

OSMANLI-HİNDİSTAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1750-1857) *

Berna Korucu Üçüncü*

Öz: Osmanlı Devleti ile Hindistan'daki Müslüman devletler arasında kurulan ilk diplomatik ilişkilerin tarihi XV. yüzyıla kadar gitmektedir. Kurulan bu münasebetlerle birlikte iki ülke arasında ticaret de gelişme göstermiştir. Eskiden beri devam eden doğu-batı ticareti Osmanlı Devleti'nin doğu ticaret yollarına hâkim olmasıyla devam etmiştir. XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren Hindistan'daki siyasî karmaşa ve Avrupalı devletlerin etkinlikleri iki ülke arasında diğer devletlerle olduğu gibi ticarî anlaşmaların yapılmasına müsaade etmemiştir. Bununla birlikte Osmanlı Devleti, Hindistan ile ticarî ilişkilerin yoğunluğu sebebiyle şebkenderler tayin etmiştir. Osmanlı topraklarına Hindistan'dan pek çok ürün ithal edilirken, buraya sınırlı da olsa bazı ürünler ihraç edilmiştir. Bu çalışmada XVIII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden Osmanlı-Hind ticarî ilişkileri, ticareti oluşturan mallar ve gümrükler ile tüccarlar üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Hindistan, Ticaret, Gümrük.

COMMERCIAL RELATIONS BETWEEN OTTOMAN STATE AND INDIA (1750-1857)

Abstract: The Ottoman Empire and the Muslim nations of India first established diplomatic contacts in the fifteenth century. Trade between the two countries has also improved as a result of these improved connections. With the Ottoman Empire's dominance of the eastern trade routes, east-west trade, which had been going on for a long time, persisted. Since the middle of the eighteenth century, India's political turbulence and European powers' activity

* Bu makale Osmanlı-Hindistan İlişkileri (1750-1857) isimli doktora tezinin ticarî ilişkiler bölümünün derlenmesi ve yeniden gözden geçirilmesi ile oluşturulmuştur. Bkz. Berna Korucu Üçüncü, "Osmanlı-Hindistan İlişkileri (1750-1857)", *İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Malatya 2020.

* Dr., e-posta: bernaburcukorucu@gmail.com.

have made it impossible to conclude commercial agreements between the two countries, as they have with other countries. In addition, due to the importance of trade links with India, the Ottoman Empire appointed consuls. While many things were imported from India into Ottoman territory, some were also exported, although in small quantities. The research will look at Ottoman-Indian trade interactions, the items and customs that make up the commerce, and the merchants.

Keywords: Ottoman State, India, Commerce, Custom.

GİRİŞ

Osmanlı Devleti ile Hindistan'daki Müslüman devletler arasındaki ticaret XV. yüzyıla kadar uzanmaktadır. İki coğrafya arasındaki ticaret gerçekte kadim Doğu-Batı ticaretinin bir parçasıdır. XVI. yüzyılda Aden ve Yemen hâkimiyeti ile Osmanlı sınırlarını Hint Okyanusu'na ulaştırdığında bu ticaretin geliştirilmesi için büyük çaba sarf edilmiş ve bu ticaret güzergâhına önem verilmiştir. Ticaret yolunun korunması ve ticaretten elde edilen gelirlerin azalmaması için Osmanlı Devleti'nin her türlü tedbiri aldığı bilinen bir husustur.¹ Ancak gerek Osmanlı Devleti'nin Hicaz ve Basra Körfezi çevresindeki sınırlı otoritesi, gerekse XVIII. yüzyılın son çeyreğinden itibaren İngiltere'nin Hindistan'a yerleşmesi ve diğer Avrupalı devletlerin bu ticaretten pay alma çabaları iki ülke arasındaki ticareti pek çok faktöre bağlamıştır. Bununla birlikte Hindistan ticareti, Osmanlı Devleti için çok önemlidir. Çünkü Hicaz'a her yıl dünyanın dört bir yanından Müslümanlar gelmekte, Hicaz'ın işesi de Mısır ile birlikte her yıl "*mevsim-i Hind*"de Hindistan'ın Bombay, Surat ve Kalküta limanlarından Hint ürünleriyle dolu gemilerle sağlanmaktaydı. Bu gemilerin bıraktığı gümrük yine Hicaz için önemli bir gelir kalemiydi.² Ayrıca pek çok tacir burada bir araya gelmekte ve Hint malları buradan diğer Osmanlı şehirlerine dağılmaktaydı. Bu sebeple Osmanlı hâkimiyetindeki Hicaz, önemli bir ticarî merkez haline gelmişti.³

¹ Ö. Lütfi Barkan, "Şark Ticaret Yolları Hakkında Notlar", *İÜ İktisad Fakültesi Mecmuası*, I/4. (1940), s. 454-455; Özellikle XVI ve XVII. yüzyıllardaki Safeviler ile olan mücadele, siyasî olmaktan çok ticaret yollarının güvenliğini teminat altına almak için yapılmıştı. Halil İnalcık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadî Vaziyeti Üzerine Bir Tedkik Münasebetiyle", *Belleten*, XV/60, Ekim 1951, s. 666vd.

² Cidde gümrük gelirlerinde Hindistan ticaretinin önemi için bkz. İ. H. Uzunçarşılı, "Elfevaid-ül Muadde Li Nizam-i Hükümet-i Bender-i Cidde", *Belleten*, 101 (Ocak 1962).

³ Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, İstanbul 1995, s. 175vd.

Osmanlı-Hint ticaretinin iki yönü vardır. Birincisi Hint mallarının Osmanlı topraklarında oldukça revaç görmesi ve en büyük alıcısının Osmanlı Devleti olmasıdır. Ticaretin ikinci yönü ise transit ticaretteki önemidir. Kadim Doğu-Batı ticaretinde İskenderiye, İskenderun gibi Osmanlı limanları antrepo⁴ olarak kullanılmaktaydı. Hint mallarının Batı'ya aktarımında bu limanlar önem arz etmekte ve buralardan gümrük gelirleri elde edilmekteydi.

Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile yaptığı ticaret konusunda, ticaretin pek çok farklı etkene bağlı olmasından dolayı yeterli çalışma bulunmamaktadır. Coğrafi uzaklık, 1707'de Alemgir'in ölmesiyle Babürlülerin güçten düşmesi üzerine Hindistan'da ortaya çıkan siyasî karmaşa, ticaret güzergâhında pek çok devletin faaliyet göstermesi gibi sebepler bu konuda çalışmaların oldukça sınırlı kalmasına sebep olmuştur. Öte yandan XVIII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar geçen süreç, hem Osmanlı Devleti'nin hem de Hindistan'daki Müslüman devletlerin Batı sanayisine karşı direnç gösterdikleri, literatürde "*savunma yüzyılı*"⁵ olarak geçen bir döneme tekabül etmektedir. Bu süreçte bu iki ülkenin aralarındaki ticarî ilişki de araştırılmaya değer bir konudur. Bu çalışmanın amacı, Osmanlı Devleti ile Hindistan'ın Surat, Bombay ve Bengal gibi çoğunlukla İngiliz hakimiyetinde olan limanları arasında gerçekleşen ticarî ilişkiler bütün yönleriyle, Osmanlı arşiv kayıtları, seyahatnameler ve yabancı literatürde yer alan verilerle ortaya çıkarmaktır.

1. OSMANLI-HİNDİSTAN TİCARET GÜZERGÂHI VE TİCARETİ OLUŞTURAN MALLAR

Tarihsel süreçte Anadolu ile Hindistan arasındaki ticaret farklı yollardan işlemekteydi. Birincisi Anadolu ve İran üzerinden işleyen kuzey yolu; ikincisi Kızıldeniz ile Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a ulaşan güney yoluydu.⁶ XVI. yüzyıldan itibaren Basra Körfezi ve Kızıldeniz üzerinden işleyen yolun giderek önemi artmıştır.⁷ Güneydoğu Asya'daki Malaka Boğazı'ndan Hindistan'a, Malabar sahillerindeki limanlardan Basra Körfezi'ne gelen ticaret

⁴ Antrepo, gümrüklere gelen ticarî eşyanın konulduğu, korunduğu yerdir. <https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi, 05.05.2021).

⁵ Halil İnalcık, "Osmanlı Pamuk Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pamuk Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişim Dergisi*, Türkiye İktisad Tarihi Üzerine Araştırmalar II, 1979-1980, s. 1-65.

⁶ Robert Mantran, "XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", çev. Z. Arkan, *Belleten*, LI/201, (1988), s. 1438; Albert Howe Lybyer, "Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları", çev. N. Ülker, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 3 (1987), s. 142.

⁷ Mehmed Süüdi Efendi, *Tarih-i Hindi Garbî veya Hadis-i Nev*, İstanbul 1999, s. 79vd.

yolu, Dicle, Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla Suriye limanlarına ulaşmaktaydı. Diğer yol ise Kızıldeniz yolu ile Süveyş, oradan da karayolu ile İskenderiye'ye gitmekteydi. İskenderiye ile Anadolu sahilinde bulunan İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin en önemli noktalarıydı.⁸ Osmanlı-Hint ticaretinde XVI. yüzyılın ikinci yarısında itibaren bu denizden işleyen ticaret yolu daha sıklıkla kullanılmıştır. Ayrıca Osmanlı tüccarları ticarî faaliyetlerini yürütürken gittikleri yerlere göre çok çeşitli yol güzergâhları izlemişlerdir. XVIII. ve XIX. yüzyılda Kızıldeniz ve Basra yolunun tüccarlar tarafından daha çok kullanıldığı görülmektedir.⁹ Basra Körfezi yolu, XVIII. yüzyılın son çeyreğinde Sanayi Devrimi, Amerika'nın bağımsızlığını ilan etmesi ve İngilizlerin Hindistan'a kesin olarak yerleşmeleri sonucunda önem kazandı. Sanayi devrimi sonucu İngilizler, fabrikaların ihtiyacı olan bol hammaddeyi, ortaya çıkan yoğun ticarî eşyayı en çabuk ve en hızlı biçimde nakletmek için arayışlara başladı.¹⁰ Bu durum İngilizlerin Amerika'dan aldığı maddelerin kaybını başka yerlerden telafi etmek ve yeni kaynaklar aramak için Hindis-

⁸ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, TTK Yay., Ankara 1996, s. 2-4.

⁹ Uzun süre Kızıldeniz'i Batılı devletlerin gemilerine kapalı tutan Osmanlı Devleti, güvenlik eksikliğinden dolayı azalan gümrük gelirleri sebebiyle bir süre sonra yabancı ticaret gemilerine izin vermiştir. Süveyş'te 1817'ye kadar hiçbir Avrupalı temsilci bulunmazken, bu tarihten sonra Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa ile İngiltere arasında yapılan bir antlaşmaya göre İngilizler burada ticarethane açmışlardı. Bu şekilde Hindistan ile Mısır arasındaki iletişim sağlanarak, Bombay'dan Süveyş'e gemiler gelmeye başlamıştır. Mayıs 1817'de Bombay'dan ilk kez doğrudan Süveyş'e küçük bir İngiliz ticaret filosu gelmişti. Bu antlaşma Hindistan ve Mısır arasında ticareti geliştirmek için ilk teşebbüstü. Mısır Paşası böylece bu ticareti aktif hale getirerek Cidde'den Mısır'ın ihtiyacı olan malların ithalatı engelleyebilecekti, John Lewis Burckhardt, *Travels in Syria and the Holy Land*, Haz. William Martin Leake, Londra 1822, s. 469. Baharatın Hollanda bandıralı gemilerle Ümit Burnu yolundan Avrupa'ya taşındığı dönemde önemini kaybeden bu güzergâh, daha sonra kahve ticaretiyle yeniden canlanmıştı. M. Niebuhr, *Travels Through Arabia, and other Countries in the East II*, çev. R. Heron, Edinburg 1792, s. 106.

¹⁰ Yusuf Oğuzoğlu, "Hint-Basra Mallarının Akdeniz Ticaretine Aktarımı: İskenderun ve Payas Limanları (XVI. ve XIX. Yüzyıllar)", *Türk Deniz Ticareti Tarihi (İzmir ve Doğu Akdeniz) Sempozyumu I*, İzmir 2009, s. 119; Ümit Burnu yoluyla Londra-Kalküta arası 150 gün, Süveyş yoluyla ise 63 gün sürmekteydi, Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yay., Ankara 2013, s. 219; XVIII. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Batılı seyyahlar Avrupa'dan Hindistan'a en kolay ve en hızlı yolu bulmak için gözlemlerde bulunmuşlardır, James Capper, *Observations on The Passage to India, Through Egypt. Also By Vienna Through Constantinople To Aleppo*, London 1785, s. XXXVIII.

tan'a kesin olarak yerleşmesiyle birleşince Osmanlı topraklarının ve Basra Körfezi'nin önemi artmıştı.¹¹

Osmanlı-Hint ticareti tek bir merkezde toplanmayıp üç önemli Osmanlı şehrine ulaşmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin Hindistan'dan ithalatında; Anadolu'da İstanbul, Suriye'de Halep, Mısır'da Kahire en önemli ithalat merkezleriydi. Hint malları İstanbul'a Diyarbakır, Halep'e Basra, Kahire'ye ise Cidde üzerinden Kızıldeniz yoluyla ulaşmaktaydı.¹²

Hindistan, tarım ürünleri, ham madde ve mamul mallar dâhil her şeyin ticaretinin yapıldığı bir ülkedir. Surat, Bengal, Gücerat, Kalküta, Seylan ve Madras önemli ticarî şehirlerdir.¹³ XVIII. yüzyılın ortasında tekstil endüstrisinin Malabar kıyıları hariç, Hindistan'daki tüm bölgelere yayılmış bir endüstri dalı olduğu bilinmektedir.¹⁴ Babürlüler zamanında Hindistan önemli bir sanayi ülkesiydi. Pamuk sanayii ise Hindistan'da en önemli ve gelişmiş sanayi idi.¹⁵ Bu sebeple Osmanlı Devleti'nin Hindistan'dan ithal ettiği ürünlerin başında tekstil ürünleri gelmektedir. Osmanlı tüccarları genel olarak Bengal, Surat, Madras ve Keşmir'den tekstil ürünleri ağırlıklı mallar getirirdi. Bengal'den pamuklu bez, Surat'tan ipekli kumaşlar, Madras'tan türlü kumaşlar ve Keşmir'den şal ve ince yünlü kumaşlar satın alınmaktaydı.¹⁶ Hint malları Osmanlı

¹¹ Şerife Yorulmaz, "Levant Şirketi'nden İzmir'e: İngiliz Tüccar Kolonisi", Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I, (İzmir ve Doğu Akdeniz), İzmir 2009, s. 260. Basra Körfezi ticareti için Fırat Nehir taşımacılığı büyük önem taşımaktaydı. 1700'lerin sonundan itibaren İngiltere Hindistan'a kısa yoldan ulaşabilmek için Irak'a hayat veren bu nehirleri yeni bir yol olarak görmüştü. Ancak 1830 yılına kadar bu güzergâhla ilgili herhangi bir teşebbüste bulunulmadı. Bu tarihten sonra ise nakliyatın potansiyelinden yararlanmak için bir takım projeler tasarladılar. Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *İÜEF Tarih Dergisi*, s. 17-18, İstanbul 1963, s. 100vd.; James Felix Jones, *Journal of a Steam-Trip to The North of Baghdad*, ? (Tarihsiz), s. 364.

¹² Serap Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu ile Ekonomik ilişkileri: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Hint Ticareti İle İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I", *Belle-ten*, LVI, 215, 1992, s. 40.

¹³ M. Niebuhr, *Travels Through Arabia*, II, s. 417. İ. H. Uzunçarşılı, "Bender-i Cidde", s. 160; Avrupalı şirketler buraya gelmeden önce Asya ve Avrupa arasındaki ticaret çoğunlukla Bengal ile bağlantısı olan Arap, İran ve Türk tacirlerin elindeydi, Muhammad Mohar Ali, *History of The Muslim of Bengal*, I/B, Riyad 1985, s. 966.

¹⁴ S. Yılmaz, "Osmanlı-Hint", s. 46; S. M. Ikram, *Muslim Rule in India and Pakistan (711-1858 A. C.)*, Lahor 1997, s. 497.

¹⁵ Yusuf Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi II, Gürkanlı Devletinin Büyüklük Devri 1526-1737*, TTK Yay., Ankara 1987, s. 542.

¹⁶ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 44vd.

Devleti'ne Osmanlı tüccarlarından başka Avrupalı devletlerin gemileri aracılığıyla da taşınmaktaydı. 1768'lerde Basra'da etkin halde olan İngilizler, her yıl Bengal, Madras, Bombay veya Surat'tan kalkan 5-6 İngiliz gemisiyle çuha, Bengal ürünü beyaz bez, ipekli ve pamuklu kumaş vb. malları Basra'ya getirmişlerdi.¹⁷

XVIII. yüzyılda Hindistan'ın Surat ve Bengal limanlarından yüklenen İngiliz ticaret gemileri Cidde'ye gelmekteydi. Surat Limanı'ndan kalkan gemiler genellikle "*mal-i Şakir-i Ahmedâbâd*" denilen Ahmedâbâd ürünleri olan beldar, kutnu, desdar, bruc getirmekteydiler. Bengal'den ise Fransız, İngiliz ve Felemenk gemileriyle pamuklu bez, tülbend türünden ürünler getirilmekteydi.¹⁸

Yerli pazarlardaki Hint pamuklu ürünleri ise tülbendler, basmalar ve pamuk ipliği idi. Hint pamuklularının fiyatları ucuz olduğundan, XVII. yüzyılda Osmanlı dokumaları Hint pamuklularının rekabeti altındaydı.¹⁹ Bununla birlikte Osmanlı Devleti XVII. ve XVIII. yüzyılda pamuklu sanayide büyük bir iç pazara sahip olduğundan Hint pamukluları karşısında yerli sanayi fazla etkilenmedi. Hindistan'dan tekstil ithalatı devam etmekle beraber Osmanlı Devleti'nde bu kumaşların tam olarak benzerleri de yapılmaya başlandı.²⁰ Hint kumaşlarına benzeyen Osmanlı pamuk-ipek karışımı kumaşları, kutnu veya

¹⁷ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 34vd.

¹⁸ İ. H. Uzunçarşılı, "Bender-i Cidde", s. 154; Hint şalları ile ince lüks Hint pamukluları (tülbend ve bogasi) Osmanlı'ya ithal edilen dokumalardı. Edirne gümrük kayıtlarında ismine sıkça rastlanan bu dokumalardan olan tülbendin, 1785'de 160 top, 1798'de 334 top olmak üzere, zimmi tüccar tarafından ithal edildiği anlaşılmaktadır. Hindistan'ın Masulipatam ve Bihar gibi çeşitli tülbendleri İstanbul'da alıcı buluyordu. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel Yapısı ve İktisâdi Yapısı*, TTK, Ankara 2018, s. 22. XVIII. yüzyılın ortalarında İstanbul'da olduğu gibi Kefe'de de ince pamuklularda (tülbent ve çember) Hint malları hâkimdi. Reyhan Şahin, "Edirne Gümrüklerine Göre XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Edirne'de Ticari Hayat", *Trakya Üniversitesi (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Edirne 2006, s. 45. 1803 Ocak ayında gümrükten 536,5 top Avusturya menşe'li tülbente mukabil, 10 top Hint tülbendi ithal edilmişti. Avusturya menşe'li tülbent hacmi zamanla azalmakla beraber, Hint menşe'li olanı Edirne piyasasından tamamen çekilmiştir. Güler Kıvrak, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Edirne Gümrüğü", *İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, İstanbul 1989, s. 191.

¹⁹ Hintli basma üreticileri, Osmanlı'da bu ürünlere görülen rağbet sebebiyle kumaşlarında "Türk" motifleri kullandılar, Suraiya Faroqi, "Giriş", *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, III, çev. Fethi Aytuna, edt. Suraiya Faroqi, İstanbul 2011, s. 21.

²⁰ H. İnalçık, "Pamuk", s. 15.

Bursa sateni, Kermesud (Germesud) ve bur'dur.²¹ Ayrıca Bağdat tarafında Hind kumaşlarına benzer ve daha ucuz olan Akmeşe kumaşı imali yapılmaktaydı.²²

XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren bazı Hint ve Osmanlı kumaşları Avrupa pazarlarında yoğun ilgi görmeye başlamıştı. Bu sebeple Avrupalı devletler kendi yerli sanayilerini korumak üzere Hindistan ve Osmanlı'ya, üretilen kumaşların yakından tanınması ve ülkelerinde benzerlerinin yapılması için ajanlar göndermişlerdi.²³ Ayrıca 1750'lere kadar yerli sanayilerini korumak adına Osmanlı ve Hint kumaşlarının ülkeye girişini yasaklamışlardı. Ancak bu yasak talebi daha da arttırmış, o sebeple yerli sanayi, Hint kumaşlarını taklit etmeye çalışmıştı.²⁴ Hint pamuklu kumaşlarının rağbet gördüğü Hollanda, İngiltere ve Fransa gibi Avrupalı devletler, çareyi pamuklu tekstil üretimini güçlendirmek ve desteklemekte görmüşlerdir. Ancak pamuklu kumaş dokumacılığı alanında geniş pazarlara cevap verebilmek için seri üretime geçen ilk fabrikayı yarım asır sonra İngiltere kurmuştur. Bununla birlikte Avrupa'nın fabrika çıkışlı tekstil ürünlerinin, Osmanlı pazarlarından yerli ürünleri, Hint ve İran ürünlerini bir çırpıda kaldırıp atması mümkün değildi. Bu gelişim için 50 yıl zaman verildiğinde 1750-1850 arası dönem, doğu tekstil sanayilerinin "savunma yüzyılı" olarak değerlendirilmiştir.²⁵

Sanayi devrimi ve Avrupa fabrikalarında üretilen mamullerin dış pazarda yayılmaya başlamasıyla birlikte Osmanlı ve Hint sanayisinde bir çöküş gözlemlenmeye başlanmıştır. Hindistan'da meydana gelen benzer olumsuz gelişmeler, Osmanlı sanayisinde de ortaya çıkmıştır. Özellikle Osmanlı sanayisinin temelini oluşturan pamuklu üretim, yabancı ürünlerin altında ezilmeye mahkûm olmuştur. 1820'lere kadar pamuklu ürünlerin ithali görülmezken, bu tarihten sonra pamuklu ürün ithalatında büyük bir artış olmuş ve Osmanlı pamuk dokumacılığına ağır bir darbe vurulmuştur. Osmanlı sanayisini olum-

²¹ Serap Yılmaz, "XVIII. Yüzyıl Tekstil Dünyasından: Hindistan Osmanlı İmparatorluğu'nun Pamuk-İpek Karışımı Kumaşları Fransız Arşivlerinden II", *Bellefen*, LVI, 215, 1992, s. 788; Kutnu veya Bursa sateni, pamuklu dokumalara verilen isimdir. Kermesud (Germesud, Kermesut), bir nevi ipekli kumaşın adıdır; Halep'te dokunurdu. Mine Esiner Özen, "Türkçede Kumaş Adları", *Tarih Dergisi*, XXXIII (1981-1982), s. 321, 324. Bur kumaşında, ipek pamuğa hakimdir. Çeşitleri olan bu kumaş, Şam ve Halep başta olmak üzere Suriye'de dokunmaktadır. S. Yılmaz, "Tekstil II", s. 791.

²² BOA, A.İMKT. MVL. 73/25, 5 Şevval 1271.

²³ S. Yılmaz, "Tekstil II", s. 776.

²⁴ S. Yılmaz, "Tekstil II", s. 784.

²⁵ S. Yılmaz, "Tekstil II", s. 795.

suz etkileyen bir diğer gelişme de yapılan ticaret anlaşmalarıdır. Bunlardan en önemlisi ise 1838 İngiltere ile yapılan Balta Limanı Anlaşması'dır.²⁶

Osmanlı Devleti'nin Hindistan'dan başlıca ithal ettiği ürünlerden biri de çivittir. Çivit, XVII. yüzyılın başlarında Hindistan'ın en önemli ihracat maddeleri arasındadır. Mensucat (dokuma) sanayisi için gerekli olan çivit, tarihi çok eskilere dayanan önemli bir bitkisel kumaş boyasıdır.²⁷ XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti, Hindistan'dan çivit ithalatını azaltmak için Bağdat Eyaleti'nde ziraatını yapmak istemiştir.²⁸ Daha önce Osmanlı Devleti, Hint kumaşı ithalatını da azaltmak için Hint kumaşına benzer kumaşlar üretimine geçmiştir. Bunun için Bağdat'ta dokuma tezgâhları kurulmuş ve akmeşe kumaşı üretilmeye başlanmıştır. Bu kumaş için gerekli olan çivit boyasının da Bağdat'ta yetiştirilmesine karar verilmiştir.²⁹ Bu sebeple merkezden Bağdat'a üretilecek çivit ziraatı için gerekli olan işçi gönderilmiştir.³⁰ Ayrıca Bağdat Valiliği, çivit boyasını imal etmek üzere Mısır'dan birkaç ustanın gönderilmesini merkezden istemiş³¹, ancak Mısır Valisi en iyi çivit boyasının Hindistan'da üretildiğini, çivit boyası üretimi için Mısır'dan değil de Hindistan'dan uzman getirilmesi gerektiğini Bağdat Valisi'ne bildirmiştir.³²

Hindistan ile Osmanlı Devleti arasında oldukça önemli sayılabilecek bir baharat ticareti mevcuttu. Hintli tüccarlar tarafından Basra Körfezi'ne getirilen baharat buradan Bağdat'a nakledilmekteydi. Malabar limanları Çin'den, Basra Körfezi'nden ya da Kızıldeniz'den gelen gemilerin karşılaştıkları bir limandı. Hindistan'ın büyük miktardaki karabiber mahsulü, Malabar'dan gemilere yüklenerek her yöne gönderilirdi. Hint malı ürünlerle (inci, baharat) yüklü gemiler Arap tacirler tarafından Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Limanı'na getirilmekte, buradan da Bağdat ve Anadolu'ya gönderilmekteydi. Bu tarihlerde

²⁶ M. Kütükoğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münâsebetleri (1580-1850)*, Ankara 2013, s. 269.

²⁷ Çivit otu, 40 ila 90 cm kadar boy alabilen, iki yıllık, parlak sarı renk çiçekli ve otsu bir bitkidir. Mavi renkli boyar madde, bitkinin yapraklarının fermantasyonu ile elde edilir. Ortaçağ'da Fransa ve Almanya'da çivit otunun tarımı yaygın olarak yapılmaktaydı. Ancak 1498'de Avrupalıların Hindistan'a gelmeleriyle birlikte burada çivit üretimine başlanışlar ve bu maddeyi Avrupa'ya gemilerle taşımışlardır. Hindistan'dan çivitin daha ucuza geldiği için Avrupa'da tarımı azalmıştır, Recep Karadağ, *Doğal Boyamacılık*, Ankara 2007, s. 40.

²⁸ BOA, A.}AMD, 21/75, 20 Zilhicce 1266.

²⁹ BOA, A.}MKT. MVL. 73/25, 5 Şevval 1271.

³⁰ BOA, A.}MKT. MHM. 64/88, 7 Cemaziyevvel 1271; BOA, A.}MKT. MVL. 73/25, 5 Şevval 1271.

³¹ BOA, İ. MVL. 332/14224, 27 Şaban 1271.

³² BOA, A.}MKT. MVL. 81/5, 3 Zilhicce 1272.

Avrupalı tacirlerin bu ticarete bir etkileşimleri yoktu.³³ Portekizlilerin Ümit Burnu yoluyla Hindistan'a ulaşmasıyla birlikte tarihî baharat yolu değişikliğe uğramış, sonraki süreçte Avrupa'daki bazı gelişmelerle birlikte baharat yolu giderek önemini kaybetmişti. Ancak baharat Avrupa'da önemini kaybetse de güney ve doğu Akdeniz pazarlarında her zaman olduğu gibi güçlü, ticareti hala canlıydı.³⁴ XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde baharat Hindistan'dan Basra'ya gelmekte Bağdat üzerinden Suriye ve Anadolu'ya ulaşmaktaydı.³⁵ XVIII. yüzyılın sonunda İstanbul çarşıları, özellikle de Mısır Çarşısı Hindistan'dan getirilen baharatın satıldığı önemli pazarlardandı.³⁶ Hindistan'dan gelen baharattan saray mutfaklarına alınanların bedelleri Mısır irsaliyesinden ödenmekteydi.³⁷ Baharatların ilaçların yapımında ve hastalıkları önlemede kullanıldığı bilinmektedir.³⁸ XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti Hindistan'dan çeşitli ilaç ve ecza maddeleriyle koku ithal etmekteydi.³⁹ Padişah için her sene Kahire'den "*ecza-i hindiye*" tedarik edilmekte ve İstanbul'a gönderilmekteydi.⁴⁰

Osmanlı Devleti, Hindistan'dan güherçile ithalatında bulunmuştur. Bu ithalat İngiliz Doğu Hindistan Şirketi⁴¹ ile yapılmıştır. 1796 yılında Bağdat ve

³³ Paul Freedman, *Doğu'nun Armağanı Baharatın Yolculuğu*, çev. İmge Tan, İstanbul 2008, s. 137.

³⁴ Bunda Akdeniz'in yerel baharat türlerinin büyük payı vardır, Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, çev. N. Pişkin, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004, s. 205.

³⁵ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 34-35.

³⁶ P. Ğ. İnciciyan, *XVIII. Asırda İstanbul*, Haz. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1956, s. 26; M. Heilbronn, "Eski Mısır Çarşısı Hakkında", *Türk Eczacıları Birliği Mecmuası*, Ağustos 1959, II/3, s. 11; İstanbul'da Bizans döneminde baharat pazarı vardı. X. yüzyılda bu baharat pazarıyla ve başka ticarî işlerle ilgili yönetmelikler vardı. Mısır'dan İstanbul'a düzenli olarak "misk, baharat ve şeker" gönderilirdi, Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar*, s. 203-4; Misk otu (amber çiçeği) Cidde'ye Hint ya da İranlı hacılar tarafından getirilir, John Lewis Burckhardt, *Travels in Arabia II*, London 1829, s. 64; Türkçeye tercümesi için bkz. John Lewis Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri (Temmuz 1814-Haziran 1815)-Hicaz Topraklarında Batılı Bir Seyahat Güzlemleri*, çev. Yusuf Yazar, İstanbul 2019.

³⁷ M. S. Kütükoğlu, *İktisadi Yapı*, s. 208. Hindistan'dan ithal edilen baharat çeşitleri arasında ithalatı en fazla yapılan biberdir. Ocak 1803'de Edirne gümrüğüne gelen 247,5 kıyye biberden, 20 kıyyesi kırmızıbiberdir. Ocak 1822'de 5, aynı yılın Temmuz ayında 200, Ekim ayında 100 kıyye biber ithal edilmiştir. 1828'de gümrüğe hiç getirilmeyen bu maddenin ithaline 1836, 1837 yıllarının muhtelif aylarında az miktarda da olsa devam edilmektedir. G. Kıvrak, "Edirne Gümrüğü", s. 191.

³⁸ P. Freedman, *Baharat*, s. 66vd.

³⁹ Numan Elibol, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Ankara 1996, s. 91.

⁴⁰ BOA, C.. SM.. 36/1815, 25 Zilkade 1217.

⁴¹ İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, 31 Aralık 1600'de Portekiz ve İspanya'nın tekelinde bulunan Uzakdoğu ve Hindistan baharat ticaretinden pay almak isteyen İngiliz tüccarlar tarafından

Basra kalelerinde cephaneye için barut ihtiyacı doğmuştu. 200 kantar baruta ihtiyaç duyulduğundan Bağdat Valisi ile de temasa geçilmiştir. Barutun İngiltere'den getirilmesinin mali açıdan külfetli olacağı düşünüldüğünden, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nden alınması uygun görülmüş ve bunun için Basra'da bulunan İngiltere konsolosuna başvurulmuştur. Kumpanyadan barut sağlanması için ilk etapta 10.000 kuruluşluk bir kaynak sağlanmıştır. Bu paranın İstanbul'da bulunan İngiliz elçisi vasıtasıyla gerekli yerlere ulaştırılacağı bildirilmiştir.⁴²

Cidde-Hindistan arasındaki ulaşımı sağlayan gemiler, büyük olasılıkla 1760'lı yıllara kadar Surat, bu tarihten sonra da Bengal, Kalküta tersanelerinde yapılmış olabilecek Hint yapımı olanlardır. Hint meşesinden (tek ağacı) yapılan ve ömrü normal bir gemiden yaklaşık üç kat daha uzun olan (40 yıl garantili) bu gemiler, ticarî ve askerî amaçlar için Avrupalıların büyük ilgisini çekmiş, İngilizler, buharlı gemilerin zaferini ilan ettiği XIX. yüzyılın ortalarına kadar Asya denizlerinde yalnız Hint yapımı gemileri kullanmıştır.⁴³

XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde kahve, Hindistan'dan Basra'ya gelmekte, Bağdat üzerinden Suriye ve Anadolu'ya ulaşmaktaydı.⁴⁴ XIX. yüzyılın ilk yarısında Batı Hindistan kahvesinin, Suriye'de Yemen kahvesinin yarısından ucuz olduğu için satışının geç de olsa arttığı anlaşılmaktadır. Özellikle hac seyahat-

krallık beratıyla kurulmuştur. Azmi Özcan, "İngiliz Doğu Hindistan Şirketi", *DİA XXII*, İstanbul 2000, s. 294. XVIII. yüzyılın ortalarına geldiğinde İngiliz Doğu Hindistan Şirketi sadece doğuda değil bütün dünyadaki büyük merkantilist girişimlerden biriydi. Burton Stein, *Hindistan Tarihi*, çev. Müfit Günay, İnkılabı Kitabevi Yayınları, İstanbul 2015, s. 213.

⁴² Abdülkadir Erçin, "İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri", *Bartın Üniversitesi Çeşni-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E-Dergisi*, IV/2 (Kış 2017), s. 127-128. BOA, C. AS. 400/16521.

⁴³ XVIII. yüzyılın ortalarındaki Hint gemilerini Mehmed Emin Efendi şöyle tarif eder; "...gemileri 30-35 arşundur; zac ağacından yapılmıştır. Zac ağacı öyle bir ağaçtır ki çürümek bilmez ve kurt yemez ve yarılmaz ve su almaz ve gayet çok dayanur, yüz yıllık yüz on yıllık gemiler var. Zac ağacı siyah koz ağacına benzer... ve bir gemi otuz yıl oldukça altına bir kat tahta dahi mahlırlar...", İsmet Miroğlu, "Hindistan Hakkında XVIII. Yüzyılda Yazılmış Küçük Bir Eser", *İÜFEF Tarih Dergisi*, 34 (1983-84), İstanbul 1984, s. 546; S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 43; İngilizler 1735'de Surat'taki tersanelerini Bombay'a taşıdıklarında buradaki gemi inşaatı için Hindistanlı gemi inşaatçıları kullandılar. Bombay'da 3 rıhtım inşa eden Hindistanlı Lavji Nasarvanji, 1735'den 1774 yılına kadar iki torunuyla hizmet etti. Bu aile 1885 yılına kadar resmi olarak denize dayanımlı hint ağacı odunundan gemiler inşa ettiler, S. M. Edwardes, "The Company's Marine", *The Cambridge History of India -The Indian Empire 1858-1918-*, VI, ed. H. H. Dodwell, London 1932, s. 145vd.

⁴⁴ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 34-35.

lerinin düzenli yapıldığı zaman, yani Vehhâbî⁴⁵ tehlikesinin olmadığı zamanlar Suriye ticareti için kahve en önemli üründü.⁴⁶

Hindistan'dan ithal edilen bir diğer ürün şekerdir.⁴⁷ Ayrıca Bengal'den yine pirinç de ithal edilmektedir.⁴⁸ Cidde'de tüketilen pirincin büyük kısmı Hindistan'dan getirilmekteydi. Çünkü en iyi kalitede pirinç Gücerat ve Kutch'tan⁴⁹ ithal ediliyordu. Bu pirinçler Hicaz halkının yiyeceğinin esasını teşkil etmekteydi.⁵⁰ XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti, Hindistan'dan çeşitli mücevherat da ithal etmekteydi.⁵¹ Bunların başında inci gelmekteydi.⁵² Bağdat Vilayeti'nde Necef'te *dernecef* adı verilen Necef taşı, kasabanın etrafındaki kumluklarda bulunan çok nadir ve değerli bir taştır. Bu sebeple Hindistan'dan çeşitli taşlarla birlikte Necef taşı da ithal edilmekteydi.⁵³

⁴⁵ Osmanlı Devleti'nin Basra ve Kızıldeniz ticaretini tehlikeye sokan en önemli faktör, XVIII. yüzyılın ortalarında ortaya çıkan ve zamanla güç kazanan Vehhâbî hareketidir. Vehhâbî hareketi Kur'an ve Sünnete katı bir bağlılık üzerine kurulan bir ideolojik meydan okumaydı. Muhammed b. Abdilvehhâb tarafından kuruldu. 1791'de Vehhâbîler, Mekke Şerifi Galib'in ordusunu yenilgiye uğratarak 1805-1806'da Medine ve Mekke'yi ele geçirdi. 1807'de hac kafilelerinin Haremeyn'e girmelerine mani olan Vehhâbîler, Batı Hint sahilleri ile Cidde ve Basra arasındaki ticareti de engellemişlerdi. Selda Güner, *Osmanlı Arabistanı'nda Kıyamı ve Tenkil Vehhâbî-Suudiler (1744-1819)*, İstanbul 2013, s. XIVvd. BOA, HAT. 94/3825, 25 Rebiülahir 1218/14 Ağustos 1803.

⁴⁶ J. L. Burckhardt, *Travels in Syria*, s. 167. 1854-1864 yılları arasında Diyarbakır'a Halep üzerinden 17.000 libre ağırlığında 727 sterlin değerinde Batı Hindistan'dan kahve ithal edilmiştir. Ayrıca Bağdat üzerinden 51.000 libre ağırlığında 2.325 sterlin değerinde Doğu Hindistan'dan kahve ithal edilmiştir. Emel Demir Görür, "İngiltere'nin Diyarbakır Konsolosu John George Taylor'un Diyarbakır Eyaleti'ne Dair İthalat-İhracat İstatistikleri ve Değerlendirmesi", *TAD*, C. 37, S. 64, 2018, s. 336.

⁴⁷ Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar*, s. 33vd.

⁴⁸ İ. H. Uzunçarşılı, "Bender-i Cidde", s. 160; 1807'de Cidde'de bulunan Ali Bey Bengal'den pirinçle yüklü bir geminin geldiğini söyler. Pirinç ve diğer Hint ürünleriyle yüklü bu türde gemiler, yılda 4 ya da 5 kez gelmektedir, Ali Bey, *Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria an Turkey Between the Years 1803 and 1807*, II, Philadelphia 1816, s. 163.

⁴⁹ Gücerat'ta bir bölge.

⁵⁰ J. L. Burckhardt, *Arabistan*, s. 56-57.

⁵¹ N. Elibol, "Dış Ticaret", s. 91.

⁵² Tüccar terekeleri hacıların bu ticaretteki faaliyetleri hakkında bilgi verir. Bkz. Erdoğan Keleş, "Hayriye Tüccarı Elhac Mehmet Ağa'nın Terekesi", *Belgeler*, XXXII/36, 2011, s. 41; F. E. Peters, *The Hajj-The Muslim Pilgrimage to Mecca and The Holy Places*, New Jersey 1996, s. 182; XIX. yüzyılın ortalarında Batılı seyyah J. Benjamin de Basra Körfezi civarında güzel incilerin üretildiğini gözlemlemektedir, J. Joseph Benjamin, *Eight Years in Asia and Africa from 1846-1855*, Hanover 1859, s. 119.

⁵³ *Osmanlı Vilayeti Salnamelerinde Bağdat*, Ed. C. Eroğlu vd., Orsam, Ankara 2012, s. 117.

Hindistan'dan özellikle Arabistan yolu ile yapılan ithalatın XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin aleyhinde olduğu bilinmektedir.⁵⁴ Bununla birlikte Osmanlı coğrafyasından da bazı ürünlerin Hindistan'a ihraç edildiği görülmektedir. Basra'dan Hindistan'a at, camus, mazi, hurma, pirinç, kızılboya ve kına XVII. yüzyıldan itibaren ihraç edilmekteydi.⁵⁵ Gücerat pamuklu sanayisi Arabistan'dan ithal edilen kızkök boyaya bağımlıydı. Ayrıca tuz, altın tel⁵⁶ ve hurma ihracatı sonraki yüzyıllara kadar yapılmaya devam etmiştir.⁵⁷ Cidde, Taif ve Hicaz dağlarından gelen badem ve üzüm de ihraç kalemlerindendi.⁵⁸ Hadramut'tan Hindistan'a tapanıklarda ve evlerde çokça tüketilen tütsü de gönderilirdi.⁵⁹

Osmanlı Devleti, Hindistan'a Basra Körfezi'nin batısında bulunan Bahreyn, Katif, Katar ve Umman sahillerinden çıkarılan inciyi çok az da olsa ihraç etmektedir. Nisan ortasından Eylül sonuna kadar gemilerle dalgıçlar tarafından avlanan inciler, tacirler tarafından alınarak Hindistan'a ticareti yapılırdı.⁶⁰ Ayrıca Balkanlarda Filibeli abacıların, Doğu Hindistan'daki Kalküta limanıyla ticaret yapan bir şirketi vardı ve bu şirket 1780'lerin başında tasfiye olmuştu.⁶¹

⁵⁴ P. Ğ. İnciciyan, İstanbul, s. 131.

⁵⁵ Osmanlı'dan Hindistan'a at ihracatı Irak bölgesinden (Bağdat, Basra, Musul) gerçekleşmekteydi. Osmanlı coğrafyasında yetişen at ve kısırakların en iyi cinsi ve makbulü Irak'tadır. Sevim Erdem, "Dicle Nehri Vadisinde At ve Beygir Cinsinin Islahına Yönelik Kurulan Bir Çiftlik: Harnini/Kharnini Çiftliği", *İstem*, S. 32, 2018, s. 329-344. Hindistan'a ihraç edilen Irak atları genellikle Bombay'da düzenlenen at yarışlarına katılırdı. Özellikle Musul yöresinden sevk edilen atlar, Hindistan'da büyük rağbet görmekteydi. Hindistan'a yapılan ihracatta, Suriye ve Halep'ten satın alınarak Musul ile Urfa arasındaki geniş ve verimli çayırarda beslenip terbiye edilmiş atlar da yer almıştı. Seda Tan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Hindistan Ticaretine Bir Örnek: At İhracatı", *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi (MİHD)*, IV, 2014, s. 241.

⁵⁶ XVIII. yüzyılda Hindistan'a kervanla az mal götürülmesine karşılık, tüccarların çok miktarda para götürdükleri anlaşılmaktadır. Osmanlı-Hint tüccarının Hindistan'da %100 kazanç ile sattıkları, bu ülkede çok beğenilen İstanbul'un altın telidir. Bu önemli ihracat malı Bağdat ve Basra üzerinden, Hindistan'a taşınmaktadır. S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 48.

⁵⁷ Hindistan'a tuz, Cidde Eyaleti'ndeki Sevakın Adası'ndan gönderilmekteydi. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Hindistan'a Salif ve Foça'dan da tuz ihracı yapılmaktadır, bkz. BOA, BEO, 209/15657. Osmanlı limanlarına mal taşıyan Hint gemileri, Basra'yla birlikte Cidde'den de hurma yüklemekteydiler. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Cidde'den hurma ihracatı tüm yıl boyunca kesintisiz sürmekteydi. J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 54.

⁵⁸ J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 59.

⁵⁹ M. Niebuhr, Travels II, s. 109.

⁶⁰ *Osmanlı Vilayeti Salnamelerinde Basra*, Ed. C. Eroğlu vd., Orsam, Ankara 2012, s. 127.

⁶¹ Muhtemelen sıcak Bengal ikliminde aba, giysilerde değil çadırlarda ve diğer mekânlarda döşemelik olarak kullanılıyordu. Suraiya Faroqhi, "Doküma İmalatında Gerileyişler ve Canlanışlar", *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, III, çev. Fethi Aytuna, Ed.

2. OSMANLI DEVLETİ İLE HİNDİSTAN ARASINDAKİ TİCARET HUKUKU

Şehbender, Osmanlı Devleti'nde önceleri tüccarlar arasında ihtilafı çözmekle görevli memur iken daha sonra konsolosluğa dönüşen dış temsilcilere verilen addır.⁶² Hindistan'a şehbender tayin edilmeden önce Osmanlı memleketinde Şam, Halep, İzmir, Balıkesir gibi şehirlerden Avrupa, Acem ve Hindistan ticaretiyle uğraşan tacirlere kendi aralarında bir şehbender ve iki muhtar tayin etmelerine dair hüküm verilmişti (1846).⁶³ Ekonomik ilişkilerin yürütülmesi ve bölgede bulunan Müslümanlarla ilişkilerin arttırılmasında Osmanlı Devleti'ni temsil etmek ve işleri yürütmek üzere Bombay'a Osmanlı şehbenderleri tayin edilmeye başlanmıştır. Basra Körfezi ve Kızıldeniz ile Bombay arasındaki ticarî ilişkilerin yoğunluğu sebebiyle ilk fahrî şehbenderlik Bombay'da açılmıştı. Bombay şehbenderliği, dünyanın önemli şehirlerinde açılan Osmanlı şehbenderliklerine göre daha erken bir zamanda gerçekleşmiştir. Bu durum Osmanlı Devleti'nin dış siyasetinde ve Bombay'ın Osmanlı siyaseti açısından bölgede üstlendiği başrolü açıkça ortaya koymaktadır.⁶⁴

Osmanlı Devleti'nin Bombay'a ilk şehbender tayini tamamen ticarî amaçla ve bölgede ticaret yapan Osmanlı Devleti tüccarlarının talebiyle gerçekleşmiştir. Bombay İskeleyi ile Osmanlı iskeleleri arasında ticaret yapan Cidde ve Hicaz tüccarlarının Bombay İskeleyi'nde haklarını koruyacak ve işlerini kolaylaştıracak hiçbir Osmanlı memurunun olmamasından duydukları sıkıntı Cidde Valisi Şerif Mehmed Raif tarafından merkeze bildirilmiştir. Bunun üzerine Bombay ahalisinden olan Hacı Habib Yusuf, 20 Şubat 1848'de Bombay'a şehbender tayin edilmiştir.⁶⁵

Ticaret hukuku içinde şehbenderlikle birlikte değerlendirilebilecek bir diğer konu gümrüklerdir. Hint malları, XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar çoğunlukla Basra ve Kızıldeniz yoluyla Osmanlı topraklarına geldiğinden Hindistan'dan bu tarihe kadar doğrudan İstanbul ve İzmir'e gelen bir gemi olmamıştır. Nitekim 1793-1803 yılları arasındaki gümrük kayıtlarından İstanbul'a ve

Suraiya Faroqhi, İstanbul 2011, s. 436; Sinappah Arasaratnam, *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Delhi 1986, s. 95-102.

⁶² Şehbenderlik hakkında geniş bilgi için bkz. Mahmut Akpınar, "Osmanlı Devleti'nde Şehbenderlik Müessesesi", *Cumhuriyet Üniversitesi (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Sivas 2001.

⁶³ BOA, A.İDVN., 17/73. Şaban 1262.

⁶⁴ Diren Çakalçı, "Hindistan'da Osmanlılar: Bombay Osmanlı Şehbenderliği", *Türkiyat Mecmuası*, C. 25/Güz, 2015, s. 83-84.

⁶⁵ BOA, İ. MSM., 29/830; BOA, A.İDVNSŞHB.d., s. 40.

İzmir'e doğrudan Hindistan'dan bir geminin gelmediği anlaşılmaktadır.⁶⁶ İlk defa Kasım 1851'de Toskanalı İstefanoviç adlı tacir, şirketi adına arzuhal yazarak, Kalküta'dan İstanbul'a şimdiye kadar bir İngiliz gemisi gelmediğini ve usule göre bir diyardan diğer bir diyara ilk defa gelen gemilerden bir defaya mahsus imtiyazlı tutularak, getirdikleri malların resm-i gümrükten muaf tutulmalarını istemiştir. İstanbul'da ikamet eden İstefanoviç ile ortağı Kaptan Fişher İngiliz ticaret gemisiyle pirinç gibi bazı Hint mahsulatını Kalküta'dan İstanbul'a getirmişlerdi.⁶⁷

VIII. yüzyılın son çeyreğinde Hint malları İstanbul'a Diyarbakır üzerinden geliyordu. İstanbul için çalışan tüccar, Hint seyahatlerinden dönüşte, Basra-İstanbul yolunu izlemekteydi. Bu yol Basra'dan itibaren Bağdat, Musul, Mardin, Diyarbakır ve Tokat üzerinden İstanbul'a ulaşmaktaydı. Bir Osmanlı tüccarının Basra'dan İstanbul'a kadar yaptığı harcamaların toplamı yük başına 500 kuruştı. Yükün ağırlığı 150 ile 180 okka arasında değişmekteydi. Mesela İstanbul altın teli için tüccar Bağdat gümrüğünde %5, Basra gümrüğünde %5, Hindistan'da % 2,5 olmak üzere toplam %12,5 gümrük ödemekteydi.⁶⁸ Bununla birlikte Hint mallarının büyük bir bölümü Bağdat'a transit geçmekte ve Basra'da gümrük ödenmemekteydi.⁶⁹ Bağdat tüccarları İstanbul'a götürecekleri malların gümrüğünü Mart 1803'ten itibaren Diyarbakır gümrüğünde vermekteydi.⁷⁰ Eğer Bağdat'ta gümrük alınmışsa Bağdat gümrük hazinedarı, Diyarbakır gümrükçüsüne bir yazıyla bildirir ve o tacirden başka resim alınmazdı.⁷¹

Osmanlı-Hint ticaretinde önemli gümrük noktalarından biri de Cidde'deydi. Cidde, hem doğu hem de batı ticareti için önemli bir limandı. Avrupa'dan Mısır'a, oradan da Hindistan'a giden ve tersine yönde Hindistan'dan Avrupa ülkelerine gelen ticaret gemileri Cidde Limanı'na da uğruyordu. Avrupa ile Hindistan arasında karşılıklı mal taşıyan gemiler çok defa bu limanda karşılaşmaktaydı.⁷² Hindistan'dan gelen mallardan alınacak gümrük resmi

⁶⁶ A. Mesud Küçükcalay, "Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları*, XLI (2013), s. 347vd.

⁶⁷ BOA, MVL.. 244/56, 29 Muharrem 1268/24 Kasım 1851.

⁶⁸ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 42vd.

⁶⁹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi Üzerinde Arşiv Çalışmaları, İncelemeler*, Yay. Haz. M. Salih Eren, İstanbul 2009, s. 278.

⁷⁰ BOA, C. ML. 646/26481, 25 Zilkade 1217/19 Mart 1803.

⁷¹ BOA, C. ML. 300/12182, 1219.

⁷² Mustafa L. Bilge, "Cidde", *DİA*, VII, İstanbul 1993, s. 524.

Cidde Valisi'nin uhdesindeydi.⁷³ Cidde gümrüğü gelirleri hem Mısır Paşası hem de Mekke Şerifi için çok önemliydi. Bu sebeple iki yönetici arasında Cidde limanı ve gümrüğü konusunda anlaşmazlıklar ve mücadeleler oluyordu. Çünkü Kızıldeniz'in bir diğer önemli limanı olan Süveyş, Hint malları ticaretine doğrudan katılabilseydi, Cidde'nin mevcut gelişmişliği büyük ölçüde azalacaktı. Bu sebeple Mekke Şerifleri, Cidde'yi Hindistan'la ticaretin ana merkezi haline getirmeye çalışmaktaydı.⁷⁴

Cidde'den kervanla İstanbul'a gelen Hint malları ise her türlü vergiden muaf tutulmaktaydı. Taşıma ücreti olarak yapılan harcama yük başına 110 kuruş tutuyordu. Bu açıdan Hindistan ticaretinde Basra-İstanbul yolunun taşıma harcamaları açısından daha avantajlı olduğu anlaşılmaktadır.⁷⁵

XIX. yüzyılın ilk yarısında Cidde'de bulunan seyyah J. L. Burckhardt, Cidde gümrüğünde Hint malları üzerindeki verginin kaliteye bağlı olarak %6 ila %10 arasında alındığını söylemektedir.⁷⁶ Cidde'de baharatlardan %10'dan daha fazla gümrük ödenirdi. Bundan dolayı gümrük vergisi alınmada büyük bir kuralızsızlık mevcuttur. Gümrük görevlisi herhangi bir sorumluluğa maruz kalmadan arkadaşlarına ayrıcalık yapabiliyordu. J. L. Burckhardt, 1814-1815 yılında Cidde'de toplanmış gümrük vergisi miktarının 400.000 dolar (4 milyon kuruş) olduğunu söyler. Bu geliri yaklaşık 4.000.000 dolarlık ithalat sağlardı ki bu gerçek değerinin altında bir rakamdı.⁷⁷

Cidde gümrük tarifesinde ismi ve cinsi kayıtlı olmayan ya da kayıtlı olup da kıymeti tayin edilmeyen emtia ve eşyanın değeri için rayiç zamanına göre hesap edildikten sonra ihracattan %16, ithalattan ise %20 kuruş kıymetinden çıkarıldıktan sonra gümrük vergisi alınmaktadır.⁷⁸

⁷³ BOA, A.ŞMKT., 16/36, 25 Şaban 1260/9 Eylül 1844; gümrüklerden elde edilen gelir 1805'e kadar Mekke Şerifi ile Mısır Paşası arasında eşit olarak bölüştürülürdü; bununla birlikte Cidde'nin yönetimi Paşa'nın sorumluluğunda olurdu. Ancak 1811'de Mehmed Ali Paşa'nın Cidde'ye girmesiyle Paşa ve Şerif arasında gümrük gelirleri konusunda tartışma ortaya çıktı ve aralarında eşit bölünmesi gerekirken, şimdi güç sahibi olan Paşa tüm gümrük gelirlerine el koydu, J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 68.

⁷⁴ J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 44.

⁷⁵ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 43; Cidde Gümrüğü hasılatının yarısı Mekke emirlerine tahsis olunmuştur. Cidde Valiliği bazen Mısır ile Cidde'ye beraber ve bazen de Cidde ve Habeş vilayetlerine birlikte veriliyordu, İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerrreme Emirleri*, Ankara 2013, s. 23.

⁷⁶ J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 47.

⁷⁷ J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 71.

⁷⁸ BOA, HR..MKT.. 95/91. 26 Rebiülevvel 1271/17 Aralık 1854.

Cidde Limanı'nın yanı sıra Yemen'de de bir gümrük noktası bulunuyordu. Yemen'de Aralık 1851'e kadar gümrük alınmazken bu tarihten sonra eskiden olduğu gibi gümrük resmi alınması bildirilmiştir. Yemen eyaletine çıkarılan ve diğer yerlerden oraya gelen eşyanın resm-i gümrüğü eskiden olduğu gibi Yemen tarafında alınması hususuna dair Cidde Valisi tarafından gelen tahrirat, Meclis-i Valâ'da görüşülerek Cidde Valisi'nin yazısı üzerine, bundan böyle Basra ve Hindistan taraflarından gelecek eşyanın gümrük resmi tarifesine uygun olarak Yemen gümrüğünde alınması kararı verilmiştir. Eyaletin gelir ve masrafları, defter düzenlenerek İstanbul'a gönderilmesi hususunda Yemen Valisi'ne, Cidde Valisi'ne ve Maliye Nezareti'ne yazılmıştır.⁷⁹

Osmanlı tüccarı Basra'dan çölden geçerek, Halep'e ulaşmak istiyorsa, gümrük vergilerinin alındığı yerlerde kervanlar, her bir deve yükü için 4 kuruş, her bir at yükü için 2 kuruş öderdi.⁸⁰ Basra'da XVIII. yüzyılda gümrük vergisi herkes için %9 oranındaydı. Daha sonra bu oran Avrupalılar için %3 ve diğer milletler için %7 olmuştur.⁸¹

Basra'da XIX. yüzyılın başlarında İngiltere'nin etkinliğini arttırmaya rağmen, bu ticarete İngilizlerin sahip oldukları gemi sayısı oldukça azdır (%1). İngiliz tüccarı Osmanlı limanlarına gümrük vergisi ödemek istemediğinden, emtia naklinde Basra Limanı yerine körfezin güneyindeki Maskat, Sur vb. limanları kullanmış olması bu oranı düşük düzeyde bırakmıştır. Ancak XIX. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'nin bölgedeki siyasî ve ekonomik nüfuzu giderek artmıştır.⁸²

3. HİNDİSTAN İLE TİCARETTE BULUNAN TÜCCARLAR

Osmanlı-Hint ticareti çok uzun zamanlı ve çeşitli güzergâhlarda gerçekleştiği için ticarete farklı tüccar grupları etkindi. Osmanlı-Hint ticaretinde bulunan tüccarlar şu gruplara ayrılırlar;

1- Kuzey Afrika dâhil Osmanlı limanlarında Yahudi ve Hıristiyanlar (örneğin İskenderiye'de Mısır ve Kahire'de oturan tüccarlar).

⁷⁹ BOA, A.İMKT.MVL.. 48/40. 22 Safer 1268/17 Aralık 1851.

⁸⁰ C. Orhonlu, Ulaşım, s. 143.

⁸¹ Davut Hut, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 3, Ankara 2000, s. 124.

⁸² D. Hut, "Basra", s. 136.

2- Osmanlı limanları dışında Yukarı Mısır ile Sudan arasında kervan ticaretini gerçekleştiren yerli Araplar.

3- Bağdat ile Halep arasındaki ticaretin büyük bir kısmını elinde tutan Ermeniler.

4- Bağdat'a yerleşen ve İran ile Irak arasındaki ticareti gerçekleştiren İranlı tüccarlar.

5- Basra Körfezi'nde ön planda olan İranlılar ve İngiliz koruması altındaki Hintli ve İngiliz tüccarlar.⁸³

6- XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı ile Hindistan arasında ticaret yapan Osmanlı tebaası Müslüman tüccarlar da vardı.⁸⁴

Bu tüccar grupları içinde Osmanlı Devleti'nin berat ile ticaret yaptırdığı kendi tebaasından tacirlerin de varlığına rastlanmaktadır. Osmanlı tebaasından olan gayrimüslimler, Avrupa devletleri himayesine girerek, müste'min tüccar gibi iç ve dış ticarete imtiyazlı bir şekilde ticaret yapanlara "*beratlı tüccar*" denilmekteydi.⁸⁵ Daha sonra imtiyazlı bir sınıf haline getirilerek beratlı tüccara, Avrupa ile ticaret yaptıklarından dolayı beratlı değil, "*Avrupa tüccarı*" denilmeye başlanmıştır (1802). Avrupa tüccarları müste'min tüccarlarla aynı haklara sahip olacak ve %3 gümrük vergisi ödeyeceklerdi.⁸⁶ Avrupa tüccarlarının İzmir, Halep şehirleri dışında Kıbrıs, Edirne, İskenderiye, Şam, Dimyat ve Trablusşam gibi yerlerde artması üzerine buradaki tüccarlar diğerleri gibi bir hareket serbestliğine kavuşabilmek için beratlarına Acem ve Hindistan ibaresinin yazılması talebinde bulunmuşlar ve bu istekleri II. Mahmud tarafından olumlu karşılanmıştı. Bu tüccarların sayısı 1815'de 412 iken, 1835'de hizmetkârlarıyla birlikte 1.344 kişiyi buluyordu.⁸⁷ "Avrupa, Acem ve Hindistan" tüccar gurubu, Avrupa tüccarından olmakla birlikte bunların daha çok Os-

⁸³ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 36.

⁸⁴ Bursa'da Hindistan ticaretiyle meşgul olan tacirler vardır. Bu tarihlerde uluslararası ticaretle uğraşan yerli ve yabancı tacirlere "hâce" de deniliyordu. Bunların bir kısmının ayrıca seferî tacir anlamında olmak üzere sâciren, seflâren sıfatı da eklenmekteydi. H. Sahillioğlu, "XV. Yüzyıl Sonunda Hindistan'da Osmanlı Tacirleri", *Osmanlı III*, Ed. G. Eren, Yenin Türkiye Yay., s. 77vd.; XVIII. yüzyılın başlarında Surat Liman'ında faaliyet gösteren Muhammed Çelebi ve oğlu Ahmet Çelebi Türk tacirlerin ileri gelenlerindendi, Ruquia Kazim Hussain, "Armanian, Iranian and Turkish Merchants 1550-1800", *Aligarh Muslim University (Basılmamış Doktora Tezi)*, 2015, s. 287.

⁸⁵ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayrî Müslimler*, Ankara 1983, s. 17.

⁸⁶ A. İ. Bağış, *Gayrî Müslimler*, s. 63.

⁸⁷ A. İ. Bağış, *Gayrî Müslimler*, s. 92vd.

manlı sınırları içinde ve Osmanlı ülkesi sınırları dışında doğu ve uzak doğuyla ticaret yaptıkları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu tüccarlar Avrupa sınıfı içinde değerlendirileceği gibi, ayrıca değerlendirilmesi de mümkündür.⁸⁸

II. Mahmud saltanatının ilk yıllarında ise Müslüman tüccara gayrimüslim tüccarla aynı statüde dış ticaret yapma hakkı tanınmış ve Müslüman tüccara verilmek üzere hazırlanan beratın padişah tarafından uygun bulunmasıyla “*Hayriye tüccarı*” denilen sınıf ortaya çıkmıştır.⁸⁹ Müslüman tüccarın, “*ehl-i İslâm tüccarından Filibe’de sakin...*” denilmek suretiyle Avrupa, Acem ve Hindistan ticaretine talip olmaya başladıkları anlaşılmaktadır. Bu ülkelerle kara yoluyla olduğu gibi deniz yoluyla da ticaret yapma hakkı verilmiştir.

Avrupa ve Hayriye tüccarları İstanbul, İzmir, Bursa, Şam, Halep, Kıbrıs gibi şehirlerde yaşamaktaydı. Daha sonra Avrupa, Acem ve Hindistan ticaretiyle uğraşan tüccarlara verilen beratların Edirne, Mısır, Dimyat ve Trablusşam’da bulunan tüccarlara da verilmesine karar verilmiştir.⁹⁰ Bu şehirler içinde başkent İstanbul, uluslararası ticarete önemli bir merkezdi. Hindistan ile Osmanlı arasında ticaret yapan tacirler daha ilk zamanlarında İstanbul’a gelip ülkelerinden getirdikleri malları burada satıyorlardı. Hint ticaretinde bulunan tüccar genellikle İstanbul’un en önemli ve büyük hanlarından olan Valide Hanı, Vezir Han ve Yeni Han’da ikamet etmişlerdi.⁹¹ Ayrıca Bursa ve Edirne, Hindistan mallarının ticaretinin yapıldığı önemli Osmanlı şehirlerindendi. Edirneli tacirler Avrupa’ya Hindistan’ın pamuklu kumaşlarını ve baharatını sevk ediyorlardı.⁹²

Avrupa, Acem ve Hindistan ticaretiyle uğraşmak isteyen Osmanlı tebası tüccar, müste’men tüccarın bağlı olduğu nizama tabi tutulur, onların faydalandığı serbest dolaşım, can ve mal güvenliği gibi imtiyazlardan faydalanırdı. Müste’men tüccarında olduğu gibi hizmetçilerin yararlandığı imkânlardan bu

⁸⁸ Coşkun Çakır, “19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnameleri”, *İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, İstanbul 1990, s. 15; BOA, HAT. 742/35122, 1237.

⁸⁹ İlk Hayriye tüccarlığı beratının verilmiş tarihi kesin olmamakla birlikte 1810 olarak kabul edilmiştir. Mübahat S. Kütükoğlu, “Hayriye Tüccarı”, *DİA*, XVII, İstanbul 1998, s. 64.

⁹⁰ BOA, HAT. 630/31116, 29 Zilhicce 1235/7 Ekim 1820.

⁹¹ Ahmet Yaşar, “İstanbul Hanları: 18. Yüzyıl Sonu ve 19. Yüzyıl başı”, *Osmanlı İstanbulu I*, Ed. E. Emecen-E. S. Gürkan, İstanbul 2014, s. 511; Hint kumaşları gibi değerli malların satıldığı bedesten yangına karşı sağlam taşlardan yapılmış, yüksek kalın duvarlı, kare biçimli büyük bir salondur, Cosimo Comidas de Carbognano, *18. Yüzyılın Sonunda İstanbul*, çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 1993, s. 67.

⁹² M. S. Kütükoğlu, İktisadi Yapı, s. 358. Halil İnalçık, *Devlet-i ‘Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I*, İstanbul 2009, s. 288.

tüccarın hizmetçileri de yararlanırdı. Avrupa, İran ve Hindistan tüccarının iki hizmetkârı bulunur ve gerektiği takdirde biri ticaret yapılan yerde oturabilirdi.⁹³

Avrupa, Acem ve Hindistan tüccarı daha önce ödediği cizye dışında başka bir vergi vermemekteydi. Avrupa, İran ve Hindistan tüccarının İstanbul'daki tercümanlarının ve hizmetçilerinin zamanında cizye vergisi vermeleri şartıyla himaye edilmesine karar verilmişti.⁹⁴ Ayrıca 1844 yılından itibaren Avrupa, İran ve Hindistan'a gidecek olan Devlet-i Aliyye tüccarına verilen beratların mahkeme sicillerince tespiti ve kaydına başlanmıştır.⁹⁵

1806'da Bağdat ve Basra ticaretiyle uğraşan tüccarın da Avrupa tüccarlarının sahip oldukları imtiyaza kavuşmak istedikleri arz edilmiştir. Bağdat ve Basra civarındaki tüccar, Avrupa tüccarı gibi iki nefer hizmetkârından birini İzmir'de ikamet ettirmeleri, kendilerinin de bir nefer hizmetkârının İstanbul'da oturmasına izin verilmesini istiyorlardı. Yapılan incelemeler sonunda bu tüccarlar da gümrük gibi hususlarda Avrupa tüccarlarının tabii oldukları esaslar temel alınmak üzere İran ve Hindistan'a ticaret yapabilme müsaadesini elde ettiler.⁹⁶

Bombay, XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren İngiliz sömürgesi altında olmasına rağmen, bu limanla Basra arasındaki ticarete genelde Osmanlı tabiiyetinde olan tüccarların etkin rol oynadığı görülmektedir. Bu sebeple bilinenin aksine Osmanlı tüccarı sadece yakın bölgelerle değil, uzak diyarlarla da ticarî münasebette bulunmaktaydı.⁹⁷

Osmanlı-Hint ticaretinde bulunan bir diğer tüccar grubu Culfalı Ermenilerdir. Culfalı Ermeniler, XVII. yüzyılda Doğu-Batı ticaretinin başlıca temsilcileridir.⁹⁸ XVIII. yüzyılda da Ermeni tüccarların bu ticarî faaliyetteki üstünlüklerinin devam ettiği anlaşılmaktadır. XVIII. yüzyılın son çeyreğinde Basra-Bağdat ile Halep arasındaki ticaretin büyük bir kısmını Ermeniler elinde tutmaktaydı.⁹⁹

⁹³ M. S. Kütükoğlu, "Hayriye Tüccarı", s. 65.

⁹⁴ BOA, A.} DVN. 7/12, 29 Şevval 1269/11 Kasım 1844.

⁹⁵ BOA, A.} DVN. 3/9, 10 Muharrem 1260/31 Ocak 1844.

⁹⁶ A. İ. Bağış, *Gayri Müslimler*, s. 69-70.

⁹⁷ D. Hut, "Basra", s. 138.

⁹⁸ R. Mantran, "Asya Ticareti", s. 1439.

⁹⁹ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 36.

Osmanlı tebaası tüccarlar dışında Basra ile ticaret yapan Hint ve İngiltere tabiiyetinde bulunan tüccarlar da vardır. Osmanlı-İran-Hindistan ticaretinde Ermeniler kadar olmasa da Hintlilerin de faal oldukları anlaşılmaktadır.¹⁰⁰ Hint ve İngiliz tacirler Cidde, Masavva ve Halep'te ticarî faaliyetlerini yürütmektedir. Ancak bu tacirlere ilişkin kayıtlara genellikle ticarî faaliyetlerinde problemler çıkması durumunda rastlanmaktadır. Bunun haricinde Mekke'de Hint kökenli ve Hindistan ile ticaret yapan zengin Hintliler yaşamaktadır. Mesela, 1853'de İngiltere tebaasından Masavva'da ikamet eden Hint tacirler, kendilerinden ava'id (aidat, gelir) adıyla alınmış olan akçe ve benzeri konularda İngiltere konsoloslughuna şikâyetle bulunmuşlardı. İngiltere Sefaretî'nden yazılan tahrirat Meclis-i Vâlâ'ya gönderilmiş ve bu meselelerle ilgili değerlendirmeler Maliye Nezareti'ne bırakılmıştır.¹⁰¹ Yine İngiltere tebaasından olup Cidde'deki tüccar ve Hint bezirgânlarından özellikle tacir Thomas Marlaki'ye yapılan müdahalelerden ve anlaşmalara ters muamelelerden dolayı İngiliz Elçisi, Bâb-ı Âli'ye şikâyetle bulunmuştu (Mart 1850). Sert sözler ve gösterilen kötü muamelelerle, can ve namusları ve mallarının emniyeti zorla elinden alınmış, bu da anlaşma şartlarına dokunmuş olduğundan şikâyet söz konusu olmuştur.¹⁰² Mısır yoluyla Hicaz'a gidecek olan Hint taciri Ağa Hüdabahş'ın Süveyş'ten Cidde'ye gemiyle gideceği ve hürmet gösterilmesi Mısır ve Cidde Valisi'ne yazılmıştır (Haziran 1852).¹⁰³

Kızıldeniz ticaretinde Hindistanlı tacirlerin ve gemilerin üstünlüğü söz konusudur. Hindistan'dan Cidde'ye gelen Hint gemileri İngiliz bayrağı altında sefer yapıyorlardı. Bu gemiler Hindistanlı gemicilerin çalıştığı ve yönettiği gemilerdi. Bunlar asla kıyıda açığa, denizin iç kısımlarına açılma riski almazlardı. Bundan dolayı Mekke Şerifi'ne ait Yenbu ve Cidde limanlarından geçmek zorundaydılar. 1814 yılında Bombay'dan Resul Kaptan pirinç yüklü bir gemiyle gelinceye kadar, Cidde'ye beş yıldır herhangi bir İngiliz kaptan gelmemiştir. Bu gemilere komuta edenler İngiliz değildi. Hindistan'da yaşayan az sayıdaki İngiliz tüccar, neredeyse tümüyle Ciddeli, Maskathı, Bombaylı, Suratlı ve Kalkütalı Müslümanların sermayesiyle sürdürülen Kızıldeniz'deki ticareti yönetmekteydiler.¹⁰⁴

¹⁰⁰ H. İnalçık, "Pamuk", s. 11.

¹⁰¹ BOA, A.} MKT. NZD. 97/84, 28 Muharrem 1270/31 Ekim 1853.

¹⁰² BOA, A.} MKT. UM. 11/40, 6 Cemaziyelevvel 1266/20 Mart 1850.

¹⁰³ BOA, HR. MKT. 47/15, 7 Ramazan 1268/25 Haziran 1852.

¹⁰⁴ J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 45.

Osmanlı Devleti ile Hindistan arasındaki ticaret daha çok Osmanlı Devleti'nin Arap vilayetlerinde gerçekleşmekteydi. Mekke ve Medine hem dinî açıdan hem de ticarî açıdan önem arz etmekteydi. Bu yerlerden Osmanlı Devleti'nin herhangi bir geliri yoktu. Ayrıca Mısır ve Basra Körfezi de Osmanlı Devleti'ne oldukça zayıf bir bağla bağlıydı. Yerel emirlikler de Hindistan ile ticaret yapmakta ve anlaşmalarda bulunmaktaydı.¹⁰⁵

Mekke Şeriflerinin şahsi olarak Hindistan ile ticaret yapışına dair bilgiler belgelere yansımıştır. Şerif Galip, yoğun şekilde Hint ticaretiyle meşguldü. Her biri 400 tonluk iki gemisi, ayrıca Yemen'le kahve ticareti yapan irili ufaklı gemileri vardı.¹⁰⁶ XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren İngilizler Mısır yöneticileriyle ticaret anlaşmaları yapmaya çalışmaktaydılar. Bengal Bölgesi Genel Valisi Warren Hastings, 1768'de isyan eden Mısır'da Bulutkapan Ali Bey'e hediyeler göndererek, kendisini ticarî ilişkiler kurmaya davet etmişti.¹⁰⁷ Bulutkapan Ali Bey'den sonra Mısır'ın yönetimi Muhammed Bey'e geçmiş, İngilizler bu defa da Mısır Valisi Muhammed Bey'i ziyaret ederek, kendileriyle mahallî idareciler arasında, Mısır'a getirdikleri mallar için Cidde'de kararlaştırılan gümrük vergisinin %14 değil, %8 olmasını Kahire'ye kabul ettirmişlerdi.¹⁰⁸

1846'da İngilizler, Bahreyn ile ticarî bir anlaşma yapmak istemişler, ancak Osmanlı Devleti'nin karşı çıkabileceği için muhtemel bir sürtüşmeden kaçınmışlardır.¹⁰⁹ Bağdat Valisi Mehmed Necip Paşa, Bahreyn Şeyhi'ne 1847 yılı yazında bir mektup yazarak onu doğrudan doğruya Osmanlı tabiiyetine almak istemiştir. Bahreyn Şeyhi, Osmanlı baskısını, Osmanlı-İngiliz rekabetinden faydalanmak için bir fırsata çevirmek isteyerek Hint limanlarındaki Bahreyn gemilerinden alınan vergilerin düşürülmesi için İngilizlerle pazarlık yapmaya çalışmıştır.¹¹⁰ Bu anlaşma 1847 yılının sonlarında tekrar belirmiş ve Osmanlı Devleti, Bahreyn ile Bombay arasındaki ticarî ittifakı yakından takip etmiştir. Bahreyn ticaret gemilerinin Bahreyn Şeyhi tezkiresiyle Hint sahillerine vardıklarında kabul edileceklerine İngilizler tarafından söz verilmiş ve

¹⁰⁵ Ali Bey, *Travels of Ali Bey II*, s. 141.

¹⁰⁶ J. L. Burckhardt, *Arabistan*, s. 46; J. L. Burckhardt'tan önce Cidde'de bulunan Ali Bey Şerif Galip'in ağır vergilerle tacirlere zarar verdiğini söyler, Ali Bey, *Travels of Ali Bey II*, s. 136.

¹⁰⁷ S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 52; Robert Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", çev. Z. Arkan, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 3 (1987), s. 168.

¹⁰⁸ C. Orhonlu, *Habeş*, s. 136.

¹⁰⁹ Mustafa L. Bilge, "Bahreyn", *DİA*, IV, İstanbul 1991, s. 494.

¹¹⁰ Ramazan Balcı, "Osmanlı Hariciyesi'nin Hazırladığı 'Bahreyn Adaları Meselesi' Kitapçığı Üzerinden İngiliz Sömürgeciliği'ne Bakış", *History Studies*, IV/3, Ekim 2012, s. 6.

Bombay yöneticisi tarafından dahi Bahreyn Şeyhi'ne hediyeler gönderilmiştir.¹¹¹

Hindistan ile Osmanlı Devleti arasında yapılan ticaret fazla zaman gerektiren bir etkinliktir. XVIII. yüzyılın son çeyreğinde İstanbul'dan yola çıkan bir tüccarın Hindistan seyahati en az 20 ay sürmekteydi. 4 ay İstanbul-Basra, 4 ay Basra-Hindistan arası olmak üzere 8 ayı yolda geçiren tüccar, 8 ay Hindistan ya da Basra'da kaldıktan sonra buradan tekrar Basra'ya dönmek için 4 ay zamana ihtiyaç duymaktaydı. Aynı tüccar, Hindistan'da bir limandan diğerine geçmek amacıyla daha fazla kalırsa iş seyahatinin süresi toplam 3 yıla kadar çıkabilmekteydi. Tüccarların Hindistan'da uzun zaman kalmalarının nedenleri arasında gümrük kontrolü, para değişimi veya bankerlik işlemlerinin çok uzun süre alıyor olmasıydı.¹¹²

Hindistan'ın doğal şartları gereği her yıl Mayıs'ın sonlarından Eylül'ün başına kadar Batı Hindistan'ın bütün limanları o zamanki bütün deniz taşıtlarına kapalı kalmaktaydı. Sonbaharda kuzey ve kuzey doğudan esen kış yelleri de gemilerin limanlara yaklaşmalarını imkânsızlaştırmaktaydı. Limanlara girip çıkmak ve denizlerde gidip gelmek güç olmakla birlikte, gemilere yüklenecek malların karadan taşınması da mevsimsel değişimlerden dolayı zorlaşıyordu.¹¹³ Kalküta, Surat ve Bombay'dan Cidde'ye gemiler Mayıs ayı başında gelirlerdi. Cidde'den Bengal gemileri Haziran'da; Surat ve Bombay gemileri ise Temmuz ya da Ağustos başlarında ayrılırlardı.¹¹⁴

SONUÇ

Osmanlı Devleti ile Hindistan arasındaki ticarî ilişkiler, kadim Doğu ticaretinin bir devamıdır. XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren bu ticarî ilişkilerde İngilizlerin belirleyici rolü olmuştur. İngilizlerin XVIII. yüzyılın son çeyreğinde Hindistan'a yerleşmeleri ile Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki faaliyetleri yoğunlaştırmaları, Osmanlı Devleti'nin Hindistan ile olan ticaretini doğrudan etkilemiştir. Osmanlı Devleti ve Hindistan'daki devletler, XVIII. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, Avrupalı sömürgeci devletlerin ticarî ve

¹¹¹ BOA, HR. MKT. 19/5, 11 Muharrem 1264/19 Aralık 1847; Ayrıca İngilizlerin Bombay Hükümeti ile San'a İmanı arasında da bir ticaret anlaşması yapılmıştı, BOA, HAT. 1290/50081.

¹¹² S. Yılmaz, "Hint Ticareti", s. 40vd.

¹¹³ Y. H. Bayur, Hindistan II, s. 547.

¹¹⁴ Cidde'ye Maskat ve Basra gemileri ve Mozambik kıyılarından köle getiren tekneler de bu zaman diliminde gelirdi, J. L. Burckhardt, Arabistan, s. 43.

teknik baskılarına maruz kaldıkları bir döneme girmişlerdir. Bu dönem, 1850'lerden itibaren Avrupalıların teknik üstünlükleri ile sonuçlanmıştır.

İki ülke arasındaki coğrafi uzaklıktan dolayı ticaretin pek çok farklı yol ve farklı gümrüklerden işlemesi ticarete dair kesin sonuçlara ulaşmayı zorlaştırmaktadır. Yine transit ticarete ve iç ticarete araçların farklılaşması da meseleyi karmaşık hale getirmektedir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra Körfezi çevresindeki merkezi otoritesinin sınırlı olması da doğrudan Hindistan ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO); 209/15657.

Bâb-ı Âsafî Şehbender Defteri (A.{DVNSŞHB.d.}); s. 40.

Cevdet Askeriye (C.. AS.); 400/16521.

Cevdet Maliye (C.ML.); 300/12182, 646/26481.

Cevdet Saray (C.SM.); 36/1815.

Hariciye Nezareti Mektubî Kalemî (HR. MKT); 19/5, 47/15, 95/91.

Hattı- Hümayûn (HAT); 1290/50081, 630/31116, 742/35122, 94/3825.

İrade Meclis-i Valâ (İ.. MVL.); 332/14224.

İrade Mesail-i Mühimme (İ. MSM.); 29/830.

Meclis-i Vala (MVL.); 244/56.

Sadâret Amedî Kalemî Evrakı (A.)AMD); 21/75.

Sadâret Divan (Beylikçi) Kalemî (A.) DVN.); 17/73.

Sadâret Divan (Beylikçi) Kalemî (A.) DVN.); 3/9, 7/12.

Sadâret Mektubî Kalemî Evrakı (A.)MKT); 16/36.

Sadâret Mektubî Kalemî Meclis-i Valâ (A.)MKT.MVL.); 73/25, 73/25, 81/5, 48/40.

Sadâret Mektubî Kalemî Umum Vilâyât (A.)MKT.UM.); 11/40.

Sadâret Mektubî Mühimme Kalemî (A.)MKT.MHM); 64/88.

Sadâret Nezaret ve Devair Evrakı (A.)MKT. NZD.); 97/84.

Araştırma ve İncelemeler

AKPINAR, Mahmut, “Osmanlı Devleti’nde Şehbenderlik Müessesesi”,
Cumhuriyet Üniversitesi (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Sivas 2001.

Ali Bey, *Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria
an Turkey Between the Years 1803 and 1807, I-II*, Philadelphia 1816.

ALİ, Muhammad Mohar, *History of The Muslim of Bengal, I/B*, Riyad 1985.

BAĞIŞ, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayrî Müslimler*, Turhan Kitabevi,
Ankara 1983.

BALCI, Ramazan, “Osmanlı Hariciyesi’nin Hazırladığı “Bahreyn Adaları
Meselesi” Kitapçığı Üzerinden İngiliz Sömürgeciliği’ne Bakış”, *His-
tory Studies*, IV/3, Ekim 2012, s. 1-33.

BARKAN, Ö. Lütfi, “Şark Ticaret Yolları Hakkında Notlar”, *İÜ İktisad Fa-
kültesi Mecmuası*, I/4. (1940), s. 448-456.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Hindistan Tarihi II*, Gürkanlı Devletinin Büyüklük
Devri 1526-1737, TTK Yay., Ankara 1987.

BENJAMİN, J. Joseph, *Eight Years in Asia and Africa from 1846-1855*, Ha-
nover 1859.

BİLGE, Mustafa L., “Bahreyn”, *DİA*, IV, İstanbul 1991, s. 492-495.

BİLGE, Mustafa L., “Cidde”, *DİA*, VII, İstanbul 1993, s. 523-525.

BURCKHARDT, John Lewis, *Arabistan Seyahatleri (Temmuz 1814-Haziran
1815)-Hicaz Topraklarında Batılı Bir Seyyahın Gözlemleri-*, çev. Yusuf
Yazar, İstanbul 2019.

BURCKHARDT, John Lewis, *Travels in Arabia II*, London 1829.

- BURCKHARDT, John Lewis, *Travels in Syria and the Holy Land*, (Haz. William Martin Leake), Londra 1822.
- CAPPER, James, *Observations on The Passage to India, Through Egypt. Also By Vienna Through Constantinople To Aleppo*, London 1785.
- CARBOGNANO, Cosimo Comidas de, *18. Yüzyılın Sonunda İstanbul*, çev. Erendiz Özbayoğlu, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.
- ÇAKILCI, Diren, “Hindistan’da Osmanlılar: Bombay Osmanlı Şehbenderliği”, *Türkiyat Mecmuası*, C. 25/Güz, 2015, s. 81-106.
- ÇAKIR, Coşkun, “19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnâmeleri”, *İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, İstanbul 1990.
- DALBY, Andrew, *Tehlikeli Tatlar Tarih Boyunca Baharat*, çev. N. Pişkin, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.
- DEMİR GÖRÜR, Emel, “İngiltere’nin Diyarbakır Konsolosu John George Taylor’un Diyarbakır Eyaleti’ne Dair İthalat-İhracat İstatistikleri ve Değerlendirmesi”, *TAD*, C. 37, S. 64, 2018, s. 323-346.
- ELİBOL, Numan, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Ankara 1996.
- ERÇİN, Abdülkadir, “İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri”, *Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E-Dergisi*, IV/2 (Kış 2017), s. 111-133.
- FAROQHI, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, İstanbul 1995.
- FREEDMAN, Paul, *Doğu’nun Armağanı Baharatın Yolculuğu*, çev. İmge Tan, Everest Yay., İstanbul 2008.
- GÜNER, Selda, *Osmanlı Arabistanı’nda Kıyam ve Tenkil Vehhâbî-Suûdîler (1744-1819)*, TVY Yay., İstanbul 2013.
- HEILBRONN, M., “Eski Mısır Çarşısı Hakkında”, *Türk Eczacıları Birliği Mecmuası*, Ağustos 1959, II/3, s. 10-12.

- HUT, Davut, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı:3, Ankara 2000, s. 115-140.
- İNALCIK, Halil, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye’nin İktisadî Vaziyeti Üzerine Bir Tedkik Münasebetiyle”, *Belleten*, XV/60, Ekim 1951, s. 629-684.
- İNALCIK, Halil, “Osmanlı Pamuk Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pamuk Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, *ODTÜ Gelişim Dergisi, Türkiye İktisad Tarihi Üzerine Araştırmalar II*, 1979-1980 özel sayı, s. 1-65.
- İNALCIK, Halil, *Devlet-i ‘Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2009.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi Üzerinde Arşiv Çalışmaları, İncelemeler*, Yay. Haz. M. Salih Eren, Eren Yay., İstanbul 2009.
- İNCİCİYAN, P. Ğ., *XVIII. Asırda İstanbul*, Haz. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1956.
- JONES, James Felix, *Journal of a Steam-Trip to The North of Baghdad, ?* (Tarihsiz).
- KARADAĞ, Recep, *Doğal Boyamacılık*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007.
- KELEŞ, Erdoğan, “Hayriye Tüccarı Elhac Ağa’nın Terekesi”, *Belgeler*, XXXII/36, 2011, s. 31-70.
- KIVRAK, Güler, “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Edirne Gümrüğü”, *İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, İstanbul 1989.
- KORUCU ÜÇÜNCÜ, Berna, “Osmanlı-Hindistan İlişkileri (1750-1857)”, *İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanamış Doktora Tezi*, Malatya 2020.
- KUÇÜKKALAY, A. Mesud, “Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul’unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)”, *Osmanlı Araştırmaları*, XLI (2013), s. 321-359.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Hayriye Tüccarı”, *DİA*, XVII, İstanbul 1998, s. 64-65.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri (1580-1850)*, TTK, Ankara 2013.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel Yapısı ve İktisâdî Yapısı*, TTK, Ankara 2018.

LYBYER, Albert Howe, “Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları”, çev. N. Ülker, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 3 (1987), s. 141-157.

MANTRAN, Robert, “XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti”, çev. Z. Arıkan, *Bellekten*, LI/201, (1988), s. 1433-1443.

MANTRAN, Robert, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi”, çev. Z. Arıkan, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 3 (1987), s. 159-175.

Mehmed Suûdî Efendi, *Tarih-i Hindî Garbî veya Hadîs-i Nev*, İstanbul 1999.

MİROĞLU, İsmet, “Hindistan Hakkında XVIII. Yüzyılda Yazılmış Küçük Bir Eser”, *İÜFEF Tarih Dergisi*, 34 (1983-84), İstanbul 1984, s. 539-554.

NİEBUHR, M., *Travels Through Arabia, and other Countries in the East*, çev. R. Heron, Edinburg 1792.

OĞUZOĞLU, Yusuf, “Hint-Basra Mallarının Akdeniz Ticaretine Aktarımı: İskenderun ve Payas Limanları (XVI. Ve XIX. Yüzyıllar)”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I, (İzmir ve Doğu Akdeniz)*, İzmir 2009, s. 110-124.

ORHONLU, Cengiz -Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İÜFEF Tarih Dergisi*, S. 17-18, İstanbul 1963, s. 77-102.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, TTK Yay., Ankara 1996.

Osmanlı Vilayeti Salnamelerinde Bağdat, Ed. C. Eroğlu vd., Orsam, Ankara 2012.

- Osmanlı Vilayeti Salnamelerinde Basra*, Ed. C. Eroğlu vd., Orsam, Ankara 2012.
- ÖZCAN, Azmi, “İngiliz Doğu Hindistan Şirketi”, *DİA XXII*, İstanbul 2000, s. 294-295.
- ÖZEN, Mine Esiner, “Türkçede Kumaş Adları”, *Tarih Dergisi*, XXXIII (1981-1982), s. 321, 291-340.
- PETERS, F. E., *The Hajj-The Muslim Pilgrimage to Mecca and The Holy Places*, New Jersey 1996.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “XV. Yüzyıl Sonunda Hindistan’da Osmanlı Tâcileri”, *Osmanlı III*, Ed. G. Eren, Yeni Türkiye Yay., s. 77-80.
- STEIN, Burton, *Hindistan Tarihi*, çev. Müfit Günay, İnkılâb Kitabevi Yayınları, İstanbul 2015.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Elfevaid-ül Muadde Li Nizam-i Hükûmet-i Bender-i Cidde”, *Bellekten*, 101 (Ocak 1962), s. 151-162.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Mekke-i Mükerrerme Emirleri*, TTK Yay., Ankara 2013.
- WOOD, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yay., Ankara 2013.
- YAŞAR, Ahmet, “İstanbul Hanları: 18. Yüzyıl Sonu ve 19. Yüzyıl başı”, *Osmanlı İstanbullu I*, Ed. E. Emecen-E. S. Gürkan, İstanbul 2014, s. 511-524.
- YILMAZ, Serap, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Doğu ile Ekonomik ilişkileri: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Hint Ticareti İle İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I”, *Bellekten*, LVI/215, 1992, s. 31-71.
- YILMAZ, Serap, “XVIII. Yüzyıl Tekstil Dünyasından: Hindistan ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Pamuk-İpek Karışımı Kumaşları Fransız Arşivlerinden II”, *Bellekten*, LVI, 215, 1992, s. 775-810.
- ŞAHİN, Reyhan, “Edirne Gümrüklerine Göre XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Edirne’de Ticari Hayat”, *Trakya Üniversitesi (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)*, Edirne 2006.

TAN, Seda, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Hindistan Ticaretine Bir Örnek: At İhracatı", *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi (MİH)*, IV, 2014, s. 239-247.

YORULMAZ, Şerife, "Levant Şirketi'nden İzmir'e: İngiliz Tüccar Kolonisi", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I*, (İzmir ve Doğu Akdeniz), İzmir 2009, s. 254-282.

FAROQHI, Suraiya, "Dokuma İmalatında Gerileyişler ve Canlanışlar", *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, c. III, çev. Fethi Aytuna, edt. Suraiya Faroqhi, İstanbul 2011, s. 416- 440.

FAROQHI, Suraiya, "Giriş", *Türkiye Tarihi 1603-1839 Geç Osmanlı İmparatorluğu*, c. III, çev. Fethi Aytuna, edt. Suraiya Faroqhi, İstanbul 2011, s. 17- 34.

ARASARATNAM, Sinappah, *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Delhi 1986.

ERDEM, Sevim, "Dicle Nehri Vadisinde At ve Beygir Cinsinin İslahına Yönelik Kurulan Bir Çiftlik: Harnini/Kharnini Çiftliği", *İstem*, S. 32, 2018, s. 329-344.

IKRAM, S. M., *Muslim Rule in India and Pakistan (711-1858 A. C.)*, Lahor 1997.

HUSSAİN, Ruquia Kazim, "Armanian, Iranian and Turkish Merchants 1550-1800", *Aligarh Muslim University (Basılmamış Doktora Tezi)*, 2015.

EDWARDES, S. M., "The Company's Marine", *The Cambridge History of India -The Indian Empire 1858-1918-*, VI, ed. H. H. Dodwell, London 1932.

<https://sozluk.gov.tr> (Erişim Tarihi, 05.05.2021).