

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN
DOĞU İLE EKONOMİK İLİŞKİLERİ:
XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA
OSMANLI-HİNT TİCARETİ İLE İLGİLİ BİR ARAŐTIRMA
FRANSIZ ARŐİVLERİNDEN
I

SERAP YILMAZ

XVIII. yüzyıl Osmanlı tarih araŐtırmalarında İmparatorluğun Batı ile olan ekonomik ilişkileri yeterli denebilecek kadar aydınlatılmış olmasına karşın, Doğu ile ilişkileri örneğin İran ve Hindistan ile ticareti ihmal edilmiştir.

Bu araŐtırmada Fransız arŐıvlerinden bir belgeye dayanarak XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı-Hint ticaretinin yapısı incelenecek, Doğu ile ilişkiler konusunda ipuçları yakalanmağa çalışılacaktır.*

Tam olarak *Rouches-du-Rhône* arŐıvinde bulunmakta olan belge¹ aslında oldukça uzun (onbir sayfa) “Türkiye Üzerinden Hindistan Ticareti Hakkında Sorular” diye çevrilebilecek başlık taşıyan bir rapordur (le mé-moire). Yedi adet soru ve cevabı içermektedir. Ancak ne zaman ve kimin tarafından hazırlandığı bilinmemektedir. Bu konudaki düşüncemizi belirtmeden önce, kendisine bu rapor gönderilen üst düzeydeki yetkilinin, raporu hazırlayan kişiden hangi sorulara cevap vermesini istediğini, bir başka deyişle raporda yer alan yedi soruyu görelim:

- 1) *Türkiye*’nin Hindistan ile direkt ticari ilişkileri var mıdır?
- 2) *Türkiye*’de Hint kumaşlarının taklitleri yapılıyor mu?

*Konuyu izlemede yardımcı olması amacıyla ilk kez oluşturduğumuz ve çalışmada yer alan harita, iddialı olmaktan uzak, ancak bir ön çalışma olarak kabul edilmelidir. Çizimi gerçekleştiren E. Ü. Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü DoĐentlerinden Sayın Asa Koçman’a teŐekkürü borç bilirim.

¹ Archives des Bouches-du Rhône, Intendant de Provence, Série C.I, no.345: “Questions sur les commerce des Indes par la Turquie”. Orijinal belgenin tam metni ekte sunulmuŐtur (Ek I).

- 3) *Türkiye*'den direkt Hint ticaretinde ödemeler nasıl yapılıyor, peşin olarak mı (*au comptant*) yoksa daha sonra ödemek üzere midir (*pour le terme*)?
- 4) Bu ticarete kervanların taşıdığı yükler neleri içeriyor? Gelen Hint mallarını Fransa'nın mal değişimi yoluyla (*troc*) elde etmesi mümkün müdür?
Kervanların getirdiği Hint malları hangileridir?
- 5) Hint malları *Türkiye*'ye ne zaman veya ne kadar sürede geliyor? Yapılan harcamalar ve ödenen gümrükler nelerdir?
- 6) *Türkiye*'nin Hindistan'dan ithal ettiği malların ne kadar tuttuğu veya bunlar için ne kadar ödendiği tahmin edilebilir mi? Bu malları, *Levantta* fiyat artışlarına neden olmadan, birkaç milyon *livres* (Fransız lirası) fazlasına satın almak mümkün müdür?
- 7) *Türkiye* ile Hindistan (*Moğol*) arasında İran üzerinden ticaret bağlantısı var mıdır?

Raporun kimin tarafından ve ne zaman hazırlanmış olacağı konusuna dönersek önce, diğer Batı Avrupa devletleri gibi Fransa'nın da Hint ve Hint Okyanusu ticaretini gerçekleştirmek üzere bir kumpanyası (şirketi) olduğunu hatırlamalı (La Compagnie Française des Indes) ve Yedi Yıl Savaşları sonrası döneme değinmeliyiz.

Bu Kumpanya 1760 yılına kadar Hindistan, Çin ve Kızıldeniz'de oldukça kazançlı ticari ilişkiler sürdürmüştür: İhraç malları % 50, ithal malları ise % 200 kâr bırakmaktadır. Bununla birlikte, yatırımlar ve koruma harcamaları çok fazla olması nedeniyle Kumpanya'nın desteğe ihtiyacı olup, devletten yardım alıyor olduğu unutulmamalıdır. Ne varki kaybedilen Yedi Yıl Savaşlarından sonra imzalanan Paris Antlaşması (1763) bu Kumpanya'nın Hindistan'daki etkisini oldukça sınırlamıştır. 1769 da ayrıcalığı, devlet tarafından bir yıl askıya alınır. Kumpanya daha sonraları her ne kadar devam ediyor olsa da artık iflasın eşiğindedir. Amerikan Bağımsızlık Savaşı'ndan sonra yeni bir kumpanya kurulacaktır.

Fransız kumpanyasının durumu, aldığı ağır eleştiriler ve daha da önemli olarak genel eğilim (ticaret özgürlüğü) sonucu olmalı 1768 yılında "Le Commerce d'Inde en Inde" serbest bırakılmıştır².

² M. Devèze, *l'Europe et le Monde à la fin du XVIIIe siècle*, Paris 1970, s. 131-139; A. Toussaint, *Histoire de l'Océan Indien*, Paris 1961, s. 179; P. Masson, *Histoire du com-*

Aynı dönemde İngiltere'nin durumuna bakılacak olursa Atlantik hakiyetinin doruğundadır: 1763-1775 yılları arası İngiltere kumpanyası altın devrini yaşamaktadır³.

Fransız Dış İşleri Bakanı (1761-1766) ve aynı zamanda *Levant* ticareti yöneticisi Duc de Praslin'e, 1768 yılında, Basra Körfezi ticareti ve bu yöredeki Fransız ticaretinin nasıl geliştirilebileceğine ilişkin uzun bir rapor gönderilir. Halkı "Arap, İranlı, Türk, Amerikalı ve Yahudiler'den" oluşan 70.000 nüfuslu Basra'nın ticari etkinliği, tek bir acentası olan İngilizlerin bu etkinlikteki önemi sergilenmektedir: İngilizler Basra'ya her yıl Bengal, Madras, Bombay veya Surat'tan 5-600 yük (*charge*) çuha (*drap*), 6-700 yük Bengal ürünü beyaz bez (*Toileries blanches*), 4-500 yük ipekli ve pamuklu kumaş, baharat, şeker, vb. gibi mallarla yüklü 5/6 gemi göndermektedirler. Ancak artık Basra'dan *Levant* için kervan kaldırılmamaktadır. Kervanların kalkış yeri Hint mallarının antrepoosu olan Bağdat'tır. Basra'ya gelen Hint mallarının 1/16'si gibi az bir miktarı bizzat şehirde kullanılmakta olup önemli kısmı aralık veya ocak ayında Dicle üzerinden Bağdat'a çıkarılmaktadır. Herbiri 3-400 balye veya denk (*balle*) taşıyabilen ve en az 30-40 yelkeni olan büyük gemilerin (*bâtiment*) Dicle üzerinden mal taşımak üzere oluşturdukları konvoy *kav* ismini almakta olup yeniçeriler tarafından korunmaktadır (*escorte*). Böylece nehir yolundan Bağdat'a getirildikten sonra, malların ülke içinde dağılımı şu şekilde olmaktadır: Beyaz bezlerin 2/3'ü İstanbul'a, kalan 1/3'ü Şam, Halep gibi şehirlere; kahve, şeker ve baharatın Bağdat eyâletinde kullanılan 1/3'ünden arda kalanı, İran ve Suriye'deki diğer şehirlere gönderilmektedir. Diğer taraftan bölgedeki Avrupa mallarına, çuhalara gelince, yaklaşık 600 balye İngiliz çuhasının yarısı İran'a satılmakta olup diğer yarısı Basra ve Bağdat'ta tüketilmektedir;

merce français dans le Levant au XVIII e siècle, New York 1967, s. 545; G. Rambert, Histoire du commerce de Marseille, t. V, de 1660 à 1789 (R. Paris), Paris 1957, s. 428.

Uzun zaman Doğuların elinde tuttuğu, İngilizlerin *Country trade*, Hollandalıların *Handel van haven tot haven*, Fransızların *Le commerce d'Inde en Inde* diye adlandırdıkları ticaretin üç ayrı dalı vardır: 1) Uzun Hint kıyıları boyunca kıyı veya kabotaj ticareti 2) Hindistan'ın Batı kıyılarındaki limanlar ile Basra Körfezi; Kızıldeniz'deki limanlar ile Afrika kıyıları arasındaki ticaret 3) Hindistan'ın Doğu kıyıları ile Birmanya, Malezya ve Endonezya arasında ve Çin ile yapılan ticaret. XVIII. yüzyıl başında en önemli branş ikincisidir. (A. Toussaint, *a.g.e.*, s. 170. Le commerce d'Inde en Inde için ayrıca bk. F. Charles-Roux, *Les Echelles de la Syrie et de Palestine au XVIII e siècle*, Paris 1928, s. 78; G. Rambert, *a.g.e.*, s. 428.

³ A. Toussaint, *a.g.e.*, s. 136.

1200'ü İranlı tüccarlara satılmak üzere 4000 top (pièce) Fransız çuhası bu bölgeye sürülebilecektir.

Aynı raporda yollar hakkında da bilgi verilmektedir. Akdeniz ve Okyanus gibi iki yoldan birincisinin Bağdat ve Basra için daha kısa, daha az tehlikeli fakat çok masraflı olduğu; ancak Halep'ten Bağdat'a 4000 top Fransız çuhası (*Biz*'de dokunan *londrins seconds* ve *londres larges*), Basra'ya da değişik mallardan oluşan 74 yük mal gönderilmesinin mümkün olabileceği; nihayet Halep'teki Fransız ticaret evlerinin (*maisons*) Bağdat ve Basra'da acentalar (*comptoir*) açarak bu son yazılan ticareti geliştirebilecekleri bildirilmektedir⁴.

⁴ P. Masson, *a.g.e.*, s. 543-544; Aynı rapordan (1768'de Duc de Praslin'e gönderilen taşıma ücretleri hakkında fikir edinmek mümkündür: 600 *livres* ağırlığındaki bir deve yükü (*charge*) aslında tam olarak 520 *livres*'dir. Bu ağırlıktaki, bir yükün taşıma ücreti (*transport*) 230 *livres*'dir. Ama aynı yükün tonajı 2000 *livres* olan bir gemi ile taşınması isteniyorsa 844 *livres* ödemek gerekecektir. Bu nedenle Hindistan'ın değişik yörelerinden temin edilen malların tonunu 600 *livres*'den taşıyarak getirilebilmesi için Fransız Hint Kumpanyası'na öneri yapılmıştır. Üstelik bu taşıma masraflarına ayrıca Halep-Bağdat arası için yapılması gereken kervan masrafı (*frais des caravanes*); İskenderun için Marsilya'daki gemi ücreti (*frêt de Marseille pour Alexandrette*); ve nihayet İskenderun-Halep arası taşıma ücreti ile Halep'teki giriş vergisinin de (*droit d'entrée*) katılması gerekmektedir. (P. Masson, *a.g.e.*, s. 544). - Ağırlık, uzunluk ölçülerine gelince çoğu kez bu birimlerin yer ve zaman içinde farklı rakamlarla karşımıza çıkabileceği unutulmamalıdır. Fransız birimi olarak verilen yük (*charge*), balye (*balle*) ve top'un (*pièce*) her birinin, değerlerine geçmeden önce *livres* konusuna değinmemiz uygun olacaktır. Fransız (Marsilya) ağırlık birimi olarak kullanıldığı gibi (*livre poids de table*), para birimi olarak da kullanılmaktadır (*Livres tournois*) Bizim bu çalışmamızda incelemekte olduğumuz belgeye (bk. Not 1) göre *La livre* ağırlık birimi olarak 489. 506 gram karşılığıdır. (Bunun yarısı *marc*'in ağırlığını verir. *Marc*, 8 *once*, *once*'da 8 *gros* yapmaktadır). 3 *livres* 2 *onces* ise bir okka karşılığıdır. *W. Hinz*'da (Islamische masse und gewichte, Leiden 1955 s. 24-25) bir okka (=vukiyye), 400 dirhem karşılığı olup, bu da 3.207 gram bir dirhem hesabıyla, 1. 2828 kg ağırlığın karşılığıdır. *H. Sahillioğlu*' da aynı rakamları verecektir (XVIII. yüzyıl ortalarında sanayi bölgelerimiz ve ticari imkanları, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*-bundan böyle *BTTD*-11, no. 11 (1968) s. 62). Fransız para birimi olarak *la livre* ise biri 20 *sous*, bir *sous*'da 12 *denier*'ye ayrılmaktadır (*H. Sahillioğlu*, "XVII. yüzyılın ortalarında sirmakeşlik ve altın gümüş işlemeli kumaşlarımız", *BTTD*, 16(1969)s. 51-52). - Yeniden incelemekte olduğumuz belgeye dönersek, buna göre Bağdat-Basra kervan taşımacılığında söz konusu olan yük (*charge*) 150-180 okka ağırlığındadır. (bk. Ek "Cinquième question"). İki at yüküne eşit olan deve yükü olduğu düşünülebilir (N. Erim, 18. yüzyılda Erzurum Gümrüğü, yayınlanmamış doktora tezi-İstanbul İktisat Fakültesi-İstanbul 1984, s. 136). Ancak yukarıda belirtildiği gibi ölçüler ve tartılar 18. yüzyıl çalışmalarında karşılaşılan önemli sorunlardan biridir. Ağırlık ölçülerinin miktarı, örneğin batman'da, bölgelere ve tartılacak şeylere göre değişmektedir. Balye ve yükün ağırlığı konusuna bu nedenle çok dikkat edilmesi gerekmektedir. Bir örnek vermek gerekirse; balye veya denk (*balle*) 1739 tarihli bir belgeye göre (*Archives de la Chambre de Commerce de Marseille*, I, 71) 18. yüzyılda, İstanbul, İzmir ve Halep gibi ticaret merkezleri için hazırlanan kervanlarda, deveye yüklenen bir bal-

Aynı yıl (1768) Marsilya Ticaret Odası'na da bir rapor gönderilmiştir. Bu raporda, Basra'da Hindistan'dan ithal edilen malların 15-16 kaleminin Bağdat yolunu tuttuğu, bu mallardan bezlerin, kahvenin üçte ikisinin, şeker ve baharatın buradan, yani Bağdat'tan, Suriye ve Anadolu'ya geçirildiği belirtilmektedir⁵.

Sözü edilen iki raporu da hazırlayan Petro de Perdriau'dur.

1750 yılında Fransız Hint Kumpanyası'nın tüccarı (*sous-marchand*) olarak Hindistan'a (Madras'ın güneyinde bulunan Pondichéry'e) gelen Petro de Perdriau, daha sonra Kumpanya'nın 1754 yılında Basra'da kurduğu acentada görevlendirilmiştir. Bir başka deyişle Kumpanya'nın Basra ajanıdır. 1760 yılında Basra'da beratsız (*brevet'siz*) olsa da konsolos ünvanını taşımaktadır. 1768 yılında da Duc de Praslin tarafından Halep'e konsolos olarak atanmıştır. Petro de Perdriau'nun Halep ve Basra Körfezi yolu ile Fransız-Hint ticaretini geliştirmeye çalıştığı bu nedenle (kişisel çıkarları unutulmadan) raporlar düzenlendiği açıkça ortadadır⁶.

Diğer taraftan, Basra Körfezi ve Hindistan haberlerinin Versaille'a Halep konsolosları tarafından iletiildiği, bu konsolosların bilgi kaynağının

ye ipek 25 batman (*battement*) ediyordu. Bir at balyesi ise ancak 15-16 batman olabiliyordu. Belgede bir batmanın 12 livres karşılığı olduğu belirtildiğinden deveye yüklenen bir balye ipek 300 livres, ata yüklenen 180 livres ağırlıkta olmalıdır. Ancak emin olamıyoruz çünkü bir başka kaynak (*Savary des Bruslons*, Dictionnaire Universal du Commerce, Paris 1741, p. 51, n.1) bir batman 6 okka ve bir okka da 18 livres hesabıyla batmanı 108 livres ağırlık olarak değerlendirmektedir. Bir diğer kaynakta ise (*Archives Nationales de Paris*, Affaires Et-rangères, B. III 234: 1682 tarihli anonim rapor) Halep'de 3-400 deveden oluşan kervanlarda her bir deveye dört balye ipek yüklenmekte olup her bir balye 150 livres ağırlık üzerinden hesaplanarak bir devenin toplam yükünün 900 livres ağırlıkta olduğunu görüyoruz. Sonuç olarak yük ağırlığının değişken olduğu bu nedenle kesin sonuçlar çıkarmada dikkatli davranılmasının gerektiğini söyleyebiliriz. Ağırlık ölçülerine devam edersek bir kantar İstanbul'da 44 okka (veya 55 kg) İzmir'de 45 okka (56 kg) karşılığı olup, Fransız ağırlığındaki karşılığı olabilecek kentalden (*quintal*) 5/6 kg daha fazladır (*R. Mantran*, İstanbul dans la seconde moitié du XVII e siècle, Paris 1962, s. 316 not.2). İsim benzerliğinden olmalı İstanbul'da büyükelçi olarak görev yapan pek çok Fransız bu iki ağırlık ölçüsünü zaman zaman birbirine karıştırmışlardır (*L. Berou*, "Problème de la métrologie dans les territoires balkanique à l'époque domination ottoman (XV e-XIXe ss) *Etudes Balkaniques*, 2, Sofia 1975, s. 30).

Bir top (*pièce*) ise ithal fransız çuhaları (*draps*) için yaklaşık 18 metredir. Ancak fransız topunun aslında her biri 1.1888 metre olan 16 *aune*'luk yarım top (*demie-pièce*) olduğu unutulmamalıdır (*C. Carrière*, "La draperie languedocienne d'exportation", *Negoce et Industrie en France et en Irlande au XVIII e siècle*, Collogue Bordeaux 1978, 1980 s. 92).

⁵ G. Rambert. *a.g.e.*, (V)s. 428.

⁶ P. Masson, *a.g.e.*, s. 542; G. Rambert. *a.g.e.* (V) s. 428-429.

da, Bağdat veya İsfahan'daki Hristiyan din adamları, Fransız ve Venedikli tüccarlar, İran ve Hindistan'a gelip giderken Basra'ya geçmeden önce Halep'te konaklayan kişiler olduğu bilinmektedir. Bu arada Basra ile Hindistan, İran ile Türk şehirleri (Halep'e kervan düzenlenen) arasındaki ticaretin araçlarının, (intermédiaire) çoğunlukla Ermeniler olduklarını hatırlatmalıyız. Marsilya Ticaret Odası 1768 yılında Duc de Praslin'e yazmış olduğu mektupta, onun yeni planını değerlendirirken, Basra veya Bağdat'ta Halep ticaretinin Doğuluların, Ermeni ve Rumların elinde olduğunu, ekonomik güçleri nedeniyle bunlarla rekabet etmenin zorluğundan söz ederek endişelerini bildirmekteydi⁷.

⁷ Fr. Charles-Roux, *a.g.e.*, annexe s. 201-202; P. Masson, *a.g.e.*, s. 545; Ayrıca bk. aşağıda not II. Tüccarlar meselesine gelince, Bağdat'ın Osmanlıların elinden çıkmasından sonra Kızıldeniz'in öneminin daha bir artmış olabileceğini belirttikten sonra, değerli Pencâp hint kumaşlarını ithâl etmek üzere kullanılan İsfahan yolunun önemine dikkati çekmekte ve nihayet bu yolun İsfahanlı Ermeniler, tam olarak söylemek gerekirse, Culfalı Ermeniler tarafından kullanıldığı düşünülmektedir. Aynı yüzyıldaki İran-Osmanlı savaşının ticareti tamamen engelleyemediği, Halep ve İzmir'e ipek taşıyan Ermenilerin aynı zamanda Osmanlı pazarlarında tüketime sunulmak üzere, Hint ve İran kumaşları da getirdikleri açıktır. Akdeniz ticaretinde Yahudilerin etkinliğinin ne kadar önemi var ise, Hindistan, İran ve Osmanlı ülkeleri arasındaki ticarete Ermenilerin o kadar önemli olduğunu belirten aynı yazara göre, Ermenilerin bu dönemdeki başarılarının birinci nedeni adı geçen ülkelere yayılmış Ermeniler arasındaki yakın ilişki ve kredi olanaklarının varlığıdır (*a.g.e.*, s.10). Mantran, Avrupa kumpanyaları ile ilişkiler sürdürerek çalıştıklarını ifade ettiği tüccarları, şöyle gruplandırmaktadır: Kuzey Afrika dahil bütün Osmanlı limanlarında Yahudi ve Hıristiyanlar (örneğin İskenderiye'de-Mısır'ın - ve Kahire'de oturan Suriyeliler; Osmanlı limanları dışında Yukarı Mısır ile Sudan arasındaki kervan ticaretini gerçekleştiren yerli Araplar; Bağdat ile Halep arasındaki ticaretin büyük bir kısmını ellerinde tutan Ermeniler; Bağdat'a yerleşen ve İran ile Irak arasındaki ticaret gerçekleştiren İranlı tüccarlar; ve nihayet Basra Körfezindeki etkinliklerde ön planda olan İranlılar ve İngiliz koruması altındaki tüccarlar. ("Transformations du commerce dans l'Empire ottoman au XVIII^e siècle", *L'Empire Ottoman du XVI^e au XVIII^e siècle, administration, économie, société*, London, 1984, s. 230).

Hint ticaretinde banyanların sözü edildiğinde, Avrupalıların taktiğinin Hindistanı Hintlilerle fethetmek olduğunu belirten Braudel'e göre, Fransız Hint Kumpanyası 1726'da bir parça işlerini yoluna koyup faaliyetlerini yeniden başlatmak istediğinde, dört milyon rubi borcu olan banyanların yaşadığı Surat ile ilişkileri yeniden kurmak veya ele almaktan kaçınmıştır (*a.g.e.*, 111, s. 421-422). Diğer taraftan Surat'ta "Bağdatlı, Musullu, Kerküklü ve Basralı tüccarların (*bâzîrgânların*) varlığını belirten ve ayrıca Hint tüccarı banyanların nüfuz ve zenginliklerini dile getiren Mehmed Emin Efendi, 1749 yılında yazmış olduğu gezi notlarında banyanların zenginliklerini şöyle dile getirmektedir: "Hindistan'da sarrâf ve bâzîrgân ve cevâhirci ve her türlü san'ata karışan banyândır. Etmek satan ve kassâb ve külli gayri cümle mevcûd ve bu kâfirler zu'mlarınca çok hayrât ederler. Müslümanların işlerinde bulunurlar; dellâllar banyândır. Bütün gün söğüp ve döğsen ağzın açup bir cevâb vermezler; her ne ederler ise hakkımızdır derler ve hayrât su götürürler ve yol tam'ir etdürürler ve bürke ve havuz yapdururlar. Velâkin on guruşu bir âdemde bir gün dursa fâiz alurlar; işleri böyledir ve içlerinde zengin kâfirleri çoktur... Banyan avretleri gece ve gündüz sokaklarda gezirler her birinin boğazında altun zincir üç dört kat ve elinde ve ayağında gümüş halhal

Buraya kadar anlatılanlar ve bizzat içeriğinden bulduğumuz ipuçlarından⁸ sonra çalışmamızın dayandırıldığı raporun, Fransız Dış İşleri Bakanı

birer okka gelür fâris avretleri buna kezâlik bunlara kimse bir şey söylemez yüzleri ve göğüsleri açık ve başı açık belinde bir alaca peştimal ve başına bir alaca peştimal örtmüş her şeyi meydanda açık gece gündüz çarşuda karınca gibi devr ederler bir kimse ana bir kelâm söylemez ve Fâris avretleri dahi bu minvâl üzeredir ve banyan kâfiri ve fâris bunlar cümlesi harac vermezler ve banyan dedikleri gayet çoktur; hadd ü hesâbı yoktur..." *İ. Mi-roğlu*, "Hindistan hakkında küçük bir eser", *Tarih Dergisi*, 34 (1983-1984) s. 550-552; Banyanların ve Avrupalıların Yemen'in iskelesi Moha'daki faaliyetleri hakkında (bk. metindeki "Kızıldeniz")

1669 yılına ait bir belgeden "Türklerin asla yabancı bir ülkeye ticaret yapmağa gittikleri görülmez. Ancak kara yolu ile Kahire, Halep ve İzmir'e ulaşan kervanların kalktığı İran ve Hindistan'da tesadüfen görülen bazı maceraperest Türkler ile İstanbul'a gelen birkaç İranlı ve Ermeniden söz edilebilir" pasajını aktaran Mantran'a göre XVI ve XVII. yüzyıllarda Türk tüccarları Hint Okyanusu'na gitmemiş hatta Doğu sınırlarının ötesine dahi geçmemiştir. Ancak, Asya yolları üzerinde Türkler yoksa veya çok az sayıda ise bu İmparatorluğun Asya ticareti yoktur demek anlamına gelmeyeceği açıklamasını getiren yazar, bu ticaretin İranlı Ermeni ve Arapların elinde olduğunu belirtmektedir. Adı geçen tüccarlar Asya ticaretini iki yoldan yapmaktadır: Anadolu'dan geçen İran'a ulaşan ve oradan Hindistan, Orta Asya ve Çin'e ulaşan Kuzey yolu (kara yolu) ve 2) Süveyş ve Basra'dan kalkarak, Kızıldeniz veya Basra Körfezi üzerinden Hindistan'ın içlerine, güneyine ve Asya'nın Güney Doğusuna ulaşan Güney yolu (deniz yolu). XVIII. yüzyıla gelindiğinde Mantran dikkati bu kez, Osmanlı İmparatorluğunun ticari ilişkilerinde Fransa ve İngiltere'den sonra gelerek üçüncü sırayı tutan ve 1765'den sonra Doğu Ticareti canlanan Venedik üzerine çekmektedir: Birbirinden ayrı, kendi başına Levant'ta XVI. yüzyılda yalnız Levant ile değil, bir taraftan Avrupa öte yandan İran ve Hindistan yönünde ticari etkinlikleri artan Ermeni tüccarların, özellikle Yeni Culfalı (Nouvelle Djulfa) tüccarların, bir asır sonra, XVII. yüzyılda, ticaret tekeline ellerinde tuttıkları ipeğin yanı sıra, değerli taşlar, baharat, kumaş, boya, kürk vb. gibi malların da dolaşımını sağladıkları anlaşılmaktadır. Aynı yüzyılda, bir ticaret kumpanyası ile bir de ticaret okuluna sahip olan Yeni Culfalı Ermeniler, gittikleri ülkelerin yöresel ticaretine de katılmaktadırlar. Bunların diğer Ermeniler ile birlikte Surat, Delhi, Lahor ve bilhassa Agra başta olmak üzere Hindistan'daki pek çok şehirde yerleştikleri bilinmektedir. Bender-Abbas, Ermenilerin, bu etkinliklerini sürdürürken sık sık uğradıkları, veya gelip geçtikleri, bir şehir olarak dikkat çekmektedir. Yeni Culfalı tüccarların veya onlar adına iş yapacak adamlarının (facteur) Tibet'e, Çin'e, Bengal'e, *Pégou* ve *Ava topraklarına* kadar ulaştıkları olmuyor değildir. Aynı Ermenileri, Hollanda Doğu Hint Kumpanyaları acenta veya ticaret evlerinde (comptoir) ve Filipinlerde de görmek mümkün olmaktadır (K. Kévanian, "Marchands Arméniens au XVII^e siècle-A propos d'un livre arménien publié à Amsterdam en 1699-Cahier du Monde Russe et Sovétique, XVI(2), avril-juin 1975, s. 208-221). İnalçık 1622'de Hüzmüz'ün 1623'de ticari ilişkilerini sürdüren 20 kadar kumpanyası (İstanbul'da 1; Halep'de 5/6; 3/4 Antakya'da; bir o kadar Iskenderiye'de; Kahire'de 6 vardır. Bu kumpanyaların etkinliği esas olarak Uzak-Doğu ve Hindistan'dan gelen malları deniz ve kara yolu ile İmparatorluğun Akdeniz limanlarına ulaştıran transit ticarettir. Ümit Burnu yolundan uzak kalan Venedikliler, çaresiz, Kızıldeniz, Basra Körfezi, Hint Okyanusu yolu ile Uzak-Doğu ve Hindistan'dan gelen malları, Anadolu'dan (İstanbul ve İzmir) çok Suriye ve Mısır limanlarına taşımaktadır (L'Empire ottoman du XVI^e, s. 176, 222).

⁸ Raporun yazıldığı tarihte, İran'daki karışıklıkların ve savaşın üzerinden birçok yıl geçmiş olması; on yıldan beri Bağdat'ta bile Hint ticaretinin iyice azalması (bk. Ek I "septi-

(1761-1766) ve aynı zamanda Levant ticareti yöneticisi Duc de Praslin'in Hint ticaretini Basra Körfezi, Basra ve Halep yolları ile Akdeniz'e çevirme projesi ile ilgili olarak, 1760'lı yıllarda, Petro de Perdriau tarafından hazırlanmış olduğu düşünülebilir. Belki bu tarih, beş yıl daha önceye alınarak 1755-1770 tarihleri arası olarak da tahmin edilebilir.

Yazarı ve tam olarak hazırlanış tarihi ne olursa olsun, elimizdeki raporun XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait olduğu kesindir ve Osmanlı-Hint ticaretinin yapısına ilişkin veriler, bilgiler görebildiğimiz kadarıyla sağlamdır.

Raporda, ilişik olarak verildiği belirtilen⁹ ve İstanbul'da tüketilen Hint mallarını, bunların başkent İstanbul'daki satış fiyatlarını gösteren listenin, ilgili arşivde mevcut bulunmaması üzücüdür. Zira yazarın ifadesine göre Türkiye'nin Hint ticareti hakkında bilinmek istenebilecek noktalar hiç ek-sik bırakılmadan burada verilmektedir.

Belgeyi asıl konumuz açısından değerlendirmeye geçmeden önce, yazarın Türkiye üzerinden Fransız-Hint ticareti konusundaki önerilerini kısaca görelim. Bunları iki madde halinde toplamak mümkündür:

- 1) "Türkler" direkt ticaretlerinde Hindistan'a mal götürmediklerinden bu konuda önerilecek bir şey yoktur, ancak dönüşte, Basra ve Halep'e getirdikleri Hint malları Fransız çuha, çivit ve kırmızı boya için kullanılan *cochenille* vb. gibi mallarla takas edilerek satın alınabilir.
- 2) Fransa'nın Türkiye pazarlarından iki veya üç milyon guruş (piastre)¹⁰ değerinde Hint mallarını bir çırpıda satın alması, fiyatların

ème question") ve savaş zamanı Fransa'nın Türkiye üzerinden Hint Ticaretinde tarafsız gemilerden yararlanılmasının önerilmesi (bk. EK I "sixième question") gibi ip uçları söz konusudur. Dolayısıyla raporun 1750 tarihinden önceye ait olması mümkün değildir (ayrıca bk. P. Masson, *a.g.e.*, s. 372-373; J. Sauvaget, *Alep, essai sur les origines d'une grande ville syrienne, des origines jusqu'au milieu du XIX e siècle*, Paris 1941, s. 202). Raporda bahsedilen savaş 1768 Osmanlı-Rus savaşı veya Yedi Yıl savaşı olmalıdır. Burada Hint Okyanusu üzerinde etkileri olan İngiliz ve Fransız çatışmasının beş ayrı dönemi içerdiğini hatırlayalım: 1) Avusturya Veraset Savaşları (1740-1748); 2) Yedi Yıl Savaşı (1756-1763); 3) Amerikan Bağımsızlık Savaşı (1778-1783); 4) İhtilâl Savaşı (1793-1802); 5) İmparatorluk Savaşı (1803-1815) A. Toussaint, *a.g.e.*, s.159-160).

⁹ Bk. Ek I "quatrième question".

¹⁰ Hatırlanacak olursa İmparatorlukta ilk defa Osmanlı parası II. Süleyman'ın saltanat döneminde 1678/88 yılında basılmıştır. Daha sonra da II. Mustafa döneminde tuğralı olarak yeniden basılır (1696-97). Bu devirden önce İstanbul'da dolaşan guruş, yabancı guruşla-

yükselmeye neden olacağından ve Osmanlı tüccarlarına bu işten kazanacakları paranın Fransa tarafından ödenmesi gerekeceğinden, avantajlı değildir. Fransa, Türkiye üzerinden Hint ticareti konusunda başka bir yol denemelidir: Fransızlar önce, kendi adlarına ticaret yapacak adamlarını (facteur) iki ayrı yolu takip edecek şekilde, biri Basra biri Cidde'den, Hindistan'a göndermeli, zaman ve har-

nlup basılanlar ancak bunların taklitleridir (R. Mantran, *Istanbul dans la second.*, s.238-239). XVIII. yüzyıl ortalarında bir Osmanlı gurusu 120 akçe yapmaktadır. Gurusu 30 gramdan ağır gümüş bir sikke olduğundan önemlidir. 3 gurusun bugünkü Hamit veya Reşat altını değerinde bir Venedik altını karşılığı ve zenginlerin servetlerinin 250.000-333.000 altın arasında olduğu hatırlandığında metinde bahsedilen Hint mallarının satın alınması için, fazladan harcanması düşünülen, 2-3 milyon gurusun hiç de küçümsenmeyeceği açıktır. (H. Sahillioğlu, ... sanayi bölgelerimiz, (1968)s.63). Para (gümüş) gurusun kırkta biri yapar ve 18. yüzyıl ortalarında gurusun gümüş ayarı % 30-40'dır diyerek, Sahillioğlu, bir yıl sonraki çalışmasında konuyu daha da açıklık kazandırır (H. Sahillioğlu, ... altın gümüş işlemeli kumşarımız (1969) s. 51). Yazarın rakamlarına göre 4 paranın da 12 akçe üzerinden işlem görüyor olması doğaldır. C. Carrière'in Marsilyalı tüccarlar üzerine yapmış olduğu mükemmel çalışmasında (Negociants Marseillais au XVIII e siècle Contribution à l'étude des Economies Maritimes, Marseille 1973, t. 11 s. 1037) aynı şekilde bir gurusu (piastre) 40 para (paras) ya veya 120 akçeye (aspres) eşit olacak şekilde verdiğini görüyoruz. Yazar darphanelerinde gurusu için kullanılan değerli madenin 244. 7 gram gelen marc olduğunu belirttiikten sonra marc'in 1/8 inin once'u, bir once'un 1/24 nünde denier olacağı açıklamasını yapmıştır.

Osmanlı gurusu dışında İstanbul'da kullanımı yaygın olan gurusulardan biri de İspanyol gurusudur. İster *sevillane* ister *mexicaine*, bir İspanyol gurusunun her zaman gümüş olup, başkentte aranan bir gurusu olduğu bilinmektedir. (R. Mantran, *Istanbul dans la second.*, s. 241-242). 1787/88 yılında gümüş bir riyalin 100 para karşılığı olduğunu belirttikten sonra riyal'i bir zamanlar imparatorlukta kullanılmış olan İspanyol paralarından biri diye tanımlayan Z. Pakalın'a (Tarih Devimleri ve Terimleri Sözlüğü, İstanbul 1983, s. 50) karşı, R. Mantran Türklerin dokuz dirhemlik altın para olan Alman eküsü ve İspanyol gurusuna riyal gurusu dedikleri ve bunun değerinin de 11. Süleyman döneminde 1687-1691) 160 ve 170-175 akçe olduğunu belirtmektedir. Diğer taraftan yazara göre XVIII. yüzyılın ikinci yarısında kara gurusu adı da verilmiş olan Avusturya gurusu çok az kullanılmış olabilecektir. (R. Mantran, *Istanbul dans la second.*, s. 210-242). İncelemekte olduğumuz belgede Macar eküsü (veya kara gurusun) Osmanlı tüccarları tarafından Hindistan'daki alışverişlerinde kullanıldığı belirtildiğine göre (bk. Ek I "troisieme question) Avusturya ile ticari ilişkiler artmış olmalıdır. Nitekim 1769'dan itibaren Bohemya ve Saksonyanın çuhalarının Tuna'yı aşıkları bilinmektedir (T. Stoinanovich, Pour un modele du commerce du Levant: économie concurrentielle et économie bazar 1500-1800, *Association Internationale des Etudes Sud-Est Européen (AIESEE)*, XII-2(1974), s. 89-95 ve id. The conquering Balkan slav marchand, *The Journal of Economic History*, XX/2 (June 1980)s. 261). İmparatorlukta en fazla kullanıldığı düşünülen gurusular ve değerleri şöyledir: Osmanlı gurusu: 120 akçe (1700); 3 akçe=1 para (1700); Hollanda gurusu: 120 akçe (1696-97). Buna aslanî-esedî-abouquel de denmektedir; İspanyol gurusu: 130 akçe (1696-97) (R. Mantran, *a.g.e.*, s. 244); Para ile ilgili olarak ayrıca bk: B.S. Baykal, "Osmanlı İmparatorluğunda XVII ve XVIII. yüzyıllar boyunca para düzeni ile ilgili belgeler", *Belgeler* 17 (1988)s. 88-100.

camalar bakımından hangi yolun daha cazip olduğunu saptamalıdır¹¹.

Savaş zamanı, bizzat Fransızlar adına alışveriş yapan aracılar (facteur) tarafından satın alınan Hint mallarının, tarafsız ülkelerin gemileri ile Cidde ve Basra'ya taşınması; sonra bu gemilerin aynı malları İskenderun (Alexandrette) ve İskenderiye'ye (Alexandrie), oralardan da Fransa'ya ulaştırması mümkündür.

Buradan itibaren metin içinde ("Kızıldeniz" bölümüne kadar) yalnız belgenin değerlendirileceğini, gerekli görülen açıklamaların ve ilavelerin notlarda ayrıca verileceğini belirtiriz.

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DİREKT HİNT TİCARETİ

I. İTHALAT

Son duraklar: İstanbul, Halep ve Kahire

Anadolu'da İstanbul, Suriye'de Halep ve Mısır'da Kahire, İmparatorluğun Hint ticaretinde en önemli ithalat merkezleri olarak dikkati çekmektedir.

Hint malları İstanbul'a Diyarbakır üzerinden; Halep'e Basra veya Basra Körfezi yoluyla; Kahire'ye ise Cidde, ya da eskiden Venediklilerin Hint mallarını Avrupa'ya taşımak için yararlandıkları, Kızıldeniz yolu ile ulaşmaktadır.

Hindistan'la ticaret oldukça zaman gerektiren bir etkinliktir: İstanbul'dan yola çıkan bir tüccarın Hint seyahati en az yirmi ay devam etmektedir. Dört ay İstanbul-Basra, dört ay Basra-Hindistan arası olmak üzere sekiz ayı yollarda geçiren bu tüccar, sekiz ay Hindistan (veya Basra)da kaldıktan sonra, buradan tekrar Basra'ya dönmek için dört aya daha gereksinim duyacaktır¹². Aynı tüccar Hindistan'da, bir limandan öteki-

¹¹ Basra yolu ile mi yoksa Cidde üzerinden mi Hindistan'a gidilmesinin avantajlı olacağına cevabını Saint Priest, İstanbul büyükelçiliği sırasında (1768-1785) vermiştir: Süveyş yolu daha avantajlıdır (P. Masson, *a.g.e.*, s. 548)

¹² Raporda dönüş seyahati içinde Basra-İstanbul arasının değerlendirildiğinden emin olmak zordur: Hint ve Hint Okyanusu ticaretinde "uzaklık"ın belirleyici bir rolü olduğu

ne geçmek amacıyla, daha fazla kalırsa, iş seyahatinin süresi toplam üç yıla kadar çıkabilmektedir¹³.

Hindistan ile ticaret yapan bir Osmanlı tüccarının yardımcısı ile birlikte, İstanbul'dan Basra'ya veya Cidde'ye kadar 600 guruş (piastre), Basra

kuşkusuzdur. Daha o zamanlar Batı Avrupa devletlerinin "çokuluslu" Hint kumpanyaları için, bütün güçlükler arasında, üstünden gelinmesi en güç olanı işte bu uzaklık faktörüdür. Geleneksel Levant yolu, her ne kadar mektup, ajan, önemli yönergelerin (emirlerin) ulaştırılması gibi nedenler için kullanılıyor olsa da, bilindiği, gibi kumpanyalar ticaretlerinde esas ulaşımı deniz yolu ile sağlamışlardır. Atlantik yolu 8 ay bir yönde 8 ay aksi yönde olmak üzere, her şey yolunda giderse (bir limanda kış geçirilmek zorunda kalınmaz veya Ümit Burnu'ndan gidiş ve dönüş seyahatleri için geçilirken bir pürüz çıkmaz ise) gidiş ve dönüş toplam en az 18 ay sürmektedir. 1780 yılında, bir İngiliz'in mason rüzgarlarının yardımıyla Londra'dan kalkarak, Marsilya, İskenderiye (Mısır'ın) üzerinden Kalküta'ya 72 günde ulaşarak rekor kırdığı bilinmekte ise de normalde bu yol çok uzundur ve deniz yolu ile malların ve gemilerin dolaşımı yavaş olmaktadır. Londra veya Amsterdamlı kumpanya yöneticilerini, güçlerini, herbiri kendi başına acil kararlar alabilen, kumpanyanın isteklerini yerine getirmek, kontratları işleme koymak, altı ay veya bir yıl önceden tesbit edilen siparişler için gerekli hazırlığı yapmak, malları toplamak ve ödemeleri düzenlemek gibi yükümleri olan bölgesel yöneticiler, örneğin Madras ve Surat'taki kumpanyanın bölgesel yöneticileri ile paylaşmak zorunda bırakan da işte bu yavaş dolaşım, bu uzaklık faktörüdür. (F. Braudel, *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme XV e-XVIII e s.*, Paris 1979, t. 3, s. 427).

Rapora güvenildiği durumda Osmanlı tüccarlarının Basra üzerinden İstanbul-Hindistan arası iş seyahatleri için geçirdikleri süre hemen hemen Avrupalıların Atlantik yolundan Hindistan'a ulaşırken harcadıkları süreye eşittir: birincisi en az 20 ay diğeri en az 18 ay.

¹³ Tüccarların Hindistan'da uzun zaman kalmalarının nedenleri arasında gümrük kontrolü, para değişimi veya bankerlik işlerinin çok uzun süre alıyor olmasını söyleyebiliriz. Mehmet Emin Efendi Surat'ta iken bu durumu bizzat gözlemektedir. (İsmet Miroğlu, *a.g.e.*, s. 547-548)

Mehmet Emin Efendi'nin gözlemlerine sık sık başvuracağımız için yazar hakkında burada açıklama getirmek uygun olacaktır: Hint hükümdarı Mehmed Şah'ın, 1744 yılında İstanbul'a yolladığı sefere karşılık olmak üzere, aynı yıl Salim Efendi Hindistan'a sefir olarak gönderilmiştir. Daha önce ticaret amacıyla bu ülkeye gitmiş olan ve Hindistan'ı çok iyi tanıyan Yağlıkçı Yusuf Ağa, oğlu Mehmed Emin Efendi ile birlikte Osmanlı elçisine refakat etmiştir.

Salim Efendi'nin beklenmedik ölümüyle diplomatik misyonu tamamlamak zorunda kalan Yusuf Ağa'nın, bu görevi yerine getirdikten sonra, altı yıl kadar (1744-1749) Hindistan'da kaldığı bilinmektedir. (F.R. Unat, *Osmanlı Sefirleri ve Seyahatnameleri*, Ankara 1987, s. 82-83). Fındıklılı Süleyman Efendi Yağlıkçı Yusuf Ağa'nın yurda dönüş haberini (1749) "Hind'e giden elçimiz geldi" başlığıyla vermekte ve Yusuf Ağa'yı şöyle tanıtmaktadır: "İstanbul'da yağlıkçı olup, ticaretle elçi maiyyetiyle giden El-Hac Yusuf..." (*Şem-dâni-Zâde Fındıklılı Süleyman Efendi Târîhi Mür'i Tevârih* (hz. Münir Aktepe, İstanbul 1981, c. 1. s. 153-154).

veya Cidde'den Hindistan'a, tam olarak Surat'a kadar yaklaşık yine 600 guruş olmak üzere seyahat harcamalarının toplamı 1200 guruştur¹⁴.

Yollar ve Gümrükler:

Yukarıda Hint ticaretinin son duraklarından söz ederken belirtildiği gibi, Hint malları farklı yolları izleyerek, İstanbul, Halep ve Kahire gibi üç büyük tüketim merkezine ulaşmaktadır. İncelemekte olduğumuz rapordan ancak Basra-İstanbul, Cidde-İstanbul ve Basra-Halep yolları ve gümrükleri hakkında, özellikle de ilk yol üzerinde ayrıntılı bilgi edinmek mümkün olmaktadır.

Basra-İstanbul Yolu: Hint malları İstanbul'a Diyarbakır üzerinden geliyor derken İstanbul için çalışan tüccarların, Hint seyahatlerinden dönüşte, Basra-İstanbul yolunu izledikleri anlaşılmalıdır. Bu yol Basra'da itibaren Bağdat, Musul, Mardin, Diyarbakır, ve Tokat üzerinden başkent'e ulaşmaktadır. Bir Osmanlı tüccarının Basra'dan İstanbul'a kadar yaptığı harcamaların toplamı yük (*charge*)¹⁵ başına 500 guruş ve % 50 dir. Yükün ağırlığı 150 ile 180 okka¹⁶ arasında değişmektedir. Osmanlı tüccarlarının Hint ticaretinde, bu yol üzerinde, yaptıkları harcamaları ayrıntılı bir şekilde tabloda izlemek mümkündür (bk. tablo)¹⁷.

¹⁴ Mallar için Basra üzerinden İstanbul-Hindistan arası yol boyunca yapılan bazı harcamaların detayı için bk. Tablo; Ayrıca bk: not 11 ve 18.

¹⁵ Bir yük ağırlık için bk. not.4

¹⁶ Bir okka ağırlık için bk. not.4

¹⁷ Tabloda adı geçen harcamaların Osmanlı dahili gümrük rejiminde ismi geçen vergilerin hangilerinin karşılığı olacağı ve gümrüklerin değerlendirilmesi hakkında bk. *M. Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri*, c. 1 (1580-1838), Ankara 1974, s. 62-63.; Tabloda ancak raporda belirtilmiş olan harcamaların yer aldığı unutulmamalıdır. Anlaşılan kervan ile yapılan taşımacılıkta koruma masrafları bir hayli kabanktır. Dahili gümrüklerin de aynı şekilde yüksek olduğu dikkati çekmektedir; bu yol üzerinde Basra'da satın alınan malların Helle'den Fırat'ın sağ kıyılarına çıkarılıp, buradan itibaren doğru uğranılan Bağdat'ta satın alınan mallarla birlikte Halep'e indirildiği, bu şehirde satışı yapıldığı bilinmektedir. Bazen Halep'ten, bu şehirden alınan bazı malları taşımak üzere küçük kervanlar oluşturularak Basra veya Bağdat'a dönüldüğü de olmaktadır. Halep'ten Musul'a ayda 2-3 kez giden ve eşeklerden oluşan kervanların varlığı da bilinmektedir. Diğer taraftan kervan ticaretinde maliyeti artıran unsurun taşıma masrafı değil de koruma masrafları olduğunu belirten ve İzmir-İran arası kervan taşımacılığının bir hayli masraflı olduğunu düşünen *Neşe Erim'e* göre, 1700 yılında bir deve yükünün İzmir'e kadar olan yol boyunca 40 guruş nakliye 122 guruş yol boyunca ödenen gümrükler ve 46 guruş da İzmir'e giriş gümrük vergisi olmak üzere toplam 168 guruş harcamayı gerektirdiğini belirtmektedir. Taşıma masrafları içinde bizzat hayvanlar için yapılan masrafa da dikkati çeken yazara göre 17. yüzyılda bir

Cidde-İstanbul Yolu: Cidde'den kervanlarla İstanbul'a gelen Hint malları, her türlü vergiden muaf tutulmaktadırlar. Taşıma ücreti olarak yapılan harcamaya gelince (*fraix de voiture*) yük başına 110 guruştur. Rapordaki taşıma ücretlerine hemen burada bir açıklama getirmek gerekirse: Eğer Cidde-İstanbul arasındaki muafiyet belirtilmiş olsa idi Basra-İstanbul arasındaki taşıma ücreti ile kıyaslandığında 30 guruş Bağdat-Diyarbakır, 40 guruş Diyarbakır-İstanbul arası olmak üzere toplam 70 guruş taşıma ücreti ile Hint ticaretinde Basra-İstanbul yolunun taşıma harcamaları açısından daha avantajlı olduğu düşünülebilir¹⁸.

Basra-Halep Yolu: Yine aynı tüccarlar, Basra'dan, çölden geçerek, Halep'e ulaşmak istiyorlarsa, Basra-Halep arası taşıma ücreti olarak (*fraix de voiture*) yük başına 60 guruş ödemekte ve ayrıca 20 guruşluk bir harcama

devenin iki aylık masrafı 40 akçedir. (*a.g.e.*, s. 170-172; ayrıca bir sonraki not. 19'a bk.) Burada söz konusu edilen İstanbul-Bağdat arasındaki yolun IV. Murat'ın Bağdat seferinde, bizzat Sadrazam ve Sultan tarafından dönüştürülen yol olması muhtemeldir (*Halil Sahillioğlu*, "Dördüncü Murat'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi", *Belgeler*, c. XII, 17 (1988) s. 64-64 arasındaki harita; 17 ve 18 yüzyıl Anadolu yolları hakkında bk. *F. Teachner*, *Das Anatolische Wegenetz nach Osmanischen Quellen*, Leipzig 1926. II. band).

¹⁸ Biri Basra diğeri Cidde üzerinden sürdürülen iki ayrı güzergâhı, Hindistan'dan tam olarak Surat'dan doğrudan ithalat yapacak İstanbul tüccarı için genel olarak değerlendirmek istenirse önce bu tüccarın ister İstanbul-Basra-Surat, ister İstanbul Cidde-Surat yolunu izlesin, yardımcısı ile birlikte tüm seyahat masrafının 120 guruş olduğunu hatırlayalım (bk. "son duraklar bölümü"). Dönüşte Cidde'den İstanbul'a kervanlarla getirilen Hint malları her türlü gümrükten muaf tutulduğundan bu tüccar yalnız kervanlarla taşınan mallar için, yük başına 110 guruş masraf yapmaktadır. Aynı tüccarın Basra-İstanbul arası kervanlarla gerçekleştirdiği yolculuğunda taşıma ücretleri 70 guruştur ama gümrük vergileri eklendiğinde bu yol daha masraflı olacaktır. Ayrıca Arap, Bedevî saldırıları nedeniyle bu ikinci yol güvenlik açısından da sakıncalıdır. Nitekim bizzat İstanbul-Cidde yolunu izleyerek tüccar babası ve Osmanlı sefiri ile birlikte Surat'a giden Mehmed Emin Efendi, 1749 yılında yazdığı gezi notlarında Hindistan'a gitmek isteyenler için en emin ve kısa yolun deniz yolu olduğunu belirtmekte, Hindistan'a giden gemiler Cidde'den kalktığı için önce bu şehre ulaşması gerektiğini hatırlatmaktadır (İ. Miroğlu, *a.g.e.*, s. 542-544). Cidde-Hindistan arasında ulaşımı sağlayan gemiler büyük bir olasılıkla 1760'lı yıllara kadar Surat, bu tarihten sonra Bengal'de, Kalküta tersanelerinde yapılmış olabilecek Hint yapımı gemilerdir. Hint meşesinden (tek ağacı) yapılan ve ömrü normal bir gemiden yaklaşık üç kat daha uzun olan (40 yıl garantili) bu gemiler, ticârî veya askeri amaçlar için Avrupalıların büyük ilgisini çekmiş olup, örneğin İngilizler, buharlı gemilerin zaferine, XIX. yüzyıl ortalarına kadar, Asya denizlerinde yalnız Hint yapımı gemiler kullanmışlardır (F. Braudel, *a.g.e.*, 111, s. 422-436). Hatta, gezi notlarında koz ağacına benzeyen çok dayanıklı ağaçlardan (*zac*) yapılan gemilerden, 100-110 senelik olanlarından; bu gemilerde otuz yıllık olunca geminin altına bir çizgi konuluyor olması gibi uygulamadan bahseden Mehmed Emin Efendi'nin, bu Hint yapımı gemilerin biriyle, 1744 yılında, Cidde'den Surat'a yolculuk yapmış olduğu düşünülebilir (İ. Miroğlu, *a.g.e.*, s. 545).

(fraix) yapmak durumundadırlar. Ancak Arap tehlikesi göze alınamadığından, saldırılardan çekinildiğinden, her zaman bu yolun izlenmediği anlaşılmaktadır. Yazarın ifadesine göre gümrük ödemek pahasına da olsa kervanların Bağdat yolunu izlemeleri daha doğru olmalıdır¹⁹.

İthal Mallar:

Türklerin Hindistan'a genel olarak Bengal, Surat, Madras ve Keşmir'e ticaret yapmak üzere gittikleri ve ithalatlarının tekstil ağırlıklı olduğu söylenebilir. Bengal'den pamuklu bez (toiles de coton), Surat'dan ipekli

¹⁹ Halep-Basra yoluna birçok yazarın çalışmasında değinildiğini görüyoruz: XVIII. yüzyılda Basra-Halep kervanı 6000 develik bir konvoy oluşturmakta olup yılda bir kere kalkmaktadır. Ters yönde Halep'ten Basra'ya yılda iki kez de gittiği görülen kervan ise 2000 develiktir (N. Erım, *a.g.e.*, s. 171); Sestini'ye göre Halep'ten Basra'ya dört farklı yol izleyerek ulaşmak mümkündür: 1) Büyük çöl üzerinden 2) Urfa, Diyarbakır, Musul ve Bağdat üzerinden 3) Urfa, Mardin ve Büyük çöl üzerinden 4) Küçük çöl üzerinden. Bunların içinden en fazla kullanılanı iki numaralı olanıdır (nakleden P. Masson, *a.g.e.*, s. 551); *Abdel-Nour* ise Halep'den Irak'a geçmek için biri Birecik (*Bir*den geçen kuzey yolu, diğeri çölün ortasından geçerek direkt Bağdat'a ulaşan olmak üzere, başlıca iki güzergâh bulunduğunu, ilkinin XVI. yüzyılda daha çok kullanılmış olmasına karşın, ikincisinin Osmanlı-İran savaşı ve bölgedeki karışıklıklar nedeniyle ancak XVII. yüzyılda tercih edildiğini yazarak, geçmiş dönemlerdeki durumu hakkında bilgi verdikten sonra, XVIII. yüzyıla gelindiğinde, Uzak-Doğu kara yolu Avrupalılar tarafından tekrar kullanılmaya başlandığından, Halep-Basra yolunun, gerçekleştirilen seyahatler içinde en fazla kullanılanı olduğunu belirtmektedir. ("Le réseau routier de la Syrie ottomane (XVI e-XVIII e siècles), *Arabica*, t. 3 (juin 1983) Leiden 1983, s. 188); İnalçık; Basra-Halep yolunun her dönemde koşullara göre ayrı ayrı güzergâhlar izliyerek katedildiğini belirterek Abdel-Nour'u desteklemekte ve şöyle açıklık getirmektedir: Kervanların izlediği bir yol, Basra'dan Fırat'ın batı yönünü alarak, El-Kuseyr-Kerbelâ-Kubaysa (Hit yakınında)-Kusûr-al İhvân üzerinden Halep'e varırdı. Bağdat'dan kalkan kervanlar ise Hit-Âna üzerinden giderdi. Çölde Arap Bedevî saldırılarının azdığı dönemlerde, en emin ve çabuk yol nehir yolu ile kelebekler üzerinde, Birecik veya Musul'a çıkıp oradan Halep'e inmekti" ("Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", Orta Doğu Teknik Üniversitesi *Gelişme Dergisi*, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar: 11, 1979-1980 özel sayı, s.9-10; Kervanlar ve izledikleri yollar için ayrıca bk: P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII siècle*, New-York 1967,, s. 375-378; İd. *a.g.e.*, (XVIIIe siècle) s. 536, 538, 551; N. Steensgaard, *Caravans and companies scandinavian institute of Asian Trade in the early 17 th century*, Copenhague 1972.; K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985, s. 167-169.; Kütükoğlu'na göre, XIX. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'den geçen Fırat vadisini takip eden Hint ticaret yolu önem kazanacaktır (*a.g.e.*, I, s. 75-77); Metin içinde ilk sayfalarda geçen ve not 17" de kısmen değinilen Dicle ve Fırat nehirlerindeki taşımacılık için ayrıca bk: C. Orhonlu, *Osmanlı, İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar* (Der. Salih Özbaran), İzmir, 1984, s. 6-13.

kumaşlar, Madras'tan türlü kumaşlar, tam olarak açıklamak gerekirse, les *kalenkiars*, *toileries peintes* veya *indiennes*'ler ve nihayet Keşmir'den şal ve ince yünlü kumaşlar satın almaktadırlar²⁰.

TABLO

Bir osmanlı tüccarının İstanbul-Hindistan (Basra üzerinden) arasında ithalat ve ihracat için yapmış olduğu bazı harcamalara ilişkin veriler (*Archives des Bouches-du-Rhône, Intendant de Provence, Série C I, no. 345*)-1760'lı yıllarda-

I T H A L A T	HARCAMANIN hangi şehirde veya mesafe için	ne miktarda		ne olarak	ne üzerinden YAPILDIĞI	
		%	guruş		kıymet (guruş)	ağırlık (okka)
	Basra	7		gümrük (giriş) (<i>droit d'entrée</i>)	200	150-180 ²¹ - yük
	Bağdat	5		"	"	"
	Bağdad-Diyarbakır (Musul üzerinden)		30	taşıma (<i>voitures</i>)		"
	Bağdad-Musul arası		26	"		"
	Musul		11	gümrük (<i>douane</i>)		"
	Mardin		10,5	gümrük (<i>douane</i>)		"
	Basra-Diyarbakır arası		4-5	gümrük (çıkış) (<i>Frais de sortie</i>)		"
	Tokat		10	gümrük (<i>duane</i>)		"
	Diyarbakır-İst. arası		40	taşıma (<i>voitures</i>)		"
	İstanbul	4 (Türkler) 5 (diğer)		gümrük (<i>douane</i>)	2500	

²⁰ Hindistan'ın ticari potansiyeli söz konusu olduğunda, bu ülkede iç tüketimden arda kalan ihracata dayalı tanımlanmış ürünlerinden, ham madde ve mamül mallara kadar herşeyin ti-

I H R A C A T	Bağdat	5		gümrük (<i>douane</i>)	sırma (<i>fil d'or</i>)	
	Basra	5		"	"	
	Basra (Hindistan için gemi ile yola çıkışta)	3		taşıma (<i>frêt</i>)	para (<i>especies</i>)	
			12	"	mal	90
	Hindistan	2.5		gümrük (<i>douane</i>)	sırma (<i>fil d'or</i>)	

icaretinin yapıldığı hatırlanmalıdır. Ticaret, endüstri ve ihracatlar gibi maddi yaşamın her alanında, Hindistan'ın bir şehri, Surat, bölgesiyle birlikte ilk planda dikkati çekmektedir. Ticaretin, hem madeni paraların akıp geldiği Kızıldeniz, hem de Avrupa'nın uzak limanları ve Hint Takımadaları (Malezya) ile iletişim kurmasını sağladığı Surat limanı giriş ve çıkışlar için büyük bir limandır. Hindistan'ın yüzyıl boyunca gelişip parlayacak, diğer önemli bölgesi, "Dev Mısır" Bengal'dir. XVIII. yüzyılın birinci yarısında (1739) çok miktarda mamul malların yanında pirinç gibi yaşam için elzem olan şeylerin bolluğu, Kızıldeniz'den Çin'e kadar, olan alanda, Hindistan'ın her köşesine gemiler gönderen, çok sayıda tüccarı kendisine çekmesinin başlıca nedenidir. Bunlara tüm Uzak-Doğu'nun en güçlü endüstriyel bloku olan Gücerat ile Kaliküt, Seylan ve Madras ta ilave edilmelidir. XVIII. yüzyılın ortalarında tekstil endüstrisinin Malabar kıyıları hariç, Hindistan'daki tüm büyük bölgelere yayılmış bir endüstri dalı olduğu bilinmekte ve bu bölgelerdeki tekstil ürünlerinin çeşitleri ve hacimleri, yaklaşık da olsa saptanabilmektedir (F. Braudel, *a.g.e.*, s. 437-439); Mehmed Emin Efendi'nin 1749 yılına ait gezi notlarına dayanarak Hint tekstil ürünlerinden şalların Keşmir'den Surat'a getirilerek burada da pazarlanabildiğini, Surat'ta *kutna*, *alaca* ve *kermesut* gibi kumaşların satılmakta olduğunu ilave edebiliriz. Yine aynı yazara göre para değiştirme işlemlerini tamamlayan ithalatçı tüccarlar, Surat'ta ellerindeki rubilerle" dellâl (bunların banyan olduğunu söylemişti) yediyle Şâkire Sânk(?) ve Ahmedâbâd'a tefârik kumaş ve bir vech dahi kezâlik şeyler (?) "ısmarlamaktadırlar (İ. Miroğlu, *a.g.e.*, s. 547). Cidde valisi Raif Paşa'ya 1778 yılında gönderilen taktirîden yararlanarak Hindistan istikâmetinden Cidde limanına gelen gemilerin getirdikleri yükün tekstil ağırlıklı olduğunu, gemilerin kalkış limanına göre de, bu ürünlerin türlerinin değiştiğini söyleyebiliriz: Surat limanından kalkan gemiler büyük bir olasılıkla Ahmedabâd'ın ürünlerini, yani *beldar*, *kutni*, *desdar*, *bruc* (*mal-i şakir-i Ahmedabâd, imâl-i tefârik*), Bengalden gelen "frenk" gemileri ise (İngiliz, Fransız ve Hollandalı) bez, tülbent türünden şeyler, *Evrênkşâhî* ve buna benzeyen ürünler getirmektedirler (Bu taktir'in orijinali Topkapı Sarayı Arşivi'nde bulunmaktadır (No.37) nakleden İ.H. Uzunçarşılı (yay) "Elfevaid'ülmuadde li nizâm-ı hükümeti Bender-i Cidde," *Bellelen*, 101 (ocak 1962) s. 154. Oldukça önemli gördüğümüz bu taktir hakkında birkaç noktaya değinmeliyiz: Bu belge Mısır ve Cidde valiliğine tayin edilen Raif Paşa'nın isteği üzerine (Mısırda oturacağı için Cidde'ye kendi adına iş yapacak bir müsellim göndermeği düşünmektedir) ismi bilinmeyen, ancak valiler maiyyetinde daha önce Cidde'de bulunmuş olduğu kesin, bir rical tarafından hazırlanmıştır. Bahsedilen H. 1192/M. 1778 tarihli bu taktir'in, metin içinde incelenmekte olan ve 1760'lı yıllarda Petro de Perdiau'ya ait olabileceğini

Hint tekstil ithalatları olmakla birlikte Türkiye’de Hint ve İran kumaşlarının tam olarak benzerleri de yapılmaktadır. Ateş mengenesinin (*calandre au feu*) kullanılması bilinmektedir ve bu sırrı İranlılardan öğrenmişlerdir. Bu sırrı Türklerden aşırımı beceren yegane Avrupalılar Venediklilerdir. İranlılar Türkler ve Venedikliler bu sırrı devlet sırrı gibi saklamaktadırlar. Kumaştaki altın teli ezerek, bu telin (sırmanın) kumaş üzerinde yayılmasını sağlayan, böylece kumaşta daha parlak bir görünüm elde edilmesini ve daha az altın tel kullanılmasını mümkün kılan bu ateş mengenesinin bir benzeri Marsilya’daki fabrikalarda da kullanılmaktadır²².

İmparatorluğun Hindistan’dan, ne değerinde (kaç guruşluk) ithalat yaptığını tahmin etmek güçtür, çünkü bunun için ithalatın hacminin ne olduğunun, Mısır, Suriye ve Anadolu’da (İstanbul ve İzmir) Hint malı tüketiminin bilinmesi gerekmektedir. İstanbul’un yılda ortalama 1.000.000 gu-

düşündüğümüz rapor gibi soru ve cevap şeklinde düzenlenmiş olması ilginçtir. Bu takdirde on adet soru ve cevap buluyoruz. Başlığı “Cidde Valiliği ve Cidde Limanı İdaresi Hakkında Hazırlanmış Faydalı Bilgiler” olan belgede, Cidde gümrüğü, Cidde valileri ile Mekke emirleri, teşrifât vb. gibi konular ele alınmaktadır.

Takrir’in yazarı Cidde valisine önerilerini sunarken “Tüccar muhafaza oldukça elbette emtea çok gelir,... ve sort-ı Şâkir ve Ahmed Abad’, emteası beldar, çitari sarık getirülse Cidde valisi ticarete maildir, tüccarı himayet eder deyi memulden ziyade mal getirürler; gümrük üçyüz, beşyüz kise ziyade hasıl olmasına bir letaif ü hiyeldir.” diyerek Hindistan ile ticari ilişkilerde yalnız Cidde’nin veya valilerinin önemini vurgulamakla kalmayıp bu ilişkilerde tekstil ürünlerinin önemini altını çizmektedir. Belgede baştan sona kadar Surat “Sort”, Bengal ise “Benkâlê” olarak geçmekte olup, bu ikinci şehirden Cidde’ye pirinç ve şeker de ithal edildiği, fiyatlarının ucuz olduğu gibi ipuçları da çıkarmak mümkün olmaktadır(s. 160).

²¹ Yük’ün değeri için bk. not. 4: Tablo ile ilgili olarak birkaç noktanın açıklanması gerekmektedir: Tabloda Basra’da giriş vergisinin % 7 ve 150-180 okkalık 2000 guruş değerindeki mal üzerinden alındığı gösterilmek istenmiş ise de raporda 2000 guruş değerindeki mal üzerinden alındığı kesin olan bu gümrük vergisinin malın ağırlığını da ilgilendirdiği çok açık şekilde belirtilmemiştir (bk. Ek. I “quatrième question”). Farkedildiği gibi İstanbul’da alınan gümrükte, malın sadece değeri sözkonusu olup, ağırlığından bahsedilmemektedir. Son olarak Musul’da yapılan harcamanın gümrük (douane) olduğunun raporda açık olarak yazılmadığının bilinmesi yerindedir(bk. Ek I “quatrième question”).

²² Belgedeki türk dokumacılığı hakkında verilmiş olan bilgiler orijinal olmayıp, raporu hazırlayan, 1750 li yıllardaki başka raporlardan, belki de Flachat’dan alıntı yapmıştır (H. Sahillioğlu,... *altın gümüş işli kumaşlarımız*, s. 53); Marsilya’da kullanılan ateş mengenesine gelince kullanımının pek başarılı olmadığı, Fransızların bu sanatu pek beceremedikleri bilinmektedir (S. Yılmaz, XVIII. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda ipekli dokuma endüstrisine genel bir bakış ve Fransa ile ipekli kumaş ticareti, 22-26 Eylül 1986, Ankara, X. *Türk Tarih Kongresi Bildirileri* (baskıda) s. 15).

ruşluk Hint malı tükettiği sanılmaktadır. Buna göre toplam tüketimin yaklaşık ne kadar olabileceği düşünülebilecektir²³.

II. İHRACAT

Hindistan'a kervanlarla az mal götürülmesine karşılık, tüccarların çok miktarda para (*des especes*) götürdükleri anlaşılmaktadır²⁴.

Osmanlı Hint tüccarlarının, Hindistan'da % 100 kazanç ile sattıkları²⁵, bu ülkede çok beğenilen İstanbul'un altın telidir (*fil d'or*)²⁶. Bu önemli ihracat malı için Bağdat ve Basra gümrüklerinde % 5'şer, Hindistan'da % 2.5 olmak üzere toplam % 12.5 gümrük ödenmektedir²⁷.

III. TİCARİ İŞLEMLER

Ödeme: Osmanlı tüccarları Hindistan'dan ithalatlarında ödemeleri peşin olarak (*au comptant*) yapmaktadır²⁸. Nitekim, İstanbul'dan (Basra yolu ile) Hindistan'a giden bir tüccar altın tel dışında, yanında yalnız nakit

²³ Metin içinde ilk sayfalarda belirtildiği gibi rapora ilişik bir ekte İstanbul'da tüketilen Hint mallarının ve bunların başkentteki fiyatlarının listesi bulunmakta idi. Bu ekin arşivde bulunmayışı nedeniyle tüketimin tam olarak ne gibi malları içerdiği ve hacmi hakkında fazla bir yorum yapamıyoruz.

²⁴ Bk. "ödeme bölümü".

²⁵ Bk. "kazanç bölümü".

²⁶ İstanbul'un meşhur simkeşhânesi, sırma ve simi hakkında ayrıca bk. N. Sahillioğlu, ... *altın gümüş işlemeli*, s. 48-53.

²⁷ Bu veriler tabloya yerleştirilmemiş olsalar dahi, tabloda yer alan ihracatla ilgili kısım değerlendirilmelidir; Mehmed Emin Efendi'nin gezi notlarında (1749) Hindistan'da tam olarak Surat limanında uygulanan gümrük rejimi ve işlemlerini ayrıntılı bir şekilde izlemek mümkün olmaktadır. Dikkati çeken daha önce de değinildiği gibi gümrük işlemlerinin uzunluğu-bazen iki ay kadar uzamaktadır-ve gümrük kontrolünde, Hintlilerin, vergisi ödenmeden ülkeye altın sokulmasını önlemek yolundaki çabalarıdır: "Gümrük emîni olan âdem bir yüksek yerde kapu dibinde oturur; arayıcılar aşağıda oturur. Esvâb çıkarmağa gelen âdem içerüden bir parça şeyi arayıcının önüne götürüp bakdurup taşra çıkına yüz elli kerre döğüş ve bin kerre gavga ana at a söğüşme ve değnek yeme bî-hadd bî-hesabdır. Arayıcının önüne götürür açar esvâbın; bütün bir bir açup bakarlar; 10 dirhem biber dahi bir yerde bağlu olsa anı dahi açup içine bakar ve giyecek esvâbı bir yer açup bakarlar ve yasdık ve yorgan ve döşek cümlesini hamir yoğurur gibi ellerinde ovalayup içinde altın saklı olmasun deyu ve sandık ve sehmare(?) boşaldıkda çeküş ile urup yoklarlar ki arasında tahtanın altın saklanmış olmasun deyu depelerde olan yağ bal her ne var ise şiş sokup karuşdururlar "(İ. Miroğlu, *a.g.e. s. 547-548*); ayrıca bk. aşağıdaki not 29).

²⁸ Türklerin alışverişlerinde ilerde ödemek üzere mi (*pour le terme*) yoksa peşin olarak (*au comptant*) mı yaptıkları sorusuna cevap olarak peşin ödeme yaptıkları bildirilmektedir(bk. Ek I" troisième question").

para götürmektedir. İstanbul piyasasında kullanılan guruş veya İstanbul guruşu (*piastre*), üç Fransız lirası (*livres*) değerindedir. Bu guruşun Hindistan'daki karşılığı, değeri, bir rubi (veya rupi) dir²⁹. Başra guruşu İstanbul'unkinden bir çeyrek daha düşük değerdedir. Bir başka deyişle Basra'da bir İstanbul guruşu üzerinden % 30 kazanılmaktadır.

Ancak Hindistan'a gelen İstanbullu tüccarlar alışverişlerinde başkent İstanbul'da değeri 2.5 guruş olan İspanyol guruşu (*Sevillanes*) ve Macar eküsü veya Kara guruş (*carragrous*)³⁰ kullanmakta, Hintlilere bunları vermektedirler. 7 livres 10 sols³¹ karşılığında bir *Sevillane* guruşunu 2.5 rubi yerine ödemektedirler. Macar eküsü de Hindistan'da yarı değer üzerinden işlem görmektedir.

Gümüş külçenin (saf) değeri ve ağırlığına gelince: 100 dirhemlik³² saf gümüş külçe, İstanbul'da 22 guruştur. Bunun Fransız lirası olarak karşılığı

Hint okyanusu'nda yapılacak alışverişlerde gerektiği için kervanların külçe halinde altın ve gümüşü İran ve Hindistan üzerine taşıdıkları, değerli madenlerin Osmanlı İmparatorluğu üzerinden Doğuya aktığı bilinmektedir (R. Mantran, *L'Empire ottoman et le commerce asiatique 16 e et 17 e siècles*, *L'Empire ottoman du XVI e au XVIII e siècles*, London 1984, s. 176) Habeşistan ve Sudan'ın ihraç edilen altın ve diğer değerli madenlerinin büyük bir kısmı Mısır'a geçmekte diğer bir kısmı da, Osmanlı ülkeleri, Mısır, Arabistan ve Suriye'de tüketilmek üzere pamuklu ve ipekli dokumalar satın almak üzere, bez ve kumaş imalinde kullanılan boyalarla birlikte İran ve Hindistan'a götürülmekte idi. Hindistan'da Gücerat (Cambay) gibi küçük devletçikler, Kızıldeniz'in sığ sularında hareket edebilecek şekilde inşa edilmiş olan özel gemilerle, direkt olarak Moha, Cidde ve Kuseyr gibi önemli limanlara ihraç ürünlerini taşımaktaydılar (C. Orhonlu, ... *Habeş Eyaleti*, s. 3-5).

²⁹ Rupî veya rubî Gürkanlı devletinin genel alışveriş birimi olup 11.2 gram ağırlığında bir gümüş paradır (*Hikmet Bayur*, *Hindistan Tarihi*, II, Ankara 1987, s. 549. Mehmed Emin Efendi, gezi notlarında (1749) rubiyi şöyle tanımlamaktadır: "Hindistanda para yerine kızıl mankır geçer; kalın sikkeli dörder beşer dirhem dörder beşer köşeli" (İsmet Miroğlu, *a.g.e.*, s. 548); Yine Mehmed Emin Efendi'nin gezi notlarına göre, Surat limanda para ve para işlemleriyle ilgili olarak bir başka ayrıntı: "... zikr olunan minvâl üzere bir şey kaçırmasın deyu her birin ararlar. Eğer üzerinde akça bulundu ise anın dahi öşrün alırlar; akçayı aldığı mahalle götürdükte dellâller gelüp akçayı sarraf yediyle darbhane'ye verirler; ve riyali dokuz dirhem üzere alurlar ve akçanın üzerine dokuz ay va'det kat'edüp andan rubiyye (?) sikke ederler. Eger mal sâhibi akça isterse yüzde üç aşağı varup andan akça verirler; ve eger sabr eder ise dokuz ay tamamında akçasın alır ve 100 riyale rubiyye ya'ni bir riyale iki rubiyye verirler. Her bir rubiyye 3.5 dirhem, 1.5 çekirdektir. Andan dellâl yediyle Şakire Sânk (?) ve Ahmedâbâd'a tefârik kumaş ve bir vech dahi kezâlik şeyler(?) ismarlarlar". (İd. *a.g.e.*, s. 547). Tüm bu uzun para işlemlerinin sonuçta tekstil ürünleri alışları için gerçekleştirildiği, görüldüğü gibi, açıkça belirtilmektedir.

³⁰ Bk. not 10.

³¹ Bk. not. 35.

³² Dirhem'in ağırlığı için bk. not 4.; ayrıca bk. H. Sahillioğlu, ... altın gümüş işlemeli s.

66 livres'dir. 77 dirhem bir *marc* ağırlığında³³ gümüş karşılığı olup bu miktardaki gümüşün yine Fransız lirası olarak karşılığı ise, dirhemi 13 *sols* 3 *deniers*'den³⁴ olmak üzere 51 *livres tournois*'dir.

Kazanç: Bir tüccar Hint malları ithal etmek için Basra'ya gitmekle yetinirse malları Basra'ya kadar getiren tüccara% 30 verdikten sonra bu ticaretten % 50 kâr etmektedir. Aynı tüccarın bizzat Hindistan'a kadar gittiğinde, ithalattan kazancı % 100'e çıkmaktadır.

Tüccarlar Hindistan dönüşü, Basra'ya boş keselerle geldiklerinden, bir başka ifadeyle, tüm paralarını Hindistan'da harcadıklarından, yolculuklarının kalan kısmı süresinde yapacakları harcamalar için bu şehirde (Basra'da) % 30 faizle ödünç para bulmak zorunda kaldıkları anlaşılmaktadır. Bu tüccarlar İstanbul'a ulaştıklarında, 45 *sols* için 3 *livres* ödeyerek, Basra'daki borçlarını kapatmaktadırlar³⁵.

1. Kızıldeniz: Hindistan-Cidde; Cidde-Mısır

XVII. yüzyılda Hint ticareti nedeniyle, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Hindistan'a doğru fazla miktarda altın ve gümüş akımı olduğunu, bu durumun zamanın Osmanlı tarih yazarlarının (Naima) dahi gözünden kaçmadığını belirten İnalçık, 1690 yıllarına doğru, İngiliz Doğu Hint Kum-

³³ *Marc* için bk. not. 4.

³⁴ Fransız ağırlık birimi *livres* için bk. not 10.

³⁵ *Sol de sou* gibi Fransız lirası *livre*'in 1/20'i yaptığından İstanbullu tüccarların 2 1/4 *livres*'e karşılık 3 *livres* (yani bir gürüş ödemek üzere Basra'daki borçlarını kapatıklarını söyleyebiliriz.: Metin içinde daha önceden değinildiği gibi Fransız Hint Kumpanyası 1760 yıllarına kadar ihracatta % 50, ithalatta % 200 kazanç sağlıyordu (s. 2). Kızıldeniz'i tam olarak uluslararası ticarete açamadıklarından, yüzyılın sonlarında (1780 sonrası) hacminin çok olmadığını bildiğimiz, İngiliz tüccarlarının Basra yolu ile gerçekleştirdikleri Hint ticaretinden, kazançlarının taşıma masrafı, vergi, koruma tüm masraflar için harcanan % 20'lik kısım çıktıktan sonra kârlarının ancak % 25 olduğu hatırlandığında (bk. s. 29) İstanbul-Cidde yolu ile gerçekleştirilen ticarete kâr payının ne denli yüksek olduğu anlaşılacaktır. Levant ticaretinde Avrupalıların kazançları ile kıyaslamak gerekirse, 1726 yılında spekülasyon yaratarak Osmanlı pazarlarında Fransız çuha satan tüccarların % 50-60 lık kârı, Marsilya Ticaret Odasına göre çok önemli bir miktar ifade ediyordu. (Archives Nationale, Affaires Etrangères, B III 8 mayıs 1726 tarihli belge); Hint ticaretinin bizzat Hintliler için de cazip olduğu kuşkusuz doğrudur. XVIII. yüzyıl başında, Hindistan 'ın Batı kıyılarındaki limanlar ile Basra Körfezi; Kızıldeniz'deki limanlar ile Afrika kıyıları arasındaki "Commerce d'Inde en Inde"'in en önemli ticaret dalı olduğunu belirtmiştik (bk. not.2). Hindistan'ın Batı kıyılarındaki dönemin en önemli limanları Surat ve Bombay'dir. Ticari ilişkiler genellikle bu iki liman ile İran ve Arabistan arasında gerçekleştiriliyordu. Surat'ta bir "Prince"nin -tüccar loncaları başkanının öldüğünde arkasında bıraktığı servet 22 milyon altın (franc-or) değerinde idi (A. Toussaint, a.g.e, s. 170). Hintli tüccarlar için ayrıca bk. not 7.

panyası (English East India Company) ajanlarının, Ortadoğuya gönderilen Hint pamuklularının Avrupa'ya giden miktarın dört katı olduğunu dair gözlemlerine dayanarak, Hint pamuklu kumaş ihracatının Avrupa'dan önce Osmanlı pazarlarını fethetmiş olabileceğini düşünmektedir³⁶. XVIII. yüzyılın başına ait iki belge Osmanlı İmparatorluğu'nun Hindistan'dan ithalatları ve bu ithalatın nasıl ve kimler tarafından gerçekleştirilmekte olduğuna ışık tutabilecektir. Osmanlı Başbakanlık Devlet Arşivi'nde bulunan, XVIII. yüzyıl başı olarak değerlendirilebilecek, ama tam olarak söylemek gerekirse 22 şubat 1699 tarihli, Mısır Valisi'ne yazılmış bir hükümden³⁷ Kızıldeniz yolu ile Süveyş Limanı'na, o zamana kadar görülmemiş derecede Hint malı ile yüklü bir geminin geldiğini ve gümrük gelirinin yaklaşık 200 Mısır kesesi olacağını düşünülüğünü öğreniyoruz. (Bk. Ek. 11) Adı geçen gümrük geliri, bir Mısır kesesi 75.000 akçe (1734 yılında) ve 120 akçe bir gurusş üzerinden yaklaşık 125.000 gurusş gibi hiç de küçümsenemeyecek bir rakam yapmaktadır³⁸. 1702 tarihli diğer belgeye göre³⁹ Kızıldeniz'de "frenk" ticaret gemileri serbestçe dolaşabilmekte, Habeş limanları ile Cidde ve diğer iskeleler arasında her türlü taşımacılığı gerçekleştirebilmekte; bu nedenle Osmanlı tüccarları ile diğer Müslüman tüccarların tekelinde olan Kızıldeniz ticareti gerilemekte; Kızıldeniz liman ve iskelelerine her yıl daha az gemi gelmesi sonucu liman gelirleri azalmakta; ve nihayet, bu limanların yöneticileri gümrük gelirlerini arttırabilmek için çareyi yabancı gemilere göz yummakta bulmaktadır.

Orhonlu, Kızıldeniz'in yavaş yavaş kapalı bir deniz olmaktan çıkıp, değişik ülkelere ait bandıralar taşıyan gemilerin uğrak yeri olmağa başlaması, Yemen ve limanı Moha'nın milletlerarası ticaretin odak noktalarını oluşturması, bu alana önce İngilizler ve Hollandalılar, XVIII. yüzyıl başında da Fransızların ilgi duymuş olmasının nedenleri konusunda, bölgesel yöneticileri cephe alan resmi Osmanlı görüşünün ötesinde, dikkati diğer bir noktaya çekmektedir: emniyet noksanlığı. Deniz ticaretinin gelirlerinin azalmasında Güney sularında kontrolün gevşemiş olduğu; görevli askerlerin limanlarda esasen sayısı gittikçe azalan gemilerin tüccar mallarına el koymaları unutulmamalıdır⁴⁰.

³⁶ H. İncalcık, *a.g.e.*, s. 11-12.

³⁷ *Cevdet Maliye* 4517, H. 21 şaban 1110.

³⁸ A. *Tabakoğlu*, Gerileme dönemine girerken Osmanlı maliyesi, İstanbul 1985, s. 61; Z. Pakalın, *a.g.e.*, bk. "kese".

³⁹ *Maliyeden Müdever*, 112 s. 384, Evâil-i Receb 1114, C. *Orhonlu*'dan naklen, Osmanlı İmparatorluğunda Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti, İstanbul 1974, s. 128-129.

⁴⁰ C. *Orhonlu*,... Habeş Eyaleti, s.129-130.

XVIII. yüzyılın ortalarına doğru Yemen'in iskelesi Moha'da yalnız Avrupalılar değil banyanların da önemli ticari etkinlikleri olduğunu belirten Mehmed Emin Efendi, 1749 yılında yazmış olduğu gezi notlarında bunu şöyle ifade etmektedir: "...anda (Moha) üç balyoz oturur: Bir Fransa, bir İngiltere biri Felemenk gemileri gelüp gider. Çok alışveriş olur ve Hindistan'dan dahi 3-4 gemi yılda(?) esbâb getirür ve Milbar (Malabar) tarafından gemiler gelür ve kefereleri banyan kâfiridir. Çarşuda bazarda beyu şira eden ekseri banyandır"⁴¹.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Hint ithal mallarının Osmanlı İmparatorluğu'nda tüketiminin önemli miktarda olduğunu düşünmek mümkündür⁴². Osmanlı Hükümeti yabancı gemilerin Cidde'den yukarıya çıkmasına izin vermemiş, Kızıldeniz'i resmen uluslararası ticarete açmamış olmasına karşın, Avrupalılar özellikle İngilizler 1768-1780 yılları arasında bu ithalatın bir kısmını, Kızıldeniz yolunu kullanarak yapmış olabilir.

Orhonlu'ya göre, Mısır'da Bulutkapan Ali Bey olayı sırasında, bir İngiliz gemisinin Habeş sahillerinden Süveyş İskelesi'ne kadar gelebilmesinin, etrafa hediyeler dağıtarak, Süveyş'e demir atabilmesinin nedenleri arasında, Ali Bey'in davranışı dışında, 1768 Osmanlı-Rus Savaşı'nın rolü hatırlanmalıdır. Bilindiği gibi Ali Bey bu savaştan yararlanarak Mısır'da iktidarı ele geçirmiş ve Osmanlı Hükümeti'ne karşı bağımsızlığını elde etmeğe çalışmıştır.⁴³

İngilizler 1768 savaşından yararlanarak Kızıldeniz yolunu ticarete açma gayretlerini sürdürürler: 1768 yılında James Bruce, Kızıldeniz yolu üzerinden Hindistan'a veya Asya'ya geçerken Mısır ve daha sonra da Kızıldeniz limanlarına uğramıştır. Bruce'un önerisi üzerine, İngiliz Doğu Hint Kumpanyası'nın Bengal Bölgesi Genel Valisi Warren Harsting, Mısır'da Bulutkapan Ali Bey'e hediyeler göndererek, kendisini ticari ilişkiler kurmağa davet etmiştir. Ertesi yıl Mısır'a bir gemi göndermek vaadinde bulunmayı da unutmamıştır. Bu sıralarda Cidde ile Moha arasında ticaret yapan Bengal'deki bazı tüccarların Süveyş'e seyahat planı hazırladıkları bilinmektedir. 1771 yılında Avrupalılar Kızıldeniz'i ticaret açısından iyice araştırıp değerlendirmeye başlarlar.

⁴¹ İ. Miroğlu, *a.g.e.* s. 544.

⁴² İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi* IV/2 s. 570-571.

⁴³ C. Orhonlu, *a.g.e.*, s.129-130.; 1768 savaşıdan yararlanarak Mısır'da iktidarı ele alan Ali Bey, Tahir (veya Zahir) Ömer ile anlaşarak dört yıl kadar Mısır ve Suriye'nin bir kısmına hakim olmuştur (İ.H. Uzunçarşılı, *a.g.e.* IV/1 kısım, Ankara 1978, s. 430-433.

Cidde ve Mekke havalisinde Ali Bey'in hakimiyetine son verilip Mısır'da iktidar Muhammed Bey'e (Ebü-z seheb Mehmed Bey) geçtiğinde James Bruce bu defa, Mısır'ın yeni "valisini" ziyaret edecektir. Kendileriyle mahalli idareciler arasında, Mısır'a getirdikleri mallar için, Cidde'de kararlaştırılan gümrük vergisinin, % 14 değil % 8 olmasını Kahire'ye kabul ettirmiştir. İngiliz tüccar gemileri bu tarihten hemen sonra her yıl bir öncekinden daha fazla olmak üzere Hint mallarını Süveyş'e taşımağa başlarlar. Büyük bir çoğunluğu İngiliz çuhaları olmak üzere Avrupa malları ile dolu bir gemi İngiltere'den İskenderiye'ye gönderildiğinde, diğer bir gemi de Hindistan'dan, Osmanlı İmparatorluğunda tüketilen Hint malları ile yüklenmiş olarak yine Süveyş'e ulaşmak üzere Mısır istikametine yola çıkarılmaktadır. Daha önce, İngiliz Doğu Hint Kumpanyası'nın Mısır'da hiç ajanı yok iken 1775 yılında George Boldwin'e bu görev verilmiştir⁴⁴.

Bulutkapan Ali Bey zamanında İngilizlerin direkt Süveyş'e ulaşabilme yolundaki girişimlerinde, Türklerin ilk kez Cidde'de oturma ve ticaret yapma izni verdikleri Venedikli tüccar Carlo Rosetti'nin etkisine dikkati çeken Mantran, Mart 1775 yılında Warren Hasting ile Ebü-z zeheb Mehmed Bey (Muhammed Abu Dhahab) arasındaki anlaşmaya değinmekte ve bunu şöyle özetlemektedir: Mısırlıların koruması altında, Kızıldeniz'de karşılıklı ticaret özgürlüğü, Süveyş ile Kahire arasında mal taşıma özgürlüğü⁴⁵.

1778 yılında Osmanlı yetkililerine tam olarak söylemek gerekirse Reisülküttâb'a göre on üç, İngiliz elçisine göre sekiz adet olduğu iddia edilen İngiliz bandıralı gemiler Süveyş'e gelir. Bir yıl sonra iki İngiliz gemisi daha, aynı limana uğrayarak ticaret sürdürülür. 1780 yılında yine İngiliz bandıralı iki gemi daha, yalnız bu kez Kuseyr'e mal getirecektir. İngiliz yetkililer bu etkinlikleri kendi otoriteleri dışında birkaç maceraperestin davranışı olarak göstermek isterler⁴⁶.

⁴⁴ C. Orhonlu, *a.g.e.*, s. 132-135.

⁴⁵ R. Mantran, "La transformation du commerce dans l'Empire ottoman au XVIII e siècle", *L'Empire ottoman du XVI e au XVIII e siècle, Administration, économie, société*, London 1984, s. 230; Ebü-z Zeheb Mehmed Bey, Mısır'da isyan ederek valiyi uzaklaştıran Bulut Kapan Ali Bey'i öldürerek Mısır'ın idaresini eline alan ve görünüşte devlete itaat eden bir "şeyhülbeled" dir. Kendisine vezirlik verilmiş ise de fermanını alamadan ölmüştür. (*I.H. Uzunçarşılı* (yay) *Elfevaid'ül.* s. 160).

⁴⁶ C. Orhonlu, *a.g.e.*, s. 135-136.

1778 yılında Cidde Valisi Raif Paşa'ya gönderilen bir takrire göre⁴⁷ Hindistan yönünden Cidde'ye, biri Bengal diğeri Surat iskelesinden kalkmak üzere, normal olarak yılda iki gemi gelmekte olup, bunlara *tevahi* veya *hind gemisi* denilmektedir.

Geminin sayısından çok, getirilen malların ve değerinin önemli olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü *kaba mal* getiren bir gemi 100 kese⁴⁸ gümrük geliri bırakırken, değerli mallar taşıyan bir gemiden bunun üç veya beş katı kadar gümrük geliri elde etmek mümkün olmaktadır.

Surat limanından gelen gemiler, anlaşıldığına göre, Cidde'ye yüklerin sahipleri tarafından getirilmekte olup, mal sahibi, gümrük işlerini tamamladıktan sonra ithal Hint mallarını-çoğu tekstil ürünleri olmalıdır-parakente olarak Cidde'deki tüccarlara dağıtabilmektedir. Oysaki Bengal'dan gelen gemiler için durum farklıdır. Bengal-Cidde arasında bu ticaret "Frenk" gemileri ile (yani Fransız, İngiliz ve Hollanda bandıralı gemiler) gerçekleştirilmekte olup, bu gemilerdeki yine tekstil ağırlıklı malların sahipleri bizzat geminin kaptanıdır. Bu mallar Surat'tan gelen malların aksine parakente olarak satılmayıp, kaptan tarafından, şehrin tanınmış varlıklı bir tüccarına toptan satılmaktadır. Gemi yükü, 500-1000 hatta 2000 keselik dahi olsa, mutlaka toptan bir tek bir kişiye satıldığına belgede özellikle belirtilmiş olmasına dayanarak, alıcıların zenginliği veya niteliği hakkında fikir edinmek mümkün olmaktadır. Bu varlıklı tüccar, kaptandan toptan satın almış olduğu Hint mallarını üzerine 1/10 ilave ederek, şehirdeki tüccarlara dağıtmaktadır. Gümrük rejimine gelince Cidde limanında Hint malları üzerinden alınan gümrükler, geminin kalkış yerine göre değişmekte yani Avrupalıların Bengal'den getirdikleri ürünler ile büyük bir olasılıkla Hintlilerin Surat'tan getirdikleri mallardan farklı olarak alınmaktadır. Bu konuda belgenin sunduğu bilgiler bize pek açık gelmediğinden şimdilik bu konuya değinmiyoruz.

Yine aynı belgeye, yani Cidde Valisi Raif Paşa'ya gönderilen takrire göre, Cidde'nin gümrük gelirlerinin düzenli olmadığı, normalde 500-600 keselik gümrük gelirlerinin, 100 kesesinin Hindistan'dan gelen mallardan kazanılmış olduğu anlaşılmaktadır. Daha önce belirttiğimiz gibi normal olarak senede biri Surat diğeri Bengal'den olmak üzere Hindistan'dan Cidde'ye iki geminin geliyor olması söz konusu ise de gemi sayısının ba-

⁴⁷ İ.H. Uzunçarşılı (yay) *Elfevaid'ül.* s. 154.

⁴⁸ Kese 500 guruş karşılığıdır (H. Sahillioğlu, ... *sanayi bölgelerimiz*... s. 63).

zen dörde de çıkabildiği olmaktadır. Ancak fazla iki geminin yine Hindistan'dan mı yoksa Mısır veya diğer deniz yolu ile iletişim kurulan bir bölgeden mi geldiği takirde açık olarak belirtilmektedir⁴⁹.

Braudel'e dayanarak, Surat veya Bengal'den geliyor olsun bu gemilerin Hint yapımı gemiler olduğunu söyleyebiliriz⁵⁰.

İngilizlerin, 1780 yılından sonra Kızıldeniz yolunu güvenli bulmadığı, Doğu Hint Kumpanyası'nın bölgeden çekildiği ve Cidde-Süveyş arası taşımacılığın yerli gemilerle yapıldığı bilinmektedir. Ancak Kumpanya'dan boşalan bölgede şansını denemek, Kızıldeniz üzerinden Hint ticareti yapmak isteyen İngilizler yok değildir. Hatta Süveyş'te bir han inşasına girişilir. Osmanlı yetkilileri, elçilikleri aracılığı ile İngilizleri uyarılmış, ne varki İngiliz elçisi Reisülküttâp Efendi'yi, bu yeni beliren gemilerin korsan gemisi olduklarına inandırmayı başarmıştır⁵¹.

Aynı tarihlerde Fransızların Kızıldeniz'e ilgisinin ne olduğuna bakarsak, 1780'li yılların başında Marsilyalılar, Kızıldeniz ve Mısır yolunun Osmanlı pazarlarına sürülecek mallar için avantajlı olduğunu düşünmekte, bizzat Fransa ticareti sözkonusu ise direkt Marsilya-Cidde bağlantısını kurmayı planlamaktaydılar: Osmanlı ülkelerinde tüketime sunulacak Avrupa malları Arabistan'ın antreposu Cidde'ye doğrudan taşınır. Böylece Akdeniz-İskenderiye-Kahire yoluyla gidildiğinde karşılaşılan üç farklı aracı ve bir o kadar da gümrükten kurtulmak başarlarsa, bu ticaretten % 100 kazanmak mümkün olacaktır⁵².

Kahve ticareti, Moha Limanı, Batı'dan Doğu'ya değerli maden akışı ve Hintli tüccarların önemini vurgulayan Braudel ile XVIII. yüzyıl Kızıldeniz Ticaretini tamamlıyoruz. Yazara göre:

- 1630 yıllarında Hollandalıların baharatı Kızıldeniz'den uzaklaştırmasına rağmen bu denizdeki ticaret tamamen durmamıştır. Her yıl Mısır'dan pirinç, bakla ile Süveyş'te depolanan-Kahireli tüccarların elindeki-Avrupa mallarını güneye indiren birtakım gemi ve kayıkların (navires et des longues barques-germes-) Bâb-ül Mendeb Boğazı'nı geçtikleri bilinmektedir. Yine her yıl, genellikle direkt olarak,

⁴⁹ İ.H. Uzunçarşılı (yay) *Elfevid'ül...* 152-160.

⁵⁰ Yukarıdaki not 18'e bk.

⁵¹ C. Orhonlu, *a.g.e.*, s. 135-136.

⁵² P. Masson, *a.g.e.*, s. 583-584; Fransa'nın büyükelçisi Choiseul-Gouffier'nin bu konudaki misyonu için bk. daha ilerde "Kara Yolu: Bağdat Basra..." kısmı.

Moha ve Aden'e geçen, Osmanlı Sultanı hesabına çalıştığı kesin, 7-8 gemiden (batiment dont le navire dit royal) oluşan konvoy 400.000 guruş (piastre) ve 50.000 Venedik altını (sequins d'or) taşıyan, Halep'den (Mekke'ye uğrayarak) Süveyş'e giden kervan, altın para (pièce d'or) hakim olacak şekilde, yine aynı miktarda değerli maden taşımaktadır.

1170'li yıllarda bile, herşeyden önce Hintli tüccarların (marchands indiens) elindeki Kızıldeniz ticareti, Surat'a önemli miktarda altın ve gümüş akıtmaktadır: 1778-1779'da bir Hint gemisi(un navire indien) Moha'dan 300.000 altın rupi, 400.000 gümüş rupi ve 100.000 inci kazanarak geri dönmüştür; bir başka gemi ise 500.000 altın ve gümüş rupi ile dönecektir.

Moha'nın Levant ticaretindeki yeni bir ticaret merkezi olarak önemi vurgulanmalıdır: Orta Arabistan'ın kahve ürününün merkezi ve ticaretin tamamen serbest olduğu bir şehir. Her yıl karabiber, tarçın, küçük hindistan cevizi (muscade) veya karanfil yüklü 10 gemi (navires) Hint Okyanusu, Kaliküt, Surat veya Masulipatan'dan ayrıca Goa'dan kalkan bir Portekiz gemisi önce Moha'ya gelmektedir. Daha sonra, bu şehirde mevcut yüklere yani baharatlara, günden güne daha fazla ilave edilen kahve yükleri ile birlikte, tüm mallar, Cidde ve Süveyş'e ulaşmaktadır; bir Fransız tüccarına göre, (İskenderiye veya Rosetta'yı yeğleyen Fransızların otuz tüccarından bir tanesidir) başta kahve olmak üzere, günlük (encens), zamk (gomme), her cins sarısabır (aloés), güz çiğdemi (séné), demirhindi (tamarins), safran (safranons), mirre, otriş yani devekuşu tüyü (plume d'autruche), hem pamuk ipliği hem diğer ipliklerden dokunan bez (toile), kumaş, porselen gibi mallar Hint tüccarları tarafından (marchands des Indes) Kızıldeniz'e sokulmaktadır. Görüldüğü gibi listede baharat yoktur, ancak yeni ürün kahve ile Kızıldeniz yeniden ihya olmuştur. Her ne kadar Hint Kumpanyası'nın büyük gemileri dönüşte Moka'ya uğrayıp kahve aldıktan sonra Avrupa yolunu tutuyorlar ise de kahve, İskenderiye ve Rosetta yolu ile Türkiye veya Avrupa'daki müşterisine çok daha çabuk ulaşabilmektedir. Bu durumda Hint tüccarlarının Cidde veya Süveyş'e getirdikleri malların daha öteye geçirilmiş olması mümkündür⁵² bis).

⁵² bis F. Braudel, "L'Empire turc est-il une economie-monde?", *Mémorial Ömer Lütfi Barkan*, Paris 1980, s. 46-48.

2. Kara Yolu: Basra-Bağdat; Basra-Halep

Çalışmanın ilk sayfalarında 1768 tarihli raporu incelerken İngilizlerin Basra'daki etkinliklerini görmüş, her yıl Bengal, Madras, Bombay veya Surat'tan kalkan 5-6 İngiliz gemisinin, çuha, Bengal ürünü beyaz bez, ipekli ve pamuklu kumaş, baharat, şeker vb gibi malları Basra'ya getirdiklerinden söz etmiştik. Basra'ya gelen bu ürünlerin çok az bir kısmı bizzat şehirde tüketildikten sonra kalanı Bağdat'a çıkarılmakta ve oradan kalkan kervanlarla Osmanlı İmparatorluğunun değişik bölgelerine dağılmaktadır. Bağdat, İstanbul, Halep ve Şam Hint mallarının ulaştığı ve tüketiminin yapıldığı şehirler olarak dikkati çekmektedir.

Fransızlara gelince, Duc de Praslin'in, Hint ticaretini Basra ve Halep üzerinden Akdeniz'e çevirme projesinin amacı kuşkusuz Hindistan'ı İngilizlere bırakmamak içindir. Bağdat-Basra yolu yeniden ticarete açılmış olduğundan projenin gerçekleşmesi mümkün görünüyor ise de elde edilen sonuç daha önceki girişimlerden farksız yani başarılı değildir. Bilindiği gibi aynı proje XIV. Louis ve Colbert tarafından da ele alınmış ancak o zamanlar, Mısır'ı, Kızıldeniz'i basamak yaparak Hindistan'a ulaşabilmek için, "Isthime de Suez" den transit geçiş hakkı almak için uğraşılmış idi⁵³.

1785 yılında Fransızların Basra Yolu ile Hindistan bağlantısı kurmak arzularının hâla devam ettiği anlaşılmaktadır. Dönemin Fransız yönergele-ri İstanbul Büyükelçisi Choiseul Gouffier'den (1784-1792 arası bu görevde-dir) Basra Körfezi ile Kızıldeniz yolunu kıyaslamasını ve hangisinin daha avantajlı olacağını saptamasını istemektedir. Daha önce belirtildiği gibi cevap Saint-Priest tarafından verilmiş idi: Hint mallarının Avrupa'ya özellikle de İstanbul'a geçirilmesi için Süveyş yolu Basra'dan daha avantajlıdır. Hint ve İran ticaret yolunu Ümit Burnu'ndan çevirmek isteyen tüm çabaların o sırada yeniden organize olan Fransız Hint Kumpanyası tarafından engellenmeğe çalışılacağı muhakkak idi. Mısır ve Kızıldeniz kıyılarında düşündüklerini yapamayan ve daha az avantajlı olan Basra Körfezi yolu ile İngilizlerle rekabet etmeyi hayal eden Marsilyalı tüccarların planlarının Hint Kumpanyası tarafından engellenmiş olması doğaldır⁵⁴. Petro de Perdriau'nun 1768 yılındaki kervan yolları ile Hint ticareti planını 1787/88 yıl-

⁵³ Fr. Charles-Roux, *a.g.e.*, s. 77-79.

⁵⁴ P. Masson, *a.g.e.*, s. 548.

larında yeniden gündeme getiren Seymandi'nin çabaları da durumu değiştirmeyecektir⁵⁵.

Masson'a göre yüzyılın son senelerinde Basra Körfezi'nden Akdeniz'e ulaşım, Avrupalılar açısından, günden güne zayıflamıştır. Bu yol oldukça aktif bir şekilde Doğulu tüccarlar, onların direkt ticareti için kullanılır. 3-4000 develik kervanlar en az yılda bir kez İran, Hindistan ve Osmanlı İmparatorluğu arasında büyük miktarlarda mal değişimi sağlamaktadır. Hindistan'ın ürünü kaba müslin (mousselines grossières) ve her türlü pamuk bezin (toiles de coton) KuzeyAfrika dahil Osmanlı İmparatorluğunda tüketimi çok fazladır. İngilizler bahsedilen bu ticaret için elverişli olan Kızıldeniz yolunu açmadıklarından Basra yolu ile ticaret yapmışlardır. Gerçi "taşımaya masrafı yüksek, yaklaşık 40 günlük çöl ve ödenen 5/6 gümrük ile vergilerin % 20'ye kadar yükselmesine rağmen bu ticareti yapanlar % 25 kazanıyorlardı" ama sonuçta Avrupa ile İran ve Hindistan arasındaki ticaret, kervanlar için çok az bir yükü oluşturabilmekteydi. Bakanların gayreti, tüm diplomatik oyunlar ve beceri, aynı yazara göre, eski yolu yeniden açmağa yeterli olamamış, politik durum, ekonomik problemler bu yolu Avrupa ticaretine kapamıştır⁵⁶. Masson, pek altını çizmiyor olsa da, kanımızca Osmanlı Hükümeti'nin Hindistan'a ulaşan yollarda uygulamış olduğu gümrük rejimi de aslında böyle bir amaca, yani Doğu ticaretini Avrupalılara kapatmaya yönelik olmalıydı.

*
* *

P.G. İnciciyan "Coğrafya"sında (c.V, s. 5-46), İmparatorluğun Batı ile ticari ilişkilerinde, ihracatın ithalattan daha fazla olup, çok miktarda gümüşün ülkeye girmesini sağladığı için, kazançlı olduğunu belirttiikten sonra, Doğu ile ilişkilere geçmekte ve yalnız Arabistan yolu ile Hint tekstil ürünleri ithalatı nedeniyle zararlı çıktığı ifade etmektedir. Yazara göre, İmparatorluğun bu ülke ile ticari ilişkilerinde ihracatı söz konusu olmayıp, Hindistan'dan yapılan tülbent, ipekli kumaş(sevâi), şal gibi pek çok tekstil ürünü ithalatının ortalama yıllık değeri (büyük bir olasılıkla 1789-1804 tarihleri arasında olmalıdır) 30.000.000 guruşluk Venedik altınıdır⁵⁷. Üç gu-

⁵⁵ G.Rambert, *a.g.e.*, s. 430.

⁵⁶ P. Masson, *a.g.e.*, s. 552.

⁵⁷ Nakleden P.G. İnciciyan, 18 Asırda İstanbul (çev. H. Andreasyan), İstanbul 1976, s. 37 not 79. Bilindiği gibi İnciciyan'ın S. Akontz ile birlikte yazdığı "Dünya Coğrafyası" onbir cilt olup V,VI ve X. ciltleri, Rumeli ve Anadolu'ya ait olduğundan Osmanlı İmparatorluğu'nu ilgilendirmektedir. H. Andreasyan'ın çevirmiş olduğu "İstanbul", bu ünlü "Coğrafya"nın V. cildinin yarısını oluşturmaktadır; Ayrıca bk. İ.H.Uzunçarşılı, *Osmanlı tarihi* IV/2, s. 571.

ruşun bir Venedik altını karşılığı olduğu hatırlandığında (XVIII. yüzyıl ortalarındaki değeri) bu ithalatı 10.000.000 Venedik altını (Hamit ve Reşat altını değerindedir) veya buna yakın görmek mümkün.

Aynı miktardaki Venedik altınının Fransız lirası, *livres* olarak değerinin ne olabileceği düşünüldüğünde, bir guruş üç livres üzerinden 90.000.000 livres olduğu anlaşılır ki ne kadar büyük bir ithalatın karşısında bulunulduğu daha çok ortaya çıkar: Fransa'nın (Marsilya Limanı ile) XVIII. yüzyıl boyunca Levant'tan yapmış olduğu ithalatlar içinde en yüksek üç yıldan biri olan 1785 ithalatının yaklaşık üç katıdır.⁵⁸

Diğer taraftan, Fransa'nın barış yıllarında (1770 - 1777) Hindistan'dan ithalatının, Avrupa'daki satışlar üzerinden hazırlanan verilere göre, yılda ortalama 10.000.000 livres değerinde olduğu, özellikle de İngiltere'nin 1772-1778 arası yine aynı ülkeden ortalama ithalatının 50.000.000 livres olduğu hatırlanırsa, Osmanlı Devleti'nin (bir çeyrek asır sonrasına ait rakamlara dayanarak dahi olsa) 90.000.000 livres değerindeki Hindistan'dan yapmış olduğu ithalat ile Avrupa Devletleri'nin İngiltere'nin bile önünde yer aldığı düşünülebilecektir.⁵⁹ Böyle bir değerlendirmenin ancak fikir verebileceği, kesin konuşabilmek için aynı döneme ait seri ve sağlıklı verilere gereksinim olduğu, özellikle de değer üzerindeki değil, ağırlık veya miktar üzerindeki rakamları konuşturmanın gerçek hacmi ortaya koyacağı açıktır.

Bu çalışma aslında, Osmanlı-Hint ticareti hakkında pek çok sorunun cevabını değil, ama cevap beklediğini ortaya koymaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Hindistan'dan yapmış olduğu ithalatın, XVIII. yüzyıl boyunca veya ikinci yarısı gibi uzun bir zaman dilimi için gelişimini incelemek mümkün olabilecek midir?. Osmanlı arşivleri böyle bir çalışmaya ne denli kaynaklık yapabilecektir?. Genel ithalat içinde tekstil ürünlerinin payı kuşkusuz önemlidir, ancak bu ürünlerin tam olarak yeri nedir?. Türkçedeki "Bulunmaz Hint Kumaşı" deyişinin bir anlamı ve tarihi olmalıdır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli tekstil merkezleri olarak gösterilen Halep, Kahire ve İstanbul gibi merkezlerin Hint tekstil ürünleri

⁵⁸ Birim değerleri için bk. yukarıda not 10; 1785 yılının Fransız ithalatı için bk. G. Rambert, *a.g.e.*, s. 600.

⁵⁹ Fransa ve İngiltere'nin Çin ve Hindistan'dan yapılan ithalatlarının toplamı söz konusu olursa yine aynı dönemler için: Fransa, 16.000.000 livres tournois, İngiltere, 81.000.000 livres tournois (3.400.000 livres sterling). (M. Devèze, *a.g.e.*, s. 138.)

tüketiminin genel ithalat içindeki payı nedir?. İstanbul'un tüketimi, 1760'lı yıllarda, incelediğimiz raporda tahmini olarak verildiği gibi, yılda ortalama 1.000.000 guruşluk ise İnciciyan'ın verdiği 30.000.000 guruşluk ithalatı nasıl açıklayabiliriz. Bu sonuncusu abartmalı bir rakam mıdır yoksa yüzyılın sonlarına doğru Hint ithalatlarının hacminin ne denli arttığını yahud da İmparatorluk'tan Avrupa'ya önemli miktarda Hint tekstil ürünlerinin geçirmekte olduğu mu ifade etmektedir?

Hint tekstil ürünlerinin İstanbul'a kadar ulaştırılmasında Türk tüccarlarının rolü nedir?. XVIII. yüzyılın ortalarına doğru, Yağlıkçı Yusuf Ağa gibi İstanbul'dan Hindistan'a kadar, doğrudan, alışveriş yapmağa giden Türk tüccarlarının sayıca önemli olduğu söylenebilir mi? Daha önce belirtildiği gibi, aynı yüzyılın son senelerinde, Basra Körfezi'nden Akdeniz'e ulaşımın aktif bir şekilde Doğulu tüccarlar ve onların direkt ticareti için kullandığı bilinmektedir.

Kızıldeniz ve Basra yolu ile İngilizlerin ithalatı, yine aynı yollardan Venediklilerin transit ticareti, Kızıldeniz yolundan Hintli tüccarların, Basra'dan itibaren kervan yolları üzerinde Ermeni tüccarların etkinlikleri dikkati çekmektedir. XVIII. yüzyıl boyunca herbirinin Osmanlı-Hint ticari ilişkilerindeki yeri nedir?

Yine tekstil ürünlerine dönersek, önemli bir nokta da Hint ürünlerinin, aynı yüzyılda en önemli sanayi sektörü tekstil olduğu bilinen Osmanlı İmparatorluğunda yerli ürünlere yeğleniyor olmasıdır. Acaba söz konusu olan yalnız moda veya lüks tüketimi midir yoksa Hindistan'daki işçi ücretlerinin İmparatorluktakine göre daha düşük olmasından kaynaklanan ucuzluk faktörü böylesine uzun yola bağımlı bir ticareti ithalatı için de olsa, yine geçerli olabilmekte midir?. Hint ticaret yolları üzerindeki (kara ve deniz) şehirlerin valileri veya müsellimlerince gümrük gelirlerinin arttırılması amacıyla, tekstil ithalatları cesaretlendirilmiş olabilir mi?

III. Mustafa, I. Abdülhamit'den sonra III. Selim'in de (1789-1807) İmparatorlukta yapılan aşırı harcamaları önlemek lükse son vermek için çalıştığı bilinmektedir. Nitekim, sosyal ve iktisadi düzensizliğin bir nedeni olarak kabul edilen bu aşırı lüks ve moda için yapılan harcamaları engellemek için, yetkililerin daha önce aldıkları önlemleri yeterli görmeyen III. Selim, yardımını isterken Sadrazam'a şöyle seslenmektedir: "Benim vezirim; Ben daima İstanbulkâri Ankarakâri kumaş giyerim. Devlet ricalim ise hâlâ Hintkâri ve İrankâri kumaş giyerler, memleket kumaşları giyerlerse

memleket malı revaç bulur"⁶⁰. Karal'a göre kıyafet, ziynet ve lüks tutkusu yalnız" yüksek memurları değil "esnaf ve kibarlar hizmetinde bulunanları da" sarmıştı: "kudreti yeten ve yetmeyen herkes lüks ve süs peşine düşünce memleketin parası İran'a, Hind'e ve o vaktin tabiriyle, Frengistan'a akmağa başlamıştı". Aynı yazar, devletin ileri gelenlerinden modaya uygun samur, kakum ve vaşak kürk, çiçekli kumaş giymenin yasaklanması; kadınların İngiliz çuhalarından elbise yapmalarının menedilmesi ile III. Selim'in bu kıyafet meselesini çözümlenerek, aşırı masrafları önleyebildiğini düşünmektedir⁶¹. Gerçekten öyle midir?.

Son olarak, incelediğimiz 1760'lı yıllara ait rapordan, Osmanlı İmparatorluğu'nun, altın ve gümüş işlemeli kumaşlarla diğer tekstil ürünlerinin imalatında kullanılan, altın tel ihraç ederek Hint tekstil sanayini beslediği anlaşılmaktadır. Üzerinden Bağdat'ta ve Basra'da % 5'şer, Hindistan'da % 2.5 olmak üzere toplam % 12.5 gümrük vergisi ödenen ve ihracatçısına % 100 kazanç sağlayan bu altın telin aslında, para hammaddesi olan gümüş ve altının kullanıldığı bir Osmanlı sanayi ürünü olduğu hatırlanırsa - XVIII. yüzyıl ortalarında İstanbul simkeşhanesi darphaneden alınan altı ton gümüşü işleyerek tel haline getirmekte ve istendiğinde 320 gram beyaz gümüş tel için bir Venedik altını kullanmak üzere bunları yaldızlamakdadır⁶²- bu güne kadar bilinenin aksine İmparatorluğun Hindistan ile ticari ilişkilerinde ihracatların da önemli olduğu düşünülecektir. Ancak bu son değerlendirme ihracatın hacmine bağlı olarak kabul edilebilir.

"Akdeniz tarihçisi" olarak Braudel, XVIII. yüzyıl sonunda, XVI. yüzyıl bitimindeki durumu görmekten şaşırılmaktadır: Bütün ticaret mallarının içinde özel bir yeri olan altın ve gümüş para, en kısa, belki de en emin(?) yol olan Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu'na akmağa devam etmektedir⁶³.

Bütün buraya kadar söylenenlerden sonra, XIX. yüzyılın ortalarına kadar, Batı Avrupa'ya, tekniğe karşı direnebildiklerini düşündüğümüz iki Doğulu-devletin, Osmanlı İmparatorluğu ile Hindistan'ın, ticari ilişkilerinin araştırılmasının, yalnız bölgesel veya ulusal değil, dünya ekonomik tarihi açısından da yararlı olacağı anlaşılmaktadır.

⁶⁰ Nakleden E. Z. Karal, Selim III'ün Hattı Hümayunları-Nizam-ı Cedid, 1789-1807, Ankara 1988, s. 100-102.

⁶¹ E.Z.Karal, a.g.e., 135-136.

⁶² H. Sahillioğlu, ... altın gümüş işlemeli... s. 51-52.

⁶³ F. Braudel, "L'Empire turc...", s. 47.

EK I

Archives des Bouches-du-Rhône, Indendant de Provence, Série C. I, no. 345:

“QUESTIONS SUR LE COMERCE DES INDES PAR LA TURQUIE”

Premiere question La Turquie a t'elle un comerce direct avec l'Inde? Constantinople fait ce comerce par Diarbekir, Alep par Bassora ou le golphe Persique, le Caire par Gedda ou par la mer Rouge, ancienne route par laquelle les Venitiens apportoient en Europe les marchandises de l'Inde.

Seconde question Imite-t-on en Turquie les étofes des Indes? On imite exactement en Turquie les étofes des Perse et des Indes. ce Sont les premieres qu'on y a Connües. On y a même le Secret de la Calandre au feu, Secret que Turcs ont apris des Persans, et que les Venitiens Seuls ont derobé aux Turcs. Les uns et les autres le gardent comme un Secret d'Etat. cette Calandre imitée a la manufacture de marseille fait d'un or poli, aplati et comme écaché Sur l'étofe, une feüille unie brillante et Legere; elle employe moins de matiere et lui donne plus d'eclat.

Troisieme question Le Commerce direct de la Turki pour les marchandises des Indes Se fait il au Comptant ou pour le Terme? Il Se fait au Comptant. Les marchands de Constantinople qui Vont aux Inde, par Bassora n'y portent que des especes. Des piastres effectives de constantinople de la Valeur de 3.livres tournois. Cette piastre Vaut dans L'Inde un roubié, le bénéfice a Bas-sora est d'un tièrs en Sus.

Des piastres Sevillanes qu'ils donnent aux Indes a raison de 2. roubié 1/2 cequi fait 2 piastres 1/2 de Constantinople et 7 Livres 10 Sols de france.

Des Carragrous ou écus d'hongrie Sur le même pied de la piastres Sevillane.

De l'argent fin en Lingots qui coûte a Constantinople 22. piastres ou 66. livres les 100 Drachmes (77: drachmes font le marc) ainsi chaque drachme de fin revient a 13 sols. 3 deniers et les 77. drachmes ou le marc a 51: Livres tournois.

Du fil d'or de Constantinople qui est fort estimé aux Indes et qu'on bénéficie de 100 pour cent, il Supporte 5: pour cent de douane a Bagdat 5: pour cent a Bassora et 2. 1/2 pour cent dans L'Inde: en tout 12.1/2 pour cent de douane.

Quatrieme question Quelles marchandises portent les caravanes et peut on placer en troc de celles des Indes? quelles marchandises raportent-elles?

Les Caravanes comme je l'ai dit cidessus, portent peu de marchandises et beaucoup d'especes, Cependant en achetant a Bassora ou a alep les retours des Indes, on peut placer en troc des drap de l'indigo, de la cochenille et.a.

Les endroits ou Vont ordinairement les Turcs Sont Bengale, Surate, Madras et Kesmir. Ils achètent a Bengale les Toilles de cotton. a Surate les etofes de Soye.

A Madras les Kalenkiars, Toileries peintes, ou indienes. A Kesmir les chalis ou Ceintures et les étofes de laine fine.

Je Joins a la Suite de c mémoire l'assortiment des marchandises des Indes pour la Consommation de Constantinople avec le prix de la Vente a cette Capitale. Ce Detail ne doit rien laisser a desirer Sur celui qu'on peut fournir d'ici pour avoir la Connoissance le moins imparfait du Commerce actuel de la Turquie avec l'Inde.

Cinquieme question En quel tems en combien de tems reçoit on en Turquie les marchandises de l'Inde, quels font les frais et les droits qu'on paye?

La Caravane de Bassora arrive a alep en été. le voyage le plus court d'un marchand de Constantinople qui va aux indes est de 20 mois.

4 mois de Constantinople a Bassora

4 autres de Bassora aux Indes

8 mois de Sejour aux Indes ou a Bassora.

4 autres pour le Retour jusqu'a Bassora.

20:mois

Il y en a qui mettent 3 ans au Voyage lorsqu'ils Sejournent plus longtemps dans l'Inde pour aller d'un port a l'autre.

La dépense d'un marchand du pays avec son domestique pour la route jusqu'a Bassora ou a gedda est de 200. piastres (=600 livres) De Gedda ou de Bassora jusqu'a Surate environ 200 piastres (= 600 livres)

On paye 3 pour cent de frêt des especes qu'on embarque a Bassora pour l'inde.

fret des marchandises 12 piastres ou 36. livres pour 30. ocques qui font 94. livres poids de table a raison de 3. livres 2. onces par ocque.

doüane d'entrée a Bassora 7. pour cent.a Bagdat 5 pour Cent Sur l'évaluation de 2000. piastres la charge, le poids est évaluée de 150. a 180, ocques.

On prend a Bagdat pour moussol des Voitures jusqu'a Diarbekir qui coûtent 30. piastres la charge, et on paye 26. piastres de fraix par charge pour l'escorte jusqu'a moussol.

On paye 11. piastres par charge a moussol. De moussol on Va a merdin ou on paye 10 piastres 1/2 de doüane par charge. De Diarbekir on va a Tocat ou on paye 10. piastres de douane par charge.

Voiture de Diarbekir a Constantinople 40. piastres la charge. Les Turcs payent a Constantinople 4 pour

cent douane et les Sujets du Grand Seigneur 5 pour cent Sur l'évaluation de 2500 piastres la charge.

On peut Calculer enfin la Totalité des fraix de Bassora jusqu'a constantinople a 500 piastres la charge et a 50 pour cent.

Les marchandises qui viennent de Gedda par la Caravane Sont exemptes de toute forte de droits de route et les fraix de voiture coûtent environ 110. piastres la charge.

La charge de Bassora jusqu'a alep par le desert paye 60 piastres de voiture et environ 20 piastres de fraix.

On ne passe pas toujours par le desert a cause du risque des arabes, on...? mieux payer la douane et prendre la route de Bagdat.

J'observerai ici que ceux qui se bornent a aller faire leurs achats a Bassora gagnent 50 pour cent après en avoir donné 30. de profit aux marchands qui apportent a Bassora les marchandises de l'Inde.

Ceux qui Vont eux mêmes aux Indes gagnent 100 pour cent Sur les retours.

Les marchands qui arrive de L'Inde a Bassora Se trouvent depourvûs d'argent pour payer les fraix en Turquie empruntent a Bassora a 33. pour cent ils remboursent a Constantinople 3 livres 45 sols qu'ils ont reçus.

Sixieme question

Peut on estimer l'objet du Commerce de la Turquie avec l'Inde et Seroit il possible de la portes a quelques millions de plus Sans crainte de faire hausser au Levant le prix de la marchandise?

Il n'est pas possible de faire au Juste telle evaluation pour laquelle il faudroit Connoitre l'objet du commerce et de la Consommation de l'Egypte, de la Syrie, de Smyrne et de constantinople. Cette Capitale peut

Consommer année Commune pour un million de piastres des marchandises des Indes, on peut Juger des trois autres relativement a ce Calcul.

Si l'on achetoit tout a coup en Turquie des marchandises des Indes pour 2. ou 3. millions on en feroit à coup Sûr hausser le prix et il ne conviendrait pas de payer aux gens du pays le profit considerable qui leur reste.

On pourroit donc faire aller par la Turquie aux Indes des facteurs françois qui prendroient également la route de Bassora, et de Gedda, afin de pouvoir comparee ensuite qu'elle feroit la plus Convenable en égard a la durée du Voyage et aux fraix. En tems de guerre des Vaisseaux neutres peuvent portée les marchandises des Indes achetées par nos facteurs et les débarquer a gedda ou a Bassora. on peut les faire Venir ensuite Sous le même pavillon neutre des ports d'Alexandrette et d'Alexandrie.

Septieme question Y at-il une correspondance intermediaire par la Perse entre la Turquie et le mogul?

On Connoit les Troubles interieurs et les guerres civiles qui depuis plusieurs années ravagent la Perse et detruisent Son Commerce. Il y a plus de dix ans qu'il ne Vient point de Caravane à droiture de Perse a alep. le Commerce même de perse a bagdat est réduit aujourdhuy a très peu de chose.

Questions sur le commerce des Indes par la Turquie

Première question. La Turquie a-t-elle un commerce direct avec l'Inde?

Constantinople fait ce commerce par Diarbekir, Alep par Bahara, ou le golfe Persique, le Caïre par Souda ou par la mer Rouge, aucune route par laquelle les Indiens apportent en Europe les marchandises des Indes.

Seconde question. Amène-t-on en Turquie les étoffes des Indes?

On importe en Turquie les étoffes de Lince et des Indes. ce sont les premières qu'on y a connues. On y a même le Secret de la Calandre au feu, Secret que les Turcs ont appris des Persans, et que les Vénitiens, Suédois ont écrité aux Turcs. Les uns et les autres

