

ŞARK TİCARET YOLLARI HAKKINDA NOTLAR

Yazan:

ÖMER LÜTFİ BARKAN

Ist. Üniversitesi İktisat Fakültesi Doçentlerinden

Büyük Rus âlimi rahmetli Prof. W. Barthold'un «İslâm medeniyeti tarihi» ismini taşıyan küçük kitabı, Prof. Fuat Köprülü tarafından uzun bir mukaddeme ile «izahlar ve düzeltmeler» ismini taşıyan büyük bir kısım ilâve edilmek suretile Türkçe olarak neşredilmiştir [1]. Erbabınca malûm olduğu üzere, bu küçük kitap bütün kıymetini ihtiva ettiği malûmatın zenginliğinden ziyade, **İslâm medeniyeti tarihini Türk dünyası ile olan münasebetleri dahilinde tetkik bakımından yeni tarih görüşlerine uygun bir terkip tecrübesi** olmasından almaktadır. Bu zaviyeden tetkik edilmiş olan bir «İslâm medeniyeti tarihi» taslağı ise, bu tarihin umumî tekâmülü hakkında her sınıf münevver ve mütefekkiye mühtaç olduğu en iyi ve en toplu malûmatı verecek **terkibi bir eser** olmaktan ibaret kalmayıp, millî tarihimizin mensup olduğu kültür çerçeveleri ve medeniyet tarihi içindeki mevkiini de tayine yarayacaktır. Genç nesillerin alacağı tarih terbiyesi ve millî tarihle meşgul olacaklara mühtaç oldukları rehberlik vazifesi bakımından bu neviden terkibi eserlere olan ihtiyaç da meydandadır.

Prof. W. Barthold'un 146 sahifelik küçük kitabının bu hususta haiz olduğu hususiyetler, tanınmış Türk tarihçisi Prof. Fuat Köprülü tarafından kitaba ilâve edilen 140 sahifelik 110 not ile büsbütün kıymetlenmiş ve bu küçük kitabı, tarih tetkikleriyle meşgul olmak isteyenler için pek lüzumlu bir mevki ve cihet tayin etme ve veçhe verme (orientation) vasıtası haline sokmuştur. Filhakika, her hangi bir tarih meselesini tetkik etmeden evvel bu meselenin hali hazır vaziyetini, diğer meselelerle olan münasebetini öğrenmeyi mümkün kılacak olan bu nevi **rehber kitaplara** ihtiyaç vardır. Ve ancak mütehassısları tarafın-

[1] Kanaat Kitabevi - İstanbul 1940. XXXIX + 146 + 140 sayfa. Fiyatı:

dan uzun tecrübelerin mahsulü olarak vücuda getirilen bu gibi kitaplar sayesinde ki kısırlığı meydana çıkmış faraziyelere düşmekten, fena vazedilmiş meselelerin halliyle beyhude uğraşmaktan kurtulmak mümkün olabilir. Bu bakımdan, bilhassa yüksek mekteplerimizdeki tarih talebesinin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak hazırlanmış olan bu kitaptan büyük hizmetler bekleyebiliriz.

Kitabın sureti umumiyede haiz olduğu hususiyetlere ait olan bu bir kaç sözü bitirdikten sonra, bu kitapta bizi bilhassa alâkadar etmiş olan hususî bir noktaya dönebiliriz:

Filhakika, kitabın ve kitaba ilâve edilen notların ihtiva ettiği kıymetli fikirler arasında **şark ticaret yollarına** ait olan kısımlar mecmuamızı bilhassa alâkadar etmektedir. **Türkiye ve cihan iktisat tarihinin en büyük ve davalı meselelerinden birini** teşkil eden bu mevzuun bu kitapta halledilmiş olabileceğini zannetmek şüphesiz caiz değildir. Bununla beraber, bu mühim meselenin, kitaba ilâve edilen notlarda, çok iyi bir şekilde vazedilmiş olduğunu ve muhtemel hal suretlerinin nelerden ibaret olabileceği arandıktan sonra meselenin tenviri hususunda bazı mühim malûmat ta ilâve edilmiş bulunduğunu alâkadarlara bildirmeği lüzumlu addetmekteyiz:

İslâm medeniyetini, cihan tarihinin umumî kadrosu içinde yalnız dahilî değil **haricî âmillerile** de tasvir ve izaha çalışan Prof. W. Barthold, kitabının altıncı faslında, **XV. inci asırdan sonra müslüman dünyasından** bahsederken bu medeniyetin inhitatı sebeplerine temas etmiştir. Barthold'a göre, bu inhitatı izah için İslâm medeniyetinin tabîi olarak ulaştığı tasavvur edilen bir ihtiyarlık çağı mevzuubahs olamaz. Müslüman dünyası, kendisinin medeniyete olan istidadını henüz kaybetmemiştir. Araplar, İranlılar ve Türkler, Asyanın hemen bin sene kadar sürmüş olan medenî üstünlüğünü devam ettirmek için ellerinden geleni de yapmışlardır. Bununla beraber, İslâm âlemi hıristiyan dünyasile rekabetten âciz kaldı. Bu aczin sebeplerini İslâm dünyası haricinde vukua gelen büyük iktisadî, siyasî ve coğrafî tahavvüllerde aramalıdır. Filhakika, medeniyetlerin mukadderatını çok defa bu neviden haricî tahavvüller tayin ve icap ettirmektedir. Kendi nev'inin şaheserini vücuda getirmiş olan İslâm medeniyeti, bambaşka bir teknik ve zihniyetin, kitalar arasında ayrı bir münasebet şeklinin zaferinden istifade eden Avrupa medeniyetinin erici rekabeti karşısında istinap ettiği esasları normal bir şekilde ser

Şu halde, bu inhilâl ve inhitat sebepleri daha ziyade kendi bünyesi icapları ve iradesi haricinde kalan haricî sebeplerdir.

Bu şekilde Ümit burnu tarikile Hindistan yolunun keşfini ve Hint denizlerinde Avrupalıların hâkimiyeti ile büyük deniz yollarının kara yolları üzerine tefevvukunu İslâm dünyası için büyük bir inhitat âmili olarak kaydeden Barthold, müslüman dünyasının bu sahadaki bazı neticesiz mukavemetleri üzerine işaret etmektedir. Bu arada «Türk sultanı ancak bir kere 1538 de Hindistan sahiline bir donanma göndermeğe muvaffak olmuşsa da, bu teşebbüs neticesiz kalmış ve bir daha tekrarlanmamıştır» diyor (sf, 136). Bu noktada mevzuubahs meselenin biraz tavziha mühtaç olduğunu gören Prof. Fuat Köprülü, 12 sahifelik bir not [95] ilâve ederek bu meselenin hali hazırdaki vazediliş şeklini şu suretle hülâsa ediyor ve bir hayli bibliyografya malûmatı zikrediyor:

Türkler aleyhinde Garp âlimleri arasında hiç bir tetkik mahsulü olmadan yerleşmiş menfî fikirler arasında şu fikir de vardır: Avrupa'da XV. inci asırda ticarî faaliyetin gerilemesine ve bunun neticesi olarak —kara yolile Hint ve Çin ticareti imkânı kalmadığı için— bir deniz yolu aranarak, bu suretle Hint deniz yolunun ve Amerikanın bulunmasına Osmanlı fütuhati en büyük sebeptir. Bu nazariyeye göre, İstanbulun zaptı ve Karadenizin bir Türk gölü haline gelmesi, sonra, Şarkî Akdenizin ve Mısırın Osmanlı hâkimiyetine geçmesi, Garbın yakın ve uzak şark ile ticarî münasebetlerini kırmış ve Avrupalıları, yeni ticaret yollarını denizde aramağa mecbur etmiştir [2].

Prof. Fuat Köprülüye göre ise, bu iddia tamamen asılsız ve garz-kârânedir. Osmanlı fütuhâtından sonra ticarî münasebetlerin azalması, Osmanlı devletinin bunu istememesinden ve bunun temin edeceği faydaları anlamamasından değil, tamamiyle onun iradesinden hariç başka sebeplerden ileri geliyordu. Muntazam teşkilâta malik ve ticaret yollarının kendi memleketinden geçmesinin temin edeceği maddî faydalara tamamiyle vâkif olan Osmanlı devleti, XV-XVI. nci asırlarda oldukça iyi bir ticarî siyaset de takip etmişti [3].

[2] Bizim bildiğimize göre bu hususta en ileri giden müelliflerden birisi meşhur İngiliz İktisat tarihçisi *Thorold Rogers* dir. Bakınız : *Interprétation économique de l'histoire*, 1892; p. 21.

[3] Prof. *Fuat Köprülü*, bu hususta Prof. *N. Iorga*'nın *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient à l'époque moderne* (Paris, 1925; p. 10-12.) isimli kitabım ve « Osmanlı fütuhâtının çıkardığı müşkülât neticesinde Şark-

Filhakika, Osmanlı imparatorluğu gibi geniş kıtalar arasında kuvvetli iktisadî cereyanların doğmasına sebep olacak bir teşkilâta, sulh, sükûn ve emniyet tertibatına sahip olan medenî bir devletin teşekkülünün Şark ticaretine nasıl olup ta bir darbe teşkil edebileceği meselesi izaha muhtaçtır. Bilhassa, bu Şark ticaret yolları Osmanlı imparatorluğunun teşekkülünden evvel de yine hemen hemen aynı devlet teşkilâtına ve idarî ananelere sahip olan Türk devletleri tarafından kontrol edilmekte idi ve bu devletlerin bu yolun kendilerine temin ettiği-büyük menfaatlardan haberdar olmamasına ve ona göre tedbir almamasına imkân yoktur. Esasen, bu yollar mevzuubahs Osmanlı fütuhâtından daha evvel keşfedilmiş bulunmaktadırlar [4].

Aynı şekilde Hint deniz yolunun keşfinden doğacak büyük neticelerin, ilk zamanlarda gerek islâm memleketlerinde, gerek Avrupada **bütün şümulile idrak edilemediği** iddiasını [5] da Prof. Fuat Köprülü şu delillerle cerh ediyor:

XV. inci asrın son yıllarında, Afrika cenubundan Hindistana giden deniz yolunun Portekizler tarafından keşfi Mısır memlûk sultanlarile Venedik ve Ceneviz cümhuriyetleri için büyük bir darbe olmuştu. Memlûk sultanı Kansûh, Portekizlerin Kızıldenizde ve Hint denizlerinde Mısır ticaretini mahveden bu bahrî hâkimiyetini kırmak için Osmanlı sultanı Beyazıt II. nin de kuvvetli müzaheretile büyük bir gayretle çalışmış ve 1504-1517 yılları arasında Hint denizlerine filolar göndermişse de, muvaffak olamamıştır [6] ve bu teşebbüsü

bu iddianın mübalâğalı olduğunu söyleyen *H. Gouen*'in *Histoire de l'Asie* isimli kitabını (Paris 1929, p. 99) - zikrediyor.

[4] Yavuz Selimin Mercidabuk seferile Suriyeye hâkim olmasının tarihi 24/Ağustos/1516, Rıdaye zaferi ile Mısıra hâkim olmasının tarihi 2/ikincikânun/1517 dir. Halbuki Atlas Okyanusundan Hint Okyanusuna geçmek için teşebbüsler daha 1418 de başlamış ve Ümitburnu ilk defa 1488 de dolaşmıştır. Vasco de Gama idaresindeki Portekiz gemilerinin Hindistana gelişi tarihi de 1498 dir.

[5] Bakınız: *Mevlân M. Knight*, *Histoire économique de l'Europe jusqu'à la fin du moyen - âge*, Paris 1930, p. 175.

[6] «Memlûklerin bu gayretleri hakkında tafsilât *M. Sobernheim*'in *İslâm Ansiklopedisindeki Kansûh* maddesindedir. Çok eksik olan bu malûmata ilâve olarak: *Saffet*: Şark Leventleri Tarihi, Osmanî Encümeni Mecmuası, No. XXIV Sf. 1529. » Ayrıca *Ch. Schefer*. *Le voyage d'Outremer de Jean Thenaud*; Paris 1884; p. XLIV. - LVI. *Maslatrie*, Relations et commerce de l'Afrique septentri-

Venedik te teşvik etmiştir. Esasen, bu transit ticaretinin Suriye-Mısır memlûk imparatorluğunun mâlî ve iktisadî refahı üzerindeki tesiri daha XIII.-XIV. üncü asırlarda bile o kadar malûm idi ki, İlhanlılar, bu kuvvetli düşmanlarını zayıf düşürmek için, Basra körfezinde bir filo yaptırarak, onları Hint denizinde tehdit etmek ve ticaretlerine mani olmak istemişlerdi.

Hülâsa, Hindistandan mal getiren ilk Portekiz gemisinin Avrupa muvasalâtı, Venedikte nasıl korkunç bir akis uyandırmışsa, Hint denizlerinde Mısır ticaret gemilerinin mahvedilmesi ve hattâ Kızıldeniz limanlarında tehdidi de Mısırdaki aynı heyecanı uyandırmış ve memlûk devletini derhal her türlü vasıtalarla buna karşı koymağa sevk etmiştir. Yalnız bu darbe, Mısır ve Suriye için bir yıldırım darbesi gibi anı olmamış, tesirlerini tabiatile yavaş yavaş göstermiştir. Filhakika, Prof. Fuat Köprülüye göre, Basra körfezi limanlarının Hindistanla ticareti uzun müddet devam ettiği gibi; Çin ve Hint ile kara yolile yapılan kervan ticareti de birdenbire durmamıştır. XVI-XVII. nci asırlarda bile Osmanlı imparatorluğunda ve İranda Hindistanla ve Çinle ticaret yapan zengin bir tacir sınıfı mevcuttu. Nitekim, Akdenizin ticarî ehemmiyeti ve Venediğin iktisadî hayatı da birdenbire sönmüş değildir.

Osmanlılar devrinde de bu Şark ticaret yolları üzerindeki hâkimiyeti elde etmek için mücadele gevşememiştir. Mısır ve Suriyeyi memlûklerden alan kuvvetli Osmanlı imparatorluğu, Kızıldenizi Portekiz tehdidinden katî surette kurtarmış ve uzunca bir zaman için Arabistan yarım adasının cenup sularında Portekiz hâkimiyetine nihayet vermiştir. Mâmafih bu husustaki müteaddit teşebbüslerine rağmen Hint denizi yolunu Portekizlere karşı kapamağa muvaffak olamamıştır.

Osmanlılar bu yollar üzerinde hâkimiyetin tesisi ile Şark ticaretinin kendi memleketlerinden geçmesi takdirinde edecekleri istifadeden gafil olamayacaklarını yukarıda söylemiştik. Bu devirde artık esasen iş işten geçmiştir.: Deniz yolları keşfedilmiş ve Portekizler tarafından emniyet altına alınmıştır. Ayrıca, kârvan yollarının yardımına lüzum kalmadan yüklenen gemileri — yol ne kadar uzun olursa olsun — doğrudan doğruya deniz yolile Avrupa limanlarına sevk etmek ve aradaki mutavassıtların rolünü bertaraf etmek daha ucuz gelmeğe başlamıştır. Bu sebeple, Osmanlılar devrinde, vaktile Harun-nerşid zamanında da mevzuubahs olduğu anlaşılan, Süveyş kanalını açmak suretile Kızıldenizde ticarî faaliyeti çoğaltmak tasavvurunun, XVI.-XVII. nci asırlarda, Sokullu Mehmet paşa —hattâ bazı

Avrupa devletleri— tarafından düşünüldüğü malûmdur [7] ve bu itibarla çok mânîdardır. Bu suretle Türkler, ne kadar uzun olursa olsun, deniz nakliyatının kara yollarından daha ucuza mal olduğunu gördükleri için, bu hususta yapılacak en müessir işin Süveyş kanalının açılması olduğunun farkına varmışlardır. Esasen aynı meselenin ehemmiyetini vaktile idrâk etmiş olan Venedikliler de, daha sultan Selim Mısırı aldığı zaman yaptıkları muahede müzakerelerinden birinde murahhaslarına bu Süveyş kanalının açılması meselesini de Osmanlı padişahile konuşmak için emir vermişlerse de bu emir nedense sonradan geri alınmıştır [8].

Prof. Fuat Köprülü, yalnız Sokullu gibi uzağı gören büyük devlet adamlarının değil, bazı Osmanlı mütefekkirlerinin de bu hususta neler düşündüklerini göstererek onların —umumiyetle zannolunduğu gibi— vaziyetten gafil olmadığını şu satırlarla izah ediyor:

«Emîr Hassan-al-Su'udinin Murat III. namına 1580 de yazdığı —Amerikanın keşfine ait— Hâdis-i-nev yahut Tarih-i Hind-i Garbî adlı eserde bu hususta mühim fikirler vardır: Müellif deniz yollarını bulan Avrupalıların Amerika ve Hindistan kıyılarına ve Hürmüze yerleştiklerini, İslâm memleketlerini tazyik ve İslâm ticaretini ihlâl ettikleri, büyük maddî faydalar temin edecek olan bu işin Osmanlı devleti tarafından da kolayca yapılabileceğini, Süveyşte tertip edilecek bir filo ile Avrupalıları Hint denizlerinden uzaklaştırmak mümkün olacağını söylüyor; Süveyş kanalının açılmasını tavsiye ediyor. Bu suretle Hindü Sind limanlarını zapt ile küffarı tart ve ora nefayis-i emteasının kolayca payitahta iysali kabil olacağını» anlatıyor [9].

«Bundan 45 yıl sonra, Ömer Talib adlı diğer bir müellif, bu yeni keşiflere ve deniz ticaretine ait olarak buna benzer mütalâalarda bulunuyor:

«Şimdi Avrupalılar bütün dünyayı öğrenip, her tarafa gemilerini işletiyorlar; Mühim iskeleleri elde ediyorlar. Evvelce, Hindü Sind ve Çin malları Süveyşe gelir ve müslümanlar vasıtasile bütün dünyaya dağılırdı. Fakat, şimdi o mallar Portekiz, Hollanda, İngiliz

[7] N. Iorga, ismi geçen eser, ve P. Masson, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII e siecle, Paris, p. 287.

[8] Heyd, Histoire du Commerce, du Levant, cilt 2. sf. 552.

[9] «İbrahim Müteferrika tarafından bastırılmış olan bu eserin Beyazıt Unumf kütüphanesinde 4969 numaralı kayıtlı minyatürlü bir nüshasından is-

gemileri frenkistana gidiyor ve oradan dünyaya yayılıyorlar. Kendilerine lâzım olmayan şeyleri İstanbula vesair İslâm memleketlerine götürüp beş misli fiyatla satıyorlar ye bu yüzden paralar kazanıyorlar İslâm ülkelerinde altın ve gümüş bu yüzden azalmıştır. Osmanlı devleti Yemen sahillerini ve oradan geçen ticareti ele geçirmelidir, yoksa, biraz zaman daha geçerse, Avrupalılar İslâm memleketlerine hâkım olacaklardır [10]».

«Bütün bunlara ilâve olarak, Sokullunun Karadenizle Hazer denizini birbirine bağlamak için Don ve Volga nehirleri vasıtasile bir kanal açtırmağa teşebbüs ettiğini de söyleyebiliriz. Tatbikat sahasına geçip epeyce ilerlediği halde, bazı sebeplerle geri kalan bu teşebbüs, onun yalnız siyasî ve askerî bakımlardan değil, ticaret bakımından da büyük ehemmiyeti olan bu meseleyi, çok iyi kavradığını göstermektedir.»

Prof. Fuat Köprülü'nün verdiği izahattan anlaşılıyor ki, Türkiye de gerek resikârda bulunanlar ve gerek mütefekkirler Hint ticaret yolu üzerindeki hâkimiyetin ehemmiyetinden hiç bir zaman gafil bulunmamışlardır. Bununla beraber, koskoca Osmanlı imparatorluğunun bu işe büyük bir ehemmiyet verip Portekizlilerle Hint denizinde büyük bir deniz harbi yapmayı düşünmemiş olması da nazarı dikkati celbetmektedir. Filhakika, bu denizde yapılan müteaddit deniz harpleri ancak Hint hükümdarları yardım istedikçe gönderilen ehemmiyetsiz kuvvetlerle yapılmıştır. İhtimal Akdenizdeki donanmamızı Hint denizine geçirmek hususundaki imkânsızlık bu hususta mühim bir âmil olmuştur; her halde, Türk sultanları daha ziyade İranda ve bilhassa Avrupada fütuhatla meşgul olmuşlardır. Ve Hint denizinde kendilerine meydan okuyan bahrî kuvvetleri İspanya ve Portekizdeki yuvalarında boğmayı da ciddi bir şekilde düşünmemişler ve âdeta bu mühim meseleyi kökünden halledecek tedbirleri almak için ona lâzımgelen ehemmiyeti vermemişlerdir.

Mâmafih, Osmanlıların en küdretili zamanlarında oldukları halde Hint denizindeki Portekizler karşısında bahrî hâkimiyeti elde etmek hususunda âciz ve hareketsiz bir vaziyette kalmış olmalarının sebepleri ne kadar izah edilmez bir mesele teşkil ederse etsin; eski Hint ticaretini kendi memleketlerine celp için gümrüklerin islahı ve

memleket dahilinde emniyet ve asayişin tesisi ve komşu memleketlerle olan ticarî mukavelelerin tecdidî hususunda büyük gayretler sarfetmiş oldukları da muhakkaktır. Osmanlıların ne şekilde hareket etmek suretile Avrupa ile Şark ticaretinin kendi memleketleri üzerinden yapılmasına mâni olduklarını izah etmek hakikaten zor ve esas-sız bir davadır. Çünkü Türklerin bu şekilde hareket etmiş olmaları için hakikaten gafil ve idarî teşkilât bakımından geri ve barbar bir devleti temsil etmeleri lâzımgelir. Halbuki, ortada bu hususları te-yit edecek delillerin hep akisleri mevcuttur. Osmanlı padişahlarının İran içinden ve Mısırdan beynelmilel ticarî münasebetlerin bir nevi ajanı olan bazı ipekli ve baharat tüccarlarını beraberlerinde İstanbula getirmiş ve oraya yerleşmeğe mecbur etmiş olması da, **bu tırafiğın İstanbul yolile yapılmasını temin maksadile icra edilmiştir. Ve men-fi tesirleri mevcut ise izaha mühtağdır.**

Osmanlıların bu nevi tırafiğın kendi limanlarile icra edilmesinde-ki menfaatları kendileri için o kadar gözle görülür bir haldedir ki, **gümmük varidatlarının azalış çoğalmas**ı şeklinde hazine varidatında derhal kendisini hissettirmekte ve bu sayede derhal lâzımgelen ted-birlerin alınması hususu derpiş edilmektedir.

Görülüyor ki yukarıda cihan iktisat tarihi için ehemmiyetinden bahsettiğimiz «Şark ticaret yolları meselesi» henüz esash bir şekilde tetkike mühtağ bir haldedir ve şimdiye kadar lâyıki veçhile ne vaze-dilmiş, ne de lâzımgelen kaynaklardan tetkikine girişilmiştir. Halbuki, **bu meselenin eldeki kaynaklardan esash bir şekilde tetkiki, mil-lî tarih bakımından da büyük bir ihtiyağdır.** Şark ticaret yollarının yakın şark memleketlerinin umumî hayatı ve bu mmtakadaki devlet-lerin teşekkülü ve zevali üzerinde oynadıkları rolün mühim olduğu herkes tarafından tasdik edilmekle beraber, bu yolların hayatının muhtelif safhaları ve bilhassa bu yollar üzerinde Osmanlı imparator-luğunun teşekkülünden sonra meydana çıkan ve Türkiye tarihile çok yakından alâkadar olan meseleler henüz her hangi bir şekilde tet-kik mevzuu teşkil etmiş değildir. **Osmanlı imparatorluğu bu yollar-dan nasıl istifade etmeği düşünmüştür, veyahut istifade etmek im-kânlarını nasıl kaybetmiştir? Bu yolların kapanması şark ticaretinde ne şekilde ve hangi ritm ile vukua gelmiş ve tesirlerini nasıl hisset-tirmiştir ve tarihimizin uzak yakın bir çok hâdiselerile bu meselelerin münasebetleri nelerdir? İşte bir sürü problemler ki vaktile bu tica-**

dar ve belki de daha ziyade, bu memlekete ait kaynaklar ve arşiv malzemesi üzerinden tetkik edilebilirler. Ümit ediyoruz ki, bugüne kadar esrarını muhafaza eden Türk arşivleri bu hususta zengin malzemeyi ihtiva etmektedir ve bu işlerle meşgul olacak Türk tarihçileri de yakında yetişecektir. Daha şimdiden Topkapı sarayı arşivinde Portekiz'ler karşısında Hint hükümdarlarının yardım talep eden mektuplarını ve Türk memur ve kumandanlarının Hint Okyanus meselelerine ait tekliflerini ihtiva eden vesikalar mevcut bulunduğunu biliyoruz. Bir kısım Suriye ve Arabistan memleketlerine ait mevcut bulunan gümrük nizamlarile, gümrüklere ait tahriratın da bu hususta büyük hizmetleri olacağı aşikârdır. Şu halde, Türk tarihçiliğini bu yolda parlak muvaffakiyetler beklediğini burada kayıt ve işaret edelim ve bu büyük imkânlardan istifade edilerek, millî tarihimize birlikte cihan tarihini de alâkadar eden bir meselede Türk görüş ve emeğinin muzaffer olmasını temennî edelim.
