

OSMANLI TÜRKLERİ VE DOĞU TİCARET YOLLARI*

Albert Howe Lybyer

XIII. yüzyılın sonlarından XVI. yüzyılın ilk yirmi yılına kadar, iki yüz yılı biraz aşkın bir süre içinde Osmanlı Türkleri sürekli artan güçleri sayesinde kontrol altında tuttıkları topraklarını Doğu Akdeniz bölgesinin kuzeyinden Rus steplerine, güneyde ise Sudan çölleri kadar genişletmişlerdir. Böylece Türkler, Eski ve Orta Çağlarda Doğu-Batı arasında doğmuş ve işlemekte olan tüm büyük ticaret yollarını kesiyor ve hatta bu yolların kontrolünü ellerine geçirmiş görünüyorlardı. Türklerin bu yollar üzerindeki kontrolünün kesinleşmesine yakın bir zamanda Afrika'nın güney çevresinden dolaşan yeni bir deniz yolu bulunmuştu. Çok geçmeden, Avrupa ve Asya arasında doğrudan yapılan, ticaretle ilgilenenler eski Doğu Akdeniz ticaret yollarını terketmiş ve Ümit Burnu'ndan Avrupa'ya ticarî mal taşımayı tercih etmişlerdir. Bu ticaret yolunun değişim nedenleri üzerinde yazarlar hemfikir değillerdir. Bu konu üzerinde özel bir araştırma yapılmış gözükmemektedir. Esas olarak diğer başka konular üzerinde yazılmış eserlere bir göz atıldığında, bunların 1500 yılı civarında Doğu ticaret yollarının değişmesi üzerine iki zıt görüşün ortaya çıktığı anlaşılır. Bu görüşlerden birisi genel olarak şudur: Osmanlı İmparatorluğu'nun genişleyip büyümesi zamanla eski ticaret yollarını olumsuz yönde etkilemiş ve yeni yollar arama atılımlarını zorunlu kılmıştır. Bu yeni girişimler başarıya ulaştıktan sonra Türkler eski yolların kullanılmasını engellemişler veya bu yollardan geçişi zorlaştırarak Avrupa ticaret devletlerini yeni bulunan yolları kullanmak zorunda bırakmışlardır. Diğer ikinci görüş ise Türk İmparatorluğu'nun büyümesi ile büyük keşiflerin

(*) *The Government of the Ottoman Empire in the Time of Suleiman the Magnificent* (Cambridge, 1913) başlıklı kitabıyla tanınmış Amerikalı tarihçi A. H. Lybyer'in *The English Historical Review*, No : CXX (October, 1915), ss. 577-588'de yayınlanmış olan «The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade» adlı bu makalesi Necmi Ülker tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir.

nedenleri arasında hiç bir ilişki olmadığını savunmaktadır. Keşiflere neden olan bir dizi olay Osmanlı devletinin güçlenmesinden apayrı olarak gelişmiş, Portekizli Henry ve Christopher Colombus Dünya'nın kendi çağları için bilinmeyen bölgelerini keşfetmişlerdir. Hindista'a giden yeni ticaret yolu kullanılmaya başlandığı zaman, bu eski ticaret yolu XIX. yüzyıla kadar önemini korumuş ve bu yolun elde tutulması Avrupa'lı tüccar devletlere Doğu ticaretinde tartışılmaz bir üstünlük sağlamıştır. Eski ve yeni Doğu ticaret yollarındaki bu denge, buharlı gemilerin devreye girmesi ve özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla eski ve klasik ticaret yolu lehine tekrar bözümüştür. Elde edilen delillerin çoğunluğu ikinci görüşün lehinde gözükmektedir. Bununla birlikte bu makalede sorunu doğrudan doğruya irdelemeden Büyük Haçlı seferlerinin bitiminden XVIII. yüzyıla kadar Doğu ticaretinin akışı üzerinde ön bilgi vermek yerinde olacak, böylece Osmanlı Türkleri'nin tarihsel olarak doğuşu meselesi ve ticaret yollarına yaptığı etkisi incelenecektir.

Batı Avrupa ile Doğu ve Güney Asya arasındaki Ortaçağa ait ticaret yolları iki gruba ayrılabilir. İlki, kara yolu üzerinden geçen Kuzey ticaret yolu olup, diğeri ise genellikle deniz yolunu takip eden Güney ticaret yoludur. Kuzey ticaret yolu, Orta Asya, Çin ve Hindistanla ilgili olup Karadeniz ve Küçük Asya üzerinden geçer, diğeri ise Suriye ve Mısır yoluyla Doğu'ya giderdi. Halep yakınlarında Asya'ya giren her bir yol grubunun dalları mevcut olup Tebriz ve Bağdad yönlerine doğru bir çatal oluştururdu. Tüm bu yollarda, Amerika'da olduğu gibi, kısa biçimde ifade edilen deyimler olan «Uzun taşıma mesafesi» ve «Kısa taşıma mesafesi», diğeri bir deyişle, Batı gümüşü, mercan ve Doğu ipeği gibi yolun büyük bir bölümünde taşınan eşyalar ve şeker, pamuk ve Arap sakızı gibi yolun yalnızca kısa bölümünde taşınan eşyalar vardı. Batı ticari eşyasını elinde bulunduran tacirler için yolun tamamında veya bir bölümünde seyahat etmek, kendi elindeki eşyaları diğeri eşyalarla değiştirmek veya satmak da mümkün idi. Ticari eşyaların birçoğu için Güney yolları, özellikle Kızıl Deniz yolu, büyük bir bölümü deniz yolunu takip ettiği için daha ucuza maloluyordu(1). Fakat bu durum, fiatı yüksek baharat maddelerine gelince daha az önemliydi; Çünkü bu kıymetli ticari mallar gemilerin ambarlarında daha çok tahribata ve kayba uğrayabiliyordu. Bununla beraber, hangi yolun tercih edilebileceğine karar verebilme, pahalıya mal olma sorunu yanında siyasi ve dini şartlara da bağlı idi. Yaşlı Marino Sanuto «Eğer tacirler ticaretleri sırasında engel veya zorlukla karşı-

(1) W.Heyd, *Le Colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel Medio Evo*, Venice, 1866-8, II, 167.

laşacak olursa, özellikle deniz yolunda, kendilerine kazanç sağlayacak bir yolu aramada onlara hiç bir şey engel olamaz» (2) ifadesini kullanmıştır.

XIV. yüzyılın başlarında en çok kullanılan beş ticaret yolu vardı: Tana üzerinden geçen ve Hazer Denizi'nin kuzeyini takiben Dön nehrinin ağzına ve oradan Çin'e giden kara yolu, Trabzondan Tebriz'e ve Orta Asya'ya uzanan yol, biri İskenderun körfezi yukarısındaki La-jazzo (Payas) dan başlayarak Tebriz'e giden ve diğeri de Bağdat'a ve İran körfezinden Hint Denizine ve ötesine giden iki yol; en sonuncusu ise Nil, Kuseyir ve Kızıl Deniz ve Hint Okyanüsünden Güney ve Doğu Asyaya giden yoldur(3). 1240 ile 1340 yılları arasındaki yüzyılda Moğol İmparatorluğu güçlü olduğu sırada, Çin'e kadar giden ticaret yolunu kullanmak pratik ve kolaydı(4). Bu devirde yabancı tacirlerin, misyonerlerin ve gezginlerin güvenceleri sağlanıyor ve Moğol kontrolündeki çok geniş bölgelerde özgürce seyahat etmeleri için özendirici önlemler alınıyordu(5). Moğolların 1291 de hala putperest olmalarına rağmen, bu yıldan kısa bir süre sonra bu imparatorluğun Batı kısımlarındaki kitleler Müslümanlığı kabul etmişlerdi. Trabzon ve Payas'a giden ticaret yolları, Moğol ülkesine giriş bölgeleri durumunda olan Küçük Ermenistan ve Trabzon gibi ufak Hıristiyan devletcilerini, ekonomik açıdan besliyordu(6). Türklerin kontrolünde olan Küçük Asya, bu devletçiler arasında uzanıyordu. Bu sıralarda Küçük Asya on küçük beyliğe bölünmüş ve bu beylikler kendi iç bölgelerinde yabancı Hıristiyanlara düşmanca davranmakla beraber kendi limanlarında Batılı tacirlerle serbestçe alış verişte bulunmaktan çekinmiyor, ticaret ve korsanlık alanında kullanmak üzere kendi imkanlarıyla gemi yapıcılığını geliştirme aşamasına girmiş bulunuyordu(7). Filistin ve Mısır bölgeleri ise kendi ülkesinden hiç bir yabancı Hıristiyanın geçmesine izin vermeyen Memluk Sultanlarının

-
- (2) *Liber Secretorum Fidelium Crucis* (Bongars, *Gesta Dei per Francos*, vol. ii, Hanover 1611 içinde), 23.
- (3) İlk üç ticaret yolu için bak. Comte. L. de Mas Latrie, *Privilège commercial accordé en 1320 à la république de Venise par un roi de Perse, etc.*, Bibl. de l'Ecole des Chartes, xxxi (1870), 79-81. Aynı konuda yine bak, Marino Sanuto, ay. yer, 3, 4, 22. (Yazar, eserin adını dipnot 33 de verecektir.)
- (4) W. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant du Moyen Âge*, çev : Furcy Raynaud, Leipzig 1885, ii, 156 v. d., 215 v. d.
- (5) *Ay. es.*, ii, 72.
- (6) *Ay. es.*, ii, 72 v. d. 92 v. d ; G. Finlay, *Hist. of Greece*, ed by. H.F. Tozer, Oxford, 1878, iv, 352 v. d.
- (7) Heyd, *Commerce du Levant*, i, 534 v. d., özellikle 537, 542, 545, 550.

kontrolü altında bulunuyordu(8). Memluk Sultanlığının kendisi ve tebası Batı ve Doğu arasında sürmekte olan geniş ticaretten büyük bir gelir elde ediyorlardı. Hıristiyan şehirleri, özellikle Venedik, Cenova ve Barselona Mısır'ın liman şehri olan İskenderiye yolu ile geniş çapta ticaret yapıyorlardı.

Batı Hıristiyanlarının Kutsal Topraklardan kovulmasından Memlukları sorumlu tutan Papalar, onları asla affetmemişler(9) ve defalarca yaptıkları girişimlerden sonra XIV. yüzyılın ikinci yarısında Hıristiyanların İskenderiye yoluyla yaptığı ticaret hacminin azaltılması yolundaki etkili girişimleri başarıyla sonuçlanmıştır. Bu durum diğer yollardaki ticaretin artmasına, zencefil ve biber gibi Doğu ticaretinin temel mallarının fiyatlarının Batıda yükselmesine neden olmuştur(10). Fakat Moğol İmparatorluğu çabuk parçalanarak ilk önce büyük devletlere bölünmüş, sonra da küçük devletçiklere ayrılarak ticaret güvencesinin sarsılmasına, anarşi ortamının doğmasına neden olmuştur. Sonuç olarak 1340 yılından itibaren Çin'e giden direkt kuzey ticaret yolu pratik ve güvenli olma özelliğini yitirmiş ve İran'a giden yollarda ulaşım zorlaşarak ticaret yapmak güçleşmiştir(11). Bu durum ticaret yollarının ilk kez engellenmesi, daha doğrusu çökmesi anlamına geliyordu. O sıralarda güçlü bir beylik olarak gelişmekte olan ve ticaret yolları üzerinde etkin bir duruma gelen Osmanlı Türkleri'nin bu olumsuz durumun ortaya çıkmasında hiç bir rolü olmamıştır. Fakat tüm Levant ticaret yollarının kullanımını şu veya bu nedenle kısıtlandığı için Venedikli ve Cenevizliler ticaretlerini sürdürübilme konusunda yardım alabilmek için Papaya müracaat ettiler. Sonra Mısır'la olan ticaretlerini sürdürmek için lisans sistemi geliştirerek kısa sürede Güney yolu ticaretinin eski canlılığına kavuşturulması sağlanmıştır. Geçici dalgalanmalar dışında baharat fiyatları daha da ucuzlamış, 1520 den önceki fiatlarda görülen hafif bir düşüş dışında, ortalama fiatlarda çok az bir değişiklik olmuştur(12).

(8) Marino Sanuto, (Ay. es.,) 23; Heyd, *Colonie commerciali*, ii 224, *Commerce du Levant*, ii, 58, 71, 438.

(9) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 23 v.d.; J.Delaville le Roulx, *La France en Orient au XIV^e siècle*, Paris, 185, 13 v.d.

(10) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 188

(11) Ay. es., ii, 44 v.d., 128, 505

(12) J.E. Thorold Rogers, *History of Agriculture and Prices in England*, iii, 518-43; iv, 680-91, Oxford, 1882'ye göre İngiltere'de 1259 dan 1580'e kadar onar yıl olarak biberin ortalama fiatı, her düzine pound'da bir shilling olmak üzere, pence atlanarak şöyledir: XIII. yüzyılın 70. yılından başlamak üzere 11, 12, 10, 16; XIV. yüzyıl için, 12, 11, 15, 15, 19, 25, 17, 18, 11, 12; XV. yüzyıl için.

1356 da Osmanlı Türkleri Çanakkale Boğazının her iki yakasını da ellerine geçirmişler ve çok az sayıda gemilere sahip olmalarına karşın Karadeniz üzerinden gelmekte olan Doğu ticaretinin bir kısmı üzerinde, küçük çapta da olsa, etkili olabilmişlerdir. Onlar aynı zamanda küçük Asya'da bulunan diğer Türk Beyliklerini kademeli bir şekilde ülkelerine katma politikasını sürdürmüşlerdir. Osmanlı Ülkesine katılan bu beyliklerin Cenova ve Venedik ile daha önce yapmış oldukları ticaret anlaşmaları Osmanlılar tarafından aynen kabul edilmiş ve aynı zamanda bu beyliklerin bazı Ege Adaları üzerindeki vergi toplama hakkı doğal olarak Osmanlıların eline geçmiştir (13). Diğer yandan, bu sıralarda yani 1375 yılında, Memluklar eski Kilikya bölgesindeki Küçük Ermenistanı hakimiyetleri altına almışlar, böylece üç Güney ticaret yolunun dışarıya açılan çıkış kapılarını da ellerine geçirmişler ve hiç rahatsız edilmeden bu yolları yüz kırk yıl ellerinde tutmuşlardır. Fakat İran'da sık sık patlayan iç karışıklıklar nedeni ile Suriye üzerinden geçen ticaret yolu olumsuz yönde etkilenmiştir. Tana'yı yağma eden ve doğu'dan başlayarak Karadeniz'in kuzey bölgesindeki limanlara kadar uzanan transit ticaretini kontrolü altında tuttuğu anlaşılan Timur, ticaret yollarının zorla değiştirilmesine neden olmuştur(14). Ticari alanda kesin amaçları olan Timur, Çin'den, Hindistan'dan, İran'dan ve Batıdan gelen kervanlar için Semerkand'ı ticari bir merkez haline getirmiştir(15).

12, 32, 16, 13, 9, 13, 14, 14, 17, 17; XVI. yüzyıl için 16, 16, 23, 23, 20, 32, 44; 34. The Vicomte G. d'Avenel, *Historie économique de la propriété, des Salaires, des Denrées, et de tous les Prix en général, 1200-1800*, 5 vols., Paris, 1894-1912, iv, 482-6,502-6, 598. Yazar, 1300 den 1600 yılına kadar 25 yıllık zaman ölçüleri içinde Fransa'daki biber fiyatlarının kilogram başına Frank olarak şöyle verir; XIV. yüzyıl için 5.50, 12, 8, 19; XV. yüzyıl için 5, 3, 4.70, 4; XVI. yüzyıl için, 5, 8, 7.50, 12. Yukarıda açıklandığı gibi aşağı yukarı tesadüfen muhafaza edilmiş az sayıdan ibaret olan detaya dayandığından ötürü, iki seri de yalnızca yaklaşık sonuçlar verirler. Fiyatlardaki dalgalanmalar yalnızca Levant'taki pazar durumundan değil, aynı zamanda üreten ve tüketen ülkelerdeki değişen fiyatlardan ve ticari yollardaki aksamalardan da etkilenmiştir. Görüleceği gibi XVI. yüzyılın ilk yirmi yılının fiat ortalaması daha önceki iki yüzyıl fiat ortalamasından daha da düşüktür. Tüm bu fiatların en düşüğü XV. yüzyılın ikinci yirmibeş yılı içinde görülür. Levant ve Fransa arasında doğrudan yapılan ticaretin iyi bir biçimde organize edilmesi ve gelişmesinde Jacques Coeur'un etkisini görmek mümkündür.

(13) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 259, 262, 269.

(14) Ay. es., ii, 266 v.d., 377.

(15) Ay. es., 505; *Narrative of the Embassy of R.G. de Clavijo to the Court of Timour*, Hakluyt Society, 1859, 89, 93, 165 v.d.

Ancak Timur, ilk Moğol İmparatorlarının yapmış oldukları gibi yönetimi altındaki ülkelerde sürekli ve kalıcı bir biçimde siyasi ve ekonomik bir bütünlük oluşturma konusunda başarılı olamamıştır. Timur 1405 yılında öldüğü zaman İran, öncekinden daha da kötü bir anarşik duruma düşmüş ve Doğu ticaretinin kuzey yolları, önceki devirlere kıyasla daha da kötü bir şekilde işlemiş, hemen hemen durma noktasına gelmiştir(16). Timur yönetimi zamanında ve sonrasında, bu durumdan olumsuz yönde etkilenen Türkler, Moğol İmparatorluğunun ticaret yollarını tıkama politikasında herhangi bir biçimde rol oynamamışlardır.

Venedik o zamana kadar Akdeniz'de ticari üstünlüğü elde tutma mücadelesinde Cenova'yı kesin bir yenilgiye uğratmış ve Doğu ticaretinde yüzyıl kadar bir süre üstünlüğü ellerinde tutmuştur. İnciler, ipek, biber, zencefil, küçük hindistan cevizi ve karanfil gibi bazı Doğu ticari malları, Suriye ve Mısır pazarlarında Batıdan getirilen altın, gümüş, bakır, kurşun, kalay, mercan ve benzeri gibi mallarla sürekli olarak trampa ediliyordu(17). Memluk Sultanı ve onun tebaası Doğu ticari mallar için girişte, geçişte ve diğer yerlerde ödenen çeşitli vergilerin tümünü elde ederken Venedik, Mısır ve Suriye limanlarına gelip Avrupa'ya gidecek malların hemen hepsini gemileriyle taşıyor ve Akdeniz ticaret kârının büyük bir kısmını elde ediyordu. Uzun yolda taşınırken bir çok kez malların değerleri artmakta olup, bu ticaretten Mısır ve Venediklilerin doğal olarak elde etmeleri gereken gelirleri dışında bir avantaj sağlamadıkları anlaşılmaktadır(18). Diğer yandan arz ve talep, tekel fiatları üzerinde dahi etkisini gösteriyordu.

(16) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 427; F.E. de la Primaudaie, *Histoire du Commerce de La Mer Noire*, Paris, 1848, 158.

(17) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 427, 440, 500 v.d. Doğu ticaretinde değiştirilen malların listesi için bak. G. Berchet, *Del Commercio dei Veneti nell'Asia*, Venice, 1869, 13-15.

(18) Heyd, *Colonie Commerciali*, ii, 272, dip not, 1, yazar Peschel'den alıntı yaparak, bir kental zencefilin Kalkuta'da 4 cruzados'a mal olduğunu, bunun İskenderiye'de 11, Venedik'te de 16 cruzados'a satıldığını ifade eder. Fakat G. Priuli (R. Fulin'in *Diarii e Diaristi Venetiani*, Venice, 1881, 160) da Kalkuta'daki bir duka (altının) değerinin Avrupa'da 60 duka'dan 100 duka değerine kadar çıktığını ifade eder. İkinci ifade olduğundan fazla gösterilmiş gibidir.

Avrupa'nın en uzak köşesinde olan İngiltere'de biberin pound'u 9 d'ye kadar düşebilmişti. (Bak. Dip not 12). Priuli'nin ifadesi doğru olsaydı kendi zamanında Kalkuta'da biberin değeri pound başına dörtte bir veya daha az fiyatta olması gerekirdi.

Türklerin Timur'a yenilmekle kaybettiklerini tekrar ele geçirdikleri 1450 yılına değin ticari ilişkiler, Osmanlıların ilk başkenti olan Bursa, Halep ve Tebriz arasında kervanlarla düzenli bir şekilde sürdürülmüştür(19). Bu yolları yalnızca belirli doğu ticari eşyaları izlememiş olup, Batı tacirlerin Bursa'da baharat satın aldıklarına dair deliller de olduğu saptanmıştır(20). II. Mehmed'in 1453 de Constantinople'yi zaptetmesi, Osmanlılara Boğazları tam olarak kontrol etme imkanı vermesi yanında Ceneviz ve Venedik devletlerine karşı üstün bir durum elde etmelerini sağlamıştır. Bunu izleyen yeni durum nedeniyle bu iki şehir devletinin Bizans İmparatorlucundan daha önce elde ettiği siyasi hakları belirli bir dereceye kadar kısıtlanmış ancak onların ticari ayrıcalıkları küçük bazı değişikliklerle yenilenmişti(21). Artık iyice oluşturulan ve izlenen Türk ticari politikaları kesinlikle ticarete karşı düşmanca olmamıştır. Ancak Osmanlılar kendi ülkeleri üzerinden geçen transit ticaretin yönetiminde ve özellikle kendi iç ticaret bölgelerinden yabancıları uzak tutmanın yollarını aramışlardır(22). Ne var ki, böyle bir arzunun Türklere karşı kötü bir puan olarak görülmesi doğru olmasa gerektir; hiç kuşkusuz dünyadaki tüm devletler kendi teb'alarının çıkarlarını ve keselerini koruma çabaları ve istemleri onların en doğal haklarıdır. Yeni bölgeler zapteden Türklere, yabancı devletlerle eski ticaret anlaşmalarını düzenli bir biçimde yenilemişler ve genellikle anlaşmalarına sadık kalmışlardır(23). Şurası bir gerçektir ki, onlar için yeni topraklar zaptedip, genişlemek birinci derecede önemli olup, ticaret ise ikinci planda kalıyordu. Fakat Türklere elde edecekleri gelirlerin hatırları için ticareti teşvik etmeyi uygun

(19) Heyd, *Comerce du Levant*, ii, 352. Bertrandon de la Brocquière (*Wright's Early Travels in Palestine*, London 1848, 283 v.d.) kendisi Halepten Bursa'ya kervanla seyahat etmiştir.

(20) Heyd, *Comerce du Levant*, ii, 349.

(21) *Ay. es.*, 308 v.d., 316 v.d.

(22) Türklere Memlukların Mısır ve Kızıl Denizden geçen ticarete uyguladıkları iç ticaretlerine karıştırmayan politikasına benzer bir uygulamayı sürdürdüler; *Sieur J. Savary, Le Parfait Négociant*, Geneva, 1752, 837.

(23) J.W. Zinkeisen *Geschichte des Osmanischen Reiches in Europa*, Gotha, 1840-63, ii, 576-577 ve G. Berchet, *Del Commercio die Veneti nell Asia*, Venice, 1869, 18. Türklere 1517 de Mısır'ı fethettikten sonra Venedik'in Memluklarla yapmış olduğu eski (ticaret) anlaşmalarını yenilediğini kaydeder. Bak. yukarıda 13-21 nolu dipnotlardaki Heyd'in eserindeki atıflar.

görmüşlerdir(24). Türkler, Cenova ve Venedik'e karşı Akdeniz'de faaliyet gösteren birer ticaret devletleri oldukları için değil de kendi politik etki sahaları dahilinde topraklara, şehirlere ve fevkalade ayrıcalıklara sahip oldukları için askeri çatışmalara girmişlerdir. Bunun yanında Türkler Levant'ta hiç bir toprağı elinde tutmayan ve bunun için mücadele etmeyen Floransa, Ancona ve diğer İtalyan şehir devletleriyle olan ilişkilerini düzenli bir şekilde sürdürüyorlardı(25). Hatta Türkler, bu İtalyan devletçiklerine batıda verilenlerin de ötesinde Osmanlı limanlarında ticaret ayrıcalıkları vermişler ve onlarla olan ticari ilişkileri onaylamışlar, ticari alanda uyguladıkları vergi yöntemi ve düzenlemelerinin herhangi bir yerden çok daha liberal olduğunu kanıtlamışlardır(26). Fakat hiç kuşkusuz, bu cömert ticari şartlar genellikle hıristiyanlıktan dönme Osmanlı devlet görevlileri tarafından bazı özel durumlarda zaman zaman kötüye kullanılmış ve antlaşma koşullarına ters hareket ettikleri de olmuştur(27).

Trabzon'u Osmanlı ülkesine katan II. Mehmed'in bu olaydan kısa bir süre sonra 1464'de Venedik ile olan ilişkileri bozulmuş Osmanlı devleti bu devlete karşı mücadeleye girişerek Levant'ta bazı topraklar elde etmişti. Bu savaş durumu dokuz yıl sürerken Doğu ticaretinde geçici olarak yeni bir yol açılmıştır(28). Venedikliler bir Türkmen olan Uzun Hasan'la hem askeri hemde ticari alanda anlaşma yaparak müttefik olmuşlardı. Timur zamanında Osmanlı Türklerince ele geçirilmemiş olan Küçük Asya'nın bazı Güney bölgeleri ve özellikle Satalia ya da Atalia olarak bilinen şimdiki Antalya limanı kısa bir süre için baharatın Avrupa'ya geçebileceği bir kapı görevini üstlenmiştir. Fakat II. Mehmed Güney Anadolu bölgelerini ele geçirmiş, Uzun Hasan'ı kesin bir yenilgiye uğratmış (1473) ve Venediklileri Osmanlılar lehine barış yapmaya zorlamış ve bunda

(24) Zinkeisen, Ay. yer., 1517 de I. Selim'in bu konuyla ilgili politikasının Paruta'dan alıntı yaparak açıklamıştır. «Desiderava l'Amicitia de Venetiani e che nel principio del nuova imperio procurava d'accrescere i traffichi in quella provincia per particolare utile e commodo di quei sudditi e per interesse dell'entrate publiche».

(25) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 337, 349.

(26) Savary, (Ay. es.), 770, 797 de bir eyalette satın alınıp diğer bir Osmanlı eyaletine götürülen tıvari mallardan Türklerin asla iki kez vergi istemediklerini söyler. «Comme il se pratique en beaucoup d'autres états de l'Europe,» ve ticari malın ağırlığı ile yanlış beyanda bulunulmasının cezası malın zaptedilmesi ile sonuçlanmıyor, yalnızca yanlışlık düzeltiliyordu.

(27) Bak. A.H. Lybyer, *Government of the Ottoman Empire in the Time of Suleiman the Magnificent*, 39 v.d.

(28) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 326 v.d.

da başarı sağlamıştır. Bundan kısa bir süre sonra (1475 de) II. Mehmed Kırım'da Kefe civarında Cenevizlilere ait yerleri elde etmiş, civar bölgelerindeki Tatarları tâbiyeti altına almış ve Kara Deniz'in kontrolünü tam olarak ele geçirmişti. Bu sıralarda Kara Deniz yoluyla yapılan Doğu Ticareti artık gerçekten sona ermişti. Bazı Cenevizliler ticaret için Kefe'de kalmışlar ve Venedikliler de resmen altmış yıl sürecek olan Karadeniz'e yelken açma ve Ticari ayrıcalıkları Osmanlı devletinden elde etmişlerdir(29). Fakat üç yüzyıla yakın bir süre Kara Deniz, Osmanlı Sultanının teb'ası dışındaki gemilerce nadiren kullanılmıştır. Karadeniz üzerinden yapılan büyük ticaret İstanbul'a yiyecek ve diğer çeşitli ham maddeleri sağlamış ve bu malların bir kısmı da Batıya ihraç edilmiştir(30). II. Mehmed'in fetihleri, kuşkusuz, belirli bir ölçüde kuzey yollarının canlılığını yitirmesine yol açmış, fakat zaman ve kapsam açısından bu yolların önemi ikinci dereceye düşmüştür. Bu durumdan ötürü, Doğu ticaretinin Kuzey kesiminde görülen ticaret hacminin azalması ölçüsünde bir artışın Güney yolları üzerine kaymasına neden olmuştur(31). Bu Osmanlı fetihlerinin, ticari malların batıdaki fiatları üzerinde dikkat çeken sürekli bir artışa neden olmadığını görmekteyiz(32).

(29) G.B. Debbing, *Histoire du Commerce entre l'Europe et le Levant depuis les Croisades*, 1832, ii, 227, 228; P.H. Mischef, *La Mer Noire*, 17, 1540 dan önceki antlaşmalarda Osmanlı İmparatorluğu Karadenizde deniz ticari ayrıcalığını düzenli olarak Venedik'e vermişlerdir.

(30) Heyd, *Commerce Du Levant*, ii, 351; Savary, (*Ay. es.*), 822, 827.

(31) Heyd, *Colonie Commerciali*, i, 479.

(32) Yukarıda dip not. 12 deki fiat ortalamalarına bakınız. İstanbul'un Türkler tarafından zaptının fiatlar üzerindeki olumsuz etkisinin olmayışı olayı özel bir ilgiyi üzerine çekmiştir. Bu imparatorluk şehrinin zaptı ile Batı Avrupa'luların yeni yollar aramak zorunda kalacak derecede Levant yollarının kapanmış olduğu imajı yaratılmıştır. Eğer gerçek bu olmuş olsaydı 1453-1498 arasında baharat fiatlarının artış göstermesi gerekirdi. Oysa ki böyle bir durum olmamıştır. Olayın ilginç yanı, yeni yol arama durumunda olanlar Akdenizde ticaret yapan ilgili ticaret erbabı değil, Türklerle hiç bir ilişkisi olmayan Atlantik devletleridir. Doğrudan baharat ticaretinden kazanç sağlama arzusu 1490 dan önce Batı Avrupa'luların bilinçlerinden doğduğu da kesin bir olgu değildir. (Bak. H. Vignaud, *Historie critique de la Grande Entreprise de Christophe Colomb*, Paris, 1911, i, 213) Bu konuyla ilgili tüm varsayımların insanlık tarihinin en önemli bir olayı olan Constantinople'nin Türklerin eline düşmesi nedeniyle ortaya atılan ve olayı felaketmiş gibi gösteren bir varsayımdan geliştirilmiş yakın zamanların (1915) bir masalı gibi görünmektedir. Büyük kesiflerin kökenlerini, Osmanlı Türklerinin dışında kalan İslam İspanya'nın, Kuzey Afrika'nın ve Memluk İmparatorluğunun da içinde bulunduğu ayrı bir neden zinciri içinde aramak gereklidir.

Mısır'ın, Cem Sultan'a siyasi sığınma hakkı tanınması ve onu kabul etmesinin neden olduğu 1485-1491 yılları arasındaki II. Beyazid ile Mısır Sultanı arasındaki harp, Türk kuvvetlerinin kesin bir yenilgiye uğraması ile sonuçlanmıştır. Suriye ve Mısır üzerinden geçen Doğu ticaret yolu en azından 1516 dan önceki devirlerde Türkler tarafından rahatsız edilmemiştir. Kuzey ticaret yollarının çıkış kapılarını ellerinde tutan Türkler, ticari eşya akışını durdurmak için hiç bir girişimde bulunmamışlardır. Barış zamanlarında ve İran'da düzenin iyi işlediği sıralarda birçok kervan doğu-batı yönünde işliyor. Ege Denizinden Asya'nın uzak ve iç kısımlarına kadar olan bölgede ticari eşyalar da trampa edilebiliyordu. Orta Doğu'da Kuzey-Güney yönünde olan ticaret düzenli bir biçimde işliyor, kervanlar kuzeydeki ticaret merkezlerini güneydeki Halep ve sonra da Bağdad ve Mekke'ye ve Doğu'ya karadan bağlıyordu. Eğer Türkler Doğu ticaretini engellemiş olsalardı bile bu ticaretin yalnızca küçük bir bölümünü kontrolleri altında tutmuş olacaktı. Osmanlı Türklerinin sık sık yaptıkları savaşlar sırasında ticaret aşağı yukarı olumsuz yönde etkileniyor ancak savaşlar sona erdiğinde genellikle daha geniş ticaret olanakları sağlayan bölgelerin genişlemesiyle sonuçlanıyordu. Memluk tahtına geçmek için yapılan mücadeleler, ara sıra veba salgınının öldürücü etkisinin bu bölgeyi ziyaret etmesi, yerliler ve Avrupalılar arasındaki anlaşmazlıklar ticaret hacminin dalgalanmasına neden olmasına rağmen Mısır ve Suriye üzerinden geçen Doğu mallarının eski akışı 1502 yılına değin kesintisiz sürmüştür (33). 1502 yılı yeni bir devrin başlangıcına işaret eder. Bu yıldan sonra Venedik kadırgaları İskenderiye ve Beyrut'ta çok az miktarda satın alacak baharat bulabilmişler, 1504 yılından sonra ise satın alacak hiç bir baharat bulamamışlardır (34). Portekizlilerin uyguladıkları siyaset sonucu olarak Doğu mallarını Hindistan'dan satın almaya başlamaları Doğu Akdeniz'den (Levant) geçen Güney ticaret yollarının işlerliliğinin durmasına neden olmuştur. 1504 den sonra yılda ortalama oniki veya daha fazla sayıda gemi Lizbon limanından Doğu'ya gitmek için yelken açıyordu (35). 1507'den başlayarak Portekizliler Kızıl Deniz ve İran körfezinin giriş yerlerini kontrol etmek için

(33) R. Fulin, *Diarii e Diaristi Veneziani*, Venice, 1881, 155 v.d. (*Dal Diario di Girolamo Priuli, 1494-1512*); Marino Sanuto, *Diarii, 1496-1533*, Venice, 1879-1903; Tür. yer.

(34) Fulin, (Ay. es.) 165, 173, 175.

(35) Faria E. Souza, J. Briggs'in *History of the Rise of the Mohamden Power in India*, London, 1829, iv, 501 v.d. da özetlendiği gibi, ilk on yılda gönderilen 114 gemiden 55'i geriye dönmüştür; Heyd, *Colonie Commerciali*, II, 277.

buralara filolar göndermişlerdir(36). Bu hareket, Doğu ticaretinin eski Güney yolları boyunca Türklerce değil, Batı Avrupalılar tarafından yapılan ticareti ve ticari malların akışını sürekli olarak durdurmak için düşünülmüş planlı bir girişimdi. Ancak tam anlamıyla başarıya ulaşmış sayılamaz. Levant'a yelken açmayı sürdürmüş olan Venedik kadırgaları genellikle satın alacak baharat bulmuşlardır. Ancak kesin mal bulabilme güvencesi ortadan kalkmış ve Lizbon'da düşük olan fiyatlar Beyrut ve İskenderiye'de yükselmmişti(37). Eski yolla Doğu'dan Avrupa'ya gelen baharatın toplam miktarında büyük bir azalma görülmüştür. Venedik Levant'a az sayıda gemi göndermiş ve Doğu ticareti için dayanıklı gemi yapımında yeni atılımlar yapmak zorunda kalmıştır(38). 1516 ve 1517 yıllarında I. Selim Memluk Sultanlarını yendiği zaman genel olarak durum böyleydi. I. Selim Güney yollarının kendi kontrolü dışındaki daha uzak kısımlarını da etkisi altına almak yerine, Memlukların uygulamakta oldukları politikayı (yabancı Hıristiyanların kendi ülkesinden geçmesini yasaklama) benimsemişti. Venedik ve Batılı devletlerle eski anlaşmaları yenileyen I. Selim Kızıl Denizden aşağıya bir filo göndererek Hint okyonusunda bulunan Portekiz deniz gücünü yok etme amacını benimsemişti(39).

1502 den sonra Hindistan'dan Kızıl Denize ve İran körfezine baharat taşıma işlemi Portekizlilerin devreye girmesiyle engellenmiştir. Bununla beraber, Avrupa tüketimi için Halep ve İskenderiye'den Venedikliler ve diğer Avrupalılarca taşınan baharat miktarının azalması yanında, Arabistan'da, İran'da, Türkiye'de ve Kuzey Afrika'da tüketilen aynı cinsten olan mallar eski ticaret yoluyla bu ülkelere getiriliyordu. Gerçekte eski yolla yapılan bu ticaretin asla durmadığı anlaşılmaktadır(40). Levant ticaretinde büyük bir değişiklik yarat-

(36) Albuquerque Hümüz'ü 1507 de almış ve 1513 de Aden üzerine gidip zaptetme girişiminde bulunmuştur. Lorenzo Almeida 1508 de Memluk filosuna karşı mücadele ederken öldürülmüştür. Babası 1509 da Mısır filosunu tahrip etmeyi başarmıştır. Böylece uzun sürecek olan mücadele devri başlamış ve bu savaşlardan Portekizliler Hindistan ve Levant arasındaki doğrudan yapılan ticareti boğmaya ve kontrolleri altına almaya çalışmışlardır. Genel bilgiler için bak. *Colonie Commerciali*, ii, 73.

(37) Fulin, (Ay. es.), 160, 164 v.d.

(38) Mario Sanuto, Ay. es., xxiv, 23-36.

(39) Bak. yukarıdaki dip not. 23.

(40) A. Vandal, eseri, *Voyages du Marquis de Nointel (1670-80)*, Paris, 1900, s. 12 de şöyle der: «1630 a doğru Kızıl Deniz tüm olarak kapandı ve Mısır geçilmez bir ülke oldu». P. Masson, *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVII^e Siècle*, Paris, 1896, I, 386 ve 411 de ticaretin 1670 yılına değin sürmüş olduğunu işaret etmiş ancak yazar, 1700 den sonra Halep

maktan çok uzak olan Mısır'ın Türkler tarafından zaptı olayı daha önce de olduğu gibi bir Memluk Sultanın ölümü veya diğerinin tahta geçmesi sonucu ticaretin kısa bir süre etkilenmesi keyfiyetinden farklı olmayacak bir biçimde yine kısa ve geçici bir süre ticareti olumsuz yönde etkilemiştir(41). Ne var ki Doğu ticaretinde köklü devrim daha önceleri gerçekleştirilmişti. Levant'ın ekonomik açıdan çöküntü-

ve Kahire'den Marsilya'ya ithal edilen baharatla ilgili herhangi bir kayda rastlanmamıştır. Bununla beraber, Kızıl Deniz'in ve İran körfezinin kapalı olmadığını ve Hindistan eşyalarının bu yoldan nadiren geçiyorsa bunun nedeninin Kahire ve Suriye antrepolarında Hint mallarının satın alınmasının ve ticari malların bu yolla rekabet halinde olan Ümit Burnu yoluna karşı Batıya gönderilmesinin kazançlı olmadığı keyfiyeti ile ilgili bulunan bazı ufak ipuçları kanıt olarak gösterilebilir. Bak. Örneğin, Pierre Belon du Mans, *Observations*, 1555, 121 a, 158 b; *Travels of P. Teixeira* (çeviri), London, 1852. (Hakluyt Society), 118 v.d. ve Tür. yer. (Venedikliler 1605 de Halep'ten satın aldıkları diğer eşyalar arasında tarçın, karanfil, küçük hindistan cevizi ve bu cevizin kabuğundan yapılmış güzel kokulu bir çeşit baharat vardır); J. de Thévenot (Çeviri), *Travels into the Levant*, London, 1686, kısım i, 152 v.d., kısım ii, 72 v.d. F. Vansleb (Çeviri) *The Present State of Egypt*, London, 1678, 118-27, Avrupa ile Mısır arasında trampa edilen ticari eşyaların fiatlarıyla birlikte uzun bir listesini verir ve 1673 de Avrupa'lıların Mısır'da satın aldıkları baharat çeşitlerinin tamamını da kaydetmiştir. 1749 da Levant üzerine yazan Hasselquist, Mekke'den Mısır'a K. Afrika'ya ve Suriye'ye Hint eşyası ve baharatı getiren kervan ticaretini (i, 124 v.d.) ve Kızıl Deniz ve İran körfezi üzerinden Türkiye'ye giden Hint ticaretini tesvir etmiştir. (ii, 101, 124). Baron de Tott ise yazdığı *Mémoires*, Amsterdam 1784-85, kısım iv, 54 v.d. da Doğu ile Batı arasında büyük bir depo olarak gördüğü Kahire için şöyle bir ifade kullanılır: «Marsilya ve Madras'da damgalanan balyaların gürültüsü evren'e bir (ticaret) merkez (Kahire) tespit eder gibidir.» C. T. Volney'in 1783-5 de basılan eseri *Voyage en Syrie et en Égypte*, i, 189, v.d., 138 v.d.da aynı ticareti aynı biçimde tarif etmektedir. G.A. Olivier, *Voyage dans L'Empire Othoman, L'Égypte, et la Perse*, Paris, an XII, iii, 327 v.d., iv 273 v.d. eserinde aynı çift yönlü ticareti hareketli ve gelişmiş bulmakta ve 1498 den sonra Müslümanların tükettiği tüm üretilen maddelerin Bağdad ve Mısır üzerinden gelmekte olduklarını ifade etmektedir (iv, 430).

- (41) Heyd, *Commerce du Levant*, ii, 546, eserinde Suriye ve Mısır'ın Türkler tarafından zaptedilmesi olayının bu bölgelerden geçen ticaretten elde edilen kazancın artmasında olumlu bir etki yapmadığını yazmaktadır. Thorold Rogers, (ay. es., iv, 653-7) de Portekiz keşiflerinden önce Türklerin «birisi dışında her geçidi engellediği» ve «onların Mısır'ı zaptı ile yalnızca geriye kalan tek yolu da tıkadığı» görüşlerine katılmaktadır. Olaylar, Türklerin

ye uğramaya başlaması, Venedik ve Akdeniz'de ticaret yapan İtalyan şehir devletlerinin gerileme dönemlerine girmeleri, Türklerin Mısır'ı almaları tarihi olan 1517'ye değil, olayın nedenleri daha da geriye gittiği kabul edilmese bile, normal ticaret yolunu iki kat uzatan Ümit Burnu'nun 1498 de Portekizlilerce bulunup, kullanılmasına kadar gelere götürülebilir.

1528 de I. Fransuva Osmanlı Sultanı I. Süleyman ile görüşmelere başlamış ve Osmanlıların da izniyle Fransız gemileri İskenderiye üzerinden geçen baharat ticaretinde Venedik ve Barselona ile rekabete girişmişti (42). Memluklar tarafından alınmakta olan %10 vergi burada Osmanlılar tarafından %5 e ve daha sonra da %3 e düşürülmüştür (43). Venediklileri, para kaybeden birer tüccar olarak görmenin de ötesinde Türkler onları, hakaretlere tahammül eden insanlar olarak küçük görürlerken. Fransızlara saygı duymuşlar ve Fransızlar da bu avantajlı durumdan yararlanarak Levant ticaretinde Venediklileri geride bırakmışlar, zamanla ticaret hacimlerini genişletmişler ve Levant'ta kendilerine iyi bir yer elde etmişlerdir (44).

1530 lu yıllarda I. Süleyman Osmanlı İmparatorluğunun genişleme politikası gereği güney ticaret yollarının açılması ve güvence altına alınmasını gerçekleştirmek için iki büyük projeyi açık bir biçim-

hiç bir ticaret yolunu engellemediğini ve Suriye ve Mısır üzerinden geçen iki yolun 1516-1517 ye kadar kendi kontrolleri dışında olduğunu ve onların gerçekten bu yolları açık tutma dileğinde olduklarını göstermiştir. Rogers, görüşünün 1520 den sonra Doğu malları fiyatlarında görülen artışla doğrulandığını ileri sürmektedir. İlk bakışta bu yazarın iddiası haklı görünebilir. XVI. yüzyıl İngiltere'sinde yirmibeş yıllık devrelerde 12 pound biberin fiatı 16, 23, 26 ve 39 shilling idi. Kendi verdiği rakamlara göre dörtte bir (kental veya ton) buğdayın fiatı aynı devir için 6, 7, 5, 13 ve 15 shilling idi. Gerçek odur ki biber ve diğer Doğu malları XVI. yüzyılın genel fiat artışına uyarak yükselmiştir. Ayrıca Amerika'dan gelen altın ve gümüşe Avrupa'daki mevcut olanlar da eklenirse fiat artışlarının temel nedenininde bu olması gerektiğinde kuşku yoktur. Kanıt olarak verilen fiyatlar dengesinin Türklerin Mısır'ı zaptetmesi ile bozulup tırmanışa geçtiği söylenemez. Fiyatlardaki gözle görülebilen bir düşüşe tek başına Ümit Burnu yoluna daha fazla ağırlık verilmesinin neden olduğu farz edilmesine rağmen, gerçekte bu olayın fiyatları çok az bir biçimde etkilediği anlaşılmaktadır.

(42) Bu devirde Fransız ticaretinin başlangıcı üzerine bilgi için bak. Marino Sanuto, *Ay. es.*, lvii, 267, 436, 503, lviii, col. 86, and C.

(43) Depping, (*Ay. es.*), ii, 247.

(44) Masson, (*Ay. es.*), xii, vd.

de planlamış ve bunların gerçekleştirilmesi işini üstlenmiştir(45). Politikası gereği, Osmanlı padişahı Bağdat ve İran körfezinin kuzey kısmı (Şatt-ül Arab) civarındaki toprakları zaptetmiş ve Gucarat ve Diu limanında üstlenmiş bulunan Portekizlileri oradan söküp atmak için Süveys'ten bir filo göndermiş ancak bu girişiminde başarıya ulaşamamıştır. Otuz yıl sonra Osmanlılar topraklarını Kızıl denizin doğusunda Aden'e kadar genişletmişler, Portekizlileri Diu'dan atabilmek için oluşturdukları diğer seferleri de buradan Hindistan'a göndermişler ve bu girişimlerinde de bir öncekiler gibi başarıya ulaşamamışlardır. Bu sıralarda İskenderiye ve Halep üzerinden canlı bir ticaret sürdürülmüştür. Örneğin; 1550 yılı civarında Avrupa'da tüketilen Ravent'in (kökünden müshil veya kuvvet ilacı yapılır) büyük bir kısmı Halep üzerinden gelmekteydi(46). Öyle anlaşıyor ki, XVI. yüzyılın son çeyreğinde, yani Portekiz'in İspanya kralı II. Philip'in eline geçtiği ve yüksek fiatların uygulandığı bu devirde, eski Güney yollarının canlılığının büyük bir kısmı yeniden hayat kazanmış olup Türklerin yönetimindeki ülkeler üzerinden geçen baharat trafiği eski yıllarda olduğu gibi tekrar canlanmıştır(47). Ancak daha enerjik ve çalışkan Hollandalı ve İngilizler de Ümit Burnu'nu dolaşarak bu deniz ticaret yolunu kullanmaya başlamışlar ve Batının baharat ticaretinin trafiğini çabuk bir biçimde tekrar Manş Denizine çekmeyi başarmışlardır. Doğu ticareti ile yetinmeyen İngiliz ve Hollandalı'lar Doğu Akdeniz bölgesi ile de ticari ilişkiler kurmuşlar ve yine kendi Doğu ticaretleri ile rekabete girişmişlerdir. XVII. yüzyılın sonlarına doğru Hollandalı ve İngilizler, Afrika'yı da dolaşarak Levant limanlarına biber ve baharat getirmeye başlamışlardır(48). Bu zamana kadar Venedik ticareti büyük ölçüde yıpranmış ve azalmış olup,(49) ancak Fransızlar Doğu Akdenizde ticari üstünlüklerini sürdürmüşlerdir. XVIII. yüzyılda Doğudan Batıya yalnızca bir kaç eşya dışında bir şey gelmemiş, karşı yönde de az sayılamayacak ölçüde gümüş götürülmüştür. İspanya, Almanya ve Hollanda madeni paraları Mısır, Suriye, Küçük Asya ve İran ürünlerinin Batı Avrupa'ya taşınmasında yardımcı olmuştur. Aynı paralar tekrar doğunun baharatının, ipeğinin ve kıymetli taş-

(45) Heyd, eseri *Commerce du Levant* ii, 546'da I. Süleyman'ın İstanbul'u Dünya baharat ticaretinin merkezi yapmayı amaçladığından söz eder.

(46) *Belon du Mans*, (Ay. es.), 158 b.

(47) Masson, (Ay. es.) xvi.

(48) Ay. es., 374 de 1681 yılında İngilizlerin İskenderun'dan biber ve baharat aldıkları gösterilmiştir. Bak. (Ay. es.) 412, 505.

(49) Berchet, (Ay. es.), 21, 25, bu çöküşün nedenlerini açıklar.

larının Türkiye ve İran'a getirilmesinde hizmet etmiştir (50). Kısa mesafe kateden ticari eşyalar genellikle eski yollar üzerinden büyük miktarlar halinde serbestçe taşınmışlardır (51). Kısa süreli yollar üzerinde ticaret mallarından vergi alacak ne Türklerin ne de başka bir ulusun bulunmadığını kısa ticaret yollarında ticaret yapan hiç bir kimsenin Ümit Burnu yolundan doluşarak geöen Güney Asya ticareti için Batı Avrupa ile rekabet edemeyeceğini gösteren kanıtlar vardır. Ticari malların yalnızca kara yoluyla İran körfezine kadar götürüldüğü zaman ki maliyeti, Hindistan'dan Avrupa'ya kadar olan deniz yolu maliyetinden de fazla tutuyordu (52). Aşağı yukarı 1800 yılında yapılan bir hesaplama Kızıldeniz yoluyla Hindistan'dan Fransa'ya giden bir parti ticari yükten muhtemelen %4 bir kâr sağlanabileceğini göstermiştir. Bunun yanında aynı malın Ümit Burnu yolu üzerinden gönderilmesi durumunda bu defa %36 ile %48 arası bir kazanç elde etmenin mümkün olduğu ortaya çıkmıştır. Kızıldeniz ve Mısır'ın bir Hıristiyan Devletin elinde bulunmuş olması halinde bile kazanç %10 dan fazla olmayacaktı (53). Kızıldeniz'in çok düz ve dar olması körfezde serpilmiş ola-

(50) Kıymetli metallerin Doğu'ya akması için bak. Masson, (Ay. es) xxxii, 371, 374, 487; Savary, (Ay. es.), 835; Vansleb, Ay. es., 110, 127, 128; Thévenot, Ay. es., ii, 77, 156. Thévenot, s. 77 de şöyle der: «İran için Avrupa'dan ve Türkiye'den Hint bölgesine giden paranın geçmesini sağlayan bir Kervansaray görevini yaptığı söylenebilir; Hint bölgesinden Türkiye ve Avrupa'ya giden baharat ve Doğu mallarının oradan (İran'dan) geçerken küçük bir kâr bıraktığı bir ülkedir.» Aynı zamanda bak. Olive (Ay. es.), v. 434 ve P. Blancard, Manuel du Commerce des Indes, Paris, 1806, 70, 106.

(51) Gerçekten denilebilir ki Büyük Keşifler, yaklaşık olarak Levant'tan geçen eski yollar boyunca giden trafiğin yalnızca üçte birinin yerini almıştır. Kıymetli metaller dışında Ümit Burnu yolu en sonunda Güney ve Doğu Asya ile Avrupa arasındaki doğrudan ticaretin tümünü de ele geçirmiştir. Fakat Batı Avrupa ve Müslüman Ülkeler arasında ve İslam Ülkeleriyle Hindistan arasındaki «kısa mesafeli» ticaret eskiden olduğu gibi akışını aynı yollardan sürdürmüştür. Masson, eserinin II. sahifesinin 1. dipnotunda Fransa dış ticaretinin en geniş sınırlara ulaştığı bir sırada 1682 yılı civarında İngiltere ve Hollanda'nın Levant ticareti yine kendi Doğu Hint ticaretleri ile yaklaşık olarak eşit bir durumdaydı. Arabistan'ın yeni kahve ticareti için bak. Ay. es., 410; Blancard, (Ay. es.), 82 (Afrika etrafından taşınan kahve bu uzun yolculuk sırasında zarar görüyordu); Olivier, (Aynı es.), iii, 326 ipek ve diğer İran ülkeleri kervanlarla Türkiye üzerinden Akdeniz limanlarına getiriliyordu; Berchet (Ay. es.), 15; Masson ay. es. ve Savary, Tür. yer.; Olivier, Ay. es., v. 320.

(52) Masson, Ay. es. 543.

(53) Blancard, Ay. es., 520 v.d.

rak kayalık ve sığılıkların da bulunması dezavantajları yanında, yelkenli gemilerin uygun rüzgârlar için beklemek ve boşa zaman harcamak zorunluğu gerçeği ile karşı karşıya idiler. Hindistan'lı gemicilerin bu denize iyi bir biçimde uyum sağlamaları güç olduğundan, gemi taşımacılığının Aden'e Moha'ye veya Cidde'ye kadar yapılması gelenek haline gelmişti. Deniz yolu ile Süveyş'e getirilen ticari malların en kısa yoldan Kahire'ye ulaşması için doksan millik bir kara transit yolunu katetmesi gerekiyordu. Kahire'den sonra, Nil üzerinden küçük gemilerle geçildikten sonra İskenderiye limanına gelen mallar Avrupa'ya gönderilmek üzere tekrar gemilere yüklenirdi. Diğer taraftan Hindistan ile Avrupa arasındaki seyahat için gerekli olan ortalama süre, Ümit Burnu yolunu takip etmekle Kızıl Deniz rotası üzerinden gitmek arasında büyük bir farklılık göstermiyordu(54). Rüzgârdan yararlanmaya gerek kalmaksızın Kızıl Denizi doğrudan geçebilen buharlı gemilerin keşfine ve kara transit ticaretinin gereğini ortadan kaldıran Süveyş Kanalı'nın kazılmasına değin, Ümit Burnu yolu, tüm diğer uzun mesafede taşınan ticari eşya için daha ucuza geliyordu(55).

Öyle anlaşılıyor ki, bu makalenin başlangıcında ileriye sürülen iki görüşten ilki, Türklerin ticaret yollarının değışmesi ile olan ilişkiyi yanlış anlaşılmalıdır. Osmanlı Türkleri, ticaret yollarını düşünerek ve önceden planlıyarak engelleyen sorumlu uygulayıcılar değildir. Osmanlılar, kendilerine özgü, büyük bir tutucu davranış ve pek tanınan ilgisizlikleri ile bütününde değilse bile, Doğu ticaretinde zorlukların artmasına neden olmamışlardır. Ne de, zorunlu olan yeni yolların bulunmasında katkıda bulunmuşlardır. Tam aksine, Osmanlılar yeni ve daha elverişli yolların keşfedilmesi sonucu kendileri zarara uğramışlardır. Afrika'nın etrafından dolaşan hiç bir yol olmamış olsaydı, 1500 den itibaren Levant'ın tüm öyküsü çok daha farklı olabilirdi. Herşeyden önce, Memluk Sultanları 1516 daki Türk saldırılarına karşı başarılı bir biçimde direnme ve savunmalarına imkan verecek olan mali desteği topraklarından sürekli bir şekilde akmakta olan ticaretten sağlayabileceklerdi. Ancak Doğu ticareti tüm canlılığı ve ağırlığı ile Mısır'dan geçmekte olduğu bir sırada Türkler Mısır'ı zaptetmiş olsalardı, onlar ya ticaret yollarının kontrolü konusunda gerçekte olduğundan çok daha önce bu pozisyonlarından atılmış olacaklar ya da kendi ülkeleri üzerinden geçen ticare-

(54) Blancard, Ay. es., 525-26, yazar Avrupa ve Hindistan arasındaki gidiş-dönüş seyahatinin Süveyş yoluyla 17,5 ay Ümit Burnu yoluyla ise 20 ay sürdüğünü tahmin etmektedir.

(55) Heyd, Commerce du Levant, ii, 552.

ti geliştirip, bytmek zorunda kalcaklardı. İkinci durumun gerçekleşmiş olması halinde, Türkler modern yöntemleri benimsemeye zorlanmış olacaktı ve kendilerinde var olan olağanüstü kapasitelerini, kendi ticaretlerini organize etmeye paralel olarak bölgesel birleşme ve bütünleşmeyi gerçekleştirme doğrultusunda kullanmış olabileceklerdi. İklimsel varsayımları bir yana bırakırsak, Levant lkelerinin gerilemesi durdurulabilir ve gelişmeye doğru yneltilebilirdi. Ancak, bir mit Burnu yolu gerçeği vardı ve Doğu ticari mallarının büyük bir kısmı  buçuk yüzyıl süresince bu yoldan Avrupa'ya taşınmışlardır. Büyük Osmanlı fatihlerinden olan I. Selim ve Süleyman'ın Doğu ticari mallarının kazanç sağlayan akışını tekrar eski yollarına döndürme girişimleri sonuçsuz kalmıştır. Türklerin bir etkisi olmadan yapılan bu ticaret yollarındaki değişiklik Türklerin istemleri dışında ve onların yararına gerçekleşmiştir. Mısır ve Suriye'nin ticari canlılığını yitirmesini, İtalyan Şehir devletlerinin çökmesini, belki de Osmanlı İmparatorluğu'nun kendisinin yıpranıp duraklama devresine girişinin nedenlerini, içinde olumlu veya olumsuz gözle görülebilir bir etkisi veya rolü olmayan Osmanlı Türklerinde değil, büyük keşiflerde aramak daha doğru olmalıdır.

