

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

VENEDİK KONSOLosu GİO. ANTONİO MARİA
MORANA’NIN HALEB’E DAİR GÖZLEMLERİ

SÜMEYYE HAVUZ

2501161296

TEZ DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ ÖZGÜR ORAL

İSTANBUL – 2020

ÖZ
VENEDİK KONSOLosu GİO. ANTONİO MARİA
MORANA’NIN HALEB’E DAİR GÖZLEMLERİ
SÜMEYYE HAVUZ

Bu tezde, Venedik’in tarih sahnesinden çekilmesinden hemen önce, Haleb’in son Venedik konsolosu olarak görev yapmış olan Giovanni Antonio Maria Morana’nın görev süresinin sonunda kaleme almış olduğu “Saggio delli Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e Con Quelle d’Aleppo, Siria e Palestina” isimli raporu esas alınarak Haleb ve havalisinin uluslararası ticari hacmi ve bağlantıları, 18. yüzyılda Haleb’teki Venedik konsolosluk kurumu, mezkur konsolosun konsolosluk dönemi ve Venedik ticarethaneleri konu edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Venedik, Suriye, Filistin, Haleb, Ticaret, Konsolosluk

ABSTRACT
GIO. ANTONIO MARIA MORANA’S OBSERVATIONS ON
ALEPPO
SÜMEYYE HAVUZ

In this thesis, by examining a report entitled “Saggio delli Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e Con Quelle d’Aleppo, Siria e Palestina”, which was written by Giovanni Antonio Maria Morana who served as Aleppo’s last Venice consul-, trade volume and connections of Aleppo and its neighborhood, Venice consular agency in Aleppo in 18th century, the consular period of aforementioned Venice consul and Venetian trading establishment were discussed.

Keywords: Venice, Syria, Palestine, Aleppo, Trade, Consulate

ÖNSÖZ

Bu çalışmada; Venedik'in son Haleb Konsolosu Giovanni Antonio Maria Morana'nın görev süresinin sonunda kaleme aldığı raporu Türkçe'ye kazandırıp, bu raporda verdiği bilgiler ve konsoloshanesinde ürettiği evrak ışığında 18. yüzyılın ikinci yarısında Venedik'in Haleb ve Haleb'e bağlı limanlarda yürüttüğü ticari faaliyetler ortaya konmaya gayret edilmiştir. Osmanlı Devleti ile kuruluş döneminden itibaren ticari ilişkiler geliştiren Venedik Cumhuriyeti, 16. yüzyıldan itibaren Suriye bölgesi içinde en önemli ticaret merkezi haline gelen Haleb'in gelişimini kısa sürede fark edip, burada bir konsolosluk teşkil eden ilk Avrupalı devlet olmuştur. 1548'de Haleb'te açılan Venedik Konsolosluğu, iki devlet arasında zaman zaman yaşanan savaşlar sebebiyle kısa veya uzun dönemli olarak kapatılsa da 1797'te Venedik'in tarih sahnesinden çekilişine kadar varlığını sürdürmüştür. Konsolosluğun varlığı bir bakıma, 18. yüzyıl için çok fazla söz edilmeyen Osmanlı Devleti ile Venedik ticari ilişkilerinin bu bölgede, Venedik'in tarihteki son gününe kadar sürdüğünü göstermektedir.

16. yüzyılda Portekiz, 17. Yüzyıl ve sonrasında ise İngiltere, Fransa, Hollanda gibi sömürgeci devletlerin Avrupa ile doğu arasındaki ticari ilişkilerde öne çıkması, bu ticaretin kadim aktörü olan Venedik'in bilhassa 18. yüzyıldaki potansiyelinin ve faaliyetlerinin göz ardı edilmesine sebep olmuştur. Bu çalışmada Venedik Cumhuriyeti'nin son Haleb konsolosu Gio. Antonio Maria Morana'nın *relazionesi* ve mektuplarından yola çıkmak suretiyle 18. yüzyıldaki Osmanlı-Venedik ticari ilişkilerinin Haleb çehresini daha detaylı ele alarak bu alana mütevazı bir katkı sunmak amaçlanmaktadır.

Çalışmada öncelikle Haleb'in ticari merkez olma yolunda geçirdiği evreleri inceledikten sonra, bu duruma en önemli katkıyı yapan kervan bağlantılarını ele alınmıştır. Aynı zamanda Avrupa malları yüklü Venedik gemilerinin yanaşıp ithalat ve ihracat faaliyetleri yürüttüğü, Haleb konsolosluğunun yetki alanına giren Suriye ve Filistin limanlarını incelenmiş ve Venedik'in bu limanlardaki temsilciliklerini ve bu limanların bağlı olduğu bölgelerdeki üretimi ve alışverişi yapılan ürünleri resmedilmiştir. İkinci kısımda Haleb'teki Venedikli varlığına odaklanılarak, Venedik'in bu bölgede kurduğu konsolosluk ağı, Morana'nın konsolosluk dönemi ve

bölgedeki Venedikli tüccar aileleri ele alınmıştır. Son bölümde ise bahsi geçen konsolosun meydana getirmiş olduğu bu oldukça detaylı raporun çevirisine yer verilmiştir. Bahsi geçen raporun hem Venedik lehçesiyle yazılması hem de bir konsolosun kaleminden çıkması dolayısıyla ağır diplomatik bir dille meydana getirilmiş olması sebebiyle çevirisi oldukça dikkatli ve uzun bir çalışma süreci gerektirdi.

Bu tezin meydana gelmesinde en büyük katkı saygıdeğer danışman hocam Dr. Özgür Oral'a aittir. Kendisi daha lisans yıllarımda beni İtalyanca öğrenmeye teşvik etmiş, bu sayede bu kapsamda bir tez çalışmam mümkün olmuştur. Ayrıca hocam böyle bir konu çalışmayı bana önerip tezin temel kaynağının oluşturan raporu bana temin etmekle kalmayıp, Venedik Devlet Arşivi'nden kendi çalışmaları için almış olduğu evrakları hiç tereddüt etmeden benimle paylaşmıştır. Böylece, belki de bu süreçte hiç ulaşamayacağım evrakları kullanmam mümkün olmuştur. En içten teşekkürlerim kendisinedir.

Tez aşamamın başlarında bir süre danışmanlığımı yürüten ve bu süreçte hiçbir zaman desteğini esirgemeyen saygıdeğer hocam Prof. Dr. İdris Bostan'a da müteşekkirim.

Tez içerisindeki haritayı hazırlama konusunda yardımlarını gördüğüm Araş. Gör. Seyfullah Aslan'a da ayrıca teşekkür borçluyum.

Bu tez Türk Tarih Kurumu bursu desteği ile hazırlanmıştır. Kuruma müteşekkirim.

Son olarak bu süreçte manevi desteklerini gördüğüm, başta Elif Saraç ve Şeyma Bıyıklı olmak üzere, burada adına zikredemediğim tüm dostlarıma minnettarım.

İstanbul 2020
Sümeyye HAVUZ

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT	iii
HARİTA VE TABLO LİSTELERİ.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HALEB VE TİCARET

1.1. Bir Ticaret Merkezi Olarak Haleb	14
1.2. Kervanlar	23
1.2.1 Basra ve Bağdad Kervanları.....	28
1.3. Suriye ve Filistin Kıyılarındaki Limanlar	38
1.3.1 Trablusşam	38
1.3.2. İskenderun	41
1.3.3. Lazkiye.....	49
1.3.4. Beyrut	51
1.3.5. Sayda.....	52
1.3.6. Akka.....	53
1.3.7. Yafa ve Nablus.....	56

İKİNCİ BÖLÜM

HALEB’TE VENEDİKLİLER

2.1.Venedik Konsolosluk Sistemi.....	57
2.1.2. Venedik’te Haleb Konsolosluğu.....	64
2.2. Gio. Antonio Maria Morana’nın Konsolosluk Döneminde	75
Haleb’te Venedik Ticareti.....	75
2.3. 18. Yüzyılda Haleb’te Venedikli Tüccarlar	84

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VENEDİK’İN OSMANLI TİCARET MERKEZLERİ DRAÇ VE ARVAVUTLUK; HALEB, SURİYE VE FİLİSTİN İLE OLAN TİCARİ İLİŞKİLERİNE DAİR BİR İNCELEME

SONUÇ	138
KAYNAKÇA	141
1. Arşiv Kaynakları.....	141
2. Ana Kaynaklar	141
3. Araştırma-İnceleme Eserler.....	141
EKLER	147



HARİTA VE TABLO LİSTELERİ

Tablo Listesi

Tablo 1: 18. Yüzyılda Halep’teki Venedik Konsolosları	74
---	----



Harita Listesi

Harita 1. Haleb-Basra Kervanı Nehir Güzergahı.....	37
--	----



KISALTMALAR LİSTESİ

A.g.e.	:Adı geçen eser
A.g.m.	:Adı geçen makale
A.g.t.	:Adı geçen tez
A.y.	:Aynı yer
ASVe.	:Archivio Stato di Venezia [Venedik Devlet Arşivi]
Bkz.	:Bakınız
C.	:Cilt
ç.n.	:Çevirmen notu
Çev.	:Çeviren
Ed.	:Editör
İ.Ü.	:İstanbul Üniversitesi
s.	:Sayfa
sy	:Sayı
TDV	:Türk Diyanet Vakfı
Yay.	:Yayınları, yayınevi
Yay. Haz.	:Yayına hazırlayan

GİRİŞ

16. yüzyıla gelinceye kadar bilinen dünyanın merkezinde bulunan, Asya, Afrika ve Avrupa'nın deniz yolu ile birbirine bağlayan Akdeniz, yüzyıllar belki de binyıllar boyunca küresel ölçekte ticaretin yapıldığı en önemli denizdi. 13. yüzyılın sonlarından itibaren tarih sahnesinde belirmeye başlayan Osmanlılar, üzerinde kuruldukları coğrafyanın da etkisiyle kısa sürede denizlerle tanışmışlar ve 16. yüzyılın sonuna gelindiğinde artık Akdeniz'deki en önemli güçlerden biri olarak Doğu Akdeniz'i ve Kuzey Afrika'nın önemli bir kısmını hakimiyet altına almışlardı.

Doğu Akdeniz; Arap Yarımadası, İran, Anadolu, Hindistan, diğer Güney Asya ülkeleri ve Çin'den gelen doğunun tüm zenginliklerinin toplanıp deniz yoluyla Avrupa'ya ulaştırılması noktasında son derece hayati öneme sahip bir bölgeydi. 9. yüzyılda Adriyatik Denizi'nin en uç noktasında ortaya çıkan Venedik Cumhuriyeti, bu tarihten itibaren Doğu Akdeniz'deki en önemli ticaret merkezlerinde varlık göstermeye başlayarak, 15. yüzyıla gelindiğinde artık Ege ve Akdeniz'de pek önemli üs edinmiş ve gerek Bizans İmparatorluğuyla gerek Suriye ve Mısır'a hakim olan Müslüman devletlerle ticari ilişki geliştirerek Akdeniz'in en önemli tüccar devleti haline gelmiştir. 16. yüzyıla kadar Doğu Akdeniz'den Avrupa'ya taşınan emtianın en önemli tedarikçisi Venediklilerdi.

Osmanlı Devleti'nin ortaya çıkıp Venedik'e ait pek çok üssü de ele geçirmek suretiyle Ege ve Akdeniz'de yayılması her ne kadar Venedik'in çıkarlarına ters düşse de verilen ahidnameler sayesinde buradaki ticari etkinliğini sürdürebilmiştir. Sahip olduğu bölgenin ticari potansiyelinin, dolayısıyla ekonomik getirisinin farkında olan Osmanlı yönetimi bir taraftan fetihlerle Akdeniz'de siyasi ve askeri üstünlüğü sağlarken diğer taraftan Avrupalı devletlere ticari imtiyazlar vererek Akdeniz ticaretini canlı tutmuştur.

16. yüzyılda Akdeniz'deki bu en önemli iki ticari partnerini de etkileyecek gelişmeler yaşandı. Akdeniz ticaretine dahil olma imkanı bulamayan Portekizlilerin 15. yüzyılın sonlarından itibaren başlatmış oldukları keşif hareketleri neticesinde Afrika sahillerini dolaşarak zenginlik kaynağı Hindistan'a ulaşmaları Akdeniz ticaretindeki dengelerin değişimine sebep olmuştur. İleriki bölümlerde de bahsedileceği gibi Hindistan'ın belirli bölgelerini kolonisi haline getiren Portekizler,

16. yüzyılın ilk yarısında Hint emtiasının Osmanlı limanlarına ulaşmasına engel olmuş, bu da kervan ticaretini aksamasına sebep olmuştur. Ancak Avrupa'dan okyanus yoluyla doğrudan Hindistan'a giden yeni yolların bulunmasının kervan ticaretine büyük bir darbe indirdiğine ve dolayısıyla Akdeniz ticaretinin bitme noktasına geldiği yönündeki iddialar oldukça abartılıdır. Yüzyılının sonralarına doğru gerek Osmanlıların Portekizlilere karşı Hürmüz Körfezi ve Hint Okyanusu'nda yürüttüğü mücadele neticesinde gerekse Hindistan'da yeni Avrupalı aktörlerin belirmesinin etkisiyle Portekizlerin bölgedeki etkinliğini azalması neticesinde Güney Asya ve Çin emtiası 16. yüzyılın sonlarından itibaren yeniden Basra körfezinde ve Kızıldeniz'de görülmeye başlanmıştır.

Akdeniz ticaretindeki bu geçici durgunluğun ardından asıl değişim bölgede faaliyet gösteren aktörlerde yaşanmıştır. Portekiz ile birlikte İspanya da keşif hareketine katılarak gemilerini Atlantik okyanusu üzerinde batıya doğru sevk ederek Amerika kıtasına ulaşmıştır. Bu iki devlet 1494'te Tordesillas Antlaşmasıyla sömürgeci emelleri için dünyayı aralarında paylaşmıştı.¹ Ancak İngiliz, Fransız ve Hollanda gibi Kuzey Avrupalıların gemilerinin Atlantik, Hint Okyanusu ve Akdeniz'de görülmeleri uzun sürmedi. 16. yüzyıl boyunca Amerika'dan getirilen altın ve gümüşle ve Hindistan'dan doğrudan Avrupa'ya ulaştırılan baharat ve kumaş gibi kıymetli emtia sayesinde hiç olmadığı kadar zenginleşen Portekiz ve İspanyolların yerini 17. yüzyılda Kuzeybatı Avrupalılar almıştır. İngiliz ve Hollandalı tüccarlar Hindistan'dan Portekizlileri tasfiye ederek kurdukları ticaret kumpanyalarını bölgede etkin kılmayı başarmışlardır.

İngiliz, Fransız ve Hollandalılar, Portekiz ve İspanya'dan farklı olarak kadim ticaret merkezilerinin bulunduğu Doğu Akdeniz ile de ilgilenmişlerdir. Tüm bu gelişmeleri dikkatle takip eden Osmanlı Devleti, bu devletlere 16. yüzyılın ikinci yarısında itibaren ticari imtiyazlar vererek Atlantik'e kayarken Akdeniz'deki ticareti canlı tutmaya çalışmıştır.

Yaşanan bu gelişmeler 17. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz'deki kadim aktörlerin rollerini de değiştirmiştir. Önce ticareti yollarının okyanusa kaymasıyla

¹ Özgür Oral, "Osmanlı Venedik Ticari ilişkileri", **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul, 2017, s. 1.

Akdeniz’de yaşanan durgunluk, akabinde bölgeye gelen Kuzeybatı Avrupalıların kısa sürede ticarete hakim olması, 15. yüzyıldan beri Doğu Akdeniz ticaretinde diğer Avrupalılara karşı üstünlüğü ele geçiren Venediklilerin ikinci plana düşmesine sebep olmuştur. Venedik’in Doğu Akdeniz ticaretindeki gerileyişinin sebeplerini anlamak için keşiflerin ve yeni aktörlerin rolü kadar Osmanlı ile yaptığı uzun ve yıpratıcı savaşların, üretim ve teknolojik anlamdaki gelişmeleri takip edememesinin etkisini de göz önünde bulundurmak gerekir. 15. yüzyılda baharat ticaretini hakim olan ve gelişmiş gemi teknolojisiyle ön plana çıkan Venedik, 16. yüzyılda sonuna kadar, artık okyanus yoluyla taşınan baharat yerine pamuk gibi maddelere yönelmek gibi değişen şartlara uyum sağlamayı başardıysa da 17. yüzyılda artık pek çok alanda rakipleriyle rekabet edemez hale gelmesi neticesinde uluslararası ticaretteki rolü oldukça zayıflamıştır. Öncelikle bir zamanlar gemi teknolojisinde öncü olan Venedik’in, okyanus seyahatleri de gerçekleştiren diğer Avrupalıların hızla geliştirdikleri gemi inşa tekniklerine takip edememesi, Venedik’in deniz gücünü ticaret yerine Akdeniz’de artan korsanlık faaliyetleri mücadeleye ayırması, diğer taraftan Osmanlı devletinde imtiyaz elde ederek Doğu Akdeniz’de faaliyet gösteren Batı Avrupalıların, bilhassa İngilizlerin yeni geliştirdikleri yünlü kumaşın Osmanlı pazarda hakim olması ve Venediklilerin ticaretini yaptığı ürünlere olan talebin azalması Venediklilerin kendi lehinde Akdeniz’de kurdukları dengenin altüst olmasına sebep olmuştur.²

Tüm bu gelişmelere ilaveten 17. yüzyılda yaşanan uzun ve yıpratıcı savaşlar, Osmanlı topraklarındaki Venedikli varlığının azalmasına sebep olmak ve Venediklileri diğer Avrupalı rakipleri karşısında zayıf bırakmakla kalmayarak bütün bir Venedik ticaret sistemini etkileyerek Venedik’in ticaretten sorumlu en önemli temsilcilik kurumu olan konsoloslukların dahi kapanmasına yol açmıştır. Savaş dönemlerin Osmanlı topraklarında Venedikli resmi bir temsilci bulunması mümkün olmuyor, Venedikli tüccarlar diğer Avrupalı temsilcilerinin himayesi altında faaliyetlerini sürdürebiliyorlardır. Spesifik olarak Helep’teki durumu ele alacak olursak, 24 yıl süren Girit Savaşı(1645-1669) sonrası barış sağlandıktan ve Osmanlı Devleti’nden yeni bir ahidname elde ettikten sonra Venedikli yetkililer şehre yeni bir

² Metin Ziya Köse, **Osmanlı Devleti ve Venedik: Akdeniz’de Rekabet ve Ticaret(1600-1630)**, Giza Yay., İstanbul, 2010, s. 22-24.

konsolos atamışlar fakat bölgede faaliyet gösteren Venedikli tüccar nüfusu oldukça azaldığı için 1676 yılında Haleb konsolosluğu feshedilmiş ve vergi toplama işi önde gelen tüccarlara bırakılmıştır. Yüzyılın sonlarına doğru Girit'i kaybetmenin acısını yaşayan Venedik'in, Osmanlılara karşı oluşturulan Kutsal İttifak'a katılmasıyla yeniden başlayan savaş dönemini yüzyılın sonuna dek sürmüştür.³

1718 yılında Pasarofça Antlaşmasıyla nihayete eren Osmanlı-Avusturya-Venedik savaşı, Osmanlı-Venedik arasındaki son savaş olmanın ötesinde Venedik'in tarihindeki son savaştır. Avrupa'daki diğer güçler arasında büyük mücadelelerin yaşandığı bu yüzyılda Venedik, tarafsızlık politikası benimseyerek bilhassa yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaret, üretim, denizcilik alanlarında eski ihtişamına kavuşmak için büyük bir gayret içine girmiştir.

Venedik ticarete kaynak oluşturacak en önemli girişimleri üretim alanında yaptı. Geleneksel olarak Venedik ticaretinde ihracat cam, kağıt, pahalı kumaşlar gibi lüks tüketim ürünleri üzerine kurulmuştu. İlerleyen bölümlerde daha detaylı anlatılacağı üzere 17. yüzyılda İngilizler, ürettikleri yeni tip orta kalite londrin kumaşlar ile ihracat sektöründe Avrupalılar arasında zirveye ele geçirmiştir. Diğer taraftan yukarıda bahsedilen sebeplerden ötürü 17. yüzyılda Venedik'in boş bıraktığı lüks tüketim ihracat sektörünü ise Fransızlar ele geçirmiştir. Venediklileri uluslararası pazarlarda Venedik isminin itibarını korumak için uzun süre ucuz ürün üretmekten geri durmuştur. Ancak 18. yüzyıla gelindiğinde artık ticarete var olabilmek için bakış açısını değiştirmek zorunda olduğunun farkına vardı. Bu sebeple önce İngilizlerin pazarlara soktuğu ardından Fransızların da üretimini geliştirdikleri londrin tipi yünlü kumaşların benzerlerini üretmek ve bu sektörde pay sahibi olabilmek için yüzyılın başlarından itibaren İtalya anakarasında başta Schio ve Bassano şehirlerinde olmak üzere yünlü kumaş imalathaneleri kurulmaya başlanmıştır. Devlet bizzat bu girişimleri desteklemiş ve vergi muafiyeti gibi kolaylıklar sağlamıştır. Bununla birlikte denizcilik ve ticaret alanına katkı yapacak denizcilik ve dil okulları ve gemi mühendishanesi gibi kurumlar teşkil edilmiştir. Ayrıca önemli ticaret merkezlerindeki lağv edilmiş olan konsoloslukları yeniden ihdas edilmiş ve önceleri yalnızca soylu sınıfına mensup

³ Vera Costantini, "Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento", **Studi Veneziani**, N.S. XLII(2011), s. 145.

kişilere ait olan konsolosluk vazifesi burjuva sınıfına açılmıştır.⁴ 1786 yılında ise denizcilik ve ticaretle ilgili prensipleri ve bu alanlarda görev yapan tüm personelin görev ve sorumluluklarını içeren “Codice per la Veneta Mercantile Marina” isimli kanun derlemesi yayımlanmıştır.⁵

Venedik bu süreçte Akdeniz’de faaliyet gösteren ve ticaret gemilerine sık sık zarar veren korsanlara karşı da önlem alamaya çalışmıştır. 18. yüzyılda faaliyet gösteren ve Hristiyan gemilerini büyük tehdit oluşturan korsanların merkezi Osmanlı Devletine bağlı Garp Ocakları’dır. Osmanlılar barış içinde olduğu yabancı devletlere verdiği ahidnamelerle gemilerine korsan saldırısı olmayacağını garanti ederdi. Ancak merkezin kontrolünden oldukça uzağında bulunan Garp Ocaklarına bağlı korsanlar zaman zaman merkezden gelen emirlere muhalif olarak Osmanlı Devleti’nin barış içinde olduğu milletlerin gemilerine de saldırmaktan geri durmuyorlardı. Merkezden alınan ahidnamelerin korsanlar üzerinde tesir etmemesi üzerine Venedik Cumhuriyeti, diğer Avrupalı devletlerin de daha önce yaptığı gibi 1763 yılında bizzat Garp Ocaklarıyla anlaşmalar yaparak denizde gemilerinin güvenliğini sağlamaya çalışmıştır.⁶

18. yüzyılın bilhassa ikinci yarısı Venedik için bir önceki asırda yaşadığı, ticarete gerilemesine sebep olan sorunları büyük oranda çözüldüğü ve uluslararası ticarete yeniden pay sahibi olmak elverişli koşulların bir araya geldiği bir yüzyıldır. Bu yüzyılda Venedik’in hala en önemli ticari partneri Osmanlı Devleti’dir. Venedik’in Osmanlı pazarlarındaki Avrupalı rakiplerinin çeşitli sebeplerle önemli bazı ticaret merkezlerindeki faaliyetlerinin azalması Venedik’e en azından belirli ticaret merkezlerinde yeniden en etkin tüccar millet olma fırsatı verebilirdi. Bu gelişmelerin belki de en net şekilde takip edilebileceği ticaret merkezi Haleb’tir. Nitekim sonraki bölümlerde daha detaylı anlatılacağı gibi daha 18. yüzyılın başlarında İngilizler Haleb’teki faaliyetlerini önemli ölçüde azaltmışlardır. Ticari hacminin büyüklüğüyle bu yüzyılda İngilizlerin yerini alan Fransız tüccarların ise ülkelerindeki ihtilal sebebiyle 1789 yılında itibaren pazarlardan çekilmek zorunda kalması Venedik’e

⁴ Costantini, “Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento”, s. 147.

⁵ **Codice per la Veneta Mercantile Marina**, 21 Eylül 1786, Venedik, 1786.

⁶ Özgür Oral, “Osmanlı-Venedik Diplomatik İlişkileri Tarihine Bir Katkı: 1763 Tarihli Cezayir-Venedik Antlaşması”, **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, 2017, VI/2, s. 104, 111.

Haleb’te ticari üstünlüğü ele geçirmek için çok önemli bir fırsat sağlamıştır. İhtilalden yaklaşık 9 yıl sonra ani bir darbeye siyasi hayatına son verilmeseydi Venedik’in bu fırsatı hakkıyla değerlendirme imkanı bulabilirdi.

Bu tezde spesifik olarak Haleb konu edilerek 18. yüzyılın ikinci yarısında Venedik’in bu topraklardaki ticari hacmini incelenmiştir. Şehir seçimi keyfi olmayıp elimizde, bizzat 18. yüzyılın son yıllarında Haleb’in son konsolosu tarafında kaleme alınmış olan ve Venedik’in bu bölgedeki ticari faaliyetleri hakkında son derece zengin bilgiler ihtiva eden bir kaynak olmasından ileri gelmektedir. Bu sebeple bu teze de adını veren Venedik’in son Haleb Konsolosu Giovanni Antonio Maria Morana’nın kaleminden çıkan eserler ve arşiv malzemesi ışında 18. yüzyılda Haleb’in dış ticaret hacmi, Venediklilerin bu ticaretteki payı, bölgede kurdukları konsolosluk sistemi ve bahsi geçen konsolosun Haleb’teki konsolosluk dönemi konu edilmiştir.

Gio. Antonio Maria Morana, 1790-1795 yılları arasında Arnavutluk Draç’ta, 1795-1797 yıllarında ise Haleb’te konsolosluk vazifesi yürütmüş ve her iki görev bölgesi için de detaylı birer rapor hazırlamıştır. Bu iki rapor 1816 yılında tek bir kitap halinde basılmıştır.⁷ Başlangıçta bu tezi, çevirilerini yapmış olduğum bu iki raporu esas alarak, iki ticaret merkezi üzerine inşa etmeyi düşünmekle birlikte, çalışmanın ilerleyen aşamalarında tek bir ticaret merkezine yoğunlaşmanın daha etrafli ve tatmin edici bir tez ortaya çıkmasını sağlayacağını düşünerek yalnızca Haleb’e hasretmeye karar verdik. Haleb’in, İstanbul ve Mısır’dan sonra Osmanlı İmparatorluğu içinde en önemli üçüncü ticaret şehri olması, Venedik ticaretinde önemli bir merkez teşkil etmesi ve mezkur konsolosun Arnavutluk’a nazaran Haleb’e dair çok daha geniş ve detaylı bilgiler vermesi bu tercihte etkili olmuştur.

Tez kurgulanırken Morana’nın raporunda belirlemiş olduğu çizgi takip edilmiştir. Bu bağlamda tezin birinci kısmında Haleb’in uluslararası bir ticaret merkezi olarak gelişimi, bunu sağlayan iç ve dış faktörler, zaman zaman ticaretin kesintiye uğramasına sebep olan gelişmeler, Avrupalı devletlerin Haleb ticareti üzerinde değişen güç dengeleri ve bununla bağlantılı olarak öne çıkan ithalat ve ihracat maddeleri anlatılmıştır. Yine aynı bölümde Haleb’i Uzakdoğu ve Güney Asya’dan Kuzey

⁷ Gio: Antonio Maria Morana, **Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e con quello di Siria e Palestina**, Francesco Andreola Sptampatore dell’E. Governo, Venezia 1816.

Avrupa'ya kadar bağlantısını sağlayan kervan yolları ve şehri deniz yollarına bağlayan Suriye ve Filistin limanları ve Venediklilerin buralardaki temsilcilikleri ele alınmıştır.

Tezin ikinci kısmında Haleb'teki Venedik mevcudiyetine, konsolosluk kurumuna ve Gio. Antonio Maria Morana'nın konsolosluk dönemine odaklanılmıştır. Bu kısımda, Venedik Devlet Arşivi'nde yer alan *Cinque Savi alla Mercanzia* fonu içerisindeki "Lettere dei Consoli" serisinde bulunan bazı evraktan faydalanılmıştır. Konsolos mektupları adı altında toplanan belgeler yığını içerisinde, benim konumu ilgilendiren Morana'nın *Cinque Savi*'ye ve balyosa gönderdiği ve balyos tarafından Morana'ya gönderilen mektuplar, tüccarlar tarafında konsolosa gönderilen şikayet ve talep içeren mektuplar ve yine Venedikliler arasında görülen davaların kayıtları bulunmaktadır.

Tezin üçüncü kısmında ise, şehirle alakalı bu tezin kapsamını aşan coğrafi, sosyal ve ekonomik pek çok kıymetli bilgi içeren konsolos raporunun çevirisi olduğu gibi verilmiştir. *Relazione*'nin ulaşabildiğim iki basımı mevcuttur. İlki 1799 yılında *Relazione del Commercio d'Aleppo ed Altre Scale della Siria e Palestina di Gio: Antonio Maria Morana* ismiyle Venedik'te basılmıştır. Bu basımda yalnızca Haleb ve Suriye-Filistin kıyılarındaki limanları anlattığı kısım ve giriş mahiyetinde bir yazı mevcuttur. 1816'da yine Venedik'te *Saggio delli Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e Con Quelle d'Aleppo, Siria e Palestina* ismiyle çıkan ikinci baskısı ise önsöz ve giriş ile birlikte Arnavutluk ve Haleb bölgelerini konu alan iki ayrı raporun iki bölüm halinde kitaplaştırılmasından oluşmaktadır. Önsöz ve giriş kısmındaki Venedik ticaret tarihiyle ilgili verilen bilgilerin, bu tezi zenginleştireceği düşünülerek bu ikinci baskısı esas alınmış ve tezin üçüncü bölümünde; bu eserin önsöz, giriş ve Haleb kısımlarının çevirileri verilmiştir.

*Relazione*nin Venedik lehçesiyle yazılması ve bir konsolosun kaleminden çıkması sebebiyle anlaşılması oldukça güç ve çevirisi epey meşakkatli olmuştur. Bilhassa günümüzde kullanılmayan ve sözlüklerde bulunmayan kelimelerin yer alması, cümle düzeninin tamamıyla farklı ve kesintisiz bir biçimde birbirlerine eklenmiş paragraflardan oluşması gibi güçlükler sebebiyle zaman zaman metnin önce günümüz İtalyancasına akabinde Türkçe'ye çevrilmesi gerekmiştir. Bu da çeviriyi zorlaştırıcı bir gelişme olmuştur. Metnin daha akıcı ve anlaşılır olması için cümle içinde bazı yerlere "[]" içerisinde İtalyanca aslında bulunmayan ilaveler yapılmıştır.

Yine İtalyanca metinde yazarın “*” simgesiyle belirttiği dipnotlar yer almaktadır ve bunlar çeviride olduğu gibi gösterilmiştir. Aynı zamanda açıklamaya ihtiyaç duyulan yerlere yine “*” simgesiyle dipnotlar ilave edilmiş ve bunların yanına asıl metindeki dipnotlarla karışmaması için [ç.n.] ibaresi eklenmiştir.

Dil ile ilgili bir diğer zorluk da arşiv belgelerinin kullanımında yaşanmıştır. Yine el yazması halinde bulunan belgelerin bir kısmının oldukça küçük ve karmaşık yazılmasına ve yer yer silikleşmesine ilaveten, bazı kağıtların iki yüzünün de kullanılması mürekkebin diğer tarafa geçmesine ve iki yazının karışmasına sebep olmuştur. Bu durum yazının anlaşılmasından öte okunması zorluğunu beraberinde getirmiştir.

Morana’nın mektuplarında, 1799 yılında basılan Haleb raporu için yazdığı giriş yazısında ve yine raporun 1816 basımının önsözünde Venedik Cumhuriyeti’nin sona ermesinden sonra başına gelenler ve Venedik’te yaşanan bu devrimsel hadiseler karşı takındığı tavır hakkında önemli bilgiler bulmak mümkündür. İtalya Seferleri sırasında Venedik’e giren Napolyon Bonapart’ın baskıları neticesinde 12 Mayıs 1797 tarihinde Maggior Consiglio varlığını sonlandıran kararı vermek zorunda kalmış ve ardından Fransız askerleri Venedik’i işgal ederek bin yıllık Venedik Cumhuriyeti’ne son vermiştir. Napolyon, 17 Ekim 1797 yılında Avusturya ile yapılan Campo Formio Antlaşmasıyla Venedik’in yönetiminin Avusturya’ya devretmiştir.⁸ Morana’nın Venedik’in işgali öncesi *Cinque Savi alla Mercanzia*’ya yazdığı tespit edilebilen son mektup 30 Mart 1797 tarihli. 6 aylık bir suskunluğun ardından 30 Eylül 1797’de Cumhuriyetin yıkılıp Venedik’in bir belediyeye dönüştürülmesinden sonra kurulan Zanaat ve Ticaret Komitesine yazdığı mektuptan Morana’nın bu süre zarfında mukadderatının ne olacağına dair endişeli bir bekleyiş içinde olduğunu anlıyoruz. Zira mektuba başlarken Venedik yönetiminin değiştiğini bildiren 19 Mayıs tarihli mektubun kaptan Lorenzo Rossi’nin gecikmesi sebebiyle kendisine 8 Eylül ulaştığını dile getirmiştir. Ancak anlaşılan o ki, 31 Temmuz’da balyostan kendisine gelen haberler sayesinde Venedik’te yaşanan gelişlerden haberdar olmuştur. Mektubun tarihinin yanına özgür Venedik’in ilk yılı* şeklinde not düşen Morana, yönetimin

⁸ Frederic C. Lane, **Storia di Venezia**, Giulio Einaudi Editore s.p.a.,(çev. Franco Salvatorelli) Torino, 1978, s. 506-507.

* Anno prima della liberta Veneta.

değişmesinden duyduğu sevinci ve yeni hükümetin de kendisini görevinde bırakmasını umduğunu dile getirmektedir. Mektuptan anlaşıldığı kadarıyla Morana, Venedik ticaretinin varlığını sürdüreceğini ve kendisinin de vazifesinde kalacağını ümit etmektedir. Bu sebeple mektubunda başarılı Draç ve Haleb'teki vazifesinden bahsettikten sonra Akdeniz'de Venedik ticareti lehine yaşana gelişmelerden ve bir konsolosluk kurumunun gerekliliğini açıklamaktadır.⁹

Morana'nın raporun 1799 tarihli ilk basımında yer alan giriş yazısından olayların seyri karşında değişen tutumunu takip etmek mümkün. Venedik'in Campo Formio Antlaşmasıyla Avusturya'nın hakimiyetine girmesi üzerine, Morana, yukarıda söz edilen 30 Eylül 1797 tarihli mektubunda sevinçle karşıladığı, Fransız Devrimi akabinde yükselen ve Napolyon'nun dayatmasıyla Venedik oligarşisinin sonunu getiren demokrasi yönetimini bir anarşi olarak değerlendirmiş, ancak bu hadisenin daha sonra kendilerini Avusturya İmparatorluğu tebaası olmak gibi hayırlı bir sonuca vesile olduğunu da belirtmeyi ihmal etmemiştir. Morana ayrıca, Regia Commissione Camerale'den gelen mektupla görevinin sona erdiği bildirilmesi üzerine derhal itaat ederek kançılaryasını Avusturya İmparatorluğu'nun Haleb'teki konsolos muavini Rafael Picciotto'ya teslim ettiğini ifade etmiştir. Yine kalbindeki hizmet aşkının baki olduğunu ve kendisine eski görevi yahut başka bir vazife bahşedilirse yüce hükümdarı için de bunu kanıtlayama hazır olduğunu bildirmiştir.¹⁰

Morana, raporun 1816 tarihli basımının önsöz kısmında yine Draç ve Haleb'teki vazifesinin öneminden ve bu eseri meydana getirme maksadından bahsettikten sonra, Venedik'e dönüş yolunda başına gelenlerden söz etmektedir. Buna göre Morana, ülkesine geri dönüş yolunda iken bu esnada yaşanan Fransız-Osmanlı savaşları sebebiyle Magosa kalesinde bir süre esir olarak tutulmuştur. Ancak ilginç bir şekilde kim tarafından ne sebeple hapsedildiği ve ne zaman, ne şekilde kurtulduğuna dair bilgi vermemiştir. Fakat en azından bu bilgiden konsolosun Haleb'ten ne zaman ayrıldığı tahmin edilebilir. Morana "Fransızların Mısır'ı işgali esnasında" başına bu hadisenin geldiğini yazmıştır. Fransız birlikleri 1798 yazında Mısır'a girmiş ve üst üste

⁹ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, Aleppo, b. 604, numarasız, 30 Settembre 1797.

¹⁰ Gio: Antonio Maria Morana, **Relazione del Commercio D'Aleppo Ed Altre Scale della Siria e Palestina**, Presso Francesco Andreola, 1799, VI-VII.

aldığı galibiyetlerden sonra 1799 Akka Savaşı'nda Osmanlılara karşı mağlup olmuştur. Meseleye İngiltere'nin de dahil olmasıyla çatışmalar 1801'e kadar sürmüş ve nihayet bu tarihte Fransa'nın Mısır'dan çekilmesini öngören anlaşma imzalanmıştır.¹¹ Dolayısıyla Morana, muhtemelen 1798 yazından Akka Savaşı'nın yapıldığı Mart 1799 arasında bir tarihte Haleb'ten ayrılmış olmalıdır. Diğer taraftan raporun 1799'daki basımındaki girişinde bu hadiseden hiç bahsetmemektedir. Raporları görev sırasında yazıldığını tahmin ediyoruz fakat önsöz ve giriş kısımlarının basım sırasından eklendiği açıktır. Dolayısıyla tam tarihi bilmemekle birlikte büyük olasılıkla Morana, Venedik Cumhuriyeti ortadan kalktıktan sonra, bir süre daha Avusturya'nın hizmetinde görev yapıp 1799 yılında Haleb'ten ayrılmıştır diyebiliriz.¹²

Morana, yine önsöz kısmında kendisiyle aynı dönemde yaşayan ve başlangıcından yıkılışına kadar genel bir Venedik ticaret tarihi kaleme alan Carlo Antonio Marin'in bu raporu kaleme alması için kendisini teşvik ettiğini ve kendi eserinin Doğu Akdeniz bahsinde raporunun kaynak olarak kullandığını bildirmiştir. Gerçekten de Marin eserinin bu son cildinde Morana'dan ve raporundan bahsederek verdiği bilgileri kullanmıştır.¹³

Metnin giriş kısmında ise Morana, Hz. Adem'in çocuklarından başlamak suretiyle kısa bir ticaret tarihi anlatısı yaptıktan sonra, Venedik Cumhuriyeti'nin doğuşundan ve tüccar bir millet olarak teşkilatlanmasını sağlayan koşullardan bahsetmiştir. Akabinde dünya tarihinde iz bırakmış, denizcilik, coğrafya ve kozmografya bilimine katkı yapmış ünlü Venedikli mucitlerden ve coğrafi keşiflere öncülük eden ünlü seyyahlardan söz açmaktadır. Ayrıca Venedik'in denizciliğe, ticaret hukukuna yaptığı katkıları ve bu hukuku korumak için teşkil ettiği konsolosluk kurumunun doğuşunu anlatmıştır. Coğrafi keşifler sonucu yeni ticaret yollarının ortaya çıkması ve geri plana düşen Venedik'in 18. yüzyılın başlarında, eski ihtişamına kavuşmak için giriştiği reform hareketlerinden de bahsettikten sonra konsolosluk

¹¹ Daha fazla bilgi için bkz. Stanford j. Shaw, **Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu**, Çev.: Hür Güldü, Kapı Yay., İstanbul, 2008, s. 337-367.

¹² Morana, **Saggio del Commercio**, s. VIII-X.

¹³ Carlo Antonio Marin, **Storia Civile e Politica de Commercio dei Veneziani**, Vinegia, 1808, s. 344.

yaptığı Draç ve Haleb bölgelerinin öneminden bahsedip, 1797 yılında beklenmedik bir felaketle bin yıllık devletin ortadan kalktığını zikredip giriş kısmını sonlandırmıştır.

Ele almış olduğum eserin ilk kısmında Morana, Arnavutluk bölgesinin ticari hacimini anlatmıştır. Ancak bu bölüm tezin kapsamı dışında kaldığı için yalnızca Haleb, Suriye ve Filistin limanlarını konu edilen ikinci kısım üzerine yoğunlaşılacaktır. Bu bölümün Haleb'e ayrılan ilk 40 sayfasında önce şehrin coğrafı, iklim, fiziksel ve demografik özelliklerinden, şehir planı ve mimari yapıdan, bölgede yaşan Hristiyan topluluklardan ve ilk Venedikli konsoloslardan kısaca bahsedildikten sonra raporun asıl konusu olan şehirde üretilen ve çeşitli yönlerden şehre akıp burada değiş tokuş edilen ticari ürünler ele alınmıştır. Morana bu emtiayı başlıca üç grupta incelemiştir; Haleb'te üretilen ham ve mamul ürünler, Uzak Doğu, Güney Asya, Arap ve İran topraklarının dahil olduğu doğu emtiası ve gemilerle çeşitli limanlara ulaşan Avrupa ürünleri. Haleb'te üretilen ve imal edilen ürünler tek tek ele alınarak bazılarının üretim miktarları, yoğun olarak çıkarıldıkları bölge, genel olarak Avrupa'ya, özel olarak İtalya'ya ihrac oranları belirtilmiş, Avrupa'dan ve Doğu'dan gelen emtianın ise isimleri tek tek sıralanmıştır. Raporda üzerinde durulan bir diğer önemli konu ise ithal ve ihracat maddelerinin nakliyesidir. Haleb doğudan, batı, güney ve kuzeyden gelen çeşitli büyüklüklerde kervanların buluşma noktası ve nehir ticareti için elverişli bir konumdaydı. Morana, kervan organizasyonunu, Basra ve Bağdad gibi büyük ve önemli kervanları, bu kervanlarla hangi ürünlerin getirildiğini, nehir yolcuğu ve güzergahını detaylı bir şekilde anlatmıştır. Yine Haleb'e bağlı limanlarla Venedik, Cenova ve Livorno limanları arasında gelip giden ve bu yolla Haleb ile Avrupa emtiasını değiş-tokuş eden gemilerin taşıdığı ürünler sıralanmıştır. Akabinde Venediklilerin bölgedeki varlıkları ve etkinlikleri hakkında bilgi verildikten sonra geri kalan sayfalarda kuzeyden güneye doğru bir sıra takip ederek Suriye ve Filistin limanları hakkında kısaca Haleb'inkine benzer bilgiler vermiştir.

Morana bir konsolos olması dolayısıyla yetkili olduğu bölgedeki ithalat ve ihracat maddelerine dair malumatı olması son derece doğaldır ancak rapor aynı zamanda bölgenin tarihine, coğrafyasına, antik yapılarına ve mimari özelliklerine dair de bilgiler bulunması Morana'nın raporu hazırlarken çeşitli kaynaklar kullandığı düşüncesi akla getirmektedir. Ancak kendisi herhangi bir referans vermediği için hangi kaynaklardan yararlandığını tahmin etmek oldukça güçtür. Diğer taraftan, kaleme

aldığı eserlerde ve kendisi tanıttığı mektuplarda yalnızca Draç'ta ve Haleb'teki konsolosluk görevlerinden bahseden Morana'nın hayatı, daha önceki deneyimleri, eğitim, mensup olduğu aile ve toplumsal sınıf hakkında bilgiye sahip değiliz. Ancak Venedik'in tarihinin son yıllarında, Draç ve Haleb gibi önemli ticaret merkezlerinde görev yapmış ve her iki bölgeyle ilgili de detaylı birer rapor kaleme almış olması sebebiyle Morana, tüm Venedik konsolosları içinde özel bir yere sahiptir.

Haleb, yüzyıllar boyunca hem uluslararası hem bölgesel ticareti merkezi olma niteliğini koruması dolayısıyla araştırmacıların ilgisini çeken bir alan olmuştur. Abraham Marcus'un 18. yüzyıl Haleb'ini sosyal, idari, ekonomik, demografik olmak üzere pek çok yönden ele alan eseri bu alana oldukça önemli bir katkıdır.¹⁴ Yine Bruce Masters¹⁵ ve Ralph Davis¹⁶ gibi araştırmacılar Avrupalıların bu yüzyılda Haleb'teki ticari faaliyetleri konu eden eserler kaleme almışlardır. Sait Türkhan'ın 18. yüzyılda İngiliz tüccarlarının Haleb'teki ticaretini konu alan doktora tezi¹⁷, bu çalışmanın kurgulanmasında bilhassa yol gösterici olmuştur. 18. yüzyılda Venediklilerin Haleb'teki faaliyetlerini konu alan çalışmalara baktığımızda karşımıza sınırlı sayıda isim çıkmaktadır. İlk olarak Vera Costantini'nin 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı-Venedik savaşlarının Haleb'teki Venedik varlığına ve ticaretine etkisini, Venedik himayesindeki tüccarların ticari faaliyetlerini, kendi aralarında ve yerel idarecilerle yaşadığı anlaşmazlıkları, 18. yüzyılda Venediklilerin Haleb'te ticaretini yaptığı ürünler ele alan makalesini bilhassa zikretmek gerekir.¹⁸ Erica Ianaro, 18. yüzyılda Doğu Akdeniz'de Venedik ticaretini konu alan doktora tezinin bir bölümünde, şehrin idari yapısını, kervan ticaretini, şehirdeki Venedik varlığını ve faaliyetlerini anlatmıştır.¹⁹ Son olarak Özgür Oral, Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri(1763-1794) isimli doktora tezinin Osmanlı Devleti'nde Venedikli

¹⁴ Abraham Marcus, **Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri: Halep**, Küre Yayınları, İstanbul, 2014.

¹⁵ Bruce Masters, **The Origin of Western Economic Dominance in the Middle East**, New York University Press, New York, 1988; Bruce Masters, "Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti:Halep, İzmir ve İstanbul**, çev.: Sermet Yalçın, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2017.

¹⁶ Ralph Davis, **Aleppo and Devonshire Square**, Macmillan, London 1967.

¹⁷ M. Sait Türkhan, "18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Haleb", **İ.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul, 2014.

¹⁸ Vera Costantini, "Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento", **Studi Veneziani**, N.S. XLII(2011), s. 143-211.

¹⁹ Erica Ianaro, "Il Commercio Veneziano nel Mediterraneo Orientale de Settecento(Lacarna, Aleppo, Smirne e Salonico)", **Ca' Foscari Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Venedik, 2010.

temsilcilikler bahsinde, 18. yüzyılda Haleb ve Haleb'e bağı limanlardaki ticari temsilciliklere de yer vermiştir.²⁰

Uluslararası ticarete bilfiil katılmamakla birlikte, bir milletin ticari faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde sürdürebilmesinde görev alan en önemli aktörlerden biri olan konsolosun kaleminden çıkan bu önemli raporu Türkçeye kazandırmayı ve bu raporu esas alarak Haleb'in 18. yüzyılda uluslararası ticaretteki önemi ve Venedik'in bu ticaretteki yerini anlamayı amaçlayan bu tezin, alana ufak da olsa bir katkı yapması ümidindeyim.



²⁰ Özgür Oral, “Osmanlı Venedik Ticari ilişkileri”, **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul, 2017.

BİRİNCİ BÖLÜM

HALEB VE TİCARET

1.1. Bir Ticaret Merkezi Olarak Haleb

Suriye'nin kuzeyinde yer alan Haleb, gerek coğrafi konumu gerek tarihi gelişimi dolayısıyla Osmanlı döneminde bir ticaret merkezi olarak büyük bir gelişme göstermiştir. Konumu itibarıyla Anadolu'dan Mezopotamya'ya, Akdeniz'den İran'a giden yolların kesişim noktasında bulunması şehrin ticaret merkezi olma özelliğini güçlendiren bir etkidir. Nitekim şehrin daha milattan önce iki binli yılların başında önemli bir pazar olduğu bilinmektedir. Akdeniz ve Fırat nehrine eşit mesafede bulunan şehir, su yolu taşımacılığı için de elverişli bir konumdaydı. Ayrıca zengin su kaynakları, verimli toprakları ve etrafını saran küçük tepelerle birlikte şehrin ortasında yükselen, üzerinde kalenin bulunduğu höyük biçimindeki fiziksel yapısı dışarıdan gelecek müdahalelere karşı kenti korunaklı hale getirmiştir.¹

Bu fiziki ve coğrafi avantajlarına rağmen şehir, uzun bir süre Suriye bölgesi içinde ön plana çıkan ticari ya da siyasi bir merkez olmayıp, Antakya ve Şam gibi daha başarılı rakiplerinin gölgesinde kaldı.² Haleb'in gerek bölgesel gerekse uluslararası bir ticaret merkezi olarak hak ettiği önemi kazanması, tarihsel gelişmelere bağlı olarak değişen şartlar neticesinde Memluklerin son yüzyılında ve Osmanlı egemenliği döneminde gerçekleşecektir.

637'de Müslümanların hakimiyetine giren Haleb, 12.-13. yüzyıllarda batıdan Haçlıların, doğudan Moğolların saldırılarına uğramış, 1401'de Timur'un yağmasından sonra Memluk hakimiyeti altında toparlanma dönemine girmiştir. Memluk dönemi Haleb'in talihinin döndüğü ve bölge içinde bir ticaret merkezi olma yolunda gelişmelerin yaşandığı bir dönem olarak kabul edilebilir. Memluklerin, 1375'te Kilikya Ermeni Krallığı'na son verip, krallığın Asya mallarını Akdeniz'e taşıdığı liman kenti olan Ayas'ı* tahrip etmeleri, tüccarların bu ticareti sürdürmek için daha

¹ Bruce Masters, "Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", s. 21.

² A.g.e., s. 22.

* Bugünkü Yumurtalık.

güneydeki Haleb'e yönelmesine vesile oldu. Yine 15. yüzyılın başlarında ortaya çıkan Bedevi tehdidinin, Hicaz ve Bağdad kervanlarının Memluklerin en önemli ticaret merkezi olan Şam'a ve ona bağlı Beyrut limanına ulaşılmasını zorlaştırması, güneyden gelen tüccarların da Haleb'e yönelmesini ve şehrin bölgesel ticaret merkezi olarak ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu gelişmeler neticesinde Memluk yönetimi, zorunlu olarak pazarların genişletilmesi gibi şehrin bir ticaret merkezi hüviyeti kazanmasını sağlayacak imar faaliyetlerine ağırlık vermiştir.³

I. Selim'in doğu seferleri kapsamında gerçekleştirdiği Mercidabık Savaşı neticesinde Haleb 26 Ağustos 1516 tarihinde Osmanlı hakimiyetine girmiştir. Osmanlılar Suriye bölgesini ele geçirdikten sonra, başlangıçta Memlukler'den kalan idari yapıyı bozmadan muhafaza ettiler. Bu bağlamda Haleb başlarda Şam beylerbeyliğine bağlı bir sancak olarak kalmıştır. Ancak I. Selim'in ölümü ve yerine I. Süleyman'ın geçmesiyle, I. Selim tarafından Şam beylerbeyliğine atanmış olan eski Memluk beyi Canbirdi Gazali, Haleb'i de etkisi altına alacak büyük bir isyan başlatmıştır.⁴ İsyanın bastırılması neticesinde idari yapıda değişikliğe gidilerek, merkezleri Şam ve Haleb olan iki ayrı eyalet teşkil edilmiştir. Böylece Suriye'de Şam'a alternatif bir idari merkez oluşturulmuş ve Haleb, valisi ve kadısı doğrudan İstanbul'dan atanan bir eyalet merkezi haline getirilmiştir.⁵

Haleb'in bir eyalet merkezi olarak yeniden yapılandırılması kaderini olumlu yönde etkiledi. Şehrin ticari kapasitesinin farkında olan Osmanlı yöneticileri, giriştikleri imar faaliyetleriyle genel mimari görünüme ve ticari altyapıya ciddi katkılarda bulundular.⁶ Yöneticiler ve şehrin ileri gelenleri şehir merkezinde, bünyesinde hanlar, çarşılar ve uluslararası ticarete katkı sağlayan pek çok yapı bulunduran külliye ve onlara finansman sağlayan vakıflar kurdular. 16. yüzyılda inşa edilen en önemli iki han, Dukakinzade Mehmet Paşa tarafından kurulan Adiliyye vakfı bünyesinde 1556'da inşası başlayan Han'el-Ulebiyye⁷ ve 1574'de Sokullu

³ A.g.e., s. 24.

⁴ Masters, "Halep", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.15, İstanbul, 1997, s. 244-247.

⁵ Masters, "Halep: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", s. 27.

⁶ A.g.e., s. 29-30

⁷ Heghnar Watenpugh, "The Image of an Ottoman City: Imerial Architecture and Representative of Urban Life in Aleppo in The Sixteenth and Seventeenth Centuries", **Kaliforniya Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi**, 1999, s. 95; Gülru Necipoğlu, **Sinan Çağı: Osmanlı İmparatorluğu'nda Mimari Kültür**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2013, s. 634

Mehmet Paşa tarafından kurulan ve yüzyıllar boyunca şehrin en büyük ticari yapısı olarak kalan Gümrük Han'dır.⁸ Bu hanlar, antrepo, alım satım merkezi ve tüccarlar için misafirhane işlevi gördüğü gibi, Gümrük Han gibi en önemlileri Avrupalı konsolosların ikametgâhını da barındırmaktaydı.⁹

18. yüzyılın son yıllarında Haleb'te bulunan Gio Antonio Maria Morana da şehrin çarşı, pazar ve depolarından hayranlıkla bahseder ve bunlarla ilgili detaylı bilgi verir. Buna göre o dönemde; satıcıların dükkanlarının toplandığı yaklaşık iki yüz tane pazar bulunmaktaydı. Tüccarların konaklama yerlerinin ve depoların bulunduğu hanların büyüklüklerinin bir şehre eşdeğer tutan Morana, hanların güvenlik ve rahatlık açısından Avrupalılar için son derece uygun bir konaklama merkezi olduğunu vurgulamaktadır. Morana'nın verilerine göre bahsi geçen dönemde şehirde yaklaşık 150 tane han bulunmaktaydı ve o tarihte de bazı önemli konsoloslar bu hanlarda kalmaktaydı.¹⁰ Venedik konsolosu da 16. yüzyılın ikinci yarısında Venedik Hanı diye anılan handaki ikametgâhına yerleşmişti. Venedik hanında da, konsoloshanenin yanında, tüccarların ikameti için odalar, depolar, dükkanlar, ibadet için bir kilise ve ufak bir şapel bulunuyordu.¹¹

Memluk topraklarının Osmanlı hakimiyetine geçmesinden sonra, Memlukler zamanında Mısır ve Suriye'de Venediklilere verilmiş olan ticari imtiyazlar Osmanlılar tarafından da tanınmış ve bölgenin uluslararası ticaretteki yeri korunmuştur.¹² Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra Suriye bölgesi içinde Haleb'in yabancı tüccarların gözünde de Şam'ı geride bırakarak ön plana çıktığı görülmektedir. Nitekim Venedik, konsolosluğunu 1545'te Şam'dan Trablusşam'a, 1548'de ise Haleb'e taşımıştır.¹³ Bu durum Memlukler zamanında yaşanan gelişmelere ilaveten hem Avrupalı tüccarların değişen ürün talepleri hem de Haleb'in bölgedeki Şam ve Trablusşam gibi diğer tüccar şehirlerine nazaran daha güvenli ve konforlu olmasıyla ilgiliydi. Bu sırada, yüzyıllardır bu bölge aracılığıyla Hint baharatı ve Uzak Doğu'dan gelen lüks tüketim

⁸ Masters, **a.g.e.**, s. 31; Michiele Lamprakos, "Life in the Khan The Venetians in Early Ottoman Aleppo", **Muqarnas**, vol. 34, 2017, s. 133.

⁹ Lamprakos, **a.g.m.**, s. 128; İngiliz ve Fransız konsoloslukları bu handa kurulmuş, 1680'den sonra Fransız konsolosluğu Kendir Hanına taşınmış ancak 1750'den itibaren tekrar Gümrük Hana dönmüştür. Daha fazla bilgi için Bkz: Türkhan, **a.g.t.**, s. 158-159.

¹⁰ Gio: Antonio Maria Morana, **Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani**, s. 63-64.

¹¹ Lamprakos, **a.g.m.**, s. 129.

¹² Türkhan, **a.g.t.**, s. 34.

¹³ Masters, **a.g.e.**, s. 30.

ihtiyaçlarını karşılayan Avrupa’da, zanaat sektöründe yaşanan gelişmeler neticesinde, bu sektörü besleyecek ipek ve pamuk gibi hem bölgede üretilen hem de buraya ulaşan ürünlere de ihtiyaç hasıl olmuştur. Bu bağlamda coğrafi konumu Haleb’i öne çıkartmıştır. Her şeyden önce Haleb, Kuzey Suriye’de bulunan ham ipek ve pamuk üretim merkezlerine göre Şam’a göre çok daha yakındı.¹⁴ Antakya ve Fırat havzasında üretilen yerel ipeğin yanında İran ipeği de Avrupalılar tarafından çok rağbet görüyordu. 15. yüzyılda İran ipeğini batıya taşıyan Culfa Ermenileri de pazar olarak Aras Nehri üzerindeki merkezleri Culfa’ya en yakın ve en güvenilir merkez olan Haleb’i tercih etmişlerdi. Dolayısıyla artan ipek talebi diğer Avrupa devletlerini de, ipek pazarı haline gelen Haleb’e taşımıştır. Venedik’ten sonra, diğer Avrupa devletleri de Osmanlı İmparatorluğundan aldıkları ahidnameler sayesinde Haleb’te temsilcilikler kurmuşlardır. Fransızlar 1557’de şehirde bir konsolosluk açtı. Akabinde İngiliz Levant Şirketi kraliçeden aldıkları imtiyaz sayesinde 1583’de Trablusşam’da açtıkları konsolosluğu 1586’da Haleb’e taşıdılar.¹⁵ Hollanda ise 1613 tarihinde şehirde konsolosluk kurumunu teşkil etmiştir.¹⁶

Morana’ya göre Avrupalıların Trablusşam ve Şam’da ikamet etmeyi tercih etmeme sebeplerinden biri şehir halkının yabancılara karşı takındığı rahatsız edici tavidir. Bu kötü muamele sebebiyle bu şehirlerde ikamet etmekten kaçınan Avrupalı tüccarlar; bu şehirlerle ticari faaliyetlerini dolaylı yoldan, hem Avrupalı tüccarların gemilerinin demirlediği hem de mezkur şehirlerden gelen emtianın toplandığı Sayda ve Beyrut gibi limanlarda sürdürmektedir.¹⁷ Ayrıca, Suriye içinde Haleb’in ticaret merkezi olarak belirmesi, Avrupalıları uzak ve tehlikelere daha açık olan Trablusşam yerine daha kuzeydeki İskenderun limanını kullanmaya yöneltmiştir. Avrupa gemilerinin 1590 yılından itibaren İskenderun limanını kullanmaya başlamasına ve 1593 yılında resmi makamlarca bu limanda bir gümrük eminliği kurulmasına rağmen,

¹⁴ Bruce Masters, **The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantalism and the Islamic Economy in Aleppo 1600-1750**, s. 10.

¹⁵ Masters, “Halep: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, s. 30-31.

¹⁶ G. R. Bosscha Erdbrink, **At the Threshold of Felicity Ottoman-Dutch Relations During the Embassy of Cornelis Calkoen at the Sublime Porte 1726-1744**, Ankara 1975, s. 7; Mehmet Bulut, **Ottoman-Dutch Economic Relations in the Early Modern Period 1571-1699**, Utrecht 2000, s. 121.

¹⁷ Morana, **Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani**, s. 113.

çeşitli itirazlar ve engellemeler neticesinde kalıcı bir gümrük merkezi ancak 1612’de kurulabilmiştir.¹⁸

16. yüzyılda, karabiber ve diğer Asya baharatlarının yanı sıra Haleb’in hızlı yükselişindeki en önemli etken olan ipek ticareti, 17. yüzyılda birtakım engellerle karşı karşıya kalmıştır. Bunlardan biri yerel kaynaklı aşiret lideri Canbolatoğlu Ali’nin isyan hareketi, diğeri ise Osmanlıların doğudaki düşmanı Safeviler’in 1587’de başına geçen Şah Abbas’ın İran ipeğini Osmanlı topraklarından uzak tutma politikasıdır. Yerel bir güç olarak ortaya çıkıp yaşanan karmaşadan faydalanarak valiliğe kadar yükselen Hüseyin’in bu sırada cereyan eden İran savaşı sırasında hainlikle suçlanarak idam edilmesi üzerine, yeğeni Canbolatoğlu Ali isyana kalkışmıştır. Canbolatoğlu Ali’nin hedefinde Haleb’e ulaşan ticaret yollarını ele geçirip Haleb’te kendi rejimini kurma planı vardı. Bu maksatla şehirdeki konsolosluklarla bizzat görüşerek kendi yönetiminde ticaretin devam edeceği garantisi vermiştir.¹⁹ 1607’de Haleb üzerine gönderilen bir orduyla Canbolatoğlu Ali’nin yenilgiye uğratılmasının ardından bu mesele hallolmuştur.

Bu yüzyılda şehirdeki ipek ticaretine çok daha ağır bir darbe vuran gelişmeler İran tarafında yaşanmıştır. Şah Abbas, iktidar döneminde İran ipeğinin Osmanlı ülkesine girişini tamamen yasakladı ve İngilizlerle anlaşarak ipek ticaretini Doğu Akdeniz’den Basra Körfezi aracılığıyla Hint Okyanusu’na taşımak istedi.²⁰ Şah Abbas bununla kalmayarak şehrin ipek taşıyıcısı olan Culfa Ermenilerinin ticaret merkezlerini yıkmış, onları kendi başkenti İsfahan yakınlarında kurdurduğu Yeni Culfa’ya yerleştirip birtakım imtiyazlar tanıyarak kendi tüccarları haline getirmiştir. 1619’dan Şah Abbas’ın öldüğü 1629 yılına kadar süren Haleb’teki bu ipek krizi, Avrupalıların da Haleb’i terk etmesine ve ipeğe ulaşmak için başka yollar aramasına sebep oldu²¹. Şah’ın ölümüne kadar devam eden ipek ticaretindeki bu kısıtlayıcı politika, onun halefleri tarafından sürdürülmedi. Bu sayede Ermeni tüccarların da eski ticari rotayı tekrar kullanmaya başlamasıyla Levant ticareti canlanmaya başlamıştır. Şah Abbas’ın öldüğü tarihinde İran yaklaşık bin ton ipek üretmekte ve bunların üçte ikisi Avrupa’ya

¹⁸ Masters, “Haleb: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, s. 34.

¹⁹ A.g.e., s. 36.

²⁰ Halil İnalçık, “İpek”, TDV İslam Ansiklopedisi, C. 22, İstanbul, 2000, s. 363.

²¹ Masters, a.g.e., s. 38.

gönderilmekteydi. 1630'ların ikinci yarısından itibaren İran'da üretilen ipeğin neredeyse hepsi Haleb üzerinden Avrupa'ya ulaşmaya başlamıştır.²²

17. yüzyılda Avrupa'da büyüyen ipek endüstrisinin artan hammadde ihtiyacı ve sınırlı ipek üretimi, Avrupalı tüccarlar için Haleb'in önemini artırdı. Ayrıca bir önceki yüzyılda yaşanan keşif hareketleri; Asya baharatının, bu amaçla kurulan İngiliz ve Hollanda Doğu Hindistan Şirketlerince Asya'dan, Akdeniz'e uğramaksızın, doğrudan deniz yoluyla Avrupa'ya taşınmasını, böylece 1600'lerden itibaren Avrupalıların Akdeniz'de temel olarak ipek ithalatına yoğunlaşmalarını sağlamıştır.²³

Diğer Avrupalı devletlerin bölgeye gelişiyle yaşanan yeni gelişmeler Doğu Akdeniz ticaretinde yüzyıllardır süregelen Venedik üstünlüğüne son verdi. İngilizler, ülkelerinde gelişen yünlü kumaş endüstrisinin ürünlerini Haleb pazarına sürdüler. Kadın ve erkek giyim sektöründe kullanılan bu yünlüler Suriye'de çok sevildi ve 17. yüzyılda en önemli ithalat maddesi haline geldi.²⁴ İngilizler, gelişen yünlü kumaş endüstrisi sayesinde bu büyük talebin karşılanmasını sağlamış, karşılığında ise büyük miktarlarda ipek elde etmişlerdi. İngilizler bu sayede 17. yüzyılda Haleb'te yürütülen ipek ticaretinde Venedik ve Fransız rakiplerini geride bırakarak üstün konuma gelmişlerdir. Dolayısıyla 17. yüzyıl boyunca İngilizler Haleb'in ithalat ve ihracatına hakim konumdaydılar. Ancak 18. yüzyılın başında itibaren dengeler değişmeye başlamış, yüzyılın başında İngiliz ve Fransızlar eşit oranda ipek satın alırken, yüzyılın ortalarında itibaren Fransızlar, yavaş yavaş Levant ticaretinden elini çeken İngilizlerin önüne geçmiştir.²⁵

18. yüzyılda Haleb'in ithalat ve ihracat maddelerinde de bir değişim yaşanmıştır. Avrupalı devletler arasındaki dengenin değişimi de aslında bu durumun bir sonucudur. Yüzyılın ilk yarısında, 1722'de, Safevilerin başkenti İsfahan'ın Afganlarca ele geçirilmesi neticesinde başlayan çöküş dönemi ülkedeki ipek üretimini olumsuz etkilemiştir. Ayrıca yine aynı dönemde cereyan eden Osmanlı-İran Savaşları(1723-1727) kervan yolunun kapanmasına sebep olmuştu. Dolayısıyla Haleb'in en önemli ipek tedarikçisi olan İran'dan gelen ipek miktarı bu yüzyılda oldukça azalmıştır.

²² Masters, **The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East**, s. 24

²³ Abraham Marcus, **Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri: Halep**, s. 193.

²⁴ Masters, **a.g.e.**, s. 25.

²⁵ Türkhan, **a.g.t.**, s. 32.

Haleb'te aradıkları başlıca emtia olan İran ipeğinin yokluğu, İngiliz tüccarlarının bölgeye olan ilgisini azaltmıştır. Buna karşılık Fransızlar Suriye'de üretilen ipek ve pamuğa ilgi göstermeye devam etmişlerdir. Diğer taraftan İngilizlerin Haleb piyasasına soktuğu londrin tipi yünlü kumaşlar, Fransızlar tarafından taklit edilerek Haleb pazarına sunulmuştur. Fransız fabrikaları, bölge halkının zevkine uygun daha ince ve parlak kumaşlar üretiyor ve İngilizlerinkine oranla daha ucuza satıyorlardı. Bu sebeple Fransız yünlü kumaşlarının, İngilizlerin bölge ikliminde kullanılmaya çok uygun olmayan kalın yünlüsünün yerini alması gecikmedi.²⁶

Bu yüzyılda öne çıkan bir diğer emtia ise pamuktu. 13. yüzyıldan beri Akdeniz havzasında bir imalat sektörüne ve ticarete konu olan pamuk 18. yüzyılda yaşanan gelişmeler neticesinde ticareti yapılan en önemli ürünlerden biri haline gelmiştir. Bilhassa İngiltere'nin başını çektiği bu ticari yönelim, bir sonraki yüzyılda ülkeyi endüstri devrimine götürecek gelişmelere vesile oldu. Öncelikle 17. yüzyıldan itibaren Hint pamuklu kumaşlarının ucuzluğu ve göz alıcı desen ve renkleri sayesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Avrupa'da halk arasında büyük rağbet görüp moda olması ithalatın olağanüstü artmasına sebep olmuştur. Avrupalı devletler ülkelerine giren büyük miktarlarda pamuklunun ipek, yün ve keten sanayindeki dengeleri bozması üzerine çeşitli önemler alma ihtiyacı hissetmişlerdir. Öncelikle pamuklu kumaş ithalatını ağır gümrük vergisi uygulama yoluna giden Avrupalılar, daha sonra bilhassa 18. yüzyılda ham pamuk ithalatını serbest bırakarak kendi ülkelerindeki pamuklu dokuma sanayiini desteklemişlerdir.²⁷ İngiltere şüphesiz bu yeni eğilimi en iyi yöneten devletti. 17. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de yerel yünlü kumaş üreticilerinin, ince ve gösterişli Fransız kumaşlarına karşı başlayan tepkisi neticesinde bu ürünlerin ülkeye girişi yasaklanmıştır. Böylece İngiliz pazarlarında ithal kumaş olarak yalnızca Hindistan ve Çin'den getirilen pamuklu kumaşlar kalmıştır. Halkın beklenmedik bir biçimde bu Hint işi kumaşlara büyük rağbet göstermesi sonucu yünlü tekstil ürünlerinin geri plana düşmesi üzerine, yünlü kumaş üreticileri pamuk iplik ve kumaşın ithalini yasaklatmayı başarmışlardı. Bunun üzerine ülkedeki pamuklu ürün talebini karşılamak için pamuklu dokuma sektörü desteklenmiş ve neticede bu sektör

²⁶ Masters, "Kervan Kenti", s. 57.

²⁷ Halil İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinden Emek Maliyetinin Rolü", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, 1979-1980, s. 12.

büyük gelişme kaydetmiştir.²⁸ Böylece dokuma sanayiinde yün ve pamuk sektörleri arasındaki yüzyıllardır var olan ters orantılı denge bu yüzyılda, Batı Avrupa’da pamuğun üstünlüğüyle sonuçlanmıştır.²⁹ İngiltere, pamuk sanayisinin ihtiyacı olan ham pamuğu karşılamak için çok daha ucuza mal olduğu için doğrudan Hindistan’dan ithal etme yoluna gitmiştir. Fransızlar ve Venedikler ise pamuk ihtiyacını karşılamak için önemli bir pamuk üreticisi olan Haleb pazarına yönelmişlerdir.³⁰

17. yüzyılda hızla yükselişe geçen pamuk üretimi ve ticaretine Osmanlılar da yabancı kalmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nun pek çok yerinde pamuk tarımı ve buna bağlı olarak gelişen pamuklu iplik ve kumaş üretimi gerçekleştirilmekteydi. Bilhassa Suriye ve Kıbrıs bölgesi Orta Çağ’dan bu yana önemli bir pamuk üreticisi olarak ön plana çıkmaktaydı. Haleb yakınlarındaki Adana, Filistin ve Lübnan kıyılarında iyi kalite ham pamuk yetiştiriliyor, bunlar eğdirilerek iplik ve kumaş haline getiriliyor ve hem iç piyasaya hem de uluslararası ticarete sunuluyordu. Diğer taraftan Haleb’e Basra ve Bağdad kervanıyla Hindistan ve İran’dan diğer pek çok kıymetli emtiayla birlikte pamuklu kumaşların da ulaştırıldığı bilinmektedir.³¹ Fakat Haleb’te pamuk sanayinin ve ticaretinin önem kazanması 18. yüzyıldaki gelişmeler sayesinde gerçekleşmiştir. Bu yüzyılda Avrupa’da ve Osmanlı ülkesinde çok rağbet gören Hint işi kumaşlar, Haleb çevresindeki Antep, Diyarbakır gibi imalat merkezlerinde orijinallerine çok benzer şekilde üretilmeye başlandı. Diğer taraftan yine bu yüzyılda Osmanlı-İran savaşları sebebiyle kervan ticaretinin aksaması ve dolayısıyla Hindistan ve İran’dan kumaş ithalinin kesintiye uğraması da yerel imalata olan ilgiyi arttırmıştır.

Haleb ve havalisinde üretilen pamukluların en önemli alıcısı Fransızlardı. Katsumi Fukasawa, Marsilyalı tüccarların Haleb’teki faaliyetlerini baz alarak yaptığı çalışmasında 1723-1740 yıllarında Hindistan menşeli pahalı pamukluların ortadan kalkmasını, kervanların kesintiye uğramasından başka, Atlantik’teki plantasyonlarda

²⁸ Ianiro, *Il Commercio Veneziano nel Mediterraneo Orientale del Settecento (Larnaca, Aleppo, Smirne, Salonico)*, s. 136-138.

²⁹ Faruk Tabak, *Solan Akdeniz: 1550-1780 Coğrafi Tarihsel bir Yaklaşım*, Çev.: Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2010, s. 176.

³⁰ Ianiro, *a. y.*

³¹ Morana, *a.g.e.*, s. 71-72, 74-75, 81. İnalçık, *a.g.m.*, 7-9.

alışan esirlerin giyim ihtiyaçlarını karşılamak ve bu esirlerin satıcısı olan Afrikalıların talebini karşılamak üzere daha ucuz yerel pamuklulara yönelmesiyle açıklamaktadır.³²

Morana da raporunda, Haleb'in imalat faaliyetlerinden bahsederken iplik yapımı ve pamuk ihracatından söz eder. Buna göre; "filato" denilen ince ipliklere dönüştürülen pamuklar çeşitli renklere ve özellikle çok sevildiği anlaşan kırmızıya boyandıktan sonra bir kısmı yerel imalat sektörünün ihtiyaçları için ayrılmakta, geri kalanı ise İstanbul'a ve Avrupa'ya ihraç edilmektedir. Aynı şekilde iplikle birlikte pamuklu kumaş, şal ve bezlerin de imparatorluk içinde ve Avrupa talep görmektedir. Morana Haleb, Antakya ve Antep'te üretilen çeşitli renkte bezlerin, donanmanın ve ticaret gemilerindeki mürettebatın kıyafetlerinde kullanılmak üzere Fransa'ya ihraç edildiği bilgisini de verir. Yine adından da anlaşılacağı üzere, Hint kumaşlarının mükemmel bir taklidi olan "indianella" türü pamuklunun ve Diyarbakır'da imal edilen bezlerin Avrupa'ya, bilhassa İtalya'ya azımsanmayacak miktarlarda gönderildiğini belirtmektedir.³³

18. yüzyılda Haleb pazarında önemli bir ihraç kalemi haline gelen yerel pamuklu ürünlerin hammaddesi uluslararası bağlantıları oldukça sınırlı olan kırsal bölgelerde yetiştirilirdi. Bilhassa Adana ve Filistin kıyıları pamuk tarımının yapıldığı önemli merkezlerdi. Adana Akdeniz'e kıyısı bulanan deniz ulaşımı için elverişli bir konumda bulunmasına karşın şehir sakinlerinin yabancılara karşı olumsuz tavrı Avrupalı tüccarları bu şehirden uzaklaştırmıştır. Adana'da üretilen pamuk kervanlarla doğrudan yahut deniz yoluyla ulaştırılan İskenderun aracılığıyla Haleb i gümrüğüne getiriliyordu. Yabancı tüccarlar Adana bulunan acentaları aracılığıyla pamuğu satın alıp Haleb'e getirtiyorlardı. 18. yüzyılda Haleb'te bulunan en zengin Venedik ticarethanelerin sahipleri olan Alteras ve Belilioslar bu iş için, Arslan Askanasi ve Ahron Camhagi isimli iki acenta ile anlaşmıştı.³⁴

Pamuk tarımın yapıldığı bir diğer önemli bölge Filistin idi. Bilhassa Yafa ve Akka Venedik gemilerinin yılda birkaç kez uğradığı ve yüklü miktarda pamuk temin ettiği önemli limanlardı. Venedikliler pamuğu bu limanlarda, Haleb pazarından çok daha

³² Fukasawa'dan aktaran Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yay., İstanbul, 2014, s. 265-266.

³³ Morana, **Saggio del Commerciale Rapport di Venezia**, s. 74-75.

³⁴ Costantini, "Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento", s. 177-178.

ucuza temin edebiliyorlardı. Adana-Haleb kanalıyla pamuk satın almak istediklerinde yerel idarecilerin şantajları, satıcıların kendilerine ait olan vergileri alıcıya yüklemesi gibi birtakım olumsuz muameleyle karşılaşan Venedikli tüccar ve acentalar, Filistin limanların aynı ürün çok daha rahat elde edebiliyorlardı. Buradaki pamuk satıcıların büyük bir kısmı Yahudilerden oluşuyordu. Haleb'te oturan Venedikli tüccarların kendileri ve Venedik'teki ortaklar adına satın aldıkları emtianın, bu limanlardaki bir temsilci(fattore), tüccar yahut konsolos muavini aracılığıyla gemilere yüklemesi ve kayıt işlemleri yapıldıktan sonra Venedik'e gönderiliyordu. Haleb ve Filistin limanları arasında konsolos muavinlerinin de dahil olduğu bu bağlantı sayesinde 1780'lerden sonra Venedik'in pamuk ithalatında artış görülmektedir.³⁵

18. yüzyılda Venedik ve Fransız tüccarları için Osmanlı ülkesinde en önemli pamuk pazarı Haleb'ti. Bu dönemde Ege kıyılarındaki İzmir limanı Haleb'e rakip olarak uluslararası ticarete önemli bir sıçrama yapmış olsa da, Haleb'te bulunan tüccarların Haleb ve Filistin kıyılarındakine ilaveten Anadolu pamuğuna da ulaşabiliyorken İzmir'den yalnızca Anadolu pamuğuna ulaşabilmesi, Haleb'i pamuk ihracatında birinci sıraya yükseltmiştir.³⁶

1.2. Kervanlar

Haleb, doğudan ve batıdan çeşitli ticari emtianın aktığı bir toplanma ve yeniden dağıtım merkezi konumundaydı. Şehrin yakın çevresinden, Asya'nın çeşitli ülkelerinden gelen ve Avrupa'dan gemilerle Suriye limanlarına ulaşan emtia, büyüklü küçüklü kervanlar vasıtasıyla Haleb'te toplanıyor, bir kısmı bu kalabalık şehrin tüketimi ve şehirdeki zanaatkarların hammadde ihtiyaçları için ayrıldıktan sonra, büyük bir kısmı yeniden bir değiş-tokuşa tabi tutulup aksi istikamette tekrar yola çıkıyordu.

Batı Avrupa'dan Güney Asya'ya kadar uzanan bu büyük ticari hareketlilik, deniz yolunda gemiler, karada ise çeşitli mevsimlerde yola çıkan büyüklü küçüklü kervanlar vasıtasıyla gerçekleştiriliyordu. Haleb, hem bölgesel ticarete hem de yüzyıllardır kullanılan uluslararası ticaretin gerçekleştiği rota üzerinde önemli bir merkez olarak her yönden gelen kervanların uğrak noktasıydı. Diyarbakır, Musul, Doğu Anadolu,

³⁵ A.g.m., s. 179.

³⁶ A.g.m., s. 181-182.

Şam gibi Haleb'e yakın çevreden sık aralıklarla gelen görece ufak kervanlar, İran ve Güney Asya emtiasını taşıyan daha büyük ölçekteki Basra, Bağdad kervanları ve Avrupa gemilerinin Suriye limanlarına taşıdığı emtiayı Haleb'e ulaştıran İskenderun ve Lazkiye'den yola çıkan kervanlar, yılın belli zamanlarında şehri bir antrepoya dönüştürüyordu.³⁷

Kervan binlerce insan, hayvan ve emtianın birlikte hareket ettiği için çok kapsamlı ve detaylı organize edilmesi gereken bir etkinlikti. Kervanın çıkış ve nihai varış noktası; yolculuğun vaktini ve sıklığını, taşımada kullanılacak yük hayvanını, kervanın boyutunu, taşıdığı emtiayı ve hatta kervanın güzergahına bağlı olarak değişen tehlikelere karşı alınacak güvenlik önlemlerini belirliyordu.

Kervanın yola çıkış vakti, bu bağlamda dış etkenlere bağlı olmayan hac kervanı dışında, hava sıcaklığı dikkate alınarak tayin edilirdi. Havanın ne çok sıcak ne çok soğuk olduğu, yük hayvanlarını besleyecek otlakların yeşerdiği mevsimlerde yola çıkılırdı. Ayrıca Bağdad ve Basra'dan gelen kervanlar söz konusu olduğunda, kervanın içerdiği Çin ve Hindistan kaynaklı emtianın bahsi geçen şehirlere ulaşmasını etkileyen faktörleri de göz önünde bulundurmak gerekirdi. Bu ürünler gemilerle Hint okyanusunu aşarak Basra körfezinde karaya indirildikleri için, Güney Asya'da yılın belli dönemleri meydana gelen ve gemilerin okyanusta hareket etmesini engelleyen muson yağmurları da kervanların yola çıkış zamanının tayinine dolaylı yoldan etki etmekteydi.³⁸

Şüphesiz kervanın en vazgeçilmez unsurlarından biri, emtiayı ve insanları taşıyan yük hayvanlarıdır. Yük hayvanı seçilirken yolculuk edilecek bölgenin coğrafyası, kervanın büyüklüğü ve katedilecek mesafe dikkate alınmaktaydı. Bağdad, Basra ve Hicaz gibi çok kalabalık ve uzun yolculuk gerektiren kervanlar için; uzun mesafelere, çöl şartlarında açlığa ve susuzluğa dayanıklı, diğer yük hayvanlarına kıyasla çok daha fazla yük taşıyabilen develer tercih ediliyordu. Morana, büyük oranda çorak ve su kaynağından yoksun Arap topraklarında yolculuk etmeye elverişli develeri Tanrı'nın bir lütfu olarak değerlendirmekte ve her bir devenin Venedik ağırlığıyla yaklaşık bin *lire*lik iki yük taşıdığını belirtmektedir. Bin *lire* bugünkü ağırlık birimiyle yaklaşık

³⁷ Morana, **a.g.e.**, s. 79.

³⁸ Ianiro, "Il Commercio Veneziano" s. 234.

300-500 kilogram aralığında olmalıdır. Develerin taşıma kapasiteleri yüksek olmakla birlikte, dağlık ve engebeli arazilerde seyahat etmeye uygun değillerdi. Bu sebeple Anadolu ve Haleb arasında gidip gelen kervanlarda, develerin ancak yarısı kadar yük taşımalarına karşın bu arazide seyahat edebilen eşek ve katır gibi hayvanlar tercih ediliyordu.³⁹ Yine Haleb'e görece daha kısa mesafede bulunan Mısır ve Suriye kıyılarından yola çıkan daha küçük çaplı kervanlarda da eşek ve katırlar yük taşımada kullanılmaktaydı.⁴⁰ Bununla birlikte bu hayvanlar yalnızca emtia taşımada değil aynı zamanda yolcuları ve yolculuk için gerekli diğer malzemeleri taşıma işinde de kullanılıyordu. Örneğin Basra kervanındaki develerin üçte biri; tüccarların, yolcuların, kervanı korumakla görevli tüfekçi takımının ve yaklaşık 60 gün süren bu uzun seyahat esnasında kendilerinin ihtiyaç duyacakları malzemeyi taşımak üzere ayrılıyordu.⁴¹

Kervanın hazırlık ve yolculuk sürecinde göçebe gruplar önemli rol oynamaktaydı. Kervan hazırlığı için yapılan ticaret; şehrin doğu, kuzey ve güney sınırlarında yaşayan Arap, Kürt, Bedevi ve Türkmen kabileleri şehre entegre ediyordu. Bilhassa, kervan ticareti için gerekli olan yük hayvanı kiralama ve yolculuk esnasında rehberlik etme işi bu kabilelerin tekelindeydi.⁴²

Kervanlarla taşınan emtianın maliyetini dolayısıyla nihai varış noktasındaki fiyatına etki eden önemli bir unsur katedilen mesafedir. Uzun süren kervan yolculuklarında emtia başlangıç noktasından doğrudan varış noktasına iletilmez. Kervana katılan bir tüccar, kervanın başlangıç ve varış noktası arasındaki çeşitli görece daha ufak ticaret merkezlerinde elindeki malın bir kısmını satar ve oradan yeniden mal satın alır. Konaklama, erzak, hamal, sürücü masraflarının da varış noktasına kadar her duraklama noktasında giderek artması maaliyeti daha da arttırır.⁴³ Tüccar bir deveye 1000 kuruşa eşdeğer mal yükleyebiliyordu ve hayvan başına alınan nakliye ücreti bu miktarın %1'inden azdı. Bu ulaşım koşulları altında kâr elde etmek isteyen tüccarın yükte hafif pahada ağır mallar tercih etmesi gerekirdi. Nitekim buğday, pirinç gibi çok ağır ürünler getirisi taşıma maliyetini karşılayamadığından genelde kervanlarda büyük

³⁹ Morana, **a.g.e.**, s. 78-79.

⁴⁰ Masters, , "Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", s. 52.

⁴¹ Morana, **a.g.e.**, s. 80.

⁴² Masters, **The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East**, s. 111.

⁴³ İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyet Eğrisi", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C.28, Sy.1, 1973, s. 186-188.

miktarda bulunmazdı. Aksi halde bu ürünlerin fiyatı tüketiciye maliyetinin iki katından daha fazla bir fiyatla ulaşırđı. Bu durum dönemin tüketim alışkanlıklarını da belirlemiştir. Haleb'te, 3 gün uzaklıktaki deniz yoluyla ulaşımın kolay olduğu Mısır'dan gelen pirinç bilhassa yüksek tabaka tarafından yoğun olarak tüketilirken, Diyarbakır, Musul gibi ulaşımın daha pahalıya patladığı iç kesimlerde oldukça lüks bir tüketim ürünüydü.⁴⁴

Kervan kendi içinde hiyerarşisi ve kuralları olan bir organizasyondur. Çeşitli milletlerin bir araya gelmesiyle oluşan bu büyük topluluk içerisinde bir kişi kervanbaşı olarak seçilirdi. Kervanbaşının genelde kervanı oluşturan milletler arasından diğerlerine kıyasla daha kalabalık olanına mensup olmasına dikkat edilirdi. Diğer durumlarda kervanbaşı, genelde bedevi kabilelerle yakın bağlantısı bulunan önemli bir tüccar olurdu. Zira kervanbaşı yola çıkmadan önce kervanın güvenliğini sağlamak için bedevilere ödenecek ücret konusunda anlaşmak zorundaydı. Genelde bir-iki yardımcısı bulunan kervanbaşının diğer vazifeleri arasında yolculuk ve mola saatlerini belirlemek, yolculuk esnasında çıkabilecek anlaşmazlıklarda hakem olarak görev yapmak, gerekli güvenlik önlemlerini almak ve kafilenin ihtiyaçlarıyla ilgilenmek gibi sorumluluklar vardı. Cinayet gibi ciddi suçlar söz konusu olduğunda kervanbaşı yargılama yapmak yerine rota üzerindeki en yakın şehrin kadısına meseleyi götürmek zorundaydı.⁴⁵ Kervanbaşı görevi karşılığında ve yolda çıkabilecek ekstra masraflar için tüccarlardan taşıdıkları yüke göre bir ücret alıyordu.⁴⁶ Kervanda ayrıca güvenlik için silahlı birlikler, dini görevliler, hayvan bakıcıları, gece aydınlatmadan sorumlu meşaleciler, çadırları ve diğer eşyaları taşıyan, yeri geldiğinde bunları kurup kaldıran hizmetliler de bulunuyordu.⁴⁷

Göçebe kabileler, kervan organizasyonunda kilit bir role sahip olmakla birlikte, aynı zamanda kervan için bir tehdit unsuruydu. En nihayetinde bu topluluklar yağma ve talanla hayatlarını sürdürüyorlardı ve çok çeşitli lüks emtianın bulunduğu kervan bu gruplar için son derece cazipti. Kervanlar bünyesinde, çeşitli saldırılara karşı tüccarları ve malları koruyacak askeri birlikler barındırsa da bilhassa çöl gibi

⁴⁴ Masters, **a.g.e.**, s. 113.

⁴⁵ Masters, **a.g.e.**, s.114.

⁴⁶ Nilüfer Alkan, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolundaki Kervanlar", **U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 7, sy. 11, 2006/2, s. 145.

⁴⁷ Türkhan, **a.g.t.**, s.41

yerleşimin olmadığı, göçebe unsurların hakim olduğu bölgelerde bu kuvvet yeterli gelmiyordu. Bu sebeple bilhassa bedevilerden gelebilecek olan saldırıları önlemek için, kervan yolu üzerindeki bazı bölgelere hakim olan kabilelerin reislerine yıllık bir meblağ ödeniyordu. Bunun yanında kervanın geçtiği bazı önemli noktalardaki güçlü kabilelerin reisleri sultan tarafından resmen tanınmıştır.⁴⁸ Örneğin; Birecik ve Ane arasında kalan tehlikeli ve korunaksız beldenin güvenliğini sağlaması için “Arapların prensi” veya “çölün efendisi” denilen Mevali aşiret reisine ödeme yapılıyordu. Bu aşiret, 18. yüzyılda kendilerinden daha güçlü Aneze kabilesi yerlerini alıncaya kadar, zaman zaman Osmanlı kuvvetleriyle çatışmalar da Irak yolunun güvenliğini sağlamışlardır.⁴⁹

Kervanın güvenliğini ve konforunu sağlayan bir diğer tedbir kervansaray inşası idi. Sultanlar ve ileri gelen devlet adamları; ticaret yolları üzerinde tüccarların konaklaması, yeme, içme ve kendilerinin ve hayvanlarının yolun geri kalanı için gerekli ihtiyaçlarını karşılaması için vakıflar bünyesinde menzil kervansarayları inşa ettirmişlerdir. Kervansaraylarda tüccarların konaklama, yeme-içme ihtiyaçları karşılanmakta, hayvanları için ahırlar ve malları için depolar bulunmaktaydı. Osmanlı döneminde yapılan kervansarayların dış cephelerinde dükkanlar olup, tüccarlar burada bir takım ticari işlemlerini de gerçekleştirebiliyorlardı.⁵⁰

Kervanlar önce Haleb’in doğusunda, şehrin dışında kervanlar için ayrılmış olan bölgeye ulaşıyor ve yükler hamallarca boşaltıldıktan sonra gümrük temsilcileri tarafından değerlendirmeye tabi tutulup kayıt altına alınıyordu. Daha sonra şehir merkezine getirilen emtia, şehir sakini olmayan bir tüccara aitse oradan şehirdeki hanlardan birine götürülüyordu. Mallar şehirde tüketilecekse toptancılar tarafından tüccarlardan alınıp perakende satış yapan esnafa dağıtımı yapılırdı.⁵¹

Kervanı oluşturan milletler, kervanın güzergahına ve döneme göre değişmektedir. Halil Sahillioğlu’nun incelediği bir arşiv belgesinde; 1610 tarihinde Basra’dan Haleb’e giden bir kervana Hintli, İranlı Müslüman tüccarlarla birlikte, aralarında bir konsolosun da bulunduğu Frenk tüccar taifesinin de katıldığı kaydedilmiştir.⁵²

⁴⁸ Masters, **a.g.e.**, s. 115.

⁴⁹ Masters, “Haleb: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”, s. 52-53.

⁵⁰ Şebnem Eryavuz, “Kervansaray”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.23, Ankara, 2002, s. 301.

⁵¹ Masters, **a.g.e.**, s. 54.

⁵² Halil Sahillioğlu, “Bir Tüccar Kervanı”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, II/9, 1968, s. 64-65.

Kervan her ne kadar emtianın yer değiştirmesini sağlasa da bugünkü anlamda basitçe nakliyat işleminin karşılığı değildi. Zira tüccarlar belli noktalarda mallarını satıyor, başka mallar satın alıyor ve yollarına onlarla devam edip dönüşte de aynı işlemi uygulayarak ülkelerine ellerinde bambaşka ürünlerle geri dönüyorlardı. Dolayısıyla uzunluğu bazen yüz güne kadar çıkan bu yolculuk⁵³; aslında şehirleri, bölgeleri ve ülkelerini birbirine entegre eden hareket halindeki bir ticari etkinlikti.⁵⁴

Çin ve Hindistan'dan Batı Avrupa'ya kadar çok geniş bir alanı birbirine bağlayan bu ticari etkinliğin çok önemli bir durağı olan Haleb'e her yıl farklı nitelikte birçok kervan uğruyor ve buradaki alışverişi tamamladıktan sonra farklı yönlere gitmek üzere tekrar yola çıkıyordu. Basra ve Bağdad gibi doğudan gelen büyük kervanlar, İstanbul'dan yola çıkıp Hicaz'a ulaşan hac kervanı, Anadolu şehirlerinden gelip giden kervanlar, İskenderun, Lazkiye gibi Haleb'e bağlı limanlardan gemilerle gelen emtiayı şehre taşıyan kervanlar bunlar arasında sayılabilir.

1.2.1 Basra ve Bağdad Kervanları

Osmanlı ve İran sınırında yer alan Basra ve Bağdad şehirleri, Hindistan ve İran'dan gelen emtianın toplanıp, Haleb'e ulaştığı şehirlerdi. Uzakdoğu ve Güney Asya emtiası, gemilerle İran Körfezi de denilen Basra Körfezine getirilip, Basra limanında karaya çıkartılıyordu.⁵⁵ Bu emtia daha sonra Basra'dan kervanlarla Haleb'e ve Hac kervanıyla Hicaz'a ulaştırılıyordu.

Yüzlerce yıllık baharat yolu üzerinde bulunan Basra'nın, kara ve nehir taşımacılığı sayesinde Bağdad ve Haleb olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca ticaret merkezleriyle, İran'daki İsfahan ve Şiraz ile ve deniz yoluyla Batı Hint okyanusundaki Surat ve Moha'ya kadar ticari bağlantıları bulunmaktadır.⁵⁶ 15. yüzyılın sonunda Portekizlilerin Afrika'yı dolaşarak Hint okyanusuna ulaşması, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin abluka altına alarak Doğu'nun emtiasını okyanus yoluyla Asya'dan

⁵³ Örneğin İran-İzmir arasındaki mesafeyi bir kervan kafiləsi 100 günde tamamlıyor. Erol Özvar, "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", **Osmanlı Medeniyeti: Siyaset, İktisat, Sanat**, yay. haz. Coşkun Çakır, Klasik yay., İstanbul, 2005, s. 122.

⁵⁴ Alkan, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolundaki Kervanlar", s. 145-146.

⁵⁵ Morana, **a.g.e.**, s. 79.

⁵⁶ Rudi Mathee, "1600-1700 Yıllarında Araplar, Türkler ve İranlılar Arasında Basra Şehri", (Çev. İlker Külbilge), **Cihannüma; Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, S. IV/1-Temmuz 2018, s. 155.

Avrupa'ya taşıma girişimi, bu dönemde bilhassa dönemin en temel metayı olan baharat ticaretinin Akdeniz'den çekilmesine yol açmıştır. Bu durum uzun yıllar

Osmanlılar; Mısır, Suriye ve Hicaz bölgesine hakim olan ancak Portekizlilerin bölgedeki faaliyetleri karşısında mukavemet gösteremeyen Memlukleri ortadan kaldırıp topraklarını ele geçirdikten sonra, 1534'te Bağdad'ı, 1538'de Basra'yı hakimiyet altına aldılar. Böylece doğunun en büyük ticaret ağı olan Basra-Bağdad-Haleb ticaret hattı büyük Osmanlı coğrafyasının bir parçası haline geldi. Osmanlılar, Basra körfezini kapalı tutan Portekizlerle Hint Okyanusunda bir taraftan askeri mücadele, bir taraftan da diplomatik ilişki yoluyla ticaret kanallarını açma ve bölgede hakim konuma yükselmeyi hedefliyordu.⁵⁷ Osmanlı Devleti Akdeniz tipi kadirgalarla, Hint okyanusunda giriştiği mücadelede, 1538 Diu seferi kapsamında Aden'in fethi ve Yemen'de bir beylerbeylik kurulması gibi kısmi başarılar elde ettiyse de, Portekizlileri Hint sularından söküp atmayı başaramadı. 1552'de Piri Reis komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin hedefi, doğrudan Portekizlilerin Basra Körfezine yapılan giriş çıkışları kontrol ettikleri en önemli noktalardan biri olan Hürmüz idi. Bu girişim okyanusta hareket etmeye elverişli olmayan Akdeniz tipi kadirgalarla Hint okyanusunda, okyanus tipi gemilerden oluşan donanmaya sahip Portekizlilerle mücadele etmeye çalışan Osmanlılar açısından büyük bir hezimetle sonuçlandı.⁵⁸ 1556 yılında ise bu kez Portekizliler Basra'yı ele geçirmeye çalıştı fakat muvaffak olamadılar. Sonraki süreçte körfezdeki Portekiz-Osmanlı mücadelesi Bahreyn üzerinde yoğunlaştı. Osmanlılar, Hindistan ve Basra limanı arasındaki ticarete önemli bir geçiş noktası ve inci üretim merkezi olan Bahreyn'i ele geçirmek için çabaladılar. Bu amaçla 1559'de Bahreyn'i ele geçirme girişiminde bulundularsa da bu girişim felaketle sonuçlanmış ve bu yenilgi sonucunda Portekizliler körfezdeki ticari hareketliliğe egemen olmuştur. Osmanlılar sonraki yıllarda şehri almak için hazırlıklar yapsalar da Akdeniz'de yaşanan gelişmeler, Arap yarımadasında patlak veren isyanlar, İran ile yaşanan çatışmalar ve merkeze böylesine uzak bir bölgede donanma inşa etme ve askeri faaliyet yürütmenin

⁵⁷ Salih Özbaran, **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014, s. 37.

⁵⁸ A.g.e., s. 102

getirdiği mali külfet sebebiyle bu emellerine muvaffak olamamış ve savunma durumunda kalmak zorunda kalmışlardır.⁵⁹

Portekiz engeline rağmen Asya ülkeleriyle ve Osmanlı toprakları arasındaki irtibatın tamamen kesildiği söylenemez. Bilhassa 16. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin, bugünkü Endonezya topraklarında hüküm süren Açe Sultanlığı ile yaptığı iş birliği sayesinde Kızıldeniz'deki baharat ticareti trafiği sürdürülmüştür. Diğer taraftan Hindistan'ın kuzeybatısında bulunan Gücerat Sultanlığı da bu iki devlet arasındaki 1560-1580 yılları arasında süren iş birliğine diplomatik ve askerî açıdan destek vermiştir. Açeliler, ticari gemilerini batıran ve limanlarını ele geçirmeye çalışan Portekizlilere karşı Osmanlı sultanından asker, mühimmat ve gemi, kale yapıp top dökecek mimar ve usta talebinde bulunurken, bunun karşılığında Osmanlılar, gönderilen gemilerin baharatla doldurulup geri dönmesini beklemekteydi. Hac yollarının güvenliğini ve geleneksel ticaret yollarının işlevini sürdürmesini sağlamak için iş birliği içinde Osmanlıların Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de, Açe Sultanlığının Sumatra'da sürdürdüğü mücadele çoğu zaman askeri başarısızlıkla sonuçlansa da Portekizlilerin Osmanlı toprakları ve doğu arasındaki ticari trafiği tamamen kontrol altına almasına engel olmuştur.⁶⁰

Portekizliler, topraklarla ve Türk askerleriyle donatılmış baharat yüklü Açe gemilerinin önünü kolay kolay kesemiyor, böylece pek çok Açe gemisi Kızıldeniz'deki Moha, Cidde, Süveyş ya da Tur limanına ulaşabiliyordu. Bu çabalar neticesinde Açe-Kızıldeniz ya da Açe-Gücerat-Basra rotası, 16. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Asya ticaretinin ana yolu haline geldi. Hindistan'dan gelen gemilerin Kızıldeniz'in kuzeyinde hareket etmesi güç olduğundan genelde Cidde limanında demirliyorlardı. Burada boşaltılan hamulenin bir kısmı oradan Kahire'ye ulaştırılmak üzere Tur'a doğru yola çıkar, bir kısmı da kervanlarla Mekke-Şam yolunu takip ederek Haleb'e ulaştırılırdı.⁶¹

Kızıldeniz ve Basra körfezinin kaderi ters orantılı gibiydi. Basra körfezindeki Osmanlı limanlarına Hindistan emtiasının ulaşmadığı dönemde, bu emtianın

⁵⁹ Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-I, 1300-1600**, Çev.: Halil Bertay, Türkiye İş bankası Yay, İstanbul 2017, s. 409-411.

⁶⁰ A.g.e., s. 398-399.

⁶¹ A.g.e., s. 421-422.

Kızıldeniz’de yoğunlaştığı görülmektedir.⁶² Her ne kadar Basra körfezi Osmanlılar tarafından tam manasıyla kontrol altına alınamasa da Portekizlilerin bölgedeki güçlerinin giderek azalması ve sergiledikleri uzlaşmacı tavır, baharat yüklü gemilerin yeniden körfezde görülmesini sağlamıştır.⁶³ Körfeze giren Hint ve Uzakdoğu emtiasının büyük bir kısmı kervanlarla Haleb üzerinden Akdeniz’e akıyordu. Bu dönemde bahse konu olan ticari emtia büyük oranda Hint baharatı idi. Portekizlilerin gücünü yitirdiği ve bölgede etkin bir ticari aktör olma özelliğini kaybettiği 17. yüzyıldan itibaren, İngiliz, Fransız ve Hollandalı tüccarlar varlık göstermeye başlamıştır. Şah Abbas 16. yüzyılın sonlarından itibaren uygulamaya koyduğu, Avrupa ile Hindistan arasındaki ticareti tamamen ele geçirme planı çerçevesinde Osmanlıları Azerbaycan’ın ipek üretim merkezlerinden çıkarmış, Bağdad’ı işgal etmiş ve Basra’yı ele geçirme girişiminde bulunmuştur. İran Hürmüz’ü de ele geçirdikten sonra Bender-Abbas’ta İngilizlere, Kung limanında ise Portekizlilere ticari imtiyaz vermiştir. Böylece Hint okyanusunda İngiliz ve Hollandalıların kesin üstünlüğüyle sonuçlanacak dönem başlamıştır. Bu tarihten itibaren Basra’da Osmanlılar ve körfezde İranlılar, Hindistan’dan gelen emtiayı İngiliz ve Hollanda Doğu Hindistan Şirketlerinden almaya başladılar.⁶⁴ 18. yüzyılda ise Basra Limanına Güney Asya ve Uzakdoğu emtiası büyük oranda İngiliz ve Hollandalı şirketlerce ulaştırılıyordu.⁶⁵

Osmanlılar, diğer taraftan Basra ve Bağdad hakimiyeti için İran ile yüzyıllarca sürecek bir mücadele içine girmişti. Bu şehirler aynı zamanda İran ipeğinin Osmanlı topraklarına giriş noktasıydı, bu sebeple iki ülke arasında cereyan eden savaşlar Haleb’e ulaşan İran ipeğindeki dalgalanmaları son derece etkilemekteydi. Bağdad, 17. yüzyıllarda Osmanlı kuvvetlerinin başka cephelerde savaşması ve şehir içindeki karışıklıkları fırsat bilen İran tarafından kuşatılmış ve bir süre İran hakimiyetinde kaldıktan sonra tekrar Osmanlı hakimiyetine girmiştir. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise yaşanan isyanlar neticesinde bölgede kölemen idaresi başlamıştır.⁶⁶ Basra

⁶² A.g.e., s. 411.

⁶³ Özbaran, a.g.e., s. 174.

⁶⁴ İnalçık, a.g.e., s. 430-431.

⁶⁵ Türkhan, a.e.t., s. 43.

⁶⁶ A.g.t., s. 43-44.

ile ticari trafiğin kesilmesine yol açan İran savaşları, konsolos mektuplarında en sık bahsedilen konular arasındaydı.⁶⁷

Tüm bu siyasi karışıklığa ve askeri hareketliliğe rağmen, Morana'nın raporundan ve mektuplarından anlıyoruz ki, giderek azalmakla birlikte Basra, Bağdad ve Haleb arasındaki kervanlarla sağlanan ticaret ağı 18. yüzyılın sonuna kadar var olmaya devam etmiştir. Basra ve Haleb arasındaki ticaret hiçbir zaman tamamen kesilmiş değildir. Ancak zaman zaman ticaret merkezi yine Basra Körfezi'nde bulunan ancak yaşanan çatışmalardan Basra'ya göre daha az etkilenen Greim'e kayıyordu. Greim'den Hindistan ve İran emtiası taşıyan kervanlar doğrudan Haleb'e ulaşıyordu.⁶⁸

Basra ile Haleb arasındaki kervan ulaşımının kesilmesinde yalnızca İran ile yaşanan çatışmalar etkili değildi. Aynı zamanda yerel güçlerin kendi aralarındaki mücadeleleri ya da isyanları da zaman zaman bu trafiğin kesilmesine yol açıyordu. 1690'da şehri vuran veba salgınının akabinde patlak veren kabile isyanları, zaten salgın nedeniyle nüfusu ciddi oranda azalmış olan ve ticaretin durma noktasına geldiği şehri büyük bir karmaşaya sürükledi. İsyanın bastırılması için İstanbul ve Bağdad'tan kuvvet gönderilmesi üzerine Arap kabileler, Basra ve Bağdad arasındaki tüm yolları kapattılar. Osmanlı, merkezi talan edilmiş şehri kontrol altına alması ve şehri yeniden canlandırması için olağanüstü yetkilerle üç yıllığına bir vali tayin etse de Bağdad yolunun kapalı tutulması gerginliğin sürmesine sebep olmuştur. Osmanlıların Avusturya cephesinde savaştığı sırada kabilelerin lideri şehri kuşatarak Osmanlı idarecilerini ve birliklerini kovmuş, yönetimi ele geçirmiştir. Yerel güçlerin iki senelik yönetiminden sonra, yeni siyasi ortamdan ve hac kervanlarının yağmalanmasından rahatsız olan İran, 1697'de şehri ele geçirmiştir. Dönemin müellifleri, İran yönetimi altındaki Basra'nın ticari etkinliğine dair farklı görüşler beyan etmiştir. Bu döneme ait kaynakların bazılarında, bu süreçte Basra'nın İranlılar tarafından iyi yönetildiği, ticaretin desteklendiği ve yabancı tüccarlara karşı Türklere nazaran daha hoşgörülü davranıldığı kaydedilse de, kimi kaynaklarda pek çok tüccarın limanı terk ettiği ve ticaretin düşüşe geçtiği belirtilmektedir. 1701'de şehir tekrar Osmanlı egemenliğine girmiştir.⁶⁹

⁶⁷ Costantini, **a.g.m.**, s. 170

⁶⁸ Costantini, "Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento" s. 172.

⁶⁹ Rudi Matthee, "1600-1700 Yıllarında Araplar, Türkler ve İranlılar Arasında Basra Şehri", s. 183-186.

18. yüzyılda; Araplar, Türkler ve İranlıların birlikte yaşamasının zorluğunu temsil eden bu bölgedeki hadiselerle etki edecek yeni bir taraf daha katılmıştır. Basra'nın ticari hacminin farkında olan ve bundan büyük pay almayı hedefleyen İngiliz ve Fransızlar, devletler arasında yaşanan savaşlarda ve hizipler arasındaki çekişmelerde tarafsız kalmıyordu. İngilizler, 1775'te tekrar Basra'yı işgal etmek isteyen İranlıların açıkça karşısında durdu ve bunu engellemek için askeri müdahalede bulundu. Ancak birkaç gün sonra İngiliz Hindistan Şirketi, İran ile anlaşma yaparak Buşehr'de bir ticarethane açma imtiyazı aldı. İranlıların en çok uğradıkları limanlardan biri olan Buşehr'e İngilizler Hindistan'dan getirdikleri pamuklu kumaşları boşaltacaklar ve böylece İranlılar bu ürünü satın almak için Basra'ya gitmek zorunda kalmayacaklardı.⁷⁰

Yüzyıllardır doğu-batı arasındaki kıtalararası ticarete rol oynayan Basra'ya tıpkı Haleb'te olduğu gibi tüm yönlerden ticari emtia gidip geliyordu. Şehir Ümit Burnu'nun keşfinden sonra dahi bu önemli konumunu korumaya devam etmişti. Hindistan ve Basra arasındaki emtia değiş-tokuşu İngiliz ve Fransız gemileriyle Basra'ya gerçekleştiriliyordu. Bengal, Madras*, Koçi, Mahe ve Surat'tan her yıl en az emtia yüklü üç-dört gemi Basra kıyılarına yanaşıyordu. 18. yüzyılda Haleb-Basra-Hindistan kervan ve deniz yoluna alternatif olarak Arap kıyılarındaki Cidde yükselişe geçmişti. Hindistan'dan yola çıkan Avrupa gemileri, Kahire'ye kolay ulaşımı sebebiyle yüklerini Cidde'ye boşaltmaya başlamıştı. Ancak Basra'nın İran'a yakınlığı ve yüzyıllardır süregelen ticaret ağının varlığı; bu yönde gerçekleşen ticari hareketliliğin bütünüyle Arap Yarımadasına kaymasına engel olmuştur.⁷¹

Tüm bu İngiliz ve Fransız gemileriyle Basra'ya taşınan emtia senede bir kez düzenlenen büyük bir kervanla Haleb'e ulaşırdı. Basra'dan bu yolculuk iki şekilde gerçekleşirdi; deve kervanlarıyla ve nehir yolculuğuyla. Halil İncık, 16. yüzyılda kara yolu için iki ayrı güzergahtan bahsetmektedir; Basra-Bağdad-Ane-Hit-Haleb güzergahı ve el-Kuseyr, Kubaysah, Kerbela, Kusur al-İhvan'dan geçen çöl yolu. Bedevilerin saldırıları nedeniyle çöl yolu güvensiz hale geldiğinde Fırat'ı kullanarak Birecik'e ya da Dicle'yi kullanarak Musul'a çıkmanın daha makul olduğunu da

⁷⁰ Costantini, **a.g.m.**, s. 173.

* Bugünkü Chennai.

⁷¹ Costantini, **a.g.m.**, s. 174-175.

eklemiştir.⁷² Yine bölgedeki siyasi koşullar rotanın şekillenmesinde etkili oluyordu. Mesela 1624'te İran'ın Bağdad'ı işgal edip akabinde Hürmüz'ü de Portekizlilerin elinden alması sebebiyle, Portekizliler, körfez ticaretinin kontrol merkezini Muskat'a çektiler, Basra'ya gelen Hint emtiası da Bağdad yolu terk edilerek çöl yolu üzerinden Haleb'e ulaştırılmaya başlandı.⁷³

İran ile Osmanlı İmparatorluğu sınırında, Dicle ve Fırat nehrinin kesişim noktasında bulunan Basra, nehir yolu taşımacılığı için son derece uygun bir noktada bulunuyor. Bu sebeple yolculuk genelde Doğu Anadolu dağlarındaki karların eriyip Dicle nehrine ve Fırat nehrine kaynak sağladığı Mayıs ayında gerçekleşirdi.⁷⁴ Basra Körfezi'ne ulaşan emtia Fırat Nehri üzerinden Ane'ye ardından Rakka'ya getirilir, buradan Balis üzerinden Haleb'e ulaştırılırdı.⁷⁵ Hemen hemen aynı zamanlarda bir başka kervan ise Haleb'ten Basra'ya doğru yola çıkar, bazen Bağdad'a uğrayarak, bazen de doğrudan Basra'ya giderdi. Bu iki kervan kimi zaman yolda karşılaşırdı. Bu yolculuğu gerçekleştiren Morana'nın verdiği bilgilere göre; yolculuk Haleb'ten üç gün uzaklıkta Fırat Nehrinin kıyısında bulunan Birecik'ten başlamaktadır. Buradan nehir gemileriyle yapılan yirmi beş günlük bir nehir yolculuğundan sonra Antik Babil şehrinin yakınında bulunan Hilla'ya varılır. Bu şehirde emtia ve yolcular “danneca” adı verilen ve yapısı itibarıyla nehir gemilerine benzeyen gemilere geçip, Babil ve Basra şehrinin ortasında bulunan ve Morana'nın *Elamata* diye adlandırdığı şehrin yanından geçilerek Nasiriye'ye doğru yol alır. Nasiriye'den sonra Dicle ve Fırat'ın birleştiği Şattülarap'a ulaşılır. Bu büyük nehirde de 30 günlük bir yolculuktan sonra Hindistan kaynaklı ürünlerin Osmanlı topraklarındaki ilk durağı ve Levant emtiasının Güney Asya'ya çıkış noktası olan Basra şehrine ulaşılıyordu.⁷⁶ Bağdad'tan da nehir yahut kara yoluyla senede iki kervan Haleb'e ulaşmaktaydı. Yolculuk yine Birecik'te Fırat üzerinden başlayıp Caber-Rakka-Deyr-Ane-Felluce güzergahından Bağdad'a ulaşmaktaydı. Kara yolu çoğu zaman tehlikeli, meşakkatli ve ortalama 50 gün süren bir çöl yolculuğunu gerektirmekteyken, Fırat nehrinde yapılan yolculuk mevsim

⁷² İncalcık, **a.g.e.**, s. 412-413.

⁷³ **A.g.e.**, s. 431.

⁷⁴ Morana, **a.g.e.**, s. 79.

⁷⁵ Türkhan, **a.g.t.**, s. 51.

⁷⁶ Morana, **a.g.e.**, s. 80-82.

şartlarına ve nehrin akışına bağlı olarak 15-55 gün süren daha güvenli bir seyahat vaad etmekteydi.⁷⁷

Basra ve Bağdad'tan Haleb'e ulaşan ürünler başlıca iki kategoriye ayrılabilir. Birinci kategori; kahve, pamuk, tütün, baharat, ecza ürünleri ve bitkiler, çeşitli kumaşlar, Güney Asya kaynaklı değerli taşlar gibi geniş yelpazede ihracat ürünleri, diğeri ise özel yerlerde az miktarlarda üretilen zanaat ürünlerini kapsamaktadır.⁷⁸ Benzeri bir gruplandırma aksi yönde, Haleb'ten Basra'ya akan Avrupa malları için de yapılabilir. Avrupa'dan Suriye limanlarına ulaşan emtia; büyük miktarlarda, daha düşük kalitede, ucuz endüstriyel ürünler ve el işçiliğiyle üretilmiş lüks ve pahalı ürünler olmak üzere ikiye ayrılabilir.⁷⁹

Morana'nın verdiği bilgilere göre Bağdad ve Basra kervanları hemen hemen aynı emtiayı taşımaktaydı. Morana'nın mektuplarından Bağdad ve Basra'dan gelen kervanların taşıdığı emtiaya dair bilgi edinebiliyoruz. Buna göre 4 Haziran 1796'da şehre ulaşan yaklaşık bin deveden oluşan ortalama büyüklükteki Bağdad kervanı 120 yük Moka kahvesi, geri kalanı ince müslin, Hint saraciyesi ve diğer İran ürünlerini içermekteydi ve yaklaşık bir milyon kuruş değerine sahipti.⁸⁰ Morana, 30 Ağustos 1796 tarihli mektubunda ise bir önceki ayın sonunda şehre ulaşan Basra ve Basra kervanının getirdiği emtia hakkında bilgi vermektedir. Buna göre; kervanı oluşturan develerin iki bin kadarı Hindistan müslini, ince kumaş mendiller, ince iplik, baharat ve diğer pek çok Hindistan ham ve mamul ürününü taşıyordu. Bin deve temiz ve leziz Moka kahvesi, diğer bin deve ise Bağdad'ta üretilen şeker ve oldukça yüksek miktarda hurma taşımaktaydı. Develerin bir kısmı da rehberlerin ve bu kırk günlük uzun yolculuk esnasında kervanın ihtiyaç duyabileceği malzemelerin taşınmasında kullanılmıştır. Kervan ayrıca Basra Körfezinden çıkartılan incileri de ihtiva ediyordu. Bu kervanın taşıdığı emtianın değeri iki yüz bini kuruş geçiyordu. Bu kervanlar kendi ülkelerine geri dönerken burada buldukları ve yüklerinin büyük bir kısmını oluşturan Venedik mallarını yanlarında götürüyorlardı. Ancak Morana'nın aynı mektupta belirttiğine göre; Niccola Berengo ve Gio. Manstur adında iki kaptana ait iki Venedik

⁷⁷ Türkhan, **a.g.t.**, s. 51-52.

⁷⁸ Morana, **a.g.e.** s. 81-83, Costantini **a.g.m.**, s. 175.

⁷⁹ Costantini, **A.y.**

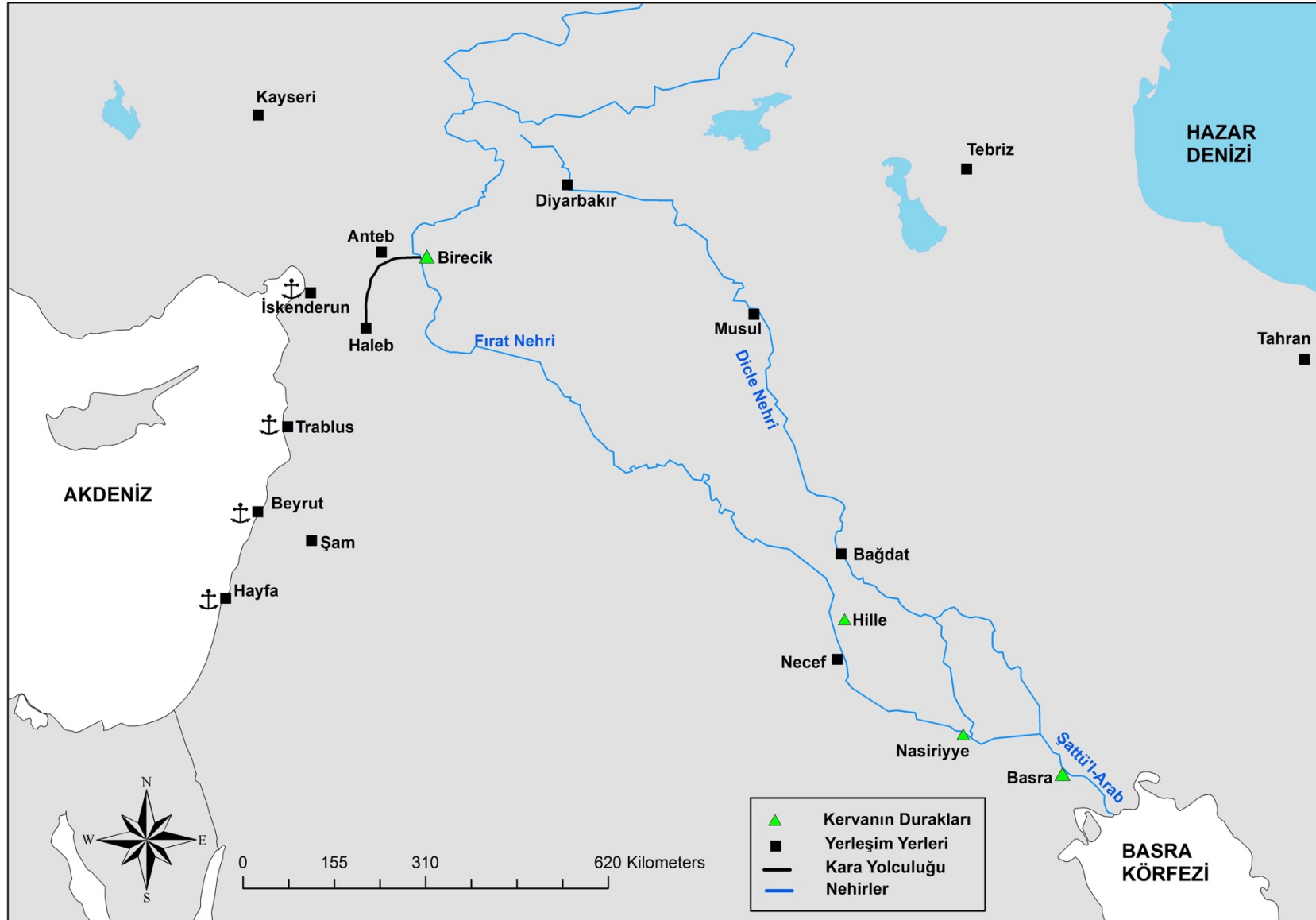
⁸⁰ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, Aleppo, No:5, 4 Haziran 1796.

emtiası yüklü gemi İskenderun'a ulaşmış ancak iki bin yüz (para birim) değerindeki bu mallar satılmadan limanda beklemek zorunda kalmıştır. Bölgedeki Kürt ve Türkmen kabileler; Crisostomo Rossel isimindeki bir Venedikliye ait iflas etmiş şirketin kendilerine olan borcu ödemelerini istiyor, aksi takdirde İskenderun'dan Haleb'e gerçekleşecek kervanı yağmalamakla tehdit ediyorlardı. Anlaşılan o ki bu sebeple 1796 tarihinde İskenderun limanına ulaşan Venedik emtiası Haleb'e ulaşamadı.⁸¹



⁸¹ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, No:7, 30 Ağustos 1796.

Harita 1. Haleb-Basra Kervanı Nehir Güzergahı



1.3. Suriye ve Filistin Kıyılarındaki Limanlar

Haleb; Kahire, İstanbul, İzmir gibi Doğu Akdeniz'deki diğer ticaret merkezlerinden farklı olarak bir liman kenti değildi. Bu sebeple Haleb'e ulaştırılmak üzere Avrupa'nın çeşitli limanlarından gemilerle Suriye kıyılarına getirilen emtianın boşaltılması ve yine Haleb'ten Avrupa'ya gönderilecek ürünlerin gemilere yüklenmesi için dönem dönem farklı limanlar kullanılmıştır. Akdeniz'in en doğu sahilleri kuzeyde Payas'tan güneyde Gazze'ye kadar büyüklü küçüklü liman şehirleriyle doludur. Bu limanlardan hem kendi yerel üretim ürünleri hem de Avrupa gemilerinin boşalttıkları emtia, kervanlarla Haleb'e ulaşırdı. Ayrıca Avrupa gemileri bu limanlara yanaşarak limanın ve hinterlandının üretim potansiyeline göre çeşitli hacimlerde ticari faaliyet yürütürdü. Bu sebeple bazı limanlarda daimi ya da geçici Avrupa temsilciliklerine rastlamak mümkündür.

1.3.1 Trablusşam

Avrupalılar doğu emtiasına ulaşmak için, 16. yüzyılda İskenderun yerini alıncaya kadar, konsolosluklarını da taşıdıkları Trablusşam limanını kullandılar. Trablusşam bugünkü Lübnan'ın kuzeyinde, Suriye'nin batısında yer almaktadır. 1516'da Osmanlı egemenliğine girdikten sonra sancakbeyliği şeklinde teşkil edilen şehir, 1579 yılında kendi adını taşıyan eyaletin merkezi olmuştur.¹ 18. yüzyılın son yıllarında Haleb'te bulunan Morana'nın verdiği bilgilere göre o devirde şehirde Türkler, Yahudiler ve Hristiyanlarla birlikte yaklaşık elli bin kişi yaşıyordu.² Çok korunaklı olmamakla birlikte 16. yüzyılda Avrupalıların çok sık uğradığı bir limana sahipti. Avrupalıların Trablusşam'a rağbet etmesinin sebebi, başlarda yabancı teknelerden alınan gemi vergisinin burada daha düşük olmasıydı. Ancak 1571'de Osmanlı gümrük temsilcileri ve Avrupalı tüccarlar tarafından kararlaştırılıp, sultanın onayından sonra çıkartılan bir kararname ile Avrupalılara ait büyük gemiler için 614, orta büyüklükteki tekneler için 200, küçük tekneler için 25 akçe ödenmesi gerektiği bildirildi. Aynı tarihte Lazkiye, Cebele, Baniyas ve Antartus iskeleleri Trablusşam limanına bağlı olmak üzere Suriye kıyısının bu kısmında tek bir gümrük bölgesi oluşturulmasına karar verilmiştir.³

¹ Fazıl Bayat, "Trablusşam Eyaleti", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 41, İstanbul, 2012, s. 295.

² Morana, **a.g.e.**, s. 110.

³ İnalcık, **a.g.e.**, s. 423.

16. yüzyılda şehir, Avrupalıların yünlü ve ipekli dokumalar, kalay, çelik ve değerli madenleri getirip, karşılığında baharat, ipek ve pamuk aldıkları başlıca limanlardan biri haline gelmişti.⁴ Lübnan dağının eteklerinde bulunan Trablus, ipek üretimi için uygun geniş ovalara sahiptir. Morana'nın 18. yüzyıl için verdiği bilgilere göre Trablus şehri bu dönemde çok önemli bir ipek üreticisiydi ve bilhassa çok yüksek miktarlarda "beyaz ipek" üretilmekteydi.⁵

16. yüzyılın sonuna gelindiğinde bu limanın sahip olduğu birtakım dezavantajlar sebebiyle Avrupalıların ilgisi İskenderun limanına kaymıştır.⁶ Her şeyden önce bu yüzyılda Haleb, yukarıda da bahsedildiği gibi bölgedeki ana ticaret merkezi haline gelmiştir. İthalat ve ihracat mallarının liman ve şehir arasında en kısa sürede ve güvenli bir şekilde akışı son derece önemli bir husustu. Haleb'e eşek veya deveyle sekiz gün uzaklıkta olan Trablus'tan Haleb'e ulaşmak için kullanılan iki güzergâh vardı; Hama ve Humus kasabalarından geçen iç kesimlerde ilerleyen bir yol ve Akdeniz kıyısında ilerleyen sahil yolu. Her iki yol da kendine has tehlikeler barındırıyordu. Birincisi hac kervanının güzergahı olması dolayısıyla güvenliğin Osmanlı yetkilileri tarafından daha iyi sağlanmasına rağmen buradan geçen kervanlar sık sık Bedevilerin saldırılarına uğruyor, ikincisi ise yol üzerindeki dağlık mevzilerde konuşlanmış Alevi aşiretlerin saldırılarına açık bir güzergahtı.⁷

Avrupalıları Trablusşam'dan uzaklaştıran bir diğer sebep ise Seyfaoğulları şehir yönetimindeki ağırlıkları idi. Osmanlılar bölgeyi ele geçirdiğinde burada, özellikle dağlık bölgelerde yerel güçlerin hakim olduğu kabilevî toplum yapısı mevcuttu. Osmanlılar bölgede merkezi otoritenin gücünü tanıtmaya aracı olarak kabileler arasındaki rekabeti ön plana çıkarmıştır. Bu noktada, bugünkü Lübnan'da yaşayan Seyfaoğulları, Osmanlıların bölgede iktidarı tesis etmek için önce Assaf ailesine, sonra da Ma'noğullarına karşı kullandığı yerel bir güç olduğu anlaşılmaktadır.⁸ Merkezi idarenin desteğiyle bu aile mensupları şehirde önemli idari görevlere yerleştirilmişlerdir. 1579'da Trablusşam Eyaleti kurulduğunda valiler bu aileden

⁴ İnalçık, A.y.

⁵ Morana, a.g.e., s. 110.

⁶ Bayat, A.y.

⁷ Masters, "Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", s. 32.

⁸ Yahya Koç, "Sayda Eyaleti'nde Osmanlı İktidarı ve Yerel Güçler", **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2018, s. 57.

seçilmiştir.⁹ Böylece şehirdeki idari gücü ellerinde tutan Seyfa ailesi, limana gelen Avrupalılardan olabildiğince yüksek vergiler talep ediyor ve bu parayı İstanbul'daki hamilerine hediye ve rüşvet için kullanıyor, böylece siyasi konumlarını korumayı hedefliyorlardı.¹⁰

Morana'nın verdiği bilgilerden anlaşıldığına göre Trablus, Haleb'in uluslararası ticaret limanı rolünü 16. yüzyılın sonunda İskenderun'a bırakmasına rağmen 18. yüzyılda da gerek Avrupa ile gerekse Haleb ile olan ticari ilişkilerini sürdürmüştür. Şehirde önemli miktarlarda ipek üretildiğine yukarıda değinilmişti; bunun yanı sıra zeytin de yüksek miktarlarda üretilmektedir. Şehirde üretilen ipek Kahire, Haleb ve Avrupa'ya gönderiliyordu. Zeytin ise üretimi miktar olarak iyi olmasına karşın kalite açısından iyi değildir. Bu sebeple şehirde zeytinyağı büyük oranda sabun üretimi için kullanılmıştır. Sabun, Mısır ve Suriye'nin diğer bölgelerine gönderilen önemli bir ithalat kalemini oluşturuyordu. Bunların yanı sıra şehirde ala cehri*, sarı balmumu, mahmude otu, ebucehil karpuzu, iplik, sünger üretiliyor ve büyük bir kısmı Venedik'e olmak üzere Avrupa'ya gönderiliyordu. Yine Trablusşam eyaletine bağlı Hama'da bol miktarda buğday, arpa ve sebze yetiştiriliyor ve ihraç ediliyordu. Bunların yanı sıra en kalitelisi Hama'dan çıkartılan ve cam yapımında kullanılan soda külünün neredeyse tamamı Trablus'a getiriliyor ve buradan Girit'e ihraç ediliyordu. Diğer taraftan Trablus şehri, Haleb havalisine ulaşan, Başta Venedik emtiası olmak üzere tüm Avrupa ürünlerini ithal ediyordu.¹¹

Trablusşam'ın ticari kapasitesinin farkında olan Venedikliler burada faaliyet göstermeye devam etmiş, bu sebeple yetkililer buraya Haleb başkonsolosluğuna bağlı olarak bir konsolos muavini yahut farklı unvanlarda temsilciler atamayı uygun görmüşlerdir. 1766'da Francesco Fornetti Venedik'e bağlı bir acenta olarak Trablusşam'da faaliyet göstermeye başlamıştır.¹² 1780 yılında Fornetti ve Righal adında iki görevli, 1783'te Tommaso Flippo, 1785'te ise Giovanni Catziflis isimindeki konsolos muavinleri şehirde Venedik adına görev yapmışlardı.¹³ 1795 yılında

⁹ Koç, "Sayda Eyaleti'nde Osmanlı İktidarı ve Yerel Güçler", s. 58.

¹⁰ Masters, **a.g.e.**, s.32-33.

* Boya üretilen bir bitki türü. Nuran Kayabaşı, Mustafa Arlı, "Cehri(Rhamnus petiolaris)'den Elde Edilen Renkler", **Tarım Bilimleri Dergisi**, 2001, 7(3), s.128.

¹¹ Morana, **a.g.e.**, s. 110.

¹² Özgür Oral, "Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri(1763-1794)", s. 155.

¹³ Ianiro, **a.g.t.**, s. 103-104.

Giovanni Antonio Maria Morana, Osmanlı tebaası olması sebebiyle sık sık Türk görevlilerin tacizlerine maruz kaldığı için Catziflis'i görevden alarak yerine Venedik'in Sayda konsolos muavini Antonio Bernard'ın kardeşi Francesco Bernard'ı tayin etti.¹⁴

1.3.2. İskenderun

İskenderun limanı 16. Yüzyılın sonundan itibaren Haleb'in ana limanı haline gelmiştir. Sayfaoğulları idaresi altındaki Trablusşam'da yabancı tüccarlara yüklenen ağır vergi uygulaması ve rüşvet, Haleb'e 2-3 günlük bir mesafede bulunan İskenderun'u cazip hale getirmiştir. Esasen bir liman şehri olarak İskenderun da birtakım dezavantajlara sahipti. Öncelikle Avrupalıların gemilerini ilk yanaştırmaya başladıkları 1590 tarihinde, liman bir bataklık halindeydi. Bu sebeple sıtma hastalığı yaygın ve iklim koşulları yaşamaya uygun değildi. Ayrıca limanı korsan saldırılarından koruyacak bir kaleye de sahip değildi.¹⁵ Bu gibi sebeplerle önceki devirlerde İskenderun yakınındaki Payas, Süveydiye* ve Ayas gibi limanlar kullanılmıştır.¹⁶ Kilikya Ermeni Krallığının ticaret limanı olan Ayas daha önce de bahsedildiği gibi; krallığı ortadan kaldıran Memlukler tarafından 14. yüzyılın sonlarında tahrip edilmiş, bunun üzerine Ermeni tüccarlar Haleb'e yönelmişlerdir.¹⁷ Bugünkü Adana-Yumurtalık civarından bulunan Ayas limanı Haleb'in limanı olarak kullanılmak için uygun bir konumda değildi. 16. yüzyılda nadiren kullanıldığı anlaşılan Süveydiye limanı ise 16. yüzyılda ticari kapasitesi büyümeye başlayan Haleb'in ithalat ve ihracat yükünü kaldırarak kadar büyük bir liman değildi. Bu sebeple İskenderun ön plana çıkana kadar Lazkiye ve Trablusşam limanlarının kullanıldığı anlaşılmaktadır.¹⁸

Suriye, Filistin kıyısının en kuzeyinde bulunan Payas da İskenderun'un sahip olduğu kapasiteyle boy ölçülebilecek bir liman değildi. Bununla birlikte bu bölge 18. Yüzyılda aşiretlerin iktidar mücadelesiyle gündeme gelmiştir. 18. yüzyılda merkezi

¹⁴ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, Aleppo, No:2, 15 Aralık 1795.

¹⁵ Masters, **The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East**, s. 16.

* Bugünkü Samandağ

¹⁶ Türkhan, **a.g.t.**, s. 232.

¹⁷ Bruce Masters, "Halep: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", s.24

¹⁸ Türkhan, **a.g.t.**, s. 51.

otoritenin güç kaybetmesi yerel güçleri bölgede etkin kılmıştır. Önceleri Payas-İskenderun arasındaki bölge, Kürt aşiretler tarafından kontrol edilmekte ve Osmanlı idaresinin hakimiyetlerini kabulü karşılığında yol ve kervan güvenliği sağlamaktaydı. Ancak 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren devletin daha da güç kaybetmesi üzerine, bu aşiretler kervanlara saldırmak, yeniçerilerin dahi mallarını ve hayvanlarını çalmak gibi saldırgan ve kontrolsüz bir tutum sergilemişlerdir. Bu dönemde Payas ve civarında yerel bir güç olarak Küçükalioglu isimli bir Türkmen aşireti ön plana çıkmıştır. Küçükaliogulları'ndan Halil Bey ve yandaşları Haleb ve Şam tüccarını haraca bağlamış, Payas limanı ve Belen'deki önemli bir derbent noktası olan Kurtkulağı Kervansarayı'nın idaresini ele geçirmişlerdir. Bu aşiret daha sonra Haleb yolunu da tamamen ele geçirmiş, hatta bir filo oluşturarak sahillerde dahi etkinlik göstermiştir.¹⁹

İskenderun limanı, birtakım dezavantajlarına rağmen Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra önem kazanmaya başlamış ve Haleb'e, dolayısıyla emtia kaynağına yakınlığı ve sahil boyundaki Trablus, Sayda, Akka gibi limanlara nazaran yol güvenliğinin daha iyi olması sebebiyle Avrupalıların öncelikli tercihi olmuştur.²⁰ İskenderun limanının Trablusşam limanının yerini almasında, öncelikle Haleb ve Şam gibi Suriye'nin iki önemli ticaret merkezin arasında uluslararası ticarete Haleb'in ön plana çıkmasını göz önünde bulundurmamak gerekir.²¹ Zira Trablusşam Şam'nın ticaret limanı olmak için elverişli bir konumda bulunmasına rağmen söz konusu Haleb olunca uzaklık ve güzergah üzerindeki tehlikeler gibi dezavantajlar ortaya çıkmaktadır. Öte yandan Trablusşam 16. yüzyılda belli bir süre Haleb limanı olarak da kullanılmıştır. Ancak daha önce de bahsedildiği gibi Trablusşam'a hakim olan Seyfaoğulların bölgedeki yabancı tüccarlara hatta Osmanlı yetkililerine uyguladıkları baskı ve bölgenin diğer yerel güçleri Ma'noğulları ve Canbolatoğulları ile yaşadıkları çatışmalar neticesinde ticaret yollarının güvensiz hale gelmesi Avrupalı tüccarların başka arayışları girmesine sebep olmuştur. Bu bağlamda Haleb'e üç gün uzaklıkta

¹⁹ Türkhan, **a.g.t.**, s. 87; Yılmaz Kurt, "Küçükaliogulları", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Ek-2, İstanbul, 2016, s. 100.

²⁰ Türkhan, **a.g.t.**, s. 76.

²¹ Mikail Acıpınar, "İskenderun İskeleyi: Doğu Akdeniz'de Uluslararası Bir Ticaret Limanının İnkişafı Meselesi", **XI. Uluslararası Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu(4-5 Mayıs 2017) Bildirisi**, İstanbul, s. 9.

bulunan ve Haleb Eyaleti bağı bir birim olarak teşkilatlandırılan İskenderun'un kötü hava koşulları, bataklı toprakları gibi dezavantajları Avrupalı tüccarlar için bir bakıma avantaja dönüşmüştür. Zira bu gibi sebepler iskeleye tayin edilen memur ve askeri personeli bölgeye gelmekten imtina ediyordu. Bu da Avrupalı tüccarlar için daha gevşek bir gümrük kontrolü ve rüşvet talebini görece daha az olması anlamına geliyordu.²²

Böylece 1590 yılından itibaren Avrupalıların gemilerindeki emtiayı İskenderun limanına boşaltması üzerine 1593 yılında yetkililer limana bir gümrük idaresi tesis ettiler. Bu gelişmede Venedik, Fransız ve İngiliz temsilcilerin İstanbul'da yürüttükleri kulis faaliyetlerinin rolü vardır. Önce Venedik, ardında Fransız ve İngilizler, resmi statüye kavuşan bu yeni limanda derhal ofis ve depolar tesis ettiler. Bu limanın resmiyet kazanması ve Avrupalıların gemilerini artık buraya demirlemesi, bir bakıma Seyfaoğulları kazanç kapısının kapanması demektir. Bu sebeple Seyfaoğulları, İstanbul'daki yetkilileri rüşvet yoluyla ikna ederek limanın kapatılmasına dair bir emir çıkarttırmayı başardılar. 1605'te Avrupalı tüccarlara korsan saldırıları sebebiyle limanın kapatıldığı bilgisi verildi. Ancak bu ihtar etkili olmadı ve Avrupa gemileri İskenderun limanına yanaşmaya devam etti. Bunun üzerine 1609'da Avrupalı temsilciliklerin Trablus'a taşınması hususunda ikinci emir gönderildi. Avrupalılar, sadrazamı bu kararından vazgeçirmek için rüşvet ve çeşitli hediyelerle ikna etmeye çalıştılar ancak muvaffak olamadılar. Ancak 1612 yılında İstanbul'daki Avrupalı temsilcilerin çabaları sonucu İskenderun limanı tekrar kullanıma açılmıştır.²³

İskenderun-Haleb arasında kervanların düzenli gidip gelmesi ve muhaberat son derece önem arz etmekteydi. İki şehir arasındaki mesafe, kullanılan güzergaha göre değişmektedir. Bu mesafe, Murat Paşa köprüsü ve dağlık bölgeler kullanıldığında 80 mil, daha engebesiz ve güvenli bölgeler kullanıldığında ise 120 mildir. Birinci güzergahı hızlı hareket etmesi gereken ulaklar 2-3 günde tamamlamakta, ikinci güzergah ise kervanlar tarafından 3-4 günde katedilmektedir.²⁴ Ancak bu yolu 3 saat gibi çok daha kısa mesafede kateden yolcular da vardı; güvercinler. İletişim

²² Acıpınar, "İskenderun İskeleyi: Doğu Akdeniz'de Uluslararası Bir Ticaret Limanının İnkişafı Meselesi", s. 11.

²³ Masters, **The Origins**, s. 16-17.

²⁴ Türkhan, **a.g.t.**, s. 76.

araçlarının olmadığı bu dönemde önceden haberdar olunması gereken bilgilere hızlıca ulaşmak için insanlardan ve karada hareket eden ulaşım hayvanlarından çok daha hızlı hareket eden bu kuş türü, bu iş için eğitilmiştir. Binyıllardır bu topraklarda uygulanan bu iletişim türünü, bölgede faaliyet gösteren Venedikli tüccarlar da kullanmışlardır. Morana'nın verdiği bilgilere göre 18. yüzyılda Suriye'de her evde bir tane posta güvercini bulunmaktaydı. Haleb'te bulunan tüccarlar için Avrupa limanlarından gelmekte olan emtianın türü, miktarı ve tahminen şehre ne zaman ulaşacağı önem arz etmekte, piyasadaki fiyat dengesi ona göre belirlenmekteydi. Limana yaklaşımakta olan gemilerden, kanatlarına gerekli bilgileri içeren kağıtların bağlandığı güvercinler serbest bırakılıyordu. Bu minik, eğitilmiş hayvanlar olağanca güçleriyle yuvalarının bulunduğu Haleb'e kanat çırparak, hızlı bir atın en iyi ihtimalle 2 günde tamamladığı bu yolu 3 saat gibi kısa bir sürede tamamlıyorlardı.²⁵ Güvercinler Haleb-İskenderun yönünde olduğu gibi Trablusşam-Haleb arasında da haberleşme için kullanılırdı. Ancak 1740'tan itibaren bölgede etkin hale gelen Kürt aşiretlerin güvercinleri vurup, kanatların altına düğümlenmiş kağıtlardan kervanların hareket vaktini öğrenmeye başlaması üzerine bu uygulamadan vazgeçilmiştir.²⁶

İskenderun-Haleb arasındaki kervan yolculuğunun düzenli olarak gerçekleştirilebilmesi için İskenderun limanına gemilerin, Haleb'e de doğudan gelen kervanların vaktinde ulaşması ve iki şehir arasında yol güvenliğinin tesis edilmesi gerekiyordu. Güvenlik hususunda en büyük tehdit göçebe Arap, Kürt ve Türkmen aşiretleriydi. Doğudan, güneyden ve kuzeyden Haleb'e ulaşan kervanlar halihazırda bu göçebe grupların tehdidi altındaydı. Çöl ve nehir yolculuğu çoğu zaman tekinsiz bir hal alıyordu. Bilhassa göçebe grupların mevsimsel göçleri sırasında karşılaştıkları kervanlara saldırımları çok sık yaşanan bir durum haline geldi.²⁷ Bununla birlikte 18. Yüzyıla gelene kadar Haleb ve İskenderun arasında gidip gelen kervanlar, ciddi bir güvenlik zafiyeti yaşanmadan seyahat edebilmiştir. Fakat bilhassa 18. yüzyılda yaşanan kıtlık ve ekonomik krizler neticesinde Haleb çevresinde artan güvenlik sorunu, İskenderun-Haleb güzergâhını da tehlikeli hale getirdi. Merkezi otoritenin de gitgide zayıflaması sonucu Kürt aşiretler İskenderun'dan Kilis ve Antep'e kadar olan

²⁵ Morana, **a.g.e.**, s. 104-105.

²⁶ Türkhan, **a.g.t.** s. 235.

²⁷ Türkhan, **a.g.t.**, s. 85

bölgeyi ve sahil şeridini kontrol altına aldı. Devlet bölgede gücü ele geçiren bu aşiretlerle anlaşma yoluna gitmek zorunda kalmış, yol ve kervan güvenliğini sağlamaları karşılığında bu aşiretlerin bölgedeki hakimiyetlerini resmen tanımıştır.²⁸ Böylece Kürtler ve bedeviler bölgede düzenli bir vergi ve haraç sistemi kurdular. Başlangıçta Kürt kabile reisleri kendilerine haraç ve verginin ödenmesi karşılığında kervanlara saldırmaktan vazgeçmişti. Ancak 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren merkezi otoritenin iyice zayıflamasıyla aşiretler sık sık kervanlara saldırmaya başladı. Bilhassa Payas merkezli yaşanan bu saldırılar karşısında gerek diplomatik gerekse askeri önlemler alınmaya çalışıldıysa da bu girişimler etkili olmadı. Türkmenlerin lideri Küçükaliogulları, kadınlar da dahil olmak üzere yoldan geçen herkesten geçiş ücreti alıyordu. Bölgeden geçen yeniçerilerin dahi soyguna uğrayıp, rehin alınması gibi ciddi boyutta hadiseler yaşanıyor, Mekke'ye giden hac kervanları bile geçiş için pazarlık yapmak zorunda alıyordu.²⁹

Kervan yollarının güvenliğini sağlamak, yabancı tüccarların mal ve can güvenliğini temin etmek ahidnamelerde belirtildiği üzere elbette Osmanlı idarecilerinin göreviydi. Ancak merkezi otoritenin ve yerel yöneticilerin aldığı güvenlik önlemlerinin yetersiz kaldığı noktada Avrupalılar da silahlı gruplarla anlaşarak kervan güvenliğini sağlamaya çalışmış ve kervandaki mallarının sağ salım, zamanında Haleb'e ulaşması için yol bakımı gibi işleri üstlenmişlerdir.³⁰

Morana da kaleme aldığı raporunda ve senatoya gönderdiği mektuplarda, bu Kürt ve Türkmen aşiretlerin kervan gidiş gelişlerine verdiği zarardan bahsetmektedir. Morana'nın verdiği bilgiler, kara korsanları adını verdiği bu aşiretlerin bölgedeki etkinliklerini ortaya koymakta ve Avrupalı tüccarlarla da ticari ilişkiler geliştirdiklerini göstermektedir. Bu dönemde kervanların kesintiye uğraması, Haleb'te

²⁸ Türkhan, **a.g.t.**, s.87. Devlet Haleb'ten Şam'a kadar olan bölgenin güvenliğini sağlanması hususunda Mevali kabilesiyle anlaşmaya varmıştır. Reislerine devlet tarafından bey ve paşa unvanı verilen Mevali kabilesi güvenlik hizmeti karşılığında Hims'e kadar olan bölgelerdeki köylerden alınan vergileri toplama hakkına sahip olmuş, ayrıca şehirdeki iltizam gelirlerinden bir kısmı reislerin kişisel masrafi için ayrılmıştır. Mevali kabilesinin yerini 18. Yüzyılın sonunda, devletle uzlaşmaya Mevaliler kadar sıcak bakmayan Anza kabilesi almıştır. Abraham Marcus, **Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri Halep**, s. 186.

²⁹ Marcus, **a.g.e.**, s. 186-187.

³⁰ Sait Türkhan, tezinde İngilizlerin kervanların yola devam edebilmeleri için Muratpaşa köprüsünün tamirini üstlendiğini İbrahim Nehrinin taşmasıyla sonucu yıkılan köprünün yapımına, Fransız konsolosluğu ile birlikte katkıda bulunduğu bilgisini vermektedir. Türkhan, **a.g.t.**, s. 86.

ikamet eden Venedikli bir tüccar olan Cristosmo Rossel'in bölgenin kontrolünü elinde tutan aşiretlerle yaptığı alışveriş neticesinde borcunu ödememesinden kaynaklanıyordu. 10 Mayıs 1796 tarihli mektubunda Morana, Rossel'in Kürt ve Türkmen aşiretlerinden buğday satın alıp Avrupa'ya gönderdiğini fakat borcunu ödemediğini, bu sebeple bu aşiretlerin kervanları yağmalama tehdidine maruz kaldıklarını belirtmektedir. Ayrıca bu aşiretlerin Avrupalılar arasında fark gözetmediği de anlaşılmaktadır.³¹ Zira Morana, bu tehdidin tüm Avrupalı tüccarları tedirgin ettiğini ve bu sebeple İskenderun Haleb arasındaki kervan yolunu kullanmaktan imtina ettiklerini bildirmektedir. Yine 4 Haziran 1796 tarihli mektupta Munstur ve Scarpa isimindeki iki Venedikli kaptanın Venedik emtiası yüklü gemilerle Basra'dan gelecek olan kervanın yol güvenliği olmadığı için limanda beklemekte olduğunu bildirir.³² Yine bir ay sonra gönderdiği mektupta da içinde bulundukları savaş durumundan dolayı kervanların hala gelemediğini, limanda bekleyen gemilerin tıpkı birkaç gün önce çok az emtia ile Livorno'ya doğru yola koyulan Domenico Berengo ve Michiel Zaratovich isimli iki kaptan gibi boş dönmek zorunda kalacağını bildiriyordu. Aynı mektupta Kaptan Niccola Berenge'nin İskenderun limanına demirlediği ve kendisine Venedik'ten gönderilen iki mektubu ilettiğini de belirtiyor. Sonraki mektuptan Gio. Mustur ve Niccola Berenge'ya ait gemilerin hala limanda emtialarıyla birlikte beklediğini anlıyoruz. Haleb daha önce de tekrarlandığı gibi doğudan ve batıdan gelen malların buluşma ve değiş-tokuş noktasıydı. Basra kervanı yükünü Haleb'e boşalttıktan sonra, gemilerle İskenderun limanı ve oradan da kervanlarla Haleb'e ulaşan ve Morana'nın ifadesine göre büyük çoğunluğunu Venedik mallarının oluşturduğu Avrupa emtiasını yükleyerek Basra'ya götürürdü. Aynı şekilde doğudan Haleb'e ulaşan emtia da kervanlarla İskenderun'a getirilip, limana Avrupa'dan yüklediği mallarla gelmiş olan aynı gemilere yüklenerek Avrupa'daki Venedik, Livorno ve Cenova gibi belirli dağıtım noktalarına götürülürdü. 1796 yılında bir ay arayla Bağdad ve Basra kervanları Haleb'e ulaşmıştır ancak anlaşılan bu emtianın İskenderun'a ulaşması mümkün olmamıştır. Morana, kervan yollarındaki

³¹ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, No:4, 10 Mayıs 1796.

³² ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, No:5, 4 Haziran 1796.

Kürt ve Türkmen tehdidi nedeniyle o yıl hiçbir geminin Venedik'e doğu emtialarıyla dönemediğini üzümlere dile getirmiştir.³³

Morana'nın da anlattığı hadiselerden anlaşılacağı gibi, bölgedeki kontrolü ele geçiren aşiretlerin yağma ve talan tehdidi nedeniyle Haleb-İskenderun arasındaki kervan yolu işlemez hale gelmiştir. Bu durum 18. yüzyılın sonunda İskenderun limanının önemini kaybetmesine ve ticaretin Lazkiye, Trablusşam, Sayda ve Beyrut gibi limanlara kaymasına yol açmıştır.³⁴

18. yüzyılda limana getirilen Venedik emtiasının içeriğini ve aşağı yukarı miktarını Morana'nın raporu ve mektuplarında detaylı bir şekilde görmek mümkündür. Venedik'in bölgeye sattığı ürünler Venedik ve Almanya olmak üzere başlıca iki kaynağa sahipti. Venedik kaynaklı emtia söz konusu olduğunda; çeşitli kalitelerde kağıtlar, cam ve kristal işi ürünler, aynalar, akik yakut gibi değerli taşlar, londrin, kadife, saten, pamuklu, yünlü ve ipekli kumaşlar ve tekstil ürünleri, kezzap, potasyum, cıva, arsenik, kükürt gibi kimyasal maddeler, çeşitli ecza ürünleri, silahlar, gözlük, yüksük, ceviz ağacından kutular, farklı amaçlar için kullanılan iğneler gibi çok geniş çeşitlilikte ürünler sıralanabilir. Almanya'dan gelen emtia ise bıçak, makas, ustura, törpü, tel gibi demir, çelik ve pirinçten yapılan ürünleri içerir.³⁵ Tüm bu emtia, 18. yüzyılın son yıllarına kadar, yani yukarıda bahsedilen göçebe grupların tehdidine maruz kalınmadığı dönemlerde kervanlarla Haleb'e ulaştırılıyor ve burada alım satım işlemleri gerçekleştiriliyordu.

İskenderun'dan Avrupa gemilerine yüklenen emtianın ise büyük bir kısmını Haleb'ten kervanlarla getirilen mallar oluşturuyordu. Haleb'ten gelen ürünler de iki kategoriye ayrılabilir. Bunların ilki, büyük bir yekun tutan ve Haleb'e, çeşitli Asya ve Arap ülkelerinden kervanlarla getirilen doğu mallarından, ikinci ve daha küçük bir kısmı ise Haleb ve havalisinde üretilen ham ve mamul maddelerden oluşmaktaydı.

İskenderun topraklarında ancak kendi nüfusuna yetecek kadar tarım ürünü yetiştiriliyordu. Ancak Antakya ve Belen'den buğday, pamuk ve ipek; Adana ve Tarsus'tan buğday, pamuk, ipek ve bakır, şehir ekonomisine katkı sağlıyordu. Bu

³³ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, Aleppo, No:5, 4 Haziran 1796; No:6, 12 Temmuz 1796.

³⁴ Türkhan, **a.g.t.**, s. 86.

³⁵ Morana, **a.g.e.**, s. 89-90.

emtianın bir kısmı üreticiler tarafından şehirdeki imalathanelerde kullanılmak üzere Haleb'e satılıyor, bir kısmı da Avrupalılar tarafından satın alınarak İskenderun limanından gemilere yüklenip çeşitli Avrupa limanlarına gönderiliyordu.³⁶

Morana, raporunda doğu emtiası taşıyan gemilerin yüklerini boşalttığı Venedik, Cenova ve Livorno olmak üzere başlıca üç limandan bahsetmektedir. Emtianın taşınma işlemi bu limanlara belli bir navlun ücreti karşılığında Venedik gemileri aracılığıyla yapılıyordu.³⁷ 18. yüzyıl karada olduğu gibi Akdeniz'de de tehlikelerin arttığı, bu sebeple tüccar gemilerinin seyirlerinin aksadığı bir dönemdir. Venedikliler tüccar gemilerini korsan saldırılarından korumak için dönem dönem çeşitli önlemler almışlar fakat bunlar kafî gelmeyince çözümü korsanlarla anlaşmakta bulmuşlardır.³⁸

Haleb'te toplanan doğu emtiasının deniz ve kara bağlantısındaki en önemli nokta olan İskenderun'da bir temsilci bulundurmak ve temsilci seçimi Avrupalı devletler için önemli bir konuydu. Bununla birlikte Venedik'teki yetkililer, dönemin Haleb konsolosu Brigadi'nin ikna çabaları sonucu İskenderun'a bir konsolos muavini atama yetkisini ancak 1765 yılında kendisine vermişlerdir.³⁹ Bunun üzerine Brigadi, Hollanda konsolos muavinliğini de yürütmekte olan Luigi Longy'yi bu göreve tayin etmiştir. Luigi'nin ani ölümü üzerine aynı yıl bu görev kardeşi Baldessare Longy'ye geçti. Geçmişte vekaleten İngiliz liman temsilciğini de yürüten Baldessare Longy⁴⁰, aynı zamanda Hollanda konsolos muavinliğini de yürütmekteydi. İskenderun'da görev yapacak temsilci seçimi söz konusu olduğunda, Haleb'te Venedik himayesi altında faaliyet gösteren tüccarların tercihi de önem arz ediyordu. Nitekim Baldessare'nin ölümünden sonra yerine İngiliz konsolos muavinliğini de yürüten Gasparo Shaur seçilmiş ancak Emanuele Belilios'un itirazları ve dönemin Haleb konsolosu Salesio Rizzini'ye baskıları sonucu bu vazife, Stefano Callene'ye verilmiştir. Callene'nin ölümünden sonra, bu sefer uluslararası arenada Venedik'i küçük düşürecek yeni bir temsilci krizi yaşandı. Bu sefer hem bir konsolos muavini hem de *fattore*(*temsilci*) seçilmesi gerekiyordu. Dönemin Haleb konsolos Vekili Stefano Popolani, bu vazifeye İngilizler için de aynı görevleri yürüten Sholl'u getirmeyi planlıyordu. Ancak

³⁶ Morana, **a.g.e.**, s. 106.

³⁷ **A.g.e.**, s. 88-89.

³⁸ Özgür Oral, "Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri", s. 3-4.

³⁹ **A.g.t.**, s. 149.

⁴⁰ Türkhan, **a.g.t.**, s. 250-251.

Venedikli tüccarlar Marini ve Belilios, önceden Fransız *fattoresi* Galleingne ile anlaşmışlardı. Bu karışıklık Galleigne'nin birkaç yıl sonra İskenderun'dan ayrılmasıyla son bulmuş ve Giulielmo Sholl'un İskenderun konsolos muavini olarak atanmıştır.⁴¹

Aslında teoride konsolos muavini gibi temsili bir göreve seçilecek kişinin en azından Venedik tebaasından olması gerekirdi. Ancak bilhassa 18. yüzyılda İskenderun'da ikamet eden Venedikli bir temsilci bulmak ciddi bir sorun haline gelmişti. Bu sebeple konsoloslar, diğer milletlerin konsolos muavinlerini ya da *fattorelerini* Venedikli tüccarların bu limandaki temsilcileri olarak belirlemek zorunda kalmıştır. Bu durum, fazla ücret talebi gibi, sık sık konsolosların şikayetlerine sebep olacak problemlere yol açıyordu. Rizzini sorunun çözümü için doğrudan *Cinque Savi alla Mercanzia*'dan İskenderun'a Venedikli bir konsolos muavini atamasını istemiştir. Neticede Kıbrıs'ta yaşayan Venedikli tüccar Giuseppe Picherni bu göreve tayin edildiyse de, 1791'de vefat etmesinin ardından, bu vazifeye tekrar bir Fransız temsilci seçmek zorunda kalınmıştır.⁴²

1.3.3. Lazkiye

Haleb'e birkaç mil uzaklıktaki Lazkiye limanı da yine Avrupa gemilerinin uğradığı ve dış ticaretin gerçekleştiği önemli bir limandır. Liman küçük olmakla birlikte korunaklı idi ancak Lazkiye'den Haleb'e ulaşan yollar oldukça engebeli, dağlık ve zorlayıcıydı. Bu sebeple arada çok fazla mesafe olmamasına karşın Lazkiye limanı, Haleb'in ana ticaret limanı olarak İskenderun'un yerini alamamıştır.⁴³ Trablusşam eyaletine bağlı olan bu liman, Venedikliler tarafından Haleb bölgesi içinde değerlendiriliyordu. Bu sebeple Lazkiye limanına yanaşan Venedik ticaret gemilerinin işlemleri, Haleb konsolosluğunun sorumluluğu altındadır. Konsolosluğa bağlı temsilciler bu vazifeyi yerine getirmekteydiler. Bu limanda Venedik'i temsil edecek konsolos muavinleri, yine burada da ikamet eden Venedikli bulunamadığı için yabacılar arasından seçilmekteydi. 1766'da bu göreve gönülsüz de olsa Alman kökenli

⁴¹ Ianaro, **a.g.t.**, s. 264-265.

⁴² **A.y.**

⁴³ Morana, **a.g.e.**, s. 108-109; Oral, **a.g.t.**, s. 153.

Giovanni Klikij getirildi. Klikij'den sonra sırasıyla şehirdeki İngiliz konsolosu Tommaso Filippo Vernon ve Givanni Murat bu görevi üstlenmiştir. 1768-1783 yılları arasında ise İngiliz, Toskana, Hollanda, Avusturya İmparatorluğu, Danimarka ve Venedik adına konsolos muavinliği görevini Guglielmo Sholl yürütmüştür.⁴⁴

Morana'nın verdiği bilgilere göre o dönemde Lazkiye'den yapılan ihraç maddelerin miktarı; beş yüz kantar pamuk, yüz kantar ipek, yüz kantar balmumu, bin kantar tütün, on bin İstanbul kilesi buğday ve işlenmiş madde olarak da yüz kantar iplikten oluşuyor.⁴⁵ Tütün ekimi 17. yüzyılın sonlarından itibaren başlamış, 18. yüzyıl boyunca yoğunlaşarak, tahıl ve şaraplık üzüm için ayrılan arazilere, daha karlı olan bu madde ekilmeye başlanmıştır. Tütün aynı zamanda Lazkiye ve Mısır arasında önemli bir ticaret kalemi oluşturuyordu. Yine Morana'nın ifadesine göre Lazkiye'de üretilen neredeyse bütün tütün Mısır'a gönderiliyor, oradan da Haleb ve çevresine gönderilmek üzere pirinç ithal ediliyordu. Lazkiye limanında ticaret, Dimyat ve diğer Suriye limanlarıyla bağlantıları olan Rum ve Maruni tüccarlar tarafından yürütülmekteydi. Limana, Mısır'dan aynı zamanda kahve de gelmekteydi. Kış aylarından gemilerle getirilen ürün, yaz aylarında artan korsan tehlikesi sebebiyle Şam üzerinden kara yoluyla getirilirdi.⁴⁶

Venedik gemileri, bu limanda daha çok Venedikli tüccarların dahil olduğu uluslararası ticari faaliyetleri sürdürmek üzere değil de ülke içi ticarete kullanılmak üzere bulunuyordu. Bilhassa Dimyat ile Lazkiye arasındaki ticari faaliyetler Venedik gemileri aracılığıyla gerçekleştirilmekte idi. Morana, Mısır'ın Fransızlar tarafından işgalinden önce, Venedik gemilerinin iki liman arasında sık ve devamlı seferler gerçekleştirdiğini ifade etmektedir.⁴⁷

Morana raporunda, 1796 yılında Lazkiye merkezli büyük bir deprem meydana geldiğini ve bunun neticesinde şehrin üçte birinin yerle bir olduğunu bildirmektedir.⁴⁸ 10 Mayıs 1796 tarihli mektubunda daha ayrıntılı anlattığı bu hadise, Nisan ayının 26'sında gerçekleşmiş, altı binden fazla insanın ölümüne ve pek çoğunun da yaralanmasına sebep olmuştur. Liman ise yıkıntılar sebebiyle büyük zarar görmüş olsa

⁴⁴ Ianiro, **a.g.t.**, s. 267.

⁴⁵ Morana, **a.g.e.**, s. 108.

⁴⁶ Türkhan, **a.g.t.**, s. 70-71.

⁴⁷ Morana, **a.g.e.**, s. 109.

⁴⁸ **A.g.e.**, s. 108.

da hala bir kısmı kullanılabilir durumda idi. Ayrıca Lazkiye'den Haleb'e doğru yaklaşık altı saat mesafedeki bir mahalde depremin sebep olduğu büyük bir yarık açılmıştır. Morana'nın ifadesine göre bu korkunç felaket büyük bir korkuya sebep olmuştur.⁴⁹

1.3.4. Beyrut

Suriye kıyılarındaki bir başka önemli liman ise Beyrut'tur. Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra Şam Beylerbeyliğine bağlanan şehir 17. yüzyılda Sayfa eyaletine bağlı bir sancak haline getirilmiştir. Bu yüzyılda Beyrut, Sayda gibi Lübnan'ın diğer limanlarında da etkili olan yerel güç Ma'noğulları'nın nüfuz alanına girmektedir. Beyrut sancağına Ma'noğlu ailesine mensup kişiler İstanbul'dan atanmaktaydı. Ancak bu yerel güç zamana zaman Osmanlı merkezi idaresine karşı geliyor ve iki taraf arasında çatışmalar yaşanıyordu. Diğer taraftan Ma'noğullarının yönetimindeki Lübnan limanları Avrupa ile ticari ilişkiler geliştirme fırsatı bulmuşlardır. Ancak Beyrut bu süreçte çok ön plana çıktığını söyleme güçtür. 18. yüzyılın son çeyreğinde(1776) yerel güçleri kontrol altına alması için bölgeye gönderilen Cezzar Ahmet Paşa Sayda, Beyrut ve Akka'da yerel güçlerin etkinliğini kırarak kontrolü ele almış ve bu limanlardan yapılan pamuk, ipek ve tahıl ticaretinin tekeline alarak limanların uluslararası ticareti üzerinde de sıkı bir denetim sağlamıştır.⁵⁰

Morana, çok bereketli topraklara sahip diye tasvir ettiği bu şehrin ilginç bir şekilde ham ya da mamul, önemli miktarda bir şey üretmediğini ifade etmektedir. Şehrin önemi Şam'ın Akdeniz'e açılan limanı olmasından kaynaklanıyordu. Beyrut ve Şam arasında, Haleb ve İskenderun'unkine benzer bir ilişki vardır. Suriye bölgesinde zamanla Haleb'in önem kazanarak Şam'ın geri planda kalmasıyla Beyrut'un da önemi azalmıştır. Ancak Şam ahalisinin kendi tüketim ihtiyaçları, içinde az miktarda kumaş ve şeritli ipeğin de bulunduğu Şam mamulü ürünler ve bilhassa Lübnan dağından gelen ipek, bu limanda yürütülen ithalat ve ihracat faaliyetlerini canlı tutmaktaydı. Morana, Lübnan Dağından Beyrut'a gelen ipek miktarının tüm Suriye'dekinden daha fazla

⁴⁹ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, No:4, 10 Mayıs 1796.

⁵⁰ Şeyma Dereci, "Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Edirne 2019, s.31-35.

olduğunu belirtmektedir. Bu ipek, Kahire'ye ve diğer Kuzey Afrika sahillerine ulaştırılmak üzere İskenderiye ve Dimyat'a gönderiliyordu. Morana ayrıca, sükunetini kaybetmeden önce Fransa'ya da azımsanmayacak miktarda ipek gönderildiğini belirtmiştir.⁵¹

Venedikli tüccarlar bu bölgedeki kumaşlarla ilgileniyordu, bu sebeple az da olsa limana Venedik gemileri yanaşmaktaydı.⁵² Venedik uzun bir süre Beyrut'ta bir temsilci bulundurma ihtiyacı hissetmemiştir. Ianiro'nun işaret ettiği 1766 tarihli belgede Beyrut ve Trablus'a uğrayan Venedik tüccarlarının işlemleriyle Trablus'taki Fransız konsolosunun baş dragomanı Francesco Fornetti ilgileniyordu. Beyrut'ta ikamet eden çok az Frenk vardı, bu sebeple yazışmalar da olukça azdır. Ianiro, 1768'te şehirde yaşayan ve Venedik acentası olarak hizmet eden Livornolu Antonio Mondaini'nin borç sebebiyle şehri terk ederek Kıbrıs'a kaçmasının ardından, bu limanda hiçbir Frenk tebaası kalmadığını, limana gelen Venediklilerle Beyrut'un gümrük emini olan Hristiyan Petrus'un ilgilendiğini belirtmiştir.⁵³

1.3.5. Sayda

Şam, bütün Doğu Akdeniz ticaret merkezleri arasında Avrupalıların ikamet etmediği tek şehirdir. Şehir sakinlerinin yabancılara olumsuz davranışları, Avrupalıların buradan uzaklaşmasına sebep olmuştur. Bu sebeple yalnızca Osmanlı tebaası tüccarların ikamet ettiği Şam'ın Avrupa ile ticari faaliyetleri, Beyrut ve Sayda limanları aracılığıyla sürdürülüyordu. Sayda, Beyrut'un hemen güneyinde antik yapıları ve geniş arazileri kaplayan meyve bahçeleriyle ünlü bir şehirdir. Morana, Sayda'nın bereketli topraklarında yetişen Hint inciri ve dutun anavatanında yetişeninden bile leziz olduğunu ifade eder. Limanı ise, Saita denilen tek bir kara parçasının üzerindeki kalesi sayesinde korunaklı bir yapıya sahiptir.⁵⁴

Şehir Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra vilayet-i Arab adıyla teşkil edilen beylerbeyliğinin Şam sancağına bağlı bir kazası olarak teşkilatlandırıldı. Sayda; Şam eyaleti teşkil edildikten sonra, önce Beyrut'la birlikte tek bir sancak, sonra ise ayrı bir

⁵¹ Morana, **a.g.e.**, s. 111-112.

⁵² Oral, **a.g.t.** s. 155.

⁵³ Ianiro, **a.g.t.**, s. 268-269.

⁵⁴ Morana, **a.g.e.**, s. 112-113.

sancak olarak karşımıza çıkmaktadır. 17. yüzyılın başlarında ise Lübnan'ın güçlü ailelerinden Ma'anoğlu Fahreddin'in hakimiyetine girdi. Maa'anoğlu'nun isyanının bastırılmasında sonra, Osmanlı idaresi bölgeyi daha iyi kontrol edebilmek için Sayda, Safed ve Beyrut'u Şam eyaletinden ayırarak Sayda eyaleti adında bir beylerbeylik kurdu. 1618'den 1635 yılını kadar Ma'anoğullarının nüfuzunda kalan şehir, bu dönemde Fahreddin'in Avrupa'dan getirttiği uzmanların katkılarıyla, mimari, mühendislik ve sanat alanında gelişme göstermiştir.⁵⁵

Şehirde, uluslararası ticari faaliyetleri büyük oranda Fransızlar yürütmekteydi. Daha 15. yüzyılda bölgede faaliyet gösteren Fransız tüccarlar, 17. yüzyılda Ma'anoğlu Fahreddin'in tüccarlara karşı hoşgörülü ve teşvik edici tavrı sayesinde bölgede etkinliklerini arttırma imkanı buldular ve 1611 yılında şehirde bir konsolosluk teşkil ettiler.⁵⁶ Fransa, Mısır işgaline kadar, burada üretilen ipeğin ve pamuğun tekeline sahipti. Morana, önceleri Marsilya limanına gönderilen pamuk ve ipliklerin, iki ülke arasında yaşanan savaştan sonra Cenova ve Livorno limanlarına gönderilmeye başlandığını ifade ediyor. Bölgede üretilen pamuklu bezler ve dimi örgüler ile ilgilenen Venedikliler ise bu limanda çok az varlık gösterebilmişlerdir. Bu sebeple bu limanda devamlı bir temsilci bulundurma ihtiyacı hissetmemişlerdir. 1766'da Fransız baş dragomanı Bruce, aynı zamanda Venedikli tüccarlarından da temsilcisi idi. Ancak seksenli yıllara gelindiğinde Fransız konsolosu artık Venediklilerin işlerini yürütmüyordu. 1780'de Viet isimli biri burada Venedik adına acenta hizmeti sunduktan sonra, 1781'de Sicilyateyn Krallığı tebaasından olan Giuseppe Somma Venedik konsolos muavinliğine getirilmiş, ancak iki sene sonra görevli statüsüne düşürülmüştür. 1795'te ise Cezzar Ahmet Paşa'nın himayesindeki Antonio Bertrand konsolos muavini olarak atanmıştır.⁵⁷

1.3.6. Akka

Akdeniz'in doğu kıyılarındaki bir diğer önemli liman ise Akka'dır. Haçlıların elinden çıkan son kale olan şehirde, antik döneme ve Haçlılar dönemine ait çokça yapı

⁵⁵ Ersin Gülsoy, "Sayda", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 36, İstanbul 2009, s. 209.

⁵⁶ Koç, **a.g.t.**, s. 44.

⁵⁷ Ianiro, **a.g.t.**, s. 270.

ve kalıntı mevcuttur. Akka Limanı, gemi kazalarına sebebiyet veren doğu rüzgarları ve deniz dibindeki, gemi halatlarını koparacak büyüklükteki kayalıklar sebebiyle, çoğu zaman yanaşan gemiler için tehlikeli hal alıyordu. Kışın rüzgarların daha da şiddetlenmesi sebebiyle kaptanlar, gemileri yükleme ve boşaltma işlemini Hayfa limanından yapıyorlardı.⁵⁸

Morana'nın ifadesine göre çok verimli olan bu topraklarda büyük miktarlarda pamuk yetiştiriliyordu. Morana, yılda 15 bin kantar olarak verdiği bu pamuk miktarının yalnızca yarısının şehrin kendi tüketimini ve Mısır'ın ihtiyaçlarını karşıladığını, geri kalanın ise Cenova, Livorno ve Venedik limanlarına gönderildiğini belirtmiştir. Şehirdeki diğer ihraç maddeleri; mazı, sarı balmumu ve kantarıdır. Buğday, arpa ve sebze de yine çok fazla yetiştirilen ürünlerdendir. Bunlar memnu meta olmasına karşın zaman zaman Avrupalılar tarafından kaçak olarak ülkelerine götürülüyordu.⁵⁹

17. yüzyılda gerek karadan bedevilerin gerekse denizden Maltalı korsanların sıklıkla saldırılarına uğrayan, kendi sakinlerinin dahi kıt kanaat geçindiği Akka şehri, 18. yüzyılda ekonomik açıdan büyük gelişme göstermiş ve bölgedeki önemi artarak Suriye'deki üçüncü büyük ticaret merkezi haline gelmiştir.⁶⁰ Bu yüzyılda bilhassa Fransızların şehirdeki etkinlikleri artmış, ham pamuk ihracatında tekel haline gelmişlerdir.⁶¹ Yüzyılın başında İngiliz tüccarlar da şehre rağbet etmeye başlamıştır. İngilizler, Fransızların kendi aralarındaki rekabetten faydalanarak ve pamuk üretimini ellerinde tutan yerel güçlerle kurdukları bağlantılar sayesinde Fransızların pamuk ticareti üzerindeki tekeli kırma çalışmışlardı. Ancak bu girişimler bireysel boyutta kalmış ve Napolyon'un Akka kuşatmasına kadar bu limandan Avrupa'ya yapılan pamuk ithalatının büyük bir kısmını Fransız tüccarlar ellerinde tutmuşlardır.⁶²

Akka ve Yafa limanları 1768 yılına değin Venedik'in Kıbrıs konsolosluğunun yetki alanına giriyordu. 1765 yılında Bernardo Caprara; Kıbrıs, Akka ve Yafa konsolosu unvanıyla göreve tayin edilmiştir.⁶³ Bu sırada Akka'da Venedik konsolos

⁵⁸ Morana, **a.g.e.**, 117.

⁵⁹ **A.g.e.**, 117-118.

⁶⁰ Thomas Philipp, **Acre: The Rise and Fall of a Palestinian City 1730-1831**, Colombia University Press, New York, 2001, s. 96-97; Ianiro, **a.g.t.**, s. 274.

⁶¹ Philipp, **Acre**, s. 94.

⁶² **A.g.e.**, s. 98.

⁶³ Oral, **a.g.t.**, s. 133.

muavini olarak, aynı zamanda İngilizler için de aynı vazifeyi yürüten, İngiliz Riccardo Usgate görev yapmaktaydı. 25 yıldır bu limanda faaliyet gösteren Usgate'in kendisiyle aynı ismi taşıyan babası da 1757 yılına kadar Venedik temsilciği görevini yürütmüştür. Kendisi de 14 yıl boyunca bu vazifeyi icra ettikten sonra limandan ayrılmış, 1778'de geri dönüp eski mevkiini yeniden elde etme girişimlerinde bulunduysa da muvaffak olamamıştır.⁶⁴ Aynı yıl Bernardo Caprara ölmüş ve yerine, yine Kıbrıs, Akka ve Yafa konsolosu unvanıyla Emanuele Vassalo atanmış ve 1793'teki ölümüne kadar bu mevkide kalmıştır. Vassalo'nun yerine geçen Angelo Rosalem'in görevlendirme belgesinde Akka ve Yafa'nın yetki alanının dışına çıkarılması, bu limanların Kıbrıs Konsoloslğundan ayrılarak Haleb Konsolosunun yetkisine geçtiğini göstermektedir.⁶⁵

Ianiro'nun belirttiğine göre bu bölgede görev yapan Venedikli konsoloslar Akka limanına ayrı bir önem atfediyordu ve bu limanda Fransızların Sayda ticaretindeki üstünlüğüne benzer bir üstünlük kurma idealine sahiptilerdi. Anlaşılan uzun yıllar Kıbrıs'ta görev yapan Bernardo Caprara da bu sebeple ilk iş olarak, o sırada Venedik konsolos muavini olan İngiliz Riccardo Usgate'den limanda yürütülen ticari faaliyetler hakkında bilgi istemiştir. Hatta o zamana kadar İngilizler tarafından yürütülen konsolos muavinliğini yeniden düzenleyerek bu mevkiye Venedikli birinin getirilmesi düşünülmüştür. Bununla birlikte Venedikli tüccarlar Akka'da hiçbir zaman Fransızlar kadar önemli bir figür olmadılar. Burada ikamet eden Venedikli tüccarların sayısı çok azdı. Bu liman Venedikliler tarafından daha çok Dimyat, Ege Adaları, İstanbul ile diğer Suriye kıyıları arasındaki deniz yolculuklarında bir mola yeri olarak kullanılıyordu. Bu rota üzerinde; kereste, ayna, kağıt, çelik, kezzap, boncuk gibi daha düşük değere sahip Venedik ürünlerinin satışı gerçekleşiyordu.⁶⁶ Ancak daha önce de bahsedildiği gibi bilhassa 1780'lerden sonra Venedikli tüccarlarının Akka limanındaki pamuk ticaretinde bir gelişme yaşanmıştır.

⁶⁴ Ianiro, **a.g.e.**, s. 272-273.

⁶⁵ Oral, **a.g.t.**, s. 140.

⁶⁶ Ianiro, **a.g.t.**, s. 274-275.

1.3.7. Yafa ve Nablus

Akka'nın güneyinde bulunan ve Morana'nın da zikrettiği son liman olan Yafa da Venedikliler için Akka ile benzer statüye sahipti. Zaman zaman Venediklilerin “mercantuzzi” adını verdikleri yani çok büyük değere sahip olmayan emtianın ticareti yürütülmekle birlikte, önemli bir ekonomik potansiyele sahip olmayan bu liman, daha çok hac ve diğer dini ritüeller için deniz yoluyla Kudüs'e giden Hristiyan, Yahudi ve Müslümanlar tarafından kullanılıyordu. 1747 yılında limanda, Venedik temsilcisi olarak İngiliz Giovanni Anny'yi görmektedir. Rizzini'nin Pietro Gallat'ı Yafa konsolos muavini olarak atadığı 1780 tarihine kadar geçen süre zarfında, bu limanla yapılan önemli bir muhaberatın olmadığı anlaşıyor.⁶⁷ Bu tarihten sonra Akka ile birlikte Venedikliler için pamuk ticaretinde önemli bir liman haline gelmiştir.

Yafa limanının yakınında bulunan Nablus kenti önemli bir üretim merkezidir. Morana'nın verdiği bilgilere göre şehirde; ipliğe dönüştürülen bin kantar da dahil olmak üzere toplam dört bin kantar pamuk, yüz seksen bin İstanbul kilesi buğday, doksan bin kile darı, yetmiş bin arpa, otuz bin mercimek ve bakla, atmış bin suzzano, yüz kantar siyah ve beyaz mazı, yüz elli yaprak tütün, beş yüz bin pomi di numero, iki bin beş yüz kantar cam külü ve sabun, son olarak her biri 14 okkalık yaklaşık yüz bin küp zeytinyağı üretilmektedir. Bu hammaddelerin yanı sıra köy ve şehirlerde kurulan imalathane, yukarıda zikredilen zeytinyağının üçte birinden sabun, pamuktan bin kantar iplik ve on beş bin parça pamuklu kumaş gibi mamul maddeler de üretiliyordu. Pamuğun işlendiği bu fabrikalar Yafa, Gazze, Ramle, Migdal ve yakınındaki diğer şehirlere yayılmış durumdaydı. Bu pamuklu kumaşlardan Kıbrıs ve Suriye-Lübnan kıyılarında taşıma çantası üretiliyor yahut Türk gemilerinin yelken bezi ihtiyacını karşılıyordu. Morana; bu bölgede üretilen iplik ve mazının tamamının, pamuğun büyük bir kısmının ve diğer ürünlerden de belli miktarlarda Avrupa'ya ve Osmanlı coğrafyasının belli bölgelerine ihraç edildiği bilgisini vermektedir. Ayrıca Venedik, Almanya ve diğer Avrupa pazarlarından bu bölgeye önemli miktarda ürün ithal edilmektedir.⁶⁸

⁶⁷ A.y.

⁶⁸ Morana, a.g.e., s. 118-119.

İKİNCİ BÖLÜM

HALEB'TE VENEDİKLİLER

2.1.Venedik Konsolosluk Sistemi

Bağımsız bir şehir devleti olarak 9. yüzyılda ortaya çıkan ve Napolyon'un 1797'deki işgaline kadar yaklaşık bin yıl tarih sahnesinde kalan Venedik Cumhuriyeti, diplomasi, ticaret ve denizcilik gibi alanlarda pek çok önemli kurumun tesisine öncülük etmiştir. Kuruluşundan hemen sonra Suriye ve Mısır ile ticari ilişkilere başlayan Venedik Cumhuriyeti, bir süre sonra Akdeniz'in pek çok yerinde kurduğu kolonilerle doğu ve batı arasında ticaretin önemli araçlarından biri haline gelmişti. 15. yüzyılda gücünün zirvesine ulaşan Venedik, Osmanlı Devleti'nin Ege ve Akdeniz'deki pek çok Venedik üssünü ve bilhassa ekonomik ve ticari hayatı Venedik'in kontrolünde olan Bizans İstanbul'unu ele geçirmesi üzerine, bu yüzyıldan sonra Doğu Akdeniz'deki ekonomik faaliyetlerini sürdürmek adına Osmanlılarla diplomatik ilişkilerini geliştirmeye, barış ve imtiyaz yoluyla bölgedeki çıkarlarını korumaya ağırlık vermiştir. Bilhassa 1517 yılı itibarıyla Mısır ve Suriye gibi Venedik ticaretinin en önemli merkezlerinin Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş olması, Venedik ticaretini Osmanlı Devleti'nin bahsettiği ayrıcalık ve izinlere bağımlı hale getirmişti. Bu durum sonucunda Venedik, daha önce bu bölgelere hakim olan İslam devletleriyle yaptığı anlaşmalar sonucu elde ettiği hak ve ayrıcalıkları Osmanlı Devleti'nden de talep ederken bir takım tavizler vermek zorunda kalmıştır.

Osmanlı egemenliğindeki bölgelerde serbestçe seyahat etme ve ticaret yapma hakkı yabancı ülkelerin tüccarlarına ahidname denilen antlaşma metinleriyle veriliyordu. Ahidnameler iki ülke arasında yapılan savaşların ardından yahut 1517'de olduğu gibi diğer ülkenin çıkarlarının olduğu toprakların Osmanlı Devleti'nin eline geçmesi sonucunda talep edilebilirdi. Dolayısıyla ahidnameler sulh ahidnameleri ve ticari ahidnameler olarak ikiye ayrılmaktadır. Sulh ahidnamelerinde ticaret ahidnamelerinden farklı olarak sınır düzenlemeleri, esirlerin iadesi ve harp tazminatı gibi maddeler de yer alır. Ticari ahidnamelerle ise yabancı devletlerin tüccarlarına Osmanlı topraklarından ticaret yapma, Osmanlı sularında serbestçe dolaşma hakkı tanınmış, onların can ve mal güvenlikleri ve özgürce hareket etme hakları temin

edilmiştir. Ayrıca ahidnamelerde, yabancı devletlerin Osmanlı Devleti içinde diplomatik temsilcilikler bulundurmalarına izin veren ve bununla ilgili kuralları belirleyen maddeler de yer almaktadır.¹

Venedik Cumhuriyeti'ne, Osmanlı ülkesinde daimi temsilci bulundurma hakkı ilk defa, İstanbul'un Osmanlı topraklarına katılmasının ardından 18 Nisan 1454 yılında yapılan anlaşmayla verildi.² Bu anlaşmayı yapmak üzere gönderilen Venedik elçisi Bartolomeo Marcello İstanbul'da kalıp Venedik balyosu olarak görevi devam etmiştir.³ İlk defa Bizans devrinde teşkil edilen ve İstanbul'da bulunan Venedik topluluğunun başı olarak topluluğu korumak, kendi aralarındaki anlaşmazlıkları çözmek ve ticarete yön vermek gibi görevleri bulunan balyos, Osmanlı devrinde bu görevlere ilaveten Venedik'in Osmanlı topraklarındaki en yetkili temsilciği olarak Venedik'in tarih sahnesinde çekildiği 1797 tarihine kadar varlığını sürdürmüştür. Bizans devrinde balyos sıfatı yalnızca İstanbul'daki temsilcileri için değil Trabzon, Şam, Eğriboz'daki Venedik temsilcileri için de kullanılmıştır.⁴ Bu durum Osmanlı devrinde devam etmemiş ve ülkenin diğer limanlarındaki Venedik ticaretini takip etmek üzere görevlendirilen daimi yetkililere konsolos denmiştir. Osmanlı toprakları içerisinde, balyosun hemen ardından gelen Venedikli yetkililer ise önem sırasına göre Mısır ve Suriye konsoloslarıdır.⁵

Başkentte ikamet eden balyoslar Venedik hükümetinin Osmanlı hükümeti nezdinde temsilcisi ve Venedik ticaretinin Osmanlı ülkesindeki takipçisidirler. Dolayısıyla balyosluk müessesesi bugünkü anlamda büyükelçilik ve konsolosluk vazifelerini bünyesinde birleştirmiştir denebilir. Diğer taraftan Akdeniz'in birçok limanına yayılmış olan konsoloslar yalnızca ticari misyon üstlenmişlerdir. Atama ve yetki açısından balyos, konsoloslardan daima daha üstün ve özel bir konumdadır. Balyos ve konsoloslar arasındaki bu hiyerarşi 17. yüzyılda resmiyet kazanmıştır. Girit Savaşı'nın ardından ticaretin yeniden düzenlendiği süreçte konsolosluklar balyosa bağlanmış ve balyos konsolosların idarecisi haline gelmiştir. Konsoloslar birtakım

¹ Mübahat Kütükoğlu, "Ahidname", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 1, İstanbul, 1988, s.538.

² Mahmut Şakiroğlu, "Balyos", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.5, İstanbul, 1992, s. 44.

³ Tommaso Bertele, **Venedik ve Kostantiniyye: Tarihte Osmanlı Venedik İlişkileri**, (çev. Mahmut H. Şakiroğlu), Kitap yay., İstanbul 2012, s. 47.

⁴ Şakiroğlu, **a. y.**

⁵ Maria Pia Pedani, "Consoli Veneziani nei Porti del Mediterraneo in 'Eta Moderna", ed. Rossella Cancila, **Mediterraneo in Armi (Secc. XV-XVIII)** Palermo, 2007, s. 178.

istihbarat bilgilerini, kendi bölgelerindeki ticaretin durumunu ve yine kendi bölgelerinde Venedikli tüccarlar arasında yaşanan ve konsolos tarafından çözüme kavuşturulamamış anlaşmazlıkları, İstanbul'daki yetkililere iletmek üzere kendilerine verilen ahidnamelerin hilafına hareket eden yerel idarecilerle yaşadıkları problemleri ve *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya gönderdikleri mektupların bir suretini balyosa iletirlerdi.⁶

Venedik Cumhuriyeti'nde konsolosluk müessesesinin kuruluşu 13. yüzyıla kadar gider. Başlangıçta Venedikli tüccarlar, faaliyetlerini yürüttükleri limanlarda karşılaştıkları sorunları çözmek ve yerel otoriteler nezdinde kendilerini temsil etmek üzere kendi aralarından biri kişiyi seçmişlerdir. Ancak zamanla bu görev resmiyet kazanmış ve konsoloslar Venedik makamlarınca atanmaya başlanmıştır. Venedik Cumhuriyeti'nin ilk konsoloslukları 1231'de Tunus'ta ve 1238'de İskenderiye'de tesis edilmiştir.⁷

Venedik Cumhuriyeti, başta balyos olmak üzere Akdeniz limanlarına yayılmış konsolos ve konsolos muavinlerinden oluşan geniş konsolosluk ağına sahiptir. Ortaçağda temelleri atılan bu yapı, yüzyıllar içinde önem ve mahiyet bakımından değişikliklere uğramakla birlikte Venedik ticaretini ve tüccarlarını gözetme, bu amaçla istihbarat akışını sağlama gibi temel fonksiyonlarını cumhuriyetin son gününe kadar sürdürdü.

14. yüzyılın sonları ve 15. yüzyılın başları Venedik'in tesis etmiş olduğu ticari ağı, yeni bulunan ticaret yollarının olumsuz etkisinden koruma ve ticari kapasitesini arttırmak için bilhassa konsolosluk sistemi üzerinde düzenlemeler yaptığı bir dönemdir. İlk olarak 1497'de Şam'da bulunan Suriye konsolosluğunu denetlemek, bu bölgedeki ticari faaliyetlerin desteklenerek artmasına sağlamaya ve Venedik taşımacılığına gelebilecek zararı önlemeye yönelik tedbirler sunmakla görevli Cottimo di Damasco isminde bir memuriyet oluşturulmuştur. 15 Ocak 1507'de ise Venedik Senatosu *Cinque Savi alla Mercanzia** isminde Venedik ticaretini ve bilhassa konsolosluk sistemini yönetmek amacıyla bir kurum teşkil etmiştir.⁸ Başlangıçta

⁶ Özgür Oral, "Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri(1763-1794)", s. 94.

⁷ A.g.t., s. 96.

* Osmanlı belgelerinde "beş beyler" şeklinde ifade edilmektedir. Oral, a.g.t., s. 9.

⁸ Guglielmo Berchet(ed.), *Relazioni dei Consoli Veneti nella Siria*, Torino, 1866, s. 18.

geçici olarak düşünölen bu kurum 1517 yılında devamlı hale getirilmiştir. Bu kurumun yetki alanına ticareti ilgilendiren seyrüsefer, üretim, vergiler, gümrükler, uluslararası ticari antlaşmalar, gerek Venedikli gerekse yabancı tüccarlarla ilgili her türlü mesele girdiğı gibi ticaretle ilgili hukuki meselelerin ve yabancı tüccarlar ve Venediklilerin dahil olduğı ortak işlemlerin halledildiğı bir mahkeme gibi de işlev görmektedir.⁹

Konsolosluk atamaları genel olarak *Cinque Savi alla Mercanzia*'nın sorumluluğına girmekle birlikte görevlendirilecek bölge ve döneme bağılı olarak farklı kurumlarca da gerçekleştirilebilirdi. İstanbul'daki balyosla birlikte Haleb ve İskenderiye'ye atanacak konsolosları Venedik'in en büyük meclisi ve yasama organı olan *Maggior Consiglio* belirlerdi. *Maggior Consiglio* balyos atama yetkisini 1575 tarihinde Senato'ya devretmiştir. Yine İstanbul'daki balyos ve İspanya'daki büyükelçi, ülkenin çeşitli yerlerindeki konsolosları tayin edebildiğı gibi Venedik bünyesindeki denizcilik ve ticaretle ilgili bazı kurum ve bakanlıklar da konsolos tayininde bulunabiliyorlardı.¹⁰ 7 Aralık 1586'da senato kararıyla konsolos atama ve takip işlemleri de *Cinque Savi alla Mercanzia*'nın yetkisine verildi.¹¹ Ancak İstanbul'daki balyos, İskenderiye ve Haleb'teki konsolosluklar bu yetkinin dışındaydı, imparatorluğun bu en büyük ve en önemli şehirlerine Venedik'in en önemli kurumlarından biri olan *Maggior Consiglio* tarafından atama yapılırdı. Yine aynı yıl konsolos olmak için soylu sınıfına mensubiyet şartı kalkmasına rağmen, bu üç önemli merkeze atanacak temsilcilerde bu şart aranmaya devam edilmiştir.¹² 18. yüzyıla gelindiğinde İskenderiye ve Haleb konsoloslarının da *Cinque Savi alla Mercanzia* tarafında atandığını görölmektedir. Bu yetki tam olarak ne zaman Cinque Savi'ye devredildiğı bilinmiyor. Ancak Pedani, Haleb ve İskenderiye konsolosluklarının 17. yüzyıla kadar *Maggior Consiglio* tarafından atandığını belirtiyor.¹³ Bu bilgiden hareketle Girit Savaşı'nın yaşandığı 1645-1669 tarihleri arasında bir atama gerçekleşemeyeceğı için muhtemelen savaşın ardından yapılan düzenlemeler dahilinde Haleb ve İskenderiye dahil tüm konsoloslukların atama yetkisi *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya devredilmiştir denilebilir.

⁹ Pedani, "Consoli Veneti nei Porti Ottomani", s. 177.

¹⁰ A.g.t., s. 97; Pedani, a.g.m., s. 178.

¹¹ Pedani, a.g.m., s. 177.

¹² Oral, a.g.t., s. 96.

¹³ Pedani, a.y.

Haleb ve İskenderiye'nin özel konumu, bu bölgelere konsolos olarak görevlendirilecek kişi de aranan özelliklerde de kendini göstermekteydi. Başlarda tüm konsoloslar 25 yaşını geçmiş soylu sınıfına mensup kişilerden seçilirken, 1586 yılında soylu olma şartı ortadan kaldırılarak Venedik yurttaşlarına da konsolos olma yolu açılmıştır. Ancak Haleb ve İskenderiye konsolosları bu düzenlemenin dışında bırakıldı ve seçilecek konsoloslarda soylu olma şartı aranmaya devam edildi. Senato'nun 2 Ağustos 1670'de çıkardığı yeni bir hükümle Haleb ve İskenderiye konsolosluklarına da yurttaşların atanabileceği, hatta bazı özel durumlarda sıradan Venedik tebaasından bir kişiye de bu görev emanet edilebileceği ilan edilmiştir.¹⁴

Konsolosların görev süresiyle ilgili de dönem ve merkezlere göre değişiklik gösteren farklı uygulamalar mevcuttu. 1699 yılında ise farklı uygulamalara son verilerek tüm konsolosların görev süresinin 5 yıl olmasına karar verildi.¹⁵

Konsolosların görevleri ve hakları, Osmanlı Devleti tarafından verilen ahidnameler çerçevesinde Venedikli yetkililerce belirlenirdi. 1715-1718 yıllarında Osmanlı ve Venedik Cumhuriyeti arasında yaşanan son savaşın sonunda imzalanan Pasarofça Antlaşması ve bunun neticesinde verilen ahidname ile iki devlet arasındaki ticari ve siyasi münasebetler son kez belirlenmiştir. Ahidnamenin 14. maddesinde ise balyos ve konsoloslara dair hususlara yer verilmiştir. Buna göre Venedik'e Osmanlı ülkesinde dilediği yere konsolosluk açma, konsolos ve konsolos muavini merkezlerini değiştirme ve dilediği kişiyi konsolos olarak atama hakkı verilmiştir. Yine konsolosların asla hapsedilmeyeceği, evlerinin mühürlenmeyeceği de önceki ahidnamelerde olduğu gibi bu ahidnamede de tekrarlanmıştır. Balyos, konsolos ve konsolos muavinlerinin kendi ihtiyaçları için aldıkları emtiadan ve kendilerine gelen hediyelerden vergi alınmayacağı belirtilmiştir.¹⁶ Olaylı bir şekilde I. Mahmut'un tahta geçmesinin ardından âdet olduğu üzere bu ahidnamenin geçerliliğini sürdürebilmesi için yeni sultan tarafından yenilenmesi gerekmiş ve Venedik'in girişimiyle 1733 yılında Pasarofça Antlaşması'nın maddelerin içeren bir ahidname verilmiş ve bu

¹⁴Oral, **a.g.t.**, s.96-97, Pedani, **a.g.m.**, s.180.

¹⁵ Oral, **a.g.t.**, s.98.

¹⁶ **A.g.t.**, s. 18.

ahidname Venedik tarih sahnesinden kalkana kadar değişikliğe uğramadan yürürlükte kalmıştır.¹⁷

Pasarofça Antlaşması'ndan anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti, ülkesinde bulunan Venedik temsilcilerinin seçimi ve hareket serbestliği hususunda Venedikli yetkilileri son derece özgür bırakmıştır. Bu sınırlar çerçevesinde hazırlanan ve 1786 yılında Senato tarafından ilan edilen “Codice per la Veneta Mercantile Marina” isimli kanun derlemesiyle ise konsolos da dahil olmak üzere deniz ticaretinde bir şekilde yer alan aktör ve görevlilerin hak ve sorumlulukları son haliyle belirlenmiştir.

Codice'de konsolosların Venedik tebaasından, 25 yaşın üzerinde dürüst, iyi bir şöhrete ve ticari zekaya sahip birisinin 5 yıllığına seçileceği ve memnun kalırsa aynı konsolosun tekrar atanabileceği belirtilmiştir. Seçilen konsolos, kendisine verilen patentli görev bölgesindeki yetkililere ibraz ederek makamının ayrıcalıklarına kavuşacak ve sorumluluğu altındaki Venediklilerin saygı ve itaatlerini temin edecektir. Yine konsolos, yetkisi altında çalışan konsolos muavini, acenta ve vekilleri *Cinque Savi alla Mercanzia*'nın izni olmadan atayamayacaktır.¹⁸ Bununla birlikte konsoloshanede çalışan ve konsolosluğun yazı işlerinden sorumlu olan kançılarının seçimi ve ataması konsolosa bırakılmıştır. Konsolosa ait evrakların üretildiği, Venedik vatandaşlarına ait her türlü muamelenin yürütüldüğü, noter hizmetinin verildiği kançılara konsolosluk içinde son derece önemli bir makamdı. *Codice*'de bu makama atanacak kişide aranacak şartlar belirtilmiştir. Buna göre kançılar; dürüst, güvenilir ve bu işi yapabilecek yeterlilikteki Venedik vatandaşları arasından ya da aynı şartları sağlamaları durumunda yabancılar arasından seçilebilirdi. Konsoloslar, kançılarının görevden alınması yahut görevde bırakılması hususlarında özgür bırakılmış ancak görevlinin adı, soyadı, milleti ve niteliklerinin *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya bildirilmesi istenmiştir.¹⁹

Konsolosların en önemli görevlerinden biri; limana gelip giden Venedik bandıralı gemilerin günü gününe kaydını tutmak ve bu kayıtları geminin türü, kaptanın ismi, nereden yola çıktığı, patentinin numarası ve tarihi gibi bilgileri içeren numaralanmış defterleri tutmaktır. Geminin taşıdığı emtianın dökümünü yapmak

¹⁷ A.g.t., s. 25.

¹⁸ *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, s. 118-119.

¹⁹ A.g.e., s. 122.

bilhassa önemlidir. Zira konsolosların alacağı “cottimo” isimli vergi, tüccarın karaya çıkarttığı mal üzerinden hesaplanırdı. Konsolosların yasal vergiler dışında kaptanlardan yahut tüccarlardan ekstra ücret talep etmemeleri *Codice*’de de bilhassa belirtilmiştir.²⁰ *Cottimo* vergisi ahidnamede %2 olarak belirlenmiştir.²¹

Bir Venedik gemisinin kendi yetki bölgelerinde deniz kazasına uğraması durumunda konsoloslar, yerel yöneticilerin de yardımını talep ederek geminin mürettebatının ve emtiasının kurtarılmasını sağlamakla görevliyidiler. Kurtarılan tüm emtia, *Cinque Savi alla Mercanzia*’dan almış olduğu patentini konsolosa teslim eden kaptana iade edilir. Bu hizmeti için konsolosa kurtarılan emtia üzerinden %2 oranında komisyon ödenir. Bu sebeple konsoloslar kurtarılan tüm emtianın dökümünü çıkarmalı, kançılar ve iki şahit tarafından sayfa sayfa imzalandıktan sonra bir kopyası da *Cinque Savi*’ye gönderilmeliydi.²²

Venedik konsolosluğu aynı zamanda vatandaşlarına noter hizmeti de vermekteydi. Bu bağlamda, ölmeden önce vasiyetini resmileştirmek isteyen Venedikliler, evraklarını konsolosluk kançılıryasında iki şahit huzurunda onaylatabilirlerdi. Yine navlun, para ve kambiyo kontratları ve diğer tüccar sözleşmelerinin resmiyet kazanması için konsolosluk kançılarının iletilmesi gerekiyordu. Kançılar tüm bu sözleşmeleri, poliçeleri, konsolosluktan çıkan kararları, tüccarların vasiyetnamelerini, vefat edenlerin mal varlığını, deniz kazalarından kurtarılan emtia ve her türlü değerli eşyanın dökümünü ve bu birimde üretilen yahut buraya ulaşan her türlü evrakı ihtiva eden ve her evrakta konsolosun imzası bulunan defterleri tutmakla yükümlüydü.²³

Konsolosların en önemli görevlerinden biri de ticaret ve denizcilikle ilgili her türlü gelişmeyi *Cinque Savi alla Mercanzia*’ya iletmektir.²⁴ Konsoloslar yaklaşık ayda bir yazdıkları mektuplarla bu görevlerini yerine getirirlerdi. Bu mektupların bir kısmı bugün Venedik Devlet Arşivi’nin *Cinque Savi Alla Mercanzia* tasnifinin içerisinde “Lettere dei Consoli” isimli klasörlerde saklanmakta, önemli bir kısmı ise aynı tasnifin içerisinde yer alan çeşitli klasörlerde dağınık vaziyette bulunmaktadır. Bu mektuplar,

²⁰ A.g.e., s. 120-121.

²¹ Oral, a.g.t., s. 25.

²² *Codice*, s. 123-124.

²³ A.g.e., s. 126.

²⁴ A.g.e., s. 127.

ticaret ve denizcilikle alakalı her türlü bilginin yanında, bölgede cereyan eden siyasi meseleler, yerel yöneticilerle yaşanan sorunlar, bölgede gerçekleşen doğa olayları ve daha uzak diyarlardan gelen ve kendi bölgelerini ilgilendiren her türlü haberi içermesi bakımından son derece önemli kaynaklardır.

Görevlerinden de anlaşıldığı üzere konsoloslar, ülkelerinden uzakta faaliyet gösteren Venedikli tüccarının hamisi olmakla birlikte, Venedik ticaretinin sağlıklı sürdürülebilmesi için görev yaptıkları ticaret merkezlerinden Venedik'teki yetkililere bilgi akışını sağlayan son derece önemli aktörler idi. Başta İstanbul'da bulunan balyos olmak üzere, Balkanlar'dan Ege kıyılarına, Kuzey Afrika'dan Doğu Akdeniz limanlarına kadar Osmanlı ülkesine yayılmış olan Venedik konsolosluk ağı aynı zamanda önemli bir haber kaynağıydı. Yine konsolosun tutmakla mükellef olduğu limana uğrayan Venedik gemilerin sıklığını ve taşıdığı yükün miktarını ve değerini belirten kayıtları; kançılaryada üretilen yahut tasdik edilen sözleşme, kontrat, poliçe, vasiyetname ve müflis tüccarın varlığına dair kayıtları içeren konsolosluk arşivi bölgedeki Venediklilerin faaliyetlerine dair fikir vermesi açısından son derece dikkate değerdir.

2.1.2. Venedik'te Haleb Konsolosluğu

Venedik'in İslam dünyasıyla ilişkileri ilk kuruluş yılları kadar eskiye gider. Venedik daha Bizans İmparatorluğuna bağlı bir eyalet iken bile, Venedikli tüccarlar Akdeniz'in güneyine kadar inip Kuzey Afrika'daki Müslümanlarla ilişki kurmuşlardır. Bir anlatıya göre mal dolu gemilerle İskenderiye'ye giden iki Venedik temsilcisi o sırada yıkılma tehlikesi olan San Marco Kilisesi'ndeki azizin bedenini alıp bir şekilde Venedik'e götürür ve bu azizin kalıntıları bugün Venedik'teki San Marco kilisesinin içinde kalan düklük şapeline yerleştirilir. 828 yılında gerçekleştiği söylenen hikayeden anlaşıldığına göre daha o yüzyıllarda Venedik Mısır ile ticari ilişkiler yürütmekteydi. Aynı zamanda azizin kente getirilişiyle Venedik dini ve siyasi bir bağımsızlığa kavuşmuş, bu hadiseden bir yıl sonra Venedik yöneticisi Venedik Eyalet Başkanı yerine Venedik dükü unvanını kullanmaya başlamıştır.²⁵ Ayrıca Bizans İmparatoru V.

²⁵ Maria Pia Pedani, **Doğu'nun Kapısı Venedik**, Küre Yayınları, Çev: Gökçen Karaca Şahin, İstanbul, 2012, s. 12-15.

Leon Armenias (813-820) Venedik de dahil olmak üzere imparatorluğa bağlı eyaletlerin Suriye ve Mısır ile ticaret yapmasını ve buralara seyahat etmesini yasakladığını biliyoruz.²⁶ Dolayısıyla bu tarihten önce Venedik'in Suriye bölgesiyle de ticari ilişkiler geliştirdiği anlaşılmaktadır.

Venedik, Haçlı Seferleri neticesinde Doğu Akdeniz'de kurulan Latin devletler zamanında bu bölgelerdeki etkinliğini arttırdı. Venedik, Haçlı seferlerine ulaşım hizmetlerini yerine getirmesi karşılığında Latin devletlerinin hakim olduğu şehirlerde bir Venedik mahallesi kurma hakkı kazandı. Akka'daki Venedik mahallesi 1089'da kurulmuş, böylece Venedikliler ilk defa, bir Doğu Akdeniz liman kentinde kendi mahkemelerine sahip yerleşik bir topluluk oluşturmuştur.²⁷

13. yüzyılda Moğol imparatorluğunun ipek yolunun geçtiği bölgeleri hakimiyeti altına alarak birleştirmesi ve yabancı tüccarlara kapılarını açması üzerine Venedikliler Suriye'nin iç kesimlerine yerleşmeye başladı ve Haleb ile ilk ticari bağlantı tüccar Pisani ailesi tarafından Eyyubiler zamanında kuruldu. Venedikliler, Haleb Emiri ez-Zahir ile yaptıkları anlaşma sayesinde birtakım ticari imtiyazlar ve Haçlı devletlerine ait şehirlerde sahip oldukları gibi kendilerine ait han, kilise, hamam inşa etme hakkı elde ettiler.²⁸ Haleb bu dönemde Haçlı devletleriyle sınır komşusu olması hasebiyle Müslüman ve Hristiyanlar arasında yaşanan çatışmalara sahne olmasının yanı sıra, yaklaşan Moğol tehlikesiyle karşı karşıyaydı. Nitekim 1260 yılında Hülagü Han Haleb'e girerek şehri yerle bir etmiştir.²⁹

13. yüzyılın ikinci yarısında Memluk kumandanlar Suriye ve Mısır'da hakimiyeti ele geçirmiş ve Eyyubi hanedanını ortadan kaldırarak Memluk devletini kurmuştur.³⁰ Daha sonra Moğollarla mücadeleye girişen Memlukler, 1260 yılında Moğolların Haleb'e girmesinin ardından meydana gelen Aynıcalut savaşında Moğolları mağlup ederek şehre hakim olmuşlardır. Bu sırada batıda da yeni gelişmeler yaşanıyordu. Hemen hemen aynı yıllarda İstanbul'daki Latin İmparatorluğu ortadan kalktı ve Bizans varisleri tekrar İstanbul'a hakim oldu. Yeni Bizans imparatoru, işgalci

²⁶ A.g.e., s. 24; Donald M. Nicol, **Bizans ve Venedik: Diplomatik ve Kültürel ilişkiler Üzerine**, Sabancı Üniversitesi Yayinevi, İstanbul, 2000, s. 20.

²⁷ Pedani, **Doğu'nun Kapısı Venedik**, s. 44; Lamprakos, "Khan in the Aleppo", s. 130.

²⁸ Lamprakos, a. y.

²⁹ Talib Yâzîcî, "Haleb", **TDV İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, 1997, C.15, s. 242.

³⁰ Ramazan Şeşen, "Eyyubiler", **TDV İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, 1995, C.12, s. 23.

Venedikliler yerine Ceneviz'e ticari ayrıcalıklar sağlamayı tercih etti. Bu durum Bizans'ın hakim olduğu İstanbul ve Ege sahillerinde ayrıcalıklarını kaybeden Venedik'in, Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz kıyılarındaki faaliyetlerine daha çok ağırlık vermesine vesile oldu. Mısır ve Suriye bölgesinin yeni hakimi Memluk sultanlığının olumlu tutumu da Venedik'in bu bölgelerde daha sıkı ilişki kurmasını kolaylaştırmıştır. Daha 1257 yılından Memluk sultanı İzzettin Aybak Venediklilerin ticari imtiyazlarını yenilemiş, sultanın hakimiyeti altındaki topraklara mal ve can güvenliği sağlanacağını taahhüt etmiştir. Belli dönemlerde ticari kısıtlamalar ve ağır vergiler gibi ticareti olumsuz etkileyecek politikalar belirleyen sultanlar başa geçtiyse de, genel olarak Memluk devri Venediklilerin bu topraklardaki faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve topluluğun kalabalıklaştığı bir dönemdir. Venedik ile Memluk arasında yapılan son antlaşma Kansu Gavri saltanatında 1512'de gerçekleşti. Birkaç yıl sonra Osmanlılar, Memlukler Devleti'ni ortadan kaldırıp Mısır ve Suriye'yi ele geçirdikten sonra Venedikliler bu topraklarda ticari faaliyetlerine devam edebilmek için Osmanlılara müracaat edecektir.³¹

Venedikliler, 9. yüzyıldan beri ticari faaliyetlerini yürüttükleri Doğu Akdeniz'de, bilhassa Memlukler devrinden itibaren baharat, boya, tekstil ürünleri, başta buğday olmak üzere bölgenin zirai ürünlerini alıp, batının ürünlerini buraya ihraç eden bir tedarikçi haline gelmişlerdir. Bilhassa ticari emtia akışının yoğun olduğu liman ve şehirlerde, geçici ve kalıcı olarak yerleşen Venedikli tüccarların ve büyük şirketlerin temsilcilerinin oluşturduğu bir topluluk meydana gelmeye başlamıştır. Venedik Cumhuriyeti, meydana getirilen bu ticaret ağının sağlıklı işleyebilmesi için tüccarlarının yoğun olarak faaliyet gösterdiği merkezlere tüccarların haklarını korumak, hukuki meselelerini halletmek, ticari işlemlerini kontrol etmek ve vazife yerleri hakkında Venedik hükümetini bilgilendirmekle görevli konsoloslar tayin etti.

Morana, Venedik tarafından “doğuya” gönderilen ilk konsolosun 1342'de Mısır İskenderiyesine atanan soylu Pietro Giustiniani olduğunu ve iki sene sonra Suriye bölgesinde Şam'a da bir Venedik konsolosu atandığını ifade etmektedir.³² Ancak Venediklilerin, Morana'nın “doğu” diye ifade ettiği Doğu Akdeniz'de bundan

³¹ Maria Pia Pedani, “The Mamluk Documents of The Venetian State Archives: Historical Survey”, **QSA 20-21**, s. 136.

³² Morana, **Saggio del Commercio**, s. 68.

yaklaşık bir asır önce 1238’de İskenderiye’de konsolosluk kurumun teşkil ettiği bilinmektedir.³³

1516-1517 yıllarında gerçekleştiren seferlerle Memlukleri ortadan kaldıran Osmanlılar, içinde Mısır ve Suriye gibi kadim Venedik ticaretinin başladığı bölgeleri imparatorluğa dahil etmiştir. Osmanlı fethinden sonra başlayan imar faaliyetleri ve ilk kısımda daha detaylı anlatılan siyasi gelişmeler neticesinde ticaret rotalarının değişmesiyle Haleb’in öneminin artması, doğudan gelen emtianın alıcısı olan yabancı tüccarları bu şehre çekmiştir. Venedikliler bu ticaretin öncüsü olarak Haleb’te ilk resmi temsilciliği tesis eden millettir.

Venedikliler, Memluk topraklarını ele geçiren I. Selim’e derhal Luigi Mogenico ve Batolomeo Contarini isimli temsilcileri göndererek Mısır ve Suriye’de Memluk zamanında sahip oldukları ayrıcalıkların devamını talep etmişlerdir.³⁴ Bunun üzerine Venedik’e verilen 1517 tarihli ahidnamede sultan iki ülke arasındaki dostluğu bir kez daha tekrarlanarak, iki ülke tebaalarının karşılıklı olarak birbirlerinin ülkelerinde seyrüsefer ve ticaret yapma hakkının baki olduğu belirtilmiştir. Bu ahidname I. Selim’in Suriye ve Mısır’ı fethi üzerine verilen bir ticaret ahidnamesi olması sebebiyle, daha önce Kıbrıs adası için Memluklere verilen verginin bundan böyle Osmanlı Devleti’ne ödenmesi gerektiği ifade eden özel bir madde de ilave edilmiştir.³⁵ Bu ahidname sayesinde Venedik, Memlukler zamanında ticari ilişkilerinin geliştirdiği Mısır ve Suriye bölgesinde faaliyetlerini sürdürme ve bu faaliyetleri takip edecek temsilciler atama fırsatı buldu.

Memlukler zamanından Şam’da tesis edilen Venedik’in Suriye’deki konsolosluk merkezi, Senato’nun 11 Şubat 1545 tarihli kararıyla önce Trablusşam’a, ardından 10 Aralık 1548’de ise Haleb’e taşınmış ve 22 Ocak 1675’teki konsolosluğun feshedilmesine dair hükmüne kadar faaliyette kalmıştır.³⁶

16. yüzyıldan itibaren Avrupalıların Haleb pazarlarında aradıkları ürünlerde bir değişim yaşanmıştır. Önceki yüzyıllarda Suriye ve Mısır limanlarında yoğun olarak

³³ Maria Pia Pedani, *Consoli Veneziani nei Porti del Mediterraneo in Eta Moderna*, ed. Rossella Cancila, **Mediterraneo in Armi (Secc. XV-XVIII)** Palermo, 2007, s. 185.

³⁴ **Relazioni dei Consoli Veneti nella Siria**, s. 17.

³⁵ Meryem Kaçan, “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-Venedik Ahidnameleri”, **İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, s. 52-56.

³⁶ **Relazioni dei Consoli Veneti**, s. 19.

Güney Asya'dan gelen baharat rağbet görüyordu. Ancak Portekizlilerin Hürmüz Boğazını kapatması neticesinde gemilerle Hint Okyanusundan Basra'ya ya da Kızıldeniz'e oradan Mısır ve Suriye limanlarına getirilen baharat, belli bir süre sadece Portekizliler tarafından okyanus üzerinden Avrupa'ya taşınacaktır. Hürmüz'ün kapalı olduğu yıllarda Suriye'ye kaçak yollardan baharat getirilmeye devam edilmiştir ancak bu dönemde Haleb'te asıl aranan ürün İran'dan gelen ipektir.

16. yüzyıl her ne kadar Haleb'in ticari potansiyelinin arttığı bir dönem olsa da Venedik ticareti için aynı durum söz konusu değildi. Aksine yüzlerce yıldır Suriye limanlarında faaliyet gösteren ve bölgenin batı ile alışverişinin en eski aracısı olan Venediklilerin tekeli 16. yüzyılın sonlarından itibaren kırılmaya başlayacaktır. Maria Pia Pedani'nin verdiği bilgilere göre; 1559'da Haleb'te 250 Venedikli tüccar mevcut iken, 1590'larda 16 haneye düşmüştür. 1570 senesinde gerçekleşen Kıbrıs Savaşı ve ardından yaşanan İnebahtı Savaşı iki ülke arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkilerin zayıflamasına yol açmıştı. Bu dönem tam olarak diğer Avrupa gemilerinin Osmanlı limanlarında daha sık görülmeye başladığı yıllara denk gelmektedir. Kıbrıs Savaşı yıllarından Fransızlar Haleb'teki etkinlerini büyük oranda arttırmış, hatta bu durum Venedik konsoloslarının şikayetine sebep olmuştur. 1580'de imtiyaz elde eden İngiliz tüccarlar ise yanlarında getirdikleri ucuz ve düşük kalitedeki yünlü kumaşlarla Haleb pazarlarını ele geçirmeye başlamışlardır.³⁷ Böylece Akdeniz'de dengeler yavaş yavaş Venedik aleyhine dönmeye başlamış oldu. Yine 17. yüzyılın ilk yarısında cereyan eden Otuz Yıl Savaşları(1618-1648) da Venedik ticaretini olumsuz yönde etkiledi. Nitekim Venedikli tüccarlar, Alman emtiasını Levant bölgesine taşıyan aracıydılar. Çatışmaların doğrudan Venedik-Almanya karayolu güzegahında yaşanması bu emtianın Venedik üzerinden Doğu Akdeniz'e ulaştırılmasını engellemiştir.³⁸ Bu noktada Hollandalılar işin içine girdi, 1612 yılında aldıkları ahidname sayesinde Haleb pazarına girme imkanı buldular ve bir zamanlar Venedik'in getirdiği Alman ürünlerinin Haleb'e taşımaya başladılar.³⁹ Ancak Venedik, muhtemelen savaş durumu ortadan kalktıktan sonra tekrar Almanya emtiasının aracılığını yapmaya devam

³⁷ Pedani, "Venetian Consuls", s. 12-18.

³⁸ Costantini, "il commercio Veneziano", s.144.

³⁹ Pedani, **a.g.m.**, s. 19.

etmiştir. Zira Morana, Almanya'dan Venedikli tüccarlar aracılığıyla Haleb'e getirilen ürünler hakkında detaylı bilgi vermektedir.⁴⁰

1645-1669 yılları arasında yaşanan Girit Savaşı Venedik'in Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerine darbe vurdu. Savaşın başlamasıyla dönemin Venedik konsolosu Francesco Erizzo, Alvise Tartarello isimdeki bir tüccarı, Venediklilerin işlerine bakması için görevli seçerek şehirden ayrıldı. Savaş yıllarından diplomatik temsilcilikler askıya alınmış, Venedikli tüccarlar Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerini İngiliz ve Fransız bayrağı altında gerçekleştirebilmiştir. Savaş nihayete erdikten sonra 1670'de verilen ahidname sayesinde Venedik tekrar Osmanlı topraklarında ticaret yapma imkanı buldu. Bunun üzerine Haleb'e gönderilen yeni konsolos Marco Bembo, Haleb yöneticileri tarafından sevinçle karşılandı. Fakat konsolosluk ancak beş yıl varlığının sürdürebildi, bu bölgedeki Venedik ticaretinin kötü gidişatı sebebiyle 22 Ocak 1675 tarihinde Senato kararıyla Haleb konsolosluğu feshedildi ve o sırada görevi başındaki Francesco Foscari geri çağırıldı.⁴¹ Bu süreçte, resmi görevli olmayan çeşitli acentalar şehirdeki Venediklilerin işleriyle ilgilendi.

17. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşen Venedik'in de dahil olduğu II. Viyana Kuşatması'nın ardından başlayan uzun savaş döneminde(1683-1699) Venedikli tüccarlar tekrar İngiliz ve Fransız temsilcilerinin himayesine sığınmışlardır.⁴² Osmanlı Devleti'nin bu savaşta verdiği kayıpları telafi etme girişimi, Osmanlı ve Venedik'i 1715-1718 yılları arasında son kez karşı karşıya getirecektir. Yüzyılın sonunda tarih sahnesinden çekilecek olan Venedik ile Osmanlı Devleti arasında bir daha herhangi bir savaş yaşanmayacaktır. Savaşın sonunda imzalanan Pasarofça Anlaşması, Venedik ile siyasi ve ticari ilişkileri belirleyen son antlaşmadır. Bu antlaşmanın on dördüncü maddesinde Venedik'in dilediği yerde konsolosluk açabileceği belirtilmiştir.⁴³

1745'te dönemin balyosu Giovanni Dona Kıbrıs'ın Larnaka limanında konsolosluğun yeniden yapılandırılması, konsolosluğa Giramolo Brigadi'nin atanmasını ve yetkisi altındaki bölgenin Suriye kıyılarını da içine alacak şekilde genişletilmesi önerisinde bulunmuştur. Nitekim tüccarlar da bir temsilcinin eksikliğini

⁴⁰ Morana, **a.g.e.**, s. 90.

⁴¹ Costantini, **a.g.m.**, 143-145.

⁴² **A.g.m.**, 146.

⁴³ Oral, **a.g.t.**, 18.

hissediyordu. Haleb'teki Venedikli tüccarlar bu süreçte önce Fransız sonra İngiliz konsolosluğunun himayesine girmişlerdi. Fakat tüccarlar, İngilizlerin verdiği depolama ve paketleme gibi hizmetlerin son derece kötü olması rağmen, İngiliz tüccarların çok daha iyi bir hizmet karşılığında ödediklerinde ücretin kat be kat fazlasını ödemekten şikayetçiydiler. Neticede bu tür durumlarda göz önünde bulundurularak Dona'nın önerisi, ancak 7 Haziran 1753 tarihli senato kararıyla Haleb'i de içine alacak şekilde genişletilerek uygulandı.⁴⁴ Bu kararla, 1745'ten bu yana Kıbrıs konsolosu olan Brigadi, bu tarihte "Venedik Cumhuriyeti'nin Haleb, Suriye Limanları, Filistin, Kıbrıs Krallığı ve Tevabii Genel Konsolosu" olarak atandı. 1762 yılına kadar Kıbrıs ve Haleb tek bir konsolosluk olarak teşkilatlanmış, bu tarihte iki ayrı konsolosluk haline getirilmiştir. Brigadi Kıbrıs'taki eski görevine dönerken, Domenico Seriola Haleb'e konsolos vekili olarak atanmıştır.⁴⁵

Girolamo Brigadi, 1754 Ramazan Bayramına müteakip ailesi, hizmetkarları ve eşyalarını taşıyan büyük bir ekiple Haleb'e ulaştı ve 1760 tarihine kadar burada görev yaptı.⁴⁶ Brigadi görev sürecinde Haleb'teki ticari durumu değerlendiren iki rapor kaleme almıştır. Buna göre 19 Ekim 1754 tarihli ilk raporunda, İran savaşlarının sona ermesiyle Basra kervan yolunun tekrar işler hale geldiğini, böylece Basra kervanı Haleb'e ulaştığı gibi, Venedik'in Haleb'e getirmiş olduğu emtianın da satışının gerçekleştiğini, bölgede İngiliz ve Fransız daha etkin olmakla birlikte Hollanda, Hamburg ve Toskanalı tüccarların da faaliyet gösterdiğini bildirmektedir. Venedikliler adına ise İsaac ve Josep Belilios, Solomon Alteras ve çocukları ve Andrea Sola'nın ticarethaneleri faaliyet göstermektedir. İkinci mektubunda ise kervanların gecikmesinden şikayetçi olan Brigadi Venedik ve Alman emtiasının satılmayı beklediğini dile getirir, Basra kervanı nihayet 28 Kasım'da ulaşmıştır. Brigadi ayrıca *Cinque Savi alla Mercanzia*'nın kendisine İskenderun'a bir konsolos muavini atama izni vermesini de talep etmektedir. Bu limana yanaşan Venedik gemileriyle İngiliz temsilcisi ilgilenmekteydi. Brigadi'ye göre Venedik'in ticari çıkarlarının korunması için İskenderun'da bir Venedikli temsilcinin bulunması gerekiyordu. Bununla birlikte bu izin ancak 1765'te verilmiş ve Luigi Longi konsolos muavini olarak atanmıştır.

⁴⁴ Costantini, **a.g.m.**, s. 150-151.

⁴⁵ Oral, **a.g.t.**, s. 147.

⁴⁶ Costantini, **a.g.m.** s. 159.

Brigadi aynı zamandan Haleb'in de içinde bulunduğu büyük ticaret ağının diğer kolları bulunan İran, Afganistan ve Hindistan ile de irtibat halindedir, bu bölgelerden aldığı ticaretle ve siyasi durumla ilgili haberleri *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya iletmektedir.⁴⁷

Brigadi'nin konsolosluk döneminde, Haleb'teki az sayıdaki önemli Venedikli tüccar ailelerden biri olan Beliliosların iflas hadisesi gerçekleşmiştir. Bu sebeple *Cinque Savi*, Venedik'in etkinliğinin gittikçe azaldığı Haleb'te bir konsolos bulundurmanın gerçekten gerekli olup olmadığını sorgulamaya başlamıştı. Neticede Haleb'te ayrı bir konsolosluğa ihtiyaç olmadığı kanısına varılıp Girolamo Brigadi 10 Nisan 1760 tarihli hükümle yeniden yalnızca Kıbrıs konsolosu olarak atandı. Ancak yaşanan veba salgını nedeniyle Haleb'ten ayrılması mümkün olmamıştır ve bu sebeple Haleb'teki görevi 1762'ye kadar uzatılmıştır. Brigadi'den sonra, Kıbrıs'ta konsolos muavinliği yapmış olan Domenico Serioli Haleb konsolos vekili olarak göreve tayin edilmiştir. Ancak Serioli Haleb'e 1764'te ulaşabilmiştir. Bu süre zarfında Brigadi'nin şehirden ayrılamadan önce vekil olarak tayin ettiği Venedikli Yahudi tüccar David Alteras bu vazifeyi üstlenmiştir.⁴⁸

David Alteras'ın naipliği(procuratore) uzun sürmedi. Bir yılın ardından bazı tüccarların hoşnutsuzluğu sebebiyle göreve tayin edilen asıl konsolos Domenico Serioli'ye mektup göndererek görevi başına gelmesini rica etmek zorunda kalmıştır. Serioli konsolos vekili(deputato) olarak atandığı Haleb'te, bu unvanla 1769 yılına kadar görev yaptıktan sonra, bu tarihte statüsü genel konsolosluğa yükseltilmiş ve 1778 yılına dek konsolosluk görevini yerine getirmiştir. Serioli'nin mektuplarından anlaşıldığı kadarıyla, bu on yılı aşan görev süresi boyunca Venedik ticaretinde göze çarpan husus "Londrine" kumaşının bu ticarete önemli bir yer edinmesiydi. Konsolos bilhassa 70'li yıllardan itibaren, kumaşın Venedik ismine zarar verecek kötü taklitlerden uzak durularak geliştirilmesini talep etmekteydi. Venedik Fransız yün fabrikaları Clermont ve Carcassone ile rekabet halindeydi. Bu sebeple bu iki şirketin ürettiği yünlerin örnekleri de mukayese için Venedik'e gönderilirdi.⁴⁹

⁴⁷ Oral, **a.g.t.**, s. 148-151.

⁴⁸ Costantini, **a.g.m.**, 159-160.

⁴⁹ **A.g.m.**, 161.

Serioli'den ayrıca, bir süre Hollanda konsolosunun ülkesinde bulunduğu süre zarfında Hollanda'nın konsolosluk işlerini yürütmesi de istenmiştir. Bu iş için özellikle Venedik konsolosunun seçilmesi, Venedik'in 18. Yüzyılın sonlarında hala Avrupalı konsolosluklar arasında itibarlı bir konumda olduğunu ve Seriola'nın de ifade ettiği gibi geliştirilen kişisel bağlantılarla açıklanabilir.⁵⁰

Domenico Seriola, 1775'te konsolosluğu, ticari meseleleri diğer iki Venedikli tüccar Alteras ve Belilios'la müzakere ederek karara bağlaması şartıyla Haleb'te yaşayan Venedikli tüccar Stefano Popolani'ye bırakıp Haleb'ten ayrılmıştır. İki yıl sonra konsolos naibinin ölümü üzerine tekrar Haleb'e dönen Seriola, yeni bir konsolos adayı seçene kadar burada kalmıştır. Seriola, bir yıl sonra aday olarak Venedik'in Kıbrıs konsolosu Bernardo Caprara'nın damadı Salezio Rizzini'nin ismini Cinque Savi'ye bildirmiştir. Seriola, Rizzini'nin yeterliliğini ispat etmek için bütün görev süresi boyunca Venedik'te halletmesi gerek işler yüzünden görev yerinde bulunmayan kayınbabasının işleri yürüttüğünü ifade etmiştir. Nitekim Caprara, 10 Ekim 1777 tarihli mektubunda Kıbrıs'tan ayrılacağını, yerine Salesio Rizzini'nin vekalet edeceği bildirmiştir.⁵¹

2 Kasım 1778'de Haleb'e ulaşan Salesio Rizzini, iki yıl vekil konsolos olarak görev yaptıktan sonra 3 Mart 1780'de Genel konsolos olarak atanmış ve ölüm tarihi olan 1794'e kadar konsolosluk görevini icra etmiştir.⁵² Toplam 16 yıllı Haleb'te en uzun süre Venedik Konsolosluğu yapan Rizzini göreve tayin edildiğinde konsolosluk artık kuruluş aşamasındaki sorunları halletmiş yerleşik bir kurumdu. Rizzini'nin görevlendirme belgesinde Akka ve Yafa limanlarının Kıbrıs konsolosluğu yetkisinden çıkıp Haleb Konsolosunun yetkisine dahil olduğu anlaşılmaktadır.⁵³ Üst üste dört kez konsolosluk vazifesine seçilen Rizzini, dördüncü atamasının ilk yılında görevi başındayken hayata gözlerini yummuştur. Rizzini'den sonra bir yıl konsolosluğun kançıları Gian Stefano Vasetti vekaleten görevi yürütmüş, akabinde 1795 yılında Cinque Savi son kez bu vazifeye Giovanni Antonio Maria Morana'yu atamıştır.⁵⁴

⁵⁰ Costantini, **a.g.m.**, s.161-162.

⁵¹ Oral, **a.g.t.**, s. 137.

⁵² **A.g.t.**, s. 148.

⁵³ **A.g.t.**, s. 152-153

⁵⁴ Costantini, **a.g.m.**, s.163.

Venedik Devlet Arşivi'nde bulunan *Cinque Savi alla Mercanzia* tasnifi içerisindeki konsolos mektupları arasından konsolos seçimine dair evraklar da bulunmaktadır. Buna göre; Morana ile birlikte Antonio Madun, Girolomo Bianchi, Angelo Durgello, Zorzi Zandri ve Bernardo Rizzardi gibi isimler de Haleb konsolosluğuna aday olmuştu. Ekim 1794 tarihinde Cinque Savi'ye hitaben yazılan bir mektupta adaylar kısaca tanıtılmıştır. Buna göre, Bernardo Rizzini, bilhassa savaş yıllarında Venedik'e hizmet etmiş soylu ve askeri sınıfa mensup bir aileden gelmektedir, ayrıca babası Pesaro Konsolosluğu yapmıştır ve bu sırada Bernardo bu konsolosluğun teftiş işlerini yürütmüştür. Antonio Medun drogomanlık hizmetinde bulunan bir aileden gelmektedir ve kendisi de halihazırda bu işle meşguldür. Yine Zorzi Zandiri de Venedik tebaası meşhur bir aileden gelmektedir, amcası Salvatore Zandiri 40'lı yıllarda Venedik gümrük yönetici olarak çalışmış, kendisi de aynı görevi yapmaktadır. İskenderun konsolos muavini Giuseppe Picherni'nin yeğeni olan Angelo Durgello beş yıl amcasının, yedi yıl merhum konsolos Salezio Rizzini'nin asistanlığını yapmıştır. Ayrıca yerel dile de hakim olan Durgello asistanlık hizmetindeyken bu bölgede faaliyet gösteren tüccarların memnuniyetini kazanmıştır. Morana'nın en güçlü rakibi olan Giacomo Bianchi ise, londrin ve çeşitli yün üreten bir imalathanenin ve merkezi Bassano'da bulunan büyük bir şirketin sahibi olan Giobatta Bianchi'nin oğludur. İstanbul ve çeşitli Asya ülkelerinde faaliyet göstermiş olan şirket merkezi son on yıldır Haleb'te bulunmaktadır. Morana ise bu mektupta beş yıllık Draç konsolosluğu tecrübesi ve bu süreci karşılaştığı güçlükleri mahir bir şekilde yönetmesi, Cinque Savi'yi gerektiği gibi bilgilendirmesi ve bu skalada ticaretin ve gemi seferlerinin yürütülmesiyle ilgili çalışmalarıyla ön plana çıkmıştır.⁵⁵ Ayrıca arşiv kayıtları arasında adaylara desteklerini ve itimadlarını belirten, altında şehrin ileri gelen tüccarlarının, Venedikli resim görevlilerinin ve şehirde görev yapan diğer milletlerin konsolos, konsolos muavini ve tüccarlarının imzalarının bulunduğu mektuplar bulunmaktadır.⁵⁶ Bu mektuplardan anlaşılan Giacomo Bianchi'ye önemli bir destek olduğudur, 2-4 ve 5 Ağustos tarihli vekil konsolos(proconsole) Gian Stefano Vasetti'nin kaleme aldığı mektuplarda; aralarında şehrin ileri gelen tüccarların ve

⁵⁵ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, 604, numarasız, 9 Ekim 1794.

⁵⁶ Daha fazla bilig için bk.: ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, 604, numarasız; 15 Mayıs 1794, 4 Ağustos 1794, Ekim 1794, 28 Ekim 1794.

İngiliz, Fransız ve Hollanda adına konsolos, konsolos muavini ve acenta olarak görev yapmış kimseler olmak üzere Giacomo Bianchi'ye itimadlarını sunan pek çok isim yer almaktadır. Yine aynı defter içerisinde konsolos adaylarının *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya hitaben yazdıkları, kendilerini tanıtan ve göreve talip olduklarını bildiren mektuplar da yer almaktadır. Morana mektubunda yine Draç'taki konsolosluk tecrübesine, bu süreçteki hizmetlerine vurgu yapmaktadır.⁵⁷

Tablo 1: 18. Yüzyılda Halep'teki Venedik Konsolosları⁵⁸

Yıl	Görevlinin ismi	Unvanı	Daha önceki vazifesi
1756-1762	Gerolamo Brigadi	Konsolos	Kıbrıs Konsolosu
1762-1764	David Alteras	Vekil (procuratore)	Tüccar
1764-1775	Domenico Seriola	1764-1769 Vekil Konsolos(deputato) 1769-1775 Konsolos	Kıbrıs Konsolos Muavini
1775-1777	Stefano Popoloni	Vekil(Proconsole)	Tüccar
1777-1778	Domenico Seriola	Konsolos	
1778-1783	Salezio Rizzini	Konsolos	Kıbrıs Konsolos Muavini
1783-1784	Alvise Vittorelli	Vekil(Proconsole)	Tüccar
1784-1794	Salezio Rizzini	Konsolos	

⁵⁷ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, Aleppo, 604, numarasız, 13 Ekim 1794.

⁵⁸ Constantini, *a.g.m.*, s. 163-164.

1794-1795	Gianstefano Vasetti	Vekil(Proconsole)	Halep'teki Venedik Konsolosluğunun Kançıları
1795-1797	Gio. Antonio Maria Morana	Konsolos	Draç Konsolosu

2.2. Gio. Antonio Maria Morana'nın Konsolosluk Döneminde Haleb'te Venedik Ticareti

Morana'nın Haleb'ten *Cinque Savi*'ye yazdığı ilk mektup 6 Kasım 1795 tarihli. Morana bu mektupta henüz birkaç gün önce geldiğini ve şehirdeki durumu henüz detaylı bir şekilde inceleme fırsatı olmadığını belirtmekle birlikte ilk izlenimlerini aktarmıştır. Buna göre yerel yöneticiler tarafından son derece iyi karşılandığını ifade eden Morana, şehirde meskûn Venedik topluluğunun diğer Avrupalı sakinler arasından son derece iyi karşılandığını, ayrıcalıklı konumu ve diğerleri üzerinde ticari etkiye sahip olması hasebiyle büyük itibara mazhar olduğunu dile getirmektedir.⁵⁹

Konsolosun göreve başlamasının ardından yaklaşık bir-iki aylık periyodlarla kaleme aldığı mektuplarda, temel olarak birkaç mesele ele alınmaktadır; revaçta olan ticari emtiaya dair bilgiler, kervanlar, tüccarların kendi aralarında anlaşmazlıklar yahut yerel görevlilerle yaşadıkları problemler. Bunların dışında mektuplarda; Venedik himayesindekilerin gündelik hayatta yerel halka yaşadıkları anlaşmazlıklar, deprem gibi doğa olayları, bölgede yaşanan siyasi gelişmeler, şehirden geçen ulakların getirdiği haberler, konsolosluk bünyesindeki atamalar hakkında da bilgiler vardır.

Morana, 17 Aralık 1795'te kaleme aldığı mektupta bölgede rağbet edilen Avrupa emtiasına dair bilgi vermiş ve mektuba Suriye ve Filistin limanlarında satılan Avrupa ürünlerinin güncel fiyatlarını içeren bir liste ilave etmiştir. Bu mektupta kağıt, boncuk ve *londrin* yünlü kumaşı olmak üzere üç emtiaya dikkat çeker. Bu üç emtia 18. yüzyılda Venedik ticaretinin en önemli ihraç kalemleridir.

Ortaçağdan beri önemli bir kağıt üreticisi olan Venedik, 16. yüzyıldan beri Osmanlı topraklarına büyük miktarlarda kağıt ihraç ediyordu. Zamanla Osmanlı

⁵⁹ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:1, 6 Kasım 1795.

Devleti Venedik kağıdının en önemli alıcısı olmuştu. 18. yüzyıldan itibaren doğu kağıdının Osmanlı pazarlarından tamamen çekilmesiyle Osmanlı pazarlarına Avrupa kağıdı hakim olmuştur.⁶⁰ Kağıt cinsine ve kalitesi göre çeşitlenmektedir. Kendi içinde çeşitli kalitelerde üretilen beyaz ve sarı kağıdın yanında, yaldızlı, renkli ve baskılı kağıtlar da üretilmekte ve Osmanlı piyasasında alıcı bulmaktaydı. Büyük kesim yüksek kalitedeki kağıt daha çok başkent İstanbul'a fermanlarda ve benzeri önemli evraklarda kullanılmak üzere gönderilir, daha düşük kalitedeki kağıtlar ise tüccarların ve halkın kullanımına sunulurdu.⁶¹ Venedik kağıdı başta İstanbul ve İskenderiye olmak üzere bütün Osmanlı topraklarında olduğu gibi Suriye bölgesinde de çok rağbet görüyordu. 18. yüzyılın ikinci yarısında bütün bir Venedik kağıt ihracatının %70-80'inin yapıldığı Osmanlı topraklarında, Suriye-Kıbrıs bölgelerinin payına bütün ihracat içerisinde cinsine göre değişmekle birlikte %11-7'lik bir dilim düşmektedir.⁶² Haleb'e en çok ithal edilen kağıt türü ise beyaz kağıt sınıfından olan *treluna*dır.⁶³

Kağıt, Venedik için sadece kârlı bir ticari emtia değil aynı zamanda kadim Venedik ticari varlığının devamlılığını da temsil eden önemli bir kalemdir. Ancak 18. yüzyılda Osmanlı pazarlarında Livorno, Cenova gibi önemli rakipleri ortaya çıkmıştır. Morana mektubunda bölgeye gönderilen Venedik kağıtlarının çok düşük kalitede olduğunu ve bu sebeple Venedikli ve yabancı tüccarların sık sık şikayetlerine maruz kaldığını bildirmektedir. Diğer taraftan bölgeye gelen Cenova ve Livorno kağıtlarının son derece kaliteli olduğunu ve fiyatının Venediklilerinden çok farklı olmadığını, bu sebeple onların daha çok tercih edildiği dile getirmiştir. Haleb'te çok tüketilen *treluna* cinsi kağıt, bu dönemde bir buçuk kuruştan satılmakta olduğu bilgisini vermiştir.⁶⁴

Bir İngiliz yünlü kumaş türü olan londrinin, Doğu Akdeniz havzasında çokça talep görmesiyle 18. yüzyılda Fransızlar ve Hollandalılar tarafından daha ucuza mal edilen taklitleri üretilmeye ve tüketime sunulmaya başlandı.⁶⁵ Morana'nın da dile getirdiği gibi bilhassa Fransız tipi londrin kumaşlar, Haleb ve havalisi de dahil olmak üzere Osmanlı topraklarında diğerlerine nazaran daha çok rağbet görüyordu. Haleb'e

⁶⁰ Oral, **a.g.t.**, s. 286.

⁶¹ Ianiro, **a.g.t.**, s. 121.

⁶² Oral, **a.g.t.**, s. 289-291.

⁶³ Ianiro, **a.y.**

⁶⁴ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:2, 15 Aralık 1795.

⁶⁵ Oral, **a.g.t.**, s. 181

getirilen londrin yalnızca Morana'nın verdiği bilgilere göre üç yüz binlik nüfusa sahip bu şehir için değil bütün Suriye ve Filistin kıyılarına, Diyarbakır ve Musul'un dahil olduğu Mezopotamya bölgesine ve İran'dan Bağdad'ta kadar yayılıyordu.⁶⁶ Fransız yünlününün daha tercih edilir olması en önemli sebebi, bölgenin iklimine uygun olarak daha ince ve yine doğulu müşterilerinin zevkine hitap edecek daha canlı ve renkli kumaşlar üretmiş olmasıdır.

Venedikliler de londrin piyasasına girmeye çalıştı ancak başlangıçta Fransızlar kadar başarılı olmadılar. Yine de 18. yüzyılın başlarından itibaren Venedikli girişimciler Venedik *terrafermasında**, bilhassa Schio bölgesinde kurulan fabrikalarda londrin üretimi yapmayı ve doğuya ihraç etmeyi devletin yıkılışına kadar sürdürdüler. Devlet vergi indirimi ve çeşitli ayrıcalıklarla bu kumaşın üretimini teşvik etmiştir. Venedikli üreticiler, londrinin hammaddesi olan yünü Doğu Akdeniz'deki kaynaklardan sağlamayı başarmasına ve konsolosluk komisyonu dahil pek çok vergiden muaf tutulmasına rağmen, fiyat-kalite ilişkisi sebebiyle satıştan tatmin edici seviyede kâr elde edemiyorlardı. Venedikliler Fransızlar kadar iyi londrin üretmiyorlardı. Bu sebeple piyasada ucuz ve kaliteli Fransız yünlülere bol olduğu sürece Venedik yünlülere depolarda kalıyordu.⁶⁷ Dolayısıyla Fransız hegemonyasındaki londrin piyasasında Venediklilerin bu koşullarda kendine yer edinmesi hayli zordu. Venediklilerin talihi 18. Yüzyılın sonunda Fransız ihtilaliyle dönecekti. Londrin piyasasının en önde gelen tüccarları olan Fransızların ülkelerinde yaşanan hadiseler sebebiyle pazarlardan çekilmek zorunda kalması, Venedikli tüccarların bu alanda daha güçlü varlık göstermesi için uygun ortam sağlamıştır.

Morana, Fransa'da üretilip Cenova ve Livorno limanlarından gönderilen londrinin senelik neredeyse 800 balyaya ulaştığını fakat artık bu gönderimlerin mümkün olmadığını ve Haleb pazarlarında Fransızların boşluğunu Venedikli üreticilerden biri olan Bassanolu Gio. Batta Bianchi Şirketi'nin doldurabileceğini dile getirmektedir. Bianchi şirketi londrin üretimiyle birkaç yıl önce adını duyurmuştu. Morana, 2.5 kuruşluk fiyatla Haleb pazarına soktuğu yünlülerinden epey kâr eden bu şirketin elde ettiği güvenin ürünlerinin kalitesi korumak ve iyileştirmek için teşvik

⁶⁶ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:2, 15 Aralık 1795.

* Venedik Cumhuriyeti'nin Kuzeydoğu İtalya'daki ve Adriyatik kıyısındaki topraklarına verilen isim.

⁶⁷ Ianiro, **a.g.t.**, s. 114.

edici olması gerektiğini, ayrıca Fransız fabrikalarının yeniden canlanması ve bu pazara girmeye çalışan yabancılara karşı satış performansını korumak için ürün kalitesinin son derece önemli olduğunu vurgulamıştır. Morana, buna rağmen şirketin kaliteyi gitgide düşürdüğünü, renklerin çok çabuk değiştiğini ve kumaşın hızlıca yıprandığını bu sebeple onarılması zor bir güven kaybı yaşadığını ifade etmektedir. Yine bu mektuptan, isimleri zikredilmemekle birlikte, Bianchi Şirketi dışında diğer bazı Venedikli yün kumaş üreticilerinin Haleb bölgesine son derece iyi kalitede ve bölge halkının zevkine hitap edecek çeşitlikte londrin cinsi yünlü gönderdiğini ve böylece Venedik ticaretini canlı tutulduğu anlaşılmaktadır.⁶⁸

Yine Morana'nın bildirdiğine göre, Cenova'da Fransa'dan iltica eden bazı girişimciler yün fabrikası kurmuştur. Bunlar arasında bilhassa Domenico d'Alberti quandam Gio. Antonio Şirketi'ni zikrederek, ilk parti yünlüsünün Haleb'e ulaşmak üzere yolda olduğu ve Haleb'teki tüccarların da gelecek olan kumaşları deneyip eksikliği gidermek için beklemekte bildirmektedir.⁶⁹

Bu dönemde Venedik ihracatına konu olan bir diğer önemli emtia boncuktur. Venedik'in öncüsü olduğu cam sektörünün önemli bir kolu olan boncuk ticaretinde Venedik'in en önde gelen müşterilerinden biri Osmanlı Devleti'dir. Osmanlı topraklarına giren Venedik boncukları dörtte üçlük bir oranla en fazla(%78) İskenderiye'ye, ikinci olarak Trablusgarp'a ve üçüncü olarak %7'lik payla Kıbrıs-Suriye bölgesine gönderilmekteydi.⁷⁰ Öte yandan boncuk 18. yüzyılda tek başına Haleb'e yapılan Venedik ihracatının dörtte birini oluşturmaktadır. İhraç edilen bu boncuk türleri arasında "corniole" yahut "falso corolo" denilen akik taşının %85'lik bir oranı vardı.⁷¹ Parlak kırmızı rengi dolayısıyla Arap topraklarında ve İran'da çok rağbet gören akikin büyük bir kısmı, Haleb'e ulaştıktan sonra kervanlara bu bölgelere, bilhassa çok sevildiği Bağdad'a yayılırdı. Akik taşı boncuklar üreticiler tarafından kilo ile Venedikli tüccarlara satıldıktan sonra, bu tüccarlar tarafından iplere dizilip, kasalara paketlenir ve bu şekilde müşterilere satılırdı. Her ipt 120 ila 280 tane boncuk bulunuyor ve bir kasa içerisindeki tüm iplerde aynı adet boncuk olması gerekiyordu.

⁶⁸ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:2, 15 Aralık 1795.

⁶⁹ A. y.

⁷⁰ Oral, **a.g.t.**, s. 251.

⁷¹ Costantini, **a.g.m.**, s. 198.

1781 yılında Arap alıcılar Venedikli tüccarların bir hile yaptığı fark ettiler. 280 tane bocuk olması gereken iplerde 172 adet vardı. Venediklilere olan itimadları dolayısıyla kasaları kontrol etmeyen Arap tüccarlar, bu hadise karşısında kasaların yeniden tek tek hesaplanmasını istemiştir. Dönemin konsolosu Rizzini *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya durumu bildirip, sahtekarların cezalandırılmasını istedi.⁷² Anlaşıldığı kadarıyla benzer bir hadise Morana döneminde de yaşanmıştır. 280 tane bocuklu diziler olması gereken kasalardan %4-8 oranında eksik çıkmıştır. Bunun üzerine alıcılar daha önce anlaşılan fiyat üzerinden, satıcıların zararına indirim yapılmasını talep etmişlerdir.⁷³

Tabii olarak Morana'nın mektuplarının en önemli gündemi ticaretin sürdürülmesi, şehre ulaşan kervanların ve limana ulaşan gemilerin ahvalleri ile ilgiliydi. Daha önce de bahsedildiği gibi çeşitli büyüklüklerdeki, Uzak Doğu ve Güney Asya'dan İran'a, pek çok bölgenin emtiasını taşıyan kervanlar Haleb'e ulaşır. Bu emtia; yine gemilerle İskenderun limanına, oradan görece kısa bir kervan yolculuğuyla Haleb'e ulaşan Avrupa emtiasıyla değiş tokuş edilir. Kervan bu sefer yine benzer bir istikamette Avrupa mallarını geldikleri bölgelere götürür. Avrupalı temsilciler tarafından satın alınan doğu emtiası ise İskenderun limanında beklemekte olan gemilere yüklenerek Avrupa'ya taşınırdı.

Mektuplarından edindiğimiz bilgiye göre Morana'nın konsolosluk dönemi boyunca Haleb'e iki kervan ulaşmıştır. Morana'nın 4 Haziran 1796 tarihli mektubundan haber verdiği Bağdad'tan yola çıkan ilk kervan, tahminen Mayıs sonu, Haziran başı gibi şehre ulaşmıştır. Ortalama büyüklükteki bu kervan Haleb'e, yüz yirmisi Moha kahvesi, geri kalanı ince müslin, Hint işi saraciye ve İran işi diğer ürünler taşıyan bin deveden oluşmaktadır. Bu ürünlerin değeri yaklaşık bir milyon kuruşa denk gelmektedir.⁷⁴ Yaklaşık iki ay sonra çok daha büyük bir kervan, anlaşılan Basra'dan yola çıkıp Bağdad'a uğradıktan sonra Haleb'e ulaşmıştır. Altı bin deveden oluşan bu kervanla, çeşitli kumaşlar, baharatlar ve diğer pek çok ham ve mamul Hint ürünleri, Moha kahvesi, Bağdad şekeri gibi çok çeşitli ürünler getirilmişti. Dönüşte, Avrupa mallarını yüklenerek götürmesi gereken kervanlarda, 1796 senesinde hiçbir Venedik ve Venedik'in bölgeye taşıdığı Alman emtiası bulunmamaktadır. İskenderun- Haleb

⁷² Costantini, **a.g.m.**, s. 198-199.

⁷³ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:2, 15 Aralık 1795.

⁷⁴ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:5, 4 Haziran 1796.

güzergahında yaşanan kesinti İskenderun'a demirleyen gemilerin yüklerine boşaltıp Haleb'e ulaştırılmasına engel olmuştur.⁷⁵

18. yüzyılın ikinci yarısında Kürt ve Türkmen aşiretler Haleb-İskenderun kervan güzergahını tamamen kontrol altına almışlardır. Morana'nın da zikrettiği gibi Osmanlı Devleti, yabancı tüccarların can ve mal güvenliğini, özgürce ticari faaliyetlerini sürdürebileceği ortam sağlamak, verilen ahidnamelerle taahhüt edilmiştir. Ancak bu yüzyılda merkezi otoritenin zayıflaması ve yerel güçlerin hakimiyeti ele geçirmesi sebebiyle merkezden gelen emirler etkisini kaybetmiştir.

Bu dönemde her ikisi de Venedik himayesinde olan Cristosmo Russel adındaki bir Venedikli tüccar ve bir Fransız şirketinin Kürt aşiret liderine olan 30 bin kuruş borcu ödememeleri sebebiyle, Avrupalılar sık sık bu aşiretlerin kervanları yağlama tehdidiyle karşı karşıya kalmışlardır. Bu aşiretler şehirde bulunan tüm konsoloslara mektup göndererek borcu ödememeleri durumunda her kime ait olursa olsun kervanları yağmalayacaklarını bildirmişlerdir. Morana ayrıca bu aşiretlerin destekçisi olan Haleb'teki Gümrük emini İbrahim Ağa'nın da, iflas etmiş olan bu şirketin borcunun ödenmesi konusunda şehirde yaşayan Avrupalılara baskı yaptığını bildirmektedir. Mektubundan anladığımız kadarıyla Morana meselenin halli için şehirdeki diğer konsolosları bilhassa Fransız konsolosunu işbirliği yapma çabasıdadır, ayrıca bu gümrük emininin isteklerinden ve tehditlerinden kurtulmak için bir ulak ile İstanbul'a balyosa haber göndermiştir.⁷⁶ Morana'nın bir sonraki mektubundan meselenin İstanbul'a taşınmasından sonra artık gümrük emini İbrahim Ağa'nın Avrupalılara yönelik baskılarına son verdiğini anlıyoruz.⁷⁷

Zaman zaman yerel yöneticilerin ve görevlilerin ahitnamelerle verilen hakları göz ardı edip şehirde bulunan yabancı milletlere baskı uygulaması, rüşvet talep etmesi ve birtakım haklarını kullandırtmaması yaşanagelen bir durumdur. Daha önce de şehirde valilik yapmış Hamza Paşa ve Ali Paşa dönemlerinde yabancılara ve gayrimüslimlere yönelik kötü muamele söz konusudur. Hamza Paşa 1768'de Venedik himayesindeki tüm beratlı dragomanların çocuklarını ve hizmetlilerini tutuklatmıştır. Ahidnamelere göre konsolosların Osmanlı tebaası yahut yabancı istedikleri kişi

⁷⁵ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:7, 30 Ağustos 1796.

⁷⁶ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:4, 10 Mayıs 1796

⁷⁷ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:5, 4 Haziran 1796.

dragoman olarak hizmetlerine alabilir, bu kişilere berat denilen özel izinle birtakım vergilerden muaf olurlardı. Buna karşın Hamza Paşa ahidnamelere muhalif olarak bu dragomanlardan ve çocuklarından bu yılın ve 13 yılın geçmiş vergisini istiyordu. Mesele veziriazamın araya girip, paşaya tüm tutukluları serbest bırakmasını emretmesiyle halloldu. Yedi yıl sonra aynı vazifeye başlayan Ali Paşa da şehirdeki neredeyse tüm gayrimüslimlere sistemli baskı ve zulüm uygulamış, çoğunun şehirden kaçmasına sebep olmuştur.⁷⁸ Uzun yıllar Osmanlı topraklarında konsolosluk yapan Morana, mektubunda da belirttiği gibi bu tür sorunların ancak İstanbul'dan gelen emirlerle önüne geçilebileceğinin farkındadır. Nitekim Morana'nın talebi doğrultusunda İstanbul'da bulunan Balyos Federigo Foscari'nin girişimleri neticesinde İstanbul'dan İbrahim Ağa'ya gönderilen sert bir ferman sayesinde Avrupalılar en azından İbrahim Ağa'nın baskılarından kurtulmuş görünüyor.⁷⁹

Merkezden gelen emirler gümrük emini üzerine etkili olmasına karşın kervan yolunu kontrol eden aşiretler üzerine etki etmemişe benziyor. Zira hemen hemen Basra kervanının Haleb'e vardığı sıralarda İskenderun'a ulaşan emtia yüklü iki Venedik gemisi İskenderun-Haleb kervan yolunun Kürt ve Türkmen aşiretlerince kesilmesi sebebiyle mallarını limana dahi boşaltmadan geri dönmek zorunda kalmıştır. Morana'nın üzülmeye dille getirdiğine göre o sene hiçbir Venedik gemisi doğu emtiasıyla Avrupa'ya dönememiştir.⁸⁰

Bu dönemde yaşanan bir başka hadise ise Akdeniz'de artan korsanlık faaliyetleri sebebiyle Livorno limanının kullanılmaz hale gelmiş olmasıdır. Toskana Dükası Medici ailesinin yönetimi altındaki Livorno, 16. yüzyılda inşa faaliyetleri ve birtakım düzenlemelerle bir ticaret limanı haline getirildi. 1557-48'de Cosimo Medici, İspanyol ve Portekizlerin ülkelerinden Yahudi ve Müslümanları kovduğu bir dönemde, borçlu olan yahut adalet arayan herkesin Livorno'ya gelip yerleşebileceğini duyurdu. Böylece şehrin nüfusunun biraz olsun artmasını sağlayan Cosimo, limanın tüccarlar tarafından kullanımını arttırmak adına 1566'da, yüz milin ötesindeki pazarlara götürülecek emtiadan bir yıl depo ücreti alınmamasına karar verdi. Kısa süre

⁷⁸ Costantini, **a.g.m.**, s. 155-156.

⁷⁹ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:5, 4 Haziran 1796; No:7, 30 Ağustos 1796.

⁸⁰ ASVe., **Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli**, 604, No:7, 30 Ağustos 1796.

sonra bu çalışmaların karşılığı alınmaya başlanmış, bilhassa İngilizler olmak üzere çeşitli milletlerin ticaret gemileri Livorno limanına yanaşmaya başlamıştı. 1591 ve 1593'te çıkartılan Livornina adı verilen yasal düzenlemelerle 1547-1548'de verilen müsaadenin kapsamı daha da genişletilmiş ve aralarında Türkler, Yahudiler, İranlılar olmak üzere pek çok doğulu ve batılı millet Livorno ve Pisa'da özgürce yaşamaya ve ticaret yapmaya davet edilmiştir. Dönemin Grandükası Fernanado Medici, Kuzey Avrupa ve Doğu Akdeniz rotası üzerinde son derece avantajlı bir konumda bulunan Livorno'yu, inşa faaliyetleri ve yasal düzenlemelerle Akdeniz'in bu iki uç noktası arasında gerçekleşen ticarete önemli bir durak olarak teşkil etmek istemiştir. Böylece 16. Yüzyılın sonuna gelindiğinde nüfusu oldukça artan Livorno'da; Yahudi, Yunan, Ermeni, Fransız, Alman, Felemenk ve bilhassa bu limanı Akdeniz'deki ana üslerinden biri haline getiren İngilizlerin oluşturduğu topluluklar ortaya çıkmıştır.⁸¹ 1676 senesinde Livorno'da depolamaları şartıyla emtia üzerinden alınan bütün ithalat ve ihracat vergileri kaldırılmış ve böylece Livorno tamamıyla serbest ticaret limanına dönüştürülmüştür.⁸² Böylece Livorno doğu emtiasının Avrupa'ya ulaştığı ve oradan bütün kıtaya yayıldığı Venedik ve Cenova'yla birlikte üç önemli limandan biri haline gelmiştir. Fakat 18. yüzyılın sonuna gelindiğinde Akdeniz'de artan korsan faaliyetleri Livorno Limanını kullanılmaz hale getirmiştir. İtalya'dan gelen mektuplarla korsan faaliyetlerinden haberdar olan Morana'nın, Cinque Savi'ye yazdığı mektuplardan Livorno limanına bir alternatif bulmaya niyetlendiği anlaşılmaktadır. Adriyatik'in en uç noktasında bulunan Venedik, Doğu Akdeniz limanlarından hareketle Batı Avrupa gidecek yahut ters yönde hareket eden ticaret gemilerinin duraklaması, İngiltere, Hollanda Kuzey Avrupa ve Amerika kıtasından doğuya gönderilecek olan emtianın depolanması için uygun bir lokasyona sahip değildi. Morana, Akdeniz'de yaşanan bu korsan krizini Venedik adına fırsata çevirmek için, Zante adasının bir serbest liman olarak teşkil edilmesi önerisinde bulunmuş ve mektubunda adanın avantajlarını uzun uzun anlatmıştır. Buna göre Venedik yönetimi altındaki, Mora yarımadasının hemen batısında yer alan adanın coğrafi konumu bilhassa İngiliz, İspanyol ve bunların Amerika kıtasından getirdikleri emtianın varış noktası olması için elverişliydi. Livorno

⁸¹ Michela D'Angelo, "Livorno 1421-1606: da Villaggio a Città-porto Mediterranea", **VI congresso AISU - VisibileInvisibile: Percepire La Città tra Descrizioni e Omissioni**, s. 3-8.

⁸² Oral, **a.g.t.**, s. 43-44.

ve Venedik limanlarına kıyasla Zante adasından yola çıkan emtia yüklü gemilerin, Osmanlı topraklarına daha kısa sürede ulaşması mümkündü. Aynı şekilde bu limandan doğrudan batıya gidecek emtia içinde benzer bir kolaylık söz konusuydu. Morana'ya göre tüm Suriye kıyılarından İngiltere götürülmek üzere yol çıkan emtianın Venedik gemileriyle Zante adasına ulaştırılması, oradan İngiliz tüccarların kendi ülkelerine götürmeleri nakliye masraflarının da düşürecek son derece avantajlı bir uygulamadır. Zante'ye emtia taşıyan bu gemiler, oradan Suriye limanlarının ihtiyacı olan ürünleri yüklenip geri dönebilirdi. Zante adası ayrıca İstanbul, İzmir, Selanik çok yakın olması sebebiyle, yalnızca Haleb skalasından değil tüm önemli Osmanlı limanlarında Batı Akdeniz'e gönderilen emtia için bir transit liman olmak için son derece uygundu.⁸³ Ancak sonraki gelişmelere bakıldığında bu teklifin hayata geçirilmediği görülmektedir.

Konsolosun mektupları sayesinde bölge halkı ve Venedik tebaası arasında yaşanan gündelik tartışmalardan ve bunların yol açtığı hadiselerden de haberdar olmak mümkündür. Morana da Trablus'da, bir Venedik tebaası kaptan ile şehir sakinlerinden bir şerif arasında geçen kavgayı ve neticesindeki gelişmeleri bir mektubunda aktarmaktadır. Buna göre Trablus'tan buğday yüklemek için gemisini limana yanaştırmış olan Gasparo Nicolich isimli İlliryalı kaptan, karaya indiği bir gün köpeğiyle sahilde gezinirken, bir an denize dalan köpeğin o sırada oradan geçen şerifin üstüne su sıçratması üzerine ikili arasında yaşanan tartışma Morana'nın epeyce başını ağrıtmıştır. Morana'ya aktarıldığına göre kaptan Nicolich, şerifin aşağılayıcı tavrı ve tahrikleri sebebiyle onu elindeki sopayla tehdit etmiş, fakat orada bulunanların müdahalesi sayesinde herhangi bir fiziksel kavga yaşanmamıştır. Ancak şerif yalancı şahitleri yanına de alarak şehrin valisine gitmiş ve kaptanın kendisini sopayla dövdüğünü iddia ederek şikayette bulunmuştur. Hz. Muhammed'in soyundan gelen şerif ve seyyidlerin Osmanlı toplumu içinde özel bir yeri vardı. Bir gayrimüslimin bir şerife zarar vermesi ise ölüm cezası gerektiriyordu. Nitekim Morana'nın mektubundan öğrendiğimize göre vali bizzat kendi elleriyle cezasını vermek üzere kaptanı huzuruna istemiştir. Şehirde bulunan Venedik konsolos muavini bu kararı iptal etmesi için altı yüz kuruş para cezası ödemeyi teklif ettiyse de kabul edilmemiş, bu sebeple mesele

⁸³ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:7, 30 Ağustos 1796.

Suriye ve Filistin Genel Konsolosu Morana'ya intikal etmiştir. Morana, bir Venedik tebaasını böyle haksız bir şekilde yargılanamayacağını aksi takdirde kendilerine verilen ahidnameye de dayanarak konuyu İstanbul'a taşımak için bir habercinin hazır beklediğini bildiren Türkçe kaleme aldığı bir mektubu valiye göndermiştir. Morana mektubunun son derece etkili olduğunu, valinin taleplerini keserek kaptanın gemisini yüklemesine müsaade ettiğini ve böylece meselenin sessizlik içinde hallolduğunun bildirmiş ve bu tür olaylara sebep oldukları için bir daha Dalmaçyalıların Suriye kıyılarına uğramamasını temenni etmiştir.⁸⁴ Zira yerel yöneticilerin sultan tarafından yabancılara bahşedilen ayrıcalıkları ve merkezden gelen emirler göz ardı etmesi sık yaşanan bir durumdu. Bu sebeple bu tür olayları kolayca halletmek her zaman mümkün olmuyordu.

2.3. 18. Yüzyılda Haleb'te Venedikli Tüccarlar

Venedik Cumhuriyeti'nde ticaret soylu sınıfını uğraşı olarak doğmuş ve 16. yüzyıla kadar öyle kalmıştır. 1570'te Venedik'in Akdeniz'deki en önemli ticaret kolonisi olan Kıbrıs'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmesi soyluların büyük paniğe kapılmasına yol açmıştır. Bu hadiseden sonra soylular artık ticareti güvenilir bir yatırım olarak görmeyip ticaretten ellerini çekmeye ve servetlerini korumak adına Venedik *terrafermasındaki* toprağa yatırım yapmaya başlamışlardır.⁸⁵ Böylece 16. yüzyıldan itibaren Venedikli tüccar ya da Venedikli tanımı değişmeye ve diğer bazı etnik grupları da içine alacak şekilde genişlemeye başlamıştı. Bu yüzyılda ortaçağın Doğu Akdeniz'e yelken açan soylu Venedikli tüccarının yerini, meşhur soylu ailelerin ticari işlerini yürüten yurttaşlar almıştır.⁸⁶ Kıbrıs Savaşının hemen ertesi sene 1571'de Giralamo Muzi'nin "Il Gentiluomo" isimli yapıtında; beyefendinin ticaretle elini kirletmemesini, bunun yerine işi komisyoncular aracılığıyla yönetmesi gerektiğini belirtiyor.⁸⁷

Venedik toplumunda soylulardan sonra ticaret yapma hakkına sahip diğer sınıf ise *cittadinidir*. "Cittadini" her ne kadar Venedik yurttaşı anlamına gelse de bu gruba

⁸⁴ ASVe., *Cinque Savi alla Mercanzia, Lettere dei Consoli*, 604, No:3, 12 Şubat 1795.

⁸⁵ Morana, *Saggio del Commercio*, s. 9-10.

⁸⁶ Lamprakos, *a.g.m.*, s. 133.

⁸⁷ Eric R. Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler: Yeniçağın Başlarında Akdeniz'de Kimlik, Millet ve Bir arada Varoluş*, Çev: Taciser Ulaş Belge, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul, 2012, s. 66.

sonradan dahil olmak da mümkündü. Bu durumda doğuştan yurttaş olanlara “Cittadini Originari”, sonradan katılanlara sahip olmaya hak kazandıkları dereceye göre “Cittadini intus” ya da “Cittadini intus-extra” unvanı verilirdi. Venedik *cittadinosu* yani vatandaşı olmak yabancıların mahrum kaldığı pek çok ayrıcalıktan faydalanmayı sağlıyordu. Bu sistemle Venedik yasalarına göre yalnızca soyluların ve yurttaşların sahip olduğu Venedik ticaretinin kapılarını yabancılar açmış oldu. Ancak Doğu Akdeniz’de ticaret yapabilmek için daha uzun süre Venedik’te ikamet ve vergi yükümlülüğü gerektiren Cittadini intus-extra hakkı kazanmak gerekiyordu. 17. yüzyıldan itibaren artık doğuştan yurttaş olanlar da soylu sınıfı gibi bürokratik vazifelere daha fazla meyleder olmuş ve ticaretten ellerini çekmeye başlamışlardı.⁸⁸ Diğer taraftan resmiyette izni olmamasına karşın Venedik topluluğu içerisinde yer alan Venedik tebaası(sudditi), tebaaya dahil olmayanlar ve hatta Osmanlı tebaası dahi Venedik tüccarı sıfatıyla ve ayrıcalığıyla faaliyet göstermeye başladı. Venedik’in toplumun bu en üst tabakasına ait olan hakkı aşağı tabakadakilere ve hatta yabancılar açması, aslında Venedik ticaretinin varlığının devam ettirmesi sağlayan önemli bir adımdır. Zira 16. yüzyılın sonundan itibaren önce Fransız, sonra İngiliz ve Hollandalıların sultandan imtiyaz alarak Akdeniz ticaretine katılması, artık Venedik’in egemen olmadığı rekabetçi bir ortam ortaya çıkarmıştır. Buna karşılık Venedikli soylu ve yurttaşların ticarete bakış açısının değişmesi, Venedik’i Akdeniz ticaretindeki varlığını sürdürmek için Venedik tebaası olan ya da olmayan çok çeşitli grupları Venedik tüccar sınıfına kabul etmeye mecbur bıraktı.⁸⁹

16. yüzyılda Venedik ticaretinde soyluların çekilmesiyle açılan boşluğu değerlendiren en önemli gruplardan biri hiç şüphesiz Yahudilerdir. Venedik ve Yahudi cemaati arasında, karşılıklı çıkar ve iş birliği fakat aynı zamanda karşılıklı güvensizliği barındıran ikilemlere dayalı bir ilişki vardı. Yahudiler, Venedikliler için farklı bir etnik grup olmanın ötesinde aynı zamanda dini düşmanlık meselesi haline de geliyordu. Geleneksel Hristiyan mantalitesinin yanında Yahudilerin çok kimlikli yapısı diğer gruplara nazaran daha belirsiz ve tehlikeli algılanmalarına sebep oluyordu. Yine zaman zaman ödemeleri gereken vergileri aksatmaları onların sadece Venedikli

⁸⁸ Dusteler, **a.g.e.**, s. 73-76.

⁸⁹ **A.g.e.** s. 90.

olmanın ayrıcalıklarından yararlanmak isteyen ancak karşılığın hiçbir bedel ödemek istemeyen bir topluluk olarak yaftalanmalarına sebep oluyordu. Yahudiler ise yüzyıllardır Avrupalılar tarafından kendilerine uygulanan dışlama ve hor görülmenin getirdiği korkuyu taşıyorlardı. Nitekim Venedik de 16. yüzyılda dahi birkaç defa Yahudileri kentten kovmuştur.⁹⁰

Yeniçağın başlarından ticari yasaklar ve kısıtlamalarla karşılaşan Yahudiler, 15. yüzyıldan itibaren Venedik yönetiminin değişen politikaları neticesinde nispeten daha rahat hareket eder olmuşlardı. İlk olarak, 1409'da alınan senato kararıyla İtalya'nın çeşitli yerlerinde yaşayan Yahudiler artık, üzerlerinde Yahudi olduklarını belirten bir çeşit sembolle Venedik'e giriş çıkışlarına izin verilmiştir. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Yahudiler Venedik'e yerleşerek burada ticaret yapmaya başlamışlardır. Fakat bu kısmi bir izindi, henüz Yahudilerin yalnızca Venedik için İtalya'nın diğer bölgelerinden ham madde ithal etmesine izin verililiyordu. Yahudilerin yahut diğer yabancı grupların Doğu Akdeniz'de Venedik Cumhuriyeti himayesinde ticaret yapmasına izin yoktu. Ancak Venedik'in Osmanlılarla yaptığı uzun savaşlar Venedikli tüccarların savaş sırasında Osmanlı topraklarında ticareti sürdürebilmek için araçlara başvurmalarına neden oldu. Bu sebeple senato 1476'da, Osmanlılarda savaş sürerken, içinde tüm Yahudilerin de bulunduğu yabancı grupların Venedik'te emtia alışverişi yapamayacağına dair karar aldı. 1479'da sona eren bu 16 yıllık uzun savaş döneminde Venedikli tüccar, doğuyla ticareti devam ettirmenin dolaylı bir yolunu yabancı tüccarlarıyla işbirliği yapmakta bulmuşlardır. Senatonun daha sonra da ikaz edici nitelikte kararlar çıkarması, tüccarların savaş sonrası da bu uygulamadan vazgeçemediklerini göstermektedir. Ayrıca savaş sonunda Osmanlı ile yapılan anlaşma, iki devletin tebaasının karşılıklı olarak birbirlerinin ülkesinde serbestçe ticaret yapmasını öngörüyordu. Osmanlı tebaasına Yahudilerin de dahil olması Venediklilerin politikasını gevşetmesini zorunlu kılmıştır. Venedik zaman zaman eski politikasına dönerek Yahudileri Venedik ticaretinden uzak tutmaya çalışsa da 16. yüzyılın başlarında gerek Osmanlılarla gerek İtalya içinde yaşadığı savaşlar, yeni ticaret rotaların ortaya çıkması, Adriyatik Denizi'nde yeni rakiplerin ortaya çıkması sebebiyle Venedik zor bir süreç yaşamış ve bu süreçte Yahudilere daha kabullenici

⁹⁰ A.g.e., s. 162-163.

yaklaşmak zorunda kalmıştır. 1536'da Portekiz engizisyonundan kaçan çok sayıda Yeni Hristiyanlar* ve Yahudiler İtalya'nın çeşitli bölgelerine iltica etmişlerdir. 1537-1540 Venedik Osmanlı savaşlarından faydalanan Ferrara yeni gelen Yahudilerin de içinde bulunduğu pek çok millete ticaret serbestliği vererek, Venedik'in pazarlarına girmeye başladı. Venedik bu durum karşısında 1541'de faizcilikle uğraşan Yahudilerin yaşadığı *Ghetto Nouvo*'da bilhassa Doğu Akdenizli Yahudi tüccarları için ayrı bir mahalle kurulmasına karar verildi. Bununla birlikte kalış süreleri, faaliyet alanları sınırlandırılmış ve faizle borç veren Yahudilerden farklı olarak gözetimleri *Cinque Savi alla Mercanzia*'ya bırakılmıştır.⁹¹

16. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti ile yaşanan savaşlar Venedik'in Yahudilere karşı sert politikasını daha da gevşetmesine vesile oldu. Bilhassa 1570-1573 yıllarında Osmanlı-Venedik arasında yaşanan Kıbrıs Savaşı sırasında aracılık rolü üstlenen Doğu Akdeniz Yahudileri, Venedik ekonomisinde daha etkin rol oynama imkanı buldular ve Venedik'e büyük kâr sağladılar. Ancak bu rağmen Venedik Senatosu, Yahudileri düşmanla ile iş birliği yapan hainler olarak nitelendirdi ve Doğu Akdenizli tüccar yahut Alman tefeci farketmeksizin tüm Yahudilerin mallarına el konularak ülkeden kovulmasına dair karar çıkarttı. Ancak savaş sona erdikten ve iki ülke arasında barış imzalandıktan sonra Venedik, Osmanlı topraklarıyla olan ticarete Osmanlı tebaası Yahudilerin artık vazgeçilmez bir rolü olduğunu fark edip kısa süre içinde bu karardan vazgeçmiştir.⁹² Nitekim yukarıda da bahsedildiği gibi bu yüzyılda partisyenlerin ve doğuştan yurttaşların ticaretten ellerini çekmesiyle Venedik ticareti büyük Yahudilerin de içinde bulunduğu aracılar sayesinde yürütülmeye devam edilmiştir.

Venedik'in doğuyla ticaretinde önemli bir yer edinen Yahudi tüccarlar çoğunu, 1492'de İspanya'dan ve daha sonra Portekiz engizisyonundan İtalya'ya ve Doğu Akdeniz kıyılarına kaçan Seferad Yahudileri oluşturmaktaydı. Seferad Yahudilerinin 16. Yüzyılda başlayıp 17. Yüzyılda yoğunlaşan Haleb'e göçü burada yerli Yahudilerle

* 1492'de Hristiyan olmaya zorlanan Yahudiler ve Müslümanlar. Yahudilikten dönenlere Marrona, Müslümanlıktan dönenlere Morisko da denilmekte idi.

⁹¹ Benjamin Arbel, "Jew in International Trade: The Emergence of The Leventines and Pontines", **R. Davis and B. Ravid (eds), The Jews of Early Modern Venice**, Baltimore & London: Johns Hopkins University Press, 2001, s. 75-82.

⁹² **A.g.m.**, s. 85.

birlikte önemli bir Yahudi topluluğu oluşmasını sağlamıştır. Yerli Yahudiler arasından “Signores Francos” denilen topluluğun bu yeni üyeleri yerlilerden farklı olarak zimmi statüsünde değil Avrupa devletlerinin himayesinde yabancı tüccar statüsünde faaliyet gösteriyorlardı.⁹³ 18. yüzyılda Haleb’in Avrupa ile ticari faaliyetlerini Yahudi tüccar aileler yürütmekteydi. Bu tüccar aileler aslında Akdeniz’in Livorno, Venedik’i diğer önemli limanlarında üyeleri bulunan daha büyük bir ailenin üyesi olarak Akdeniz ticaretinde önemli bir yere sahipti.

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Haleb’te Venedik himayesinde Alteras, Belilios, Sola, Mutti ve Popolani gibi ailelerin kurduğu şirketler ön plana çıkmaktadır. Sola, Mutti ve Popolani şirketlerinin kısa sürede yıldızları parlarsa da çok uzun ömürlü olmamışlardır. Brigadi’nin konsolosluğunun ilk yıllarında Mutti ticarethanesi iflas etmiş, kısa süre sonra Sola ailesi, 60’lı yılların sonuna da ise Stefano Popolani bir ticarethane kurmuştur. Buna karşılık Alteras ve Belilios gibi Yahudi ailelerin ticarethaneleri pek çok hadiseyi atlatmayı ve varlıklarını sürdürmeyi başarmışlardır. Bunların diğer Akdeniz limanlarındaki ticari bağlantıları dönemin ticari ağını göstermesi açısından önemlidir. Bu bağlantının din ve akrabalık yoluyla kurulduğunu görmekteyiz. Haleb’in en zengin ticarethanesinin sahibi olan David Alteras ve Venedik’te ikamet eden Sabato Alteras bu büyük şirketin iki ayrı şubesini oluşturuyordu. Yine bu şirketin aracıları ve temsilcileri Akdeniz’in diğer önemli limanlarında yayılmış durumdaydı. Suares della Pegna Livorno’da, Hibschi İstanbul’da, Behor Hasan Bağdad’ta, Iusef Doek Cohen Basra’da Alteraslar adına faaliyet yürütmekteydi. Tüm bu isimleri ortak noktası aynı dine mensubu olmalarıydı.⁹⁴

Venedik’in önde gelen tüccarları yeri geldiğine konsolosluk içerisinde önemli vazifeler de üstlenmekteydi. David Alteras Venedik konsolosluğunun boş kaldığı kısa bir dönemde vekaleten konsolosluk işlerini yürütmüştür. 1762’de Haleb’ten ayrılan Girolomo Brigadi, yola çıkmadan önce David Alteras’a “procuratore” sıfatıyla konsolosluk işlerini devretmiştir. David Alteras’ın durumu bu yüzyılda Haleb’te Yahudi tüccarların Venedik ticaretindeki önemini görmek açısından oldukça önemlidir.

⁹³ Marcus, **a.g.e.**, s. 69.

⁹⁴ Costantini, **a.g.m.**, s. 165-166.

Zira ilk defa bir Yahudi tüccar Venedik konsolosluğun başına geçmiştir. Ancak Alteras balyosa yazdığı bir mektuptan aslında bu görevi üstlenmeye pek gönüllü olmadığını, konsolos vekilini tayin etmek üzere toplanan tüccarların ısrarına karşı koyamadığı ve eleştirilerine maruz kalmamak için kabul ettiğini anlıyoruz. Bununla birlikte bu durumun Haleb'te faaliyet gösteren başka tüccarların rahatsızlığına yol açtığını görüyoruz. Vera Costanti'nin aktardığı hadiseye göre Korfu kökenli bir başka Venedikli tüccar Stefano Popoloni, David Alteras'ın daha uzun bir dönem konsolosluk görevi elde etme niyetinde olduğu suçlamasında bulundu. Bunun üzerine Alteras, daha önce tüccarlar kurulunda bu görevi reddetmek istediğine dair ifadelerini kanıt göstererek bu iddiayı yalanlamış ve Grlomo Brigadi yerine atanan asıl konsolos Domenico Serioli bir mektup yazarak aceleyle görevinin başına gelmesini rica etmiştir.⁹⁵

Venedik arşivinde David Alteras'ın yazışmalarını inceleyen Costantini, vekil konsolosun, görev süresi boyunca Cinque Savi alla Mercanzia'ya hiç mektup göndermediğini, buna karşılık İstanbul'da bulunan balyosa sık sık mektup yazdığını ve bunların bölgedeki siyasi gelişmelerden oldukça yoksun olmakla birlikte kendisine bağlı Osmanlı İmparatorluğu'nda yayılmış acenta ve mümessilleri için berat taleplerini içerdiği bildirmektedir. Anlaşılan bu görevi kendi ticaret faaliyetleri için bir fırsata çeviren Alteras, rekabet içinde olduğu tüccarların rahatsızlığına ve kıskançlığına yol açmış olabilir. Nitekim 1750'lerin sonunda Haleb'e ulaşan Stefano Popoloni'nin, henüz yeni olduğu bu pazarda önemli bir yer edinme çabası içinde olduğu düşünülebilir.⁹⁶

5 Nisan 1775'te David Alteras'ın ölümünden sonra şirket bir yönetici krizi yaşamamıştır. Şirketin Venedik'i temsilcileri Solomon Alteras ve çocukları, Haleb'teki işler için ailenin damadı Abram Vita Marini'yi görevlendirmişlerdir. David Alteras sağlığında, çok yetenekli olmasına karşın son derece güvenilmez olması sebebiyle Marini'yi kendi yerine tayin etmemiştir. David'in ölümünden sonra yaşanan bu gelişmelerin şirketin itibarına ve ticaretteki yerine çok zarar vermediğini anlıyoruz. Zira 80'li yıllardan itibaren İsaac Alteras ve çocuklarının yönettiği şirket Haleb'teki

⁹⁵ Constantini, **a.g.m.**, s. 160-161.

⁹⁶ **A.y.**

en aktif ve zengin Venedik ticarethanesi olmayı sürdürmüştür. Marsilya aracılığıyla Amerikan ürünlerini bölgeye getiren Alteras ailesi, Suriye’de üretilen ürünler Avrupa gönderirdi.⁹⁷

Haleb’te faaliyet gösteren bir diğer önemli Venedikli-Yahudi ticarethane Belilios ailesine aitti. Portekiz kökenli aile 15. yüzyılda İberya’daki tüm Yahudilerin başına geldiği üzere, Hristiyanlığa zorlanmış ve uzun süre Marrano* kimliği altında yaşamak zorunda kalmıştır. Ancak Portekiz’de Filippo Terço diye anılan Raphael Belilios, 1653’te Lizbon’dan Venedik’e göç etti ve ticari faaliyetlerini burada sürdürdü.⁹⁸ 18. Yüzyılda Belilios ailesi üyeleri Venedik Haleb ve Livorno’da faaliyet göstermekteydi.⁹⁹ 1750’li yıllarda Venedik’teki ailenin başında Joseph ve Jacop Belilios, Haleb’tekinin ise Joseph ve Isaac Belilios bulunuyordu.¹⁰⁰

Belilios şirketinin Haleb’teki kolu, 18. yüzyılın ikinci yarısı boyunca istikrarsız finansal durumu sebebiyle konsolosları epey uğraştırmıştır. 1755’te iflasını veren Isaac Belilios şirketinin borçları Venedik konsolosu için ciddi bir mesele haline gelmiştir. Bilhassa Müslüman alacaklılar konsolos için önemli bir tedirginlik kaynağıydı. Nitekim 150 Müslüman tüccar alacaklarının tahsil edilmesi talebiyle Venedik konsolosluğunu basmıştır. Konsolos Giacomo Brigadi, Cinque Savi’nin de emriyle, Isaac Belilios’u tutuklayıp, kendisinin ya da kuzeni Josep Belilios’ın sakladığı emtia, para yahut kıymetli eşya olup olmadığının öğrenmek için sorgulamak istediye de, Isaac’ın hastalığı sebebiyle konsolosluğa getirtmesi mümkün olmamış, bu sebeple onu ev hapsinde tutmaya çalışmıştır. Alacaklıların kapıya dayanması üzerine Simon Alteras’ın araya girerek Belilios’u depolarında tuttuğu malları teslim etmesi için ikna etmemiştir. Borçlarını kapatmak için Belilios, hem Haleb’teki hem de Venedik’teki evlerini içindeki tüm kıymetli eşyalar ve mallarla birlikte teslim etmek zorunda kalmıştır.¹⁰¹ Bu iflas Belilios ailesinin Haleb’teki faaliyetlerini bitirmemiştir. Venedik ve Livorno akrabalık yoluyla bağlantıları bulunan 70’li yılların başında,

⁹⁷ Ianiro, **a.g.t.**, s. 277-278.

* İberya yarımadasından kovulmamak için görünürde Hristiyanlığı kabul eden ancak gizlice kendi dini inançlarını ve ritüellerini sürdüren Yahudiler.

⁹⁸ Francesca Trivellato, **The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period**, Yale University Press, 2009, s. 58.

⁹⁹ **A.g.e.**, s. 207.

¹⁰⁰ **A.g.e.**, s. 141.

¹⁰¹ Costantini, **a.g.m.**, s. 167.

Domenico Serioli'nin konsolosluk döneminde yeniden bir borç meselesiyle gündeme gelen Belilios ailesi 18. yüzyılda; Bonfil, Carvaglio, Ergas ve Silvera gibi diğer önemli Seferad aileleriyle evlilik ve ticari ortaklık yoluyla kurdukları iş birliği sayesinde Venedik, Livorno ve Haleb arasında akan ticari hareketlilikte önemli bir rol oynamıştır.¹⁰² Bu ailelerin de içinde bulunduğu Batı Seferad Yahudileri Hindistan'dan Avrupa'ya yapılan mercan ve değerli taş ticaretini ellerinde bulunduruyorlardı.

Venedik himayesinde ticaret yapan Alteras ve Belilios gibi önemli aile şirketleri dışında, yine Haleb'te önemli ticari faaliyetlerle birlikte çeşitli milletlerin temsilciliğini üstlenen Raphael Picciotto gibi önemli Seferad Yahudileri de vardır. Raphael Picciotto 1784'te Toskana ve Avusturya acentası olarak görev yapmıştır.¹⁰³ Venedik işgal edilip yönetimi Avusturya'ya devredildikten sonra, Morana konsolosluk kaçırlıyasını o sırada Avusturya konsolos muavinliği yapan Raphael Picciotto'ya devretmiştir.¹⁰⁴

Avrupalı Yahudi tüccarların kimlikleri onlara, Osmanlı topraklarında hem bir Avrupa tebaası olarak Avrupalılara verilen ahidnamelerden faydalanma hem de Osmanlı tebaası dindaşlarının ticari ağına dahil olma gibi çok yönlü avantaj sağlıyordu. Aynı zamanda dahil oldukları karmaşık ilişki ağı ve çok yönlü kimlikleri sayesinde Amerika kıtasından Akdeniz'in en doğusuna kadar uzanan ticari dolaşımda aktif rol oynuyorlardı. Alteras, Belilios gibi önemli aileler yalnızca Venedik ve Haleb arasında değil Akdeniz'in diğer önemli limanlarıyla da aktif olarak ticaret sürdürmekte idiler. Her iki şirketin de İngiliz ve Fransız mallarının aktığı Livorno'da temsilcileri bulunmaktaydı. Alteras şirketi ayrıca Marsilya aracılığıyla Amerikan ürünlerini Haleb'e getirtirdi.

¹⁰² Trivellato, **a.g.e.**, s. 208.

¹⁰³ Ianiro, **a.g.t.**, s. 279.

¹⁰⁴ Gio: Antonio Maria Morana, **Relazione del Commercio D'Aleppo Ed Altre Scale della Siria e Palestina**, Presso Francesco Andreola, 1799, s. VI.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VENEDİK'İN OSMANLI TİCARET MERKEZLERİ DRAÇ VE ARVAVUTLUK; HALEB, SURİYE VE FİLİSTİN İLE OLAN TİCARİ İLİŞKİLERİNE DAİR BİR İNCELEME¹

GİO. ANTONIO MARIA MORANA

Önsöz

Nihayete eren kadim Venedik cumhuriyetimiz adına, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli iki ticaret merkezinde uzunca bir süre genel konsolos olarak görev yapma şerefine nail oldum.

Bu özel sıfatla ilk olarak, vatansever bir gayretle özenli teftişler yapmak suretiyle zorlu paşalar nezdinde sınır politikasını yönetmek ve refahı mümkün olduğunca artırmak için gerekli incelemelerde bulunarak ve isabetli politikalar belirleyerek Venedik ticaretinin korunmasına ve gelişmesine başkanlık etme görevini ifa ettiğim Draç ve Arnavutluk Türk Bölgesine gönderildim. Merhametli hükümdarımın kesintisiz lütfuna ve bu süreçte raporlama konusunda Senato'nun latif yardımına mazhar oldum.

Kariyerleri boyunca en gözde vazifelerde bulunmuş nazırlara tahsis edilmiş bir mükafat niteliğini haiz ve geniş yetki alanı ve dolgun maaş imkanı sunan Venedik'in Haleb, Suriye ve Filistin'deki Genel Konsolosluğu vazifesinin [bana bahşedilmesi, şahsıma] gösterilen sınırsız hoşgörü ve cömertliğin apaçık bir kanıtıdır.

Bu son görev yerimde hükümdarımızın takdirini kazanma fırsatı elde ettim. Pek çok mektubumda, bilhassa bu bölgenin önde gelenleri ve sair temsilcilerle de istişare etmek suretiyle şekillendirdiğim, elverişli konumu ve diğer bazı başka hususiyetleri dolayısıyla Zante Adası'nın serbest limana dönüştürülmesi hakkındaki görüşlerime yer verdim.

¹ Gio. Antonio Maria Morana, *Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e con quello di Siria e Palestina*, Francesco Andreola Stampatore dell'E. Governo, Venezia, 1816.

Ülkeyi anarşinin bataklığına sürükleyen ve demokrasi adı altında yaşanan siyasi hadiseler sonrasında ilahi takdir bizi Yüce Avusturya Kapısının halkı haline getirdi. [Yeni hükümetimiz] Kraliyet Mahkemesi'nin(Imperiale Reggio Corte) almış olduğu kararla eski [Venedik] konsoloslarının geri çağrılmasına kadar, kıymetli hizmetlerinde, eski görevimde kalmama müsaade etti.

Bu son görev yerimde, Mısır işgali hadisesi yüzünden büyük tehlikelerle ve savaş sürerken Asya topraklarından dönüş yolunda Magusa kalesinde savaş esiri olarak alıkonulmak gibi ızdıraplı hadiselerle karşı karşıya kaldım. [Bu durumda] derhal ülkeme dönüp Ticaret Başkanlığı Heyetine, Haleb şehrini de içine alan bu bereketli bölge ile olan ticari ilişkileri içeren detaylı bir rapor sunarak yeni yüce hükümdarımıza bağlılığımı göstermem gerektiğine inandım. Ardından diğer teşviklerin de gelmesiyle, bu eseri bastırarak görünür kıldım. Böylece şayet devam ediyor olsaydı [bu eser] Venedik milli ticaret ve deniz taşımacılığıyla ilgilenen daha büyük kurumların işine yarayabilirdi.

Değişen siyasi vaziyet ve onu takip eden savaş durumu, sekiz yıldan fazla bir süre boyunca bir zamanlar övünç kaynağı olan ticari ilişkilere engel olarak uzun yıllar İtalyan egemenliğinde olan limanımızı adeta bir çöle çevirdi. Daima göz kamaştıran, milli refahın başlıca kaynağı olan deniz ticareti durağan ve karsız bir hale geldi.

Bu kadar uzun süren acılı felaketlerden sonra, Tanrı eski mutlu günlere dönmemizi nasip etti. Merhametli Tanrı, acı çeken bu halkın en içten dileği olabilecek Yüce Apostolik Kraliyetin tebaası olma şansını bahşederek, bize yeniden güzel bir vatan nasip etti.

Venedikliler, eski görkemli günlerinde bilhassa deniz ticareti olmak üzere başlıca önemli mecralarda bilgi birikimlerini hayata geçirmişlerdir. Ben dahi, şerefli temsilcilik kariyerim boyunca bana daima yol gösteren bu aynı şevkle cesaretlenerek cumhuriyetin yıkılışına kadar Venedik'in bu Müslüman bölgelerle ithalat, ihracat ve deniz taşımacılığını içeren ticari faaliyetlerinin bir portresini çizen iki ayrı rapor meydana getirmek suretiyle hakkında az bilgiye sahip olduğumuz bu önemli konuya açıklık getirme görevimi yerine getirdim.

Haleb, Suriye ve Filistin'in ticaretine dair bu raporunu hazırlamaya beni teşvik eden kimselerin başında *Storia Civile e Politica de Commercio dei Veneziani** adlı eserin yazarı Venedik Yurttaşı Carlo Antonio Marin'i zikretmeliyim. Kendisi mezkur eserin sekizinci ve son cildi Lib. IV, Capo IV, 344. sayfasında bütünüyle benim çalışmalarımın izlerini takip ederek Asya ticaretini tasvir etmiştir ve burada benden bahsedip beni onurlandırmıştır.

“Relazione”, hem coğrafi hem politik yönüyle ele aldığım Türk Arnavutluk bölgesiyle ilgili olan bu çok önemli kısmın da dahil olduğu çeşitli ilavelerle genişletilmiştir. Milli ticaretin gidişatı ve nihayet bağımsız Venedik'in son gününe kadar bulunduğu göz kamaştırıcı konumu üzerine bir ön incelemeyi de anlatıma ilave ettim. Tüm bunları, takdire şayan bir tablo ortaya koyacak olmanın verdiği cesaretle, bütün gayretimle derledim. Bu çalışma hiçbir şekilde değersiz addedilemez, bilakis milletimizin saygı duyulması bilgeliğinin bir yansımasıdır.

Kıymetinin bizim azametli monarşimizin koruyucusunca takdir edileceğini [düşündüğüm] deniz ticaretimizin başarısına dair tam bir inançla ve [yine] okuyucularımızın hayli hürmetkar bir biçimde verdiği teminat ve onlardan aldığım güvence ile hazırladığım bu faydalı kaynakta benim yeteneklerimin yetersizliğinden kaynaklanan eksiklikler mevcutsa -acizane [okuyucularımızın] hoş görüşüne inanıyorum- kendimi her zaman mümkün olduğunca bana bahşedilen görevi en iyi şekilde yerine getirmeye adadım.

Giriş

Tükenmez [bir] zenginlik kaynağı olan ticaret olağanüstü etkisiyle [bir milletin] gücüne güç, büyüklüğüne büyüklük katar ve refahı tüm milletlere paylaştırır. Üstünkörü bakıldığında gereksinim duyulan metaların ihtiyaç fazlasıyla değiştirilmesinin insanlık tarihi kadar eski olduğu düşünülebilir. Çünkü [bu uygulama] Adem'in ikiz oğulları zamanında ortaya çıkmıştır.

Adem babamızın, biri toprağı eken, diğeri koyun sürülerini güden ilk iki oğlundan beri; devam eden yaşamsal gereklilik ve ihtiyaçların giderek çoğalmasıyla bunlar tek bir elden karşılanamaz hale geldi ve [öncelikli] ihtiyaçlara göre [insanlar

* Venedik Ticaretinin Sivil ve Politik Tarihi(ç.n.)

arasında] paylaştırıldı. İşbirliği sonucu elde edilen ürünler diğerleriyle değiştiriliyor, böylece herkes ihtiyaç duyduğu farklı ürünlere ulaşabiliyordu.

İnsanın kalbine hükmeden ve ruhunu incelten çıkar [elde etme güdüsü], insanoğlunun verimli toprakların verdiği ürünleri ekip biçerek ihtisas alanlarını ve kendilerini adadıkları işleri geliştirmesini sağladı.

Bahsedeceğim ticaret, arada çok fazla mesafe olmasına rağmen bir milletin emek mahsullerini ve tarım ürünlerini bir yerden başka bir yere taşımak suretiyle diğerleriyle bir araya getirilip değiş tokuş edilmesini sağlayan bir uğraştır.

Dünyanın en zengin ticaretinin deniz ticareti olduğu tüm dünya tarafından kabul edilmektedir. Çünkü hayranlık uyandırıcı deniz seyrüseferi sanatı en kullanışlı ticaret yolunu oluşturmaktadır.

Uzak ülkelerin [tarım ve zanaat] ürünleri ve [kıymetli] malları, bu çok önemli iş kolu olmasa hala [herkes tarafından] bilinmiyor olabilirdi.

Denizcilik, ticaretin yalnızca ayrılmaz bir parçası değil, aynı zamanda esas kısmını teşkil eder. Ayrıca ticaret, ne kadar takdir etsek az gelecek denizcilik sanatı sayesinde birbirinden çok uzak bölgelerdeki toplumlara yakınlaşma fırsatı [da] veriyor.

Eski geleneklere dayanarak en bilge yazarların, özellikle M. Savary'nin* sözlüğünün önsözüne yaptığı eklemelerde ortaya koyduğu bilimsel verileri de teyit eden M. Gracin; bu zanaatın öncülerinin, her ne kadar Arap oldukları söylense de, İsraililer olduğunu iddia etmektedir. Onlar karada deve kervanlarıyla ticareti başlattıkları gibi, deniz seferi de gerçekleştiren ilk tüccarlardır. M. Huezio tarafından da ortaya koyulduğu gibi Fenikeliler ve Mısırlılar ticaretleriyle bu alanda ilk olmakla çok övünüyorlardı. Ancak bu milletler söz konusu olduğunda yalnızca Akdeniz ticareti düşünülmelidir.

Ticaretin gerçek öncüleri olan Araplar, bu sayede kutsal metinlerde ve diğer eski yazıtlarda bahsi geçen bu muazzam zenginliğin sahibi oldular. Pek çok kanıt [onların] Mısırlılar ve Fenikeliler gibi Akdeniz ile sınırlı kalmayıp, ilk zanaat ürünü

* Claude-Etienne Savary, *Grammaire de la langue arabe vulgaire et littéraire*, 1813.(ç.n.)

ve ticari meta olan altın, inci ve diğer kıymetli Hint ürünlerini satın almak amacıyla Kızıldeniz'i geçebilecek güçteki ilk tüccarlar olduklarını göstermektedir.

Büyük ve zengin Sur şehri, çok meşhur bir ticaret merkezi olmuştur. Nitekim Araplar, Arabistan Körfezi yani Kızıldeniz yoluyla Sur panayırlarında satılmak üzere baharat ve diğer Hint ürünlerinin getiriyorlardı. Buradan da Mısır'a gitmek üzere yola çıkıyordu.

Yalnızca 3500 yıldan fazladır ticari yapıların var olması bile, [buranın ahalisinin] diğer milletlerle kazancı bol ticari faaliyetler gerçekleştirmek için uzak diyarlara gidip geldiklerini göstermeye yarayacaktır.

Tarihin bize gerçek olarak gösterdiğinin aksine itiraf etmek gerekir ki bu ticaret sanatı; zenginliği, bu son yüzyıllarda olduğu gibi paylaşmak için değil, bilakis yalnızca bir millette toplamak üzere başladı.

Akdeniz'de, ilk tüccarlar olan Mısırlılar, Fenikeliler, Kartacalılar ve onların kolonilerinden başka, ilerleyen tarihlerde Rodoslular, Marsilyalılar, Grekler ve diğer milletler, farklı zaman ve mekanlarda gerçekleşmesi sebebiyle ve o dönemde ticari faaliyet son zamanlarda ortaya çıkan ve bugünlerde daha da yaygın bir hale dönüşen ve [bence] her bilge milletin başlıca uğraşlarından biri olması gereken bir üretim savaşı rekabeti ile şekillenmediği için diğerinin ticaretine engel olmaksızın ticari faaliyetlerini sürdürdüler.

Diğer milletler, denizi bir korku kaynağı olarak görüyorlar ve denizcilere de olağanüstü kişiler ve hatta yarı tanrı gibi hayranlık duyuyorlardı. Bunun için meşhur Argonaut Seferinden bahsetmek yeterli bir kanıt olacak olacaktır. Argonautlar gerçekte var olmayan, Kolhis'i geçen efsanevi cesur tüccarlardır. Yunanistan için bir övünç kaynağı olan bu hikaye, kendi kahramanlıklarını yüceltmek için şanlı girişimler olarak olağanüstü bir şekilde anlatıldı.

Ardılları olan Romalılar savaşçı bir toplum olarak, ticaretle zenginleşmeyi değil, fethedilen bölgeleri cesetlerle doldurarak yalnızca egemenlik alanlarını genişletmeyi önemsiyorlardı.

Polibios'un da gösterdiği gibi, 267 yılına kadar Romalıların denizi ticari faaliyet gösterecekleri bir alan olarak değil yalnızca sağlam bir şekilde inşa edilmemiş

çok az sayıda gemi ile askeri güçlerini genişletecekleri bir alan olarak gördükleri doğrudur.*

Roma donanmasında bir zamanlar 100'den fazla muharip gemi bulunuyordu. Kartacalı rakiplerinin, bütünüyle yıkılıp tamamen mağlup edildiği 608 yılına kadar [Akdeniz'de] hiç kimse ticaret yapmıyordu.

Mısır'ın fethedilerek Roma Eyaleti haline getirildiği ve Akdeniz ticaretinin en zengin merkezi haline gelen İskenderiye'nin karlı bir anlaşmayla ele geçirildiği Augustus zamanında, Romalılar ticareti destekleyecek bazı uygulamalar başlattılar; Mısırlılar sayesinde Kızıldeniz yoluyla Avrupa milletlerine ve Afrikalılara para ile satılan ya da takas yoluyla elde edilen doğu mallarına da kavuştular.

Bu ticaret uzun bir süre Romalılara fayda getirdi ve bu büyük zengin ticaretin avantajlarının tadına varmalarını sağladı. Oysa onlar yalnızca temel ve meşhur aşırı lüks tüketim ihtiyaçlarını temin ve tatmin etmek üzere icra ettikleri için pasif bir ticarete sahiplerdi. Roma sistemine göre bu durum makuldü. Cicero'nun ve diğer yazarların pek çok yerde söylediği gibi ticari üretim siyasetine çok büyük bir aşağılamayla bakılıyor, adi bir şeymiş gibi, bir milletin asaletinin tamamen karşısı olarak görülüyordu. Ticaret, ordu ve fetihler gibi diğer zaferler arasında sayılmıyordu.

Aşağıdaki bahsedilen eserde ticaretin, onlar arasında ne kadar ihmal edilmiş olduğunu kanıtlayan bir delil sunuldu.

Her ne kadar ancak Digesto Lib. XIV, Tit. II ad Lagem Rhodiam de Jactu'da ticari anlaşmazlıklar yabancı hukuku çerçevesinde ele alınmış olsa da, Roma ihtiyatlılığını seyrüseferle ilgili kanunlarından anlıyoruz.

Başlığı zikredilen eserin IX. kitabında bahsi geçen hadise çok çarpıcıdır. Buna göre; Eudomene Di Nicomedia isminde biri, meydana gelen bir deniz kazası yüzünden Kiklad Adaları sakinlerinin yaşadığı mağduriyet sebebiyle Antoninus'a başvurmuştur. Antonino bunun üzerine şöyle cevap vermiştir; "Ego quidem Mundi dominus, Lex autem Maris; Lege Rhodiorum judicetur nautica, in quibus nulla nostrarum ei Lex adversetur."* Bunun Augustus'nun hükmünden farklı olduğu söylenemez. İmparator, yeryüzünün hükümdarı olduğunu, bu yüzden meselenin Rodos kanunlarıyla

* Conte Megnotti. Commercio de' Romani.

* Ben dünyanın hükümdarıyım, denizle ilgili meseleler bizim kanunlarımızla değil Rodos kanunlarıyla halledilmelidir.(ç.n.)

halledilmesi gerektiğini çünkü onların denizci bir halk olduğunu anlatmak istiyordu. Bu kanun, Avaria adı verilen gemi zayıatları kısmında yazıyordu. Bu devirde ve hakimiyetinde ticaretin yükselişe geçtiği tek sezar olan Tiberius zamanında; Rodos tüm şehirler arasında denizcilikte ve ticaret alanında en mahir olanıydı.

Geçmiş yüzyıllarda yaşayan Fenikeliler ve Mısırlılar ise, incelendiği gibi, bu döneme kadar Akdeniz üzerindeki ilk denizci tüccarlarıydılar. Bunlar ticari fırsatları iyi yönetmenin sağladığı büyük avantajlardan faydalanarak, ardıllarından daha fazla bu engin hazineye sahip olmuşlardır. Bunların başında ise meşhur Sur şehri gelir.

İmparatorluğun takip eden meşhur isyanları, imparatorluk merkezinin taşınması ve üstüne tüm Avrupa'yı bilhassa güzelim İtalya'yı ateş ve kan içinde bırakan korkunç barbar istilaları ülkedeki bilimsel çalışmalar, edebiyat ve güzel sanatlar üzerine baskıya sebep olmakla birlikte görkemli ticari faaliyetleri de zayıf düşürmüştür. Bilindiği gibi [bu zor dönemlerde], barış zamanlarında ve sakin dönemlerde olduğu gibi bu faaliyetler [rahatça] sürdürüleliyordu.

Deniz ticaretinin içinde bulunduğu çöküşten kurtarmak için; yalnızca bu bakir alanı yeniden ihya etmek değil denizcilik sisteminin teorik ve pratik yönünü ele almak [gerekir], böylece bu olağanüstü deniz ticaretinin sayısız uzantılarıyla birlikte genişlemesini sağlamak [mümkün olur.] Venedikliler eski devirlerde ilk olarak Mısır ve Fenikelilerin yaptıkları gibi, sonraki yüzyıllarda ve Hristiyanlık döneminin başlamasından sonra Akdeniz'de ve daha sonra büyük okyanusta* ticaret yapan ilk denizci tüccarlar olmakla büyük bir zafere sahip olmuşlardır.

Venediklilerin kökenlerinden bahsedildiğinde; pek çok önemli yazarın sıklıkla tasvir ettiğini tekrarlamak fena olmayacaktır. Denilebilir ki korkunun itici güç olduğu bir iltica hareketi sayesinde İtalya'yı yakan barbar akınlarından kaçarak Adriyatik Denizi'nin dibindeki adacıklara saklanan eski Venedik'in en iyi aileleri ortaya çıktı. Bu lagün, yüzyıllar boyu akarsuların getirdiği tortuların denize döküldüğü yerde enine birikmesi ve aynı anda sürekli esen doğu rüzgarlarının itmesiyle meydana gelmiştir. Varlıklarını da yanına alarak bu avantajlı deniz mahalline göçmekle, kurtuluşlarını temin etmiş ve kıskançlık uyandıracak kadar korunaklı bir sığınak elde etmiş oldular. Bu durum bu ilk atalarımız denizci ve tüccar olması zorunluluğunu ortaya çıkardı.

* Yazar burada Atlas Okyanusunu kastetmek istemiş olmalıdır.(ç.n.)

Adalı olmak, yahut deniz vatandaşı olmak, atalarımızı küçüklüklerinden itibaren kendilerini hayranlık uyandırıcı denizcilik sanatı çalışmalarına adanmalarını zorunlu kıldı. İlk gençliklerinde ve daha sonra yetişkinliklerinde; önce kısa mesafelerde, sonra daha uzun mesafelerde, şimdi ise çok geniş bir alanda, çalışmalarla ve mümkün mertebe elde ettikleri deneyimlerle geliştirilerek uçsuz bucaksız okyanusun sınırlarını zorlayan, herkesin hayranlık duyduğu denizcilik mesleğine sahip oldular.

[Atalarımız] girişimlerinde sınır tanımayıp, bu mesleği icra etmek için gerekli olan tüm alanlarda uzmanlaşmışlardır. Yani gemi inşaatı için gemi teknolojisi ve bir geminin donatımı için gerekli olan geri kalan tüm zanaatlara ve özellikle kıyıları ve açık denizlerde bunları kullanabilecek uzman kaptanlar yetiştirme işine el atmışlardır.

İnsanın kendi arzusuna ulaşmak için bu arzuyu hayata geçirmek için gerekenleri yerine getirmekten başka yapacak bir şeyi yoktur. Atalarımız ikinci durumu hayata geçirmek için öncelikle hızlı ilerlemeler kaydederek birincisini gerçekleştirdiler ve istikametlerini en uzak sahillere kadar ulaştırmakta ve [böylece] Venedik ismini oralarda duyuracak ve lagünün ortasında doğan bu yeni prensliği tanıttıkları ticari faaliyetler gerçekleştirmekte gecikmediler.

Dünyanın bu emniyetli köşesinde hissedilen özgürlükten kaynaklanan rahatlık; onlara tüm bu çeşitli alanlara, bunlar arasında özellikle gözlem [ve araştırmaya] yönelme fırsatı sundu. [Atalarımız] denizcilik sanatına katkı sağlayan bu alanlardan başka, üretim ve ticareti besleyecek diğer alanlarda da faaliyet göstermişlerdir. Başta en ilkel olan ve daima devletin en önemli gelirini oluşturan tuz üretimi ve diğer üretim faaliyetlerinde bulunarak saygın bir tüccar millet olmayı başarmışlardır.

Venedik henüz yeni doğmaktayken; denizin ortasında milli bir teşekkül oluşturma yolunun denizcilik ve ticaretten geçtiğini idrak etti ve [Venedikliler] tam olarak ilk adalı atalarımızın yaptığı gibi güçlü bir gayretle kendilerini [bu işe] adanmışlar. Böylece bu karlı iş sayesinde zenginleşip, daha sonra çok tanınan varlıklı bir tüccar millet haline gelebildiler.

Dolayısıyla karlı bir ticaret yaratmak için dışarıda çok tanınmalarını sağlayan denizcilikle birlikte zanaat ve üretim alanında çalışmaları gerektiğine kani oldular. Çok kısa bir sürede; ipekli ve yünlü kumaş üretiminde, cam işçiliğinde, kristal, boncuk ve daha az kıymetli diğer birçok üretim kolunda başarılı oldular. [Venedikliler] bu

ürünlerle, o vakitlerde büyük bir kısmı bu tür işçiliklerden anlamayan pek çok millet tarafından arzulanan bir ayrıcalığa sahip olmanın tadını çıkartıyorlardı.

Bizimkiler yüzyıllar boyunca, zanaat ve üretim alanında yalnızca bütün Avrupa'ya değil [aynı zamanda] Asya ve Afrika'ya karşı da kesin bir üstünlük sağlamışlardır. Ancak ilerleyen zamanlarda kendilerini bu işe adanarak bizim ürünlerimizi mümkün olduğunca taklit eden ve böylece benzerlerini yapan bazı milletler ortaya çıkmakla birlikte, bu milletlerden çok azının daima bizim ürünlerimize benzer işler çıkarabilmiştir.

Doğmakta olan bir milletin coşku dolu ruhu, zenginleşme ve büyüme hırısı, iktidardakilerin dahice kararları ve gerçek bir zafer atalarımızı yüceltti. Onlar kendilerini bugüne kadar bilinen dünyanın tüm kıyılarıyla sınırlandırmayıp, yeni topraklar ve bilinmeyen kıyılar keşfetmek için engin okyanusa yelken açarak sınırların ötesine geçmeye cesaret ettiler. [Ayrıca] çalışmalarında elde ettikleri birtakım veriler sayesinde takdire şayan nitelikteki pek çok cesurca girişime ilham verdiler.

Önceki Avrupalı seyyahlar tarafından dile getirilen hikayeyi burada tekrar etmenin bir faydası yoktur. Yani keşiflerin izlerini ve oluşturdukları bilgi birikimini, daha sonra bunlar sayesinde çok meşhur olacak olan diğer milletlere aktardıkları için Venediklilerin, seyahatleri ve cesur deniz yolculuklarıyla bilinmeyen dünyaları keşfeden ilk millet olduğunu söylemeye gerek bile yoktur. Ünlerini gelecek nesillere aktaran atalarımız arasında, herkesçe çok iyi bilinen [Marco] Polo, Zeni (Zeno Nocolo ve Antonio Zeno kardeşler), Da-Mosto, Cabota(Giavanni Caboto) ve daha sonra bu önemli keşifleriyle meşhur olacak olan, bu seyyahlara hizmet eden diğerlerine işaret etmek yeterlidir.

Aynı zamanda deniz coğrafyası biliminin yeniden doğuşu, Venediklilerin* aralıksız faaliyetlerinin ve durmak bilmez çalışmalarının bir sonucudur. Bu önemli çalışmalar arasında; Zeni, Da-Mosto, Benincasa, Coppo ve diğer pek çok kaptanın kullandığı “carta da Navigare” denilen el kitaplarını, portolanları ve haritaları, başta üstat Marco Polo'nun o çok bilinen eski haritası ve dünya haritası olmak üzere diğer pek çok seyyahın eserleri zikredilebilir. Polo bu haritaları, Kıtay'dan dönerken geçekleştirdiği o meşhur uzun deniz ve kara seyahatleri sırasında çizmiştir.

* P. Zurla Monaco Camaldolese, Illustrazioni del Mappamondo di Fra Mauro.

Geçmişte üretilen önemli eserler arasında, Luigi da Ca Da-Mosto'nun meşhur seyahatlerine* ve pek çok keşfine ve sonra diğer birçok seyyaha rehberlik edecek olan Fra Mauro Camaldolese di San Michiele di Murano'nun kozmografik haritası ayrı bir değere sahiptir. Çünkü [Fra Mauro bu eserinde] coğrafya alanında bilinen dünyanın üç kısmının yeni ve gerçek bir sistemini ortaya koymuştur. Meşhur keşifler gerçekleştirmiş seyyahlara güvenilir izler sunan bu haritanın bir kopyası, Portekiz Kralı Majesteleri V. Afonso tarafından cumhuriyetimizden talep edilmiştir. İki ülke arasındaki dostluktan ötürü bu talep geri çevrilmemiş ve harita majestelerine ödünç verilmiştir. Venedik Senatosu tarafından şeref nişanı olarak basılan bir madalyada aslında Cosmographus Incomparabilis şeklinde anılan Fra Mauro, o zamanların eşsiz bir kozmografidir.*

Polo'nun deniz güzergahını oluştururken yönünü hatasız bir şekilde bulmasını sağlayan ve diğer pek çok seyyahın da [en]güvenilir yardımcısı olan deniz pusulası yani manyetik iğneyi de Avrupa'da ilk defa kullanan ve böylece diğer tüm denizci toplumlar arasında yayılmasını sağlayan yine Venediklilerdir. Eski bir kaynaktan neşet etmiş ya da bir Avrupa icadı olma ihtimali bulunan bu güvenilir deniz kılavuzunun Avrupa'da tanınması, çeşitli tartışmalar ortaya çıkarmış bir konudur. Ancak şu tartışmasız bir biçimde kesindir ki, onunla büyük okyanusu ilk defa geçmeye cesaret eden ve bu sayede pek çok keşfe öncülük eden [bizzat] bizim atalarımızdır.*

Atalarımızın durmaksızın kat ettikleri göz kamaştırıcı ilerleme sayesinde ticaret, denizcilik, zanaat ve imalat sektörünün temellerini atarak, bu alanların esaslarını oluşturmuşlar ve daha sonra kendilerini takip eden diğer Avrupalı milletlerin hizmetine sunmuşlardır. Bu gayretli çalışmalar; cesur seyahatlere çıkılması, başarılı bilimsel keşifler yapılması, deniz pusulasının ilk defa kullanılması ve Avrupa'ya tanıtılması, deniz coğrafyası biliminin ve tüm zanaat kollarının yeniden canlanmasına öncülük edilmesi ve bu geniş ticari faaliyetlerin getirdiği avantajların tadının çıkarılmasıyla sonuçlandı. Tüm bu muhtelif mühim koşullar iyi gidişatın temel kaidelerini oluşturmakla birlikte, ticari denizcilik disiplini genel prensiplerini tayin etti.

* Marini, P. V. Storia Civile e Politica del Commercio de'Veneziani.

* P. Zurla.

* Marini(Denizciler).

Bugün herkes hem fikirdir ki atalarımız, yeni siyaset-ticaret-ekonomi bilimi olarak adlandırılan bu alanın kurucusu olma şerefine sahiptir. Ayrıca [Venedikliler] tüm ilke, kural, yöntem ve “libri doppi” yani bugün her tüccar millet tarafından kullanılan Scritture doppie Mercantile usulünü de oluşturan ilk millettir.

Deniz ticaretinin temel kanunların düzenlemesi, “Codice di Marina” ismi verilen denizcilik yönetmeliği atalarımız tarafından cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte milletimiz için elverişli uzmanlık alanları olarak belirlenip derlenmiştir. [Onların, başlarda] siyasi nedenlerden dolayı doğuda geçici olarak “Consolato di Mare”^{*} denilen Barselona kanunlarının uygulanması gerekliliğine inandıkları doğrudur. -Bu kanunlar aslında eski Rodoslulara aitti ve İspanyollar da onlardan almışlardı.- Ancak bu uygulama anlık ve geçiciydi. Bu yüzden kendi eski tüzüklerini ilan ettikten hemen sonra 1255’te “Capitulare Nauticum” adıyla, genişletilmiş şekliyle tekrar yayımlamışlardır. Daha sonra pek çok denizci devlet; bu kanundaki temel kuralları neredeyse aynı bırakarak kendi deniz kanunlarını oluşturmuşlardır.

Tüm bu yukarıda bahsedilen olaylara daha fazlası ilave edilip ortaya atılan iddia kanıtlanabilir. Son olarak konsolosluk vazifesinin ilk defa, dünyanın her yerinde Doğu’da, bilhassa Suriye’de ikamet eden kendi tüccarlarını korumak, yönetmek ve onlara yardımcı olmak için, Venedikliler tarafından kurulmuş olduğuna da işaret etmek yerinde olacaktır. Bu kurumun başındaki kişiye eskiden “bailo” ya da “console” adı verilirdi. Osmanlı Devleti, fermanlarda ve devlet evraklarında hala konsolos ya da bailo için bu kelimenin Türk dilindeki karşılığı olan balyosu kullanıyor. Böylece önceki dönemlerde Venediklilerin meslek haline getirdiği bu iş daha sonra, ticaret ve seyrüsefere yönelen tüm milletler de örnek olmuştur.

Bu göstermiş olduğum parlak tarihi hadiseler, bir o kadarı daha ilave edilebilir. Ancak bazı daha az önemli olanları atladım. Anlatmış olduğum bu hadiseler pek çok müellif tarafından da doğrulanmıştır.

Tartışmasız şekilde kabul edilir ki; Hristiyanlık döneminden sonra meşhur Mısırlılar ve Fenikelilerin eski yüzyıllarda oldukları gibi, Akdeniz ve Atlas

^{*} Deniz Konsolosluğu: Akdeniz’de yüzyıllarca denizcilik ticaret hukukunu belirleyen yasa derlemesi.(ç.n.)

Okyanusu'nda faaliyet gösteren ilk Avrupalı denizci tüccarlar olmaları hasebiyle imrenilen bir şöhrat ve emsalsiz bir meziyet şanlı atalarımıza aittir.

Biraz daha ileri gidilerek, belki Venediklilerin [daha fazla] mesafe aldığı ve Fenikelileri ve Mısırlıları geçtiği söylenebilir. Gösterildiği üzere; [atalarımız] çıkarların ve zaferlerin itici gücüyle yeni keşifler yapan çığır açıcı seyyahlar olmuşlardır. Bu büyük dahiler, cesur girişimlerini özenle uygulayarak ve tehlikeli zorlukları aşarak nihayet müthiş bir şekilde başarıya ulaştılar. Böylece bilgi hazinelerini ve oluşturdıkları teorik izleri büyük bir cömertlikle gelecek kuşaklara miras bıraktılar. Bu miras; bilge Avrupa'nın* önceki keşiflerinin avantajlarından faydalanarak denizcilik ve ticaret aracılığıyla bu sonsuz zenginlik kaynağına ortak olmasını sağladı.

Zayıf olsa da bana öyle görünüyor ki, kanıtlanmış tarihi olayların dayanağıyla antik Mısır ve Fenikelilerin bizim atalarımızda yeniden canlandığı gibi bir öneride bulunmak mümkündür. Sağlıklı bir değerlendirme elde etmek ve hataya ve yanılgıya kapılmamak, böylece tarafsız ve yalnızca gerçeğin izinde olmak için insanı kolayca etkisi altına alabilecek milli duygularımı susturuyorum.

Şimdi bu giriş bölümünü sonuçlandırırken, bu bahsi kapatıp her biri son derece ilginç olan emtia bahsini açmadan önce, şanlı ecdadımızın sahip olduğu denizcilik ve ticaret tarihine kısaca değinmek istiyorum.

Milletimizin geçmiş yüzyıllarda deniz ticareti aracılığıyla ulaşmış olduğu zenginlik herkesçe malumdur. [Atalarımız] Ümit burnunun keşfine kadar, diğer tüm milletler arasında ön plana çıkarak baharat ve diğer doğu mallarının Avrupa'ya tek tedarikçisi olmuşlardır. Böylece böylesine muazzam bir zenginliği kendilerine çekip ve tüm milletler arasından sıyrılıp bu [ayrıcalığa sahip olan] tek millet olmuşlardır. Bu tüm denizlerde süregelen seyrüseferler, her yere uzanan ticari faaliyetler, gayretkeş spekülasyon, [elde ettiği] sayısız avantaj, güven, güç kısacası hangi çerçeveden bakarsanız bakın nasıl bir büyüklüğe ulaştığını görebileceğimiz becerikli, akıllı, ticaret erbabı, muhteşem denizci büyük İngiliz milleti; önceki dönemlerde seçkin kesimin desteği [ile gerçekleşen] uygarlaşma sayesinde farklı alanlarda ilerlemeler kaydederek bugün ticarete ve denizlerde herkesten üstün konuma gelmişlerdir.

* *Vos qui trancurritis spatia quasi infinita.* Cassiodorus'dan ilk denizci Venediklilere.

Yukarıda da işaret etmiş olduğum meşhur keşiflerden kaynaklanan büyük ticaret devrimi milletimiz için ölümcül bir darbe niteliğindeydi. Bu devrim yalnızca uzun bir dönem adeta tekelimizde olan ticaret alanındaki üstünlüğümüze bir son vermedi, aynı zamanda sahip olduğumuz bu büyüklükten sıradanlığa gerilemememize sebep oldu. Dolayısıyla beklenmedik hadiseler sebebiyle, yeryüzündeki tüm insanlığın ortak kaderini paylaşarak ölümcül bir şekilde mağlup olduk.

Bu devirde [yaşanan hadiseler] ticaret alanında milletimiz adına büyük bir felaket ve yıkıma yol açıtıysa da varlığını tamamen ortadan kaldıramamıştır.

Atalarımız doğalarında bulunan bilgelikle her açıdan önem arz edecek durumu ölçüp tarttıktan sonra durup dinlenmeden gayretkeş bir çabayla daha büyük zararları önlemek üzere tedbirler alarak [ticareti] mümkün olduğunca ayakta tutmuş ve böylece zamanla yaralarını sarabilmeyi ummuşlardır.

Her halükarda, [milletimiz] çok daha düşük düzeyde de olsa, İslam dünyasıyla; Araplar, Mısırlılar ve diğer Afrika ve Asya milletleriyle Doğu (Hint) Okyanusu ve Kızıldeniz'den Hint mallarının ulaştığı Halep ve İskenderun aracılığıyla ticari ilişkilerini sürdürmeye devam etti. Bu çok mühim ticari ilişkiler korunarak, Venedik'in siyasi varlığının son gününe kadar devam etti.

Sıradanlık ve ılımlılık planını benimsediler; Böylelikle kıskanç rakiplerinden kurtulup bu planlarını daha da genişlettiler. Bu zorunlu kısıtlılıktan onların çok yakın zamanlara kadar muhafaza edebildikleri cesurca bir ilerleyiş ve avantajlı ticari ilişkiler oluşturmaları neticesi hasıl oldu.

Hükümetin kesintisiz desteği sayesinde yabacılarla karlı bir ticaret oluşturan bu ilişki ağları bozulmadan korunabildi. Tüm zanaatlar ve yerel üretim dalları arasında yalnızca her zaman ayrıcalıklı bir yere sahip olanların değil, aynı zamanda son zamanlarda diğer milletler tarafından taklit edilmeye başlanmış olan diğer zanaat dallarının da mükemmelleştirilmesine ağırlık verilmiştir. Milli imalat sektörü ile ilgili girişimlere ve yeniliklere teşvik, mükafat ve her türlü kolaylık sağlanması sonucu beklenen iyi sonuçlar alınmıştır.

Garb Ocaklarıyla temin edilen barış, milli ticaret ağlarını anlamlı bir oranda arttırdı. Bilhassa Afrika ile olan bu barış sayesinde ticaret gemilerinde göze çarpan bir artış gerçekleşti. Bu gemilerin bir kısmı ülkenin iç ticaret ihtiyaçları, diğerleri ise deniz konvoyları ve kıyı ticareti için tahsis edilmiştir. Devlet son günlerine kadar patent

verilmiş yaklaşık altı yüz gemi dışında, Venedik'e bağlı İyon Adalılar gemileri ve Adriyatik denizinde mal ve yolcu taşımacılığı için kullanılan küçük gemilerin toplamı üç bin gibi çarpıcı bir sayıya ulaşıyordu.

Giderek gelişen bu faaliyet alanlarına kıymetli tarım sektörü de eklenmelidir. Mülk sahiplerinin ilgileri ve özenli bakımları sayesinde buğday, darı ve tahıl ürünlerinin verimliliği ve böylece hasadı ciddi miktarda artırılmıştır. Bu üretimin yalnızca üçte biri ülkenin ihtiyaçları için yeterliydi, üçte ikisi ise karlı bir ihracata yönelik gerçekleştirmek üzere ayrılıyordu. Bu ihracat işleminin yanı sıra Venedik yüksek bir kira karşılığında diğer milletlere taşıma hizmeti sunuyordu.

Aynı zamanda, ipek böceklerinin beslenmesi için kurulan uçsuz bucaksız beyaz dut plantasyonlarıyla birlikte ipek üretiminden elde edilen mahsul büyük miktarlara ulaşılmıştı. Kendi üretim ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra, yine gerçekleştirilen karlı ihracat faaliyeti sayesinde devlet büyük kazanç sağlamıştır.

Son dönemlerde gelişmekte olan Karadeniz'de ticaretin yeniden başlaması, [Venedik'in] ticaret ağının ve deniz seyahatlerinin sınırlarının genişlemesini sağladı.

Bahsi geçen keşif hareketleri neticesinde gerçekleşen meşhur ticaret devriminin yol açtığı zararların büyük bir kısmı tanzim edilmiştir. [Cumhuriyetimiz] gerek doğu gerek batı bölgeleri olsun, her yerde karlı bir deniz ticaretinin avantajlarının keyfini çıkarmıştır.

Venedik'in 1797'e kadar, yani kadim aristokratik hükümetimizin varlığının son gününe kadar yabancı ülkelerle sahip olduğu ilişkiler aracılığıyla yürüttüğü ticaretinin ve denizciliğinin kökeni, ulaşmış olduğu büyüklük, yaşanan hadiseler neticesinde gerilemesi, faaliyet alanları ve nihayet yeniden feraha çıkmasından yukarıda kısaca bahsedilmiştir. Bu anlatılanlar ülkemizin bugüne kadar Levant ile yani Doğu'da yer alan Haleb, Suriye ve Filistin ve Osmanlı'nın Avrupa topraklarında yer alan Draç ve Arnavutluk ile olan özel ilişkilerine bir giriş mahiyetindedir. Şerefli milli ticaretimize başkanlık vazifesini ifa ettiğim kısa sayılmayacak ikamet sürecim sırasında edindiğim bilgi ve tecrübelerle dayanarak hazırlayacağım iki raporda bu bölgelerle gerçekleşen ticareti detaylı bir biçimde tasvir edeceğim.

Kıymetli okuyuculara, milli denizciliğimiz vasıtasıyla çeşitli ham, mamul ve birtakım değişik emtia ile yapılmakta olan ve hala devam edegelen mal değiş tokuşunu ve bu sayede kesintisiz biçimde elde edilen kârı konu almak suretiyle Arnavutluk

hakkında ilgi çekici bilgiler sunacağım. Arnavutluk kıyılarına çıkan neredeyse tek tüccar millet olarak bu ticaretin sadece bizim tarafımızdan gerçekleştirilmesi bilhassa kayda değerdir.

Gayet büyük olan bu önemli tablo, -bir zamanlar küçük olmasına rağmen mahsul veren- Suriye ile sahip olduğumuz atalarımızdan miras kalan bereketli kadim ticaretten başka bu ticareti oluşturan dikkate değer tüm kanalları ve bilhassa ürünlerin değişimi ve dönüşümüyle alakalı tüm avantajlı sonuçları ortaya koyacaktır. Tüm bu faydalar bilhassa, bu pazarda düzenli arzu edilesi aktif ticari faaliyetin sürdürülmesini sağlayan milli imalat ürünlerinin satışı ile elde edilmekteydi.

Venedik ticaretinin beşiği olan doğu ülkesi Suriye ile kadim ticari ilişkilerimizin yüzyıllardır devam etmesi çarpıcıdır. Bu ilişkiler, Venedik milletinin dünya sahnesinde böylesine parıldamasını, inanılmaz bir büyüklüğe ve gelişmiş bir dükalığa ulaşmasını sağlayacak zenginlik kaynağı sunmuştur.

Atalarımız tarafından ilk konsolosların gönderildiği Asya limanlarından biri olan Suriye topraklarında konsolosluk vazifesini ilk defa Soylu Teofilo Zen'in üstlendiği düşünülmektedir. Son kez bu şerefli vazifeyi ifa etmek üzere gönderildiğim bu kutlu toprakları tanımak son derece kıymetlidir. Konsolosluk görevim sırasında, on dört asırlık bağımsızlıktan sonra beklenmedik bir darbe ile bütün dünyanın hayran olduğu ve herkesin daima hatırlayacağı Venedik Cumhuriyeti'nin politik varlığı ortadan kaldırılmıştır.

İkinci Bölüm

Venedik Genel Konsolosu sıfatıyla Gio. Antonio Maria Morana'nın milli ticareti ve seyrüseferi yöneterek birkaç yıl görev yaptığı Haleb, Suriye kıyıları ve Filistin'deki mevki; ona bu sahanın ve onun alanına giren tüm limanların zengin ticaretini tanıma, böylece mütevazî çalışmalarını özel incelemeler sayesinde, büyük bir titizlikle bilgi çerçevesi oluşturma ve bunu milli deniz ticaretimizin yapılandırması gibi önemli bir konuya yoğunlaştırma fırsatı sundu.

Haleb şehri, Suriye'nin güzel [bir] bölgesinde bulunmaktadır. Bu bölge cömert bir doğaya sahip olması sayesinde çok verimli topraklar barındırmaktadır. Ancak iş gücü eksikliği yüzünden toprakların büyük bir kısmı ekilmiyor. Cömert kaynaklar,

cahil çiftçilerin tembelliğiyle cezalandırılıyor gibi görünüyor. Osmanlı toplumunun başlıca zenginlik kaynaklarının oluşturan çeşitli metalar, neredeyse kendi kendine üretilmektedir.

Haleb Eyaleti, Belen* dağlarından hemen sonra yer alan geniş Antakya ovası ve Antakya şehrini de içine alarak Fırat kıyılarına varan bir uzunluğa ve aynı oranda genişliğe sahiptir. Antakya Asi nehri tarafından sulanıyor. Denilebilir ki Haleb Eyaleti'nin Fırat ve Asi olmak üzere iki sınırı vardır ve bunlardan sonuncusu olan Asi Nehri, kıvrımlı kollarıyla uzun bir yol takip eder.*

Haleb şehri, Suriye bölgesi mahsullerinin ve Hint, Arap ve İran kaynaklı bütün doğu ülkelerinin ham ve mamul emtiasının ulaştığı merkez olmasından kaynaklanan zengin ticaretiyle tanınmaktadır ve aynı zamanda kendi mallarının mükemmelliği dolayısıyla da övgüye layıktır. [Daha önce] Muhtelif tarihçiler ve seyyahlar tarafından tasvir edilmiş olmakla birlikte, şehrin hammaddelerini ihtiva eden bu önemli konuya zayıf da olsa bir ışık tutarak bu anlatının asıl konusundan uzaklaştığımı düşünmüyorum.

Haleb şehri eski devirlerde Berea, Latinler tarafından ise Hierapolis şeklinde anılıyordu. 637'de şehir, Bizans İmparatoru Heraklion'un elinden alan Arapların hakimiyeti altına girdi. Pek çok hadiseden sonra 1517'de* I. Selim tarafından fethedilerek Osmanlı imparatorluğuna dahil oldu. 320 binlik bir nüfusu, 60 bin ev ve 300 tapınağı barındıran [Haleb] imparatorluğa dahil olan diğer tüm doğu ülkelerinden büyüklük, heybet ve zenginlik açısından üstündür. Bu ibadethanelerin yedi tanesi kurşun kaplıdır ve pek çok kez Avrupalı seyyahlar, bilhassa İngilizler tarafından resmedilmeyi hak eden dikkat çekici bir mimari ile inşa edilmişlerdir. Şehrin surları

* Amanos Dağları(ç.n.)

* Yalnızca Haleb sakinleri için değil, Hürmüz körfezine kadar, Akdeniz'in ıslattığı tüm Suriye kıyılarında ve bu bölge içinde kalan Arabistan, İran, Ermenistan, Babil, Mezopotamya ve bu dolaşımın içinde kalan diğer tüm ülkelerin halkları için de kaçınılmaz bir eziyettir. Bu orada bizzat şark çibani(bottone d'Aleppo) denilen, dört ay yükselişte, dört ay durağan, diğer dört aysa azalmada olmak üzere bir yıl boyunca kesintisiz süren bir hastalıktır. Başlangıçta [vücutta] bir su çiçeği gibi ortaya çıktıktan sonra aşağı yukarı bir bozuk para boyutunda, daima yuvarlak şekilde büyüyerek ilerler. Zaman zaman ağır bir veba meydana getiriyor ve yalnızca sinameki çiçeği ve portakal yaprağı kullanarak tedavi ediliyor. Burada doğan neredeyse herkes yüzünde ve yabancılar vücutlarının başka yerlerinde onun izini taşır. Çoğu kişi bu hastalığın hava kalitesinden, diğerleri ise su kalitesinden kaynaklandığı iddia ediyor. Ancak ilk seçenek daha yaygın çünkü, bu ülkede kalışları boyunca kesinlikle su içmekten kaçınan ancak ülkelere ulaştıklarında yine bu hastalıktan muzdarip olan bazı yolcular, özellikle İngilizler, vardır.

* Haleb aslında 1516'da Osmanlıların hakimiyetine girmiştir.(ç.n.)

on iki kapısı ve büyük oranda Hristiyanlar tarafından iskan edilen üç varoş ile birlikte dokuz mil uzunluğa sahiptir. Kalesi çok büyüktür ve anlatılanlara göre Kral Davut'un kaptanı Gioab tarafından yaptırılmıştır. Şehrin ortasında, etrafı su dolu yarıklarla çevirili bir kayalık yükselmektedir. İbadethanelerin yanında minare isminde, birçok çok yüksek yuvarlak kuleler bulunmaktadır. Buradan bazı Türkler, günün ve gecenin belli saatlerinde yüksek sesle bağırarak suretiyle diğerlerini Tanrıya ibadet etmeye davet ediyor.* Bu minareler yani kuleler, özellikle de ışıklandırıldığı zaman şehrin büyük gösterişlerinden biri haline geliyor. Bu ışıklandırma tüm Ramazan ayı boyunca ve bütün yıl her hafta Perşembe günü gerçekleşir. Evler yangınlardan korunmak için taştan yapılmıştır ve yüzeyleri genelde mermerle kaplıdır. Sokaklar çok geniş ve mermerle kaplıdır ve Avrupa'dakilere benzer şekilde atlar, develer ve diğer kervanların geçişi için ortasını boş bırakmak adına sokakların iki tarafında kaldırımlar vardır. [Bunların yanı sıra] çok önemli olmayan birkaç küçük meydan [da] mevcuttur. Diğer taraftan satıcıların dükkanlarının toplandığı yaklaşık 200 kadar pazar denilen caddeler hayranlık uyandırıcıdır. Hepsinin etrafı kapalıdır ve yer yer birkaç kubbe ile süslenmiştir. Bu kubbeler [dükkanlara] gerekli olan ışığı sağlıyor ve aşırı sıcaklardan ve kışın da fırtınalardan koruyor. Bu pazarların uzunluğu neredeyse Venedik Procuratie'sinin altındaki revaklar kadardır ve genişlikte ise onu ikiye katlarlar. Her pazar aynı ürünlerin satıldığı dükkanlardan oluşmuyor, dolayısıyla her biri ipek, pamuk, yün veya sarraf pazarı şeklinde isimlendirilmişlerdir. Geceleri tüm pazarların kapıları kapatılır ve bir görevli tarafından güvenlikleri sağlanır. Benzer biçimde şehrin tüm sokaklarının kapıları kapatılır ve geçmek isteyenlere kapıları açmak üzere bir görevli hazır bulunur. Aynı şekilde tüccarların mallarının bulunduğu depoların ve tüccarlar için en iyi konaklama yerlerinin bir arada bulunduğu mekanlar da [bu şekilde] korunmaktadır. Bu mekanlar Avrupalıların için çok rahat ve uygundur, bu yüzden Frenk tüccarlar tarafından [konaklamak için] kullanılmaktadır. Bu alanların

* Günde dört kez yani şafak vakti, öğlen, (öğleden) iki saat sonra ve günbatımında; gece ise iki kez yani günbatımından bir buçuk saat sonra ve gece yarısı dervişlerden biri bir tırabzanın üstünden, daha doğrusu minareden, dört temel rüzgarın estiği dört ayrı tarafa dönerek Türk şivesiyle, kendi tarzında şu kelimeleri söylüyor: "Allâ-hic-pir Alla, allé allen fella Met-Maomet er sullula, Alla-hic-pir". Bu kelimeler "Tanrı tektir, onunki haricindeki tüm kanunlar geçersizdir/yanlıştır. Peygamberimiz Muhammet öyle buyurdu; tanrı tektir, tanrı tektir" anlamına gelmektedir.

kapıları demirle kaplanmış ve büyüklükleri bir şehirle eşdeğerdir.* Bazı depolar, pazarlara benzer şekilde ipek, zeytinyağı, pirinç, mazi, pamuk, buğday gibi sadece bir ürünün kullanımına ayrılmıştır. Her biri yalnızca bir ürünün perakende satıldığı dükkanlar barındırır. Bu mekanların sayısı 150'nin üzerinde olmalıdır ve en önemlileri konsolosların, Fransız tüccarların, özellikle doğudan gelenler olmak üzere yabancı Türk tüccarların* ikametına ayrılmıştı. Haleb, kaynağını Dürzî Dağından alan ve Fırat nehrine dökülen Kuveyk adında bir dere tarafından ısıtılmaktadır.*

Haleb'in İsleida ismindeki varoşları, büyük oranda Hristiyanlar tarafında iskan edilmekte ve [burada] çok az Türk evi bulunmaktadır. Maruniler, Rumlar, Süryaniler ve Ermeniler olmak üzere her birinin ayrı piskoposu olan dört Hristiyan grubu vardır ve [bunlar] özgür bir şekilde dinlerini yaşarlar. Sayıları kırk binin üzerinde olan bu Hristiyanların büyük bir kısmı Katolik geleneğini takip eder. Maruniler Roma Katolik Kilisesine mensupturlar ve bütünüyle Marunilerin yaşadığı Lübnan dağındaki patriğe bağlı bir başpiskoposları vardır. Rumların neredeyse hepsi şizmatiktir ve [onların da] bir piskoposları vardır, sadece küçük bir kısmı katoliktir ve Lübnan Dağı patrikliğinin bir piskopos vekili tarafından yönetilmektedirler. Katolik mezhebinden olan Süryanilerin* de ayrı kiliseleri ve piskoposları vardır ve kutsal vazifeleri Maruniler gibi Süryani dilinde icra ederler. Süryaniler [aslında] Nesturi geleneğinden olan eski Yakubilerdir ve bu gelenek artık çok az aile tarafından, gizlice hizmet eden bir rahip önderliğinde sürdürülmektedir. Hali hazırda Lübnan dağında oturan Patrik Monsenyör Giarve* en fazla hakeden kişi olması dolayısıyla Suriye Katolik milletinin ilk patriklik görevini üstlenmiştir. [Monsenyör Giarve] Nesturi kilisesinin başpiskoposu olduktan sonra, onun etkisiyle tüm Jakobitler Roma kilisesine döndüler ve oradan yönetildiler. Ermenilerin çok küçük bir kısmı katoliktir ve kendilerine ait bir kiliseleri vardır. Diğer tüm Ermeniler şizmatiktir ve kendi mezheplerinden bir piskoposları ve iki kiliseleri

* Yabancılar için gerçekten şaşırtıcı şekle sahip tümüyle demir kaplanmış, içinde ahşaptan süngüleri ve onu kilitleyen ahşaptan anahtarları olan bu kapıları görmek benzersizdir.

* Burada Morana Halebli olmayan Müslüman tüccarları kastetmek istemiş olmalıdır.(ç.n.)

* Bu sıcak iklimde hava mükemmel ve arzu edilen esenliktir. Kış ayları çok ılık geçer. Yaz ayları güneşin doğuşuyla başlayıp güneşin en tepe noktada olduğu öğlen vaktine kadar artan aşırı sıcaklar, batıdan esen hoş bir rüzgarla düşer. Sonra güneşin batışına orantılı olarak [rüzgar da] yavaş yavaş azalır, böylece o gece boyunca en ufak bir batı yeli kalmaz. Şehir sakinlerinin çoğu bunu fırsat bilerek açık bir şekilde tüm evlerin damında bulunana teraslarda yatarlar.

* Keldani(ç.n.)

* Mihael Carve(ç.n.)

vardır. Hiç de az olmayan şehirdeki kiliselerden biri de Venedik Konsolosuna aitti ve Venedikliler dini ritüelleri kendi usullerine göre kendi papazları ve Venedik Hristiyanlığının örnekliği olarak diğer Katolik din adamları arayıcılığıyla gerçekleştiriyorlardı. Venediklilerin Haleb'ten ayrılmasına sebep olan Venedik Cumhuriyeti ile Osmanlı arasındaki son savaş heretik Ermenilerin epey bir miktar ödeme sayesinde bahsedilen kiliseyi ele geçirmesine sebep oldu. Bugün hala bu mabedin girişlerinde, [zamanında] neredeyse bütün Asya ticaretini kontrol eden ve geçmiş yüzyıllarda Ümit burnunun keşfine kadar geçen periyod içerisinde bu bölgede dahi 40'ın üzerinde hane inşa ederek gelecek kuşaklara gurur duyulması abideler ve bereketli bir ticaret [ağı] bırakan neredeyse tümü Venedik soylusu olan* Venedik konsolosların ve tüccarların mezar taşları bulunur. Doğuya ilk gönderilen konsolos 1342'de Mısır İskenderiyesine gönderilen Venedikli soylu Pietro Giustiniani'dir. 1344'de ise Suriye'de öncelikle Şam şehrinde konsolosluk meydana getirildi, daha sonra bu konsolosluk Haleb'e taşındı. Konsolosluk müessesinin öncüsü olan Venedik Cumhuriyeti, 12. yüzyıldan başlayarak en meşhur ve zengin ticaret merkezlerine konsoloslar atadı. 1270'de Puglia'da Venedik Genel Konsolosluğu kuruldu, kısa süre sonra Ermenistan'a*, Tunus'a ve Larinçe'ye* kadar soyluların gönderildiğine, Abbate Tentori'nin Venedik Tarihi adlı kitabında da işaret edilir.

Konumuza geri dönerek, özellikle en önemli şehir olan Haleb ve çevresinden başlayarak Suriye ve Filistin ticaretinin genel olarak tasvirine geçebiliriz.

Bu bereketli bölgenin [zirai] ürünleri ve şehirdeki zanaat ehlinin imal ettiği herkesçe bilinen mamul ürünleri-ki şehir halkının imalat sektöründe çok uzmanlaşmış

* En büyük ve en iyi Tanrıya

Çok iyi bir yöneticilik yapmış olan Venedik soylusu Maffeo Gerardo 60 yaşında 16. konsüllüğü [yaptı]. 1559'da Ocak'ta öldü, (torunu?) Ioannes Maripetro [Nepos?] saygısını göstererek [bu mezarı] yaptırdı.

En büyük ve en iyi Tanrıya

Burada D. Marcus Antonius'un oğlu 15 yaş ve 6 aylık olan Venedikli D. Joannes Querino yatıyor. 4 Eylül 1597'de öldü.

En büyük ve en iyi Tanrıya

Venedik soylusu Benedictus'un oğlu 23 yıl yaşamış olan V. N. Dominus Alexander Superantio'nun mezarı. 1569'da ölürek kurtuldu. D. Benedictus'un torunu Hieronym'un ismi Venus tarafından sevgiyle [kutsanmıştır]. Superantio'nun kardeşleri 1582 yılında [mezarı] yaparak onardı.

* Kilikya Ermeni Krallığındaki Ayas şehri kastedilmektedir.(ç.n.)

* Mora yarımadasının batısı yakasında, bugün Killini ismini taşıyan şehir.(ç.n.)

olmaması ve bu işi iyi yapan çok az kişinin olması sebebiyle çok kıymetlidir- tek tek işaret edilmeyi hak eden en önemli ticaret kalemleridir.

En önemli ürünler buğday, mısır ya da Türk darısı, her çeşit hububat, zeytinyağı, fıstık, ipek, balmumu, pamuk, kırmızı ve sarı kordovan derisi ve diğer çeşit deriler, keten, yün, tütün, mazı, safran, mahmude otu ve diğer baharatlar, zamk, Tokat bakırı, bal vs'dir.

Buğday hasadı, şehrin ve bölgenin kalabalık nüfusunun ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra sık sık gerçekleşen ihracatla sadece Osmanlı topraklarının değil, geçmiş yıllarda Fransa'nın taleplerini karşıladığı gibi Avrupa'ya gönderilecek kadar, hatta akabinde bol miktarda artacak kadar çoktur. Bu toprakların ne kadar bereketli olduğuna dair bir fikre sahip olmak için, sakinlerinin ekinleri çalan kara korsanları olan Arap kabilelerinden koruyup gözetebilecekleri mesafedeki şehir, kasaba ve köylerin yakınlarındaki her yüz araziden yedisini ektiklerini ve kalan çok geniş ovaları ekmemiş oldukları halde hala çok büyük miktarlarda buğday elde ettiklerini bilmek yeterlidir. Toprağın çok azının ekiliyor olmasının nedeni ziraatın sonradan ihmal edilmiş olmasıdır. Buna rağmen görülüyor ki nakliye sırasında toprağa düşen kırıntılardan, bu önemsenmemiş tohumların miktarına bağlı olarak bir ya da birkaç yıl içinde tekrar mahsul elde ediliyor, böylece yıldan yıla bu mahsul büyüyerek bu toprakların verimliliğinin en kesin kanıtını oluşturuyor. Bu halkın tarımı ihmal etmesinin tek sebebi, alın teri ürünlerin hırsızlar tarafından çalınması endişesi değil, [ayrıca] el işçiliği eksikliğidir. Bu sorunun çözülmesiyle düşük verim alınan hububat yanı sıra pamuk ve tütün gibi diğer önemli maddelerin üretimi arttırılabilir. Bu son sayılan maddelerin üretimi sorun teşkil etmeyip her yerde, hatta çok uzak bölgelerde ekilir. Bu dünyanın en güzel ovalarının ve çayırlarının genişliği o kadar büyüktür ki abartısız göz sonunu göremiyor, yalnızca hoş bir görünüm katan yer yer ufak tepeleri ve denizden yükseliyormuş gibi görünen uzaktaki bazı dağları görüyor. Denizin üzerinde gerçekleşiyormuş gibi görünen güneşin doğuşu ve batışı sırasında, büyük evrenin ve günün yaratıcısının ve rızkı bereketlendirenin sudan nasıl doğduğunu ve seyrini tamamladıktan sonra aynı sulara saklandığını görmek mümkündür. Böylece bu büyük ovalarda, bu büyük yıldız topraktan doğuyormuş ve sonra yine ona dönüyormuş gibi görünüyor. Güzel iklimi sayesinde yalnızca dört ay içerisinde orada toprak bütün zenginliğini yorgun çiftçilere sunar. Çiftçiler Haziran ayında, Mart ayında ekilen

tohumun yetişkin meyvesini toplarlar. Çiftçiler İtalya’da sıklıkla görülen dolu gibi felaketlerden korkmuyorlar, çünkü Nisan ayında gökyüzü [son derece] sakinleşiyor, Kasım’a kadar değil yağmur yağı, bir bulut dahi görülüyor. Ancak [yılın belli zamanlarında] Nil nehri yükselip gökyüzünü bulutlar kaplıyor, bu sırada Suriye’ye geçen güneş ışınları birkaç saat engellendiği için hava biraz kapanıyor.

Mısır ya da Türk darısı ve diğer her çeşit hububatın oluşturduğu emtia ortalama düzeyde elde edilmekte ve sadece bölge halkının ihtiyaçlarını karşılamaya yetmektedir.

Özellikle Kilis köyünde imal edilen zeytinyağı, en iyi kalitede ve bol miktarda bulunmaktadır. Yalnızca yerel halkın değil aynı zamanda zeytinyağından yoksun olan diğer Osmanlı şehirlerinin de ihtiyaçlarını karşılar ve bazen el altından az miktarda Fransız tüccarlar tarafından Avrupa’ya taşınır.

[Bu bölgede] Tüm Suriye, Filistin, Anadolu ve çevresindeki bölgelerdekilere nazaran en iyi kalitede olan pamuk üretimi [ise] çok fazladır. Yetiştirilen pamuktan iplik, bez ve mendil vs. yapımı için epey miktarda ayrıldıktan sonra, Avrupa’ya satılmak üzere hatırı sayılır bir miktar kalıyor.

Bu günlerde İngiltere siparişlerinin azlığı dolayısıyla daha az üretilmesi sebebiyle ipeğin ticareti biraz azalmıştır ki zaten onu diğerlerinde ayıran kalitesinden kaynaklanan kıymeti sebebiyle büyük miktarlarda ihraç edilmiyordu. Şimdi ise hiçbir çeşidi dışarı gönderilmeyip [üretilen tüm ipek] çeşitli Haleb mamul kalemleri için ayrılıyor. [İpek de] pamuk üretimlerine benzer şekilde, bu halkın imalat faaliyetlerini oluşturmaktadır.

Çevre bölgelerdekine kıyasla en iyi kalitede olan balmumu oldukça yüksek miktarda üretilmektedir. Bunun önemli bir kısmı [bölgenin] kendi ihtiyaçlarına ayrıldıktan sonra kalan kısmı Avrupa’ya gönderilir.

Geniş ovaların güzel otlakları[nda beslenen hayvanlar], ipliğinin inceliğiyle ve uzunluğuyla diğerlerinden ayrılan yünler vermektedir. Bunlar, Cenova ve Livorno pazarlarında çok talep edilen büyük keçi kılından yahut kırmızı, siyah beyaz deve kılından farksızdır ve bütünüyle bu limanlara gönderiliyorlar.

Beyaz ve kırmızı kordovan, tavşan ve kuzu derisi ve bu sınıfa mensup diğer çeşit ince deriler de çok fazla bulunmakta ve uluslararası ticarete konu olmaktadır.

Haleb tütünü, özellikle pipo için kullanılan [cinsi] Avrupa’da çok meşhur ve kıymetlidir. Bu toprakların ve diğer bölge Müslümanlarının büyük talepleri karşıladıktan sonra Avrupa’ya ihraç ediliyor.

Haleb çevresini süsleyen, şehir sakinleri, konsoloslar ve orada ikamet eden Avrupalı tüccarlar için hoş bir istirahat yeri olan muhteşem bahçelerde nefis fıstıklar yetiştirilmektedir. Bu fıstıklar her yerde çok sevilir ve şüphesiz Pulya ve Sicilya’da kime tercih edilir. Hasat yapıldığında o kadar çok ürün elde ediliyor ki şehrin kendi talebi cömertçe karşılandıktan sonra kalanı İngiltere’ye ve ondan daha fazlası İtalya’ya gönderiliyor.

[Bölgede yetiştirilen] zambak ve safran, mahmude otu ve diğer çeşit ecza ürünleri [de] Avrupa için önemli bir ticaret kalemi oluşturmaktadır.

Tokat’tan büyük miktarlarda bakır madeni elde ediliyor. Bunların bir kısmı raporun devamında da bahsedileceği gibi zanaatkarlar tarafından yerli sanayi için işleniyor, yine oldukça büyük bir kısmı da Avrupa’ya ihraç ediliyor.

Yine çok önemli ürünlerden biri olan mazının tümü Avrupa’ya yani İtalya limanlarına ve Livorno aracılığıyla İngiltere’ye ihraç ediliyor.

Keten, bal ve yukarıda bahsi geçenlere nazaran daha az önemli olan diğer pek çok ürün, topraklarının verimliliğiyle orantılı olarak çok fazladır ve bunların da ihtiyaç fazlası uluslararası ticarete konu oluyor.

Bölgede yetiştirilen yahut yeraltından çıkarılan ham ürünlerden bahsettikten sonra, şehir ve bölge sakinlerinin zanaat ve imalat faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan en önemli mamul ürünleri de zikretmek yerinde olacaktır.

Özellikle ipek ve “filato” denilen pamuk ipliklerin boyandığı boyahaneler, başlıca endüstri faaliyetleri arasında sayılmayı hak ediyor. Kumaş boyacılığı, bilhassa renkleriyle değerlendirilen ve renginin değişmeden kalması gereken ipekli ve pamuklu üretimi için gereklidir.

Pamuk, gayretli bir çalışmayla eğilerek “filato” adı verilen incecik bir ipliğe dönüştürülüyor. Doğal beyaz ya da çeşitli renklere, bilhassa kırmızıya boyanmış iplikler, şehirdeki bez, mendil ve aşağıda bahsedilecek olan birçok imalathanenin ihtiyaçları için ayrıldıktan sonra Osmanlı İmparatorluğu’nun başkentine ve Avrupa’ya gönderilen çok önemli bir ihracat maddesi haline geliyor.

Bütünüyle pamuk ve pamuk ipek karışımı Haleb şalları, inceliğı ve güzel renkleriyle her yerde değer verilen bir üründür. Çünkü [bu şallar] Hint işine son derece benziyor ve hem Osmanlı ülkesinde hem de Avrupa’da azımsanmayacak bir satışı sahiptir.

Hem renkli hem de sade Haleb, Antep ve Antakya bezleri Avrupa’ya çok fazla gönderiliyor. Özellikle donanmanın ve ticaret gemilerinin mürettebat kıyafetleri için kullanan Fransa’ya son yıllarda büyük miktarda bez ihracatı yapılıyordu. Aynı şekilde “Indianelle” ve Mezopotamya’da üretilenlerin en dikkat ekicisi olan Diyarbekir bezleri, bolca Avrupa’ya ve büyük miktarda İtalya’ya gönderiliyor.

İpek rnleri çok çeşitlidir. Bunlar arasında [zerine] ipek, gümüş ve altınla işlenmiş pul ve iek desenli kumaşlar göze çarpıyor. Bunlar çok büyük değere sahiptir ve doğuda hem kadın hem erkekler tarafından tercih edilen lüks giyim ihtiyacını karşılar. Diğer Türk eyaletleri ve bilhassa başkentte tüketilen bu kıyafetler Haleb imalathanelerde üretilmektedir. Bunların yanında çizgili kenarlı ve şeritli kumaşlar da üretiliyor ve bunların bir kısmı İtalya’ya da gönderiliyor. Farklı kıyafet çeşitlerinde kullanılan çizgili ve şeritli keten, tafta, günlük kullanım için şal ve kamlet ve sıradan kadife kumaşlar da benzer şeklide başarılı ürünlerdir.

[Şehirdeki nakkaşlar] bilhassa ipek kumaş ve müslin üzerine işledikleri, ipek, altın ve gümüşten nakışlarla bu alanındaki başarılarını göstermektedirler. Çoğu Hristiyan olan bu nakkaşlar, tasarım zevkinden mahrum olmasaydılar ürettikleri ürünlerle Avrupa’da da göz doldurabilirlerdi.

Gümüşten ve altından sırmalı şeritler de ihmal edilmiyor ancak bunlar [kalite açısından] Avrupa’da üretilenlerin çok gerisindedir. [Bu şeritleri] bizim baskılı bezlerimize benzer şekilde pamuktan yapılan bezler üzerine basıyorlar. Ama bunu başörtüleriyle süslenen Türk kadınlarına hoşluk katmaya yarayan çeşitli renklerle baskılı mslinlerin üzerine işlemek daha iyidir.

Şehirde ve [evresindeki] bazı köylerde, bilhassa İdlib’de, çok iyi üretim yapan sabun imalathaneleri bulunmaktadır. Yine bir halkın ihtiyacı olabilecek diğer birçok zanaat dalı onların emrindedir ve belki çok azı eksiktir. [Şehrin zanaatkarları] el işçiliğinde çok başarılılardır. Yemek ara gereçleri yapımı ve Türklere ait diğer gereçler için gerekli olan kalaylanmış bakır işlenmesinde İtalya[’daki üreticilerle] eşit maharettedirler. [Şehirdeki] pek çok marangoz arasında Avrupa üretimlerini kopya

eden birkaç marangoz da vardır. Kuyumcular [da] onları taklit etmeye çalışıyorlar ancak başaramıyorlar. Kendi işlerini icra eden muhtelif mesleklerdeki zanaatkarların, her biri yaptıkları işin karşılığını almasalar da, kendi işlerinin ehli oldukları gerçeği inkar edilemez.

Yukarıda bahsedilen ham ve mamul maddelerin çeşitliliği ve onları bir araya getiren ilişki ağları, Haleb'i Doğu Akdeniz'in büyük ticaret merkezilerinden biri haline getiriyor. Hindistan, Arabistan, İran, Asya ve Avrupa'daki Türk topraklarından ticari emtianın aktığı bu merkez noktası olarak Haleb, geniş ticari bağlantıların oluşturduğu bereketli bir ticaretin sahibidir ve bu durum Haleb'i abartısız bu doğudaki zengin ticaret merkezinin en ünlüsü haline getiriyor.

Asya'nın farklı ülkelerinden ham maddeler ve el işi ürünler, deve kervanları arayıcılığıyla çölü aşarak Haleb'e getiriliyor. Bu hayvanlar gürbüzlükleri sayesinde çöl şartlarının üstesinden gelebiliyorlar, ayrıca benzer uzunluktaki bir yolculukta taşıdıkları ağırlık her türlü dört ayaklı hayvanın taşıdığından çok daha fazladır. [Develer] aşırı yorgunluklara, böylesine yıkıcı yolculukların getireceği eziyetlere ve özellikle birkaç gün sorun çıkarmaksızın susuzluğa dayanırlar. Tanrının insana yaratıcısını açık bir şekilde gösteren ve tüm yaratılmışlar üzerindeki hayranlık uyandırıcı mutlak gücü[nün bir işareti olarak] her bir nesnede insanın hizmetine sunulmuş belirli özellikler vardır. Ancak develer bilhassa doğdukları Arap topraklarının kuraklığında ve vazifelerini icra ettikleri çöl yolculuklarında susuzluk gibi en temel ihtiyaçlarının bile yokluğuna dayanabilecek güçte bir canlı olmasıyla öne çıkıyor. Bu çöllerde çok az su kaynağı ve kuyu bulunuyor ve sık sık su sıkıntısı yaşanıyor, diğer taraftan çöllerdeki ovalar olağanüstü çoraktır. [Ancak] develer bu elverişsiz koşullarda [dahi] günlerce susuzluğa katlanarak ve her yerde bulunabilecek kenger ve türevi otlarla beslenerek hayatta kalmayı ve çölü aşmayı başaran tek hayvandır. Yani deve Arap çöllerini geçmek için Tanrı'nın özel yetenekler bahsettiği bir hayvandır.

Her biri Venedik ağırlığıyla yaklaşık bin *lire*lik iki yük taşıyan bu develer; Basra, Bağdad, Diyarbakır, Musul, Ermenistan*, Şam ve diğer doğu ülkelerinden Haleb'e Hindistan, İran, Arabistan, Anadolu emtiasını ve İskenderun'dan ise deniz

* O dönemde yoğun olarak Ermeni nüfusunun yaşadığı Doğu Anadolu'yu kastetmektedir.(ç.n)

yoluyla bu limana ulaşan Avrupa emtiasını taşıyan kervanları oluşturuyorlar. Bu kervanlar Haleb'te buluşup taşıdıkları emtiayı diğerleriyle değiş tokuş edildikten sonra, yine yüklü bir şekilde geldikleri ülkelere geri dönüyorlar. Asya'daki en büyük ve zenginliğiyle en meşhur kervan Basra kervanıdır. [Bu kervan] ortalama yedi bin deveden oluşuyor ve taşıdığı malların değeri yaklaşık sekiz milyon kuruş civarındadır. Hatta bazen deve sayısı on bine kadar çıkıyor ve bununla orantılı olarak [kervanın] değeri de artıyor. *

Böylesine büyük bir kervandaki tüm develer, yalnızca emtia taşıma hizmetinde kullanılmıyor, üçte birlik kısmı pek çok paralı askerin, tüfekli korumaların, yaya yolcuların, doğulu tüccarların ihtiyaç duyacağı erzağı ve bu hayvanların kurak Arap çölünü geçmek suretiyle gerçekleştirdikleri en az Basra'da başlayıp Haleb'te sona eren altmış günlük bu uzun yolculukta ihtiyaç duyacakları malzemeyi de taşıyorlar. Basra, Arabia Felice'de* bulunmakla ve bu mesafeden bir gün uzaklıktaki İran körfezi kıyılarından karaya çıkan Hindistan kaynaklı ürünlerin kesintisiz aktığı başlıca şehirler arasında sayılmaktadır. [Ayrıca] bu iki Arap bölgesini ayıran nehre kadar sadece bir

* Asya'nın iki büyük nehri olan Dicle ve Fırat'ı geçerek, böylesine uzun bir yolculuğu gerçekleştirebildim. Bu yolculuk senede yalnızca bir kez, Ermenistan(Doğu Anadolu) dağlarındaki karların eriyip Dicle nehrinin kaynağını, Ağrı Dağının(Ararat) ise Fırat nehrini oluşturduğu Mayıs ayının başında gerçekleşiyor. Bu vakitlerde ticari emtiayı ve yolcuları taşıyan büyük kayıklar(barca) yola çıkıyor. Bu, Arap çadırlarının ve latif köylerin manzarası eşliğinde ve suyun leziz, erzağın bol olduğu ılık mevsimde gerçekleştiği için en ekonomik olmasa bile en az yorucu ve en rahat yolculuk türüdür. Bu topraklar keresteden yoksun olduğundan her tür [kerestenin gemi yapımına] uygun olduğu düşünülmekte ve kötü kayıklar üretilmektedir. Çok az mürettebat bulunan bu barkalar, kürekle ya da yelkenle hareket ediyor. Bu yolculuk, Haleb'e 3 gün uzaklıkta, bir dağ yamacında, Fırat nehrinin kıyısında bulunan Birecik şehrinde başlamaktadır. Oradan yaklaşık 25 günlük bir deniz yolculuğuyla, aynı şekilde Fırat nehri kıyılarında uzanan, antik Babil şehrinin çok yakınında bulunan el-Hille'ye varılıyor. Buradan, danneca adında, öncekiyle hemen hemen aynı şekilde inşa edilen diğer bir gemiyle, Basra ve Babil şehirlerinin ortasında bulunan Elamata şehrinin yakınlarında geçerek Basra'ya ulaşmak üzere yolculuğa devam ediliyor. Akabinde Nasırıye şehri geçildikten sonra en meşhur iki nehir olan Fırat ve Dicle'nin buluşup Şattülarap isminde daha büyük bir nehir oluşturdukları noktaya ulaşıyor. Arapların büyük nehri anlamına gelen Şattülarap ismini alan bu nehir İran Körfezinde nihayete eriyor. Bu nehirlerin birleştiği topraklarda antik mimariye sahip kuleleriyle birlikte iki kale yükseltilmişti.İçerisinde Avrupa silahları olmamasına rağmen Araplarca sağlam kabul ediliyor. Bir kıyıdan diğerine iletişim çok sık ve devamlı olmasına rağmen, bu iki ayrı nehir üzerinde gemilerin üzerinde oluşturulmuş yalnızca iki köprü bulunuyor; birisi Musul yani Ninova'da, diğeri Babil'dedir. Burada yaşayan kadın ve erkekler, büyük kolaylıkla nehri yüzerek geçme konusunda eğitilmişlerdir. Bu nehrin genişliği bazı noktalardan aşağı yukarı bizim Po nehrininki kadardır. Otuz gün içinde, bu meşhur nehirlerden Hint ticaretinin antreposu ve limanı olan ticaret şehri Basra yakınındaki sahillere kadar seyahat edilerek bu ikinci yolculuk da tamamlanıyor. Neticede, Haleb çevresinde/civarından Basra'ya yapılan bu nehir yolculuğunu, yaklaşık elli beş günlük bir süre zarfında gerçekleştiriyor.

* Arap Yarımadasının güneyi.(ç.n)

mil uzaklıktaki Arabia Deserta'ya* komşudur. Tüm bu develer yorulmak nedir bilmeden sırtlarında söz edilen bölgelerin çok kıymetli ürünlerini taşıyorlardı. Bu yükler; beyaz ve renkli Hint ipliği, incecik desensiz, renkli ve nakışlı Hint müslinleri, pamuklu ve ipekli ince Hint şalları, *calanca**, ve çeşitli ince ve baskılı Hint kumaşları, Moka kahvesi, balık otu ve Hint fasulyesi, İran çiviti, İran şekeri, Hint ve İran ipeği, İran tömbeki, bakır levha, storaks, beyaz, bej, siyah devekuşu tüyü, mazı, pelesenk yağı(balsamo della Mecca), öd ağacı, laciverttaşı, beyaz, siyah, kırmızı deve kılı, amonyak sakızı, yabani hardal, vernik, ağaç katranı(spalta), günlük, mür, kudret helvası, İran raventi, balmumu, şeytanti, ökseotu, çadırısağı otu, Hint sümbülü, afyon, zerdeçal, can eriği, kakule, karabiber, Mekke sinamekisi, pikan cevizi, ince lif(fonico), mahmude otu, sandal ağacı, tutya, Basra ve İran'dan gelen muhtelif tohumlar, baharat ve bu şanslı bölgelerin ham ürünlerinden mamul ürünlerine diğer pek çok çeşit emtiadan oluşmaktadır. Her şeyden öte her kervanda İran Körfezi'nden çıkarılan [kervanın] değerini en az yarım milyon kuruş arttıran değişik inci çeşitleri bulunmaktadır. Bu topraklar başka birçok kıymetli madene sahiptir. Bunlar arasında altın, gümüş, Golkonda Krallığı'nın işlenmemiş elmasları, Bago yakutları, zümrütler, sarı elmaslar ve bazı değerli medikal taşlar ki en irileri arasında İran Bezoar taşı ve bu kalitedeki diğer pek çok taş bulunmaktadır.*

Zenginliğiyle dikkat çeken ikinci büyük kervan, iki bin kadar deveden oluşan Bağdad'tan yola çıkan kervandır. Bu kervan Basra kervanıyla taşınan malların

* Arap Yarımadasının çöl olan kısmı.(ç.n.)

* İnce ve baskılı bir tür bez.(ç.n.)

* Her biri yanlarında bir yardımcı ve onları taşıyan iki genç deve ile hareket eden Arap ulaklar, yaklaşık yalnızca 22 gün süren Haleb-Basra güzergahında çok oyalanmıyorlar. Bu habercilerden dördü her ay düzenli olarak yola çıkıyor ve aynı zamanlarda diğerleri geri geliyorlar. Bunlar; Londra kraliyet meclisinin saygıdeğer Doğu Hindistan Şirketine gönderdiği ve sekiz gün içinde, her ihtimale karşı muhafaza etmek üzere kopyalarıyla birlikte cevapları gönderilen mektuplarla birlikte, her ayın başında ve ortasında yola çıkıyorlar. Bu mektuplar her zamanki habercilerle Londra'dan İstanbul'a ulaştırılıyor. Oradan derhal atlı bir Tatar tarafından Haleb'e en fazla dokuz gün içinde getiriliyor. Daha hızlı ve gayretli olmaları için yolculukta çok fazla oyalananların sabit ücretlerinden her gün için belli bir kısmı kesilir. Akabinde mektuplar yukarıda bahsedilen Arap ulaklarını vasıtasıyla Basra'ya ulaştırılıyor, orada onları derhal Bengal'e ulaştırmak üzere İngiliz gemileri hazır bulunuyor. Bunlar aynı güzergahı [ters yönden takip ederek] geri dönerler.

Bu hızlı yolla, Amiral Lord Nelson'un mektupları sayesinde saygıdeğer Doğu Hindistan Şirketi Ebukır'daki Fransız mahallesin gerçekleşen yangın hakkında bilgilendirildi. Nelson çok hızlı bir filikayı İskenderun'a gönderdi, orada hazır bulunan Tatar derhal yola çıkarak mektupları onların Haleb konsolosuna ilettiler. Böylece ben Yüce Avusturya İmparatorluğu adına orada görevimi icra ettiğim sırada, bu büyük hadise Haleb'te duyuldu.

aynılarından, bilhassa Hindistan kaynaklı mallardan oluşmaktadır. Bu iki ticaret merkezi arasındaki devamlı ilişkiler sayesinde, hangi kervanda olduğu fark etmeksizin tüm bu mallar Haleb'te aynı adrese ulaşıyor. Basra kervanında olduğu gibi, [Bağdat] kervanının da miktarından değeri hesaplanabilir. Bu kervan her yıl iki kez, yaklaşık kırk günlük bir yolculuğun ardından [Haleb'e] ulaşıyor, diğer taraftan Basra kervanı [yılıda] yalnızca bir kez görünüyor, çünkü satılması ve Avrupa mallarıyla değiştirilmesi gereken emtianın çokluğu yüzünden ulaştığı yerlerde uzun süre oyalanıyor. Aşağıda da bahsedileceği gibi kervanlar; farklı tüccarların her neye ihtiyaç duyuyorlarsa karşılıklı olarak birbirleri için temin edecekleri malları karşılamak üzere hareket ediyorlar.

Benzer şekilde Diyarbakır, Mardin, Musul, Ermenistan, Şam ve diğer doğu ülkelerinden gelen diğer kervanlar önemlidir. Çünkü [bu kervanlar] Basra ve Bağdad kervanlarının taşıdıkları malların aynısı olan ve yalnızca yukarıda adı geçen iki ana kervan tarafından taşınan Hindistan menşeli malların dağıtıcısıdır. Bu kervanları oluşturan deve sayısı her biri için yaklaşık altı yüzdür. Sayıca diğerlerinden azlığı muhtemelen seyahat sıklığıyla telafi edilmektedir. Bu kervanlar yılda en az üç defa görülmektedir.

Tüm bu kıymetli malların bir kısmı geniş Haleb piyasasının gereksinimleri ve sanayi ve sanat kollarının ihtiyaçları için ayrıldıktan sonra iki farklı noktaya, doğuya ve batıya gönderiliyor. Doğuda fevkalade büyük bir miktarda devamlı gelip giden kervanlarla Osmanlı başkentine ve İzmir'e gönderiliyor. Ancak [Haleb'ten bu bölgelere yapılan nakliyat] Arabistan ve İran'dan olduğu gibi develerden oluşan kervanlarla değil Anadolu'nun ve Karaman'ın dağlık bölgelerinde seyahat etmeye uygun olan ancak develerin taşıdıkları yükün yarısını taşıyabilen katırlarla yapılıyor. Bununla birlikte malların kara yoluyla getirildiği Haleb'in Lazkiye ve İskenderun limanlarından deniz yolu kullanılarak gemilerle gönderilmesi daha çok tercih edilen bir yöntemdi. Bu kıymetli ürünlerin oldukça büyük bir kısmı, batıya, Avrupa'da Livorno, Cenova, ve Venedik limanlarına gönderilmek üzere, deve kervanlarıyla malların ulaştırıldığı İskenderiye Limanı'ndan yola çıkmaktadır. Doğuya(İstanbul ve İzmir) gönderilen mallar; Moka kahvesi, Hint ipliği, müslin, [çeşitli] kumaşlar, mendiller, ipekliler ve diğer Hint üretimi eşyalar, baharatlar, İran şekeri ve benzeri emtiayla birlikte pek çok Haleb'te imal edilen ürünlerden oluşmaktadır. Bu ürünler

arasında sahip olduğu değer ve miktar açısından son derece önemli olan iekli, kenar işlemeli kumaşlar ve mendiller vs. bulunmaktadır.

Avrupa'nın batısına, yukarıda işaret edilen Livorno, Cenova ve Venedik limanlarına tüm mallar, başlıca büyük miktarda gemi safraları için gerekli olan bakır levha, mazi, büyük kısmı desensiz müslin, astarlık kumaş olmak üzere bu kategoriye giren diğer pek çok kumaş türü, baharatlar, iplik ve çeşitli mamul ürünler taşınıyor. Kasalara ve balyalara konulan bu mallar, değerlerine göre sabit bir navlun ücretine sahiptir. Eski tarifeye göre bu malların taşınması için bir gemi kiralanırdı. Bu nakliye hizmeti; bütün [Venedik'in bütün] Avrupa'nın tedarikçisi olduğu birkaç yüzyıl boyunca Venedikler tarafından yürütülmüştür. Venedikliler Doğu Akdeniz'in kıymetli emtiasını *geleono*(kalyon) adı verilen kendi gemileriyle [batıya] taşıyorlardı. Bu uygulama bugüne kadar devam etmiştir ve şimdi zamanın ve şartların değişmesiyle bizim kadim tccarlarımızla rekabet içine giren diğer milletler tarafından yürütülmektedir. Bu başlıca Tokat bakır, iplikler, kumaşlar, mendiller, ayrı ayrı tasvir edişmiş olan çeşitli baharatlar, fıstık ve bunlara benzer Haleb mallarını Arabistan menşeli ürünlerle bir araya getiriyor. Bu Arabistan menşeli ürünler arasında sadece az miktarda bulunan Moka kahvesi Avrupa'ya gönderilmiyor, tümü İşstanbul ve geri kalan Doğu Akdeniz pazarları için ayrılmaktadır. Bu işaret edilen Livorno, Cenova ve Venedik limanlarına götürülen doğu malları Avrupa'nın ihtiyaını karşılamaktadır. Tıpkı İngiltere'nin mazi ihtiyaı karşılandığı gibi, çok kıymetli bir meta olan inci de dahil olmak üzere Almanya, İşpanya ve Portekiz'e satışı yapılan mallar, tüm bu ülkelerden gelen talepleri karşılamak üzere yayılıyor. Fransa, yabancı gemileri kullanarak, İtalyan limanları aracılığıyla gerçekleşen dolaşım sayesinde bilhassa kumaş, iplik, baharat gibi kendisine gereken tüm ticari emtiayı, yukarıda işaret edilen limanlara teslim ettiriyor. Yönetimin yeniden doğal monarşisine kavuştuğu gerçekten mutlu günlerde doğrudan bu Asya emtiasını ülkeye getiren ticari faaliyetlerden kaynaklanan sonsuz bir hazineyi kendine çekiyor, ihracat faaliyetleri için yalnızca kendi bayrağını taşıyan gemileri ve aynı zamanda alışkan tüccarları da İtalyan limanlarında boy gösteriyordu. Bu sebeple bu son yıllarda [bu işi] Fransa yürütmekteydi ancak yalnız değildir. Nitekim diğer milletler de, bilhassa bir zamanlar bu zengin hazinenin tek başına sahibi olan Venedik gibi [bu içten] fayda sağlamaktadırlar.

Haleb pazarına gelen Avrupa malları; Venedik, Livorno ve Cenova limanlarından yola çıkıyor, Akdeniz yolcuğunun ardından Haleb bölgesi içerisinde yer alan İskenderun limanına varıyor, daha sonra deve kervanları ile dağları ve Antakya ovalarını aşarak Haleb şehrine ulaşıyor. Fransa’da krallık dönemi boyunca gemiler iki ayrı alanda kullanılıyordu: Birincisi seyrüsefer, ikincisi Venedik gemileri ile birlikte bu bölgeye gidip gelen ithalat ve ihracat mallarının nakliyesi. Sonradan [bu alan da] yalnızca Venediklilere kaldı ve Fransızların yerini de Raguzalılar aldı.

Venedik’ten bu bölgeye gönderilen emtia ve mamul ürünleri çok çeşitlidir. Venedik zanaatkarları ve işçilerinin en önemli el işi ürünleri arasında; yaldızlı, üç hilalli, imparator damgalı ve damgasız yazı kağıtları, boncuk, akik, hurda demir, çubuk, smaltin, pipo, yakut, zeytin ve nar, kristal avize, kristal çeşitleri, üflenmiş cam ve her çeşit cam işi ürün, beyaz ve renkli cam levhalar, aynalar, ayine-i çıplak², teryak, parangon yün, parangon şayak, kızıl parangon, padovanel yani yarı şayak, ikinci kalite londrin, sade, gümüş ve altın [işlemeli] kadife, Şam işi *grifon*---- canfesler, mantini, çiçekli ve sade saten, ince ve normal bere, üstübeç, potasyum, kezzap, beyaz ve rafine şeker, işlenmiş balmumu, *reve* yani dikiş ipi, altın ve gümüşten sırmalı şerit, gözlük, bakam ağacı cilası, lacivert taşı, arsenik, çobanpüskülü, zincifre, kafur, ceviz ağacından kutular, yüksükler, her çeşit çivi, dikiş iğnesi, toplu iğne, kükürt, safran vb.. sayılabilir. Venedik limanından [Haleb’e] ihraç edilen Alman ürünleri ise; çelik, demir, demir tel, yaldız, beyaz ve sarı ince ustura, Stirya bıçağı, pirinç tel, teneke hırdavat(lattonami), gitar(enstrüman) teli, bahçe makası(*forbici da caravana*), törpü, ustura, beyaz metal şerit(banda bianca) gibi maddelerden oluşmaktadır.

Cenova ve Livorno’dan [Haleb’e]; kırmızı, çivit çiçeği, Gatimale(Guatemala), S. Domingo(Dominik Cumhuriyeti), Carolina’dan(Kuzey Karolina) gelen toz çivit, Livorno mercanı, ham ve 5 ila 30 numarada işlenmiş kehribar, Fransız ve Hollanda imal edilen dikiş iğneleri, küçük ve büyük Fransız, Livorno ve Cenova bereleri, mahut bez*, El Beuf bezi, ikinci kalite Fransız londrini, İngiliz astragan kumaşı, Hollanda astragan *begheresti*, İngiliz baskılı bezi, kamlet, İngiliz mamulü Angora şal, Hollanda, İngiltere, Jamaika biberi, koloni kahvesi, çubuk tarçın, karanfil, muskat, beyaz ve

² Özgür Oral, Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri, s.253.

* Doğu pazarları için İngiltere ve Fransa’da üretilen bir tür yünlü kumaş.(ç.n.)

siyah zencefil, şeker, Avrupa safranı, Fransa'dan hırdavat, Hollanda sülüğeni, Lucca ve Floransa sateni, Floransa işi küçük canfesler, Messina e Floransa taftası, saparna, İngiliz çakısı, çoban püskülü vs. gibi çeşitli zengin mallar gönderilmektedir.

Büyük çoğunluğu Asya'nın birçok zengin ülkesinden olmakla birlikte Avrupa'nın da belli başlı bölgelerinden Haleb pazarına akan tüm bu özel ürünler, ticari ilişkilerin bir araya getirdiği pek çok ülke ve ticaret merkezine kadar uzanan tahsilat yahut tazminat ilişkileri sayesinde, çeşitli türden talepleri karşılamak üzere şehri yeniden dağıtım için bir merkez noktası haline getirmektedir. Bu kompleksi gözümüzde canlandırmayı bırakarak, tamamen bunun üzerine yoğunlaşmak daha faydalı olacaktır. Bu avantajlardan faydalanan başlıca tüccarlar Avrupalılardı. [Onlar] emtialarını kendi adlarına, Doğu Akdeniz[ın önemli ticaret merkezlerine] yerleşmiş olan Avrupalıların ticarethanelerine gönderip bunları doğu mallarıyla değiştirerek büyük bir kâr elde ettiler. Bu ticarethaneler ise gönderilen emtia üzerinden aldıkları komisyondan önemli kârlar elde etmektedir.

Venedik, bilhassa bu işin en iyisi ve kesintisiz akan zenginliğin sahibi olduğu yüzyıllara göre çok daha zayıf olmasına rağmen bu ticaretin kazançlı etkisini [hala] hissediyor. Ürünlerimizi tanımayan ve onların inkar edilemez değerini ve yurtdışında varlıklarını koruyarak bizimkilerle rekabet etmeye çalışan diğer milletlerinkinden ayıran özellikleri görmezden gelebilecek kimse yoktu. Bir zamanlar [yurtdışında] yalnızca bizim ürünlerimiz tanınıyordu, daha sonra ürünlerimizin diğer milletlere örnek oldu ve onlar da mümkün olduğunca ürünlerimizi taklit etmesi daimi bir rakip olarak karşımıza çıkmalarını sağladı. Vatanımız olan lagünlerin yerlilerinin eski hemşehrilerimizin çalışmalarını takip ederek gayretkeş çabalar sonucunda ortaya koydukları ve büyük kısmı el işi oluşan ve yabancı ülkelerden önemli miktarda para çeken bu imalat kolları hangileridir?

Cam ürünler kristallerle birlikte son derece geniş bir iş kolunu oluşturmaktadır. Lagünler arasındaki kanal ağızlarında [konumlanan imalathanelerde], fırın sahibinden en küçük işçisine kadar birkaç bin insandan oluşan bütün bir bölge geniş bir yelpazeye sahip olan cam sektöründe istihdam ediliyor. Aynı şey boncuk(*margherite*) için de geçerlidir, çok sayıda fabrika ve işçinin varlığına rağmen bazen Doğu Akdeniz'in taleplerini karşılayamıyor. Bu sebeple zaman zaman Doğu Akdeniz'in boncuk talebi karşılanmak üzere Portekiz, Mısır ve Suriye vasıtasıyla Hindistan'dan getirtiliyordu.

Küçük ve büyük aynaların yer aldığı aynacılık sektöründe de aynı şekilde birçok zanaatkar istihdam ediliyor ve özellikle doğu adetleri gereği muazzam büyüklükte satış yapılan Doğu Akdeniz'e büyük miktarda gönderimler yapılmaktadır. [Öyle ki] doğuda tüm kadınların çeyizlerinde kendi statülerine uygun büyüklükte en az bir tane altın çerçeveli Venedik aynası ve ceviz ağacından bir Venedik sandığı bulunurdu. İpek imalathanelerinde ve bilhassa yün imalathanelerinde, Halep'e gönderilecek büyüklükte ürün üretmek için kaç işçiye ihtiyaç vardır? Aralarında Doğu Akdeniz'de en güvenilen altınbaşın(*testa d'oro*) da bulunduğu çeşitli ilaç birleşimlerinde yer alan tiryak çok önemli bir milli metadır. Böylece yukarıda bahsedilenlerden daha az önemli diğer pek çok fabrikayı atlamamıza rağmen, farklı üretim kollarında çalışan şehir sakinlerinin ne kadar fazla olduğu fark edilebilir. Bu faaliyetlerin sayısız avantajları vardır.

Milletlerin başlıca zenginlik kaynağını kârlı ticari faaliyetlerin oluşturduğu konusunda herkes hemfikirdir. Ticari faaliyetler de bir milletin ihtiyaç fazlası zengin ürünlere ve yurt dışında rağbet gören mamul ürünlere sahip olmasına bağlıdır. Venedik endüstrisi çok eski tarihlerden beri hakkıyla çok anlamlı bir kâr elde etmektedir. [Son zamanlarda] asla onun yerini alamayacak olan rakiplerinin gelişmelerine oranla [faaliyetlerinin] giderek azalmasına rağmen Venedik, her yıl düzenli olarak gönderdiği birçok gemi sayesinde bilhassa Doğu Akdeniz'deki saygın yerini korumuştur.

Venedik milletinin bu kimliği açık bir şekilde tanıtıldıktan sonra, şimdi Haleb pazarından elde ettiği başlıca kazancı tanımak gerekir. [Bu bölge ile] çok eski tarihlere kadar uzanan ticari ilişkiler sayesinde, doğuda talep edilen her biri yukarıda zikredilen birçok farklı emtia taşıyan [Venedik] gemileri düzenli seferler gerçekleştirmişlerdir. Bu gemiler tarafından getiren emtianın büyük bir kısmı [Haleb'e ulaşmış olan] Basra ve Bağdad'tan gelen kervanlara yüklenerek geldikleri yere götürülüyor. Bu kervanların her biri, yüklendikleri Venedik emtiasının yanında en az yüz bin kadar Venedik altınıyla birlikte ülkelerine geri dönüyor.

Halihazırda Haleb ile yürütmekte olduğumuz kârlı ticaret, bu işin öncüleri olan ve tek başlarına Suriye kıyılarına çıkmış olan atalarımızinkıyla kıyaslanamaz. Onlar kendilerini rahatsız edecek ve kıskançlığa yol açacak bir rekabet olmaksızın oraya yerleşmişlerdi. Kendi yelkenlilerini kullanarak yalnızca kendi ürünlerimizi oraya taşımakla kalmayıp, tüm Avrupa'ya tedarik hizmeti sunan bir *fondaco* oluşturarak,

doğu topraklarının sahip olduğu baharat ve diğerk pek çok ürünün biricik alıcısı olmuşlardır.

Çağlar boyu devam eden bir gelenekten gelen ilk müteşebbis tüccarlar olan atalarımıza bir şöhet temin edecek olan tarih, eski Venedik ticaretinin zenginliğiyle doludur.

Felaketlerden korkmadan, tehlikeleri göz ardı ederek, yenilikçi, tüccar ruhlu ve savaşçı hislerle dolu, milletin ortak çıkarını gözeterek her vatandaşın, tasarladığı projeleri hayata geçirmekten geri durmadığı, vatanseverliğin harekete geçirdiğı mutlu zamanlarda Venedik ticaretinin önünde kim durabilirdi? Böyle çok temel asil güdüler tarafından harekete geçirilen ve ünlerini yansıtan iş bilgisini bizlere aktaran atalarımızdan hangisi göze çarpmaz ki?

Aralarında, çalışmalarının izinden giderek 1230-1271 yılları arasında o çok meşhur kara ve deniz seyahatlerini başarıyla tamamlayan meşhur maceraperest Marco Polo'nun da bulunduğı hemen akla gelebilecek birçok soylu, Venedikliler için daima şeref kaynağı olacaktır. Marco Polo'nun bu meşhur seyahatleri, tüm Avrupa'ya pek çok fayda sağlayacak olan önemli keşifler yapacak seyyahlar için de ilham kaynağı olmuştur.

Aristokrat sınıfına mensup meşhur Luigi Da-Mosto'nun hayranlık uyandırıcı cesur girişimi de soyluların şeref kaynağı olacaktır. Yalnızca 22 yaşındaki bu genç, diğerklerinin yolundan giderek 1454'te bilinmeyen denizlere yelken açmıştır. Böylece onun çalışmaları ve uzun seyahatleri, elde ettiğı deneyimlerle kısa bir süre sonra 1492'de Amerika'da yeni bir dünyaya ulaşacak keşifler yapacak olan Colomb'a yol gösterici olmuştur.

Bu dâhilerle dolu vatan toprakları; bilimde, sanatta, ticarete ve deniz ulaşımında [uzmanlaşan] çalışkan, kabiliyetli, hiçbir fırsatı kaçırmayan girişimci ve her zaman seçkin bir yere sahip insanlar çıkarttı. Onlar, durmak bilmeyen erdemli çalışmalarıyla 15. yüzyılda milli ticaretimizi, hiç olmadığı kadar zengin ve geniş bir hale getirerek zirveye ulaştırdılar. 1400'lerde Venedik, 16000 kadarı daima yeni inşa faaliyetleriyle ve gemilerin tamiriyle uğraşan en iyi işçiler tarafından yapılan ve 23500 uzman denizcisinin kullandığı 3345 ticaret gemisiyle övünüyordu. Bu bilgiden, bu dönemde ticaretin büyüklüğü ve her yerden bu limana akan zengin malların muazzam birikimi hesaplanabilir. Bu limanın girişine dikilen kamu binaları ve muhteşem

fabrikalar hala o günlere dair etkileyici bir izlenim uyandırıyor. Büyük oranda Süveyş bölgesinden Mısır İskenderiyesi, Haleb bölgesinden İskenderun'dan yola çıkan zengin doğu mallarının buraya akmasıyla büyük bir birikim ortaya çıkmaktadır. Venedik ve Haleb pazarlarını birleştiren ticari ilişkiler, büyük bir kısmı soylu sınıfından olan tüccarların [ticari faaliyetlere katılımını] mütemadiyen arttırdı. [Bu tüccarlar] zengin sermaye ile yeni ticaret merkezleri tesis ediyorlardı. Geniş Haleb sahasında övgüye değer bir ihtiyat ve büyüleyici bir maharetle 40'tan fazla Venedik ticarethanesi yükselterek, hem kendileri için hem de tüm millet için, ticaretten hayranlık duyulan muazzam bir kâr elde etmişlerdir. Bu dönemin milli ticaret kurumlarının zenginliği hakkında bir fikir edinebileceğimiz, talihsiz bir olayı hatırlatmakla birlikte bizim için önemli bir bilgi kaynağı oluşturan hadise yazılı olarak bulunmaktadır. Bu hadise, *geniş ticarethanesiyle ünlü Andrea Morosini'nin (ünlü bir soylu aileye mensup) V. Carlos'un büyükelçisi Roberto'nun atlarını ve parasını İran'a geçirmesine yardım ettiği gerekçesiyle 1526'da Haleb'te öldürülmesi* hadisesidir. Geniş ticari faaliyetleri sebebiyle Morosini için “rinomatissimo” lakabı kullanılırdı. Bu örnek, bu büyük ticareti ve bütün dünyanın hayranlığını kazanan ve aynı sebepten dolayı ezeli rakiplerin kıskançlığına yol açan, en parlak dönemlerinde atalarımızın sahip olduğu birçok zenginliği kanıtlamak için fazlasıyla yeterlidir.

Venedik, lagünün göğsünde görkemli bir şekilde parlayan birçok milli saadet ve isimin her yerde yankılatan şöhrete sahiptir. Her şeyden önce vatandaşlarının ve tebaasının iyiliği konusunda daima gayretli ve uyanık olan Venedik Cumhuriyeti'nin; zanaat dallarını, ticareti ve seyrüseferi korumak için aciliyete göre/yeri geldiğince çıkarttığı hayranlık uyandırıcı ve bilgelik dolu kanunlarını hatırlamak gerekir. Aziz atalarımız, yüce gönüllerindeki asla değişmeyecek olan benzersiz cömertlikle, işlemlerin kolaylaştırılmasına katkı sağlamak amacıyla [tüccarlara ve zanaatkarlara] ayrıcalıklar, muafiyetler ve ödüller bahşetmiş ve zanaat dallarını, ticareti ve deniz yolculuklarını himayesi altına almıştır. Aziz atalarımız iyi bir yönetim anlayışıyla, gelecekte tüm dünyanın hayranlık ve şaşkınlıkla karşılayacağı, on dört yüzyıl süren, dünyanın en uzun ömürlü yönetimlerinden birine sahip olmuşlardır.

On beşinci yüzyılda zirveye ulaşan ve takip eden yüzyılların büyük bir kısmında zirvede kalan Venedikliler, bu yüzyıllarda Doğu'da böylesine önemli bir ticarete sahip olan neredeyse tek millettir ve daha evvel incelendiği gibi onlar

dünyanın ilk tüccar milletini oluşturunyorlardı. Ama 16. yüzyılın sonlarında büyük dış ticaret limanlarının varlığını korumakla birlikte buradaki bereketli ticaret, ölümcül dönüşümler karşısında mağlup olacağı bir değişim yaşadı. Bu dönemde Ümit Burnunun Portekizliler tarafından mucizevi şekilde keşfinden sonra, (keşif) girişimler(i) bir hükümdar, Kral Don Emanuello tarafından, mümkün olan tüm vasıtalarla ve (askeri) güçlerle himaye altına alındı. Böylece pek çok çaba, tehlike ve deniz felaketlerinden sonra, mükemmel dümenci/gemici cesur Vasco De Gama'nın rehberliğinde (Hindistan) yolculuğu tamamlanabildi. Vasco de Gama, bu yolculuğu başarılı bir şekilde gerçekleştirdikten bu keşfine ödül olarak Videghieres'e (Vidigueire) kontluğuna tayin edilmişti.* Daha eski tarihlerde bir Mısır kralının, tüm Afrika kıyılarının tanımak için Kızıldeniz'e bir donanma gönderdiği ve bu donanamadan yalnızca bir yelkenlinin dünyanın bu bölgesinin tümünü geçtikten sonra İspanya yakınlarından Akdeniz'e girerek sonunda İskenderiye'ye ulaştığı iddiası ise temelsizdir.

Bu büyük keşif hadisesi doğudaki ticaretimizde, milletimizin karşı karşıya kaldığı zararları mümkün mertebe telafi etmek için daha önce denenmemiş tüm yollara başvurulmasına rağmen korkunç bir çöküş dönemi meydana getirdi. Kısa bir süre sonra, 1570'de Türkler tarafından bir askeri hareketle ele geçirilen Kıbrıs Krallığı'nın kaybıyla talihsizliğimiz devam etmiştir. Bu durum neredeyse tümü soylu sınıfından olan tüccarların içine, ellerindeki büyük servetin tehlikede olduğuna dair korku tohumları ekti. [Bu soylu sınıfı] değişen şartlar ve ortaya çıkan yeni risklerin sahip oldukları zenginlikleri tehdit etmesi üzerine, ayrıcalıklı konumlarını her türlü tehlikeden emin kılmak maksadıyla [ticaretten yüz çevirerek] Terraferma topraklarından mülk edinmek suretiyle tedbir almaya yönelmişlerdi. [Ancak bu tedbir soylu sınıfının faydasına olmakla birlikte] milletin bütününe fayda getirmedi. [Milletimize] Ticari dolaşımdan büyük miktarda bir tutarın eksilmesi durumundan kaynaklanan ciddi bir darbe hissettirdi.

* Luigi da Ca-Mosto'mız ilk defa Atlantik denizine yelken açmaya cesaret eden kişi olarak, [gerçekleştirdiği] pek çok girişimle [Polo'nun takip edeceği] izler bırakmıştır. [Ca-Mosto] gidenler dönemediği için bu ismi alan Capo Non'u(Capo Bojador) geçerek, herkesin hemfikir olduğu üzere Capo Verde'ye ulaşarak ve dahi karşısındaki adaları keşfederek istikametini çizgiden on derece öteye kadar taşıdı ve böylece Annone'ye(Denizci Hanno) yaklaşabildi.

İlki özellikle Ümit Burnu'nun keşfiyle Hindistan'a giden deniz yolunun bulunmasıyla ortaya çıkan bu iki uğursuz durum; Venedik pazarının ticaretteki üstünlüğüne son verdi. [Venedik] artık Hindistan ham ve mamul ürünlerini Avrupa'ya aktaran tek tedarikçi değildi. Ancak [Venedik'te] imal edilen ürünler yurtdışındaki itibarını daima korudu. [Venedik bu ürünlerle] Doğu Akdeniz'in, özellikle çok avantajlı sarsılmaz ticari ilişkilere sahip olduğumuz yukarıda anlatılan Halep şehri ve aşağıda bahsedilecek olan tüm Suriye ve Filistin kıyılarını içeren bölgenin taleplerini karşılamaya devam etti.

Suriye ve Filistin kıyıları milli üretim ürünlerimizin, pek çok ham ve mamul ürün karşılığında alım satımı için çok önemli bir ticaret kanalı sunuyor. Bunların büyük bir kısmı İtalya'ya ve Almanya'ya kârlı bir satışla yayılmak üzere ana limanlara getiriliyor. Doğal olarak bunlar ve el işçiliğiyle imal edilen daha kârlı diğer ürünler; komşu Terraferma, Lombardiya ve İtalya'nın geri kalan bölgelerinin büyük bir kısmına gönderiliyor.

Payaz Doğu Akdeniz kıyısındaki ilk limandır. Ama birkaç senedir burayı yöneten paşanın barbar ve soyguna meyilli olmamasına rağmen Bab-ı Aliye isyan etmesi sebebiyle Avrupa ve Osmanlı gemileri, çoğu kez meydana geldiği üzere, soyulma korkusu sebebiyle karaya çıkmaya cesaret edemiyorlar. Paşayı itaat altına almak için gönderilen kaptan paşanın kuvvetleri de dahil olmak üzere, zengin yüke sahip bir Fransız gemisinden başka paşayı ikna edebilecek hiçbir şey yoktu. [Paşa] saldırıya uğradığı zaman bölgenin saklanabileceği bir dağlık yapıya sahip olması sayesinde tehditlerden korkmadan geri çekiliyor. Aslında bu bölgeyi elinde tutmakla çok ilgilenmiyor, çünkü bu bölgede üretilen buğday, pamuk, ipek ve benzeri emtia İskenderun'a nakledilerek oradan satın alınıp Avrupa'ya gönderiliyor.

İskenderun diye de adlandırılan "Alessandretta", kendi ismini taşıyan küçük bir körfezin içinde bulunması sebebiyle bütün kıyının en güvenli limanıdır ve doğu yakasını oluşturduğu Akdeniz tarafından ıslatılmaktadır. Bir zamanlar şehirken şimdilerde Venedik, Fransa ve diğer bazı konsolos muavinlerinin az sayıda taşın evlerini barındıran, çok büyük olmayan bir kasabadır. Şehirdeki geri kalan tüm evler büyüleyici kamışlardan(canne) imal edilmiştir. Bu alan, bu büyük pazarın tasvir edilen geniş ticaretinin ithalat ve ihracat mallarının yüklenip boşaltıldığı nokta olması hasebiyle Halep sahası ve limanı ki gerçekten de öyledir, şeklinde adlandırılabilir.

Hatta yukarıda adı geçen iki konsolosluk dışında muhtelif milletlerden tüccarların kendi işlerini idare etmesi için tuttuklar aracılar(fattorie) da burada ikamet etmektedir. Ölüm yüzyılı başlayana kadar bu aracılar tarafından Venedik muhaberat gelenekleri taklit edildi. Haleb'te bulunan [Venedikliler], haberleşmeyi sağlayacak telgrafın olmadığı bir dönemde, güvercinler aracılığıyla çok hızlı bir şekilde kendi gemilerinin İskenderun'a ulaştığını öğreniyorlardı. Denizden yaklaşık yüz otuz mil uzaklıktaki Haleb şehrine yerleşen atalarımız, Venedik'ten herhangi birine gelmekte olan emtia yüklü gemilerin yaklaştığından hızlı bir şekilde haberdar olmayı gerekli buluyorlardı ve bu maksatla bu yöntemi kullanıyorlardı. Aslında [onlar] doğuda çok bilinen özel bir güvercin türünden faydalanmakla önemli bir buluş yapmış olmuyorlardı. Haleb'teki tüm tüccarlar, Suriye'de de çok bulunan bu kuş türünden bir tane evlerinde tutuyorlar ve yenilerini (üretmek için hayvanları) kuluçkaya yatırıyorlardı. Aracılar(fattori) tarafından tanınmaları için işaretlenen güvercinler güvenli bir şekilde İskenderun'a götürülüyordu ve gelmekte olan gemi sahiplerine ait olanlar özgür bırakılıyordu. Ama bahsedilen bu güvercinler serbest bırakılmadan önce kanatlarının altına gemiden ve sair hususlar hakkında haber içeren bir not bağlanıyordu. Özgür bırakılan zavallı ürkmüş hayvancıklar içgüdüleri sebebiyle derhal atılarak Haleb semalarında görünene kadar tüm güçleriyle uçmaya koyuluyorlardı. Sonunda bir atın 2 günde gideceği yolu gökyüzünde üç saatte tamamlıyorlardı. Yorgun güvercinler dinlenmek için evlerine doğru süzülerek inişe geçiyor ve kendilerine yuvalarına, kanatlarında taşıdıkları yeni haberler içeren notları heyecanla bekleyen sahiplerinin kucağına bırakıyorlardı. Araplar bu uygulamanın Venediklerinin buluşu değil, kendilerinin bu haberci kuşları karşılıklı olarak Haleb'ten Babil'e, Babil'den Haleb'e [haber göndermek için] geliştirdikleri eski bir gelenekleri olduğunu ve Venediklilerin bu eski uygulamayı takip [layıkıyla] etmediklerini iddia ediyorlar. Ancak ister taklit olsun ister buluş, her halükarda yalnızca gemilerin geldiğinden değil içindeki malların miktarından ve kalitesinden de haberdar olmak için son derece uygun bir yol seçmişlerdi. Bilhassa [Halepli] tüccarların mektuplarla Avrupa'da aranan ürünler hakkında bilgi sahibi olmasından önce [gemiye] gemiye koyacakları malları en avantajlı fiyata almak için [bu bilgilere] önceden sahip olması açısından önemliydi. Bu yolla gemi ve emtianın sahibi olanlar kendi çıkarları doğrultusunda işlerini gizlice yürüterek kazanç sağlıyorlardı. Sonradan Haleb'e gelip yerleşen diğer milletler de bir

asır boyunca, denize kadar uzanan, Belen dağlarından sonra Haleb'te son bulan Türkmen ovasını geçen ulaklar yerine bu haberci kuşları kullandılar. Buranın profesyonel hırsız olan halkı ile Halepliler arasında sağlanan dostluk sayesinde en az beş günlük bir yolculuk gerektiren Darus³ dağları üzerindeki eski Antakya yolu yerine ulakların [bu ovayı kullanması] yolu 2 güne kadar kısaltıyor. Ayrıca gidip gelen kervanlar iki yıldır yolculuk güzergahlarını değiştirdiler. Hala Haleb'in kenar mahallelerine kadar güvenliğini sağlayan "Ebname" adındaki hırsız Türkmen reisine makul hediyelerle vererek kullandıkları bu yeni yol sayesinde yolculuklarının daha hızlı ve konforlu hale getirdiler. İskenderun kasabası mamul üretim yapmıyor, yalnızca kendi halkının ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek kadar ham madde üretiyor. Ancak çevre yerleşimler buraya katkıda bulunmaktadır; Antakya ve Belen'den buğday, pamuk ve ipek, Adana, Tarsus ve Payaz'dan buğday, pamuk, ipek ve bakır geliyor. Bu mallar aracılar tarafından Haleb'teki fabrikalar adına satın alınıyor ve Avrupa'ya gönderilmek üzere gemilere yükleniyor. Az miktarda yün ve diğer Venedik ve de bir takım Alman mamul ürünleri dışında ithal mal satışı da çok azdır.

İskenderun'dan hemen sonra Ganzir* burnunu geçtikten sonra, harap olmuş Selevkos şehrinin antik limana ulaşılmaktadır. Şimdilerde [bu liman] küçük bir ticaret gemisinin dahi ulaşamayacağı kadar küçüktür ve Suriye'yi ele geçirdikten sonra Türkler tarafından siyasi meseleler sebebiyle girişi kapatılmıştır. Romalılar döneminde burada büyük bir birlik bulunuyordu ve yalnızca otuz mil uzaklıkta bulunan antik Antakya şehrinin limanıydı. Ayrıca kurucusu Antioco ve diğer bazı krallar döneminde, antik çağın bu muazzam eseri tüm Suriye'nin başşehri ve idari merkezi idi. Ayrıca burası inançlılara Hristiyan denmeye başlandığı yerdir. Asi nehrinin ıslattığı geniş bir ovanın ortasındaki bir tepe üzerine inşa edilmiş olan şehrin surlarının kalıntıları günümüze ulaşmamıştır. Şehir, Kotor kalesine oldukça benzeyen kalesindeki kutsal kalıntıların da yok olması ve kale etrafında yalnızca birkaç kabartmanın kalması sebebiyle eski ihtişamından oldukça uzaktır. Limanına çıkılmadığı için ticari faaliyetleri, yukarıda söz edilen İskenderun limanı aracılığıyla gerçekleştiriliyor.

³ Toros dağlarının Suriye uzantısı.(ç.n.)

* Bugün Arsuz ilçesinde bulunan Domuz Burnu/Akıncı Burnu'dur.(ç.n.)

Lazkiye ya da Selevcos Nicanore tarafından kurulan iki Laodicea ismindeki şehirden biri olan ve karadakinden ayırmak için denizdeki Laodicea (Laodicea sul mare) şeklinde anılan şehir Nicanore'nin annesinin hatırasını ölümsüzleştirmek için bizzat onun ismiyle anılmıştır. Deniz kıyısında verimli bir ovada bulunan bu şehir, eski ihtişamını kaybetmesine rağmen, girişini koruyan tarihi kale ile birlikte küçük ama güzel bir limana sahiptir. Bu liman zamanla ve 1796'da meydana gelen şehri neredeyse yok eden depremle tamamen yıkılmıştır.

Haleb'e İskenderun'dan birkaç mil daha uzakta bulunan Lazkiye'ye uzanan yolları, bölge çok dağlık ve son derece eziyetli olması sebebiyle katetmesi çok zordur. Ancak [yol üzerinde bulunan] bazı köylerde kaybolmak çok hoştu. Neredeyse tümü ekili olan bu köyler yolculuğu dayanılır hale getiriyor. [Yol boyunca] birisi yolun yarısında büyük Asi nehrinin üç kola ayrıldığı Giesser* denilen büyük bir köyde, harikulade mermer bir köprünün üstünden olmak üzere Asi nehri yedi kez geçiliyor. Dokuz büyük sütunuyla şaşırtıcı bir sağlamlıkta olan [bu köprü], Antik Romalıların Suriye'ye hakim olduğu dönemde meydana getirdiği, şimdilerde onların hatırasını yaşatan büyüleyici bir eseridir.

[Şehirde üretilen] ürünlerin miktarı ve kalitesi yaklaşık beş yüz kantar pamuk, yüz [kantar] ipek, yüz [kantar] balmumu, bin [kantar] tütün ve on bin İstanbul kilesi buğdaydan oluşmakta, mamul ürünleri ise yaklaşık yüz kantar ipliği geçmemektedir. Tüm Avrupa ve özellikle Venedik ürünleri az miktarda da olsa [buraya] gelmektedir. Deniz yoluyla İstanbul, İzmir ve geri kalan Doğu Akdeniz limanlarına gönderilmek üzere yol çıkan tüm doğu emtiasının yükleme bu limandan yapıldığı için, Lazkiye de Haleb havalisi içinde sayılıyor. [Lazkiye'nin] Mısır ile canlı bir ticari ilişkisi vardır. [Şehirde üretilen] neredeyse tüm tütün ürünleri oraya gönderilir ve [karşılığında] Haleb ve ötesindeki yerlerin ihtiyaçlarını tedarik edecek pirinci teslim alınır. Dimyat ile olan deniz ulaşımı yalnızca Venedik gemileriyle yapılmaktaydı ve Fransızlar Mısır kıyılarını işgal etmeden önce [seferler] sık ve devamlıydı.

Aynı isimle anılan üç farklı şehirden biri olan Antik Trablus şehri de çok önemlidir. Lübnan dağının eteklerinde bulunan şehir ile Lübnan dağı arasında bahçeler, ağaçlar ve büyük miktarlarda ipek üretimi sağlayan geniş kırlardan oluşan,

* Bugünkü Cisre'-ş-Şuğur.(ç.n.)

yedi mil genişliğinde uzun bir ova vardır. Bu ova, Lübnan dağından kaynağını alan dereciklerle birlikte şehrin ortasından geçen Santo* adında bir dere tarafından sulanıyor. Şehrin ortasından geçen bu dere, denizden bir buçuk mil kadar uzaktadır. Burada, tamamen açık olduğu için fırtınalarda çok da korunaklı olmayan bir liman bulunuyor, bu yüzden denizde çıkan her ufak rüzgar büyük bir gelgit ve çevrede bulunan kayalarda şiddetli gürültü meydana getiriyor. Liman, Amoris ismindeki bir tanesi Türk geleneklerine göre Türk bir kadınla yakalandığı için İslam hukukuna uygun olarak ölümle cezalandırılması gereken bir Venediklinin ölüm cezasından kurtulmak için inşa etmiş olduğu yedi kuleye yerleştirilmiş toplar sayesinde son derece korunaklıdır. Trablus şehri; Türkler, Hristiyanlar ve bazı Yahudilerden oluşan yaklaşık elli bin sakin barındırıyor. [Şehirde] Çok güzel bir cami vardır ve bu şehrin bütün evleri odaların içine kadar su taşıyan çeşmelere sahiptir. Şehirde çok büyük miktarda beyaz ipek üretiliyor ve [bu ipek] Kahire'nin, bir kısmıyla Haleb'in ve yeteri miktarda Avrupa'nın taleplerini karşılıyor. Bir zamanlar Fransa için yüksek miktarda satın alınıp gönderiliyordu. Zeytinyağı iyi kalitede değildir, [bu yüzden] Suriye ve Mısır'a gönderilen güzel sabunların yapımı için kullanılıyor. [Aynı zamanda şehirde] iyi miktarda ala cehri, sarı balmumu, mahmude otu, elma çeşitleri, iplik, süngerler elde ediliyor ve Avrupa'ya, hatta neredeyse hepsi Venedik'e gönderiliyor. Trablus sınırları içinde yer alan Hama, bol miktarda buğday, arpa, genelde özü çıkartılarak kullanılan sebzeler üretiliyor ve her bölgeye sık sık ihraç ediliyor.

Cam fabrikaları için uygun en iyi kalitedeki soda külü Hama'dan çıkartılıyor ve tümü Trablus'a getiriliyor. [Büyük oranda] Kandiye'ye satılan bu emtia Kandiye'de canlı bir ticaret kolu oluşturuyor. Haleb ithalatı kısmında tasvir edilen tüm Avrupa ürünleri, özellikle çok daha fazla kıymet verilen Venedik mamulleri diğerlerinde fazla olmakla üzere buraya ulaşıyor. Trablus yakınlarında Adonide* ya da Cane adında, bir dağ üzerinde bulunan ve yaygın olarak Zebellet(Cübeyl) denilen Biblos şehrinin altından geçerek denize dökülen bir nehir vardır.

Trablus'tan sonra güneye doğru çarmlıh mucizesiyle ünlenmiş, muazzam güzellikte bir yer, Antik Beyrut kenti karşımıza çıkıyor. [Mucizeye göre] bir Yahudi

* Bugünkü Ebu Ali nehri.(ç.n.)

* Bugünkü İbrahim nehri.(ç.n.)

tarafından zarar gören [İsa tasvirinden] büyük miktarda kan fışkırmıştır. 1204'te İstanbul'dan Venedik'e getirilenler arasında yer alan bu kutsal kanın bir kısmı San Marco Bazilikası'nın hayranlık uyandıran eserlerindendir. Orada, Lübnan denizinin yakınında Aziz Giorgio'nun Beyrut kralının kızını kurtarmak için ejderhayı öldürdüğü [söylenen] mağara biçiminde bir yer vardır. Bu şehir Sidon prensi Mir Fecardin (Ma'an Fahreddin) tarafından yenilenmiştir. Emir orada birçok yapıyla birlikte, konutu olarak kullandığı, şimdilerde Türk kumandanın ikamet ettiği çok görkemli bir saray yaptırdı. Beyrut kendi başına neredeyse ne ham ne mamul hiçbir şey üretmiyor ancak Şam'ın denize açılan limanı olduğu için tüccar gemileri sık sık yanaşarak yükleme ve boşaltma işlemlerini buradan yapıyor. Genel olarak Haleb'e gelenlerin aynısı olan ithal malların miktarı kayda değerdir. Bilhassa Venedik ürünlerine çok rağbet edilmektedir. İhraç edilen ürünlerin tümü; diğer Doğu Akdeniz limanlarına ve bir kısmı Venedik'e gönderilen çizgili ipek kumaş ve az miktarda bezden oluşan ham ve mamul Şam ürünleridir. Lübnan dağında tüm Suriye'nin toplam üretim miktarından da fazla ipek üretilmektedir ve tümü Beyrut'a ulaşmaktadır. Bu ipek İskenderiye ve Dimyat tarafından satın alınıyor ve Kahire ve Kuzey Afrika sahillerine gönderiliyor. Sükunetini kaybetmeden ve ticareti sararıp solmadan önce iyi miktarda Fransa'ya da gönderiliyordu.

[Beyrut'tan hemen] sonra kutsal kitapta pek çok kez zikredilen antik Sayda ya da Sidone şeklinde anılan şehir karşımıza çıkıyor. Kalıntılarından da anlaşılacağı gibi bir zamanlar [sınırları] yakındaki tepelere kadar ulaşan çok büyük bir şehirdi ancak şimdilerde ortalama bir büyüklüğe sahiptir. [Şehrin] limanını ya da fırtınalardan çok korunaklı olmayan dış limanı, yalnızca Saita denilen tek bir kaya parçası üzerinde olmasına rağmen oldukça korunaklı hale getiren denizin ortasında bir kalesi vardır. Cesarea'a ulaşılan limanın yakınlarında Kenanlı kadının [H.z.] İsa ile görüştüğü yerin kalıntıları bulunur. Sayda toprakları* iki nehir tarafından sınırlandırılıyor; kuzey kısmında Beyrut'a yakın mesafedeki Adonis Nehri(İbrahim nehri) ve Sarefta(Sarafand) ve Sur arasındaki, buradan yarım gün uzaklıkta olan, şimdilerde o isimde bir şehri ıslattığı için Valania(Banyas) ya da bazen Balenea diye anılan

* Morana'nın bu bilgiyi 1660'da yayımlanan Flippo SS. Trinita'nın eserinden almıştır ve o dönemki Sayda Eyaleti kastedilmektedir.

Eleutero(Nehrü'l-kebir) nehri tarafından. Çok geniş olmayan tüm bu topraklar, bütün kıyının en verimli ve latifi olarak bilinir. Çünkü bahçelerle ve [bu bahçelerin içinde] bol miktarda her çeşit meyve ve hatta kendi topraklarında yetiştirilenler kadar güzel Hint inciri ve dut [ağaçlarıyla] doludur. [Ayrıca bu topraklarda] eskiden hepsi Fransız tüccarlar tarafından satın alınıp kendi limanlarına gönderdikleri bol miktarda ipek üretimi yapılmaktadır. Bir zamanlar Marsilya'ya şimdi ise Livorno ve Cenova'ya gönderilecek miktarda toplanan pamuktan çeşit çeşit iplik ve Venedik'e gönderilen sade pamuk bez ve dimiler üretiliyor. Sayda da, kendinden daha büyük bir pazar olan Şam'a ulaşacak emtianın yükleme ve boşaltma yapıldığı limanlardan biridir. Şam, tüm Suriye bölgesi içinde sakinlerinin kötü ve hoşnutsuz davranışları sebebiyle Avrupalıların ikamet etmediği tek şehirdir. Şamlıların bu davranışları, Venedikliler dahil olmak üzere tüm milletleri şehirden uzaklaşmaya zorlamaktadır. Orada ikamet etmek girişimde bulunan Venedikliler de [sonradan] Şam yerine Haleb bölgesine taşındılar. Bazı Frenkler meraktan bu şehre girmek istiyorlar fakat doğu kıyafetleri giyseler dahi oraya girmelerine izin verilmiyor. Bu yüzden [buradaki] tüm tüccarlar, diğer Türk bölgeleri ile ve doğrudan Avrupa ile ticari ilişkileri olmayan Osmanlı tebaasıdır. Avrupa ile dolaylı yoldan ticaret; yukarıda işaret edilen, Avrupa ve Şam mallarının bir araya getirilerek karşılıklı alım satımının yapıldığı Beyrut ve Sayda limanları aracılığıyla gerçekleştiriliyor. Bu istisnai durum tüm Frenk milletinin Şam'dan gelen ham ve mamul maddelerin ve genel olarak ticaretin detaylarını öğrenmelerine engel olmaktadır.

Şimdilerde Sur diye anılan şehir, geçmiş dönemlerde çok gösterişli, güçlü ve [etrafı] denizlerle çevrili olduğu için şehir sakinleri için çok korunaklı bir mahal olan antik Tiro kentinin harabeye dönmüş kalıntılarından oluşmaktadır. Tiro şehri ilk defa, Peygamber tarafından da haber verildiği gibi, Büyük İskender tarafından, etrafına büyük miktarda kum toplamak suretiyle mağlup edilmiştir* ve [şehrin] yenilmezliği son bulmuştur. Uzaktan bakıldığında bir ada gibi görünecek kadar denizin içine doğru uzanan 19 millik bir alandan oluşan bu büyük şehrin kalıntıları, artık harap konutları ve hayatlarını balıkçılıktan kazanan yoksul insanların barındığı diğer evleri kapsıyor.

* Büyük İskender, eskiden ayrı bir ada olan Sur şehrinin merkezini anakara ile bağlayan bir geçit yaptırarak şehri ele geçirmeyi başarmıştır. Şimdi ise ada ve anakara arasındaki mesafe tamamen toprak ile doldurulmuş haldedir.(ç.n.)

[Şehrin] birinden kuzeye doğru karaya çıkılabilen, diğerinden eski surların kalıntılarına girişin engellendiği iki limanı vardı. Orada katedralin kalıntılarıyla birlikte on muhteşem mermer sütun ve doğu limanı yakınında S. Stefano ve S. Gio: Evengelist Kiliseleri görülüyor. Tiro'nun çok uzağından olmayan, dağların yakınından coşkuyla çıkan ve denizde son bulan bazı pınarlar vardır. Bu su kaynakları bazı değirmenleri çalıştırtmak için kullanılıyor. [Bunlar dışında] üzerinde resimlerin yer aldığı taş surlarla çevrelenmiş dört su kaynağı daha vardır. Bunlar arasında bazı su kaynakları yakındaki iki millik bir alanı kapsayan kırsal bölgeleri sulaması için kullanılıyor. Ayrıca deniz tarafında şimdilerde Sandarion ya da Scandorion diye adlandırılan, Büyük İskender tarafından yaptırılan bir kale vardır.

Daha sonra kutsal kitapta ismi çokça geçen ünlü antik Tolemaide şehri olan S. Gio: Acri limanı görünüyor. Ayrıca [şehir] Haçlı seferleri döneminde bir Müslümanlar bir Hristiyanlar tarafından kuşatılmasıyla da bilinir ve Hristiyanların kaybettikleri son kaledir. [Bir zamanlar] burayı ikametgahları olarak kullanan Kudüs şövalyelerinin elindeydi. O dönemden beri biz [bu şehre] S. Gio d'Acri diyoruz, Türkler ise Akra* diye isimlendirmektedir. Yıkıntıları kalenin çok geniş ve üçgen formunda olduğu anlaşıyor ve içerisinde pek çok antik kalıntı göze çarpıyor. Bunlar arasında tapınak şövalyelerinin büyük üstadının sarayı ve daha sonradan Sayda prensi ve şu anda (burayı) ikametgahı olarak kullanan Türk paşa tarafından onarılan Kudüs şövalyelerinin büyük üstadının diğer sarayı yer alır. [Şehir] şimdiki kumandan Cezzar Paşa'nın* son zamanlarda orada yaptırdığı korunaklı surlarla deniz tarafından güvenli hale geldiği gibi, karadan da pek çok kule tarafından korunmaktadır. Dış limanı çok kötü ve tehlikelidir çünkü bazen kış aylarında şiddetli fırtınalar meydana getiren bütün batı rüzgarlarına maruz kalmaktadır. Bu limanda gemiler zaman zaman kazalar geçiriyor çünkü denizin dibinde, çapalara bağlı halatları koparana kadar kemiren ve sonunda büyük bir sarsıntıyla kopmasına sebep olan keskin kayalıklar vardır. Bu yüzden kaptanlar kış aylarında yüklemelerini gerçekleştirmek için malların transfer

* Akka(ç.n.)

* [Cezzar Paşa] Ekibiyle birlikte orada bulunmakta olan İngiliz Tuğamiral Lord Sidnei Smith'ten aldığı yardımcı kuvvet sayesinde 1798 yılında, Mısır'ı işgal eden General Bonapart'ı tarafından kumanda edilen Fransız ordusu tarafından gerçekleştirilen tekrar eden uzun saldırılar karşısında, önünde bir gedik açılmış olmasına rağmen cesurca dayanmıştır. [Tuğamiral Lord Smith] birliğinin ve mürettebatının büyük bir kısmıyla karaya çıkarak ona tümüyle savunmayı muhafaza etmede ve Fransız ordusunu etkisiz bir biçimde geri çekilmeye zorlamada katkıda bulunmuştur.

edildiği Kermil dağı eteklerindeki Hayfa limanının yakınına çekiliyorlar. Bu şehir, adı geçen dağdan çok daha yakın gözükmesine rağmen altı mil uzaklıktadır. Şehir ve dağın arasından uzanan bir koydan oluşan ve iki nehir tarafından sulanan yukarıda bahsedildiği gibi altı mil genişliğindeki uzun verimli ova tarafından süslenen bir alan vardır. Tüm toprakları çok geniş ve verimlidir. Buradan çıkan çok çeşitli ürünler tüm kıyının en ticari limanını meydana getiriyor. En temel üretim maddesi olan pamuk o kadar fazlaydı ki bir yılda on beş bin kantara kadar elde ediliyor. Bu miktarın yalnızca yarısıyla bütün Mısır'ın talepleri ve kendi ihtiyaçları karşılanır ve kalanı da Avrupa'ya, Cenova ve Livorno limanlarına, çok daha büyük miktarda Venedik'e gönderilir. Mazı, sarı balmumu büyük miktarlarda olmasa da üretiliyor ve satın alınıp bahsi geçen Avrupa limanlarına gönderiliyor. Buğday hasadı, aynı şekilde arpa ve sebze de çok fazladır. Çoğu zaman bunların diğer Türk bölgelerine ihracına hükümet tarafından izin veriliyor. Şans eseri bazen Avrupa'ya da kaçırılıyor. Tüm Venedik ürünleri, bir kısım Alman ve az miktarda geri kalan batı ürünleri [bu bölgeye] ulaşıyor.

Bu uzun sahil şeridi nihayet Filistin'in son limanı olan, Kutsal Kitap'ta çokça geçen ve Yunus'un mucizevi olayıyla bilinen antik Joppe kenti, Yafa ile son buluyor. Şehir, Selahaddin tarafından tahrip edildikten sonra, şehre ayrı bir hoşluk katan Fransa Kralı S. Luigi* tarafından yeniden inşa edilmiştir. Şimdilerde önemi azalan şehrin limanı öyle kötüdür ki özellikle kış aylarında karaya çıkmak imkansızdır. Ancak Kudüs'ün yalnızca yirmi dört mil uzaklığında bulunduğu için kutsal topraklarda hac yapmaya giden tüm Hristiyanlar burada karaya çıkar.

Bu şehrin ve yakınında bulunan antik Nablus kentinin dahilindeki topraklar önemli ürünlerin üretimi açısından çok bereketlidir. İpliğe dönüştürülen bin kantar dışında, senede yaklaşık üç bin kantar pamuk üretildiği düşünülüyor. Yüz seksen bin İstanbul kilesi buğday; doksan bin kile darı; yani Carambucco, yetmiş bin arpa; otuz bin mercimek ve bakla; altmış bin kile susam(suzzano); yüz kantar beyaz ve siyah mazı; yüz elli kantar yaprak tütün, beş yüz bin elma çeşitleri, ebucehil karpuzu; iki bin beş yüz kantar cam külü ve sabun ve her biri 14 okkalık yaklaşık yüz bin küp zeytinyağı [üretilmektedir]. Zeytinyağın üçte ikisi sabun fabrikalarının ihtiyacını karşılamaktadır. Bu ham ürünler dışında bu iki şehir ve çevresindeki köyler; bin kantar

* Aziz Louis diye bilinen IX. Luis.(ç.n.)

iplik, yukarıda da söylendiği gibi orada kurulmuş çeşitli imalathanelerde üretilen büyük miktarlarda sabun, on beş bin parça pamuklu kumaş gibi mamul maddeler de üretilmektedir. Çoğu çok düşük kalitede olan on beş bin parça pamuklu bez Kıbrıs'ta ve tüm sahil şeridinde çuval olarak ve onları stoklayan Kaptanpaşalar ve diğer bazı kaptanlar tarafından gemilerinin yelken bezi olarak olarak kullanılmak üzere Yafa, Gazze, Ramla, Migdal ve diğer şehirlerinde üretiliyor. Tüm iplikler, pamuğun büyük bir kısmı, tüm mazılar, ebucehil karpuzu, bir takım tekstil ürünleri Avrupa'ya ve kalanı Türkiye'nin çeşitli bölgelerine satılıyor. Avrupa'dan, bu bölgeye ulaştırılan emtia da azımsanmayacak miktardaydı. Bunların büyük bir kısmı her zaman olduğu gibi Venedik ürünleri birlikte Almanya ve diğer batı ülkelerinden de ürünleri kapsamaktadır.

Genel olarak Haleb bölgesinde yürütülen ticari faaliyetler üzerine yazılmış bu rapor, muazzam verimliliğe sahip Suriye bölgesinde, Filistin'i de içine alacak şekilde bütün sahil şeridinde üretilen çeşitli ham ve mamul maddeleri ve değerli Hint topraklarından, Arabistan, İran ve diğer bereketli doğu memleketlerinden ve Avrupa'dan buraya akan mallar hakkında bilgileri ortaya koymaktadır. Yukarıda da incelendiği gibi Haleb bölgesi, her yerden kendine çektiği ve devamlı değiş-tokuş ağı yoluyla oluşturduğu zenginlik sayesinde bir ticari merkez noktası ve abartısız doğunun en meşhur pazarı olmuştur. Tüm bu sonu gelmeyen tasvirler; bu bolluğu daha iyi tanıtmak ve ticaretin bu havalinin ve deniz tarafından ıslatılan diğer Suriye ve Filistin bölgelerinin, bir bütün ve bölgesel olarak ticari hacmini ve bu anlatının temel meydana gelme sebebi olan Venedik pazarıyla başlıca ilişkilerinin önemini anlamak için yeterli değildir. Venedik piyasası kendi mamul ürünlerini ihraç ediyor ve bunlar içerisindeki sayısı beşten yüze kadar değişebilen iç piyasada tüketilen çok az kısmı dışındakileri bir değiş tokuş ürünü olarak kullanmıyor. Bunlardan yurt dışına gönderilmek üzere gelenleri buradaki tüccara avantajlı bir ticaret ve bunların nakliyesinde yardımcı olan alt tabadaki insanlara da bir kar imkanı sunuyor. [Bu raporda] Venedik milletinin yurtdışında itibar edilen ürünlere sahip olmakla sağladığı avantajlar ortaya konulmuştur. [Venedik] yabancı memleketlere yaptığı büyük miktarlardaki satışlarla ile sahip olduğu bu kârı muazzam biçimde büyötmüştür. Bunlar arasında en önemlilerinin Suriye için yapılan gönderimler olduğu düşünülebilir. Pek çok Venedik gemisi emtiasının büyük bir kısmını Haleb'e ulaştırmak üzere doğrudan İskenderun'a,

diğer bir kısmını ise bu kıyıdaki diğer limanlara ve yine azımsanmayacak kısmını da Kıbrıs'a ulaştırmakla meşguldür. Büyük Basra ve Bağdad ve daha küçük ölçekteki diğer Asya kervanları, bu bölgelere geri dönerken çoğu Venedik ürünlerinden oluşan yükleri, tasvir edildiği gibi, doğunun tüm uzak bölgelerine dağıtarak götürüyor. Şüphesiz başlıca kervanların üçte ikisinin bizim mallarımızdan oluştuğu düşünülebilir. Dolayısıyla yalnızca bu yolculuğun her yıl düzenli olarak gerçekleşmesi değil sağlanması durumunda deneyim ve gerçek konsolide ödemenin bu satışı değişmeden koruyacağı öngörülebilir bir güvenlik de son derece önemli bir mesele oluşturmaktadır. Venedik'e gönderilen tüm doğu malları arasında miktar açısından en önemlisi pamuktur ve bunun neredeyse tümü [Venedik'te tüketilmeyip], büyük bir kısmı Almanya'ya olmak üzere başka yerlere iletilmektedir. Pamuğun geri kalanı ise [ülkedeki] zanaatkarların çalışmaları için ayrılıyor. Bu zanaatkarlar İtalya'nın geri kalanında sahip oldukları dükkanlardan önemli kârlar elde ediyorlar. Mazının neredeyse tamamı yurtdışına gönderiliyor. Devlet [kendi maden] ihtiyacını karşılayabildiği için, aynı şey bakır için de geçerlidir. Ecza ürünlerinin büyük bir kısmı dışarıya yayılıyor. Balmumu imalathaneler tarafından alınıyor ve işlenmiş haliyle yurt dışına gönderiliyor. Böylece yukarıda ayrı ayrı tüm emtiayı tasvir ettikten sonra, şöyle cesur bir varsayımda bulunmak mümkündür ki; bu emtianın Venedik gemileriyle taşınması karşılığında alınan navlun ücreti, vergilendirme, ticari spekülasyon, pek çok insanın görev aldığı bu emtianın nakliye işi, yabancı taleplerini karşılayacak kadar üretim yapan zanaatkarların el işinden elde ettiği avantaj ve son olarak bazen altın ama daha yaygın şekilde gümüş gibi değerli madenlerden elde edilen gelir olmak üzere tüm bu imkanlar kabaca bir milletin kendi tüketimi için gerekli olan kıymeti üretebilir. Bu [kıymetin] hesaplanması, her ne kadar, bazı milletlerin bunu kesin olarak ispatı mümkün olmasa da, bizi varsayımsal hesaplamalara götüren sağlam temelli tahminlerden çıkarım yapmak üzere araştırmaya sevk etmektedir. Mamul ürünlerimizin gönderimi ve doğunun ham ürünlerinin bu limana düzenli bir şekilde aktarımı, gemilerimizin bu noktada üstlendiği vazife, bir deniz limanının elzem olan sanat dallarında ve diğer pek çok özel alanda göz ardı edilemeyecek ihtisas alanları; Venedik pazarının Haleb ve ona bağlı Suriye ve Filistin limanları ve bağlantıda olduğu diğer tüm doğu ülkeleriyle olan ticaretinin oluşmasına katkı sağlıyor. Bahsedilen bu güzergâh üzerinde en ufak bir kesinti şüphesi olmaksızın düzenli bir biçimde yapılan

bir ticaret, bir milleti kesintisiz kâr sağlayan ticaretin sahibi yapan bir emtia antreposu haline getirdiği için Venedik piyasası açısından son derece yararlı ve kar getirici nitelikteydi.

Ticaret, sağladığı zenginlik ve güç ile milletleri bir hiçlikten saygıdeğer bir konuma yükseltiyor. Venedik tarihi diğerleri arasında bunun en unutulmaz örneklerinden biridir.

Ticaret düzgün yönetilen devletlerin mutluluğunu ve refahını meydana getiren başlıca zenginlik kaynağıdır ve geniş ilişki ağı sayesinde karşılıklı olarak birbirlerine diğerinin ihtiyacı olan ihtiyaç fazlası ürünleri vermek suretiyle milletlerin çıkarlarının birleştirir. Bu bağlar birbirlerinden çok uzak mesafede olsalar da milletler arasındaki samimi dostluk ve sosyal ağları kuvvetlendirir. Ticari kazancın baştan çıkarıcı cazibesi ile en medeniyetsiz kavimler bile kibirden arınarak, bir zamanlar evrenin ulaşılmaz gizli bir kıyısında bulunmalarına rağmen uysal ve sosyal hale geldiler. Şayet basit bir biçimde özellikle diğerleri için tedarikçilik yapan denizci milletler açısından çok sayıda avantaj sunan bir kaynak olan ticaret ve sanayi onları zengin ve güçlü kılmıyorsa, milli manifaktür ve mahsullerden arta kalanları vermek suretiyle diğerlerinin zenginliklerini çeken aktif ticaret ne işe yarar? Kendilerine bereketli bir toprak kalan bu şanslı millet, ihraç etme imkanı sunan epey miktarda ihtiyaç fazlası ürün elde etmektedir. Zanaat sektörlerinin himaye edilmesiyle birlikte, çeşitli kolaylıklar, muafiyetler ve mükafatlarla geliştirilmesi ve değerini ortaya çıkaran mükemmellikle teşvik edilmesi [zanaat dallarını] tercih edilir kılıyor. Tüm bunlar dışarıdan milletimize, karlı bir ticaretin bahşettiği zenginlik ve refahı taşıyan kesintisiz kaynaklardır.

Haleb pazarı ve komşu Suriye ve Filistin limanlarındaki ticareti ve Venedik piyasasını buralarla birleştiren önemli ilişkilerin büyük bir çerçevesini gösterilmiş kanıtlarla birlikte ortaya koyan bu raporu uygulamak, [konsolosluk] görevine getirilen kimse için memnuniyet vericidir. Bu [raporda ortaya konan] yalnızca karlı bir ticarettir, dolayısıyla kadim milletimizin mutluluğu ve iyi halinin devamlılığı için çok büyük önem arz etmektedir.

SONUÇ

Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret merkezlerinden, Osmanlı İmparatorluğunun nüfus ve zenginlik açısından en büyük üçüncü şehri olan Haleb, daha 13. yüzyılda Venedikli tüccarların ilgisini çekmiştir. Haleb'in Osmanlı egemenliğine girmesinden sonra bir ticaret merkezi olarak önemi artmasıyla 16. yüzyılın ilk yarısı bitmeden Venedik Suriye'deki konsolosluk merkezini Haleb'e taşımıştır. Savaş durumu gibi birtakım hadiseler dışında, Venedik tarihindeki son gününe kadar bu önemli ticaret merkezinde konsolosluk bulundurmıştır.

Bir ülkenin bir yerde konsolosluk merkezini bulundurması, orada tüccarlarının anlamlı boyutta ticari faaliyet içinde olduğuna işarettir. Yine yürütülen faaliyetlerin boyutunu tespit etmenin yolu da konsolosluk kayıtlarının incelenmesiyle mümkündür. Venedik'in son Haleb konsolosu Gio. Antonio Maria Morana bize, konsolosluk kayıtlarının yanında Haleb ve havalisinin ticari potansiyelini ve Venediklilerin buradaki varlığını ve faaliyetlerini resmeden muazzam bir rapor bırakmıştır. Bu rapor 16. yüzyılın sonunda Haleb'e gelen ve hızla pazarı ele geçiren İngiliz ve Fransızların gölgesinde kalan Venedik'in 18. yüzyılda bölgedeki etkinliğini biraz olsun anlamak için son derece elverişlidir. Bu sebeple bu raporun çevirisi olduğu gibi bu çalışmada yer almıştır.

Haleb'in ticari hacmini ve bağlantılarını ortaya koymak uluslararası ticaretteki önemini anlamak için son derece gereklidir. Bu sebeple bu çalışmada Osmanlı dönemi öncesinden başlamak suretiyle, Haleb'in Suriye bölgesi içerisindeki en önemli uluslararası ticaret merkezi olmasına katkı sağlayan gelişmeler ve buna bağlı olarak 18. yüzyıla gelinceye kadar Avrupalı tüccarların Haleb'te aradığı ve bölgeye ihraç ettiği en önemli ürünler anlatılmıştır. Ayrıca bu ürünlerin kara akışını sağlayan kervan yolları ve Haleb'in deniz yollarıyla bağlantısını sağlayan, ayıca kendilerine has üretim ve ticaret potansiyelleri olan Suriye ve Filistin limanları ele alınmıştır.

18. yüzyıl, Osmanlı Devleti ve Venedik arasında ard arda uzun ve yıpratıcı savaşların yaşandığı bir önceki yüzyıla nazaran çok daha sakin geçen ve belki de iki ülke arasında en uzun süre barış durumunun korunduğu bir dönemdir. Venedik Cumhuriyeti bu süreçte ülkesinin başlıca uğraşları olan denizcilik ve ticaret üzerine

eğilerek, çeşitli sanayi kollarını desteklen, eski konsolosluk merkezlerinin yeniden ihdas etmek, sürecin nasıl yürütüleceğini ve bir şekilde bu faaliyetlerde yer alan aktörlerin görev ve sorumluklarını belirleyen kanunlar çıkartmak gibi birtakım girişimlerle Venedik'in Doğu Akdeniz'deki ağırlığını yeniden hissettirmek çabalamışlardır. Aynı zamanda bu yüzyılın başlarında, 17. yüzyıl Halep ithalatı ve ihracatına hakim olan İngilizlerin bölgeye olan ilgilerin azalması meydana Venedik ve Fransızlara kalmasını sağlamıştır. Yüzyılın sonlarına doğru Fransız ihtilalinin etkisiyle Fransız tüccarlarının bölgeden çekilmesi belki de Venedik'in Halep pazarında üstünlüğü ele geçirmesi için çok uygun bir ortam yaratmıştır. Ancak Venedik'in bu fırsatı değerlendirecek yeterince vakti olmamıştır. Zira bu hadiseden 8 yıl sonra Napolyon tarafında tarih sahnesinde silinecektir.

Morana'nın da konsolosluk görevini icra ettiği 18. yüzyılın son çeyreğinde Venedik'in siyasi hayatının sonuna yaklaşılması, ticari hayatının da aynı ivmeyi takip ettiği fikrini akla getirebilir. Ancak Halep özelinde baktığımızda, şehirde Hindistan'dan Kuzey Avrupa'ya uzanan ticari bağlantıları bulunan ve aktif olarak ticarete katılan önemli Venedik ticarethanelerinin olduğunu, her ne kadar bahsedilen dönemde göçebe kabilelerin engellemeleriyle liman ve şehir arasındaki emtia akışı sekteye uğramış olsa da düzenli olarak Venedik gemilerinin emtia boşaltmak ve yüklemek için İskenderun limanına yanaştığını görmekteyiz.

Bu tezde Halep ve havalisindeki Venedikli varlığı incelenirken öncelikle bu tezin de oluşmasının ana sebebi olan konsolosluk sistemi ele alınmış ve 18. yüzyıldaki konsoloslar ve konsolos muavinlerinden bahis açılmıştır. Daha sonra ise bizzat bu resmi görevlilerin orada bulunmasına vesile olan Venedikli tüccarlar konu edilmiştir. 18. yüzyılda Halep'te faaliyet gösteren en zengin ve önemli ticarethanelerin sahiplerin Yahudi ailelerdi. Venedik'in yüzyıllarca kısıtlamalar ve yasaklarla ticari faaliyetlerinden uzak tutmaya çalıştığı Yahudiler, 15-16. yüzyıllarda Adriyatik ve Doğu Akdeniz'de Venedik'i zora sokacak gelişmeler yaşadığı sırada kendilerini kısmen kabul ettirmeyi başarmışlar ve 18. yüzyılda artık Venedik'in Doğu Akdeniz ile olan ticaretinde vazgeçilmez bir aktör haline gelmişlerdir. Yahudiler, Akdeniz'in en önemli limanlarında ve Basra, Bağdad ve Anadolu'nun önemli ticaret merkezlerinde akrabalık ve dindaşlık bağlarıyla kurdukları geniş ve sağlam bir ticari ağa sahiplerdir. Bu çalışmada Yahudilerin Venedik ticaretine dahil oluş süreci incelenmiş ve Alteras

ve Belilios gibi Venedik himayesinde Haleb’te faaliyet gösteren en zengin Yahudi tüccarların ticari bağlantıları ele alınmıştır.



KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

Archivio di Stato di Venezia, Cinque Savi alla Mercanzia, **604 Lettere dei Consoli Aleppo** , 1780-1797.

2. Ana Kaynaklar

Codice per La Veneta Mercantile Marina, Stampatori Ducali, Venezia, 21 Settembre 1786.

Morana, Giovanni Antonio Maria: **Relazione del Commercio d'Aleppo ed Altre Scale della Siria e Palestina**, Presso Francesco Andreola, Venezia, 1799.

Morana, Giovanni Antonio Maria: **Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e con quello di Siria e Palestina**, Francesco Andreola Stampatore dell'E. Governo, Venezia, 1816.

3. Araştırma-İnceleme Eserler

Acıpinar, Mikail: “İskenderun İskeleyi: Doğu Akdeniz’de Uluslararası Bir Ticaret Limanının İnkişafı Meselesi”, **XI. Uluslararası Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu(4-5 Mayıs 2017) Bildirisi**, İstanbul, s. 1-28.

Alkan, Nilüfer: “15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolundaki Kervanlar”, **U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 7, S. 11, 2006/2, s. 141-157.

Arbel, Benjamin: Jew in International Trade: The Emergence of The Leventines and Ponentines, **R. Davis and B. Ravid (eds), The Jews of Early Modern Venice**, Baltimore & London: Johns Hopkins University Press, 2001, s. 73-96, 264-271

Bayat, Fazıl: “Trablusşam Eyaleti”,TDV **İslam Ansiklopedisi**, C. 41, İstanbul 2012, s. 295-296.

Berchet, Guglielmo: **Relazioni dei Consoli Veneti nella Siria**, Torino, 1866.

- Bertele, Tommaso, **Venedik ve Kostantiniyye: Tarihte Osmanlı Venedik İlişkileri**, Çev.: Mahmut H. Şakiroğlu, Kitap yay., İstanbul 2012.
- Bulut, Mehmet: **Ottoman-Dutch Economic Relations in the Early Modern Period 1571-1699**, Utrecht 2000.
- Costantini, Vera: “Il Commercio Veneziano ad Aleppo nel Settecento”, **Studi Veneziani**, C. XLII, Pisa-Roma, 2001, s. 143-211.
- D’Angelo Michela: “Livorno 1421-1606: da Villaggio a Città-porto Mediterranea”, VI congresso AISU - VisibileInvisibile: percepire la città tra descrizioni e omissioni, a cura di S. Adorno, G. Cristina, A. Rotondo, Catania, 12-14 Settembre 2013.
- Davis, Ralph: **Aleppo and Devonshire Square**, Macmillan, London 1967.
- Dursteler, Eric R.: **İstanbul’daki Venedikliler: Yeniçağın Başlarında Akdeniz’de Kimlik, Millet ve Bir arada Varoluş**, Çev: Taciser Ulaş Belge, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul, 2012.
- Erdbrink, G. R. **At the Threshold of Felicity Ottoman-Dutch Relations During the Embassy of Cornelis Calkoen at the Sublime Porte 1726-1744**, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1975.
- Erica, Ianiro: **Il Commercio Veneziano nel Mediterraneo Orientale del Settecento (Larnaca, Aleppo, Smirne, Salonicco)**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Università di Ca’ Foscari, Venedik, 2010.
- Eryavuz, Şebnem: “Kervansaray”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 23, Ankara, 2002, s. 299-302.
- Genç, Mehmet: **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yay., İstanbul, 2014.

- Gülsoy, Ersin: “Sayda”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 36, İstanbul, 2009, s. 210-209.
- İnalcık, Halil: “İpek”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 22, İstanbul, 2000, s. 362-365.
- İnalcık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-I, 1300-1600**, (Çev. Halil Berktaş), Türkiye İş Bankası Yay, İstanbul, 2017.
- İnalcık, Halil: “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere Pazar Rekabetinden Emek Maliyetinin Rolü”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel Sayı, 1979-1980, s. 1-65.
- Kaçan, Meryem: “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı-Venedik Ahidnameleri”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1995.
- Koç, Yahya: “Sayda Eyaleti’nde Osmanlı İktidarı ve Yerel Güçler”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2018
- Köse, Metin Ziya: **Osmanlı Devleti ve Venedik: Akdeniz’de Rekabet ve Ticaret(1600-1630)**, Giza Yay., İstanbul, 2010
- Kurt, Yılmaz: “Küçükaliogulları”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, Ek-2, İstanbul 2016, s. 100-102.
- Kütükoğlu, Mübahat: “Ahidname”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C. 1, İstanbul, 1988, s. 536-540.
- Lamprakos, Michiele: “Life in the Khan The Venetians in Early Ottoman Aleppo”, **Muqarnas: An Annual on the Visual Cultures of Islamic World**, S. 34, Brill, Leiden-Boston, 2017, s. 125-155.
- Lane, Frederic C.: **Storia di Venezia**, Giulio Einaudi Editore s.p.a., Çev. Franco Salvatorelli, Torino, 1978.
- Marcus, Abraham: **Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri: Haleb**, Küre Yay., İstanbul, 2013.

- Nicol, Donald M.: **Bizans ve Venedik: Diplomatik ve Kültürel ilişkiler Üzerine**, Sabancı Üniversitesi Yayınevi, İstanbul, 2000.
- Pedani, Maria Pia: "Consoli Veneziani nei Porti del Mediterraneo in 'Eta Moderna", ed. Rossella Cancila, **Mediterraneo in Armi (Secc. XV-XVIII)** Palermo, 2007, s. 175-205.
- Pedani, Maria Pia: **Doğu'nun Kapısı Venedik**, Küre Yayınları, Çev.: Gökçen Karaca Şahin, İstanbul, 2012.
- Pedani, Maria Pia: "The Mamluk Documents of The Venetian State Archives: Historical Survey", **QSA 20-21**, 2002-2003, s. 133- 146.
- Pedani, Maria Pia: "Venetian Consuls in Egypt and Syria in the Ottoman Empire", **Mediterranean World**, c. 18,2006, s.7-21.
- Marin, Carlo Antonio: **Storia Civile e Politica de Commercio dei Veneziani**, Vinegia, 1808.
- Masters, Bruce: Bruce, "Haleb", **TDV İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, 1997, C. 15, s. 244-247.
- Masters, Bruce: "Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti", **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Haleb, İzmir ve İstanbul**, Çev.: Sermet Yalçın, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2017.
- Masters, Bruce: **The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantalism and the Islamic Economy in Aleppo 1600-1750**, New York University Press, New York, 1988.
- Matthee, Rudi: "1600-1700 Yıllarında Araplar, Türkler ve İranlılar Arasında Basra Şehri", Çev.: İlker Külbilge, **Cihannüma; Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, S. IV/1, s. 155-193.

- Necipoğlu, Gülru: **Sinan Çağı: Osmanlı İmparatorluğu'nda Mimari Kültür**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2013.
- Oral, Özgür: “Osmanlı-Venedik Diplomatik İlişkileri Tarihine Bir Katkı: 1763 Tarihli Cezayir-Venedik Antlaşması”, **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, 2017, VI/2, s. 103-130.
- Oral, Özgür: “Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri(1763-1794)”, **İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul, 2017.
- Ortaylı, İlber: “Devenin Taşıma Maliyet Eğrisi”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, C.28, Sy.1, 1973, s.181-190.
- Özbaran, Salih: **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014.
- Özvar, Erol: “Osmanlı 'da Gümrükler ve Kervanlar”, **Osmanlı Medeniyeti: Siyaset, İktisat, Sanat**, yay. haz. Coşkun Çakır, Klasik yay., İstanbul, 2005.
- Philipp, Thomas: **Acre: The Rise and Fall of a Palestinian City 1730-1831**, Colombia University Press, New York, 2001.
- Sahillioğlu, Halil: “Bir Tüccar Kervanı”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, II/9, 1968, s. 63-69.
- Shaw, Stanford J.: **Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu**, Çev.: Hürl Güldü, Kapı Yay., İstanbul, 2008.
- Şakiroğlu, Mahmut: “Balyos”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.5, İstanbul, 1992, s. 43-47.
- Şeşen, Ramazan: “Eyyubiler”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, 1995, C.12, s. 20-31.
- Tabak, Faruk: **Solan Akdeniz: 1550-1780 Coğrafi Tarihsel bir Yaklaşım**, Çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2010.

- Trivellato, Francesca: **The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period**, Yale University Press, 2009.
- Türkhan, M. Sait: “18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Haleb”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi**, İstanbul, 2014.
- Watenpaugh, Heghnar: “The Image of an Ottoman City: Imerial Architecture and Representative of Urban Life in Aleppo in The Sixteenth and Seventeenth Centuries”, **Kaliforniya Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi**, 1999.
- Yâzîcî, Talîb: “Haleb”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, 1997, C.15, s. 239-244.

EKLER

Ek 1. Gio Antonio Maria Morana, Saggio del Commerciali Rapporti dei Veneziani colle Ottomane Scale di Durazzo ed Albania e con quello di Siria e Palestina, 1816, İç kapak sayfası

SAGGIO
DELLI COMMERCIALI RAPPORTI
DEI VENEZIANI
*COLLE OTTOMANE SCALE
DI DURAZZO ED ALBANIA
E CON QUELLE
D'ALEPPO, SIRIA E PALESTINA
DI GIO: ANTONIO M. MORANA
F U P E R L A C E S S A T A
REPUBBLICA DI VENEZIA
E P O S C I A P E R L A
SACRA CESAREA REGIA APOSTOLICA MAESTÀ
DI FRANCESCO I.
CONSOLE GENERALE IN QUELLE PROVINCE.

V E N E Z I A
Per Francesco Andreola Stampatore dell'E. Governo

1816.

12

Amilunimi mio Gdolo m'è lo rassegnato alla rispettabile Autorità di V.V.C.E.
il Breve della Causa corsa in questo Cassar Ufficio tra la Dica Duveluz e Comp.^a L.
Londra e questi Veneta Dica Isaac Alaras e Figli, com'è di consuetudine trattandosi a
Site, da riguarda l'interesse de' Sudditi Veneti. La seguito poi L'E. Bailo alla M.
Dioniana, con sue Indicate Lettere pmi. perato che in copia all'E.C.V.V. amiliori
accompagnare esemplare di supplica del Procuratore della suddita Dica Duveluz e Com-
pagnia rimessa da quest'Alas. Gi. Incaricato Britannico, però ne intimata a que-
st'Alas Dica Alaras all'oposto, che abbia ad intervenire in Portanturpoli un suo
legittimo Procuratore, perché debba sottostare alla definitiva Giudicatura della loro
sega, preccatandomi L'E.C. di prestarmi sega ritardo, per la sua venegione.
Non ho dilazionato momento di rendere dementi le sregolate sue comandi, facen-
done fare la legale intimazione alla suddita Dica Isaac Alaras e Figli, relativi-
mente alla quale m'hanno prodotta supplica di risposta da rassegnare al Eccmo. Bailo,
con cui espongo d'avere istituito a cotesta Alas Dominante il loro Procuratore
ad Lives nella Persona del Agente Alonzo Taborella, perché abbia a cotti avvisare
per la definitiva Giudicatura a cotesti Eccmi. Tribunali competenti, com'è di costume
Q'a verso delle Sovrane Leggi emanate nel nuovo Codice di Marine, che prescrivono
anche per le sentenze di questo General Consolato Maritimo dieci di tempo per la verifi-
ficazione delle consuete appellazioni alle detti Eccmi. Tribunali.

Nel momento che rassegnò all'E.C.V.V. copia di detta supplica di risposta posso riveren-
temente la loro innata clemenza a volermi onorare di aprire istruzione onde in
simili casi possa costantemente dirigersi, senza muoversi in disubbidienza contro l'Eccmo.
Bailo, o nella disapprovazione dell'E.C.V.V. allontanandomi da quanto mi viene dalla
Sovrane Leggi preccatato, e che per ciò da inveterato costume o fatto sempre praticato.
Nella giusta obbligatorio rispetto fo l'onore precioso di baciarvi a codardi di V.V.C.E. amiliori e man-
Hago Li 17 Novembre 1796 Di V.V.C.E.

Ed Eccmi. M.M. M.M. Inquis. Avv. alla Marcassina.
VENEDIZIA.

M.D. Dica Alaras e Figli
In Alas, M. Alaras