

## XVI. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN BAHARAT TİCARETİ\*

Mehmet KABACIK\*\*

### ÖZET

*Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'ya hakim olduğu yıllarda, Hindistan'dan Doğu Akdeniz'e yönelik baharat ticareti durma noktasına gelmişti. 1530'lardan itibaren yeniden gelişmeye başlayan baharat ticareti, XVI. yüzyılın ortalarından sonuna kadar canlılığını sürdürmüştür. Portekizlilerin Ümit Burnu güzergahının yanı sıra, Basra Körfezi ve Kızıldeniz yolu ile yapılan baharat ticareti devam etmiş, Ortadoğu ve Avrupa ülkelerinin ihtiyaçları bu yollardan karşılanmıştır.*

**Anahtar kelimeler:** Baharat Ticareti, Ticaret Yolları, Kervanlar, Tüccarlar.

Dünya tarihinin en önemli olaylarından birisi şüphesiz coğrafi keşiflerdir. Ortaya çıkardığı sonuçlar itibarıyla insanlık tarihinin, özellikle de Avrupa tarihinin gelişmesine şekil vermiş başlıca olaylardan birisidir. Vasco Da Gama'nın Afrika'nın güneyinden dolaşarak 1498 yılında Hindistan'a ulaşması, Avrupalıların keşif hareketlerinin önemli kilometre taşlarından birisini oluşturmuş ve Avrupa ülkelerinin Hindistan ve Uzakdoğu ülkeleri üzerinde yüz-

\* Mehmet KABACIK, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Baharat Ticareti: 1-XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Baharat Ticareti", *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı 142, Ocak-Şubat 2003, s. 89-99'da yayınlanan çalışmamızda yüzyılın ilk yarısındaki baharat ticaretini incelemiştik. Bu makalemizde ise yayınlanan çalışmanın devamı olarak XVI. yüzyılın ikinci yarısı ele alınmaktadır.

\*\* Gaziantep Üniversitesi Muallim Rifat Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

yıllarca sürececek siyasi ve ekonomik hegemonyasını başlatmıştır. Vasco Da Gama'nın Hindistan'a ulaşmasından sonra Portekizliler, Memlukluların deniz kuvvetleri bakımından zayıf olmaları ve Hindistan'daki küçük devletlerin siyasi bakımdan kargaşa içinde bulunmalarından faydalanarak az bir kuvvetle Akdeniz'e yönelik baharat ticaretini engellediler. Artık Hindistan'ın baharatı Afrika'nın güneyinden dolaştırılarak Portekizlilerin eli ile Avrupa'ya ulaştırılıyordu. Osmanlı Devleti'nin Mısır seferinden sonra bölgeye hakim olduğu yıllarda baharat ticareti durma noktasına gelmişti. Osmanlı Devleti, Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki Müslüman tüccar ve hacı gemilerini engellemelerine duyarsız kalmamakla birlikte Avrupa, İran ve Akdeniz'deki gelişmeler bölgeye ciddi bir askeri sefer yapılmasını engellemiştir. 1538 yılında Hadım Süleyman Paşa'nın donanmayla Hindistan kıyılarına yaptığı sefer ise buradaki Müslüman hükümetlerin yersiz endişeleri yüzünden başarılı olamamıştır. Diğer taraftan gücünün zirvesinde olduğu bir dönemde Osmanlı Devleti'nin bölgede Memlukluların yerini alması, Portekizlilerde büyük bir korku ve endişeye sebep olmuştur. Portekizlilerin az bir kuvvetle geniş bir bölgeyi kontrol etmek zorunda olmaları, rüşvetle iş görmeleri, Portekiz kontrolünden kaçabilen gemilerin hedeflerine ulaşması, Akdeniz üzerinden yapılan baharat ticaretinin 1530'lardan itibaren yeniden canlanmasına sebep olmuştur.

#### XVI. Yüzyıl Ortalarından İtibaren Baharat Ticaretinin Gelişmesi

Hint Okyanusu çevresinde, Portekiz ilerlemesinin rahatsız ettiği, ancak yok edemediği, eski trafiği yönlendiren güçlü ticari şirketler yaşamaya devam etmiştir. Doğu yönündeki Akdeniz ticareti araçlar açısından cazibesini hiç kaybetmediğinden, onu ancak güç kullanarak engellemek mümkündür. Bu yüzden Portekizliler, Akdeniz ticaretini engelleyebilmek için sıkı önlemler almışlardı. Portekizlilerin Hindistan'daki bu sıkı önlemleri ancak bir süre devam edebilmiş, zamanla denetimler kendiliğinden gevşemiştir. Hindistan'da çok geniş bir mesafeye yayılan Portekiz varlığı sonuçta muazzam, ama narin bir imparatorluğa ulaşmıştı. Oysa Portekiz bu geniş şebekeyi, kaleleri, maliyetli donanmaları besleyecek kadar zengin değildi. Bu zayıflık Portekizlilerin hemen gümrükçüler haline dönüşmesine yol açmıştır. Fakat gümrükler mal dolaşımı olması halinde verimlidirler. Burada birden bire zengin olmak isteyen ve uzaktaki hükümetlerin emirlerine kulak asmayan Portekizli memurların rüşvetle mal sevkiyatı ortaya çıkmıştır<sup>1</sup>.

Doğu Akdeniz'in Hindistan ile ticareti Kızıldeniz ve Basra Körfezi yolu ile yapılmaktadır<sup>2</sup>. Yoğun olarak baharat ticaretinin yapıldığı yerleşim birimleri

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (Çeviren Mehmet Ali Kılıçbay), c. I, İstanbul 1989, s. 368-369.

<sup>2</sup> Basra Körfezi ve Kızıldeniz güzergahlarındaki ticaret yolları ekteki Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticaret Yolları haritasında gösterilmiştir.

arasındaki güzergahlar ele alınarak baharat ticaretindeki gelişmeler gösterilmeye çalışılacaktır.

### Basra-Halep Hattı

Basra-Halep hattı, Osmanlı baharat ticaretinin yapıldığı iki güzergahtan birisidir. Hürmüz, Basra körfezini kontrol eden stratejik bir mevkidedir ve Portekizliler Hindistan yolunun keşfinden kısa bir süre sonra burayı işgal etmişlerdir. Basra Körfezi'ndeki Portekizliler ile Osmanlılar arasında başlangıçta dostça olmayan ilişkilerin XVI. yüzyılın ortalarında belirli bir durgunluğa girdiğini ve birbirlerinin varlıklarını kabullendiklerini görmekteyiz. 1552 yılındaki Piri Reis ve 1554'deki Seydi Ali Reis'in Hint seferleri öncesinde kaleme alınan 1552 tarihli Basra kanunnamesinden, Portekizlilerle ilişkilerin belirli bir seviyeye ulaştığını görüyoruz. Bu kanunnamede Hindistan taraflarından gelecek gemiler ve baharattan alınacak vergiler belirtildikten sonra, Portekizlilerin Hürmüz'deki yöneticisinden (kaptan) bahsedilmekte ve O'nun bir temsilcisinin (Feytur) Basra'da bulunduğu ifade edilmektedir. Hatta Hürmüz kaptanının Basra'dan aldıracağı özel eşyalarından gümrük alınmayacağı belirtilmektedir<sup>3</sup>.

XVI. yüzyılın ortalarındaki Piri Reis ve Seydi Ali Reis'in Hint seferleri, Portekizlileri endişelendirmenin ötesinde çok ciddi sonuçlar ortaya çıkarmamıştır. Bu seferlerden sonra ilişkilerdeki gerginlik zaman zaman devam etmekte beraber, büyük çaplı deniz seferleri olmamıştır. Portekizlilerin okyanuslarda zayıflamaya başlaması, Osmanlıların kıyılarda güçlü olması, askeri mücadeleleri belirli bir durgunluğa yönlendirmiştir.

5 Mayıs 1566 tarihli Basra Beylerbeyine gönderilen bir hükümde "Der-gah-ı mu'allama mektub gönderüb, Portugal canibinden sabıkan vârid olan elçinün ahvali neye müncer olub mâbeynde sulh mukarrer midür, degil midür? deyu bir tarikle Hürmüz tarafına ademler gönderilüb, bi'l-fi'l Portugal canibine revâne olan ademleri gelmedi diye mektubları vârid olub deryada dahi kimesneyi rencide eylemeyüb Basra'ya gemiler gelüb gidüb Cezayir canibi ve gayri ve re'âya vü berâya âsûde hal olub du'âda oldukların i'lâm itdüğün ecilden buyurdumki:

Hükm-i şerîfüm varıcak göresin; madem ki, kral-ı mezbûr diyar-ı Hind'e deryadan varub gelen tacirlere dahl ü taaruz itmeye ve ol canibe gelen tacirleri emn ü emân ile ticaretleri için gelüb gideler, sen dahi istimâlet virüb beğlerbeğliğine müte'allik olan benderleri işledüb din ü devlet-i hümayûnu-

<sup>3</sup> ...Kâide-i itlâk-ı feytur-ı kaptan-ı Hürmüz

Hürmüz'de her kaptan 3 yıl hükümet edermiş. Ol zamanda Basra'da dahi kaptan cânibinden feytur oturmuş. Kaptan cânibinden gelen mühür mektub mücibince esbabından Basra'da nesne alınmayub mutlak olurmuş ve Basra'dan kaptan için alınan at ve sair metâ' ve akmişeden nesne alınmayub mutlak olurmuş. Girü eyle ola". *Tapu Tahrir* 282, s. 11.

ma layık olanıyla amel idüb hıfz u hırâset-i memleket ve zabt u siyanet-i raiyyetde ... ol tarafda ırz-ı saltanat-ı hümâyûnuma mugayir iş olmakdan ziyade sakınasın" denilmektedir<sup>4</sup>. Bu ifadeden, Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'ndeki limanları ile Hindistan limanları arasındaki ticari trafiğin işlediğini ve Portekizlilerin herhangi bir müdahalede bulunmadıklarını anlıyoruz.

1571 yılında ilk defa olarak, Halep'te mîzân-ı harîr gibi bir baharat mîzânı kurulması ve Han-ı Cedid'de faaliyetini sürdürmesi için emir gönderilmiştir<sup>5</sup>. Belirtilen tarihe kadar baharattan satıldıkları yerlerde vergileri alınmaktaydı. Muhtemelen baharat ticaretindeki canlanmadan dolayı vergi kaçırmayı önlemek için Halep'te bir baharat mîzânı kurulması için emir gönderilmiştir.

Nisan 1574'e ait bir Venedik Konsolos raporunda, Halep'e İran'dan ipek balyalarının gelmediği belirtilmekte; buna karşılık anayolun, yeniden Suriye haline gelmişe benzediği baharat konusunda hiçbir yakınma yoktur. 1574 yılına ait bazı tüccar mektuplarının rastlantısı içinde, Fransız teknelerinin Suriye'de olduğu (Ocak 1574), bir Fransız kayığı (3 Nisan), bir Venedik kadirgasının (Mart), Trablus'ta olduğu belirtilmektedir. Ve bu tekneler, Hindistan cevizi kabuğu, chotoni, arsenik, pamuk ipliği, baharat, zencefil ile doludurlar. 12 Mayıs 1575'de bir Girar'da kadirgası, pamuk, ipek, baharat yüklemiştir<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> *Mühimme 6*, s. 517, H.N. 1127.

<sup>5</sup> Halep Kadısı ve Defterdarına gönderilen hükümdede, "Sen ki Haleb Defterdarısın sütte-i sa'adeti-me mektub gönderüb mahruse-i Haleb'e gelen baharın şimdiye dek bir mu'ayyen yeri olmayub müteferrik yerlere nüzul itmeğle bahar bazar olmalı oldukta eminler kapanlarına uydurub hanlara ve hanelere varub bazar olan baharı kapanlayub kanun üzere öşürlerin alurlardı. Lakin şimdi Haleb'e dahil olan baharın resm-i tamgası zayı olmamak için halâ bina olunan Han-ı Cedid'e nüzul eylemek ferman olunmağla tamam zabt olunmuştur. Amma bahar terazi ile vezn olunmayub kapan ile vezn olunmağla çok muvazaaya mütehammil olub, herkes kapan ilminden habir olmamağla öşrü eksik virmek için bayı' ile müşteri ve kapancı ittifak edüb bahar vezn olundukta yüz batmanı elli-altmış batman yazdırmağla şimdiye değin mal-ı miriye külli zarar olduğu mukarrer olduğun ve şimdiden sonra zayı olmamak için han-ı mezbûrda mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân va'z olunub bey' ve şıra olunub bahar vezn olundukta ol mîzânda ol batmanlar ile vezn olunub herkes baharın mikdarın görüb bilib ol vecihle deftere kayd olunub ana göre miri öşr alınub ol handan gayri yerde ve ol mîzândan gayri mîzânda vezn olunmazsa miriye külli nafî olduğun arz eylemişsin. İmdi mal-ı miriye nafî olanı ile amel eylemek emr edüb buyurdum ki, vüsul bulduktâ arz olduğun üzere zıkr olununan Han-ı Cedid'de mîzân-ı harîr gibi bir büyük mîzân kurub kifayet miktarı tamam ayar dirhemler ve batmanlar tedarük eyleyüb, tamgalatturub mîzân-ı mezbûre tayin eyleyüb tenbih eylesin ki, min ba'd gelen bahar doğru han-ı mezbûre nüzul edüb adet ve kanun üzere vezn olunub, vezn olan baharın miktarı ma'lûm olduktan sonra vech-i meşruh üzere deftere kayd olunub ana göre miriye aid olan öşrün miri için zabt etdirüb han mezhûrdan gayri yerde ve mîzân-ı mezkûrdan gayri mîzânda baharı vezn etdirmeyüb miriye aid olan mahsûle gadr eylemeyesün". *Mühimme 14*, s. 100, H.N. 133, 2 Muharrem 979/27 Mayıs 1571.

<sup>6</sup> F. Braudel, *a.g.e.*, c. I., s. 373.

1578 yılına ait Marsilya belgelerinde, Suriye'deki Hindistan cevizi alımlarından bahsedilmektedir. 1579'da Halep'ten yollanan bir ticari mektup, iki Venedik teknesinin yola çıktığını bildirmektedir. Bir üçüncüsü de Kıbrıs tuzlalarında kışlamaktadır. Trablus sahiline Ocak akıntısıyla ulaşmayı hedeflemektedir. Halep'ten gönderilen 12 Mayıs 1579 tarihli bir mektup, 200 yük baharatı taşıyan ve Sufi'nin uyrukları olan İranlı ve Hristiyan tüccarların refakat ettikleri bir kervanın geldiğini bildirmektedir. Ağustos'ta da Suriye'deki Venedik konsolosu, ipek ve baharattan yana zengin iki Venedik navesinin yola çıktıklarını belirtmektedir. Nihayet aynı yılın 4 Temmuz'unda Toskana kadirgaları, aldıklarının dökümünü yaparlarken envanterlerine 17 parça abanoz (205 libre<sup>7</sup>), şeker (936 libre), 1 ballete ipek (102 libre), günlük (1185 libre), karanfil (1114 libre), hindistan cevizi (236 libre), karabiber (7706 libre) kaydetmişlerdir<sup>8</sup>. Aynı dönemde Anadolu'ya da gerek Basra ve gerekse Kızıldeniz üzerinden bol miktarda baharat ulaşmaktaydı. 1582'de Bursa'da baharat gümrüğü 7.250 altın dukaya ulaşmıştır. Bu rakam 1487 yılındaki gelirin 4 katı civarındaydı<sup>9</sup>. 10 Nisan 1583'de Marsilyalı bir tüccar "Halep'te çok baharat olmasına rağmen karabiber fiyatlarının arttığını ve bu anlaşılabilir bir şey değildir" diye yakınmaktadır. John Eldred 1583'te Trablusşam'ı Hristiyan tüccarlar tarafından en çok ziyaret edilen liman olarak ve Halep'i de çok kalabalık olarak tasvir etmektedir. Bağdat'la Halep arasında muazzam bir transit ticaretinin olduğunu belirtmektedir<sup>10</sup>. 25 tane Türk kadirgasının bulunduğunu kaydettiği Basra'ya her ay Hürmüz'den gelen Hint mallarıyla, baharat, müstahzarat, indigo, Kalküta kumaşlarıyla dolu, 40-60 tonluk birçok teknenin yaşadığını bildirmektedir. 1584 yazı sırasında Eldred, Halep'e geri döndüğünde, baharat ve diğer zengin mallarla yüklü 4 bin deve-lik bir kervana katılmıştır<sup>11</sup>.

İngiltere, 1580 Haziran'ında 35 maddelik bir kapitülasyon elde ederek, Osmanlı piyasasına girmiştir. 11 Eylül 1581'de Levant Company, Kraliçe Elizabeth tarafından örgütlenmiştir. Braudel, bu tarihte İngilizlerin Osmanlı Devleti ile ticarete başlamasının sebebi olarak, Doğu Akdeniz'deki baharat ticaretinin canlılığını göstermektedir. 1583'te simgesel bir başarı olarak Hercüles, Trablus'tan şimdiye değin hiçbir İngiliz teknesinin adaya getiremediği, en zengin yükü getirmiştir<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> 1 libbra sottile (Cenova 316.750 g., Venedik 301.230 g.), 1 libbra grossa (Cenova 348.450 g., Venedik 357.749 g.). Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, c. 1, İstanbul 2000, s. 445.

<sup>8</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 379.

<sup>9</sup> Halil İnalçık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, London 1995, s.127.

<sup>10</sup> F.Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c. I, s. 380.

<sup>11</sup> Halil İnalçık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s. 168.; F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 380.

<sup>12</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 424-425.

1590'larda Portekizlilerin denetleyemedikleri iskelelerin ticari piyasaları gelişmeye başlamıştır. Chaul iskelesi, Diu ve Goa'nın zararına büyümektedir. Mekke ve Hürmüz ile ticaret yapan bütün tüccarlar, buraya yerleşmişlerdir. Bu durum Portekiz kralının gümrük gelirini önemli miktarda azaltmaktadır. 1593'te bölgeyi ziyaret eden Augustin rahibi F.A. d'Azevedo, Hindistan'dan kara yolu ile dönmüş ve verdiği bilgilere göre Hürmüz'de, Venedikliler, Ermeniler, Türkler ve Müslüman olmuş Portekizliler yoğun olarak bulunmakta ve her tür ticaret yapmaktadırlar. Müslüman olmuş Portekizlilerin kalabalık gruplar halinde Türkiye'ye gitmeleri şaşkınlık yaratmaktadır. Bunların Hindistan hakkındaki değerli bilgileri, bu ülkede bir yöne baharat, inci, ravent, asilbent, sedir tahtası, diğer yöne de mühimmat ve modern silah kaçakçılığının yapılmasında çok işe yaramaktadır. Böylece Hindistan'ın en iyi malları Venedik'e gitmekte ve dönüşte tapon mallar, cam eşyalar, aynalar, sahte inciler ve boyalı kağıtlarla ödenmektedir. Augustin rahibi, Türkler ve İngilizlerle her zaman işbirliğine hazır Venedik'e yönelik, hazinelerle yüklü altı bin deveninin çölde ilerlediklerini ve İskenderun'dan beş büyük Venedik teknesinin yola çıktıklarını da görmüştür<sup>13</sup>.

Atlantik, zor bir yol haline gelmişti. Bir taraftan korsanlık faaliyetleri, diğer taraftan gemi kazaları Portekizlilerin Hindistan ticaretine muazzam kayıplar verdirmekteydi. 1592-1602 arası Hint filosundan 38 tekne kaybeden Portekizlilerin zararı 20 milyon altın civarındadır. Bu kayıplar Portekiz karabiber ticaretini sekteye uğratmakta ve Doğu Akdeniz ticaretini canlandırmaktaydı. Bu gelişme, 1596'da Halep'te cottimo vergisinin % 5'ten % 2'ye düşürülmesine sebep olmuştur. 1599'da ticarete bir düşüş kaydedilmekle beraber, Venedik'in bu ticaretteki payı 1,5 milyon altın civarındaydı. Bütün Hıristiyanların ticareti 3 milyon altındı ve Fransızlar bundan yarım milyonluk bir paya sahiptiler<sup>14</sup>.

Yukarıda verilen bilgilerden XVI. yüzyılın I. yarısının aksine 1550'lerden itibaren baharat ticaretinin canlandığını ve bu canlılığın yüzyılın sonuna kadar çok fazla sarsıntıya uğramadan sürdüğü sonucuna ulaşabiliriz. Diğer taraftan burada kısaca Basra-Halep hattındaki önemli Osmanlı şehirlerinin ticari mallarla ilgili mukata'a kayıtlarından bahsetmek istiyoruz. Basra'da Hindistan ve Hürmüz'den gelen gemilerden alınan gümrük (mahsul-i bender-i Basra ve gümrük-i Benksar) 1552'de 1.394.799 akçe, 1575'te 1.150.583 akçe olmuştur<sup>15</sup>. Bağdat'ta ticaretle ilgili vergilerin toplamı 1544-45'de 2.926.233 akçe, 1566'da 4.420.872 akçe ve 1577-78'de 3.937.202 ak-

<sup>13</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 380.

<sup>14</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 382.

<sup>15</sup> 1575 tarihli Basra kanunnamesinin başında baharattan fazla gümrük alınmasından dolayı Basra'ya gelen tüccarların azaldığı ve iskelelerin boş kaldığı belirtilmekte ve bu yüzden baharattan alınan gümrüğün 1/12 oranından 1/15'e düşürüldüğü ifade edilmektedir. *Tapu Tahrir 534*, s. 2.

çedir<sup>16</sup>. Halep efrenc gümrüğü 1536'da 200.000 akçe, 1550'de 333.333 akçe ve 1570'de 340.000 akçedir<sup>17</sup>. Mukata'a gelirlerinde XVI. yüzyılın ikinci yarısında önemli artışların olduğu görülmektedir. Yukarıda belirtilen mukata'a gelirleri her ne kadar pek çok maldan alınan vergileri ve ticaretin genel seyri ni gösteriyorsa da, bu güzergahta yapılan ticaretin ana unsurunu baharat oluşturuyordu. Dolayısıyla yukarıda baharat ticaretinin genel seyriyle ilgili daha önce verdiğimiz bilgilerle, Basra-Halep hattındaki şehirlerin ticaret mallarıyla ilgili mukata'a gelirlerindeki artışlar birbirlerine paralel ve destekler niteliktedir.

### Kızıldeniz Güzergahi

Kızıldeniz'de tahtaları birbirine çakılmamış, hindistan cevizi liflerinden yapılmış iperle bağlı bir yelkenli topluluğu dolaşmaktadır. Burada ayrıca kadirgalar da görülmektedir. Küçük büyüklü tekneler gerek Aden üzerinden, gerekse Habeş kıyılarından kuzeye doğru Hint, Sumatra, mallarını ve İslâm dünyasının hacılarını taşımaktadır. Baharat, Kızıldeniz'e her yılın Mayıs ve Kasım'ında gelmektedir. Kızıldeniz'in kapısı böylece ardına kadar açılmış olmakta, geniş bir ticaret buraya yığılmaktadır. İçerisinde Çin'den gelen pahalı porselenlerin de yer aldığı külliyetli bir mal akımı, en ucuzundan en pahalısına kadar pamuklu dokumalar, çay, baharat, ham ipek, ipekli kumaşlar, madeni eşya görülmektedir<sup>18</sup>. Aralarında çok büyük bir farkla birinci sırayı alan karabiberin yer aldığı baharat, 1554-1564 arasında yıllık 20-40 bin kentallik<sup>19</sup> (980.000-1.960.000 kg.) bir hacme ulaşmıştır. 1554'de sadece Venedikliler İskenderiye'den 6 bin kentallik (294.000 kg.) baharat almışlardır. Venedik, İskenderiye ticaretinin bir bölümünü, en fazla yarısını temsil etmektedir. Batının ticaretine, her zaman büyük miktarda olan Doğu ülkelere tüketimlerini de eklemek gerekmektedir. 1560-64 yılları arasında ait Kahire konsolosluk belgelerinin bir nüshasında, sadece Venediklilerin alımları için 12 bin kentallik (588.000 kg.) bir rakam verilmektedir<sup>20</sup>. 1561 yılında Lizbon'a, Türklerin Hint Okyanusu'nda 20 bin kental (980.000 kg.) kadar Portekiz karabiberine el koydukları haberi gelmiştir. Hatta Portekiz Hindistan'ı kral naibinin hükümdara karşı isyan ettiği ve krallık donanmasının karabiberini Mısır'a yolladığı söylentileri çıkmıştır<sup>21</sup>. Bu söylentileri doğrulaya-

<sup>16</sup> Erdinç Gülcü, *Osmanlı İdaresinde Bağdat (1534-1623)*, (Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1999, s. 427.

<sup>17</sup> Enver Çakar, *XVI. Yüzyılda Halep Sancağı*, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayınlanmamış doktora tezi), Elazığ 1998, s. 286.

<sup>18</sup> Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi İlkçağ'dan Sanayi Devrimine*, (Tercüme M.Ali Kılıçbay), Ankara, 1985, s. 219.

<sup>19</sup> 1 kental 49 kg. Walthar Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul 1990, s. 16.

<sup>20</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 370.

<sup>21</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 371.

çak nitelikte, 1562'de Şam'a hac kervanları tarafından getirilen baharattan alınan gümrük, 110 bin altın dukaya yükselmiştir<sup>22</sup>. Avrupalı tüccarlar, Şam'dan baharatı alarak Beyrut üzerinden Avrupa'ya gönderiyorlardı. Diğer taraftan Şam'dan Bursa ve İstanbul'a büyük miktarda baharat sevk ediliyordu. Buralardan da Balkanlara ve Karadeniz'in kuzeyine gidiyordu.

1564'de Portekiz hizmetindeki bir casus, bu trafiği 25 bini karabiber olmak üzere 30 bin kental (1.470.000 kg.) olarak tahmin etmektedir. Kahire'deki Venedik konsolosu 1565 Mayıs'ında Cidde'den gelen 20 bin kental (980.000 kg.) karabiberden söz etmektedir. Bu tarihte daha Gucerat, Kalküta ve daha başka yerlerden gelecek kervanlar beklenmektedir. Ve ayrıca 23 tekne Ağustos'da Cidde'ye mal boşaltacaktı. Verilen rakamlardan baharat ticareti, 30-40 bin kental arasında bir rakama oturtulmaktadır<sup>23</sup>. Bunlardan Kızıldeniz'den şimdiye kadar hiç olmamış miktarlarda baharat ve karabiber geçtiği sonucuna ulaşılabilir. Bu miktar aynı zamanda Lizbon'a ulaşan miktara en azından eşittir<sup>24</sup>. Bu gelişmelerden Avrupa'nın karabiber tüketiminin 1500-1560 arasında çok arttığı anlaşılmaktadır. Muhtemelen iki katına çıkmıştır. XVI. yüzyıldaki gümüş para bolluğu ve bunun yol açtığı enflasyonist ortam ile demografik büyüme, Akdeniz ticaretinin gelişmesini sağlamıştır<sup>25</sup>.

Diogo do Couto (bu dönemde en güvenilir Portekiz kaynağı), Açe'den Kızıldeniz'e yüklenen gemilerin Maldive adaları arasındaki kanallardan geçtiklerini ve Portekizlilerin burada onların yolunu kesmeye çalıştıklarını ifade etmektedir<sup>26</sup>. Mart 1565'te Portekiz donanmasından 2 kalyon ve 4 galliot, Açe'den geldiği sanılan gemilerin yolunu kesmek için gönderilmiştir. 1 Portekiz kalyonu, pek çok topla techiz edilmiş Türk ve diğer milletlerden 400'den fazla adam taşıyan Açe'den gelen büyük bir gemiyle karşılaşmıştır. Şiddetli bir mücadeleden sonra, her iki gemi de tutuşup, tahrip olmuştur. Daha sonraki gayretler de 1566-67 yıllarında Açe'den Kızıldeniz'e gelen gemilerin yollarını kesmek için yapılmıştır. Kahire'deki Venedik kaynaklarına göre Açe'den 1565'de 3 gemi gelmiş ve diğer ikisi de beklenmekteydi. Fakat bunlardan birisi bizim yukarıda belirttiğimiz gibi tahrip edildi. Buna ilaveten 5 Sumatra gemisi ve diğer limanlardan 20 gemi Cidde'ye ulaşmıştı. 1566'da Baticalao'dan 3 gemi ile birlikte Açe'den diğer 5 gemi, 24 bin kantar (1 kantar, Arap ülkelerinde 45 kg., Cenova'da 47,6 kg<sup>27</sup>.) karabiber ile Cidde'ye ulaşmıştır.

<sup>22</sup> H.Inalcık, *The Ottoman Empire The Classic Age 1300-1600*, s. 127.

<sup>23</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 371.

<sup>24</sup> H.Heaton, *a.g.e.*, s. 218.

<sup>25</sup> Immanuel Wallestein-Faruk Tabak, "Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz ve Avrupa Dünya Ekonomisi (1560-1800)", *Osmanlılar*, c. 3, Ankara 1999, s. 203.

<sup>26</sup> C.R. Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600", *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia 1500-1750*, London 1985, s. 418.

<sup>27</sup> Halil Inalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, c. 1, s. 443.

Portekizlilerin Goa'daki Genel Valisi Noronha'nın Aralık 1566'da Lizbon'a gönderdiği bir mektupda, Kızıldeniz'e Sumatra'dan yılda 20-25 bin kental karabiberin ulaştığı belirtilmektedir. Aynı mektupda Lizbon'a ulaşan karabiberin ise, 10-12 bin kental olduğu ifade edilmektedir<sup>28</sup>. Açıkça 1554-67 yılları arasında, Portekizlilerin engelleme çalışmaları başarısız olmuştur. Bu başarısızlıklardan sonra 1569'lar civarında, Portekizliler bu engelleme girişimlerini terk etmişlerdir<sup>29</sup>.

Kızıldeniz güzergahındaki bu gelişmeleri, Şam ve O'nun ihracat limanı Beyrut'taki baharat ticareti ile bağlantılı mukata'alarda da görebilmekteyiz. Şam'da hacdan dönen kabilelerden alınan vergiler (bac-ı kafilat-ı hacc-ı şerif) 1543'de 60.000 akçe iken 1569'da 600.000 akçeye yükselmiştir<sup>30</sup>. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi 1562'de Portekizlilerin zaafiyeti sonucu Kızıldeniz'e aşırı miktarda baharat gelmiş ve hacı kabilelerinden alınan vergiler 110.000 duka altına çıkmıştır. Beyrut iskelesinin gümrük gelirleri de 1543'de 130.000 akçe iken 1570'lerde 283.000 akçeye yükselmiştir<sup>31</sup>.

1570'li tarihlerden sonra, mühimme defterlerinde baharat mukâta'ası ile ilgili kayıtlar da artmaktadır. Şam'da büyük meblağlara ulaşan bac-ı baharın tahsilinde bazı yolsuzlukların yapıldığı, satılan yük hesabına göre tahsil edilen paranın daha fazla olması gerektiği belirtilerek, Şam Defterdarı'nın ve Halep Beylerbeyi'nin konuyu araştırması istenmiştir<sup>32</sup>.

Merkezi Osmanlı yönetiminin ihtiyacı olan baharat, diğer birçok gıda maddeleri ile birlikte Mısır üzerinden karşılanmaktaydı. Yemen eyaletinde toplanan vergiler, merkeze nakit yerine, Yemen limanlarına gelen Hint gemilerinden satın alınan baharat olarak gönderilirdi. Yemen limanlarından alınan baharat Süveyş yoluyla Mısır'a ve oradan diğer gıda maddeleri ile birlikte gemilerle İstanbul'a ulaşırdı. Bu konuda Mısır ve Yemen Beylerbeyine hitaben yazılmış çok sayıda hüküm bulunmaktadır<sup>33</sup>. Bu hükümlerden Kızıldeniz yoluyla gelen baharat konusunda genel olarak sıkıntı çekilmediğini anlıyoruz. Bazı durumlarda gecikmeler ve miktarın az gönderildiği görülebilmektedir. Yemen'de toplanan vergilerin tamamına Yemen limanlarından baharat satın alınıp İstanbul'a gönderilirdi<sup>34</sup>. Ancak zamanla beylerbeyilerin topladıkları vergi gelirleri ile çok düşük fiyattan baharat satın almaya başla-

<sup>28</sup> C.R. Boxer, *a.g.m.*, s. 419.

<sup>29</sup> C.R. Boxer, *a.g.m.*, s. 419-420.

<sup>30</sup> Muhammad Adnan Bakht, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Beyrut 1982, s. 245.

<sup>31</sup> Mustafa Öztürk, "1548 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre Beyrut", *XII. Türk Tarih Kongresi (12-16 Eylül 1994)*, c. III, Ankara 1999, s. 855.

<sup>32</sup> *Mühimme 9*, s. 15-32, H.N. 38, 87, Ramazan 987/Ekim 1579.

<sup>33</sup> *Mühimme 34*, s. 116, H.N. 254 (986/1578), *Mühimme 36*, s. 370, H.N. 957 (987/1579), *Mühimme 39*, s. 259, H.N. 506 (988/1580), *Mühimme 42*, s. 242, H.N. 753 (989/1581), *Mühimme 46*, s. 334, H.N. 763 (990/1582).

maları üzerine, baharat taşıyan gemiler Yemen limanlarına uğramamaya başlamıştır<sup>35</sup>. Bundan dolayı merkezi yönetim beylerbeyilerin vergi gelirlerini, baharat yerine nakit olarak İstanbul'a göndermelerini istemiştir. 1582 tarihinde Mısır Beylerbeyine gönderilen diğer bir hükümde Yemen'den gelen baharatın İstanbul'a gönderilmeyerek Venedik ve Fransa tüccarlarına satılması istenmiştir<sup>36</sup>. Görüldüğü gibi bazı arızı durumlar dışında Kızıldeniz'e ulaşan baharatta sıkıntı çekilmemektedir.

1585-86'da Portekizliler Kızıldeniz'e bir sefer daha yaptılar. Ancak bundan da bir sonuç çıkmamıştır. Türkler, Hint Okyanusu'na yaptıkları seferlerde başarılı olamadıkları gibi, Portekizliler de Kızıldeniz'e yaptıkları seferlerde başarılı olamıyorlardı. Diğer taraftan Osmanlılar ile Açeliler arasında bir savunma ittifakının gerçekleşmesi durumu, Portekizlileri çok korkutuyordu<sup>37</sup>. Bu işbirliğinin gerçekleşmemesi için ise, hiçbir engel yoktu.

1585'lerde Sumatra'dan her yıl Mekke yönüne gemiler yola çıkmaktadır. Batılıların gözlemlerine göre, 1586'da Mekke gümrüğü yılda 150 bin düka (yarısı padişaha, yarısı şerife) getirmekte ve baharat yüklü 40-50 gemi, her yıl yüklerini Mekke'ye sevk etmekte idi<sup>38</sup>. Osmanlı kaynaklarına göre ise, 1580'lerde Cidde limanının gelirinin 90.000 altın floriye (bu rakam Müslümanlardan alınan % 2.5'luk vergi olduğu düşünülürse, Hindistan'dan Cidde limanına 3.600.000 florilik bir mal gelmiş olmalıdır) ulaştığı, 1590'da ise bu gelirin sadece 46.000 altın flori olduğu belirtilmektedir<sup>39</sup>.

Portekizlilerin Doğu Hint adalarındaki aşırı istekleri, ileriye görememeleri, eskiden Malakka'ya yönelik olan lüks baharat akımlarının yollarının değişmesine neden olmuştur. Java bağlantısıyla, Doğu Hint adaları müstahzaratı, Java ve Sumatra'nın yüksek kaliteli karabiberi için bağımsız bir yol olmuştur. Yüzyılın son 20 yılı süresinde Portekiz denetiminden kurtulan bu hare-

<sup>34</sup> Yemen Beylerbeyinin 50.000 florilik baharat göndermesi üzerine kendisine hilat gönderilmiştir. *Mühimme* 35, s. 81, H.N. 197.

<sup>35</sup> Yemen Beylerbeyine gönderilen hükümde, 28.000 altınlık baharat gönderildiği, bunun 5-6 bin altınlık yol masrafı olduğu ve devletin bu işten ancak birkaç bin altınlık kârı olduğu belirtilmiştir. Beylerbeyilerin gönderilen baharatı çok ucuz baha ile satın aldıkları, bu yüzden limanlara gemilerin yanaşmadığı ve gümrük gelirlerinde büyük azalma olduğu belirtilerek bundan sonra baharat yerine Yemen vergi gelirlerinin, Halep ve Bağdat hazineleri gibi nakit olarak İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir. *Mühimme* 47, s. 122, H.N. 308. (Ramazan 990/Eylül 1582). 1588 tarihli bir hükümden anlaşıldığına göre Yemen'den 70.000 altınlık hasılat İstanbul'a gönderilmiş ve verginin baharat olarak gönderilmesi uygulamasından vazgeçilmiştir. *Mühimme* 64, s. 1, H.N. 3.

<sup>36</sup> *Mühimme* 48, s. 220, H.N. 617.

<sup>37</sup> C.R. Boxer, *a.g.m.*, s. 420.

<sup>38</sup> H.Inalcık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadî Vaziyeti Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", s. 169., F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 380.

<sup>39</sup> *Mühimme* 67, s. 67, H.N. 352; *Mühimme* 70, s. 68, H.N. 141'den naklen Suraya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çeviren Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s. 180.

ketler, Sumatra adasında Müslüman teknelerin buluşma yeri olan Açe çevresinde düğümlemişlerdir. Bu Müslüman tekneleri daha sonra İran körfezi veya Kızıldeniz'e gitmektedirler. 1596'da Portekizliler, Açe'den 45 bin kental (2.205.000 kg.) civarında baharat ihraç edildiğini rapor etmektedirler. Fakat bu raporda bunun ne kadarının Kızıldeniz'e ve diğer pazarlara ihraç edildiği belirtilmemiştir. 1592-98 arasında Portekiz'e ise yıllık ortalama 9.110 kental (446.390 kg.) baharat geliyordu<sup>40</sup>. Seylan adasının ürettiği kaliteli tarçın bile Açe'ye kadar götürülmekte ve tekneler bunu Akdeniz'e götürmek üzere yüklemektedirler. XVII. yüzyılın başında zengin bir Türk ticaret kolonisinin var olduğu Açe'nin, Çin, Hindini (Mâlabar kıyıları dışında kalan Hint) alımları önemli boyutlarda artmış ve Portekizlilerin Ümit Burnu yolu ile yaptıkları ihraçat, bu artış oranında azalmıştır<sup>41</sup>.

### Sonuç

Görüldüğü gibi Ümit Burnu yolunun bulunması, Hindistan ticaretinde XVI. yüzyılın ilk dönemindeki etkili Portekiz ablukası dışında, temelli bir değişiklik meydana getirmemiştir. XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Basra ve Kızıldeniz yolu ile yapılan baharat ticaretindeki sıkıntılar aşılmış, böylece Portekizlilerle beraber baharat ticareti bir önceki yüzyıla göre oldukça artmıştır. XVI. yüzyılın sonunda baharat ve karabiber konusunda Ümit Burnu yolu kesin bir zafer kazanmanın uzağındadır. Yükselmeleri ve alçalmalarıyla birlikte iki rakip yol arasındaki mücadele bir asırdan fazla sürmüştür. Biri için olduğu kadar, diğeri içinde birbirini izleyen bunalım ve toparlanma dönemleri olmuştur. Hindistan ticaretinde Akdeniz'e ulaşan yolların devre dışı kalması, 1600'lerden itibaren Hollandalılar ve İngilizlerin Hint Okyanusu'na gelmesinden sonra gerçekleşmiştir. Müslümanlar ve Portekizliler, bu ülkelerin Hint Okyanusu'na gelmesiyle, tedricen ticaretteki yerlerini kaybetmeye başlamışlardır. Hollandalılar, Portekizlilerin ilk yıllarında olduğu kadar saldırgan, güç kullanımcı ve tekelci olmuşlardır. Fakat başarılarının sırrı daha çok gemiciliklerinin, ticari ve mali yöntemlerinin birleşik etkinliğinde olmuştur. Onların zaferiyle birlikte, Akdeniz üzerinden baharat trafiği önemsiz bir düzeye inmiştir<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> C.R. Boxer, *a.g.m.*, s. 426.

<sup>41</sup> F.Braudel, *a.g.e.*, c. I, s. 383.

<sup>42</sup> H.Heaton, *a.g.e.*, s. 219.

