

18. YÜZYILDA DOĞU AKDENİZ'DE TİCARET: DİMYAT LİMANI ÖRNEĞİ COMMERCE IN THE EASTERN MEDITERRANEAN IN THE 18TH CENTURY: THE CASE OF DAMIETTA PORT

Mehtap NASIROĞLU AYDIN
Batman Üniversitesi,
Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
mehtapnasiroglu@gmail.com
ORCID No: 0000-0002-4411-0784

ÖZ

Nil'in doğu kolunda yer alan Dimyat, Suriye limanlarına yakın konumuyla asırlar boyunca Filistin, Suriye ve Anadolu pazarlarıyla ticaret yapan gemilere hizmet vermiştir. 1517'de Mısır'ın fethiyle beraber Osmanlı idaresine geçen Dimyat Limanı, ticari önemi nedeniyle 1572 yılında diğer Mısır liman kentleriyle beraber sancak statüsüne getirilmiş ve merkezden atanan yöneticiler tarafından idare edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin burada uyguladığı politikalar nedeniyle Dimyat Limanı'nın ticari açıdan ilişki içerisinde bulunduğu bölgeler daha çok devletin iç ticaret ayağını oluşturan bölgelerdi. Dimyat Limanı'nın Avrupa limanlarıyla olan ticari ilişkisi çok sınırlı düzeylerde kalmıştır. Dimyat, başta pirinç olmak üzere kahve, şeker, hububat, kına, keten vb. ticari emtiayı daha çok Anadolu kıyıları, Suriye limanları ve Osmanlı başkenti İstanbul'a taşıyan konumuyla ön plana çıkmıştır. Önemli Mısır limanlarından olan İskenderiye ile kıyaslandığında daha küçük bir liman konumunda olan Dimyat, özellikle kendisine özgü yetişen pirinci sayesinde yüzyıllar boyunca İstanbul için önemli bir merkez konumunda olmuştur.

Bu çalışmada, 18. yüzyılda Dimyat Limanı'nda gerçekleştirilen ticaretin boyutlarına odaklanılacaktır. Bu bağlamda ticarete konu olan mallar, ticari ilişkide bulunulan coğrafya ve kullanılan güzergâhların yanı sıra Osmanlı Devleti'nin bu limandaki ticareti canlı tutmak için izlediği politikalara Osmanlı arşiv belgeleri ışığında değinilecektir.

ABSTRACT

Located on the eastern branch of the Nile, close to Syrian ports, Damietta has served marine vessels trading with the Palestinian, Syrian and Anatolian markets for centuries. With the 1517 conquest of Egypt, Port of Damietta came under the rule of the Ottomans, and thus, owing to its commercial importance, the city was given the status of a centrally administered sanjak in 1572 together with other Egyptian port cities. Due to the policies implemented there by the Ottoman State, the regions which Port of Damietta had commercial relations with were mostly regions that formed the domestic trade pillar of the state. The port's commercial relationship with European ports remained at a very limited level. Damietta came to the forefront with its position as the shipping port of various commercial commodities such as notably rice, coffee, sugar, cereals, henna, linen, etc. transported to Anatolian coasts, Syrian ports and the Ottoman capital, Istanbul. Being a rather small port when compared to Alexandria, one of the important Egyptian ports, Damietta has been an important center for Istanbul for centuries, especially thanks to the rice indigenous to the city. In this study, we will focus on the dimensions of the trade conducted in Port of Damietta in the 18th century. In this context, the traded commodities, the geography with which the port had commercial relations with and the routes used, as well as the policies followed by the Ottoman state to keep the trade in Damietta alive will be discussed in the light of documents found in Ottoman archives.

Geliş Tarihi:
29.06.2022

Kabul Tarihi:
11.09.2022

Yayın Tarihi:
30.09.2022

Anahtar Kelimeler:
Dimyat
Ticaret
Liman
Doğu Akdeniz

Keywords:
Damietta
Commerce
Port
Eastern
Mediterranean

DOI: <https://doi.org/10.30783/neysosbilen.1137819>

Atıf/Cite as: Nasıroğlu, Aydın, M. (2022). 18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret: Dimyat Limanı Örneği. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(3), 1748-1759.

Giriş

Fernand Braudel, bir Dünya haritası üzerinden bakıldığı zaman yerkabuğunun basit bir parçası gibi görünen Akdeniz'in doğu kıyılarında ticaretin keşfedilmesiyle Mısır, Mezopotamya, Anadolu, Girit ve Miken gibi uygarlıkların zaman içerisinde nasıl büyüyüp geliştiğini ve bu denizin eski dünyanın tüm medeniyetlerini nasıl bir araya getirerek büyük bir bileşene dönüştürdüğünü anlatır (Braudel, 2007: 15, 60). Faruk Tabak ise; 16. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'in imkânlarının nasıl daraldığından ve bu coğrafyadaki aktörlerin değişmesiyle beraber 17. yüzyılda nüfus ve ekin alanlarının azalarak nasıl bir dönüşüme sahne olduğundan bahseder (Tabak, 2010: 29).¹ Dimyat, bu kadim ticaret dünyasının doğusunda yer alan önemli limanlardan biridir. Nil'in doğu kolunda Levant² kıyılarındaki limanlara yakın bir konumda bulunan Dimyat, yüzyıllar boyunca Filistin, Suriye ve Anadolu pazarlarıyla ticaret yapan gemilere hizmet etmiştir (Crecelius, 1990: 185). Dimyat'ı Osmanlı idaresine geçişinin ilk yıllarında ziyaret eden Piri Reis, buranın alçak yerlerde kumlu bir ada görünümünde olduğunu ve gemilerle Nil nehrinin ağzından buraya ulaşıldığını belirtir. Dimyat'ı meyvesi bol bir şehir olarak tanıtan Piri Reis, kadirga gemilerinin Dimyat Boğazı'na girdiklerini ve buradan Kahire'ye kadar gidebildiklerini yazar (Piri Reis, 1988: 1519).

Akdeniz'in büyük güçleri, öteden beri Hint Okyanusu ticaretinin kontrolünü elde etmenin yolunun Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne giden deniz yolları ile Orta Asya'dan batıya kadar giden kara yollarını kontrol altında tutmaktan geçtiğini biliyorlardı (Abu Lughod, 1989: 149). Portekizliler, 16. yüzyılda Endonezya ve Hindistan'dan Basra Körfezi ve Kızıldeniz aracılığıyla Ortadoğu'ya ulaşan ticaret yollarını kesmek için çok çaba sarf etmişler ancak bunu başaramayacaklarını anlayınca yüzyılın ikinci yarısında Hürmüz'den Ortadoğu'ya baharat satışını serbest bırakmak zorunda kalmışlardı (İnalçık, 2013: 132). Dolayısıyla Portekizliler'in Hindistan'a ulaşmalarından sonra baharatın Doğu Akdeniz limanlarına gelmez olduğu düşüncesi yapılan araştırmalarla çürütülmüş ve baharat ticaretinin bazı dalgalanmalara rağmen 16. Yüzyıl boyunca devam ettiği ortaya çıkmıştır (Özbaran, 1977: 68). Bu anlamda Dimyat'ın da içinde bulunduğu Doğu Akdeniz limanları uzun müddet önemlerini korumaya devam ettiler. Mısır, Yavuz Sultan Selim'in Osmanlı topraklarına katmak istediği büyük ve idare edilmesi zor bir coğrafyaydı. Padişah, Mısır'ı aldıktan sonra idari anlamda kontrolü sağlamak için yaklaşık 8 ay burada kalmıştı (Emecen, 2017: 310). Yavuz Sultan Selim 1517'de Mısır'ın siyasi fethini tamamlamış ve burada Osmanlı hâkimiyetini tesis etmek için, itaat edenlerin gücünü yanına almak, etmeyenlerin ise nüfuzunu kırmak yolunu tutmuştu. Bu bağlamda merkez için önemli mevkiler konumunda olan Cidde, Reşid, Dimyat ve İskenderiye gibi limanların idaresi Osmanlı siyaset eğitiminden geçmiş mutemed devlet adamlarına bırakılmıştı (es-Seyyid, 1990: 55, 133). Bu tarihten sonra Mısır-İstanbul hattının önemli bir limanına dönüşen Dimyat'ın gümrük gelirleri günden güne artış göstermiştir. Limanın ticari önemi arttıkça korsanların faaliyetleri ve yabancı taarruzu da baş göstermiş bu anlamda Osmanlı Devleti, hem yolcu ve tüccar gemilerini korsanlardan korumak hem de genel anlamda Akdeniz limanlarının güvenliğini sağlamak amacıyla 1572 yılında Dimyat, İskenderiye ve Reşid şehirlerini birer sancak statüsüne getirmiştir (Çetin, 1994: 309-310).

Bu çalışmanın konusunu Dimyat Limanı'nda 18. yüzyılda gerçekleştirilen ticaretin sınırları oluşturmaktadır. Bu bağlamda ticarete konu olan emtia, ticari ilişkide bulunulan coğrafya ve kullanılan güzergâhların yanı sıra Osmanlı Devleti'nin bu limandaki ticareti canlı tutmak için izlediği politikalara değinilecektir. Çalışmada kullanılan kaynaklar çoğunlukla Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde bulunan mühimme, mukataa, muhasebe ve diğer münferit belgelerden oluşmaktadır. Ülkemizde doğrudan 18. yüzyılda Dimyat Limanı'nda ticaret konusunu ele alan herhangi bir çalışma bulunmamakla beraber yurt dışında bu hususu ele alan çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan ilki Daniel Crecelius'un "Damiette in the Late Eighteenth Century" isimli makalesi olup bu çalışma daha çok Dimyat Limanı'nın 18. yüzyılın sonlarındaki durumunu ele almıştır (Crecelius, 1990). Diğer bir çalışma yine aynı yazara ait olan "Damiette and Syrian-Egyptian Trade in the Second Half of the Eighteenth Century" isimli çalışma olup yine 18. yüzyılın son çeyreğine odaklanarak Dimyat ticaretini Suriye ve Mısır ticaretiyle beraber ele almıştır (Crecelius, 2010). Bir başka çalışma ise; Daniel Crecelius ve Hamza 'Abd Al-'Aziz Badr'ın beraber yaptıkları "French Ships and Their Cargoes Sailing between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781" isimli çalışmadır. Bu çalışma daha çok şer'iyye sicilleri kaynak olarak kullanılarak Dimyat'tan Fransız gemileriyle yapılan ticarete değinmiştir (Crecelius ve Badr, 1994). Anılan çalışmalar Dimyat Limanı'nın 18.

¹ Akdeniz ile ilgili diğer bazı çalışmalar için bkz. (Abulafia, 2012), (Katip Çelebi, 2019), (Greene, 2019).

² 10. Yüzyıldan itibaren Avrupa literatüründe Akdeniz'in doğu kıyıları için "Levant" tabiri kullanılmıştır. Bkz. (Turan, 2003: 145)

yüzyılın son çeyreğindeki durumuna odaklanırken bu çalışma ise limanın yüzyılın başından sonuna kadar geçen zamanının tamamını ele almaya odaklanmıştır. Bununla birlikte Dimyat Limanı'nın özellikle Osmanlı başkenti için taşıdığı önemi ortaya koymaya çalışmıştır.

Bu çalışmaların dışında hem yurt içi hem de yurt dışında Osmanlı döneminde Mısır Eyaleti üzerine yapılan çalışmaların içerisinde genel olarak Dimyat sancağına da değinilmiş ancak anılan limandaki ticaret doğrudan odak noktası olmamıştır. Bu bağlamda İdris Bostan'ın yaptığı çalışmalara da değinmek yerinde olacaktır. Osmanlı Denizciliği üzerine çok ehemmiyetli çalışmalar gerçekleştiren İdris Bostan'ın Osmanlı Deniz Ticareti isimli eserinde kaleme aldığı "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü ve Limanı: 18. Yüzyılda Mısır İskenderiyesi" adlı bölüm Mısır-İstanbul hattının en önemli ticaret merkezlerinden olan İskenderiye'ye odaklanmıştır. İskenderiye ve Dimyat limanlarının birbirlerine yakınlıkları, ayrıca her iki limanın da Mısır'ın içlerine dağıtılmak üzere dışardan gelen mallar için birer antrepo özelliği taşımaları gibi benzer özelliklerinden dolayı anılan çalışmadan da istifade edilmiştir (Bostan, 2019). Bunların yanı sıra arşiv vesikalarına dayanarak 18. yüzyılda Dimyat Limanı ticaretinin sınırları belgelerin elverdiği ölçüde oluşturulmaya çalışılmıştır.

Çalışma kaleme alınırken her ne kadar 16. yüzyıla ait olsa da mukayese yapmak açısından Mısır Kanunnamelerine de bakılmış ancak Dimyat limanı ile ilgili yeterli bilgi bulunamamıştır. Ahmet Akgündüz tarafından hazırlanan Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri isimli eserin 6. Cildinde Mısır Kanunnamelerine yer verilmiş, ancak burada yer alan Osmanlı dönemine ait en uzun, ilk ve en son Merkezi ve Umumi Mısır Kanunnamesinde Dimyat ticaretine dair tek bilgi 16. Yüzyılın ilk çeyreğinde buraya üç bin erdeb³ buğday satıldığıdır (Akgündüz, 1993: 119).

Dimyat'ın Ticari Ehemmiyeti

Mısır, güvenli ve derin su limanları olmamasına rağmen büyük Dünya ticaret yollarının üzerindeki stratejik konumu ve tarımsal bolluğu ile Doğu Akdeniz ticaretinde önemli rol oynamayı başarmıştır. Mısır'ın en önemli limanı olan İskenderiye, tehlikeli bir su kaynağına sahipti ve şiddetli kuzey rüzgârları ve açık denizlerin savurduğu gemilere güvenli bir barınak sağlayamamasına rağmen Mısır'ın Avrupa ve Osmanlı dünyalarıyla olan ana bağlantısı olmaya devam etti. Reşid ve Dimyat, sırasıyla Nil'in batı ve doğu kollarında biraz içteki konumları ile denizden korunmaktaydılar, ancak zaman zaman Nil'in ağzında biriken kum çubukları tarafından denizden kesilme dezavantajına sahiplerdi. Daha büyük gemiler denizde demirlemek ve yüklerini boşaltmak zorunda oldukları için hem Reşid hem de Dimyat öncelikle daha küçük gemiler tarafından kullanıldı (Crecelius, 1990: 185).

İlkçağlardan beri Mısır'ın önemli bir ticaret merkezi olan Dimyat, ortaçağda buraya yerleşmeye çalışan Haçlılar ve Müslümanlar arasındaki çatışmalara sahne olmuştur (Çetin, 1994: 309). Müslümanlar ve Haçlılar arasındaki bu savaşların temel nedeni her iki tarafın da Dimyat'ı uluslararası ticaretin gözbebeği olarak görmeleriydi. Nitekim W. Heyd Dimyat'ı Nil'in ve Mısır'ın anahtarı olarak tanımlamıştır (Heyd, 2000: 453-454). 14. yüzyılda burayı ziyaret eden Seyyah İbn-i Battûta; çok güzel bir şehir olarak bahsettiği Dimyat'ta özellikle meyve bahçelerinin yoğunluğundan bahsetmiş ve bunların gemilerle Mısır'a nakledildiğini yazmıştır. Seyyah ayrıca, buraya özgü bazı balık türlerinin Suriye, Kahire ve Anadolu'ya gönderildiğine değinerek buranın ticari önemine vurgu yapmıştır (İbn Battûta, 2004: 321-322).

Dimyat, sadece genel ticaret açısından değil, aynı zamanda Hint ürünlerinin önemli bir pazarı olması bakımından da önemli bir yer tutmaktaydı. Bu özelliği Haçlı seferleri döneminin sonuna kadar sürmüştür. Dimyat'ın tüm ticaret şehirlerinde olduğu gibi malların depolanıp satışa çıkarıldığı bir alanı bulunmaktaydı. Haçlı ordusunun şehri almak için yaklaştığı dönemde burayı boşaltmak zorunda kalan halk bu ticari emtia ile dolu depoyu ateşe vererek kentten ayrılmışlardır (Heyd, 2000: 429).

Dimyat, Memlükler döneminde Doğu Akdeniz limanlarına hizmet eden önemli bir liman olmayı sürdürdü. Özellikle Hindistan ticaret yolu üzerinde doğu-batı kavşağında yer alma özelliğiyle bu dönemde Avrupa ticaretinde de kendini göstermeye devam etti (Çetin, 2004: 72). 15. yüzyılda Hint mallarının Osmanlı ülkesine girişinde İskenderiye-Antalya yolu kullanılmaktaydı. Ancak Rodos'un 1522'de Osmanlılar tarafından alınmasıyla birlikte Dimyat ve İskenderiye limanlarından İstanbul'a uzanan ticaret yolu daha güvenli bir hal almaya başladı

³ Mısır'da kullanılan bir hacim ölçüsü. Bkz. (Akgündüz, 1993: 119)

ve böylelikle Antalya'nın Hint baharatı ticaretindeki önemi kaybolarak Dimyat-İstanbul hattı dolaysız bir deniz yoluna dönüştü (İnalçık, 2000: 375-376). Osmanlı döneminde Dimyat'ın da içinde bulunduğu Mısır limanları, donanmanın zahire ve asker ihtiyacını sağlamak ve idare ile Mısır'ın farklı unsurları arasında denge kurmak, ayrıca burada bulunan unsurların Osmanlı Padişahına bağlılığını sağlamak gibi askeri fonksiyonlar taşıyorlardı. 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı Devleti, Dimyat, İskenderiye ve Reşit gibi limanlarda kendi otoritesini kurmayı başarmıştı. Zira, bu limanların kalelerinde görevli olan askerler, idari açıdan Mısır valilerinden değil, Sancak beylerinden talimat alıyorlardı (Süleyman, 1995: 64, 110). 18. yüzyılda da Dimyat ve diğer liman şehirlerine Mısır valisi tarafından müdahale edilmemesine dönük merkezden yazılan bir talimat bulunmaktadır (BOA. AE. SAMD. III. 27/2548)⁴.

17. yüzyılın ikinci yarısında Dimyat'ı ziyaret eden Evliya Çelebi de şehrin ticari fonksiyonuna vurgu yapmış ve padişahların pirinç ihtiyacının buradan karşılandığını söylemiştir. Burada bulunan menzilat ve Fereskür pirinçlerinin dünyanın başka yerinde bulunmadığını yazan seyyah, ayrıca Dimyat'ta balık, balık yumurtası, beyaz ekmek, ipek alacalar ve muz gibi ürünlerin de bol miktarda bulunduğunu ve ticarete konu emtiayı teşkil ettiğini vurgulamıştır. Evliya Çelebi, Dimyat'taki en önemli iktisadi faaliyetlerin dokumacılık ve ticaret olduğunu vurgulayarak 140 dükkânın pirinç ticaretiyle uğraştığını, yaklaşık 600 işletmede de dokumacılık faaliyetlerinin yürütüldüğünü bildirmiştir. Avrupalı ve Ermeni tüccarların da Dimyat'a sürekli gelip gittikleri ve ticari faaliyetlerde buldukları, seyyahın değindiği diğer bir husustur (Evliya Çelebi, 1985: 495-500). 18. yüzyılda da buraya uğrayan birçok seyyah Dimyat'ın ticari kapasitesinden bahsetmiş özellikle irili ufaklı birçok geminin Anadolu ve Osmanlı'nın başkenti İstanbul'a sürekli pirinç taşıdığını bildirmişlerdir. Dimyat'ın Avrupa şehirleri ve Doğu Akdeniz limanlarıyla ticareti 18. yüzyıl boyunca devam etmiştir. Dimyat'ın Mısır hazinesine gelirleri 1696 yılında 49 kese 19.210 kuruş iken bu meblağ 1782-83 yıllarında artarak 62 kese 14.530 kuruşa ulaşmıştır. (Çetin, 1994: 309-310).

Dimyat'ta Deniz Ticareti

Dimyat limanı hem iç ticaret hem de dış ticaret için büyük öneme sahip olduğundan hareketliliğini daima korudu. Devletin dış ticaret hacmi iç ticaret hacmiyle kıyaslandığında çok sınırlı kalmaktaydı. 18. yüzyılda da Osmanlı ülkesinde bölgeler arası ticaret büyük önem taşımaktaydı. Başkent İstanbul'un tükettiği temel gıda maddeleri iç ticaretle deniz taşımacılığının elverişli olduğu bölgelerden sağlanmaktaydı (Pamuk, 2014: 66, 162). Bu bağlamda 18. yüzyılda Dimyat limanında yapılan ticaret de daha çok iç ticarete konu olan bir hüviyet taşımaktaydı. Zira 1783 yılında Dimyat limanına gidiş geliş yapan gemi sayısı 498'e ulaşmıştı ve bunların sadece 16'sı yani yüzde % 3,2'si Avrupa'ya gidiş geliş yapmaktaydı. Geriye kalan gemilerin tamamı Osmanlı limanlarıyla bağlantılı olan gemilerdi. Sayda ve Güney Suriye'deki limanlar, 1770-80 yılları arasında Marsilya'ya ortalama 1 ila 2 milyon livres tournois değerinde mal ihraç ederken, bu rakam sadece Dimyat Limanı'na 5 ila 6 milyon livres tournois arasında gerçekleşmekteydi. Suriye'de üretilen ürünler, özellikle tekstil, Marsilya'ya yapılan ihracatın % 1'ini ve Dimyat'a yapılan ihracatın yaklaşık % 30'unu temsil etmekteydi (Panzac, 1992: 202). Dolayısıyla bu bölümde daha çok Dimyat limanının iç ticarete konu olan yapılması hakkında bilgi verilmeye çalışılacaktır.

Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki iç deniz ticaretinin büyük bölümü 17. ve 18. yüzyıllarda Avrupa gemileriyle gerçekleştirilmiştir (Creelius ve Badr, 1994: 253). 1758 yılında yazılan bir fermanda Dimyat Boğazı'ndan İstanbul'a pirinç ve diğer emtia getiren 14 Fransız gemisinden bahsedilmektedir (BOA. C. HR. 1/26)⁵. Dimyat, esasen Osmanlı gemiciliğinin baskın olduğu Osmanlı Devleti limanlarından biriydi. Bununla birlikte Fransız kaptanlar 1770'lerin sonlarında ve 1780'lerin başlarında burada çok aktif olup bu limanı kullanan tüm Avrupa gemilerinin yaklaşık % 90'ını oluşturmaktaydı. Bu ticaretin temel ürünlerini Dimyat'a gelen tütün, ipek, pamuk, odun ve Dimyat'tan giden pirinç, kahve ve kumaş oluşturmaktaydı (Creelius ve Badr, 1994: 271-272). 1772 yılında Dimyat'tan İstanbul'a mal taşıyan iki Fransız kaptanının başkente getirdikleri ürünler, pirinç, kahve ve sabundu. Buna göre; Fermo Kaptan'ın denetiminde olan gemiyle 8 ferde kahve ve 1700 zenbil pirinç, Bellanova

⁴ Bunlardan bir tanesi 1703 yılında İstifalı Hasan Paşa'nın Hazine-i Amire'den aldığı salyaneye mukabelesinde Dimyat ve Reşid sancaklarında mutasarrıf olduğu salyaneye Mısır valisi tarafından müdahale edilmemesine yönelik talimattır (BOA, AE. SAMD. III. 27/2548).

⁵ Fermanda ayrıca 14 Fransız gemisi kaptanlarından birinin ticaret için gittiği Dimyat'ta halktan cebren para aldığına yönelik başka bir kaptanın şikâyeti üzerine bu durumların meydana gelmemesi için Kaptan-ı Derya'ya talimat verilmiştir.

Kaptan'ın denetiminde olan gemiyle ise; 1300 sandık sabun Osmanlı başkentine getirilmişti. İlk geminin Dimyat'tan İstanbul'a varış süresi 30 gün iken ikinci geminin varış süresi 20 gün olmuştur. (BOA. TSMA. E. 1145/46).

Dimyat'ın 18. yüzyılda ticari ilişki içerisinde bulunduğu ve iç ticaretin önemli bir ayağı olarak kabul edilecek bölgelerden biri Suriye limanlarıydı. Dimyat'ın hinterlandı pirinç, meyve ve diğer tarım ürünleri üreten zengin bir tarım bölgesiydi. Özellikle başta pirinç olmak üzere kahve ve kumaş Dimyat'ın Suriye pazarlarına ve ötesine yaptığı en büyük ihracattı. Suriye limanlarından Dimyat'ı ziyaret eden gemiler genelde Kıbrıs, Trablus, Sayda ve Lazkiye gibi limanlardan geliyorlardı. Buralardan gelen tütün, odun ve ipek gibi mallar anılan limanlardan Dimyat'a gelen en önemli ürünlerdi (Creelius, 2010: 165-166). 1706 yılına ait bir kayıta Dimyat'tan Lazkiye limanına pirinç ve diğer tahıl ürünlerini taşıyan gemilerden bahsedilmiş, gemiler boşaltıldıktan sonra bu defa Dimyat'a gidecek mallar yüklenmiş ancak bu esnada Lazkiye İskelesi'nde demirlemiş gemiler bir Fransız kalyonu tarafından gasp edilmiştir (BOA. İE.ŞKRT. 7/620). 1763 yılına ait bir başka kayıta İskenderiye ve Dimyat Boğazlarındaki tüccar gemilerinin kontrolünde olarak Yafa, Akka, Trablusşam ve Lazkiye limanlarına gelen tüccarları korsanlardan koruması üzere üç kalyonun anılan boğazlara gönderilmesi için Kaptan-ı Derya'ya emir verilmiştir (BOA. AE.SMST.III. 103/7819).

Dimyat'ın ticari ilişki içerisinde bulunduğu en önemli bölge ise kuşkusuz Osmanlı başkenti İstanbul'dur. Mısır valisinin, Padişahın kişisel kullanımı için İstanbul'a göndermekle yükümlü olduğu üç temel ürün, pirinç, mercimek ve şekerdi (Creelius ve Badr, 1993: 194). Dimyat, Reşid ve İskenderiye, Nil'in Akdeniz'e döküldüğü deltayı oluşturan Mısır bölgesinin en verimli arazilerine sahip olması nedeniyle burada yetişen bazı baharat türleri ve pirinç, Osmanlı başkentinin önemli bir ihtiyacını karşılamaktaydı (Pinkerton, 1814: 196). Mısır'ın Dimyat ve Reşit arasındaki bölgelerde bolca yetiştirdiği pirinç, 18. yüzyılda özellikle Dimyat Limanı'ndan başkente gelen başlıca ihracat ürünüydü. Dimyat'ta yüklenen tahılı, gemiler doğrudan İstanbul'a taşıyabilirken, Reşit'teki depolardan gelen tahıllar genellikle daha büyük kalyonların demirlediği İskenderiye'ye nakledilmek zorundaydı (Creelius ve Badr, 1993: 193-194). 1759 yılında Donanma-yı Hümayun'a ait iki kalyonun Dimyat İskelesi'nden başkent İstanbul'a taşıdığı emtianın cinslerini gösteren defter, Dimyat Limanı'ndan Osmanlı Sarayı'na hangi ürünlerin geldiği ile ilgili fikir vermektedir. Murabitzâde Ahmed Bey ve Ömer Kaptan'ın idaresinde Dimyat Limanı'na giden bu iki miri kalyonla başkente pirinç, kahve, şeker, keten, kına gibi birçok farklı emtia taşınmıştır (BOA. C. BH. 248/11488).

Arşiv belgeleri incelendiğinde Dimyat pirincinin saray ve ordunun iâşe ihtiyacını karşılamak üzere ticarete konu olan en önemli emtia arasında yer aldığı anlaşılmaktadır. Mesela, 1768 yılında Mısır valisinin yüz bin kile Dimyat pirincini miri kalyonlarla İstanbul'a göndermesi istenmiştir. Belgede, devletin ilkbaharda Rusya ile bir savaşa gireceği, bu nedenle ordunun ihtiyacı olan pirincin kış gelmeden başkente ulaştırılması gerektiği yazılıdır (BOA. C. DH. 305/15238).

Osmanlı sarayında Matbah-ı Amire denilen Saray mutfağı için gerekli malzemelerin depolandığı bölüme Kilâr-ı Âmire adı verilmekteydi. İstanbul dışından gelen hububat, pirinç, şeker ve baharat gibi iâşe malzemeleri saray mutfağı için kullanılmak üzere burada depolanırdı. Saray'da pirincin önemli bir kısmı irsaliye⁶ şeklinde Mısır'dan, geri kalan bölümü ise ocaklık statüsüne getirilen Drama ve Filibe'den getirilirdi. Drama ve Filibe pirinçleri kırmızı renkte olduğu için Mısır pirinci kalite olarak bunlardan daha üstündü. Şeker ve baharat da Mısır irsaliyesi içinde ciddi yer tutan ürünlerdi (Bilgin, 2003: 116,118). Dimyat'a bağlı birçok nahiyede saray mutfağı için pirinç yetiştirildiği anlaşılmaktadır. 1795 yılında Dimyat'ta bulunan pirinç mezarlarının seddinin harap olduğu bu nedenle pirinç mahsulünün az olduğu dolayısıyla Kilâr-ı Âmire için her yıl gönderilen pirincin bu yıl gönderilemeyeceği ancak mercimeğin gönderilebileceği vurgulanmıştır (BOA. C. SM. 15/795).

1777 yılında Dimyat tahminen 100.000 erdeb pirinç ihraç ederken 1791-1798 yılları arasında bu oran önemli miktarda düşmüş ve 28.000 erdeb pirinç ihraç edilmiştir. Bunun 8.000 erdebi Avrupa'ya yönlendirilmiştir (Creelius, 1990: 189).

Dimyat'tan İstanbul'a gelen en önemli ürünlerden biri de kahveydi. Esasen Osmanlı Devleti'nde kahve tüketimine çok sıcak bakılmamakta, kahvehanelere defalarca yasaklar konulmakta, hatta 16. yüzyılda Ebusuud

⁶ İrsaliye tabiri Osmanlı Devleti'nde genel manada taşradan merkeze, dar manada ise salyaneli eyaletlerden ve özellikle Mısır'dan başkent İstanbul'a gönderilen, erzak, para ve diğer ürünler için kullanılır. Ayrıntılı bilgi için bkz. (es-Seyyid, 2020: 452).

Efendi ve Bostanzade Mehmed Efendi'nin verdikleri fetvalarda kahve içmenin dinen sakıncalı bir husus olduğu üzerinde durulmaktaydı. Bununla beraber Osmanlı İstanbul'una yapılan kahve ticaretinin sınırlarına bakıldığında yasaklara rağmen kahve tüketiminin devam ettiği rahatlıkla söylenebilir. 17. yüzyılda devlet erkânının toplantılarında ve resmi törenlerde kahvenin önemli bir yer tuttuğu anlaşılmaktadır (Bostan, 2019: 174, 183). 1759 yılında Dimyat Limanı'ndan İstanbul'a mal taşıyan iki gemide de kahve bulunmaktaydı. Bunlardan biriyle 256,30 kantar, diğeriyle ise 300,40 kantar kahve Dimyat Limanı'ndan İstanbul'a taşınmıştır (BOA. C. BH. 248/11488). Bir Mısır kantarının yaklaşık 56 kg.'a denk geldiği hesabıyla (Kallek, 2001: 319) hesaplandığında bu tarihte Dimyat'tan İstanbul'a yaklaşık 31 ton kahve geldiği sonucu çıkmaktadır. Yüzyılın ilerleyen dönemlerinde bu miktarın azaldığı görülmektedir. Nitekim 1772 yılında bir Fransız gemisiyle Dimyat'tan İstanbul'a gelen kahvenin miktarı 8 ferdedir (BOA. TSMA. E. 1145/46). Bir ferdenin 128 kg.'a tekabül ettiği (Bostan, 2019: 183) varsayıldığında yaklaşık bir ton kahvenin bu gemiyle başkente geldiği anlaşılmaktadır. Zaman içerisinde İstanbul'a gelen kahve miktarının düşmesi, zor bulunan bir ürüne dönüşmesine ve fiyatların yükselmesine yol açmaktaydı. Mısır limanlarından gelen kahve miktarında yaşanan düşüşün nedeni tam olarak bilinmese de arşiv belgelerinden anlaşıldığı kadarıyla 18. Yüzyılda anılan limanlardaki tüccarın kahveyi çok pahalıya satması, İstanbul'a gelen kahveyi sekteye uğratmış olabilir. Zira 1765'te Mısır valisine yollanan bir hükümde Dimyat, İskenderiye ve Reşit limanlarında bulunan tüccarın kahveyi pahalı satma fikrinde bulunmaları, İstanbul'un kahve ihtiyacını ciddi oranda tazyik ettiği, bu duruma meydan verilmemesi ve başkente bolca kahve gönderilmesinin sağlanması isteniyordu (BOA. C. BLD. 25/1206).

Devletin Deniz Ticareti Üzerindeki Denetimi

Mısır-İstanbul hattındaki deniz taşımacılığı başkentin iâşe ihtiyacı açısından önem arz ettiği için devlet, yeri geldiğinde bu konuyla ilgili tedbirler alabilmekteydi. Bu ticaretin İstanbul için önemi arttıkça devlet nezdinde denizlerin güvenliği konusu çözülmesi gereken önemli bir sorun haline gelmekteydi. Rodos şövalyelerinin üssü olarak nitelendirilen Rodos adasının Osmanlılar tarafından alınmasıyla anılan ticaret güzergâhı tümüyle devletin denetimine girmişti (Pamuk, 2014: 68). Bununla beraber 17. ve 18. yüzyıllarda Mısır'a gidip gelen birçok gemi Akdeniz'de korsanların saldırılarına uğrayabilmekteydi. Devlet, gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla Mısır-İstanbul hattında gidiş geliş yapan gemilerin konvoy halinde yola çıkmaları için bir nizam ihdas etmişti. 18. yüzyılda çıkartılan fermanlarla tüccar kalyonlarının uyacağı kurallar belirlenmişti. Buna göre, Mısır'a ticaret amacıyla konvoy usulüyle gidip gelen kalyonlardan birinin kaptanı, "kaptanlar başbuğu" olarak seçiliyor ve konvoyu komuta ediyordu (Bostan, 2019: 151-152). Nitekim 1710 yılında Akdeniz'deki "kalyonlar başbuğu" İbrahim Kaptan'a hitaben yazılan talimatta; Payas İskeleyi'nden Dimyat Boğazı'na kadar olan iskelelerden Mısır'a gidip gelen gemileri korsan saldırısından korumak üzere yanındaki kalyonlardan ikisini ayırarak tayin etmesi ya da bindiği kalyon ile diğerini beraber alıp anılan yerleri muhafaza etmesi istenmiştir (BOA. C. BH. 91/4391). 1712 yılına ait bir mühimme kaydında aynı husus tekrar vurgulanmış ve miri kalyonların "kaptanlar başbuğu" olan İbrahim Kaptan'dan on adet kalyondan oluşan konvoydan iki geminin İskenderiye'den Dimyat Boğazı'na kadar gezerek bölgeyi korsan gemilerinin zararından koruması, geri kalan sekiz kalyonun ise başkente gönderilmesi istenmiştir (BOA. DVNS. MHM. nr.119: 174 /781).

Osmanlı Devleti, yeri geldiğinde Mısır limanlarında ticarete konu olan emtianın hangi gemilere yüklenip hangilerine yüklenmemesi gerektiğine dair de hükümler verebiliyordu. 1719 yılında merkezden Mısır valiliğine gönderilen yazıda kahve ve hububatın Avrupa'ya ihracının yasaklandığı, bu nedenle anılan emtiayı müstemen gemilerine yükleyenlerin tespit edilip cezalandırılmaları, bahsedilen kahve ve hububatın sadece Müslüman gemilerine yüklenip başkent İstanbul'a gönderilmesi bildirilmiştir (BOA. AE. SAMD. III. 137/13338).

Devletin deniz ticareti üzerindeki denetimi, taşımacılıkta kullanılan gemilerin inşası üzerinde de etkili olabilmekteydi. Mesela, 1719'da Gelibolu naibi ve yeniçeri zabitine hitaben yazılan hükümde Mısır ticaretinde kullanılan tüccar gemilerinin çok az bir kısmının kalyon⁷ olduğu, diğerlerinin ise üç direkli şayka ve firkate türü

⁷ Osmanlı Devleti 1645-1669 Girit Seferleri esnasında yaygın olarak kullandıkları kadırğa tipi kürekli gemilerin Venedikliler'in gemileri karşısında hafif kaldığını görmüş ve bu tarihten itibaren büyük yelkenli gemiler olan kalyon inşasına ağırlık vermeye başlamıştır. Osmanlılar, 18. yüzyılda üç ambarlı büyük kalyonlar inşa etmeye başladılar. Ayrıntılı bilgi için *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* maddesine bkz. (Bostan, 1996: 11-12); Ayrıca Osmanlı'da kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçişin nasıl gerçekleştiği ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. (Bostan, 2004).

gemiler olup bunların korsan kalyonlarına mukavemet edemedikleri bildirilmiştir. Bu duruma müdahale etmek amacıyla Dimyat'ın da dâhil olduğu ticaret gemilerinin tehdit altında bulunduğu limanlarda ticaret yapmak üzere yeni kalyonlar inşa edilmesi istenmiştir (BOA. DVNS. MHM. nr.127: 294 /1290). 1788 yılına ait bir kayıta her sene Donanma-yı Hümayun'a ait iki kalyonun Dimyat ve Reşid iskelelerine tayin olunması gerektiğine işaret edilmiştir (BOA. AE. SABH. I. 16/1400).

Devletin Dimyat Limanı'nda ticaretin düzenli bir biçimde işlemesi için ihdas ettiği bazı nizamlar söz konusu olabilmekteydi. Mesela; İskenderiye ve Dimyat iskelelerinde Mısır'dan İstanbul'a zahire sevk eden Müslüman, Arnavut ve müstemen gemilerinin bekletilmeden yüklerinin yükletilmesi ve yola çıkarılmasına dönük nizama uyulması için Mısır valisine hüküm gönderilmiştir (BOA. C. DH. 305/15239). Başka bir hükümde miri kalyonlar kaptanlarından Dimyat ve İskenderiye limanlarından İstanbul'a çeşitli zahire yüklü olarak gelmesi beklenen tüccar gemilerinin kış gelmeden koruma düzeni sağlanarak yola çıkarılmalarının sağlanması istenmiştir (BOA. DVNS. MHM. nr.139: 26/94). Mısır limanlarında taşımacılık yapan gemilerin uymak zorunda oldukları başka kurallar da söz konusuydu. Mesela, Dimyat ve İskenderiye limanlarından İstanbul'a gönderilecek kahve, pirinç ve diğer emtianın önce tüccar kalyonlarına sonra üç direkli gemilere doldurulması, bunlar dolduktan sonra başkente gitmeleri koşuluyla müstemen gemilerine yüklenmesi gerekmekteydi. Bu kuralın çiğnenmesine meydan verilmemesi için Mısır valisi, İskenderiye ve Dimyat kadıları tekrar tekrar bilgilendirilmekteydi (BOA. C. BLD. 7/312). Devlet, özellikle Mısır limanlarıyla İstanbul arasında taşımacılık yapan yabancı gemiler üzerinde ciddi bir denetim yapmaktaydı. 1761 yılında Dimyat ve İskenderiye limanlarından kahve ve pirinç yükleyecek yabancı gemi kaptanlarının ticari emtiayı doğrudan İstanbul'a getireceklerine dair konsoloslarından senet almaları gerektiği bildirilmiş, bu senedi taşımayan gemilere anılan limanlardan kesinlikle mal verilmemesi talimatı verilmiştir (BOA. C. İKTS. 32/1599). Merkezin Mısır limanlarında bu kuralları uygulamasının arka planında esasen Avrupalı tüccarların 18. yüzyılda yasadışı olarak ticaret yapmaları yatmaktaydı. Crecelius'un yaptığı araştırmalara göre bu dönemde Fransız, Venedik ve Ragusalılar, diğer Osmanlı limanlarına pirinç taşıma bahanesiyle Dimyat limanından gemilerine pirinç yüklüyorlar ve kıydan ayrıldıktan sonra varış noktalarını Avrupa olarak değiştiriyorlardı (Crecelius, 1990: 186). Daha yüzyılın başlarında bu konuya dair hükümlere rastlamak mümkün. 1706 yılına ait bir mühimme kaydında kahve, pirinç ve mercimek gibi malların Reşid, Dimyat ve İskenderiye iskelelerinde İstanbul'a gidecek diye Avrupa gemilerine yüklendiği ancak bu gemilerin daha sonra rotalarını değiştirmelerinden ötürü anılan emtianın İstanbul'a ulaşmadığı, bu durumun da başkente kahve ve hububat kıtlığına sebep olduğu bildirilmiş ve Mısır valisinden bu suiistimale neden olan kişiler hakkında gerekli cezaların verilmesi emredilmiştir (BOA. DVNS. MHM. nr.115: 152 /633).

Yasaklara rağmen Mısır iskelelerinden mal taşıyan gemilerin kuralları ihlal ettiği anlaşılmaktadır. Ticaretin devingen bir olgu olması, dönemin koşulları göz önünde bulundurulduğunda tüccar ve kaptanları açık denizlerde denetlemenin kolay olmaması gibi nedenlerden dolayı kuralların sıklıkla delindiği anlaşılmaktadır. Bazen Donanma-yı Hümayun'a ait kalyonların kaptanları dahi bu yasadışı ticaretin bir parçası olabilmekteydi. Bazı tüccarlar resm-i miri ve gümrüklerini vermemek için Dimyat ve diğer Mısır limanlarından aldıkları pirinç, kahve ve diğer eşyayı kaptanlar ve leventler aracılığıyla Donanma-yı Hümayun kalyonlarına yüklüyorlar ve yol üstündeki tüccar ve ahaliye satıyorlardı. 1755 yılına ait bu kayıta Osmanlı gümrüklerini zarara sokan tüccarlardan gerekli vergilerin ve gümrüklerin tahsil edilmesi ve Kaptan-ı Derya marifetiyle Donanma-yı Hümayun kalyonları kaptanlarıyla ilgili gerekli işlemlerin yapılması için talimat verildiği anlaşılmaktadır (BOA. AE. SOSM. III. 32/2231). Mısır limanlarından gelen eşyanın İstanbul'a ulaşması gerektiği üzerine çok sayıda uyarı yazısının bulunması esasen Dimyat'ın da içinde bulunduğu bu limanların Osmanlı başkentinin işesi için ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermektedir. 1760 yılına ait İstanbul gümrük emini tarafından gönderilen tahrir, bu uyarıları yineleme mahiyeti taşımaktadır. Yazıda Dimyat, İskenderiye ve Reşid iskelelerinden İstanbul'a nakledilmek üzere kalyon ve üç direkli şayka türü gemilerin aldıkları kahve, pirinç ve şeker gibi ürünleri yolda satmamaları ve muhakkak surette başkente ulaştırmaları istenmiştir (BOA. C. DH. 337/16823).

Devletin deniz ticareti üzerindeki denetimi Mısır-İstanbul hattıyla sınırlı değildi. Mısır limanlarının iç ticaretin önemli bir eksenini oluşturan Suriye limanlarıyla olan ticari ilişkisi de devlet için önem taşımaktaydı. Mesela, 1763 yılında Dimyat ve İskenderiye boğazlarından Trablusşam ve Lazkiye sahillerine gidip gelen tüccarların korsanlardan korunmasına yönelik üç kalyonun gönderilmesi için Kaptan-ı Derya Mehmed Paşa'ya emir verilmiştir (BOA. AE. SMST. III. 103/7819).

1798 yılında Mısır'ın Fransa saldırısına uğramasıyla beraber Dimyat Limanı'ndaki ticaret de önemli oranda etkilendi. Osmanlı Devleti'nin bu saldırılar esnasında Mısır limanlarında ticaret yapan Müslüman tüccarları korumaya dönük politikaları söz konusu olmuştur. Mesela, 1798 yılına ait bir emirde Fransız saldırılarından dolayı malları zarar gören Dimyat, İskenderiye ve Reşit limanlarındaki tüccarların zararlarına bedel olmak üzere İstanbul ve taşradaki Fransız elçi ve konsoloslarının beratlı tercüman ve hizmetkarlarından tüccarlık yapanların mallarının zaptı istenmiştir (BOA, AE. SSLM. III. 64/3891).

18. yüzyılın başından itibaren devlet Mısır limanlarında ticaret yapan gemilerden alınacak gümrük vergisini belirlemiş ve bu miktarın alınmasına dikkat edilmesi için anılan liman kentlerinin sancakbeylerine hükümler yollamıştır. 1708 yılına ait bir mühimme kaydında Dimyat ve Reşit limanlarında ticaret yapan Müslüman ve Avrupalı tüccar gemilerinden fetihten beri alınan harcın miktarı neyse aynen devam ettirilmesi, harç oranının düşük tutulmamasına dönük hüküm yazılmıştır (BOA. DVNS. MHM. nr. 115: 556/2469). Devlet'in Dimyat iskelesinde yapılan ticaret üzerindeki denetimi esasen Mısır'ın liman kentlerindeki yabancı devlet konsoloslarının bir muhatabı bulunması ve keyfilik önüne geçmesi için taleplerini iletebilecekleri bir mecra olması açısından da önem arz etmekteydi. Nitekim 1797 yılında bu hususla ilgili Avusturya'nın Kahire'de bulunan konsolosu bir takrir sunmuştur. Buna göre; Dimyat iskelesine gelen tüccar gemilerinden kanun gereği alınması gereken gümrük vergisinin % 3 oranında olduğu ancak burada bulunan gümrük memurlarının kanun dışı bir şekilde bu orandan daha fazla akçe talebinde buldukları vurgulanmış, bununla ilgili merkezin müdahale etmesi istenmiştir (BOA. C. HR. 114/5664).

Sonuç

Nil Nehri'nin doğu kolunda yer alan Dimyat Limanı, ilkçağlardan itibaren Mısır'ın önemli ticaret merkezlerinden biri olmuştur. Ticari ehemmiyetinden dolayı ortaçağda Müslümanlar ve Haçlılar arasındaki çatışmalara sahne olmuş, Memlükler döneminde ise Doğu Akdeniz limanlarına hizmet eden önemli bir liman olmaya devam etmiştir. 1517'de Mısır'ın tam anlamıyla Osmanlı hâkimiyetine geçmesiyle Dimyat Limanı da diğer Mısır limanları gibi Osmanlı devletinin kontrolü altına girmiştir. Osmanlı Devleti Dimyat'ın da içinde bulunduğu limanlardaki idari yapılanmayı Mısır'ın diğer bölgelerinin aksine kendi atadığı yöneticilerle tesis etmiştir. Zira bu limanlar hem donanmanın zahire ve asker ihtiyacını sağlamak hem de Mısır'da idari anlamda denge kurmak gibi fonksiyonlar taşımaktaydı.

Dimyat, 18. yüzyılda ticari anlamda Osmanlı gemiciliğinin baskın olduğu limanlardan biriydi. Bununla birlikte devletin Akdeniz'deki iç deniz ticaretinin önemli bir kısmı Fransız gemileriyle gerçekleştirilmekteydi. Dimyat, hem başkent İstanbul hem de Anadolu'nun güney kıyıları boyunca batıya doğru Kıbrıs, Girit ve Suriye limanlarına kadar uzanan bir alana hizmet veriyordu. Yunan adaları ve Marsilya gibi yerler ise Dimyat'ın sadece ara sıra ticari ilişki içerisinde olduğu limanlardı. Dimyat'ın Suriye pazarlarına gönderdiği en önemli emtia başta pirinç olmak üzere kahve ve kumaştı. Kıbrıs, Trablus, Sayda ve Lazkiye gibi limanlardan ise Dimyat'a tütün, odun ve ipek gibi mallar gelmekteydi.

Dimyat Limanı'nın ticari ilişki içerisinde bulunduğu en önemli bölge ise İstanbul'dur. Özellikle verimli arazileri nedeniyle Dimyat, Osmanlı başkentinin ihtiyacı olan pirinç ve bazı baharat türlerinin yetiştirildiği önemli bir merkezdi. 18. yüzyılda Dimyat limanından İstanbul'a giden başlıca ürünler; pirinç, kahve, şeker, mercimek, kına ve ketendi. Bu ürünlerin başında gelen pirinç Osmanlı sarayının en önemli ihtiyaç kalemini oluşturmaktaydı ve 1768 yılında yüz bin kile Dimyat pirinci Saray ve ordunun iâşe ihtiyacı için talep edilmişti. Dimyat Limanı'ndan İstanbul'a taşınan diğer önemli ürün kahveydi. Kahvenin, devletin birçok yasağına rağmen ticareti devam eden bir ürün olması özellikle dikkat çekicidir. 1759 yılında Dimyat Limanı'ndan İstanbul'a taşınan kahvenin miktarı 31 ton civarındaydı.

Dimyat Limanı'nın ticaret hacmine bakıldığı zaman Mısır'ın en büyük limanı olan İskenderiye'ye göre daha küçük bir liman olduğu, ancak özellikle pirinç gibi sadece Dimyat'a özgü yetişen bazı mahsuller nedeniyle iç ticaretin önemli noktalarından biri olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Dimyat Limanı'nın bu özelliğinden dolayı diğer Mısır limanlarında olduğu gibi bazı tedbir ve kurallar uygulamaktan kaçınmadığı görülmektedir. Devletin burada gerçekleştirilen ticaretin güvenli olarak sağlanması için gerek korsanlık gerekse diğer tehlikelere karşı ticaret gemilerini korumaya dönük politikalar izlediği anlaşılmaktadır. Devletin Dimyat Limanı'ndaki ticarete uyguladığı diğer politika ise bu limandan özellikle Avrupa'ya mal taşınmasına engel olmaktı. Bu yasaklar bazı

tüccar gemileri tarafından ara sıra delinse de genel anlamda Avrupa limanlarıyla olan ticaret, iç ticaretle kıyaslandığında çok sınırlı kalmıştır.

Kaynakça

1.Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA. AE. SABH. I. (Ali Emiri, I. Abdülhamid), 16/1400.
BOA. AE. SAMD. III. (Ali Emiri, III. Ahmed), 27/2548; 137/13338
BOA. AE. SMST. III. (Ali Emiri, III. Mustafa), 103/7819.
BOA. AE. SOSM. III. (Ali Emiri, III. Osman), 32/2231.
BOA. AE. SSLM. III. (Ali Emiri, III. Selim), 64/3891.
BOA. C. BH. (Cevdet Bahriye), 248/11488; 91/4391.
BOA. C. BLD. (Cevdet Belediye) 7/312; 25/1206.
BOA. C. DH. (Cevdet Dahiliye), 305/15238; 305/15239; 337/16823.
BOA. C. HR. (Cevdet Hariciye), 1/26; 114/5664.
BOA. C. İKTS. (Cevdet İktisat), 32/1599.
BOA. C. SM. (Cevdet Saray), 15/795.
BOA. DVNS. MHM. nr.115: 152 /633; 556/2469; nr.119: 174 /781; nr.127: 294 /1290; nr.139: 26/94.
BOA. İE. ŞKRT. (Şükr ü Şikayet), 7/620.
BOA. TSMA. E. (Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi), 1145/46.

2.Seyahatnameler

- Evliya Çelebi. (1985). *Seyahatname*. (9-10), İstanbul: Üçdal Neşriyat.
İbn Battûta. (2004). *İbn Battûta Seyahatnamesi*. (A. S. Aykut, Çev.). (1), Yapı Kredi Yayınları.
Pinkerton, J. (1808). A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in All Parts of the World, Londra: Strahan and Prefton, Printers-Strett.
Piri Reis. (1988). *Kitab-ı Bahriye*, (4), (Editör: Ertuğrul Zekâi Ökte), İstanbul: Kültür Bakanlığı- TTT.

3.Araştırma Eserler

- Abulafia, D. (2012). *Büyük Deniz: Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, (G. Ç. Güven, Çev.). İstanbul: Alfa Yayınları.
Abu-Lughod, J. (1989). *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, New York: Oxford University Press.
Akgündüz, A. (1993). *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukuki Tablilleri 6. Kitap, II. Kısım*, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları.
Bilgin, A. (2003). Matbah-ı Âmire. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (28), 115-119.
Bostan, İ. (1996). Gemi, Osmanlı Dönemi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (14), 11-15.
Bostan, İ. (2004). Kadırgadan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi. *Osmanlı Araştırmaları*, (24), 65-86.
Bostan, İ. (2019). *Osmanlı Deniz Ticareti*, İstanbul: Küre Yayınları.
Braudel, F. (2007). Akdeniz, Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras. (N. Erkurt, A. Derman, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
Crecelius, D. (1990). Damiette in the Late Eighteenth Century, *Journal of the American Research Center in Egypt*, (27), 1990, 185-189.
Crecelius, D. (2010). Damiette and Syrian-Egyptian Trade in the Second Half of the Eighteenth Century. Abdul-Karim Rafeq; Peter Sluglett, Stefan Weber (Ed), *Syria and Bilad al-Sham under Ottoman Rule* (ss. 155-175). Brill.
Crecelius, D., Badr, H. A. (1993). An Egyptian Grain Shipment of 1763 to the Imperial Pantry in İstanbul. *Journal of the American Research Center in Egypt*, (30), 193-198.
Crecelius, D., Badr, H. A. (1994). French Ships and Their Cargoes Sailing between Damiette and Ottoman Ports 1777-1781. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, (37), 251-286.

- Çetin, A. (1994). Dimyat. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (9), 309-310.
- Çetin, A. (2004). Memlûkler Devrinde Kârimî Tüccarları. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22 (35), 71-87.
- Emecen, F.M. (2017). *Yavuz Sultan Selim*. İstanbul: Kapı Yayınları.
- Greene, M. (2019). *Katolik Korsanlar ve Rum Tüccarlar Bir Akdeniz Tarihi*, (A. B. Sayın, Çev.). İstanbul: Dergah Yayınları.
- Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (E. Z. Karal, Çev.). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. (1), Eren Yayıncılık.
- İnalcık, H. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*. İstanbul: Yapı Kredi yayınları.
- Kallek, C. (2001). Kantar. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (24), 317-320.
- Katip Çelebi. (2019). *Müntehab-ı Babriyye- Akdeniz ve Ege'nin Tarihi Coğrafyası 1645-1646*, (F. Sarıcaoğlu, Haz.). Nadir Eserler Kitaplığı.
- Özbaran, S. (1977). Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu/Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*. (31), 65-146.
- Pamuk, Ş. (2014). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Panzac, D. (1992). International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century. *International Journal of Middle East Studies*, (24), 189-206.
- es-Seyyid, S. M. (1990). *XVI. Asırda Mısır Eyaleti*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları.
- es-Seyyid, S. M. (2020). İrsâliye. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (22), 452-454.
- Süleyman, A. (1995). *Taribü'l-Mevâni'l-Mısriyye fi'l-'Asri'l-'Osmani*. Kahire.
- Tabak, F. (2010). Solan Akdeniz: 1550-1870: Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım, (N. Elhüseyni, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Turan, Ş. (2003). Levant. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (DİA), (27), 145-147.

EXTENDED SUMMARY

The subject of this study is to delineate the trade conducted in Damietta Port in the 18th century, with particular mention of the traded commodities, the geography with which the port had commercial relations with and the routes used, as well as the policies followed by the Ottoman state to keep the trade in Damietta alive. The sources consulted in this study mostly include the *mühimme* (“registers of important affairs”), *mukataa* (register of land owned by the Ottoman crown), accounting and other individual documents in the Ottoman Archives kept by State Archives Authority.

Damietta, which has been an important Egyptian trade center to this day since ancient times, witnessed conflicts between the Crusaders, who tried to settle there in the medieval period, and Muslims. The root cause for the wars between Muslims and Crusaders was that both sides saw Damietta as the apple of the eye of international trade. Indeed, W. Heyd defined Damietta as the key to the Nile and Egypt. Damietta held an important place not only in terms of general trade, but also in that it was an important market for Indian products up until the end of the Crusades period. Damietta continued to be an important port serving Eastern Mediterranean ports during the Mamluk period. In the same period, its presence was felt in European trade as well, especially owing to its location at the east-west crossroads of the Indian trade route.

In the 15th century, the Alexandria-Antalya road used to be the point of entry for Indian goods into Ottoman territories. But with the 1522 conquest of Rhodes by the Ottomans, the trade route extending from the ports of Damietta and Alexandria to Istanbul began to become a safer option, thus making Antalya lose its significance in Indian spice trade, and as a result, the Damietta-Istanbul line evolved into a direct sea route. During the Ottoman period, the Egyptian ports, including Damietta, had also military functions such as supplying the navy's need for grain and soldiers, balancing the administration with the different elements of Egypt, and ensuring the loyalty of those elements to the Ottoman Sultan.

Damietta Port has always maintained its mobility due to its great significance for both domestic and foreign trade. The foreign trade volume of the state was very limited when compared to the domestic trade volume. In the 18th century, interregional trade played a paramount role in the Ottoman territory. Staple food products consumed by Istanbul, the capital city, were supplied from regions where domestic trade and maritime transportation were convenient. This being the case, the trade in Damietta Port in the 18th century was of a nature that consisted of domestic trade to a large extent. A major part of Ottoman inland maritime trade in the Mediterranean was carried out with European ships in the 17th and 18th centuries.

One of the regions with which Damietta had commercial relations in the 18th century that can be considered an important pillar of domestic trade was the Syrian ports. Damietta's hinterland was a rich agricultural region producing rice, fruit and other agricultural products. Coffee, fabric and especially rice were Damietta's biggest exports to Syrian markets and beyond. Ships visiting Damietta from Syrian ports would usually come from ports such as Cyprus, Tripoli, Sidon and Latakia. Goods such as tobacco, wood and silk coming from these places were the most important products that Damietta used to import from the mentioned ports.

The area of highest magnitude which Damietta had commercial relations with was undoubtedly the Ottoman capital, Istanbul. The three commodities that the Egyptian governor was bound to send to Istanbul for the Sultan's personal use were rice, lentils and sugar. Damietta, Rosetta and Alexandria had the most fertile lands of the Egyptian region, forming the delta where the Nile flows into the Mediterranean, and some types of spices and rice grown here used to meet an important need of the Ottoman capital. Rice, which Egypt grew in abundance in the regions between Damietta and Rosetta, was the primary export product that was shipped to the Ottoman capital especially from Port of Damietta in the 18th century. Grain shipped from Damietta could be transported to Istanbul directly, whereas grain from granaries in Rosetta often had to be transported to Alexandria first, where larger galleons could anchor. The primary products that were shipped from Damietta Port to Istanbul in the 18th century were rice, coffee, sugar, lentils, henna and flax. Rice, holding the highest share among these products, was the most important needs item of the Ottoman palace, and in 1768, one hundred thousand bushels of Damietta rice was demanded to cover the food needs of the Palace and the army. Another important product transported from Damietta Port to Istanbul was coffee. It is particularly worth noticing that coffee is a product whose trade survived numerous government bans. The amount of coffee transported from Damietta Port to Istanbul in 1759 was around 31 tons.

Since maritime transport on the Egypt-Istanbul line was key for covering the capital's need for food, the state would take certain measures in this regard if need were. In time, this trade route became even more so important for Istanbul, and with it, security of the seas became a major concern and a burning issue for the state. When the Ottomans conquered Rhodes, known as the base of the Knights of Rhodes, the said trade route came under the rule of the Ottoman state in its entirety. It can be seen that the Ottoman Empire did not hesitate to apply certain precautions and rules, as in other Egyptian ports, due to this feature of Damietta Port. It is understood that the state pursued policies that aimed at protecting merchant ships from piracy and other dangers in order to ensure safe trade on that route. Another policy implemented by the state with regard to trade at Damietta Port was to prevent the transportation of goods from this port to other destinations, especially Europe. Although these prohibitions were occasionally flouted by some merchant ships, trade with European ports in general was very limited compared to domestic trade.

With the French attack on Egypt in 1798, trade in Damietta Port was also affected significantly. During these attacks, the Ottoman Empire introduced policies to protect the Muslim merchants trading in Egyptian ports. The aim pursued with these policies was to preserve the commercial vitality of Damietta Port, which was an important subsistence center for Istanbul, the capital of the Ottoman Empire.