

XVIII. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DENİZ TİCARETİ*

Daniel PANZAC

Bu gün, her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun, XVIII. yüzyılda birliğini sağlayan, siyasal, yönetimsel ve dinsel faktörleri oldukça iyi biliniyorsa da, kanımca ekonomik faktör bir parça ihmal edilmiştir. Oysa bu büyük politik birlik, aynı zamanda tüm Doğu Akdeniz'i çevreleyen ve Batı Akdeniz'in güney kısmının önemli bir bölümüne yayılan ekonomik bir alandır. İmparatorluğun eyaletleri arasındaki ilişkilerde deniz yolu ile gerçekleştirilen ticaret, imparatorluğun birliğine katkıda bulunarak önemli bir rol oynamaktadır.

Çalışmamın amacı, bu ticari ilişkilerin başlıca kahramanlarını, yöntem ve araçlarını tanıtmaktır.

Fransız konsololarına göre deniz ticareti:

Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu başlıca Kızıldeniz Karadeniz ve Akdeniz ile çevrilmiştir. Bunlardan ilk ikisi, hemen hemen ekibi yalnız müslüman olan gemilerin etkinlik alanı olmuştur. Üçüncüsü için durum farklıdır. Aynı gemilerin oradaki faaliyetleri çok önemli olmaktan uzaktır. Akdeniz'de Avrupa

Tablo I- XVIII. Yüzyıl sonunda İskenderiye Limanının ticareti (gemî sayısı) (1)

Bandıra	1782		1785	
	Varış	Kalkış	Varış	Kalkış
Fransız	37	31	113	102
Alman	2	1	6	4
Venedik	67	64	66	63
Dubrovnik	41	39	103	108
İsveç	1	1	-	-
Rus	6	6	16	16
Osmanlı	373	370	309	309
Toplam	527	512	613	602

x Daniel PANZAC'ın "Les Echanges Maritimes dans l'Empire Ottoman au XVIII e siecle" başlığı altında *Revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranee*, 39(1985-1), s.177-188'de yayınlanmış olan makalesi Serap Yılmaz tarafından türkçeye çevrilmiştir.

Bu makale, 24-26 Ağustos 1983 tarihleri arasında Princeton Üniversitesinde (ABD) düzenlenen **Third International Congress in the Economic and Social History of Turkey**'de sunulan bildirinin gözden geçirilerek yenilenmiş halidir.

1- Milli Arşiv, Paris AN.AE. BI 11 276 ve 277.

gemileri çok aktiftir. Etkinlikleri, çeşitli Osmanlı iskeleleri arasında ilişkilerin kurulmasını da içermektedir: Kiralandıkları Osmanlılar adına güvence altına alınan Avrupa gemileri imparatorluğun iç ticaretini de sürdürmüş olmaktadır.

Bu iç ticaretin önemi ve değişik bandıralı Avrupa gemilerinden her birinin bu ticaretteki payının saptanması her şeyden önce güvenilir sayısal verilere bağlıdır. Gayet tabii ki bu dönem için böyle veriler çok azdır. Bununla birlikte, İskenderiye için, XVIII.yüzyıl sonuna ait, Fransız kaynakları bulunmaktadır.

1782 yılında, İskenderiye limanına 1039 gemi girip çıkmıştır: bu gemilerin %71.4'ünü oluşturan 743'ü Osmanlı, %28.6'sını oluşturan 296'sı çeşitli Avrupa bandıralı gemiler olup, Osmanlı bandırası baskın gelmiştir. Türk ve Türk kabul edilebilecek (Rum ve Kuzey Afrikalı) gemilerin bu oldukça önemli sayısal üstünlüğü aslında yanıltıcıdır. ¹ Çünkü koşullar öyle gerektirmiştir: Amerikan

Tablo II - 1782 yılında İskenderiye'de gemi yüklerinin değeri

	İTHALAT			İHRACAT		
	Toplam değer (livres tournois*)	Gemi sayısı	Ortalama değer	Toplam değer (livres tournois)	gemi sayısı	ortalama değer
Avrupa	6.677.748	42	158.994	5.008.470	44	113.828
Cezayir Eya		2	0	1.375.000	1	1.375.000
Tunus Eya	1.549.055	25	61.962	1.500.000	12	125.000
Trablusgarp Eya.	145.693	14	10.406	275.000	12	22.750
Girit	355.620	32	11.113	711.000	42	16.928
Arnavutluk	112.200	11	10.200	11.000	2	5.500
Peloponez	9.000	3	3.000	47.500	4	11.875
Selanik	3.500.000	54	64.814	2.168.000	38	57.052
İstanbul	2.360.000	23	102.608	8.265.000	59	140.078
İzmir	1.570.000	24	65.458	3.828.000	42	91.142
Rodos - Karaman	1.317.000	264	4.988	540.000	222	2.432
Kıbrıs-Suriye	77.746	33	2.355	99.000	34	2.911

*Fransız para birimi. Osmanlı İmparatorluğu'nda üçü bir kuruş kurşılığdır. (Charles CARRIERE, Négociants Marseillais au XVIII e siècle. c.11, Marsilya 1973, s.1037). (çev.)

1- Osmanlı gemilerinin büyüklüğü Avrupa'nınkilere eşittir: 150 ton ve ortalama 15 kişilik ekibe karşı, Fransızların 127 ton ve 12 kişi, Venediklilerin, 150 ton ve 20 kişi, Dubrovniklilerin 161 ton ağırlığında 17 kişinin görevli olarak çalıştığı gemileri. Kaynak: AN.AE. B 111 277.

Bağımsızlık Savaşı'ndan kaynaklanan güvensiz ortam, Avrupa, özellikle Fransız gemilerinin etkinliğini sınırlamıştır. 1783 yılında savaş sona erer. 1785'de Osmanlı bandıralı gemilerde önemli bir gerileme görülür: Sayıları ancak 618'dir. Avrupa gemileri ise önemli bir ilerleme gösterir: Sayıları 300 gemi ilavesiyle 597'e ulaşmıştır. Artık hemen hemen eşitlik sözkonusudur.

Fakat önemli olan gemi sayısından çok, taşıdığı yükün değeridir. Bu değer de gidilen ve dönülen limana bağlı olarak değişmektedir.

Tablo II'de sergilenen rakamlar yukarıda söyleneni doğrulamaktadır. Cezayir örneğine benzer- 2 geminin boş kalkması, buna karşılık, 1.375.000 livres'lik olağanüstü bir değerdeki yükle dönmesi gibi- özel durumlar mutlaka çoktur. Ancak, inceleme birkaç düzine gemi üzerinde yapıldığında, elde edilen ortalama değer, İskenderiye ile diğer Akdeniz limanları arasındaki ticari ilişkilerin önemini ve niteliğini oldukça doğru bir şekilde gösterecektir.

Her şeyden önce ilişkilerin ayrıcalık taşıdığı, gemi yük değerlerinin 50.000 livres'den fazla olup, arada 100.000 livres'e kadar çıktığı yerler vardır: Avrupa, İstanbul, Tunus, İzmir ve Selanik. Oysa ki Trablusgarp, Girit, Arnavutluk ve Peloponez'in ihracatları 5000-20.000 livres gibi az bir değerdedir. Kıbrıs, Suriye ve Karaman'da ise ancak 5000 livres'in altında, hatta bazen değeri 2500 livres'e kadar inen çok önemsiz gemi yükleri söz konusudur. Karaman'a giden gemilerin yük değerlerinin oradan gelenlerinin yarısı kadar olması, büyük bir olasılıkla giden gemilerin önemli bir kısmının boş olduğunu göstermektedir.

Tablo III- XVIII. yüzyıl sonunda İskenderiye limanının ticareti Coğrafi dağılımı

	1782			1785		
	Toplam	Avrupa gemileri	Osmanlı gemileri	Toplam	Avrupa gemileri	Osmanlı gemileri
Avrupa	86	86	0	67	67	0
Cezair Eya	3	3	0	6	6	0
Tunus Eya	37	37	0	16	14	0
Trablusgarp Eya	26	12	14	9	9	0
Girit	74	23	51	87	32	54
Arnavutluk	13	7	6	1	1	0
Poleponez	7	3	4	17	13	4
Selanik	92	23	65	73	39	34
İstanbul	82	12	70	82	40	42
İzmir	66	40	26	91	71	20
Rodos-Karaman	486	35	451	609	89	420
Kıbrıs-Suriye	67	15	52	114	70	44

1782 yılında, Iskenderiye'deki gemilerin %28.6'sını oluşturan Avrupa bandıralı gemiler, bu liman ile Avrupa, Cezayir ve Tunus arasındaki ilişkilerin tümünü, İzmir ile bağlantınının %60'ını ve Selanik ile olanın %33'ünü gerçekleştirirler. Avrupa ile bağlantıların Avrupa gemilerince kurulduğu bu limanların tümü, yükçe zengin gemilerin yaşadığı limanlardır. Iskenderiye ile İstanbul arasındaki ticarete bakılırsa Avrupa gemilerinin bu defa gerçekten azınlıkta oldukları görülür: Toplam ticaretin ancak %17.1'ini sağlamışlardır. Buna karşılık Osmanlı bandıralı gemiler, başkent dışında, değerce önemsiz olan malların taşındığı limanlarla olan ticaretin büyük bir kısmını sağlarlar. Karaman ile Iskenderiye arasındaki dev ticareti tek başına Osmanlı gemileri yüklenmiştir. Toplam 743 Osmanlı gemisinden 451'i bu iş için kullanılmıştır. Aynı şekilde, Suriye ile ilişkilerin %77.6'sını da yine onlar gerçekleştirir. 1782 yılı, Osmanlı bandıralı gemiler için gerçekten parlak bir yıldır. Iskenderiye'ye uğrayan gemilerin %71.4'ü Osmanlı gemileridir. Taşıdıkları malların değeri ise ancak toplam ticaret değerinin %43.3'üdür.

Yalnız iç ticareti göz önüne almak için, Avrupa ile ilişkileri bir kenara bırakalım. Bu ticaretle 29.815.814 livres tournois değerinde mal ve bunları taşıyan 953 gemi söz konusudur. 743 Osmanlı bandıralı gemi ile taşınan malların değeri 18.046.920 livres olup ticaret hacminin %60.5'lik bir kısmını oluşturmaktadır. Osmanlı limanları arasındaki bu iç ticarete rol oynayan 210 Avrupa bandıralı gemi 11.768.894 livres değerdeki yükün taşınmasını gerçekleştirmiştir. Ticaret hacmindeki oranı %39.5'tir. Ancak Osmanlı gemileri ile taşınan malın değer ortalaması 24.289, Avrupa gemileriyle taşınanının 56.042 livres tournois dir. Kendileri için koşulların güç olduğu o sıralarda, azınlıkta olsalar da, Avrupa gemileri, her şeye karşın en kârlı alanlarda etkinlik sağlamak amacıyla büyük bir gayret göstererek, ticaretin önemli bir kısmını gerçekleştirmeyi başarmışlardır.

1785'de barış ortamına dönüldüğünde Avrupalılar yeniden güçlenir. Yalnız Avrupa ile değil, sonunda Kuzey Afrika (Cezayir, Tunus, Trablusgarp) ile olan ilişkilerin, tekeline de ellerinde tutarlar: 34 gemiden 29'u Avrupa bandıralıdır. İzmir ile ticaretin %78'ini, Selanik ile olanın %53'ünü, nihayet İstanbul ve hatta Peloponez ve Suriye ile yapılan ticaretin büyük bir kısmını yine Avrupalı gemiler gerçekleştirir. Toplam gemi sayıları bir parça fazla olan Osmanlılar, ancak, tüm ticaretin %69'unu gerçekleştirdikleri Karaman ve %62'sini gerçekleştirdikleri Girit ile ilişkilerde, üstünlüğü elde tutarlar. 1782 yılının gemi yüklerini gösteren verilere dayanarak, 1785'de Avrupa bandıralı gemilerin, Iskenderiye limanının tüm ticaretinin değer olarak, yaklaşık dörtte üçünü, ve bu liman ile Osmanlı sınırları içindeki diğer limanlar arasında yapılan iç ticaretin yaklaşık üçte ikisini gerçekleştirdikleri düşünülebilir.

× Iskenderiye limanı ticaretinde üç ayrı devletin bandırasının ezici üstünlüğü görülür: Ticaretin %93-95'ini ele geçiren Fransa, Dubrovnik ve Venedik bandıraları. Barışın Venediklilere hiç bir etkisi olmamış ise de -1782'de 131, 1785'de 129 gemi- Dubrovniklilerin ve daha çok da Fransızların etkinliklerini aşırı bir şekilde geliştirmelerine olanak vermiştir: Bunlardan birincilerin gemi kapasiteleri 80'den 211'e, ikincilerin 68'den 215'e yükselir.

Bu gemilerin büyük bir kısmını, Osmanlı limanları arasındaki taşımacılık çekmiştir: Fransızların 215 gemisinden 188'i, Dubrovniklilerin 211 gemisinden

185'i , Venediklilerin 129 gemisinden 119'u bu ulaşımda kullanılmıştır.

Tablo IV- İskenderiye İle Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer İskeleler arasında yapılan deniz ticaretinin coğrafi dağılımı (1785'de bandıralara göre)

	Toplam Ticaret		Fransız *		Dubrovnik		Venedik	
	Gemiler	%	Gemiler	%	Gemiler	%	Gemiler	%
Osmanlı Imp.	1105	100.0	168	100.0	185	100.0	119	100.0
Cezayir Eya.	6	0.5	5	3.0	1	0.5	--	
Tunus Eya.	16	1.5	10	6.0	3	1.6	--	
Trablusgarp Eya.	9	0.8	8	4.8	1	0.5	--	
Girit	87	7.9	8	4.8	22	11.9	13	10.9
Peloponez-Yunan.	17	1.6	3	1.8	9	4.9	2	1.7
Selanik	73	6.6	12	7.1	26	14.0	--	
İstanbul	82	7.4	7	4.2	15	8.1	3	2.5
İzmir	91	8.2	25	14.9	34	18.4	12	10.0
Karaman	609	55.1	67	39.8	57	30.9	60	50.4
Kıbrıs-Suriye	114	10.3	23	13.6	17	9.2	29	24.5

* Osmanlı deniz taşımacılığında (iç) rol oynayan toplam 188 Fransız gemisinden yirmisinin kalkış ve varış yerleri bilinmemektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun denize kıyısı olan tüm eyaletlerinde Venedik'in aksine, varlıklarını hissettiren uluslar yalnız Fransız ve Dubrovniklilerdir. Çeşitli Osmanlı limanlarındaki Fransız ve Dubrovnik bandıralı gemilerin miktarının, aynı yerlerdeki toplam ticaret kapasitesini göstermediği kesindir. Fransız gemilerinin sayısı, Kuzey Afrika, İzmir ve Suriye'de, genel ortalamanın çok üstünde; Girit, İstanbul ve Karaman'da ortalamanın altında; Peloponez ve Selanikte ise genel ortalama kadardır. Dubrovnik bandıralı gemilerin oranı Girit, Peloponez, Selanik ve İzmir'de ortalamanın üstünde, Karaman'da altında, Kuzey Afrika ve İstanbul'da genel ortalama kadardır.

Osmanlı limanları arasındaki deniz ulaşımının tamamını ifade etmese de, her şeye karşın, Fransız ve Dubrovnik bandıralı gemilerin bu alandaki etkinliklerinin incelenmesi yeterince açık ve gerçeğe oldukça yakın bir fikir verebilir. Böyle bir inceleme, toplam gemi sayısı, çoğu kez karşılaşıldığı gibi Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı üzerine kurulmamış ise, daha da değerlidir.

Aşağıdaki İzmir limanı ile ilgili ve İskenderiye için kullanılan kaynaklardan elde edilen veriler, her Osmanlı limanının kendine özgü bir karakteri olduğunu gösteriyor. Bu sayısal veriler, İskenderiye gibi İzmir için de limana giren ve çıkan farklı bandıralı gemilerden her birinin, genel toplam içindeki yerini saptamayı mümkün kılmakta ve farklı iki devreye ait olduklarından ayrıca gelişimin izlenmesi olanağını da sağlamaktadırlar.

Tablo V- 1756 ve 1776 yıllarında İzmir limanındaki Avrupa bandıralı gemiler ¹

Milliyeti	1756				1776			
	Toplam		İç ulaşımında		Toplam		İç ulaşımında	
	Gemiler	%	Gemiler	%	Gemiler	%	Gemiler	%
Fransa	143	59.9	68	62.4	153	50.0	74	51.7
İngiltere	6	2.5	2	1.8	9	2.9	--	--
Hollanda	17	7.1	--	--	27	8.8	--	--
Venedik	4	1.7	--	--	84	27.5	58	40.7
Toskana	18	7.5	12	11.0	--	--	--	--
Dubrovnik	37	15.6	19	17.4	27	8.8	11	7.7
İsveç	14	5.7	8	7.4	--	--	--	--
Alman İmp.	--	--	--	--	6	2.0	--	--
Toplam...	239	100.0	109	100.0	306	100.0	143	100.0

Yirmi yıl ara ile, İzmir'deki Avrupa bandıralı gemilerin ticaretini belirleyen özellikler şunlardır:

-Ticaretin gelişimi: 1756 yılında 239 olan gemi sayısı, 1776'da 306'ya yükselir. Gemi sayısı iki kat artarak, sonunda İskenderiye benzeri bir etkinliğe sahip olunmuş, 1756'da 478, 1776'da 612 gemi İzmir limanına gelip, gitmiştir. Nitekim bu son sayı, Avrupa bandıralı gemilerin, 1785 yılı, İskenderiye limanı giriş ve çıkışının, kısaca 597 geminin karşılığıdır.

- İskenderiye'nin aksine İzmir'de Avrupa ile ilişkiler ön plandadır: 1756'da bu limana giren ve çıkan Avrupa gemilerinin %54.4'ü (260 gemi), 1776'da %53.3'ü (326 gemi). Aynı oran İskenderiye'de, 1782 yılında %25.7(86 gemi) 1785'de %12 (62 gemi) dir. İzmir her şeyden önce Avrupa ile ilişkilerin, İskenderiye ise imparatorluğun diğer limanları ile olan ilişkilerin ön sırada geldiği, iki büyük Osmanlı limanıdır.

1-1756 yılı için: AN. AE. B 111. 271;1776 yılı için: AN.AE. B1 1066.

- 1776 yılındaki gibi, 1756'da da hafif bir gerileme ile etkinliği zayıflamış olan Fransız bandıralı gemilerin her ne olursa olsun, İzmir'de salt bir üstünlüğü vardır. Çünkü Avrupalıların bu limandaki ticaretinde, Fransızların değişik alanları kapsayan etkinlikleri, %50 ile %60 arasında değişmektedir. Öte yandan İzmir'in bu ticaretine diğer ulusların gemileri de katılır: 1756'da Toskana ve İsveç, 1776'da Alman ve daha etkin bir biçimde Venedik bandıralı gemiler. İngiltere az bir miktarda Hollanda ve nihayet daha etkili bir biçimde Dubrovnik'in gemileri, bu büyük Ege limanında, ticaretin bir bölümünü oldukça düzenli bir şekilde gerçekleştirirler.

- Avrupa bandıralı gemilerin %45'i Osmanlı limanları arasındaki ulaşımda kullanılmıştır. Ancak bu alanda, birkaç devletin etkinliği söz konusudur. 1756'da Fransa, Toskana, Dubrovnik, İsveç; 1776'da Fransa Venedik, Dubrovnik. Fransa bandıralı gemiler, kendine özgü üç özellik gösterir: Her zaman bu ulaşımda yer alması, yoğun olması, kaynaklarının bulunması. Osmanlı gemilerine ilişkin verilerin yokluğu nedeniyle, Osmanlı limanları arasındaki ticarete Fransız bandıralı gemilerin oynadığı rolün araştırılması, XVIII.yüzyılda İzmir ile imparatorluğun kıyı bölgeleri arasında kurulan ticari bağlar hakkında, bize yeterli bir fikir verebilecektir.

Bu konuyu işlerken bir yandan Avrupa'daki savaşlardan kaynaklanan aşırı etkilenmeleri tamamlamak, öte yandan Avrupa'daki savaşlardan kaynaklanan aşırı etkilenmeleri saf dışı bırakabilmek için dört yıllık ortalamalardan yararlanmayı yeğledim. Yalnız İzmir'den kalkış ele alınarak varılan bu ortalamalar, 1723-26 arası 75, 1750-53 arası 66, 1773-76 döneminde 65 gemiye aittir.

Tablo VI- XVIII.yüzyılda Osmanlı limanları arasında ulaşım yapmak üzere İzmir'den çıkan Fransız bandıralı gemilerin varış yerleri (yüzde olarak) 1

	1723-1726	1750-1753	1773-1776
"Kadere Kalmış"	29.3	35.5	14.0
Cezayir Eya.	6.6	2.5	--
Tunus Eya.	12.2	7.4	6.1
Trablusgarp Eya.	4.2	7.5	4.6
Girit	6.3	4.5	7.7
Peloponez, Yunanistan Kiklad ad.	7.3	6.4	7.8
Selanik, Makedonya Trakya	18.3	17.0	15.7
İstanbul	--	1.1	8.4
Suriye, Kıbrıs	2.0	6.0	3.8
Mısır	13.8	12.1	31.9

1- 1756 yılı için : AN.AE. B III. 271 ; 1776 yılı için : AN. AE. B I 1066.

Fransızları,gemilerini kiralayacak Osmanlı müşterileri daha kolay bulup,sözleşmeler yapabilecekleri için, önemli bir liman olan İzmir şehri kendine çeker. Osmanlı limanları arasında taşımacılık yapan bu Fransızlar İzmir'de iş bulamazlar ise, bir başka limanda bulmak üzere,gemileriyle "kadere kalmış" veya "rastgele" denize açılırlar.

1723-26 arası ilkdevrede, İzmir'de müşteri bulmada zorluk çekildiği anlaşılıyor: Fransız gemilerin %29.3'ünün gideceği yer "kadere kalmış"tır.Kalanı İzmir'le bağlantı kuran en önemli deniz yollarını izler: İlk sırada Ege Denizi, Girit,Peloponez, Kiklad Adaları gelir. Gemilerin %31.9'u buraları için kullanılmıştır. İkinci sırada Kuzey Afrika ve Tunus vardır. Oranı %23. Gemilerin %13.8'i ise Mısır'a gitmiştir.

Sözleşmelere dayanarak gerçekleştirilen, Fransız deniz taşımacılığında krizin söz konusu olduğu yüzyıl ortasında (limandan ayrılan Fransız bandıralı gemilerin %35.5'i "rastgele" yola çıkarlar), arada belli bir gerileme ile, çeyrek asırdöncesindeki durum ile karşılaştırılır. Ege denizi, kiralanan gemilerin %27.9'unu içerir. Sonra %17.4 ile Kuzey Afrika ve %12.1 ile Mısır gelmektedir. Aynı dönemde, İzmir ile imparatorluğun başkenti arasında %1.1 gibi çok önemsiz bir oranda bağlantı kurulduğu görülür.

Bunun aksine, son dönemde önemli farklılıklar vardır. Her şeyden önce Fransız gemileri İzmir'de kolayca müşteri bulurlar. Limandan sözleşme yapmadan ayrılan şanssız gemilerin yüzdesi ancak 14'dür. Bu durum ekonomik refahın bir belirtisi olarak yorumlanabilir.Diğer taraftan gemilerin varış yerlerinde değişiklikler görülür. Ege Denizi'nin önemi artar. İzmir'den ayrılan gemiler bu denizde vızır vızır gelip gitmeğe başlar (%31.2). Kuzey Afrika'ya gidenlerde büyük bir gerileme olur: Gemilerin %10.7'si. Bu yöndeki azalıştan yararlanan Mısır'dır. Mısır Eyaleti Fransız gemilerinin %31.9'unu kendisine çeker ve İzmir'lebağlantısı olan en önemli bölge durumuna gelir. Suriye ile ilişkilerin ikinci planda kalmasına rağmen (%3.8), yirmi yıl önce başlayan İstanbul bağlantısı devam eder ve başkent için kiralanan gemilerin oranı artar: %8.4.

Bu rakamlar, aynı alanda etkinliği olan diğer Avrupa gemileri ile Osmanlı bandıralı gemileri içermediği için, İzmir ile diğer Osmanlı limanları arasındaki ulaşımın ancak bir bölümünün ifadesi olabilir. Bununla beraber Iskenderiye için düşündüğümüz, İzmir için de geçerli sayılabilir. Yani Fransız bandıralı gemilerin ulaşım etkinliklerine dayanılarak elde edilen belli başlı coğrafi ve kronolojik saptamaların gerçeğe yakın olduğu kabul edilebilir. Ancak bunların ilginç genellemeler olduğu şüphesizdir. Varılan sonuçlar konu hakkında genel bir fikir verebilecektir. Daha ayrıntılı çözümlenmeler yapabilmek için diğer kaynaklara gereksinim vardır. Şanslıyız; kısmen de olsa böyle kaynaklar mevcuttur.

Zengin bir kaynak: Osmanlı limanları arasındaki ulaşım ağı sözleşmeler.

Çok karmaşık bir ekonomik etkinlik alanı olan Osmanlı limanları arasındaki ulaşımın, başarı ile yürütülmesi, ancak bu alanda rol oynayan tarafların, Avrupalı denizcilerle, Osmanlı büyük toptancı tüccarların, birbirlerinden ne beklediklerini, tam olarak bildikleri zaman mümkündür. Tanıklar önünde, ilgili tarafların her birinin dilinde yazılarak hazırlanan sözleşmenin bizzat kendisi, uyumsuzluk ve anlaşmazlıkları önleyebilir. Genellikle konsolosluk kançılıyalarının kayıtlarına

geçirilen bu sözleşmelerde gemi kaptanları belirtilmiştir.¹ Daha önce kullanılan genel sayısal verilerden çok daha açık ve belirgin, tamamen ekonomik veriler sundukları, özellikle de, bizzat ilgililerin kendisini önümüze koydukları için bu sözleşmeler son derece önemlidir. Bunların hemen hemen benzer biçimde hazırlanmış olmaları, saptanmış, yönetime ilişkin uygulamaları izlediklerinin belirtisidir. Sözleşmeler aşağıdaki bilgileri içermektedir:

- Sözleşmenin yer ve tarihi;
- Kaptanın adı ve ikâmet yeri;
- Gemi adı ve tipi;
- Gemi kiralayan Osmanlı veya Osmanlıların adı, bağlı olduğu etnik ve dini köken, ikâmet yeri;
- Geminin gideceği yer ve öngörülen duraklama yerleri;
- Sistematik bir biçimde olmaksızın, gemiyükü;
- **Estarie**, yani malın yüklenmesi ve boşaltılması için gerekli olan süre;
- Ödenecek vergilerin kaptan ve gemiyi kiralayan kişiler arasında dağılımı;
- Geminin kiralama bedeli, kiranın ödeneceği yer ve ödemenin yapılacağı para birimi;

1754'ten 1767'ye kadar geçen tam öndört yıllık sürede İskenderiye'de yapılan 894 sözleşmeye sahibiz. Bu belgelerin taşıdıkları önem ve benzer yapıları, aynı zamanda kronolojik olarak incelemede kullanılmalarını mümkün kılmaktadır. Böyle bir inceleme, daha önce belirttiğimiz çalışmada kısmen gerçekleştirilmiştir. Sözleşmelerin kaynak olarak eleştirisi ve bu belgelerden yararlanma konusunda okuyucuyu sözü edilen çalışmaya göndererek, burada sadece, elde edilen bazı sonuçları sunmakla yetineceğim.

Ticaret - İncelemenin başında görülen konsololuğa ait sayısal veriler, genel bilgileri içermektedir. Sözleşmelerse 1754-1767 arası dönemde ve aşağıda gösterildiği düzende, gemilerin limandan kalkışlarını, yıl yıl hatta ay ay inceleyerek, daha ayrıntılı bir çözümleme yapılmasını mümkün kılmaktadır.

1754: 130 sözleşme	1761 : 21 sözleşme
1755: 97 "	1762 : 24 "
1756: 82 "	1763 : 50 "
1757: 93 "	1764 : 63 "
1758 : 29 "	1765 : 63 "
1759 : 37 "	1766 : 92 "
1760 : 30 "	1767 : 83 "

Yedi Yıl Savaşları bu dönemin en önemli olayıdır. Fiilen 1755'de başlayan ancak bir yıl sonra resmen ilan edilen bu savaşın etkisi, 1758 yılına kadar Fransız gemi miktarında ciddi bir şekilde hissedilir. Kiralanan gemi sayısı 1754 ticareti üzerinde hissedilmez. Ne varki 1758'den itibaren İskenderiyedeki Fransız yılında 130'dur. 1757'de 90 gemi ile durum fena sayılmaz; ancak ertesi yıl yalnız

1- Panzac (Daniel), *Affreteurs ottomana et capitaines français é Alexandrie; la caravane maritime en mediterrannée au milieu du XVIII e siècle.* (İskenderiye'de gemi kiralayan Osmanlılar ve Fransız kaptanlar: XVIII. yüzyıl arasında Akdeniz'de deniz taşımacılığı), *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 34, 1982-2, s.23-38.

29 gemi kiralanabilmiştir. Fransız kaptanlarının cesaretinin kırılmasına ve geri çekilmelerine neden, İngiliz savaş filoları değil, İngiliz korsan gemileridir. Fransız kaptanlardan bazıları uzun bir direnişten sonra, gemilerini buldukları yerde satmışlardır.¹ Paris Antlaşması'nın yapıldığı 1763 yılında, Fransız gemilerinin faaliyeti yeniden başlar ve bu dönüş daha sonraki yıllarda da devam eder. Ancak, Dubrovnik, Venedik ve diğer tarafsız ülkeler, Fransızların savaş yıllarındaki kesin gerileyişlerinden yararlanarak, Osmanlı limanları arasındaki ulaşımda kendilerini kabul ettirmiş ve gemi kiralamada, en sadık müşterileri bundan böyle ellerinde tutmuşlardır. Fransızların bu ulaşım ile ilgili sözleşme sayıları 1766'da 92, 1767'de yalnız 83'dür. Görüldüğü gibi etkinlikleri, 130 sözleşmenin yapıldığı 1754 yılından çok farklıdır.

Yükler - 894 sözleşmeden, 195'inde (%21.8), geminin ne taşıdığı belirtilmektedir. Bunların bazıları tamamen yolculara; genellikle de Mekke'den, deniz yoluyla Trablusgarp, Tunus, Bône veya Cezayir'e dönen, Kuzey Afrikalı hacılara tahsis edilmiştir. Kalan gemilerin büyük bir kısmı birkaç yolcu alsalar da asıl mal taşırlar. Söz konusu mallar İskenderiye'de yüklenmiş olan ya Mısır ürünleri veya Mısır'dan transit geçen mallar, ya da gemilerin başka yerlerden sağlayıp, Mısır'a veya diğer eyaletlere götürecekleri ürünlerdir. Gemi yükleri tahıl, buğday, pirinç ve hammaddelerdir: Kereste; yakılmış otta elde edilen, deri, cam ve sabun sanayiinde sodyum (la soude) olarak kullanılan bir çeşit kül. Belgelerde geçen "çeşitli mallar" deyişi, keten veya pamuk ipliği, pazen, hasır, kahve, kına, hıyarşembe (la casse) gibi türlü ürünleri içermektedir. 195 gemiden 102'sinin (%52.3) yükü her zaman aynı üründür: 55'i hammadde, 35'i tahıl, kalanı, her defasında pirinç ve "çeşitli mallar" bulunmak koşuluyla değişik ürünler.

Daha önce bahsedilen, Osmanlı limanları arasında ulaşımı sağlayan gemilerin coğrafi dağılımı, gemi yüklerini tanımamız sayesinde doğrulanmaktadır.

- Suriye : Gemiler buraya boş olarak gelir ve her şeyden önce, Kuzey Afrika için buğday (gemilerin %73.3'ü), arasıra da Girit'e götürmek üzere kül yüklerler. 1758 yılında, açlık çekildiği için Suriye'ye boş gelmemiş, pirinç getirmişlerdir. Onu izleyen yıl tam tersine bu defa Suriye'den, açlığı kurban olan Mısır'a buğday taşımışlardır.

- Kıbrıs : Gemiler bu adaya, İskenderiye ve Kuzey Afrika'ya götürmek için tahıl ve keçi boynuzu yüklemeye gelirler.

- İzmir : Buraya getirdikleri pirinç, "çeşitli mallar" (gemilerin % 65.9'u) ve küldür.

- Güney Anadolu, Karaman: Boş gemiler buraya Mısır'a götürmek üzere kereste yüklemeye gelirler.

- İstanbul : Gemilerin başkente boşalttıkları pirinç ve "çeşitli mallar" dır.

- Selanik, Makedonya: Pirinç ve "çeşitli mallar" getirilir.

- Kuzey Afrika: Gemiler buraya, İskenderiye'den yüklenen pirinç ve "çeşitli mallar", Suriye'den temin edilen buğday ve Mekke'den dönen hacıların birakırlar.

Bu kaynak yani sözleşmeler, bizi iki önemli konuda aydınlatmaktadır.

1-1785'de beş, 1759'da iki ve 1760'da altı satış. Alıcıların hepsi Osmanlı toptancı tüccarlarıdır.

İlk önce, İskenderiye'nin Osmanlı dünyasındaki ekonomik rolünü belirtir ve önemini vurgular : Bu liman, deltanın piriñ, keten, pamuk, deri vb. gibi ürünleri ihraç eden, Mısır'ın dışı açılan kapısıdır. Aynı zamanda Akdeniz ile Kızıldeniz arasında kavşak bir noktadır. Mekke dönüşü Kuzey Afrikalı hacilerin gemiye bindiği, Yemen'den getirilen kahvenin yüklendiği yer burasıdır. Kıbrıs, Yunanistan ve Suriye'nin buğdayı ile Kuzey Afrika'yı beslemekle yükümlü gemilerin kiralandıkları yer yine İskenderiye'dir. Daha sonra bu sözleşmeler, çalışmamızın başında belirtilmiş olan, gemi yüklerinin değer olarak, gidecekleri yere göre ne kadar farklı olduklarını anlamayı sağlar. Örneğin Girit'e götürülen küller, Karaman'da yüklenen kerestelerin değeri, İstanbul veya İzmir'e gitmek üzere yola çıkan gemilerdeki zengin yüklerin, "çeşitli mallar" ın değerine kıyasla çok azdır.

Kiralama ücreti ve yönetmeliği - Osmanlı limanları arasında taşımacılık yapan gemiler, büyüklük ve gidilecek yere göre değişen, bir ücret karşılığında kiralanmaktadırlar. 1754 yılında İskenderiye İzmir arası için ödenen gemi kira ücreti 400 ile 500 kuruş arasında değişmektedir. Her dört sözleşmeden birinde, taşıma ücreti, her mal için ayrı ayrı belirtilerek yazılmıştır. 6 Kasım 1755 yılında "Casis'li kaptan Pierre Ernoud, çift direkli gemi süvarisi Saint François de Paule... ile Yunan Stamaty Giovanni ve Yahudi Solan..." arasında yapılan sözleşme, İzmir'e götürülecek malları ve ödemenin koşullarını şöyle belirliyor: "Her biri 152 okka ağırlığında olan, her 100 piriñ ardebs'i için, 40 para değerindeki kuruşlardan olmak kaydıyla 100 kuruş, her kül küfesi için 15 para, 44 okkalık her bir kental kene için 13 para ve keten, kahve, pazen ve diğer malların her kentali için 25 para".¹

Bu çok açık ve tarihi bilinen verilerden, on dört yıllık süre için, hem malların cinsi hem de gönderildikleri yer konusunda yararlanmak mümkündür.

1745-55'de , 100 ardebs (18.6 ton) pirincin taşınma ücreti, İzmir için 90, Selanik için 100, İstanbul için 120 kuruş olarak saptanmıştır. 1756-57'de sırasıyla, 100, 110, ve 130 kuruş olur. 1759-60'a doğru, bu ücret Selanik için 140 kuruştur. 1754 yılında düşen ücretler, 1763'den itibaren, yaklaşık 1756-57'deki seviyesine ancak ulaşır. Ücretini aynen koruyan kül hariç diğer mallar için de benzer bir gelişim izlenir. Taşıma ücreti yüksektir. Ücretlerin geçici olarak artmasına neden, yaratmış olduğu güvensiz ortam yüzünden tabii ki Yedi Yıl Savaşları'dır.

Taşıma ücretleri varılan limanda, -yükün boşaltılması sırasında ödenmektedir. Ödemelerde , kırk paralık kuruş değerinden hesaplanma koşulu vardır. Ancak 100 kadar sözleşmede ödemede kullanılacak para türü açıkça belirtilmiştir.

Gümüş para sözleşmede adı belirtilenlerin %23.5'ini oluşturur. Zolota ile pataque yani Marie-Thérèse taleri söz konusu olup bu paralar özellikle Ege Denizi limanları için kullanılmıştır. Aslında en çok kullanılmış olan altın paradır (%76.5). Sözleşmelerde, Venedik altını ve fındık altınına (yaklaşık olarak değerleri, sırasıyla: 3 kuruş 27 para ve 3 kuruş 25 para) seyrek olarak raslanır. Fas parası, barbaresque sequin'in adı daha çok geçmektedir. Fas altını yalnız Kuzey

1- A.P.T. IRI, 8, f.8901.

Afrika için kullanılmıştır. Kahire'de basılan zermahbuba gelince, tek başına sözleşmelerdeki yeri %51.5'dir. Bu Mısır altınının değeri onbir kuruş veya 100 para karşılığı olan dört sequins'dir. İncelenen dönem boyunca değeri hiç değişmemiştir. Anadolu'ya ulaşan gemiler için olduğu kadar Yunanistan veya Kuzey Afrika'ya ulaşanlar için de, taşıma ücreti olarak, yine bu Mısır altını kullanılmıştır.

Gemi kiralayan kişiler - Bu sözleşmeler nihayet bizlere, deniz ticareti yapan Osmanlı büyük toptancı tüccarlarını açıklayarak büyük yarar sağlarlar. Bu tüccarlar her şeyden önce Müslümandır. 894 sözleşmede toplam 1731 Osmanlı tüccarı ismine rastlanmıştır. Bunların dağılımı şöyledir:

1604 Müslüman (%92.7), 71 Hıristiyan (%4.1) ve 56 Yahudi (%3.2).

Aralarında bazılarının açıkça belirtilmemiş olması nedeniyle, adı geçen kişilerin hepsinin kimliklerini ortaya çıkarmak mümkün değildir.¹ Dikkatli bir inceleme ve sıkı bir eleştiriden sonra, açık olarak adını, etnik ve dini kökenini ve ikâmet yerini bildiğim 385 tüccarı seçip inceledim. Bunların 155'i Türk, 176'sı Arap olmak üzere 331'i Müslüman (%85.9); 31'i Hıristiyan (%8.1) ve 23'ü Yahudi tüccarlardır (%6.0). Gerçi Müslüman olmayanların yüzdesi örneklemede bir parça fazladır ama, Müslüman tüccarların sayısal üstünlüğü, bu verileri kullanmayı mümkün kılmaktadır.

İskenderiye'de gemi kiralayan ve kimliği saptanmış 385 tüccarın kökeni Osmanlı şehir ve eyaletleridir. En önemli yer doğal olarak 132 tüccarın barındığı (%34.3) İskenderiye şehridir. Bunların üçte ikisi Müslüman Araptır. Ancak İskenderiye'deki tüccarlar arasında 22 Türk, 17 Yahudi, 4 Suriye Hıristiyanı tüccar da bulunmaktadır. Daha sonra 39 tüccar ile (37 Türk ve 2 Yunan) Kandiyâ, 36 tüccar ile (34 Türk ve 2 Yunan) İzmir ve nihayet 35 Müslüman Arap tüccar ile Trablusgarp gelmektedir.

Sözleşmelerin yaklaşık yarısında, gemi kiralayanların tek kişi olduğu görülür. Ortaklık, az bir farkla baskın bir formül olarak karşımıza çıkıyor ve bu durumda tüccar sayıları iki ile altı arasında değişmektedir. Ortaklık çoğunlukla aynı milliyetten tüccarlar arasında oluşturulmaktadır; Hıristiyanların dörtte üçü, Yahudilerin üçte ikisi, yalnız kendi aralarında ortaklık kurmuşlar, Kuzey Afrikalı veya Mısırlı Araplar kendi aralarında gemi kiralamış, fakat bu sonuncular hiç bir durumda Müslüman olmayanlarla ve hatta neredeyse hiçbir zaman Türklerle birlikte iş yapmamışlardır.

Gemi kiralayanların büyük bir çoğunluğu, ancak bir kez bu işi yapmıştır. Fakat bir kısmı, deniz ticaretini meslek edinecek düzeyde olmasa bile, girişimci bir tüccar veya en azından buna benzer bir rol oynayacak şekilde birçok kez gemi kiralamıştır. İşte bunlardan birkaçı:

Joseph Frangi

İskenderiye'de oturan Şamlı Hıristiyan tüccar (7 sözleşme) : Sözleşmelerin hepsinde gemiler Dimyat'a uğramak koşuluyla Suriye için kiralanmıştır. Gemi yükü belirtilmemiş ise de, Dimyat'a uğranış, varılacak yer (açlığın hüküm sürdüğü Suriye), ve daha açık olan benzeri sözleşmeler, bize Frangi'nin Suriye'ye pirinç gönderdiğini düşündürüyor. Onun, biri 4 Mayıs 1756 yılında İzmir'e, diğeri, son olarak, altı ay için, 19 Şubat 1757'de yapılan, iki sözleşmesi daha vardır. Frangi'nin hiç ortağı olmamıştır.

1-Örnek: Sözleşmede yalnız şu şekilde geçiyorsa: Hacı Ali, tüccar, "maura" yani Arap; Hasan Paşa, Türk tüccar; Yani, Yunan tüccar veya Youssef, Yahudi tüccar.

Jacob Solam

İskenderiyeli Yahudi tüccar (10 sözleşme): Bu sözleşmelerin hepsi 17 Haziran 1755 ile 1 Ağustos 1757 arasında yapılmıştır. Beşinde Solam tek başına, üçünde Yahudi ortakları ile, bir kere Yunanlı bir ortakla beraber ve nihayet iki Yahudi ve üç Türk ile birlikte. Bu sonuncu ortaklıkta gemi Cezayir'e gönderilmiştir; diğer gemi kiralamaları bir kez İstanbul, dört kez Selanik ve bir o kadar da İzmir için yapılmıştır. Yükünün ne olduğunu bilmediğimiz Cezayir'e giden gemi dışında, diğer gemiler pirinç ve "çeşitli mallar" taşımıştır.

Cezayirli Hacı Hüseyin

İskenderiyeli Türk tüccar (32 sözleşme): 1754 yılında 11, 1755'de 5, 1760'da 3 sözleşmede ismiyle karşılaşırız. Yedi Yıl Savaşları Fransızları iyi biktirmişe benziyor! Sözleşmelerin 18'inde Hacı Hüseyin tek başına, diğerlerinde Türklerle ortak. Büyük Osmanlı limanlarının çoğu ile, İzmir, Selanik, İstanbul ve Kıbrıs ile ilişkileri vardır. Fakat kiraladığı gemilerin yarısı Kıbrıs'a gitmektedir. Üç gemi Cezayir'e ve bir gemi de Bône'a gider. Bir değişiklik: 32 sözleşmeden 14'ünde gemiler gidiş-geliş olarak kiralamıştır.

Hacı Ahmed el Makloul

İskenderiye'ye yerleşen "Berberi" tüccar (12 sözleşme): Dokuz 1754-57 arası, diğer üçü, Yedi Yıl Savaşlarından kaynaklanan kesintiden sonra, 1763-67 arası imzalanmıştır. Sözleşmeler arasından yedisi, Kuzey Afrikalı tüccarlar veya Mısırlı Arapların katılmış oldukları ortaklıklara aittir. Kiralanan tüm gemiler, Kuzey Afrika yönüne çevrilmiş olup, Sfax başta olmak üzere Tunus limanlarına ulaşırlar.

Sözleşmelerin sunduğu yararlı bilgiler, sonunda beni varlığı olası diğer serileri aramaya itti. Bugün Fransa'da, Kuzey Afrika için benim kullandığım Cezayir'e ait olanlar ile Trablusgarp, Tunus'unkiler ve Girit'teki Kıbrıs'a ait olanlar var. Belkide Lübnan'da bulunan Sayda'nın, İskenderiye dışındaki Osmanlı limanlarını ilgilendiren belgeler de bulunmaktadır. Bu "ülkelere göre dağıtılmış belgeler" aynı şekilde yabancı ülkelerde de bulunmaktadır. Çünkü yukarıda görüldüğü gibi, limanlar arasında taşımacılık yapan yalnız Fransızlar değildir. Daha şimdiden Kıbrıs'ta yapılan Venediklilerin sözleşmelerini inceledim. Venedik arşivlerinde Alman gemilerini, Stockholm'da ise İsveçlileri ilgilendiren sözleşmeler bulunmaktadır. Bu sözleşmelerin hepsinin, ne bandıralı olursa olsun, tek bir örneğe göre yapılmış olduğunu ilave edelim. Bu standart düzenleniş, en başta Osmanlı İmparatorluğu'nu ilgilendiren ekonomik uygulamanın önemini ve uluslararası karakterini belirtmektedir.

Tam anlamıyla, gerçek sayısal verilerin ötesinde, gemi ve malların asıl muhasebesini yapanlar, insanlar, özellikle de, yukarıda ortaya koyduğumuz bu etkinliği sürdürmüş olan, gemi kiralayan Osmanlı tüccarlarıdır. Bunların iyice tanınması için, araştırmanın Osmanlı arşivlerinde sürdürülmesi yerinde olur. İlk incelenmesi gerekenler özellikle gümrük kayıtları (gümrük defterleri) ve kadı sicilleridir. Resmi arşivlerin yanında, söz konusu ticaretin gündelik, gerçek uygulanışını anlayabilmek için, büyük tüccar ve gemi sahiplerine ait son derece önemli özel arşivlerin de bulunduğu unutulmamalıdır. Örnek olarak Sfax Müzesinde bulunan tüccarlara ait benzer belgeleri söyleyebilirim.¹

1-Bu sayıda bulunan Ali Zouari'nin makalesi aynı belgeler üzerine dayanmaktadır.

Konumuz olan deniz ulaşımının, bir ucundan öteki ucuna Akdeniz'i ilgilendiren ve farklı ulusların birlikte, karşılıklı gerçekleştirdiği bir etkinliği içermesi, batı kaynaklarının olduğu kadar doğununkilerin de peşinden koşulmasını zorunlu kılmaktadır. Ancak, doğal olarak bu çalışma, tek kişinin olanaklarını aşmaktadır. Bana kalırsa, önemi ve çeşitliliği gözönüne alındığında, böyle büyük çaplı bir araştırmanın, inceleme ve verilerin değerlendirilmesinin, çok sayıda araştırmacı tarafından birlikte yürütülmesi gerekmektedir. İşte ancak böyle bir grup çalışması ile verimli sonuçlar alınarak, soruna değişik öğelerden oluşan, uluslararası karakteri verilebilir.