



Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVİD), IV/1 (2015), 27-60

## DOĞU AKDENİZ'DE İNGİLİZ TİCARETİ: İSKENDERUN-LONDRA HATTINDA İNGİLİZ TİCARET FİLOSU (1704-1706)

M. Sait TÜRKHAN\*

### Öz

18. yüzyılda İngiltere'nin Halep-Londra hattında gerçekleştirilen Doğu Akdeniz ticareti İskenderun'daki, İngiliz liman temsilcisi tarafından organize edilmiştir. Liman temsilcisi, limandaki İngiliz gemilerinin yükleme ve boşaltma işleri, İskenderun-Halep arasında karşılıklı mal transferi ve limandaki altı İngiliz deposunun idaresi başta olmak üzere ticari organizasyonun tüm aşamalarından sorumlu idi. Temsilci ayrıca, gemiye yüklenen malların gemi kaptanına teslimini belgelendiren konşimentoları (bill of lading) düzenleyerek bu belgeleri ve gemi manifestolarının birer kopyasını da Halep konsolosluğu ile Londra'ya göndermekle yükümlüydü. Bu makalede; 1704-1706 yılları arasındaki İskenderun limanından mal yükleyerek Londra'ya beş sefer gerçekleştiren dört İngiliz gemisi için düzenlenen ve muhtemelen İngiltere'nin İskenderun liman temsilcisi Walter More tarafından muhafaza edilmiş konşimento kayıtları esas alınarak, yaklaşık iki yıllık bir dönem için İskenderun limanından Londra'ya yapılan İngiliz ithalatı üzerine bir inceleme yapılmıştır. İngiliz Milli Arşivi'nde (The National Archives), SP (State Papers) koleksiyonunda 110/171 numaralı defterde topluca ciltlenmiş olarak muhafaza edilen 269 adet konşimento bu çalışmanın ana kaynağını teşkil etmektedir. Konşimentoların her biri malı gönderen tüccar adına ayrı ayrı düzenlenmiştir. Bu kayıtlardan 1704-1706 yılları arasında İngiliz tüccarlar tarafından İskenderun limanından Londra'ya ithal edilen emtia türü ve toplam emtia miktarı tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Levant Kumpanyası, Konşimento, Halep, İskenderun, İngiliz ticaret filosu.

### Abstract

#### **British Trade in the Eastern Mediterranean:**

#### **British Mercantile Fleet between Scanderoon-London Line (1704-1706)**

In the 18<sup>th</sup> century, British Levant commercial activities on Aleppo-London were organized by Scanderoon factor marine. Factor marines were responsible for all stages of the commercial organization primarily managing six English warehouses belonging to the Levant Company in the port and activities of uploading and unloading English ships on the port, transferring goods mutually between Scanderoon and Aleppo. The factor marine was also responsible for sending the copy of ship manifestos and other documents relating the trade to the Aleppo consulate and London. In this paper, there will be an examination of English import activities between 1704-1706 years from

---

\* Dr. İstanbul Üniversitesi, e-mail: [saitmehmet@gmail.com](mailto:saitmehmet@gmail.com).

Scanderoon to London, according to the bills of loading records, which were probably kept by Scanderoon factor marine Walter More, belonging to four British ships which had completed five passages for about two years. The primary sources of this study are the 269 bills of loadings which have been kept at The National Archives’ SP (State Papers) division at number 110/171 and each bill is arranged separately for each merchant. Based on these records, according to the variety of commodities and total quantity of import from Scanderoon to London has been studied for the years between 1704 and 1706.

**Keyword:** Levant Company, Bill of Loading, Aleppo, Scanderoon, Ottoman- British Mercantile Fleet.

## GİRİŞ

Osmanlılar buldukları coğrafyada zamanla genişleyen siyasi sınırları dolayısıyla Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz başta olmak üzere çok geniş bir bölgedeki deniz ve kara yolları güzergahlarında gerçekleştirilen uluslararası ticaret üzerinde önemli bir aktör olmuşlardır. 14. yüzyıldan itibaren Ceneviz ve Venedik başta olmak üzere Akdeniz devletlerine verilen ahidnameler ile Bizans devrinde süre gelen uluslararası ticaret, Osmanlılar tarafından da devam ettirilmiş; 16. yüzyılda önce Fransa’ya sonra İngiltere’ye, 17. yüzyıl başlarında da Hollanda’ya verilen ahidname ile Avrupalı ticaret gemilerinin Osmanlı limanlarında serbestçe ticaret yapmasına imkan tanınmıştır<sup>1</sup>. Söz konusu bu ticaretin net bir biçimde anlaşılması için mallar, tüccarlar, bölgesel emtia akışı ve akış hacmi ile bölgeler ve tüccarlar arası ilişki ağları gibi farklı konuların incelenmesinde gümrük kayıtları, liman kayıtları ve tüccarların şahsi arşivleri daha da önem kazanmaktadır<sup>2</sup>. Öte yandan, Osmanlı gümrük kayıtlarının sayıca az olması ve belirli bir dönemi kapsayacak şekilde seri halinde bulunmaması, ticaret tarihi

---

<sup>1</sup> Ahidnameler hakkında bkz. Halil İnalçık, “İmtiyâzât (The Otoman Empire)”, **Encyclopedia of Islam**, vol. III, E. J. Brill, Leiden 1986, s. 1179-1189; Mübahat S. Kütükoğlu, “Ahidname (Türk Tarihi)”, **DİA**, c. I, İstanbul 1988, s. 536-540.

<sup>2</sup> Bu konuları farklı yönleriyle inceleyen çeşitli araştırmalar yapılmıştır W. Heyd, **Yakın Doğu Ticaret Tarihi**, (çev. Enver Ziya Karal), Ankara 1975; Alfred C., Wood, **Levant Kumpanyası Tarihi**, (çev. Çiğdem Erkal İpek), Ankara 2013; M. Epstein, **The Early History of Levant Company**, London 1908; Abdul-Karim Mahmud Gharaybeh, “English Traders in Syria 1744-1791”, **University of London School of Oriental and African Studies, Unpublished PhD. Thesis**, London 1950; Ina S. Russel, “The Later History of the Levant Company 1753-1825”, **The Victoria University of Manchester Unpublished PhD. Thesis**, 1935; Ralph Davis, **Aleppo and Devonshire Square English Traders in the Levant in the 18th Century**, Glasgow 1967; Paul Cernovodeanu, **England’s Trade Policy in the Levant and her Exchange of Goods with the Romanian Countries under the Latter Stuarts (1660-1714)**, (trans. Mary Lazarescu), Bucharest 1972; Paul Masson, **Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIe siècle**, Paris 1896.

araştırmaları bakımından büyük bir eksiklik teşkil etmektedir<sup>3</sup> ve bu eksiklik bölgesel olarak gümrüklerdeki emtia akışını ve uluslararası ticaret hacmine dair büyük resmi görmemize engel olmaktadır<sup>4</sup>. Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde bulunan, farklı bölge ve tarihlere ait bazı gümrük defterleri üzerine bazı araştırmacılar tarafından çalışmalar yapılmıştır<sup>5</sup>. Ticaret tarihi bakımından bir diğer önemli kaynak gurubunu, farklı gerekçelerle tutulan gemi geçiş kayıtları oluşturmaktadır. Osmanlı arşivinde bu tür gemi kayıtlarının en önemli yekûnunu *İzn-i Sefîne Defterleri* oluşturmaktadır. Rusya, önce 1739 Belgrad Antlaşması şartları uyarınca Osmanlı gemilerini kullanmak suretiyle ticaret yapmaya başlamış, daha sonra da 1774 Küçük Kaynarca antlaşması ile Karadeniz’de gemi bulundurma, ticaret yapma ve boğazlardan gemi geçirme hakkını elde etmiştir<sup>6</sup>. Bu tarihten itibaren Rusya ve daha sonra diğer devletlerin ticaret gemilerinin resmi geçiş izin ve kayıtları tutulmaya başlanmıştır. Bu kayıtlar sayesinde geminin ve kaptanın adı, hangi limandan mal yüklediği ve nereye mal götürdüğü, emtianın cinsi ve miktarı gibi bilgilere sahip olmaktadır<sup>7</sup>. Benzer şekilde Dimyat şer’iyye sicilleri içinde bulunan 1760-1798 yıllarına ait manifesto kayıtları da, Fransız ticaret gemilerinin Dimyat’tan, başta İstanbul

---

<sup>3</sup> Edhem Eldem, Osmanlı arşivlerinde ticaret tarihine dair ayrıntılı rapor ve değerlendirme türünden belgeler ile gümrük kayıtları gibi istatistiki veri kaynaklarının bulunmamasını Batı ve Osmanlıların ticarete yaklaşım farklılıklarından ve Osmanlıların meseleye sadece fiskalist zaviyeden bakmaları ile açıklar. Edhem Eldem, “Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti”, **Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu**, c. III (edt. Suraiya Faroqhi), (çev. Fethi Aytuna), İstanbul 2011, s. 344-346.

<sup>4</sup> Bu resmi görmeye yönelik olarak elde mevcut malikane kayıtlarından kantitatif bir inceleme denemesi için bkz. Mehmet Genç, “18. Yüzyıla Ait Osmanlı Malî Verilerinin İktisadî Faaliyetlerin Göstergesi Olarak Kullanılabilirliği Üzerinde Bir Çalışma”, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2013, s. 143-183.

<sup>5</sup> Mübahat S. Kütükoğlu “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, **Osmanlı Araştırmaları**, c. I, İstanbul 1980, s. 219-234. Bu defterler ile ilgili bir değerlendirme ve mevcut defterlerin bir listesinin de verildiği son bir çalışma için bkz. Linda T. Darling, “Ottoman Customs Registers (Gümrük Defterleri) as Sources for Global Exchange and Interaction”, **Review of Middle East Studies**, vol. 11/1 (February 2015), s. 3-22. Liman gümrükleri üzerine yapılan bazı örnek çalışmalar için ayrıca bkz. Halil İnalçık, **Sources and Studies on the Ottoman Black Sea: The Customs Register of Caffa 1487-1490**, (haz. Gönül Alpay Tekin, Şinasi Tekin), Cambridge 1995; Cahit Telci, “Hicri 1135 (M. 1723) Tarihli Kuşadası Gümrük Defteri”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, c. XII/1, (İzmir 1997), s. 135-154; Zübeyde Güneş Yağcı, “H. 1015/1016 (M. 1606/1607) Tarihli İstanbul Gümrük Defteri”, **History Studies**, vol. V/2, (March 2013), s. 507-537.

<sup>6</sup> Rusya’nın Karadeniz’de ticarete başlaması hakkında bkz. İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul 2006, s. 285-324.

<sup>7</sup> İzn-i sefine defterleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, 1780-1846”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul 2006, s. 325-347.

olmak üzere diğer Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılık faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir. Bu kayıtlardan geminin türü ve kaptanın adı, Dimyat’tan hangi limana mal taşımakta olduğu, malı karşı limanda teslim alacak olan tüccarın adı, toplam mal miktarı, belgeyi düzenleyen katibin adı, yükleme tarihi gibi bilgilere ulaşmak mümkün olmaktadır<sup>8</sup>.

Dimyat belgelerine benzer bir diğer kaynak gurubu ise İngiliz arşivinde bulunan ve bu makalenin esas kaynağını oluşturan gemi yükleme belgeleridir. 18. yüzyıl başlarına ait bu belgeler üzerinden İskenderun limanı ile Londra limanı arasında emtia taşıyan İngiliz gemilerinin ticari faaliyetleri ve taşıdıkları mal çeşitliliğine dair bir değerlendirme yapmak mümkün olmaktadır. Bu değerlendirmeye geçmeden önce Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinin başlangıcı ve bu ticarete İskenderun limanının önemi hakkında bilgi vermek yerinde olacaktır.

### **Haleb ve İskenderun’da İlk İngiliz Tüccarlar**

1580 yılında, Osmanlı padişahı III. Murad tarafından İngiltere’ye verilen ahidname ile resmen başlayan Osmanlı-İngiliz diplomatik ve ticari ilişkileri<sup>9</sup>, ahidnamenin 1583 yılında uygulamaya girmesi ile de fiili olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bu ahidname uyarınca İngilizler kendi bayrakları altında Osmanlı limanlarında serbestçe ticaret yapma, Osmanlı başkentinde bir elçi ile liman ve şehirlerde konsoloslar ve ticari misyonlar bulundurma hakkını elde etmişlerdir<sup>10</sup>. Doğu Akdeniz’deki önemli ticaret merkezlerinin birisi olan Haleb’de 16. yüzyıl ortalarından itibaren Avrupalı devletlerin tüccar ve konsoloslarının yerleşmeye başladığı görülmektedir. Zira Haleb, Hindistan menşeli emtia ile özellikle İran menşeli ve yakın

---

<sup>8</sup> Bu kayıtlar konu ile ilgili tamamlayıcı başka Fransız arşiv belgeleri ile bir makalede değerlendirilmiştir. Bkz. Daniel Crecelius - Hamza Abd Al-Aziz Badr, “French Ships and their Cargoes Sailing between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781”, **Journal of the Economic and Social History of the Orient**, vol. XXXVII/3 (1994), s. 251-286.

<sup>9</sup> Osmanlı İngiliz ticari ilişkilerinin başlangıç devirleri hakkında bkz. Akdes Nimet Kurat, **Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişimi 1553-1610**, Ankara 1953; Susan A. Skilliter, **William Harborne and the Trade with Turkey 1578-1582: A Documentary Study of the First Anglo-Ottoman Relations**, London 1977; Mübahat S. Kütükoğlu, **Balta Limanı’na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, Ankara 2013.

<sup>10</sup> 1580 Ahidnamesinin öncesindeki ilk ilişkiler ve ahidname süreci için bkz. Skilliter, **William Harborne and the Trade with Turkey 1578-1582 ...**

bölgelerde üretilen ipeğin ulaştığı önemli merkezlerden biriydi ve Avrupalı tüccarlar özellikle bu mallara karşı ilgilidiler. 1545’te Şam’dan Trablusşam’a taşınan Venedik konsolosluğu, 1548’de Haleb’e taşındı<sup>11</sup>. İngilizler ise ilk konsolosluğu 1583 yılında Trablusşam’da açtılar ve 1586’da bu konsolosluğu Haleb’e taşıdılar<sup>12</sup>. Haleb’in limanı olarak ilk dönemlerde Trablusşam limanı kullanılmıştır. Fakat Trablusşam’da aşiretler arası sorunların artması, Trablusşam-Haleb arası mesafenin uzaklığı, yol güvenliğini tehdit eden aşiretlerin varlığı ve özellikle bölgede yönetime hakim olan Seyfoğulları’nın Osmanlı merkezi idaresi dışında müstemen tüccara yönelik olumsuz uygulamaları gibi nedenlerle 1562’den itibaren Avrupalı tüccarlar faaliyetlerini İskenderun limanına kaydırmaya başlamışlardır. İngiliz tüccarlar da 1593 yılından itibaren faaliyetlerini İskenderun limanına kaydırmaya başlamışlar ve 1596 yılında da Haleb konsolosluğuna bağlı çalışan İskenderun konsolos vekilliği açılmıştır. Aynı tarihlerde Fransız tüccarların da İskenderun limanına geçmek için fırsat kolladıkları anlaşılmaktadır. 1594’te Fransa’nın Trablusşam konsolosu Jean Reynier, İskenderun limanını ziyaret ederek Fransız ticaretini bu limana aktarmak için arayışlara girişmiştir<sup>13</sup>.

Sürekli yağış almasına bağlı olarak nemli havası ve bataklık olan kimi bölümlerine karşın Haleb’e yakınlığı İskenderun’un tercih edilmesindeki en önemli etkenlerden biridir. Limanın fiziki özellikleri nispeten uygun şartlara sahip olmasından başka, limanın Haleb valilerinin idari sorumluluk bölgesinde olması ve İskenderun’da Trablusşam’daki gibi henüz bir Osmanlı gümrük idaresinin teşekkül etmemiş olması tüm müstemen tüccarlar tarafından avantaj olarak değerlendirilmiş olmalıdır. Avrupalıların bu tercihleri karşısında Osmanlılar ilk önceleri İskenderun’un uluslararası liman olarak kullanımına karşı çıkmışlarsa da 1593’te burada bir gümrük idaresi kurulmasına karar vermişlerdir. Trablusşam’daki Seyfoğulları’nın engelleme çabalarına karşın 1612’den itibaren İskenderun, Avrupalı tüccarların depoları ve liman temsilcilikleri ile ana ticaret limanı

---

<sup>11</sup> Bruce Masters, “Halep: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Haleb, İzmir ve İstanbul**, (haz. Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters), (çev. Sermet Yalçın), İstanbul 2000, s. 29.

<sup>12</sup> Masters, “Halep: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, s. 30; Bruce Masters, “Halep”, **DİA**, c. XV, İstanbul 1997, s. 245.

<sup>13</sup> P. R. Harris, “The Letter Book of William Clarke Merchant in Aleppo, 1598-1602”, **University of London Unpublished MA. Thesis**, London 1953, s. 51-52.

haline geldi<sup>14</sup>. 1624’te İskenderun’da gümrük idaresinin etkin bir biçimde işlediği görülmektedir<sup>15</sup>. Osmanlı idaresi, İskenderun’da etkin bir idari sistem kurmak ve limanın güvenliğini sağlamak için 17. yüzyıl başlarında çeşitli tedbirler almış ve Nasuh Paşa limanı kontrol altına almak üzere bir kale inşasına girişmiş ise de, bu girişimler akim kalmıştır<sup>16</sup>. 17. yüzyılda Halep’e, 18. yüzyılda ise Belen kazasına bağlı bir kadılık merkezi olan İskenderun 17. yüzyılın ortalarından itibaren 19. yüzyıl başlarına kadar uluslararası ticarete merkezlik eden etkin bir liman olmuştur.

### **Levant Kumpanyası, Konsoloslar ve Liman Temsilcileri**

Osmanlı topraklarında İngiliz ticaret organizasyonu, Londra merkezli İngiliz Levant Kumpanyası tarafından organize edilmekteydi<sup>17</sup>. Osmanlılar tarafından verilen ahidname sonrasında 11 Eylül 1581 tarihinde kurulan Turkey Company’ye İngiltere Kraliçesi tarafından, Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerinde tekel imtiyazı verilmiş, şirket yönetimi de bu imtiyaz karşılığında elçi ve konsolosların maaşları ile başta pahalı ve masraflı hediyeler olmak üzere tüm diplomatik masrafların karşılanmasını kabul etmiştir. 1591’de Venice Company ile birleşerek Levant Company adını alan şirketin tekel imtiyazı yenilenmiş ve tüccarlar yanında elçi ve konsoloslar, Osmanlı topraklarındaki faaliyetlerini kapanış tarihi olan 1825 yılına kadar sürdürmüştür. Böylece diplomatik yetkileri haiz İngiliz elçi ve konsolosların ticari organizasyonda da etkinlikleri 19. yüzyıla kadar devam etmiştir<sup>18</sup>.

Konsolosların asıl görevleri, buldukları bölgelerdeki İngiliz ticaretinin düzenli bir şekilde işleyişini organize etmek olmuş ve bunun için düzenli olarak Londra merkezli

---

<sup>14</sup> Masters, “Halep: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, s. 33.

<sup>15</sup> 1624-1628 yıllarına gümrük kayıtlarına dayalı bir inceleme için bkz., J. Kaldy-Nagy, “Names of Merchandises in a Mediterranean Turkish Customs Register”, *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, vol. XVIII, (1965,) Budapest, s. 299-304.

<sup>16</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatname*, III. Kitap, (haz.: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı,), İstanbul 1999, s. 31.

<sup>17</sup> İngiltere’de uluslararası ticarete şirket organizasyonları için bkz. Robert Brenner, *Merchants and Revolution Commercial Change, Political Conflict, and London’s Overseas Traders 1550-1653*, Verso pub., London-New York 2003.

<sup>18</sup> Levant kumpanyasının tarihi için bkz. Wood, *Levant Kumpanyası*; M. Epstein, *The Early History of Levant Company*; Gwilym Prichard Ambrose, “The Levant Company Mainly from 1640-1753”, *Oxford Univeristy Unpublished PhD. Thesis*, Oxford 1935; Clarence Matterson, “English Trade in the Levant 1693-1753”, *Harward University Unpublished PhD. Thesis*, 1936.

Levant Company ile yazışmalar gerçekleştirmişlerdir. Levant Company’ye bağlı tüccarlar arasından seçilen İngiliz konsoloslar, görev alanlarındaki ticaret merkezlerindeki tüccar, diğer konsolosluk memurları, konsolos vekilleri ve liman temsilcileri gibi yetkililerin amiri sıfatıyla İngiliz ticaret ağının tamamından sorumluydular. İngiliz kraliyeti tarafından verilmiş olan imtiyaz ve Osmanlı ahidnamesi şirkete, Osmanlı topraklarında İngiliz vatandaşlarının çıkarlarını koruma ve kollama yetkisi vermektedir. Bunun dışında ticaret merkezlerinde ve limanlarda ticaretin organizasyonu, tüccarların ticari ve mali açıdan denetlenmesi, iflas ve ölüm gibi durumlarda mallarının koruma altına alınması, İngilizler arasındaki davaların görülmesi, Osmanlı yerel idarecileri ile ilişkilerin yürütülmesi gibi süreçlerden de konsoloslar sorumluydular. Konsolosların yetkileri konsolosluk meclisinde alınan kararlar ile uygulamaya konulmaktaydı. Konsolosluk bünyesinde görevli memurlardan kaçıllaryla, hazinedar ile Haleb’deki İngiliz acente ve tüccarların katılımı ile oluşan bu meclis, konsolosluğun temel karar alma organı olarak görev yapmaktaydı<sup>19</sup>.

1586’den itibaren konsolosluk merkezi olan Haleb’de ikamet eden İngiliz konsolosunun sorumluluk alanı tüm Suriye bölgesi ile Kıbrıs adasından oluşmaktaydı. Ayrıca İskenderun, Akka, Sayda, Beyrut, Trablusşam, Lazkiye ve 1722 yılına kadar Kıbrıs adasındaki Tuzla (Larnaka) limanında bulunan konsolos vekilleri ve liman temsilcileri de Haleb konsolosuna bağlı olarak görev yapmışlardır. Larnaka konsolos vekilliği 1722 yılından sonra bağımsız bir konsolosluk haline gelmekle<sup>20</sup> birlikte, ticari anlamda Haleb ve İskenderun başta olmak üzere diğer Suriye limanları ile sürekli bağlantılı kalmıştır.

İskenderun limanı, 18. yüzyıl boyunca Haleb konsolosunun görev bölgesinde İngiliz ticaret filusunun ana ticaret limanı olarak kullanılırken, adı geçen diğer Doğu Akdeniz limanları mal temin edilen daha küçük, ara limanlar olarak kalmışlardır. Trablusşam, Lazkiye, Beyrut ve Sayda gibi bu ara limanlarda bulunan malları yükleyen İngiliz gemileri çoğunlukla tekrar İskenderun’a geri dönmekte ve buradan Londra’ya

---

<sup>19</sup> Haleb konsolosluğunun idari işleyişi ve ticari organizasyondaki yetki ve sorumlulukları için bkz. M. Sait Türkhan, “18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Haleb”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2014, s. 185-222.

<sup>20</sup> Wood, **Levant Kumpanyası**, s. 123.

hareket etmekteydi. 17. ve 18. yüzyılın yüksek kâr hadlerine karşın ticaretin gerilemeye başlaması ve yüksek şirket maliyetleri dikkate alındığında gerekmedikçe bölgede birden fazla limanı aktif olarak kullanmak ve büyük depolar inşa etmek ticarete ek maliyetler getireceği için Levant Company tarafından kârlı bulunmamış olmalıdır.

Haleb konsolosuna bağlı tüm limanlardaki ticari organizasyon ise konsolos vekili tarafından sağlanmaktaydı. Diplomatik olarak konsolos vekili (*vice konsolos*), ticari anlamda ise liman temsilcisi (*factor marine*) olarak anılan bu kişiler, Levant Company adına ticaretin organizasyonunu yürütmekteydiler. Mısır ve Suriye bölgesinde ana ticaret merkezleri olan Kahire ve Haleb iç kara şehirleri olmaları nedeniyle bunların liman bölgesini oluşturan iskelelerdeki liman temsilciliği görevi daha önemli hale gelmiştir. Haleb-İskenderun ve Kahire-İskenderiye bağlantısı ticari organizasyon için önem arz etmektedir. Öte yandan İstanbul, İzmir, Selanik gibi aynı zamanda konsolosluk merkezi de olan liman şehirlerinde ise liman temsilciliğine gerek duyulmamıştır. Bu bağlamda İskenderun limanının 17. yüzyıldan itibaren İngiliz ticaretinin ana limanı haline gelişi ile İskenderun liman temsilciliği de daha önemli bir konuma yükselmiştir. İskenderun liman temsilcisi, Haleb konsolosluk meclisinin önerisi ile Londra’daki Levant Company merkezi idaresi tarafından atanmaktaydı. Liman temsilcisinin görevi ise limandan gerçekleşecek tüm İngiliz ithalat ve ihracatını, gemi yükleme-boşaltma ve malların Haleb’e gönderilmesi işlemlerini organize etmek ve limandaki altı İngiliz deposunun çalışma düzenini sağlamaktır. Limana gelen bir geminin manifestosu liman temsilcisi tarafından hızlıca, çoğunlukla aynı gün Haleb’e ulaştırılmaktaydı. Haleb’e ulaşan bu manifesto, konsolosluk meclisinde değerlendirilirdi. Ardından, liman temsilcisine geminin mallarını teslim almasına yönelik, gemi kaptanına da malları liman temsilcisine teslim etmesine yönelik birer emir yazılırdı. Böylece Haleb’deki tüccarların gelen mal miktarına göre piyasada daha net bir pozisyon almaları sağlanmaktaydı. Bundan sonra liman temsilcisi geminin boşaltılıp malların İskenderun’da sahile yakın bir konumda bulunan İngiliz depolarında saklanması organize ederdi. Daha sonra ise, malların kervanların durumuna göre peyderpey ve acentelerin talepleri doğrultusunda Haleb’e gönderilmesini gerçekleştirirdi. Haleb’den limana getirilen malların da, acente ve tüccarların talepleri doğrultusunda gemiye yüklenmesi veya hazırda bir gemi yok ise depoda muhafaza edilmesi, gemiye yükleme sonrasında konşimentonun teslim alınması

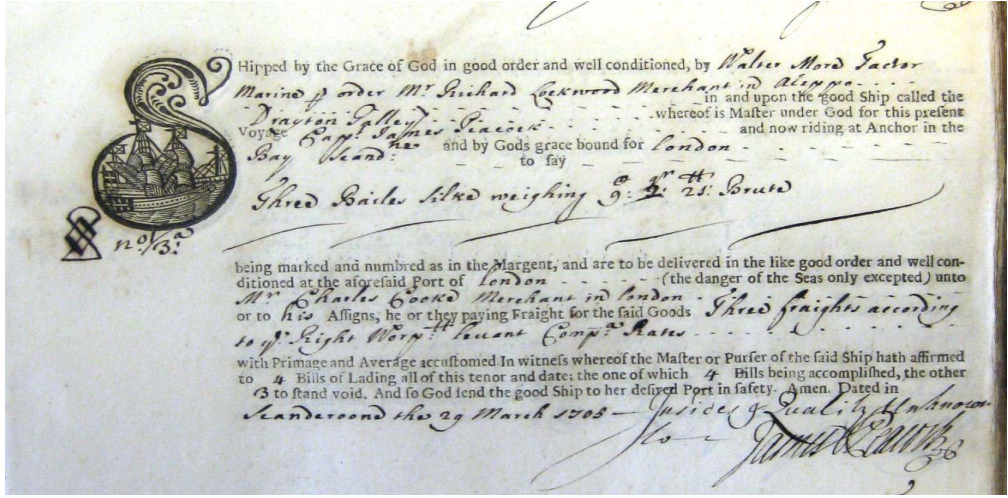


ve gerekli yerlere ulaştırılması, gemi manifestolarının birer kopyasının alınıp Haleb ve Londra’ya gönderilmesi gibi işlemlerin tamamından da liman temsilcisi sorumluydu.

### İskenderun Limanında İngiliz Ticaret Gemileri

İngilizce’de “*Bill of Lading*” olarak ifade edilen konşimento belgeleri, malın gemiye yüklenmesi sonrasında gemi kaptanı tarafından düzenlenen ve kaptanın malı teslim ve emanetine aldığını gösteren belgelerdir.

#### Fotoğraf 1. İskenderun’da Düzenlenmiş bir Konşimento (bill of lading) Örneği



Kaynak: SP, 110/71, s. 13 (29 Mart/9 Nisan 1705).

Bir konşimentoda sırasıyla; malı gemiye teslim eden liman temsilcisinin ve malı gönderen tüccarın adları, malı gönderen tüccarın bulunduğu yani malın temin edildiği şehir, geminin ve kaptanın adı, yüklemenin yapıldığı liman, malın indirileceği liman, malın cinsi ve brüt ağırlığı, malı teslim alacak olan tüccarın veya vekilinin adı ile konşimentonun kaç nüsha olarak düzenlendiği yazılır ve belgenin sonuna düzenlenme yeri ve tarih yazılarak kaptan tarafından imzalanırdı. Bu sayılan özelliklerinden de anlaşılacağı üzere bu belge ile kaptan, teslim aldığı malı, yolda İngiltere’nin düşmanlarından gelebilecek saldırılar ve olası deniz kazaları gibi istisnai durumlar dışında sağlam ve emin bir şekilde alıcısına teslim etmeyi taahhüt etmiş olmaktadır. Bu

İstisnai durumlarda mal kaybindan ve zararlardan kaptan sorumlu tutulmazdı. Konşimento belgeleri genellikle dört kopya olarak düzenlenirdi. Bu kopyalardan ikisini gemi kaptanı alır, birini varışta mal sahibine teslim eder, diğeri ise kendisinde kalırdı. Üçüncü nüsha liman temsilcisi tarafından malın yüklendiği gemiden önce alıcı tüccara ulaşacak şekilde denizden veya karadan posta yoluyla karşı limana gönderilirdi. Dördüncü nüsha da liman temsilcisinde muhafaza olunurdu.<sup>21</sup>

Bu incelemenin ana kaynağını oluşturan konşimento kopyaları İngiliz Ulusal Arşivi’nde (The National Archives), SP (State Papers) tasnifinde 110/71 numarada kayıtlıdır. 1704-1706 yıllarına ait 269 adet konşimentoda, toplam 381 birim mal kaydı bulunmaktadır. Muhtemelen İskenderun’daki İngiliz liman temsilcisi Walter More’da kalan kopyalardan oluşan bu belge koleksiyonu; Londra, Livorno ve Venedik’e emtia götüren toplam sekiz gemiye aittir. Bu gemilerden beş tanesi İngiliz bandıralı olup, dört tanesi (*Mediterranean, Drayton, Massareen, Leghorn*) Londra’ya mal taşımıştır. Beşinci İngiliz gemisi (*Sun*) ise İskenderun’dan Livorno’ya emtia taşımıştır. Bu makalede dört İngiliz gemisinin İskenderun-Londra arasında gerçekleştirdiği beş sefere ait konşimento kayıtlarındaki veriler değerlendirilmiştir. Gönderilen emtianın tamamı Haleb ve Trablusşam piyasalarından İngiliz acentelerce temin edilmiştir. Londra’ya mal gönderen acente sayısı toplam 33’tür ve bunların 32’si Haleb’de 1’i de Trablusşam’da bulunmaktadır. Haleb’deki acenteler gerek bireysel olarak gerekse birbirleriyle ortaklaşa mal temin edip Londra’daki patron tüccarlara göndermişlerdir.

Geriye kalan 4 gemiden; Kaptan Pietro Mazzaro idaresindeki *Santa Justina* isimli gemi Venedik bandıralıdır ve İskenderun’dan İngiliz tüccarlar adına yüklenen 18 balya ipek ve az miktardaki ilaç ürününü Venedik’e götürmektedir. Kaptan Peter Bracquinie idaresindeki *St. Bernardo* gemisi de Venedik bandıralıdır<sup>22</sup>, gemi İskenderun’dan İngiliz

---

<sup>21</sup> J. R. M’Culloch, **A Dictionary Practical, Theoretical, and Illustorical Commerce and Commercial Navigation**, London 1869, s. 152.

<sup>22</sup> Haleb konsolosu 4 Temmuz 1704 tarihli Londra’ya şirket merkezine gönderdiği mektubunda, birkaç gün önce İskenderun’a gelen Venedik bandıralı St. Bernardo gemisinin limanında İngiliz himayesine girdiği haberini vermekteydi. **The National Archives, State Papers (SP)**, 110/23, s. 45, Halep’ten Londra’ya Levant şirketi merkezine, (23 Haziran 1704/4 Temmuz 1704). Nitekim 18. yüzyıl başlarında Haleb bölgesinde Venedik ve Hollanda konsolosu bulunmadığı zamanlarda bu devletlerin tüccar ve gemileri İngiliz himayesinde faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Türkhan, “18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Haleb”, s. 192-193. İskenderun’daki Fransızlar Ekim 1705’te İskenderun limanında bulunan İngiliz himayesindeki Venedik bandıralı St. Bernardo

tüccarlar adına az miktardaki çeşitli malları Venedik’e taşımaktadır. *Saint Stephen* isimli gemi ise Fransız bandıralı olmalıdır, zira geminin kaptanının adı James de Goives French olarak belirtilmiştir. Haleb’deki İngiliz acenteler tarafından temin edilen 7 balya ipek, İskenderun’dan Livorno’daki<sup>23</sup> acentelere teslim edilmek üzere *Saint Stephen* gemisine yüklenmiştir. İngiliz bandıralı *Sun* ise, İskenderun’dan İngiliz tüccarlar adına 45 balya pamuk ipliği ve 11 balya ipek ile bir miktar balmumu ve çiviti Livorno’ya taşımıştır.

Sayılan bu 4 geminin Akdeniz içinde Venedik ve Livorno limanları ile Osmanlı limanları arasında nakliye yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu gemilerin İskenderun’dan yükledikleri mal miktarı da Londra’ya gidenlere nispetle oldukça azdır ve bu durum sadece İskenderun’dan değil diğer yakın limanlardan da mal yüklediklerini düşündürmektedir. Nitekim Londra’dan Batı Akdeniz’e mal taşıyan İngiliz gemicilerinin Batı Akdeniz’den Londra’ya mal taşımak için navlun bulamadıkları zamanlarda Doğu Akdeniz’e doğru gelerek Akdeniz içinde kıyı taşımacılığı veya Doğu Akdeniz limanlarından Livorno’ya mal taşıma işi yaptıkları bilinmektedir. İngiliz tüccarlar da kimi zaman tam olarak bir gemiyi doldurmayacak miktardaki mallarını bu gemiler ile Livorno’daki depolarına aktarmaktaydılar<sup>24</sup>. Dolayısıyla yukarda adı geçen *Sun* gemisini de bu şekilde Akdeniz içinde mal taşıyan İngiliz bandıralı bir gemi olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışma sadece İskenderun-Londra arasındaki taşımacılığın incelenmesi hedeflendiği için Akdeniz içinde mal taşınan diğer dört gemiye ait veriler bu çalışmaya dahil edilmemiştir.

---

gemisine yönelik himaye iddiasında bulunmuşlardır. Venediklilerin bunu reddetmeleri üzerine gemiye ateş açmışlar ve iki Venedikliyi yaralamışlardır. Bu saldırı karşısında Venedikliler İngiltere’nin İskenderun liman temsilcisine sığınarak kurtulabilmişlerdir. **SP**, 110/23, s. 129-129v, Haleb’den İstanbul’a elçi Robert Sutton’a (8 Ekim 1705/19 Ekim 1705). (Dipnotlarda SP belgelerinde parantez içinde verilen ilk tarih belgenin Julian takvime göre yazılmış olan orijinal tarihidir. İkinci tarih ise bugün de geçerli olan Gregorian takvimdeki karşılığıdır. Gregorian ile Julian arasında 11 günlük fark vardır.)

<sup>23</sup> Tarafsız bir liman olan Livorno özellikle savaş dönemlerinde mal transferi için özellikle tercih edilen bir limandı. İranlı Ermeni tüccarlar, Yahudi tüccarların ve İngiliz tüccarların Livorno’daki acentelerine sürekli ipek gönderdikleri bilinmektedir. Culfalı Ermenilerin Akdeniz’deki faaliyetleri için bkz. Sebouh Aslanian, “The Salt in a Merchant’s Letter: The Culture of Julfan Correspondence in the Indian Ocean and the Mediterranean”, **Journal of World History**, vol. XIX/2 (Jun., 2008), s. 127-188;

<sup>24</sup> Davis, **Allepo and Devonshire Square**, s. 177-180.

**Tablo 1.** 1704-1706 Yıllarında İskenderun’dan Londra’ya Mal Taşıyan İngiliz Bandıralı Gemiler

Gemi	Kaptan	İskenderun’dan Ayrılış Tarihi	Yüklenen Mal miktarı
Mediterranean	John Bacon	16 Eylül 1704’ten sonra	44.964 lb. (20 ton 395 kg.)
Drayton	James Peacock	8 Mayıs 1705	149.456 lb. (67 ton 792 kg.)
Massareen	Peter Tedder	26 Mayıs 1705’ten sonra	154.530 lb. (70 ton 093 kg.)
Leghorn	James Winstanley	14 Temmuz 1705’ten sonra	114.600 lb. (51 ton 981 kg.)
Mediterranean	John Bacon	23 Şubat 1706’dan sonra	12.457 lb. (5 ton 650 kg.)

**Kaynak:** SP. 110/71.

Yukardaki tabloda ayrıntıları verilen İngiliz bandıralı dört gemi ise 1704-1706 yılları arasında Londra’ya toplam 5 sefer gerçekleştirmişlerdir. Bu gemilerden *Mediterranean*, 1704 ve 1706 yılında olmak üzere iki sefer gerçekleştirmiştir. Çalışmada takip edilen metod kısaca şöyledir: Konşimentolardaki gemiye yüklenen her birim mal temel alınarak veriler bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Elde edilen veri listesi her bir gemiye göre sınıflandırılarak, her bir gemiye yüklenen toplam mal miktarları ve oranları tespit edilmiştir. Yüklenen malların brüt ağırlık birimleri konşimentolarda 18. yüzyılda İngiltere’de kullanılan ve 112 lb.’ye eşit olan cwt. (long hundredweight) olarak verilmiştir. Ancak bu miktarların hemen hemen tamamı daha alt birimler olan quarter (qr.) ve libre (lb.) gibi ağırlıkları da içermektedir<sup>25</sup>. Bu durum ağırlıkların alt alta toplanmasını zorlaştırmaktadır. Bu sebeple cwt. cinsinden ağırlıklar en alt birim olan ve 16 onsa eşit olan lb.’ye çevrilmiş ve ağırlıkların tamamı lb. ve ton olarak tablolara

<sup>25</sup> Örneğin konşimentolarda bir balya ipek ortalama 2 cwt olarak ölçülmüştür. Ancak tekli hesaplamalarda balyaların hemen hemen tamamı, 2.01.27, 2.01.18 gibi hatta 3.01.01 gibi küsuratlı ağırlıkta olduğu görülmektedir. Bkz. SP, 110/71, muhtelif yerler. 1 cwt=112 libre; 1 quarter=28 libre’ye eşittir.

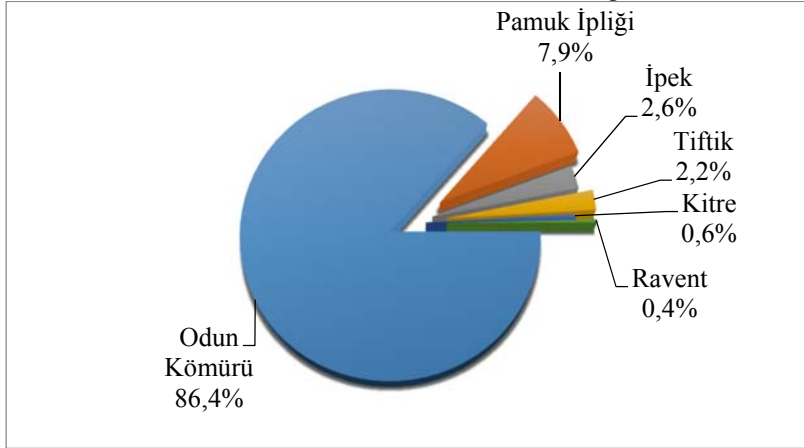
yansıtılmıştır. Ayrıca bazı ağırlıkların Haleb’de sıklıkla kullanılan “rotello” olarak kaydedildiğine rastlanmaktadır. Rotello cinsinden veriler de lb.’ye çevrilerek ölçü birliği sağlanmıştır<sup>26</sup>. Adı geçen dört İngiliz gemisinin gerçekleştirdiği beş seferdeki emtia dağılımları şu şekildedir.

### 1-Mediterranean Gemisi 1704

Kaptan John Bacon idaresindeki *Mediterranean* gemisi, İskenderun limanından Londra’ya 1704 Eylül ve 1706 Şubat aylarında toplam iki sefer yapmıştır.

Eylül 1704’teki ilk seferde, gemiye yüklenen İngiliz mallarının toplam miktarı 44.964 lb. (20 ton 395 kg.)’dır. Bu miktar, diğer üç gemiye nazaran oldukça düşük bir miktardır. Bu durum göz önüne alındığında geminin mal yüklemek üzere Akdeniz’de başka bir limana daha uğrama ihtimali güçlenmektedir. Ancak buna dair herhangi bir bulgu şimdilik tespit edilmemiştir. Bir diğer ihtimal ise bu geminin diğerlerine nazaran yükleme kapasitesinin daha az oluşudur. Nitekim aşağıda da görüleceği üzere gemiye 1706 yılındaki seferinde sadece 12.457 lb. (5 ton 650 kg.) mal yüklenmiştir. 1704 yılındaki seferinde İskenderun’dan yüklenen malın tamamı Haleb’deki İngiliz acenteler tarafından temin edilip Londra’ya gönderilmiştir. Gemiye yüklenen emtia dağılımı şu şekildedir.

**Grafik 1. Mediterranean Gemisi Emtia Dağılımı**



<sup>26</sup> 1 Rotello=4 lb. + 12 oz, yani 2.154 gr.’dır; bkz. Davis, *Aleppo and Devonshire Square*, s. 33

**Tablo 2.** Mediterranean Gemisi Emtia Dağılımı

<b>Emtia</b>	<b>Miktar (lb.)</b>	<b>Oran %</b>
Odun Kömürü	38.826	% 86,4
Pamuk İpliği	3.557	% 7,9
İpek	1.151	% 2,6
Tiftik	1.011	% 2,2
Kitre	256	% 0,6
Ravent	163	% 0,4
<b>Toplam</b>	<b>44.964</b>	<b>% 100</b>

Gemiye yüklenen malların içinde en yüksek miktarı % 86,4 (38.826 lb.) ile odun kömürü oluşturmaktadır. Odun kömürünü % 7,9 (3.557 lb.) ile pamuk ipliği, % 3 (1.151 lb.) ile ipek ve % 2 (1011 lb.) ile tiftik takip etmektedir. Kitre ve ravent gibi ilaç ürünleri ise toplamda % 1’den az miktardadır.

## 2-Drayton Gemisi

Kaptan James Peacock idaresindeki *Drayton*, 6 Ocak 1705 tarihinde İskenderun limanına yüklü kumaş, karanfil ve karabiber getirmiştir<sup>27</sup>. Haleb konsolosu George Brandon’un 6 Mart 1705 tarihli mektubuna göre; geminin zengin bir kargo yükü ile 20 gün içinde İskenderun’dan ayrılması beklenmektedir<sup>28</sup>. Ancak anlaşılan geminin yükleme işlemleri planlanan zamanda tamamlanamamıştır ve 1705 Mart sonu itibariyle bir miktar ipeğin de yüklenmesi ile 1705 Nisan ortalarında harekete hazır olacağı İskenderun liman temsilcisi Walter More tarafından Haleb’e bildirilmiştir<sup>29</sup>.

Ancak Tolon’dan İran’a giden Fransız elçilik heyetini taşıyan Fransız donanmasına ait 54 toplu bir gemi ile birlikte bir Fransız ticaret filosu 10 Nisan 1705

<sup>27</sup> SP, 110/23, 85v, Haleb konsolosu George Brandon’dan İzmir’e Richard Kemble’ye 19 Şubat 1705; SP, 110/23, 85v, Haleb konsolosu George Brandon’dan Galata’ya John Hefterman’a, 19 Şubat 1705; SP, 110/23, 86v, Haleb konsolosu George Brandon’dan Galata’ya Samuel Barnardiston’a, 20 Şubat 1705/3 Mart 1705.

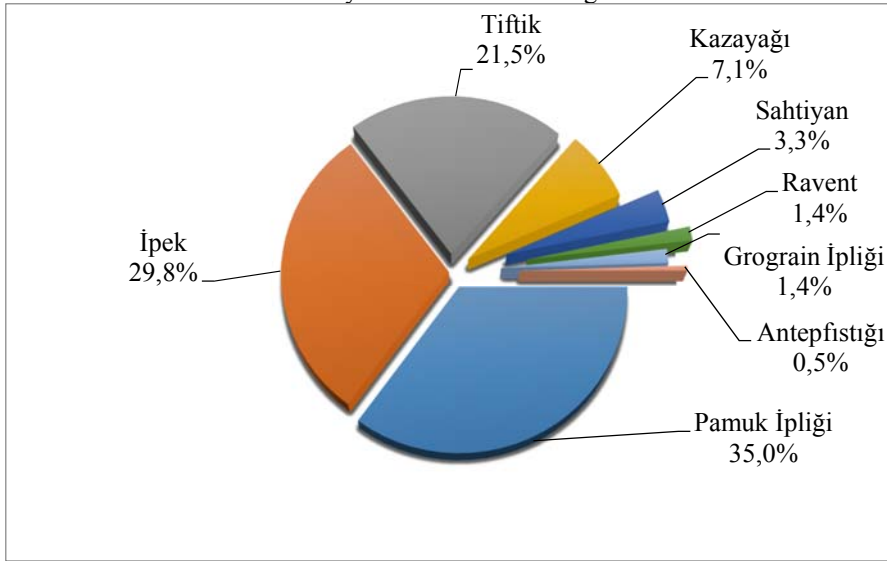
<sup>28</sup> SP, 110/23, 86v, Haleb konsolosu George Brandon’dan Livorno’ya Gould, Dorman ve Harriman’a, 23 Şubat 1705/6 Mart 1705.

<sup>29</sup> SP, 110/24, s. 23v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Harvey, Rawstorn, Maynarde’ye, (13 Mart 1705/24 Mart 1705).

tarihinde İskenderun’a gelmiştir<sup>30</sup>. Fransız filosunun İskenderun’a gelişi, *Drayton* ve *Massareen* ile o sırada Kıbrıs’ta bulunan *Leghorn* gemilerinin güvenlik amacıyla buldukları limanlarda kalmaları ve kesinlikle yerlerini terk etmemeleri yönünde bir karar alınmasına neden olmuştur<sup>31</sup>. Zira İspanyol veraset savaşının devam ettiği bu tarihte gemilerin açık denizde Fransız donanmasına ait bir gemi ile karşılaşmalarından endişe edilmektedir. Ertelemeden bir ay sonra, ancak 8 Mayıs 1705 cuma günü akşamı *Drayton* İskenderun limanından ayrılabilmiştir<sup>32</sup>.

Konşimento kayıtlarına göre, *Drayton*’a İskenderun liman temsilcisi tarafından 26 Mart - 7 Mayıs 1705 tarihleri arasında yükleme yapılmıştır. Trablusşam’daki İngiliz acente John Carew tarafından gönderilen bir balya ipek hariç, gemiye yüklenen malların tamamı Haleb’deki İngiliz acenteler tarafın temin edilmiştir. İskenderun’dan yüklenen mal miktarı toplam 149.456 lb.’dir (67 ton 792 kg.).

**Grafik 2. Drayton Gemisi Emtia Dağılımı**



<sup>30</sup> SP, 110/23, s. 96, Haleb konsolosu George Brandon’dan Trablusşam’a John Carew’e, (30 Mart 1705/10 Nisan 1705).

<sup>31</sup> SP, 110/23, s. 96, Haleb konsolosu George Brandon’dan Trablusşam’a John Carew’e, (30 Mart 1705/10 Nisan 1705); SP, 110/23, s. 96v, Haleb konsolosu George Brandon’dan Kıbrıs’a Kaptan James Winstanley’e (8 Nisan 1705/19 Nisan 1705); SP, 110/23, s. 97, Haleb konsolosu George Brandon’dan Kıbrıs’a Konsolos Samuel Turner’a, (8 Nisan 1705/19 Nisan 1705).

<sup>32</sup> SP, 110/24, 31, İskenderun’dan Haleb’e Sherman ve Lethieullier’e, (29 Nisan 1705/10 Mayıs 1705).

**Tablo 3.** Drayton Gemisi Emtia Dağılımı

<b>Emtia</b>	<b>Miktar (lb.)</b>	<b>Oran %</b>
Pamuk İpliği	52.383	% 35,0
İpek	44.504	% 29,8
Tiftik	32.086	% 21,5
Kazayağı	10.606	% 7,1
Sahtiyan	4.919	% 3,3
Ravent	2.100	% 1,4
Grograin ipliği	2.088	% 1,4
Antepfistığı	770	% 0,5
<b>Toplam</b>	<b>149.456</b>	<b>% 100</b>

Gemiye yüklenen malların % 35’ini (52.383 lb.) pamuk ipliği oluşturmaktadır. Pamuk ipliğini % 29,8 ile (44.504 lb.) ipek ve % 21,5 ile (32.086 lb.) tiftik izlemektedir. Ayrıca % 3,1 oranında (4.919 lb.) sahtiyan ile % 1,4 oranında (2.088 lb.) grograin ipliği de gemiye yüklenen mallar arasındadır. Bunlardan başka kazayağı, ravent, gibi bitkisel ilaçlar ve % 1’den daha az miktardaki antepfistığı Londra’ya ihraç edilen emtiayı oluşturmaktadır.

*Drayton* Londra’ya ulaşamamıştır. Geminin İskenderun’dan çıkışından bir süre sonra, Temmuz 1705 başlarında, Malta yakınlarında Fransız korsanlarının eline geçtiği haberi Halep konsolosuna ulaşmıştır<sup>33</sup>. İspanya veraset savaşlarının<sup>34</sup> devam ettiği bu

<sup>33</sup> Haziran sonunda Trablusşam’a gelmiş olan bir Fransız gemisinin verdiği haberlerde korsanların eline düşen geminin bir İngiliz gemisi olduğu belirtilmişken, (SP, 110/23, 111-111v, Belen yaylasından İzmir’e Richard Kemble’ye, (26 Haziran 1705/7 Temmuz 1705), Drayton kaptanı James Peacock’un Malta’dan Temmuz 1705’te, o sırada Belen’de bulunan İngiliz konsolosuna gönderdiği mektupla korsanların eline geçen geminin Drayton olduğu kesin olarak anlaşılmıştır. SP, 110/23, 117v, Belen yaylasından İstanbul’a Jasper Abbott’a, (24 Temmuz 1705/4 Ağustos 1705); SP, 110/23, 118, Belen yaylasından İstanbul’a Charles Phillips’e, (24 Temmuz 1705/4 Ağustos 1705).

<sup>34</sup> İngiltere, İspanya veraset savaşları sonundaki 1713 Utrecht Antlaşması ile İngiltere Akdeniz’de Cebelitarık ve Minorca adasını alarak konumu güçlendirmiştir. Amerika’da ise bazı önemli sömürge toprakları ile birlikte köle ticaretini tekeline almıştır. 1707’de sağladığı ada birliği ile birlikte artık Birleşik Krallık olarak dünya ticaretinde ve diplomaside daha etkin hale gelecektir. Bkz. Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, (çev. Burcu Çiğman, Elif Topçugil, Kudret Emiroğlu, Suat Kaya), İmge Kitabevi, Ankara 2006, s. 672-673.



dönemde, Fransız korsanların İngiliz ticaret filosuna zaman zaman bu şekilde zarar verdikleri anlaşılmaktadır. Zira *Drayton*’dan önce de, *Delawall* isimli bir başka İngiliz tüccar gemisinin de bir Fransız korsan gemisi tarafından Manş denizi kıyılarında St. Malo yakınlarında ele geçirildiği haberi İskenderun’a ulaşmıştı<sup>35</sup>. Wood’un tespitleri bu kayıplara rağmen İngiliz Levant ticaretinin büyük bir değer kaybına uğramadığı yönündedir<sup>36</sup>. Aksine 1702-1706 arasında tüm denizlerde Fransa-İngiltere savaşında Fransızlar 100 kadar korsan gemisi ve 1400 ticaret gemisi kaybetmişler, buna karşılık İngilizlerin ticaret gemisi kaybı 800 kadardır<sup>37</sup>.

### 3-Massareen Gemisi

Kaptan Peter Tedder idaresindeki *Massareen*, Londra’dan yüklediği 400 balya kadar yünlü kumaş, bir miktar kötü kalitede demir ve Brezilya kerestesi ile önce Kıbrıs’a<sup>38</sup>, 22 Şubat 1705 günü İskenderun limanına gelmiştir<sup>39</sup>. Gemiye İskenderun’da mal yüklenme işlemi 1705 Nisan ayında başlanmış ve Mayıs ayı sonlarında tamamlanmıştır. İskenderun liman temsilcisi, 15 Mayıs 1705’te Haleb’deki İngiliz acentelere geminin 7 ila 10 gün içinde harekete hazır olacağı bildirilmekteydi<sup>40</sup>. 25 Mayıs 1705’te ise geminin bir veya iki gün içinde demir almasının beklendiği bildirilmiştir<sup>41</sup>. Nitekim *Massareen*’e ait konşimentoların 18 Nisan – 26 Mayıs 1705 tarihleri arasında

---

<sup>35</sup> SP, 110/24, s. 18v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e George Brandon’a, (4 Şubat 1705/15 Şubat 1705). Belgede Dellawal’ın hangi tarihte korsanlar tarafından ele geçirildiği belirtilmemektedir. SP, 110/23, 82v, Haleb’den Gembroon’da bulunan William Lee, James Rawlins ve Edward Dennis’e (9 Şubat 1705/20 Şubat 1705). Daha büyük bir kayba örnek olarak, 1693 yılındaki Hollanda-İngiliz ortak ticaret filosunun Fransızlar tarafından imhası hakkında bkz. Wood, **Levant Kumpanyası**, s. 152-153.

<sup>36</sup> Wood, **Levant Kumpanyası**, s. 162-163.

<sup>37</sup> Şenay Özdemir, “Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti’nin Tarafsızlık Konumu”, **Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. XXIII/36, (Ankara 2004), s. 192.

<sup>38</sup> SP, 110/23, s. 86v-87, Haleb’den İzmir’e Richard Kemble’ye (23 Şubat 1705/6 Mart 1705).

<sup>39</sup> SP, 110/24, s. 21, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Thomas Whately, (20 Şubat/3 Mart 1705); SP, 110/24, s. 21-21v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e George Brandon’a, (23 Şubat/5 Mart 1705).

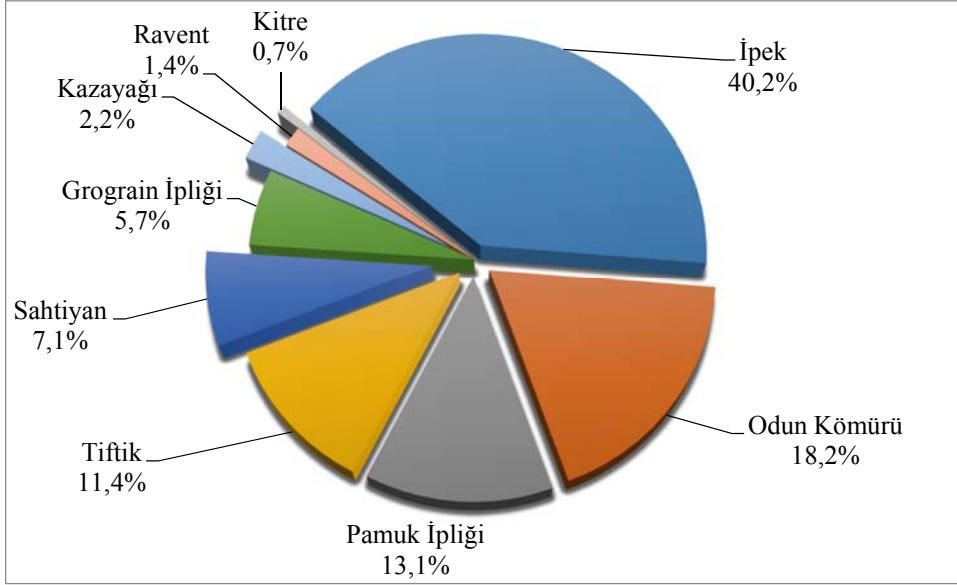
<sup>40</sup> SP, 110/24, s. 23v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Snelling ve Bird’e, (4 Mayıs 1705/15 Mayıs 1705); SP, 110/24, s. 23v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Robert Marriott’a, (4 Mayıs 1705/15 Mayıs 1705); SP, 110/24, s. 34, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Maudsley ve Foley’e, (4 Mayıs 1705/15 Mayıs 1705); SP, 110/24, s. 34, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e Thomas Jolliffe’ye, (4 Mayıs 1705/15 Mayıs 1705).

<sup>41</sup> SP, 110/24, s. 34, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e George Brandon’a, (14 Mayıs 1705/25 Mayıs 1705).

düzenlenmiş<sup>42</sup> olmasına bakılarak geminin 26 Mayıs 1705 tarihinden hemen sonra İskenderun limanından demir aldığı söylenebilir. Gemiye yüklenen malların tamamı, Trablusşam’dan İngiliz acente John Carew tarafından gönderilen toplam üç balya ipek hariç, Haleb’deki İngiliz acenteler tarafından gönderilen mallardır.

Gemiye yüklenen mal miktarı toplam 154.530 lb. (70 ton 093 kg.)’dır.

**Grafik 3. Massareen Gemisi Emtia Dağılımı**



**Tablo 4. Massareen Gemisi Emtia Dağılımı**

Emtia	Miktar (lb.)	Oran %
İpek	62.093	% 40,2
Odun Kömürü	28.096	% 18,2
Pamuk İpliği	20.267	% 13,1
Tiftik	17.666	% 11,4
Sahtiyani	10.917	% 7,1
Grograin İpliği	8.800	% 5,7
Kazayağı	3.429	% 2,2

<sup>42</sup> SP, 1107/71, s. 31-56.

Ravent	2.220	% 1,4
Kitre	1.042	% 0,7
<b>Toplam</b>	<b>154.530</b>	<b>% 100</b>

Gemiye yüklenen malların % 40,2’sini (62.093 lb.) ile ipek oluşturmaktadır. İpekten sonra % 18,2 ile (28.096 lb.) odun kömürü, % 13,1 oranında (20.267 lb.) pamuk ipliği, % 11,4 oranında (17.666 lb.) tiftik, % 7,1 oranında (10.917 lb.) sahtiyan ve % 5,7 oranında (8.800 lb.) grograin ipliği gemiye yüklenen emtiayı oluşturmaktadır. Bunlardan başka kazayağı ve ravent gibi ilaç ürünleri ile kitrenin toplam oranı % 4,3’tür.

#### 4-Leghorn Gemisi

Kaptan James Winstanley idaresindeki *Leghorn*, *Massareen* ve İzmir’e mal taşıyan diğer İngiliz gemilerinin de katılımı ile oluşturulan bir konvoy ile Londra’dan Aralık 1704 sonlarında yola çıkmış olmalıdır<sup>43</sup>. Geminin 1704 Mart veya en geç Nisan ayında İskenderun’a geldiği tahmin edilebilir<sup>44</sup>. Ancak gemiye 1705 Mayıs ortasına kadar mal yüklenmesi yapılamadığı anlaşılmaktadır. Bu gecikmenin sebebi geminin cıvadra direğinin kırılmış olmasıdır<sup>45</sup>. Cıvadra direğinin tamirine kadar mal yükleme işlemleri ertelenmiş olmalıdır. İskenderun liman temsilcisi Walter More’un Haleb’deki acentelere yazdığı 15 Mayıs 1705 tarihli bir dizi mektuptan, *Leghorn* gemisine yüklemenin 16 Mayıs 1705’te başlanacağını bildirmiştir<sup>46</sup>. Yüklemenin tamamlanması Temmuz ayı ortalarına kadar sürmüştür. Haleb konsolosunun Belen yaylasından Haziran ayında Londra ve

<sup>43</sup> 2 Mart 1705 tarihli bir mektuba göre, Leghorn ve Mazareen gemilerinin 12 Aralık 1704 itibarıyla Londra’dan hareket etmek için hazır oldukları haberi Haleb’e Mart ayında ulaşmıştır. (SP, 110/23, 85v, Haleb’den İzmir’de bulunan Richard Kemble’ye 19 Şubat 1705/2 Mart 1705).

<sup>44</sup> 6 Mart 1705’te Mazareen gemisinin Kıbrıs’a geldiği Leghorn’un da çok kısa bir zaman içinde gelmesinin beklendiği haberi gelmiştir. (SP, 110/23, 86v, Haleb’den Livorno’ya Gould, Dorman ve Harriman’a, 23 Şubat 1705/6 Mart 1705).

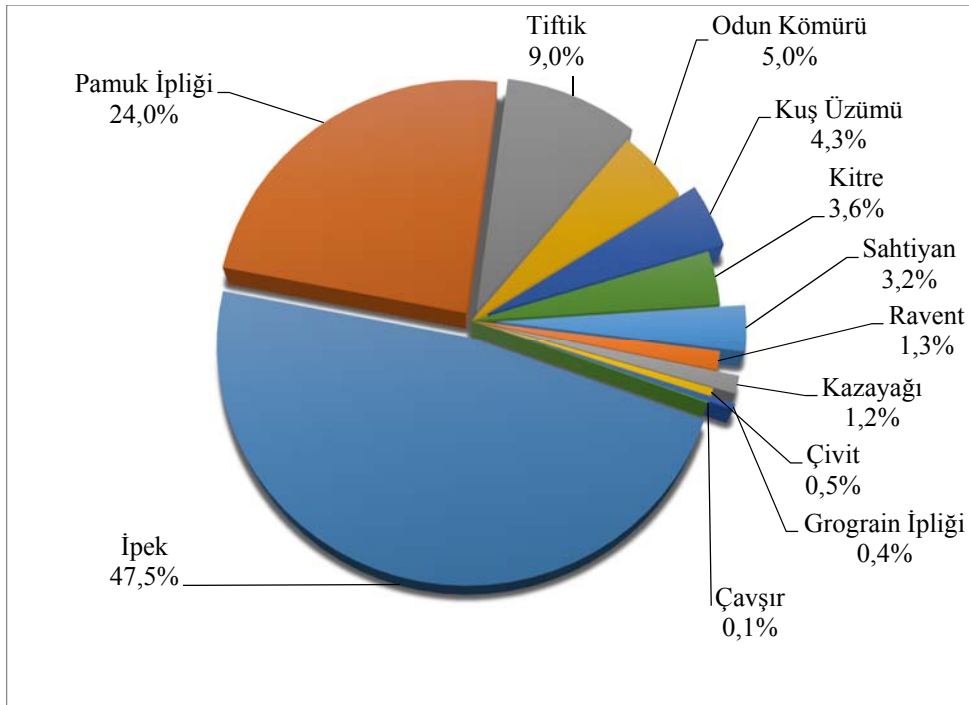
<sup>45</sup> Direğin ne zaman ve hangi nedenle kırıldığı tespit edilememekle birlikte direğin kırık olduğunun belirtildiği yazışmanın tarihinin 12 Mart 1705 tarihli oluşu direğin yolda veya İskenderun’a geldikten hemen sonra kırıldığını düşündürmektedir. SP, 110/23, 87v, Haleb’den İskenderun’a Kaptan Peter Tedder’e (1 Mart 1705/12 Mart 1705).

<sup>46</sup> SP, 110/24, s. 23v, İskenderun’dan Walter More’dan, Haleb’e Robert Marriott’a, (4 Mayıs/15 Mayıs 1705); SP, 110/24, s. 33v, İskenderun’dan Walter More’dan Haleb’e, Snelling ve Bird’e (4 Mayıs/15 Mayıs 1705); SP, 110/24, s. 34, İskenderun’dan Haleb’e, Edwin Rawstorn’a 4 Mayıs/15 Mayıs 1705; SP, 110/24, s. 34, İskenderun’dan Haleb’e, Maudsley ve Foley’a 4 Mayıs/15 Mayıs 1705.

Haleb’e yazdığı mektuplara göre *Leghorn*, 21 Haziran 1705 itibariyle İskenderun limanından harekete hazır vaziyettedir<sup>47</sup>. Ancak bu tarihten sonra da yüklemeye devam edilmiştir. Son konşimentonun 14 Temmuz 1705 tarihinde<sup>48</sup> düzenlenmiş olması göz önüne alındığında gemiye yüklemenin bu tarihe kadar devam ettiği ve geminin en erken bu tarihten sonra İskenderun’dan ayrıldığını anlaşılmaktadır.

*Leghorn*’a yüklenen malların tamamı, Trablusşam’daki İngiliz acente John Carew tarafından gönderilen bir balya ipek hariç, Haleb’deki İngiliz acenteler tarafın temin edilmiştir. Gemiye yüklenen mal miktarı toplam 114.600 lb.’dir (51 ton 981 kg.).

**Grafik 4.** Leghorn Gemisi Emtia Dağılımı



<sup>47</sup> SP, 110/23, s. 106, Belen yaylasından Londra’ya Phillips Jackson’a, (10 Haziran 1705/21 Haziran 1705).

<sup>48</sup> SP, 110/71, s. 83, (4 Temmuz 17005/14 Temmuz 1705).

**Tablo 5.** Leghorn Gemisi Emtia Dağılımı

<b>Emtia</b>	<b>Miktar (lb.)</b>	<b>Oran %</b>
İpek	54.465	% 47,5
Pamuk İpliği	27.485	% 24
Tiftik	10.289	% 9
Odun Kömürü	5.685	% 5
Kuş Üzüümü	4.887	% 4,3
Kitre	4.154	% 3,6
Sahtiyani	3.616	% 3,2
Ravent	1.475	% 1,3
Kazayağı	1.375	% 1,2
Çivit	623	% 0,5
Grograin İpliği	427	% 0,4
Çavşır	119	% 0,1
<b>Toplam</b>	<b>114.600</b>	<b>% 100</b>

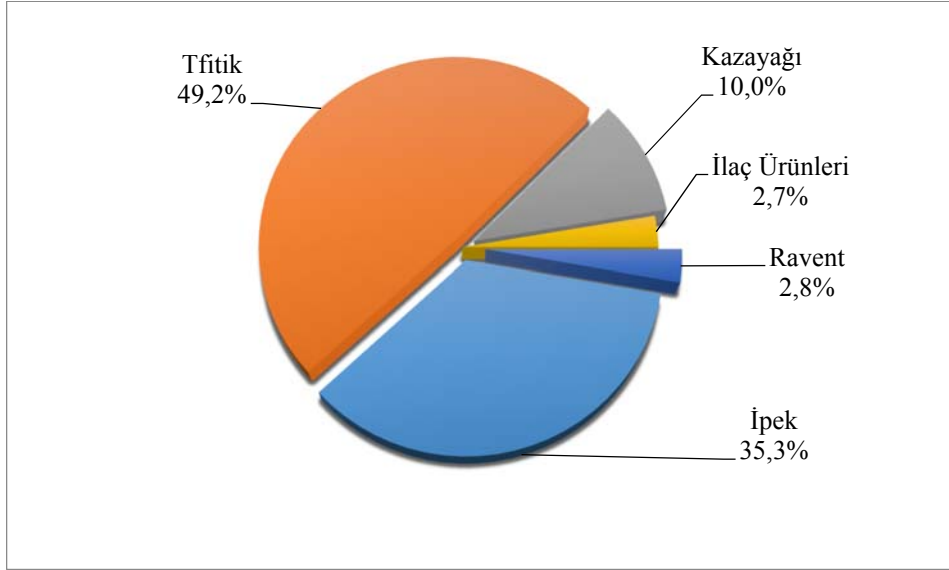
Gemiye yüklenen malların yarıya yakın kısmını % 47,5 ile (54.465 lb.) ipek oluşturmaktadır. İpekten başka % 24 oranında (27.485 lb.) pamuk ipliği, % 9 oranında (10.289 lb.) tiftik, % 5 oranında (4.887 lb.) odun kömürü, % 4,3 oranında (4.887 lb.) kuş üzümü, % 3,2 oranında (3.616 lb.) sahtiyani gemiye yüklenen emtiadır. Ayrıca az miktarlarda, çivit, grograin ipliği ve kitre ile ravent, kazayağı ve çavşırdan oluşan çeşitli ilaç ürünlerinde de *Leghorn*’a yüklenen emtiadır.

#### **5-Mediterranean Gemisi, 1706**

Kaptan John Bacon idaresindeki *Mediterranean*, ikinci İskenderun seferini 1706 yılında gerçekleştirmiştir. Gemiye ait konşimento kayıtlarının tamamı 23 Şubat 1706 tarihlidir ve geminin bu tarihten bir süre sonra İskenderun’dan ayrıldığı tahmin edilebilir. Gemiye yüklenen toplam mal miktarı 12.457 lb. (5 ton 650 kg.). Malların tamamı Halep’deki İngiliz acenteler adına İskenderun’da Londra’ya gönderilmek üzere gemiye yüklenmiştir. 1704 yılında olduğu gibi 1706 yılındaki seferde de *Mediterranean* diğer

gemilere nazaran daha az mal yüklendiği görülmektedir. Bu durum geminin tonaj olarak diğerlerinden daha küçük olduğunu düşündürmektedir.

**Grafik 5. Mediterranean Gemisi Emtia Dağılımı**



**Tablo 6. Mediterranean Gemisi Emtia Dağılımı**

Emtia	Miktar (lb.)	Oran %
Tiftik	6.132	% 49,2
İpek	4.398	% 35,3
Kazayağı	1.248	% 10
Ravent	347	% 2,8
İlaç Ürünleri	332	% 2,7
<b>Toplam</b>	<b>12.457</b>	<b>% 100</b>

Gemiye yüklenen mal miktarı gibi mal çeşidi de azdır. Emtiyanın % 49,2’sini (6.132 lb.) tiftik oluşturmaktadır. Tiftikten başka, % 35,3 oranında (4.398 lb.) ipek ve toplamda % 16 oranında (1.927 lb.) ilaç ürünleri toplam emtiayı oluşturmaktadır.

**Tablo 7.** Beş İngiliz Gemisi ile İskenderun’dan Londra’ya İhraç Edilen Toplam Mal Dağılımı (1704-1706)

<b>Emtia</b>	<b>lb.</b>	<b>Ton</b>	<b>%</b>
İpek	166.611	75,573	% 35,00
Pamuk İpliği	103.692	47,033	% 21,78
Odun Kömürü	72.607	32,933	% 15,25
Tiftik	67.184	30,474	% 14,11
İlaç Ürünleri	23.414	10,62	% 4,92
Sahtiyan	19.452	8,823	% 4,09
Grograin İpliği	11.315	5,132	% 2,38
Kitre	5.452	2,472	% 1,15
Kuş Üzümü	4.887	2,216	% 1,03
Antepfıstığı	770	0,349	% 0,16
Çivit	623	0,282	% 0,13
<b>Toplam</b>	<b>476.007</b>	<b>215,917</b>	<b>% 100</b>

Dört İngiliz gemisi ile gerçekleşen toplam beş seferde İskenderun’dan Londra’ya taşınan emtia içinde en yüksek miktarı ipek oluşturmaktadır. İngilizlerin en fazla rağbet gösterdikleri Levant ürünü olan ipek 17. ve 18. yüzyıllarda İngilizlerin ve diğer Avrupalı devlet tüccarlarının Levant piyasasından ithal ettikleri malların başında gelmektedir. İngiltere’de gelişmekte olan ipek endüstrisinin talebi bu ihracatın gerisindeki en önemli etkindir<sup>49</sup>. İskenderun limanından Londra’ya 1704-1706 arasında toplam 166.611 lb. (toplam ihracatın %35’i) ipek ihraç edilmiştir. Bu ipeğin menşei açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte büyük oranda İran menşeli olduğu tahmin edilebilir. Ancak 18. yüzyıl başlarından itibaren kalite olarak İran ipeği ile yarışmamakla birlikte Suriye bölgesinde üretilen ipeğin de İngiltere’ye ihraç edilmeye başlandığı görülmektedir. İpekten sonra en fazla ihraç edilen ürün ise 103.692 lb. ile (toplam ihracatın %21,78’i) pamuk ipliğidir. 1704-1706 yıllarına ait İskenderun limanı ihracat rakamları içinde en fazla ihraç edilen

<sup>49</sup> İngiltere’de ipek endüstrisi ile ilgili olarak bkz. Gerald B. Hertz, “The English Silk Industry in the Eighteenth Century”, **The English Historical Review**, vol. XIV/96 (Oct., 1909), s. 710-727.

mal olarak üçüncü sırada 72.607 lb. ile (% 15,25) odun kömürü gelmektedir. Konşimento kayıtlarında sadece “ash” (çoğul: ashes) olarak zikredilen malın odun kömürü/külü olduğu anlaşılmaktadır<sup>50</sup>. Londra gümrüğünün 1703 ve 1705 yılına ait kayıtlarında da, tüm Osmanlı limanlarından Londra’ya ithal edilen ürünler arasında sadece “weed ashes”e rastlanmaktadır<sup>51</sup> ki bu da söğüt ağacından elde edilen küldür<sup>52</sup>. Farklı bölgelerde farklı ağaçlardan ve bitkilerden elde edilen, kalya taşı, odun kömürü ve külü<sup>53</sup> özellikle yüksek sodyum ve potasyum içerikleri nedeniyle modern kimyasal teknikler gelişmeden önce Avrupa’da ve Osmanlılar tarafından güherçile, barut<sup>54</sup>, cam ve sabun<sup>55</sup> imalatı ile boyama

<sup>50</sup> 18. yüzyıl başlarında İzmir’de İngiliz konsoloslüğunda ticari acente ve hazinedar (SP, 105/116, Londra’dan İzmir Konsolosu William Sherrard’a, 19 Aralık 1711/30 Aralık 1711) olarak görev yapan ve İngilizler için bir Türkçe gramer kitabı hazırlayan Thomas Vaughan, kitabın sonuna eklediği küçük Türkçe-İngilizce sözlükte kül kelimesine karşılık olarak ashes kelimesini vermektedir. Bkz. Thomas Vaughan, **A Grammar of the Turkish Language**, London 1709, s. 98.

<sup>51</sup> Londra limanı gümrük kayıtlarında 1705 yılı için Osmanlı limanlarından Londra’ya İngiliz gemileri ile 1703 yılında toplam 3.731 cwt. (=417.938 lb.); 1705 yılında da toplam 369 cwt. (=41.328 lb.) “weed ashes” ithal edilmiştir. Bkz. **The National Archives, Ledgers of Imports and Exports (CUST)**, 3/8, (1703), s. 23, **CUST**, 3/9, (1705) s. 20.

<sup>52</sup> “Weed ash”, Nancy Cox, Karin Dannehl, **Dictionary of Traded Goods and Commodities 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820/weavers-loom-west-indian-pickle#h2-0002>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015).

<sup>53</sup> “Ashes”, Nancy Cox, Karin Dannehl, **Dictionary of Traded Goods and Commodities 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820/asafotetida-asunosds#h2-0010>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015).; “Wood ash”, Nancy Cox, Karin Dannehl, **Dictionary of Traded Goods and Commodities 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820/wood-ash-wort-trough#h2-0001>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015).

<sup>54</sup> Osmanlılarda güherçile ve barut imalatında odun kömürü ve külü kullanımı hakkında bkz. Yunus İnce, “Kârhânenen Baruthâneye Karaman Eyaleti’nde Güherçile Üretimi (18- 19. Yüzyıllarda)”, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, XIII/1 (İstanbul 2011), s. 13-14; Osmanlı baruthanelerinde kullanılan farklı kömür türleri için bkz.: Gabor Agoston, **Barut, Top ve Tüfek, Osmanlı İmparatorluğu’nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi**, (çev.: Tanju Akad), Kitap yay. İstanbul 2006, s. 143-144; ayrıca, Zafer Gölen, **Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire (XVIII. yüzyıl)**, TTK yay., Ankara 2006, s. 142-144. Selanik baruthanesinde asma kömürü kullanımı hakkında bkz. Mustafa Altunbay, “Osmanlı Döneminde Bir Maden İşletmesinin Tarihi Süreci: Sidrekapsi”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2010, s. 179-181. Avrupa’da odun kömürünün güherçile imalatında kullanımı için bkz. Georgius Agricola, **De Re Metallica**, (translated from the latin edition 1556 by Herbert Clark Hoover-Lou Henry Hoover), Dover Publications, New York 1950, s. 561-564.; James Massey, “A Treatise on Saltpetre”, **Memories of the Literary and Philosophical Society of Manchester**, vol. I, London 1785, s. 184-223.

<sup>55</sup> Erken tarihlerden itibaren bitkisel kaynaklı küllerin sabun imalatında kullanımını hakkında bkz. John A. Hunt, “A Short History of Soap”, **The Pharmaceutical Journal**, (December 1999), <http://www.pharmaceutical-journal.com/opinion/comment/a-short-history-of-soap/20066753.article>, (Erişim tarihi: 21 Aralık 2015); Nancy Cox, Karin Dannehl, “Soap ashes”,



sanayiinde<sup>56</sup> kullanılmıştır. Odun külü ayrıca şeker üretimi ve tıpta da kullanılmıştır<sup>57</sup>. İskenderun’dan ihraç edilen emtia içinde dördüncü sırada tiftik bulunmaktadır. 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı topraklarından önemli miktarda tiftik ve tiftik ipliği İngiltere’ye ihraç edilmiştir. Özellikle Ankara tiftiği gerek işlenmemiş vaziyette, gerekse sof adı verilen kumaş türü olarak İngiltere’de oldukça revaç bulmuş ve tekstil sanayiinde farklı ürünlerin imalatında kullanılmıştır<sup>58</sup>. İskenderun’dan ithal edilen tiftik ise bölgesel tiftik menşeli olmalıdır. 1704-1706 arasında İskenderun’dan Londra’ya gerçekleşen İngiliz ihracatında toplam 67.184 lb. tiftik (% 14,11) ile dördüncü sırada gelmektedir. Tiftik yanında, ipek-tiftik, veya ipek-sof karışımı bir iplik çeşidi olan grograin ipliği<sup>59</sup> ise toplam 11.315 lb. (% 2,38)’lik bir paya sahiptir.

Konşimentolara “cordivant” olarak kaydedilen ürün, ayakkabı ve eldiven imalatında kullanılan ve genellikle keçi ve oğlak derisinden elde edilen sahtiyan<sup>60</sup> cinsinden bir deridir<sup>61</sup>. Cordivant türü deri Arap hakimiyeti devrinde İspanya’nın Kurtuba şehrinde üretildiği ve buradan Avrupa’ya yayıldığı için Kurtuba’ya nispetle bu şekilde

---

**Dictionary of Traded Goods and Commodities 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820/soap-ashes-soy#h2-0001>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015); Nancy Cox, Karin Dannehl, “Kelp ashes”, **Dictionary of Traded Goods and Commodities 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820/kelp-ash-kitchen-stuff#h2-0001>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015);

<sup>56</sup> **The Whole Art of Dying**, London 1705.

<sup>57</sup> **A New and Complete Dictionary of Arts and Science**, vol. 1, London 1763, s. 202-203.

<sup>58</sup> 18. yüzyılda Osmanlı-İngiliz tiftik ve tiftik ürünleri ticareti hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gülay Webb Yıldırım, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti**, TTK yay., Ankara 2011.

<sup>59</sup> Grograin ipliği ve bu iplikten elde edilen kumaş türü kimi zaman “Grogram” şeklinde de ifade edilmiştir. bkz. J. W. Redhouse, **A Lexicon English and Turkish**, Constantinople 1861, s. 377; George s. Cole, **A Complete Dictionary of Dry Goods and History of Silk, Cotton, Linen, Wool and other Fibrous Substances Including a Full Explanation of the Modern Processes of Spinning, Dyeing and Weaving, with an Appendix Containing a Treatise on Window Trimming, German Words and Phrases, with their English Pronunciation and Signification, Together with Various Useful Tables**, Chicago 1892, s. 170-171.

<sup>60</sup> Redhouse bu kelimeyi “cordovan” olarak zikretmektedir, Redhouse, **A Lexicon English and Turkish**, s. 180.

<sup>61</sup> **The Art of Tanning and of Currying Leather with the Processes for Dying Leather Red and Yellow, as Practised in Turkey Collected from the French of Monsieur De Le Lande and Other**, Dublin 1773, s. 25; “Cordivant”, **Dictionary of Traded Goods and Commodities, 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton, 2007: (<http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=58728&strquery=cordovan>), (Erişim tarihi: Ekim 2015).

adlandırılmıştır<sup>62</sup>. 17. yüzyıl ortalarından itibaren cordivantın İngiltere’de oldukça revaçta olduğu anlaşılmaktadır. 1660’lardan sonra Osmanlı devleti ve Hindistan’dan önemli miktarlarda ithal edilmeye başlanmıştır<sup>63</sup>. 16. yüzyılda Osmanlı gümrüklerinden ihracı yasak olan deri üzerindeki bu yasağın zamanla ortadan kalktığı ve 17. yüzyıldan itibaren Avrupa’ya ihraç edilmeye başlandığı görülmektedir<sup>64</sup>. Aynı tarihlerde cordivant türü derinin İngiltere’de oldukça revaç bulması bu derinin önemli bir kısmının Osmanlı menşeli olduğuna işaret etmektedir. 18. yüzyılın ikinci yarısında da İstanbul gümrüğünden farklı deri türlerinin ihraç edildiği görülmektedir<sup>65</sup>. İskenderun limanından 1704-1706 yılları arasında İngiliz gemileri ile toplam 19.087 lb. (toplam ihracatın % 4,09’u) ve ilaveten 1214 adet cordivant deri Londra’ya ithal edilmiştir.

Sayılan bu emtia dışında kazayağı, ravent, çavşır gibi ilaç maksatlı kullanılan bitkisel ürünler, bir çeşit zamk olarak kullanılan kitre<sup>66</sup>, antepfıstığı ve kuş üzümü gibi ürünlerin de ihraç edilen emtia arasında bulunmaktadır.

Sonuç olarak, İspanya veraset savaşlarının devam ettiği 1703-1713 arası dönem Akdeniz’de İngiliz ticari gemiciliği için sıkıntılı bir dönem olmakla birlikte İngiliz ticareti çok büyük bir gerileme kaydetmemiş<sup>67</sup>, başta ipek olmak üzere pamuk ipliği, tiftik gibi

<sup>62</sup> Thomas B. Irving, “Kurtuba”, **DİA.**, c. XXVI, Ankara 2002, s. 452.

<sup>63</sup> “Cordivant”, **Dictionary of Traded Goods and Commodities, 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton, 2007: (<http://www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=58728&strquery=cordova>), (Erişim tarihi: Ekim 2015).

<sup>64</sup> Zeki Arıkan, “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)” **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi yay., İstanbul 1991, s. 293-294.

<sup>65</sup> Saim Çağrı Kocakaplan, “İstanbul Gümrüğü (1750-1800): Teşkilat ve Ticaret”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2014, s. 213.

<sup>66</sup> Konşimento kayıtlarında “gum dragant” olarak, Londra gümrük kayıtlarında da “gum tragagant” kaydedilmiş olan bu bitkisel ürün, Türkçe’de geven veya ejder diken denilen çalı türü bir bitkiden elde edilen zamk/reçine olup, bu reçine Türkçe’de titre veya kitre/kesire şeklinde ifade edilmiştir. Bu zamk ilaç olarak kullanıldığı gibi kağıt ve pamuk imalatında da kullanılmıştır. Bkz. Şemseddin Sami, **Kamus-ı Türki**, Dersaadet 1317, s. 379; Arif Bilgin, “Osmanlılarda İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbi Bitkiler”, **Osmanlılarda Sağlık**, c. 1, (ed. C. Yılmaz – N. Yılmaz), Biofarma yay., İstanbul 2006, s. 257-263; Malachy Postlethwayt, “Marbled Paper”, **Universal Dictionary of Trade and Commerce**, vol 1, London 1774. Bu bitki anzerut olarak da adlandırılmıştır. Ahmet Aciduman, “Ayaşlı Şair ve Hekim Şa’bân Şifâ’î’nin Eseri Tedbîrî’l-Mevlûd’da Makrosefali ve Hidrosefali Üzerine”, **Türk Nöroşir Dergisi**, c. XXV/1, (Ankara 2015), s. 11; Uğur Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, **Turkish Studies**, vol. X/1, (Winter 2015), s. 301.

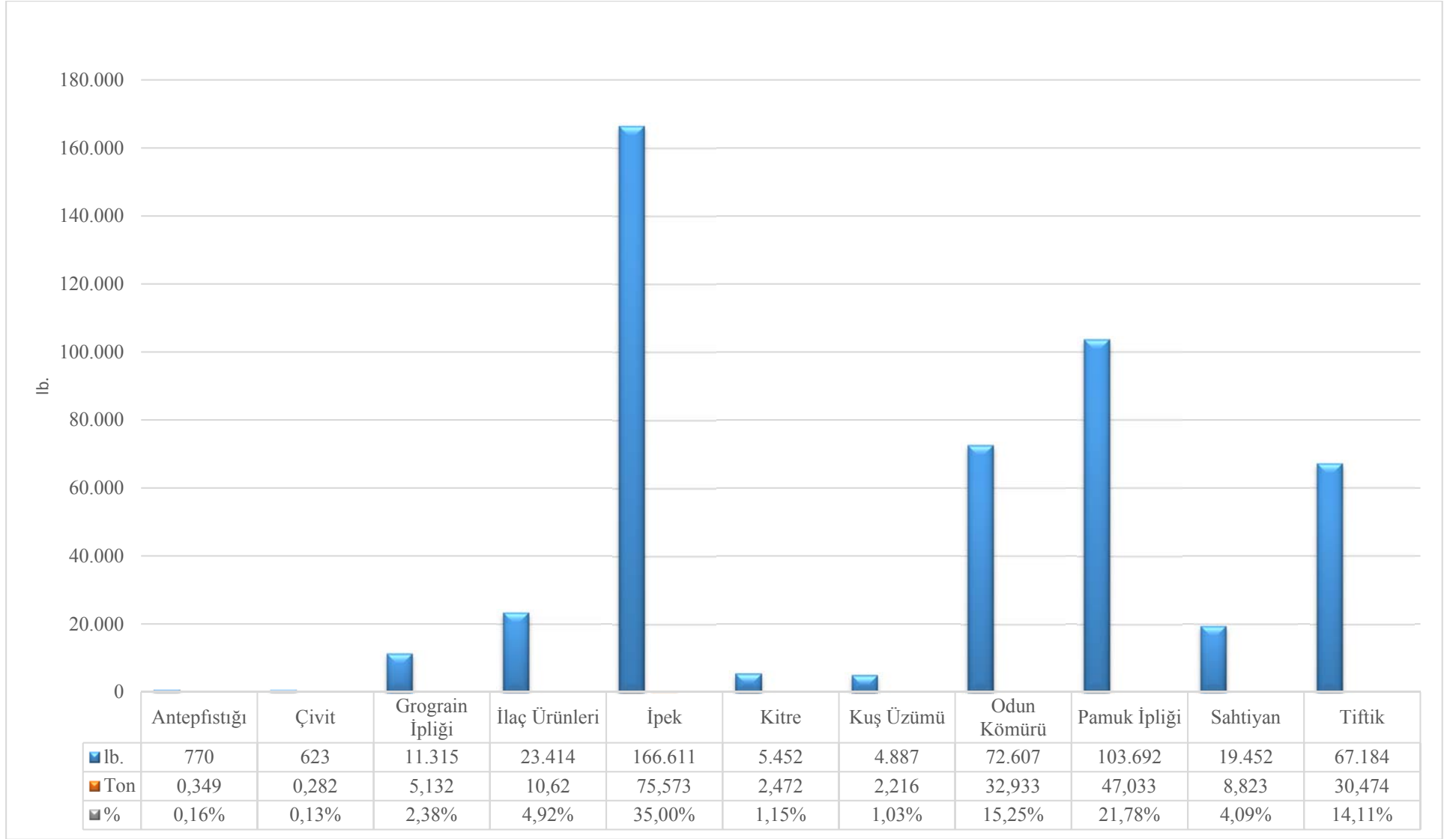
<sup>67</sup> Wood, **Levant Kumpanyası**, s. 162-163.

Levant’tan ihraç edilen temel ürünlerin ihracatına devam edilmiştir. Özellikle Fransız korsanların Akdeniz içinde ve Atlantik kıyılarında İngiliz gemilerine yönelik faaliyetleri sonucu yaşanan kimi gemi kayıplarına rağmen, İngiliz ticaret filosu özellikle Batı Akdeniz’de İngiliz donanmasının refakatinde faaliyetlerini sürdürmüştür<sup>68</sup>. Akdeniz’deki İngiliz gemiciliği, 1713 Utrecht Anlaşması ile İngiltere’nin Cebelitarık’a ve Minorka’ya hakim oluşu sonrasında büyük bir rahatlama dönemine girmiştir. Bu yıllar Levant ticareti için umutların yeniden canlanması olarak algılanmış ise de 1720’lerdeki Osmanlı-İran savaşları başta ipek olmak üzere Haleb’e ulaşan İran mallarının kesintiye uğramasına neden olmuş ve Haleb-İskenderun hattında yürütülen İngiliz ticareti bu tarihten itibaren giderek daha da zayıflamaya başlamıştır.

---

<sup>68</sup> Fransız korsanlar ile İngiliz ticaret filosunun Akdeniz içindeki çekişmesi için bkz. Wood, **Levant Kumpanyası**, s. 153-154.

**Grafik 6.** Beş İngiliz Gemisi ile İskenderun’dan Londra’ya Gerçekleştirilen Toplam İhracat Emtia Dağılımı (1704-1706)



## BİBLİYOGRAFYA

### Arşiv Belgeleri

#### The National Archives (Londra)

CUST, 3/8, (1703).

CUST, 3/9, (1705).

SP, 105/116.

SP, 110/23.

SP, 110/24.

SP, 110/71.

### Kitap ve Makaleler

- **A New and Complete Dictionary of Arts and Science**, vol. 1, London 1763.
- ACIDUMAN, Ahmet, “Ayaşlı Şair ve Hekim Şa‘bân Şifâ’î’nin Eseri Tedbîrî’l-Mevlûd’da Makrosefali ve Hidrosefali Üzerine”, **Türk Nöroşir Dergisi**, c. XXV/1, (Ankara, 2015), s. 9-15.
- AGOSTON, Gabor, **Barut, Top ve Tüfek, Osmanlı İmparatorluğu’nun Askeri gücü ve Silah Sanayisi**, (çev.: Tanju Akad), Kitap yay. İstanbul 2006.
- AGRICOLA, Georgius, **De Re Metallica**, (translated from the latin edition 1556 by Herbert Clark Hoover-Lou Henry Hoover), Dover Publications, New York 1950.
- ALTUNBAY, Mustafa, “Osmanlı Döneminde Bir Maden İşletmesinin Tarihi Süreci: Sidrekapsi”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2010.
- AMBROSE, Gwilym Prichard, “The Levant Company Mainly from 1640-1753”, **Oxford Univeristy Unpublished PhD. Thesis**, Oxford 1935.
- ARIKAN, Zeki, “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)” **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi yay., İstanbul 1991, s. 293-294.
- ASLANIAN, Sebouh, “The Salt in a Merchant’s Letter: The Culture of Julfan Correspondence in the Indian Ocean and the Mediterranean”, **Journal of World History**, vol. XIX/2, (Jun., 2008), s. 127-188.

- BİLGİN, Arif, “Osmanlılarda İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler”, **Osmanlılarda Sağlık**, c. 1, (edt. Coşkun Yılmaz - Necdet Yılmaz), Biofarma yay., İstanbul 2006, s. 257-263.
- BOSTAN, İdris, “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, 1780-1846”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul 2006, s. 325-347.
- BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul 2006, s. 285-324.
- BRENNER, Robert, **Merchants and Revolution Commercial Change, Political Conflict, and London’s Overseas Traders 1550-1653**, Verso pub., London-New York 2003.
- CERNOVODEANU, Paul, **England’s Trade Policy in the Levant and her Exchange of Goods with the Romanian Countries Under the Latter Stuarts (1660-1714)**, (trans. Mary Lazarescu), Bucharest 1972.
- COLE, George S., **A Complete Dictionary of Dry Goods and History of Silk, Cotton, Linen, Wool and other Fibrous Substances Including a Full Explanation of the Modern Processes of Spinning, Dyeing and Weaving, with an Appendix Containing a Treatise on Window Trimming, German Words and Phrases, with their English Pronunciation and Signification, Together with Various Useful Tables**, Chicago 1892.
- COX, Nancy – DANNEHL, Karin, **Dictionary of Traded Goods and Commodities, 1550-1820**, Originally published by University of Wolverhampton, Wolverhampton 2007, <http://www.british-history.ac.uk/no-series/traded-goods-dictionary/1550-1820>, (erişim tarihi: 23 Aralık 2015).
- CRECELIUS, Daniel – BADR, Hamza Abd Al-Aziz, “French Ships and their Cargoes Sailing between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781”, **Journal of the Economic and Social History of the Orient**, vol. XXXVII/3 (1994), s. 251-286.
- DARLING, Linda T., “Ottoman Customs Registers (Gümrük Defterleri) as Sources for Global Exchange and Interaction”, **Review of Middle East Studies**, vol. IL/1, (February 2015), s. 3-22.

- DAVIES, Norman, **Avrupa Tarihi**, (çev. Burcu Çığman, Elif Topçugil, Kudret Emiroğlu, Suat Kaya), Ankara 2006.
- DAVIS, Ralph, **Aleppo and Devonshire Square English Traders in the Levant in the 18th Century**, Glasgow 1967.
- DEMLİKOĞLU, Uğur, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, **Turkish Studies**, vol. X/1, (Winter 2015), s. 297-310.
- ELDEM, Edhem, “Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti”, **Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu**, c. III (edt. Suraiya Faroqhi), (çev. Fethi Aytuna), İstanbul 2011, s. 341-396.
- EPSTEIN, M., **The Early History of Levant Company**, London 1908.
- Evliya Çelebi, **Seyahatname**, III. Kitap, (haz.: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), YKY yay., İstanbul 1999.
- GENÇ, Mehmet, “18. Yüzyıla Ait Osmanlı Malî Verilerinin İktisadî Faaliyetlerin Göstergesi Olarak Kullanılabilirliği Üzerinde Bir Çalışma”, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul 2013, s. 143-183.
- GHARAYBEH, Abdul-Karim Mahmud, “English Traders in Syria 1744-1791”, **University of London School of Oriental and African Studies, Unpublished PhD. Thesis**, London 1950.
- GÖLEN, Zafer, **Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire (XVIII. Yüzyıl)**, Ankara 2006.
- HARRİS, P. R., “The Letter Book of William Clarke Merchant in Aleppo, 1598-1602”, **University of London Unpublished MA. Thesis**, London 1953.
- HERTZ, Gerald B., “The English Silk Industry in the Eighteenth Century”, **The English Historical Review**, vol.XIV/96 (Oct., 1909), s. 710-727.
- HEYD W., **Yakın Doğu Ticaret Tarihi**, (çev. Enver Ziya Karal), Ankara 1975.
- HUNT, John A., “A Short History of Soap”, **The Pharmaceutical Journal**, (December 1999), <http://www.pharmaceutical-journal.com/opinion/comment/a-short-history-of-soap/20066753.article>, (Erişim tarihi: 21 Aralık 2015)
- IRVING, Thomas B., “Kurtuba”, **DİA.**, c. XXVI, Ankara, 2002, s. 451-453.

- İNALCIK, Halil, “İmtiyâzât (The Otoman Empire)”, **Encyclopedia of Islam**, vol. III, E. J. Brill, Leiden 1986, s. 1179-1189.
- İNALCIK, Halil, **Sources and Studies on the Ottoman Black Sea: The Customs Register of Caffa 1487-1490**, (haz. Gönül Alpay Tekin, Şinasi Tekin), Cambridge 1995.
- İNCE, Yunus, “Kârhânededen Baruthâneye Karaman Eyaleti’nde Güherçile Üretimi (18- 19. Yüzyıllarda)”, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, XIII/1 (İstanbul, 2011), s. 11-30.
- J. R. M’Culloch, **A Dictionary Practical, Theoretical, and Illustorical Commerce and Commercial Navigation**, London 1869, s. 152.
- KALDY-NAGY, J., “Names of Merchandises in a Mediterranean Turkish Customs Register”, **Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae**, vol. XVIII, Budapest 1965, s. 299-304.
- KOCAKAPLAN, Saim Çağrı, “İstanbul Gümrüğü (1750-1800): Teşkilat ve Ticaret”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2014.
- KURAT, Akdes Nimet, **Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişimi 1553-1610**, Ankara, 1953.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Ahidname (Türk Tarihi)”, **DİA**, c. I, İstanbul 1988, s. 536-540.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., **Balta Limanı’na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)**, Ankara 2013.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, **Osmanlı Araştırmaları**, c. I, İstanbul 1980, s. 219-234.
- MASSEY, James, “A Treaties on Saltpetre”, **Memories of the Literary and Philosophical Society of Manchester**, vol. I, London 1785, s. 184-223.
- MASSON, Paul, **Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIe siècle**, Paris, 1896.
- MASTERS, Bruce, “Halep: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul**, (haz. Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters), (çev. Sermet Yalçın), İstanbul 2000, s. 19-87.



- MASTERS, Bruce, “Halep”, **DİA**, c. XV, İstanbul, 1997, s. 244-247.
- MATTERSON, Clarence, “English Trade in the Levant 1693-1753”, **Harvard University Unpublished PhD. Thesis**, 1936.
- ÖZDEMİR, Şenay, “Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti’nin Tarafsızlık Konumu”, **Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. XXIII/36, (Ankara 2004), s. 189-203.
- POSTLETHWAYT, Malachy, “Marbled Paper”, **Universal Dictionary of Trade and Commerce**, vol 1, London, 1774.
- REDHOUSE, J. W., **A Lexicon English and Turkish**, Constantinople 1861.
- RUSSEL, Ina S. , “The Later History of the Levant Company 1753-1825”, **The Victoria University of Manchester Unpublished PhD. Thesis**, 1935.
- SKILLITER, Susan A., **William Harborne and the Trade with Turkey 1578-1582: A Documentary Study of the First Anglo-Ottoman Relations**, London 1977.
- Şemseddin Sami, **Kamus-ı Türkî**, Dersaadet, 1317, s. 379.
- TELCİ, Cahit, “Hicri 1135 (M. 1723) Tarihli Kuşadası Gümrük Defteri”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, c. XII/1, (İzmir 1997), s. 135-154.
- **The Art of Tanning and of Currying Leather with the Processes for Dying Leather Red and Yellow, as Practised in Turkey Collected from the French of Monsieur De Le Lande and Other**, Dublin, 1773, s. 25.
- **The Whole Art of Dying**, London 1705.
- TÜRKHAN, M. Sait, “18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Halep”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2014.
- VAUGHAN, Thomas, **A Grammar of the Turkish Language**, London 1709.
- WEBB YILDIRMAK, Gülay, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti**, TTK yay., Ankara 2011.
- WOOD, Alfred C. , **Levant Kumpanyası Tarihi**, (çev. Çiğdem Erkal İpek), Ankara 2013.

- YAĞCI, Zübeyde Güneş, “H. 1015/1016 (M. 1606/1607) Tarihli İstanbul Gümrük Defteri”, **History Studies**, vol. V/2, (March 2013), s. 507-537.