ı basiret üzere olub eğer tacir taifesidir ve eğer gayridir yarar at ve katırlara vech-i meşruh üzere eğer semer ile ve eğer gayri tarik ile hile ederlerse salıvermeyüb asla yarar at ve katır alub gittiklerine rıza vermeyüb men' eyleyüb ..." Mühimme 14, s.652, H.N.946. 19 Receb 978/ 17 Aralık 1570.

⁵⁸¹ Mühimme 14, s.1118, H.N 1642, 21 Şevval 978/ 19 Mart 1571.

⁵⁸² San'a Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, San'a'dan Hindistan taraflarına silah ve gümüş aletler satıldığı belirtilerek kul taifesi ve halka tenbih edilerek bunun önlenmesi ve dinlemeyenlerin haklarından gelinmesi istenmektedir. Mühimme 5, H.N. 1755, 12 Zilka'de 973/ 31 Mayıs 1566. Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, Cidde'den Hint limanlarına bakır, kurşun ve harp levazımının gönderilmemesi istenmektedir. Mühimme 33, s.169, H.N.338, 15 Şevval 985/26 Aralık 1577. Mısır Beylerbeyine gönderilen diğer bir hükümde yine aynı husus tekrar ediliyordu. Mühimme 35, s.296, H.N.750(986/1578). 1590'lar civarında Augustinus tarikatı mensubu Frey Augustinho d'Azvedo Hindistan'dan karayolu ile dönmüş ve verdiği bilgilere göre Hürmüz'de Venedikliler, Ermeniler, Türkler ve Müslüman olmuş Portekizliler yoğun olarak bulunmakta ve her tür ticaret yapmaktadırlar. Bunlar, Osmanlı tarafına baharat, inci, ravent, asilbent, sedir tahtası ve diğer malları göndermekte, Osmanlı tarafından ise, mühimmat ve modern silah kaçakçılığı yapılmaktadır. F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.380.

⁵⁸³ Mühimme 7, s.89, H.N.237'den naklen, R.Şah, "Açı Padişahı Sultan Alaeddin'in Kanunî Sultan Süleyman'a Mektubu", s.378.

⁵⁸⁴ Sumatra adası üzerindeki Açe sultanı, Osmanlılardan askeri ve teknik yardım alabilmek için Kızıldeniz'e bol miktarda baharat gönderiyordu. Mısır'dan Osmanlı donanması Açe'ye yardım etmek için hazırlandı. Fakat Yemen'de isyan çıkması üzerine kuvvetler buraya sevk edildi. Yardım için hazırlanan bu donanmadan, bir miktar ağır toplar ve diğer savaş malzemeleriyle birlikte topçular ve mühendisler, 500 Türk'ü taşıyan iki gemi ile 1566 veya 1567'de Açe'ye ulaştı. Türkler, Açe'ye her tür kalibrede toplar,

malzemelere olan ihtiyacından ve Portekizlilerin bu malzemeleri ele geçirme ihtimalinden olsa gerektir.

Osmanlı Devleti'nde dönemin savaş araç ve gereçlerine yönelik yasakları sadece Doğuya yönelik değil, ülke topraklarından dışarıya, herhangi bir tarafa gönderilmesi de yasaktı⁵⁸⁵.

Osmanlı Devleti, hububat ve birçok hammaddenin ticaretini de siyasi amaçlarla yasaklamıştı. Hububat ve Batı'nın ihtiyacı olan hammaddelerin ticareti, Osmanlı Devleti tarafından Batı'ya karşı siyasi ilişkilere bağlı olarak koz olarak kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin Doğu ticaretinin Batı'ya açılan limanları olan Suriye ve Mısır sahillerindeki şehirlerin yöneticilerine de ticari yasaklar hususunda zaman zaman emirler gönderilmiştir⁵⁸⁶. Özellikle Venedik ile ilişkilerin bozuk olduğu dönemlerde, bu ülkeye karşı yasaklara daha fazla önem verilirdi⁵⁸⁷.

Osmanlı Devleti'nde malların ticaretine getirilen sınırlamaların bir sebebi de iktisadiydi. Ulaşım imkanlarının sınırlı olduğu, üretimin tabiatın tahakkümü altında olduğu ve ilkel araç-gereçlerle üretimin yapıldığı dönemlerde, her yörede arz-talep dengesine göre bir piyasa oluşmuştu. Üretimde veya tüketimde meydana gelen küçük bir değişiklik piyasaları alt üst edebilirdi. Fiyat farklılığından dolayı, bir bölgenin

topçular ve mühendisler gönderiyordu. Açe sultanı, Türklerden istediği donanmanın iki katı para göndermekteydi. Eğer Türk sultanı bu istekleri yerine getiremiyorsa, bu sadece Batı'da Hristiyanlar ve Doğu'da Mezopotamya'da olan savaş sebebiyle olmalıdır. Durum değişirse Türkler memnuniyetle bu istenilen yardımı gönderebilir. C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.421,423.

⁵⁸⁵ Halep ve Şam Beylerbeyi ve Kadılarına gönderilen bir hükümde, Kıbrıs'dan ticaret için gelen Francis nâm zımmî bir çok silah ve cebe ve cevşen satın alarak Frengistan'a göndermekte olduğunun haber alındığı belirtilmekte ve bunun engellenmesi istenmektedir. **Mühimme 5**, s.85, H.N. 198, 5 Safer 973/2 Eylül 1565.

⁵⁸⁶ Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, bazı tüccarın harb aleti olarak küffara ve İran'a gönderdiklerinin haber alındığı, Halep Beylerbeyine hüküm gönderildiği ve kendisinin de bu hususa dikkat ederek harice yasak mal gönderilmesinin engellenmesi istenmiştir. **Mühimme 5**, s.94, H.N.217, 12 Safer 973/9 Eylül 1565.

⁵⁸⁷ Trablusşam Beyi Muzaffer Bey'e gönderilen bir hükümde, Trablus iskelesine Fransa bayrağı ile bir çok barçaların gelip zahire yüklediği, şimdiye kadar Fransa'nın oralardan zahire satın almayı ipek ve bahar aldığı ma'lûm olmakla; bu gemilerin Fransa namı altında Venedik'e zahire götürcekleri muhakkak olmağla zahire yüklenmiş gemileri, miri için zabt edip, kimlerin sattığını tahkik ederek hapsedmesi, fakat Fransa için ipek ve bahar satın alan hakiki Fransız gemilerine müdahale edilmemesi istenmiştir. **Mühimme 16**, s.161, H.N.340. 17 Safer 980/28 Haziran 1572. Mısır Beylerbeyine de aynı konuda gönderilen bir hükümde, Mısır'ın İskenderiye, Dimyat ve Reşit iskelerine bir çok ecnebi gemiler gelüb Fransa namına pirinç, şeker, balık ve sair mekulat alıp gittikleri tevatür derecesine gelüb Fransa'nın bu gibi mevad almayı, bahar ve ipek ve sair memnu olmayan eşya aldıkları ma'lûm olmağla, bunların Venedik'e verilmek için alındıkları muhakkak olduğundan mevcut gemiler ve içindeki zahireler miri için

tüketimi için üretilen malların başka bölgelere veya dış ülkelere gönderilmesi kısa zamanda fiyatların yükselmesine, malların karaborsaya düşmesine sebep olurdu. Ülkede mal bolluğu ve fiyatların dengede tutulmasını ekonomik politikasının temeli yapan Osmanlı Devleti, bu yüzden ülke içerisinde ihtiyaçların karşılanmasından sonra, arta kalan hammadde ve malların ihracına müsaade ederdi. Yukarıda da değindiğimiz gibi, hububat, deri, pamuk, pamuk ipliği gibi temel malların ihracı, ancak bu ürünlerin bol olduğu zamanlarda ve hükümetin özel izniyle yapılabilirdi. Batı'dan gelen mamül mallar ve kıymetli madenler karşılığında, Osmanlı topraklarından başta baharat ve ipek olmak üzere çeşitli hammaddeler ve yarı mamül mallar Avrupa'ya gönderilirdi.

Osmanlı Devleti'nin Batı ile olan ticareti aktifle kapanır ve Batılılar bu açığı kıymetli maden göndererek kapatırlardı. Buna mukabil Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticareti pasifti ve aradaki fark yine kıymetli madenlerle kapatılırdı. Böylece Batı'dan Doğu'ya doğru mal karşılığında kıymetli maden akışı yaşanırdı ve Osmanlı Devleti'de bir geçiş bölgesi konumundaydı. Ayrıca Batı'dan Doğu'ya doğru gittikçe gümüş altına göre daha kıymetliydi. Amerika'nın keşfiyle, bu kıtanın altın ve gümüşünün Avrupa'ya akması, kıymetli maden bolluğu, fiyatların artmasına sebep olmuş, bu enflasyonist ortamda gümüş daha kıymetli olduğu Doğu ülkelerine doğru gitmeye başlamış ve kıymetli madenin de bizzat ticareti yapılmaya başlanmıştı.

Bütün bu sebeplerden dolayı İran ve Hindistan'dan gelen mallar karşılığında, Osmanlı ülkesinden Doğu'ya doğru kıymetli maden götürülüyordu. Kıymetli maden darlığı ekonomik çarkın dönmesini sıkıntıya sokuyor, devletin güvenlik ve asayişine, fonksiyonlarını yerine getirmesine engel olabiliyordu. Ülkede kıymetli madenlerin yeterince bulunması ve bunların dışarıya çıkarılmaması temel bir politika idi. Bunun için Osmanlı Devleti'nin ticaret politikası, ülkeye mal getiren tüccarın yine mal alıp götürmesi, kıymetli madenlerin dışarıya çıkarılmaması şeklindeydi⁵⁸⁸. Hatta saray için

zabt olunub satanların dahi habs edilmesi istenmiştir. Mühimme 16, s.163, H.N.342. 17 Safer 980/28 Haziran 1572.

⁵⁸⁸ Bu konudaki bazı sicil kayıtları şöyledir: "Bursa Kadısı Mevlana Davud'a ve Hüdavendigâr sancağı kadılarına ma'lûm ola ki: Haliyâ südde-i saadetime şöyle i'lâm olundu ki, haric vilâyetden gelüb ticaret iden frenk ve sair kafir tacirleri metâ' getirüb satub girü vilâyetlerine avdet edüb gider olduklarında veya memalik-i mahrumem tacirlerinden birisi frenk vilâyetine veya âher haric vilâyete gitmek istediklerinde ol diyâra lazım ve münasib olan meta'ı almayub hemen nakit akçe ve altun ve gümüş evanisin alub giderler imiş imdi bu babda emrim şöyle sadır oldu ki hükm-i şerifim vüsul bulduğu gibi bir saat tehir eylemeyüb hemen zikr olan hususu nidâ-ı âm ile çağırub gereği gibi tenbih ve tekid eyliyesiz..." Bursa Şer'îye Sicili A/35, s.394'den(3 Receb 931/26 Nisan 1525) naklen M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.274. "... hükmi-i şerif vârid olduğu tarihten sonra diyâr-ı şarka giden tüccarın esâmisi enva'i

dışarıdan lüks mal getiren hassa tüccarlarına, para yerine kumaş verilerek kıymetli madenlerin yurt dışına çıkarılmasının engellenmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır⁵⁸⁹.

Osmanlı Devleti'nin, vergi kaçağı ve Doğuya kıymetli maden kaçağını önlemek için çok ciddi tedbirler aldığı görüyoruz. İran'dan ipek getiren tüccarlar, Osmanlı topraklarına girdikten sonra sıkı bir takibe alınıyordu. Erzincan'a gelen tüccarlar, mallarını kadıya tespit ettirerek hüccet alıyorlar ve bu hüccetle Bursa'ya geliyorlardı. Erzincan'da tespit edilen miktarda ipeği Bursa mîzânında satıyorlardı. Satılan ipek parası kadar, tüccarlar Bursa'dan mal alarak ayrılmak zorundaydılar⁵⁹⁰. Böylece hem vergi kaybı önlenmeye çalışılıyor, hem de getirilen malların karşılığında elde edilen kıymetli madenin yurt dışına kaçırılmasının önüne geçilmeye çalışılıyordu.

Doğu ülkeleri ile ticaretin yoğun olduğu şehirlerin yetkililerine de gönderilen emirlerle, İran'a ve Hindistan limanlarına kıymetli madenlerin götürülmesinin engellenmesi istenmekteydi⁵⁹¹. Gümüşün Doğu'ya götürülmesinin yasaklanmasına rağmen, gümüşün Doğu'da getireceği kârdan ve ticaret çarkından dolayı bunu engellemek mümkün olamıyordu.

meta'larıyla defter olunub imzalanub ve mühürlenüb Asıthane-i Sa'adete irsal olundu. Amma bazı kimesneler hususa Rumeli cânibinden olalar, Rumeline yahud âher yere kendü memleketimize gidüb nakid akçe alub gideriz deyu ta'allül edüb yine diyâr-ı şarka gitmek ihtimaldir..." . Bursa Şer'îye Sicili A/43, vr.15 a (7 Safer 953/9 Nisan 1546) naklen M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.278. Aynı konuda mühimme defterlerinde de bir çok hüküm vardır. Mühimme 61, s.39, H.N. 105 (994/1586); Mühimme 73, s.227, H.N. 531(1003/1593).

⁵⁸⁹Bu konudaki bir sicil kaydı şöyledir: "Taife-i Nasraniye taciri Dimitri nâm zımmî Dergâh-ı mu'allama gelüb ve arzuhal sunub bundan akdem Moskov bazirganı olan Mahmud mirîye cem' eylediği dört yüz deste samurun bir destesi yedişer bin akçeye cem' ve teslim-i hazine eylemişti ... sadaka olunursa her destesi bin akçe noksanla destesin altışar bin akçeye olub ve sairlerinden dahi alâ samur getirüb hazine-i "âmireye teslim eyledikten sonra ... arz olundukda hassa taciri olmasın emr edüb buyurdum ki hazineден verilecek *nakid akçe yerine kumaş pareleri* verilüb ve kadimde bu vechile tarhan olmuşlarsa bu dahi öyle olub varub şartı üzere dört yüz deste alâ samur getirüb teslim eyledikten sonra kırk akçe ulufe tayin ..." Bursa Şer'îye Sicili A/169, s.234 'den naklen F.Dalsar, a.g.e., s.193-194, B.N. 79.(15 Rebi'ül-evvel 992/27 Mart1584).

⁵⁹⁰ Sicil kayıtlarında "Tanrıkulu bin Hacı Ahmed Şirvanî'nin Erzincan Kadısı hücceti mucibince yetmiş dört min harîri olub Burusa Mîzânında binotuziki lodra harîri olub yetmişbin üçyüztaltmışaltı akçeye bey' idüb emr-i padişahî mucibince altmışdokuzbin yüz yigirmibir akçe metâ' alub bakisi yol harçlığı için kendünde kalub diyâr-ı şarka gitmeğe icâzet verilüb sicile kayd olundu" şeklinde çok sayıda kayıt bulunmaktadır. Arka arkaya çok sayıda kaydın bulunması, yola çıkacak bir kervan için işlem yapıldığını göstermektedir. Bursa Şer'îye Sicili A/43, s. 15-17(953/1546).

⁵⁹¹ Halep defterdarına gönderilen bir hükümde, Halep'den gizli ve ucuz baha ile gümüş alub bahalıya satmak üzere 'Acem diyârına kaçakçılık edenlerin yakalanması, satılıp yarısı darbhâneye ve yarısının mirîye verilmesi istenmektedir. Mühimme 28, s.11, H.N.22. 19 Cemaziyel-evvel 984/15 Ağustos 1576. Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde kıymetli madenlerin Hint benderlerine kaçırılmasının engellenmesi istenmekteydi. Mühimme 14, s.296, H.N.750. 19 Şaban 968/21 Ekim 1578.

Osmanlı Devleti'nin Doğu'dan gelen mala karşı, ticareti yasak olmayan mal gönderilmesi ve kıymetli madenin yurt dışına çıkarılmaması gibi çok hassas dengeleri olan bir ticaret politikası vardı. Ancak Osmanlı Devleti'nin, Doğu'dan ithal edilen malları karşılayacak ve o bölgelere ihraç edilecek yasak kapsamına girmeyen yeterince malı yoktu. Daha doğrusu, İran ve Hindistan'ın Osmanlı ülkesinden ihtiyaç duyduğu, yasak kapsamına girmeyen çok az sayıda ve miktarda mal bulunmaktaydı. Bu yüzden gerek kıymetli madenlerin ve gerekse bakır, demir, at, silah gibi diğer ticareti yasaklanmış malların Doğu'ya gönderilmesinin önüne geçilemediği anlaşılmaktadır. Devlet merkezinden sınırlardaki şehirlere ve diğer ticari öneme sahip şehirlere gönderilen emirlerde, sürekli olarak bu kaçakçılık olaylarının duyulduğu bildirilmekte ve bunun engellenmesi istenmekteydi⁵⁹².

3.Gümrükler

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren sınırları içine aldığı bölgelerde, sosyal ve iktisadi alanda yerleşmiş bulunan gelenek ve teamülleri, pek zorlamadan bünyesi ile uyumlu hale getiren bir sistem takip etmiştir. Bu sistemi gümrükler konusunda da uygulamıştır. İlhak edilen memleketlerde, ticari mallar üzerinden alınmakta olan gümrük ve diğer vergi ve resimleri, oranları, toplama tarzları ve adlarını, başlangıçta olduğu gibi yürürlükte bırakmıştır. Fethi takiben yapılan nüfus ve vergi tahrirleri sırasında, daha önce uygulanan usülleri tespit etmiş ve bunları hakana mahsus defterlere kayıt ettirerek ihtilaf halinde müracaat edilecek bir kanun haline getirmiştir. Böyle bir politikanın neticesinde, Osmanlı Devleti'nde yalnız eyalette değil, aynı eyalet içerisindeki şehirden şehire değişen bir gümrük ve bacalar manzumesi meydana gelmiştir. Fakat Osmanlı Devleti'nin feth ettiği yerlerin kanunlarını aynen uygulamaya devam ederek, tamamıyla pasif kaldığını söylemek yanlış olur. Osmanlı idaresi

⁵⁹² Van Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, kul taifesinin paraya tama' ederek İran tarafına yarar atlar ve mühimmat satmakta oldukları haber alınmış olduğu bildirilerek bunun teftiş ve men edilmesi istenmiştir. Mühimme 5, H.N.610. 4 Cemaziyel-evvel 973/ 27 Aralık 1565. Erzurum Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de "Erzincan kadısı mektub gönderüb mizân-ı harîr gümrüğü emini gelüb diyâr-ı şarka giden tüccar taifesinin bil-fi'l Pasin sancağı Beği olan Haydar dame izzuhü hilaf-ı emr-i şerif yarar at ve gümüş ve nühasınız vardır deyu yoklamakdan hali olmayub gümüş ve nühas ve at dahi bulundukta girift etmeyüb celb-i mal için bir bahane bulub her karbandan üçer- dörder yüz altun almağla tüccar taifesi diyâr-ı şarkdan ol kadar gelüb gitmez oldukları baiseden mal-ı mirfiye küllî zarar olmuşdur ..." denilmekteydi. Mühimme 6, H.N.233. 6 Rebi'ül evvel 972/ 12 Ekim 1564.

fethedilen memleketin ilk tahrîri esnasında aynen tespit ve yürürlüğe koyduğu gümrük ve bacaları, daha sonraki tahrîrlerde yüksek oranları indirmek, ticaret için engel teşkil edecek olanları kaldırmak, devlete has genel bir tarife kabul ederek bunu yaygınlaştırmaya çalışmak gibi, çalışmalar içerisinde bulunmuştur.

İslâm literatüründe gümrük, ticaret mallarından alınan zekat olarak nitelenir ve aşir denilen gümrük memurları tarafından toplanırdı. Gümrük vergisi denilen aşirin topladığı verginin oranı, tüccarın tabiiyetine ve dinine göre değişirdi. Gümrükten mal geçiren tüccar Müslüman ise 1/40 , Müslüman devlet vatandaşı Gayrimüslim (zımmî) ise 1/20 ve Gayrimüslim bir devletin vatandaşı ise 1/10 oranında, yani tam öşür öderdi⁵⁹³. Zekat miktarı, Hz.Peygamber tarafından en az miktarda tespit edilmiştir. İslâm dini, eşyanın vergilendirmesini, ne gibi şeylerden ne kadar miktarda vergi alınacağını ve toplumun ihtiyacı için vergilerde gerektiğinde değişiklikler yapılmasını devlete bırakmıştır⁵⁹⁴. Yabancı devlet tüccarlarından alınacak gümrük vergilerinin oranı için, aslında mütekebbiliyet/karşılıklılık esası belirlenmiştir⁵⁹⁵. Bu esaslar ve esneklik çerçevesinde, genel olarak XVI.yüzyılda imparatorluğun büyük bölümünde geçerli olmak üzere uygulanan vergilendirme oranı, en düşük vergiye tabi tutulan Müslümanlar için %3, zımmî statüsü içindeki Gayrimüslimler için %4, harbî adı verilen Gayrimüslim ülke vatandaşları için de %5 olarak tespit edilmişti. Klasik Osmanlı sisteminin, kendi değerleri ve dünya görüşüne göre vergilendirme bakımından kabul ettiği ideal düzenleme buydu. Ancak bu düzenleme, Osmanlı düzeninin diğer unsurları gibi, iç ve dış çeşitli değişme ve baskılar ile karşılaşmıştır. Bunlardan birisi mali ve iç menşeli idi. Yeniçerilerin maaşını artırmak yerine, onların et tüketimlerini sübvans etmek için bir fon oluşturma yoluna gidilmiş ve 1590'lardan itibaren zarar-ı kassabiye adı altında yukarıda belirtilen oranların tamamına birer puan ilave yapılarak gümrük oranları yükseltilmiştir⁵⁹⁶. Diğer bir gelişme, ticaretin büyütülmesi diye özetleyebileceğimiz Batı'dan gelen talepti. Hollanda ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin ticaretine darbe vuran Portekiz ve İspanya ile mücadele halinde olan devletlerdi. Bu ülkelerin isteklerine müsaade etmekle, hasımlarına karşı diplomatik ve askeri alanda başarı şansını artırma yanında, yolunu değiştirmiş olan ticareti tekrar kendi topraklarına çekme imkanına da

⁵⁹³ Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.1, İstanbul 1990, s.164.

⁵⁹⁴ Turhan Atan, *Türk Gümrük Tarihi*, c.I, Ankara 1990, s.73.

⁵⁹⁵ A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.1, s.164-165.

⁵⁹⁶ Mehmet Genç, "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, c.III, İstanbul 1985, s.787.

kavuşacaktı. Osmanlı Devleti böyle bir durum karşısında İngiltere ve Hollanda'ya istedikleri kolaylığı sağlayarak gümrük oranlarını %6'dan, %3'e indirmeyi kabul etmiştir⁵⁹⁷. Böylece en yüksek oranda vergi ödeyen Gayrimüslimlerden bir grup, en az vergi ödeyen Müslümanların da önüne geçmiş oluyordu.

Esas konumuzu oluşturan Doğu ticaretinin yapıldığı bölgeler ise, Osmanlı Devleti'ne İslâm devletlerinden geçtiği için, Osmanlı Devleti buradaki uygulamaları pek değiştirmeden uygulamaya devam etmiştir. Bu yüzden yukarıda bahsettiğimiz oranlar Hıristiyan Batı ülkeleri ile yapılan ticarete uygulanırken, Doğu'da bölgeler arası ve ülkeler arası ticarete, buralarda daha önceden yerleşmiş ve gelenek haline gelmiş uygulamalar sürdürülmüştür. Bu konuda aşağıda iç gümrükler kısmında geniş bilgi verilecektir.

Osmanlı Devleti'nin Doğu'da ticaret yaptığı İran ve Hint Ülkelerinin halkı Müslümandı. Bu yüzden Osmanlıların kendi Müslüman halkından talep ettikleri gümrük vergisinin aynısı, bu ülke Müslüman tüccarlarından da talep ediliyordu. Osmanlı Devleti'nin bu ülkeler ile ticaret yaptığı güzergahlarda alınan gümrük vergileri ile ilgili hükümlerde, Müslüman tüccarların milliyetleri ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır. Sadece ithal ve ihraç mallarından ne kadar gümrük alınacağından bahsedilmekte, ticareti yapan tüccarın milliyetinden bahsedilmemektedir⁵⁹⁸. Doğu mallarının, Batılı tüccarlarla buluştuğu Suriye kıyılarında ve Bursa'da ise, tüccarların milliyetleri hususu kanunnamelerde yer almaktadır.

Tüccarın inancının ve milliyetinin gümrük oranını değiştirmesi yanında, vergilendirmede diğer bir ilke ad valorem oluşu, yani gümrüklerin kıymet üzerinden tahsilinin kabul edilmesidir. Malların kıymeti üzerinde ihtilaf çıkması durumunda, gümrükler mal olarak da tahsil edilirdi⁵⁹⁹. Fakat, pratik hayatta ad valorem olarak tespit

⁵⁹⁷M.Genç, a.g.m., s.788.

⁵⁹⁸ 1553 tarihli Bursa gümrüğü kanunnamesinde, İranlı müslüman tüccarlardan alınacak gümrüklerle ilgili bir hüküm bulunmamaktadır. İranlı Ermeniler'den ise "Diyâr-ı 'Acem'den meta'la Ermeni gelse, getürdüğü meta'dan harîrden gayri misk ve ravend ve akmişe-i mütenevvi'adan yüzde beş akçe gümrük aldurasun" şeklinde bahsedilmekte ve Ermeniler'den Avrupa'nın gayrimüslim tüccarlarından alınan oranda gümrük vergisi alındığı görülmektedir. Bu kanunnamede müslümanlardan % 2 oranında gümrük alınacağı belirtildiği için, İranlı müslüman tüccarlardan ayrıca bahsedilmemiştir. A.Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.5, s.106.

⁵⁹⁹ Halil Sahillioğlu, "1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", **B.T.T.D.**, S.8, Mayıs 1968, s.53.

edilen gümrükler, malın balya, denk, kantar, zira veya okkası belli bir fiyat kabul edilerek, spesifik olarak da tahsil ediliyordu.

Gümrük teşkilatı, bütün imparatorluk arazisini kapsayan bir ağ şeklinden ziyade, ticari trafiğin yoğunlaştığı, özellikle de limanları merkez kabul eden az veya çok geniş daireler halinde düzenlenmişti. İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne, Bursa, Diyarbakır, Bağdat, Halep, Şam gibi liman ve şehirler nüfus ve ticaret hacmi itibarı ile gümrük merkezlerinin başında geliyordu. Osmanlılarda gümrük açısından sınır kavramı, iki devlet arasındakinden hemen sonra, deniz ile kara arasındaki hattı ve kara yollarındaki ticaret hatları üzerinde bulunan önemli şehirleri ifade ediyordu. Denizden gelip karaya çıkan veya karadan gelip gemiye yüklenen mallar, hemen hemen her yerde gümrüğe tabi tutulurdu. Aynı zamanda büyük şehirler arasında kervanlarla yapılan mal sevkياتından da gümrük alınıyordu. Son derece geniş olan ülke sınırlarında gümrük toplama açısından sıkıntılarla karşılaşan devlet, bu sıkıntıyı gidermek için devamlı mücadele etmiştir. Bunun için yükleme boşaltma yapılabilecek limanları ve ticaret güzergahlarını belirlemiş ve bunların dışındaki yerleri yasaklarla kontrol altında tutmaya çalışmıştır⁶⁰⁰. Karada seyrekleşen gümrük merkezleri arasında, biraz daha sık olarak yayılmış bac merkezleri bulunuyordu.

Genellikle büyük bir şehirde üslenen gümrük teşkilatı, şehir merkezi ile çevresindeki köyleri ve bazen küçük kasabaları da içine alan bir daire teşkil eder; bu dairenin dışından gelen mal, eğer şehir veya çevresindeki bölge içerisinde satılacaksa gümrük vergisi alınır, satılmayıp transit geçecekse, sadece bac almakla yetinilirdi. Gümrük dairesinin içinde yer alan ticari faaliyetlerden gümrük alınmazdı. Şehiriçi iktisadi faaliyet ve ticaretten alınan vergiler, transit ticaretten alınan bacdan farklı olarak *bac-ı bazar*, *tamga* ve *ihtisab* vergisi adı altında toplanır ve gümrüğe göre daha düşük oranda alınırdı. Her gümrük merkezi, kendi dairesi içindeki şehir ve merkezlerde yer alan ihtisab, tamga, beytülmal v.b. gibi çoğunluğu nakdi olan bir takım gelir kalemleri ile bir arada, müstakil vergi birimi anlamında birer mukâta'a teşkil ediyor ve genellikle hiçbir yerde tımar ve zemet olarak kimseye tahsis edilmeden, doğrudan doğruya merkezi devlet hazinesinin gelirleri arasında yer alıyordu.

⁶⁰⁰Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, İstanbul 2000, s.245.

Devletin ticaret hususunda yapmış olduğu düzenlemeler, hizmetler ve çalışmalar, bu iktisadi faaliyetten temin ettiği gelirin öneminden kaynaklanıyordu. Devlet ticaretten dolayı çok emin bir gelir kaynağı bulmuş ve bunu en ince teferruatına kadar, büyük bir titizlikle belirlemiştir.

3.1.İç Gümrükler

Osmanlılar'da iç gümrük konusuna geçmeden önce birkaç hususu belirtmek istiyoruz. Yukarıda da belirttiğimiz gibi İslâm gümrük sisteminde şahısların Müslüman, Zimmî ve Gayrimüslim olmalarına göre ayrı uygulamalar vardı. Bütün Müslümanlar, hangi ülkeye mensup olursa olsun yabancı sayılmazlardı. Müslümanlar, ister bir İslâm devletinin uyruğu olsun, ister Gayrimüslim bir devletin vatandaşı olsun, aradaki sınıra bakılmaksızın tek bir millet olarak görülürlerdi⁶⁰¹.

Diğer bir husus da, Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Güney bölgelerinin, İslâm coğrafyasının ortasında yer almasıdır. Bu bölge Osmanlı Devletine geçmeden önce de, İslâm devletleri tarafından idare ediliyordu ve yukarıda belirttiğimiz hususa bu devletler de dikkat ediyorlardı. Bölgenin, Doğu da ticaret yaptığı İran ve Hindistan ülkelerinin de Müslüman olması, bu ülkelerin Batı Hıristiyan ülkelerinden farklı bir şekilde algılanmasını netice vermiştir. Hatta bölge, uzun zaman tek bir devletin hakimiyeti altında kalmış ve buna göre vergiler şekillenmiştir. Uzun bir süreçte oluşan sistem, Osmanlılar tarafından da aynen benimsenmiştir. Bu açıdan bakıldığında, İslâm ülkeleri arasındaki siyasi sınırların değişmesi veya sınırların mevcudiyetinin gümrük açısından bir anlam taşımadığı görülmektedir. Suriye, Irak, Doğu Anadolu, Basra ve Hicaz'ın Osmanlı sınırlarına katılmasıyla, bu bölgelerin daha önce Anadolu ile yaptığı ticarete alınan vergilerde herhangi bir değişiklik olmadığı gibi, İran ve Hindistan ile yapılan ticaretten alınan vergi ve gümrüklerde de herhangi bir değişiklik olmamıştır. Osmanlı fethinden sonra dahi Diyarbakır'da, Bursa'dan gelen bir kumaş ile İran'dan gelen bir kumaş aynı çerçevede değerlendiriliyor ve aynı oranda vergi alınıyordu. Bu yüzden fiilen iki ayrı ülkenin mallarının gümrüklerinin alındığı gümrük merkezleri olmasına rağmen, yukarıda belirtilen anlayış ve uygulamalardan dolayı; Doğu ticareti

⁶⁰¹ A.Reşit Turnagil, "İslâmiyet ve Milletler Hukuku", İ.Ü.H.F.M., c.VIII, İstanbul 1942, s.66.

güzergahındaki şehirlerde, İran ve Hindistan mallarından alınan gümrükleri, iç gümrükler kısmında incelemeyi uygun bulduk. İslâm dünyasında, dış gümrüklerin daha çok karşılıklı mütekabiliyet esasına göre de belirlendiği düşünülürse, Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile böyle bir ticaret anlaşmasının olmamasından dolayı, konuyu iç gümrükler içerisinde incelememiz daha uygun olacaktır.

Önemli sanayi ve ticaret şehirleri arasındaki mal nakli ve satışından alınan vergiler, iç gümrüklerin konusunu teşkil etmektedir. Bir bölgede üretilen ham ve sanayi mamülü mallar ile dış ülkelerden getirilen mallar, başka bir bölgeye satmak için götürülürse veya oradan geçirilirse gümrük alınırdı. XVI.yüzyıla ait kanunnamelerde bölgeler arası ve ülkeler arası ticarete konu olan her cins mal için, ayrı ayrı miktar ve oranlarda, ne kadar vergi alınacağı ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

XVI.yüzyılda Osmanlı Devletinin Doğu ticareti güzergahındaki şehirlerin incelemiş olduğumuz kanunnamelerinde başlıca iki tür gümrük vergisine rastlamaktayız. Bunlardan birincisi *bac*'dir. *Bac* genel olarak vergi ve resim manasına gelmekle beraber, değişik bölgelerde farklı anlamlarda da kullanılmaktadır. İlhanlılar devrinde, büyük kervan yollarının emniyetini korumak için alınan tedbirlerden bahsedilirken, belli yerlerde, belirlenen bir tarifeye göre yolculardan *bac* alındığı belirtilerek, vergi ve resim manasında kullanılmıştır⁶⁰². *Bac-ı ağnam*, *bac-ı bazar*, *bac-ı tamga* gibi vergi adlarıyla birlikte kullanılması da vergi ve resim anlamına geldiğini göstermektedir. Ancak incelemiş olduğumuz Doğu vilâyetleri kanunnamelerinin çoğunda, hususi bir vergi adı olarak da geçmektedir. *Bac*, bir şehre gelip orada satılmayan ve transit geçen mallardan, geçiş vergisi niteliğinde alınmaktadır⁶⁰³. Satılan mallar, malın değeri üzerinden % de ile ifade edilen, *advolarem* şekilde vergilendirilirken, geçiş vergisi niteliğinde olan *baclar* daha çok yük üzerinden alınmaktadır⁶⁰⁴. Bazı yerlerde ise *bac* vergisi, malın satılmasıyla alınan *tamga*

⁶⁰² M.Fuat Köprülü, "Bac", İ.A., c.II, İstanbul 1993, s.188.

⁶⁰³ 1516 tarihli Erzincan Kanunnamesinde "Tafsil-i tamga-i siyah ve bac-ı büzürk der Erzincan ber muceb-i kanun-ı Hasan Padişah: ... Harîr yükünün her batmanına seksenbir karaca akçe bac alurlar imiş. On karaca akçesin Kemah bacı ve yetmiş karaca akçesin Erzincan bacı ki üç karaca akçe bir Osmanidir. Ve her batmanda dört karaca akçe tamga-i siyah dir. ... bunların ubûrları bac-ı büzürkdür ve şehirde bey' olsa tamga-i siyahıye alırlar imiş." denilmektedir. Tapu Tahrir 60, s.2.

⁶⁰⁴ Harput kanunnamelerinde "Diyâr-ı Rum'dan pastav ile çuka gelse ... ol asl ubûr iden çuka yükünden elli beşer akçe-i Osmani bac alnub tamga alınmaz imiş. Ve Yezidi akmişe ve Burusa kumaşı ubûr itse harîr gibi alınmış girü olgeldiği üzere mukarrer kılındı. Ve kara tamga didikleri her meta ki şehre gelüb satılsa her ne olursa olsun yüzde beş akçe tamga alınır" denilmektedir. M.A.Ünal, XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.248.

vergisinin yarısı oranında alınmaktadır⁶⁰⁵. Bac vergisi, *bac-ı ubûr* ve *bac-ı büzûrk* şeklinde de kanunnamelerde geçmektedir. Şam eyaleti kanunnamesinde ise *gümrük-i bac* şeklinde geçmektedir⁶⁰⁶. Bu yüzden aşağıda tablolar halinde vereceğimiz çeşitli vilâyetlere ait bilgilerde, geçiş vergisini ifade etmek için *bac* terimini kullandık.

Dağlık, ormanlık ve ıssız yerlerde geçit ve konaklama emniyetini sağlamak üzere örgütlenmiş koruma görevlilerine ait giderlerin karşılanması için alınan ve yine bir geçiş vergisi niteliğinde olan *baclar* da vardır⁶⁰⁷. Bu tip *baclar*, Osmanlı Devleti'nde çoğunlukla kaldırılmıştır. Köprü ve derbentlerin korunması, hazineye ait bir kısım vergilerden muafiyet şartıyla civardaki köylülere bir mükellefiyet olarak yükletilmiş ve buralardan geçişin ücretsiz olacağı kabul edilmiştir. Bazı yerlerde eskidenberi alınagelmekte olanları kaldırılmıştır. Memlûklular döneminde Sis livasında üç yerde alınmakta olan geçit vergilerinden, Kosunlu ve Karaisalı'da alınanlar kaldırılmış, yalnız Gülek Boğazı'nda alınanı devam ettirilmiştir. 1572 yılında Rum eyaletini tahrir eden Trabzon Beyi Ömer'e gönderilen hükümde, Tokat kasabasında *tamga* alındıktan sonra Tozanlı ve Kıfırnı nahiyesinde, bazı korkulu yerlerde gelip geçenlerden *tamga* istenilmesinin bir zulüm ve "ol dağların *tamgası* ref edilmiş" olduğu belirtilmiştir⁶⁰⁸. Çemişkezek kanunnamesinde de "Ve nefsi-i Çemişkezek'den gayri ribatlardan *tamga* ref olunmuştur. Minba'd nefsi-i Çemişkezek'den gayri yerde bir akçe ve bir habbe *tamga* alınmaya"⁶⁰⁹ şeklinde geçmektedir. Anadolu'da oldukça sınırlı sayıda olan bu tip vergilerin, Suriye-Filistin bölgesinde daha yaygın olduğu görülmektedir. Aşağıda Kudüs ve Ma'arra kanunnamelerinde bu konuda bilgiler bulunmaktadır. Osmanlı Devleti'nde çeşitli yerlerde alınan bu geçiş vergisi, çağdaşı Avrupa devletlerinde çok daha fazla yerde alınıyordu. Mesela Avusturya'da Rhin nehri boyunca 67, Tuna'da 77 yerde alınıyordu⁶¹⁰.

⁶⁰⁵ Musul vilâyetinde bakır ve nil'den bac vergisi tamga vergisinin yarısı oranında alınmaktaydı. Bakınız aşağıdaki Musul ile ilgili tablo.

⁶⁰⁶ 1548 tarihli Şam kanunnamesinde "Nefsi-i Şam'a gelen ve giden meta'dan gümrük alınır. Evvel Mekke-i Müşerrefe'den bahar ve akmişe geldikde, hüccac Gazze yolundan gelse, Gazze kurbinde Han-ı Yunus nâm yerde alınır. Ve eğer Şam yolundan gelse Şam kurbinde Kiske nâm karyede alınır, kanun-ı kadîmdir. Deve yükü bahardan ve akmişeden yedişer altun *gümrük-i bac* deyu alınır. Amma nefsi-i Şam'a gelüb Efrenc taifesiyle bazar olunsa, satandan her yüz altuna onar altun alınır, alan Efrencden dokuzar altun alınır" denilmektedir. Tapu Tahrir 263, s.4.

⁶⁰⁷ M.Genç, "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", s.787.

⁶⁰⁸ L.Güçer, a.g.m., s.24.

⁶⁰⁹ Ö.L.Barkan, Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, s.190-191.

⁶¹⁰ L.Güçer, a.g.m., s.24.

Kent çarşı pazarına satılmak üzere getirilen mallardan *pazar bacı* alınır. Pazar resimleri, yük, heybe, ağırlık veya değer üzerinden ödenirdi. Odun ve saman gibi ucuz ve hacimli malların *bacı* araba yükü hesabıyla alınır. Bunlar daha çok bir bölgenin yöresel ticaretini oluşturduğu için konumuz dışındadır. Gümrük vergileri ödenmiş mallar için ise, başka herhangi bir resim veya vergi ödenmesi söz konusu değildir⁶¹¹.

Kanunnamelerde bir şehirde üretilen ve satılan mallardan alınan vergiler de *tamga* adı altında belirtilmektedir⁶¹². Bizim konumuzu, bir şehire başka bir bölgeden gelen ve satılan mallardan alınan, gümrük niteliğindeki *tamga* vergisi oluşturmaktadır. *Tamga* vergisi, genellikle % 5 veya 1/10 gibi ifadelerle, malın değeri üzerinden alınmaktadır. 1518 tarihli Diyarbakır kanunnamesinde “ve *bac* ve *tamga* hususu dahi kanun-ı kadim üzere akmişe kısmından ve gayrıdan ol nesne kim bey’ olsa yüzde beş Osmani akçe *tamga* alınur imiş. Ve ol meta kim Yezdi akmişedür gelse anı mîzâna urub dahi her Amid batmanında ki binbeşyüzseksen dirhem olur her batmanına doksanalı karaca akçe *bac* alırlar imiş üçü bir Osmani hesabı üzere otuziki Osmani akçesi olur. Andan geçüb gider imiş bu *bac-ı büzürk* imiş. Amma nefsi şehr-i Amid tüccarının *nısfı tamga-i siyah* ve *nısf-ı bac-ı büzürk* imiş. Amma sair memalikden gelen tüccar taifelerinin akmişelerinin külliye *bac-ı büzürk* için zabt olunmuş. Bu aksamdan bey’ olursa yüzde beş alınmak mukarrer olub ...⁶¹³” denilmektedir. Kanunnameden de açıkca anlaşıldığı gibi ticari malların satışından alınan vergilere *tamga* denilmektedir. *Tamga* vergisi “*kara tamga*” veya “*tamga-i siyah*” şeklinde ifade edilmektedir. Harput kanunnamesinde “*Ve kara tamga* didikleri her meta ki şehre gelüb satılsa her ne olursa olsun yüzde beş akçe *tamga* alınır⁶¹⁴”, Ergani kanunnamesinde “*Der beyan-ı tamga-ı siyah: Tamga-ı siyaha müteallik olan bunlardır bir yük ketan gelüb satılsa her yükünden altmışaltı akçe alınırmiş alına ve penbe ve sabun ve hınna*

⁶¹¹ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.254.

⁶¹² Bir şehirde üretilen ve satılan bazı mallardan alınan vergilere de *tamga* denmektedir. Bu durum daha çok kumaş gibi belli ölçü ve kalitede üretilmesi gereken mallar için söz konusudur. Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Şam’da imal edilen diba, yasdık, abai, bağdadî, kutni-i şamî, vale gibi kumaşların fena işlenmiş ve bazısının endazesinin kısa olduğu belirtilerek bu durumun İstanbul ve sair mahallerin tüccarına zarar verdiği ifade edilmiştir. Bu durumun önüne geçmek için bir *tamga* gönderildiği, bir *tamga* mahalli ihdas edilerek kumaşların bu *tamga* ile tamgalanması istenmiştir. Kötü ve ölçüsü eksik kumaşların tamgalanmaması belirtilmiştir. *Mühimme* 26, s.14, H.N.38, 23 Safer 982/15 Haziran 1574. 1575 tarihli Bursa şer’iye sicilindeki bir kayıta da, Şam’dan gelen kumaşların eskiden Bursa’da tamgalandığı ve *tamga* resminin Bursa’da alındığı belirtildikten sonra, Şam’da üretilen kumaşların bu şehirde tamgalanmaya başladığı belirtilerek Bursa’da *tamga* resminin alınmayacağı ifade edilmiştir. F.Dalsar, a.g.e., s.345-346.

⁶¹³ Tapu Tahrir 64, s. 1.

⁶¹⁴ M.A.Ünal, *XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566)*, s.248.

satılsa yüküne dört nügi *tamga* alınmış ki her nügi iki yüz dirhemdir ... ve mazu yükü 'ubûr itse her yüküne altı Osmani akçesi alınmış⁶¹⁵" şeklinde geçmektedir. *Tamga-ı siyah ve kara tamga*'nın birbirinden farklı vergiler olduğu söyleniyorsa⁶¹⁶ da, yukarıda belirtilen tanımlamalardan da açıkça anlaşıldığı gibi ikisinin de aynı vergi olduğu görülmektedir. Kanunnamelerin bazı yerlerinde *bac* ve *tamga* başlıkları altında verilen bilgilerde birbirlerinin yerine kullanıldıkları görülmekle birlikte, açıklama kısımlarında verilen bilgilerde durum daha açık bir şekilde ifade edilmektedir. Diyarbakır kanunnamesinde " Der beyan-ı *tamga-i siyah* ki *bac-ı Ergani* ve *bac-ı Siverek* demekle meşhurdur ... Der beyan-ı *bac-ı ubûr* ve kayseriye: Bunun dahi kanunu bu imiş ki akmişe kısmından her ne cins akmişe satılsa yirmi akçede bir akçe alınmış ve ubûr ider olsa Osmanî batmandan elli akçe alınmış yine ol üslub üzere mukarrer kılındı"⁶¹⁷ denilmektedir. *Bac* ve *tamga* vergileri bazı yerlerde bu şekilde farklı ifade edilmekle birlikte, genel olarak satılan mallardan alınan vergilere *tamga* denildiği için, bizde aşağıda vereceğimiz tablolarda malların satışı halinde alınan vergileri *tamga* olarak gösterdik.

Osmanlı Devleti'nde baharat, ipek, pamuk, iplik gibi önemli ticaret mallarının tartı ve satışının yapıldığı mîzânlar bulunmaktaydı. Bu mîzânlarda ticaret malları tartılarak, *mîzân resmî* adı altında gümrükleri alınırdı. İpek ticaretinin en önemli merkezi olan Bursa'da, tüccarlar iki baştan resim öderlerdi. İpek mîzânına gelen tüccar, malını tarttırarak kendi hissesine düşen resmî öder, mal satıldığında da alıcı hesaplanan resmîni öderdi. Bursa'da satılmayarak transit geçen ipek yüklerlerinden ise, belli oranda gümrük alınarak tüccarların geçişine izin verilirdi. Bu konuda, aşağıda Bursa ile ilgili bölümde bilgi verilmiştir.

Belirttiğimiz bu iki temel gümrük vergisi dışında, gümrük hizmetlerini yerine getiren görevlilere ödenmek üzere alınan, diğer bazı ek vergiler de bulunmaktadır. Bu vergiler, malın değeri üzerinden veya yük hesabıyla alınmaktadır. *Resm-i kalem, hakk-ı kalem, resm-i kitabet, noktabaşı, âdet-i hazinedarı, vezzaniye, mübaşiriye, rehdarlık* gibi şehirden şehire değişen çok farklı adlarla alınmaktadır. Her şehire ait yaptığımız tablolarda, tespit edebildiğimiz bu tip vergiler de gösterilmeye çalışılmıştır.

⁶¹⁵ Tapu Tahrir 998, s.103.

⁶¹⁶ M.A.Ünal, a.g.e., s.154.

⁶¹⁷ Tapu Tahrir 200, s. 13.

Bu genel bilgilerden sonra, Doğu ticareti güzergahında olan şehirlerde alınan çeşitli gümrük ve resimleri, bu şehirlerin kanunnamelerine dayanarak tablolar halinde hazırlamaya çalıştık. Bu tablolarda, çeşitli mallardan alınan gümrük ve resimlerin yanında, bu ticaret mallarının nerelerden geldiği ve nerelere gittikleri de belirtilmeye çalışılmıştır. Böylece ülkeler arası ve şehirler arası ticaret mallarının neler olduğunu, hangi yönde ne tür mal akımlarının oluştuğunu da bu tablolardan görmek mümkün olmaktadır.

Bazı yerlerin kanunnamelerinin ticaretle ilgili kısımları, kanunnamelerde olduğu şekliyle aynen alınmıştır. Buraları tablolar halinde göstermek bilgi eksikliği ve durumlarının tam olarak yansıtılmasını engelleyeceği için, böyle bir yola başvurulmuştur.

BAĞDAT

Bağdat Vilâyetinin 1539, 1540, 1542, 1544-45, 1546 ve 1577-78 tarihli mufassal ve icmal tahrîr defterleri bulunmaktadır⁶¹⁸. Bu defterlerden sadece 985/1577-78 tarihli Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Kuyûd-ı Kadime Arşivi, 102 Numaralı Mufassal Tahrîr Defterinde Bağdat Eyaletindeki ticari mallardan alınan vergiler geniş olarak yer almaktadır. Aşağıda 102 Numaralı Mufassal Tahrîr Defterine göre bölgeler ve milletler arası ticarete konu olan mallar ve bunlardan alınan vergiler belirtilmiştir⁶¹⁹.

Tablo(18): Bağdat'da alınan gümrük vergileri.

Malın Cinsi	Ölçü Birim	Vergi Cinsi	Vergi Miktarı	Açıklama
Iskarlat, kadife, tafta, kutni, kettan-ı Trabzoni, Kemha-i zer-baht, kemha-i sade, destimal, sof, dikilmiş kaftanlar, kalı, seccade, abayi ve benzer kumaşlar.	----	Tamga	1/20 akçe	Mısır ve Şam ve Haleb diyarından ve sair ülkelerden gelen mallar.
Nil	Kile	Bac	9 mankur	

⁶¹⁸ E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, s.488.

⁶¹⁹ *Kuyûd-ı Kadime 102, v.2 b-6 b.*

Harîr-i Elvan	----	Tamga	1/15 akçe	Diyar-ı 'Acem'den gelen.
Sitar, bayrami, tuman kısmı	----	Tamga	1/20 akçe	Diyar-ı Hind ve Basra'dan gelen
Kirbas-ı Sefid	24 zirâ ⁶²⁰	Tamga	9 Fülüs	Hind'den ve Kebiyye'den gelen
Kirbâs-ı kebud	28 zirâ'	Tamga	3 Fülüs	Hind'den ve Kebiyye'den gelen
Bitane-i sefid	24 zirâ'	Tamga	6 Fülüs	Hind'den ve Kebiyye'den gelen
Kullar ve cariyeler		Tamga	1/20 akçe	Alan kimselerden.(4 akçe dahi resm-i emin alınır).
Kettan-ı kibardar	1 kıt'a	Tamga	4 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kettan-ı resmî	1 kıt'a	Tamga	6 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kettan-ı Ömeri	1 kıt'a	Tamga	8 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kettan-ı mutayyeb	1 kıt'a	Tamga	10 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kettan-ı Lahsa	1 kıt'a	Tamga	4 akçe 3 fülüs	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kettan-ı Uzeyri	1 kıt'a	Tamga	4 akçe 6 fülüs	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Suf-ı Mardin	1 kıt'a	Tamga	2 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
Kutn-i Şami	1 kıt'a	Tamga	6 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
İbrişim-i ham-ı Haleb	1 men ⁶²¹	Tamga	24 akçe	
Ba'lbeki	1 kıt'a	Tamga	8 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe
İbrişim-i ham an nevahi-i Bağdat	1 men	Tamga	28 akçe 6 fülüs	
Çuka-i karziyye	1 baştav	Tamga	40 akçe	Diyar-ı Arab'dan gelen âdet-i mukarrere-i akmişe

⁶²⁰ XVI.yüzyılda Bağdat ve Basra'da kumaş arşını 82.9 cm idi. W.Hinz, a.g.e., s.70.

⁶²¹ Ortalama olarak 11 kg'dır. W.Hinz, a.g.e., s.20.

				mukarrere-i akmişe
Harir	Batman	Vezzaniye	5 akçe	

MUSUL

Musul sancağına ait Başbakanlık Osmanlı Arşivinde 932/1526 (998), 946/1540 (195), 965/1558 (308), 982/1575 (660) tarihli Tapu Tahrir Defterleri bulunmaktadır. Bu defterlerde bulunan kanunnamelerde ticari mallardan alınan gümrükler ve resimlerde fazla bir değişiklik bulunmamaktadır. 1540 tarihli kanunnameye göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir⁶²².

Tablo(19): Musul'da alınan gümrük vergileri.

Malın Cinsi	Ölçü birimi	Vergi Çeşidi	Vergi Miktarı	Açıklamalar
Ba'lbeki kumaş	1 top	Tamga	1,5 akçe	9 mankur'da simsariye
Dülbend	1 adet	Tamga	1 akçe	
Sair ağ bez ve rengamiz(renkli)	---	Tamga	1/20	
Çarkezi iplik kuşak	1 adet	Tamga	1 mankur	
İbrişim çarkezi	1 adet	Tamga	4 mankur	
Kurs-1 bakır	Yük	Bac tamga	22 akçe 45 akçe	
Bakır abadanlığı	Yük At yükü	Bac Tamga	1/40 1/20	Deve yükünden bir buçuk katı
Sakat ve köhne bakır	Yük	Bac Tamga	1/80 1/40	
Nil	Kile	Bac Tamga	% 3 % 6	
Yezdi(İran) ve kaşi akmişe,	Yük	Bac	375 akçe	

⁶²² Tapu Tahrir 195, s.1-14.

Firengi ve Bursa akmişesi		Tamga	% 6	
Çuka, ketan sair kumaş	Yük	Bac Tamga	200 akçe % 5	
Harîr	Yük 1 batman (800 dirhem)	Bac Tamga	375 akçe 7 akçe	
Rengin elvan ibrişim		Bac Tamga	%3 %6	
Hasankeyf abâyisi	1 aded	Bac Tamga	0,5 akçe 1 akçe 1 pul	
Mısır abâyisi		Bac Tamga	%3 %6	
Mardin ve Hasankeyf sofu	Sof başına	Bac Tamga	3 rub' 1,5 akçe	
Mardin muhayyeri	Aded	Bac Tamga	1 akçe 2 akçe	
Attara müte'allik ıtrî kısmından	Yük	Bac Tamga	100 akçe %6	
Demir, sabun hınna(kına)	Yük	Bac Tamga	25 akçe %6	
Fülfül, zencebil, ceviz, karanfil, darçın, anzerut		Bac Tamga	%3 %6	
Bağdad çinisi		Bac Tamga	1/40 1/20	
Bulgari(yumuşak deri)	Adet	Bac Tamga	1,5 akçe 3 akçe	
İnce İplik(Ba'lbeki ve dülbend)	Şahruhi	Tamga	1 mankur	Her şahruhi 4,5 akçe

MARDİN

Mardin sancağına ait Başbakanlık Osmanlı Arşivinde 924/1518 (64), 932/1526 (998), 947/1540 (200) ve Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivindeki 972/1564 (117)

tarhli kanunnameler bulunmaktadır. Kanunnamelerdeki ticaretle ilgili hükümlerde birkaç önemsiz değişiklik dışında diğer kısımlar aynıdır⁶²³. 1540 tarihli kanunnameye göre aşağıdaki tablo yapılmıştır.

Tablo(20): Mardin 'de alınan gümrük vergileri⁶²⁴.

Malın Cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Miktarı	Açıklama
İpek	Yük	Bac Âdet-i hazinedari Resm-i kitabeta Noktabaşı Melikü'l- ümeralık Bevvâbî	300 akçe 60 akçe 6 akçe 6 akçe 3,3 akçe 2 akçe	Toplam:377.3 akçe
Yezdi ve Frengi akmişe, Rum kumaşının çatması, beneği zerbaft atlası	Yük	Bac	450 akçe	Harîrden alınanın bir buçuk misli.
Halep, Rum, Şam, Mısır kumaşı	Yük	Bac	100 akçe	
Rengin bez, hambez, şeker, kepenek, cam, kalay, neft ve bulgari, bıçak, polad ve tutiya.	Yük	Bac	60 akçe	
İtri yükü ve çivid	Yük	Bac	33 akçe	
Keten	Yük	Bac	100 akçe(50 tenge)	Eğer satılsa her parede 4 akçe alınır.
Sabun, hınna, demir	Yük (32 batman)	Bac Resm-i bevvâbî	8 akçe(4 tenge) 1 akçe	
Bakır (işlenmiş)	Yük	Bac	24 akçe	

⁶²³N.Göyünç, XVI.Yüzyılda Mardin Sancağı, s.127-134.

⁶²⁴ Tapu Tahrir 200, s.459-60.

Bakır(kurs:levha)	Yük	Bac	16 akçe	
Kurşun	Yük	Bac	16 akçe	
Ba'lbeki Bez	Batman	Bac	1 şahruhi(6 akçe)	
Mazu, gön, sahtiyan.	Yük	Bac	8 akçe	
Bal, yağ, kızıl boya, hurma, şeb, zift, kara sakız, ak sakız, limon v.b.	Yük	Bac	8 akçe	Eğer satılsa %5 tamga alınır.
Şeker	Yük	Bac	66 akçe	

RUHA(URFA)

Ruha sancağının 924/1518(64) ve 973/1565 (362) tarihli kanunnamelerine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir⁶²⁵.

Tablo(21):Ruha(Urfa)'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Miktarı	Açıklamalar
Akmişe	Yük	Tamga Bac	% 5 100 akçe(2 eşrefi)	1565 tarihli kanunname harir ve sair akmişe şeklindedir.
Yezdi(iran) ve keşani akmişe ve iskenderani ve Mardin'in dû pare taftası ve Bursa ve Mısır ve Şam ve Haleb çatması ve bengi ve kemha ve atlas	Deve yükü	Bac	300 akçe	At ve katır yükü(sadece 1565 tarihli kanunname).
Darçın ve za'feran	Deve yükü	Bac	300 akçe	(1565 tarihli kanunname)
Nil	Kile	Bac Tamga	25 akçe %5	(1565 tarihli kanunname)
Sabun, hınna, hurma,		Tamga	% 5	Halep ve sair yerlerden gelen

⁶²⁵ Tapu Tahrir 64, s.385- 386, Tapu Tahrir 362, s. 3-4.

mazu, fındık, badem, zeyt yağı	Yük	Bac	12 akçe(6 tenge)	gelen
Fülfül, zencefil, karanfil, kalay, nişa ve dahi bunlara benzer ne vardır.	Deve yükü	Bac	75 akçe(1,5 eşrefi)	At ve katır yükünden 50 akçe
Altın, gümüş, cevahir.		Tamga	% 1	

BİRECİK

Birecik sancağının 924/1518 (64) tarihli kanunnamesinde ticari mallardan alınan vergiler ile ilgili bilgiler bulunmaktadır.⁶²⁶

Tablo(22): Birecik'de alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birim	Vergini cinsi	Vergi miktarı	Açıklamalar
Harîr	Yük(deve)	Bac	150 akçe(3 eşrefi)	Yezdi akmişe dahi harîr düsturu üzeredir.
İskenderanî ve Halebî akmişe	Yük(deve)	Bac	50 akçe	
Sabun yükü	Yük(deve)	Bac	8 akçe(4 hasanbeği)	Harc-ı rah deyü her deve yükünden 1 noktabaşı alınır imiş. At ve katır yükünden nisfi(yarısı) alınır.
Demir ve gön	Yük(deve)	Bac	6 akçe	
Mazu	Yük(deve)	Bac	8 akçe	
Bez ve keten yükü	Yük(deve)	Bac	50 akçe(1 eşrefi)	
Hınna(kına)	At yükü	Bac	32 akçe(16 hasanbeği)	

AMİD(DİYARBAKIR)

⁶²⁶Tapu Tahrir 64, s.347-348.

Diyarbakır sancağının 924/1518 (64) ve 947/1540 (200) tarihli kanunnamelerine göre ticari vergiler aşağıdaki gibidir⁶²⁷. 1540 tarihli kanunnamede bazı esaslı değişiklikler bulunmaktadır. Gerek muhteva ve gerekse alınan vergilerde değişiklikler vardır. Bunlar tabloda ve dipnotlarda gösterilmiştir.

Tablo(23): Diyarbakır'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Verginin cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Yezdi(İran) kumaşı(1518)	Amid batmanı(1580 dirhem ⁶²⁸)	Bac Tamga	32 akçe %5	İran'dan gelip transit geçen kumaşlar.
İpek	Batman	Bac Tamga	16 akçe ⁶²⁹ %5	Kervan Amid'e uğramasa dahi batman bacı alınır. Tamganın yüzdesi batmanda 16 akçe olur(1518).
Halep Kumaşı(1518)	Batman	Tamga Bac	%5 9 akçe	
İskenderanî akmişe, millî, dülbend, cilkave(kürklü kumaş) ⁶³⁰	Batman	Bac Tamga	16 akçe % 5	İpek bacı düsturu üzere alınır.(1518)
Kutni, atlas ve İskenderanî ve cins-i harîr ola(Halep kumaşı)	Batman	Bac	50 akçe	(1540)
Alaca bez, futa ve bunların emsali harîrsiz(Halep)	Yük	Bac	100 akçe	(1540)
Çuka, dülbend, ravend ve sair akmişe	Batman	Tamga	6 akçe	(1540)
Ketan	Yük	Bac	20 akçe	(1540)
Nemed(keçe), şeker, suf, hambez, bakır, kalay,	Yük	Bac	12 akçe	(1540)

⁶²⁷ Tapu Tahrir 64, s. 1-3, Tapu Tahrir 200, s. 13-14.

⁶²⁸ 1 dirhem 3.086 gramdır. W.Hinz, a.g.e., s.6.

⁶²⁹ 1540 tarihli kanunname'de resm-i kapan geçer olsa her yükde iki akçe ve bunda satar olsa resm-i mizân iki batmanda bir akçe alınır.

⁶³⁰ 1540 tarihli kanunnamede dülbend, kelle, cilkave'den her men'de 24 akçe bacı alınır.

nişadır, bulgari, ıtriyye.				
Nil	Kile	Bac	12 akçe	(1540)
Mürdesenk(kurşun), tel, sac demir	Yük	Bac	4 akçe	(1540)
Sabun	Yük(deve)	Bac	6 akçe ve 2 kalıp sabun	(1540)
Her cins akmişe	Osmanî batman	Tamga Bac	1/20 50 akçe	(1540)
Çuka	Osmanî batman	Bac	13 akçe	(1540)
Zaferan	Yük	Bac	1/20	(1518)
Kebenek	Yük	Bac	133,3 akçe(400 karaca akçe)	(1518)
'İtri' ⁶³¹	Batman	Tamga Bac	%5 3 akçe	
Demir	Yük	Bac	6 akçe	(1518)
Cam, bakır	Yük	Bac	25 akçe	(1518,1540)
Tutiye, polat, petrol, bulgari	Yük	Bac	50 akçe	1540 tarihli kanunnamede 6 akçe alınır.
Bıçak, keten,	Yük	Bac	200 akçe	(1518)
Ak esir		Bac	50 akçe	(1518, 1540)
Kara esir		Bac	40 akçe ⁶³²	
Yağ, bal, kızıl boya, şeb, katran, zift, kara sakız, ak sakız	Amid batmanı	Bac	1 karaca akçe(0,33 akçe)	(1518)
		Resm-i bevvâbî	1 karaca akçe	Resm-i bevvâbî deyü her yük kim şehre gire eğer

⁶³¹ 1540 tarihli kanunnamede 'ıtriyyeden(bac) buçuk alınır.

⁶³² 1540 tarihli kanunnamede kara esirden 25 akçe alınır.

			tüccardır ve eğer gayridir her yükden.
--	--	--	--

ERGANİ

Ergani sancağının 924/1518 (64) ve 932/1526 (998) tarihli kanunnamelerine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶³³

Tablo(24): Ergani 'de alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi çeşidi	Vergi miktarı
Harîr(1518)	Amid meni(1580 dirhem)	Bac	4 akçe
Bez akmişe(1518)	Amid meni	Bac	8 akçe
Rum, Halep, Şam, Mısır kumaşı(1518)	Amid meni	Bac	4 akçe
Frengi akmişe, çatma,fık ⁶³⁴ ve sair (1518)	Amid meni	Bac	8 akçe
Ketan ⁶³⁵	Yük	Tamga	66 akçe
Penbe, sabun, hınna ⁶³⁶	Yük	Tamga	4 nügi(1 nügi 200 dirhem)
Sükker, çivid ve bunlara nisbet 'itri kısmı(1518)	Amid meni	Bac	1,5 karaca akçe(0,5 akçe)
Mazu ⁶³⁷	Yük	Bac	6 akçe
Harîr yükü ubûr etse, her yükte noktabaşı deyu 2'şer akçe alınurmuş. Ve bu cümleden her ne yük ubûr etse, ikişer akçe noktabaşı alına.	Yük	Noktabaşı	2 akçe

⁶³³ Tapu Tahrir 64 , s.534., Tapu Tahrir 998, s.103.

⁶³⁴ Rum cânibinden gelip geçse.

⁶³⁵ 1518 tarihli kanunnameye göre Ketan yükünden 100 karaca akçe (33 osmani akçe) bac, 200 karaca akçe tamga alınır.

⁶³⁶ 1518 tarihli kanunnameye göre Sabun, hınna, penbe, nal, bunlara nisbet mürdebar kısmından yükde 4 akçe bac alınır. Satılsa her yüküne 4 nügi alınır.

⁶³⁷ 1518 tarihli kanunnamede mazu yükünden 1 şahruki(6 akçe) bac alınacağı belirtilmektedir.

HARPUT

Harput sancağının 1518 ve 1566 tarihli kanunnamelerine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶³⁸

Tablo(25): Harput'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklamalar
Harîr ⁶³⁹	Harput meni(1800 dirhem)	Bac	90 karaca akçe(33 akçe)	Batmanından 4 akçe daha tamga-ı siyah alınır
Pastav ve çuka ⁶⁴⁰	Harput meni	Bac	45 karaca akçe(15 akçe)	Diyar-ı Rum'dan gelir.
Yezidi Akmişe ve Burusa kumaşı ⁶⁴¹				
Her meta ⁶⁴²		Tamga	%5	Şehre gelib satılan her meta'dan.
Ketan	Yük	Bac	1 Şam'ı eşrefi(40akçe)	
Sair bez	Yük	Bac	1 altun	
Hınna, sabun, demir	Yük	Bac	0,5 batman	

⁶³⁸ M.A.Ünal, XVI. Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.245-250.

⁶³⁹ 1566 tarihli kanunname "harîr yükü gelse zaman-ı sabıkda bazı yük Amid'e uğramayub Çapakçur ve Ebutahir veya gayri yoldan gelse gelen harîr yükünü vezn edib Harput batmanı ki binsekizyüz dirhem olur, her batmanından doksan karaca akçe bac alınırmiş ki otuz osmani akça olur ve her batmandan dörder karaca tamga alınırmiş, amma mahurse-i Amid'e uğrayub anda olan adeti virüb elinde temessükü olsa her yükden kırk akça bac ve her batmandan dörder karaca akçe tamga alınırmiş sonra mahurse-i Amid'e mîzân vaz olunub dahi Amid'e uğramayub ubür iden harîr girft olmak emr olunub küllîyen harîr yükü Amid'e uğrayub rüsumu her ne ise virüb dahi gelüb ubür eyledikde her yükden elli Osmani bac ve batmanında dörder karaca akça tamga alınmak üzere ..."

⁶⁴⁰ 1566 tarihli kanunname "Diyâr-ı Rum'dan pastav ile çuka gelse anun dahi mahurse-i Amid'e uğramayanlar girift olmak emr olunub tüccar taifesi Amid'e varmak mukarrer olub ol asl ubür iden çuka yükünden elli beşer akça-i osmanî bac alınub tamga alınmaz imiş".

⁶⁴¹ 1566 tarihli kanunname, " Yezidi akmişe ve Burusa kumaşı ubür itse harîr gibi alınırmiş girü olgeldiği üzere mukarrer kıldı" denilmektedir.

⁶⁴² 1566 tarihli kanunname " Kara tamga didikleri her meta'ki şehre gelüb satılsa her ne olursa olsun yüzde beş akçe tamga alınır ve geçib gider olsa ketan yükünden ve sair bez kısmından kırkar kaçé alınır"denilmektedir.

Trabzon ketanı	Top	Tamga	2,5 akçe	
Ak esir		Bac	50 akçe	Satılsa %2,5, yarısı satandan, yarısı alandan.
Kara esir		Bac	25 akçe	
Şehirde dokunan ciharkezi kuşağı		Tamga	¼ karaca akçe	
Mazu	Yük	Tamga	1/20	

BAYBURD

Bayburd sancağının 60 numaralı Tapu Tahrîr Defterindeki 1516 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir⁶⁴³.

Tablo(26): Bayburd'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Verginin cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Ketan		Tamga	Her pareden 2 Osmanî akçe. 33 akçe	
	Yük	Bac		
Çivid, demir, polad, lök.	Batman	Tamga	Yarım nügi	Batman 12 nügi'dir, nügi 200 dirhem, 1 batman 2400 dirhemdir.
Penbe ve sabun	Batman	Tamga	1 nügi	
Bulgari	Yük	Bac	50 akçe	
Bogasi ve alaca	Yük	Bac	40 akçe	
Kalay	Batman	Tamga	200 dirhem	
Kepenek ve bıçak	Yük	Bac	40 akçe	
Yün	Batman	Tamga	100 dirhem	

⁶⁴³Tapu Tahrir 60, s.142.

Sof	Yük	Bac	120 akçe	
Çuka	Yük	Bac	120 akçe	Satılsa 180 akçe
Prinç	Batman	Tamga	200 dirhem	
Mazu, şeb, kızıl boya	Batman	Tamga	200 dirhem	Geçip gitse 100 dirhem.
Harîr	Yük	Bac	170 akçe	Geçüb Rum'a gitse Terakim'e kavminden 150 alına.
'Acem akmişesi(harîr-i baf ola)	Yük	Bac	230 akçe	
Çuka, Frengi kumaş, Rum kumaşı	Yük	Bac	300 akçe	
Kisayı(kıldan yapılmış kumaş) serendaz, İznikî	Yük	Bac	120 akçe	
Serguhi(erkek kalpağı), tecemmül(süs elbisesi), tafdile(süs elbisesi)	Yük	Bac	120 akçe	
Murabba, sitte aşeri, muhayyer, suf-i atlas ve bunlar gibi.	Yük	Bac	115 akçe	

937/1530 tarihli kanunnameye göre bunlar "bid'a-ı ma'rufeden olmağın ref olunub, satılsa yüz akçede iki akçe ve ubûr etse at yükünden ikişer akçe ve deve yükünden dört akçe alınmak emr olundu, emirden ziyade nesne alınmaya" kaydıyla ticari mallardan alınan vergilerde köklü değişiklikler olduğu görülmektedir⁶⁴⁴.

ERZİNCAN

Erzincan sancağının 60 Nolu Tapu Tahrîr Deterindeki 1516 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶⁴⁵

Tablo(27): Erzincan 'da alınan gümrük vergileri.

⁶⁴⁴ Tapu Tahrir 966, s.94.

⁶⁴⁵ Tapu Tahrir 60, s.1-2.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklamalar
Harîr yükü	Batman Yük	(1)Bac (2)Tamga-i siyah (3)Hakkü'l-kalem (4)Resm-i kâbızâne (5)Rehdarlık	(1)81 karaca akçe ⁶⁴⁶ (10 karaca akçe Kemah, 70 karaca akçe Erzincan bacı). (2)4 karaca akçe. (3)1 karaca akçe. (4)1 karaca akçe. (5)6 karaca akçe.	Harîr yükü olsa, 10 batman halis ibrişim iki batman aşağı varub 8 batman hesab edüb bac alırlar imiş. 1 batman 12 nûgi, 1 nûgi 160 dirhem ve her batman bin dokuzyüz yigirmi dirhem olurmuş. Bu zikr olunan Hasan Padişah batmanıdır.
Ketan, Harîr-i baf(ipek kumaş)	Batman	Tamga-i siyah	160 karaca akçe	
Tutiye(Horasani)	Yük	Bac	150 karaca akçe	
Tutiye yükü(yukarı canibden)	Yük	Bac	300 karaca akçe	
Lök	Yük	Bac	600 karaca akçe	
Çivid	Kile	Bac	300 karaca akçe	
Polad	Yük	Bac	300 karaca	
İnci, misk		Tamga	1/40	
Yukarı canibden gelen mile ve sair kumaş, Rum vilâyetinden gelen akmişe, sof, tafta,çuka, vale ve		Tamga	%5	

⁶⁴⁶ Terâkime taifesinden her batmandan elli beş karaca alırlar imiş, on akçesi Kemah bacı ve kırkbeş akçesi Erzincan bacı ve dört akçesi tamga-i siyah ve bir karaca akçe hakkü'l-kalem ve bir karaca akçe kabızane ve altı karaca akçe rehdarlık.

bunlara nisbet ne kim vardır.				
Trabzon ketanı	Top	Tamga	100 karaca akçe	Her ne taife olursa olsun
Trabzon'dan ketan elbise	Yük	Tamga	150 karaca akçe	
Rum'dan gelen mamül bakır, kalay, şeker, gön, bulgari, bıçak sair hirdavat.		Tamga	%5	
Bakır	Yük		198 karaca akçe	98 akçesi bac-1 büzürk, 84 akçesi tamga-i siyah, 18 karaca akçesi Tercan'da Vartek kalesinin bacıdır.
Harîr	Batman	Bac	2 karaca akçe	Erzincan kavminin getirdiği harîr.
Urum kumaşı	Batman	Bac	25 karaca akçe	Erzincan kavminin getirdiği şehirde satılsa %5 alınır.
Urum kumaşı	Batman	(1)Bac-1 büzürk (2)Tamga-1 siyah (3)Hakk-1 kalem (4)Kâbızâne	(1)28 karaca akçe. (2)4 karaca akçe (3)1 karaca akçe (4)1 karaca akçe	Terakime taifesi Urumdan akmişe getirse
Esir		Tamga	150 karaca akçe	

Erzincan sancağının 937/1530 tarihli kanunnamesinde “ Faslı Tamga-i siyah kaza-i Kemah ve Erzincan ...bu hususlar Dergah-ı Mu'allaya arz olundukta bidâ'-ı ma'rufeden olmağın ref olundu ... mezkûrun ubûrundan at yüküne ikişer akçe ve deve

yüküne dörder akçe alınub ve satılsa her yüz akçede iki akçe alınmak emr olundu” şeklinde belirtilerek ticari mallardan alınan vergiler esaslı bir şekilde değiştirilmiştir⁶⁴⁷.

ŞAM

Şam eyaletinin 955/1548 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶⁴⁸

Tablo(28):Şam’da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Bahar ve akmişe	Deve yükü	Gümrük-i bac Mübaşiriyye	7 altın 0,5 altın	Nefs-i Şam’a gelen ve giden meta’dan gümrük alınır. Mekke-i Müşerrefe’den bahar ve akmişe geldikde Hüccac Gazze yolundan gelse, Gazze kurbunda Han-ı Yunus nâm yerde alınır. Ve eğer Şam yolundan gelse Şam kurbunda kisve nâm karyede alınır, kanun-ı kadimdir.
Bahar, zencebil, nil, lök		Âdet-i dellaliye	%0.5	Mekke-i Müşerrefeden gelen mallardan alandan ve satandan alınır.
Kul ve cariye	Adet	Tamga	30 akçe	Satandan.
Harîr	Rıtl ⁶⁴⁹	Kapan	4 akçe	2 alandan, 2 satandan.
Bahar ve akmişe		Tamga	%10	Amma nefsi Şam’a gelüb Efrenç taifesiyle bazar olursa, satandan her yüz altuna on altun alınır. Alan Efrençden dokuzar altun alınır. Eğer alan Müslüman olsa, nesne alınmak kanun değildir.
Temr-i(hurma) Irakî	Yük	Kapan	8 akçe ve 2 rıtl hurma	

TRABLUS(ŞAM)

⁶⁴⁷ Tapu Tahrir 168, s. 8.

⁶⁴⁸ Tapu Tahrir 263, s.3-9.

Trablus sancağının 925/1519 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir⁶⁵⁰.

Tablo(29): Trablus(Şam)'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Güllâb, fıstık, hıyarşenber, kaliçe, seccade ve bilcümle sandığa girecek meta.	Sanduk	Tamga	11 akçe	Nefs-i Trablus iskelesinden Memalik-i Arab, Rum ve Frengistan tarafına yüklenib kasd-ı sefer eden gemilere dahil olan emtianın bac ve tamgası.
Bitane(iç elbise,döşek) astar.	Kıt'a	Tamga	3 akçe	
Penbe	Teng(80 rntl ⁶⁵¹)	Tamga	118 akçe	
Penbe ipliği	Teng(200 rntl)	Tamga	280 akçe	
Sığır gönü	Adet	Bac	3 akçe	

HÜDAVENDİGAR (BURSA)

II.Bayezıd dönemine ait, Bursa ipek mîzânı yasaknâmesinde⁶⁵², Bursa'ya gelen ipeklerden alınacak vergiler ve bu vergilerin toplanması sırasındaki işlemler ve uyulacak kurallar hakkında bilgiler bulunmaktadır. Bu yasaknâme öneminden dolayı tam metin olarak ekler kısmında yer almaktadır.

Bursa'ya gelen ipeklerin vergileri, mîzân-ı harîr denilen tartı yerlerinde alınmaktadır. Mîzân'da hem satıcıdan hem de alıcıdan resm alınmaktadır. Bursa'ya ipek getiren tüccar, mîzân-ı harîrde mallarını tarttırdıktan sonra vergisini öder, mal

⁶⁴⁹ Halep'de ipek için 2,217 kg.'dır. H.İnalcık, a.g.e., s.446.

⁶⁵⁰ Tapu Tahrir 68, s.4-5.

⁶⁵¹ Suriye'de 1 rntl 1,850 kg.'dır. H.İnalcık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.446.

⁶⁵² A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.3, s.167.

satıldıktan sonra müşteri de aynı miktarda vergiyi öderdi. Yasaknâmede bazılarının Tokat'a giderek buradan ipek aldıkları ve Bursa mîzânına getirdikleri, burada mallarını tarttırıp vergisini ödedikten sonra, mallarını sardırarak şehir içinde kullanmak veya başka yerlere satmak için mîzândan çıkardıkları anlaşılmaktadır. Yasaknâmede bu tür işlem yapan şahısların iki baştan, yani satıcı ve alıcının ödemeleri gereken her iki vergiyi birden ödemeleri gerektiği belirtilmektedir. II.Bayezîd dönemine ait diğer bir yasaknâmede, "bir vezne ibrişime mukarrer resm-i mîzân iki baştan yüz akçe ve sonra gerü bey' olunacak müşteriden elli akçe mukarrerdir" denilerek bir vezne ibrişimin alıcı ve satıcısından 50'şer akçe mîzân resmî alınacağı belirtilmektedir⁶⁵³. 1570 tarihli Bursa şer'îye sicilindeki, "ber mucib-i hükm-i şerîf kanun ki, her vezne ki 30 lodradır, 52 akçe müşteriden ve 52 akçe bâyi'den alınırken, kaçırıldığı takdirde bâyi'den ve müşteriden alınanın zığfi (iki katı) alınmak kanun olmağın, 208 akçe olur" kaydından, 30 lodra(1 vezne)⁶⁵⁴ ipek için tarafların 52'şer akçe resm-i mîzân ödedikleri anlaşılmaktadır⁶⁵⁵. 1600 tarihli diğer bir sicil kaydında da, XVI.yüzyıl sonlarına doğru % 1 oranında alınmaya başlanan zarar-ı kassabiye vergisinin Bursa'da bir yük ipek için 700 akçe tuttuğu, bunun alıcı ve satıcı tarafından ortaklaşa ödendiği belirtilmektedir⁶⁵⁶.

Bursa'dan transit geçen ipek yükleri ise mîzânda tartılmayıp, sadece % 3 oranında gümrük vergisi alınarak geçmesine izin verilirdi. Bu konudaki bir sicil kaydı şöyledir: "Acem bâzîrgânlarından Vali bin Hüdaverd i nâm Ermeniye kazaya ihzâr ve mahzarında takrir-i meram kılub küffar ve Ermeni taifesinden bazı bâzîrgânlar mahrûse-i mezbûreye ham ipek getirüb mîzânda dartılmayub aher vilâyete alub gittiklerinde yüz akçede üç akçe gümrük viregelmişlerdir. Mezbûr Vali getürdüğü ham ipeği Frengistan'a alub gitmek ister gümrük taleb ederim sual olunsun deyucek merkûm Vali feth-i kalam kılub mîzânda dartılmayub âher vilâyete alub giden bâzîrgânlar gümrük veregelmemişlerdir deyu cevab virdikde bî garaz ehl-i vukuf Müslümanlardan Haydar bin Abdullah ve Yunus bin Elvan nâm kimesneler ihzar olunub sual olundukda fil-vâki' küffar ve Ermeni taifesinden ham ipek getirüb mîzânda dartılmadan âher vilâyete alub

⁶⁵³ Bursa Şer'îye Sicili A/7, s.387, Muharrem 895/ Kasım 1489 .

⁶⁵⁴ 30 lodralık 1 Osmanlı veznesi 11,545 kg.dır. W.Hinz, a.g.e., s.20.

⁶⁵⁵ F.Dalsar, Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik, s. 271.

⁶⁵⁶ F.Dalsar, a.g.e., s.285.

giden bâzîrgânlar yüz akçede üç akçe gümrük veregelmişlerdir deyu haber verdiklerinde mâ vak'a bit-taleb kayd olundu"⁶⁵⁷.

KUDÜS

Kudüs sancağının 970/1562 tarihli kanunnamesinin, Hıristıyanlarca kutsal sayılan Babü'l-Kamame'yi ziyarete gelen Hıristıyanlar hakkındaki hükümler aşağıdaki gibidir:⁶⁵⁸

“Ziyarete gelen Efrenc'den yedişer sikke filori alınur. Ve Babü'l-Kamame'de resm-i kal'a deyu ellişer akçe ve Kamâme kapusunda resm deyu kırk beşer akçe alınır. Zikr olan rüsûm diyar-ı Efrenc'den ziyarete gelen kefereden alınur"⁶⁵⁹.

Ve Rum'dan gelenden üçer kayıtbay altını alınur. Ve resm-i kal'a deyu ellişer akçe ve resm-i âhar deyu kırk beşer akçe alınur. Ve Şark'dan gelenden dahi kezalik alınur.

Ve diyar-ı Halep'den ve Şam'dan gelenden ikişer kayıtbay altını alınur. Ve ellişer akçe resm-i kal'a ve kırk beşer akçe resm-i âhar deyu alınur. Ve Mısır'dan gelenden birer kayıtbay altını alınur ve zikr olan resimler yine mukarrer alınur.

Ve Salt ve Aclun ve Gazze ve Remle caniblerinden gelen kefereden yirmi beşer akçe alınur. Amma yukarda zikr olan rüsûm alınmaz. Ve Kudüs-i Şerif ve Halil'ür-Rahman –aleyhissalatü ves-selam- caniblerinden gelen kefereden dörder akçe alınur.

Ve 'id-i nasara'da ziyarete gelen kefereden üç yerde birer akçe alınur. Ve Şam'dan gelen Firenk tacirlerinden ikişer buçuk altın alınur ve zikr olan resimler yine mukarrer alınur. Ve Gürci'den ve Habeş'den gelen kefereden nesne alınmaz. Ve her hafta firenk taifesinden ziyarete gelenlerden birer akçe alınur deyu defter-i 'atîkde mukayyed olmağın defter-i cedid-i hâkaniye dahi kayd olundu”.

⁶⁵⁷ Bursa Şer'îye Sicili A/145, s.99 (999/1586).

⁶⁵⁸ Kuyûd-ı Kadîme 112, s.2-3.

⁶⁵⁹ Kudüs müfti ve kadısına hitaben yazılan bir hükümde, Kudüs'te Nemçelilerin birkaç keşişi olup, ziyarete gelen hıristıyanlardan her sene binlerce flori değerinde hasılat elde edilirken keşişlerin mülkünün yıkılmasıyla kimsenin ziyarete gelmediği belirtilmiş ve konunun araştırılarak binaların yeniden yapılıp yapılamayacağı sorulmaktadır. Mühimme 55, s.43, H.N. 76 (992/ 1584).

BASRA

Basra Vilâyetinin 1552 ve 1575 tarihli 2 adet Tapu Tahrir Defteri bulunmaktadır⁶⁶⁰. İstanbul'daki Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde 282 Numaralı Tapu Tahrîr Defterinde yer alan kanunname 959/1552 tarihli'dir. Bu kanunname 982/1575 tarihinde yapılan ikinci tahrîrdeki kanunnamenin de özünü teşkil etmekte olup, ikinci tahrir 534 numaralı Tapu Tahrîr Defterinde yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezine açılan kapısı durumundaki Basra vilayeti, kara ve deniz yoluyla İran ve Hindistanla geniş kapsamlı ticaret yapılan bir bölgedir. Osmanlı Devleti'nin bir uç bölgesi olan Basra'da, İran ve Hindistanla gerek bölgesel tüketim ve gerekse uzun mesafe ticaretine konu olan çok çeşitli malların ticareti yapılmaktadır. Basra'ya ithal edilen ve uzun mesafeli ticarete konu olan başlıca mallar baharat, ipek, nil(çivit), çeşitli dokumalar ve çelik gibi maddelerdir. Bunun yanında sadece bölgesel tüketim için ithal edilen mallar da vardır. Bunlar pamuk, buğday, arpa, un, fındık, ceviz, incir, kuru üzüm, deve, koyun, yün gibi çok çeşitli mallardır. Basra'nın İran ve Hindistan'a en önemli ihraç mallarını ise at, deve, koyun, hurma, kızıl boya gibi mallar oluşturmaktadır.

Bu mallardan alınan gümrük konusunda en dikkati çeken husus 1575 yılında gümrük vergilerinde yapılan indirimdir. 1575 tarihli kanunnamenin girişinde, gümrük vergilerinin yüksekliğinden dolayı tüccarın gelmediği, iskelelerin boş kaldığı belirtilmiştir. Bu yüzden gümrük vergilerinin baharatta % 10'dan % 6.6(1/15)'ya, diğer mallarda % 8.3(1/12)'den % 5(1/20)'e indirilmesi emredilmiştir.

Bazı mallardan hem nakit, hem de mal olarak ikisi birlikte vergileri alınmaktadır. "Bir danık ki büyük ola hurmadan gayri buğday ve arpa ve çeltük ve maş ve züret ve sair hububat getürse 5 vezne(batman) cins ve 24 akçe-i nakdiye alınır ve küçük danıktan 2 vezne cins alınır ve 8 akçe nakdiye alınır ve Bender ve Devrak gemilerinden ki büyük ola 5 vezne ecnas alınır" şeklinde kayıtlar bulunmaktadır.

⁶⁶⁰ Tapu Tahrir 282, s. 1-11; Tapu Tahrir 534, s.2-12.

*Gılmaniye*⁶⁶¹, *hakk el bevvab*⁶⁶²(kapıcı), *dellaliye*⁶⁶³ gibi adlar altında da, gümrük vergilerine ilaveten ek vergiler alınmaktadır. Basra kanunnamelerinin ticaretle ilgili maddeleri, öneminden dolayı ekler kısmında verilmiştir. Basra'ya ithal edilen ve buradan ihraç edilen mallar ve bu mallardan alınan gümrükler ve çeşitli resimler hakkında ek 2'de geniş bilgiler bulunmaktadır.

3.2.Dış Gümrükler ve Ahidnameler

İslâm dünyasında, Hz.Ömer'in Halifeliği döneminde gümrük hususunda geniş nitelikte düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenleme de gümrük vergisi ithal edilen eşya üzerinden % 2.5, % 5 ve % 10 oranlarında alınması kararlaştırılmıştır. Vergi oranları eşyanın cinsine göre değil, eşyayı ithal eden kimsenin yerli veya yabancı uyruklu, Müslüman ya da Gayrimüslim olmasına göre değişiyordu. Bu düzenlemede, gümrük vergisi yabancı tüccarların (harbî) ticari mallar üzerinden % 10, Müslüman tüccarların mallarından % 2.5 ve zimmi mallarından ise % 5 oranında alınıyordu. Bu genel düzenleme içerisinde yer alan Müslümanlardan alınan % 2.5'luk vergi, Müslümanlardan alınan 1/40 oranındaki zekata karşılık görülmüştür⁶⁶⁴. Harbîlerden alınan % 10 oranındaki gümrük de, daha sonra devletler arasındaki karşılıklı anlaşma/mütekabiliyet esasına dönüştürülmüştür. Böylece standart bir oran uygulaması yerine, harbî devletlerle karşılıklı anlaşma esasına dayanan bir gümrük tarifesi uygulamasına geçilmiştir. Esasen İslâm dünyasının anlayışında gümrük, Gayrimüslim ülke ile Müslüman ülke arasında yapılan ticaretten alınan vergiyi ifade ediyordu⁶⁶⁵. Bu anlayışın bir sonucu olsa gerek, İslâm ülkeleri ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaretten alınan gümrükler zekat gibi görülmüş, gümrük tabiri pek kullanılmamıştır. Yukarıda bahsettiğimiz gibi, gümrük tabirine Basra, Bağdat, Musul, Diyarbakır gibi İran ve Hindistan ile geniş ölçüde ticaret yapan Osmanlı şehirlerinin kanunnamelerinde nadiren rastlanılırken; Şam, Bursa, Trablusşam, Beyrut gibi Batı ülkeleri ile yoğun ticaretle bulunan şehirlerin kanunnamelerinde sıkça yer almıştır. Osmanlı Devleti genişleme sürecinde, bölgede

⁶⁶¹ "... benderinden gelen ecnasdan 20'den 1 alınır, ve 20'den eksik olursa, bahaya dutulub 20'den 1 hesabı üzre alınır. Ve eğer 100 kıt'a olursa *gılmaniye* deyu miri için girü 1 kıt'a alınır, eksik olursa alınmaz".

⁶⁶² "Ve her tacir ki 'öşrün virüb sonra yük bağlayub gitmelü olsa, *hakk el bevvab* her yükden 32 akçe alınır".

⁶⁶³ "Düstur ül-'amel-i *dellaliye-i akmişe* 100'de 1 akçe alınır, mirîdir".

⁶⁶⁴ H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, 248.

yerleşmiş vergi anlayışını aynen benimsemiş ve çok gerekli olmadıkça da değişiklik yapmamıştır.

Osmanlı Devleti'nin Doğu tüccarı ve malları ile Batı tüccarı ve mallarının bulunduğu Bursa, Şam, Trablusşam gibi şehirlerine ait kanunnamelerde, Batı ülkeleri ile yapılan ticaretten alınacak ithalat ve ihracat gümrüklerine ait hükümler yer almaktadır. Bu hükümlerde, frenk umumi adıyla, Batı'daki bütün Gayrimüslim ülkelerden gelen tüccarlardan alınacak gümrükler belirtilmiştir. Batı ülkeleri ile yapılan ticaretten alınan gümrük vergileri, ikili ilişkilere göre belirlenmiştir. Ancak biz ilk önce bir fikir vermesi açısından, Osmanlı kanunnamelerine göre, Doğu malları ile Batı mallarının bulunduğu bu şehirlerin gümrük tarifelerini tablolarda göstereceğiz, sonra da tarihi seyir içinde gelişen ikili ilişkilerden bahsedeceğiz.

BURSA GÜMRÜĞÜ KANUNNAMESİ

960/1553 senesine ait Bursa Gümrüğü Kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶⁶⁶

Tablo(30): Bursa'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Çuka, frengi kadife, atlas, kemha ve sair akmişe, mastaki, Kıbrıs'dan gelen şeker ve sair mütenevvia(frengi ola).	---	Gümrük	%5 (Harbiden) %4(zimmî) %2 (Müslüman)	İthal mallar.
Frengistan'a suf, ravend(kumaş) besbase, zencebil, ceviz, anber-i ham, mis, lök, Horasani, Mahmudi, laciverd, sahtiyan, meşin, harîr ve sair esbab-ı mütenevvia.	---	Gümrük	%3(harbî) %3(Zimmî)	İhraç edilen mallar.
Ankara'dan gelen suf'dan eğer satarsa ve satmazsa.	---	Gümrük	%3(harbî)	
Çin'den gelen sırça'dan	---	Gümrük	%3	

⁶⁶⁵T. Atan, Türk Gümrük Tarihi, s.63.

⁶⁶⁶A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.5, s.105-107.

Diyar-ı 'Acem'den meta'la Ermeni gelse, getirdiği meta'dan harîrden gayri misk, ravend, akmişe-i mütenevviadan.	---	Gümrük	%5	
---	-----	--------	----	--

“Müslüman ve zımmîden İstanbul ve Gelibolu'dan geldiklerinde gümrük verdiklerine ellerinde temessükleri var ise, febiha, şöyle ki yoğ ise kanun üzere gümrüklerini aldırasin. Sakızdan gelen barçalardan geldiklerinde göresin, getirdikleri meta'nın Çeşme iskelelerinden gümrük verdiklerine ellerinde tezkireleri var ise, meta'larıyla tatbik edip mutabık bulunur ise, febiha, şöyleki tezkirelerinden ziyade meta'ları bulunur ise ziyadesin yazub Dergah-ı mu'allama arz edesin kendilerin yasaknâmesi mücibince haklarından geline deyu hükm-i şerîfim verilmiş imiş.

Sabıkan Burusa gümrüğüne ber vech-i emanet emin olan Bostan, Dergah-ı mu'allama adam gönderib mahruse-i mezbûreye meta' getiren kimesneler doğru gümrükhaneye gelmeyüb meta'larıyla haric yerlerde konub gümrüklerin ketm ederler ve bazı kimesneler dahi getürdükleri meta'dan kanun üzere gümrük talep olundukta niza' edüb tamam vermemek isterler deyu bildürdükde:

Buyurdum ki hükm-i şerîfim vardıkta min ba'd kanun-ı kadim mücibince amel edüb mahruse-i mezbûreye gümrüğe müte'allik meta' ve esbabra gelen kimesnelere tenbih ve te'kid edesiz ki, meta'larıyla haric yerde konmayub doğru gümrükhaneye getüreler.

Şöyle ki ba'det-tenbih emr-i şerîfime muhalif meta'nın gümrükten kaçırub gümrükhaneye iletilmediği zahir olursa, gümrükten kaçırıldıkları meta'ları ma'lûm edinib meta'ların mikdarın ve kendilerin isimlerin yazub dergah-ı mua'alama arz eyleyesiz. Sonra emr-i şerîfim ne vech ile sadır olursa mucabi ile amel ediniz⁶⁶⁷”.

TRABLUS(ŞAM)

Trablus sancağının 925/1519 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir⁶⁶⁸.

⁶⁶⁷ A. Akgündüz, a.g.e., c.5, s.106-107.

⁶⁶⁸ Tapu Tahrir 68, s.4 -5.

Tablo(31): Trablus(Şam)'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Güllâb, fıstık, hıyarşenber, kaliçe, seccade ve bilcümle sandığa girecek meta.	Sanduk	Tamga	11 akçe	Nefs-i Trablus iskelesinden Memalik-i Arab, Rum, ve Frengistan tarafına yüklenib kasd-ı sefer eden gemilere dahil olan emtianın bac ve tamgası.
Bitane(iç elbise,döşek) astar.	Kıt'a	Tamga	3 akçe	
Penbe	Teng(80 rntl ⁶⁶⁹)	Tamga	118 akçe	
Penbe ipliği	Teng(200 rntl)	Tamga	280 akçe	
Sığır gönü	Adet	Bac	3 akçe	
Harîr, sof, kırmuz, çiçek, bahar.	Teng	Tamga	66 akçe	Gemiye dahil olan.
Vezne ve zirâ'a kabil olmayan mallar.	Kıt'a	Tamga	%7	Gemiyle gelen ve giden mallardan.
Akmişe ve emtia	Zira'	Bac	%2	Bilad-ı Efrenciye'den Trablus iskelesine gelen.
Prinç, asel, revgan, fındık, badem, üzüm, incir ve emsali.	Kantar(100 rntl)	Bac İskele hafızlarına	%5 %0.5	
Şeker, mercan,kehribar,kalay, zambak, zıncıfir, kibrit, rasas (kurşun) ve emsali.	--- sanduk	Tamga Hass-ı mirliva	%3 12 akçe	
Resm-i lenger		A'lâ gemi	614 akçe	

⁶⁶⁹ Suriye'de 1 rntl 1,850 kg.'dır. H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.446.

		Vasat gemi	200 akçe	
		Küçük gemi	25 akçe	
Mastaki(sakız), Polad.	sanduk	Tamga	%3 ve 2 akçe	

Trablus(Şam) sancağının 954/1547 tarihli kanunnamesi, 1519 tarihli kanunnamesinden oldukça farklıdır. Bu yüzden aşağıda 1547 tarihli kanunnameyi ayrıca belirteceğiz⁶⁷⁰. 1547 tarihli kanunnamenin girişinde “İskele-i mezbûreye kadimden Şivani gemileri gelmeyüb Beyrut iskelesine çıkub anda bazar olunub Beyrut kanunu üzere resm-i gümrükleri alınurmuş. Sonra Şivani gemileri Trablus iskelesine gelür oldukta iskele-i mezbûrede Şivani kanunu olmayub bazı hurda gemilerden cüz’i resm alınub Şivani gemileri halkı şimdiye değin bu iskeleye gelen hurda gemilerin kanunu ne ise ol mikdar verüb ziyade vermezüz deyü niza’edüb ve Trablus iskelesi eminleri şimdiye değin Beyrut’a varub ne vechile gümrük ver geldiğüz ise bu iskelede dahi ol üslub üzere gümrüğümüz alınur deyü dava edüb ümena ve tüccar-ı efrenc caniblerinden nice defa Asitane-i Sa’adet’e arz olunub mirâren ahkâm-ı şerife vârid olduktan sonra mabeynlerinde ittifakla mukarrer olub bil-fi’il cari olan kanunları budur ki, zikr olunur...” denilerek ortaya çıkan yeni durum ve değişikliklere işaret olunmaktadır.

⁶⁷⁰ Kuyûd-ı Kadime 203, s.1-5.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Çuka, atlas, kemha, kadife-i sade ve müzehheb, diba (ipekli kumaş), hare (mermer desenli kumaş),	---	Gümrük	%2	Venedik canibinden ve Francise vilâyetinden ve Sakız'dan ve Kıbrıs'dan velhasıl külliye diyar-ı efrencden gelen tüccardan.
	Pastav ⁶⁷¹ (çuka).	Resm-i kalem	1 akçe	
	100 pastav (Kazzaziye çuka).	Der-âmed	30 akçe	
	100 zirâ' (diba, çatma, kadife).	Der-âmed	8 akçe	
	100 zirâ ⁶⁷² , (kemha, atlas).	Der-âmed	6 akçe	
Mercan-ı Tunusî, kehriba, kalay, nühas(bakır), zirnih, dürd-i hamr, bakkam, bora, zencebir, zeybak, zencefir, rasas(kurşun) ve bunların emsali.	---	Gümrük	% 3	"
	Kantar ⁶⁷³	Resm-i kalem	1 akçe	
	Kantar	Resm-i kapan(nühas ve kalay)	8'er akçe alandan ve satandan.	
Evrak-ı i'lâm harcı, bıçak, sırça, boyuncuk, iskemle, kadeh, şişe ve sair vezne kabil olmayan hırdavat.	---	Gümrük	%7	"
Badem, fındık, peynir, asel ve bunların emsali me'kulat kısmı.	---	Gümrük	%5,5	"
	kantar	Resm-i kapan	1 akçe	
	kantar	Der-âmed	1 akçe	
Çelik cinsi	Batman	Gümrük	4akçe	"
	Kantar	Resm-i kapan	10akçe	
	Kantar	Der-âmed	10 akçe	
				İskele hafızlarına ulufe bağlanmakla, aldıkları yüzde nim(yarım) akçe menâziriyeye ref

⁶⁷¹Standart 1 pastav 32,5 metredir. H.İnalck, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.446.

⁶⁷²1 zirâ' (endaze) kumaşlar için 65 cm.'dir. H.İnalck, a.g.e., s.443.

⁶⁷³Arap ülkelerinde 1 kantar 45 kg.dır. H.İnalck, a.g.e., s.443.

				olundu.
Penbe	Kantar " " "	Gümrük Resm-i kalem Resm-i kapan Resm-i mîzân	150 akçe. 1 akçe. 1 akçe. 4'er akçe alandan ve satandan.	Frangistan taraflarına yüklenib kasd-ı sefer eyleyen gemilere dahil olan emtiann resm-i gümrükleri.
Rişte-i penbe	Kantar " " "	Gümrük Resm-i kalem Resm-i kapan Resm-i mîzân	104 akçe. 1 akçe . 1 akçe. 5'er akçe alandan ve satandan.	"
Harîr, ravend, mahmude, horasani.	Kantar Kantar Batman	Gümrük Resm-i kapan Resm-i mîzân	110 akçe 1 akçe 2'şer akçe alandan ve satandan(harîr)	" Resm-i mîzân Diyâr-ı Şark'dan gelen harîrin her batmanından iki akçe alandan ve iki akçe satandan. Ve beledi harîrin her batmanından dört akçe alandan ve dört akçe satandan alınur. Ravend ve mahmudeden kezalik her batmandan dört akçe alandan ve satandan alınur
Sof, tafta.	Denk(elli kît'a)	Gümrük	66 akçe	Frangistan taraflarına yüklenib kasd-ı sefer eyleyen gemilere dahil olan emtiann resm-i gümrükleri.
Sahtiyan	75 aded	Gümrük Resm-i kalem	44 akçe 2 akçe	"

	kantar	Resm-i kapan	8'er akçe alandan ve satandan.	
Sir-haşeb(ilaç), hıyarşenber, kına, şük(sıçan otu).	100 batman	Gümrük Resm-i kapan	110 akçe 1 akçe	"
Mazı	Kantar " "	Gümrük Resm-i kapan Resm-i mîzân	%3 1 akçe 4'er akçe alandan ve satandan.	"
Haliçe	Denk	Gümrük	10 akçe	"
Ham bez (Hama ve sair yerlerden gelir).	Top	Gümrük	3 akçe	"
Bahar kısmı ki, darçın ve karanfil, besbase, habbü'l-hal, fülful, holencan, subar, mürri batarih, kâfur, sünbül, nil-i hindi, dâr-ı fülful, zencebil, ceviz, hılfit.	--- Kantar	Öşr-i bahar Resm-i kapan	%10 satandan %11 efrencden	" Zikr olan bütün emtiayı Müslüman tائفesi ve Yehuda taifesi efrencle bazar eyledüklerinde değer bahasıyla dutulub nakd ile bazar oldu ise binde yedi buçuk akçe ve mu'araza ile bazar olundu ise binde onbeş akçe tercümaniyye almur. Ve Haleb ve Şam'da bazar olunub anda tercümaniyesin verdügüne ellerinde temessükleri var ise tekrar Trablus'da alınmaz.
Diyar-İslâm'dan vârid olan emtia ki, pirinç, hınna, usfûr, hurma ve sair akmişe.	--- Kantar	Gümrük Resm-i kapan(kantar ile vezn	%2 1 akçe	

	Kantar	olandan) Resm-i kalem	1 akçe	
Vilâyet-i İslâma yüklenib giden gemilere dahil olan meta' değer bahalarıyla kıymete dutulub		Gümrük	%2	
Sabun	Füşha(kalıp)	Gümrük	2 şerike altun.	Füşha tamam olmayub kantar ile dahil olsa her kantarına onar akçe alınur.
İskeleye gelüb lenger salan kafir gemileri gerü sefer etmeli olsa.	A'lâ Mutavassıt Küçük		600 akçe 200 akçe 25 akçe	

ŞAM

Şam eyaletinin 955/1548 tarihli kanunnamesine göre ticari mallardan alınan vergiler aşağıdaki gibidir.⁶⁷⁴

Tablo(32): Şam'da alınan gümrük vergileri.

Malın cinsi	Ölçü birimi	Vergi cinsi	Vergi miktarı	Açıklama
Bahar ve akmişe	Deve yükü	Gümrük-i bac Mübaşiriyye	7 altın 0,5 altın	Nefs-i Şam'a gelen ve giden meta'dan gümrük alınır. Mekke-i Müşerrefe'den bahar ve akmişe geldikde Hüccac Gazze yolundan gelse, Gazze kurbunda Han-ı Yunus nâm yerde alınır. Ve eğer Şam yolundan gelse Şam kurbunda kisve nâm karyede alınır, kanun-ı kadimdir.
Bahar ve akmişe		Tamga	%10	Amma nefsi Şam'a gelüb Efrec taifesiyle bazar olursa, satandan her yüz altuna on altın alınır. Alan Efrecden dokuzar altın alınır. Eger

⁶⁷⁴Tapu Tahrir 263, s. 5-9.

				alan Müslüman olsa, nesne alınmak kanun değildir.
Çuka, atlas, kemha, mercan, kıla(sabun hammaddesi), nühas(bakır) ve sair.		Gümrük	%3	Diyar-ı Efrenc'den gelen.
Kızıl üzüm(Zebid)	2 kutu(50 batman)	Gümrük	12 akçe	Diyar-ı Efrenc'e giden.
Badem	Çuval	Gümrük	12 akçe	Diyar-ı Efrenc'den gelen.
Sırça esbabı, iplik, kirpas, kağıt ve sair.	Yük	Hakk-ı kible	4,25 akçe	
Bahar, zencebil, nil, lök		Âdet-i dellaliye	%0.5	Mekke-i Müşerrefeden gelen mallardan alandan ve satandan alınır.
Atlas, kemha, kadife, kehriba, tesbih-i mercan ve bunların gibi.		Âdet-i dellaliye	% 0.20	Efrenc'den gelen meta'.
Çuka, kıla, nühas, ve sair bunların gibi meta'.		Adet-i dellaliye	%0.7	Efrenc'den gelen meta'.
Mercan	Sandık	Âdet-i dellaliye	10 eşrefi	Efrenc'den gelen.
Temr-i(hurma) Irakî	Yük	Kapan	8 akçe ve 2 rıtl hurma	
Kul ve cariye	Adet	Tamga	30 akçe	Satandan.
Harîr	Rıtl ⁶⁷⁵	Kapan	4 akçe	2 alandan, 2 satandan.
Frengi kadife,diba, atlas-1 mütenevvi'a, sof-1 mücender (hârâ)	Her donluğuna	İskele kapusu resmî(müceb-i bab-ı mina)	10 akçe	Beyrut,Sayda, Sur, Akka ve Yafa iskelelerinde alınan gümrük.

⁶⁷⁵ Halep'de ipek için 2,217 kg.'dır. H.İnalçık, a.g.e., s.446.

İnce ıskarlat çuka	"	"	8 akçe	"
Samur deri	Adet	"	1 akçe	"
Mercan-1 mamül(silsile ile olan), Mercan-1 gaşım(ham)	Her sandık	"	3 akçe	"
		"	5 akçe	"
Mastaki	Sandık	"	10 akçe	"
Zaferan	Rıtl	"	1 akçe	"
Züncüfr (mürekkebb maddesi)	Sandık	"	2,5 akçe	"
	Fıçı	"	3 akçe	"
Billur (kadeh)	Sandık	"	50 akçe	"
Sırça kadeh ve kandil	Sandık	"	25 akçe	"
Zac-1 Kıbrıs(Demir sülfat, göztaşı)	Fıçı	"	4 akçe	"
Ketan bezi	100 zira'	"	10 akçe	"
Kağıt	Balya	"	3 akçe	"
Bakır(acar dirler)	Sepet	"	3 akçe	"
Suf	Top	"	2 akçe	"
	Suf tahtasına sarılı.	"	40 akçe	"
Bal'beki, ham bez	Kaftanlık	"	2 akçe	"
Harîr (mühürsüz Şam'dan gelir)		"	3.5 akçe	" Şamdan mahtûm(mühürlü) gelse nesne alınmaz.
Harîr(haric memleketten gelür, Halep'ten gelse)	Denk	"	65 akçe	"
Suf, köknar,	Denk	"	40 akçe	"

kişnic(Halep'den gelir).				
Penbe iplik(Şam memleketinden gelir, haricden gelir)	Denk	"	5 akçe	"
Penbe	Rıtl	" Naib Simsariye Nazır-ül ceyš	1 akçe %2,5 2 akçe 0,5 akçe	" Bahri satın aldığı penbe rıtlından birer akçe ve iplik rıtlından ikişer akçe alındıktan sonra müceb-i Bâb-ı Mina'da her yüz akçede iki buçuk naib ve iki akçe simsariye ve buçuk akçe nazır-ül ceyš'e alınır imiş. Haliyâ mîrî için alınır.

Bu şekilde kanunnamelerde genel olarak belirtilmesine rağmen, Gayrimüslim ülkeler ile yapılan ticaretten alınan gümrük vergileri ikili ilişkilere, ahidnamelere göre tespit ve tahsil ediliyordu⁶⁷⁶. XVI.yüzyılın sonlarında devletlere verilen imtiyazlar neticesinde, Gayrimüslim ülkelere göre farklı gümrük tarifeleri ortaya çıkmıştır. Bu yüzden dış gümrükler bahsinde, ikili ilişkilere bağlı olarak verilen imtiyazlar ve ahidnamelerden ve bunların tarihi seyri hakkında bilgi vermeye çalışacağız.

Uzak bölgeler arasında ticaret yapan tüccarlar, her an gasp, soygun olayları, çeşitli vergiler gibi sıkıntı ve engellerle karşılaşılıyorlardı. Bu sıkıntı ve engelleri kaldırmak için devletler ve hükümetler arasında çeşitli anlaşmalar imzalanıyor, ticari faaliyetlerin muntazaman yürümesi için tedbirler alınıyordu⁶⁷⁷. Tüccarların gerek fert olarak ve gerekse toplu olarak bağlı oldukları şehir veya devletlerin girişimleriyle, ticaret yaptıkları bölgenin hakimlerinden elde ettikleri hakları ve statüyü, madde madde gösteren anlaşmalara latince başlık anlamına gelen *capitulatio* deniliyordu.

⁶⁷⁶ Ankara şer'iyeye sicillerindeki bir kayıta "Venediklilerin ellerinde bulunan ahidnâme-i hümayunuma muhalif Venedik tacirlerinden sof ve muhayyer için ve bilcümle emtia-i gayr-ı memnu'a için halâ ihdas olunan *resm-i dellaliye ve masdariye namına resm taleb idirmeyüb hilâf-ı ahidnâme-i hümayun vaz' olunmaktan begâyet hâzer eyliyesiz. Şöyle bilesiz ve ba'den-nazar bu hükm-i hümayunumu sicilli mahfuza kayd idüb Venedüklü yedinde ibkâ eyliyesiz. Rebiül-evvel 978/Ağustos 1570*" denilmektedir. Bu kayıttan da açıkça anlaşıldığı gibi, batılı ülkelerden alınacak gümrük resimleri ahidnamelerle tespit edilmekte ve bunun dışında vergi istenmemekteydi. Halit Ongan, Ankara'nın Bir Numaralı Şer'iyeye Sicili, Ankara 1958, s.129-130.

⁶⁷⁷ Ş.Turan, Türkiye - İtalya İlişkileri I, s.11.

Milletlerarası ticaretin temel özelliklerinden olan kapitülasyonlar rejiminin en tipik örneğini Venedik Cumhuriyeti'nin 1082 senesinde Bizans imparatorluğundan aldığı imtiyazlar teşkil etmektedir. Bu imtiyazlarla Venedikliler, Bizans İmparatorluğunun bir çok şehir ve kasabalarından hiçbir vergiye tabi olmadan istedikleri malı satmak ve satın almak hakkını kazanıyorlardı. İtalyanlar, Haçlı Seferleri neticesinde kurulan frenk krallıkları yanında, onların komşusu olan Müslüman memleketlerinden de imtiyazlar almağa başlamışlardı. Pizalılar, 1154'de Mısır ile, Venedikliler 1207 ve 1229'da Halep'le, 1238'de Mısır ile tüccarlarına geniş ticaret serbestisi temin eden ahidnameler imzalamışlardır. Venedikliler % 2 gümrük vermek ve tüccarlarına çeşitli haklar tanımak suretiyle Anadolu Selçukluları ile ahidname imzalamışlardı⁶⁷⁸.

Görüldüğü gibi devletler arası ticaretin esaslarını belirleyen kapitülasyonlar, Osmanlılar'ın tarih sahnesine çıkmasından birkaç yüzyıl önce ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti de kuruluş döneminden itibaren başladığı genişleme sürecinde devletler arası ticarete yerini almış, iktisadi ve siyasi şartlar, ele geçirdiği yerlerdeki uygulamalar ve devletlerarası ticarete uygulanan teamüller çerçevesinde ahidnameler imzalamış, imtiyazlar vermiştir.

Daha başlangıçta Osmanlı sultanları, yerleşmiş uygulamaları aynen kabul edip, memleketlerine ticarete gelen tüccarların statülerini belirleyen yazılı belgeler vermeye başlamışlardır. Mevalat ve muzafat denilen ve şartları ihtiva eden bu vesikalar, padişahın bir yemini ile de teyid ediliyor ve bu sebeple yemin anlamında ahidname deniliyordu. Bu ahidnamelerin en önemli karakteristiği tek taraflı oluşudur. Gerçi karşı tarafın ahidnameye sadık kaldığı müddetçe, ahidnamenin yürürlükte olacağı belirtilmekte idi. Osmanlıların, ilk ahidnameyi I.Murat zamanında Raguzalılara verdiği söylenir⁶⁷⁹.

Osmanlı Devleti'nin sınırları genişledikçe ele geçirdiği yerlerdeki ticarete önem veriyor, ticaret yollarının emniyetine dikkat ediyordu. Dış ticaret politikasında kapitülasyonlar imzalayarak, canlı bir ticaret hayatı meydana getirmeye çalışıyordu. Osmanlı Devleti, kapitülasyonlarda mali ve siyasi olmak üzere başlıca iki amaç

⁶⁷⁸ L.Güçer, " XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.57-58.

⁶⁷⁹ L.Güçer, a.g.m., s.66.

güdüyordu. Mali amaç, Osmanlı ülkesinden transit geçen ve ihraç edilen mallardan vergi alarak hazineye gelir sağlamaktı. Siyasi amaç ise Osmanlıların kendi emniyet ve çıkarlarını korumak gayesiyle Batı devletlerine imtiyazlar vererek, devletlerden birini diğerine karşı kullanmaktı⁶⁸⁰.

1569'a kadar İtalyanlar ve özellikle Venedik, Osmanlı Devleti'nin Batı Hıristiyan dünyası ile olan ticari ilişkilerini ellerinde tutuyorlardı. Venedik, Akdeniz'in en güçlü savaş ve ticaret filolarına sahip olduğu için, ne Osmanlı Devleti ve ne de Avrupa devletleri bu durumu değiştiremiyorlardı. Venedik, Akdeniz ticaretine hakim ve kolonyal bir imparatorluğa sahip olduğu için Osmanlılara karşı ilişkileri oldukça komplekti. Osmanlı Devleti'nin Bizans'a karşı genişlemesi, Venedik'in sömürge alanlarının Osmanlılara geçmesi demektir. Venedik ve Cenevizliler yapmış oldukları anlaşmalarla Kırım'dan İskenderiye'ye kadar ticari ayrıcalıklar elde etmişlerdi. Osmanlıların XIV ve XV.yüzyıllarda genişlemesiyle, yeni duruma kendisini ayarlamaya çalışan Venedik, saldırgan bir tutum içerisine girmiştir. Osmanlıların ele geçirebileceği kıyı bölgelerini işgal etmeye başladı. Arnavutluk, Mora Yarımadası, Adriyatik Denizi ve Ege adalarını ve 1498'de Kıbrıs'ı işgal etti. 1423-30 arasında Selanik'i ele geçirdi ve Osmanlılar İstanbul'u almadan burayı da ele geçirmek istiyordu⁶⁸¹. Venedikliler aynı zamanda yeni duruma kendilerini ayarlamaya çalışıyorlar ve Osmanlı ticaretinden faydalanmak istiyorlardı.

Osmanlılar, Venediklilerin rakibi olan Cenevizlilerle ticari ilişkilerini geliştirmişler ve Avrupa tekstilinin ana maddelerinden olan Manisa şap madeninin işletmesini 1352'de Cenevizlilere vermişlerdi. Buna karşılık Cenevizliler, kritik durumlarda Osmanlılara yardım ettiler ve İstanbul kuşatması sırasında tarafsız kaldılar. Osmanlı yönetimi, Venediklilere karşı da ekonomik taktikler kullanmış, ticari imtiyazlarını yenilemiş, buğday ticaretine müsaade ederek Venediklilerin Batı'da Osmanlılara karşı savaş hazırlıklarına katılmasını engellemeye çalışmıştır. II.Mehmet, Venediklileri yatıştırmak için, İstanbul kuşatmasından önce onlara, buğday ithaline izin vermiştir⁶⁸². İstanbul'un fethinden sonra da Venediklilerle bir kapitülasyon anlaşması imzalamakta tereddüt etmemiş ve İstanbul'da elçi bulundurmalarına müsaade etmiştir.

⁶⁸⁰ Halil İnalçık, "The Ottoman Economic Mind and Aspects of Ottoman Economy", *The Ottoman Empire: Conquest, Organization and Economy*, London 1978, s.214-215.

⁶⁸¹ H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.133-134.

⁶⁸² Ş.Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, s.468-469.

Venedikli tüccarlar sadece % 3 gümrük vergisi ödeyerek serbestce ticaret yapabileceklerdi⁶⁸³. Bu vergi daha sonra tekrar % 5'e çıkarılmıştır⁶⁸⁴.

Mora ve Arnavutluk'taki gelişmeler, 1463' den 1479'a kadar uzayan bir savaşın çıkmasına sebep olmuştur. Osmanlı ülkesindeki Venedikli bütün tüccarlar tutuklanarak mallarına el konulmuştur. Fatih, Batı ile olan ticaretini sürdürmenin yollarını aramış ve Venedik'in yerini Floransa ve Ragusa(Dubrovnik)'nın alması için çalışmalar yapılmıştır. O zamana kadar Venedik, Floransa'dan aldığı kumaşları Doğu'ya satıyordu. 1469'da II.Mehmet, Floransa'ya yeni imtiyazlar vermiştir. Floransa tüccarları Bursa pazarında gittikçe artan bir oranda ticaret yapmaya başlamıştır. Bursa, Floransa kumaşlarının Anadolu ve İran için bir satış merkezi olmuş ve dönüşlerinde de Floransalı tüccarlar, İran ipeğini ülkelerine götürmüşlerdir. II.Mehmet, uzun bir dönem Floransalılar ile iyi ilişkilerini sürdürmüştür. Bu durum Venediklileri oldukça endişelendiriyordu. Osmanlılara vergi veren bir devlet olarak Ragusa, daha az gümrük ödüyordu. Venedikliler % 4-5 gümrük öderken, Raguzalılar % 2 gümrük ödüyorlardı. Raguzalılar, derece derece Osmanlılar ile olan ticaretlerini geliştirdiler. Raguzalılar, Osmanlıların buğday, balmumu, deri, ham ipek ve Bursa'nın ipekli kumaşlarını Batı'ya ihraç ederken, Batı'nın yünülerini Osmanlı ülkesine getiriyorlardı. Osmanlı-Venedik savaşları boyunca, 1463-1479, 1499-1503, 1537-40, 1570-73'de Ragusa, Osmanlı-Venedik arasındaki ticarete aracı rolünü oynamıştır. Netice olarak, Ragusa'nın ticaret filosu, XVI.yüzyıl başında 20 bin ton iken, bu tonaj 1580'e kadar 65 bin tona yükselmiştir⁶⁸⁵.

1537-40 Osmanlı-Venedik savaş döneminde Ragusa, Venedik'e karşı Suriye ve Mısır'da da ciddi bir rakip olarak çıktı. Doğu Akdeniz ile Avrupa arasındaki baharat ticaretinde, Fuggerler ve Ulstetterler, Ragusa sayesinde aktif rol oynadılar. Fakat politik ve askeri anlaşmazlık olmadığı dönemlerde, Osmanlılar tereddütsüz Venediklilere imtiyazlar veriyorlardı.Venedikliler, Mısır ve Suriye limanlarındaki baharat ticaretine daima hakim olmuşlardır⁶⁸⁶. Savaş ve mücadeleye rağmen XVI.yüzyılda Venedik ekonomisi büyük ölçüde gelişmiştir.

⁶⁸³ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Ankara 1983, s.2.

⁶⁸⁴ Halil İnalçık, "İmtiyâzât", *Encyclopaedia of İslâm*, c.III, Leiden 1971, s.1182.

⁶⁸⁵ H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.135-136

⁶⁸⁶ A.İ.Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, s.3.

Kanuni Sultan Süleyman'ın Batı politikasının köşe taşlarından birisi Habsburglara karşı Fransızlarla işbirliği içerisine girmek olmuştur. I.Selim, Mısır ve Suriye'yi feth ettiğinde, Fransızların Memluklularla imzaladığı imtiyazları yenilemiştir. Kanuni'de tahta çıkınca, o da bu anlaşmayı onaylamıştır. 1536'da İbrahim Paşa, Fransızlarla daha şumüllü bir kapitülasyon anlaşması imzalamıştır⁶⁸⁷. Fakat bu anlaşmanın tarihi, içeriği ve uygulaması hakkında bazı tereddütler vardır. Osmanlı-Fransız ticari ilişkilerinin gelişmesi ve Fransız tüccarlarının Doğu ticaretinde söz sahibi olmaya başlamaları 18 Ekim 1569'da imzalanan kapitülasyon anlaşması ile olmuştur. 1570-73 Osmanlı-Venedik savaşının da etkisiyle Fransa, Venedik'in yerini almaya başlamıştır. 1569 kapitülasyonları ile verilen ticari ayrıcalıklar Osmanlı hükümdarının ömrü boyunca geçerli olacak ve bundan sonra bir model olarak İngiltere, Hollanda ve diğer Avrupa ülkelerine . aynı ayrıcalıklar verilecektir⁶⁸⁸. Fransızlar, derhal Venediklilerle rekabete başlamışlar, İstanbul, İskenderiye, Beyrut, Trablusşam ve Lübnan'a Fransız konsolaslar yerleşmiştir. Fransız gemileri, Normandiye tekstil ürünleri, kağıt, Alman madeni eşyaları getirirken, geri dönüşünde yün, pamuk, iplik, pamuklular, ipek, baharat, esans, ilaç v.b. mallar götürüyorlardı⁶⁸⁹. XVII.yüzyıl başlarında Fransa'nın 100 civarındaki gemisi Levant ticaretinde aktif rol oynuyordu ve burada Fransa'nın ticaret hacmi 30 milyon livres'e yükseliyordu ki, bu rakam Fransa'nın dış ticaretinin yarısını oluşturuyordu.⁶⁹⁰

XVI.Yüzyılın ikinci yarısında İngilizler, Osmanlı Devleti ticaretinde yeni bir güç olarak ortaya çıkıyordu. Kanuni Sultan Süleyman, 1553'de İngiliz tüccarlarından Antony Jenkinson'a ticaret müsaadesi verdiyse de İngilizler, bu müsaadeyi kullanmamışlardır. İngilizler Moskova üzerinden Doğu ile ticaret yapmak amacındaydılar⁶⁹¹. Fakat bu amaçlarını gerçekleştiremeyince İngilizler tekrar Osmanlı Devletine döndüler⁶⁹². Kraliçe Elizabeth, 1578 tarihinde Sultan III.Murat'a bir mektup gönderdi. Bunun üzerine 1580 tarihinde, dostluk ve sadakat üzere hareket edilmesi şartıyla İngilizlere ahidname verildi⁶⁹³. Bu ahidnamenin imzalanmasında iktisadi sebepler kadar siyasi sebepler de önemliydi. Her iki devletin İspanya ile

⁶⁸⁷H.İnalçık, "İmtiyâzât", s.1183.

⁶⁸⁸ A.İ.Bağış, a.g.e., s.5

⁶⁸⁹H.İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s.136-137.

⁶⁹⁰ A.İ.Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, s.5.

⁶⁹¹ Ahmet Canbek, *Kafkasya'nın Ticaret Tarihi*, İstanbul 1978, s.52.

⁶⁹² H.İnalçık, "İmtiyâzât", s.1184,

⁶⁹³ M.Kütükoğlu, a.g.e , C.I, s.15

münasebetlerinin bozuk olması birbirlerine yaklaştırmıştır⁶⁹⁴. İngilizlerle imzalanan kapitülasyonların kapsamı Mayıs 1583'de biraz daha genişletilmiştir. İngilizler elde ettikleri kapitülasyonlarda, Fransız ve Venediklilerin aksine %3 gümrük vergisi ödeyeceklerdi⁶⁹⁵. İngilizler, aynı zamanda kendi ülkeleri dışından, Osmanlı Devletine getirdikleri mallar için de % 5 yerine % 3 gümrük ödeyeceklerdi. Bu yüzden birçok tüccar İngiliz bayrağı altında ticaret yapmayı tercih ediyordu⁶⁹⁶. Bu da diğer devletlerin aleyhine oluyordu. Akdeniz'de ticaret yapan devletlerin rekabeti sonucunda, bayrak meselesi ile beraber, en fazla müsaadeye mazhar prensibi de önem kazanıyordu. İngilizler bunu 1601 yılında kabul ettirdi. Bu ahidname ile İngilizler altın ve gümüş paranın gümrük vergisinden muaf tutularak imparatorluğa serbestçe girmesi sağlanıyordu⁶⁹⁷.

1580 tarihinde İngilizler, daha önce Venediklilerin, Fransızların ve Lehlilerin sahip olduğu imtiyazların aynısına sahip oldular⁶⁹⁸. Bu yüzden o dönemde, diğer ülkelerin sahip oldukları imtiyazları da yansıması açısından 1580 tarihinde İngilizlere verilen ahidnamenin bazı maddelerini aşağıda sıralıyoruz⁶⁹⁹:

1-İngilizlere ait bütün gemiler Osmanlı toprakları dahilinde iskele ve limanlara serbestçe gidip gelecekler,

2- Fırtına sebebiyle yollarına devam edemezlerse gemide bulunanlara paraları ile erzaklarını temin etmek hususunda yardım edilecek,

3- Fırtına gemileri karaya atarsa, beyler ve kadılar kendilerine yardım edecek,

4-Osmanlı memleketlerindeki İngiliz vatandaşı tüccar, tercüman ve konsoloslara, ticaret ve kefalet hususlarında kadı sicillerindeki kayıtlara göre işlem yapılacaktır,

⁶⁹⁴ A.İ.Bağış, a.g.e., s.9.

⁶⁹⁵ İngilizlerin gümrük vergisinin % 5'den % 3'e indirilme tarihinin 1583 veya ileri bir tarihte olabileceği ve bu oranın İstanbul dışında da geçerli olup olmadığı konusu ihtilafıdır. M.Kütükoğlu, a.g.e., c.I, s.24.; Alfred C.Wood, A History Levant Company, London 1935, s.14.

⁶⁹⁶ M.Kütükoğlu, a.g.e, C.I, s.43-44.

⁶⁹⁷ A.İ.Bağış, a.g.e. , s.10

⁶⁹⁸ M.Kütükoğlu, a.g.e , C.I, s.21.

⁶⁹⁹Orhan Burian, "Türk İngiliz Münasebetlerinin İlk Yılları", A.Ü.D.T.C.F. Dergisi, c.IX, S.1-2, Mart-Haziran 1951, s.7-8.; M.Kütükoğlu, Osmanlı- İngiliz İktisadi Münasebetleri, c.I, s.21-23; Ahmet Refik Altınay, Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı, Ankara 2000, s.213-214.

5- İngiliz vatandaşların kendi aralarındaki davalara elçi ve konsolaslar bakacaktır,

6- Herhangi bir İngiliz vatandaşının borcu ancak kendisinden talep edilecek, başka bir İngiliz vatandaşı bundan sorumlu tutulmayacak,

7- Ölen bir İngiliz'in malı, vasiyet ettiği şahsa verilecek, yoksa konsolos tarafından başka bir İngiliz'e verilmesi engellenmeyecek,

8- Ticaret için gelen İngilizler esir edilmeyecek, esir edilirlerse serbest bırakılacak,

9- Konsolasların tayin ve değiştirilmesine hiçbir surette karışılmayacak,

10- İngiliz vatandaşı olan herkes, Osmanlı memleketlerinde serbestce ticaret yapabilecek, adet ve kanun üzere gümrük resmîni verdikten sonra şahıslara ve maiyetindeki adamlarına dokunulmayacaktır.

Yukarıda bahsettiğimiz ahidnamelerin, uluslararası ticarete ne kadar önemli olduğu ortaya çıkıyor. Devletler arasında yapılan ticarete can ve mal güvenliğinin sağlanması, tüccarların uyacağı kuralların ve tabi olacağı kanunların hukuki belgelerle tespit edilmesi, bir takım imtiyazların verilmesi, Osmanlı Devleti'nin ticareti geliştirmek için attığı adımlar olarak görmekteyiz.

Osmanlı Devleti imzalamış olduğu ahidnamelerde alacağı gümrük vergisi oranlarını da belirlemiştir. Yukarıda çeşitli tarihlere ait farklı gümrük oranları belirtilmekle beraber, 1505 yılında II.Bayezid zamanında yapılan gümrük reformunda, Müslümanlardan % 3, zımmîlerden % 4, harbîlerden de % 5 oranında gümrük alınması kabul edilmiştir⁷⁰⁰. Suriye ve Mısır'ın Osmanlı sınırlarına dahil olmasından sonra ise burada Memlûklular döneminde geçerli olan gümrük tarifeleri uygulanmaya başlanmıştır. Venedikliler, Memlûklular zamanında Floransalılar gibi İskenderiye'de % 14, Halep'te % 26 gümrük vergisi ödüyorlardı⁷⁰¹. Osmanlılar, Suriye sahillerinde Gayrimüslimlerden alınan gümrük oranlarını düşürmüşlerdir. Bu oranları yukarıdaki tablolarda göstermiştik. Bu belirtilen farklı gümrük oranlarına rağmen, Osmanlıların

⁷⁰⁰L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.75.

⁷⁰¹L.Güçer, a.g.m., 271 nolu dipnot.

yukarıda belirtilen 1505 tarihli düzenlemeyi genel olarak uyguladıkları görülmektedir. Venedik Arşivlerinde bulunan bir belgeye⁷⁰² göre, 1535-1536 tarihlerinde Gayrimüslimler, Trablusşam, Beyrut ve Şam'da % 5 gümrük ödüyorlardı.

1553 tarihli Bursa gümrüğü kanunnamesinde de, 1505'de belirlenen tarifenin geçerli olduğu görülmektedir. Bursa gümrüğü kanunnamesinde bu durum şu şekilde belirtilmektedir: “Ve Frenk'den gelen çuka ve Frengi kadifeden ve atlas ve kemha ve sair akmişe-i mütenevvi'a ki, Frengi ola ... külliye kanun-ı kadim mûcibince harbîden yüzde beşer akçe ve zimmîden yüzde dörder akçe ve Müslümandan yüzde ikişer akçe hesabı üzere gümrük aldırasin. Ve bundan Frengistan'a suf ve ravend ve besbase ve zencebil ve ceviz ve anber-i ham ve misk ve lök ve Horasanî ve Mahmudî ve laciverd ve sahtiyân ve meşin ve harîr ve sair esbab-ı mütenevvia gider oldukda, harbîden yüzde üç akçe gümrük aldırasin. Ve bu zikr olunan esbabdan zimmî iledürse ve ne yere giderse, harbî gibi yüzde üç akçe gümrük aldırasin. ... ve Diyar-ı 'Acem'den meta'la Ermeni gelse, getürdüğü meta'dan harîrden gayri misk ve ravend ve akmişe-i mütenevvi'adan yüzde beş akçe gümrük aldırasin ...⁷⁰³”.

1513 tarihinde Bursa'ya ipek getiren Şah İsmail'in bâzîrgânı Hâce Kuli bin İsmail'den, malını Gayrimüslimlere sattığı için, % 3 civarında gümrük alınmıştır. 316.354 akçelik ipek getiren İranlı tüccar, malını Frenklere sattığından dolayı 9.491 akçe gümrük istenmiştir⁷⁰⁴. Buradan Müslümanlardan % 3 civarında gümrük alındığını söyleyebiliriz.

Bursa Şer'îye Sicillerinde, Batılı ülkelerin ödediği gümrüklerle ilgili kayıtlar da bulunmakla beraber, bunların oranlarını belirtecek şekilde açık değildir⁷⁰⁵. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi Osmanlı ülkesine mal getiren Gayrimüslim tüccarlarından

⁷⁰² “... Trablus iskelesinde bahardan ve amed ve reft olan meta'dan külliye yüzde beş akçe gümrük alınıb bu vech üzere İbrahim nâm kimesne Trablus iskelesini ve ona tabi olan aklamı iltizam etmiş idi...” M.Tayyip Gökbilgin, “Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri” *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, c.1, S.2, 1964, s.191-192, Vesika 65.

⁷⁰³ A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.5.,s.106.

⁷⁰⁴ Bursa Şer'îye Sicili A/23, s.209.

⁷⁰⁵ “...iş bu hamîl'ül-hurûf Frişka bin Bartelimo ve Karlo bin Cilo Flordinlu Frenk tacirlerinin zikrolan iskeleden çıkarub Bursa'ya getürdükleri metaların zikrolunan iskelelerde verilecek resm-i gümrükleri ki 16.800 akçedir, mezkûr tacirlerden aldım...”, “ Sebeb-i tahrîr budur ki: Bursa gümrüğünde nasb-ı padişâhî ile emin olan Mihâl en-nasrani cânibinden vekil ve nâib-i münasib olan Frenk Hasan bin Abdullah şeriat mahfelinde ikrar edüb Anton nâm Flordinlu Frenk taciri Bursa'ya getürdüğü sekiz pastav Flordin çukasının resm-i gümrüğü ki 384 akçedir, bî kusur mezkûrun vekili ve âdemî Frenk Manî bin

% 5 oranında ithalat gümrüğü ve % 3 oranında ihracat gümrüğü alınmaktaydı. Bu oranlar ilk defa İngilizler için % 3'e düşürülmüş ve avantajlı bir durum elde etmişlerdir⁷⁰⁶.

İran ile savaşın devam ettiği dönemde ticaret yolları savaştan etkilenmiş ve ciddi nakit sıkıntısı yaşanmaya başlanmıştır. Bu yüzden 1586'da Suriye'den Venedik'e giden malardan alınan gümrük vergisi % 1-1,5 oranında artırılmıştır⁷⁰⁷. Venedikliler, 1596'da Halep'te ödeyecekleri gümrük vergisini bazı mallar için %2 ve bazıları için de %3 oranına indirmeyi başarmışlardır. XVII.yüzyılın başlarında, muhtemelen IV.Murat dönemine ait, Venedik Arşivinde bulunan bir *Nişân-ı Hümâyun*'da bu durum şu şekilde ifade edilmektedir⁷⁰⁸: "...ceddim Sultan Süleyman Han⁷⁰⁹ tabe serah hazretlerinin nişân-ı hümâyunu mûcibince ve evâmir-i şerîfeleri muktezasınca resm-i gümrükleri alınub ziyade alınmaz iken şimdi gümrük eminleri olanlar nişân-ı hümâyuna mügayir ve evâmir-i şerîfeye muhalif resm-i gümrük ziyade almak murad iderler imiş ... kadime muhalif ve olıgelene mügayir bir vaz' eylemeyeler altmış çuka ıskerlet çuka paştavı beşer bin akçe bahaya dutulub ... zıkr olunan meta'lardan yüzde iki akçe gümrük virülüb, kalayın batmanı otuz iki akçeye ve bakır evanisinin batmanı otuzar akçeye ve kağıdın her yigirmi destesi otuz ikişer akçeye dutulub emti'a-ı merkumeden yüzde üç akçe gümrük virülüb ...ziyade talep olunmamak babında mukaddema ceddim merhum Sultan Mehmed⁷¹⁰ Han tabe serah zamanlarında hatt-ı hümâyunları sadır olub mûcibince mufassal ve meşruh evâmir-i şerîfe verilmeğle her maddenin hususuna müstakil virilen evâmir-i şerîfe mûcibince kadimden olıgeldüğü üzere ve ellerinde olan nişân-ı hümâyunları mûcibince amel olunub..."

Anton elinden kabzeyledim ...", 1513 ve 1517 tarihli Bursa Şer'îye Sicillerinden naklen , F.Dalsar, a.g.e., s.214.

⁷⁰⁶ H.İnalçık, "İmtiyâzât", s.1184

⁷⁰⁷ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.381.

⁷⁰⁸ M.Tayyip Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri" *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, c.V-VIII, S.9-12, 1968-71, s.136-138, Vesika,205. Braudel, Venedik arşivindeki bir belgeye dayanarak 1596' da Halep'te gümrük vergisinin % 5'den % 2'ye düşürüldüğünü belirtmektedir. Bu muhtemelen 1595' te Osmanlı tahtına çıkan III.Mehmet'in Venedik ile olan ahidnameyi yenilemesi sırasında yapılan bir değişiklik olmalıdır. F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.382

⁷⁰⁹ Burada Kanunî Sultan Süleyman zamanında da Venediklilerden % 2 ve % 3 oranında gümrük alındığı şeklinde anlaşılırsa da, son kısımda "ceddim merhum Sultan Mehmed Han" denilerek açıklığa kavuşturulmaktadır.

⁷¹⁰ III. Mehmed (1595-1603).

3.3.Gümrüklerin Tahsili

Saray hizmetleri, kapıkulu ocaklarının masrafları, ordunun sefere çıkması, kalelerin muhafazası, merkezi bürokrasisi gibi işlemler ve hizmetleri, bizzat devlet merkezindeki hükümetin kendisi yapardı. Bu hizmetlerin yapılabilmesi için merkezi hazinenin nakit paraya ihtiyacı vardı. Devletin vergi gelirlerinden, yukarıda belirtilen hizmetlerin finansmanını karşılamak üzere hazineye belli vergi gelirleri ayrılıyordu. Gerek idaresindeki kolaylık ve gerekse gelirlerindeki zenginlikten dolayı şehirlerin ticari ve sanayi işlerinden alınan vergiler merkezi devlet bütçesi için ayrılmıştı. Böyle sağlam vergi kaynakları, devlet tarafından kullanılıyor, sancak beyi, beylerbeyi veya başka bir devlet büyüğüne dirlik olarak verilmiyordu. Maliye teşkilatı kendisine ayrılan vergi gelirlerini mukâta'a adı verilen bir sistemle tahsil ediyordu.

Vergiler günümüzde devlet tarafından yetkili kılınan kamu kuruluşları tarafından toplanmaktadır. Tarih boyunca bir çok toplumda vergiler, devlet memurları tarafından olduğu kadar, özel şahıslar tarafından da toplanmaktaydı. Devlet gelirlerinin toplandığı daireye "*hazine-i amire*" deniliyordu. Hükümetin kendi harcamaları için gerekli paranın kaynağı olan mukâta'alar, bu daire tarafından idare olunmakta idi. Osmanlı Devleti'nde sayıları yüzlerce olan bu mukata'lara ait vergiler, yukarıda söylediğimiz gibi, devletten maaş alan ulufeli memurlar ve mültezim denilen özel şahıslar tarafından toplanıyordu.

Mukâta'aların, devlet memurları tarafından idare edilmesi usulüne "*ber vech-i iltizam emanet*" denmektedir. Devletten maaş alan bir görevli, talip olduğu mukâta'a eminliği için devlete, o mukâta'anın gelirini belli bir miktarın altına düşürmemeyi taahhüt ederdi. Böylece mukâta'a emini, devlete belli bir miktar geliri ödeme yükümlülüğü altına girmiş olurdu. Bu miktara ulaşabilmek ve devlet gelirini artırmak için mukâta'a emini büyük bir gayret içerisinde girerdi⁷¹¹. Bu şekilde devlet eliyle vergi toplanmasında, vergiyi toplayan mukâta'a emininin gelirin artmasında ve azalmasında doğrudan bir kazancı veya kaybı söz konusu olmamakla birlikte; görevinde başarılı olması durumunda terfi etmesi, gelirinde bir artış olması gibi kazançları olurdu⁷¹².

⁷¹¹ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.232.; Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Mali Yapısının Ana Hatları", *Osmanlı*, c.III, Ankara 1999, s.128.

⁷¹²Trablus İskelesi mukata'asını 20 bin flori ziyade eden Haleb zuemasından Osman'a terakki buyuruldu. *Mühimme* 25, s.311, H.N.2856, 10 Receb 982/26 Ekim 1574 .

Mukâta'aların özel şahıslar tarafından belli bir bedel karşılığında işletilmesi usulüne ise *iltizam* denirdi. İstanbul'da ya da mukâta'anın bulunduğu şehirde, iltizam işi istekliler arasında açık artırmaya çıkarılırdı. En yüksek fiyatı kim verirse iltizam o tutardı. İltizamı alan şahsa *mültezim* denirdi. Mültezimler, mukâta'a bedelinin bir kısmını peşin verirler, geriye kalanını belli taksitler halinde öderlerdi. Mültezimlerin malları ipotek edildiği gibi, kendilerine yarar kefiller de bulmak zorundaydılar. Mukâta'aların hazinece açık artırma yoluyla en yüksek meblağı veren şahsa iltizama verilmesi, vergi ödeyiciler yönünden bazı haksızlıklara sebep oluyordu. Çünkü açık artırma yarışı yüzünden, hükümete büyük miktarda para ödemeyi üzerine alan mültezim, buna kendisinin de kazanmayı tasarladığı miktarı ekleyerek işe girişmekte; mukâta'a kapsamındaki vergileri türlü şekillerde kabartarak, ödeyiciden daha fazla vergi tahsil etme yoluna gitmekte idi⁷¹³. İltizam usulü Fatih zamanında sistemleştirilmiştir⁷¹⁴.

Osmanlı Devleti'nde ticaret ve sanayi faaliyetlerinin vergilerinde olduğu gibi, gümrük vergilerinin tahsili de mukâta'a usulü ile yapılıyordu. Yukarıda belirttiğimiz genel vergi tahsili esasları, gümrükler için de geçerliydi. Mukâta'alar, Müslüman, Hıristiyan, Yahudi çeşitli din ve milletlere mensup girişimciler tarafından iltizama alınmaktaydı. Nüfusunun büyük bölümü Müslüman olan Osmanlı Devleti'nde mültezimlerin de büyük çoğunluğunu Müslümanlar oluşturuyordu. XVI.yüzyıla ait yapılan bir araştırmada, mültezimlerin dinlerine göre sayısı ve oranı şöyle bir netice vermiştir⁷¹⁵.

Tablo(33): Dinlerine göre mültezimlerin sayısı ve oranı.

Tarih	Toplam Mültezim Sayısı	Müslümanların		Yahudilerin		Hıristiyanların	
		Sayısı	Oranı	Sayısı	Oranı	Sayısı	Oranı
1520-1550	17	14	% 82	3	% 18	0	% 0
1551-1570	61	55	% 90	4	% 6	2	% 3
1571-1590	119	86	% 72	29	% 24	4	% 3

⁷¹³ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2 s.232.; Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İstanbul 1990, s.126-128.

⁷¹⁴ Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Mali Yapısının Ana Hatları", s.128.

⁷¹⁵ Murat Çizakça, *İslâm Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul 1999, s.136.

1591-1610	177	84	% 47	86	% 49	7	% 4
-----------	-----	----	------	----	------	---	-----

Gümrük gelirlerinin öneminden dolayı devlet, bu vergiyi düzenli bir şekilde toplayabilmek ve vergi kaçağını önleyebilmek için çeşitli tedbirler almıştır. Bunlardan birisi tüccarların izleyecekleri yollardı. Gerek imparatorluk dahilinde ticareti yapılan mallar ve gerekse dışarıdan gelen mallar belli güzergahlardan geçmek zorundaydı. Bağdat'dan Halep'e gidecek kervanlar Musul'a, Van'dan Halep'e gidecek kervanlar Diyarbakır'a uğramaları ve burada kanuni gümrüklerini ödeyip eda tezkirelerini aldıktan sonra Halep'e gidebilirlerdi⁷¹⁶. Ankara ve Beypazarı'ndan sof, Basra, Bağdat, Musul ve Diyarbakır'dan 'Acem ve Hint mallarını alan tüccarların Rumeli'ye geçebilmesi için İstanbul'a uğraması şarttı⁷¹⁷. İran'dan Bursa'ya giden kervanlar, Erzincan'a uğrayarak hüccet almaları gerekirdi⁷¹⁸. Erzincan'a mal getiren ipek tüccarları, mallarının miktarını Erzincan kadısına tespit ettirerek sicile kayıt ettirirler ve bu miktardaki mallarını Bursa'ya getirerek mizân resimlerini öderlerdi. Böylece Anadolu içlerinde ipek satışı yapılarak vergi kaçınılması önlenmeye çalışılırdı⁷¹⁹.

⁷¹⁶Süraya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Tercüme Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1994, s.63. Güneydoğu'daki idarecilere gönderilen bir hükümde, İran'dan gelen ve giden tüccarların Diyarbakır'a uğrayarak gümrüklerini ödemek zorunda oldukları, son zamanlarda tüccarların başka yollar bularak Diyarbakır'a uğramadıkları, bu yüzden gümrük gelirlerinin azaldığı belirtilmiş ve sancak beylerinin bu duruma engel olmaları istenmiştir. *Mühimme* 27, s.400, H.N. 959, (983/ 1575).

⁷¹⁷L.Güçer, " XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.54. Bursa Şer'îye Sicillerindeki bir kayıta da "... mezbûr Salih diyâr-ı 'Acem'den üç yük harîr getürüb Burusa ve İstanbul'a getirmeden Trabzon iskelesinden çıkarub Rumeli cânibine alub gidib cümlesini fûruht itmekle resm-i mirîye küllî gadr etmişdir ... harîr bâzîrgânları harîrlerini doğru Burusa ve İstanbul'a getürmeyüb Rumeli cânibine geçürüb fûruht eden bâzîrgân bulunursa harîrleri kaçırıldıkları için Burusa ve İstanbul'da alınan harîr resm-i mîzânı hesabı üzre iki resimlerin aldırısız ...". F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.195, (Muharrem 1016/1607).

⁷¹⁸Bu konudaki bir sicil kaydı şöyledir: "Burusa'da mîzân-ı harîr mukata'asına mültezim olan Yasef veled-i Salamon, Ahmed bin Hacı Ali nâm tacir mahzarında takrir-i meram kılub vilâyet-i 'Acem'den harîr getiren tüccar mirîye aid olan gümrüğü Erzincan'da olan emine eda etdüğüne Erzincan kadısından hüccet irâd etmek kanun-ı padişahıdır ve hüccet getirmeyenlerin harîrlerinden bunda gümrük alını gelmiştir. Halâ mezbûr Hacı Ahmed'in getürdüğü yigirmibir hamel harîrin kadı-i merkûmdan hücceti olmamağın görölmesin taleb iderim dedikde merkûm Hacı Ahmed'den istifsâr olundukda fil-vâki' Burusa'ya gelmeğın kasededen kimesne Erzincan'dan hüccet irâd etmek kanundur, lakin benim kasdım bunda değildi belki Haleb'e gelmek murad edinmiştim andan geldiğimden meta'ın revac bulmadığı sebebden bunda gelmişimdir ve Haleb'e gelen bâzîrgânlar Erzincan eminininden tezkere getirmek âdet olduğu ecilden ben dahi tezkere almışım deyu tezkere irâd eyledi". *Bursa Şer'îye Sicili A/101*, s.19,(1573).

⁷¹⁹"Erzincan kadısı hücceti mucibince 158 min harîri olub, Bursa Mizânında 1212 lodra olub 133.720 akçeye bey' edüb" şeklinde çok sayıda sicil kaydı bulunmaktadır. *Bursa Şer'îye Sicili A/43*, s.16-18 (953/1546).

Tüccarların belirlenen güzergahlara uğramaları ve buralarda gümrüklerini ödemeleri gerekirdi. Aksi takdirde cezalandırılırlardı⁷²⁰. Belirlenen şehirlere uğramadan ve gümrük vermeden giden tüccarlar yakalandıklarında iki kat vergi öderlerdi. Bursa şer'îye sicillerindeki kayıtlarda bu konuda bir çok örnek bulunmaktadır. Bunlardan birisine ait kayıt şöyledir⁷²¹:

“Bursa harîr mîzânı mültezimi âdemisi Abraham nâm Yahudi vilâyet-i ‘Acem’den harîr getüren Bitlûslü Yekçeşim Mehmed nâm tacir harîrini mîzândan kaçırub liva-i Aydın ve Saruhan iskelelerinden gemiye tahmil eylemek için ol canibe gitmiştir ... Her ne yerde bulursanız göresiz, harîrin resmin verdüğüne elinde Bursa kadılığı imzasıyla hüccet yok ise kaçırıldığı harîrinden iki resm alına deyu hükm-i şerîf geldikte, mezkûr Mehmed’i bulamayub lakin tüccarından Kasım Hacı Laçın ve Mehmed Çelebi ve Hacı ve Hüseyin nâm kimesneler 18 yük ve iki tenbelid ve 8 boğça harîr bulunub mezbûr tacirlere nereden geldiniz? deyu sual olundukta Kara Amid’den ve Ankara’dan ve Turgud’dan ve Alaşehir’den ve Manisa’dan Foça iskelesine gelüb Bursa’ya satmaya harîr getirmediük ve harîr ile biz Bursa’ya varmaduk deyu cevap verdüklerinden sonra mezbûr Abraham kanun üzere yükte iki resim, binyedyüz hesabı üzere altıyüzkırksekiz lodra ibrişim ellişer hesabı üzre kabzedüb ...”

Gümrük vergileri, bazı bölgelerde eşyanın ülkeye girişi sırasında değil, pazar yerleri ile hanlar ve gümrük depolarında satışı sırasında alınırdı. İran’dan gelen ham ipekler Bursa’ya getirilir ve burada satış yapılmadan ipek mîzânında tartılarak gümrük

⁷²⁰ Hüdavendiğar (Bursa) sancağının mîzân-ı harîr yasaknamesinde, “Ve buyurdum ki; ba’delyevm varub bu zikr olunan mîzânlara amil ve simsar olub mesela ‘Acem’den ve Amasya’dan ve Tokat’dan ve gayrı yerlerden ve Rumelinden her kim ibrişim getirürse, simsar desturunsuz yükünü bozmaya ve evlerde konmaya, karbansarayda kona. Ve ibrişim gizlemeye ve uğurlayın sarmaya ve sardurmaya. Herkim bunun hilafın edecek olursa ki amilüm bulub kadının yanında ma’lûm ola, ibrişimin alub beğlik ede...Ve bazı kimesneler Tokat’da terazu olduğu sebebden bazirgana karşı varurlar imiş. Terazu resmin bir başdan verelim deyu ibrişim alurlar imiş. Burusa’ya getirüb sardurayın deyu bir başdan resm verir imiş. Bu hususda buyurdum ki, her kim getirürse ve sardurursa, dahi iki başdan resm vere. Ve her kim uğurlayın ibrişim sarsa veyahud alsa veya resmin bitürmedin sardursa, ma’lûm olanın ve satanın ve alıveren dellalin hakkından geleler ve ibrişimün alub beğlik edeler...” denilmektedir. A.Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.III, s.167. Bursa şer'îye sicillerinde bu konudaki bir kayıt da şöyledir :“Burusa mîzânının ber vech-i iltizam emin olan Yusuf Yahudinin vekili Abraham meclis-i şer’de Kasım bin Rosti muvacehesinde dava idüb mezbûr Kasım Burusa mîzânına resmî lazım olan harîri kaçırduğı İzmir efendisi arzıyla Dersaadetten vârid olan emr-i şerîfle zahirdir deyu hükm-i şerîf irâd edüb ber mucib-i hükm-i şerîf-i kanun ki her vezne ki otuz lodradır elli iki akçe müşteriden ve elli iki akçe bayi’den alınırken kaçırduğı takdirce bayi’den ve müşteriden alınanın zığfi(iki katı) alınmak kanun olmağın ikiyüz sekiz akça olur ...” Bursa Şer’îye Sicili A/169, s.34 (Zilhicce 978/ Nisan 1570).

⁷²¹Bursa Şer’îye Sicili A/112, s.246, 5 Zilhicce 978/30 Mayıs 1571

vergileri burada alınır. Bursa'da satılmayıp, Batı ülkelerine transit gönderilen ipeklere ise ayrı gümrük tarifesi uygulanırdı⁷²².

Osmanlı yönetiminin zaman zaman gümrük vergilerini peşin tahsil etmeyerek, tüccarlara kolaylık sağladığı da görülmektedir. Venedik tacirlerinin oldukça yüksek meblağlarda gümrük vergisi borcu kalabiliyordu ve bu borçlara baylosları kefil oluyordu. Şam, Beyrut ve Trablusşam gümrüğünde, 1536 senesinde Venedikli tacirlerin 70.159 sikke altın borcu kalmıştır⁷²³. Baylosları bu borca kefil olmuştur. Bu borçtan kalan 2.349 efrensi sikkeye de, Eylül 1544'de Venedik baylosu senet vermiştir⁷²⁴.

Gümrük memurları ile tüccarlar arasında daima vergi tahsili sırasında problemler çıkardı⁷²⁵. Tüccarlar mallarının değerini az göstermek, değeri düşük malların arasına kaliteli mal koymak gibi çeşitli yollarla gümrüğü az ödeme gayreti içerisine girerlerdi. Mültezimler ise devlete taahhüt ettikleri meblağı ödeyebilmek ve kâr elde edebilmek için malı değerinin üzerinde göstererek, fazla gümrük almak çabası içerisinde olurlardı. Bu konuda gerek mültezimler ve gerekse tüccarlar sık sık Divan'a şikayette bulunurlardı⁷²⁶.

⁷²²Transit geçen mallardan alınan gümrükle ilgili bir kayıt şöyledir: "... 'Acem bâzîrgânlarından Vali bin Hüdaverdi nâm Ermeniye kazaya ihzâr ve mahzarında takrir-i meram kılub küffar ve Ermeni taifesinden bazı bâzîrgânlar mahrûse-i mezbûreye ham ipek getirüb mîzânda dartılmayub aher vilâyete alub gittiklerinde yüz akçede üç akçe gümrük viregelmişlerdir. Mezbûr Vali getürdüğü ham ipeği Frengistan'a alub gitmek ister gümrük talep ederim sual olunsun deyucek merkûm Vali feth-i kelam kılub mîzânda dartılmayub âher vilâyete alub giden bâzîrgânlar gümrük veregelmemişlerdir deyu cevap virdikde bî garaz ehl-i vukuf müslümanlardan Haydar bin Abdullah ve Yunus bin Elvan nâm kimesneler ihzar olunub sual olundukda fil-vâki' küffar ve Ermeni taifesinden ham ipek getirüb mîzânda dartılmadan âher vilâyete alub giden bâzîrgânlar yüz akçede üç akçe gümrük veregelmişlerdir deyu haber verdiklerinde mâ vak'a bit-taleb kayd olundu". Bursa Şer'îye Sicili A/173, s.99 (999/1586).Ermenilerin Bursa'da satmak üzere getirdikleri mallardan ise % 5 gümrük alınır. "Diyâr-ı 'Acem'den meta'la Ermeni gelse, getirdiği meta'dan harîrden gayri misk, ravend, akmişe-i mütenevvi'adan % 5 gümrük aldurasun". A.Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.5, s.105-107.

⁷²³ T.Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri sBelgeleri", s.191-192.

⁷²⁴T.Gökbilgin, a.g.m., s.212-213

⁷²⁵ Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Cidde gümrüğüne amil olan Abdullah'ın tüccara zulmeylediği bildirildiğinden görevine son verildiği belirtilmektedir. **Mühimme** 36, s.18, H.N. 52. 986/1578.

⁷²⁶ Halep beylerbeyi, kadı ve defterdarına 999/1591 tarihinde gönderilen bir hükümde "... Venedik baylosu Dergâh- muallama arz-ı hal sunub tacirlerimiz vilâyet-i mezbûreye alub gittikleri meta'nın gümrüğünden kanun-ı kadîm ve ahidname-i hümayun muktezasınca gümrük eminlerine virmek istedikde almayub ziyade almak ile tüccar taifesine ziyade zulm ve hayf olur min ba'd tüccar taifesi alub gittükleri meta'nın gümrük eminleri kanun-ı kadîm ve ahidname-i hümayun muktezasınca alub ziyade almamak babında emr-i şerîfim ricasına i'lam eylemeğin vech-i meşruh üzere olmak emrim olmuştur ..." T.Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu" , **Belgeler**, c.V-VIII, S.9-12, 1968-71, s.109-110. Halep'teki devlet görevlilerine gönderilen bir hüküm de de "... ve eminler meta'nın â'lası resm-i gümrük deyu alıkomayub tüccara zulm ve te'addi eylemeyeler ve metamızdan ziyade baha

Gümrüklere gelen malların, ölçüldükten sonra gümrük matrahının tespit edilebilmesi için malların kıymetinin belirlenmesi lazımdı⁷²⁷. Gümrüklere gelen malların kıymetini takdir eden memurlara mübassır deniliyordu. Mübassırların gümrüğe gelen malların özelliklerini gayet iyi bilmesi, takdir hakkını adalet ile kullanması, gümrük gelirini azaltmaması ve yaptığı takdirle tüccarı zarara uğratmaması gerekirdi. Dış ülkelerden gelen bazı malların kıymetinin tesbitinde ciddi güçlükler çekilebilmekteydi. Bu sıkıntıları önlemek için “dilerse ziyade bahaya tutmamak şartıyla yüz meta’da beş meta alına”, “ümena ziyade gümrük tahsili için metaların ziyade bahaya tutarlarsa akçe yerine meta alub muhalefet eylemeyeler” şeklinde hükümler kanunnamelerde yer alarak iki tarafın da zarar görmesi engellenmeye çalışılırdı⁷²⁸. Divan’dan genellikle kanunlara ve kurallara uyulması, tüccara zulm edilmemesi yönünde emirler gönderilirdi. Osmanlılar’da malların değerinin üzerinden, advolarem gümrük tahsili esas olmakla beraber, yukarıda belirtilen sıkıntıları gidermek için zaman zaman malların değerinin tespiti ile alınacak verginin belirlenmesi yönünde spesifik gümrük tarifesinin uygulandığı da görülürdü⁷²⁹.

Ticaret için olmayan mallardan, elçilerden, yabancı devlet hükümdarlarının kendi ihtiyaçları için aldıkları mallardan ve eyaletlerin üst düzey yöneticilerinin gönderdikleri mallardan gümrük alınmazdı. Bu tür mallardan gümrük alınmaması için eyalet yöneticilerine, kadılara özel emirler gönderilirdi⁷³⁰.

ider deyu resm-i gümrüklerin ziyade almak murad eylediklerinde men’ ve def’ olunalar ve resm-i gümrükleri alındıktan sonra meta’ların alıkomayub ve teslim tezkirelerin eğlendirmeyüb virüb tüccarın bey’ ve şıra’larına mani’ olmayalar ...”, T.Gökbilgin, “Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu”, s.136-137.

⁷²⁷ Zaman zaman gümrük memurlarının bu konuda çok hassas davrandıkları görülmektedir. Diyârbakır Beylerbeyi’ne gönderilen bir hükümde, Basra’nın muhasebe defterlerinin mühürlenerek bir sandığa konup İstanbul’a gönderildiği, ancak Ruha(Urfa)’dan geçerken gümrük memurlarının mühürlü sandığı açarak gümrüğe tabi mal olup olmadığını kontrol etmek istedikleri, buna müsaade etmek istemeyen görevlilerin gümrük memurları tarafından dövüldüğü ve hakaret edildiği belirtilmiş ve Ruha kadısının konuyu araştırarak suçluların şiddetle cezalandırması istenmiştir. Mühimme 22, s.306, H.N.604, 13 Cemaziyel-evvel 981/11 Eylül 1573.

⁷²⁸ L.Güçer, “XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası”, s.78.

⁷²⁹ 1571-1618 tarihleri arasında hazırlanan bir listede Halep’e gelen malların değeri ve bunlardan alınacak gümrük miktarları belirtilmiştir. Iskarlat çuha(60 çile) pastavı 5.000 akçe ve % 2, sade kadife arşınından 4 para gümrük alınacak şeklinde spesifik gümrük tarifesi belirlenmiştir. L.Güçer, a.g.m, s.78-79.

⁷³⁰ Bu konudaki bazı hükümler şöyledir: “... Bursa Kadısı ve Gümrük emini ma’lûm olaki, leh kralının südde-i saadetimde olan elçisi Dergâh-ı mu’allama arz-ı hal edüb kral-ı mezbûre bazı esbab alınmak için dörtbin florileyle Yanko Ermeni nâm zımmî Bursa’ya gönderilüb... anın gibi kral-ı mezkûr tarafından esbab almağa varan ademinin dörtbin florilik satun aldığı meta’dan gümrük talep etmiyesiz ...”. 15 Zilka’de 975/1567. Bursa Şer’iye Sicili A/94, s.186. Taşkent hakiminin İstanbul’a gelen elçisinden Basra’da 33.333 akçe gümrük alınmıştır. Bağdat Beylerbeyine gönderilen bir hükümde elçiye paranın geri ödenmesi istenmiştir. Mühimme 16, s.172, H.N. 358. 20 Safer 980/1 Temmuz 1572. Mekke-i

Gümrükleri iltizama alan mültezimler, iltizam tutarlarını toplayabilmek için sarayın ve ordunun ihtiyacı için gönderilen mallardan da gümrük almaktan çekinmezlerdi. Özellikle saray için, Yemen'den gönderilen baharattan Mısır'da gümrük alınıyordu. Bu durumu engellemek için Mısır Beylerbeyine çok sayıda hüküm gönderilmiştir⁷³¹. Basra'dan Bağdat'a Yeniçeriler için gönderilen hurma ve çeltikten de gümrük alınmıştır. Alınan gümrüklerin iade edilmesi ve bir daha gümrük alınmaması için hükümler gönderilmiştir⁷³².

Gümrüklerini ödeyenlerin ellerine belgeleri verilir, gittikleri yerlerde gümrükten mal kaçırıp kaçırmadıkları sıkı bir şekilde kontrol edilirdi. Malların şehirlere gizlice getirilip, gümrük ödmeden satılmamasına önem verilirdi⁷³³.

mükerreme kadısına ve Cidde gümrük eminine gönderilen bir hükümde Yemen Beylerbeyinin gönderdiği baharattan gümrük alınmaması için "... Müşarün-ileyhin kendü salyanesi mukabelesinde aldığı meta'dan âdet-i kadimeye mugayir gümrük taleb itdürmeyüb aldırmayasın ..." şeklinde emir gönderilmiştir. Mühimme 6, H.N.707. 7 Receb 972/8 şubat 1564.

⁷³¹ Mühimme 39, s.259, H.N. 506; Mühimme 42, s.242, H.N.753; Mühimme 48, s.313,370, H.N. 830,957.

⁷³² Mühimme 36, s.223, H.N. 590; Mühimme 40, s.291, H.N. 669.

⁷³³"Vech-i tahrir budur ki Zileli Mustafa bin Hacı Ahmed ve karındaşı Veli meclis-i şer'ide ikrar idüb itdiler ki Kara Amid'den onbeş batman ibrişim götürüb gece geldiğimizden ... yatsu namazı vaktinde gelüb Mahmud Paşa hanına konduk didiler ve mezkur Veli itdiki İstanbullu bir tacir gel bu ibrişimi bana sat dediği ecilden ben dahi Kara Amid beyi Mehmed Paşa'nın mektubunu götürüb hakim ve Mîzân emini bile getirmeden Mustafa nam kazazdan yigirmi altı buçuk lodra taşı alub ibrişimi dartub talib olana vermek istedim ki mezbur karındaşım Mustafa muttali' olub korktuğu ecilden vermedik taşı sahibine iledirken hüddâm-ı Mîzân vâkıf olub elimden aldılar ...". **Bursa Şer'îye Sicili A/37, s.71(929/1522)**. "... Ve buyurdum ki; ba'delyevm varub bu zıkr olunan mîzânlara amil ve simsar olub mesela 'Acem'den ve Amasya'dan ve Tokat'dan ve gayrı yerlerden ve Rumelinden her kim ibrişim götürürse, simsar desturunsuz yükünü bozmaya ve evlerde konmaya, karbansarayda kona. Ve ibrişim gizlemeye ve uğurlayın sarmaya ve sardurmaya. Herkim bunun hilafın edecek olursa ki amilüm bulub kadının katında ma'lûm ola, ibrişimin alub beğlik ede ve her kim uğurlayın ibrişim sarsa veyahud alsa veya resmîn bitürmedin sardursa, ma'lûmolanın ve satanın ve alıveren dellalin hakkından geleler ve ibrişimün alub beğlik edeler. ...". A.Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.3, s.167. "Müslüman ve zimmîden İstanbul ve Gelibolu'dan geldiklerinde gümrük verdiklerine ellerinde temessükleri var ise febiha, şöyle ki yoğ ise kanun üzere gümrüklerini aldırasın. Sakızdan gelen barçalardan geldiklerinde göresin, getirdikleri meta'nın Çeşme iskelelerinden gümrük verdiklerine ellerinde tezkireleri var ise, meta'larıyla tatbik edip mutabık bulunur ise, febiha, şöyleki tezkirelerinden ziyade meta'ları bulunur ise ziyadesin yazub Dergâh-ı mu'allama arz edesin kendilerin yasaknâmesi mücibince haklarından geline deyu hükm-i şerîfim verilmiş imiş. Sabıkan Burusa gümrüğüne ber vech-i emanet emin olan Bostan, Dergâh-ı mu'allama adam gönderib mahurse-i mezbûreye metâ' getiren kimesneler doğru gümrükhaneye gelmeyüb meta'larıyla haric yerlerde konub gümrüklerin ketm ederler ve bazı kimesneler dahi getürdükleri meta'dan kanun üzere gümrük taleb olundukta niza' edüb tamam vermemek isterler deyu bildürdükde: Buyurdum ki hükm-i şerîfim vardıkta min ba'd kanun-ı kadim mücibince amel edüb mahurse-i mezbûreye gümrüğe müte'allik metâ' ve esbbla gelen kimesnelere tenbih ve te'kid edesiz ki, meta'larıyla haric yerde konmayub doğru gümrükhaneye getüreler". A.Akgündüz, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.5, s.106-107.

Gümrük mevzuatında zaman zaman değişiklikler yapıldı. Bu durum da tüccarlarla gümrük memurlarını karşı karşıya getirirdi. Bursa'dan kumaş ve ipek götüren zımmî taifesinden eskiden vergi alınmazken, Batılı ülkelerin tüccarlarıyla ilişki kuran zımmî taifesi, onların mallarının sahibiymiş gibi görünerek gümrük vergisini kaçırmaya başlamaları üzerine, zımmî taifesinden de gümrük alınmaya başlamıştır⁷³⁴.

Gümrük memurları bazı durumlarda gümrük oranlarında yapılan indirimleri uygulamak istemeyerek eski tarife üzerinden gümrükleri tahsil etmeye devam etmek istemekteydiler. Bu husus da “mezbûr gümrük eminleri nizâ'ı mevaddi ve olıgelmiş mügayir ve nişan-ı hümayuna muhalif bir emr-i şerif ibraz edicek olurlar ise mukaddem muahhır ve divan ve maliye didirtmeyüb *ol emri tehir idüb* tüccarı ol sebeble rencide ve remide itmeyeler ...” şeklinde emir gönderilerek yeni uygulamaya geçilmesi istenmekteydi⁷³⁵.

Gümrüklerle ilgili mukâta'alar tek tek mukâta'aya verilebildiği gibi bazı yerlerde birkaç mukâta'a birarada verilebiliyordu⁷³⁶. Bursa ipek mîzânı gibi mukâta'alar ise İstanbul, Bursa, Tokat, Amasya gibi şehirleri de içine alabiliyordu⁷³⁷. Bursa ipek mîzânını alan şahıs buralara vekiller göndererek kendi adına tahsilat yaptırdığı gibi, alt mukâta'alar halinde başkasına da satabiliyordu. Bursa mîzânına dahil yerlerden bir yerde mîzân resmi ödendiği zaman, başka yerde mîzân resmi alınmıyordu⁷³⁸.

⁷³⁴ “Bundan akdem mahruse-i Burusa'dan harbi kafirler harîr kısmın ve kalîçe vesair bunun emsali nesnelere alup gittiklerinde gümrükleri almub, Yahudi taifesinden ve zımmîden nesne alınmazmış. Sonra Yahudiler bu babda hile edüb, harbî meta'm benimdir deyu alub gittikleri ecilden Yahudiden dahi alub gittikleri meta'dan gümrük alınmak emr olunmuş imiş. Şimdiki halde zımmî taifesinden dahi olan kumaştan bu vechile hileleri istima' olunub iş bu dokuzyüzyigirmisekiz muharremi guresinde paye-i serire i'lam olundukda buyurdum ki zımmî taifesinden dahi Yahudiden alındığı gibi cümle zımmî taifesinden dahi gümrükleri aldırasız ...” Bursa Şer'îye Sicili A/34, s.131 (Safer 928/Aralık 1521)'den naklen F.Dalsar, a.g.e., s.271, B.N. 202..

⁷³⁵ Gökbilgin, “Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu”, s.137.

⁷³⁶ “Tamga ve gümrük ma'a bazar-ı esb der Bağdat ve Kasaba-i Hz.imam-ı Musa-i Kazım ve rahdari cânib-i şarki ve garbi ve beğ akçe-i bac-ı bay-ı ağnam”. E.Gülcü, Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623), s.523, “Bursa'da mîzân-ı harîr ve darbhâne ve tamga-ı akmişe mukata'aları tahvil başlangıcı 956 cemaziyel-ahir'in birinci günü(27 Haziran 1549) olmak üzere ... 2 yıl 4 aydan beri Ahmed adında bir eminin üzerinde iken ...” .M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.246

⁷³⁷ “Bundan evvel Bursa ve Tokat ve Trabzon ve Kastamonu ve İstanbul mîzânları sene seman ve tis'in ve semâne-mi'ete Muharremi guresinde işbu darende-i fermân-ı hümayun İsmail oğlu Mehmed'e üç yıla 61 kerre yüz bin dahi elli bin akçeye mukata'aya verildi. Berat-ı hümayunla tasarrufunda iken Can Ahmed ve Hüseyin nâm kimesnelere ile bunda Dergâh-ı Mu'allama gelüb anlarıyla artırışub 150 bin akçe dahi kendi iltizamıyla ziyade eyledüğü sebebden tarih-i mezbûrdan üç yıla 63 kerre yüz bin akçe mukata'aya ve 75.600 akçe resm-i bevva ve 12.600 akçe ihtisaba verdim”. A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.3, s.167

⁷³⁸ “... haliye Hacı Abdullah ve bazı tacirler Dergâh-ı mu'allama gelüb diyâr-ı 'Acem'den dört yüz yük harîr getirüb, Tokat'a geldüğümüzde Sultan Ahmed cânibinden âdem gelüb resmîn taleb ettükde kaçub

4. Paralar

Osmanlı sisteminin bütün müesseselerinde olduğu gibi para sisteminde de, kendisinden önceki Türk-İslâm devletlerinin ve çağdaşı olan devletlerin tesiri görülmektedir. İktisadi ve fiziki şartlardaki benzerlik, beraberinde benzer müesseselerin oluşmasına yol açmaktadır. Bütün ilk ve ortaçağ devletlerinin para konsundaki ortak özelliği madeni para rejimidir. Bu dönemlerde hiçbir devlet (özellikle imparatorluklar) tek merkezden, tek darphaneden ihraç edilen bir para sistemini uygulamayı başaramamışlardır. Fiziki ve iktisadi şartlar buna imkan vermiyordu. Burada yapılan iş, ülkede piyasa çıkacak olan parayı, her tarafa kısa zamanda yetiştirebilmek amacıyla çeşitli darphanelerde para basmak olmuştur. Bu husus Roma, Bizans, Abbasi, Selçuklu ve nihayet Osmanlı İmparatorluğu'nda da aynı idi⁷³⁹. Osmanlılar'da başlangıçta sadece Bursa'da bir darphane varken, devletin sınırlarının genişlemesine paralel olarak darphane sayısı da artmıştır. Çünkü devlet, aynı anda ve aynı miktarda, her türlü ihtiyaca cevap verebilecek nitelikteki sikkeleri, ülkenin her tarafında bulunduramıyordu. Oysa ekonomik bir zaruret olarak, ekonomik hayatın canlı ve verimli olabilmesi için, paranın her yerde, her an bulunabilmesi ve her türlü ihtiyaca cevap verebilmesi gerekiyordu. Fiziki ve iktisadi şartlar buna imkan vermediğine göre, ülkenin çeşitli yerlerinde darbhaneler kurmak tek çıkar yol kalıyordu.

Darphaneler de, diğer işletmeler gibi mukâta'a usulü ile işletiliyordu. Darphanelerin başında bir mültezim veya maaşını hazineден alan bir emin bulunurdu. Darphane mukâta'asının başındaki yetkili, darphanenin hinterlandı olarak belirlenen bölgedeki darphane örüsünde, kendisinin sorumluluk alanında olan vilâyet ve

hisarda hıfzedüb bu miktar ibrişimimizden binikiyüzyigirmidört sikke-i eşrefiye resmîni aldılar. Şimdiki halde cem'i ibrişimlerimizi Bursa mîzânına götürüb anda aldıkları harîrlerimizden resmîni tekrar taleb edüb almak isterler bize hayfdir ... mezkûr Abdullah'dan Bursa kanunu üzere elli eşrefi aldı deyu elindeki hüccet mestur olub, kadı naibi eliyle bir defter dahi bulunub yetmişdört nefer tacirden Bursa kanunu üzere binyüzyetmişdört sikke-i eşrefiye aldı deyu mestur bulunub resimleri alınan harîrlerin tekrar resmî alınmadıktan sonra bu husus tesbit-i hıfz olundu ..." Bursa Şer'îye Sicili A/23, s.79 (919/1513) . 1476-1477'de Ahi Mushlıhıddin uhdesinde olan Bursa ipek kantarına bağlı Tokat ipek kantarını, Akçeci Emir emanete almıştır. Fakat işlerinin çokluğundan dolayı olacak ipek kantarının başında bizzat durmayıp yerine Yazıcı Hüseyin'i ondan sonra da bunun yerine Yazıcı Ali'yi vekil bırakmıştır. Halil Sahillioğlu, "Bir Mültezimin Zimem Defterine Göre XV.Yüzyıl Sonunda Osmanlı Darphane Mukata'aları" İ.Ü.İ.F.M., S.XXIII, 1963, s.158.

⁷³⁹ Mustafa Öztürk, *Bir Asırlık Para Tarihi (1740-1840)*, (Fırat Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Ders Notları), Elazığ 1995, s.31.

sancaklara para basmak, eski ve mağuş paraları darphane adına toplamak, paranın vezn ve ayarını korumakla görevliydi⁷⁴⁰.

Türk-İslam aleml geleneklerinde sikke kesmek hükümdarlık alametlerindendi. Her hükümdar başa geçtikten sonra ve gerektikçe sikke kesilirdi. Yeni bir akçe çıktıktan sonra eskisinin kullanılması yasaklanırdı. Eski akçeler, yasak gümüşler kapsamına girerdi. Hükümet, eski akçelerin kullanılmasını önlemek için gümüş yasağı kanunnameleri yayınlardı⁷⁴¹. Bu yasakları uygulamak için darphanelerin bulunduğu şehirler çevresinde “örüler” oluşturarak, her öriye ulufeli birer yasakçı kul atanmakta idi. Devletin bu şekilde yasak getirmesinin sebebi, her sikke kesiminde vatandaşın getirdiği eski akçeden % 10'dan başlamak üzere % 25'e kadar varan bir kazanç temin etmesidir. I.Selim tahta çıkınca, 1512'de yeni padişah adına sikke kesmek gerektiğinde, darphaneye getirilen her 100 dirhemlik eski akçeden 500 akçe kesilmiş ve eski akçe sahiplerine 390 akçe verilmiştir⁷⁴². Yasaklar sürekli olmakla beraber, sikke tecdidi uygulaması sırasında, yasaklara daha çok önem verilmekteydi. Sikke tecdidi ile belli oranda kayba uğrayan akçe sahipleri, bundan kaçınmak için eski akçelerini dış piyasaya sürüyorlar veya külçe haline getiriyorlardı⁷⁴³.

Devletin masraflarının artması, buna mukabil gelirlerinin azalmasıyla ortaya çıkan para darlığı sebebiyle, kesmiş olduğu sikkeler sürekli küçülmüştür. Sikke darbında 100 dirhem ölçüsü temel birimdi. 100 dirhem gümüşten belli sayıda akçe

⁷⁴⁰M.Öztürk, *Bir Asırlık Para Tarihi (1740-1840)*, s.32.

⁷⁴¹ Fatih'in 1478'de Anadolu eyaletine gönderdiği gümüş ve eski akçe yasaknâmesinde “ Varub olıgelmiş kanun ve kaide üzerine yasak ede ki, kimesne eski akçe ile satu bazar ve muamele etmeye. Her kim edecek olursa dutub hakkından gele. Ve andan gerü her kim uğurlayın gümüş ve eski akçe alub giderse ki mezkûr kulum Polad dutub gümüşini elinden alub darbhâneme iledüb her dirhemine ikişer akçe hesabı üzere akçesin vere ve kendünün gereği gibi hakkından gele. Ve her kim gümüş sezerse, alub darbhâneme ilede. Ve yolcuların yüklerini ve bezzazistan sanduklarını ve karbarsaray hücrelerini araya. Her kimde gümüş ve eski akçe bulunursa, alub darbhâneme getirüb teslim ede, dirhemine ikişer akçe hesabı üzere akçesin vere”. A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.1, s.570-571.

⁷⁴² M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.248-251.

⁷⁴³ Halil Sahillioğlu, “Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)”, *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayısı*, 1978, s.8. Halil Sahillioğlu, “Bir Mültezimin Zimem Defterine Göre XV.Yüzyıl Sonunda Osmanlı Darphane Mukata'aları”, s.176. Erzurum, Diyârbakır, Bağdat, Basra, Şehrizol, Lahsa Beylerbeyileri ve Kadılarına gönderilen hükümlerde, İran tarafına iri akçe ve gümüş kaçırıldığı belirtilerek, defa'atle tenbih olunduğu halde yine gizli yollardan gitmekte olduğu bildirilmekte ve mutemet adamlar tayin edilerek bunların engellenmesi için gereken önlemlerin alınması istenmiştir. *Mühimme* 16, s.216, H.N.517, 21 Zilkade 980/25 Mart 1573.

kesilirdi. Akçenin değer kaybına uğraması ile ilgili olarak, 100 dirhem gümüşten kesilen akçe sayısını bir tabloda şöyle gösterebiliriz.⁷⁴⁴

Tablo(34):100 dirhem gümüşten kesilen akçe sayısı.

Yıllar	Akçe Sayısı
1326	266
1431	260
1460	330
1480	400
1492	420
1520	457
1565	450
1570	490
1575	426.5
1586	800
1600	950

Osmanlılara ait ilk altın sikke Fatih döneminde bastırılmıştır. O döneme kadar, gerektiğinde yabancı altınlar, Venedik dukası ve Floransa florisi kullanılırdı. Fatih kendi darphanesinde, Venedik, Ceneviz ve belki de başka devletlerin altınlarını basmış olmalıdır. Altın para basıldığına dair 1471 ve 1474 yıllarına ilişkin iltizam kayıtları vardır. Fakat ilk Osmanlı parasını darbını öngören mukâta'a(darü'd-darb-ı hasene-i sultanî-i cedid) kaydı 15 Safer 883/12 Ocak 1479 tarihlidir⁷⁴⁵. Bu tarihten sonra Osmanlıların resmen bir altın parası vardı ve fiilen ikili altın-gümüş maden rejimine geçilmişdir. Gümüşün yanında altın sikke kesilmeye başlanması, XV.yüzyılın sonlarında Akdeniz havzasında iktisadi faaliyetlerin genişlemesi sonucu, daha büyük

⁷⁴⁴H. Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.38. O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.308.

⁷⁴⁵H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.5.

mikyasta paraya ihtiyaç duyulmasından kaynaklanmıştır⁷⁴⁶. İlk Osmanlı altın sikkesi sultanî, kanunnamenin tanımına göre 100 miskalden(1 miskal 4.608 gram) 129 adet(1 adeti 3.572 gram) kesilmekteydi. Bu sırada 1 Venedik dukası 3.559 gram idi⁷⁴⁷. Osmanlı sultanîsi ağırlığını XVII.yüzyıl ortalarına kadar uzun süre fazla bir değişikliğe uğramadan korumuştur. 1479'da 3.572 gram olan ve 46 akçe rayici olan sultanînin ağırlığını ve akçe karşısında değerinde meydana gelen değişiklikleri tablo halinde şöyle gösterebiliriz.⁷⁴⁸

Tablo(35): Altın ve gümüş paranın rayici.

Yıl	Sultanî(Gram)	Akçe(Gram)	Altının Rayici (Akçe)	Altının Gümüşe Oranı
1488			49	
1500			53	
1510			54	
1548			60	
1550	3.559	0.731	60	1/12.32
1565	3.554	0.681	60	1/11.52
1586	3.517	0.384	120	1/13.10
1590			120	
1600	3.517	0.323	120	1/11.01

Madeni para rejimlerinde önemli olan paradaki kıymetli madendi. Paranın milliyeti önemli değildi. Bu yüzden ülkede hemen hemen her devletin parası tedavül

⁷⁴⁶M.Öztürk, *Bir Asırlık Para Tarihi (1740-1840)*, s.8.

⁷⁴⁷H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.6.

etmekteydi⁷⁴⁹. Bu noktada geniş bir serbestiyet söz konusuydu. Öte yandan devlet, esas para birimi olan akçe ile altın arasındaki dengeyi sağlamak için sikke fiyatlarına müdahale ederdi. Tedavüldeki yerli ve yabancı sikkelere sık sık kur belirler, resmî fiyat açıklardı. Buna müdahaleci bir tutum demek mümkündür. Osmanlı Devleti'nin bütün tarihi boyunca, üzerinde ençok durduğu konulardan biri paranın resmî fiyatının korunması olmuştur. Bu hususta oldukça titiz davranılmıştır⁷⁵⁰. Resmî rayici koruma çabalarına rağmen, resmî fiyatın dışında daima serbest piyasa fiyatları oluşuyordu. Devlet, vergi ve benzeri işlemlerde resmî fiyata sadık kalıyordu.

Osmanlı Devleti fethettiği ülkelerde geçerli ve o memleket halkının günlük hayatta ve vergilerin ödenmesinde kullanmakta olduğu paraları tedavülden kaldırmıyordu. Sadece Osmanlı paralarına tekabül eden karşılıklarını, paritesini tespit ediyor ve ülke ekonomisine bu şekilde dahil ediyordu. Malatya, Diyarbakır ve Erzincan'da Uzun Hasan'ın paralarından karaca akçe ve tenge, Suriye ve Irak'ta şahruhi ve eşrefi altını ile gümüş sikke olan pare ve şâhî tedavülde bulunuyordu. Madeni para rejiminde, esas olan paradaki kıymetli maden miktarı ve oranı olduğu için, bu eyaletlerin ilk tahrîrlerinde vergi tahsilatının, bu memleketlerde önceki dönemde geçerli olan paralarla yapılması kabul edilmiştir. Fethi takibeden yıllarda buralardaki darphanelerde Osmanlı paraları da kesilmeye başlanmış ve Osmanlı paraları ile daha önce kullanılan paralar arasında bir parite belirlenerek, her iki tür para birlikte tedavülde kullanılmıştır⁷⁵¹. Diğer yerel paralar zamanla tedavülden kalkmakla beraber

⁷⁴⁸ H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.26, 37 nolu dipnot., H.İnalçık, "15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi, İstanbul 1993, s.198.

⁷⁴⁹ 1573'de Trablus'a gelen Hollandalı gezgin Dr.Leonhart Raufolff, burada birçok devlete ait paranın tedavülde kullanıldığını, eğer çok miktarda alış-veriş yapılırsa, bu paraların sayılmasının çok zaman aldığı için bunların bir kısmı sayılarak tartılır ve bunlara göre kalan paraların tartılarak hesap yapıldığını belirtmektedir. N.Bayatlı, a.g.m., s.4.

⁷⁵⁰ M.Öztürk, Bir Asırlık Para Tarihi (1740-1840), s.33.

⁷⁵¹ Musul'un 1540 tarihli kanunnamesinde(Tapu Tahrir 195, s.10), " Der Beyan-ı Bazar-ı Rişte ... her şahruhi'den ki, dörtbuçuk osmani akçesidir, bir mankur alınmış. Ve yoğun dutulan iplikdir ki nügisi üç-dört ve beş akçeye satılır olsa andan nesne alınmaz imiş. Ve beşden tecavüz edüb dahi ziyadeye satılır olsa, inceden add olunub dört buçuk akçeden bir mankur alınmış, yine öyle alına" şeklinde geçerken, 1558 tarihli kanunname de "Bazara gelen iplik ki, yoğun olub nügisi beş akçeden eksüğe satıla, ol makuleden resm alınmaz imiş, gerü alınmaya. Ve nügisi beş akçeye ve beş akçeden ziyadeye satılardan dört buçuk akçede bir mankur alına gelmeğin ola-geldiği üzere ibka olundu." şeklinde geçerek şahruhinin tedavülden kalktığı ve sadece Osmanlı para biriminin kullanıldığı görülmektedir. A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.5, s.233.

eşrefi ve para'ya halkın çok alışık olmasından dolayı kullanımını devam etmiş ve Osmanlı sikkesine ayarlanmıştır⁷⁵².

Osmanlı Devleti'nin diğer şehirlerinde olduğu gibi Doğu ticareti güzergahındaki önemli şehirlerde de darphaneler vardı. Bu darphanelerde, şehirlerin ve yakın çevrelerinin ihtiyacı olan sikkeler kestirilirdi. Ülkede hertürlü madeni paranın geçerliliğinin yanında, özellikle şehirlerde bulunan darphanelerde kesilen sikkeler, o şehrin ticari potansiyeli hakkında fikir edinmemize yardımcı olur. Belli başlı şehirlerin darphane mukâta'alarının çeşitli tarihlerdeki mukâta'a miktarlarına ait rakamlar elimizde mevcuttur. Mukâta'a rakamları darphane de kesilen sikke miktarıyla yakından ilgili olmakla beraber, yüzde olarak veya kesilen parayla ne şekilde bir bağlantısının olduğunu bilmiyoruz. Doğu ticareti güzergahında tespit edebildiğimiz belli başlı şehirlerin darphane mukâta'alarının gelirlerini akçe cinsinden şöyle gösterebiliriz.

Tablo(36): Osmanlı Darphane mukâta'ası gelirleri.

Bursa ⁷⁵³	1518 100.000	1525 80.000	1527 110.000	1542 130.000	1553 70.000
Şam ⁷⁵⁴	1525-31 600.000	1543 260.000	1545 100.000	1548 100.000	1569 100.000
Halep ⁷⁵⁵	1519 240.000	1526 845.000	1536 800.000	1550 90.000	1570 110.000
Basra ⁷⁵⁶	1552 90.000	1575 279.916			
Bağdat ⁷⁵⁷	1540 310.000	1544-45 221.000	1566 221.000	1577-78 758.333	

⁷⁵² L.Güçer, a.g.m.,s.21. 1548 tarihli Şam (Tapu Tahrir 263, s. 4) eyaleti kanunnamesinde "amma diyâr-ı efrenden çuka ve atlas ve kemha ve bunların gibi metâ' gelse ... her yüz eşrefide üç eşrefi alınır" , 1572 tarihli Sis sancağı kanunnamesinde "Liva-i mezbürede mütemekkin olan re'âya-ı Etrâk'dan her müzevvedden on dört para ki yirmi sekiz Osmani olur ...". A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.7, s. 816.

⁷⁵³ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.285.

⁷⁵⁴ M.A. Bakht, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, s.243.

⁷⁵⁵ Avrupalı tüccarların Halep darphanesine yılda, herbir külçesi iki bin dirhem olan dört yüz külçe gümüş getirmeleri kanunları icabı imiş. 100 dirhem gümüşten ortalama 50 akçe kesildiğini göz önüne alsak bu yıllık 400.000 akçelik bir gümüş eder. E.Çakar, *XVI.Yüzyılda Halep Sancağı* , s.302.

⁷⁵⁶ Tapu Tahrir 282, s. 12; Tapu Tahrir 534, s.14.

Musul ⁷⁵⁸	1557 45.000	1575 55.000			
Diyarbakır ⁷⁵⁹	1565-1568 68.333				
Mardin ⁷⁶⁰	1526 50.000				
Harput ⁷⁶¹	1523 60.000				
Ruha(Urfa) ⁷⁶²	1518 50.000				

Bu darphanelerin dışında San'a ve Yemen'de de darphane bulunmakta ve buralarda da sikke kesilmekteydi. Yemen ve San'a beylerbeyilerine gönderilen hükümlerde, buralarda kesilen akçelerin üslub-ı sabık üzere kesilmediği ve narhından eksik kesildiği belirtilerek, üslub-ı sabık üzere kesilmesi istenmektedir⁷⁶³. Yine Yemen Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, Yemen ihtilalinin başlıca sebebinin kem ayar altın isti'mali olduğu belirtilerek, altın ve akçenin Mısır ayarı üzerinden kesilmesi emredilmektedir⁷⁶⁴.

Osmanlı Devleti'nde zaman zaman ticareti geliştirmek ve bundan devletin sağlayacağı menfaat düşünülerek darphanelerde yabancı paraların kesilmesine müsaade edildiği de görülmektedir. Hürmüz ve Hint caniblerinde Osmanlı akçesinin geçmediğinden, Osmanlı tüccarlarının sıkıntı çektiği, aynı zamanda Hürmüz ve Hint canibinden gelen tüccarların Bağdat'ta alışveriş yapmadığı, bu yüzden Bağdat

⁷⁵⁷ E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)* s.427.

⁷⁵⁸ Musul darphanesi için gerekli gümüş Halep'ten sağlanıyordu. Musullu tüccarlar,1579'da Musul darphanesi için 4.000 altınlık gümüşü Halep'ten getirirken, Cizre taraflarında soyulmuşlardır. Bu hadiseden daha önce de 1.000 florilik gümüş Halep'ten getirilirken yine Cizre dolaylarında soyulmuştur. A.Gündüz, *a.g.t.*, s.308-309.

⁷⁵⁹ *Kuyûd-ı Kadime 304*, v. 1 b, *Kuyûd-ı Kadime 155*, v.55 b.

⁷⁶⁰ N.Göyünç, *XVI.Yüzyılda Mardin Sancağı*, s.142.

⁷⁶¹ M.A.Ünal, *XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566)*, s.168.

⁷⁶² Kanunî döneminde burada altın ve bakır sikke de kesilmiş ve daha sonra buradaki darphane kapatılmıştır. A.N.Turan, *a.g.t.*, s.135.

⁷⁶³ *Mühimme 5*, H.N. 1687, 4 Zilka'de, 973/ 25 Mayıs 1566.

⁷⁶⁴ *Mühimme 16*, s.11, H.N, 220, 13 Zilkade 979/28 Mart 1572.

darphanesinde Muhammedî ve Lârî⁷⁶⁵ kesilmesi için izin istenmiştir. Aynı zamanda Osmanlı parasının, o taraflarlarda geçmediği için tüccarın külçe halinde kıymetli madenleri götürdüğü ve bundan darphanenin büyük zarar ettiği belirtilmiştir. Bunun üzerine Bağdat'ta Muhammedî ve Lârî kesilmesi için müsaade edilmiştir⁷⁶⁶. Ancak daha sonraki tarihlerde gönderilen emirlerde Şâhî⁷⁶⁷, Lârî ve Pare kesilmesi yasaklanarak, yerine Selimî(II.Selim dönemi) kesilmesi istenmiştir. Diyarbakır darphanesinde Bağdat ayarında Şâhî ve Pare kesilmesi için izin istenmiş, fakat bu kabul edilmeyerek ayarı gayet pak olmak ve bir kırat da fazla vezinde olmak üzere Selimî adında akçe kesilmesi emredilmiştir⁷⁶⁸. Bu dönemde Bağdat darphanesinin kesilen sikkenin ayarının önemli bir yere sahip olduğunu görüyoruz. Bağdat Beylerbeyi ve Defterdarına gönderilen diğer bir hükümde de, darphanede Lârî ve Şâhî kestirilmeyip Selimî kesilmesi ve Halep ile Diyarbakır darphanesine dahi Bağdat Selimî'sinden numune gönderilerek oralarda da aynı vezinde Selimî kestirilmesi istenmiştir⁷⁶⁹.

Batı'dan Doğu'ya doğru gidildikçe gümüşün daha kıymetli hale geldiğini belirtmiştik. Bu durumun, Osmanlı sınırları içerisinde dahi hissedildiğini görüyoruz⁷⁷⁰. İran ve Hindistan ile yoğun ticari ilişkilerin yaşandığı Doğu vilâyetlerinde kesilen

⁷⁶⁵ Lârî, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu kıyılarında kullanılan ve ortası çekiçlenerek katlanan bir telden ibaret olan sikkedir. H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.10.

⁷⁶⁶ "Bağdad Beglerbegisine ve derterdarına hüküm ki, mektub gönderüb Şam ve Haleb ve Diyârbekir bilcümle yukarı cânibden mahmiyye-i Bağdad'a gelüb Hürmüz câniblerine giden tüccar taifesi Bağdad darbhânesinde meskûk olan Süleymanî, Basra'dan aşağı Hürmüz ve Hind câniblerinde çendan bâb olmayub, ol cevanibün ekseriya vakı' olan mu'amelâtı Muhammedî ve Lârî akçesiyle getürdükleri gümüşü ihfâ idüb hüsn-i rızalarıyla darbhâneye getürmeyüb ve Hürmüz ve Hind câniblerinden gelen ta'ife-i tüccar dahi aşağı vilâyetlerde bey'-i şirâda ma'mül olan Muhammedî ve Lârî akçası olub Süleymanî'nin ol cevaniblerde revâyici yokdur diyü bey'-i şirâya râgıb olmayub mukaddema Bağdad darbhânesi üç senede yedi yük akça mukata'ada iken rubu' ve sümünü hasıl olmayub şöyle ki, mürür-ı ubür iden tüccar taifesi getürdükleri gümüşü Bağdad'da vakı' olan mu'amelât-ı lazıma için Süleymanî ve aşağı cânibün mesalihî için Basra'da cari olan ayar ile altışar pare hesabı üzere Muhammedî ve Lârî kesilmek ferman olunur ise Bağdad darbhânesine küllî nef' olduğundan gayrı tüccar taifesinün dahi getürdükleri meta'ları revâic bulub mal-i miriye terakki olmak fehm olunur diyü arz eyledüğün ecilden buyurdum ki:

Vusûl buldukda, arz itdüğün üzere kesdürüb kimesneye ol vechile ta'allül ü nizâ' itdürmeyesin".

Mühimme 3, H.N.616, 24 Rebi'ül -evvel 967/24 Aralık 1559.

⁷⁶⁷ Şâhî, İran parası olup Basra, Bağdat, Diyârbakır, Gümüşhane ve Halep darphanelerinde basılan gümüş paradır. Bağdat darphanesinde Şubat 1566'da basılmasına izin verilen Şâhî 7 akçe değerindeydi. 7 akçedeki toplam gümüş miktarından 934 mgr. daha ağır olmasından dolayı Anadolu'dan Halep ve Bağdat'a Şâhî bastırmak üzere gümüş kaçırılıyordu. H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.15.

⁷⁶⁸ Mühimme 21, s.206, H.N.490, 21 Zilkade 980/25 Mart 1573.

⁷⁶⁹ Mühimme 22, s.266, H.N.521, 26 Ramazan 981/ 20 Ocak 1574.

⁷⁷⁰ Avrupalı seyyah M. de Bourge, beraberinde İspanyol guruşu alıp gitmenin kur farkından dolayı Halep ve Bağdat'ta % 7-8 ve Basra'da % 10-12 oranında kazanç getirdiğinden bahsetmektedir. H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.24, 25 nolu dipnot.

gümüş sikkelerin, diğerlerine göre daha ağır olduğu görülmektedir. Doğu'da gümüşün daha kıymetli olması ve Osmanlı yönetiminin getirdiği hafif akçelere halkın alışmamasından dolayı, Diyarbakır, Halep ve Bağdat darphanelerinde daha ağır akçeler kesilmiştir⁷⁷¹. Bu konuda, yukarıda, Bağdat ayarının esas alındığını ve Diyarbakır'da kesilecek sikkenin ayarının gayet pak ve bir kırat fazla kesilmesi için hüküm gönderildiğini belirtmiştik. Gümüş sıkıntısından dolayı, Doğu'da kesilen ağır akçelerin Bursa darphanesi örüsü içerisinde satu-bazarda kullanılmaması için hüküm gönderilmiştir. "Bursa darbhânesi örüsü olan yerlerin kadılarına ma'lûm ola ki, ... Kara Amid ve musakkal ve kırkılmış ve kem ayar olan akçeler ile satu-bazar eylemiye ve ettirmiyesiz ve her kimde ol asıl akçeler varsa darbhâneye götürüb kem ayara kal' ettiresiz ve ma'adasın toplattırub her yüz dirhemini dört yüz akçeye istibdal ettireler. Her kim bu asıl akçeler ile satu-bazar ederler ise, ki zahir ola, akçesin alub darbhâneye gönderüb her dirhemine ikişer hesabı üzere akçesin verdikten sonra kendüsün gereği gibi tedib ettiresiz" denilerek, özellikle Doğu vilâyetlerinde kesilen ağır akçelerin, Bursa darphanesinde yeniden kestirilmesi istenmekteydi⁷⁷².

Halkın gündelik yaşamında genellikle gümüş para kullanılmasından dolayı, devletin topladığı vergilerde gümüş para cinsindedi. Toplanan gümüş paraların İstanbul'a nakledilmesinde zorluk çekildiğinden, gümüş paralar altın paralar ile değiştirilerek İstanbul'a gönderilirdi. Bu konularda, Diyarbakır, Halep, Şam Beylerbeyi ve Defterdarlarına gönderilmiş çok sayıda hüküm bulunmaktadır. Hükümlerde özellikle Halep'ten ve bölgedeki tüccarlardan, gümüş paranın altın para ile değiştirilmesi istenmektedir. Altından kesilen paralar, daha çok tüccarlar tarafından ve büyük meblağlı alışverişlerde kullanılıyordu⁷⁷³.

⁷⁷¹ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.275-276.

⁷⁷² M.Akdağ, *a.g.e.*, c.2, s.277, 1 nolu dipnot.

⁷⁷³ Halep Defterdarına gönderilen bir hükümde, Kıbrıs'ın fethi dolayısıyla Avrupa taraflarından altın gelmediğinden Halep'te altın bulmanın zorlaştığı belirtilerek, Trablus(Şam), Hama, Ayntab, Antakya ve sair tüccar yatağı olan yerlerden gümüş paraların altın paraya tebdil edilmesi istenmektedir. *Mühimme* 16, s.214, H.N.443, 10 Ramazan 980/22 Temmuz 1572. Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, Beyül-mal emvalinin nakit olarak gönderilmesindeki güçlük dolayısıyla, bir floriye kırk pare verilerek ora tüccarından Görgioğullarından onar bin ve diğer tüccarlardan da hallerine göre flori alınıp gönderilmesi ve bu bahane ile zenginlerin himayeden sakınılması istenmekteydi. *Mühimme* 26, s.14, H.N.39. 23 Safer 982/15 Haziran 1574. Diğer bir hükümde, Halep civarında altın nadirleştiğinden Halep hazinesine gelen akçe, pare, kuruş ve şâhînin olugeldiği üzere esnafa, ayana ve Halep etrafına dağıtılarak haseneye (zer-i hasene) tahviline müsaade edildiği belirtilmektedir. *Mühimme* 28, s.11, H.N.28. 19 Cemaziyel-evvel 984/14 Ağustos 1576. Altın para konusunda sıkışıklığın olmadığı zamanlarda ise özellikle Diyarbakır'da toplanan vergilerin İstanbul'a sevki için, gümüş paralar önce Halep'e gönderilerek burada altın sikkeler ile değiştirilir ve sonra hazine irsaliyeleri İstanbul'a sevk edilirdi.

5. Kredi Temini ve Ticari Ortaklıklar

5.1. Kredi Temini

Para, bir tüccarın ticari faaliyet içerisinde bulunabilmesi için gerekli en başta gelen ihtiyacıdır. Hiç sermayesi olmayan, sermayesi az olan veya sermayesinden daha büyük iş yapmak isteyen tüccarlar, faizle borç para bulmak, borca mal almak, başkalarının sermayesini değerlendirmek, başka şahıslarla ortaklıklar kurmak gibi yollardan birini seçerek ticaret yapmaktaydılar.

Yöneticilerin ve halkın büyük bölümünün Müslüman olduğu Osmanlı toplumunda, İslâm dininin faizi yasaklamasından dolayı paraların açıkça faiz adı altında işletilmesi pek hoş karşılanmıyordu. Bu yüzden İslam hukukunun esnekliğinden ve farklı görüşlerin ortaya çıkmasından faydalanılarak atıl vaziyette duran paraların ticaret hayatında kullanılabilmesi için çeşitli formüller üretilmiştir. Bu formüllerin başında nakit para vakıfları gelmektedir. Vakıf olarak yapılmış cami, medrese, han gibi tesislerin binalarının, bir yerleşim biriminin avarız vergilerini karşılamak gibi sosyal amaçlı kurulan vakıfların masraflarını karşılamak üzere nakit paralar vakfedilmiştir. Vakfa gelir sağlamak amacıyla vakfedilen paralar mu'amele-i şer'îye adıyla değerlendirilmekteydi. İslâm hukukçuları tarafından çok tartışılan bir konu olan mu'amele-i şer'îye, vakfa ait bir malın vadeli olarak bir şahsa satılması ve sonra bu malın % 10-15 eksikğine peşin olarak vakıf tarafından geri satın alınması veya aynı malın üçüncü bir şahsa peşin olarak satılması ve bu şahsın malı vakfa bağışlaması yoluyla oluyordu⁷⁷⁴. Paraya ihtiyacı olan tüccarlar ve diğer ihtiyaç sahipleri, bu şekilde yıllık % 10-15, en fazla % 20 oranında bir fark ödeyerek ihtiyaç duydukları paraya sahip olabiliyorlardı. Devlet bu tür işlemlerden elde edilecek kâr ve faiz haddine bir sınırlama getirmiştir. Ebussuud Efendi'nin fetvasıyla bu tür işlemlerden % 15'den fazla kâr alınmayacağı belirtilmiştir⁷⁷⁵.

Nakit para vakıflarından kredi alanların işlemleri resmî olarak kaydedilmek zorunda olduğundan, belirtilen kâr oranlarına uyulmak zorundaydı. Piyasadan para temin etmek daha yüksek maliyette olduğundan, nakit para vakıflarından bu şekilde

Mühimme 24, s.101, H.N. 274, 14 Zilhicce 981/6 Nisan 1574; Mühimme 30, s.105, H.N.254. 17 Safer 985/5 Mayıs 1577; Mühimme 36, s.23, H.N.68, Aralık 1578; Mühimme 39, s.222, H.N.448, Şubat 1580,

⁷⁷⁴ Rifat Özdenir, "Ankara Hatuni Mahallesi Nakit Avarız Vakfının Kredi Kaynağı Açısından Önemi (1785-1802)", V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler, Ankara 1990, s.737-738.

⁷⁷⁵ Ahmet Akgündüz, İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi, İstanbul 1996, s.228.

kredi temin etmek daha avantajlıydı. Osmanlılar'da çok yaygın olduğu görülen nakit para vakıflarının sayısı, 1456-1551 tarihleri arasında sadece İstanbul'da 1161'e ulaşmıştı⁷⁷⁶. Osmanlılarda çok yaygın olduğu görülen nakit para vakıflarının uzun mesafeli ticaretle uğraşan tüccarlara ne kadar finansman temin ettiği ve bu ticaretin gelişmesinde ne kadar etkili olduğu hakkında yeterli bilgimiz yoktur. Sadece 1749-1785 tarihleri arasında Bursa'daki nakit para vakıflarına ait bir araştırma ile ilgili istatistikler elimizde mevcuttur. Bu istatistiklerin sonuçlarına göre verilen kredilerin sadece % 3'ü ipek ticareti için verilmiş ve geriye kalanın çoğunluğunu çeşitli ihtiyaç içinde bulunan tüketiciler kullanmıştır⁷⁷⁷. Tüketicilere sağlanan kredi iç piyasayı canlandırmakta ve dolaylı olarak dış ticarete etki etmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde diğer finansman temin etme yöntemleri, belli bir vade sonunda ödenmek üzere faizcilerden borç para almak ve belli bir vade farkı ile borca mal almak şeklindeydi. Yukarıda belirttiğimiz üzere borç alınan paralar ve mallar için yıllık % 15 faiz ve vade farkı alınması kabul edilmişti. Gerek faizcilere devlet yönetiminin iyi gözle bakmaması ve gerekse belirtilen % 15 oranındaki oranın az bulunmasından dolayı bu tür işlemler sicillere kaydedilirken farklı bir yöntem kullanılırdı. Faizli işlemler sicil kayıtlarına geçirilirken esas borç miktarı belirtildikten sonra faiz ve vade farkı ile ilgili alacak ayrı bir mal satışı gibi gösterilerek belgelendirilirdi. Şer'iyeye sicillerinde çokca karşılaşılan bu yöntemlere örnek olarak Edremit Şer'iyeye Sicillerinden bir örnek gösterebiliriz. 1522 yılında Kemal oğlu Hacı Sinan, tüccar Mehmet'e 8.000 akçe borç ve 1.600 akçelik kumaş verdiğini belirtmiştir. Burada 8.000 akçe borçtur ve bunun yıllık % 20 faizi 1.600 akçe kumaş bedelinden alacak olarak kaydedilmiştir⁷⁷⁸. Bursa Şer'iyeye Sicillerindeki vadeli satışlarla ilgili bir kayıta, tüccar Hacı İsmail almış olduğu 16 kantar (875 kg) karabiber bedelinden, Mahmut Çelebi bin Hacı Ali'ye 303 eşrefi borcu kalmıştır. Borcun vadesinden ödenmemesi durumunda onu onbir(% 10) hesabı üzere borcun ertelenmesi üzerinde anlaşma sağlanmıştır⁷⁷⁹. Osmanlı Devleti'nde uzun mesafeli dış ticaret işlemlerinde en çok müracaat edilen kredi bulma yöntemleri bu şekilde vadeli para ve mal satımı yöntemiyle olmaktadır. Bu konudan aşağıda "Ticari İlişkilerde Ödeme Yöntemleri" başlığı altında da bahsedilmiştir.

⁷⁷⁶ Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1994, s.204.

⁷⁷⁷ Murat Çizakça, *İslâm Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul 1999, s.117.

⁷⁷⁸ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.177-178.

% 15'lik resmi bir sınır belirleyen Osmanlı yönetimi, geniş ölçüde, yüksek faizle tefecilik ve faizcilik yapan zenginlere (ribahorlara) pek iyi gözle bakmıyordu⁷⁸⁰. Bu şekilde şöhret olmuş zenginler, sonunda büyük çoğunlukla iflasla neticelenen İstanbul'a kasaplık yapmakla görevlendiriliyordu⁷⁸¹.

5.2. Ticari Ortaklıklar

İnsanlar, sermaye ve emeklerini birleştirerek ortak iş yapmak üzere bir araya gelmektedirler. Bu ortaklıkların şartları, sınır ve sorumlulukları hukuk kuralları tarafından belirlenmekte ve yapılan ortaklığın özelliklerine göre belli adlar almaktadır. Temelini İslam hukukunun belirlediği Osmanlı ticaret hayatında müdaraba, mufavaza, inan ve vücut ortaklığı gibi adlar altında, her birinin farklı özellikleri olan ortaklıklar yapılmaktaydı.

Bu ortaklıklar arasında en yaygın olanı ve en çok bilineni müdarabadır. Müdaraba bir tarafın sermayesini, diğer tarafın emeğini ortaya koyarak yaptıkları ortaklık şeklidir. Sermayedar, parasını ya da malını, emeği ve girişimciliği ile onu işletecek birisine teslim etmekteydi. Yapılan ticaretten elde edilen kâr, taraflar arasında işin başında kararlaştırılan oranda paylaşılmaktaydı. Nakliyattan veya beklenmedik bir durumdan dolayı uğranılan zarar ise yatırımcı tarafından üstlenilmekteydi. Emeğiyle ortaklığa katılan taraf uğranılan zarardan bir pay ödemez, sadece emeği ve zamanı boşa geçmiş olurdu⁷⁸².

Diğer ortaklıklar, sermaye miktarı ve oranına, ortakların sorumluluklarına, yapılacak kâr ve zarardan hangi oranda pay alınacağına göre şekillenen ortaklıklardır. Müdaraba ile diğer ortaklıklar arasındaki fark, kâr payının belirlenmesi, ortakların yatırımcı ve girişimci olarak birlikte rol alıp emek sarfetmelerindeydi.

Uzun mesafeli ticarete yapılan ortaklıkların sayısı, hacmi, toplam ticaret içerisindeki oranı gibi konular tam olarak bilinmemekle beraber, kayıtlarda müdaraba türü ortaklıklara daha fazla rastlanılmaktadır⁷⁸³. Osmanlı tüccarlarının müdaraba ortaklığına girerek İran ve Hindistan'a ticaret yapmaya gittiklerine dair örnekler

⁷⁷⁹ H.Sahillioğlu, "Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak "Kitabü'l-Kadı" ve "Süftece"ler", s.109.

⁷⁸⁰ Avlonya Kadısına gönderilen bir hükümde, faizci oldukları tespit edilen ve adları belirtilen şahısların İstanbul'a kasaplık yapmak üzere gönderilmesi istenmekteydi. *Mühimme* 36, s.48, H.N.143,(986/1578).

⁷⁸¹ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.180.

⁷⁸² M.Çizakça, *İslâm Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, s.4.

⁷⁸³ Fethi Gedikli, "Osmanlı Şirketleri", *Osmanlı(Yeni Türkiye Yayınları)*, c.3, Ankara 1999, s.433.

bulunmaktadır. 1480 yılına ait bir sicil kaydında Bursalı Hacı Şerefüddin 40.000 akçeyi Hacı Ali Paşa'ya vermiş ve Samahi'den ipek getirtmiştir. Yine aynı şahıs Tıkız Abdullah adında bir tüccara 219.895 akçelik çeşitli kumaş, sof ve ibrişim aldirmiş ve bu işleminden 100 eşrefi ve 12.000 akçe kâr elde etmiştir⁷⁸⁴. Bu kayıtlardan Hacı Şerefüddin'in tüccarlara sermaye vererek İran'dan ipek getirtirdiği anlaşılıyor. Elde edilen kâr belirtilmekle beraber, kârın nasıl paylaşılacağına dair bilgi bulunmamaktadır. 1614 tarihli bir sicil kaydında Bağdatlı bir sermayedar 1540 kamil riyal gurusu Allahkulu bin Ahmed adlı bir tüccara kârı yarıyarıya olmak üzere teslim ettiğini ve kendi hissesine düşen 16 gurus kârı teslim aldığı belirtilmektedir⁷⁸⁵. 1507 tarihli diğer bir sicil kaydında İsmail bin Hacı Ali, Kastamonu'dan Yusuf bin Hacı Ahmed'e ve oğluna 62.000 akçe tutarında para vererek İran'a ipek almak üzere göndermiştir. Müdaraba ortaklığı üzere anlaşan taraflar arasında anlaşmazlık çıkınca, mahkemede sermayeyi veren taraf 4.500 akçe ve 800 akçe kıymetinde iki at vererek sulh yapmışlardır⁷⁸⁶.

Sarayın ve hükümdar ailesinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere görevlendirilen hassa tacirlerinin durumu, sermaye temini bakımından müdaraba ortaklığı ile benzerlikler göstermekle beraber diğer hususlarda farklılıklar göstermektedir. 1584 tarihinde Rusya'ya gönderilen hassa taciri Dimitri'ye sermaye olarak hazineden 10 bin florilik çeşitli kumaşlar verilmiştir. Hassa taciri Dimitri, verilen sermaye karşılığında destesi 6.000 akçeden 400 deste samur kürk teslim etmeyi taahhüt etmiştir⁷⁸⁷. Tacir Dimitri'nin kârı, maliyet ile belirtilen rakam arasındaki fark ve bu görev başarıyla tamamlanması durumunda atanacağı 40 akçelik bir görev olacaktır. Osmanlı yönetiminin benzer şekilde tüccarları finansa ederek Hindistan'a gönderdiklerine ve buradan çeşitli ihtiyaçlarını getirttikleri anlaşılmaktadır. 1570 yılında Konya Kadısına, Şehzade Bayezid'in bâzîrgânı ile ilgili gönderilen bir hükümde, Şehzade Bayezid'den 10 bin altın sermayesini alarak firar eden bâzîrgânın Hindistan'dan gelerek Belviran kazasında olduğu belirtilmektedir⁷⁸⁸.

Ortaklık şekilleri belirtilmeyen, fakat ortak ticaret yaptıkları anlaşılan çok sayıdaki ticari işleme ait kayıtlar sicillerde yer almaktadır. 1522 tarihli Bursa Şer'iyeye

⁷⁸⁴ H.Sahillioğlu, "Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak "Kitabü'l-Kadı" ve "Süftece"ler", s.138-139.

⁷⁸⁵ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.222, B.N. 153.

⁷⁸⁶ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.217, B.N. 143.

⁷⁸⁷ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.192-193, B.N. 79.

⁷⁸⁸ *Mühimme 14*, s.477, H.N.674, 2 Rebiül-ahir 978/ 3 Eylül 1570.

Sicilinde Diyarbakır'dan Bursa'ya ticaret için ipek getiren iki kardeşin ortaklığı ile ilgili kayıt yer almaktadır⁷⁸⁹. Diğer bir kayıta Halep'ten ipek getiren Kayserili iki tüccarın 2890 lodra ipeğin bedeli olan 239.450 akçeyi aldıkları belirtilmektedir⁷⁹⁰. Açıkça belirtilmese de iki kişiye ortak ödeme yapıldığından bunların iş ortakları oldukları anlaşılmaktadır.

6. Ticari İlişkilerde Ödeme Yöntemleri

Günümüzde gelişen teknolojinin de etkisiyle, çok değişik ödeme sistem, yöntem ve teknikleri geliştirilmiştir. Her dönemde mevcut iktisadi anlayış ve şartlara göre, ticari hayatı devam ettirebilmek için değişik yöntem ve usuller kullanılmıştır. İncelemiş olduğumuz dönemle ilgili olarak dikkati çeken birkaç ödeme yönteminden kısaca bahsetmek istiyoruz.

Ticari alışverişlerin her zaman peşin olarak yapılması mümkün değildir. Bu yüzden genellikle vadesi bir aydan iki yıla kadar uzayan süreler içerisinde malların satışı yapılır ve bu işlem bonolarla belgelendirilirdi. Alacağın miktarı, vadesi, tarihi, alacaklı ve borçlunun adı ve adresleri, şahitlerin adlarının yer aldığı bonolar, Batıda noterler tarafından düzenlenirken, Osmanlılar'da bu işlemi kadılar kayda geçirirdi. Bu şekilde belgelendirilen borç-alacak ilişkilerinde çıkan sıkıntıları gidermek için belli usul ve esaslar bulunmaktaydı. Borçlunun ve alacaklının aynı şehirde bulunduğu durumlarda çoğunlukla problem çıkmaz, çıkan problem de şehrin mahkemesinde halledilirdi. Borçlunun başka şehir veya ülkede bulunduğu durumlarda, alacağın tahsil edilebilmesi için kadılar birbirlerine bilgi ve belge gönderirlerdi. Alacaklı, ikamet ettiği yerin kadısından, borçlunun bulunduğu şehrin kadısına hitaben yazılmış, *kitabü'l-kadı* adı verilen resmi bir mektup alırdı. Kısaca *tamkılık nakli belgesi* olarak adlandırabileceğimiz mektubda, alacaklı ile borçlu arasında gerçekleşen ticarete şahit olanlar, şahit oldukları alacak ilişkisini mahkemede anlatırlar, kadı da bu durumu mahkemede tutanakla tespit ederdi. Şahitlerin vermiş olduğu bilgiler, alacağın tahsil edilebilmesi için, kadı tarafından borçlunun bulunduğu şehrin veya ülkenin mahkemesine gönderilirdi. Bu resmi mektup alacaklı veya onun vekili tarafından götürülürdü. Bu yüzden mektubun mahkemede hazırlandığı sırada, borçlunun memleketinden olan ve mahkemedeki

⁷⁸⁹ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.269, B.N. 195. Kardeşler arasındaki şirketler genellikle sermayesi, kazancı ve sorumluluğu eşit olan müfavaza ortaklığı şeklinde olmaktadır. Bu da daha çok babadan kalan mirasın ortak değerlendirilmesi yolu ile gerçekleşmektedir. F.Gedikli, *Osmanlı Şirketleri*, s.433.

olaylara şahit olarak, kadının yazmış olduğu mektupta da şahit olarak adı geçen iki kişinin bulunması gerekirdi. Bu şahıslar alacaklı ile birlikte mahkemeye giderek, bu belgenin mahkemede düzenlendiğine dair tanıklık yapmaktaydılar. Alacaklı, şahitleri borçlunun bulunduğu yere götüremediğinden dolayı, böyle bir tanıklık nakli ile mahkemede hakkını almaya çalışıyordu. Alacaklı, bizzat kendisi borçlunun yanına gidemediği durumda, yerine bir vekil göndererek alacağın tahsili için görevlendirebilirdi. Ancak bu durumda da, vekil tayin edilen kimse, yine borçlunun bulunduğu şehirde tanıklık yapacak şahitler huzurunda kayda geçirilmeliydi⁷⁹¹.

Osmanlı Devleti'nde ve çağdaşı diğer İslâm ülkelerinde İslâm hukuku geçerli olduğu için, bir ülkenin mahkemesinde hazırlanan belgeler, diğer ülkelerde de geçerliydi⁷⁹². Bursa kadısı, yakınındaki Sivrihisar kadısına yazdığı gibi, Memluk Sultanlığının Kahire kadısına da tanıklık belgesi göndermekteydi. Bursa kadısı, Bursalı tüccarların 1479'da karabiber ticaretinden, 1504'de çubuk demiri, safran ve kürk satışından, Kahire'deki tüccarlardan alacaklarından dolayı, Kahire kadısına tanıklık nakli belgesi göndermiştir⁷⁹³.

Geçmiş dönemlerde tüccarların karşılaştıkları en büyük sıkıntılardan birisi de para nakliydii. Çok sayıda askeri muhafız eşliğinde gerekli yerlere paraları sevkederek devlet dahi, paraların ağırlığı ve güvenliği açısından sıkıntılar çekebilmekteydi⁷⁹⁴. Bu yüzden zaman içerisinde, günümüzdeki bankalardan birisine para yatırarak bunu başka bir şehirdeki şubesinden çekmek ve alacakların karşılıklı takas edilmesi şeklinde sistemler geliştirilmiş ve para taşımanın riskinden kurtulmaya çalışılmıştır. İslamın ilk dönemlerinden itibaren Müslüman ülkelerde *süftece* tabir edilen ve tüccarın para taşıma sıkıntısını ortadan kaldıran bir sistem uygulamaya konmuştur. Hicretin ilk yüzyılı haberleri içerisinde, karşılığını Basra ve Küfe beytülmallarından almak üzere, Medine

⁷⁹⁰ F.Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.209, B.N. 120.

⁷⁹¹ Halil Sahillioğlu, "Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak "Kitabü'l-Kadı ve Süfteceler", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri (Hacettepe Üniversitesi Metinler Tartışmalar 8-10 Haziran 1973, Editör Osman Okyar)*, Ankara 1975, s.111-116.

⁷⁹² Behmenilerin meşhur veziri Mahmud Gavan (1405-1481) ticari vekilleri ve ajanları ile Osmanlı ülkesinde ticaret yapıyordu. Her iki ülkede de İslam hukuku geçerli olduğu için vekillerden biri ölürse diğeri malları vekaletle üzerine alıyor ve ticaret güvenlik içerisinde yürüyordu. H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.266.

⁷⁹³ H.Sahillioğlu, "Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak "Kitabü'l-Kadı ve Süftece"ler", s.117-118., 10 ve 11 nolu belgeler.

⁷⁹⁴ Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Beytül-mal emvalinin nakit olarak gönderilmesindeki güçlük dolayısıyla, bir floriye kırk pare verilerek Şam tüccarından Görgioğullarından onar bin ve diğeri tüccarlardan da hallerine göre flori alınıp gönderilmesi ve bu bahane ile zenginlerin himayeden sakınılması istenmekteydi. *Mühimme* 26, s.14, H.N.39. 23 Safer 982/14 Haziran 1574.

beytülmalına para yatıran Medineli tüccarlarından bahisler yer almaktadır⁷⁹⁵. Ancak İslâm hukuku, parayı başka yerde ödemeyi üzerine alan tarafın, yol rizikoları ve taşıma zorlukları dolayısıyla zarara uğrayacağını göz önüne alarak, bu işleme mekruh hükmünü getirmiştir⁷⁹⁶. Bu hüküm getirilirken paranın bir şehirde birisine emanet olarak verilmesi ve emanet alanın parayı bizzat taşıyarak başka bir şehirde teslim etmesi düşünülmüştür. Halbuki *süfteceler*de esas amaç, fiili para naklini önlemek ve karşılıklı olarak şahısların alacaklarını birbirleriyle takas etmesini sağlamaktır⁷⁹⁷.

Bursa şer'îye sicillerindeki kayıtlarda çok sayıda İranlı tüccar, Bursa'da kendi ülkelerinden tüccarlara borçlanarak, borçlarını memleketlerine döndüklerinde ödemeyi taahhüt etmekteydiler⁷⁹⁸. Aslında bir borç senedi gibi görünen kayıt, paranın başka yerde ödenmesini sağladığı için *süfteceydi*.

İslam hukuku tarafından mekruh kabul edildiği için süftece ile ilgili kayıtlara pek sık rastlanılmamaktadır. Nadirde olsa bu tür belgelere rastlanması, bu sistemin kullanıldığını göstermektedir. 1480 yılına ait bir kayıta, Bursa'nın önde gelen tüccarlarından Hacı Düsturhan, başka şehirdeki adamlarından bir kısmını borç ödemesi, bir kısmını da alacak tahsili ile görevlendirerek bir banka gibi çalışmıştır⁷⁹⁹. Bursa'da yapılan bir satıştan dolayı kalan borç, başka bir şehirde ödenmiş veya parası başka bir şehirde ödenen mal Bursa'da teslim alınmış, borç ve alacaklıları başka yerlerde olanlar arasında aracılık yapılmıştır. Karşılıklı güven gerektiren bu işlemlerle, uzun mesafede para taşıma riski kısmen hafifletilmeye çalışılmış ve ticari hayatın daha kolay işlemesi sağlanmıştır.

Devletin alacakları konusunda da bu tür işlemler yaparak ticaret hayatını kolaylaştırmaya çalıştığını görmekteyiz. 1579 yılına ait bir hükümde, İzmir iskelesini iltizama alan İsak adlı bir Yahudi, devlete ödemekle yükümlü olduğu taksitine karşılık Bursa'daki bir alacağının tahsil edilmesini rica etmiş ve bu alacağın tahsil edilerek hazineye yatırılması konusunda Bursa kadısı ve hassa harç eminine hüküm gönderilmiştir⁸⁰⁰.

⁷⁹⁵H. Sahillioğlu, "Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak "Kitabü'l-Kadı ve Süftece"ler", s.131-132.

⁷⁹⁶ Vehbe Zuhayli, *İslam Fıkhı Ansiklopedisi*, c.6, İstanbul 1994, s.304.

⁷⁹⁷ 19 Nisan 1486 tarihinde Sait Çukuru'ndan bir tüccar, Bursa'daki bir alacağı için, yine Bursa'da borçlu olduğu bir adama vekalet vererek, alacağı önce müvekkili, sonra da kendi adına tahsil etmesi için vekalet vermiştir. *Bursa Şer'îye Sicili A/5*, s.66'dan naklen, H.Sahillioğlu, a.g.m., s.127.

⁷⁹⁸H. Sahillioğlu, a.g.m., s.134-135.

⁷⁹⁹H. Sahillioğlu, a.g.m., s.138-139.

⁸⁰⁰ *Mühimme 41*, s.251, H.N.548.

7. Tüccarlar

Yıllar yılı, asırlar boyu, durmadan kabileler hudutlardan hudutlara mal, yolcu hatta düşünce, din ve modayı taşıyıp durmuşlardır. Tüccar ve yolcu kabileleri, alışa geldikleri yol güzergahları üzerinde, belirli konak yerlerinde konup göçtüler. Bir çok yerlerde geçiş gümrüğünü ve diğer bir çok yerlerde de mallarının üzerinden gümrüklerini ödediler. Bunun için denklere çözüldü, malları teker teker sayıldı, kıymet biçildi ve gümrükleri hesaplanıp tahsil edildi. Bunlar yapılırken kervanın mevcudu sayıldı, isimleri tek tek kaydedildi⁸⁰¹. Bu belgelerden pek azı günümüze kadar ulaşabilmiştir. Şüphesiz bu tür belgelerden yeterince günümüze kadar ulaşsaydı, ticaret ve tüccarlar hakkında daha fazla bilgiye sahip olabilirdik.

İşi, kâr elde etmek amacıyla, insanların ihtiyacı olan malları alıp-satmak olan ve özellikle uzun mesafede ticaret yapan tüccarlar, uzun ve çetin yollarda, sayısız riziko ve maceralarla karşılaşan insanlardı. Deniz ve kervan ticareti yüzyıllarca akla hayale gelmedik maceralarla birlikte yürümüşdür. Bu durum tüccara temkinli, kâr etmeyi düşünen, hesabını bilir bir adamdan ziyade, maceraperest bir kabadayı karakterini vermiştir⁸⁰². Uzun mesafede ticaret yapan insanlar, sadece kendini ve ailesini geçindirmek için ticaret yapan insanlar değil, sınırsız büyümeyi ve normal ölçüleri aşmayı ve servet biriktirmeyi düşünen maceracı insanlardır. İbn-i Haldun “cüret ve cesareti ticaretin belli başlı şartları arasında sayarak, tacirin husumete kadir, hesap ve kitapta mahir olması gerektiğine” işaret etmiştir.⁸⁰³ Şayet kişi bu özelliklere sahip değilse, ticarettten sakınmalıdır.

Ticaretin zorlukları ve sıkıntıları yüzünden, bu işe talip olanların sayısının az olduğu, diğer taraftan da büyük kârlar sağlayarak, ekonomik bakımdan toplumun üst noktalarında oldukları görülmektedir. Coğrafyalar arasındaki iklim, yeryüzü şekilleri ve yer altı kaynaklarındaki farklılıklardan dolayı, farklı bölgelerdeki insanlar daima birbirlerine muhtaç olmuşlar, toplumlar tüccarlar sayesinde bu ihtiyaçlarını karşılarken, sermaye birikimi bakımından toplumun en üst seviyesinde bulunan tüccarlar,

⁸⁰¹ Halil Sahillioğlu, “Bir Tüccar Kervanı”, B.T.T.D., S.9, Haziran 1968, s.63.

⁸⁰² Muhiddin Tuş, “Osmanlı Şehirlerinin Ticari Potansiyelleri”, Osmanlı, C.3, Ankara,1999,s.487.

⁸⁰³ S. Güçlüay, Selçuklular Döneminde Ortadoğu’da Ticaret(XI-XIII.Yüzyıllar), s.3.

gerektiğinde devletlerin, savaş harcamalarının ve askerinin maaş ödemelerinin finansörü olmuşlardır. Diğer taraftan tüccarların, ticaretle zenginleşip, giderek büyümek suretiyle servetini nesilden nesile aktararak, merkezi yönetimleri tehdit edecek boyutlara gelmesinden sürekli çekinilmiştir. Onun için bütün toplumlarda ticaret gelirin, dini, geleneksel ve ahlaki kurallara dayanarak bir kısıtlama getirilmiş, kâr hadleri belirlenmiştir. Geniş halk kitleleri ve tüccar malının en büyük alıcısı olan devlet hazinesi, tüccarın insafına terk edilmemiş, ticaret gelirleri merkezi yönetim tarafından sürekli denetim altında tutulmuştur⁸⁰⁴.

Osmanlılarda umumiyetle büyük tüccar ve müteşebbisler için hoca tabirini kullanılırdı. Broquiere, 1432'de Şam'da, Mekke'den dönmekte olan büyük hac ve ticaret kervanının başında padişah tarafından kervan başı olarak tayin edilmiş, Bursalı bir "hoca" ile muhatap olmuştur⁸⁰⁵. Büyük hoca-tüccarların adlarının başında, resmî yazılarda genellikle, iftihar üt-tüccar, iftihar ül ayan gibi ünvanlar da kullanılmıştır⁸⁰⁶.

XVI.yüzyılda çok geniş bir coğrafyaya yayılan Osmanlı Devleti'nde tüccarların faaliyetlerini iç ticaret, dış ticaret ve transit ticareti olarak başlıca üç kısma ayırabiliriz. Günümüzde 30'dan fazla devletin kurulduğu, XVI.yüzyıl Osmanlı topraklarında muazzam bir iç ticaret vardı. Osmanlı kanunamelerine baktığımızda, Doğu'dan Batı'ya, Kuzey'den Güneye karşılıklı bir çok mal akımı oluşuyordu. Bu geniş coğrafyadaki mal akımını, yerli tüccarlar gerçekleştiriyordu. Bizim esas konumuza oluşturan dış ticaret ve transit ticaretini yerli tüccarlarla beraber yabancı tüccarlar birlikte yürütüyorlardı. Türk tüccarlar, yabancı ülkelerde rağbet gören Türk mallarını oralara götürürken, Osmanlı ülkesinde aranan yabancı mallarını beraberinde getiriyordu.

Türklerin genellikle, askerlik, tarım ve hayvancılıkla uğraştıkları, ticarete fazla önem vermedikleri gibi, genel bir kanaat vardır. "...Hint Okyanusu'ndan ve hatta sanırım Doğu Anadolu'nun sınırları ötesinde Türk tüccarların yokluğunu açıklamaktadır. Bunu bir çok gezginin seyahatnamesi ve konsolos raporları da doğrulamaktadır ki, buna örnek olarak Paris'te Ulusal arşiv'de bulunan Eylül 1669 tarihli bir rapordan alıntı yapacağım: Ticaret amacıyla, İstanbul'a varmak için birkaç

⁸⁰⁴ S. Güçlüay, *Selçuklular Döneminde Ortadoğu'da Ticaret(XI-XIII.Yüzyıllar)*, s.4.

⁸⁰⁵ Broquiere, *Hojarbarah* şeklinde zikretmektedir ki bu şahıs Hoca Barak'tır. *Bertrandon De La Broquiere'in Denizası Seyahati*, s.146.

⁸⁰⁶ H. İnalçık, "15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", s.194.

'Acem ve Ermeni'nin katıldığı, kara yoluyla gelen belli başlı kervanların çıkış noktası olan Hindistan ve İran'a, Kahire, Halep ve İzmir'e bir rastlantı sonucu giden, serüven peşinde koşan bazılarının dışında, Türklerin yabancı ülkelere sık sık gidip geldikleri asla görülmemektedir. Bu açıklama XVII.yüzyıl için olduğu kadar, XVI.yüzyıl içinde doğrudur⁸⁰⁷'. Bu ifadelerden Türklerin, birkaç maceraperest dışında başka ülkelere ticaret yapmak için gitmediği gibi bir anlam çıkmaktadır. Türklerin nüfus itibariyle, bazı milletlerden farklı olarak çoğunluğunun tarım ve hayvancılıkla uğraştığı söylenebilir. Her ne kadar sayı ve oran bakımından, karşılaştırmalı bir istatistiki çalışma yapılmış olmamakla beraber, Yahudilerin, Ermenilerin ve Arapların, Türklerden daha fazla ticaretle uğraştıkları, genel bir kanaat olarak kabul edilmektedir. Ancak bu Türklerin ticarete önem vermedikleri ve ticaret için Türklerin başka ülkelere gitmedikleri anlamına gelmez. Yahudilerin ve Ermenilerin daha teşkilatlı oldukları, çeşitli ülkelerde ajanlarının bulunduğu, bir bankanın şubeleri gibi çalıştıkları ve etkin bir konumda oldukları malumdur. Türkler ise, emek sermaye ortaklığı olan müdaraba usulü ile ve nakit para vakıflarından, muamele-i şer'îye yoluyla yaygın olarak sermaye temin edip, ticaret ile uğraşıyorlardı⁸⁰⁸.

Türkler'in, yabancı ülkelere gidip ticaret yaptıklarına dair birçok belge ve bilgi bulunmaktadır. Bu belgeler genellikle, ölüm, yağma, gasp, alacakların tahsili gibi çeşitli sıkıntıların dile getirilmesiyle ilgilidir. Bursa Şer'îye Sicillerinde, XV.yüzyıldan itibaren Hindistan ve İran'a gidip-gelen Türklere ait birçok kayıt vardır. Yurt dışına çıkıp, ithalat-ihracat yapanlar varlıklı insanlar olduğu için, bunların mirasları, nafakaları büyük rakamlara ulaştığından, sicillere kayıt gereği duyulmuştur.

"Tebriz'de Müteveffa olan Bursalı Elhac Hüsn-i bin Hacı Mehmed'in Ali nâm yetimine intikal eden otuzbeşbin akçe⁸⁰⁹ ... , ... İsmail bin Ali Hacı oğlu İshak benimle 'Acem diyarına ticaret için gidüb yigirmialtı bin akçe bana ve yigirmialtı bin akçe oğlu mezkûr İshak'a verüb ve on bin akçe dahi bana kazandırma için vermişti...⁸¹⁰, vilayet-i Şirvan'da fevt olan Hacı Yahya bin Hüseyin'in bunda Burusa'da olan muhallelfatını

⁸⁰⁷ Robert Mantran, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", (Çeviren Zeki Arıkan), *Bellekten*, S.201, c.LI, Aralık 1987, s.1437

⁸⁰⁸ Ahmet Akgündüz, *İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*, İstanbul 1996, s.223-225.

⁸⁰⁹ Bursa Şer'îye Sicili A/33, s.287, Ramazan 913/ Ocak 1508.

⁸¹⁰ Bursa Şer'îye Sicili A/33, s.29, 913/1507.

zabt eylemeğe...⁸¹¹ , ...Mahruse-i Bursa'da mütemekkin olub diyarı 'Acem'e ticarete varub anda fevt olan Ömer bin Mustafa nâm kimesnenin ..., ... Alaca Mescit Mahallesinde mütemekkin iken vilâyet-i Hind'e ticaret eden Şairi(arpacı) Ali nâm kimesne Bursa'da fevt olan selile-i sülbiyyesi Şahnisa nâm hatundan 16.868 akçe intikal⁸¹²..." gibi çok çeşitli olaylara ait sicil kayıtları bulunmaktadır.

Bu kayıtlardan en ilgi çekicilerinden birisi, Türklerin gezi tutkunluğunu abartılı bir şekilde anlatmaktadır: Ankaralı Kaya Mehmed bin Hamza, mahkeme de şart olsun diye başlayan bir hüccette, "Karım Kemhacı Ali'nin azatlısı olan Gülşah binti Abdullah olan karımdan izinsiz Halep, Ankara veya Şam'a veya başka bir yere gidersem mezkûr karım mehri ve iddet nafakası üzerine bir kere boş olsun" ikrarında bulunmuştur⁸¹³.

1570 yılında Konya Kadısına, Şehzade Bayezid'in bâzîrgâmı ile ilgili gönderilen bir hükümde "...halâ Mustafa bin Hacı Kopan nâm kimesne bundan akdem karındaşım Bayezid'in bâzîrgâmı olub on bin altın miktarı sermayesin alub firar eylemiş imiş. Halen Hind vilâyetinden gelüb bil-fi'l Belviran kazasına tabii Yeniceköy nâm karyede olduğu i'lâm olunmağın mezbûru ele getürüb mal ve mehali ile ve esbabı ile yarar adamlar koşub südde-i saadetime gönderilmesin emr edüb buyurdum ki⁸¹⁴..." denilmektedir.

1571 yılında Hürmüz'den gelen tacir, Kazvin'de saldırıya uğramıştır. Van Beylerbeyine gönderilen hükümde konunun araştırılması için İran tarafı ile görüşmesi istenmektedir⁸¹⁵. 1573 tarihine ait mühimme kayıtlarında, Erzurum ve Basra Beylerbeyilerine hükümler gönderilerek Hürmüz'den Luristan'a geçen, İstanbul ve Rum diyarı tüccarlarına yapılan saldırının araştırılması istenmektedir⁸¹⁶. 1574 tarihinde Halep'ten Bağdat'a gelmiş olan Hollandalı gezgin Raufolff, Bağdat'ta daha yeni Hindistan'dan gelmiş Halepli bir tüccarın evinde müsafir olmuştur⁸¹⁷.

1503-1508 yılları arasında Ortadoğu ve Hindistan'ı gezmiş olan Ludovico di Varthema, Calicut'da, İran, Yemen, Suriye ve Türkiye'den tüccarlar görmüştü.

⁸¹¹ Bursa Şer'iyeye Sicili A/194, s.25, 948/1541

⁸¹²F. Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, B.N.145,146.

⁸¹³ Halil Sahillioğlu, "XV.Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", *Osmanlı*, c.3, Ankara 1999, s.78. Hindistan'a giden Türklerle ilgili bir çok kayıt örneği burada yer almaktadır.

⁸¹⁴ Mühimme 14, s.477, H.N.674, 2 Rebiül-ahir 978/ 3 Eylül 1570.

⁸¹⁵ Mühimme 15, s.6, H.N.43.

⁸¹⁶ Mühimme 23, s.23, H.N.44; s.24, H.N.46, 8 Cemaziyel-ahir 981/ 4 Ekim 1573.

⁸¹⁷ Nilüfer Bayatlı, "Hollandalı Doğu Gezini Dr.Leonhart Raufolff'un Doğu Gezisi (Irak, Suriye, Lübnan ve Filistin'e Doğru)", *Türk Dünyası Araştırmaları Tarih Dergisi*, S.120, Haziran 1999, s.22.

Gucerat'ta başka bir ticaret limanı olan Kambay, bütün İran, Tataristan, Türkiye, Suriye, Magrib, Yemen Habeşistan, Hindistan ve üzerinde halk yaşayan bir çok adalara ipekli ve pamuklu kumaş göndermekte idi. Bender-i Rum⁸¹⁸ (Osmanlı) diye bilinen Diu'da Ludovico sürekli olarak oturmakta olan dört yüz Türk tüccarı görmüştür.

1541'de Portekiz komutanı da Gama, Sevvakin'de ticaretle uğraşan 50 Türk'ü öldürmüştür⁸¹⁹. Masavva'da Türkler 1520'den itibaren görünmeye başlamıştır. Şehirde ticaret ile meşgul bir Osmanlı kolonisi vardı. Bunların bir kısmının o tarihlerde Habeşistan Krallığına gelen Portekiz elçilik heyetinin faaliyetlerini izlemek için gönderildikleri muhakkaktı⁸²⁰.

Yukarıda vermiş olduğumuz bilgi ve belgelerden Türklerin, Doğu ülkelerine sıklıkla gidip geldikleri görülmektedir. Türkler, bir taraftan Doğu ülkelerine giderken, diğer taraftan Doğu ülkelerinden getirdikleri malları başta ham ipek ve baharat olmak üzere, Batı ülkelerine de pazarlıyorlar ve oradan lüks dokumalar getiriyorlardı. XV.yüzyıldan itibaren Venedik'e ticaret için giden Türk tüccarları, XVI.yüzyılda burada bir Türk Ticaret Merkezi açmışlardı. Venedik'e yerleşen Türk tacirleri hakkındaki en eski kayıt 1571'e aittir⁸²¹. Saraya bağlı hassa tüccarları, Venedik'e tek tek mal almaya giderken⁸²², kendi hesaplarına iş yapan Türk tüccarları kabileler halinde gidiyorlardı. 1568 yılında 25 Türk taciri, Venedik'ten 60 yük akçe değerinde mal almışlar ve bunlar yolda saldırıya uğramışlardır. Ticaret yollarının büyük değişikliğe uğradığı XVIII.yüzyılda bile, 50 Türk taciri Venedik'teki Türk Ticaret Merkezi'nde ikamet ediyordu⁸²³. Ticaretin çok canlı olduğu XVI.yüzyılda bu sayının çok fazla olduğu tahmin edilebilir.

Kısaca Osmanlı ülkesine gelen yabancı tüccarlardan da bahsetmek gerekirse, Hint, İran, Venedik, Fransa, Leh, İngiliz, Rus, Ermeni ve diğer ülkelerden tüccarlar

⁸¹⁸ Diuo Bandier Rumi, that is, "Diu, the port of the Turks", *The Travels of Ludovico Di Varthema, 1503-1508*, Londra, 1868, translate J.W.Jones, editor G.B.Badger, The Hakluyt Society no 32, s.91-92.

⁸¹⁹ S.Özbaran, "Osmanlı imparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.103.

⁸²⁰ C.Orhonlu, *Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.43.

⁸²¹ Şerafettin Turan, "Venedik'te Türk Ticaret Merkezi", *Bellekten*, c.XXXII, S.125-128, 1968, s.251.

⁸²² III.Murat, 1589'da Venedik Doçuna gönderdiği bir mektubda, Osmanlı hazinesi için altın işlemeli kumaşların eskiden beri Venedik tezgahlarında özel olarak dokutulduğunu, bu defa istenen 2 bin zira kumaşın da, bu iş için gönderilen Hazinedar Mustafa'ya teslim edilmesini istemekte idi. Ş.Turan, a.g.m., s.252.

⁸²³ Ş.Turan, a.g.m., s.254, 273.

kafileler halinde ticaret için geliyorlardı. XV ve XVI. yüzyıllarda Venedik ve Floransalı ipek tacirleri, Bursa'ya gelmekteydiler. Foça ve Gelibolu yoluyla Bursa'ya geldikleri için buralarda birer gümrük merkezi vardı⁸²⁴. Doğu Akdeniz'de Şam, Halep, İskenderiye, Kahire, Bağdat ve Hürmüz'e kadar yerleşmiş 4 bin Venedikli tüccar ailesi vardı. Venedikliler, bu tüccar ailelerinin ticaretine zarar vermemek için Portekizlilerin bütün karabiberi toptan Venedik'e satma teklifini reddetmişlerdir⁸²⁵.

Osmanlı Devleti feth ettiği yerlerde uygulanmakta olan kurallara ve daha önce kabul edilmiş anlaşmaları aynen kabul ederek mevcut ticaretin zarar görmemesi için azami dikkat gösterirdi. Suriye ve Mısır'ın fethi esnasında bu memleketlerin şehir ve limanlarında bulunan yabancı devlet tüccarlarına hiç dokunulmamış, serbestce ticaret yapmalarına müsaade edilmiştir. Osmanlıların Suriye'ye gelişini müteakip Venediklilere gösterilen itibar ve onların Doğu ticaretine bahşedilen imkanları Mısır sultanlarını aratmayacak derecede genişti. Venedikliler, Osmanlıların gelmesiyle ticaretlerinin sekteye uğrayacağı konusunda büyük bir tereddüt ve korku içerisine girmişlerdi. Osmanlıların bölgeye yerleşmesinden kısa bir müddet sonra bu tereddüt giderilmiştir. Önceki durumlarından daha iyi şartlarla ticaret yapmalarına müsaade edilmiştir. Yavuz Sultan Selim, Kıbrıs'a bir elçi göndererek karışıklıklar esnasında Kıbrıs'a kaçan Venedikli tüccarların tekrar geri dönmelerini istemiştir⁸²⁶.

Osmanlı Devleti'nin Yahudilere yaklaşımı genellikle olumluydu. İspanya'dan atılan yada kaçan Yahudilerin önemli bir bölümü 1492-96 arasında ve XVI.yüzyıl başlarında Osmanlı ülkesine sığınmıştır. Samuel Usque adlı bir Yahudi, dindaşlarına Türkiye'yi şöyle anlatıyordu: "Burada Yehuda dinine istediğiniz gibi ibadet edebileceğiniz özgürlük kapıları önümüzde ardına kadar açılmıştır"⁸²⁷. Göç 1517'den sonra Suriye, Filistin ve Mısır'a yoğun olmuştur. Değerli madenlerin işlenmesi, para değişimi ve ticaret geleneksel uğraşlarıydı. Akdeniz ticaretinde etkin bir konumda idiler. Osmanlı gümrük mukâta'aları büyük ölçüde Yahudilerin ellerinde idi. Bursa'da ipek ticaretini etkileyecek kadar bir güce sahiptiler⁸²⁸.

⁸²⁴F. Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.141.

⁸²⁵F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.377.

⁸²⁶Lütfi Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *İ.Ü.İ.F. İktisat ve İctimai Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi*, S.1, 1987, s.64.

⁸²⁷Andrea Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çeviren Ali Berktaş), İstanbul 1995, s.71.

⁸²⁸Bursa'da yahudi tüccarların etkinliğini gösteren bir kayıt şöyledir: " Bursa'da taife-i Yahuda'dan İsak veled-i Arslan ve Yusuf veled-i Yahta ve Yagop veled-i Yahya ve Yusuf veled-i Abraham ... nâm

Hindistan, İran ve Osmanlı ülkeleri arasında, Akdeniz ticaretinde Yahudilerinkine benzer bir rol oynayan Ermenilerin, bu dönemdeki başarısı herşeyden evvel bu memleketlerde yayılmış Ermeniler arasındaki yakın ilişki ve kredi olanaklarıyla ilgilidir⁸²⁹. XVI.yüzyılda yalnız Levant ile değil, bir taraftan Avrupa ile öte yandan İran ve Hindistan yönünde ticari etkinlikler artan Ermeni tüccarları, özellikle Yeni Culfalı tüccarları, bir asır sonra XVII.yüzyılda, ticaret tekeline tuttıkları ipeğin yanısıra, değerli taşlar, baharat, kumaş, boya, kürk gibi malların da dolaşımını sağladıkları anlaşılmaktadır⁸³⁰. Hint-İran-Osmanlı ticaretinde, Ermeniler kadar olmamakla beraber, Hintlilerin de etkin oldukları görülüyor. Osmanlı ülkelerinde Müslüman Hintlilerin iş yapmaları karşısında, İran'da büyük para işlerinde Hindular üstün durumda idiler.

İranlı tüccarların büyük çoğunluğu Bursa'ya gelmekteydi. Bursa kadı sicillerine göre, Bursa'ya gelen İranlıların ekserisi Tebriz ve Said Çukuru'ndan idi. Bursa'da 'Acem tüccarlarının indiği ve ipek mîzânının bulunduğu büyük han, 'Acem Han adını taşıyordu⁸³¹. Bursa yalnız bir ipek pazarı değil, aynı zamanda Batı Anadolu'nun pamuklu mamûlatının İstanbul, Rumeli ve Cenubî Rusya'ya, Ankara ve Kastamonu soflarının Batı tüccarları vasıtasıyla Avrupa'ya sevk eden en mühim bir antrepo vazifesini görmekte idi. XVI.yüzyılın ilk yarısına ait Floransa vesikaları, Floransa tüccarlarının, çok aranan Ankara soflarını Bursa pazarından temin ettiklerini göstermektedir⁸³².

Fransızlara verilen ilk ticari imtiyaz, daha önce Memlûklular tarafından Mısır için verilen imtiyazın 20 Eylül 1528 tarihinde yenilenmesidir. Siyasi ilişkilerin gelişmesine paralel olarak ticari ilişkiler de gelişmiş ve 1536 ahidnamesi imzalanmıştır. 1569'da imzalanan ahidname ile de Fransızlara, Venedikliler hariç bütün Batı

Yahudiler hazirûn olub Bursa'ya gelen meta-ı harfî kadımül-eyyamdan almak murad eden kimesneler cem olub mezbûr meta 'akd-ı vahidle nakid-i semene işira eyleyüb ... âdet-i kadîmemizin vech-i meşruh üzere cereyanını taleb ederiz ...975/1567". F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, B.N.151.

⁸²⁹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1995, s.270.

⁸³⁰ Serap Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri: XVIII.Yüzyılın II.Yarisında Osmanlı Hint Ticareti İle İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I" *Belleten*, c.LVI, S.215, Ankara 1993, s.37.

⁸³¹ H.İnalçık, "15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", s.198.

⁸³² H.İnalçık, a.g.m., s.199.

ülkelerinin gemilerinin Fransız bayrağı altında ticaret yapmalarına imkan verilmiştir⁸³³. Bu geniş imtiyazlara sahip Fransızlar, daha çok Trablus, Halep, Şam gibi Ortadoğu şehirleri ile ticaret yapmışlardır. 1575 tarihinde bölgeyi dolaşan Hollandalı gezgin Raufolff, bölgedeki Fransız ve İtalyan tüccarların yoğunluğundan bahsetmiştir. Gezgin, Şam ile Halep arasında fazla büyük olmayan Rasefe şehrinde, bir Fransız otelinde kalmıştır⁸³⁴. Küçük bir şehirde dahi bir Fransız oteline rastlanması, Fransız tüccarlarının bölgedeki yoğunluğu açısından bir fikir vermektedir.

İngiliz tüccarlardan Antony Jenkinson, ilk defa 1553 yılında, Osmanlı hükümetinden ticaret müsaadesi almıştır. Fakat İngilizler çeşitli sebeplerle bu izni kullanmamıştır. İngiliz tüccarlar, 1578 tarihinde III.Murat'tan, İngiliz kraliçesine hitaben yazılmış bir mektup almışlar ve mektubda İngiliz tüccarlarının Osmanlı ülkesinde serbestce ticaret yapabilecekleri ifadesi yer almıştır⁸³⁵. İngilizler, 11 Eylül 1581'de Turkey Company kurmuşlardır. Bu şirket, daha sonra Venedik ile ticaret yapan İngiliz şirketi ile 1592'de birleşerek Levant Company adını almış ve Osmanlı topraklarındaki ticaretini sürdürmüştür⁸³⁶. Osmanlı liman şehirleri ile ticaretlerini sürdüren İngiliz tüccarları, 1604'ten itibaren Ankara'ya kadar gelmişler ve buranın ünlü soflarını almaya başlamışlardır⁸³⁷.

Savaş dönemlerinde büyük sıkıntı çeken gruplardan biri de tüccarlardır. Savaş yapılan ülkenin tüccarı ise, genellikle tutuklanmakta ve mallarına el konulmakta idi. İran ile Osmanlı Devleti arasında sürekli savaşların olması, İranlı tüccarlara Osmanlı Devleti'nde daima şüphe ile bakılmasına sebep olmuştur. Kızılbaş propogandası yaptıkları için zaman zaman, Osmanlı ülkesine girmeleri yasaklanmıştır. Osmanlı ülkesinde yerleşen Kızılbaş tüccarların, sürgüne gönderildikleri zamanlar da olmuştur⁸³⁸. Kıbrıs'ın fethi esnasında Venedik'te bulunan Osmanlı tüccarları tutuklanmış ve mallarına el konulmuştur. Aynı şekilde Osmanlı topraklarındaki Venedikli tüccarların mallarına el konulmuş ve tutuklanmışlardır. Savaşın bitiminden

⁸³³Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri*, c.I, İstanbul 1974, s.38.

⁸³⁴N.Bayatlı, a.g.m., s.8.

⁸³⁵M. Kütükoğlu, a.g.e., c.I, s.13

⁸³⁶Alfred C.Wood, *A History Levant Company*, London 1935, s.20.

⁸³⁷Özer Ergenç, *XVI.yüzyılda Ankara ve Konya*, Ankara 1995, s. 116.

⁸³⁸F. Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.98.

sonra iki taraf arasında görüşmeler yapılmış ve karşılıklı olarak tüccarların serbest bırakılması için anlaşma sağlanmıştır⁸³⁹.

Osmanlıların hassa tüccarı dediği, sarayın ve hükümdarın özel ihtiyaçlarını karşılamak üzere dış ülkelere gönderilen tüccarlardan ve bu ülkelerden aynı amaçla gelen tüccarlar ile elçilerden gümrük alınmadığı veya özel kolaylıkların sağlandığı anlaşılmaktadır. 1567 yılında Bursa kadısına gönderilen bir emirde “ Leh Kralının südde-i saadetimde olan elçisi dergahı mu'allama arz-ı hal edüb kral-ı mezbûre bazı esbab alınmak için dört bin flori ile Yanko Ermeni nâm zımmî Bursa'ya gönderilüb aldūğu metadan gümrük alınmamak babında hükm-i şerîf taleb ettiği ecilden buyurdum ki: Anın gibi kral-ı mezkûr tarafından esbab almağa varan âdeminin dört bin florilik satun aldığı metadan gümrük taleb etmeyesiz...⁸⁴⁰” denilmektedir. İran şahları da sürekli Anadolu'ya ham ipek göndererek, buradan kumaşlar ve sair ihtiyaç mallarını temin ederlerken onlara çeşitli kolaylıklar sağlanmaktaydı⁸⁴¹. Bağdat Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de Taşkent hakiminin elçisinden Basra'da gümrük alındığı belirtilerek, elçinin hac'dan dönüşünde alınan gümrük paralarının iade edilmesi istenmektedir⁸⁴².

⁸³⁹ Mühimme 14, s.44, H.N.54.

⁸⁴⁰ Bursa Şer'îye Sicili A/110, s.186, 15 Zilkade 975/11 Mayıs 1568

⁸⁴¹ F.Dalsar, Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekecilik .,s.138.

⁸⁴² Mühimme 16, s.172, H.N.358. 20 Safer 980/1 Temmuz 1572.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

FİZİKİ MEKANLAR ve ALTYAPI HİZMETLERİ

1. Ticaret Yolları

XVI.yüzyıl başlarında Yavuz Sultan Selim'in önce İran, arkasından Suriye ve Mısır Seferleriyle Osmanlı sınırları yaklaşık iki misli genişlemiş ve Doğu'dan Batı'ya uzanan dünyanın en önemli ticaret yolları Osmanlı sınırlarına dahil olmuştu. Osmanlıların bu fetih hareketlerinden kısa bir süre önce, Portekizliler Ümit Burnu yoluyla Hindistan'a ulaşmışlar ve Doğu-Batı ticaretinin yönünü değiştirmişlerdi. Portekizliler çok enerjik davranarak Hindistan ile olan ticarete tamamen hakim olmak için Basra ve Kızıldeniz üzerinden giden yolları kuvvet zoru ile ticarete kapatmışlardı. Osmanlılar, hakim oldukları bu ticaret yollarındaki Portekiz engellerini kaldırmak için arka arkaya deniz seferleri yapmak zorunda kalmışlardır. Kızıldeniz ve Basra Körfezi yolları ile yapılan ticaretin eski seyrine ulaşması, ancak yüzyılın ortalarında gerçekleşmiştir.

Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticaret yollarını tek tek ele alarak değerlendirmeye çalışacağız. Ticaret yollarını, kervan yolları, hac yolları, deniz ve nehir yolları olmak üzere üç ana başlık halinde inceleyeceğiz.

1.1. Kervan Yolları

Batı Akdeniz'de büyük kentler, evrensel yol olan deniz kenarlarında kurulmalarına karşılık, ulaşımın karayollarıyla ve daha düşük verimlilikte sağlandığı iç kısımlarda seyrekleştikleri görülmektedir. Akdeniz'in Güneyi ve Doğusunda ise bunun tam tersi görülmektedir. Büyük şehirler, çok güçlü kara yolları güzergahları üzerinde, kara içlerinde oluşmuşlardır⁸⁴³. Bu durum, Akdeniz'in Doğu'su ile Batı'sı arasındaki ticari yolların farklılığını ve Doğu'daki kara yollarının önemini göstermektedir.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki topraklarında kara yolu ile yapılan ticarete kervanların yanında, arabaların da kullanılmasına karşılık, Doğu ticareti güzergahı bölgelerinde ticaret tamamıyla kervanlarla yapılmaktaydı. Bu bölgede arabalara ait

⁸⁴³ F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, 210.

kayıtlar yok denecek kadar azdır. Bu yüzden Doğu ticareti güzergahındaki kara yollarına, kervan yolları adını verdik.

Osmanlı klasik sisteminde yollar, İstanbul'u merkez almak üzere, Anadolu ve Rumeli'de üçlü bir sisteme göre tasnif edilmiştir. İstanbul'dan yönünü Anadolu'ya dönen bir şahsın, gideceği yol istikametine göre yollar, üçlü sisteme göre, sağ kol, sol kol ve orta kol olarak adlandırılıyordu. Sol kol, Üsküdar, Gebze, Bolu, Tosya, Merzifon, Tercan, Erzurum istikametinde gitmekteydi. Orta kol, Amasya civarında sol koldan ayrılarak Sivas, Malatya, Harput üzerinden Diyarbakır, Musul yoluyla Bağdat'a kadar ulaşmaktaydı. Sağ kol ise yine Üsküdar'dan başlamakta ve diğer kollardan İzmit'te ayrılarak Eskişehir, Konya, Ulukışla, üzerinden Payas'a ulaşmaktaydı⁸⁴⁴. Bu yollar genel olarak ulaklar ve askeri birliklerin yolları olmakla birlikte, bazı küçük değişikliklerle ana ticaret yollarını da oluşturmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile bağlantılı başlıca kervan yollarını ana hatları ile şöyle gösterebiliriz.

1.1.1.Osmanlı-İran Kervan Yolları

Osmanlı-İran ticaretinde temel ticaret maddesi olarak ipeğin taşındığı başlıca iki ana yol güzergahı bulunmaktadır. Bunlardan birisi Kuzeyde, Erzurum, Erzincan, Sivas, Tokat istikametinden Bursa ve İstanbul'a ulaşan kervan yoludur. Diğeri Güneyde, Van, Diyarbakır güzergahında bulunan ve Diyarbakır'da ikiye ayrılarak, bir kol Halep'e, diğeri Harput, Malatya, Sivas üzerinden Bursa ve İstanbul istikametinde uzanan yollardır.

Osmanlılar, ilk dönemlerinden itibaren ipek yolu ile yakından ilgilenmişler ve daha I.Murat zamanında, Çorum'dan Osmancık istikametinde ilerlemişlerdir. Yıldırım Bayezid devrinde Sivas, Tokat, Niksar, Şarki Karahisar, Kayseri, Kırşehir ve Aksaray, yani Orta Anadolu'nun Doğu kısmı Erzincan'a kadar ipek yolu üzerindeki önemli

⁸⁴⁴ Yusuf Halaçoğlu, XVIII.Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi, Ankara 1988, s.96.

yerleri ele geçirmişlerdir⁸⁴⁵. Amasya, Osmanlı şehzadeleri için önemli bir merkez olmuştur. Bu durum ipek yolunun buradan geçmesi ile yakından ilgilidir.

Bütün Anadolu Osmanlı topraklarına katılınca, Doğu ile Batı arasındaki ticaret için büyük mikyasta bir kervan yolu açıldı⁸⁴⁶. Üsküdar, Düzce, Bolu, Tosya, Amasya, Tokat ve Sivas'a uzanan yol, Kuzey kervan yolunu oluşturur. Amasya, Tokat, Sivas, Kuzeydoğu Anadolu yol şebekesinin bel kemiğidir. Amasya, Tokat, Sivas gibi üç büyük şehir Kuzeydoğu'ya doğru Erzincan ve Erzurum istikametine, Güneybatı istikametinde Ankara tarafına ve Güneydoğu istikametinde Malatya, Diyarbakır yönünde yollara ayrılır⁸⁴⁷. Özellikle XVII.yüzyılda kervan yolları için ehemmiyetli bir merkez olan Tokat'dan, Erzincan ve Erzurum'a doğru bir yol ayrılır. Bu yolun ikinci bir kolu da Osmancık'tan Merzifon ve Niksar üzerinden Erzincan ve Erzurum'a varır⁸⁴⁸. Niksar, Tokat, Sivas hattının Doğusunda kalan yerler, çok dağlık ve sarp yerler olmasına rağmen, birçok yolları ihtiva eder. Güneyde, Sivas-Erzincan-Erzurum askeri yolu, Kuzey'de I.Selim'in Niksar, Karahisar, Bayburt, Erzurum sefer yolunu ihtiva eden saha, bir çok karışık kervan yollarıyla dolu bir yerdir. Bunlardan hiçbiri Bolu, Amasya, Tokat, Sivas arasındaki kervan yolu derecesinde tam bir kervan yolu ehemmiyetini almamıştır. Buralar o kadar dağlık ve yola elverişsizdir ki, her istikamette dolambaçlı yollar, yıldız şeklinde bir şebeke meydana getirir⁸⁴⁹.

Bursa'dan Doğu'ya giden yollar ise Eskişehir civarından Porsuk Çayın'dan geçerek daha ilerde Ankara ve Amasya üzerinden Tokat⁸⁵⁰ veya Sivas'a ulaşıyordu. Buradan Diyarbakır veya Erzincan-Erzurum istikametine gidilmekteydi. Tavernier'e göre hem Üsküdar, hem Bursa'dan bu yol ile Doğu'ya muntazam surette kervanlar hareket etmekteydi⁸⁵¹. Seydi Ali Reis, Diyarbakır, Ergani, Harput, Malatya, Sivas,

⁸⁴⁵ M.Halil Yınanç, "Bayezid I", İ.A., c.2, İstanbul 1993, s.378.

⁸⁴⁶ Kervanlar, daha önce askeri yoldan gidiyor olmalı.

⁸⁴⁷ Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yolları*, (Tercüme Hamit Sami Selen, TürkTarih Kurumu Kütüphanesi, Tercüme Eserler No 131), c.II, Leipzig 1924, s. 123,145.

⁸⁴⁸ F.Taeschner, a.g.e., c.I, s.33.

⁸⁴⁹ F.Taeschner, a.g.e., c.II, s.6.

⁸⁵⁰ Bu şehirlerden Tokat'ın yeri daha önemliydi. Trabzon'dan gelen ipekler Tokat'da toplanırdı. Trabzon yolu Ermenistan, Azarbecyan ve Hazar boylarından gelen ipeklerin takip ettiği yoldu. Bu yolu bilhassa Ermeniler kullanırdı. Erzincan, Anadolu'nun Doğusundan, Tebriz'den gelen ipeklerin, Tokat, Kuzeydoğu'dan gelen ipeklerin toplandığı yerdı. Erzincan ve Tokat ipek mizânları, Bursa mizânına bağlıydı. F.Dalsar, a.g.e., s.128.

⁸⁵¹ F.Taeschner, a.g.e, c.I, s.126

Ankara, Beypazarı, Bolu, Mudurnu, Göynük, Taraklı-yenice, Sapanca yolu ile İznikmid ve Üsküdar üzerinden İstanbul'a ulaşmıştır⁸⁵².

İran tarafından Osmanlı topraklarına gelen ve ipek yüklü kervanların yoğun olarak geçtiği güzergahlardan birisi de Van üzerinden geçen, Van, Bitlis, Diyarbakır kervan yoludur⁸⁵³. Van'dan Diyarbakır'a ulaşan bu yolun bir kolu Malatya-Sivas üzerinden, yukarıda bahsettiğimiz Bursa ve İstanbul'a ulaşan kervan yoluna bağlanırken diğer bir kol, ipek ticaretinin önemli bir merkezi olan Halep'e yönelirdi.

İran'dan Diyarbakır'a gelen diğer bir yol güzergahı da, Erbil-İmadiye-Cizre-Diyarbakır yoludur⁸⁵⁴. Hollandalı seyyah Dr.Leonhart Raufolff, Bağdat'tan dönerken Erbil'den Diyarbakır'a giden büyük bir kervanla karşılaşmış ve bir müddet onlarla beraber seyahat etmiştir. Kendisi beraberindeki küçük bir tüccar grubu ile Musul-Nusaybin üzerinden Halep'e yönelirken, büyük kervanın Diyarbakır üzerinden Halep'e gideceğini belirtmektedir⁸⁵⁵. Bu durum, İran'dan gelen malların gümrüğünün Diyarbakır'da alınması ve mecburi istikamet olması ile ilgili olsa gerekir⁸⁵⁶.

Osmanlı yönetimi, alacağı gümrük vergisinden dolayı kervanların izleyecekleri güzergahları sıkı sıkıya belirlemişti. Kervanların belirlenen güzergahlardaki gümrük merkezlerine uğrayarak burada gümrüklerini ödemeleri gerekirdi. Van üzerinden gelen kervanlar yüklerini hiçbir yerde açmayarak, doğruca Diyarbakır'a gelerek burada gümrüklerini ödemeleri gerekirdi⁸⁵⁷. Diyarbakır'da satılmayan ipekler için burada transit geçiş resmî olan bac-ı ubûr alınır ve ipekler satılmak üzere kervanlarla Halep veya Bursa istikametine götürülürdü. Kervanların Diyarbakır'a uğrayıp bac-ı ubûr vergisini ödeyip-ödemedikleri kontrol edilirdi. Harput'da, Diyarbakır'a uğrayıp gümrüklerini ödediklerine dair ellerinde belge bulunmayan ipek yüklü kervanların

⁸⁵² Seydi Ali Reis, *Mirâtü'l-Memâlik*, İstanbul 1313, s.96-97.

⁸⁵³ O.Kılıç, *XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s.288, 306.

⁸⁵⁴ O.Kılıç, *XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s.288, Ek III Ulaşım Haritası, s. 441.

⁸⁵⁵ *Rihlet-ül Maşrik İlel-Irak ve Suriye ve Lübnan ve Filistin*, Tercüme ve Ta'lik Selim Taha El-Tikriti, Bağdat 1978, s.201.

⁸⁵⁶ 28 Nisan 1566 tarihli bir hükümden anlaşıldığına göre, bir kısım İranlı tüccar, Diyârbakır'a uğramadan Habur nehri üzerinden geçerek doğruca Halep'e gitmişlerdir. Mallarını bu şehir yakınlarında bir yerde satmışlar ve böylece Amid hazinesini zarara uğratmışlardır. Nejat Göyünç, "XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", *Türk İktisat Tarihi Semineri*(Hacettepe Üniversitesi Metinler, Tartışmalar 8-10 Haziran 1973), Ankara 1975, s.87.

⁸⁵⁷ Bu uygulama 1637 kadar devam etmiştir. Bu tarihten itibaren kervanlar gümrüklerini Van Gümrüğüne ödemeye başlamışlardır. O.Kılıç, *XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, s.288.

yakalanması emredilmiştir⁸⁵⁸. Diyarbakır üzerinden gelen ipek kervanlarından Anadolu istikametine gidenlerin, doğruca Bursa'ya giderek ipek mîzânına uğrayıp, burada gümrüklerini ödemeleri gerekirdi. Bu yol güzergahında, Bursa'ya uğramadan doğruca Ege kıyılarına giderek ipeklerini Venedik tüccarlarına satanlar, yakalandıklarında iki kat ceza ödemek zorunda kalırlardı. Aynı şekilde Erzincan istikametinden gelen ipek kervanları da Bursa veya İstanbul'a uğramaları gerekirdi. Bu güzergahların dışına çıkıp, gümrük ödemeyen ipek kervanlarından da iki kat vergi alınır⁸⁵⁹.

Osmanlı-İran ticaret güzergahlarından birisi de Trabzon-Erzurum-İran ve Trabzon-Erzurum-Van-İran kervan yollarıdır⁸⁶⁰. Osmanlı döneminde ipek ticaretinin en önemli merkezinin Bursa olmasından dolayı, bu yol Osmanlı döneminde eski önemini kaybetmiştir. İstanbul-Trabzon deniz yolu daha çok, Osmanlı-İran savaşları ve sair zamanlarda askeri teçizat nakliyesinde kullanılmıştır.

1.1.2. Basra-Halep Kervan Yolları

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticareti Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden yapılıyordu. 1535 İrakeyn seferi ile Bağdat'ın fethedilmesinden sonra, Basra'nın da Osmanlı hakimiyetine girmesiyle Basra-Halep kervan yolu güzergahı tamamıyla Osmanlı kontrolüne girmiştir. Hint Limanlarından Basra'ya ve daha yukarıda Bağdat'a gelen gemilerin getirdiği baharat, dokumalar ve sair diğer mallar buradan kervanlarla Kuzeye doğru götürülürdü. Musul üzerinden Halep ve Diyarbakır istikametine yollar ayrılırdı. Bu bölgede Hindistan ile olan ticarete kullanılan Fırat ve Dicle nehir yolları da bulunmaktadır. Bu nehirler üzerinden yapılan ulaşımı, ayrı bir başlık altında, daha ileride inceleyeceğiz.

Basra'dan Halep'e ulaşmak için her dönemde birden fazla yol kullanılmıştır. Dönemin şartlarına göre bunlardan biri tercih edilebiliyordu. Kervanların izlediği yollardan birisi, Basra'dan Fırat'ın Batı yönünü alarak El-Kuseyr-Kerbela- Kubaysa(Hit

⁸⁵⁸ M.A. Ünal, XVI. Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.153.

⁸⁵⁹ Bu konuda geniş bilgi için Gümrüklerin Tahsili kısmına bakınız.

⁸⁶⁰ O.Kılıç, XVI ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.288.

yakınında) Kusur-al-ihvan- üzerinden Halep'e varırdı⁸⁶¹. Basra'dan Halep'e giden diğer bir yol, çöl ortasından giden kestirme yoldur. Bu yol diğerlerine göre taşıma masrafları açısından ucuzdur. Vergi ödenecek merkez de yoktur. Ancak çölde Arapların saldırısından çekinildiğinden, fazla emin değildir. Gümrük ödeme pahasına, malların Bağdat üzerinden gönderilmesi daha rahattı⁸⁶². 1623'de Bağdat'ın İranlıların eline düşmesinden sonra, Basra Paşa'sı İranlılara direndi ve çöl üzerinden doğrudan doğruya Basra-Halep kervan yolunu kullanmaya başladı⁸⁶³. 1583'de John Eldered ve 9-10 kişilik İngiliz tüccarı Trablusşam, Halep, Bir(Birecik), Bağdat, Basra ve Hürmüz yolu ile Hindistan'a gitmiştir. Bu İngiliz tüccar kafilesinden Ralph Fitch, Hindistan dönüşünde, Bağdat-Musul-Mardin-Urfa-Birecik yolu ile Halep'e gelmiştir⁸⁶⁴.

Hollandalı seyyah Dr.Leonhart Raufolff, Trablusşam'dan başlayan gezisine, tüccarlar eşliğinde Halep'den Birecik'e gelmiş ve buradan nehir yoluyla Bağdat'a ulaşmıştır. Dönüşte yine tüccarlarla beraber, fakat kara yolundan gelmiştir. 16 Aralık 1574'de Bağdat'tan hareket eden seyyah, Dicle nehrinin kıyısından hareketle Dakuk (Kerkük)-Gorgus(Büyük Zap Suyu)-Erbil-Musul-Nusaybin-Harran-Urfa-Birecik-Antep yolundan 10 Şubat 1575 tarihinde, 55 günlük bir yolculuktan sonra Halep'e geri dönmüştür⁸⁶⁵.

Halep, İran ve Basra'dan gelen yolların kavşağında, bu ülkelerin baharat, ipek ve sair mallarının, Avrupa malları ve gümüşü ile buluştuğu önemli bir kavşakta yer almaktaydı. İran'dan gelen ipek kervanları yollarını, önemli bir dokuma sanayi merkezi olan Şam'a kadar da uzatırlardı. Doğu'dan gelen kervanlar, Halep'te Lübnan engebelerine karşı durmakta ve yüklerini at, katır veya eşek kervanlarına devretmektedirler⁸⁶⁶. Halep'in ihracat limanı Trablusşam'dır. Halep'e gelen Doğu malları bu limandan Avrupa ülkelerine gitmektedir. Aynı şekilde Avrupa'dan gelen

⁸⁶¹ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.268. Abdel Nour da, Halep'ten Irak'a geçmek için biri Birecik'ten geçen Kuzey yolu, diğeri çölün ortasından geçerek direkt Bağdat'a ulaşan olmak üzere başlıca iki güzergah olduğunu, bunlardan birincisinin XVI.yüzyılda daha çok kullanıldığını, ikincisinin ise bölgedeki karışıklardan dolayı daha çok XVII.yüzyılda tercih edildiğini belirtmektedir. S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri", s.44.

⁸⁶²S.Yılmaz, a.g.m.,s. 43.

⁸⁶³ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.268.

⁸⁶⁴ Zaki Saleh, *Mesopotamya (Irak) 1600-1914*, Baghdad 1957, s.27-28.

⁸⁶⁵ Rihlet-ül Maşrik İle-Irak ve Suriye ve Lübnan ve Filistin, Tercüme ve Ta'lik Selim Taha El-Tikriti, Bağdat 1978, s.192-220.

⁸⁶⁶ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.210.

mallarda Trablusşam limanından Halep'e gelmektedir. 1590'lardan itibaren, Trablusşam limanının yerini daha Kuzeydeki İskenderun almaya başlamıştır. 1590'da Hürmüz-Basra üzerinden kara yolu ile İskenderun'a gelmiş olan Frey Augustinha d'Azvedo, 6.000 develik bir kervanın hazinelerle yolda ilerlediğini ve gözünün önünde İskenderun limanından Venedik'e yönelik 5 büyük teknenin yola çıktığını belirtmiştir⁸⁶⁷. İskenderun-Halep arası, Trablusşam'a göre daha yakındır. Fakat İskenderun limanında mal stokları için depoların bulunmaması, Avrupa ülkeleri ile yapılan ticarete sıkıntı yaratmaktadır.

Hürmüz ve Hindistan'dan gelen gemiler, eşyalarını Basra'ya çıkarır veya transit olarak Bağdat'a götürürlerdi⁸⁶⁸. Basra, sadece Osmanlı Devleti için değil, civar bölgelere, Cezair, Huvayza ve İran (Dizful, Şuştar) içinde Hint mallarının dağıtım merkezi rolünü oynamakta idi. Basra'nın bölge ile yoğun ticari ilişkilerine gümrükler kısmında değinmiştik. Bu yüzden Basra'ya sadece Hint malları değil, İran malları da gelirdi. Basra-Halep hattındaki yollarda İran malları da taşınırdı. 1618'de Bağdat yolu ile Halep'e bin yük ipek gelmiştir⁸⁶⁹.

Basra-Halep güzergahı, Birecik veya Musul üzerinden Diyarbakır ile de bağlantılıdır. Bölgenin en önemli ticaret güzergahlarından birisi Diyarbakır-Mardin-Musul kervan yoludur⁸⁷⁰. Bu şekilde Diyarbakır-Bağdat-Basra güzergahı, buradan Harput-Malatya-Sivas yolu ile Kuzeydeki kervan yoluna bağlanır ve Basra-İstanbul bağlantısı sağlanırdı. IV.Murat, Bağdat seferine çıktığında, ordu bütün ağırlığı ile İstanbul-İznik-Eskişehir-Konya-Adana-Antakya-Halep güzergahındaki diogonal caddeden gelmiştir. Halep'ten Urfa-Diyarbakır-Mardin-Musul yolu ile Bağdat'a ulaşmıştır. Sefer dönüşünde ise, Padişah ordunun bir kısmını Sadrazamla göndermiştir. Bağdat seferi dönüşünde, Sadrazam ve Padişah bazı güzergahlarda ayrı ayrı yollardan dönmelerine rağmen, kervan yollarını takip ederek İstanbul'a dönmüşlerdir. IV.Murat, Bağdat'dan Dicle nehrinin Batısını takip ederek, Musul-Mardin-Diyarbakır-Malatya-Sivas-Tokat-Ankara-Beypazarı-Taraklı-Üsküdar yoluyla İstanbul'a dönmüştür.

⁸⁶⁷ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I,s.380.

⁸⁶⁸ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", s. 277-78.

⁸⁶⁹ H.İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s.170.

⁸⁷⁰ N.Göyünç, "XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", s.86.

Sadrazam ise Dicle'nin Doğusundan Kerkük-Musul-Mardin-Diyarbakır-Malatya-Sivas-Tokat-Amasya-Tosya-Gerede-Geyve-Üsküdar yoluyla İstanbul'a dönmüştür⁸⁷¹.

Görüldüğü gibi Basra-Halep ticaret güzergahında, birçok kervan yolu bulunmaktadır. Bunlar o dönemdeki şartlara ve gidiş-gelişe göre değişebilmektedir. Giderken başka bir güzergah, gelirken başka bir güzergah takip edilebilmektedir.

1.2. Hac Yolları ve Ticari Önemi

XVI.yüzyılın başlarından itibaren başlayan büyük fetih hareketleriyle Osmanlı Devleti, İslâm dünyasının büyük bir kısmına hakim olmuştur. Osmanlı hükümdarları halife ünvanı almalarıyla beraber, İslam dünyasının dini liderliği konumuna da yükselmişlerdir. Zengin Müslümanlar için farz bir ibadet olan hac, kutsal yerlerin Osmanlı sınırlarına dahil olması ve Müslümanların yaşadığı geniş bir coğrafyanın Osmanlı hakimiyetinde olması ile daha da kolaylaşmıştır. İlk dönemlerden itibaren kutsal yerlere büyük önem veren Osmanlı padişahları⁸⁷², bölgenin tamamen kendi kontrollerine geçmesinden sonra da ilgilerini artan bir şekilde sürdürmüşlerdir. Gerek bir dini vecibe olarak ve gerekse İslam dünyasındaki nüfuz ve üstünlüklerini göstermek için, bütün İslâm dünyasından hacıların toplandığı kutsal yerler, hac yolları, haccın organizasyonu Osmanlı padişahlarının büyük ilgisine mazhar olmuştur. Batı ve Orta Afrika'dan gelen hacı adayları, Mısır'da; Balkanlar, Anadolu ve Yakın Doğu'dan gelen hacı adayları Suriye'de toplanarak Hicaz'a doğru yönelmektedirler. Sayıları onbinleri bulan hacı adayları, geldikleri bölgeden getirdikleri malları, geçtikleri yollarda ve Hicaz'da alıp-satarak büyük bir ticari faaliyetin de ortaya çıkmasına sebep oluyorlardı. Mısır ve Suriye'den başlayan hac yolları, hatta İstanbul ve Bursa'dan başlayan ve Suriye'ye kadar ulaşan kara yolu, hac'cın sebep olduğu ticari trafik yanında sair zamanlarda da ticaret yolu olarak kullanılırdı.

⁸⁷¹ Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Murat'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", **Belgeler**, c.II, S.3-4, s.4-12.

⁸⁷² Osmanlı hükümdarları içinde Mekke ve Medine'ye ilk defa sürre(para kesesi) gönderen Yıldırım Bayezid ve oğlu Çelebi Sultan Mehmet'tir. II.Murat, her yıl 3.500 flori göndermiştir. Osmanlı padişahlarının surreleri giderek artmıştır. 1517'de Mısır'ın fethinden sonra Yavuz'un Hicaz'a gönderip dağıttığı miktar ikiyüzbin duka altını bulmuştur. İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerrerme Emirleri*, Ankara 1984, s.13-14.

Osmanlı-Hindistan ticaretinin en önemli güzergahında bulunan hac yolları, devletin hacıların güvenliği ve iaşesi için aldığı çeşitli tedbirler ve verdiği önemle diğer ticaret yollarından farklı bir konum arz etmektedir. İstanbul'dan başlayıp Mekke'ye ve oradan Cidde'ye kadar uzanan Osmanlı-Hint ticaret yolunu, aynı zamanda hac yolu olmasının da etkilerini göz önüne alarak incelemeye çalışacağız.

XVI.yüzyılda sefer, hac ve ticaret yolu olarak kullanılan ve Anadolu'yu çaprazlamasına keserek İstanbul ve Bursa'yı Suriye'ye bağlayan yol, Romalılar döneminden beri kullanılmaktaydı ve büyük bir öneme sahipti. Ulaşım bakımından yüzyıllardır kullanılmasından dolayı diğer yollara göre daha düzgün olduğu için, bilhassa padişahın da katıldığı ve ordunun büyük ağırlıklara sahip olduğu seferlerde bu yol kullanılırdı. Doğu'ya yapılan seferlerde dahi, İstanbul'dan yola çıkan ordu, Konya'yı geçtikten sonra Ereğli civarında, yukarıda bahsedilen ana caddeden ayrılarak Niğde-Kayseri-Sivas üzerinden Erzurum'a ve daha Doğuya gidiyordu. Kuzey Anadolu'dan geçen daha önce bahsettiğimiz kervan yolları yerine, uçları İzmit ile Sivas, ayrılma noktası Ereğli olan ve doğru bir açı meydana getiren yol seferlerde kullanılıyordu⁸⁷³. IV.Murat, Bağdat seferine giderken bu ana caddeden gitmiş, fakat dönüşte daha kestirme olan Kuzeydeki kervan yolunu kullanmıştır.

İstanbul fethedilmeden önce, Bursa Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezi idi. Bursa'nın Mısır ve Arab ülkeleri ile ticareti, Bursa'dan Antalya'ya kadar ulaşan kervan yolu ve buradan deniz yolu ile gemilerle yapılıyordu. İstanbul'un fethinden sonra, ticaret yollarının direkt İstanbul'a yönlendirme politikası ve Rodos ve Kıbrıs'ın fethinden sonra deniz yollarındaki korsanların temizlenerek güvenli hale gelmesiyle, Mısır ve Suriye sahillerinden İstanbul'a seferler yapılmaya başlamıştır. Bu yüzden XVI. yüzyıl ortalarından itibaren Bursa-Antalya kara yolu ve Antalya limanı eski önemini kaybetmiştir. Antalya limanından Trablusşam ve İskenderiye limanlarına kereste, ağaç, demir, zift gibi hacimli eşyalar yanında, kumaş ve Ankara sofları gönderiliyordu⁸⁷⁴.

Bu yolun dışında Bursa'yı Suriye'ye ve buradan Hicaz'a bağlayan ve aynı zamanda hac yolu olan, diğer bir yol vardı. Bu yolda kervanlar daha çok, yükte hafif ve

⁸⁷³ F.Taeschner, a.g.e., c.I, s. 115.

⁸⁷⁴ H. İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.207.

kıymetli olan malları taşıyordu. Bursa-Hicaz yolunda sadece Türk ve Arap ülkeleri tüccarları değil, Mekke-Cidde yoluyla gelen Hint tüccarları da görülüyor ve Hint mallarını taşıyorlardı⁸⁷⁵. 1432'de bir Osmanlı hac-ticaret kervanı ile Şam'dan Bursa'ya gelmiş olan Bertrandon de la Broquiere, bu yol hakkında önemli bilgiler vermiştir. Broquiere, Şam-Halep-Adana-Konya-Akşehir-Karahisar(Afyon)-Kütahya yolu ile 50 günde Şam'dan Bursa'ya gelmiştir⁸⁷⁶. Seyyah, Akşehir'de 25 kadar Arap tüccara rast gelmişti. Şam'dan Bursa'ya gelen 3.000 develik kervan, bir hac kervanıdır ve Hicaz'dan gelmektedir. Bu kervan, aynı zamanda bir ticaret kervanı görevini de görmektedir. Bursa'ya getirilen Hint malları kumaş ve baharat, buradan Karadeniz ve Tuna limanlarından Kuzey memleketlerine (Eflak, Boğdan, Lwow yoluyla Lehistan'a, Kefe'den Rusya'ya) da sevk edilmekte idi. Kefe ve Akkerman gümrük defterlerinde bu konuda bilgiler bulunmaktadır⁸⁷⁷. Mekke'den Bursa'ya getirilen baharatı, İtalyan tüccarları da ülkelerine götürmek için beklemekteydi.

İstanbul'dan başlayıp Anadolu'yu çaprazlama kateden ve Halep'e kadar ulaşan ve Romalılar döneminden beri kullanılmakta olan diagonal cadde, sefer, hac ve ticaret yolu olarak kullanılmaktaydı. Bu yolda çok kısa bazı güzergah değişiklikleri görülmekteydi. Konya civarında, sefer yolu ile hacıların takip ettikleri yol farklılık göstermekteydi. Hacılar, Ereğli gölünün Kuzey kısmından geçerken, sefer yolu bu gölün Güneyinden takip etmekteydi. Çiftahan'dan Çakıta, 3-4 gün süren kış yolu ile 2 gün süren bir yaz yolu bulunmaktaydı⁸⁷⁸.

İstanbul'dan başlayıp Halep, Şam yolu ile Arabistan'a bağlanan hac ve ticaret güzergahı ile Anadolu'nun çeşitli yerlerinden gelen yollar Halep'te birleşerek bir yol ağı oluştururdu. Anadolu'nun Doğusu ve Kuzeyini, Tokat, Sivas, Malatya, Adıyaman, Antep'den Halep'e bağlayan yol, hac güzergahından Arabistan'a ulaşırdı⁸⁷⁹. Yine Sivas, Elbistan, Maraş, Antep, Kilis üzerinden ve Sivas, Kayseri üzerinden gelen yollar Halep'e uzanırdı⁸⁸⁰.

⁸⁷⁵ Geniş bilgi için Tüccarlar kısmına bakınız.

⁸⁷⁶ Bertrandon De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati, s.147,194, 200.

⁸⁷⁷ H.İnalçık, a.g.m. , s.205.

⁸⁷⁸ F.Taeschner, a.g.e., c.I, s.76

⁸⁷⁹ Nazif Öztürk, "Selçuklu-Osmanlı Dönemi Ulaşım Sisteminde ve Ticaretinde Tokat'ın Yeri", *Türk Tarihinde ve Kültüründe Tokat Sempozyumu(1986)*, Ankara 1987,(71-80),s.71.

⁸⁸⁰ F.Taeschner, a.g.e., c.II, s.23,32. Sof üretiminin merkezi olan Ankara, Kayseri üzerinden giden yol ile Halep'e bağlanıyordu. Şer'iyeye sicillerinde, bir çok Ankaralı'nın ticaret için Halep'e giderek orada uzun

1432'de Fransız seyyahın Şam-Bursa arasında yolculuk yaptığı hac-ticaret kervanının başında, II.Murat tarafından atanmış Bursalı bir hoca (tüccar) bulunuyordu⁸⁸¹. Hoca tabiri, o dönemde büyük yatırımcı, tüccar, patron manalarında kullanılıyordu. Hac kafilesinin başına, Bursalı büyük bir tüccarın getirilmesi, hac-ticaret ilişkilerinin birbirleriyle ne kadar bağlantılı olduğunu göstermektedir. Hac yolculuğu sırasında, hacı adaylarına mali yönden uyacakları kurallar hatırlatılmaktaydı. Hacı, tüccar ve yolcuların fazla para nakletmemeleri, gümrükten para kaçırmamaları ve bu hususta verilen emirlere uymaları istenmekteydi⁸⁸². Hac kervanında, Mekke ve Medine'ye götürülen surrenin yanında muhafızlar yer alırdı. Değerli mallar taşıyan tüccarlar, surrenin yakınında yolculuk ederlerken, sıradan hacı adayları genellikle kervanın sonunda yer alırlardı⁸⁸³.

Hindistan-Arabistan ticaretinde de hacılar önemli bir rol oynamaktaydı. Hintli sultanların gemileri ticaret mallarının yanısıra hacıları da taşırdı. Moğol hükümdarlarına ait gemiler açıkça hacı gemileri olarak tanımlanıyordu. Hacıların çoğunluğu, masraflarını satmayı umdukları ticaret mallarıyla finansa etmeyi düşünüyorlardı. Bu yüzden Hindistan'dan hacıları getiren gemiler, büyük miktarda ticaret malı da taşıyorlardı⁸⁸⁴. Hacılar beraberlerinde getirdikleri malları Cidde limanından Mekke pazarına getirirler ve burada canlı bir alışveriş yaşanır. Doğu ve Batıdan gelen mallar burada takas edilirdi. Hac'da ticaret, Mekke'nin içinde ve hacıların Arafat dönüşünde uğradıkları Mina panayırında gerçekleştirilirdi. Mina'da yapılan ticaret vergiden muafı ve Mekke'de ise vergi alındığına dair bir kayıt yoktur⁸⁸⁵. Vergi alınmaması buradaki ticaretin gelişmesine büyük katkı sağlıyor olmalıydı. Sadece Hintli hacıların geldiği Cidde limanında gümrük vergisi alınmıyordu. Diğer bölgelerden gelen hacılar ise, hac bölgesinde satın aldıkları Hint malları ve baharatın gümrüğünü Şam'da ödüyorlardı.

müddet kaldıklarına dair bilgiler bulunmaktadır. Bu dönemde, Ankara'yı Kayseri üzerinden Halep'e bağlayan yol oldukça işlek olmalıdır. Ö.Ergenç, *XVI.Yüzyılda Ankara ve Konya*, s.15.

⁸⁸¹ *Bertrandon De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati*, s.146.

⁸⁸² Münir Atalar, *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayun ve Surre Alayları*, Ankara 1991, s.147. Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, emre uymayan bazı hacı bâzîrgânların mahfel katarına alınmaması istenmekteydi. *Mühimme* 23, s.144, H.N.292, 8 Receb 981/3 Kasım 1573.

⁸⁸³ *Suraya Faroqhi, Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çeviren Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s.36.

⁸⁸⁴ S.Faroqhi, a.g.e., s.177.

⁸⁸⁵ S.Faroqhi, a.g.e., s.188.

Şam Eyaleti kanunnamesinde hacılardan alınacak gümrüklerle ilgili ayrı bir kanun hükmü bulunmaktaydı⁸⁸⁶.

Osmanlı Devleti'nde başlıca iki bölgede hac kervanları oluşturulur ve tayin edilen Emir-i Hac idaresinde Mekke ve Medine'ye seyahat edilirdi. Avrupa ve Doğu Asya'dan gelen hacılar, Şam'da toplanırlar ve buradan hareket edilirdi. Hacıların birçoğu İstanbul'dan hareket eden Surre Emni'nin kafilesine katılarak Şam'a ulaşırlardı. Yol boyunca Suriye'ye varıncaya kadar, hergün bu topluluk genişlerdi⁸⁸⁷. Hacı adayları, Hicaz bölgesinde ve yoldaki Arap kabilelere dağıtılacak surre hazinesinin güvenliğini sağlayan askeri birlikle beraber yolculuk yapmayı tercih ederlerdi.

“Hadımü'l-Haremeyn-i Şerifeyn” olarak padişahın sorumluluklarından biri de, Suriye ve Arabistan çöllerini aşarak yaptıkları uzun yolculuklarında hacıları korumaktı. Çöllerde sınırlı ölçüde Osmanlı nüfuzu bulunması dolayısıyla, bu hiç de kolay olmayan bir görevdi. Hacıların güvenliğini sağlamak, bölgede büyük askeri birlikler bulundurmakla mümkün olmuyordu. Gereken harcamlar bir yana, bölgede çok sayıda asker bulundurmak, suyun çok kıt bulunduğu çöl şartlarında büyük sıkıntılara yol açabilirdi. Hacılar ve bölgenin sürekli sakinleri olan Bedevilerin ve onların hayvanlarının su ihtiyacı zorlukla karşılanabiliyordu. Çoğunlukla, hac kervanının güvenliği hac güzergahı üzerinde yaşayan Bedevilere verilen resmî ödeneklerle (surre) sağlanıyordu. Osmanlı hükümet çevrelerinde, bu ödemeler Bedevilerin kervana getirdiği yiyecek ve suyun bir karşılığı olarak yorumlanıyordu⁸⁸⁸. Ancak, söz konusu ödemelerin zamanında yapılmadığı yada Bedeviler tatmin edilmediği zamanlarda, Bedeviler hacı adaylarına saldırmak ve tahsisatlarını zorla almak hakkını kendilerde görüyorlardı. Bu nedenle surre yalnızca alınan hizmetlerin ücreti değil, kervanı bedevi saldırılarından korumanın bir yolu olarak da değerlendirilmektedir⁸⁸⁹. Surre gibi maddi yardımlarla halkı kendi yanına çekerek hac kervanlarının güvenliğini sağlamak yanında,

⁸⁸⁶ bk. İç Gümrükler.

⁸⁸⁷ M.Atalar, a.g.e., s.135

⁸⁸⁸ Şam Beylerbeyi ve Defterdarına gönderilen bir hükümde, Hayber Araplarının şeyhi olan Haccem'in Hüccac kafilesi ile beraber hareket edip, develerine yağ ve bal yükleyerek hacılara hizmet ettiği belirtilerek Mefarice Arabına verilen surrenin zevaidinden her sene yüz flori fazla verilmesi istenmektedir. Mühimme 30, s.325, H.N.756, 14 Rebiül-ahir 985/30 Haziran 1577. Şam Beylerbeyi'ne gönderilen diğer bir hükümde, Hacı kafilesinin ağır yüklerini muhafaza altında nakleden Mefarice Arabı Şeyhi Naim oğlu Selaye'nin, yine bu hizmete devam etmesi istenmektedir. Mühimme 28, s.17, H.N.36, 19 Cemaziyel-evvel 984//14 Ağustos 1576.

⁸⁸⁹ S.Faroqhi, Hacılar ve Sultanlar (1517-1638), s.58.

Osmanlı hükümeti hac kervanlarına yeniçeri bölükleri ve tımarlı sipahiler gibi askeri kuvvetleri de muhafız olarak görevlendiriyordu⁸⁹⁰.

Hac kervanlarına zaman zaman asiler saldırıyordu⁸⁹¹. Ancak genellikle alınan önlemlerle hacıların yol güzergahlarında ciddi bir sorun yaşanmıyordu. 1670 ve 1757 tarihlerindeki olaylar çok kanlı olmalı ki, bu o dönemdeki kayıtlara da geçmiştir⁸⁹². Hükümetin hacılar için tertiplemediği hac kervanlarının güzergahında güvenlik sıkıntısı olmadığından, tüccarlar bu kervanlara iştirak ediyorlardı. Hac kervanlarındaki tüccarların en çok rağbet ettiği ticaret, baharat ticaretiydi. Bu yüzden kervandaki görevlilerden birisi de baharat emini idi. Kervandaki tüccarların vergi kaçırmaması için böyle bir yola başvurulduğu anlaşılıyor⁸⁹³. Bölgedeki şehirlerden sadece Şam'ın ayrı bir baharat mukâta'asına sahip olması da dikkati çekmektedir.

Basra ve Yemen taraflarından da hac için Mekke'ye kafileler geliyordu. Yemen tarafından hacılar gelmekte olup, bunlar hakkında fazla bilgi yoktur. Bir hükümden anladığımızı göre Mekke kadısı, bunlar hakkında bilgi vermiştir⁸⁹⁴. 1581 yılında Yemen'den hacca gidenlerin masrafı için 1.200 florinin yetmediği ve hazineden 2.000 florinin verilmesi için Yemen Beylerbeyine hüküm gönderilmiştir⁸⁹⁵. Yemen'in 1599-1600 yılı bütçesinde de, Yemen hac kafiləsi için 63.550 pare harcandığı kayıtlıdır⁸⁹⁶.

⁸⁹⁰ Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümdede, asi Arapların def'i için Şam Hac Emiri Kansu maiyetine 4 adet top ve 50 yeniçeri neferi verilmesi istenmekteydi. Mühimme 28, s.271, H.N.666. 24 Receb 984/16 Ekim 1576. Aynı tarihte Asi Ebu Rişoğluna karşı, Haleb Beylerbeyi serdar tayin edilmiş ve Ayn-ı Zerika mevkiinde hac kafilisine zarar vermek ihtimali olduğu belirtilerek önlem alması istenmiştir. Bu sıralarda Ebu Rişoğullarının isyanı o derece büyümüş olmalı ki, Diyârbakır, Bağdat, Zülkadriye, Şam Beylerbeyilerine gönderilen hükümlerde Halep Beylerbeyine yardım etmeleri istenmekteydi. Mühimme 28, s.277-283, H.N.,685,686, 700,701,702.

⁸⁹¹ Hacıların üzerine hücum eden Araplardan birinin kafasını kesen Hüseyin'e Aclon Beyi Murat'ın arzı üzerine terakki verilmesi. Mühimme 4, s.29, H.N.272. 22 Cemaziyel-evvel 967/19 Şubat 1560. Hama Sancak Beyi, Hama sipahilerinden Hasan'ın hacılara taarruz eden eşkıyadan 3-4 haramzadeyi tutup, haklarından gelindiğini bildirmekle, terakki verilmiştir. Mühimme 25, s.107, H.N.1188, 18 Zilhicce 981/10 Nisan 1574.

⁸⁹² S.Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, s.71.

⁸⁹³ Mühimme 5, s.205, H.N.509, 21 R.Ahir 973/15 Kasım 1565; Mühimme 9, s.32, H.N.87, 25 Ramazan 977/3 Mart 1570; Mühimme 31, s.227, H.N.503, 14 Cemaziyel-ahir 985/29 Ağustos 1577.. Şam hac kervanının bahar bacı mukata'ası son defa dört bin altına iltizam olunmuş iken, bunu altı bin altına çıkararak; Safed sancağında onikibin akçe tımarı bulunan Nasır'a, sekiz bin akçe terakki buyurulmak için Şam Beylerbeyi ve Defterdarı ve Emir-i Hac Kansu'nun arzları ile terakki buyurulmuştur. Mühimme 25, s.30, H.N.,314. 17 Ramazan 981/5 Ocak 174.

⁸⁹⁴ Mühimme 14, s.230, H.N.,331, 19/Safer/978.

⁸⁹⁵ Mühimme 46, s.132, H.N.264.

⁸⁹⁶ Maliyeden Müdevver 7555, s.32. Hicri 1008 yılına ait Yemen bütçesi ayrıntılı olarak Halil Sahillioğlu, "Yemen'in 1599-1600 Yılı Bütçesi", Yusuf Hikmet Bayur Armağanı(1985'den ayrı basım), Ankara 1985, s.287-320'de yayınlanmıştır..

Basra-Mekke hac güzergahının siyasi nedenlerle çoğu zaman kapalı tutulmaktaydı⁸⁹⁷. Bunun başlıca sebebi Şii İranlıların kendilerine taraftar zümrelerle ilişki kurup fesat çıkarma ihtimali olmasıydı. Bu yüzden İranlılar, Şam güzergahında dahi gittikleri yollarda, zorunlu olmadıkça, yerleşim merkezlerinden uzakta boş alanlardan geçirilmekte ve halk ile temas kurdurulmamaya çalışılmaktaydı⁸⁹⁸. Ancak zaman zaman, Basra güzergahının açıldığını görmekteyiz. Bir hükümden anlaşıldığına göre, açık olan güzergahın birkaç yıldır kapalı olduğu belirtilerek, halkın muzdarip ve ticaretin de çok gerilemiş olduğu, Basra ayan ve eimme-i hütebasının yolun açılmasını istediği, fakat yolun açılmasının yukarı canibe(İran) ruhsat verilmesi anlamına geleceğinden, münasip görülmediği belirtilmiştir⁸⁹⁹. 1581 yılına ait bir hükümde ise devlete sağlayacağı gümrük ve ubur resmi gelirleri göz önüne alınarak bu güzergahdan da hacca gidilebileceği belirtilmiştir. Ancak yine kızılbaşların geçmemesi için dikkat edilmesi gerektiği belirtiliyordu⁹⁰⁰.

1.3.Kara Yollarında Ulaşım

İnsanlık tarihi boyunca, kara yollarındaki uzun mesafe ticaretinde ulaşım araçları bakımından gelişme, sanayi devrimi ile ortaya çıkmaya başlamıştır. Tekerleğin bulunarak bunun arabalarda kullanılmaya başlamasının binlerce yıllık geçmişi olmasına rağmen, yol güzergahının buna uygun olmamasından dolayı, uzun mesafe ticaretinde yük hayvanları binlerce yıl alternatifsiz kalmıştır. Yolların düz veya az meyilli olduğu bölgelerde, arabalar ve kağnılar yük taşımada kullanılmaktaydı. Ancak bunların kısa mesafeli ve bölgesel oldukları görülmektedir⁹⁰¹. Binlerce kilometre devam eden uzun

⁸⁹⁷ Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, "...Basra'dan Mekke-i Mükerrreme 20 günlük mesafe olub ... fethi hakaniden beri ol canibden Kâbe-i Muazzamaya mahmil gitmeyüb hac için katile gitmeye dahi emrim yoktur. Buyurdum ki, Hükm-i şerifim varıcak ol canibden bir ferde ruhsat ve yol virmeyüb ol yolu gereği gibi mesdud ü mahfuz kılub memalik-i mahrusenden gitmek isteyenleri Şam ve Mısır yolu ile gönderüb emr-i hümayunum üzer ol taraftan bir ferd koyvermeyüb münsed eyleyesün. Ba'det-tenbih eslemeyüb emr-i şerifime muhalefet ideni ele getirüb habs idüb arz eyleyesin" denilmektedir. *Mühimme* 6, s.355, H.N.761, 20 Receb 972/21 Şubat 1565.

⁸⁹⁸ S.Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, s.149.

⁸⁹⁹ *Mühimme* 31, s.45, H.N.115, 4 Cemaziyel-evvel 985/19 Ağustos 1577.

⁹⁰⁰ *Mühimme* 42, s.80, H.N.339.

⁹⁰¹ Habsburg elçisi Busbecq, 1554-1555'de Bozöyük ve Ankara arasındaki steplerde, ailesi ile birlikte arabalarda yaşayan çobanları görmüştür. Bunların nadiren çadır kurduklarını belirtmektedir. Uzun mesafe ticaretinde ise kullanılmadıklarını ve çoğunlukla deve kervanlarının ticari yükleri taşıdıkları anlatılmaktadır. Suraiya Faroqhi, "Camels, Wagons and The Ottoman State in The Sixteenth Centuries", *Asian and African Studies*, S.14 (1982), s.531-532.

mesafeli yollarda, çöl, dağlık, ovalık, sarp geçitli alanlar birbirini takip etmekte ve arabaların kullanılmasını çok zor bir hale getirmekteydi⁹⁰². Bu yüzden uzun mesafeli ticarete deve, at, katır ve eşek kervanları kullanılmaktaydı.

Kara yollarındaki ulaşım araçlarının bu şekilde yük hayvanlarından ibaret bulunması, belki de devletlerin takip ettikleri ticaret politikalarından, vergilerden, yasaklardan, daha fazla olarak uzun mesafeli ticareti etkiliyordu. Ulaşım araçlarının çok yavaş ve az kapasiteli olması, ulaştırma işinin çok zaman alması, taşıma maliyetlerini çok arttırıyordu. Taşıma maliyetlerinin yüksek olması, üretim ve ticareti büyük ölçüde sınırlıyordu. Bu yüzden ticari faaliyet, ancak bir malın üretim merkezi ile tüketim merkezi arasında büyük fiyat farkları olması durumunda ve nakliye masraflarının üzerinde bir kâr bırakması ile ortaya çıkabiliyordu. Bu durum, uzun mesafeli ticaretin en önemli belirleyicilerinden biri olarak, yükte hafif pahada ağır malların ticaretini mümkün kılıyordu. Baharat, ipek, kumaş gibi malların, uzun mesafe ticaretinde en önemli ticaret malları konumuna yükselmesi, ulaşım araçlarının belirtilen özellikleri ile yakından ilgiliydi.

Hububat gibi taşınması kolay, fakat hacimli mallar, ancak liman kentlerinin bulunduğu çevrelerde uzun mesafeli ticarete konu olabiliyordu. Kara yolları ile uzun mesafeye, savaş, kıtlık, tabii afetler gibi olağanüstü durumlarda taşınabiliyordu. 1549'da İran Seferi dolayısıyla, Bursalılar'a, her 40 avarız hanesine 1 İstanbul mud'u(513 kg) zahireyi, Erzurum'a ulaştırmak şeklinde avarız vergisi tarhedilmiştir. 120 akçeye alınan 1 mud zahire, Erzurum'a teslim taşıma bedeli olarak 2.400 akçe, kadı önünde tespit edilmiştir. 1555'de de Bursa'da, 177.5 mud zahire için 22.296 akçe ödenmiştir. Bu zahirenin Van'a teslimi için mud'u 2.200 akçeden 389.921 akçe taşıma bedeli ödenmiştir⁹⁰³.

Deve, yola dayanıklılığı ve taşıma gücü bakımından yük hayvanlarının başında gelmektedir. Uzun mesafeler arasında ticaret daha çok develerle yapılmaktadır. İkinci derecede at ve katır gelmektedir. Mardin kanunnamelerine göre bir deve yükü ipek, "her

⁹⁰² Anadolu'da uzun mesafeli ticarete araba kullanıldığı görülüyorsa da, yolculuk için araba kullanıldığına dair bilgiler bulunmaktadır. 1575 tarihinde Erzurum'da vefat eden Murat Paşa'nın eşini, tercihinine göre Erzurum'dan Şam'a veya İstanbul'a götürmek için araba bargirleri hazırlanmıştır. Deve, at ve katır kervanlarının ulaşımı sağladığı bu yollardan, arabalarında gidebildiği sonucunu çıkarabiliriz. S.Faroqhi, "Camels, Wagons and The Ottoman State in The Sixteenth Centuries", s.533-534.

⁹⁰³M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.294.

yükü sekiz boğça imiş ve her boğçası dörder batman imiş ve her batmanı binbeşyüzseksen dirhem imiş ve her yükü bu zikr olan batman ile otuziki batman olur imiş” şeklinde tanımlanmaktadır⁹⁰⁴. Bu tanımlamaya göre, bir dirhem⁹⁰⁵ 3.086 gram olduğuna göre, 1 deve yükü ipek 156.028 kg ağırlığında olmaktadır. 1540 tarihli Musul sancağı kanunnamesinde ise “Çuka yükü ubûr etse, at ve katır yükünden ikiyüz akçe alınır. Ve sair kumaş satılsa yüzde beş akçe alınır. Ve ketan yükünden eğer at ve katır yükü ubûr etse, yine bu minval üzere alınır ve bu mezkûrâta deve yükü ubûr etse, at ve katır yükünün bir buçuğu alınır. Ve merkeb yükü ubûr etse, at ve katır yükünün nısfı alınır”⁹⁰⁶ ibaresinden, deve yükünün, at ve katır yükünün bir buçuk katı olduğunu anlıyoruz. Merkep yükü ise, at yükünün yarısı olduğu anlaşılıyor. Merkeplerin uzun mesafede kullanılması sınırlıydı ve daha çok yakın çevrede kullanılmaktaydı. Halep’ten Musul’a, ayda 2-3 kez giden eşek kervanlarının varlığı bilinmektedir⁹⁰⁷. Yukarıda Halep’ten Lübnan dağları engelini aşmak için, Trablusşam’a kadar nakliyatın eşeklerle yapıldığını belirtmiştik.

Yolların uzun olması ve güvenlik proplemi, uzun mesafe ticaretinin çok sayıda tüccar tarafından, kalabalık bir kervan eşliğinde yapılmasını zorunlu kılıyordu. Sayıları 5-6 bin deveye kadar ulaşabilen büyük kervanlar, ticaret merkezleri arasında yılın belirli zamanlarında sefer yapıyordu. İstanbul’dan, Tauris, Gilan ve Gürcistan’a her üç ayda bir kervan gitmektedir. Her yıl İran’dan 6-10 kervan, Basra’dan 2 kervan, Halep’ten 3-4 kervan İstanbul’a gelmekteydi⁹⁰⁸. Büyük katılımlı kervanların dışında ticaret durmuyor, sayıları daha az, fakat kendilerini güvende hissedecekleri belli bir sayıya ulaşan tüccarlar, ticaretlerini sürdürüyordu. 1574’de Halep’ten Bağdat’a kadar gidip gelen Hollandalı gezgin Raufolff, beraberindeki tüccarlarla birlikte, yol güvenliği için bazı şehirlerde kalabalık bir sayıya ulaşmayı beklemişler ve sonra yollarına devam etmişlerdir⁹⁰⁹. Güvenliğin bu derece önemli olmasından dolayı, uzun mesafeli ticarete

⁹⁰⁴ N.Göyünç, *Mardin Sancağı*, s.158.

⁹⁰⁵ Anadolu’da 1 dirhem 3,086 gramdır. W.Hinz, a.g.e., s.6.

⁹⁰⁶ *Tapu Tahrir 195*, s.7.

⁹⁰⁷ S.Yılmaz, “Osmanlı İmparatorluğunun Doğu ile Ekonomik İlişkileri”, s.42.

⁹⁰⁸ Robert Mantran, *XVI. ve XVII.Yüzyılda İstanbul’da Gündelik Hayat*, İstanbul 1991, s.147.

⁹⁰⁹ Hollandalı gezgin Raufolff, Musul’dan Nusaybin’e gitmek için burada, beraberindekilerle birkaç gün beklemek zorunda kalmıştır. Musul ahalisinin çoğunun hıristiyan olduğunu belirten gezgin, bunların yol kesmek, adam öldürmek ve malları yağma etmekte çok usta olduklarını belirterek, yola kalabalık çıkmayı tercih etmişlerdir. *Rihlet-ül Maşrik İlel-Irak ve Suriye ve Lübnan ve Filistin*, s.206.

ulaşım masraflarından ziyade, koruma masraflarının önemli bir yer tuttuğu belirtilmektedir⁹¹⁰.

Gidilecek mesafenin binlerce kilometre olması, yolculuğun aylarca sürmesi, tüccarların yola çıkmadan önce çok ciddi hazırlıklar yapmasını zorunlu kılmaktaydı. Yollarda güvenlik ve diğer sebeplerden dolayı, rastlantılara göre değil, belli noktalarda, çoğunlukla kervansaraylar ve hanlarda mola verilmekte ve duraklanmaktadır. Bir kervanla yola çıkmak için yapılması gerekli hazırlıklar hakkında, İstanbul'dan İran'a giden bir Fransız seyyahın verdiği bilgiler şöyledir⁹¹¹: "Padişahın kapısındaki ikametim esnasında İran'a geçmenin yolunu aradım ve Ermeni tüccar Minas ile dostluk ve tanışıklık kurdum. Bu kişi bana elinden gelen her yardımı yaptı ve Toros kervanıyla birlikte yolculuk yapabilmem için 1 Eylül'de hazır olmamı tavsiye etti. Bana Erzurum dağlarından geçebilmem için kürklü bir elbise, gece için kürklü bir külah, kırık araziden diğer Müslümanlardan ayrılmadan geçebilmem için beyaz ve kentlerde Hıristıyanların sardıkları mavi-beyaz bir sarık, bu sarıkları yağmurda örtmesi için kırmızı bir keçe külah, oturmak için bir halı, bir yatak, bir yastık, kürk koşumlu bir at, atı yönetmek için ipek bir yular, ayaklarımın ölçüsünde soğuk demirler, atların kendilerini yaralamalarını önleyen ve uyumak için kullanılan keçe, keçe bir at örtüsü, ata arpa ve saman vermek için bez bir torba, atı dört ayağından ve yularından bağlamak için beş tane kancalı demiri olan dizgin bağları, heybeler, Rus sığır derisinden yuvarlak bir deri (üzerinde yemek yenir), pilav ve et pişirmek için küçük bir tencere, içmek için bir kap, matara, şarap koymak için küçük bir matara, ekmek, soğuk et, peynir ve benzeri şeyleri taşımak için küçük bir heybe, yağ taşımak için deri kaplı tahta bir kap, kahve koymak için deri bir çanta, pişirmek için tavuk, fincan, balta, bakır leğen ve çadır". Yolculuk esnasında sıkıntı çekilmemesi için, o dönemde bir tüccarın yapması gereken hazırlıklar bunlar ve benzeri şeyler olmalıdır.

Kara yollarındaki uzun mesafeli ticarin sadece yük hayvanlarından oluşan kervanlarla yapılması, yolculuğun aylarca sürmesine sebep oluyordu. İklim şartları, güvenlik, gümrüklerdeki bürokratik işlemler gibi sebepler de yolculuk süresinin

⁹¹⁰S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğunun Doğu ile Ekonomik İlişkileri", s.42.

⁹¹¹La Boullaye Le Gouz, Les Voyages et Observation du Sieur De la Boullaye Le Gouz, Gentilhomme Angevin, Paris 1653, s.62-63'den naklen,R.Mantran, XVI. ve XVII.Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat, s.148. Benzer hazırlıkları şam'dan Bursa'ya hareket etmeden önce Broquiere'de yapmıştır. Bertrandon De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati, s.146.

uzamasına sebep olabiliyordu. Ticaret merkezleri arasında yolculukların ne kadar süre aldığına dair çeşitli bilgi ve raporlar bulunmaktadır. Bu konuda şöyle bir tablo yapabiliriz.

Tablo(37):Ticaret merkezleri arasındaki yolculuk süreleri.

Çıkış Merkezi	Varılan Yer	Süre
Erzurum ⁹¹²	İstanbul	40 gün
Ankara ⁹¹³	Bursa	8 gün
Ankara	Kastamonu	12-13 gün
Ankara	İzmir	12-13 gün
Tokat	Bursa	20 gün
Tokat	İzmir	40 gün(Katır kervanı ile 27 gün).
İstanbul ⁹¹⁴	Şam	43 gün (Hac kervanı, 6 günü durak)
Şam	Mekke	49 gün (Hac kervanı 10 günü durak).
Şam ⁹¹⁵	Bursa	50 gün (Hac kervanı)
İstanbul ⁹¹⁶	Basra	4 ay

⁹¹² İran'dan gelen elçilik heyeti 35 menzilde konaklamış, 4 yerde birer gün kalarak 40 günde Erzurum'a ulaşmıştır. Şerafettin Turan, "1560 Tarihinde Anadolu'da Yiyecek Maddeleri Fiyatlarını Gösteren Bir İran Elçilik Heyeti Masraf Defteri", A.Ü.D.T.C.F.Dergisi, c.XXII, S.1-2, Haziran 1964, s.273-294.

⁹¹³ Ankara ve Tokat'ın muhtelif yerlere uzaklıkları (Turnefort Pitton, Relation d'un Voyage du Levant, Paris 1700)'den naklen, L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.30.

⁹¹⁴ İstanbul'dan Mekke'ye giden hac kervanı Şam'da 40 gün beklemiş ve burada toplanan hacılarla birlikte Mekke'ye gidilmiştir. F.Taeschner, a.g.e., c.I, s.58-60.

⁹¹⁵ Bertrandon De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati, s.147.

⁹¹⁶ S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu ile Ekonomik İlişkileri", s.41.

İstanbul ⁹¹⁷	Bağdat	191 gün (Duraklar hariç 4 ay)
Halep ⁹¹⁸	Bağdat	50 gün
Bağdat ⁹¹⁹	Diyarbakır	22 gün
Basra ⁹²⁰	Mekke	20 gün

1.4. Deniz ve Nehir Yolları

1.4.1. Deniz Yolları

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticareti başlıca iki deniz yolundan gerçekleşmekteydi. Kızıldeniz ve Basra Körfezindeki limanlar ile Hint yarımadasının çeşitli limanları arasında tüccar gemileri gidip gelmekteydi. Hint mallarının kara yolu ile İran üzerinden Anadolu'ya gelmesi çoktan terk edilmişti. Bunda şüphesiz kara yollarının uzun ve zahmetli yolculuğu ile Timur'dan sonra İran coğrafyasında meydana gelen karışıklıkların büyük etkisi olmuştur. Osmanlıların bölgeye hakim oldukları dönem, Portekizlilerin Hindistan'da hakimiyetlerini en üst düzeye ulaştırdıkları, deniz yollarını sıkı bir şekilde kontrol ettikleri bir zamana rast gelmişti. Osmanlıların, Hintli Müslümanlara yardım etmek ve ticaret yollarının açılması için yaptıkları mücadeleye, Osmanlıların Hindistan Politikası kısmında değinmiştik.

Dekken yarımadasına hakim olan Behmeni Devleti'nin hükümdarı III.Muhammed Şah'ın ölümünden sonra, ülkesi valiler arasında 5 müstakil parçaya bölünmüştü⁹²¹. Portekizliler, bu bölünmüşlükten istifade ederek Basra Körfezi ve Kızıldeniz yolu ile büyük ölçüde ticaret yapan Hindistan limanlarını kolayca işgal etmişti. Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile ticaret yapan başlıca Hint limanları şunlardı:

⁹¹⁷ H.Sahillioğlu, "Dördüncü Murad'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi", s.11.

⁹¹⁸ N.Göyünç, "XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", s.88.

⁹¹⁹ H.Sahillioğlu, "Dördüncü Murad'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi", s.11

⁹²⁰ Mühimme 6, H.N.761.

⁹²¹ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.13.

Gucerat(Kambay, Surat, Diu limanları), Goa, Kalikut⁹²², Kochin⁹²³, Masulipatnam⁹²⁴. Bu limanlardan daha ilerde Malakka, Hint Okyanusu ile Çin denizleri arasındaki ticaretin antreposu durumundaydı. Burada Hindistan, Müslüman ülkeler ve Avrupa malları takas edilirdi⁹²⁵. Güney Arabistan'daki Hadramut bölgesinden bir çok seyyid ailesi Hindistan'a yerleşmişti ve bu aile bağları ticarete işe yarıyor olmalıydı. XVI.yüzyılda, Batı Hindistan kıyısındaki Kalikut limanında, çoğu sürekli olmak üzere kente yerleşmiş ve kendilerine muhteşem evler yaptırmış Arap tüccarlardan oluşmuş büyük bir grup yaşıyordu⁹²⁶. Portekizlilerin bölgeye gelmesinden sonra, bu Hint limanlarından Müslüman ülkeler ile olan ticaret, Portekizliler'den izin alınarak yada riski göze alarak yapılıyordu. Portekizliler'den izin alabilmek masraflı ve karışık bir işti. Yol izinleri, sık sık Hindistan'daki Portekiz yerleşimlerine prinç sevkiyatı karşılığında veriliyordu⁹²⁷. Bu yüzden ticaret, Portekizliler'in denetleyemedikleri limanlara kaymaktaydı. Chaul iskelesi, Diu ve Goa'nın zararına olarak büyümekteydi. Mekke ve Hüzmüz ile ticaret yapan bütün tüccarlar buraya yerleşmişlerdi⁹²⁸.

XVI.yüzyılın ortalarından itibaren Kızıldeniz ile ticari ilişkilerini artıran yerlerden birisi de, Malakka'nın hemen Güneybatısındaki Sumatra adasıdır. Portekizlilerle çok kanlı mücadelelere girişen Açe hükümdarı, Osmanlılardan askeri yardım alabilmek için çok miktarda baharatı Kızıldeniz'e göndermekteydi. Portekizlilerin Doğu Hint adalarındaki aşırı baskıları, eskiden Malakka'ya yönelik olan baharat akımının yollarının değişmesine sebep olmuştur. Java bağlantısıyla, Doğu Hint adaları müstahzaratı, Java ve Sumatra'nın yüksek kaliteli karabiberi ayrı bir yol oluşturmuştur. Özellikle yüzyılın son 20 yılı süresinde, Portekiz denetiminden kurtulan bu hareketler, Sumatra adasında Müslüman teknelerinin buluşma yeri olan Aşem (Açe) çevresinde düğümlenmiştir. Bu Müslüman tekneleri daha sonra Basra Körfezi ve Kızıldeniz'e gitmekteydi. Seylan adasının ürettiği kaliteli tarçın bile Aşem'e kadar götürülmekte ve teknelere bunu Akdeniz'e götürmek üzere yüklenmekteydi. XVII.

⁹²² Cidde'nin Hindistan'da en çok Kalikut limanı ile münasebetleri vardı. C.Orhonlu, **Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, s.10.

⁹²³ XVI.yüzyıl sonlarına doğru Portekiz ticaretinin Hindistan'daki en önemli üslerinden biri olarak hizmet eden Koçin kentinin hükümdarı, Portekizlilerin yol izniyle korunan gemilerini sık sık Cidde'ye gönderiyordu. S.Faroqhi, **Hacılar ve Sultanlar**, s.175.

⁹²⁴ 1580'den itibaren Golkonda sultanı, Güney Hindistan Limanı Masulipatnam'dan, genellikle 600 ton yada daha ağır bir kargoyla her yıl bir gemi yollamaya başladı. S.Faroqhi, **a.g.e.**, s.176.

⁹²⁵ M.Kütükoğlu, **Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri**, c.I, s.2.

⁹²⁶ S.Faroqhi, **a.g.e.**, s.177.

⁹²⁷ S.Faroqhi, **a.g.e.**, s.176.

yüzyıl başında zengin bir Türk ticaret kolonisinin varolduğu Aşem'in aynı dönem boyunca, Çin, Hindi Çini(Malabar kıyıları dışında kalan Hint) malları alımları önemli boyutlarda artmış ve Portekizlilerin Ümit Burnu yoluyla yaptıkları ihracat, bu artış oranda azamıştır⁹²⁹. Sumatra adası ile Gucerat'lılar arasında yakın bir ilişki vardı. Gucerat'lı gemiciler, Sumatra'nın baharatını Kızıldeniz'e taşımaktaydılar⁹³⁰. Portekizliler, Sumatra gemilerini, Kızıldeniz'in girişindeki Socotra Adası ve Maldiv adaları arasındaki kanallarda yollarını kesmeye çalışıyordu⁹³¹.

Kızıldeniz'de en işlek limanlar Yanbu, Tur, Cidde, Sevvakin⁹³², Süveyş ve Yemen'deki Moha limanlarıydı⁹³³. Hindistan'daki Gucerat bölgesinden Moha, Cidde, Kuseyr limanlarına doğrudan ticaret malları sevk edilmekteydi. Bu sevkiyat, Kızıldeniz'in sığ sularına göre inşa edilmiş olan hususi gemilerle yapılıyordu. Bu dönemde en önemli ticaret merkezi olarak Mekke'nin limanı olan Cidde'yi görmekteyiz. Hindistan ve diğer yönlerden gelen mallar, önce Cidde'ye gelirdi. Kızıldeniz'in dar ve kayalık olmasından dolayı, özel yapılmış bir yelkenli topluluğu Cidde'ye gelen Hindistan mallarını, Süveyş ve Tur limanlarına naklederdi. Deniz yolu ile Süveyş'e getirilen ticari malların en kısa yoldan Kahire'ye ulaşması için doksan millik bir kara transit yolunu katetmesi gerekiyordu. Kahire'den sonra, Nil üzerinden küçük gemilerle geçildikten sonra mallar İskendireye limanına gelirdi. İskenderiye limanına getirilen mallar, Avrupa'ya ve diğer tüketim merkezlerine gönderilmek üzere tekrar gemilere yüklenirdi⁹³⁴.

1540 tarihli Osmanlı-Venedik anlaşmasına göre, eskiden beri teamül halinde cereyan eden iki Venedik mavnasının Mısır İskenderiye'sine, iki mavnanın da Trablus(şam) ve Beyrut iskelelerine "esbab ve meta'ları" ile gelip gitmeleri, alış veriş etmeleri, yani Memlukulular, zamanındaki gibi ticari münasebetlerini devam etmeleri

⁹²⁸ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.380.

⁹²⁹ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.383.

⁹³⁰ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.417.

⁹³¹ C.R.Boxer, a.g.m., s.418

⁹³² 1527 -28 tarihli Osmanlı bütçesine göre Cidde ve Sevvakin iskeleleri geliri ('an iskele-i Cidde-i ma'mure ma'a Sevvakin) 4.338.104 akçedir. Ö.Lütfi Barkan, "H.933-934(M.1527-28) Mali Yılına Ait Bir Bütçe Örneği", s. 291.

⁹³³ C.Orhonlu, *Osmanlı Devletinin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.10.

⁹³⁴ Albert Howe Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", (Tercüme Necmi Ülker), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi, S.III, 1987, s.156.; C.Orhonlu, a.g.e., s.4-5.

kabul edilmiştir⁹³⁵. Doğu mallarının Avrupa'ya nakledilmesinde, 1580'lerden sonra İskenderun limanı da önem kazanmaya başlamıştır. 1593 tarihli bir Venedik raporuna göre, Trablus'da vali ve mültezim olan Arap emiri Fahreddin Ma'an, tüccarlardan fazladan koruma vergisi almaya başlamıştır. Bu sebep de ticaretin İskenderun limanına kaymasında etkili olmuştur⁹³⁶.

Mekke, Kızıldeniz yolu ile Hindistan ticaretini, Cidde limanı ve buna göre biraz daha önemsiz Yanbu iskeleleri aracılığı ile yapardı. Mekke, Kızıldeniz'e 100 km. mesafede bir yerleşim merkeziydi⁹³⁷. Cidde'den Mekke'ye gelen kervanlar, hac yolu güzergahından, baharat ticaretinin en önemli merkezlerinden biri olan Şam'a ulaşırdı. Şam'dan kara yolu ile Anadolu ve diğer bölgelere giderdi. Şam, Mekke yolu ile gelen Hindistan mallarını, diğer bir güzergahtan, ihracat limanı olan Beyrut'tan Avrupa ülkelerine gönderirdi..

Yemen'in Kızıldeniz'deki limanı olan Moha ve körfeze bakan Aden limanları, Hindistan ile ticarete bulunan önemli limanlardandı. Kızıldeniz-Hindistan ticareti güzergahında önemli bir konuma sahip olan Yemen, kesin olarak Osmanlı hakimiyetine 1538 yılında girmişti. Salman Reis'in layıhasında, Yemen'in çok zengin bir yer olduğu belirtilmekte ve buranın Hindistan ile olan ticaretine işaret edilmektedir. Yemen'in Aden limanına, Hindistan'dan her yıl 50-60 geminin geldiği belirtilmektedir⁹³⁸. 968(1560-61) senesinde Yemen iskelelerinin geliri, 2.473.755 pare iken, bu gelir ertesi yıl 4.273.606 pareye yükselmiştir⁹³⁹.1599-1600 yılı bütçesinde ise Yemen'in 12 iskelesinin toplam geliri 4.845.951 pare(118.193 sikke)dir⁹⁴⁰. Bunların içinde en yüksek olanı Moha iskelesi olup geliri 3.596.352 parenin üzerindedir⁹⁴¹. Yemen'in iskelelerinin önemli bir gelir kaynağı olması ve bunun yanında stratejik önemine binaen, Süveyş'ten sonra Moha'da da bir kaptanlık kurulmuş ve ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için görevlendirilmiştir⁹⁴². Yemen'in, Cidde ve Süveyş limanları ile yakın ticari ilişkileri vardı. Kızıldeniz'in, çok düz ve dar olması, körfezde serpilmiş olarak kayalık ve sığılıkların bulunması gibi dezavantajları yanında, yelkenli gemilerin

⁹³⁵ T.Gökbilgin, "Osmanlı-Venedik Münasebetleri", s.177.

⁹³⁶ H.İncelik, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c.1, s.413.

⁹³⁷ İ.H.Uzunçarşılı, Mekke-i Mükerrreme Emirleri, s.2.

⁹³⁸ M.Y.Mughul, Kanunî Devri, s.104-105.

⁹³⁹ S.Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", s.95.

⁹⁴⁰ Maliyeden Müdevver 7555, s.2.

⁹⁴¹ Maliyeden Müdevver 7555, s.6.

uygun rüzgarlar için beklemek ve boşa zaman kaybetmek zorunluluğu vardı. Hindistanlı gemicilerin bu denize iyi bir şekilde uyum sağlamaları zor olduğundan, gemi taşımacılığının Aden ve Moha'ya veya en fazla Cidde'ye kadar yapılması gelenek haline gelmişti⁹⁴³. Bu yüzden Hindistan'dan gelen baharatın, Yemen limanlarından Cidde ve Süveyş limanlarına aktarılması yanında, özellikle Moha'nın kahvesi giderek önemli bir ticaret malı olmuştur⁹⁴⁴. Mekke'den hac güzergahı yolu ile dağılan kahve, baharat ticaretinin önemini yitirmesinden sonra, önemli bir ticaret maddesi olarak yerini almış ve baharat ticaretinin boşluğunu doldurmuştur.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile ticari ilişkilerde bulunduğu diğer bir ticaret güzergahı Basra Körfezi'ydi. Osmanlı Devleti, Bağdat'ın fethinden sonra Basra Körfezi kıyıları ile ilgilenmeye başlamıştır. Burada, Basra ve Lahsa Beylerbeylikleri kurularak 1550'lerde bölgede teşkilatlanma tamamlanmıştır. Osmanlılar, Basra Körfezi kıyılarına hakim olurken, Portekizliler stratejik öneme sahip Hürmüz adası ve denizlere hakimdi. Osmanlı yönetimi Basra'ya yerleştikten sonra Hindistan ile olan ticaretini geliştirmek için çaba sarfetmiş, fakat bu çabalar Portekizlilerden karşılık görmemişti. Basra Körfezinde hakimiyet tesis etmek ve ticaret yollarını açmak için Osmanlılar'ın Portekizlilerle mücadele etmesi kaçınılmaz bir duruma gelmişti. Bu mücadele 1560'lardan itibaren sakinleşmiş, ilişkiler birbirlerinin varlıklarını kabullenerek nispeten normalleşmiştir⁹⁴⁵.

Basra Körfezi kıyısındaki Osmanlı limanları ile Hürmüz ve Hindistan limanları arasındaki canlı ticaret alış-verişi ve gemiler hakkında 1552 ve 1575 tarihli Basra kanunnamelerinde geniş bilgiler bulunmaktadır⁹⁴⁶: "Düstur ül-amel-i bender-i Basra der zeman-ı 'Arab, Hind tarafından gemiler ile gelen meta'dan alınan rüsumatdır ki beyan olundu ... Düstur ül-amel-i iskele-i Kurna, Ceza'ir'den ve Basra'dan, Bağdad'a giden ve Bağdad'dan Basra'ya ve Ceza'ir'e gelen yüklü rencber gemisinden ki yükü her ne olursa olsun, aranmayub ve yoklanmayub hemen her gemiden altışar Muhammedî ki

⁹⁴² Mühimme 6, H.N.382, 12 R.ahir 972.

⁹⁴³ A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.155-156.

⁹⁴⁴ Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Mısır'da bahar(at) mukata'sının geliri hayli yüksek iken kahveden gümrük vergisi alınmadığından dolayı, ekser tüccarın kahve getirip, bahar getirmediği bildirilerek, bahardan alındığı gibi kahvedende gümrük alınması ve tüccarın bahar getirmesinin teşvik edilmesi istenmekteydi. Mühimme 22, s.327, H.N.650, 15 Cemaziyel-evvel 981.

⁹⁴⁵ Geniş bilgi için "Basra Körfezi Kıyılarında Portekizliler ve Osmanlılar ve Portekizliler" kısmına bakınız..

⁹⁴⁶Bk.Ek 2.

seksen akçe olur resm-i ubur alınub, ziyade nesne alınmaya ... Düstur ül-amel-i bender-i Katif, Hürmüz'den ve Basra'dan ve Abu Şehir'den ve Bahreyn'den ve sair etraf cevanibde olan benderlerden gelen ecnasdan yüzde altı alınur ... Hürmüz'den ve Hind'den ve sair etraf ve cevanib benderlerden gelüb Katif'de lenger bırakan merkeblerden, ana tüccar gemisi dirler, tarh-ı lenger diyü her gemiden üçer Muhammedî alınur, bir Muhammedîsi ki 16 akçedir, şah-ı bender hıdmetkarları alurlar imiş, girü alınur, bundan ziyade rencberden nesne alınmaya. Hemen düstur-ı sabık üzre ikişer Muhammedî mirî için alına ve bir Muhammedî dahi mezkûr hıdmetkarları alalar". Metinden de anlaşıldığı gibi, Hindistan'dan ve Hürmüz'den gelen gemiler, Basra, Katif, Kurna iskelelerine gelmekte, bazen Basra'yı transit geçip Kurna üzerinden Bağdat'a gitmekteydiler.

Basra, Hindistan'dan gelen malların civar bölgelere, Ceza'ir, Huvayza, Dizful, Şuştar'a dağıtım merkezi rolünü oynamaktaydı. Özellikle Batı Hindistan'daki Gucerat bölgesinden gelen mallar, Basra Körfezi yoluyla Basra ve Bağdat'a gelmekteydi. 1583'de Basra'dan geçen İngiliz seyyah J.Eldred, her ay düzenli olarak Hint mallarıyla yüklü gemilerin Basra'ya geldiğini belirtmektedir⁹⁴⁷. Buradan çeşitli güzergahlar ile Halep'e ve Diyarbakır üzerinden İstanbul'a ulaşmaktaydı. 1610 tarihinde Basra'dan Halep'e gelmiş bulunan bir tüccar kervanı, çok miktarda Hint kumaşı getirmiştir. Bu kervanda bir çok milletten tüccarla beraber 10 kişiden daha fazla sayıda Hintli tüccar yer almaktaydı⁹⁴⁸.

Basra Körfezindeki canlı ticaretin en büyük kanıtı, Hürmüz'ün XVI.yüzyıldaki görülmemiş gelişmesiydi. 1583'de bölgeyi dolaşan İngiliz seyyah Ralph Fitch, bölgenin en önemli ticaret merkezi olarak Hürmüz'ü bulmuştur. Adanın çok kurak ve verimsiz bir yer olmasına rağmen, refah seviyesinin oldukça yüksek olduğunu ifade etmiştir. Bunun, adanın stratejik bir yerde ve Hindistan, İran ve Mezopotamya arasında doğal bir ticaret merkezi olmasından kaynaklandığını belirtmiştir⁹⁴⁹. 1622-23'de Hürmüz'ün,

⁹⁴⁷H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü",s.266-267.

⁹⁴⁸H.Sahillioğlu, "Bir Tüccar Kervanı", s.69.

⁹⁴⁹ The Voyages of Mr.Ralph Fitch, Merchant of London, 1583-1591'den naklen, Zakı Saleh, Mesopotamia (Iraq) 1600-1914, s.28-29.

İstanbul, Halep, Antakya, İskenderiye ve Kahire ile ticari ilişkilerini sürdüren 20 kadar kumpanyası bulunmaktaydı⁹⁵⁰.

Basra ve Kızıldeniz yoluyla Osmanlı Devleti'ne gelen Doğu mallarının bir kısmı Osmanlı sınırları içerisinde tüketilmekte, bir kısmı da Akdeniz limanlarından Avrupa'ya ihraç edilmekteydi. İstanbul, nüfusu itibariyle en büyük Osmanlı şehri olması yanında, ordu ve yönetim merkezinin de burada olmasından dolayı büyük bir tüketim merkeziydi. İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanmasına ayrı bir önem veren yönetim, ticaret yollarının İstanbul'dan geçmesi için planlı bir politika takip etmiştir. Bu politikanın bir sonucu olarak, Anadolu'nun Doğu Akdeniz limanları ile olan ticaretinde önemli bir ithalat ve ihracat kapısı olan Antalya'nın önemi azalmaya başlamıştır. Antalya ile İskenderiye ve Trablusşam arasındaki deniz yolu, özellikle Bursa ve Ankara bağlantılı ticaret için büyük önem taşıyordu⁹⁵¹. Antalya'da padişaha ait mavnalar, ticaret için tüccarlara kiralanıyordu⁹⁵².

Rodos ve Kıbrıs'da yuvalanmış korsanlar, Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yolları için tehdit oluşturuyordu. Buraların fethi, ticaret yolları üzerindeki tehditten dolayı sürekli gündemi meşgul etmiştir. Mısır ve Rodos'un fethinden sonra, İskenderiye ile İstanbul arasında deniz yollarından direkt seferler yapılmaya başlamıştır. Bu yüzden İskenderiye-Antalya-Bursa bağlantılı yol eski ehemmiyetini kaybetmiştir⁹⁵³.

İstanbul'da sarayın ve halkın ihtiyacı olan ve Mısır'da üretilen, mercimek, şeker, pirinç gibi gıda maddeleri ile Hindistan'dan gelen, murabba'a-ı hindi(meyve suyu), tarçın, karanfil, fülful(karabiber) ve diğer mallar, İskenderiye limanından deniz yolu ile İstanbul'a gönderilmekteydi⁹⁵⁴. İstanbul'un ihtiyacı olan baharat ve sair Hint mallarının,

⁹⁵⁰ S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri", s.37.

⁹⁵¹ Ö.Ergenç, XVI.yüzyılda Ankara ve Konya, s.32.

⁹⁵² H.İnalçık, "Bursa: I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.206.

⁹⁵³ H.İnalçık, a.g.m., s.207.

⁹⁵⁴ "Mısır Beylerbeyi ve Defterdarına hüküm ki, her sene Kilâr-ı "âmire'me âdet-i kadîme üzere irsal olunan şeker ve pirinç ve mercimek ve şarab-ı hümmaz ve murabba'-i hindî ve tarçın ve karanfil ve fülful ve cem'i irsal olunan hindî uhralar ve anber-i ham ve temir-i hindî üç yıldan beri şarab-ı hummaz ve murabba'a-i hindî ve temir-i hindî asla gelmeyüb ve hindî ihraclardan tarçın ve karanfil ve sair noksan üzere gelüb ve gelen şeker dahi ve pirinç kem gelüb, şekerin iyisi gelmeyüb kellelerin nısfı beyaz ve nısfı kara olub şekerin daha iyisi gelmeyüb ve şimdiye değin gelen pirinç a'lâ ve güzide gelüb, şimdiye gelen yüz kırkbeş Gazzavî pirinç asla yaramayub ve şimdiye değin her sene sekizyüz Gazzavî pirinç gelmek âdet-i kadîm iken yüz kırkbeş Gazzavî gelüb ma'adası gemeyüb ve her irdeb onikişer kile gelmek âdet-i kadîme iken halen pirinç emini her irdeb on kile veririm deyu varan kuluma cevab verüb te'allül

Yemen'den Süveyş'e ve buradan da İskenderiye'ye getirildiğini görmekteyiz. Belirtilen güzergahdan, Hint mallarının İstanbul'a gönderilmesi için bir çok hüküm bulunmaktadır⁹⁵⁵.

İstanbul'un Osmanlı başkenti olmasından sonra, Bursa'nın Antalya limanı ile bağlantılı olan ticareti azalırken Bursa, İran ipekleri ve Batı'nın kumaşları için antrepo görevini sürdürmeye devam etmiştir. Bursa, XVII.yüzyılda İran ipek ticaretinin en büyük merkezlerinden olacak İzmir'in Foça ve Çeşme iskeleleri ile ve Gelibolu iskelesinden Avrupa ülkeleriyle olan ticaretini sürdürmüştür⁹⁵⁶. Bilhassa Venedikliler, Foça iskelesine çıkarak Manisa yolu ile Bursa'ya geliyorlardı. Diğer bir yol Gelibolu iskelesinden Lapseki, Balıkesir üzerinden Bursa'ya ulaşıyordu. Bu yüzden Çeşme, Foça ve Gelibolu XV ve XVI.yüzyıllarda birer gümrük merkezi idi. Bu iskeleler ile Venedik ve Floransa limanları arasında ticari mallar taşınırdı⁹⁵⁷. Floransalılar, zaman zaman Venedik müdahalesinden çekindiklerinden, Bursa'dan aldıkları malları, Bursa-Karacabey(Mihaliç)-Biga-Çardak-Gelibolu-Edirne yolu güzergahından Ragusa (Dubrovnik) -Ancona üzerinden Floransa'ya ulaştırırlardı⁹⁵⁸.

Bursa ile İstanbul arasındaki ticari nakliyat, Mudanya ve Gemlik iskelelerinden veya kara yolu ile İznik-İzmit-Hereke-Üsküdar üzerinden yapılırdı⁹⁵⁹.

eylediğin ve cem'i alemin pirinci ve şekeri ve sair levazımı bil külliye gelüb mirî için tayin olunan gelmemeği bâis nedir. İmdi buyurdum ki, Hatt-ı Hümâyûnum ve emrim ile varan Hâssa Bevvâblardan Süleyman nâm kulum vusûl buldukda âdet-i kadîme üzere irsal olunagelen bizzat kendi nefsin ile mukayyed olub asla bir ferde itimat etmeyüb eğer atikdir ve eğer cediddir Hatt-ı Hümâyûnum ile cümlesin irsal olunan defter mucebince tahsil edüb güz gemileriyle yakında ber vech-i isti'cal gönderesin. İhmal ve müzahale etmeyesin. Fi 17 Şaban 993/14 Ağustos 1585". A.R. Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, s.21-22. 1 Ocak 1566 tarihinde Mısır Beylerbeyi'ne gönderilen başka bir hükümde de İstanbul'da pirinç sıkıntısı çekildiğinden, bol miktarda pirinç tedarik edilerek seferden önce İstanbul'a gönderilmesi istenmektedir. *Mühimme 5*, H.N.765.

⁹⁵⁵ *Mühimme 33*, s.214, 306, 367, H.N.437, 633,755. (985/1577)

⁹⁵⁶ "Müslüman ve zimmeden İstanbul ve Gelibolu'dan geldiklerinde gümrük verdiklerine ellerinde temessükleri var ise febiha, şöyle ki yoğ ise kanun üzere gümrüklerini aldırasin. Sakızdan gelen barçalardan geldiklerinde göresin, getirdikleri meta'm Çeşme iskelelerinden gümrük verdiklerine ellerinde tezkireleri var ise, meta'larıyla tatbik edip mutabık bulunur ise, febiha, şöyleki tezkirelerinden ziyade meta'ları bulunur ise ziyadesin yazub Dergâh-ı mu'allama arz edesin ...".A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.5, s.106-107.

⁹⁵⁷ F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik*, s.140-143.

⁹⁵⁸ H.İnalçık, "Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", s.212.

⁹⁵⁹ H.İnalçık, a.g.m., s.213.

1.4.2. Deniz Yollarında Ulaşım

Suyun gücünden ulaştırma hizmetlerinde faydalanma, insanoğlunun hayatına çok büyük kolaylıklar sağlamıştır. Gerek denizlerde ve gerekse nehirlerde yapılan ulaşım sayesinde, insanlar kara yoluna göre daha kolay ve daha ucuz bir şekilde taşıma yapabilmektedir. Uzun mesafeli kara yollarında sadece lüks malların ticareti yapılabilirken, denize kıyısı olan bölgeler arasında çok çeşitli malların ticareti yapılabilmektedir. Bu durum ticaret için kıyı bölgelerini, iç bölgelerden daha şanslı bir konuma yükseltmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticaretinin iki güzergahından birini oluşturan Kızıldeniz'in çok düz ve dar olması, körfezde serpilmiş olarak kayalık ve sığlıkların bulunması, yelkenli gemilerin uygun rüzgarlar için beklemek ve boşa zaman harcamak gibi dezavantajları vardı⁹⁶⁰. Bu yüzden Kızıldeniz'de nakliyat, şartlarına uygun gemilerin yapılması ile elverişli idi. Bu denize mahsus gemi tipleri celbe(celebe) ve zaima adlarını taşımaktadır. Hareket kabiliyeti fazla olan bu gemilerin büyüğü celbe, küçüğü zaimedir. Omurgalar üzerine sıkı bir şekilde hasır örüldükten sonra, zift, katran, balık yağını kaynatmak sureti ile elde edilen madde, geminin iç ve dış sathı üzerine sürülürdü. Soğuduktan sonra sert ve dayanıklı bir satıh meydana gelirdi. Yelkenler de hasırdan yapılırdı. Bu inşaatta hiç çivi kullanılmazdı. Bu gemiler, hindistan cevizi liflerinden yapılmış iplerle bağlı bir yelkenli topluluğudur. Her iki gemi çeşidi de, çift direkli yelkenli ve dümenli gemiler idi. Bunun sebebi, bu denizde gerekli olan hareket kolaylığını sağlamaktı. Bu gemilerle gündüz seyahat edilir, geceleri herhangi bir limanda kalınırdı. Gemilerin baş taraflarında bu denizde çarpma ihtimali çok fazla olan mercan kayalıklarını gözetlemek için, üzerine çıkılan birer uzun ağaç vardı⁹⁶¹.

Kızıldeniz'de firkate, kalyon, kadirga, girab, kayık, barça gibi gemiler de kullanılırdı⁹⁶². Bunlardan girab, uzun, başı sivri ve keskin olup kadirga tarzındaydı. Kürekleri mazgal deliğinden geçiriliyor ve güverte altından kürek çekiliyordu. Giraplar savaş ve ticaret gemisi olarak kullanılmaktaydı⁹⁶³. Küçükü büyüklü tekneler, gerek

⁹⁶⁰A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.155.

⁹⁶¹C.Orhonlu, *Osmanlı Devletinin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s. 4-5.

⁹⁶²Bunlar daha çok savaş gemileri olup, bu gemilerle Kızıldeniz'de güvenliği sağlanması için birçok hüküm gönderilmiştir. Mühimme 6, H.N. 382, Mühimme 14, s.319, 807, 844, H.N.453,1171, 1227. Mühimme 31, s.365, H.N. 861.

⁹⁶³İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1988, s.461.

Aden üzerinden, gerekse Habeş kıyılarından Kuzeye doğru Hint, Sumatra mallarını ve bütün İslâm dünyasının hacılarını taşımaktaydılar. Baharat, Kızıldeniz'e her yılın Mayıs ve Kasım aylarında gelmekteydi⁹⁶⁴.

Hindistan'daki Gucerat bölgesinden Moha, Cidde, Kuseyr limanlarına doğrudan ticaret malları sevk edilmekteydi. Bu sevkiyat, Kızıldeniz'in sığ sularına göre inşa edilmiş olan hususi gemilerle yapılıyordu. Gemicilikte oldukça ileri bir düzeyde oldukları anlaşılan Gucerat'lı⁹⁶⁵ gemiciler, Sumatra'nın baharatını da Kızıldeniz'e taşımaktaydılar⁹⁶⁶.

Kızıldeniz'de ticari nakliyatta kullanılmak üzere mirî ve vakıf gemilerinin de olduğunu görmekteyiz. Bu gemiler, Yemen, Cidde, Süveyş, Kuseyr limanları arasında yük taşımaktaydılar. Gemiler, kaptanlara iltizam usulü ile kiralanmaktaydı⁹⁶⁷. Gemilere gereğinden fazla yük yüklenmesi ile zaman zaman kazalar meydana geliyordu. Valide sultanın vakfına ait gemilere kapasitesinin üzerinde yük yüklenmiş ve bu gemilerden biri Süveyş limanında, diğeri Kuseyr limanında parçalanmıştır⁹⁶⁸.

Mekke Şerîfine gönderilen bir hükümden, Yemen ile Cidde limanı arasında mirî gemilerin nakliyat yaptığını anlıyoruz. Yemen'in 1008/1599-1600 tarihli bütçesinde de Mansuri adında bir geminin Moha ile Süveyş arasında yük taşıdığı ve yıllık hasılatının 308.484 pare olduğu kayıtlıdır. Bu geminin inşası için ise 183.463 pare(4.472 sikke) harcanmıştır⁹⁶⁹. Mekke Şerîfi göndermiş olduğu bir mektubda, Yemen Beylerbeyi'nin

⁹⁶⁴H.Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, s.219.

⁹⁶⁵ 1760'lı yıllara kadar Cidde-Hindistan arasındaki ulaşımı sağlayan gemiler Gucerat'ın hemen güneyindeki Surat'te yapılmıştır. Hint meşesinden yapılan bu gemilerin ömrü normal bir gemiden yaklaşık 3 kat daha uzun ve 40 yıl garantilidir. Ticari ve askeri amaçlar için kullanılan bu gemiler Avrupalılar'ın da ilgisini çekmiş ve İngilizler XIX.yüzyılın ortasında buharlı gemi çıkıncaya kadar Hint yapımı gemiler kullanmışlardır. S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri", s.43.

⁹⁶⁶ C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", s.417.

⁹⁶⁷ Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümden, "Halâ Süveyş iskelesinde sultan ve deşişe gemileri iltizam ile tahmil olunub, iltizamla tahmil olunan gemiler hod deryaya tahammüli olmadıgından ma'ada ekseriya Arab re'isleri gemilerinün kenarlarına tahtalar ekleyüb sonradan ilhak eyledükleri tahtaya ki, telbisdürler istihkamı olmayub emvâc-ı derya şiddet üzre oldukca ol tahtaları koparub gemiye tahmil olunan tereke vü esbaba zara u ziyan müteretib olmakdan hâli olmaduğu ecilden buyurdum ki, Varıcak, bender-i mezbûrede iltizamla yüklenen gemilerin üzerine bir yarar mu'temedün-aleyh âdemün koyub zirkolunan gemilere ziyade tereke urdurmayub tahammülüne göre tahmil itdüresin ..." Mühimme 6, H.N.269 17 R.evvel 972.

⁹⁶⁸ Mühimme 26, s.241, H.N.692. 12 Cemaziyel-ahir 982/29 Ekim 1574.

⁹⁶⁹H.Sahillioğlu, "Yemen'in 1599-1600 Yılı Bütçesi", s. 299.

Hindistan'dan gemilerle gelen tüccarlara, mallarını Yemen'de satmaya zorladığını⁹⁷⁰ ve bu yüzden Cidde limanının gümrük gelirlerinin azaldığı hususunda şikayette bulunmuştur. Bu mektuba yazılan cevapta, Hindistan'dan Yemen'e gelen tüccarların isterlerse geldikleri gemilerle, isterlerse mirî gemilerle Yemen'den istedikleri yere mallarını götürebilecekleri belirtilmiş ve bu hususun tüccarlara tebliğ edilmesi istenmiştir⁹⁷¹.

Bu mektubdan birkaç ay önce ise, Yemen Beylerbeyi, Yemen müteferrikalarından Velihan'ın Moha benderine sancak tariki ile atanması için arz göndermiş ve bu kabul edilmiştir. Gönderilen arzda, Moha sair ve benderlerin harap iken Velihan tarafından ber vech-i iltizam emanete alındığı ve mamür bir yer haline getirildiği ve yeniden 35 bin altına iltizama verildiği belirtilmiştir⁹⁷². Bu gelişmelerden öyle anlaşılıyor ki, Yemen limanlarının Cidde limanına bir rakib olduğu, baharat ve sair Hint mallarının Yemen limanlarında tüccarlardan alınarak doğrudan doğruya Süveyş'e veya kara yoluyla Mekke'ye götürülmektedir.

Basra Körfezi'ndeki Osmanlı limanları ile Hürmüz ve Hindistan kıyıları arasında gemi seferleri yapılmaktadır. 1583'te bölgeyi ziyaret eden J.Eldred, Basra'da 25 tane Türk kadırgası görmüştür. Basra'ya Hürmüz'den her ay, baharat, indigo, Kalküta kumaşları ve sair Hint malları getiren 40-60 ton kapasiteli bir çok teknenin yanaştığını belirtmiştir⁹⁷³. Basra Körfezi ile Hindistan arasında ulaşımı sağlayan, 300-400 balya taşıyabilen ve 30-40 yelkeni olan büyük gemiler de vardı. Bunlar, Dicle nehri üzerinde suların kabarıp olduğu Aralık veya Ocak ayında, Basra'dan Bağdat'a kadar da gitmekteydi. Bu gemilerin konvoyuna kav adı verilmekte ve yeniçeriler tarafından korunmaktaydı⁹⁷⁴.

Deniz yollarının en büyük avantajı şüphesiz taşıma maliyetlerinin ucuzluğu ve büyük miktarda malların kolayca taşınabilmesidir. Taşıma maliyetlerindeki yükseklik nedeniyle uzun mesafeli kara yollarında lüks mallar veya alış ve satış bölgeleri arasında

⁹⁷⁰ Yemen Beylerbeyine gönderilen bir hükümde yıllık verginin baharat olarak değil, para olarak gönderilmesi istenmiştir. Bu durum Yemen Beylerbeyi'nin tüccarların getirdiği baharatı baskı yaparak ucuz fiyata aldığı ve para yerine baharat göndererek bundan büyük kazanç sağladığı düşüncesini akla getirmektedir. S.Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar*, s.180.

⁹⁷¹ *Mühimme*26, s.272, H.N.780, 1 B 982.

⁹⁷² *Mühimme*25, s.180, H.N.1790 1 RA 982.

⁹⁷³ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s. 380.

⁹⁷⁴ S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu ile Ekonomik İlişkileri:" s. 33.

ciddi fiyat farkları olan mallar dışında taşıma yapılamamaktaydı. Deniz yolları ise yukarıda belirttiğimiz özelliğinden dolayı kıyı kentleri arasında hacimli ve çok çeşitli malların ticaretinin yapılmasına imkan sağlamaktadır. Akdeniz limanları arasında hububat gibi hacimli mallar gemilerle ucuz ve kolaylıkla taşınabilmektedir. Taşıma ücretleri ile ilgili vereceğimiz örnekler, XVI.yüzyıldan olmamasına rağmen, ulaşım araçlarında fazla bir değişiklik olmadığından, XVI.yüzyıl hakkında da fikir verebilecek niteliktedir. 1695 yılında kıtlıktan dolayı sıkıntı çeken Ege adalarına İstanbul'dan buğday gönderilmiştir. İstanbul'dan 45 akçeye alınan buğdayın kilesi⁹⁷⁵ Rodos'a 13 akçeye, Kuşadası'na 10 akçeye gemilerle gönderilmiştir. Diğer masraflarla da ilave edildikten sonra Rodos'ta buğday 65 akçeye, Kuşadası'nda 62 akçeye satılmıştır⁹⁷⁶. Deniz yolları ile nakliyattan dolayı, buğdayın Rodos'ta satışında % 40, Kuşadası'nda satışında % 37'lik bir artış olmuştur. Karayolları ile karşılaştırıldığında, bu oran şüphesiz çok düşüktü⁹⁷⁷.

Portekizlilerin, Ümit Burnu yolu ile Hindistan'ı keşiflerinden sonra yapılan bir hesaplama göre, baharat, çivit, ipek v.s mallar Basra Körfezinden karaya çıkartılıp Halep üzerinden Avrupa'ya ulaştırıldığı takdirde, maliyeti £ 1.465.000 iken, aynı malların Ümit Burnu yolu ile maliyeti £ 511.000 olmuştur⁹⁷⁸. 1800 tarihinde yapılan diğer bir hesaplama, Kızıldeniz yoluyla Fransa'ya giden ticari yükden % 4 kâr sağlanabileceğini göstermiştir. Bunun yanında aynı mal, Ümit Burnu yolu üzerinden gönderilmesi durumunda, % 36 ile % 48 arasında bir kâr elde edilebileceği hesaplanmıştır. Kızıldeniz ve Mısır'ın bir Hıristiyan devletin elinde olması durumunda bile, kazancın % 10'dan fazla olamayacağı anlaşılmıştır⁹⁷⁹. Bu hesaplamalarda, ödenecek gümrük vergilerinin de büyük payı olmakla beraber, dikkatler karayollarındaki taşıma maliyetlerinin yüksekliği üzerinde yoğunlaşmaktadır.

⁹⁷⁵ 1 İstanbul kilesi 25 kg. civarındadır. 1 müd, 20 İstanbul kilesidir. R.Mantran, 17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, c.I, Ankara 1990, s.169.

⁹⁷⁶ L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.39.

⁹⁷⁷ Vereceğimiz örnek zaman ve yer olarak farklı olmakla beraber, karayollarındaki taşıma ücretlerinin deniz yollarına göre ne kadar pahalı olduğunu açık bir şekilde göstermektedir. 1549'da İran Seferi dolayısıyla, Bursalılar'a, her 40 avarız hanesine 1 İstanbul mud'u(513 kg) zahireyi, Erzurum'a ulaştırmak şeklinde avarız vergisi tarhedilmiştir. 120 akçeye alınan 1 mud zahire, Erzurum'a teslim taşıma bedeli olarak 2.400 akçe, kadı önünde tespit edilmiştir. Görüldüğü gibi 1 mud buğdayın taşıma maliyeti, buğdayın satın alma fiyatının 20 katına çıkmaktadır. M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.294.

⁹⁷⁸ M. Kütükoğlu, Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri, c.I, s.2.

⁹⁷⁹ A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.155.

Deniz yollarının en büyük riski ise, kötü hava şartları, kazalar ve korsanlardır. Bir taraftan korsanlık faaliyetleri, diğer taraftan gemi kazaları Portekizlilerin Hindistan ticaretine muazzam kayıplar verdirmiştir. 1592-1602 arasında Hint filosundan 38 tekne kaybeden Portekizlilerin zararı 20 milyon altın civarındadır⁹⁸⁰. Deniz yollarındaki bu kaza ve kayıplar, maliyeti çok yükseltebilmektedir. Okyanus seyrü seferinin tehlikeli olması, hatta yola çıkan gemilerin yarısının geriye dönememesi sebebiyle, Hint malları, Avrupalılar için Doğu Akdeniz yolu ile satın alınan mallardan daha pahalıya mal olabilmekteydi⁹⁸¹. 1500-1634 yılları arasında Portekiz'den Hindistan'a giden gemilerin % 28'i denizlerde çeşitli sebeplerden dolayı kaybolmuştur⁹⁸².

Hindistan ile uzun mesafeli ticaret yapmak, oldukça zaman gerektiren bir faaliyetti. İstanbul'dan yola çıkan bir tüccarın Hindistan seyahatı en az yirmi ay devam etmekteydi. Dört ay İstanbul-Basra, dört ay Basra-Hindistan arasındaki denizyolu olmak üzere sekiz ayı yollarda geçiren tüccar, dönüşte de aynı süreyi yollarda geçirmek zorunda idi. Siparişlerin hazırlanması, alışverişin yapılması için gerekli süreler de eklenince, gidiş dönüş en az yirmi ay sürmektedir. Aynı tüccar Hindistan'da bir limandan diğerine geçmek amacıyla daha fazla kalırsa, iş seyahatının toplam süresi üç yıla kadar çıkabilmektedir⁹⁸³. Diğer taraftan, Hindistan ile Avrupa arasında seyahat etmek için gerekli olan ortalama süre bakımından Ümit Burnu yolunu takip etmekle, Kızıldeniz rotası üzerinden gitmek arasında büyük bir farklılık yoktu. Avrupa ile Hindistan arasındaki gidiş dönüş yolu, Ümit Burnu yolu ile yirmi ay, Süveyş yolu ile onyedibuçuk ay sürdüğü tahmin edilmektedir⁹⁸⁴.

1.4.3. Fırat ve Dicle Nehir Yolları

Halep-Basra arasındaki ticaret yollarından birisini, Birecik iskelesinden başlayan Fırat nehir yolu oluşturmaktadır. Bu nehir yolu XVI.yüzyılın ikinci yarısında hayli canlı bir ticaret trafiğine sahipti. Osmanlı tacirleri tarafından olduğu kadar, Doğulu ve Batılı tacirler de süratli olmasından dolayı, daha ziyade akış yönünde olmak üzere bu

⁹⁸⁰ F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I,s.382.

⁹⁸¹ M.Kütükoğlu, *a.g.e.*, c.I, s.2.

⁹⁸² Philip D.Curtner, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge 1984, s.142.

⁹⁸³ S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri:" s. 40-41.

⁹⁸⁴ A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.156.

su yolundan büyük çapta faydalanıyorlardı. Bu yolla Batı malları, Basra'ya kadar ulaştırılıyordu. Ters istikamette ise, Basra veya Bağdat'a kadar Hindistan'dan gelen gemilerin malları, nehir gemilerine aktarılıyor ve Birecik'e ulaştırılıyordu⁹⁸⁵.

Kervanlarla Halep'ten Birecik'e getirilen mallar, buradan nehir gemileri ile 15-55 gün süren bir yolculuktan sonra, Bağdat yakınlarındaki Felluca'ya kadar ulaştırılmakta ve buradan tekrar kara yolu ile Bağdat'a ulaşılmaktadır. Birecik'ten başlayan nehir yolu, Caber-Rakka-Deyr-Ane-Hadise-Felluca yerleşim birimlerinden geçerdi⁹⁸⁶. 1574'de Halep'den Birecik nehir yolu ile Bağdat'a seyahat eden Hollandalı gezgin, 54 günde Felluca'ya ulaşmıştır. Gezgin, Birecik'te 17 gün gemi beklemiş ve Rakka'da da 18 gün gümrük yüzünden bekletilmiştir⁹⁸⁷. Felluca'ya ulaşan tüccarlar, buradan kara yoluyla veya nehir sularının taşımış olduğu dönemlerde İsa kanalından gemilerle Dicle'ye geçerek Bağdat'a ulaşırlardı⁹⁸⁸.

Dicle nehrinde ise, Diyarbakır'dan çoğunlukla da Musul'dan başlayan nehir yolu, kelekler üzerinde Bağdat'ın ortasından geçerek Basra Körfezine kadar ulaşmaktadır. Şişirilmiş tulumların kesilmiş ağaç direklerine bağlanmasıyla yapılan kelekler, çok eski tarihlerden beri Fırat ve Dicle nehirlerinde ulaşım için kullanılmaktaydı. Bölgede uzun ağaçların az olmasından dolayı, kamışların yan yana örülmesi veya bağlanmasıyla yapılan kürekler kullanılmaktadır. Ancak akıntıyla ilerlendiği için kürekler pek iş düşmemektedir. Her yıl binlerce tulum kullanılarak yapılan kelekler, tüccarların mallarını taşımaktaydı⁹⁸⁹.

Musul, Bağdat ve Basra kanunnamelerinde, Fırat ve Dicle nehirlerinde gemilerle yapılan nakliyat ve bunlardan alınacak vergiler hakkında bilgi bulunmaktadır⁹⁹⁰.

⁹⁸⁵ Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen Salih Özbaran, İzmir 1984, s.116-117.

⁹⁸⁶ Nejat Göyünç, "XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", s.88.

⁹⁸⁷ Nilüfer Bayatlı, "Hollandalı Doğu Gezgini Dr.Leonhart Raufolff'un Doğu Gezisi(Irak, Suriye, Lübnan ve Filistin'e Doğru)", s.16-22. Sir Antony Sherley, Birecik'ten Bağdat'a, geceleri nehir sahilindeki uygun iskele ve köylerde konaklamak suretiyle 29 günde ulaşmıştır. Orhonlu-Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", s.117.

⁹⁸⁸ Orhonlu- Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", s.126.

⁹⁸⁹ Orhonlu- Işıksal, a.g.m, s.124-125.

⁹⁹⁰ 1540 tarihli Musul kanunnamesinde "Der Beyan-ı Bac-ı Sefine, Sumak ve bal ve yağ ve peynir ve badem ve sair bunlara nisbet fevakih kısmından at ve katır ve merkeb yükünden bir akçe bir mankur alınmış. Bir mankurı gemi harcı için ve bir mankurı mellah alınmış ve iki mankurı şahnedar alub ma'adası mirî için alınub ... ve bu mezkûrat kelek ile geldiği mahalde satılsa ve eğer geçer olsa bac alınmayub yüzde altı tamga alınmış ..." *Tapu Tahrir 195*, s.8. Bağdat'da Dicle nehrinin üzerine kurulan köprüden geçenlerden, Basra, Fırat ve Dicle tarafından gelen gemilerden vergi alınır..Cezayir

Mukâta'alara ait rakamlar arasında, nehir yolları üzerinde çalışan gemi ve keleklerden alınan vergiler ve nehir yolu ile yapılan ticaretten alınan vergiler de yer almaktadır. Aşağıda çeşitli tarihlere ait vereceğimiz iltizam tutarlarına ait rakamlar, Şatt ül-'arab ve Dicle nehirlerinde yapılan taşımacılığın boyutları ve devletin bu ulaşım yollarından sağladığı gelir hakkında bilgi sahibi olmamıza imkan vermektedir.

Tablo(38): Dicle ve Satt ül-'arab nehirlerinde toplanan vergi gelirleri.

Musul:⁹⁹¹

Mukâta'alar	1523	1540	1557	1575
Mahsul-i tamga-i surh ve kapandari ve mahsul-i sefine ve resm-i kelekçıyan ve bac-ı cısr	---	270.000	350.000	532.058
Tamga-i sürh ve kapandari ve mahsul-i sefine	105.120	---	---	---

Bağdat :⁹⁹²

Mukâta'a adı	1540	1544-45	1566	1577-78
Babu'l-Cısr ⁹⁹³	30.000	23.333	130.000	39.000
Bac-ı bab-ı sefine	---	---	68.000	15.000

Basra⁹⁹⁴:

tarafından hurma ve gayri metâ' ile gelen gemilerin her birinden 24 akçe, Musul'dan gelen keleklerden her birinden 11 akçe, Dicle'de çalışan küçük keleklerden 7 akçe alınır. E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, s.523. 1552 tarihli Basra kanunnamesinde de "Kavafil-i 'Acem ki Şiraz'dan ve Lut'dan ve gayriden derya gemisiyle ki, ana merkeb dirler, benderlerden Basra'ya geleler, ... Ve Basra'dan dışra giden merkeb gemilerinden ki, yüklü ola, gemisine göre şah-ı bender olan kimesne rençberlerle rızalaşub, mirî için her gemiden bir miktar cinsine alınur ve eğer boş çıkub gitse nesne alınmaz ... Durak ve Cezayir ve Bağdat caniblerinden gemiler ile gelen ecnasdan alınan rüsumatdır. Bir danek ki, büyük ola hurmadan gayri buğday ve arpa ve çeltük ve maş ve züret ve sair hububat getirse, 5 vezne cins ve 24 akçe-i nakdiye alınur ve küçük danekden 2 vezne cins alınır ve 8 akçe-i nakdiye alınur ve küçük Durak daneğinden 1,5 vezne cins alınur ve Bender ve Durak gemilerinden ki büyük ola 5 vezne ecnas alınur ...". bk.Ek 2. (Tapu Tahrir 282).

⁹⁹¹A.Gündüz, a.g.t.,s.314.

⁹⁹²E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, s.427.

⁹⁹³Bağdat'da nehrin üzerine kurulan köprüden geçenlerden alınan vergilerdir.

⁹⁹⁴Tapu Tahrir 282, s. 12; Tapu Tahrir 534, s.14.

	1552	1575
Mukâta'a-i 'ubûr-ı Şatt ul-arab	8.573	33.733
Mukâta'a-i hima-ı Basra 'an iskele-i Sif ⁹⁹⁵	547.269	749.338
Mahsul-i bender-i Basra ve Gümrük-i Benksar ⁹⁹⁶	1.394.799	1.150.583

Birecik kanunnamesinde iskelede alınacak vergilerle ilgili bilgi bulunmamaktadır. İskelenin yıllık geliri, fetihden hemen sonra yapılan tahrire göre 75.000 akçe iken, 1536-52 döneminde 180.000 akçeye, 1571-85 döneminde 200.000 akçeye yükselmiştir⁹⁹⁷.

Fırat ve Dicle nehir yolları, karada asayiş ve güvenliğin az olduğu dönemlerde daha fazla kullanılıyordu. Çölde Arap bedevilerinin saldırılarının azdığı dönemlerde en emin ve çabuk yol, nehir yolu ile kelekler üzerinde, Birecik veya Musul'a çıkıp buradan Halep'e gitmekti⁹⁹⁸.

1.4.4. Fırat ve Dicle Nehirlerinde Ulaşım

Kaynağı Anadolu'nun Doğusunda yer alana Fırat ve Dicle Nehirleri, Irak ve Suriye topraklarından geçerek Basra'da birleşmekte ve buradan Basra Körfezi'ne ulaşmaktadır. Önemli ticaret merkezleri arasındaki yol güzergahları üzerinde yer alan bu nehirler, ticarî ve askerî amaçlar için ulaşım yolu olarak kullanılmıştır. Dönemin

⁹⁹⁵ Mukata'a-i hima-i Basra(küçük gemiler ile, ki ana danek derler, Şatt ül-'arab'dan gelen meta'dan alınan gümrüktür)

⁹⁹⁶ Mahsul-i Bender-i Basra(Hindistan ve Hürmüz'den büyük merkeblerle gelen meta'dan alınan gümrüktür). Hindistan'dan gelen gemilerin bir çoğu Basra'da gümrük ödemedi transit geçip, nehir yolu ile Bağdat'a ulaşarak gümrüklerini burada ödemekteydiler. H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", s. 278.

⁹⁹⁷ Ali Yılmaz, XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s.27

⁹⁹⁸ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", s. 268.

kara yollarındaki ulaşımın yavaşlığı ve kapatışesinin düşüklüğü göz önüne alındığında, nehirlerde yapılan ulaşımın daha kolay ve avantajlı olduğu görülmektedir. Ancak nehirlerde sadece akış yönünde ulaşımın kolay olması, ters yönde insan ve hayvan gücüyle ilerlenmesi, yazın su seviyesinin düşmesi, kışın taşkınların olması, nehir yataklarının dolması gibi dezavantajları da bulunmaktadır.

Fırat ve Dicle nehirlerinden ticaret yanında, özellikle savaş dönemlerinde olmak üzere asker ve zahire nakliyatı için de bir ulaşım yolu olarak faydalanılmıştır. Fırat nehrinin Birecik'te genişlemesi, burada tersane yapılması için uygun bir ortam oluşturmuştur. Osmanlı Mühimme kayıtları, Birecik'te bulunan tersaneden asker ve zahire nakliyatı ve bu nakliyat için gerekli gemilerin yapılması hususundan sıkça bahsetmektedir. Ayrıca Basra Körfezi'nde güvenliği sağlayacak gemilerin Birecik'te yapılması veya kerestelerin Birecik'ten Basra'ya gönderilerek orada gemi inşa edilmesine dair hükümler gönderilmiştir⁹⁹⁹.

Bağdat ve Basra civarında hububat üretiminin yeterli olmaması, iklimin nemli ve sıcak olması, üç aydan fazla stok yapılamaması gibi sebeplerden dolayı, buradaki birliklerin ve kalelerin buğday ve arpa ihtiyacını karşılamak için, Diyarbakır ve Halep eyaletinin çeşitli bölgelerinden Fırat ve Dicle nehri yoluyla zahire gönderilirdi. Bu nakliyatı gerçekleştirmek için önce gemilerin hazırlanması emrediliyordu. Bu hazırlıklar, bazen oldukça büyük sayıda gemi inşasına sebep olabiliyordu. 1565 yılında 300 kadar gemi tamir olduktan başka, Canbolatoğluna gönderilen diğer bir hükümle de, 150 kıta zahire gemisi, 250 kıta asker nakli için gemi inşa ettirmesi emrediliyordu¹⁰⁰⁰.

Kereste, çivi gibi gemi yapımına lüzumlu maddelerin temininde uygun şartlara sahip olan Birecik iskelesinde çok çeşitli gemiler yapılmıştır. Birecik İskelesinde, şayka, grap, firkate, üstü açık türünde gemiler yapılmıştır. Fırat nehrinde işleyen gemiler 2 ton kadar eşya, 3-4 merkep, 8-10 yolcu alabilirdi¹⁰⁰¹. Nehirlerde kullanılan ulaşım araçlarından birisi olan ve sadece akış istikametinde kullanılabilen kelekler, Fırat'tan çok Dicle nehri üzerinde kullanılmıştır. Dicle nehri, fazla derin olmadığından gemi işletmeye Fırat nehri kadar uygun değildi. Bu yüzden kelekler, Dicle nehri üzerinde

⁹⁹⁹ Mühimme 3, H.N. 764 ,834, 849(967/1560), Mühimme 5, H.N.696, 1388, 1389(973/1565-1566), Mühimme 30, s.23, H.N.57(985/1577).

¹⁰⁰⁰ Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", s.129.

¹⁰⁰¹ Orhonlu- Işıksal, a.g.m., s.123.

daha çok kullanılmıştır. Ancak keleklerin kullanılması ve hazırlanması kolay olduğundan, Fırat nehrinde de zamanla daha çok kullanılmaya başlamıştır. Fırat nehrinde Birecik, Dicle nehrinde Musul kelek nakliyatının başlangıç noktalarıydı¹⁰⁰².

XVII.yüzyılın ortalarındaki bir müşahedeye göre, nehirlerin akış istikametinin tersine, Basra-Bağdat, Bağdat-Birecik, Bağdat-Musul istikametlerinde ulaşımın oldukça zor olduğu belirtilmiştir. Ters yönde, kayıkların insan gücü ile çekildiği ve günde ancak 8 km ilerlenebildiği, hatta rüzgarın karşıdan estiği zamanlarda hiç ilerleme yapılamadığı belirtilmiştir. Basra'dan Bağdat'a 60 günden önce varılamadığı ve bazen yolda 3 ay kalındığından bahsedilmektedir¹⁰⁰³. Dicle nehri üzerinde suların kabarık olduğu Aralık veya Ocak ayında, Basra'dan kalkan 300-400 balya taşıyabilen ve 30-40 yelkeni olan büyük gemiler Bağdat'a hareket etmektedir. Bu gemilerin konvoyuna kav adı verilmekte ve yeniçeriler tarafından korunmaktaydı¹⁰⁰⁴.

Güvenlik dışında, bölgenin çok yerinin çöl ve kurak olması, kara yollarında ulaşımın zor¹⁰⁰⁵, pahalı ve uzun zaman almasına sebep oluyordu. Basra ve Bağdat'a çoğu zaman zahire yollayan devlet için, bu hacimli malı kara yolu ile nakletmek oldukça zordu. Bu yüzden sık sık nehir yolu kullanılmaktaydı. 1743 senesinde Birecik'te devlet 60 zahire gemisi inşa ettirmiştir. 60 gemi, 17.836 kuruşa mal olmuştur. Personel masrafları ile birlikte maliyet 23.836 kuruşa yükselmiştir. 1638 senesinde IV.Murat'ın Bağdat seferi esnasında, Birecik'ten Bağdat'a zahire nakleden 723 deveye, 18.250 kuruş kira verilmiştir¹⁰⁰⁶. Aradan geçen 105 senede paranın maruz kaldığı değer kaybı göz önüne alınmadığı takdirde bile, 1743 senesinde, 1638 yılında kira develerine ödenen (18.250 kuruş) rakama yakın bir para (17.836 kuruş) ile 60 gemi inşa ettirilmiş ve bu gemiler ile daha fazla yük taşınabilmiştir.

1578-79'da Şam'dan Mekke'ye hac için giden hacı adayı, bir deve kirası bedeli olarak 50-55 altın ödemek zorundaydı¹⁰⁰⁷. XVI.yüzyılda Birecik ve civarında yapılan gemiler ise, tüccarlar tarafından 40-50 dukaya satın alılmaktaydı. Felluca'ya

¹⁰⁰² Orhonlu-Işıksal, a.g.m., s.124.

¹⁰⁰³ E.Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)*, s.434.

¹⁰⁰⁴ S.Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri:" s. 33.

¹⁰⁰⁵ Bağdad Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Bağdat-Basra arasının çok yerinin çöl olmasından ve at bulmaktaki sıkıntıdan dolayı ulakların dahi Bağdat'tan kayak ile gönderilmesi istenmektedir. *Mühimme* 31, s.262, H.N.578, 2 Receb 985/15 Eylül 1577.

¹⁰⁰⁶ L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.36

¹⁰⁰⁷ S.Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar*, s.52.

gelindiğinde işe yaramayan gemiler, 7-8 dukaya satılır ve orada parçalanarak odun olarak kullanılırdı¹⁰⁰⁸. Yukarıda Fırat nehrinde işleyen gemilerin yük taşıma kapasitesi hakkında bilgi vermiştik. Bu iki örnek, farklı güzergahlarda olmalarına rağmen, kara yollarının su yollarına göre ne kadar pahalı olduğunu gözler önüne sermektedir.

1.5.Yolların Güvenliğinin Sağlanması

Can ve mal güvenliğinin sağlanması, bütün işlerde olduğu gibi ticaretinde “olmazsa olmaz” şartlarından birisidir. Büyük emek ve sermaye gerektiren ticaret, her şeyden önce can ve mal güvenliğinden emin olunan bölgelerde yapılabilen bir faaliyettir. Tarihin her döneminde ticaret, huzur ve sükun ortamında, güvenliğin tam olarak sağlandığı bölgelerde canlanmış ve gelişmiştir. Özellikle uluslararası ticarete, birer ithalatçı ve ihracatçı konumunda olan tüccarlar, büyük sermaye yatırdıkları ticaret mallarını, hiçbir zaman riske sokmak istememişlerdir. Bu yüzden güvenlik bakımından tehlikeye giren bölgelerde, ticaretin gerilmeye başladığı ve durma noktasına geldiği görülmektedir.

Güven ve huzurlu ortamlarda bile tüccarlar, sayıları binlerle ifade edilen kalabalık kabileler halinde seyahat etmekteydiler. Uzun mesafe ticaretinin sayı bakımından kalabalık gruplardan oluşan kervanlar ile yapılması ve şekillenmesinde şüphesiz güvenlik en önemli unsurlardan biriydi. Güvenliğin bu derece önemli olması sebebiyle tüccarların yol boyunca yaptıkları masrafların en önemli kalemlerinden birisini koruma masrafları oluşturmuştur.

Tüccar kabilelerinin kendi güvenlik tedbirleri yanında, yönetim de vergileri ile kendisine büyük gelir bırakan ticaretin devam etmesi ve gelişmesi için güvenliğin sağlanması yönünde adli, idari ve askeri bir çok tedbirler almıştır. Bu bölümde, derbent, köprü, kale inşası, denizlerde donanma gezdirilmesi gibi ticaret yollarında güvenliğin sağlanmasına yönelik, Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlerden bahsetmeye çalışacağız.

¹⁰⁰⁸ N.Göyünç, “XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu”, s.88.

1.5.1.Karayollarında Güvenliğin Sağlanması

Bir ülkenin genelindeki asayiş ve güvenlik durumu ile onun bir parçası olan ticaret yolları üzerindeki güvenlik durumu bir bütün oluşturur. Ancak biz burada sadece devletin yollar üzerinde ticaretin daha kolay ve emniyetli bir şekilde cereyan etmesi için aldığı tedbirlerden bahsedeceğiz.

Yük hayvanlarının oluşturduğu kervanlar, karayolları üzerinde, dereeler, ırmaklar, sarp geçitler, yerleşim birimlerinden uzakta ıssız bir çok mahallerde yol alıyordu. Bu mahallerde, hırsızlar, haydutlar ve eşkıyalar, kervanlar için büyük bir tehlike oluşturuyordu. Bu tehlikeleri bertaraf etmek, yolcuların ve tüccarların rahat bir şekilde seyahat edebilmesini sağlamak ve ülke ekonomisini geriletecek bu tür hareketleri önlemek için Osmanlı Devleti bir çok tedbirler almıştır.

Osmanlı Devleti, sınırları içerisindeki nehirler ve ırmaklar üzerinden ulaşımın sağlanması için, önceki dönemlerden kalan köprülerin tamir ve bakımı ve gerekse yenilerinin inşası yönünde bir çok çalışmalar yapmıştır. Köprüler, genellikle yaptırımlar tarafından bir vakıf ile desteklenmiş, köprülerin bakım ve tamiri için vakıflar oluşturulmuştur¹⁰⁰⁹. Üveys Paşa, Musul'da Dicle nehri üzerinde bir köprü inşa etmiş, köprü'nün tamir ve bakımı içinde bir vakıf tesis etmiştir. 1570 tarihinde Diyarbakır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, vakfın teftiş edilerek köprü'nün tamir ve bakımının yapılması istenmiştir¹⁰¹⁰. Köprüler bu şekilde devletin denetim ve sorumluluğu içerisinde yer alıyordu. Vakıfların yanında, devlet köprülerin bakım ve onarımının yapılması için köprülerin yakınındaki yerleşim birimlerindeki bazı şahıslara vergi muafiyeti karşılığında, sorumluluk yükleyebilmekteydi. Köprücüler adı verilen bu şahıslar, köprü'nün bakım ve onarımının yanı sıra, köprüden gelip geçenlerin can ve mal emniyetini sağlamakla da görevli bulunuyorlardı¹⁰¹¹. Maraş Kadı'sına gönderilen bir

¹⁰⁰⁹ Trablus(şam) Beylerbeyine gönderilen hükümde, nehirlerin taşmasıyla yıkılan köprülerin vakıfları tarafından inşa ettirilmesi, vakıfları olmayanların incelenerek tamir hususunda bir çözüm bulunması isteniyordu. *Mühimme* 52, s. 326, H.N.866 (992/1586).

¹⁰¹⁰ *Mühimme* 12, s.198, 10 Zilkade 978/4 Mayıs 1571. 1579 yılında gönderilen diğer bir hükümde de Dicle üzerindeki Taş Köprü'nün tamir ve bakımının yapılması isteniyordu. *Mühimme* 40, s.211, H.N.476.

¹⁰¹¹ L.Güçer, " XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.10-11. Bu yönüyle köprücüler, aynı zamanda derbencilik hizmeti yapıyorlardı. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul 1990, s.32-33.

hükümde, Ceyhan suyunun üzerindeki köprü'nün iki başına bir çok adamlar getirip, kondurup, oraların mamür ettirilmesi istenmekteydi¹⁰¹².

Kervanları ve yolcuları tehdit eden sarp geçitler, bataklıklar ve iskan sahalardan uzak tenha mahallere genellikle derbend denilmektedir¹⁰¹³. Derbendlerden bilhassa sarp geçitler ile bataklıklarda yolları temizlemek, doldurmak ve her zaman yolları açık bulundurmak, buradan geçen yolcuların yük taşıyamayacak kadar yorulmuş ve sakatlanmış hayvanlarının yüklerini taşımak, yolcuları ve onların hayvanlarını kondurmak ve dinlendirmek, bu dar yerlerde faaliyette bulunan eşkıya ve haydutlardan yolcuların can ve mallarını korumak, ulaşımın güvenliğini sağlamak görevi, devlet tarafından vergi muafiyeti karşılığında derbencilere verilmiştir. Derbenciler, genellikle yolların kavşak noktaları ve mekezi durum arzeden yerlerdeki derbendlere yerleştirilirdi. Derbenciler kendilerine tahsis edilen saha içerisinde bu görevlerden sorumlu tutulurlardı¹⁰¹⁴.

Osmanlı Devleti'nde derbenciler, belirli yerlerde görevlendirilirdi. Derbencilerin yerleştirildikleri yerler ve yol güzergahları ekte belirtilen haritada gösterilmiştir. Biz burada derbencilikle ilgili birkaç hükümden bahsederek, Osmanlı Devleti'nin bu konudaki uygulamaları hakkında fikir vermek istiyoruz.

1564 tarihinde Karahisar-ı Şarkî beğine ve kadısına gönderilen bir hükümde "... liva-ı mezbûrda Alucra dimekle ma'ruf karye ümerâ-i Akkoyunlu zamanından beri tarik-i âm üzerinde sakinler iken âyende vü ravendeden rencide olmağla karyelerinden göçüb irak yerlere tavattun itmeğle yollar tenha kalub, kış eyyamında âyende vü ravende menzilgah bulamamağla gayet usret çeküb ve yazın dahi halî ve beyâbân yir olmağla kuttâ-i tarik olanlar yolları sed idüb âyende vü ravendeye külli müzayıka virürler. Gayet mahûf yirler olub ve bundan akdem ferman-ı şerîf vârid olub karye-i mezbûreden firar idenleri yirlü yirine getürüb şeneldüb ma'mur idesin ..." denilmektedir¹⁰¹⁵.

¹⁰¹² Mühimme 19, s.321, H.N. 321, 9 Rebiül-ahir 980/19 Ağustos 1572.

¹⁰¹³ Farsca, der:geçit, bend:tutmak kelimelerinden oluşan derbend, engel, boğaz, geçit, set, sınırlı bölgeleri ve dağlar arasında güçlükle geçilen yerlere olduğu gibi, istihkam olarak kullanılan böyle yerlere de denilmekteydi. C.Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı, s.9.

¹⁰¹⁴ C.Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı, s.10-14.

¹⁰¹⁵ Mühimme 6, H.N. 337.

1570(978)'de Van Beylerbeyi ve Defterdarına gönderilen bir hükümde de, Bitlis ile Van gölü kenarındaki Tatvan karyesi arasındaki Rahva denilen sahranın bir günlük mesafe olub, kutta-ı tarik mahalli ve kış günlerinde kar yağdığından yolcuların barınacak yeri olmadığından helak oldukları haber verilmeğe, o mahalde yolcuları muhafaza eylemek için tekalifden muaf ve müsellemler olarak, on beş hane iskan edilmesi istenmiştir¹⁰¹⁶.

Hükümlerden anlaşıldığı gibi, Osmanlı Devleti, tüccarların ve yolcuların gerek soygunculardan korunması ve gerekse kış şartlarının ortaya çıkardığı olumsuzlukları ortadan kaldırmak ve yolların açık tutulmasını sağlamak için, vergi muafiyeti yolu ile köylüleri görevlendirmekteydi.

Yollarda güvenliği sağlamaktan sorumlu teşkilatlardan birisi de, kalelerde bulunan muhafızlardı. Yoğun ticari hareketliliğin bulunduğu ve basit derbend teşkilatı ile korunması mümkün olamayacak kadar tehlike arz eden noktalarda, devlet kaleleri inşa ediyordu. Safet sancağında, Mısır'dan gelen tüccarlar ile Kudüs'e giden ziyaretçilerin geçmek mecburiyetinde olduğu ve devamlı şekilde baskınların meydana geldiği "ubur ül tüccar" denilen yerde, hazineden 3-4 bin altın sarfı ile 200 hane alacak büyüklükte, her burcunda 10 muhafız bulunan, 4 burçlu büyük bir kale inşa edilmiştir¹⁰¹⁷. Mısır Beylerbeyi'ne gönderilen bir hükümde de, Halep, Şam ve Gazze canibinden gelen hacılara ve tüccarlara, Arap müfsidlerin saldırdığı ve soygunculuk yaptığı belirtilerek, Ariş nâm mahalle bir kale inşa ettirmesi emredilmiştir. Kalenin içerisine yeterli miktarda muhafız ve adam konularak şeneltilmesi ve bölgenin güvenliğinin sağlanması istenmiştir¹⁰¹⁸. 1564 tarihinde de Şam Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, yine Mısır ve Kudüs-i Şerif yolunun emniyeti için Leccun sancağında olan Cubeyre karyesindeki kargir hanın tamir edilerek kale haline getirilmesi ve içerisine muhafızlar yerleştirilmesi istenmiştir¹⁰¹⁹.

Basra-Bağdat yolu üzerinde harami yatağı olan Rahne kalesi 1570 senesinde tamir edilmiş ve diğer kalelerden muhafız gönderilmek suretiyle yeterli miktarda hisar eri konulmuştur. Tüccarlara daha kuvvetli bir emniyet sağlanması için Garraf sancak

¹⁰¹⁶ Mühimme 9, s.823, H.N.1197.

¹⁰¹⁷ L.Güçer, " XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.14.

¹⁰¹⁸ Mühimme 3, H.N.563. 2 Rebiül-evvel 967/ 2 Aralık 1559.

¹⁰¹⁹ Mühimme 6, H.N. 240. 11 Rebiül-evvel 972/17 Ekim 1564.

beyinin bu kalede ikamet etmesine karar verilmiştir¹⁰²⁰. Yine diğ er bir hükümde de Basra-Bağdat yolu güzergahında, Taşköprü denilen mahalde evvelce bir kale bina olunduğ u, fakat harap olmakla bölgenin eşkıya yatağ ı olduğ u belirtilmiş ve Basra Beylerbeyi'nin kaleyi yeniden imar ederek yolların güvenliğ ini sağ lanması istenmiştir¹⁰²¹. Bağdat ile Musul arasında tüccar durağ ı olarak gösterilen Pamuklu ve Toprakkale'de de eşkıyalık hareketlerinin önüne geçmek için kale inşa edilerek muhafızların yerleşt irilmesi istenmiştir¹⁰²².

Yollarda güvenliğ in sağ lanması ile ilgili üzerinde kısaca durmak istediğ imiz bir konu da kervansaraylar ve hanlardır. Hanlar ve kervansaraylar, tüccarların ve yolcuların malları ve hayvanları ile birlikte kaldıkları ve çeş itli ihtiyaç larını karşıladıkları yerler olması yanında, can ve mal emniyetinin sağ landığı, tüccarların korkusuzca kalabildikleri yerler olması bakımından da önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti, Yakın-Doğ u'da kurulmuş eski devletlerin anelerine uyarak, ticaret yolları üzerinde birbirinden uzak yerleş im birimleri arasında, gelip geçenlerin ve bilhassa tüccarların korkusuzca kalabilecekleri tesisler inşa etmişlerdir¹⁰²³. Kervansaray, çok defa da han adını taşıyan bu tesisler padişahlar, vezirler ve çeş itli devlet yöneticileri tarafından inşa edilmişlerdir¹⁰²⁴.

Bu kurumların yanında, baş ta beylerbeyi ve sancak beyleri olmak üzere taşra teş kilatı görevlileri, bölgelerinde suçluların yakalanması, genel asayiş ve güvenliğ in sağ lanmasından birinci derecede sorumluydular. Adli ve idari sorumluluğ u olan kadılar, suçluların cezalandırılması, asayiş ve güvenliğ in sağ lanması için gereken tedbirlerin alınmasından sorumluydular. Osmanlı yönetimi, taşradaki kurum ve idarecileri ile ticaret yollarında güvenliğ in sağ lanması, tüccarların, ekonominin ve aynı zamanda devlet gelirlerinin zarar görmemesi için gereken tedbirleri almaya çalışmıştır. Ülkedeki siyasi ve sosyal karışıklıkların, eşkıyalık hareketlerinin ticarete ve tüccarlara zarar

¹⁰²⁰ L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğ unun Ticaret Politikası", s.14.

¹⁰²¹ Mühimme 16, s.78, H.N.168, 10 Şaban 979/28 Aralık 1571.

¹⁰²² Mühimme 51, s.31, H.N.102. 19 Şaban 991/ 9 Eylül 1583.

¹⁰²³ Selçuklular döneminde özellikle XIII.yüzyılda Anadolu'da ticaret yolları üzerinde çok sayıda kervansaray yapılmıştır. Kervansaraylarda yolcuların her türlü ihtiyaç ları ücretsiz olarak vakıflar tarafından karşılanmaktaydı. Kalıntıları günümüze kadar ulaşmış bulunan kervansarayların vakıflarına çok geniş toprakların vakfedilmesi sonucu, Selçuklu ordusunun yapısı değ işmiştir. İkt a sistemi ile toprağ a bağı lı askerlerin sayısı, arazilerin vakıflara bağ lanması sonucu azalmış ve sultanların merkezdeki kapıkulu askerlerinin sayısı artmıştır. Geniş bilgi için bk. Osman Turan, "Selçuklu Kervansarayları", Belleten, c.X, S.39 ayrı basım, Ankara 1946.

¹⁰²⁴ Bk. Ticaret Mekanları kısmına.

vermemesi için gereken tedbirlerin alınması¹⁰²⁵, soyguncu ve yağmacıların cezalandırılması için merkezden sürekli emirler gönderilmekteydi¹⁰²⁶.

Osmanlı yönetimi, gerek Müslüman ve gerekse gayrimüslüm tüccarların güven içerisinde, ülkede ticaret yapabilmeleri için gereken tedbirleri almaya çalışmıştır¹⁰²⁷. Yabancı ülkelere verilen ahidnamelerde, tüccarların güvenliği hususunda tatmin edici hükümler konulmuştur. Yabancı ülkelere ticarete giden Osmanlı teb'ası tüccarların dahi bir saldırıya uğraması durumunda, diplomatik yollarla haklarının korunması ve zararlarının tazmin edilmesi için girişimler yapılmıştır¹⁰²⁸. Netice olarak Osmanlı Devleti'nin, uzun mesafe ticaretinin olmazsa olmaz şartı olan güvenliğin sağlanması hususunda, kurumları ve aldığı askeri, idari, adli tedbirler ile konunun önemini farkında olduğu ve asgari bir güvenlik sağlamaya çalıştığını söyleyebiliriz.

1.5.2. Deniz Yollarında Güvenliğin Sağlanması

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ticareti, Kızıldeniz ve Basra Körfezi yoluyla tamamen deniz yolu güzergahı üzerinden cereyan ediyordu. Osmanlı Devleti daha bölgeye gelmeden önce, Portekizliler Ümit Burnu yolunu keşfetmişler ve Hint Okyanusuna hakim olmuşlardı. Üstün donanmaları sayesinde, Müslüman ülkeleri ile Hindistan arasında işleyen ticaret ve hac gemilerini engelliyorlar, tüccarları ve hacıları esir, mallarını yağmalıyorlardı. Hindistan Seferleri bölümünde geniş bir şekilde bahsettiğimiz gibi, Osmanlılar'ın amacı denizlerde ticaret ve hac gemilerinin güvenliğini sağlamak ve Müslüman ülkeleri Portekiz baskısından kurtarmaktı. Osmanlı Devleti, belirtilen bu Hindistan seferlerinden sonra da, bölgedeki deniz yollarında

¹⁰²⁵ Kastamonu Beyine gönderilen bir hükümde, sohta taifesinden rencber ve tüccarların şikayetçi oldukları ve arzuhal sundukları belirtilmiş, sohtalara mukayyed olup nerede bulunurlarsa bulunsun cezalarının verilmesi istenmiştir. Mühimme 29, s.9, H.N.21, Evail Ramazan 984/Kasım 1576

¹⁰²⁶ Bu konuda geniş bilgi için bk. Mustafa Akdağ, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası Celali İsyanları*, İstanbul 1995.

¹⁰²⁷ 1574-75'de Halep'ten Bağdat'a kadar gidip gelen Hollandalı gezgin, merkezi idarenin güvenlik, asayiş ve adalet hususundaki titizliğine dikkati çekmektedir. Bağdat'tan dönüşte uğradığı Erbil'de, kervanların geçtiği ana yolda yol kesmek ve yolcuları öldürmek suçundan 8 azılı katilin idam olduğunu belirtmiştir. Bayatlı, "Hollandalı Doğu Gezini Dr.Leonhart Raufolff'un Doğu Gezisi(Irak, Suriye, Lübnan ve Filistin'e Doğru)", s.9-23.

¹⁰²⁸ Erzurum ve Basra Beylerbeyilerine gönderilen hükümlerde, Osmanlı teb'ası tüccarların Luristan'da saldırıya uğradıkları belirtilerek, tüccarların haklarının korunması ve zararlarının giderilmesi konusunda girişimlerde bulunması istenmiştir. Mühimme 23, s.23-24, H.N.44-46. 8 Cemaziyel-ahir 981/4 Ekim 1573.

güvenliği sağlamak ve gemilerin serbestce yük ve yolcu taşıyabilmeleri için önlem almaktan geri kalmamıştır. Burada büyük deniz seferlerinden sonra, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde güvenliğin sağlanması ve deniz yollarının açık tutulması için yapılan faaliyetlerden bahsetmeye çalışacağız.

XVI.yüzyılın ortalarından itibaren, gerek Osmanlı Devleti'nin seferleri ve gerekse Portekizliler'in Hint Okyanusu'ndaki zaafiyetleri sonucu Osmanlı-Hint ticaretinde büyük gelişmeler görülmüştür. Büyük donanma savaşlarının XVI.yüzyılın ortalarında sona ermesinden sonra Osmanlı Devleti, denizlerde gemilerle yapılan ticari nakliyatın zarar görmemesi için korsanlara ve Portekiz filolarına karşı gereken tedbirleri almaya çalışıyordu. Bunun için denizlerde devriye gezen filolar görevlendiriliyor, tüccar gemileri kendilerini korsanlara karşı koruyacak kadar asker ve silah ile techiz ediliyordu¹⁰²⁹.

Memluklular'dan kalan Süveyş tersanesi, Kızıldeniz'in güvenliği için birinci derecede önemli bir üstü. Burada hazırlanan donanma ile Kızıldeniz'deki ticaret yolu ve kıyılar korunmakta idi. Süveyş donanması, Mart 1560'da ayrı bir kaptanlık haline getirilerek Süveyş Kaptanlığı olarak anılmaya başlamıştır¹⁰³⁰. Süveyş'den sonra Moha'da da bir kaptanlık ihdas edilmiştir¹⁰³¹. Bu iki kaptanlığa bağlı savaş gemileri, Hindistan ile yapılan ticarete gemileri korumak için sürekli devriye geziyorlardı¹⁰³². Moha kaptanlığına ait gemiler, Süveyş tersanesinde inşa ediliyor ve her türlü ihtiyaçları

¹⁰²⁹ Kızıldeniz yoluyla Hindistan'a gidip gelen Türk ve Açeli tüccarların Galleylerden daha büyük gemilere sahip değildi ve bu ticaret 400 tondan 600 tona kadar mal alabilen, iyi silahlanmış Hindistan gemileri ile yapıyordu. Bu gemiler Gucerathlar tarafından inşa edilmiş olmalarına rağmen, tayfaları Türk ve Açeli savaşçılardan oluşuyordu. C.R.Boxer, "Portuguese and Spanish Projects for the Conquest of Southeast Asia, 1580-1600", s.120. 1565'de bir Portekiz kalyonu, pekçok toplu techiz edilmiş ve mürettebatı Türk ve diğer milletlerden olan, 400'den fazla adam taşıyan ve Achem'den gelen bir gemiyle karşılaştı. Şiddetli bir mücadeleden sonra her iki gemi de tutuştu ve tahrip oldu. C.R.Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600" s.420.

¹⁰³⁰ Orhan Kılıç, 18.Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatı Eyalet ve Sancak Tevcihatı, Elazığ 1997, s.82.

¹⁰³¹ Moha Kaptanlığının ne zaman ihdas edildiği bilinmemekle beraber, 12 Rebi'ül-ahir 972 tarihli Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Moha Kaptanlığının Yemen Müteferrikalarından Ferhad zide kadruhuya verildiği belirtilerek, iki pare kalite ile birlikte derhal Moha canibine gönderilmesi emredilmektedir. Mühimme 6, H.N.382.

¹⁰³² Mısır Beylerbeyine gönderilen bir çok hükümde, Kızıldeniz'de devriye görevi yapan Süveyş donanması hakkında emirler gönderilmekte ve bilgi istenilmektedir. 2 Safer 973 tarihli bir hükümde, Süveyş Kaptanı Sefer'in Hint yolunu muhafaza hizmetinde iken vefat ettiği belirtilerek, muktedir adamlar göndererek donanmanın Süveyş'e getirilmesi istenilmektedir. Mühimme 5, s.76, H.N.178. Mısır Beylerbeyine gönderilen diğer bir hükümde, Süveyş gemilerinin devriye görevinden gelip gelmediği soruluyor ve tekrar göndermek icap ederse, gemileri tamir ettirip göndermesi isteniyordu. Mühimme 5, s.245, H.N.628.

buradan karşılanıyordu. Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Portekizlilerin kadirga ve kalyon ile memleketin bazı mahallerine tecavüz ile esir alıp ve mal yağmalayıp götürdükleri bildirilerek, Yemen taraflarına da musallat olmaları muhtemel bulunduğundan Moha ve Aden taraflarının muhafazası için her türlü levazım, mühimmat ve müretteb gemicilerin tamamlanarak Yemen'e yollanıp, Moha kaptanına teslim edilmesi istenmekteydi¹⁰³³. Mısır Beylerbeyine gönderilen başka bir hükümde, Portekiz gemilerinin Hint diyarından gelen tüccar gemilerine yönelik saldırılarının önlenmesi için, Aden tarafına on parça gemiden müteşekkil bir donanmanın gönderilmesi isteniyordu¹⁰³⁴. Bu emir üzerine olacak, 972/1564'de Kaptan Sefer idaresinde 10 geminin önce Moha'ya, sonra Aden'e uğradığı ve buraya bir miktar top bıraktığı belirtilmektedir¹⁰³⁵. Yemen Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, Sinan Reis'in iki kadirga ile yolcu gemilerine zarar vermeye çalışan düşman gemilerinin üzerine gittiği, Süveyş tersanesinde dört adet kalitenin inşa edilmesi için emir verildiği ve bu kalitelerin inşası bitince Yemen'e gönderileceği belirtilmektedir¹⁰³⁶. Tarih-i Şihri'de ise, 984/1576'da Kaptan Sinan'ın iki Türk gemisi ile Şihr limanına geldiği, buradan Muscat'a gittiği belirtilmektedir. Muscat'da bulunan frenklerden bazıları esir edildikten sonra, Kaptan Sinan'ın Hürmüz'e giden büyük bir kalyonun mallarına el koyduğu ifade edilmektedir¹⁰³⁷.

XVI.yüzyılın sonlarına kadar Kızıldeniz'deki güvenliğin sağlanması için bu denizde donanma gezdirilmiş¹⁰³⁸, Portekiz ve İspanya donanmasına ait gemilerle küçük çapta çatışmalar olmuş¹⁰³⁹, büyük donanma savaşları yapılmamıştır.

Hindistan yolunun muhafazasında kullanılmak üzere Süveyş'de inşa olunan gemiler için, Payas¹⁰⁴⁰ ve Antalya gibi Doğu Akdeniz limanlarından gönderilen kerestenin yanında, Karadeniz limanlarından da kereste gönderilmekteydi. Sinop

¹⁰³³ Mühimme 23, s.64, H.N.134, 8 Cemaziyel-ahire 981/4 Ekim 1573. Yine Mısır Beylerbeyine gönderilen diğer bir hükümde, Süveyş'de iki adet kayık inşa edilerek birinin Yemen'e gönderilmesi, diğerinin Süveyş'de kalması istenmekteydi. Mühimme 14, s.319, H.N.453, 11 Rebiül-evvel 978/13 Ağustos 1570.

¹⁰³⁴ Mühimme 6, s.122, H.N.256, 13 Rebi' ül-evvel 972/19 Ekim 1564

¹⁰³⁵ R.B.Serjeant, *The Portuguese off The South Arabian Coast*, s.110.

¹⁰³⁶ Mühimme 30, s.365, H.N.861. 21 Rebiül-ahir 985/7 Temmuz 1577.

¹⁰³⁷ R.B.Serjeant, *The Portuguese off The South Arabian Coast*, s.111.

¹⁰³⁸ Mühimme 52, s.181, H.N.461(991/1583),

¹⁰³⁹ Mühimme 60, s.146, H.N.342 (994/1586); Mühimme 61, s.40,99, H.N.107,240 (994/1586); Mühimme 62, s.177,203, H.N.393, 453(996/1588), Mühimme 71, s.68-69, H.N.141, (1002/1594).

¹⁰⁴⁰ Temmuz 1568'de gönderilen bir hükümde, Süveyş tersanesi için Payas'tan İskenderiye'ye kereste gönderilmesi istenmekteydi. Mühimme 7, s.609, H.N.1710.

Kadısına gönderilen bir hükümde¹⁰⁴¹, “Bundan akdem Süveys mühimmatı için emr-i şerifim mucibince ihzar olunan kereste anda bina olunan üç kıt’a barçaya mevsimi ile tahmil ettürüb mu’accelen Süveys’e irsal eylemek emr edüb buyurdum ki ...” denilerek, Sinop’tan Süveys’e gemi inşası için kereste gönderilmesi istenmekteydi. Aradaki binlerce kilometrelik mesafeye rağmen, Sinop’tan Süveys’e kereste gönderilmesi, Osmanlı Devleti’nin lojistik destek durumunu gösterdiği kadar, Hindistan deniz yolunun güvenliğine verdiği önemi de açık bir şekilde göstermektedir.

Diğer deniz yolu güzergahı olan Basra Körfezi’nin güvenliği, Birecik tersanesinde inşa edilen gemiler ile veya buradan gönderilen kereste ile Basra’da inşa edilen gemiler ile sağlanmaya çalışılıyordu. Kilis ve Maraş¹⁰⁴²,tan temin edilen kerestenin yanında, Halep’te kaliteli çivi imal edilmesi ve diğer malzemelerin kolaylıkla tedarik edilebilmesi, Birecik tersanesinde gemi inşasını kolaylaştırıyordu. 1565 tarihinde Birecik’te inşa edilmesi istenen gemi sayısı 500’dü¹⁰⁴³.

Basra Körfezi’nde güvenliğin sağlanması için, Kızıldeniz’de olduğu gibi devriye görevi yapan Osmanlı filolarının görevlendirildiği anlaşılmaktadır. Bağdat Beylerbeyi’ne gönderilen bir hükümde, Basra’da memleket muhafazası için deryada birkaç kadirga gezdirmenin gerekli olduğu belirtilerek, kürekçi bulmakta zorlanıldığından, katle müstehak olmayan ağır cezalıların gönderilmesi istenmekteydi¹⁰⁴⁴. Aynı hususta hükümler, Diyarbakır ve Halep Beylerbeyilerine de gönderilmiştir¹⁰⁴⁵. Osmanlı gemilerinin ekserisi kürekli olduğundan, kürekçi bulmakta sıkıntı çekilmekte ve idam cezası almamış mahkumlardan bu hususta yararlanılmaktaydı.

Basra Körfezi’ndeki donanmanın sevk ve idaresini, Şattü’l-arab Kaptanı yapmaktaydı. Bu kaptanlığın ne zaman kurulduğu tam olarak bilinmemekle beraber,

¹⁰⁴¹ Mühimme 14, s.808, H.N.1172, 16 Şaban 978/13 Ocak 1571. Samsun kadısı ve kendir nazırına gönderilen bir hükümde de, Süveys mühimmatı için urgan gönderilmesi istenmekteydi. Mühimme 14, s.807, H.N.1171.

¹⁰⁴² Zülkadirli Beyine ve Antep Sancak Beyi’ne gönderilen hükümlerde, Basra’da yapılacak gemiler için Birecik’e kereste göndermeleri istenmekteydi. Mühimme 32, s.148-149, H.N.70-71. 20 Zilhicce 985/28 Şubat 1578.

¹⁰⁴³ Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, s.119.

¹⁰⁴⁴ Mühimme 5, s.317, H.N.825, 23 Cemaziyel-ahire 973/15 Ocak 1566.

¹⁰⁴⁵ Mühimme 5, s.317, H.N.826, 23 Cemaziyel-ahire 973.

1737'de Musa Paşa, Şattü'l-arab Kaptanı olarak görev yapıyordu¹⁰⁴⁶. XVI.yüzyıla ait bir çok hükümde, Basra Körfezi'nde güvenliğin sağlanması için Bağdat, Basra ve Lahsa Beylerbeyilerine görev verilmekteydi. Basra Beylerbeyi'ne gönderilen bir hükümde, evvelce incinin Katif'de çıkartıldığı ve burada pazarlandığı belirtilerek muhafız kadirga bulunmadığından, keferem gemilerinin tecavüzüne uğrayan dalgıçların Bahreyn'e gittikleri, iki kadirga gönderilmesi ile dalgıçların geri dönmeye başladıkları, üç kadirga daha gönderilirse keferenin gelemeyeceği, Bahreyn'de kalan diğer dalgıçların da geleceği ve inci pazarının tekrar Katif'de kurulmasından dolayı hazinenin büyük fayda temin edeceği belirtilmiştir. Bunun için Basra Beylerbeyine bir kadirganın daha gönderilmesi emredilmiştir¹⁰⁴⁷.

981/1573 tarihinde, Portekizlilerin 12 kadirga ve 2 kalyon ile Bahreyn'e gelmesi, 2 tüccar gemisi ile Lar hakiminin elçisini esir etmesi ve Basra Körfezi'nde daima fesat çıkarması üzerine, güvenliği sağlamak üzere Bağdat Beylerbeyi Basra'ya, Basra Beylerbeyi de Lahsa'ya gönderilmiştir¹⁰⁴⁸. 1583 tarihinde Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümden de anlaşıldığına göre Basra Körfezindeki kale ve kadirgaların mükemmelliğinden dolayı düşman korkusu bulunmadığı belirtilmektedir¹⁰⁴⁹. 1588 tarihinde de Basra vilayetinin huzur ve sükun içinde bulunduğu belirtilmiş ve başarılı hizmetlerinden dolayı valiye hilat ve kılıç gönderilmiştir¹⁰⁵⁰.

Netice olarak, Hindistan ile Kızıldeniz ve Basra Körfezi güzergahında yapılan ticarete yük ve yolcu gemilerinin korunması, aynı zamanda sahillerin korunması için görev yapan filoların bulunduğunu ve ticaretin zarar görmemesi için bu filoların devriye gezdiklerini söyleyebiliriz.

2. Şehirler

Şehirler, devletlerin kültür ve uygarlık seviyelerini gösteren önemli yerleşim birimleridir. Ancak biz tez konumuz gereği sadece Doğu ticareti güzergahı üzerindeki önemli şehirlerin ticari durumları hakkında bilgi vermeye çalışacağız. Şehirlerin ticari

¹⁰⁴⁶ O.Kılıç, 18.Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatı Eyalet ve Sancak Tevcihati, s.223.

¹⁰⁴⁷ Mühimme 31, s.338, H.N.751, 22 Receb 985/5 Ekim 1577.

¹⁰⁴⁸ Mühimme 22, s.322, H.N.638, 15 Cemaziyel-evvel 981/12 Eylül 1573.

¹⁰⁴⁹ Mühimme 49, s.42, H.N.149.

¹⁰⁵⁰ Mühimme 64, s.1, H.N.2.

durumuna girmeden önce, Osmanlı şehirlerinin genel özellikleri hakkında kısaca bahsetmenin faydalı olacağına inanıyoruz.

Genellikle şehir denilince, yerleşiklerin iş bölümüne tabi olarak, tarım dışı mal ve hizmet ürettiği ve bunların yakın çevresi ya da geniş bir alan için pazarlandığı, kalabalık yerleşim birimleri akla gelmektedir. Osmanlılar'da kasaba ve şehir "Cuma kılını, bazarı durur yer" olarak tanımlanmaktadır¹⁰⁵¹. Osmanlı kanunlarına göre bir yerde cami, han, hamam, bedesten inşa edilmişse orası şehirdir. Osmanlı şehirlerinin başlıca fiziki unsurlarını, savunma ve güvenlik yerleri olan kaleler ve surlar, cami, mescid, medrese gibi dini ve kültürel yapılar, bedesten, han, çarşı ve pazar yerleri gibi ticaret ve zanaat yerleri ve meskenlerin bulunduğu mahalleler oluşturmaktadır.

Anadolu'daki Osmanlı şehirleri, Orta-Asya Türk şehirleri ile İslâm şehirlerinin özelliklerini bünyesinde barındırmaktadır. Tarihi kökenleri çok eskilere giden şehirlerde, kale dışında, eski dönemin izleri çoğunlukla silinmişti. Bu durum çok uzun bir süreçte, XVI.yüzyıla kadar şehirlerin Türk hakimiyetinde kalmasıyla ilgilidir. İslam şehirlerinin üç temel ögesi vardır. Bunlar cami, pazar ve hamamdır¹⁰⁵². Orta-Asya Türk şehirleri ise iç kale, şehristan ve rabaddan oluşmaktaydı¹⁰⁵³. İki şehir tipi arasındaki en belirgin fark, ticari mekanların bulunduğu yerle ilgiliydi. İslam şehirlerinde caminin hemen yanında pazar yerleri ve hanlar yer alırken, Orta-Asya Türk şehirlerinde pazar, şehrin dış kısmını ve varoşlarını oluşturan rabad kısmında yer almaktaydı. Osmanlı şehirlerinde ticari mekanlar, İslâm şehirlerinde olduğu gibi, çarşı mabed beraberliği içerisinde bulunmakta ve buralar şehirlerin merkezi kısmını oluşturmaktadır.

Osmanlı şehirlerinin dikkati çeken özelliklerinden birisi de, dini ve sosyal yapılar topluluğu olan külliyelerin çok sayıda inşa edilmiş olmasıdır. Külliyeler, padişah ailesi ve büyük miktarlarda dirlik sahibi devlet idarecileri tarafından tesis edilmekte ve külliyelerin inşa edildiği semtler kısa zamanda kalabalık bir nüfusa sahip olmaktaydı. Külliyeler, cami, medrese, hamam, aşevi gibi sosyal ve dini yapılar ve bu yapıların masraflarını karşılamak üzere inşa edilmiş bedesten, han, dükkan gibi yapılardan oluşmaktaydı.

Batı Akdeniz'de büyük kentler, evrensel yol olan deniz kenarlarında kurulmalarına karşılık, ulaşımın karayollarıyla ve daha düşük verimlilikte sağlandığı iç

¹⁰⁵¹ Özer Ergenç, "Osmanlı Şehirlerindeki Yönetim Kurumlarının Niteliği Üzerinde Bazı Düşünceler", VIII.T.T.K., c.II, Ankara 1981, s.1265.

¹⁰⁵² Yılmaz Can, İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı, Ankara 1995, s.10-25.

¹⁰⁵³ Mustafa Cezar, Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık, İstanbul 1977, s.29-31.

kısımlarda seyrekleştikleri görülmektedir. Akdeniz'in Güneyi ve Doğusunda ise bunun tam tersi görülmektedir. Büyük şehirler, çok güçlü kara yolları güzergahları üzerinde, kara içlerinde oluşmuşlardır¹⁰⁵⁴. Halep, Şam, Kahire, Bursa, hepsi kendi art bölgesi, hinterlandı olan ekonomik merkezlerdi. Bağdat, Basra ve Hindistanla yürütülen ticaretin merkezi Kahire ve Halep'ti. XVI.yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Halep-Şam, Kahire ve İstanbul çevresinden oluşan üç ekonomik bölgeden oluşuyordu. Hiçbir Osmanlı kenti İstanbul ile boy ölçüşebilecek büyüklükte değildi¹⁰⁵⁵.

İstanbul, Karadeniz'i Akdeniz'e, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan önemli kara ve deniz yolları üzerinde bulunuyordu. Stratejik bir konumda bulunma İstanbul'a her dönemde avantajlar sağlamış ve İstanbul döneminin büyük kentleri arasında yerini almıştır. İstanbul, surlarından kaynaklanan savunma potansiyeli yanında, uzak mesafeli kara ve özellikle deniz ulaşım şebekesinin düğüm noktası olmakla, içinde yer aldığı devletin emrine büyük imkanlar sunan bir şehirdi. Osmanlı fethinden önce, sadece İstanbul ve çevresindeki çok küçük bir alana hakim olan Bizans, İstanbul'un bu stratejik öneminden dolayı Osmanlılara karşı oldukça uzun sayılabilecek bir dönemde mukavemet edebilmiştir. Osmanlı toprakları arasında sıkışıp kalmış olan İstanbul, Bizans'ın son döneminde siyasi zaafiyetin de etkisiyle oldukça gerilemiş, fetih sırasında nüfusu 10-40 bin arasında olduğu kabul edilen bir rakama düşmüştü.

İstanbul'un Türkler tarafından fethinden hemen sonra şehirde büyük bir imar faaliyeti başlamış, ticari, sosyal, kültürel, dini yapılar birbiri peşisıra yapılarak, İstanbul büyük bir şantiyeye çevrilmiş, arkasından İstanbul'a kalabalık bir nüfus yerleştirilmiştir. Bu çalışmalar sonucu XVI.yüzyılın ortalarında İstanbul, 500 bin civarındaki nüfusuyla Avrupa'nın en büyük şehri konumuna yükselmiştir¹⁰⁵⁶.

İstanbul'un fethi, Karadeniz ve Akdeniz arasındaki ticari ilişkilerde köklü değişiklikler meydana getirmiştir. Ege ve Karadeniz'deki ticaret kolonileri ve İstanbul'daki imtiyazları ile İtalyanlar, bölgedeki ticaretin kaymağını yiyorlardı. Ticaret gelirleri İtalya'ya akıyordu¹⁰⁵⁷. Bizans'ın zaafından kaynaklanan bu durum, O'nun tarih sahnesinden çekilerek yerini dinamik bir güce terketmesiyle değişmeye başlamıştır. İstanbul'un fethinden sonra, Ege ve Karadeniz kıyıları da tamamen Osmanlı

¹⁰⁵⁴F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.I, s.210.

¹⁰⁵⁵S.Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s.354.

¹⁰⁵⁶Mehmet Genç, "İki İmparatorluğun Başkenti İstanbul", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s.325.

¹⁰⁵⁷Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, c.1, İstanbul 2000, s.328.

hakimiyetine geçmiş ve bu durum, Venedik ve Cenevizlilerin zayıf Bizans'tan elde etmiş oldukları geniş olanakları ortadan kaldırmıştır. İstanbul'un olağanüstü potansiyelini güç bakımından zirveye çıkmış bulunan Osmanlılar kullanmaya başlamıştı¹⁰⁵⁸.

Diğer Osmanlı eyaletleri, yönetim alanında olduğu kadar, ticaret alanında da başkentle ilişki içerisindeydiler. Asya eyaletleri kadar, Avrupa eyaletleri de vergilerini başkentteki hazineye gönderdikten başka, İstanbul'un devasa nüfusunun yaşasına katkıda bulunmak zorundaydı. Gerek her devletin başkentini siyasi olduğu kadar, kültürel ve ekonomik bakımdan da merkez haline getirme çabası ve gerekse İstanbul'un aşırı kalabalık nüfusunun ihtiyaçlarını karşılamak zorunluluğu, İstanbul'u deniz ve kara yolları ağının merkezi konumuna yükseltmiştir. Başkent'in tüketim maddeleri, endüstri ve yerel zenaatlara yönelik hammaddeler ve lüks ürünlerle beslenmesi sorunu; hem merkezde, hem de eyaletlerde merkezin ihtiyaçları doğrultusunda çalışan bir yönetim mekanizmasının kuruluşuna yol açmıştır¹⁰⁵⁹.

İstanbul'un fethinden sonra Karadeniz yabancılara kapatılarak tamamıyla bir iç pazar haline getirilmiştir. Anadolu, Rumeli ve Karadeniz arasında üç kutuplu bir ticaret ağı ve entegrasyon oluşmuştur. Anadolu pamuklu, ipekli, tiftik ve keten dokuma ile bakır mamülleri; Rumeli yünlu dokuma ve demir malzeme; Kuzey Karadeniz yün, deri, yağ, hububat gibi hayvancılık ve ziraat ürünleri; Suriye ve Mısır baharat, şeker, pirinç, kahve, sabun gibi maddelerin temininde uzmanlaşarak, İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılamıştır. Bu uzmanlaşma ve entegrasyon, hem İstanbul'un devleşmesini sağlamış, hem de bu devri beslemek üzere çeşitli bölgelerin üretim kapasitelerini artırmıştır¹⁰⁶⁰.

Kalabalık ve refah seviyesi yüksek nüfusuyla Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz yollarının başlangıç noktasında bulunan İstanbul büyük bir tüketim merkeziydi. Tüketim açısından büyük bir iç pazar olan İstanbul, devletin en büyük dış ticaret merkezi olmaktan uzaktı. İstanbul'a gelen malların bir kısmı ihraç edilmekle beraber, İstanbul limanı sadece deri ve yün ihracatında ilk sırayı almakta, diğer mallarda arka sıralarda yer almaktaydı. İstanbul'dan ihraç edilen başlıca mallar, tabaklanmış deri, ham

¹⁰⁵⁸ M.Genç, "İki İmparatorluğun Başkenti İstanbul", s.326.

¹⁰⁵⁹ R.Mantran, 17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, (Çevirenler Mehmet Ali Kılıçbay, Enver Özcan), c.I, Ankara 1990, s.11.

¹⁰⁶⁰ Mehmet Genç, "Fethin İktisadi Sonuçları", Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, İstanbul 2000, s.322.

deri, yün; ikinci derecede balmumu, pamuk, ipek, şap, keten, kenevir; çok ender olarak havyar, inci, porselen gibi ürünlerdi¹⁰⁶¹.

XVI.yüzyılın ortalarına kadar, Batı ülkelerinden İstanbul'da sadece Bizans döneminden kalma İtalyanlar bulunmaktaydı. Bu tarihten sonra Fransız, İngiliz ve Hollandalı tüccarlar İstanbul'a gelmeye başlamıştır. Bunların hepsi ticaret olanaklarının büyük olduğu, Türklerin yabancı mallara olan taleplerinin Osmanlı yöneticilerinin zenginliklerinden dolayı kolaylaştığı, nüfusun artmasının ithal mallarına giderek daha büyük bir yönelmeye yol açtığı bu muazzam kent ile ticaret yapmakla ilgilenmekteydiler. İstanbul ile ticaret yapmak bu ülkelere, Osmanlılar ile hiç de ihmal edilemeyecek siyasal ilişkiler kurma olanağı da sunmaktaydı.

İstanbul'un fethinden önce Bursa, genişleyen Osmanlı Devleti'nin siyasi merkezi olarak süratle gelişmiş, yalnız Anadolu ve Rumeli arasındaki ticaretin bir merkezi olmakla kalmamış, Batı ile Doğu arasındaki uluslar arası ticaretin en önemli antrepolarından biri konumuna yükselmiştir. Bursa'nın Osmanlı döneminde süratle gelişmesi, Anadolu'da mevcut yol ağına Bursa'yı bağlamıştır. Bursa, Kanuni döneminin başlarında devletin ikinci büyük kenti olan Halep'i XVI.yüzyılın sonlarında geride bırakarak, devletin ikinci büyük kenti olmuştur¹⁰⁶².

Arabistan yolu ile gelen Hint malları, baharat, dokumalar ve kumaş boyası, İran'dan gelen ham ipek için Bursa en önemli pazarlardan birisiydi. Doğu'dan Bursa pazarına gelen mallar, başta İtalya olmak üzere, Balkanlara, Karadeniz ve Tuna limanlarından Kuzey memleketlerine (Eflak, Boğdan, Lehistan ve Rusya'ya) sevkedilmekte idi. Batı'dan özellikle Venedik'ten gelen mallar için de Bursa önemli bir pazardı. XV.yüzyıl sonlarında İtalyanlar, Hint mallarını Bursa'dan almanın daha avantajlı olduğunu, Memlukların Mısır'daki katı kurallarının burada olmadığını belirtiyorlardı¹⁰⁶³. Doğu ve Batı'dan gelen mallar için Bursa önemli bir pazardı ve mallar burada el değiştiriyordu.

Sulak, tarıma ve meyveciliğe çok uygun bir ovanın kenarında kurulu olan Bursa'dan Bandırma, Mihaliç(Karacabey) ve Mudanya limanlarıyla İstanbul'a hızlı ve ucuz bir şekilde ulaşılabilmekteydi. Çok sayıda ipek ve pamuk dokumacısı, boyacısı ve

¹⁰⁶¹R.Mantran, 17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, c.II, s.205-206.

¹⁰⁶²S.Faroqhi, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, s.354.

¹⁰⁶³ Halil inalcık, "Bursa: I.XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi, İstanbul 1993, s.205.

tekstil tüccarıyla Bursa, başkentin gereksinmelerini karşılayan bir kentti. Bu sebeple İstanbul'a rakip değil, İstanbul'un tamamlayıcısı olarak görülüyordu¹⁰⁶⁴.

Trabzon, coğrafi konumu itibarıyla Doğu Asya ve İran'dan gelen malları İstanbul ve Batı'ya ulaştırmada önemli bir köprü başı idi. Tebriz yoluyla Trabzon'a ham ipek, ipekli kumaşlar ve baharat geliyordu. Karadeniz'de etkin olan Ceneviz ve Venedikliler bu ticarete etkin rol oynuyorlardı. İstanbul'un fethiyle Karadeniz'in yabancılara kapanmasından sonra buradaki ticaret içe yönelik olarak devam etmiştir. Bursa'da ipek sanayiinin ilerlemesi, Erzincan, Sivas, Tokat üzerinden Bursa'ya giden ipek yolunun gelişmesi, Trabzon'un İran ile ticaretini sekteye uğratmıştır. Karadeniz'in XIX.yüzyılda tekrar dış ticarete açılmasından sonra, Trabzon'un İran ile ticareti tekrar canlanmış ve Trabzon limanı uluslar arası ticarete yeniden söz sahibi olmaya başlamıştır¹⁰⁶⁵. XVI.yüzyılda Trabzon 10 bini aşan nüfusuyla, Anadolu'nun en büyük liman şehriydi¹⁰⁶⁶.

İran'dan Halep'e, İstanbul'dan Basra'ya uzanan kervan yollarının kavşağında yer alan Diyarbakır, Osmanlı Devleti'nin Doğu'daki en önemli ticaret ve sanayi merkezlerindendi. Birçok sanayi tesisinin bulunduğu şehirde önemli miktarda pamuk üretilmekteydi. İpek ve pamuk ipliğinden dokumacılığın yapıldığı şehirin yıllık 213.617 akçe gibi yüksek bir boyahane gelirine sahip olması, dokumacılığın oldukça gelişmiş olduğunu göstermektedir. İpek dokumacılığı, İran'dan gelen ipek kervanlarından ve Dicle kenarında yetiştirilen ipek kozalarından beslenmektedir¹⁰⁶⁷. Diyarbakır'ın dünyaca ünlü dokuması, kırmızı kök boya ile boyanmış pamuk ipliğinden dokunmuş kırmızı Diyarbakır bogasisidir. 1640 tarihli narh defterinde 220 akçelik fiyatıyla, Kastamonu ve Tokat bogasilerinden oldukça yüksek bir fiyata sahipti¹⁰⁶⁸.

Önemli ticaret yollarının kavşağında yer alan Diyarbakır, önemli bir gümrük merkeziydi. İran'dan gelip Van üzerinden geçen ve ipek taşıyan kervanlar yüklerini hiçbir yerde açmadan, gümrüklerini ödemek üzere doğruca Diyarbakır'a gelmek

¹⁰⁶⁴S.Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s.357.

¹⁰⁶⁵ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzan Limanı", *Trabzon Tarihi Sempozyumu 6-8 Kasım 1998*, Trabzon 1999, s.303-305.

¹⁰⁶⁶S.Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s.355.

¹⁰⁶⁷ Yılmaz Kurt, "XVI.Yüzyılın İkinci Yarısında Diyarbakır Eyaletinde Sanayi ve Ticaret", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi*, 1990, s.193-197.

¹⁰⁶⁸ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1995, s.283.

mecburiyetindeydi¹⁰⁶⁹. Diyarbakır gümrüğü 1540'da 1.150.000 akçe iken 1565 yılında "Mahsul-ı gümrük ve mîzân ve deyr ve bac-ı Ergani ve Siverek ve tamga-yı hınna ve sabun" adıyla kayıtlı geliri 5.610.666 akçeye yükselmiştir¹⁰⁷⁰. Bu rakam Diyarbakır'daki padişah hassının % 70'ine karşılık gelmekteydi¹⁰⁷¹. Oldukça büyük ve gelişme gösteren bu rakamlar, Diyarbakır'dan geçen yol güzergahlarının işlek bir trafiğe ve külliyetli bir mal akımına sahne olduğunu göstermektedir.

Halep, yerleşim yerinin kaynaklarından çok, Akdeniz ile İran Körfezi arasında, Hint malları ile kumaşlar ve Batıdan gelen malların ticaretinin gerçekleşmesi için bir antrepo ihtiyacından doğmuştur. Kilikya'daki Ermeni krallığının yıkılmasından sonra Avrupa ile İran arasındaki ticari münasebetlerde Halep'in önemi giderek artmaya başlamış ve kısa zamanda Halep yeniden önemli bir ticaret merkezi olmuştur¹⁰⁷². Osmanlı fethinden sonra şehirde mevcut ticari mekanlara ilaveten yeni yapılar yapılmış ve ticaret giderek canlanmıştır. Osmanlılar döneminde, ticaret yapıları ve meskenlerdeki gelişmeyle birlikte şehrin yüzölçümü 238 hektardan 367 hektara yükselmiş ve % 50'den fazla bir büyüme gerçekleşmiştir¹⁰⁷³. Halep şehrinin en önemli ve en büyük çarşısı (suk), şehrin merkezi konumunda bulunan "medine"sinde yer almaktaydı. Uluslar arası büyük kumaş ve baharat ticareti burada yoğunlaşmıştı¹⁰⁷⁴. Osmanlı mukâta'a kayıtları bahsinde de belirtildiği gibi, Osmanlı fethini takip eden yıllarda, ticaret hacmi için bir gösterege olabilecek vergi gelirleri, sürekli artış göstermiştir.

Halep, İstanbul ve Bursa'ya, Doğuda Diyarbakır ve Bağdat yoluyla İran ve Hindistan'a, Güneyde Şam yoluyla Mısır ve Hicaz bölgesine güçlü kervan yolları ile bağlı bulunmaktaydı. Halep'in ihracat limanı ise Trablusşam'dı. Yolların buluşması, bazen ulaşım araçlarında bir değişmeyi, zorunlu bir durağa işaret etmektedir. Bağdat'tan gelen deve kervanları Halep'te Lübnan engeline karşı durmakta ve yüklerini at, katır veya eşek kervanlarına devretmekteydi¹⁰⁷⁵. Batı ile ilişkilerini Trablusşam limanından sürdüren Halep'te, yakın ticari ilişkiler içerisinde bulunan devletlerin konsolosları bulunmaktaydı. Ülkeler ticaret hacimleri arttıkça, ticari ilişkilerini düzenleyecek

¹⁰⁶⁹ O.Kılıç, XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648), s.263.

¹⁰⁷⁰ Tapu Tahrir 200, s.57. Kuyûd-ı Kadime 304, v. 1 b, Kuyûd-ı Kadime 155, v. 55 b, 56 a.

¹⁰⁷¹ İbrahim Yılmazçelik, XIX.Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840), Ankara 1995, s.13.

¹⁰⁷² E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı, s.12.

¹⁰⁷³ A.Raymond, Osmanlı Döneminde Arap Kentleri, s.28.

¹⁰⁷⁴ E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı, s.148.

¹⁰⁷⁵ F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.210.

konsoloslar tayin etmekteydi. Osmanlılar döneminde en eskisi Venediklilere¹⁰⁷⁶ ait olmak üzere 1562'de Fransızlar, 1583'de İngilizler ve 1613'de Hollandalılar Halep'te konsolosluk kurmuşlardır¹⁰⁷⁷.

Şattü'l-Arap nehri üzerinde yer alan Basra şehri aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezine açılan kapısı durumundaydı. Basra'dan kara ve deniz yoluyla İran ve Hindistanla geniş kapsamlı ticaret yapılıyordu. Osmanlı Devleti'nin bir uç bölgesi olan Basra'da, İran ve Hindistanla gerek bölgesel tüketim ve gerekse uzun mesafe ticaretine konu olan çok çeşitli malların ticareti yapılmaktadır. Basra'ya ithal edilen ve uzun mesafeli ticarete konu olan başlıca mallar baharat, ipek, nil(çivit), çeşitli dokumalar ve çelik gibi maddelerdir. Bunun yanında sadece bölgesel tüketim için ithal edilen mallar da vardır. Bunlar pamuk, buğday, arpa, un, fındık, ceviz, incir, kuru üzüm, deve, koyun, yün gibi çok çeşitli mallardır. Basra'nın İran ve Hindistan'a en önemli ihraç mallarını ise at, deve, koyun, hurma, kızıl boya gibi mallar oluşturmaktadır¹⁰⁷⁸. Basra, Hint mallarını sadece Osmanlı Devleti için değil, civar bölgelere, Ceza'ir, Huvayza ve İran (Dizful, Şuştar)'a da dağıtım merkezi rolünü oynamaktaydı. Özellikle Batı Hindistan'daki Gucerat bölgesinden gelen mallar, Basra Körfezi yoluyla Basra ve Bağdat'a gelmekteydi. 1583'de Basra'dan geçen İngiliz seyyah J.Eldred, her ay düzenli olarak Hint mallarıyla yüklü gemilerin Basra'ya geldiğini belirtmektedir¹⁰⁷⁹. Buradan çeşitli güzergahlar ile Halep'e ve Diyarbakır üzerinden İstanbul'a ulaşmaktaydı.

İslam dünyasının iki hac toplanma merkezinden birisinin üzerinde yer aldığı Şam, Anadolu, İran ve Irak'ı, Arabistan ve Mısır'a bağlayan önemli yol güzergahının üzerinde bulunuyordu. Hicaz'a gelen hac kfilesinde bulunan hacılar ve tüccarlar, Mekke'ye gelen Hint mallarına büyük rağbet ediyorlardı. Hacılar, taşınması kolay olan kıymetli kumaşların ve baharatın gümrüğünü Şam'da ödemektedirler¹⁰⁸⁰. Hac

¹⁰⁷⁶ İlk olarak Halep'te ne zaman konsolosluk açıldığı belli olmamakla beraber, 1535 tarihli bir belgeden Halep'te Venedik konsolosunun bulunduğunu anlıyoruz. M.Tayyip Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri", *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, c.I, S.2, 1964, s.191-192, Vesika 65.

¹⁰⁷⁷ Jean Sauvaget, *Alep*, Paris 1941, s.200-201.

¹⁰⁷⁸ *Tapu Tahrir 282*, s. 1-11; *Tapu Tahrir 534*, s.2-12.

¹⁰⁷⁹ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.266-267.

¹⁰⁸⁰ Şam Eyaleti kanunnamelerinde hacılardan alınacak gümrüklerle ilgili ayrı bir kanun hükmü bulunmaktaydı. Bu kanun maddesinde, "Nefs-i Şam'a gelen ve giden meta'dan gümrük alınır. Mekke-i Müşerrefe'den bahar ve akmişe geldikde Hüccac Gazze yolundan gelse, Gazze kurbunda Han-ı Yunus nâm yerde alınır. Ve eğer Şam yolundan gelse Şam kurbunda Kisve nâm karyede alınır, kanun-ı kadimdir. Şam'da hüccac taifesinden satandan alınır. Alan Efrenc taifesinden de 9 altun(%9) alınır. Bahar

kervanlarındaki tüccarların en çok rağbet ettiği ticaret, baharat ticaretiydi. Bu yüzden kervandaki görevlilerden birisi de baharat emini idi. Kervandaki tüccarların vergi kaçırmaması için böyle bir yola başvurulduğu anlaşılıyor¹⁰⁸¹. Bölgedeki şehirlerden sadece Şam'ın ayrı bir baharat mukâta'asına sahip olması da dikkati çekmektedir. Hac kervanıyla Şam'a getirilen baharat, İstanbul, Bursa gibi Osmanlı şehirlerine gönderildiği gibi, Beyrut limanından Avrupa ülkelerine de gönderiliyordu.

Şam, Osmanlı Devleti'nin en önemli dokumacılık merkezlerindendi. İpekli ve pamuklu dokumacılık çok gelişmişti. İran'dan gelen ipeklerin yanında bölgede de ipek üretilmekteydi¹⁰⁸². Çok gelişmiş bir dokuma sanayiine sahip şehir, başta İstanbul¹⁰⁸³ olmak üzere, Bursa, Diyarbakır, Bağdat, Basra gibi şehirlere kumaş göndermekteydi¹⁰⁸⁴.

Bağdat, Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ticareti güzergahındaki önemli merkezlerden birisiydi. Hindistan'dan gelen gemilerin bir çoğu Basra'da gümrük ödemedi transit geçip, nehir yolu ile Bağdat'a ulaşarak gümrüklerini burada ödemekteydiler¹⁰⁸⁵. Basra-Halep güzergahı üzerinde bulunan Bağdat, Birecik veya Musul üzerinden Diyarbakır ile de bağlantılıydı. Basra - Bağdat - Diyarbakır güzergahı, Harput-Malatya-Sivas yolu ile Kuzeydeki kervan yoluna bağlanır ve Basra-İstanbul bağlantısı sağlanırdı. Dokumaları ile ünlü Bağdat'a İran'dan ipek gelirdi. İran'dan Bağdat'a gelen ipekden, *harîr-i elvan* adıyla 1/15 oranında tamga vergisi alınırdı. Bağdat'ta resm-i ibrişim 1540 yılında 75.273 iken, 1577-78'de büyük bir gelişme göstererek 243.970 akçeye çıkmıştır¹⁰⁸⁶. 1610 tarihinde Bağdat'tan Halep'e gelmiş olan 120 kişilik ve 1000 civarında yük hayvanının bulunduğu bir kervanın yükü arasında önemli miktarda ipek, çivit, ıtriyet ve dokuma kumaşlar bulunmaktaydı¹⁰⁸⁷.

esbabın Firenk satun alub mahzene koyduktan sonra tekrar gelüb hesab edüb her yüz altunda iki altun alınır. Alıcı müslüman olsa nesne almak kanun değildir. Hemen dellaliye alınır". **Tapu Tahrir 263**, s.3.

¹⁰⁸¹ **Mühimme 5**, s.205, H.N.509, 21 R.Ahır 973/16 Kasım 1565. **Mühimme 9**, s.32, H.N.87, 25 Ramazan 977/ 3 Mart 1570, **Mühimme 31**, s.227, H.N.503, 14 Cemaziyel-ahir 985/ 1 Temmuz 1577. Şam hac kervanının bahar bacı mukata'ası son defa dört bin altına iltizam olunmuş iken, bunu altı bin altına çıkararak; Safed sancağında onikibin akçe tımarı bulunan Nasır'a, sekiz bin akçe terakki buyurulmak için Şam Beylerbeyi ve Defterdarı ve Emir-i Hac Kansu'nun arzları ile terakki buyurulmuştur. **Mühimme 25**, s.30, H.N.314, 17 Ramazan 981/10 Ocak 1574.

¹⁰⁸² **Tapu Tahrir 263**, s.3-9.

¹⁰⁸³ Şam Beylerbeyi ve Kadısına gönderilen bir hükümde, "mahruse-i mezbûrede işlenen kutnu ve kuşak ve alaca ve tafta ve sayir akmişenin oligeldiği üzere dokunmayub ibrişimin az idüb ve seyrek idüb ..." denilerek İstanbul'a gönderilecek kumaşların eskisi gibi kaliteli olarak dokunması istenmekteydi. **Mühimme 6**, H.N. 333, 28 Rebiül-evvel 972/3 Ekim 1564.

¹⁰⁸⁴ Bir çok şehirde, vergi alınacak mallar arasında çok miktarda Şam'dan gelen kumaşların da adı geçmektedir. Bk. Gümrükler kısmına.

¹⁰⁸⁵ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", s. 278

¹⁰⁸⁶ E.Gülcü, **Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)**, s.427.

¹⁰⁸⁷ Halil Sahillioğlu, "Bir Tüccar Kervanı", **B.T.T.D.**, İstanbul, Haziran 1968, S.9.,s.64,68.

Önemli ticaret merkezlerinden olan Bağdat'a çok çeşitli yerlerden tüccarlar gelmekteydi. Özellikle Hindistanla yapılan ticarete söz sahibi olan Bağdat'ta, akçe dışında, yabancı para da basılmaktaydı. Hürmüz ve Hint caniblerinde Osmanlı akçesi geçmediğinden, Osmanlı tüccarlarının sıkıntı çektiği, aynı zamanda Hürmüz ve Hint canibinden gelen tüccarların da Bağdat'ta alışveriş yapmadığı, bu yüzden Bağdat darphanesinde Muhammedî ve Lârî¹⁰⁸⁸ kesilmesi için izin istenmiştir¹⁰⁸⁹.

Birecik; Basra Körfezi, Bağdat ve Halep arasında; İran'dan gelip Van, Diyarbakır üzerinden Halep'e ulaşan yollar üzerinde stratejik öneme sahip bir mevkideydi. Yoğun bir akıntıya sahip Fırat Nehri, Birecik'te durgunlaşmakta ve burada tersane yapılabilecek bir konumda bulunmaktaydı. Burada inşa edilen tersane ve iskele ile Doğu'dan Batı'ya Kuzey'den Güneye geçecekler için en uygun mevkiyi oluşturuyordu. Bu özelliği ile Birecik, yüzyıllar boyunca askeri ve ticari ulaşım için önemli bir köprübaşı konumunda bulunmuştur. Nehir yoluyla yapılan ulaşım, kara yoluna göre daha kolay ve ucuzdu. Bu yüzden Fırat Nehri'nden, Bağdat ve Basra üzerinden İran ve Hindistan ile yapılan ticarete malların taşınmasında olduğu kadar, Basra Körfezi'nin güvenliğinin sağlanması ve İran ile yapılan harplerde silah, mühimmat ve zahire naklinde de önemli ölçüde faydalanılmıştır. Birecik nüfus ve yerleşim bakımından küçük bir şehir olmasına rağmen, belirtilen özelliklerinden dolayı ticari ve askeri bakımdan önemli bir şehirdi. Şehirdeki Osmanlı hakimiyetinin ilk yıllarında Birecik iskelesinin geliri 75.000 akçe iken, yüzyılın ikinci yarısında ticaret hacminin artmasıyla iskelenin geliri 200.000 akçe civarında seyretmiştir¹⁰⁹⁰.

¹⁰⁸⁸ Lârî, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu kıyılarında kullanılan ve ortası çekiçlenerek katlanan bir telden ibaret olan sikkedir. H.Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)", s.10.

¹⁰⁸⁹ "Bağdad Beglerbegisine ve derterdarına hüküm ki, mektub gönderüb Şam ve Halep ve Diyârbekir bilcümle yukarı cânibden mahmiyye-i Bağdad'a gelüb Hürmüz câniblerine giden tüccar taifesi Bağdad darbhânesinde meskûk olan Süleymanî, Basra'dan aşağı Hürmüz ve Hind câniblerinde çendan bâb olmayub, ol cevanibün ekseriya vakı' olan mu'amelâtı Muhammedî ve Lârî akçesiyle getürdükleri gümüşü ihfâ idüb hüsn-i rızalarıyla darbhâneye getürmeyüb ve Hürmüz ve Hind câniblerinden gelen ta'ife-i tüccar dahi aşağı vilâyetlerde bey'-i şîrâda ma'mül olan Muhammedî ve Lârî akçası olub Şüleymanî'nin ol cevaniblerde revâyici yokdur diyü bey'-i şîrâya râgıb olmayub mukaddema Bağdad darbhânesi üç senede yedi yük akça mukata'ada iken rubu'ı ve sümünü hasıl olmayub şöyle ki, mürûr-ı ubür iden tüccar taifesi getürdükleri gümüşü Bağdad'da vakı' olan mu'amelât-ı lazıma için Süleymanî ve ve aşağı cânibün mesalihi için Basra'da cari olan ayar ile altışar pare hesabı üzere Muhammedî ve Lârî kesilmek ferman olunur ise Bağdad darbhânesine küllî nef' olduğundan gayrı tüccar taifesinün dahi getürdükleri meta'ları revâic bulub mal-i miriye terakki olmak fehm olunur diyü arz eyledüğün ecilden buyurdum ki:

Vusûl buldukda, arz itdüğün üzre kesdürüb kimesneye ol vechile ta'allül ü nizâ' itdirmeyesin". Mühimme 3, H.N.616, 24 Rebi'ül -evvel 967/24 Aralık 1559.

3-Ticaret Mekanları

Şehirlerdeki yerleşmenin yönlendirici etkenlerinin başında, ticaret hayatının gereksinimleri ve doğal konum gelmektedir. Türk şehri için belirtilebilecek genellemelerden birisi, hareket istikametinin çarşıya yönelik olmasıdır. Diğer bir hareket istikametini belirleyen unsur, ibadet yerleri olan camilerdir. İnsanların maddi ve manevi ihtiyaçlarını karşılayan bu iki unsur, diğer bir çok toplumda olduğu gibi Osmanlılar'da da şehirlerin merkezi yerini oluşturmuştur. Osmanlı şehir merkezinin sabit göstergesi merkez camii ve bedestendir. Çarşı bu iki yapının etrafında gelişirdi. Caminin meydana getirdiği satınalma gücü ile dükkanlardan elde edilen kâr, caminin bakımı için vakfa dönüşmüş ve bu durum caminin etrafında ticaret mekanlarının inşasına sebep olarak bu birlikteliği pekiştirmiştir¹⁰⁹¹.

Bedesten, bazzazistan veya baziztan'dan bozma bir kelimedir. Doğu'da hemen hemen her büyük şehirde bez satılmak için yapılmış, sonraları kıymetli mallar ile antika eşyasının alım satımına tahsis edilmiş olan kapalı çarşılara verilen isimdir. Bedestenler taş yapılı, üzerleri kalın kubbelerle örtülü, dört tarafı demir kapılı, metin ve geceleri bekçilerin nezareti altında bulunduğundan emin ve mahfuz binalardı. Gerek çarşı esnafı ve gerekse şehirdeki zengin halk, para, mücevharat gibi kıymetli mallarını bedestene getirerek küçük bir ücret mukabilinde saklattırıldılar¹⁰⁹². XVII.yüzyılda İstanbul'da 3, Kütahya, Urfa, Kayseri, Edirne, Afyonkarahisar, Manisa, Maraş, Antep'de 2, Bursa, Erzincan, Bolu, Trabzon, Ladik, Tosya, Erzurum, Amasya, Bayburt, Ankara, Konya, Bitlis, Van, Tokat, Akhisar, Aydın, Denizli, Antalya, Diyarbakır, Sivas'da birer tane bedesten bulunuyordu¹⁰⁹³.

Bedesten, büyük tüccarların bulunduğu ve transit ticarete konu olan malların alınıp satıldığı kapalı pazar yeridir. Şehirde ülkeler ve şehirler arası pazar için üretim yapan sanat dallarının bedestene en yakında bulunması, onları temizlik ve sağlık yönünden problemleri olmayan iş kollarının izlemesi, Osmanlı şehirlerinin çarşı ve pazar düzenidir¹⁰⁹⁴. Çarşıların merkezini oluşturan taştan yapılmış bedestenin etrafında, ahşap dükkanlar ve hanlar(kervansaraylar) yer alırdı. Hanlar, şehirlerdeki ticaret

¹⁰⁹⁰ A.Yılmaz, XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı, s.28,168-184.

¹⁰⁹¹ Gönül Tankut, "Osmanlı Şehrinde Ticari Fonksiyonların Mekansal Dağılımı", VII.Türk Tarih Kongresi, c.II, Ankara 1973, s.773-779.

¹⁰⁹² Osman Ergin, "Bedesten", İ.A., c.II, İstanbul 1993, s.440-442.

¹⁰⁹³ Mustafa Cezar, Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi, İstanbul 1985, s.219.

¹⁰⁹⁴ Özer Ergenç, "Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Örgütlerinin Fiziki Yapıya Etkileri", I.Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri, Ankara 1980, s.106.

hayatının en canlı olduğu yerlerden birisiydi. Birkaç çeşit malın satıldığı hanlar veya sadece bir cins malın alınıp satıldığı kapan hanları büyük ticaret merkezleriydi¹⁰⁹⁵. Hanlar yüksek ve sağlam duvarların çevirdiği, dış yüzeyleri sokağa açılan dükkanların yer aldığı, iç yüzeyleri altlı üstlü odaların, ortada dörtgen biçiminde üstü açık avlunun bulunduğu mekanlardı. Her han, bir tür malın kapalı pazar yeri olma özelliğini fermanla tekeline geçirdiği için burada satılan mallar başka yerde satılamaz ve toptan satışı yapılamazdı. Hanlar toplayıp dağıtım işini yaptıkları malın adını alırdı. Satılan mal un ise unkapanı, sebze ise sebze kapanı adını alırdı. Hanlar bu özelliğinden dolayı çok yüksek kira getirirlerdi. 1492’de Bursa’da 900 bin akçeye malolan bir hanın yıllık kirası 90 bin akçeydi¹⁰⁹⁶.

Osmanlı Devleti, Fatih döneminden itibaren siyasi açıdan çok büyük bir gelişme gösterip, dünyanın sayılı devletleri arasına girerken başta mimari alanında olmak üzere her dalda atılımlar yapmıştır. Diğer taraftan aynı dönemde miri toprakların vakıflara bağlanmasının esirgenmeye başlaması üzerine, tesis edilen vakıflara sürekli gelir getirmek amacıyla devlet adamlarının han, bedesten, çarşı yaptırmaları hızlanmıştır. Bu iki sebep Fatih döneminden itibaren ticaret ve zanaat yerlerinin, gerçek birer tarihi anıt çapında ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Genellikle bedesten çevresinde yer alan hanlar, hem ticaret mallarının pazarlandığı yerler, hem de tüccarların konakladığı mekanlardı. İki katlı olan hanların üst katlarında tüccarların kaldığı odalar, alt katta malların konulduğu depo görevini yapan dükkanlar yer almaktaydı. Şehirlerde ticari ehemmiyetlerine göre çok sayıda han bulunmaktaydı. Bursa’da bulunan hanların en önemlileri ipek ticaretinin yapıldığı hanlardı. Bey Hanı, İpek Hanı, Koza Hanı, Geyve Hanı, Mahmut Paşa Hanı, Prinç Hanı gibi hanlar ipek ticaretinin yapıldığı hanlardı. Bu hanların dışında Bursa’da 20 civarında daha han bulunmaktaydı¹⁰⁹⁷. Bursa’ya gelen ipeklerden alınan mîzân resmi de, bir handa tahsil edilmekteydi. Değişik tarihlerde farklı hanlarda tahsil edilen mîzân resmi, 1586’da İpek hanında alınmaktaydı¹⁰⁹⁸.

Doğu-Batı ticaretinin en önemli merkezlerinden birisi olan Halep’te de çok sayıda han bulunmaktaydı. Halep’teki hanların en önemlileri, Memlûklular döneminde yapılmış olan Ebrek, Halimi, Sabun, Leben, Özdemir, Hasif, Berd Bey, Zekeri, Seyyid

¹⁰⁹⁵ Semavi Eyice, “Bedesten”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, c.V, İstanbul 1992, s.302-311.

¹⁰⁹⁶ M.Akdağ, *Türkiye’nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.154-156.

¹⁰⁹⁷ F.Dalsar, *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa’da İpekcilik*, s.254-262.

¹⁰⁹⁸ F.Dalsar, a.g.e., s.252.

ve el-Muhyi adlı hanlar ile Osmanlılar döneminde yapılmış Kurd Bey, Gümrük Hanı ve diğer hanlardır. Osmanlılar döneminde ayrıca Hüsrev Paşa (1544), Dukakinzade Mehmet Paşa (1555), İbrahim Han-zade Mehmet Paşa'nın (1574) yaptırmış olduğu külliyelerin içerisinde hanlar bulunmaktaydı. XVII.yüzyılda şehirde 70 civarında han bulunmaktaydı¹⁰⁹⁹. 1571 tarihinde ilk defa olarak, Halep'te mîzân-ı harîr gibi bir baharat mîzânı kurulması ve Han-ı Cedid'de faaliyetini sürdürmesi için emir gönderilmiştir¹¹⁰⁰.

İran'dan gelen tüccarların önemli bir durağı olan Diyarbakır üç katlı hanları ile meşhurdu. Muazzam kargir bir bina olan Hasan Paşa hanının, 500 beygiri barındırabilen yeraltında iki büyük ahır, rengarenk demir parmaklıkları ile çevrilmiş çok güzel bir havuzu, üç kat üzerinde bir çok kargir odaları vardı. Hasan Paşa hanından başka Çifte Han ve Söğütlü Han'da Diyarbakır'ın üç katlı büyük hanlarındandı¹¹⁰¹. Bağdat'ta, Mercan (Örtme) Han, Çağalazade Murat Paşa Hanı, İbrahim Hanı, Hurmalı Han, Basralı Hanı, Bekir Hanı, Kereste Hanı gibi çok sayıda han bulunmaktaydı¹¹⁰².

Osmanlı Devleti'nin diğer şehirlerinde de, yukarıda kısaca bahsetmeye çalıştığımız birkaç şehirdeki gibi, şehrin ticari potansiyeline ve ihtiyacına göre çok sayıda han bulunmaktaydı. Osmanlı yönetimine geçen şehirlerde, eskiden mevcut ticari mekanlara ilaveten, genişleyen ticari ilişkilere ve ihtiyaca göre yeni mekanlar inşa edilmiştir. Yeni hanların yapılması ve ticaret mekanlarının genişlemesi, şüphesiz ticari faaliyetlerin de geliştiğinin göstergesidir. Osmanlılar döneminde inşa edilen hanların

¹⁰⁹⁹ E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı , s.152.

¹¹⁰⁰ Halep Kadısı ve Defterdarına gönderilen hükümde, "Senki Haleb Defterdarısın südde-i sa'adetime mektub gönderüb mahruse-i Haleb'e gelen baharın şimdiye dek bir mu'ayyen yeri olmayub müteferrik yerlere nüzul itmeğle bahar bazar olmalı oldukta eminler kapanlarına uydurub hanlara ve hanelere varub bazar olan baharı kapanlayub kanun üzere öşürlerin alurlardı. Lakin şimdi Haleb'e dahil olan baharın resm-i tamgası zayi olmamak için halâ bina olunan Han-ı Cedid'e nüzul eylemek ferman olunmağla tamam zabt olunmuştur. Amma bahar terazi ile vezn olunmayub kapan ile vezn olunmağla çok muvazaaya mütehammil olub, herkes kapan ilminden habir olmamağla öşrü eksik virmek için bayi' ile müşteri ve kapancı ittifak edüb bahar vezn olundukta yüz batmanı elli-altmış batman yazdırmağla şimdiye değın mal-ı mirîye külli zarar olduğu mukarrer olduğun ve şimdiden sonra zayi olmamak için han-ı mezbûrda mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân va'z olunub bey' ve şira olunub bahar vezn olundukta ol mîzânda ol batmanlar ile vezn olunub herkes baharın mikdarın görüb bilib ol vecihle deftere kayd olunub ana göre mirî öşr alınub ol handan gayri yerde ve ol mîzândan gayri mîzânda vezn olunmazsa mirîye külli nafi olduğun arz eylemişsin. İmdi mal-ı mirîye nafi olanı ile amel eylemek emr edüb buyurdum ki, vüsul buldukta arz olduğun üzere zikr olununan Han-ı Cedid'de mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân kurub kifayet miktarı tamam ayar dirhemler ve batmanlar tedarük eyleyüb, tamgalatturub mîzân-ı mezbûre tayin eyleyüb tenbih eyleyesin ki, min ba'd gelen bahar doğru han-ı mezbûre nüzul edüb adet ve kanun üzere vezn olunub, vezn olan baharın miktarı ma'lûm olduktan sonra vech-i meşruh üzere deftere kayd olunub ana göre mirîye aid olan öşrün mirî için zabt etdirüb han mezbûrdan gayr-i yerde ve mîzân-ı mezkûrdan gayr-i mîzânda baharı vezn etdirmeyüb mirîye aid olan mahsüle gadr eylemeyesün" denilmiştir. Mühimme 14, s.100, H.N.133, 2 Muharrem 979/27 Mayıs 1571.

¹¹⁰¹ Polonyalı Simeon'un Seyahatnamesi (1608-1629), (Yayına Hazırlayan Hrand D Andreasyan), İstanbul 1964, s.98.

¹¹⁰² E.Gülcü, Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623), s.212.

büyük çoğunluğunu, yukarıda han adlarında da görüldüğü gibi, şehirlerin yöneticileri, askeri sınıftan şahıslar yaptırmışlardır. İleri gelen devlet adamları inşa etmiş oldukları dini ve sosyal tesislerin masraflarını karşılamak için hanlar ve dükkanlar yaptırmışlar ve bunları vakfetmişlerdir. Ankara'da Mahmut Paşa'nın, Kütahya'da Timurtaş Paşa'nın yaptırdığı ve vakfettiği han ve dükkanlar, bu şehirlerdeki ticari mekanların önemli bir kısmını oluşturuyordu¹¹⁰³.

Şehirlerde ticaret merkezleri olarak inşa edilmelerinden başka, ticaret yolları üzerinde inşa edilen hanlar ve kervansaraylar da vardır. Bu hanlar tüccarların ve yolcuların malları ve hayvanları ile birlikte kaldıkları, çeşitli ihtiyaçlarını karşıladıkları yerler olması yanında, can ve mal emniyetinin sağlandığı, tüccarların korkusuzca kalabildikleri yerler olması bakımından da önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti yöneticileri, Yakın-Doğu'da kurulmuş eski devletlerin ananelerine uyarak, ticaret yolları üzerinde birbirinden uzak yerleşim birimleri arasında, gelip geçenlerin ve bilhassa tüccarların korkusuzca kalabilecekleri tesisler inşa etmişlerdir¹¹⁰⁴.

Kervansaray, çok defa da han adını taşıyan bu tesisler de padişahlar, vezirler ve çeşitli devlet yöneticileri tarafından inşa edilmişlerdir. Eskişehir-Bolvadin yolu üzerinde تنها bir yerde Hüsrev Paşa, Niğde-Adana yolu üzerindeki Ulukuşla'da Mehmet Paşa bir kervansaray yaptırmıştır¹¹⁰⁵. Tokat'ı çevre illere ticaret yolları güzergahında, Sivas yolunda 3, Amasya yolunda 4, Yozgat tarafında 3 ve Niksar yolu üzerinde 1 olmak üzere toplam 11 han bulunmaktaydı¹¹⁰⁶. Dördüncü Murat, Bağdat seferine giderken yol güzergahı üzerinde (İstanbul-Konya-Halep)10 handa konaklamış, dönüş yolundaki (Diyarbakır-Sivas-İstanbul) güzergahta ise 8 handa konaklamıştır¹¹⁰⁷.

¹¹⁰³ S.Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, 4 nolu tablo.

¹¹⁰⁴ Selçuklular döneminde özellikle XIII.yüzyılda Anadolu'da ticaret yolları üzerinde çok sayıda kervansaray yapılmıştır. Kervansaraylarda yolcuların her türlü ihtiyaçları ücretsiz olarak vakıflar tarafından karşılanmaktaydı. Kalıntıları günümüze kadar ulaşmış bulunan kervansarayların vakıflarına çok geniş toprakların vakfedilmesi sonucu, Selçuklu ordusunun yapısı değişmiştir. İktâ sistemi ile toprağa bağlı askerlerin sayısı, arazilerin vakıflara bağlanması sonucu azalmış ve sultanların merkezdeki kapıkulu askerlerinin sayısı artmıştır. Geniş bilgi için bk. Osman Turan, "Selçuklu Kervansarayları", *Bellekten*, c.X, S.39 ayrı basım, Ankara 1946.

¹¹⁰⁵ L.Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", s.15. Mehmet Paşa'nın Revan'a imdatta gevşeklik gösterip Anadolu'da han inşasıyla uğraşması, Mehmet Paşa'nın sadareten azline sebep olmuştur. H.Sahillioğlu, "Dördüncü Murat'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", s.12, 2 nolu dipnot.

¹¹⁰⁶ N. Öztürk, "Selçuklu-Osmanlı Dönemi Ulaşım Sisteminde ve Ticaretinde Tokat'ın Yeri", s.71.

¹¹⁰⁷ H.Sahillioğlu, "Dördüncü Murat'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", s.12.

Anadolu'daki hanlarda herhangi bir koruma ve yol vergisi alındığına dair bilgi bulunmazken, Suriye ve Filistin'deki hanlarda bac (bac-ı gafar ve rah)adı altında yol ve koruma vergileri tahsil edilmekteydi. Safed, Nablus, Gazze ve Ramla yollarındaki güzergahlarda bulunan hanlarda bu vergiler alınmaktaydı¹¹⁰⁸. XVII.yüzyıl başında Kudüs'e hac için giden Polonyalı Simeon, belirtilen yerlerdeki hanlarda insan ve hayvan başına, bir şahi, bir para, bir rub veya bir kuruşa kadar vergi alındığını belirtmektedir¹¹⁰⁹.

Osmanlı şehirlerinde uzun mesafeli ticarete konu olan ve ekonomik değeri yüksek malların ticareti, han ve bedestenlerde belli usül ve esaslar çerçevesinde yapılmaktaydı. Hanların çeşitli malların satışını tekellerine almış olması, devletin toplayacağı vergileri kolayca tahsil etme düşüncesi böyle bir yapılanmaya sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nde hanlar ve bedestenler yüzünden, önemli ticaret mallarının satıldığı açık pazar yerleri fazla gelişmemiştir. Ancak, ot, saman, hayvan yemi, canlı hayvan, odun gibi geniş yer kaplayan ve fiyatça düşük olan mallar, imkansızlıklar veya fazla gelir getirmemesi sebebiyle açık pazarlarda satılıyordu. Samanpazarı, odunpazarı, koyunpazarı, atpazarı gibi günümüze kadar ulaşan semt adları, muhtemelen bu malların satışının yapıldığı açık pazarlardı¹¹¹⁰.

Osmanlı Devleti'nin en büyük dini ve iktisadi organizasyonlarından biri olan haccın oluşturduğu ticaret ortamından da kısaca bahsetmek istiyoruz. Kahire ve Şam, iki hac toplanma merkeziydi. Onbinlerce kişiyi harekete geçiren hac kervanları, gerçek boyutlarını tespit etmenin oldukça zor olduğu bir ticarete aracılık ediyordu. İslam dünyasının tüm bölgelerinden gelen malların alışverişi yapılıyordu. Mısır ve Suriye'de toplanan hacılar, mallarını buralarda satıyorlar ya da Kâbe'ye doğru götürüyorlardı. Hacılar dönüşlerinde kumaş, baharat, kahve gibi Doğu mallarını memleketlerine getiriyorlardı. Kahire ve Halep gibi şehirler, hac kervanlarından büyük ekonomik faydalar sağlamakla beraber hiç birisi Şam'a yetişemiyordu. Kent yapısı dahi bu durumdan etkilenmişti. Hacca ilişkin ticaret Mekke yolunda yoğunlaşmıştı. Şam'ın el-Sinaniyye bölgesinde, yolcuların tüm gereksinmelerini sağlayabilecek pazarlar

¹¹⁰⁸ Wolf-Dieter Hütteroth, Kamal Abdulfattah, *Historical Geography of Palestine, Transjordan and Southhern Syria in the Late 16th Century*, Erlangen 1977, s.33-35.

¹¹⁰⁹ Polonyalı Simeon'un *Seyahatnamesi (1608-1629)*, s.118.

¹¹¹⁰ M. Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.154-155.

kurulmaktaydı. Osmanlılar döneminde Şam'ın yerleşim alanı, Mekke yönüne doğru, hac yolu güzergahında iki kilometre uzunluğunda genişlemiştir¹¹¹¹.

Mekke'de ticaret iki yerde gerçekleşiyordu. Hac ibadetinin öncesinde ve sonrasında Mekke'nin içinde, Arafat'dan dönüşte de birkaç gün kaldıkları Mina'da çok canlı alışverişler yapılıyordu. Mekke'nin içinde bulunan iki kapalı çarşı tüccarların hizmetine sunulmuştu. Ancak buraların yeterli olması mümkün olmadığından, civarda ağaç dalları ile yapılan gölgelikler ve evler ticaret mekanı olarak kullanılıyordu¹¹¹². Hac ibadeti yerine getirilirken konulan yasaklar, Arafat dönüşünde geçici olarak Mina'da kaldırılıyordu. Panayır havası içerisinde çok çeşitli şenliklerin ve her türlü vergiden muaf olarak ticaretin yapıldığı Mina, Hicaz'ın en önemli ticaret merkeziydi¹¹¹³. İslam dünyasının her tarafından gelen ve masraflarının bir kısmını karşılamak için getirdikleri malları satan, dönüşte aldıkları malları da memleketlerinde satmayı düşünen hacılar ile ticareti meslek edinen tacirler, Hicaz'da belirtilen yerlerde yoğun bir ticari faaliyete içerisinde bulunuyorlardı.

¹¹¹¹ Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çeviren Ali Berktaş), İstanbul 1995, s.22

¹¹¹² Mekke Şerifine gönderilen mektubda, Kâbe civarında, hac zamanında çok sayıda dükkan olduğu belirtilerek alış-veriş kalabalığından dolayı hacıların rahat umre yapamadıkları ve bu yüzden dükkanların kaldırılması istenmiştir. *Mühimme* 64, s.108, H.N.295(996/1588).

¹¹¹³ Surayıya Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çeviren Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s.187-188.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TİCARET MALLARI

1.İpek

Osmanlı-İran ticareti ile ilgili bölümde, ipek ve ipek ticaretinden yeterince bahsettiğimiz için burada benzer bilgilerin tekrarını lüzumlu görmüyoruz.

2.BAHARAT

Yemekleri lezzetlendirmek için kullanılan baharata, özellikle Avrupa'da yapılan tarımın bir sonucu olarak daha şiddetli ihtiyaç duyulmaktaydı. Romalıların yemek tarifi kitaplarının içindeki en güzel yemekleri yapabilmek için, baharata gereksinme vardı. Hayvan yemi bakımından sıkıntının çekildiği dönemlerde, çok az hayvan yetiştirilebiliyordu. Kesilen hayvanların etleri ise tuzlanarak saklanıyordu. Bu tuzlama sırasında, büyük oranlarda karabibere gereksinme duyuluyordu; çünkü karabiber tuzun nahoş tadını önleyebilmenin tek yoluydu¹¹¹⁴. İnsanlar, baharatın yiyecekleri lezzetlendirmesi yanında, onun şifalı özelliklerini de keşfetmişlerdi. Örneğin, karabiber pansumanda ve yakıda kullanılıyor; zencefil karın ağrısına iyi geliyor; tarçından kuvvet şurubu yapıyor; dövülmüş küçük hindistan cevizi soğuk algınlığına iyi geliyor; saf alkolle karıştırılmış karanfil yağı kangreni durdurmada kullanılıyordu¹¹¹⁵.

Tarihin ilk dönemlerinden itibaren baharat gerek kolayca taşınabilmesi ve gerekse çok tatlı kârlar bırakmasından dolayı uzun mesafeli ticaretin lokomotifi olmuştur. Hindistan'dan başlayıp Avrupa'ya kadar uzanan ve bu uzun ticari yola adını veren baharat, uzun mesafe ticaretine konu olan en önemli ticari maldır. Dönemin taşıma imkanları düşünüldüğünde, yükde hafif, pahada ağır lüks mal olma özelliği ile uzun mesafeli ticarete lokomotif görevini üstlenmiştir¹¹¹⁶. Doğu-Batı arasındaki ticari

¹¹¹⁴ Daniel j. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, (Tercüme Fatoş Dilber), Ankara 1996, ,s.192.

¹¹¹⁵R.Sedillot, *Değiş tokuştan Süpermarkete*, s.235.

¹¹¹⁶ Hiciv yazarı Persius (MS.34-62) bir dörtlüğünde: Cepleri şişkin açgözlü tüccarlar koştular Sıcaktan kavrulan Hindistan'a ve güneşe doğru Değerli ilaçlar ve karabiber getirmek için İtalyan mallarını baharatla takas etmeye..." şeklinde düşüncelerini ifade ederken, dönemin baharat ticaretini de tasvir etmiştir. D.J.Boorstin, a.g.e., s.192.

trafiğin sürükleyicisi olarak, beraberinde daha bir çok malın ticaretine zemin hazırlamıştır. Baharat uzun mesafede taşınan bir mal olurken, beraberinde Çin porselenlerinin ulaşımını sağlamış, şeker, pamuk, Arap sakızı gibi kısa mesafede taşınan mallara eşlik etmiştir¹¹¹⁷. Karabiber baharat ticareti içerisinde ayrı bir öneme sahipti. Karabiber, tarçın, ıhlamur, zencefil, karanfil, hindistan cevizinden oluşan baharat ticaretinde karabiber çok önemli bir yer tutuyordu ve önemine binaen Portekizliler, Ümit Burnu yolunu keşfinden sonra, karabiber ticaretini tekilerine aldıklarını ilan etmişlerdir.

Baharat gerek ülkelerin kendi tüketimleri açısından ve gerekse çok cazip ticareti açısından büyük önem taşıyan bir maldı. Baharat her zaman müşteri bulması kolay, kralların sofrasına layık, riski fazla olmayan, geliri çok yüksek bir ticarete sahipti. Cazibesi büyük olunca, bu ticarete uzanan eller de çok olmuş, devletler baharat ticaretini ele geçirmek için büyük bir rekabetin içinde kendilerini bulmuşlardır. Papalık, Ortadoğu'daki Haçlı prensliklerine son veren Mısır yönetimine karşı, baharatın yüksek gelirinden mahrum etmek için ambargo koymuş; fakat İtalyan devletleri tatlı kârlarından vazgeçmek istemediklerinden, Papalığa karşı asi olmaktan çekinmemişlerdir.

Baharat ticareti yüzünden yüzyıllar boyunca devletleri savaşlara ve rekabete sevk eden en önemli husus, herhalde baharat ticaretindeki kârlılıktı. Uzak mesafe ticareti, alışın düşük fiyattan yapıldığı ülkeler ile satışın yüksek olduğu ülkeleri temasa geçirmektedir. Bu uzun yollar çok güçlü voltaj farklılıkları gerektirmektedir. Her dönemde muhakkak farklılıklar olmakla beraber 1560'lardaki fiyatlara baktığımızda, konu hakkında bize bir fikir vermiş olur. Karabiberin hafif kentali Kalküta'da 5 Cruzados'a alınmakta, Lizbon'da 64 Cruzados'a satılmaktadır¹¹¹⁸. Yani 12 katından fazla bir rakam ortaya çıkmaktadır. Tabii ki alan ve satan aynı şahıs değildir. Taşıma masrafları, vergiler, rizikolar muazzam ve değişkendir. Bu yüzden kârın ne kadar olduğunu söyleyebilecek durumda değiliz. Ancak çok yüksek olduğunu tahmin edebiliriz. İtalyan sahillerinden Suriye kıyılarına Avrupa malları ve gümüş getirip, baharat ve Hindistan malları, ipek götüren tüccarların malları Venedik'e yaklaşırken

¹¹¹⁷ A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.142.

¹¹¹⁸ F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.294.

mucizevi bir değer kazanmaktaydı¹¹¹⁹. Portekizliler, Asya'da düşük fiyatla baharat satın almakta ısrarlı bir politika takip etmişlerdir. Bu yüzden daha yüksek fiyat teklif eden Arap tüccarları, Akdeniz'e daha kaliteli baharat getirmişlerdir¹¹²⁰.

Dikkati çeken bir husus da, ticaretin büyük hacimde olması değil, nihai kâr hadleridir. Çevik olan kapitalizm (o tarihlerin en modern ve en uyanık gücü) bu yüksek kârlara ve onların hızlı birikimlerine doğru gitmektedir. Akdeniz'de buğday trafiği 5 milyon altın civarında iken, yüzyılın sonunda Asya karabiberinin Avrupaya geldiğindeki değeri 1 milyon altındır. Buğday ticareti binlerce insan tarafından yapılırken, baharat ticareti birkaç güçlü firmanın egemenliğindedir¹¹²¹. Bir tarihçi, Jacques Heers, baharat ve müstahzarat ticaretine, sanki bunlar XVI.yüzyılda diğer bütün malların çok önündeymişler gibi verilen aşırı öneme itiraz etmektedir. “Şapıncından sonra, şarap ve buğday, tuz, pamuk ve hatta şeker ve ipeğin ticaret tarihleri yazılınca, özellikle XIV.yüzyıldan sonra karabiber ve müstahzaratın küçük bir yere sahip oldukları yeni bir Akdeniz iktisat tarihiyle karşılaşacaktır” demektedir¹¹²². Her şey bakış açısına göre değişmektedir.

Kanunnamelerde, baharattan alınacak vergilerden sıklıkla bahsedilmektedir. Ancak incelemiş olduğumuz dönemde müstakil, ayrı bir baharat mukâta'asına nadiren rastlanılmaktadır. İpeğin, çeşitli kumaşların, boyahanelerin, darphanelerin, sabunhanelerin, saman ve galle pazarlarının ve ticarete konu olan daha bir çok mal ve hizmetlerin vergilerinin toplandığı ayrı ayrı mukâta'alar bulunduğu halde; baharata ait mukâta'alara nadiren rastlanması ilginçtir. 1487 tarihli Hüdavendigâr livası tahrîr defterinde, Hindistan'dan gelen boya ve baharatın mukâta'ası 100 bin akçe olarak hesaplanmıştır¹¹²³. 1582'deki Bursa baharat gümrüğü, 1487'nin 4 katı artmış ve 7.250 altın dukaya ulaşmıştır. 1562'de Şam'a hac kervanları tarafından getirilen baharattan alınan gümrük ise 110.000 dukaya çıkmıştır¹¹²⁴. Bu şehirler dışında, diğer yerlerde XVI.yüzyıl boyunca baharattan alınan vergiler, diğer mallarla birlikte gümrük ve bac

¹¹¹⁹F.Braudel, a.g.e.,c.I.,s.381.

¹¹²⁰ Suraiya Faroqi, “İktisat Tarihi (1500-1600)”, Türkiye Tarihi, (Yayın Yönetmeni Sina Akşin), c.2, İstanbul 2000, s.183.

¹¹²¹F.Braudel, Akdeniz Dünyası, c.I, s.297.

¹¹²²F.Braudel, a.g.e.,c.I,s.296.

¹¹²³H.İnalçık, “Bursa I:XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”,s.213.

¹¹²⁴ H.İnalçık, The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600, s.127.

mukâta'aları içerisinde toplanmıştır. Bu yüzden baharattan alınan vergilerin miktarını kesin olarak tespit etmek mümkün olamamaktadır.

Baharat yalnız Avrupa'da değil, Anadolu'da da hararetle aranan ve tüketilen bir gıda maddesi idi. İmarethane kayıtları incelendiğinde karabiberin yaygın olarak tüketildiği görülmekte ve ayrı bir harcama kalemi olarak değerlendirilmektedir. Baharat pahalı olmakla birlikte, kullanım miktarı sınırlı bir gıda maddesi olduğundan, az miktarda kullanımı yiyeceklerin lezzetlendirilmesi için yeterli olmaktadır. Bu yüzden imarethane masrafları toplamı içerisinde çok az bir yer işgal etmektedir. İstanbul'daki Süleymaniye imaretinin (1585-1586) yıllık 1.122.635 akçelik gıda harcaması içerisinde, okkası 119,61 akçeden 66.30 okka ve toplam 7.934 akçelik karabiber tüketilmiştir¹¹²⁵. Bu rakam toplam harcamanın % 0.70'lik kısmını teşkil etmektedir. Baharat tüketimi ile ilgili elimizdeki bir diğer belge de 1560 tarihli İran elçilik heyetinin masraf defterleri ile ilgilidir. Şehzade Bayezid Vak'asının zuhur ettiği sıralarda, İran'dan Erzurum'a bir İran elçisi ve maiyeti gelmiştir. Erzurum'dan İstanbul'a kadar bu elçilik heyetinin masraflarına dair tutulan defterde de bazı ip uçları bulabilmekteyiz. Erzurum'dan İstanbul'a kadar toplam 154.995 akçelik harcama yapılmış olup, bunun 410 akçesi baharat harcamalarıdır¹¹²⁶. Defterde her konaklama yerinde yapılan harcamalar ayrı ayrı kayıt edilmiştir. Her menzilde 10 akçelik baharat, kafilenin baharat ihtiyacını karşılayabilmiştir. Küçük köylerde dahi baharat bulunup satın alınabilmiştir.

Osmanlı merkezi yönetiminin baharat ihtiyacı Yemen'den gönderilen baharatla karşılanmaktaydı. Yemen'den deniz yoluyla Mısır'a oradan da İstanbul'a gönderilmekteydi. Yemen'den toplanan vergilere baharat satın alınmakta ve vergiler bu şekilde baharat olarak teslim edilmekteydi. 1582 tarihinde Yemen Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Yemen'den İstanbul'a 28.000 altınlık baharat gönderildiği ve devletin bu işten kazancının ancak birkaç bin altın olduğu belirtilmektedir¹¹²⁷. Bu kazancın İstanbul'da baharatın satışından mı, yoksa devletin ihtiyacı için serbest

¹¹²⁵ Değişik tarihli, başka imaretle karşılaştırıldığında farklı oranlarda çıkabilmektedir. İstanbul'daki Fatih İmarethesinin(1489-1490) yıllık gıda harcaması 615.194 akçe olup, 25.17 akçeden 66.66 okka, toplam 1678 akçe karabiber harcaması yapılmıştır. İstanbul'daki bir diğer imarethanenin II.Bayezid İmarethesinin (1604-1605) yıllık gıda harcaması 2.908.680 akçe olup, 90 akçeden 66.3 okka, toplam 5.967 akçe karabiber harcaması yapılmıştır. Ömer Lütfi Barkan, "XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye'de Fiyat Hareketleri", *Bellekten*, S.34, 1970, s.566.

¹¹²⁶ Şerafettin Turan, "1560 Tarihinde Anadolu'da Yiyecek Maddeleri Fiyatlarını Gösteren Bir İran Elçilik Heyeti Masraf Defteri", *A.Ü.D.T.C.F.Dergisi*, c.XXII, S.1-2, Haziran 1964, s.277.

¹¹²⁷ *Mühimme* 47, s.122, H.N.308.

piyasadan satın almamasıyla mı olduğu belirtilmemiştir. Yemen'den İstanbul'a gönderilen baharat miktarı hakkında sadece yukarıdaki hükümde bilgi bulunmaktadır. 28.000 altınlık baharat oldukça büyük bir miktardır. Bu kadar büyük miktardaki baharatın sarayda bir yılda tüketilip tüketilmediğini bilmiyoruz.

3.Dokumalar

Pamuklu dokumaların ve pamuk ipek karışımı kumaşların, Osmanlı toplumu giyim kuşamında ve döşemelik olarak geniş bir kullanım alanı vardı. Sarıklarda ve kadın başlıklarında kullanılan tül ve tülband çeşitlerinde, şalvar, kaftan, yorgan mendil ve yağlıklardan hamam peştemalı ve havlulara kadar pekçok çeşitli eşya pamuklu bez ve kumaşlardan yapılırdı. 1640 tarihli narh defterinde 24 çeşit dülbend sayılmıştır. Bu geniş talep memleket içinde, köylerde ve kentlerde çok çeşitli ve çok yaygın bir el dokuma sanayi ile karşılanırdı. Anadolu'da pamuklu sanayiinde uzmanlaşmış belirli bölgeler, iç talebi karşılar ve bir dereceye kadar dış pazarlar, özellikle pamuk yetişmeyen Kuzey memleketleri ve Avrupa için de üretim yapardı. Özetle pamuklu sanayii üretim ve ticaret boyutları ile Türkiye ekonominin hububattan sonra en önemli sektörünü oluşturmakta idi. 15.yüzyıl sonu ve 16.yüzyıl başlarına ait Kefe, Akkerman, Kili gümrük defterlerinde Anadolu'dan ithal edilmiş bol miktarda pamuklu kumaş çeşitlerine ait kayıtlara rastlanır¹¹²⁸.

Osmanlı pazarlarına Hint kumaşlarının ithaline ait vesikalar 15.yüzyıla kadar gider. Hindistanda Behmenilerin meşhur veziri Hoca Mahmud Gavan (1405-1481) ticari vekilleri ve ajanları ile Osmanlı ülkesi ile doğrudan doğruya ticaret ilişkileri kurmuştur. Bursa Şer'iyeye Sicili kayıtlarına göre vezirin adamları 1476 tarihinde 877 pare kumaşı Bursa'ya getirmişlerdir. Bu ilişkilerin sürekli olduğu görülmektedir. Hoca Mahmud 1479 yılında 4 adamını kendisine vekil yaparak "enva-i akmişe(kumaşlar) ve emtia verüb Rum diyarına (Osmanlı ülkesi) ticaret etmeğe irsal etmiş"¹¹²⁹. Bunlar Arabistan yolu ile Bursa'ya gelmişlerdir. Bunlardan birisi yolda, diğeri Bursa'da ölmüştür. Sicil kaydı malların güvenlik altına alınması ile ilgilidir.

¹¹²⁸ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s.259-260.

¹¹²⁹ H.İnalçık, a.g.m.,s.266.

Hindistan'ın en önemli pamuklu sanayi ve ihraç bölgelerinden biri olan Gucerat'la Osmanlı Devleti arasında çok sıkı ticari ve siyasi ilişkiler görmekteyiz. 1503-1508 yılları arasında Ortadoğu ve Hindistan'ı gezmiş olan Ludovico di Varthema, Calicut'da İran'dan, Yemen'den, Suriye'den Türkiye'den tüccarlar görmüştü. Gucerat'ta başka bir ticaret limanı olan Kambay, bütün İran, Tataristan, Türkiye, Suriye, Magrib, Yemen Habeşistan, Hindistan ve üzerinde halk yaşayan bir çok adalara ipekli ve pamuklu kumaş göndermekte idi. Bender-i Rum¹¹³⁰ (Osmanlı) diye bilinen Diu'da Ludovico sürekli olarak oturmakta olan dörtyüz Türk tüccarı görmüştür. Bu gözlemler Osmanlı-Gucerat ilişkilerin sürekliliği hakkında kuşku bırakmaz.

Hürmüz 16.yüzyılın ikinci yarısında muazzam bir gelişme göstermiştir. Hürmüz bu gelişmesini Basra, Bağdat, Halep, İran ve Hindistan ticaretindeki gelişmeye borçludur. Bu ticari trafikte İran ipeğinin yanında pamuklu dokumalar da çok önemliydi¹¹³¹. 1583'de Basradan geçen İngiliz seyyahı J.Eldred şunları yazmaktadır: "Basra limanına baharat çeşitleri, biber, Calecut kumaşları gibi bütün Hindistan ticaret malları ile dolu, çeşitli gemiler aylık olarak gelirler"¹¹³².

1610 tarihinde Bağdat'tan Halep'e gelmiş olan 120 kişilik ve 1000 civarında yük hayvanının bulunduğu bir kervanın yükü arasında önemli miktarda ipek, çivit, ıtriyet ve dokuma kumaşlar bulunmaktadır¹¹³³. 1622'de Hollandalı Visnich'in Hürmüz'e gelen Hint malları listesinde İndus Irmağı ağzından beyaz ve boyalı dokumalar(yılda 8 gemi), Nagen'a'dan calico ve ucuz bafta pamuklu dokumaları(üç gemi) ve Chaul'dan çeşitli dokumalar sayılmaktadır¹¹³⁴. Hindistan'dan gelen malların en önemlisini bu pamuklu dokumalar oluşturmakta idi.

Pamuklu üretim ve ticaretinde uzun vadeli değişiklikleri imparatorluk ekonomisinde bazı yapısal değişikliklerin nedeni sayabiliriz. Özellikle 1600'lerden

¹¹³⁰ Diuo Bandier Rumi, that is, "Diu, the port of the Turks", *The Travels of Ludovico Di Varthema, 1503-1508*, Londra, 1868, translate J.W.Jones, editor G.B.Badger, *The Hakluyt Society* no 32, s.91-92.

¹¹³¹ H.İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.267.

¹¹³² H.İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.266-267.

¹¹³³ Halil Sahillioğlu, "Bir Tüccar Kervanı", *B.T.T.D.*, İstanbul, Haziran 1968, S.9.,s.64,68.

¹¹³⁴ H.İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.268.

başlayarak, imparatorluğun dış ticaret dengesinde ithal olunan pamuklular, baharat koloni ürünleri, önemli bir ticaret maddesi haline gelmiştir.

XVII.yüzyılın ortalarına doğru Hindistan, dünyanın bir numaralı pamuklu üreticisi ve ihracatçısı durumuna gelmiştir. Bu başlıca iki faktörle açıklanmaktadır: Emek maliyetinin düşüklüğü, hammaddenin yerinde üretimi ve ucuzluğu. Bunun yanında zerafet ve moda da önemli rol oynamıştır. Hint pamukluları, özellikle müslin(dülbend)ler, boyanmış ve basma pamukluları, çekici desenleri ile Ortadoğu alıcısını ve sonraları da Avrupalıları büyülemiştir. Çoğu zaman moda, fiyat faktörünü ikinci planda bırakmıştır.Osmanlı piyasasına giren Hint pamukluları genellikle lüks ve çok pahalı çeşitlendendi. Hindistan'da şüphesiz başlangıçta sarayın ve yüksek tabakanın talebinin etkisiyle renk, desen ve dokuma teknolojisinde büyük ilerlemeler olmuş, Hint lüks dülbendleri ve basmaları eşsiz bir kalite üstünlüğüne erişmiştir. 1547'de eski Zebid(Yemen) valisi Mustafa Paşa'nın Padişaha getirdiği hediyeler arasında kemha-i hindi, kutni-i hindi, hindi alacadan peşgir , beyaz bayramı¹¹³⁵ gibi dokumaların bulunması, bu dokumaların kalitesi hakkında bize önemli ipuçları verir.

Hindistan'dan Basra'ya pamuklu dokumalar yanında, pamuk da ithal edilirdi. Burada oldukça gelişmiş bir dokuma sanayi mevcuttu. Basra'da pamuğu atmak ve temizlemek için büyük bir penbehane vardı. Bu penbehaneden alınan resim 1551'de 16.983 akçe iken, 1575'de 135.232 akçeye yükselmiştir¹¹³⁶. Basra, Katif ve Bahreyn'de yapılan pamuklular öteki Osmanlı bölgelerine ihraç olunmakta idi. Özellikle kirbas, destar, bez ve alaca olarak pamuklu kumaşlar dokunmakta ve ihraç edilmekte idi. Basra'ya İran'dan da kara ve deniz yolu ile Davrak mavi kirbası, Isfahan bezi(mavi ve beyaz) gibi pamuklu dokumalar gelirdi¹¹³⁷.

¹¹³⁵ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.279.

¹¹³⁶ Tapu Tahrir 282, s. 12; Tapu Tahrir 534, s.14.

¹¹³⁷ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü",s.276-277.

4.Kıymetli Madenler

Osmanlı Devleti'nin Batı ile olan ticareti aktifle kapanır ve Batılılar bu açığı kıymetli maden göndererek kapatırlardı. Buna mukabil Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticareti pasifti ve aradaki fark yine kıymetli madenlerle kapatılırdı. Böylece Batı'dan Doğu'ya doğru mal karşılığında, kıymetli maden akışı yaşanırdı. Osmanlı toprakları, bu kıymetli maden hareketlerinde köprü görevi yapıyordu. Ayrıca Batı'dan Doğu'ya doğru gidildikçe gümüş, altına göre daha kıymetliydi. Amerika'nın keşfiyle, bu kıtanın altın ve gümüşünün Avrupa'ya akması, kıymetli maden bolluğu ve fiyatların artmasına sebep olmuştur. Bu enflasyonist ortamda, gümüş daha kıymetli olduğu Doğu ülkelerine doğru gitmeye ve kıymetli madenin de bizzat ticareti yapılmaya başlamıştı.

Ortaçağ sonlarındaki iktisadi gelişme sebebiyle genişleyen ticari ilişkileri, bunun vasıtası olan altın ve gümüş para karşılayamadığı için kıymetli maden darlığı kendini göstermiştir. Bu yüzden Osmanlı Devleti'nde kıymetli maden darlığı, XV.yüzyılda olduğu gibi XVI.yüzyılda da devam etmiştir. İktisadi gelişmelerin yanı sıra, Osmanlı ordusunun yapısında meydana gelen değişiklikler de, devletin nakit ihtiyacını artırmıştı. Tımarlı ordusunun işe yaramaz hale gelmesinden sonra, merkezdeki yeniçeri ordusunun sayısı artmıştır. Bunlara ulufe, bahşiş, terakki yetiştirmek devlet maliyesinin en büyük derdi ve meşgalesi haline gelmiştir. Devletin artan giderlerini karşılamak için köylülerden alınan bir kısım aynı vergiler nakde çevrilirken, bir çok hizmetler ve cezalar da nakdi bedele çevrilmiştir. Bunlar ülkenin içinde bulunduğu nakit sıkıntısının göstergesidir. Bu suretle devletin kıymetli maden açlığı daimi olduğundan, XVI.yüzyılda gümüş ve altının kıymeti Avrupa devletlerinden daima daha yüksekti. Böylece kıymetli madenler ucuz olan taraftan kıymetli olan tarafa akmaya başlıyordu¹¹³⁸.

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde dahi, Batıdan Doğuya doğru gidildikçe kıymetli madenlerin değeri artmaktaydı. Gümüş, altın ve mücevherat eşyasının İstanbul, Bursa, Edirne gibi büyük Osmanlı şehirlerine nazaran, Doğu'da daha kıymetli olmasından dolayı, buralardan toplanan kıymetli madenler, götürülüp Halep, Şam,

¹¹³⁸ H.İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s.160-162.

Bağdat, Basra ve öteki Doğu pazarlarında satılıyor ve büyük kârlar elde ediliyordu. Hatta bazı devlet ileri gelenleri ya da eşleri, ellerindeki mücevheri paraya çevirmek istediklerinde, bunları Doğuya yolluyorlardı¹¹³⁹.

Osmanlı Devleti'nde para sıkıntısı arttıkça, bir taraftan kıymetli madenlerin yurt dışına çıkartılmaması için konulan yasaklar sıkılaştırılırken, diğer taraftan eski maden yataklarının daha verimli işletilmesi ve yeni maden yatakları bulunması çalışmaları hızlanmaktaydı. Altın sıkıntısı, 1550'lerde Osmanlı Devleti'nin Afrika'daki altın kaynaklarına doğru harekete geçmesine sebep olmuştur. 1552'de Cezayir Beylerbeyi Salih Paşa, Güneye doğru yaptığı askeri hareket sonucu, 15 deve yükü altın tozu ele geçirmişti¹¹⁴⁰. 1554-55'de de Mısır'dan ileri hareketle, zengin altın madeni¹¹⁴¹ kaynaklarının olduğu Sudan'a doğru sefer yapılmış ve Habeşistan Beylerbeyliği kurulmuştur¹¹⁴².

Amerika'nın keşfinden sonra Avrupa'ya büyük miktarda kıymetli maden gelmeye başlamıştı¹¹⁴³. 1503-1660 yılları arasında Amerika'dan İspanya'ya 181 ton altın, 17 bin ton gümüş gelmiştir¹¹⁴⁴. Avrupa pazarlarına bu şekilde kıymetli maden gelişi, bir ile iki misli arasında fiyat artışlarına sebep olmuştur. Avrupa'daki bu gümüş enflasyonunda, altın daha güvenilir bir değer haline gelmiş ve uluslararası ödeme aracı özelliğini kazanmıştır. Doğu'da ise gümüş öncelikli olarak tedavül etmekteydi. Gümüş, İran, Hint ve Çin'e ulaştığında daha fazla değer kazanmaktadır. Çin'de "iki mark altın karşılığında sekiz mark gümüş" kuru üzerinden mübadele edilmektedir. Yani 1'e 4'ki, Avrupa'daki parite en azından 1'e 12'dir¹¹⁴⁵. Avrupa'dan Doğu'ya doğru gümüşün kıymetlenmesi, Avrupa'dan Osmanlı Devleti'ne ve oradan da İran ve Hindistan'a doğru

¹¹³⁹ M.Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, c.2, s.276.

¹¹⁴⁰ C.Orhonlu, *Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.32.

¹¹⁴¹ 1503'de Kızıldeniz'in batısındaki Afrika kıyılarına da uğrayan Ludovico Dı Varthema, buraların yoğun fildişi ve altın ticaretine sahne olduğunu belirtir. *The Travels of Ludovico Dı Varthema, 1503-1508*, s.86.

¹¹⁴² C.Orhonlu, *a.g.e.*, s.33.

¹¹⁴³ Osmanlıların, İspanyollar tarafından Amerikanın keşfedilmesine ve buranın zenginliklerinin Avrupa'ya akmasına karşı kayıtsız kalmadıkları anlaşılmaktadır. III.Murat'a (1574 -1595) sunulan "Tarih-i Hind-i Garbi veya Hadis-i Nev" adlı eserde İspanyolların burayı keşfi ve Amerika'nın zenginliklerinden bahsedildikten sonra "Cenab-ı hazret-i perverdkârdan ümidvarız ki min ba'd ol diyâr-ı menfa'at-âsâr dilirân-ı islâm-ı câli-tebâr elinde feth olub şe'âyir-i islâmiye ile dola ve sâyir memalik-i Osmaniye'ye mülhak ola" denilerek sultanın dikkati Amerika kıtasına çekilmekte ve buranın Osmanlılar tarafından fethedilmesi arzusu belirtilmektedir. *Tarih-i Hind-i Garbi veya Hadis-i Nev*, (Yayınla Hazırlayan Tarihî Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi), İstanbul 1999, s.220-221.

¹¹⁴⁴ H.İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s.162.

beyaz madenin akışına sebep olmaktadır. Amerikan altın ve gümüşü, İspanya'dan İtalya'ya, özellikle de Ceneviz'e geçmekteydi. İspanyol parası ile dolan İtalya'dan Türkiye'ye giden başlıca ticaret mallarından birisi sandık sandık gönderilen İspanyol realleri idi. Batı'da ucuz para alıp, Osmanlı ülkelerinde fazlaya satmak suretiyle kolayca elde edilen kâr, birçok tüccarı bu ticarete çekiyordu. XVI.yüzyıl sonlarında birçok Fransız tüccarı da kumaş v.s. gibi Fransız sanayi ürünleri yerine kendilerini tamamıyla para ticaretine vermişlerdi. Osmanlı Devleti'de idhal edilen yabancı paralardan hiç gümrük almamak suretiyle para ticaretini teşvik ediyordu¹¹⁴⁶.

Diğer taraftan Osmanlı ülkeleri de, İran ve diğer Doğu ülkeleri için kıymetli madenlerin nisbeten bol ve ucuz olduğu bir bölge teşkil ediyordu. Şah Tahmasb, 1539'da 1 miskal(4.46 gram) ağırlığında 100 dinarlık gümüş sikkeler darb ettirmişti. 1 miskal altından ise 1.000 dinar darb olunmuştur. Buna göre o zamanki İran'da gümüşün altına nazaran kıymeti 1/10'du¹¹⁴⁷. 1572'de İran'a Osmanlı Devleti'nden gümüş götürmekte % 20 ve altın sevk etmekte % 14-15 kazanılıyordu¹¹⁴⁸. Doğu'ya kıymetli maden kaçırılması böyle iktisadi bir zaruretten kaynaklanıyor ve bunun karşısında hükümetin aldığı bütün tedbirler neticesiz kalıyordu¹¹⁴⁹.

İran ve Hindistan'dan gelen mallar karşılığında, Osmanlı ülkesinden Doğu'ya doğru kıymetli maden götürülüyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nde ortaya çıkan kıymetli maden darlığı, ekonomik çarkın dönmesini sıkıntıya sokuyor, devletin yükümlülüklerini yerine getirmesine engel, güvenlik ve asayişinin bozulmasına sebep olabiliyordu. Bu yüzden ülkede kıymetli maden darlığı çekilmemesi ve bunların dışarıya çıkarılmaması, temel para politikalarından birisi haline gelmişti.

Osmanlı hükümetleri, maden hareketlerindeki dengeleri kendi lehine çevirebilmek için, kesin sonuçları olmasa bile, iyi niyetli bazı çabalar göstermiştir. Maden hareketlerinin vasıtası olan uluslararası ticarete, kıymetli madenlerin yurtdışına çıkarılmasının önlenmesi için tedbirler alınmıştır. Bunun için Osmanlı Devleti'nin ticaret politikası, ülkeye mal getiren tüccarın yine mal alıp götürmesi, kıymetli

¹¹⁴⁵F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.335.

¹¹⁴⁶H.İnalçık, a.g.m., s.164.

¹¹⁴⁷Walter Hinz, "Ortaçağ Yakın Şarkına Ait Vergi Kitabeleri", Bellekten, c.XIII., S.49-52, 1949, (Türkçeye Çeviren Fikret İşıltan), s.787.

¹¹⁴⁸H.İnalçık, a.g.m., s.164.

¹¹⁴⁹Ticari Yasaklar ve Ambargolar kısmına bakınız.

madenlerin dışarıya çıkarılmaması şeklinde belirmişti¹¹⁵⁰. Hatta saray için dışarıdan lüks mal getiren hassa tüccarlarına, para yerine kumaş verilerek kıymetli madenlerin yurt dışına çıkarılmasının engellenmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır¹¹⁵¹.

Osmanlı Devleti'ne gelen ve önemli bir kısmı Batı'ya ihraç edilen İran ipeği ve Hindistan baharatı için, karşılığında aynı değerde öneme sahip mallar bu ülkelere satılmadığından, ticaret açığı, zorunlu olarak kıymetli madenlerle kapatılıyordu. Hindistan, kendi kendine yeterli bir alemdi. Batı'dan keyfe keder olacak, zorunlu olmayan ihtiyaç malları almaktadır. Bu yüzden baharat ticareti, Hindistan'da çok değerli olan Batı'nın gümüş madeni karşılığında, büyük bir ticari akım oluşturmaktadır¹¹⁵². İngiliz ve Hollandalılar, XVII.yüzyılın başlarında Ümit Burnu yoluyla Hindistan'a ulaştıklarında, baharatı para karşılığında almayı terk ederek geleneksel ticaret yöntemini alt üst etmişlerdir. İngiliz ve Hollandalılar, baharat karşılığında, yünlü kumaşlar, kurşun, bakır ve kalayı dayatmayı çabucak başarmışlardır¹¹⁵³.

XVII.Yüzyılda ise lüks Hint dokumaları ve kumaşları, giderek artan bir şekilde baharatın yerini alarak Osmanlı topraklarını istilaya başlamıştır. Ticaret açığı, yine

¹¹⁵⁰Bu konudaki bazı sicil kayıtları şöyledir: “Bursa Kadısı Mevlana Davud’a ve Hüdavendigâr sancağı kadılarına ma’lûm ola ki: Haliyâ südde-i saadetime şöyle i’lâm olundu ki, haric vilâyetden gelüb ticaret iden frenk ve sair kafir tacirleri metâ’ getirüb satub girü vilâyetlerine avdet edüb gider olduklarında veya memalik-i mahrusem tacirlerinden birisi frenk vilâyetine veya âher haric vilâyete gitmek istediklerinde ol diyâra lazım ve münasib olan meta’ı almayub hemen nakit akçe ve altun ve gümüş evanisin alub giderler imiş imdi bu babda emrim şöyle sadır oldu ki hükm-i şerîfîm vüsul bulduğu gibi bir saat tehir eylemeyüb hemen zikr olan hususu nidâ-ı âm ile çağırub gereği gibi tenbih ve tekid eyliyesiz...” Bursa Şer’iye Sicili A/35, s.394 (3 Receb 931/26 Nisan 1525) naklen M.Akdağ, Türkiye’nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.274. “... hükm-i şerîf vârid olduğu tarihten sonra diyâr-ı şarka giden tüccarın esâmisi enva’i meta’larıyla defter olunub imzalanub ve mühürlenüb Asıtane-i Saadete irsal olundu. Amma bazı kimesneler hususa Rumeli cânibinden olalar, Rumeline yahud âher yere kendü memleketimize gidüb nakid akçe alub gideriz deyu ta’allül edüb yine diyâr-ı şarka gitmek ihtimaldir...” Bursa Şer’iye Sicili A/43, vr.15 a (7 Safer 953/9 Nisan 1546) naklen M.Akdağ, Türkiye’nin İktisadi ve İctimai Tarihi, c.2, s.278

¹¹⁵¹“Taife-i Nasraniye taciri Dimitri nâm zimmî Dergâh-ı mu’allama gelüb ve arzuhal sunub bundan akdem Moskov bazirganı olan Mahmud miriye cem’ eylediği dörtyüz deste samurun bir destesi yedişer bin akçeye cem’ ve teslim-i hazine eylemişti ... sadaka olunursa her destesi bin akçe noksanla destesin altışar bin akçeye olub ve sairlerinden dahi alâ samur getirüb hazine-i ‘âmireye teslim eyledikten sonra ... arz olundukda hassa taciri olmasın emr edüb buyurdum ki hazineden verilecek nakid akçe yerine kumaş pareleri verülüb ve kadimde bu vechile tarhan olmuşlarsa bu dahi öyle olub varub şartı üzere dörtyüz deste alâ samur getirüb teslim eyledikten sonra kırk akçe ulufe tayin ...” Bursa Şer’iye Sicili A/169, s.234’dan naklen F.Dalsar, a.g.e., s.193-194, B.N. 79. (15 Rebi’ül-evvel 992/27 Mart 1584).

¹¹⁵²F.Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, c.I, s.114.

¹¹⁵³F.Braudel, a.g.e., c.I, s.313.

kıymetli madenler ile karşılanmaktaydı. Büyük Osmanlı Tarihçisi Naima, bu konudaki tepkisini şöyle belirtiyordu¹¹⁵⁴:

“Kudemâ-ı hükema kitablarında mezkûrdur ki, bilad-ı âdadan gelen belki ahar devletin ikliminden hasıl olan teref ve ihtişama müteallik emtia ve eşyaya çendan rağbet etmek padişahlara makul degildir ki, anların rağbeti ile revaç bulub memleketin nukud ve emvali ol meta sebebiyle ahar memlekete gitmeye. Ekseriya kendi memleketinde hasıl olan tuhaf emtiaya rağbet etmek lazımdır ki, mal memleketinden hariç yere dağılmaya. Alınan gümrüklerin âidesi devlete faidedir diyenlere cevab veririz ki, memâlik-i saireden emtia götürüb fûruht idenler aldıkları meblağı bilâd-ı İslâmiye mahsulünden kendülere lazım eşyaya verürlerse devr-i daim akçe yine memleketde kalmış olur. Bu surette defa’atle alınan gümrük faideden addolunur. Efrenc taifesi çuka ve kumaş götürüb bilâd-ı İslâmiyeden yapağı ve tiftik ve mazu ve kalye ve remad ve sair gayr-i memnu’ül- bey’ şeyler alub sefine ile memlu esedî altunu İzmir ve Payas ve Sayda ve İskenderiye iskelelerinde boşanub, etraf-ı memâlik-e tevzî olunduğu gibi ki, Ankara diyarı ve Haleb ve Sayda ve Trablus vechile Dürzi cibali ol emval ile memlu olur. Amma Moskov diyarından gelen sammur ve sair enva-i zî-kıymet kürklere verilen akçayı ol melâin, memâlik-i İslâmiyenin meta’ına sarf etmezler. Kezalik Hind meta’larına bu kadar hazine-i emvâl gider. Hindiler memâlik-i Osmaniye’den bir şey almazlar ve lazımları dahi değildir. Bunlardan gümrük alınmak faidesi zımnında olan zarar-ı maneviye değmez. İradları çok, bilâd-ı âharâ adem-i ihtiyac la masrafları yok menzilesinde olmağ la dünyanın malı Hind’de ve kahvesi sebebiyle Yemen’de cem’ olub mütemevvileri Karun’a muâdil olmuşlardır deyü nakl ederler”.

İran’dan gelen ipeğin karşılığı da, büyük ölçüde kıymetli madenlerle ödenmekteydi. Bu yüzden İran’ın para durumu, büyük ölçüde Osmanlı Devleti’nden etkilenmekteydi. Osmanlı Devleti’nde 1586’da para darlığı sebebiyle 100 dirhem gümüşten 800 akçe kesilmesi sebebiyle, aynı tarihte İran’da da gümüş paranın değeri yükselmiştir¹¹⁵⁵.

¹¹⁵⁴ Naima Tarihi, İstanbul 1283, c.IV, s.293-294

¹¹⁵⁵ H.İnalçık, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye’nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir tetkik Münasebetiyle”, s.170.

5.Köleler

XVI.yüzyılda Avrupa ülkelerinde ve Osmanlı Devleti'nde köleler, toplumsal hayatın vazgeçilmez bir parçasıydı. Askeri ve ekonomik alanlar ile ev hizmetlerinde köle kullanımı yaygındı. Daha önceki yüzyıllarda köleler, askeri seçkinler zümresinin ekime yeni açılan topraklarında tarımsal emek gücü olarak yaygın bir kullanım bulmuştu. Savaşlarda elde edilen esirlerden, toprak işlerinde yararlı olabilecekler, aileleriyle birlikte tarıma elverişli bölgelere yerleştiriliyorlardı. Ortakçı kulluk adı verilen bu kölelerin bir sahibi olmasına rağmen, alınıp satılamıyordu. Köleler ile özgür sınıf arasında bir sınıf oluşturuyorlardı. Osmanlı Devleti'ndeki ortakçı kulluklar XVI.yüzyıldan itibaren hür vatandaşlar arasına katılarak ortadan kalkmıştır¹¹⁵⁶.

Esir ve cariyelere evlerde hizmetçilik ve şehirlerde çeşitli zanaat ve işlerde ihtiyaç duyulan insan gücü ve emeğini karşılamak için büyük talep oluyordu. Bu talep, İstanbul, Bursa, Halep gibi büyük kent merkezlerinde çok canlı bir köle piyasası oluşturmuştu. Yalnız zenginler değil orta sınıftan olan kimselerin de bir veya daha fazla cariyeye ve köleye sahip oldukları görülebilmekteydi. Dokuma işçisi olarak çalıştırılan esir ve cariyelerin fiyatları daha yüksekti. Dokumacılıkla uğraşanlar için insan gücüne gereksinme fazla olduğundan, dokumacıların genellikle birden fazla kölesi bulunmaktaydı¹¹⁵⁷. Dokumacılıkta kölelerin iş gücünden yararlanmanın çok yaygın olduğu görülmektedir. Askeri kesimden yöneticiler dahi, esirlerini dokumacılık alanında istihdam ediyorlardı. 1530 yılında Serasker İbrahim Paşa, çok sayıda kölesini ipek dokumacılığını öğrenmeleri için İstanbul'dan Bursa'ya göndermiştir¹¹⁵⁸.

İslam anlayışında kölelik meşru olmakla birlikte kölelerin hürriyetlerine kavuşturulması da teşvik edilmiştir. Osmanlı kayıtlarında atik ve atika olarak bahsedilen şahıslar, çeşitli şekillerde azat edilmiş kölelerdi. Çok defa esirler mükatebe yolu ile hürriyetlerine kavuşurlardı. Mükatebe, azatlığını satın almak üzere belli bir zaman içinde belli miktarda para veya malı ödemeyi taahhüt etmektir. Köleler, taahhüt edilen bu parayı sağlamak için dokuma sanayiinde veya ticaret sahasında bir müddet efendileri için çalışırlar ve sonra serbest kalırlardı. Tereke defterlerinde, mükatebe yolu ile

¹¹⁵⁶ Necdet Kurdakul, "İslam ve Osmanlı'da Kölelik Kurumu", *Tarih ve Toplum*, c.14, S.83, Kasım 1990, s.293.

¹¹⁵⁷ H. İnalçık, "15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", s.193.

¹¹⁵⁸ F. Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, s.319

azatlığına kavuşmuş ve sonra zengin olarak külliyetli miktarda servet bırakmış atik ve atikalara rastlanmaktadır¹¹⁵⁹.

Osmanlı'nın ilk dönemlerindeki fetihleri esnasında, sınır boylarındaki akıncılar çok yoğun çapul ve esir alma faaliyetinde bulunuyorlardı. XVI.yüzyılın ortalarından itibaren, köle ihtiyacının arttığı bir dönemde, Batı sınırlarında sert bir direnişle karşılaşır oldular. Bu yüzden Osmanlılara köle temini işi esas olarak Kırım Tatarlarının eline geçti ve bunlar Polonya'ya, Rusya'ya ve Çerkezistan'a karşı yaygın köle akınlarına giriştiler¹¹⁶⁰. Öyle ki, köle ticareti, Kırım ekonomisinin temel direği haline gelmiştir. 1520 tarihinde Kefe'de esir ticaretinden elde edilen vergi geliri 690.000 (bütün vergi gelirlerinin % 25'i) akçe, 1542'de ise 157.790 (bütün vergi gelirlerinin % 10'u) akçe olmuştur¹¹⁶¹. Bu dönemde ortalama nitelikte bir kölenin fiyatı 20-40 altın arasındaydı. 1500 – 1650 tarihleri arasında Kırım yoluyla Osmanlı Devleti'ne gelen köle sayısı yılda ortalama 100 bin civarındaydı¹¹⁶².

Karadeniz'in Kuzeyinden elde edilen ve kısmen gönüllülük esasına dayanan köle ticaretinin yüzlerce yıllık geçmişi olup, deniz yolu ve Anadolu üzerinden kara yolu ile Güneye doğru iniyordu. Orta Çağ'larda Çerkes ve Kıpçak köleler için Sivas ve Kayseri önemli pazarlardı. Anadolu, Mısır'ın askeri amaçlı kullanacağı kölelerin alındığı önemli bir pazardı. Anadolu'da satın alınıp da Mısır'da sultan olan köleler dahi mevcuttu¹¹⁶³. Karadeniz'de elde edilen ve çoğu Kafkas kökenli olan köleler, İstanbul, Sinop, Samsun, Amasra, Trabzon limanlarına gelmekteydi. Buralara gelen köleler, kara ve deniz yoluyla daha Güneye Mısır'a ve Doğu Akdeniz limanlarına gönderilmekteydi¹¹⁶⁴.

Osmanlı Devleti'nin diğer büyük köle kaynağı Afrika idi. Mısır, Arabistan ve Basra Körfezi yoluyla zenci köleler Osmanlı topraklarına getiriliyordu¹¹⁶⁵. Esirler özellikle Sudan ve Habeşistan'dan elde edilmekte olup, tüccarlar esirleri Hindistan, Mısır ve Arabistan istikametine sevk etmekteydiler. Bu ticaretle ilgili başlıca liman ve iskeleler şunlardı¹¹⁶⁶: Sevvakin, Badı, Dahlak, Zeyla, Beylül, Berbera, Mogadişu,

¹¹⁵⁹ H.İnalçık, "15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları", s.194.

¹¹⁶⁰ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.342.

¹¹⁶¹ Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, Ankara 2000, s.348,355.

¹¹⁶² H. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.342.

¹¹⁶³ Ş.Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri 1*, s.143.

¹¹⁶⁴ S.Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s.110; Ehud R.Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, (Çeviren, Y.Hakan Erdem), İstanbul 1995, s.18.

¹¹⁶⁵ Ehud R.Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, , s.17-18.

¹¹⁶⁶ C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s.3.

Merka, Bezava, Mambasa ve Zengibar. Mısır'dan deniz yolu ile Antalya ve İstanbul'a Afrika kökenli köleler ulaşıyordu. Pek çok gemi sadece köle taşıyordu. Mısır'dan deniz yoluyla Antalya'ya getirilen erkek ve kadın zenci köleler Anadolu kentlerine, özellikle de Bursa ve Konya'ya gönderiliyordu¹¹⁶⁷.

Osmanlı Devleti'nde bu iki belirli bölgenin dışında, esir kaynağını savaşlar, akınlar, korsanlık gibi faaliyetler oluşturuyordu. Zaferle neticelenen bir seferden veya akından sonra çok sayıda esir elde edilmekteydi. Elde edilen esirlerden devlete 1/5 oranında pençik resmi verildikten sonra, sahibine bir tezkire verilirdi. 1571 tarihinde Kıbrıs'ın fethi üzerine ele geçirilen esirlerden alınacak pençik resmi 31 bin altına iltizama verilmiştir¹¹⁶⁸. Biz bu rakamdan kabaca elde edilen esirlerin değerinin 150 bin altın civarında olduğunu, bir esirin ortalama fiyatının 25-50 altın civarında olduğu düşünülürse, 30-60 bin arasında esir elde edildiğini söyleyebiliriz. 1547-48 yılına ait bütçede Bosna'dan 18.000 akçe, Akdeniz'den 74.688 akçe pençik resmi geliri bulunmaktaydı¹¹⁶⁹.

Çok çeşitli kaynaklardan elde edilen esirler, Doğudan Batıya , Kuzeyden Güneye çok çeşitli yönlerde sevkedilmekteydi. Osmanlı kanunnamelerinde çeşitli ürünler ve hammaddelerden alınacak vergilerden bahsedilirken çoğunlukla geldikleri ve gittikleri yerlerden de bahsedilmekteydi. Köleler hakkında ise hiçbir kanunnamede geldikleri ve gittikleri yerler hakkında bir bilgiye rastalayamadık. Bu da çok çeşitli yönlerden köle gelmesi ve gitmesi ile ilgili olsa gerektir. İncelemiş olduğumuz şehirlerin bazılarında köle satışlarından alınan vergiler ayrı bir mukâta'a olarak tek başına veya diğer bir mukata'a ile birlikte iltizama verilmiştir. Bu şekilde köle satışından alınacak vergilerin ayrı bir mukâta'a olarak düzenlendiği yerlerde köle ticaretinin seyrini yaklaşık olarak tespit etmemiz mümkün olabilmektedir.

Tablo(39):Bazı şehirlerde köle satışından elde edilen vergi gelirleri (akçe olarak).

Şehir adı					
Harput ¹¹⁷⁰	5.000 (1518)				

¹¹⁶⁷ H.İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.1, s.342.

¹¹⁶⁸ H.Turhan Dağlıoğlu, *Onaltıncı Asırda Bursa*, s.67.

¹¹⁶⁹ Ö.L. Barkan, "954-955 (1547-48) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi", s.244-246.

¹¹⁷⁰ M.Ali Ünal, *XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566)*, Ankara 1989, s.168.

Şam ¹¹⁷¹	16.000 (1525)	13.500 (1543)	27.624 (1545)	27.624 (1548)	30.000 (1569)
Diyarbakır ¹¹⁷²	60.000 (1540)	87.036 (1568)			
Halep ¹¹⁷³	20.000 (1519)	56.667 (1526)	60.000 (1536)	38.000 (1550)	40.000 (1570)
Bursa ¹¹⁷⁴	640.000 (1577)	660.000 (1580)			

Şam eyaletinde satılan her köle için satıcıdan 30 akçe¹¹⁷⁵, Harput'ta şehirden transit geçen ak esirden 50, kara esirden 25 akçe bac, satılsa % 2.5 oranında satış vergisi¹¹⁷⁶, Diyarbakır'da transit geçen ak esirden 50, kara esirden 40 akçe vergi alınmaktaydı¹¹⁷⁷.

Osmanlı Devleti'nde köle ticaretinde dikkati çeken hususlardan birisi, Gayrimüslim vatandaşlarının köle sahibi olmalarının yasaklanmasıdır. Bu hususlarda zaman zaman hükümler yayınlanmaktaydı¹¹⁷⁸. Kadınlara gönderilen hükümlerde Gayrimüslimlere köle satışının engellenmesi, teftiş edilerek ellerinde köle ve cariyeye varsa tespit edilmesi ve bunların Müslümanlara satılması istenmekteydi¹¹⁷⁹.

Köle ticareti, insanlık tarihinin en yüz kızartıcı olaylarından birisidir. Bu ticaretin yasaklanması ve ortadan kalkması için çalışmalar Batı'dan başlamıştır. Ancak kölelere en vahşi bir şekilde davranılan yer de Batı olmuştur. Asya, Afrika ve

¹¹⁷¹ Muhammad Adnan Bakht, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Beyrut 1982, s.243-245.

¹¹⁷² Tapu Tahrir 200, s.57, Kuyûd-ı Kadime 155, v. 55 b.

¹¹⁷³ E.Çakar, a.g.t., s.283-289.; R.Mantran, Jean Sauvaget, *Reglements Fiscaux Ottomans Les Provinces Syriennes*, s.111-118

¹¹⁷⁴ D.BRM. Dosya 1, B.N.24.

¹¹⁷⁵ Tapu Tahrir 263, s.6.

¹¹⁷⁶ M.A.Ünal, XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.245-250.

¹¹⁷⁷ Tapu Tahrir 64, s.2.

¹¹⁷⁸ Mühimme 31, s 90, H.N.222 (985/1577); Mühimme 73, s.422, H.N.932 (1003/1593).

¹¹⁷⁹ A.R.Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, s.75.; H.Turhan Dağlıoğlu, *Onaltıncı Asırda Bursa*, s.28.

Amerika'da elde edilen köleler, çiftliklerde, maden ocaklarında ve en ağır işlerde acımasızca çalıştırılmışlardır. Bu yüzden köle ticaretinin yasaklanması için ilk önce Batı'da çalışmalar başlatılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ise ev ve işyerlerinde çalıştırılan köleler belli bir hukuka sahipti. Kölelerin azat edilmesi her zaman teşvik edilmiştir. Bunun neticesi olarak çok sayıda köle serbest kalmış, devletin üst kademelerinde görev almışlar ve köle kökenli çok sayıda zengin insan ortaya çıkmıştır. Bu yüzden Osmanlı Devleti'nde köleliğin kaldırılması yönünde ciddi bir hareket görülmemiştir. Batı'ya göre oldukça rahat bir ortamın bulunduğu kölelik aleyhine Osmanlı Devleti'nde bir hareketin ortaya çıkmaması doğaldır¹¹⁸⁰.

6.Canlı Hayvan Ticareti

Osmanlı Devleti'nde ihracı yasak olan mallardan birisi de, canlı hayvandı. Özellikle İstanbul'un artan et ihtiyacını karşılamak büyük bir problemdi. Devlet, İstanbul'daki et satışını piyasa koşullarına göre belirlenen narh yerine, daha düşük bir narh üzerinden satılmasını zorunlu kılıyordu. İstanbul'un özel durumundan dolayı, belirlenen narh fiyatı, maliyetin altında olduğundan İstanbul'daki kasaplar sık sık iflas ediyordu. Bu yüzden özellikle İstanbul'un et ihtiyacında sıkıntıya düşmemek için, Batı ülkelerine koyun ihracına karşı yasaklar getiriliyordu.

Osmanlı Devleti'nin Doğu bölgeleri ise, ulaşım bakımından zor ve uzak olduğundan başkent in et ihtiyacını karşılamakta en son başvurulmuş bölgelerden biriydi. Cihanbeyli aşiretine mensup konar-göçerlerin, Erzurum'dan Sivas yoluyla, Orta Anadolu ve daha Batıya canlı hayvan götürdüklerine dair bilgiler bulunmaktadır¹¹⁸¹. 1560 tarihinde Diyarbakır Beylebeyine gönderilen bir hükümde de, Diyarbakır'dan İstanbul'a Türkmen koyunlarından gönderilmesi istenmekteydi¹¹⁸². Doğu'daki sancak beylerine ve beylerbeylerine gönderilen hükümlerde, sık sık at ve katır gibi yük ve binek hayvanlarının İran'a gönderilmesinin yasaklanmasına dair emirler

¹¹⁸⁰ Mehmet Genç, "Kalkınma Meselemize Tarihi Bir Yaklaşım", Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, İstanbul 2000, s.339.

¹¹⁸¹S.Faroqhi, Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, s.68. 1574 tarihinde Erzurum Beylerbeyine gönderilen bir hükümde de, Diyarbakır tarafından gelen bazı aşiret mensuplarının hayvanlarını ve yağlarını İran tarafına götürüp sattıkları belirtilmekte ve bunun yasaklanması istenmekteydi. Mühimme 26, s.328, H.N.945.

gönderilmekteydi. Bu hükümlerde, koyun konusunda herhangi bir yasaklamadan bahsedilmemektedir. Bu yüzden koyun ve keçi gibi hayvanlarının ticaretinin, Doğu'da diğer hayvanlara göre daha serbest olduğu söylenebilir. Ancak 982(1574-75)'de Erzurum Beylerbeyi'ne yazılmış bir hükümde, Diyarbakır'daki bazı aşiretlerin at, katır ve koyun sürülerini İran tarafına geçirdikleri, bunu engellemeye çalışan Osmanlı görevlilerinin silah zoruyla püskürttükleri belirtilmektedir¹¹⁸³.

Ticari yasaklar ve ambargolar kısmında bahsettiğimiz gibi, Osmanlı Devleti'nin Erzurum, Diyarbakır, Van, Bağdat Beylerbeyliklerinden İran tarafına at ve katır gönderilmesinin yasaklanması hususunda çok sıkı tedbirler alınmıştı. Basra kanunnamelerinde ise, açık bir şekilde bölgeden İran da dahil olmak üzere her yere at, deve, koyun gibi hayvanların ithal ve ihracının yapılabileceğine dair hükümler bulunmaktadır¹¹⁸⁴:

“...Eğer Meşhed yolundan Lahsa ve gayrıdan at gelse, satandan her atdan elli iki akçe alınır, satun alan kimesneden yirmide bir alınır, andan sonra ne yere giderse kimesne mani olmaz.

... Gemi ile gelen koyundan her re'sden bir akçe bir heşti alınır.

Ber canibinden satun alınub 'Acem canibine giden devedir. Büyük deveden kırksekiz akçe ve küçük deveden yirmidört akçe alınır. Ve 'Acem canibinden gelen Şatt el-'Arab'dan geçüb Basra canibine gelen koyundan nesne alınmaz. Ve Basra canibinden 'Acem tarafına giden koyundan kırk re'sden bir re's alınır.’¹¹⁸⁵

Kanunnameden açıkça anlaşıldığı gibi, diğer Osmanlı eyaletlerinden farklı olarak Basra'da her türlü canlı hayvan ticaretinin serbest olduğu görülüyor. Günümüzde olduğu gibi, o dönemde de Arap atları çok meşhurdu. İran Şahı, Osmanlılarla siyasi ilişkilerin sıkıntılı olmadığı dönemlerde, iyi cins atlar yetiştirmek için Osmanlılardan damızlık atlar talep etmekteydi. Osmanlı yönetimi de bu hususta, Bağdat Beylerbeyine gönderdiği bir hükümde, sadece birkaç tane sakat Şam atının gönderilmesini isteyerek,

¹¹⁸² A.R.Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, s.134.

¹¹⁸³ S.Faroqhi, *a.g.e.*, s.279.

¹¹⁸⁴ bk. Ek 2.

¹¹⁸⁵ 40 koyundan 1 koyun alınır, zekat deyu.

at konusundaki hassasiyetin sürdüğünü ifade ediyordu¹¹⁸⁶. Osmanlı Devleti'nin çok büyük meblağlar tutan ithal Hindistan mallarına karşı, bu bölgeye ihraç edebildiği birkaç maldan birisi de Arap atlarıydı¹¹⁸⁷.

7. Boyalar

Dönemin en önemli sanayi kollarından birini oluşturan dokumacılık için, boyaların ve boyahanelerin önemi çok büyüktü. Boyahanelerde, iplik veya kumaşlar istenilen renklerde boyanırdı. Kaliteli bir kumaşın ortaya çıkması için, her safhasında olduğu gibi boyama safhasında da, titiz bir işçilik ve kaliteli bir boyanın kullanılması gerekiyordu. Bunun için ihtisap kanunnamelerinde diğer işletmeler gibi, boyahanelerin de çalışma usul ve esasları belirlenmiş, hangi tür boyaların kullanılacağı tespit edilmiştir. Muhtesibin sürekli denetiminde olan Osmanlı dokuma ve boya sanayisi, XVI.yüzyılda büyük gelişmeler göstermişti. Avrupa'dan hükümdarlar bile kumaşlarını boyatmak için, Osmanlı ülkesine göndermekteydiler. Özellikle Türk kırmızısı büyük ün yapmıştı. Hiçbir Avrupa ülkesi boyahanesi orjinal Türk kırmızısı rengini veremiyordu¹¹⁸⁸.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticaretinin önemli mallarından birisini boyalar oluşturunuyordu. Hindistan'ın lök ve çivit (nil) gibi yüksek kaliteli boyaları ithal edilerek, Osmanlı boyahanelerinde kullanılmaktaydı. Dokumacılığın olduğu her yerde, boya ticareti önemli bir yer tutmakta ve boyalardan alınacak tamga ve bac vergileri kanunnamelerde yer almaktadır¹¹⁸⁹.

Dokumacılığın yapıldığı her yerde boyahaneler bulunmaktaydı. Halep, Şam, Musul, Diyarbakır, Ankara, Bursa gibi büyük ölçüde dokumacılığın yapıldığı, başka bölge ve ülkelere kumaş ihracının yapıldığı yerler dışında, diğer yerlerde de en azından

¹¹⁸⁶ Mühimme 14, s.1118, H.N 1642, 21 Şevval 978/18 Mart 1571.

¹¹⁸⁷ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.271.

¹¹⁸⁸ Nejdet Sevinç, "Osmanlı Sanayii", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, c.III, Ekim 1980, s.29.

¹¹⁸⁹ İç gümrükler kısmında, her şehir için özellikle çivit ve lök boyadan alınacak tamga ve bac vergileri belirtilmiştir.

bölgesel tüketim için dokumacılık yapılmaktaydı. Dokumacılığa bağlı olarak, nahiyelerde¹¹⁹⁰ hatta köylerde¹¹⁹¹ bile boyahanelere rastlanabilmekteydi.

Boyahanelerden alınan vergiler, boyahane mukâta'ası adı altında iltizama verilmekte ve genellikle padişah hasası olarak görülmektedir. Boyahane mukâta'alarının iltizam tutarları, dönemin boyahanelerinin, dokuma sanayiinin ve boya ticaretinin durumunun bir göstergesi olduğu muhakkaktır. Ancak veri yokluğu nedeniyle, boyahanelerde ne kadar kumaş veya iplik boyandığı, ne kadar boya kullanıldığı, boya ticaretinin hacmi gibi soruları şimdilik cevaplandıramıyoruz. Boya ticareti, dokumacılık ve boya sanayii hakkında genel bir fikir vermesi açısından, belli başlı Osmanlı şehirlerinden tespit edebildiğimiz boyahane mukâta'alarının gelirlerini bir tabloda göstermek istiyoruz.

Tablo(40): Boyahane mukâta'aları gelirleri(akçe).

Halep ¹¹⁹²	1519 50.000	1526 ----	1536 60.000	1550 70.234	1570 ----	1584 71.274
Şam ¹¹⁹³	1525-31 20.000	1543 12.500	1545 15.400	1548 15.400	1569 200.000	
Ruha (Urfa) : ¹¹⁹⁴	1518 90.000	1523 30.000	1566 100.000			
Harput ¹¹⁹⁵	1518 40.000	1523 58.000	1566 80.000			
Kemah ¹¹⁹⁶	1516 20.000	1530 18.000	1568 20.000	1591 25.000		
Erzincan ¹¹⁹⁷	1516 50.000	1530 55.000	1591 60.000			

¹¹⁹⁰ Harput Sancağı'nın Gölcük-i Ulyâ, Gölcük-i Sufla, Ebutahir Nahiyelerinde birer boyahane bulunmaktaydı. M.A.Ünal, XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.143.

¹¹⁹¹ Mardin'in Karadere köyünde bir boyahane bulunmaktaydı. N.Göyünç, XVI.Yüzyılda Mardin Sancağı, s.139.

¹¹⁹² E.Çakar, XVI.Yüzyılda Halep Sancağı , s.283-289.;R.Mantran, Jean Sauvaget, Reglements Fiscaux Ottomans Les Provinces Syriennes, Beyrouth 1951, 111-118., Jean Sauvaget, Alep, Paris 1941, 254-256.

¹¹⁹³ Muhammad Adnan Bakht, The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century, Beyrut 1982, s.243-245.

¹¹⁹⁴ A.N.Turan, a.g.t., s.134-143.

¹¹⁹⁵ M.A.Ünal, XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566), s.168.

¹¹⁹⁶ İ.Miroğlu, Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası, s.176-177.

¹¹⁹⁷ Gös.yer.

Mardin ¹¹⁹⁸	1518 85.000	1526 60.000	1540 113.000			
Musul ¹¹⁹⁹	1523 51.780	1540 73.760	1557 164.840	1575 194.200		
Basra ¹²⁰⁰ Mukâta'a-i nîl	1552 129.000					
Basra ¹²⁰¹ mukâta'a-i boyahane-i nîl ve ibrişimhane	1575 262.000					
Bağdat ¹²⁰²	1540 84.000	1544-45 65.868	1566 400.000	1577-78 143.000		
Diyarbakır	1518 ¹²⁰³ 150.000	1540 ¹²⁰⁴ 142.000	1568 ¹²⁰⁵ 213.617			

Dönemin en ileri boyama tekniklerine sahip oldukları anlaşılan Osmanlıların, boyacılıkta önemli bir madde olan zengin şap madenlerine sahip oldukları görülmektedir. Kumaşların boyanmadan önce temizlenmesinde ve iyi bir şekilde boya tutmasında kullanılan şap, Gümülcine, Şebinkarahisar, Gediz ve Foça'da çıkarılmakta ve İtalyan devletlerine de ihraç edilmekteydi¹²⁰⁶. Her şap madeni belli bir örüye sahipti ve çıkarılan şaplar buralarda satılmaktaydı. Osmanlı Devleti'nde boyacılığın gelişmesinde, zengin şap madenlerine sahip olmanın etkisi muhakkak vardı.

Kumaşların gösteriş ve kalitesinde önemli rol oynayan boyalar hakkında, 1503 tarihli Bursa İhtisab Kanunnamesinde önemli bilgiler bulunmaktadır¹²⁰⁷:

“Kadifenin ve kemhanın ve taftanın ve sair akmişe-i mütenevvi'anın kanun-ı kadîminden ehl-i hibresine sual olıcak mukaddema kadifenin ahvali beyanında dediler

¹¹⁹⁸ N.Göyünç, a.g.e., s.142-143.

¹¹⁹⁹ A.Gündüz, a.g.t, s.314.

¹²⁰⁰ Tapu Tahrir 282, s. 11.

¹²⁰¹ Tapu Tahrir 534, s.12.

¹²⁰² E.Gülcü, Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623) s.427.

¹²⁰³ Nejat Göyünç, “Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır”, B.T.T.D., S.7, Nisan 1968, s.79.

¹²⁰⁴ Tapu Tahrir 200, s.57.

¹²⁰⁵ Kuyûd-ı Kadime 155, v. 56 a.

¹²⁰⁶ Suraiya Faroqi, “Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (About 1560-1830)”, Wiener Zeitschrift Für Die Kunde Des Morgenlandes, 71.Band, Wien 1979, s.154-158.

¹²⁰⁷ Ahmet Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.2, İstanbul 1990, s.201-202.

ki, kadife meşduduna beş vukiyye lök ve havının her dirhemine üç dirhem lök verirlerdi. Dört beş yıl miktarı vardır ki meşdüde üç vukiyye ve havın dirhemine bir buçuk nihayet iki dirhem lök verdikleri ecilden renge tagyir lazım gelüb bedrenk olıcak çivide çekdiler. Adına cerde dediler. Amma sabıkan cerde dedikleri bu değildi, belki cerde ana derlerdi ki, mezbûr meşduda beş vukiyye lök ve havın dirhemine üç dirhem lökü tamam verdikten sonra çividi ezüb safi idüb suyuna çeküb cerde derlerdi. Münteha kırmızı renk olurdu. Haliyâ lök tasnif olunub heman ezilmiş çivide çeküb bir mühmel renk olur, kırmızı ile menefşe mor ortasında.

Bu mananın sebebinden kadifecilerden istifsar olundıkda cevab virdiler ki, biz löki ber 'âdet-i kadîme verürüz, illet sabbağlardadır deyicek, boyacılar ihzar olunub aslı sorulıcak, haşa ki, biz böyle edevüz. Heman kazıyye-i ehl-i hibre dedüğüdür, siz nice dersiniz biz böyle boyarız. Hatta kızıl boyayı löke halt etdiririz deyü muvaceheten şehadet edicek, ehl-i hibre olanlar kızıl boyanın vukiyyesi iki akçeye, lök vukiyyesi doksana yüze pes kalb değil midir didiklerinde, cem'isi şehadet idüb kalbdır didiler. Çünkü kalbdır, niçün men' olunmaz deyicek, bunun ma'adasının adem-i men'ine sebep ne ise buna dahi sebep oldır denildikten sonra, mezbûr kadifeciler lök tamam verildiğine sebep bunu beyan etdiler ki evâilde lökün vukiyyesi yigirmi beşe otuza olurdu, 'âdet-i kadime üzere lök harc ederdik. Birkaç vakittir ki, üç dört kimesne varub şehre ne kadar lök gelse gayri kimesneye aldırmaıub ziyade bahaya çıkarub bil-küllüye kendüler alub zahire iderler, tedricle Müslümanlara ziyâde bahâya satarlar deyu şehadet etdikleri ecilden, ol lök alan lökciler bir iki defa men' olundu, men' olunmadılar..."

İhtisab kanunnamesinden de anlaşıldığı gibi, kumaşların kalitesinde, kullanılan boyanın cinsinin büyük önemi vardı. Hindistan'dan ithal edilen pahalı lök kırmızısının (vukiyyesi 90-100 akçe) yerine ucuz olan kızıl boya (vukiyyesi 2 akçe) kullanılmasıyla kumaşın rengi bozulmuş ve kalitesi düşmüştür.

1640 Tarihli Es'ar Defteri'nde, "kırmızı kökboyasının döğülmemişinin vukiyyesini getürücü 24'e, mukim 26'ya vire" denilmektedir. Lök ve çivit hakkında ise, "baha-i lök , vukiyye 1, kıymet 120", "baha-i çivid-i Hindî, vukiyye 1, kıymet 300" şeklinde geçmektedir¹²⁰⁸.

¹²⁰⁸ Yaşar Yücel, Osmanlı Kültür ve Uygarlık Tarihine Dair Bir Kaynak Es'ar Defteri(1640 Tarihli), Ankara 1992, s.35, 145.

Hindistan'dan ithal olunan boyalardan birisi de, mavi çivit boyasıdır. Özellikle Hindistan'dan ithal olunan çivit boya ile Basra'daki boyahanelerde çeşitli kumaşlar maviye boyanarak buradan ihraç edilmekteydi¹²⁰⁹. Şam Beylerbeyi ve Kadısına gönderilen bir hükümde, “mahruse-i mezbûrede işlenen kutnı ve kuşak ve alaca ve tafta ve sayir akmişenin olıgeldiği üzere dokunmayub ibrişimin az idüb ve seyrek idüb ve alçak çivid ile boyadub ... hükm-i şerîfim vardıkda, bu babda gereği gibi mukayyed olub min ba'd taht-ı hükümetinizde tokunan kutnı ve kuşak ve sayir akmişenin ibrişiminde ve renginde ve tûl'u arzında tamam ihtimam eyleyüb kadimden olıgeldiği üzre sık tokuyub ve Hindî çivit ile boyadub ...” denilerek, Hindistan'dan ithal edilen çivitin kalitesine dikkat çekilmekte ve dokumaların Hindî çivit ile boyanması emredilmektedir¹²¹⁰. 1610 tarihinde Basra'dan Halep'e gelen tüccar kervanının yükleri arasında, önemli miktarda çivit de bulunmaktaydı¹²¹¹.

Osmanlı topraklarından Hindistan tarafına gönderilen boya çeşidi ise, Arabistan'ın kızıl kökboyasıdır. Hindistan'ın pamuklu dokumalar bakımından en gelişmiş bölgesi olan Gucerat pamuklu sanayii, Arabistan'dan ithal edilen kızıl kökboyaya bağımlı idi¹²¹². Basra¹²¹³ ve Yemen limanlarından Hindistan'a kızıl kökboya gönderilmekteydi. Ludovico Dı Varthema, Aden'den her yıl Hindistan'a 25 kadar geminin, kökboya götürdüğünü belirtmiş ve kendisi de Aden'den boya yüklü gemiler ile Hindistan'a doğru yola çıkmıştır¹²¹⁴.

8. Diğer Mallar

Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticaretinin temel mallarını ipek, baharat, çeşitli dokumalar ve boyalar oluşturmaktaydı. Yukarıda bahsettiğimiz bu mallar dönemin lüks ve ekonomik değeri yüksek mallarıydı. Bu malların alış ve satış

¹²⁰⁹ H.İnalçık, Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s.277.

¹²¹⁰ Mühimme 6, H.N. 333, 28 Rebiül-evvel 972/3 Kasım 1564.

¹²¹¹ H.Sahillioğlu, “Bir Tüccar Kervanı”, s.68.

¹²¹² H.İnalçık, Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, s.278.

¹²¹³ Basra Kanunnamelerinde, “Ve köylerden Basra'ya gelen kızıl boyadan nesne alınmaz. Amma köylerden ve Basra'dan dışraya alub gidenden her menden 2 akçe ve 2 heşti alınır” denilmektedir. Bk. Ek 2.

¹²¹⁴ The Travels of Ludovico Dı Varthema, 1503-1508, s.85.

bölgeleri arasındaki büyük fiyat farkı, dönemin yüksek taşıma ve gümrük masraflarını karşılayabilmekte; bıraktığı önemli miktardaki kâr sebebiyle de Doğu-Batı arasındaki ticaretin lokomotifini üstlenmekteydi. Osmanlı Devleti'nin Doğu ticaretinde, birinci derecedeki lüks malların beraberinde, ekonomik değer ve önem bakımından ikinci derece olarak belirtebileceğimiz mallar ve sadece sınır bölgelerinde ticareti yapılan mallar da bulunmaktadır. Bu mallar, temel ticaret mallarına uzun mesafa boyunca eşlik edebildiği gibi, belirli yerlere kadar eşlik edebilmekte veya belirli yerlerde bu temel mallara katılabilmektedir.

Yeraltından çıkarılan demir, bakır, kurşun gibi madenlerin, prensip olarak Osmanlı topraklarından dışarıya çıkarılması yasaktı. Yasağa rağmen bu madenlerin özellikle İran'a kaçırıldığını görmekteyiz. Bu konuda ticari yasaklar ve ambargolar kısmında bilgi vermiştik.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan'dan ithal ettiği ticari mallardan birisini de, çelik (pulat), demir ve demir mamülleri oluşturuyordu. Basra kanunnamesinde Hindistan'dan gelen demir için, "demirden her menden 2 akçe alınır. Deryadan gelüb giden kılıç demiri ki, enkâre dirler, her 10 adedden 6 akçe alınır" şeklinde kayıt bulunmaktadır¹²¹⁵. 1630'larda Tavernier, Şam çeliği diye bilinen çeliğin aslında Hint çeliği olduğunu belirtmektedir¹²¹⁶. 1547-48 mali yılına ait bir bütçe örneğinde, Şam'da demir bahasından bazı kimselerin zimmetinde para kalmıştır. Bu Hindistan'dan gelen demirlerle ilgili olsa gerektir¹²¹⁷.

Hindistan ile Osmanlı toprakları arasında cereyan eden baharat ticaretine, Çin'den gelen pahalı porselenler de eşlik etmektedir¹²¹⁸. Hindistan malları ile birlikte çok miktarda Çin porseleni Mekke'ye gelmekteydi. XVI.yüzyıldaki bir Mekke şerifi, armağan olarak Osmanlı sarayına Çin porselenleri göndermiştir. Dönemin padişahları saraylarında, XVI ve XVII.yüzyıl Çin porselenlerinden büyük koleksiyonlar

¹²¹⁵ Tapu Tahrir 282, s. 6.

¹²¹⁶ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.271.

¹²¹⁷ Şam ve Halep hazinesi ile ilgili bölümde " fi 22 Cemaziyel-evvel sene 954 ve fi 24 Muharrem sene 955 'an behâ-i demir-i Şam ki, der zimmet-i Aşir Yehudi bakî mande bud, 3.579 akçe, fi 24 Cemaziyel-evvel sene 954 'an behâ-i demir-i Şam ki, der zimmet-i Jorji Efrenç bakî mande 273.208 akçe" denilmektedir. Ömer Lütfi Barkan, "954-955 (1547-48) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi", İktisat Fakültesi Mecmuası, c.15, S.1-4, s.248.

¹²¹⁸H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine, s.219; A.H.Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", s.142.

oluşturmuştu¹²¹⁹. 1553 tarihli Bursa gümrüğü kanunnamesinde de, “ve Sind(Çin)den gelen sırça(porselen)dan kanun üzere yüzde üç akçe aldurasın” şeklinde hüküm bulunmaktadır¹²²⁰. Kanunname hükmünde yer alması, Çin porselenlerinin Bursa’ya da önemli miktarda geldiğini göstermektedir.

XV.yüzyıl sonuna kadar Yemen dışında pek bilinmeyen kahve, XVI.yüzyıldan itibaren önemli bir ticaret malı olmaya başlamıştır. Yemenli hacılar ve tüccarlar tarafından Mekke’ye getirilen kahve, kısa zamanda Osmanlı ülkesinde yaygınlaşarak önemli bir içecek konumuna yükselmiştir. Kahve ticaretinin artması üzerine, Mısır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Mısır’da bahar(at) mukata’sının geliri hayli yüksek iken kahveden gümrük vergisi alınmadığından dolayı, ekser tüccarın kahve getirip, bahar getirmediği bildirilerek, bahardan alındığı gibi kahveden de gümrük alınması ve tüccarın bahar getirmesinin teşvik edilmesi istenmekteydi¹²²¹.

Bu dönemde Avrupalıların fazla tanımadığı kahve için, Halep’i ziyaret eden Hollandalı seyyah Raufolff, “Bu ülkede özel ve çok iyi bir içecekleri vardır, adına kahve diyorlar. Koyu siyah renkli olup, mide hastalıklarına iyi gelir” demektedir¹²²². Kahve tüketiminin gittikçe yaygınlaşması üzerine, Osmanlı yönetimi zaman zaman kahve tüketimini yasaklamakta ve kahvehanelerin kapatılmasını istemektedir. Bu durum Osmanlı uleması arasında tartışmalara yol açmakta, kahvenin alkol ile karşılaştırması yapılmaktaydı¹²²³. Kahve ticaretinin boyutları, XVI.yüzyılın sonları ve XVII. yüzyılın başlarından itibaren oldukça genişlemiştir. XVII.yüzyılın başlarında İngilizlerin ve Hollandalıların Hint Okyanusunu nüfuzları altına almasıyla azalan baharat ticaretinin kayıpları, kahve ticaretinin gelişmesiyle telafi edilmiştir¹²²⁴. XVIII.yüzyıl başlarında Yemen’den ihraç edilen 200.000 kental kahvenin 100.000 kentali Kahire yolu ile Osmanlı iç pazarı ve Avrupa’ya gönderiliyordu¹²²⁵. Diğer

¹²¹⁹ S.Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, s.189.

¹²²⁰ A.Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, c.5, s.106.

¹²²¹ *Mühimme 22*, s.327, H.N.650, 15 Cemaziyel-evvel 981/13 Eylül 1573.

¹²²² N.Bayatlı, “Hollandalı Doğu Gezginini Dr.Leonhart Raufolff’un Doğu Gezisi(Irak, Suriye, Lübnan ve Filistin’e Doğru)”, s.14.

¹²²³ Nağzi, *Münazara-i Kahve vü Bâde*, (Hasan Şener, Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi yayınlanmamış lisans tezi), Elazığ 1991.

¹²²⁴ S.Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, s.188.

¹²²⁵ Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çeviren Ali Berktaş), İstanbul 1995, s.18.

tarafından Hindistan'dan gelen baharat ve dokumalara karşı, bu bölgeye ihraç edilen birkaç önemli ticaret malından birisini de Mokka(Moha)'nın kahvesi oluşturuyordu¹²²⁶.

Dönemin üst tabaka yöneticileri ve zenginleri arasında moda olan inci genellikle Doğu'dan gelirdi. Hacim bakımından çok küçük, fakat çok pahalı olan incilerin vergilendirilmesi hakkında fazla bir bilgi bulunmamaktadır. İnci gizlenmesi çok kolay olduğundan, vergi için tespit edilmesi pek mümkün görünmemektedir. Basra Körfezi'nde Katif ve Bahreyn civarlarında inci çıkarılmaktaydı. Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümden Basra Körfezi'nde çıkarılan inciler için Katif'de pazar kurulduğu, alınan tedbirler sayesinde güvenliğin sağlandığı ve dalgıçların yeniden inci çıkarmaya başladıkları anlaşılmaktadır¹²²⁷. Basra Körfezi ve Hindistan taraflarından getirilen inciler Basra, Bağdat, Şam, Trablus(şam), Halep'de pazarlanırdı. Osmanlı sarayı ve üst tabakası için buralardan inci gönderilmesi ve satın alınması için bir çok hüküm bulunmaktadır¹²²⁸.

Osmanlı Devleti'nin bir sınır bölgesi olan Basra'nın, İran ve Hindistan ile kara ve deniz yolu ile bağlantısı bulunmaktadır. Ulaşım kolaylığı, Basra'nın, İran ve Hindistan'ın kıyı bölgeleri ve körfezdeki adalar ile iktisadi bir ünite oluşturmasına ve geniş ölçüde bölgesel ticaret yapılmasına zemin hazırlamıştır. Bu yüzden bölgede dönemin uzun mesafe ticaretine konu olan baharat, ipek ve çeşitli dokumalar gibi temel ticaret mallarının yanında, yükte ağır, pahada düşük, hacimli malların da ticareti yapılmaktaydı. Buğday, arpa, un, hurma, çeltik, pamuk gibi hacimli malların yanında, fındık, koz, incir, kuru üzüm, peste, narenciye, limon, balık, sade yağ, iç yağ gibi çok çeşitli gıda maddeleri bölgede ticareti yapılan malları oluşturmaktaydı. Bunların dışında sabun, kına, halı, attariye (tarak, iğne, bilezik), yay gibi geniş ürün yelpazesindeki malların da ticareti yapılmaktaydı¹²²⁹.

¹²²⁶ H.İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", s.271.

¹²²⁷ Mühimme 31, s.338, H.N.751, 22 22 Receb 985/5 Ekim 1577.

¹²²⁸ Mühimme 52, s.48,310, H.N.104,824, (992/1584); Mühimme 62, s.122, H.N.269,(995/1577); Mühimme 69, s.155, H.N.307, (1000/1592).

SONUÇ

XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti adlı tez konumuzda Osmanlı Devleti'nin İran ve Hindistan ile olan ticari ilişkilerini incelemeye çalıştık. Çalışmamız sonucunda ulaşılmış olduğumuz sonuçları ana hatlarıyla şöyle özetleyebiliriz.

XV. yüzyılın son yılları ve XVI. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Güney komşuları olan İran ve Memluklu ülkelerinde siyasi ve ticari bakımdan çok önemli gelişmeler yaşanmaktaydı. Bu gelişmeler kısa zamanda Osmanlı Devleti'ni de etkilemekte gecikmedi ve baş aktör olarak Osmanlı Devleti gelişmelerin içerisinde yer aldı.

XVI. yüzyılın ilk yıllarında İran'da Akkoyunlu hakimiyetine son veren ve Şia mezhebine dayanan Safeviler yönetime hakim olmuşlardır. Safevilerin Türk kökenli bir hanedan olması, Anadolu halkı ile mezhep ve dini inanış bakımından ortak yönlerinin bulunması, Safevi yönetiminin Anadolu'nun insan kaynaklarından beslenmesi ve taraftarlarının Anadolu'da gerginlik çıkartması, Osmanlı-Safevi ilişkilerini gerginleştirmiş ve ilk olarak taraflar 1514'de Çaldıran'da karşı karşıya gelmiştir. Safevilerin hezimetini ile sonuçlanan savaş, yüzyıllarca ara ara devam edecek bir mücadelenin de öncüsü olmuştur. XVI. yüzyıl boyunca taraflar defalarca savaş alanlarında karşı karşıya gelmişlerdir. Bu şekilde ilişkilerin fasılalarla savaşlara sebep olması, uzun bir geçmişi olan ticari ilişkileri yakından etkilemiştir. Çaldıran savaşı öncesinde en üst düzeye çıkan ticari ilişkiler, aradaki siyasi gerginliğin etkisiyle özellikle savaş dönemlerinde olmak üzere azalmış ve hiçbir zaman Çaldıran savaşı öncesindeki düzeye çıkamamıştır.

Siyasi gerginlik sebebiyle bozulan ticari ilişkiler, özellikle İran ipeğine bağımlı olan Bursa ipek sanayiine büyük zarar vermiştir. Yavuz Sultan Selim, Safevilere büyük gelir sağlayan ipek ticaretini Osmanlı ülkesinin tamamında yasaklamıştır. Bu durum Safevilere zarar vermenin yanında Osmanlılara da zarar vermiştir. İpek ticaretinin yasaklanmasıyla devlet önemli miktarda vergi kaybına uğradığı gibi, bu işin ticareti ve dokumacılığı ile uğraşan esnaf da zarar etmiştir. Savaş dönemlerinde, karışıklık ortamlarında, veba salgını dönemlerinde, İran'dan ipek gelmemesinden dolayı da Osmanlı tüccarı, dokumacı esnafı ve devlet maliyesi çok büyük zarar görmüştür. Mültezimler, devlete taahhüt ettikleri vergi meblağlarını ödeyemez hale gelmiştir. 1578-

¹²²⁹ Belirtilen ticaret malları hakkında, Basra'nın 1552 ve 1575 tarihli kanunnamelerinde geniş bilgi bulunmaktadır. Bk. Ek 2.

90 Osmanlı-Safevi savaşı dönemi, bu zararların boyutlarının en yüksek olduğu dönem olmuş ve Bursa'daki dokumacı esnafının büyük çoğunluğu iflas etmiştir.

Safeviler, savaş alanlarında mücadele ettikleri Osmanlı yönetimini ipek ticaretinden elde ettikleri gelirden mahrum bırakmak ve direkt Batı ülkelerine mal satmak için bu ülkeler ile temasa geçmiştir. İran'dan Okyanus yolu ile Batı'ya ipek göndermek istediye de bunda başarılı olamamıştır. XVI. yüzyıl boyunca Halep ve Bursa'ya İran'dan ipek gelmeye devam etmiştir. Anadolu'da ipek ticaretinin kalbi Bursa iken, XVII.yüzyılın başlarından itibaren İzmir'in yıldızı parlamaya başlamış ve İran ipeği Batı'ya bu yeni merkezden ulaşmaya başlamıştır.

XV. yüzyılın son günlerinde, Osmanlı Devleti'nin diğer bir komşusu olan Memlukluları yakından ilgilendiren ve bir müddet sonra da Osmanlıların yüz yüze geleceği önemli gelişmeler yaşanıyordu. Bu durum Portekizlilerin Hint Okyanusuna Ümit Burnu yolu ile ulaşmalarıdır. Portekizliler, baharat ticaretinin yapıldığı Hindistan'ın önemli liman kentlerine bölgenin siyasi parçalanmışlığından faydalanarak üstünlüklerini kabul ettirdiler. Bölgede yüzyıllardır yerleşmiş ticari geleneği alt üst ederek silah zoru ile bütün ticareti Okyanus üzerinden Avrupa'ya yönlendirmeyi dayatmışlardır. Gelişen olaylardan en çok etkilenen baharat ticaretinden büyük kazançlar sağlayan müslüman tüccarlar olmuştur. Memluk topraklarından geçerek bu ülkeye büyük gelir bırakan Hindistan ticaretinin sekteye uğraması, Memlukluları derhal harekete geçirmiştir. Ancak Memlukluların, büyük okyanuslarda denizcilik yapan Portekizlilerle mücadele edecek güçleri yoktu. Yaptıkları birkaç cılız donanma hareketi sonuç almaktan uzaktı. Portekizliler Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'de dolaşarak Müslüman gemilerinin Hindistan ile ticaret yapmalarını engellemeye, yakaladığı gemilerin mallarını gasp, tüccarları esir ve katl etmeye başlamıştı. Memluklu topraklarında yüzyıllardır devam eden ticaret can çekişiyordu.

Böyle bir dönemde bölgeye yepyeni taze bir güç olarak Osmanlılar gelmiştir. Çaldıran savaşı sırasında başlayan Osmanlı-Memluklu gerginliği, siyasi, dini ve iktisadi sebeplerle 1516 Mercidabık ve 1517 Ridaniye savaşlarıyla iki ülkeyi karşı karşıya getirmiştir. Kısa sürede Memluk topraklarının tamamına sahip olan Osmanlı yönetimi, Portekiz ablukası ile yüzyüze gelmiştir. Çok geniş bir coğrafyaya birden bire hakim olan Osmanlıların buraya yerleşmesi, hakimiyetlerini sağlamlaştırması ve çevreyi tanımasını biraz zaman almıştır.

Portekiz donanmasının müslüman ticaret ve hac gemilerine zarar vermesi, Hindistan'daki İslam devletlerinin Portekizlilere karşı yardım istemesi Osmanlıları harekete geçirmiştir. İlk ciddi deniz seferi 1538'de Hadım Süleyman Paşa'nın Diu seferi ile başlamış ve bunu 1552'de Piri Reis ve 1554'de Seydi Ali Reis'in seferleri takip etmiştir. Bu seferlerde Portekizlilere karşı bir üstünlük sağlanamamakla beraber, ülkelerinden binlerce mil uzakta ve az sayıda bir kuvveti olan Portekizliler için çok ciddi tehlike oluşturmuştur. Üç kıtaya yayılmış ve tarihinin en parlak dönemlerinden birini yaşamakta olan Türkler Portekizlilerin çekindiği bir kuvvetti. Daha Osmanlıların bölgeye gelmesinden önce dahi Anadolu'dan gelen bir kısım maceraperest Türkler Memlukuluların hizmetinde Portekizlilerle mücadeleye başlamıştı. Osmanlıların Memlukuluların yerini almasıyla, bölgedeki gelişmeleri yakından takip eden Portekizliler büyük endişeye kapılmıştır.

Memlukulular döneminde büyük darbe yiyen, fakat kârlılığı sebebiyle hedefine ulaşan malların malların büyük gelir getirdiği Hindistan ticareti, Portekiz ablukasından kurtulabilen az sayıda ticaret gemisi ile devam ediyordu. Osmanlıların Memlukuluların yerini almasıyla 1530'lardan itibaren yeniden önemli miktarlarda Hint mallarının Suriye limanlarına ulaştığına dair izlere rastlanmaktadır. 1530'lardan 1550'li yıllara kadar Kızıldeniz ve Basra Körfezi yolu ile Hint mallarının Osmanlı topraklarına ulaştığına ve buradan Avrupa ülkelerine ihraç edildiğine dair bilgiler bulunmaktadır. Osmanlıların bölgeye yerleşmesiyle canlanmaya başlayan Hindistan ticaretinde 1550'lerden itibaren büyük gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Akdeniz tarihi üzerine çalışan büyük tarihçi Braudel, Batı ülkelerinin arşivlerine dayanarak 1554-1564 arasında Doğu Akdeniz yolu ile Avrupa ülkelerine ulaşan baharat miktarının 30-40 bin kental ve bunun Ümit Burnu yolunun keşfinden önceki rakamlara eşit olduğunu belirtmektedir. Osmanlı topraklarından Avrupa'ya ulaşan baharat miktarına yakın bir miktar da Portekizliler tarafından Batı'ya ulaştırılıyordu. Amerikan hazinelerinin Avrupa'ya aktığı bir dönemde, refah seviyesi yükselen Batılıların bir önceki yüzyıla oranla baharat tüketimleri iki katına çıkmıştı.

Ticari ilişkilerdeki artışa ait bu rakamların Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in seferlerinin arkasından olması dikkat çekicidir. Ayrıca belirtilen dönemden itibaren kaynakları kıt olan Portekizlilerin güçlerini kaybetmeye başladıkları ve Hint Okyanusu'ndaki Portekiz donanmasının rüşvetle iş görmeye başladığı da görülmektedir. Seydi Ali Reis'in seferinden sonra Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusunda büyük

donanma hareketleri görülmemiş ve bu dönemden sonra devletler tarafından desteklenen korsanlık hareketleri ile karşılaşmıştır. Bütün bu sebeplerden dolayı yüzyılın sonlarına kadar, bazı geçici engellemeler dışında Hint malları ve baharatı Doğu Akdeniz limanlarına ve Bursa'ya kadar ulaşmaya devam etmiştir. Yüzyılın sonlarındaki bir rapora göre Osmanlı Devleti'nin yakın siyasi ilişkilerinin bulunduğu Açe'den yılda 45 bin kental(2.205.000 kg) civarında baharat ihraç edilmekteydi. Bu baharatın büyük bir kısmı Açe'nin en büyük müşterilerinden biri olan Osmanlı Devleti'ne gelmiş olmalıdır. Aynı dönemde Portekizlilerin Hindistan'dan getirdikleri baharat ise yıllık ortalama 9.110 kental (446.390 kg) civarındaydı.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan yolu güzergahındaki şehirlerinin ticaret mallarından alınan vergilerinin mukâta'a kayıtları da, Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticaretinin kaydettiği gelişmeleri gösterecek niteliktedir. Mukâta'a gelirleri yüzyılın ilk döneminden başlayarak giderek artış göstermiş ve yüzyılın ikinci yarısında oldukça üst seviyelere çıkmıştır.

Osmanlı yönetimi deniz yollarında ticaretin sekteye uğramaması için Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de sürekli devriye görevi yapan gemiler dolaştırarak güvenliği sağlamaya çalışmıştır. Alınan tedbirler sayesinde baharat ticareti yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı toprakları üzerinde devam etmiştir. Baharat ticaretinin Osmanlı topraklarını tamamen terketmesi ve Okyanus yolundan Avrupa'ya ulaşması XVII. yüzyılın başlarında İngilizlerin ve Hollandalıların Hint Okyanusuna hakim olmalarıyla gerçekleşmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Doğu ülkelerine yönelik ticaret politikası da siyasi ilişkilerin gölgesinde şekillenmiştir. Kıymetli maden darlığı yüzünden Osmanlı Devleti'nde dışarıdan mal getiren tüccarın yabancı ülkelere giderken o ülkelerde ihtiyaç duyulan malları götürmesi ve kıymetli madenin yurt dışına çıkarılmaması esastı. Ancak yurt dışına çıkarılacak malın demir, bakır gibi madenler, madeni eşya, silah, mühimmat ve at gibi stratejik malların olmaması gerekirdi. Bu tür malların özellikle siyasi ilişkilerin gergin olduğu İran'a götürülmesi yasaktı. Diğer taraftan Hindistan'daki müslüman devletlere zaman zaman devletin bizzat kendisi silah ve mühimmat gönderdiği oluyordu. Osmanlı Devleti'nin ithal mallara karşı ihracı yasak olmayan mal gönderilmesi ve kıymetli madenin yurt dışına çıkarılmaması gibi çok hassas dengeleri olan bir ticaret politikası vardı. Ancak Doğu'dan gelen malların bedelini karşılayacak

kadar bu ülkelere satılacak yeterli mal olmadığından kıymetli madenin ve yasak malların yurt dışına çıkarılması önlenemiyordu.

Gümrük konusunda tüccarın dinine önem veren Osmanlı Devleti, İran ve Hindistan'dan gelen Müslüman tüccarları kendi tüccarlarından ayrı görmüyor ve aynı oranda vergilendiriyordu. Tüccarların belli güzergahları takip ederek gümrük merkezlerinde vergilerini ödemeleri ve belgelerini almaları gerekirdi. İran'dan gelen tüccarlar, Kuzey'den Erzincan üzerinden gelirlerse burada yüklerinin miktarını gösterir bir tezkire almaları ve gümrüklerini Bursa'da ödemeleri gerekirdi. Daha Güney'den Van üzerinden gelen İran kervanları ise Diyarbakır'a uğrayarak burada gümrüklerini ödemeleri gerekirdi. Hint malları Osmanlı topraklarına Basra Körfezi ve Kızıldeniz yolu ile geliyordu. Bu yollar zaman zaman birbirlerine rakip olabiliyor, gümrük gelirleri diğerinin aleyhine artıp azalabiliyordu.

Osmanlı Devleti, Batı ülkeleri ile Doğu ticaretini de ilgilendiren ticaret anlaşmaları imzalamıştır. İtalyan devletlerinin yanında Fransa ve İngiltere ile de ticaret anlaşmaları imzalanmış, ahidnameler verilmiştir. Bu anlaşmaların siyasi sebeplerinin ağır bastığı gayet açıktır. İktisadi bakımdan ise, Akdeniz'in dünya ticaretindeki öneminin azalmaya başladığı bir döneme rastlaması dikkat çekicidir. XV. yüzyılın sonlarında Amerika ve Ümit Burnu yolunun keşfi ile Avrupa ticaretinin ağırlık merkezleri okyanus yollarına kaymaya başlamıştı. Böyle bir ortamda Avrupa ülkelerine yeni imtiyazlar vererek onların Osmanlı topraklarında ticaret yapmalarını sağlamak isabetli bir karar olmakla beraber, Osmanlı yönetiminin böyle bir amacının olup olmadığını bilinmemektedir.

Osmanlı vatandaşı Yahudi ve Hıristıyan tüccarlarla beraber Müslüman tüccarlar hep birlikte ticaret hayatında yerlerini almışlardı. Türk tüccarların iç ticarete olduğu kadar dış ticarete de aktif olduklarını, İran, Hindistan, Venedik, Rusya ve pek çok ülkeye mal götürüp getirdiklerini görmekteyiz. Yabancı tüccarlar, kısa süreli savaş dönemleri hariç Osmanlı topraklarında rahatca ticaret yapabilmekteydiler. İtalya, Fransa, İngiltere, İran ve Hindistandan gelen tüccarlar, getirdikleri malları satmak ve mal satın almak için ülkenin bir ucundan diğer ucuna gidebilmekteydiler. Sadece İranlı tüccarların ticaret dışında, Şii propogandası yapmamalarına özel önem veriliyordu.

BİBLİYOGRAFYA

1. Arşiv Kaynakları

1.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

1.1.1. Mühimme Defterleri

No: 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 55, 58, 60, 61, 62, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 73, 77.

1.1.2. Bab-ı Defteri Bursa Mukâta'ası Kalemî Dosya Usulu Envanter Kataloğu (D.BRM): Dosya 1.

1.1.3. Kamil Kepeci Tasnifi Bursa Mukâta'ası Kalemî (K.K.B.M.K.): 5269.

1.1.4. Maliyeden Müdevver Defterler: 160, 7555.

1.1.5. Tapu Tahrir Defterleri: 60, 64, 68, 168, 195, 200, 263, 282, 362, 426, 966, 998.

1.2. Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Kuyûd-ı Kadime Arşivi: 102, 109, 112, 155, 203, 304.

1.3. Millî Kütüphane

1.3.1. Bursa Şer'îye Sicilleri

No: A/23, A/25, A/37, A/32, A/33, A/42, A/43, A/66, A/94, A/101, A/110, A/112, A/145, A/169, A/173, A/194.

2. Klasik Kaynaklar

Bertrandon De La Broquiere'in Denizaşırı Seyahati, (Editör Ch.Schefer, Çeviren İlhan Arda), İstanbul 2000.

Celâlzâde Mustafa, Selimnâme, (Hazırlayan Ahmet Uğur, Mustafa Çuhadar), İstanbul 1997.

Feridun Beğ, Münşe'âtü's-Selâtîn, c.I, İstanbul 1274.

Hoca Sadeddin Efendi, Tacü't-tevarih, (Hazırlayan İsmet Parmaksızoğlu), c.III-IV, Ankara 1999.

İbni Batuta Seyahatnamesi, (Sadeleştiren ve Baskıya Hazırlayan Mümin Çevik), İstanbul 1983.

Katip Çelebi, Tuhfetü'l- Kibar Fi Esfari'l-Bihar, (Açıklamalarla Yayına Hazırlayan O.Şaik Gökyay), İstanbul 1973.

Naima Tarihi, İstanbul 1283, c.IV.

Peçevi İbrahim Efendi, **Peçevi Tarihi**, (Hazırlayan Bekir Sıtkı Baykal), c.I-II, Ankara 1992.

Polonyalı Simeon'un Seyahatnamesi (1608-1629), (Yayına Hazırlayan Hrand D Andriasyan), İstanbul 1964.

Rihlet-ül Maşrik İlel-Irak ve Suriye ve Lübnan ve Filistin, (Tercüme ve Ta'lik Selim Taha El-Tikriti), Bağdat 1978.

Seydi Ali Reis, **Mirâtü'l-Memâlik**, İstanbul 1313.

Solakzâde Tarihi, (Kültür Bakanlığı Yayını, Hazırlayan Vahid Çabuk), c.2, Ankara 1989.

The Travels of Ludovico Di Varthema, 1503-1508, Londra, 1868, translate J.W.Jones, editor G.B.Badger, The Hakluyt Society no 32.

Tarih-i Hind-i Garbi veya Hadis-i Nev, (Yayına Hazırlayan Tarih Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi), İstanbul 1999.

3. Tetkik Eserler

Akdağ, Mustafa, **Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi**, c.1-2, İstanbul 1995.

Akdağ, Mustafa, **Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası Celali İsyamları**, İstanbul 1995.

Akgündüz, Ahmet, **İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi**, İstanbul 1996.

Akgündüz, Ahmet,, **Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri**, c.1-7, İstanbul 1990-1994.

Allen, W.E.D., **Problems of Turkish Power in The Sixteen Century**, London 1963, s.17.

Altınay, Ahmet Refik, **Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı**, Ankara 2000.

Altındağ, Şinasi, "Selim I", **İ.A.**, c.10, İstanbul 1993, s.423-434.

Arıkan, Zeki, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar(Memnû' Meta)", **Prof.Dr.Bekir Kütükoğlu'na Armağan**(İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi), İstanbul 1991, s.279-306.

Ashtor, Eliyahu, "Observation on Venetian Trade in the Levant in the XIV.th Century", **East-West Trade in the Medieval Mediterranean**, (Edited by Benjamin Z. Kedar), London 1986.

- Ashtor, Eliyahu, "The Volume of Mediavel Spice Trade", **East-West Trade in the Medieval Mediterranean**, (Edited by Benjamin Z. Kedar), London 1986.
- Atalar, Münir, **Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayun ve Surre Alayları**, Ankara 1991.
- Atan, Turhan, **Türk Gümrük Tarihi**, Ankara 1990.
- Ayalon, David, "Memlukler ve Deniz Kuvvetleri: İslâm Alemi ile Hristıyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası", **İ.Ü.E.F.T.D.**, S.25, Mart 1971, s.39-50.
- Bağış, Ali İhsan, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, Ankara 1983.
- Bakhıt, Muhammad Adnan, **The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century**, Beyrut 1982.
- Barkan, Ömer Lütfi, "H.933-934(M.1527-1528) Mali Yılına Ait Bütçe Örneği", **İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası**, c.15, S.1-4, Ekim 1953-Temmuz 1954, s.250-297.
- Barkan, Ömer Lütfi, "954-955 (1547-48) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi", **İktisat Fakültesi Mecmuası**, c.15, S.1-4.
- Barkan, Ömer Lütfi, "XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye'de Fiyat Hareketleri", **Belleten**, S.34, 1970.
- Barkan, Ömer Lütfi, **Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları**, İstanbul 1943.
- Barthold, W., **İslâm Medeniyeti Tarihi**, (Prof.Dr.M.Fuat Köprülü, İzah ve düzeltmeler), İstanbul 1940.
- Bayatlı, Nilüfer, "Hollandalı Doğu Gezgini Dr.Leonhart Raufolff'un Doğu Gezisi(Irak, Suriye, Lübnan ve Filistin'e Doğru)", **Türk Dünyası Araştırmaları Tarih Dergisi**, S.120, Haziran 1999, s.15-26.
- Bayur, Yusuf Hikmet, **Hindistan Tarihi**, c.II, Ankara 1947.
- Bekin, Ahmet Rıza, **İpek Yolu**, Ankara 1981, s.44.
- Boorstin, Daniel j., **Keşifler ve Buluşlar**, (Tercüme Fatoş Dilber), Ankara 1996.
- Bostan, İdris, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzan Limanı", **Trabzon Tarihi Sempozyumu 6-8 Kasım 1998**, Trabzon 1999, s.303-310.
- Boxer, C.R., "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", **Portuguese Conguest and Commerce in Southern Asia 1500-1750**, London 1985, s.415-428.
- Boxer, C.R., "Portuguese and Spanish Projects for the Conquest of Souttheast Asia , 1580-1600", **Journal of Asian History III**, Wiesbaden, 1969, s.118-136.

- Braudel, Fernand, **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, (Çeviren Mehmet Ali Kılıçbay), c.I-II, İstanbul 1989.
- Buhl, F., "Tedmür", **İ.A.**, c.12, İstanbul 1993, s.112-114.
- Can, Yılmaz, **İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı**, Ankara 1995.
- Canbek, Ahmet, **Kafkasya'nın Ticaret Tarihi**, İstanbul 1978.
- Cezar, Mustafa, **Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık**, İstanbul 1977.
- Cezar, Mustafa, **Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi**, İstanbul 1985.
- Curtiner, Philip D., **Cross-Cultural Trade in World History**, Cambridge 1984.
- Çakar, Enver, **XVI.Yüzyılda Halep Sancağı**, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1998.
- Çizakça, Murat, **İslâm Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, İstanbul 1999.
- Dağlıoğlu, H.Turhan, **Onaltıncı Asırda Bursa**, Bursa 1940..
- Dalsar, Fahri, **Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekcilik**, İstanbul 1960.
- Develioğlu, Ferit, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat**, Ankara 1993.
- Dinçol, Ali M., "Hititler", **Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi**, c.I, İstanbul 1982.
- Ebisel, Arslan, **Dünya Ticaret Yolları**, İstanbul 1943.
- Emecan. Feridun M., "Osmanlı Siyasi Tarihi" **Osmanlı Tarihi**, (Editör,E.İhsanoğlu), c.I, İstanbul 1999.
- Emecan, Feridun, "Kanunî Devri", **Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi**, c.10, İstanbul 1989.
- Ergenç, Özer, **XVI.yüzyılda Ankara ve Konya**, Ankara 1995.
- Ergenç, Özer, "Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Örgütlerinin Fiziki Yapıya Etkileri", **I.Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri**, Ankara 1980.
- Ergenç, Özer, "Osmanlı Şehirlerindeki Yönetim Kurumlarının Niteliği Üzerinde Bazı Düşünceler", **VIII.T.T.K.**, c.II, Ankara 1981.
- Ergin, Osman, "Bedesten", **İ.A.**, c.II, İstanbul 1993, s.440-442.
- Erim, Neşe, "1720-90 Arasında Osmanlı-İran Ticareti", **V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri**, Ankara 1990, s.571-578.
- Eyice, Semavi, "Bedesten", **Diyanet İslam Ansiklopedisi**, c.V, İstanbul 1992, s.302-311.

- Faroqhi, Suraiya, **Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)**, (Çeviren Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995.
- Faroqhi, Suraiya, "Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (About 1560-1830)", **Wiener Zeitschrift Für Die Kunde Des Morgenlandes**, 71.Band, Wien 1979, s.153-173.
- Faroqhi, Suraiya, "Camels, Wagons and The Ottoman State in The Sixteenth Centuries", **Asian and African Studies**, S.14 (1982), s.513-539.
- Faroqhi, Suraiya, "İktisat Tarihi (1500-1600)", **Türkiye Tarihi**, (Yayın Yönetmeni Sina Akşin), c.2, İstanbul 2000.
- Faroqhi, Suraiya, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, (Tercüme Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1994.
- Faroqhi, Suraiya; Erder, Leila T., "The Devolepment of The Anatolian Urban Network During The Sixteenth Centur", **Journal of the Economic and Social History of The Orient**, Vol. XXIII, Part III, s.266-303.
- Feridun M.Emecan, "XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı Devleti'nin Doğu ve Batı Siyaseti", **XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler**, İstanbul 1997.
- Gedikli, Fethi, "Osmanlı Şirketleri", **Osmanlı**(Yeni Türkiye Yayınları), c.3, Ankara 1999, s.433-443.
- Genç, Mehmet, " XV ve XVI.Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde İç ve Dış Ticaret", **XV ve XVI.Asırları Türk Asrı Yapan Değerler**, İstanbul 1997, s.395-408.
- Genç, Mehmet, "Fethin İktisadi Sonuçları", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2000, s.318-322.
- Genç, Mehmet, "İki İmparatorluğun Başkenti İstanbul", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2000, s.323-327.
- Genç, Mehmet, "Kalkınma Meselemize Tarihi Bir Yaklaşım", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2000, s.333-342.
- Genç, Mehmet, "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c.III, İstanbul 1985, s.786-790.
- Genç, Mehmet, "Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri", **İ.Ü.E.F. Sosyoloji Dergisi** ayrı basım, İstanbul 1989, s.175-185.
- Gökbilgin, M.Tayyip, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri", **Türk Tarih Belgeleri Dergisi**, c.I, S.2, 1964, s.119-203.

- Gökbilgin, M.Tayyip, “Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri”, **Türk Tarih Belgeleri Dergisi**, c.V-VIII, S.9-12, 1968-71, s.1-140.
- Gökbilgin, M.Tayyip, “Yeni Belgelerin Işığında Kanuni Sultan Süleyman Devrinde Osmanlı-Venedik Münasebetleri”, **Kanunî Armağanı**, Ankara, 1970, s.171-186.
- Gökbilgin, M.Tayyip, **Kanunî Sultan Süleyman**, İstanbul 1992.
- Göyünç, Nejat, **XVI.Yüzyılda Mardin Sancağı**, Ankara 1991.
- Göyünç, Nejat, “Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır”, **B.T.T.D.**, S.7, Nisan 1968, s.76-80.
- Göyünç, Nejat, “XVI.Yüzyılda Güney Doğu Anadolu’nun Ekonomik Durumu”, **Türk İktisat Tarihi Semineri**(Hacettepe Üniversitesi Metinler, Tartışmalar 8-10 Haziran 1973), Ankara 1975, s.78-102.
- Güçer, Lütfi, “ XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası”, **İ.Ü.İ.F. İktisat ve İctimai Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi**, S.1, 1987, s.1-128.
- Güçlüay, Sezgin, **Selçuklular Döneminde Ortadoğu’da Ticaret (XI-XIII.Yüzyıllar)**, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1999.
- Gülcü, Erdinç, **Osmanlı İdaresinde Bağdat(1534-1623)**, (Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1999.
- Gündüz, Ahmet, **Osmanlı İdaresinde Musul(1523-1639)**, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1998.
- Güney, Emrullah, “Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı”, **Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, c.1, S.2, Şubat 1990, s.323-327.
- Halaçoğlu, Yusuf, **XVIII.Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi**, Ankara 1988.
- Heaton, Herbert, **Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ’dan Sanayi Devrimine**, (Tercüme M.Ali Kılıçbay), Ankara, 1985.
- Heyd, W., **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, (Çeviren E.Ziya Karal), Ankara 1975.
- Hinz, Walter, “Ortaçağ Yakın Şarkına Ait Vergi Kitabeleri”, **Belleten**, c.XIII., S.49-52, 1949, (Türkçeye Çeviren Fikret Işıltan), s.771-795.
- Hinz, Walther, **İslâm’da Ölçü Sistemleri**, İstanbul 1990.
- Hitti, Philip K., **Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi**, (Çeviren Salih Tuğ), c.I, İstanbul 1989.

Işksal, Turgut, “Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler”, **B.T.T.D.**, S.18, Mart 1969, s.54-61.

İbni Batuta Seyahatnamesi, (Sadeleştiren ve Baskıya Hazırlayan Mümin Çevik), İstanbul 1983.

İnalcık, Halil, “Harir”, **Encyclopaedia of İslâm**, c.III, Leiden 1971, s.211-218.

İnalcık, Halil, “ Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye’nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle”, **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**, İstanbul 1996, s.139-187.

İnalcık, Halil, “Bursa I: XV.Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**, İstanbul 1993, s.203-259.

İnalcık, Halil, “İmtiyâzât”, **Encyclopaedia of İslâm**, c.III, Leiden 1971, s.1182.

İnalcık, Halil, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600**, c.1, İstanbul 2000.

İnalcık, Halil, “15.Asır Türkiye İktisadi ve İctimai Tarihi Kaynakları”, **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**, İstanbul 1993, s.187-203.

İnalcık, Halil, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**, İstanbul 1995, s.259-319.

İnalcık, Halil, “The Ottoman Economic Mind and Aspects of Ottoman Economy”, **The Ottoman Empire: Conquest, Organization and Economy**, London 1978, s.214-215.

İnalcık, Halil, **The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600**, London 1995.

Jean-Louis Bacque-Grammont, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Doruğu: Olaylar(1512-1606)”, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, c.I, (Yayın Yönetmeni R.Mantran), İstanbul 1995, s.171-194.

Kafesoğlu, İbrahim, **Türk Millî Kültürü**, İstanbul 1984.

Kılıç, Orhan, **18.Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin İdari Taksimatı Eyalet ve Sancak Tercihati**, Elazığ 1997.

Kılıç, Orhan, **XVI ve XVII.Yüzyıllarda Van (1548-1648)**, Van 1997.

Kılıç, Remzi, **XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-İran Siyasi Antlaşmaları**, İstanbul 2001.

Kırzioğlu, Fahrettin, **Osmanlıların Kafkas-ellerini Fethi(1451-1590)**, Ankara 1998.

Koprman, Kazım Yaşar, “Mısır Memlukları”, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, c.6, İstanbul 1990, s.497-498.

- Koşal, Nejat, **Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu**, İstanbul 1936.
- Köprülü, M.Fuat, "Bac", **İ.A.**, c.II, İstanbul 1993, s.188.
- Kurdakul, Necdet, "İslam ve Osmanlı'da Kölelik Kurumu", **Tarih ve Toplum**, c.14, S.83, Kasım 1990, s.291-293.
- Kurt, Yılmaz, "XVI.Yüzyılın İkinci Yarısında Diyarbakır Eyaletinde Sanayi ve Ticaret", **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi**, 1990, s.191-200.
- Kurtoğlu, Fevzi. "Meşhur Türk Amiralı Selman Reis'in Layıhası", **Deniz Mecmuası**, S.47, İstanbul 1934, s.67-73.
- Kurtoğlu, Fevzi, "XVI. Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", **İ.T.T.K.**, İstanbul 1943, s.911-923.
- Kütükoğlu, Bekir, **Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri(1578-1612)**, İstanbul 1993.
- Kütükoğlu, Mübahat, **Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri**, c.I, İstanbul 1974.
- Lewis, Bernard, **Hıristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 yıllık Tarihi**, (Çeviren Mehmet Harmancı), İstanbul 1996.
- Lybyer, Albert Howe, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", (Tercüme Necmi Ülker), **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi**, S.III, 1987, s.141-157.
- Mantran, Robert, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", (Çeviren Zeki Arıkan), **Belleten**, S.201, c.LI, Aralık 1987, s.1433-1443.
- Mantran, R.,- Sauvaget, Jean, **Reglements Fiscaux Ottomans Les Provinces Syriennes**, Beyrouth 1951,
- Mantran, R., **17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, (Çevirenler Mehmet Ali Kılıçbay, Enver Özcan), c.I, Ankara 1990.
- Mantran, Robert, "Reglements Fiscaux Ottomans La Province De Bassora", **Journal Of The Economic And Social History Of The Orient**, Volume X, Leiden, 1967, s.224-277.
- Mantran, Robert, **XVI. ve XVII.Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat**, İstanbul 1991.
- Melzig, Herbert, **Büyük Türk Hindistan Kapılarında Kanunî Sultan Süleyman Devrinde Amiral Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Seferi**, İstanbul 1943.
- Miroğlu, İsmet, "Fetret Devrinden II.Bayezid'e Kadar Osmanlı Siyasi Tarihi, Yavuz Sultan Selim Devri", **Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi**, c.10, İstanbul 1989, s.267.

Miroğlu, İsmet, **Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası**, Ankara 1990.

Mughul, M.Yakub, **Kanunî Devri**, Ankara 1987.

Mughul, M.Yakup, "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", **Belgeler II**, S.3-4, 1965, s.37-47.

Nağzi, **Münazara-i Kahve vü Bâde**, (Hasan Şener, Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi yayınlanmamış lisans tezi) Elazığ 1991.

Ongan, Halit, **Ankara'nın Bir Numaralı Şer'iyeye Sicili**, Ankara 1958.

Orhan Burian, "Türk İngiliz Münasebetlerinin İlk Yılları", **A.Ü.D.T.C.F. Dergisi**, c.IX, S.1-2, Mart-Haziran 1951, s.7-8.

Orhonlu, Cengiz – Işıksal, Turgut, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Derleyen Salih Özbaran, İzmir 1984, s.116-147.

Orhonlu, Cengiz, "1559 Bahreyn Seferine Ait Bir Rapor", **İ.Ü.E.F.T.D.**, c.XVII, S.22, Mart 1967, s.1-15.

Orhonlu, Cengiz, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", **Belleten**, C.34, S.134, 1970, s.235-54.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı Devleti'nin Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul 1974.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul 1990.

Öz, Tahsin, **Türkish Textiles and Velvets XIV-XVI Centuries**, Ankara 1950.

Özbaran, Salih, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", **İ.Ü.E.F.T.D.**, S.31, Mart 1977, s.66-146.

Özbaran, Salih, "XVI.Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", **İ.Ü.E.F.T.D.**, S.25, Mart 1971, s.51-72.

Özdemir, Rifat, "Ankara Hatuni Mahallesi Nakit Avarız Vakfının Kredi Kaynağı Açısından Önemi (1785-1802)", **V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler**, Ankara 1990, s.733-754.

Özsait, Mehmet, "Anadolu'da Hellenistik Dönem", **Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi**, c.II, İstanbul 1982, s.287-288.

Öztürk, Nazif, "Selçuklu-Osmanlı Dönemi Ulaşım Sisteminde ve Ticaretinde Tokat'ın Yeri", **Türk Tarihinde ve Kültüründe Tokat Sempozyumu(1986)**, Ankara 1987, s.71-80.

Öztürk, Yücel, **Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600**, Ankara 2000.

Öztürk, Mustafa, "1548 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre Beyrut", **XII.T.T.K.(12-16 Eylül 1994)**, c.III, Ankara 1999, s.849-859.

- Öztürk, Mustafa, **Bir Asırlık Para Tarihi (1740-1840)**, (Fırat Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Ders Notları), Elazığ 1995.
- Öztürk, Sait, **Askeri Kassama Ait Onyedinci Asır İstanbul Tereke Defterleri (Sosyo-Ekonomik Tahlil)**, İstanbul 1995.
- Pakalın, M.Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c.1-3, İstanbul 1993.
- Pamuk, Şevket, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İstanbul 1990.
- Purgstall, B.J.V.Hammer, **Osmanlı Devleti Tarihi**, (Üçdal Neşriyat), c.4, İstanbul 1984.
- Raymond, Andrea **Osmanlı Döneminde Arap Kentleri**, (Çeviren Ali Berktaş), İstanbul 1995.
- Sahillioğlu, Halil, “Dördüncü Murat’ın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)”, **Belgeler**, c.II, S.3-4, s.1-40.
- Sahillioğlu, Halil, “Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketinin Yeri (1300-1750)”, **ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayısı**, 1978.
- Sahillioğlu, Halil, “XV.Yüzyıl Sonunda Hindistan’da Osmanlı Tacirleri”, **Osmanlı(Yeni Türkiye Yayınları)**, c.3., Ankara 1999, s.79-81.
- Sahillioğlu, Halil, “Yemen’in 1599-1600 Yılı Bütçesi”, **Yusuf Hikmet Bayur Armağanı**(1985’den ayrı basım), Ankara 1985, s.287-320.
- Sahillioğlu, Halil, “1763’de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi”, **B.T.T.D.**, S.8, Mayıs 1968, s.53-57.
- Sahillioğlu, Halil, “Bir Mültezimin Zimem Defterine Göre XV.Yüzyıl Sonunda Osmanlı Darphane Mukâta’aları” **İ.Ü.İ.F.M.**, S.XXIII, 1963, s.145-218.
- Sahillioğlu, Halil, “Bir Tüccar Kervanı”, **B.T.T.D.**, İstanbul, Haziran 1968, S.9., s.63-72.
- Sahillioğlu, Halil, “Bursa Kadı Sicillerinde İç ve Dış Ödemeler Aracı Olarak “Kitabü’l-Kadı ve Süfteceler” , **Türkiye İktisat Tarihi Semineri** (Hacettepe Üniversitesi Metinler Tartışmalar 8-10 Haziran 1973, Editör Osman Okyar) , Ankara 1975, s.102-141.
- Sait Talat, **Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler**, İstanbul 1934.
- Saleh, Zaki, **Mesopotamya (Iraq) 1600-1914**, Baghdad 1957.
- Saray, Mehmet, **Osmanlı-İran İlişkileri**, Ankara 1999.
- Sauvaget, Jean , **Alep**, Paris 1941.

- Sedillot, Rene, **Değiştokuştan Süpermarkete**,(Çeviren Esat Nermi Esendor), İstanbul 1983.
- Serjeant, R.B., **The Portuguese Off The South Arabian Coast, Hadrami Chronicles**, Oxford 1963.
- Sevin, Veli, "Lydiyalılar", **Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi**, c.II, İstanbul 1982.
- Sevinç, Nejdet, "Osmanlı Sanayii", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, c.III, Ekim 1980, s.14-53.
- Seyyid Muhammed es-Seyyid Mahmud, **XVI.Asırda Mısır Eyaleti**, İstanbul 1990.
- Sıddıqı, İqtidar Husain, "Hindistan Müslüman Sultanlıkları ile Osmanlılar Arasında Kültürel ve Diplomatik İlişkiler", **XV ve XVI.Asırları Türk asrı Yapan Değerler**, İstanbul 1997.
- Sırma, İ.Süreyya, **Yemen İsyaları**, Konya, t.y.
- Sobernheim, M., "Memlükler", **İ.A.**, c.7, İstanbul 1993, s.689-692.
- Sobernheim, M., "Barsbay", **İ.A.**, c.2, İstanbul 1993, s.317-318.
- Stripling, George W.F., **The Ottoman Turks and The Arabs 1511-1574**, Urbana 1942.
- Sümer, Faruk, **Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü**, Ankara 1992.
- Şah, Razaulhak, **Osmanlıların Şark Siyaseti (1539-1658)**, (Ankara Üniversitesi, Dil veTarih- Coğrafya Fakültesi yayınlanmamış doktora tezi) Ankara 1970.
- Şah, Rızaulhak, "Açi Padişahı Sultan Alaeddin'in Kanunî Sultan Süleyman'a Mektubu", **A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi**, 1967, c.5., S.8-9., s.373-395.
- Tabakoğlu, Ahmet, "Osmanlı Mali Yapısının Ana Hatları", **Osmanlı**, c.III, Ankara 1999, s.125-135.
- Tabakoğlu, Ahmet, **Türk İktisat Tarihi**, İstanbul 1994.
- Taeschner, Franz, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yolları**, (Tercüme Hamit Sami Selen, TürkTarih Kurumu Kütüphanesi, Tercüme Eserler No 131), c.I-II, Leipzig 1924.
- Tankut, Gönül, "Osmanlı Şhrinde Ticari Fonksiyonların Mekansal Dağılımı", **VII.T.T.K.**, c.II, Ankara 1973, s.773-779.
- Tekindağ, M.C.Şehabeddin, "Memluk Sultanlığı Tarihine Toplu Bir Bakış", **İ.Ü.E.F.T.D.**, S.25, Mart 1971, s.1-38.

- Tekindağ, M.C.Şehabeddin, "Süveys'de Türkler ve Selman Reis'in Arızası", **B.T.T.D.**, S.9, Haziran 1968, s.77-81.
- Togan, A.Zeki Velidi, **Umumi Türk Tarihine Giriş**, İstanbul 1981.
- Toledano, Ehud R., **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, (Çeviren, Y.Hakan Erdem), İstanbul 1995..
- Tuş, Muhiddin, "Osmanlı Şehirlerinin Ticari Potansiyelleri", **Osmanlı**, C.3, Ankara, 1999, s.481-489.
- Turan, Osman, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, İstanbul 1993.
- Turan, Şerafettin, "1560 Tarihinde Anadolu'da Yiyecek Maddeleri Fiyatlarını Gösteren Bir İran Elçilik Heyeti Masraf Defteri", **A.Ü.D.T.C.F.Dergisi**, c.XXII, S.1-2, Haziran 1964, s.273-294.
- Turan, Şerafettin, "Seydi Ali Reis", **İ.A**, c.10, İstanbul 1993, s.528-531.
- Turan, Şerafettin, **Türkiye-İtalya İlişkileri I**, Ankara 2000.
- Turan, Şerafettin, "Venedik'te Türk Ticaret Merkezi", **Belleten**, c.XXXII, S.125-128, 1968, s.247-283.
- Turnagil, A.Reşit, "İslâmiyet ve Milletler Hukuku", **İ.Ü.H.F.M.**, c.VIII, İstanbul 1942.
- Uzunçarşılı, İ.Hakkı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara 1988.
- Uzunçarşılı, İ.Hakkı, **Mekke-i Mükerrerme Emirleri**, Ankara 1984.
- Uzunçarşılı, İ.Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, c.II, Ankara 1993.
- Uzunçarşılı İ.Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, c.III, I.Kısım, Ankara 1983.
- Ülker, Necmi, "XVII. ve XVIII.Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", **XVII. ve XVIII.Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I**, İzmir 1994, s.44-56.
- Ünal, M.Ali, **XVI.Yüzyılda Harput Sancağı(1518-1566)**, Ankara 1989.
- Vatin, Nicolas, "Osmanlıların Yükselişi", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, c.I, (Yayın yönetmeni R.Mantran, Çeviren Server Tanilli), İstanbul 1995, s.99-142.
- Wilson, Sir Arnold Wilson, **The Persian Gulf**, London 1954.
- Wood, Alfred C., **A History Levant Company**, London 1935.
- W.Barthold, **İslam Medeniyeti Tarihi**, (M.Fuad Köprülü, İzahlar ve Düzeltmeler) İstanbul 1940.
- Wallestein, İmmanuel – Tabak, Faruk, "Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz ve Avrupa Dünya Ekonomisi(1560-1800)", **Osmanlılar**, c.3, Ankara 1999, s.202-210.

- Wolf-Dieter Hütteroth, Kamal Abdulfattah, **Historical Geography of Palestine, Transjordan and Southhern Syria in the Late 16th Century**, Erlangen 1977.
- Yamanlar, Emine, **Uygarlık Tarihi**, Ankara 1999.
- Yavuz, Hulusi, **Kâbe ve Haremeyn İçin Yemen’de Osmanlı Hakimiyeti**, İstanbul 1984.
- Yıldız, H.Dursun, “Bizans Tarihi”, **Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi**, c.III, İstanbul 1982.
- Yılmaz, Ali, **XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı**, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996.
- Yılmaz, Serap, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Doğu İle Ekonomik İlişkileri: XVIII.Yüzyılın II.Yarisında Osmanlı Hint Ticareti İle İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I” **Belleten**, c.LVI, S.215, Ankara 1993, s.31-68.
- Yılmazçelik, İbrahim, **XIX.Yüzyılın İlk Yarisında Diyarbakır (1790-1840)**, Ankara 1995.
- Yınanç, M.Halil, “Bayezid I”, **İ.A.**, c.2, İstanbul 1993, s.369-392.
- Yınanç, M.Halil, “Bursa”, **İ.A.** c.2, İstanbul 1993, 810-814.
- Yücel, Yaşar, **Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl**, Ankara 1991.
- Yücel, Yaşar, **Osmanlı Kültür ve Uygarlık Tarihine Dair Bir Kaynak Es’ar Defteri(1640 Tarihli)**, Ankara 1992.
- Yüksel, Ahmet Turan, **İslam’ın İlk Döneminde Ticari Hayat**, İstanbul 1999.
- Yerasimos, Stephane, **Les Voyageurs Dans L’empire Ottoman (XIV-XVI Siecles)**, Ankara 1991.
- Zuhayli, Vehbe, **İslam Fıkı Ansiklopedisi**, c.6, İstanbul 1994.

TİCARİ TERİMLER SÖZLÜĞÜ

A

Âdet-i hazinedari: Osmanlı öncesi dönemden kalma örfi bir vergi ve tüccarlardan hazinedar adına alınan bir gümrük vergisidir.

Advolarem: Gümrük vergilerinin malın değeri üzerinden belli bir oranda alınması.

Ahidname: Bir devlete, gruba veya kişiye verilen ayrıcalık ve muafiyeti gösteren ve padişah tarafından yemin edilerek onaylanmış belge.

Alaca: İpek-pamuk karışımı iplikten yapılmış kumaş.

Arşın: 0.758 m. (Kumaşlar için endaze 0.650 m).

Atlas(saten): Atkısı gizli, çözgüsü yanyana gelen parlak kumaş. Çoğunlukla ipekten yapılırdı.

B

Bac: Bir şehre gelip orada satılmayan ve transit geçen mallardan geçiş vergisi niteliğinde alınan vergi.

Batman: (Diyarbakır 1580 dirhem) 5.06 kg.

(Musul 800 dirhem)2.56 kg.

(Erzincan 1920 dirhem) 6.15 kg. Nügi 160 dirhem

(Bayburt 2400 dirhem) 7.68 kg. Nügi 200 dirhem

Ber vech-i iltizam emanet: Mukâta'aların, devlet memurları tarafından idare edilmesi usulü.

Beytülmal: Devlet hazinesi.

Bogasi: İnce pamuklu kumaş.

C

Cisr:Köprü.

Collo : 133 kg. ağırlığında ölçü birimi.

D

Dellaliye: Pazarlarda mal satışı için resmî olarak görevlendirilen kişilerin malın satılmasıyla alıcı ve satıcıdan aldıkları ücret.

Denk: 50 top=20 çile=2 pastav= bir beygir yükü.

Dirhem: 3.20 gram.

E-F

Eşrefi: Memluklu Sultanı Melik Eşref tarafından bastırılan ve 50 akçe civarında değeri olan altın para.

Fülfül: Karabiber.

Fülüs: Mısır darbhanesinde basılmış bakır para.

H-İ

Harbî: Gayrimüslim bir ülkenin vatandaşı.

Hasanbeği: 2 akçe değerinde, Uzun Hasan döneminden kalmış gümüş para.

İltizam: Mukâta'aların şahıslar tarafından belli bir bedel karşılığında işletilmesi usulü.

K

Kantar: Anadolu'da 56.4 kg., Arap ülkelerinde 45 kg.'dır.

Kapan: Kamuya ait yerlerde kullanılan büyük tartı aleti, malları tartıp resimleri toplamak için bu tartı aletinin bulunduğu han veya kervansaray.

Karaca akçe: Akkoyunlular zamanından kalma ve 3'ü 1 akçe değerinde olan para.

Kemha: Elbise yapmakta kullanılan en ağır ipek kumaşlardan biri.

Kile: (standart) 25 kg. mardin 20.5 kg. Bursa 15.3 Diyarbakır 12.8 kg.

Kirpas: Kaba pamuklu kumaş.

Kitabü'l-kadı: Borçlu ve alacaklının başka yerlerde olduğu durumlarda, kadı tarafından, borçlunun bulunduğu şehrin mahkemesine sunulmak üzere, borç-alacak ilişkisine tanık olanların verdiği bilgilerin yer aldığı mektup.

Kutnu: Atkısı pamuk, çözgüsü ipek olan bir kumaş.

L

Lârî: Basra Körfezi ve Hint Okyanusu kıyılarında kullanılan ve ortası çekiçlenerek katlanan bir telden ibaret olan sikke.

Lodra: 176 dirhem: 564 gram.

M

Maktu: Kira veya vergi bedeli olarak belirlenmiş toplam miktar.

Mankur: Bakır para.

Men : Basra'da 11 kg.

Mirî: Hükümdara veya devlete ait.

Miskal:4.2 gram

Mîzân: Baharat, ipek, pamuk, iplik gibi önemli ticaret mallarının tartı ve satışının yapıldığı, vergilerinin tahsil edildiği yer.

Mubassır: Gümrüklere gelen emtianın kıymetini takdir eden memur.

Mukâta'a: Kira mukavelesi, iltizam, senelik geliri tahmin edilerek maliye kayıtlarına ayrı bir birim olarak geçirilen vergi kaynağı.

Müd: 513 kg. ağırlığında bir ölçü.

Müdaraba: Emek sermaye ortaklığı ile yapılan ticaret. Elde edilen kâr iki taraf arasında eşit olarak paylaşılırdı.

Mültezim: Açık artırma ile en yüksek fiyatı vererek, belli bir bedel karşılığında devletin vergi gelirlerini veya başka bir gelir kaynağını belirli bir süre için kiralayan kimse.

N-O

Noktabaşı(rehdarlık): Gümrük işlemlerinde yük başına Mardin'de rehdarlık(yol göstericilik), Birecik'te harc-rah adıyla alınan bir vergidir.

Nügi: (Erzincan 160 dirhem) 513.12 gram (Mardin, Bayburt 200 dirhem) 641.4 gram.

Okka: 1.282 kg. (Mezopotamya'da 3.210 kg).

P-Q

Pare: Memlûklular döneminden kalma iki akçe değerinde para.

Pastav: 50 arşın=32.5 metre.

Quintal : 49 kg(Portekiz quintal'ı 58.749 kg).

R

Resm-i bevvâbî: Kapı vergisi anlamında olup, genellikle şehirlere kapılardan giren tüccarlardan yük başına alınan bir vergidir.

Resm-i kalem: Önceleri gümrük memurlarının şahısları için ödenen ek bir gümrük vergisi iken sonradan devlet hazinesine ödenmeye başlayan gümrük vergisi.

Resm-i kitabet: Gümrük işlemlerinde yük başına alınan bir vergidir(Mardin).

Rıtl: İstanbul'da 2.8 kg., Halep'te 2.2 kg. olan ölçü birimi.

S-T

Süftece: Uzak mesafeler arasında nakit para taşımının riskini ortadan kaldırmak için, karşılıklı borç ve alacakların tahsili.

Spesifik gümrük tarifesi: Malların belli bir ölçüsünden standart vergi alınması.

Şâhî: İran parası olup Basra, Bağdat, Diyârbakır, Gümüşhane ve Halep darphanelerinde de basılmış gümüş para.

Şahruhi: Timurlenk'in oğlu Şahruh'un bastırıldığı gümüş para olup 4,5- 6 Osmanlı akçesi değerinde bir paradır.

Tamga: Bir şehirde üretilen ve satılan mallardan alınan vergiler.

V-Z

Vezne:30 lodra=11,545 kg.

Vukiyye: bk.okka.

Xerafin: Önce altın sonradan gümüş olan Hint Avrupa parası, eşrefi dengi bir paradır.

Yasakiyye: Kanunların uygulanmasını sağlamakla görevli yeniçeriye verilen yetki ve ücret.

Yezdi akmişe: İran kumaşı.

Zımmî: Müslüman bir ülkenin gayrimüslim vatandaşı.

EKLER**EK 1- Bursa İpek Mîzânı Yasaknamesi¹²³⁰****“Yasaknâme-i Mîzân-ı Harîr**

Bundan evvel Bursa ve Tokat ve Trabzon ve Kastamonu ve İstanbul mîzânları sene seman ve tis'in ve semâne-mi'ete Muharremi guresinde(Muharrem 898/ Ekim 1492) işbu darende-i fermân-ı hümâyun İsmail oğlu Mehmed'e üç yıla 61 kerre yüz bin dahi elli bin akçeye mukâta'aya verildi. Berat-ı hümâyunla tasarrufunda iken Can Ahmed ve Hüseyin nâm kimesneler ile bunda Dergah-ı Mu'allama gelüb anlarıyla artırışub 150 bin akçe dahi kendi iltizamıyla ziyade eylediği sebebden tarih-i mezbûrdan üç yıla 63 kerre yüz bin akçe mukâta'aya ve 75.600 akçe resm-i bevvara ve 12.600 akçe ihtisaba verdim.

Ve buyurdum ki; ba'del-yevm varub bu zikr olunan mîzânlara amil ve simsar olub mesela 'Acem'den ve Amasya'dan ve Tokat'dan ve gayrı yerlerden ve Rumelinden her kim ibrişim getirürse, simsar desturunsuz yükünü bozmaya ve evlerde konmaya, karbansarayda kona. Ve ibrişim gizlemeye ve uğurlayın sarmaya ve sardurmaya. Herkim bunun hilafın edecek olursa ki amilüm bulub kadının katında ma'lûm ola, ibrişimin alub beğlik ede.

Ve bazı kimesneler Tokat'da terazu olduğu sebebden bazirgana karşı varurlar imiş. Terazu resmin bir başdan verelim deyu ibrişim alurlar imiş. Bursa'ya getirüb sardurayın deyu bir başdan resm verir imiş. Bu hususda buyurdum ki, her kim getirürse ve sardurursa, dahi iki başdan resm vere¹²³¹.

Ve her kim uğurlayın ibrişim sarsa veyahud alsa veya resmin bitürmedin sardursa, ma'lûm olanın ve satanın ve alıveren dellalın hakkından geleler ve ibrişimün alub beğlik edeler.

Ve ibrişim dellalları ve simsar desturunsuz but ve çehre gezdürmeyeler. Her kim simsar desturunsuz gezdürse, hakkından gelüb bazardan süreler.

¹²³⁰ A.Akgündüz, Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.3, s.167.

Fi'l-cümle ibrişim dellallarının azli ve nasbı simsar elinde olur. Kimin hıyaneti ve taksiratı zahir olursa kadı marifetiyle azl ede ve kimi dilerse nasb edeler.

Kırmızı ... getürenler ve cendreciler, bunun desturunsuz dellallar satamayalar. Ve cendreciler cendereye sarmayalar. Cendereden çıktığı vakit mezkûra göstermeyince satmayalar. Her kim göstermedin satarsa ki, bulalar, dutub kadı ma'rifeti ile hakkından geleler.

Herkim bazirgana ibrişim dartmak için terazu verir ise, dutub hakından geleler.

Ve bazı kimesneler ibrişimlerin terazuda sakil gelsün deyu ısladırlar imiş. Anın gibi olıcak kadı teftiş edüb göre, ma'lûm ve zahir olduktan sonra gereği gibi hakkından gele. Ta ki, bir kimesne dahi eyle etmeye.

Ve emin olanlar dahi görüb ve gözedüb dakika fevt etmeyüb her ne hasıl olursa mühürleyüb zabt edüb simsara bir habbesini aldirmaya.

Ve her ne vakit ki ibrişim alınmalu ola, simsar ve emin hazır olalar. Bezistan vaktinde gelürüz deyu ta'allül etmeyeler. Hacet oldukça gelüb tayin-i vakt olunmaya.

Ve dahi Tokat'dan bazı kimesneler hayli ibrişim alub yolda ekser bel' edüb mîzâna az nesne getürürler imiş. Anın gibiler dahi kadı, simsar ve emin ma'rifetiyle teftiş edüb göre; vakı'a ibrişim bel' etdikleri zahir ve sabit olursa, ne kadar ibrişim bel' etmişler ise, cem'isin beğlik edüb emin olan zabt ede.

Ve bazı bâzirgânlar resimlerin vermeden çıkub giderler imiş. Karbansaraycıya yasak oluna ki ibrişim satan bazirganlar gitmeli oldukları vakit simsara meşveret edeler, andan sonra destur vereler ki, resmin bitürmedin gidüb resme noksan yetişmeye. Amma resimlerin bitürdüklerinden sonra bazirganları gitmekden men' idüb destur yoktur deyu eğlemeyeler.

Bu babda emr-i hümâyunumla amel edüb bir dürlü dahi eylemeyeler. Ve mezkûr amil dahi olı-gelen kanun ve kaide üzere zikr olunan yerlerin mîzânlarına amil ve mübaşir olub özür ve bahane eylemeyüb kıst-ı cevab eyleye. Ol babda hiç ferd-i efrâd-ı âferideden kâinen men kân bi-vechin mine'l-vücûh ve nev'an mine'l-envâ mani ve dâfi' olub dahl ve taarruz kılmaya.

Şöyle bileler, alâmet-i şerîf-i âlem-âraya mütala'a kılanlar mazmûn-ı meymûn
ve fayvây-ı hümâyunun muhakkak bilüb i'timad-ı küllî kılalar.

Tahrîren fil-yevm'is-sâbi'-aşer şehr-i Şa'ban'il-Mu'azzam sene(selas ve işrîn ve)
tis'a-mi'ete. Bi makam-ı Konstantınıyye¹²³².

¹²³²Bu hükmün hemen hemen aynısını Fatih döneminde de görmekteyiz. "İbrişim Yasağı Hükm-i Sureti"
adıylayayınlanan kanunnameyedeki hükümler aynı konuda benzer hükümleri içermektedir. A.Akgündüz,
Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, c.1, s.595-596.

EK 2- Basra Kanunnamesi

Basra Vilâyeti, Osmanlı Devleti'nin Hindistan ticaretine açılan önemli bir sınır bölgesi olması ve İran'ın Basra Körfezi kıyıları ile bölgesel ticaretin yapıldığı bir yer olmasından dolayı; Basra Vilâyeti kanunnamesinin ticaret ile ilgili maddelerini olduğu gibi aşağıda belirtiyoruz¹²³³. Metnini esas alacağımız kanunname 534 Numaralı Tapu Tahrîr Defterinde yer alan 1575 tarihli kanunnamedir. 1552 tarihli kanunnamede yer alan farklılıklar dipnotlarla gösterilecektir.

“Suret-i Ferman-ı Hümâyün ki berayı gümrük ...

...Hazine-i 'amiremin Basra canibi deterdanı Mehmed dame 'uluvvühü, tevki'i refi' hümâyün vasıl olucak ma'lûm ola ki: Sen ki Basra Beylerbeyisin südde-i sa'âdetime mektub gönderüb gemiler ile Basra benderine gelen tüccarın meta'ından ziyade gümrük alınmağla, bazergân gelmez olub iskeleler mu'attal kalub mal-ı mirîye külli zarar müretteb olmağın *ecnâs-ı tefârikden yirmide bir ve bahardan on beşde bir* gümrük alınur ise, bazergân kemakân gelüb gümrükden mirîye küllî hasıl olur diyü i'lâm eyledüğün ecilden min ba'd bu minval üzre alınmasın emr idüb buyurdum ki hükm-i şerîfim vusûl buldukda tehir etmeyüb bu emr-i celil el-kadrimi i'lân ve nida ettirüb ve ümena ve 'ummala tenbih ve te'kid eyliyesin ki min ba'd tüccar ve bazergânın getürdükleri *ecnâs-ı tefârikden 'arz olunduğu üzre yirmide bir ve baharlarından onbeşde bir* gümrük alınub, ziyade almakdan hazer ideler şöyleki emr-i şerîfime mugâyir ta'yin olunandan ziyade gümrük alındığı istimâ' olunan mes'ul olunmanız mukarreredir, ana göre mukayyed olasın şöyle bilesin 'alâmet-i şerife i'timad kılâsın. Tahrîren fi evâhir ramazan sene esna ve semanîn ve tis'amiye.¹²³⁴

Düstür ül-'amel-i bender-i Basra der zeman-ı 'Arab

Hind tarafından gemilerle gelen meta'dan alınan rüsûmatdır ki beyan olundu.

Nil kıt'a bi vezn-i Basra gayet a'lâ 3 men¹²³⁵(batman) ve rub'u men, resm 96.

¹²³³ Tapu Tahrir 282, s. 1-11; Tapu Tahrir 534, s.2-12.

¹²³⁴ Metinden de anlaşıldığı gibi bu giriş sadece 1575 tarihli kanunnamede mevcuttur ve gümrük oranlarının bu tarihten itibaren düşürüldüğü belirtilmektedir.

¹²³⁵ XVI.yüzyılda Basra'da ortalama 1 men 11 kg.dir. W.Hinz, a.g.e., s.20

Dülbend ve bayramî ve sair akmişeden mukaddimen 12'den 1 alınur iken(1552 tarihli kanunname) emr-i şerîf mücibince şimdiki halde 20'den 1 alınur.

Ve puladdan girü bundan mukaddimen 12'den 1 alınub, şimdide 20'de 1 alınur.¹²³⁶

Gılmaniye dirler her rabtadan ki yüz aded ola ve daha ziyade ola, her 100'de 1 alınub; eğer yüzden bir eksük nesne alınmaz.

Ve eğer kumaş cinsi ki 20 tamam olmya, kıymete dutulub 15'de 1 alınur. Ve her 100 dehnimden girü buçuk dehnim alınur.¹²³⁷

Ve sair baharat, karanfil ve fülül ve darçın ve hil ve ceviz boya ve bezbaz ve sandel ve 'ud ve gayriden, kıymete dutulub 15'de 1 alınur; ve girü her 100'de ½ dehnim alınur.¹²³⁸

Kavafil-i Şam ve Haleb, Basra'ya gelüb, çuka ve sof ve tafta¹²³⁹ ve seraser ve kılabeton(sırmalı ve işlemeli kumaş) ve kemha ve halı ve sair kumaş cinsi getirürler, 50'ye varınca her 100'den 6 alınur ki 50'den 3 ola. Ve eğer 50'den eksük olursa, 20'den 1 alınur; ve eğer 20'den eksük olursa, behaya dutulub, 20 den 1 hesabı üzere alınur. Ve 100 kıt'adan 1 kıt'a daha *gılmaniye* diyü alınur ki mala dahildir.¹²⁴⁰

Ve Bedevi 'Arab taifesi sabun ve demir ve 'Arab abası getirürler, her deve yükünden 1 altun ve 2 kıt'a küçük 'Arab abası daha alınur.

Kavafil-i 'Acem ki Şiraz'dan ve Lar'dan ve gayriden derya gemisiyle, ki ana merkeb dirler, benderlerden Basra'ya geleler, yaydan ve kuşaktan ve külahdan ve sair ecnasdan Rey şehri ve Lar ve Lahsa ve Katif ve Bahreyn ve Umman'dan gelenden, 12'den 1 alınur, ve eğer 10 eksik olursa, kıymete dutulub, 100'de 10 buçuk alınur.¹²⁴¹ Ve

¹²³⁶ Demirden ve puladdan her 12 kıt'adan 1 kıt'a alınur.

¹²³⁷ Ve eğer kumaş cinsi ki 12 tamam olmya, 10 ve 11 ve daha eksük ola, bahaya dutulub 100 dehnimde 10 ½ dehnim alınur ki 42 akçe olur, 40 akçesi 'öşür ve 2 akçesi gılmaniyedir.

¹²³⁸ ... ve sair baharatdan, her 100 dehnimde 10 dehnim ve ½ dehnim alınur.

¹²³⁹ Tafta-i Şami

¹²⁴⁰ Bil cümle sair kumaş cinsinden 20 kıt'adan 1 kıt'a alınur, ve 100 kıt'adan 1 kıt'a gılmaniye dahi alınur ki mala dahildir. Kumaş eğer 20'ye yetişmese ve 20'den ziyade olsa, 5 akçe alınur ve 1 akçe dahi gılmaniye alınur ki 6 akçe olur.

¹²⁴¹ ... ve külahdan ve sair ecnasdan 12 kıt'adan 1 kıt'a alınur; eğer 12 olmya eksük ola, bahaya dutulub, 100'de 10 buçuk dehnim alına ki 42 akçe olur, 40 akçesi 'öşür ve 2 akçesi gılmaniyedir; 100'e yetişse, 1 kıt'a gılmaniye alınur, eksük olsa alınmaz.

... benderinden gelen ecnasdan 20'den 1 alınur, ve 20'den eksik olursa, bahaya dutulub 20'den 1 hesabı üzre alınur. Ve eğer 100 kıt'a olursa *gılmaniye* deyu mirî için girü 1 kıt'a alınır, eksik olursa alınmaz.

Ve Basra'dan dışra giden merkeb gemilerinden ki yüklü ola, gemisine göre şah-ı bender olan kimesne rençberlerle rızalaşub, mirî için her gemiden bir mikdar cinsine göre alınur, ve eğer boş çıkub gitse nesne alınmaz.

Ve eğer gemiler sade yağ ve iç yağı gitse, her menden 5 akçe ve 1 heşti alınur.

Ve mazudan her menden 3 akçe ve 1 heşti alınur.

Ve ketanın her vezninden 3 akçe ve 1 heşti alınır.

Ve kızıl boyadan her menden 3 akçe ve 1 heşti alınır.

Ve her koyun yapağısının 100 adedden 6 alınır, 50'ye varınca ve eğer eksik olursa 20'den 1 alına.¹²⁴²

Ve büyük 'Arab çukasından ki ona puşt dirler, her birinden 2 akçe alınır.

Ve maşlah ki 'Arab çukasından 1 akçe ve 1 heşti alınır.

Ve tüccar taifesinin kendülerine ve 'ıyallerine armağan getirdikleri kaftan yüzü ve yorgan yüzü ve çadırşebden nesne alınmaz.

Ve her tacir ki 'öşrün virüb sonra yük bağlayub gitmelü olsa, *hakk el bevvab* her yükden 32 akçe alınır.

Ve tüccar taifesi ki Haleb'den ve Şam'dan ve Bağdad'dan ve sair yerlerden yük getürse, 'öşrün virüb girü çıkub deryaya gitmelü olsa, kendü alub gittüğü malından nesne alınmaz. Amma yükün satsa satun alandan 20'den 1 alınır ve 1 zira' dahi *gılmaniye* alınır. Eğer tamam yük değilse alınmaz.

Düstur ül-'amel-i dar üd-darb

¹²⁴² Ve her koyun yapağısından 20'de 1 alınır.

Gümüſü hiç kimesne almayub, darbhane ‘amili alıb akçe kese, amma altunu her kim isterse ala, ve bazı kimesneler ki altun sızdırıb saf etmelü olsa, ol asıl altunu darbhane ‘amili alub akçesin sahiblerine vire, gayr yerde altun satılmaya ve saf olmaya, pul divanıdır, ‘amil dahil değıldir.

Düstur ül-‘amel-i gulâm ve kenizek

Bir kul ve cariye satılsa, satun alandan 20 akçe alınır, eğer siyah olsun ve eğer ak olsun.

Düstur ül-‘amel-i *dellaliye-i akmiſe* ve ‘akakid

100’de 1 akçe alınır, mirîdir.

Basra fellahı kendü ‘ıyalı içün 8 kündeki alsa, *dellaliye* virmez, 8’den ziyade olsa virür. Tacir ki ‘öſrün virüb gitmeli olsa, *dellaliye* alınmaz.

Düstur ül-‘amel-i musabbagat(Boyahane)

Gazl-ı kitan beher vukiyye¹²⁴³ renk-i kebûd, 4 akçe ve 2 fülûs.

Bayramî beher bayramî renk-i siyah, 20 akçe.

Mi’cer-i hindi renk-i siyah-ı ‘alâ beher mi’cer 20 akçe.

Mi’cer-i bahranî renk-i siyah , 12 akçe.

Futa renk-i mavi, beher zira’i Basra, 1 akçe ve 1 fülûs.

Gazl-ı bâ reng-i hâkî, beher vukiyye 2 akçe .

Gazl-ı mavi , beher vukiyye 4 akçe.

Gazl-ı esved, beher vukiyye 12 akçe.

Kirpas-ı devrek-i mavi, beher zira’ 2 heſti.

¹²⁴³ Mezopotamya’da 1 ağır vukiyye(okka) 3.210 kg.dır. H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.446.

Dekkakiye, beher top ki 12 arşun ola, 5 akçe ve 1 fülûs alınır ve zikr olunan 5 akçe ve 1 fülûsün nısfı ‘amil ve nısfı dahi dekkak alır.

Düstur ül-‘amel-i İbrişimhane

İbrişimi ‘amilden gayri hiç kimesne satmaya, himin ‘amil sata. İbrişimhane ‘amili olan kimesne her İbrişim haykından 6 akçe 2 fülûs alır, her sevb-i havaşiden 8 akçe alınır. Dakin ve ketani ‘amilden gayri kimesne alub satmaya.

Düstur ül-‘amel-i *tavvafiye-i medine-i Basra* der enderun ve bîrun

... Şam ve Haleb ve Bağdad kafilesi ki yük dutub gitmelü ola her yükden 2 akçe ve 2 fülûs alınır.

Düstur ül-‘amel-i hima el-ma’ruf bî tamga-ı Basra ve’l-vezzaniye yani keyyaliye

Devrak ve Cezayir ve Bağdad caniblerinden gemiler ile gelen ecnasdan alınan rüsûmâtdır.

Bir danık ki büyük ola hurmadan gayri buğday ve arpa ve çeltük ve maş ve züret ve sair hububat getürse 5 vezne(batman) cins ve 24 akçe-i nakdiye alınır ve küçük danıktan 2 vezne cins alınır ve 8 akçe nakdiye alınır ve Bender ve Devrak gemilerinden ki büyük ola 5 vezne ecnas alınır.

Ve Basra’dan gayri etraf ve civarından karpuzdan ve hıyardan ve soğandan ki gemiler ile gele, 5 vezne cins ve 24 akçe nakd alınır. Ve Basra reayasından ki galle getürüb sifde bey’ eyliyeler dolu danıktan 2 vezne cins alınır ve eğer dolu olmasa hesab ile alına. Amma fellah Basra’ya getürse satmasa, evlerine alub gitse nesne alınmaz.

Ve Basra’dan gemi ile etrafa giden kündekiden ve Bahreyn dülbendinden her 6’sından 4 akçe alınır. Ve sağrı dülbendinden ki Cezayir’e ve Devrak’a ve Huveyz’e ve Şuşter ve Disbul canibine gemi ile gide, a’lâ dülbendden 4 akçe, edna hallü dülbendden hesab üzre alına.

Ve bir kimesne ki Basra’dan nîl alub etraf ve civarına ve Cezayir ve Huveyz’e ve Disbul ve Şuşter ve Vasıt ve gayre gemi ile gitse, her kile nîlden 48 akçe alınır ve bir

kimesne ki Hind canibinden Benksar'a nîl getürse, her kile-i nilden 24 akçe alınır. Amma nîlin şehre getürse, bade'z-zaman girü alub gitse 48 akçe alınır.

Gemi ile giden kuldan ve cariyeden 48 akçe alınır. Gemi ile giden bayramîden her birinden ki eyü ola 4 akçe alınır. Harcîsinden hesab üzre alınır ve gemi ile giden zencebil ve fülül ve darçın ve karanfil ve nebat ve şeker ve lökden her menden 8 akçe alınır ve gemi ile giden penbeden 9 vezneden 48 akçe alınır ve gemi ile Bender'den ve Şuşter'den ve gayriden gelen dikilmiş kaftandan 1 akçe ve 1 heşti alınır ve kuşakdan dahi kezalik alınır ve futadan dahi kezalik alınır ve kemhadan ve mehazim-i yezdi ve siyah-ı yezdi ve mavi Isfahan bezinden ve beyaz Isfahan bezinden 20 kumaşdan 1 kumaş alınır. Eğer 20 tamam olmasa, hesaba dutulub 80 akçeden 4 akçe alınır.

...Eğer Meşhed yolundan Lehsa ve gayridan at gelse, satandan her atdan 52 akçe alınır, satun alan kimesneden 20'de bir alınır, andan sonra ne yere giderse kimesne mani olmaz. Gemi ile gelen koyundan her re'sden 1 akçe 1 heşti alınır.

...Ve gemi ile Bender ve Huveyze ve Şuşter tarafından gelen haliçeden 8 akçe alınır.

...Ve Devrak ve Huveyze ve Şuşter ve Bender ve gayriden gelen ketandan her vezn(batman)den 2 akçe alınır.

... Ve gemi ile Cezayirden gelen hurmadan her hısafdan 1 akçe alınır ve eğer resmin viren ahır yere alub giderse, nesne alınmaz. Ve illa bir ahır kimesne satun alub ahır yere giderse her hısafdan 1 akçe virür.

Ve eğer bir kimesne gemi ile buğday ve arpa ve maş ve hurma ve kır ve mazu alub gelse, her gemiye 48 akçe alınır.

Ve Cezayir'den gelen narencden her 100'den 5 akçe alınır.

... Ve köylerden Basra'ya gelen kızıl boyadan nesne alınmaz. Amma köylerden ve Basra'dan dışraya alub gidenden her menden 2 akçe ve 2 heşti alınır.

...Basra'dan dışra giden bir gemi tuzdan 24 akçe alınır.

...Basra'dan gemi ile ve yük ile giden hurmadan her 10 menden 4 akçe alınır.

...Basra'dan giden sabundan her menden 5 akçe ve 1 heşti alınır.

...Demirden her menden 2 akçe alınır. Deryadan gelüb giden kılıç demirî ki, enkâre dirler, her 10 adedden 6 akçe alınır.

... Deryadan gelüb Benksar'da bac virüb ondan girü gemiye esbabın koyub alub giden kimesneden kile-i nîlden 24 akçe alınır.

...bir denk penbeden 24 akçe alınır. Amma Basra'ya getürüb nice zaman Basra'da durub gitmeli olsa, her kile-i nîlden 48 akçe, her denk penbeden 48 akçe alınır.

... Her taraftan gelen ibrişimden 1000 miskalden 28 akçe alınır.

...Ve Bağdad'dan gelen mavi bogasiden 20 kıt'adan 1 kıt'a alınır, ve mahalliden her menden 5 akçe ve 1 heşti alınır.

Ve kemundan her menden 2 akçe ve 2 heşti alınır.

Düstur ül-'amel-i ecnas-ı 'attariye

Tarakdan ve iğneden ve bilezikden 20'den 1 alınır... Sif ki tahil bazarıdır bir kimesne gelüb bir deve yükü hurma ve çeltük ve gayri yükleyüb alub giderse 10 akçe virür.

Kadimden lahsa'dan ve Necd'den deve ile gelen her yük kumaşdan, her ne cins olursa 20 kumaşdan 1 kumaş alınır.Eğer eksik olursa hesabı ile alınır. Mezkûr vilâyetden gelen nîlden her kile-i ma'rufdan 48 akçe alınır.

Düstur ül-'amel-i eşter-i şiravne

Ber canibinden satun alınub 'Acem canibine giden devedir. Büyük deveden 48 akçe ve küçük deveden 24 akçe alınır.

Ve 'Acem canibinden gelen Şatt el-'Arab'dan geçüb Basra canibine gelen koyundan nesne alınmaz. Ve Basra canibinden 'Acem tarafına giden koyundan 40 re'sden 1 re's alınır.¹²⁴⁴

¹²⁴⁴ 40 koyundan 1 koyun alınır, zekat deyu.

Düstur ül-'amel-i *bevvâbiye*

Penbe kisesinden 1 akçe ve 1 heşti(mankur) alınur.

Bir kıt'a-ı nîlden 1 akçe ve 1 heşti alınır.

100 top bez ki ona futa derler, 2 akçe ve 2 heşti alınır.

...'Acem canibinden ve gayri yerden gelen un yükünden 1 akçe ve 1 heşti alınır.

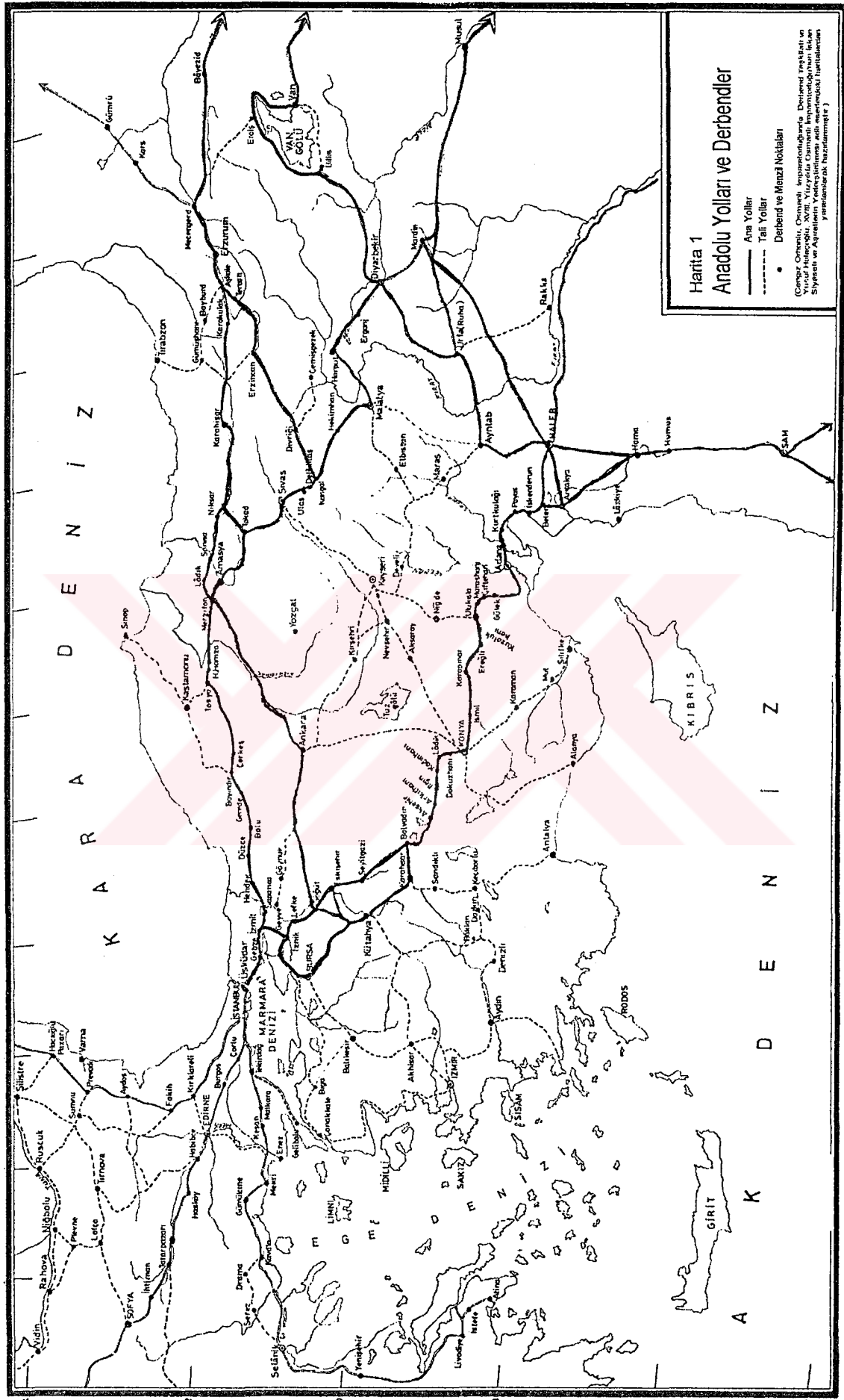
Ve 'Acem canibinden gelen findık ve koz ve incir ve kuru üzüm ve piste ve gayri yükden 1 akçe ve 1 heşti alınır.Cezayir ve Devrak ve ve gayriden gemi ile gelen terekeden nısf-ı men alınır.

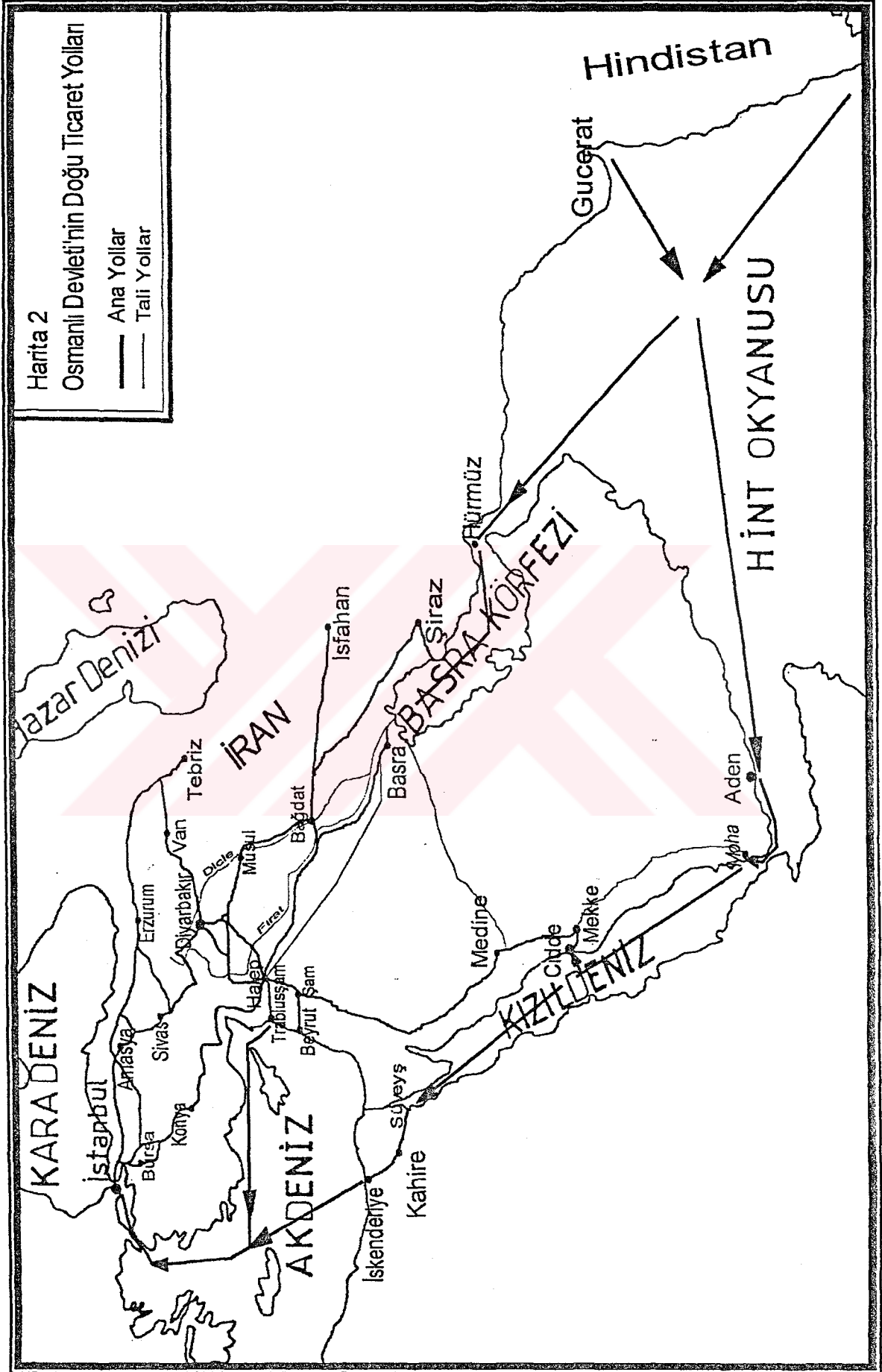
...'Acem'den gemi ile gelen penbe ve arpa ve buğdaydan 8 kareye varınca her kareden 6 vukıyye alınır. 8 kareden ziyade olsa, her gemiden 4 vezn alınır. 'Acem'den gelen yünün ipliğinden her vezneden 2 heşti alınır.¹²⁴⁵

Kâide-i itlâk-ı feytur-ı kaptan-ı Hürmüz

Hürmüz'de her kaptan 3 yıl hükümet edermiş. Ol zamanda Basra'da dahi kaptan canibinden feytur oturmuş. Kaptan canibinden gelen mühür mektub mûcibince esbabından Basra'da nesne alınmayub mutlak olurmuş. Ve Basradan kaptan için alınan at ve sair meta' ve akmişeden nesne alınmayub mutlak olurmuş. Girü eyle ola".

¹²⁴⁵ Her bir batmandan iki mankur alınır.





ÖZGEÇMİŞ

1966 yılında Adana'nın Kozan ilçesinde doğdum. Silifke'de başladığım ilk öğrenimimi Adana'nın çeşitli ilçe ve köylerinde devam ettirdim ve 1983 yılında Kozan Ticaret Lisesi'nden mezun oldum. Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde yüksek öğrenimime başladım ve buradan 1987 yılında mezun oldum. Tarih öğretmeni olarak Konya'nın Beyşehir ilçesi Yukarı Kayalar Ortaokulu'nda göreve başladım. Burada üç yıl görev yaptıktan sonra 1990'da tayinim Şanlıurfa Ticaret Lisesi'ne çıktı. Burada da üç yıl görev yaptıktan sonra, 1993 yılında Harran Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya başladım. 1994 yılında Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi'nde Yüksek Lisans sınavını kazandım ve **230 Numaralı Maraş Şer'iyeye Sicili (Transkripsiyon ve Değerlendirme)** adlı tezi hazırlayarak Yüksek Lisansımı bitirdim. 1996 Şubat döneminde Fırat Üniversitesi'nde Doktora öğrenimine başladım. 1999 yılında Gaziantep Üniversitesine geçiş yaptım ve halen burada Öğretim Görevlisi olarak çalışmaktayım. Evli ve 2 çocuk babasıyım.