

# BİR GÜMRÜK DEFTERİNE GÖRE DOĞU AKDENİZ'DEKİ TİCARÎ HAREKETLİLİK: XVIII. YÜZYILIN ORTALARINDA TRABLUŞSAM İSKELESİ

THE COMMERCIAL VITALITY IN THE EASTERN  
MEDITERRANEAN ACCORDING TO OTTOMAN  
CUSTOMS REGISTERS: TRIPOLI PIER IN THE MIDDLE  
OF THE 18TH CENTURY

Mehtap ÇELİK\*

## Makale Bilgisi

Başvuru: 28 Şubat 2023  
Kabul: 14 Mart 2023

## Article Info

Received: February, 28, 2023  
Accepted: March, 14, 2023

## Öz

*Trablusşam iskelesi, eski dönemlerden itibaren bölge ticaretinin dışarıya açılan kapılarından biridir. Bu özelliğini 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı devletinin idaresine girdikten sonra da koruyan kent, iskelesi sayesinde hem iç hem de dış ticarete konu olan ticarî malların gümrüğe giriş çıkış yaptığı bir konuma sahip olmuştur. Bu bağlamda çalışmamızın ana kaynağını Osmanlı iktisat tarihi açısından önemli bilgiler ihtiva eden gümrük defterleri oluşturmaktadır. Bilindiği üzere bu kayıtlar sayesinde iskeleye gelen ithalat ve ihracata konu olan ticarî mallar ile iskelenin hangi ticarî merkezlerle bağlantılı olduğu ve aynı zamanda mevsimlere göre ticaretin seyrini takip etmek mümkün olabilmektedir. Trablusşam iskele gümrüğünde 18. yüzyılın ortalarındaki ticarî hareketlilik, Osmanlı Arşivinde Kamil Kepeci tasnifinde yer alan 5241 Numaralı Trablusşam iskele gümrüğüne ait defter kapsamında değerlendirilmiş olup, 18. yüzyıl ortalarında iskele gümrüğünde faaliyet gösteren Osmanlı tebaası Müslüman, Rum, Yahudi ve Ermeni tüccar yanında, 17. yüzyılın sonlarından itibaren diğer Avrupa devletlerine göre bölgedeki ticaret hacimleri genişleyen, başta ham ipek olmak üzere hammadde ithalatını, kumaş ve diğer mamul malların ihracıyla tamamlayan Fransızların varlık gösterdikleri tespit edilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Trablusşam İskelesi, Doğu Akdeniz ticareti, Gümrük, 18. yüzyıl.

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Mersin Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü; meehtaab@gmail.com; ORCID: 0000-0002-5675-012; Mersin-Türkiye.

### **Abstract**

*The Tripoli pier has been one of the gateways to the regional trade since ancient times. The city, which preserved this feature even after it came under the administration of the Ottoman Empire in the first quarter of the 16th century, has had a position where commercial goods, which are subject to both domestic and foreign trade, entry and exit the customs, thanks to its pier. The main source of our study is the customs books, which contain important information in terms of Ottoman economic history. As it is known, thanks to these records, it is possible to follow the commercial goods coming to the pier, which are the subject of imports and exports, as well as to which commercial center the pier has ties to, and at the same time, the course of trade according to the seasons. The commercial activity in the pier customs of Tripoli in the middle of the 18<sup>th</sup> century has been evaluated within the scope of the book belonging to the pier customs numbered 5241 in the Kamil Kepeci classification in the Ottoman Archives. In the middle of the 18th century, there were Muslim, Greek, Jewish and Armenian merchants of Ottoman nationality operating in the port customs. In addition, it has been determined that the French, whose trade volumes have expanded in the region compared to other European states since the end of the 17th century, have completed the import of raw materials, including raw silk, with the export of fabric and other manufactured goods.*

**Keywords:** *The Tripoli pier, Eastern Mediterranean trade, Customs, 18<sup>th</sup> Century.*

### **Giriş**

Braudel'in de ifade ettiği gibi "Akdeniz demek, birbirine bağlı deniz ve kara yolları demektir; kısacası bir gidiş geliş, bütün bir ulaşım sistemi demektir. Gemi, deniz yolu, liman donanımı, ticaret kenti; bütün bunlar büyük kentlerin, devletlerin, Akdeniz ekonomilerinin hizmetindeki alışveriş araçları, kısaca zenginlik araçlarıdır."<sup>1</sup> Hem daha ucuz hem de bazı durumlarda daha kolay olan deniz taşımacılığı, dış ticaretin yanında iç ticaret için de her zaman önemli olmuştur.<sup>2</sup>

Devletin ticarî faaliyetlerde bulunanlardan belirli oranlarda vergi aldığı bilinmektedir. Bu bağlamda denizden gelip karaya çıkarılan veya karadan gelip gemiye yüklenen ticarî mallardan da gümrük vergisi alınmıştır. Gümrük vergisi, Özvar'ın da ifade ettiği gibi "sınırını aşan mal veya insanın maruz kaldığı vergidir."<sup>3</sup> Osmanlı devletinde gümrük vergisi<sup>4</sup> malın cinsine, geldiği

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Metis Yayınları, İstanbul 2008.

<sup>2</sup> Mehmet Emin Üner, "Gümrük Defterlerine Göre XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Urfa'da Ticaret", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 116/229, s. 31-50.

<sup>3</sup> Erol Özvar, "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", *Osmanlı Medeniyeti: Siyaset, İktisat ve Sanat*, Klasik Yay., İstanbul 2005, s. 107; Mehmet Genç, "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi" *Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yay., İstanbul 2000, s. 195; Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlılar'da Gümrük", *DİA*, 14, 1996, s. 263.

<sup>4</sup> Osmanlı devletinin ilk dönemlerinde alınan gümrük vergileri şer'î hükümlere uygun olarak zekat-ı âşir tarzında tahsil edilmiştir. Aynı zamanda Hanefî hukukçularının bu vergi ile ilgili

veya gittiği yere, tüccarın dini ve tabiiyetine göre belirleniyordu. Tacirler kendi aralarında Müslim, zımmî ve harbî olmak üzere üç kısma ayrılıyorlardı. Müslim ve zımmî olanlar Osmanlı tebaası, harbîler ise müste'men statüsündeki tacirlerdi. Belli bir sancak veya eyalete ait olmayan 1481 tarihli Gümrük kanunnâmesinde gümrük vergisinin Müslüman ve zımmîlerden %2'yi diğerlerinden ise %4'ü geçmediği görülmektedir. Yine aynı dönemde harbîlerden alınan vergi oranı %5'e yükselmiştir. 16. yüzyılın ikinci yarısına kadar Müslümanlardan %3, zımmîlerden %4, harbîlerden ise %5 oranında gümrük vergisi alınmıştır. Ayrıca Müslüman olmayan yabancı bir devlette yaşayan Müslümanlar da %5 oranında gümrük vergisine tabi tutulmuşlardır. 16. yüzyılın sonlarına doğru kapıkullarının et masraflarını karşılamak üzere gümrük vergisine kassabiyye ya da zarar-ı kassabiyye adıyla %1 oranında zam yapılarak Müslümanlar için %4'e, zımmîler için %5'e harbîler için de %6'ya yükseltilmiştir.<sup>5</sup>

Osmanlı gümrük sisteminde malın geldiği yerde satılması halinde gümrüğe giren maldan âmediye çıkan maldan ise reftiye adı altında ayrı ayrı vergi alınır. Transit geçişlerde alınan vergiye ise mürûriye adı verilir. Gümrük resmi *ad valorem* yani malın gümrüğe girdiği andaki kıymeti üzerinden bazı bölgelerde ve ürün çeşitlerinde ise spesifik yani malın denk, kantar, yük, kile, ferde gibi ölçüler üzerinden hesap edilerek alınır. Özellikle tüccar ve gümrük eminleri arasında malın gerçek değerinin belirlenmesi sırasında ortaya çıkan anlaşmazlıklara pratik çözüm olarak vergiler, spesifik olarak tahsil ediliyordu. Osmanlı devletinde gümrükler kıyılarda sevahil, sınırlarda hudut ve bu ikisi arasında da kara gümrükleri olmak üzere üç kısma ayrılmıştı. Kara gümrükleri genellikle iç ticaret mallarına uygulanırken sahil gümrükleri, iç ve dış ticaret mallarının her ikisini birden kapsamaktaydı. Sahil şehirlerine gidecek malların gümrükleri muhtemelen kaçakçılığın önünü kesmek için vardıkları yerden alınır ve gümrükte tüccara malın cinsini ve miktarını

---

değerlendirmesi Osmanlı devletinde gümrük uygulamalarının da dayanak noktası olmuştur. Buna göre "Aşır adıyla bir yerden bir yere intikal eden ticarî mallardan alınan vergilerin Müslümandan alınan, gerçek manada zekattır. Gayrimüslimlerden alınan ise, cizye gibidir ve cizyenin sarf edildiği gider fasıllarına sarf olunur" Aşır ise, ticarî malların zekatlarını almak için devlet tarafından atanan bir vergi memuru olup, esasen gümrük kolcularını ifade etmektedir. Bu vergide de alınan miktar yine tacirlerin tabiiyetine ve dinine göre değişmektedir. Belirli ticaret yollarından ve gümrüklerden mal geçiren tüccar Müslüman ise %2,5 yani rub' öşr, gayrimüslim olup zımmî ise %5 yani nisf öşr, kanunlarda harbî, fıkıh kitaplarında da müste'men olarak geçen bir yabancı ise tam öşr yani %10 vergi vermek zorunluluğundaydı. Geniş bilgi için bk. Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukukî Tahlilleri-I: Giriş ve Fâtih Devri Kanunnameleri*, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, 1990, s. 164-166.

<sup>5</sup> Özvar, a.g.m., s. 113; Kütükoğlu, a.g.m., s. 264; Genç, a.g.m., s. 197. Ancak bu oranlar her yerde ve her zaman uygulanmadığı görülmektedir. Görece düşük olan bu oranların belki de Karadeniz'in eski ticarî canlılığına kavuşması için uygulandığı muhtemeldir. Geniş bilgi için bk. Kerim İlker Bulunur, *Osmanlı Gümrük Sistemi (1476-1620)*, Kitabevi, İstanbul 2020, s. 70, 74.

kapsayan bir belge verilirdi.<sup>6</sup> Deniz yoluyla gelen malın gümrüğe tabi olması, gemiden boşaltılması şartına bağlandığı II. Mehmed ve II. Bayezid dönemine ait kanunnamelerde de açıkça belirtilmiştir. Yani malın gümrüğe tabi tutulması için satılıp satılmaması önemli değildi; gemiden boşaltılması ya da bir gemiden başka bir gemiye aktarılması esastı.<sup>7</sup>

Gümrüklerin yönetimine gelince, Osmanlı devletinde gümrükler, birer mukataa haline getirilerek emaneten, iltizâmen ya da şartlara göre bu iki yöntem arasında geçişler yapılarak yönetilirdi. Örneğin iltizâmla yönetilen mukataanın herhangi bir nedenle gelirinin azalması halinde emanet yoluyla da idare edilebilirdi. Zira emin, devlet tarafından tayin edilen bir memur statüsündeydi. Aynı zamanda gümrük mukataaları diğer mukataalarda da olduğu gibi birkaç gümrük mukataası ve hatta dalyan ve pençik gibi vergilere ait olan mukâta'alarla da birleştirilerek iltizâma verilebilirdi. Buradaki amaç birinin kârının diğerinin zararını telafi etmesiydi.<sup>8</sup> Nitekim Trablusşam gümrüğü mukataasının 1146/1733 senesinde el-hâcc Yusuf Ağa'nın<sup>9</sup> 1152/1739 tarihinde de Hacı İbrahim'in<sup>10</sup> iltizâmında, 1155/1742 tarihinde ise muhtemelen gümrük gelirlerinde yaşanan bir azalmadan dolayı emaneten yönetildiği görülmektedir.<sup>11</sup>

<sup>6</sup> Spesifik olarak tahsil edilen gümrük vergisi uygulamasında ad valorem sistemi de dikkate alınmıştır. Şöyle ki; spesifik uygulama pratik hayatta kullanılırken esas olan ad valorem uygulaması terkedilmemiştir. Geniş bilgi için bk. Özvar, a.g.m., s.112-115; Kütükoğlu, a.g.m., s. 263; Genç, a.g.m., s. 198; Bulunur, a.g.e., s. 69.

<sup>7</sup> “Venedik ve Ceneviz'den gemi gelüp metâ'in gemiden çıkaracak olursa, gerek satsun gerek satmasun, yüz akçede dört akçe gümrük alına veyahud gemiden gemiye koyacak olursa dahi yüz akçede dört akçe gümrük alına, amma Müslüman veyahud haraçgüzardan (zımmî) iki akçe gümrük alına, amma Müslüman ve yahud haraçgüzâr olacak olursa yüz akçede Müslümandan bir akçe alına ve haraçgüzardan iki akçe gümrük alına” Bk. Robert Anhegger- Halil İnalçık, *Kânûnnâme-i Sultânî Ber Müceb-i Örf-i Osmânî, (II. Mehmed ve II. Bayezid Devirlerine Ait Yasaknâme ve Kanunnâmeler*, TTK, Ankara 1956, s. 78-79; Akgündüz, I. Kitap, s. 381; Ticarî emtia gemiden çıkartılması ve satılması veya başka bir gemiye nakli durumunda gümrüğe tabi tutuluyordu. Geniş bilgi için bk. Kerim İlker Bulunur, “Kanunnamelere Göre Erken Dönem Osmanlı Gümrük Sistemi”, *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin-Burhan Çağlar, Kronik Kitap, İstanbul, 2019.

<sup>8</sup> Kütükoğlu, a.g.m., s. 266; Murat Çizakça, *İslam Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, çev. Şehnaz Layikel, Tarih Vakfı Yurt Yay., 1999, s. 150-151; Gümrük mukataaları ticaret hayatının en önemli göstergelerinden biri olup, hazinenin de en büyük gelir kaynaklarından birini oluşturmuştur. Ülkeye gelen ve çıkan her türlü ticarî metâ'dan gümrük vergisi alınır. Aynı zamanda ülke içinde de gümrük uygulaması vardı. Bk. Özer Ergenç, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler”, *Osmanlı Tarihi Yazıları: Şehir, Toplum, Devlet*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2013, s. 279-280.

<sup>9</sup> *D.BŞM.TŞH.d. 17072*, s. 2, 26 Rebî'ü'l-âhir 1146 (6 Ekim 1733).

<sup>10</sup> *D. BŞM.d. 2281*, s. 28, 25, Cemâziyye'l-evvel 1152 (30 Ağustos 1739).

<sup>11</sup> Gümrük emini Hacı Mustafa yediyle iştirâ olunub der-mahzen olan tuz sene-i cedid ibtidâsından alındıkda fûrûht olunub..., *D.BŞM.TŞH.d. 17074*, s. 17-18, 1 Zi'l-ka'de 1155 (28 Aralık 1742); *KK.d. 5241*, s. 18.

Trablusşam iskele gümrüğünün tarihsel sürecine geçmeden önce araştırmamızın amacından ve literatürden bahsetmek yerinde olacaktır. Bu bağlamda makalemizde Doğu Akdeniz'in dışı açılan kapılarından biri olan Trablusşam iskelesinin önceki dönemlerde olduğu gibi 18. yüzyılın ortalarında da bu özelliğini ne ölçüde koruduğu, iskele gümrüğünde işleme tabi tutulan ticarî malların türleri ve yine iskelede ticarî faaliyetlerde bulunan tacirlerin kimlikleri Osmanlı arşiv kayıtlarında yer alan 5241 numaralı gümrük defteri üzerinden sorgulanacaktır. Literatürde Trablusşam iskele gümrüğü özelinde bir çalışma bulunmamakla birlikte, Trablusşam eyaleti, Doğu Akdeniz ticareti ve limanları üzerine yazılmış olan makale ve eserler mevcuttur. Özellikle Wilhelm Heyd'in *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* adlı eseri<sup>12</sup>, Avrupalıların Doğu Akdeniz'deki ticarî faaliyetlerini ve ilişkilerini anlaşılır kılmıştır. Enver Çakar'ın Mufassal tahrir defterine göre hazırladığı makalesi de<sup>13</sup> Trablusşam kenti ve iskele gümrüğünün gelirleri hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir. Özellikle Mikail Acıpınar'ın 16. yüzyılın sonları ve 17. yüzyılın ilk yıllarında Doğu Akdeniz'de ticarî faaliyetlerin ana unsuru olan limanların gelişimiyle ilgili olan çalışması, araştırmamızda yol gösterici olmuştur.<sup>14</sup> Öte taraftan M. Sait Türkhan, doktora tezi olarak hazırladığı "*18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*" başlıklı tez çalışmasında<sup>15</sup> 18. yüzyılda İngiliz Levant Company tacirlerinin Halep merkezli ticarî faaliyetlerinden bahsederken, Trablusşam ve Doğu Akdeniz'deki diğer limanların tarihsel sürecine de değinmektedir. Özgür Oral'ın 18. yüzyılın ikinci yarısına ait Osmanlı-Venedik ticarî ilişkileri kapsamında hazırladığı doktora çalışmasında da<sup>16</sup> yine Doğu Akdeniz limanlarındaki ticarî faaliyetlerden söz edilmektedir.

### **1- Bir Doğu Akdeniz Limanı: Tarihsel Süreç İçerisinde Trablusşam İskelesi**

Çalışmamıza konu olan ve Doğu Akdeniz'de önemli bir liman kenti olan Trablusşam'ın stratejik konumundan İbni Battuta şu şekilde bahseder; "*Suriye bölgesinin merkezi şehirlerindedir burası. İçinden nehirler akar. Etrafı bağlarla çevrilidir. Deniz ve karanın getirdiği avantajlara sahiptir. Çarşıları zengin, sokakları güzeldir.*"<sup>17</sup> İbni Battuta'nın Seyahatnâmesi'nde de görüldüğü

<sup>12</sup> Wilhelm Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000.

<sup>13</sup> Enver Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 23/35, 2004, s. 45-69.

<sup>14</sup> Mikail Acıpınar, "İskenderun İskelesi: Doğu Akdeniz'de Uluslararası Bir Ticaret Limanının İnkişafı Meselesi (1589-1612)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2/44, 2020, s. 1-40.

<sup>15</sup> M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014.

<sup>16</sup> Özgür Oral, *Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri (1763-1794)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2017.

<sup>17</sup> İbni Battuta, *Seyahatnâme*, C. I, çev. A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2000, s. 94.

üzere Akdeniz'in doğu sahilinde yer alan ve stratejik konumuyla dikkati çeken bu şehir, 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı devletine dahil edilmiştir. 16. yüzyılın sonlarına kadar Şam eyaletinin sancağı olup, söz konusu dönemde Cebele, Hama, Humus, Selemiye ve merkez sancak Trablusşam'ı kapsayan bir eyalet haline getirilmiştir. Trablusşam'ın eyalet haline getirilmesinde güvenlik kaygıları özellikle de yerel aşiret yöneticilerinin kendi içlerindeki çekişmeler ve aynı zamanda bunların sebep oldukları eşkıyalık hareketleri etkili olmuştur. Nitekim bu şekilde Trablusşam iskelesi ile bölgenin en büyük uluslararası ticaret merkezlerinden biri olan Haleb arasındaki bağlantı yolunun da güvenliğinin sağlanacağı öngörülmüştür.<sup>18</sup>

Piri Reis de Trablusşam iskelesini denizden gelirken şu şekilde tanımlamaktadır:

*“Poyraz tarafında yüksek bir dağ vardır. Bu dağın lodos tarafı Trablus'tur.” Trablus'un kalesi yüksek bir yerdedir. Şehir ise alçak bir yerde olup, ortasından su geçer, bu sayede bağlık bahçeliktir. Şehir denizden 3 mil içeridedir. Şehrin karşısında deniz kenarında limanı koruyan iki burç vardır. Burçların önündeki döküntülükten bir küçük liman ortaya çıkmıştır. Ancak buraya sadece küçük gemiler girebilir. Büyük barçalar denizde yatar.”<sup>19</sup>*

<sup>18</sup> Yavuz Sultan Selim döneminde 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Memlûk ordusu mağlup edildikten sonra Suriye ve Filistin'in tamamı ile Anadolu'nun güneyindeki bir kısım toprakların, Arap Vilayeti adıyla da bilinen Şam Eyaleti'ni oluşturduğu ve nihayetinde Osmanlı taşra idâri teşkilatında bu şekilde yerini alan Trablusşam'ın 1579'a geldiğinde müstakil bir eyalet haline getirildiği görülmektedir. 1584 tarihinde maliye defterdarlığının kurulduğu Trablusşam eyaleti dönem dönem Haleb'e ilhak edilerek, 1598'de tekrar müstakil bir eyalete dönüştürülmüştür. Geniş bilgi için bk. Enver Çakar, “17. Yüzyılın İlk Yarısında Trablusşam Eyaleti: İdari Taksimat, Eyalet ve Sancak Yönetimi”; *Mustafa Öztürk Omuruna Tarih Yazıları Seti-I. Kitap*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 129-147; Aynı yazar, “XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam...”, s. 45-69; Aynı yazar, “XVI. Yüzyılda Şam Beylerbeyliğinin İdari Taksimatı”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13/1, 2003, s. 369-370; Akgündüz, *a.g.e.*, C. 8, s. 593; Evliyâ Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde de Trablusşam'ın idâri durumu hakkında şu bilgiler yer almaktadır: “Hâss-ı Tarabulus-ı Şâm yedi yüz seksen altı bin akçedir. Beş sancaktır. Hazîne defterdârı ve defter kethüdâsı ve tîmâr defterdârı ve çavuşlar kethüdâsı ve alaybeği ve çeribaşısı vardır. Tarabulus-ı şâm paşa sancağıdır. Sancakları; Livâ-i Hamâ ve Hims ve Selemiyye ve Cebeliyye ve Lâtikiyye ve Hasan-âbâd'tır.” Bk. Evliya Çelebi, *Seyahatname*, C. I, Yay. Haz., Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2006, s. 76, 79.

<sup>19</sup> Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C. II, çev. Yavuz Senemoğlu, Ankara 1973, s. 252; İbni Battuta'nın seyahatnamesinde de görüldüğü üzere, denize iki mil uzaklıkta bulunan şehir, Hristiyanların elinden alındıktan sonra denizden iç tarafta olmak üzere yeniden kurulmuştur. Yine Seyahatname'den 14. yüzyıl sonlarında da şehrin etrafının bağlarla ve bahçelerle çevrilmiş olduğu, zengin bir çarşısının bulunduğu ve aynı zamanda deniz ve karanın getirdiği avantajlara sahip olduğu anlaşılmaktadır. Geniş bilgi için bk. İbni Battuta, *a.g.e.*, C. I, s. 94; Trablus'un etrafındaki bağ ve bahçelerde güney meyveleri, limon, portakal, incir ve badem yetişmekteydi. Ayrıca zeytinlikler ve susam tarlalarından da kaliteli ürünler elde ediliyordu. Üretilen pamuk

Evliya Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde verdiği bilgilerden Trablusşam'ın ticarî hareketliliğe sahip bir kent olduğunu anlıyoruz. Evliya Çelebi, kentin batısında bulunan limanın batı, kuzey ve yıldız rüzgarlarına açık olduğunu, gemilerin ancak demir kuvveti ile yatırıldığını söyler. Büyük bir liman olduğu için etrafında 6 adet kule ve iskele, başında da kale gibi sağlam bir han vardır. Bunun içinde 150 odalı bir bezirgan hanı ve bu hanın hemen yakınında da gümrük eminin binası bulunmaktadır. Zira bu hanlar hem şehre gelen tüccar ve aynı zamanda yolcuların konakladığı yerler olup hem de tüccar mallarının deposu durumundaydılar. Gümrük emini binasının sırasında bulunan iki yüz kargir mahzen ve 20 kadar dükkânıyla gayet işlek bir iskele olup yerli ve yabancı gemilerin sıkça bu iskeleye uğradıkları bilinmektedir. Nitekim kentte bulunan Avrupalıların balyozları, konsolosları ve tercümanları da buna açık bir delildir.<sup>20</sup>

Bilindiği üzere batılı tacirler işlek bir kervan yolu ile birbirine bağlanan Halep ve Şam taraflarına gelen doğunun ürünlerine kolayca ulaşabilmekteydiler.<sup>21</sup> Bu kervan yolu ticarî faaliyetlerin yoğun olduğu Hama ve Humus şehirlerinden geçmekteydi. Bunlardan özellikle Humus'un denize çıkış noktası küçük olmasına rağmen son derece hareketli bir liman olan Tartus'tu. Daha ileride ise önemli bir limana sahip olan Trablusşam ile küçük bir çarşısı ve daha hafif tonajlı gemiler için küçük bir limanı olan Cebel bulunmaktaydı. Bölgenin en önemli ticarî merkezi olan Şam ise İran, Mezopotamya, Anadolu, Mısır ve Arabistan'dan gelen malların buluştuğu bir noktaydı.<sup>22</sup>

Trablusşam iskelesinde batılı tacirlerin yanında hayatlarını ticaretle kazanan doğulu Yahudi ve Hristiyan tacirler de bulunmaktaydı. Kentte çoğunlukta olan Müslüman nüfusun yanı sıra Hristiyan ve az miktarda Yahudi nüfus yaşamaktaydı. 17. yüzyıl ortalarında Yahudiler, nüfuslarındaki azalmayla birlikte ticarî alandaki üstünlüklerini de büyük ölçüde Hristiyanlara kaptırmışlardı.<sup>23</sup>

Batılı tacirler bölgeden hem doğal hem de sınaî ürünler ihraç ediyorlardı. Özellikle Trablusşam ve etrafındaki bahçe ve tarlalarda limon, portakal, badem, incir, zeytin ve susam yetiştirilmekteydi. Aynı zamanda ipek ve pamuğun da

---

ve ipek de kısmen ham kısmen de işlenmiş olarak ihraç edilirdi. Trablus'ta ipek dokumak için çok sayıda işçi çalışırdı. Geniş bilgi için bk. Heyd, *a.g.e.*, s. 193-194.

<sup>20</sup> Evliya Çelebi eserinde kentte, Kuyumcular hanı, Yeni han, Pirinç hanı, Mısıryyûn hanı, Tüccar hanı, Çavuş hanı, Zeyt hanı, Canbeğ hanı, Mutaf hanı, Arasta hanı, Hınna hanı ve Gumıyyaza hanı olmak üzere on ikisi meşhur handan ve çarşıda tüccara ait 2700 adet dükkân ve bir tane de bezzazistandan bahsetmektedir. Bk. Evliya Çelebi, *a.g.e.*, C. IX, s. 192.

<sup>21</sup> Geniş bilgi için bk. Marcus Abraham, *Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri Halep*, Çev. Mehmet Emin Baş, Küre Yay., İstanbul 2013, s. 190-191.

<sup>22</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 178, s. 184-185.

<sup>23</sup> Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam...", s. 49-51; Cengiz Tomar, "Trablusşam", *DİA*, 41, 2012, s. 294.

başlıca üretim merkezlerinden biri olan Trablusşam'dan, bu ürünler yarı işlenmiş ya da ham olarak ihraç ediliyordu. Ayrıca bölgede çivit ve kızıl kök boyanın yetişmesi ipek dokumacılığıyla<sup>24</sup> birlikte çoğunlukla Yahudilerin elinde olan kumaş boyacılığının da gelişmiş olduğunun bir göstergesiydi.<sup>25</sup>

Görüldüğü üzere Haleb ve Şam'ın dışarıya açılan kapılarından biri olan Trablusşam iskelesi, 16. yüzyılın ortalarından itibaren bu fonksiyonunu, gelişme gösteren İskenderun limanı karşısında kaybetmeye başladı. Özellikle Haleb ve Trablusşam arasındaki yol koşullarının uygunsuzluğu, Trablusşam'daki yerel beyler arasındaki siyasi çekişmeler, eşkıyalık hareketleri ve buna bağlı olarak işlerin yavaş yürümesi, gümrük vergilerinin fazlalığı ve diğer taraftan Trablusşam ve Haleb arasındaki mesafenin uzaklığı ve kara yolculuğunda yaşanan zorluklardan<sup>26</sup> dolayı mamul tekstil ürünleriyle yüklü yabancı gemiler,

<sup>24</sup> Trablusşam'da ipek dokumak için çok fazla işçi çalışırdı. 1700'den hemen önce yazan David Bosanquet, İngiltere pazarı için çok sayıda Trablus ipeğinin satın alındığını öne sürmüş ve bir de Radcliffe & Buckley'nin 1711'de Matthew Kendrick ile yazışmaları Beyaz ipekten bunu gösteren terimlerle söz etmiştir. Beyaz ipek zaten köklü bir ticaret metaydı. Ancak Ralph ve Edward Radcliffe ve onların muhbirleri arasındaki 1714 ve 1718 arasındaki mektuplar düzenli olarak İran şerbasi ve ardasset için ipek fiyatları verse de dönemin en yoğun ticareti yapılan ipeklerinden biri "belladine" dir "Tripoli belladine" terimi de bu dönemde ortaya çıkmıştır. Geniş bilgi için bk. Ralph Davis, *Aleppo and Devonshire Square English Traders in the Levant in the Eighteenth Century*, Palgrave Macmillan, Toronto 1967, s. 143.

<sup>25</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 191-194; Levant ticareti, baharat, ipek, değerli taşlar gibi değerli mallar ve esirler yanında, deniz trafiği sayesinde İtalyan şehirlerinin ihtiyaç duyduğu eşya, buğday, şarap, zeytinyağı, kuru balık, deri, yün gibi ithal malları kapsamaktaydı. Bilindiği üzere Osmanlıdan önceki dönemlerde de var olan Orta-Doğu'nun Avrupa'nın yünlü kumaşlarına, madenlerine ve çeşitli lüks eşyaya olan talebi, Osmanlı döneminde de devam etmiş ve bu süreçte Haleb, İstanbul, Bursa, Selânik, Kahire, Şam, Trablusşam, Beyrut, Basra, Cidde, Bağdad, İzmir uluslararası ticaretin pazarları durumuna gelmiştir. Bu bağlamda Osmanlı devletinde büyük şehir pazarlarına vücut veren Doğu-Batı ticaretinin İran ile Doğu kolunu, kervan ticareti tamamlıyordu. İstanbul, Haleb, Şam, Kahire, Bağdad gibi büyük şehirlerde zengin bedesten tüccarı kervan örgütler ve baharat, ipek, ince pamuklular gibi değerli Doğu mallarını bu kervanlarla getirip Batılı tüccara veya yerli perakendecilere satıyorlardı. Nitekim Tebriz'den gelen ipek kervanları bunun en önemli örneğidir. Geniş bilgi için bk. Halil İnalcık, *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I Klasik Dönem (1302-1606)*, 11. Baskı, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2009, s. 386-387; Kentin etrafında bulunan bahçelerde limon, hurma, turunç, rumman ve diğer meyve ağaçları bulunmaktadır. Zeytini, zeytinyağı, sabunu, ipeği her yere gider, bu yüzden şehir zenginleşmiştir, Evliya Çelebi, *a.g.e.*, C. IX. s. 192; Faruk Tabak, *Solan Akdeniz 1550-1870*, çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2010, s. 27.

<sup>26</sup> Kervanların Arap ve Dürzi eşkıyaların saldırılarına uğramaları, yolların fiziki açıdan yetersiz oluşu ve su kaynaklarının azlığı İskenderun-Haleb yolunu tüccarlar için daha güvenli kılmıştır. Geniş bilgi için bk. Acıpınar, *a.g.m.*, s. 14; Trablusşam'ın Haleb'ten uzaklığı (eşek ya da deveyle sekiz gün) ve kente giden yol boyunca koşulların uygunsuzluğu İskenderun iskelesinin tercih edilme nedenleri arasındaydı. Haleb'ten Trablusşam'a giden kervanların izleyebileceği iki yol vardı: İçeriden giden, Hama ve Humus kasabalarından geçen bir yol ve Akdeniz kıyısından giden bir sahil yolu. İlk seçenek hac yolunun bir parçası ve bu yüzden Osmanlı kuvvetlerinin koruması ve gözetimi altında olmasına rağmen, sık sık Bedevi saldırılarına sahne



Haleb'ten tedarik edecekleri pamuk ve ipek gibi hammaddeleri gemilerine yüklemek için İskenderun limanına yöneldiler.<sup>27</sup> Bu dönemde yerel çekişmelerden dolayı güvensiz bir ortamın oluşu özellikle Dürzi emirlerinden Ma'noğlu Fahreddin'in Osmanlı idaresine karşı isyanı yabancı tüccar devletlerin konsolosluklarını Haleb'e taşımalarına neden oldu.<sup>28</sup> Bunun üzerine Trablusşam iskelesindeki faaliyetlerinin tamamen kesilmesinden endişe duyan yerel yöneticiler, yabancı tüccarın tekrar Trablusşam limanını kullanmalarını yönünde bir karar çıkartarak, Fransa ve Venedik'in eskisi gibi Trablusşam iskelesine yönelmelerini sağladılar. Ancak İskenderun-Trablusşam rekabetinin devam etmesi neticesinde İskenderun iskelesinin kullanıma açık kalmasına, vergilerin defterdara ödenmesine ve iskelenin Trablusşam gümrük mukataasına bağlı kalmaya devam etmesine karar verildi. 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise İskenderun gümrüğü, Trablusşam iskele gümrüğü kaleminden ayrılarak müstakil bir gümrük haline getirildi. Fakat yerel ailelerden biri olan Sayfaların itirazları sonucunda, Trablusşam defterdarının girişimiyle efrenc gümrüğü tekrar Trablusşam iskelesi gümrüğüne bağlanarak, gümrük gelirlerindeki düşüşün önü alınmaya çalışıldı.<sup>29</sup>

17. yüzyılın ilk yıllarında İskenderun limanı kapatılmamasına rağmen<sup>30</sup> Trablusşam iskelesinin eskisi gibi, Haleb başta olmak üzere bölge ticaretinin ana limanı olduğu görülmektedir. Nitekim söz konusu dönemde Lazkiye, Cebile, Banyas ve Antartus iskeleleri olmak üzere tek bir gümrük bölgesi olan Trablusşam'dan tekrar Hristiyan tüccarın en çok uğradığı liman olarak bahsedilmektedir.<sup>31</sup> Trablusşam iskelesinin 17. yüzyılın ilk çeyreğinde tekrar

---

oluyordu. Sahil yolu daha emin değildi; çünkü burada da dağlardaki mevzilerinden çıkan Alevi aşiretlerin soygunları yaşanıyordu. Trablusşam'ın Avrupalıların gözünde çekiciliğini azaltan bir başka etken de onun yönetimi idi. 16. yüzyılın çoğunda, Trablusşam'ın yönetimi Sayfa ailesine mensup unsurların elindeydi. Bu aile, bölgedeki aşiretlerden oluşan önemli bir askerî güce sahipti ve bu güçlerini gümrükte de kullanıyorlardı. Avrupalı tüccarlardan aldıkları parayı da siyasi konumlarını korumak üzere kullanıyorlardı. Geniş bilgi için bk. Bruce Masters, Haleb: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti*, 2000, s. 32.

<sup>27</sup> Acıpınar, a.g.m., s. 10.

<sup>28</sup> Türkhan, a.g.t., s. 35; Feridun M. Emecen, "Fahreddin Ma'noğlu", *DİA*, C. 12, İstanbul 1995, s. 80-82.

<sup>29</sup> Acıpınar, a.g.m., s. 16-17, 21-22.

<sup>30</sup> Ancak Avrupalı yetkililerin bu durumdan hoşnut olmayarak merkez üzerinde baskı kurlmaları sonucunda 1612'de İskenderun limanının tekrar dış ticarete açılması yabancı tüccarları ve temsilcilerini memnun etti. Zira Trablusşam-Haleb kervan yolunun güvensizliği ve gümrük mültezimlerinin suistimalleri yüzünden zarar etmekteydiler. Geniş bilgi için bk. Acıpınar, a.g.m., s. 30; Masters, a.g.e., s. 33.

<sup>31</sup> Trablusşam, Avrupa yünü ve ipekli dokumalarının, maden cevherlerinin, kalay ve çeliğinin ithali, karşılığında baharat ile Lübnan ham ipeği ve pamuğunun ihrac edildiği başlıca limanlardan biri olmuştu. Limana uğrayan gemiler, Venedik, Fransa, Sakız veya Kıbrıs kökenliydi. Bk. Halil İnalçık, "Hindistan Ticareti", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600*, C. I, ed. Halil İnalçık and Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul,

canlanmasının nedenlerinden birisi, İran'dan Haleb'e gelen ipek ticaretindeki azalmadır.<sup>32</sup> Özellikle Fransızların İran ipeği yerine Lübnan'ın ham ipeğini tercih etmeleri ve acentelerini Sayda ve Trablusşam iskelesine taşımaları iskeledeki ticarî hareketliliği canlandırdığını nihayetinde 18. yüzyılda birbiriyle bağlantılı olan gelişmelerin, ticaretin Haleb ve çevresinden Trablusşam ve daha güneydeki limanlara doğru kaydığını göstermektedir.<sup>33</sup>

## 2- 5241 Numaralı Gümrük Defterine Göre Trablusşam İskele Gümrüğü'ndeki Ticarî Hareketlilik

Bilindiği üzere gümrük defterleri bir liman şehrinin ticarî faaliyetlerinin izlenebildiği önemli kaynaklar arasında gelmektedir. Kütükoğlu, gümrük defterlerinin Osmanlı iktisat tarihi açısından önemli bilgiler ihtiva ettiğini, Osmanlı kentlerindeki Avrupa devletleri konsoloslarının buldukları iskelelerin ticaret hacimleri hakkındaki rakamları, Osmanlı gümrüklerindeki resmi kayıtlardan aldıklarını belirtmektedir. Osmanlı gümrük kayıtlarını oluşturan bu defterler, muhteviyatına göre mufassal, icmal, teslimat-bakaya, muhasebe, vazife ve ahkam defterleri adı altında gruplara ayrılmıştır. Bu defterler arasında gün be gün gümrük hesaplarını gösteren mufassal defterler genel olarak bazı muayyen bilgileri ihtiva etmekle birlikte gümrükten gümrüğe hatta aynı gümrükte bile bazı farklılıklar gösterebilmektedir. Sahil gümrüklerinde tutulan kayıtlara bakıldığında gemilerin esas alındığı görülmektedir. Bu bağlamda bu defterlerde, iskeleye gelen gemilerin nereden geldiği bilgisinin bulunması söz konusu liman şehrinin hangi ticaret merkezleriyle ilişkide bulunduğunun tespit edilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu kayıtlarda malın ithalatı, ihracatı, gemiye yüklenmesi, gemiden indirilmesi, gemiden gemiye nakledilmesi, tartı işlemleri ve vergilerinin tahsil edilmesi gibi gümrükte gerçekleştirilen her türlü işlem yer almaktadır. Söz konusu kayıtlarda geminin cinsi, sayısı ve kaptanın adı gibi bilgiler verildikten sonra gemi içindeki mallar ve bunların sahibi olan tacirlere yer verilip, defterin sonuna gelindiğinde ise, her ay sonunda yapılan masraflar yani kâtip ve gümrük emininin maaşları, depoların kirası, mutfak masrafları ve benzeri harcamalar çıkarılarak elde edilen gümrük geliri kaydedilmiştir. Bu

2000, s. 411; Aynı zamanda Trablusşam'da ipek üretiminin fazla olması, yabancı tüccarın bölgeye gelme nedenlerinden biriydi. Geniş bilgi için bk. Oral, *a.g.t.*, s. 154.

<sup>32</sup> Haleb'te yünlü giysileri ham İran ipeğiyle takas etmek, Levant Şirketi'nin tüccarları için en karlı ticaret aracıydı. Rusya'nın İran şehirlerini ele geçirmesi, Nadir Şah'ın faaliyetleri, Şirvan'daki isyan ve Osmanlı-İran savaşları gibi nedenlerle pazardaki İran ipeği miktarının değişmesi, İngilizlerin Levant'taki ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir. Geniş bilgi için bk. Abdul-Karim Mahmud Gharaybeh, *English Traders in Syria, 1744-1791*, Unpublished PhD Thesis University of London School of Oriental and African Studies, 1950, s. 123.

<sup>33</sup> Şah Abbas'ın ölümünden sonra Haleb yeniden İran ipeğinin pazarı haline gelmiştir. Bk. Masters, *a.g.e.*, s. 36-37.

şekilde hem hazinenin gelir kaybına uğramaması hem gümrük görevlilerinin denetiminin sağlanması hem de herhangi bir anlaşmazlık durumunda bu defterlere başvurulması öngörülmüştür.<sup>34</sup>

Bu bağlamda çalışmamızın ana kaynağı oluşturan Kamil Kepeci Maden Kalemi İstanbul Gümrüğü tasnifinde yer alan 5241 Numaralı gümrük defteri de yukarıdaki bilgiler kapsamında sahil gümrüğünde tutulan mufassal bir gümrük defterinin özelliklerini taşımaktadır. Söz konusu defter, 1 Kânun-ı evvel 1155/12 Aralık 1742'den 28 Şubat 1155/11 Mart 1743 tarihine kadar olan gümrük hareketlerini ihtiva etmektedir. Üç aylık süre boyunca gün be gün tutulan bu deftere, tüccarın adı ve getirdiği malın cinsi, miktarı ve ödedikleri gümrük vergisinin ayrı ayrı kaydedildiği ve her günün sonunda da o gün ödenmiş olan gümrük vergisinin toplamının verildiği görülmektedir. Ay sonlarında ise gümrüğe ait gelir ve gider kalemlerinin yazılıp, giderler toplam gümrük gelirinden çıkarıldıktan sonra o aya ait gümrük geliri hazineye teslim edilmiştir.<sup>35</sup> Aşağıdaki tablolarda da görüldüğü üzere Trablusşam iskele gümrüğü gelirlerindeki en büyük paya İslâm gümrüğü sahiptir. Bunun dışında Şubat ayı hariç Aralık ve Ocak aylarında İslâm gümrüğünün ardından ikinci sırayı toplam gümrük geliri içinde düşük bir paya sahip olan kassâbiye<sup>36</sup> adı verilen bir vergi kalemi almaktadır. Gümrüğün gider kalemleri ise, görevlilerin maaşları ve depo kiralarından ibarettir. Buna göre, incelenen dönemde gümrük gelirlerin çoğunluğunu İslâm gümrüğünün oluşturduğunu, gümrükteki devlet görevlilerinin sayıca az olduklarını ve gümrüğün rutin işleyişi esnasında büyük bir harcamaya gerek duyulmadığını söylemek yanlış olmaz.

<sup>34</sup> İcmal defterlerinde ise, mufassallardan hazırlanan bir veya birkaç aylık veya bir yıllık gelir ve masrafların hülasaları bulunmaktadır. Teslimat ve bakaya defterleri de gümrük gelirlerinin tamamının kapatılmadığını ve bir seneden diğerine kalan bakiyeleri gösteren defterlerdir. Muhasebe defterleri, büyük bir gümrüğün kendisine bağlı olan emanet ve iltizâmla idare edilen bütün gümrüklerle diğer bağlı rüsumların her türlü hesaplarını gösteren etraflıca hazırlanan bir çeşit icmal defteridir. Gümrükten maaş alanların kayıtlarını içeren defterler vazife defterleri; gümrük ile ilgili çeşitli hükümleri içeren defterler ise ahkâm defterleri ismini almaktadırlar. Geniş bilgi için bk. Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları*, 1/01, 1980, s. 219-227; Bulunur, *a.g.e.*, s. 57.

<sup>35</sup> "vech-i meşrûh üzere bâlâda mastûr olan ba'de'l-mevâcib yalnız altıyüz kırkûç guruş ile 3 para mah-ı Kânûn-ı evvelin irâdı olub devletlü 'inâyetlü efendimiz hazretlerinin gâ'ibânlarından hazîne kâtibi Ahmed Efendi'nin vusûlü ile zikr olunan mâl-ı gümrük bâ-vusûl bi't-tamâm teslim-i hazîne" Bk. *KK.d. 5241*, s. 5.

<sup>36</sup> Osmanlı maliyecileri 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çeşitli faktörlerin etkisi ile et fiyatlarının hızla yükselmeye başlaması üzerine sayıları gittikçe artan yenicilerin et masraflarını karşılamak için gümrük vergi oranlarında %1'lik bir artışa gittiler ve bu bağlamda vergi oranları Müslümanlar için %4'e zimmiler için %5'e yabancılar için de %6'ya yükseltilmiş oldu. Geniş bilgi için bk. Genç, *a.g.m.*, s. 197.

**Tablo 1: 12 Aralık 1742/11 Ocak 1743 tarihinde Trablusşam gümrüğünün gelir ve gider kalemleri<sup>37</sup>**

Gelir	Guruş/Para	Gider	Guruş
Gümrük-i İslâm	647,5	Mevâcib-i küttâb ve didebân ve aşçı ve zeyt ve tuz konulan hücre kirası	39
Gümrük-i Efreñç	10,8		
Mîrî kassâb	15		
Kahvehâne	9,5		
Resm-i kapan	0,5,5		
Toplam	682,3	Masraflar çıkarıldıktan sonra toplam gümrük geliri	643

Yukarıdaki tablodan anlaşıldığı üzere Aralık ayında toplam gümrük gelirinin %95'ini İslâm gümrüğü oluştururken, toplam gelir içinde efreñç gümrüğünün oranı yalnızca %1,6'dır. Ocak ayında yine İslâm gümrüğü %98'lik oranla toplam gümrük geliri içinde yüksek bir paya sahip olurken, söz konusu ayda efreñç gümrüğünde hiçbir hareketlilik bulunmamaktadır. Şubat ayına gelindiğinde ise efreñç gümrüğünde diğer aylara nazaran gümrük işlemlerinin yapıldığı, toplam gümrük gelirinin %73'ünü İslâm %25'ini de efreñç gümrüğünün oluşturduğu görülmektedir. Efreñç gümrük geliri oranlarının düşük olması, muhtemelen Müslüman ya da zimmî tacirlerin, müste'men tacirlere ait olan malları, kendi malları arasında göstermesinden kaynaklanmaktadır.<sup>38</sup> Nitekim Trablusşam iskele gümrüğünde de Avrupalı tüccarın daha düşük gümrük vergisi ödemek için, Müslüman ve çoğunlukla da zimmî tüccar ile birlikte hareket ettikleri düşünülmektedir. Zirâ müste'men tüccar ve onların iç piyasada simsarlığını yapan zimmîler, Osmanlı devleti ile Avrupa arasındaki ticarete etkin bir rol oynuyorlardı. Zimmî tacirlerin hem gümrükteki hem de diğer idarecilerle müste'men tüccara göre daha iyi ilişki kurabilmeleri ve öte taraftan Müslümanlara nazaran Avrupalılarla din ve dil bakımından daha yakın olmaları, müste'men tüccar ile zimmî tüccar arasındaki ilişkileri iyice güçlendirmişti. Yine defterde bazı gayrimüslim tüccarın tercümanlık görevini de üstlendiği görülmektedir. Bu bağlamda Osmanlı tebaasından olup beratlı tercüman olan gayrimüslimler de tıpkı müste'men tüccar gibi, isterlerse ticarî amaçla alım-satım hakkına sahip oluyorlardı.<sup>39</sup> Örneğin defterde adı geçen

<sup>37</sup> *KK.d. 5241*, s. 5.

<sup>38</sup> *Bulunur, a.g.e.*, s. 77.

<sup>39</sup> 1675 İngiltere, 1680 Hollanda ve 1740 Fransa kapitülasyonları ile tercümanlar da müste'men tüccar gibi hak ve ayrıcalıklara sahip oldular. Ayrıca önemli bir husus da Fransızların 1740

Diyap Zerik, ticaretle uğraştığı gibi aynı zamanda da tercümanlık görevini üstlenmişti.<sup>40</sup> Muhtemelen diğer gayrimüslim tüccar arasında da tercümanlık görevini üstlenenler bulunmaktaydı.

**Tablo 2: 12 Ocak/11 Şubat 1743 tarihinde Trablusşam gümrüğünün gelir ve giderleri<sup>41</sup>**

Gelir Türü	Guruş/Para	Gider	Guruş/Para
Gümrük-i İslâm	1125,9	Mevâcib-i küttâb ve didebân ve aşçı ve zeyt ve tuz konulan hücre kirası	39
Gümrük-i Efreñç	-	Fransa baş tercümanına	100
Gümrük-i resm-i hinta	-		
Mîrî kassâb	15		
Kahvehâne	9,5		
Resm-i kapan	2		
Toplam	1152,9	Masraflar çıkarıldıktan sonra toplam:	1012,9

**Tablo 3: 12 Şubat/11 Mart 1743 tarihinde Trablusşam gümrüğünün gelir ve giderleri<sup>42</sup>**

Gelir Türü	Guruş/Para	Gider	Guruş/Para
Gümrük-i İslâm	1393	Mevâcib-i küttâb ve didebân ve aşçı ve zeyt ve tuz konulan hücre kirası	39
Gümrük-i Efreñç	483,5		
Gümrük-i resm-i hinta	-		
Mîrî kassâb	15		
Kahvehâne	9,5		
Avâid-i camus	2,5		

kapitülasyonları ile, elçi ve konsolosların istedikleri kişileri kimseye danışmadan tercüman olarak atayabilmeleriydi. Aynı zamanda tercümanlar yine bu anlaşma ile konsolos vekili olarak da tayin edilebiliyorlardı. Geniş bilgi için bk. Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler: Kapitülasyonlar, Avrupa Tüccarları, Beratlı Tüccarlar, Hayriye Tüccarları, 1750-1839*, Turhan Kitabevi, 1983 s. 26-27, s. 53; Nitekim zamanla bu imtiyazları zimmîler de kendileri için almak isteyince, yabancı elçi ve konsoloslara rüşvet vererek devletten tercümanlık beratı almaya çalıştılar. Böyle bir tercümana verilmiş olan berat sayesinde berat sahibi, çocukları ve hizmetkarları ile beraber reyanın vermek zorunda olduğu cizye ve diğer vergilerden muaf oluyordu. XVII. yüzyılda Batı devletleri kendi tercümanları için diplomatik muafiyetler elde ettiler ve tıpkı müste'menler gibi mali ve hukuki avantajlar elde ederek çok düşük gümrük vergisi ödediler. Geniş bilgi için bk. Halil İncılık, "İmtiyazat", *DİA*, C. 22, İstanbul 2000, s. 250; Cengiz Orhonlu, "Tercüman", *İA*, C. 12, 1979, s. 180-181.

<sup>40</sup> *KK.d. 5241*, s. 13.

<sup>41</sup> *KK.d. 5241*, s. 10.

<sup>42</sup> *KK.d. 5241*, s. 17.

Resm-i kapan	1,5		
Toplam	1905,1	Masraflar çıkarıldıktan sonra toplam:	1866,1

Defterin son kısmına gelindiğinde ise aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere bir yıllık gümrük geliri her aya mahsus olmak üzere gösterilmiştir.

**Tablo 4: Trablusşam gümrüğünün 1742/1743 senesine ait gümrük gelirleri**

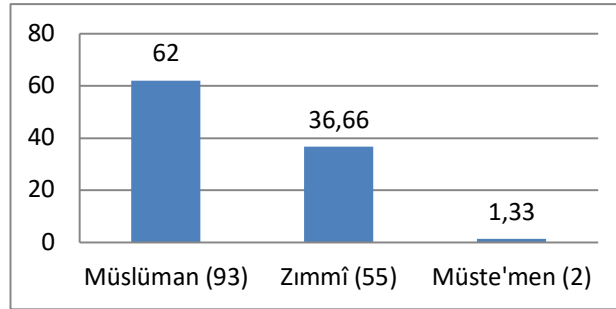
Tarih	Ait Olduğu Ay	Gümrük Geliri, Guruş/Para	%
Mart	Mart	3263,4	% 14,13
Nisan	Nisan	1254,5	% 5,4
Mayıs	Mayıs	1508,5	% 6,5
Haziran	Haziran	1680,7	% 7,2
Temmuz	Temmuz	1398,9	% 6
Ağustos	Ağustos	1062,1	% 4,6
Eylül	Eylül	897,4	% 3,8
Ekim	Ekim	1761	% 7,6
Kasım	Kasım	1549,3,5	% 6,7
Aralık	Aralık	643,3	% 2,7
Ocak	Ocak	1012,9	% 4,3
Şubat	Şubat	1866,1,5	% 8
<b>Toplam</b>	<b>Toplam</b>	<b>17897</b>	
Sene-i atık tuz fâizi	Sene-i atık tuz fâizi	5186	
<b>Genel Toplam</b>		<b>23084</b>	

Tabloda yer alan verilerden de anlaşıldığı üzere, Trablusşam iskelesinin 1742/1743 senesine ait gümrük geliri 17897 guruş 2,5 para olup, bu miktara geçen senenin tuz faizi olan 5186 guruş 3,5 paranın eklenmesiyle 23084 guruş 26 paraya çıkmıştır. Aralık, Ocak ve Şubat aylarına ait gümrük gelirlerinin yıllık toplam gümrük gelirinin yaklaşık %15'ini oluşturduğu ve gümrük gelirlerindeki en belirgin düşüşün ise Nisan ve Aralık aylarında yaşandığı görülmektedir. Muhtemelen bu aylarda gümrük gelirlerinde görülen azalmanın olası nedenlerinden birisi, efrenç gümrüğünde meydana gelen durağanlıktan kaynaklanmaktadır.

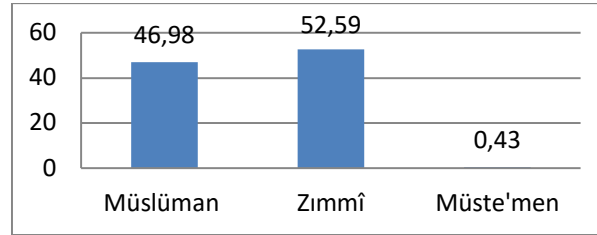
Trablusşam gümrüğüne üç aylık bir süre zarfında yaklaşık 464 girişin yapıldığı tespit edilmiştir. Grafik 1 ve 2'deki verilerden de anlaşıldığı üzere Müslüman tüccar sayısının zimmî tüccar sayısına oranla daha fazla olmasına

rağmen, söz konusu rakamın 218 girişini 93 adet Müslüman tüccar, 246 girişini de 55 adet zimmî tüccar gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda 18. yüzyılın ortalarında Trablusşam iskelesinde çoğunlukla Osmanlı tebaası Rum, Ermeni<sup>43</sup>, Yahudi<sup>44</sup> ve Müslüman tüccarın faaliyette buldukları anlaşılmaktadır.

**Grafik 1: Gümrüğe giriş yapan Müslüman, zimmî ve yabancı tüccarın sayısı**



**Grafik 2: Müslüman, zimmî ve yabancı tüccarın gümrüğe giriş oranları**



Gümrük defterinde sistematik bir şekilde olmasa da tüccar adlarının yanına nereli oldukların yazılması, Trablusşam iskelesinde ticaretle meşgul olan tüccarın çoğunluğunun Trablusşam ve çevresi olmak üzere Haleb, Şam, Beyrut, Sayda ve Dimyat'tan olduğunu göstermektedir. Şöyle ki; Habib zimmînin İskeleli, Hacı Hüseyin'in Dimyatlı, bezirgan Hacı Halil'in Şanlı,

<sup>43</sup> Ermeni bir sarraf olan Agob ve diğer bezirgan Ermeni tacirlerin genellikle kahve, çuka, Fransevî fes, çivit, çerçeve kağıdı, mazi, nargile, şeker gibi malların ticaretiyle uğraştıkları görülmektedir. Bk. *KK.d. 5241*, s. 10, 16; Sarraflarla ilgili bk. Ertan Ünlü, "18. Yüzyılda Osmanlı Eliti Bir Darphane Sarrafının Muhallefatı: Bedros nam-ı diğer Petraki", *OTAM*, 43, 2018, s. 281-317; Aynı yazar, "18. Yüzyılda Sarraf Katleri: "Devlet Malına Halel" in mi, Hizipleşmenin mi Kurbanları?", *Osmanlı Araştırmaları*, 52, 2018, s. 99-133; Sarraflar bilindiği üzere gümrükteki ticarî işlemlerin yürütülmesinde de önemli rol oynuyorlardı. Devlet görevlilerine ve mültezimlere kredi sağlıyorlardı. Geniş bilgi için bk. Ümit Ekin, "17. Yüzyılın Son Çeyreğinde Rodoscuk Gümrüğü", *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin-Burhan Çağlar, Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 39.

<sup>44</sup> İncelenen dönemde Yahudi Abram ve Musa Yahudi adında iki adet Yahudi tüccara rastlanmıştır. Bk. *KK.d. 5241*, s. 2, 12.

zimmî Sefer'in Halebli, Hacı İbni İsmail'in de Beyrutlu olduğu adlarının yanında yer alan İskeleli, Dimyatî, Şamî, Halebî ve Beyrutî ifadelerinden anlaşılmaktadır. Zimmî tüccardan Trablusşamlı bezirgan Abdullah Sadıka isimli tacirin yaklaşık % 27'lik bir oranla gümrükte en fazla işlem yapan tacir olduğu, Müslüman tüccardan ise Hacı Mehmed Receb'in %9'luk bir oranla Müslüman tüccar arasında ilk sırayı aldığı görülmektedir.

Tacirler mallarını müste'men gemilerinde taşıyabiliyorlardı. Nitekim seyyahlardan edinilen bilgilere göre küçük Fransız ve İngiliz gemileri Suriye limanları ile Dimyat arasında Osmanlı tebaası olan tüccarın mallarını taşıyorlardı.<sup>45</sup> Tacirlerin bunun için yabancı elçi ve konsolosluklardan mühürlü kefalet kâğıdı almaları gerekiyordu. Şöyle ki; Trablusşam'dan Fransız bayrağı altında seyrüsefer yapan Venedikli Anton Martin adlı kaptanın gemisine malları yüklenen Müslüman tacirler, Fransız konsolos ve bezirganlarından kefalet almışlardı.<sup>46</sup>

Tüccar mallarının genellikle kalyon<sup>47</sup>, şehtiye<sup>48</sup> ve şahtura<sup>49</sup> gibi gemi türleriyle taşındığı görülmekle birlikte söz konusu gemilerin yüklerini hangi limandan aldıklarına ya da hangi limana boşaltacaklarına dair bilgilere sistematik olarak yer verilmemiştir. Trablusşam iskelesine veya iskelenin açıklarına üç aylık süre boyunca Dimyat-Trablusşam arasında tüccar malı taşıyan Fransız gemilerinin demir attığı ve bu gemilerde bulunan ticarî

<sup>45</sup> Türkhan, *a.g.t.*, s. 69.

<sup>46</sup> "...Venedüklü'den Anton Martin nâm şehtiye kapudanı şehtiyesiyle efrenc bayrağı altında Trablusşam iskelesine gelüb dahil oldukda Trablusşam'da França konsolosu olan Mösyö Bumra nâm konsolos efrenc bazerganlarından Gelan veledi Bartomi ve Mosidos ve Arihna nâm tacirlerin re'yleri ve kefaletleri ve ücret-i navl ile tüccâr-ı müsliminden ve sâirden nice kimesneler İstanbul'a gelmek üzere emvâl ve erzâklarıyla mesfûr Anton Martin nam kapudanın ştiyesine süvâr..." Bk. *A.DVNSMHH.d. 119/594*, 10 Safer 1124 (19 Mart 1712); Aynı zamanda gemilerde ticarî malın yanı sıra yolcular da taşınmaktaydı. Bk. *C.HR. 138/6855*, 25 Muharrem 1123 (15 Mart 1711). "...memâlik-i mahrûsemde vâki' tüccâr-ı müslimîn ve sâ'ir 'ibadullah eğer ticâret ve eğer vesâ'ir mesâlih için taht-ı kazânızda vâki' iskele ve limanlarda müste'men sefâ'inine süvâr ve rûy-ı deryâya çıkub ba'zı iskele ve mahallere 'azîmet murâd edenlere mâdamki zehâb ve ayâbda nüfûs ve emvâllerine zarar ve gezend erişmemek üzere müste'men elçilerinden ve berât-ı şerîfimle konsolos olanlardan kefâleti mutazammın memhûr ve ma'mûlün-bih kağıt verilmedikçe zinhâr ve zinhâr tüccâr-ı müslimîn ve sâ'ir 'ibadullahın bir ferdin müste'men sefâ'inine süvâr olmalarına izin ve ruhsat gösterilmeyip..." Bk. *A.DVNSMHH.d. 120/810*, 10.05.1126 (24 Mayıs 1714); "...Mısır ve Reşid ve İskenderun tacirlerinin zikr olunan França kalyonuna ve ştiyesine vaz' ve tahmîl eyledikleri metâ' ve eşyâları..." Bk. *A.DVNSMHH.d. 120/672*, 29 Rebî'ü'l-evvel 1126 (14 Nisan 1714).

<sup>47</sup> Kalyon, üç direkli yelkenli bir savaş gemisidir. Kalyon hem donanmada savaş gemisi hem de ticaret gemisi olarak kullanıldığı bilinmektedir. Bk. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayın Habercilik, 2005, s. 278

<sup>48</sup> Kısaca ştiye de denilen ve yalnızca yelkenle hareket eden iki direkli bir gemidir. Bk. Bostan, *a.g.e.*, s. 390.

<sup>49</sup> Tuna ve Fırat nehirlerinde kullanılan ince donanma gemisidir. Dört köşe bir Latin yelkeni olan şehtur, gayet ince tahtadan yapılır ve üzeri zift ile kaplanırdı. Bk. Bostan, *a.g.e.*, s. 243.



malların ise iskeleye çoğunlukla zimmî kaptanların gemileriyle taşındığı görülmektedir. Nitekim Fransız bandıralı gemilerle müslim ve gayrimüslim tüccara ait mamul ya da yarı mamul tekstil ürünleri, hububat, kahve, boya ve ecza hammaddeleri, hırdavat, kalay ve sığır derisi gibi ticarî mallar Trablusşam iskelesine taşınmıştır. Aşağıdaki tabloya bakıldığında iskeleye en fazla yük taşıyan Mihail Gazal adlı kaptandır. Hristiyan bir Rum olduğu düşünülen Mihail Gazal aynı zamanda Trablusşam-Dimyat arasında da tüccar malı taşımaktadır. 8 Şubat 1155/19 Şubat 1743 tarihinde Mihail Gazal'ın Dimyat'a, Müslüman ve zimmî tüccara ait 99 kese 964 batman ham ipek taşıdığı görülmektedir.<sup>50</sup> Kayıtlarda gemilerin kaç kişi tarafından işletildiklerine rastlanmadığı için gemi mülkiyeti ile ilgili maalesef bir bilgi veremiyoruz ancak gemi işletmeciliğinin oldukça masraflı bir iş olması, çok ortaklı işletmelerin olabileceğini düşündürmektedir. Bu bağlamda kaptan Mihail Gazal ve diğerlerinin taşımacılık işini birbirleriyle ya da zengin bir tüccarla ortaklık üzere yaptıkları ve çok sayıda gemi hissesine sahip oldukları ihtimal dahilindedir. Nitekim Çizakça'nın belirttiği üzere, İstanbul ile Odessa kentine yakın Hocabey limanı arasında büyük çaplı ticaretle uğraşan Hacı İbrahim Ağa adlı bir tüccar, çok sayıda gemi hissesine sahipti.<sup>51</sup>

**Tablo 5: Kaptanlar ve yükün boşaltıldığı/yüklendiği tarih**

Yükünü boşalttığı/yüklediği tarih	Kaptanın adı	Açıklamalar
10 K.evvel 1155/21 Aralık 1742	Mihail Gazal	
11 K.evvel 1155/22 Aralık 1742	“	
15 K.evvel 1155/26 Aralık 1742	Yusuf Mensa	
16 K.evvel 1155/27 Aralık 1742	Mihail Gazal	
17 K.evvel 1155/28 Aralık 1742	Mensa (Yusuf Mensa olabilir) şahtura	
18 K.evvel 1155/29 Aralık 1742	Yazıcı Mensa	
19 K.evvel 1155/30 Aralık 1742	Mihail Gazal	
22 K.evvel 1155/2 Ocak 1743	“	
23 K.evvel 1155/3 Ocak 1743	“	
7 K.sânî 1155/18 Ocak 1743	Arvadi'nin kayığıyla	
15 K.sânî 1155/26 Ocak 1743	Yazıcı Farih Hadadlı	Dimyat'tan geliyor
16 K.sânî 1155/27 Ocak 1743	Mihail Gazal	

<sup>50</sup> *KK.d. 5241*, s. 11.

<sup>51</sup> Gemi ortaklıkları hususunda ayrıntılı bilgi için bk. Çizakça, *a.g.e.*, s. 86, s. 78-85.

23 K.sânî 1155/3 Şubat 1743	Mihail Gazal ve Ramazan (2 gemi)	Fransız gemisi Dimyattan geliyor. Sayda, Beyrut ve Trablusşam yükünü taşıyor.
24 K.sânî 1155/4 Şubat 1743	“	Sayda ve Beyrut yükü
25 K.sânî 1155/5 Şubat 1743	“	“
8 Şubat 1155/19 Şubat 1743	Mihail Gazal	Dimyat’a gidiyor.
10 Şubat 1155/21 Şubat 1743	Reis Fazıl Efendi	Trablusşam yükü
22 Şubat 1155/4 Mart 1743	Mesahir? ve Yazıcı Fital (2 gemi)	Fransız gemisinin Trablusşam yükü iki adet gemi ile iskele taşıyor
23 Şubat 1155/6 Mart 1743	“	“
28 Şubat 1155/	-	3 Şubat’ta Dimyat’tan gelen Fransız gemisinin yükü Trablusşam yükü

Nitekim yukarıdaki tablodan da anlaşıldığı üzere, 23 Kânûn-ı sâni 1155/3 Şubat 1743 tarihinde Dimyat’tan gelen ve yükünün bir kısmı Sayda ve Beyrut bir kısmı da Trablusşam’a ait olan bir Fransız gemisi<sup>52</sup>, muhtemelen Trablusşam iskelesine yanaşmadığı için açıkta demir atmış ve “*Dimyat’tan bir Fransevî sefinesi gelib bi-emri’l-lahi te’âlâ su atmışdı ba’dehu şer’-i şerîf tarafından keşf olunub hükm-i şer’iyye mücebince boşalan...*” ifadesinden de gemide bulunan malların kadı tarafından kontrol edilip hüküm verildikten sonra gemi ya da kayıklarla 6 Şubat’a kadar peyderpey Trablusşam iskelesine taşındığı anlaşılmaktadır.<sup>53</sup> İskele gelen bu malların daha sonra bir dağıtım merkezi fonksiyonunu üstlenen Trablusşam iskelesinden kara ya da deniz yoluyla Doğu Akdeniz hinterladında tekrar bir dağıtıma söz konusu olacağı muhtemeldir. Nitekim tacirler iskelede gümrük vergilerini ödedikten sonra mallarını buldukları yerde satabilirler ya da istedikleri yere götürebilirlerdi.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> “...Dimyat’dan bir Fransevî sefinesi gelüp bi-emri’l-lahi te’âlâ su atmış idi şer’-i şerîf tarafından keşf olunub hükm-i şer’iyye boşalan Sayda ve Beyrut yükü başkaca tahrir olunmuşdur bundan aşağısı cümle Beyrut ve Sayda yüküdür kumaş ve kahve ve keten cümle beyân olunur isim be isim işaret olunmuşdur bir mikdar kumaş ve kahve vesâ’ir işbu mâh-ı Kânûn’a dâhildir bir mikdârı dahi sene-i âhiri Şubatına dahildir...” Bk. *KK.d. 5241*, s. 7, 23 Kânûn-ı sâni 1155 (3 Şubat 1743).

<sup>53</sup> *KK.d. 5241*, s. 7.

<sup>54</sup> 18. yüzyılın ilk yarısında Fransızların Doğu Akdeniz sahillerinde ticarete baskın bir rol oynadığı görülmektedir. 18. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Fransızlar, Akka ve Trablus’un dış ticaretinde de lider konumda olabilmek için diğer ülkeleri bu pazarda devre dışı bırakmak için mücadele etmişlerdir. Geniş bilgi için bk. Davis, *a.g.e.*, s. 37; Fransa’nın 18. yüzyılın ilerleyen ikinci yarısında İzmir limanında da öne çıktığı görülmektedir. Fransızlar, Marsilya limanı aracılığıyla 19. yüzyılın başlarına kadar İzmir’den önemli miktarda pamuk ihraç etmişler ve bununla ülkelerinin güneyindeki tekstil ihtiyaçlarını karşılamışlardır. Diğer taraftan bölgede

### 3- Trablusşam İskeleye Gümrüğünde İşlem Gören Ticarî Ürünler

Evliya Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde geçen "*Araba ve develer ile Mısır ve Şâm ve Trablus ve Sayda ve Beyrut ve Akka ve İzmir ve Arab u Acem ve Hind metâ'ları yılda beş altı bin deve ve araba yükleri her diyârdan gelüp bu şehirde yük çözülp yük bağlanup cemî'i Macar ve Leh ve Çeh ve İsfâç ve Nemçe ve Bosna ve Venedik ve İspanya vilâyetlerine yükler gidüp gelmektedir*"<sup>55</sup> ifadesi Trablusşam iskelesinin daha çok bir dağıtım merkezi fonksiyonunu üstlendiğini gösterir. Ayrıca seyahatnamede yer alan "*çöreği ve kübeybesi ve muklesi ve katâyifi ve şekeri ve kurkası ve karnabîti ve zeytünü ve zeytunyağı ve sâbûnu cihânı dutup meşhûr-ı âfâkdır ve pembesi ve harîri ve poşusu ve mukaddemi firâvândır.*"<sup>56</sup> ifadesinden de Trablusşam'da hem doğal hem de sınaî ürünlerinin bol olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca eserinde özellikle ipek üretimine vurgu yapan Evliya Çelebi, kentte yüzbinlerce kantar ipek üretildiğinden de bahseder.<sup>57</sup>

Trablusşam iskelesi gümrüğünden ticarete konu malların esasen 18. yüzyıla geldiğinde de değişmediği görülmektedir. Bilindiği üzere Trablusşam'ın etrafındaki bahçelerde ve tarlalarda yetiştirilen limon, portakal, nar, ayva, ceviz, hurma, zeytin, susam, kalkas, lahana gibi doğal ürünler ile sınaî ürünler önceki dönemlerden beri kentin iskelesinden ihraç edilmekteydi. İskeleye Avrupa ülkelerine genellikle pamuk, pamuk ipliği, ipek, muhtelif kumaşlar, sahtiyân, mazı, balmumu, haliçe (küçük halı), ham bez, sıgır derisi ve baharat çeşitleri, bakır ve kalay gitmekteydi. Tacirler vasıtasıyla Haleb, Şam ve Mısır taraflarından Trablusşam'a gelen bu ticarî mallar kanunnameye belirtildiği üzere, gümrük vergileri ödendikten sonra ihraç edilirlerdi.<sup>58</sup> Bu bağlamda iskeleye gümrüğünde işlem gören ticarî mallar incelendiğinde karşımıza, başta kumaş olmak üzere özellikle Mısır taraflarından gelen yarı

---

Fransızlardan başka Hollandalılar ve diğer Batı Avrupalıların da İzmir limanından pamuk satın aldıkları bilinmektedir. Geniş bilgi için bk. Elena Frangakis-Syrett, "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti (18. Yüzyılın İkinci Yarısından 19. Yüzyılın Başlarına)", ed. Keyder, Çağlar, *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticarî Tarım*, 1998, s. 101-104; Bulunur, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>55</sup> Evliya Çelebi, *a.g.e.*, C. V, s. 187; Osmanlı devletinde karayolu ulaşımı için bk. Ümit Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, 81/291, 2017, s. 387-418.

<sup>56</sup> Evliya Çelebi, *a.g.e.*, C. IX, s. 193.

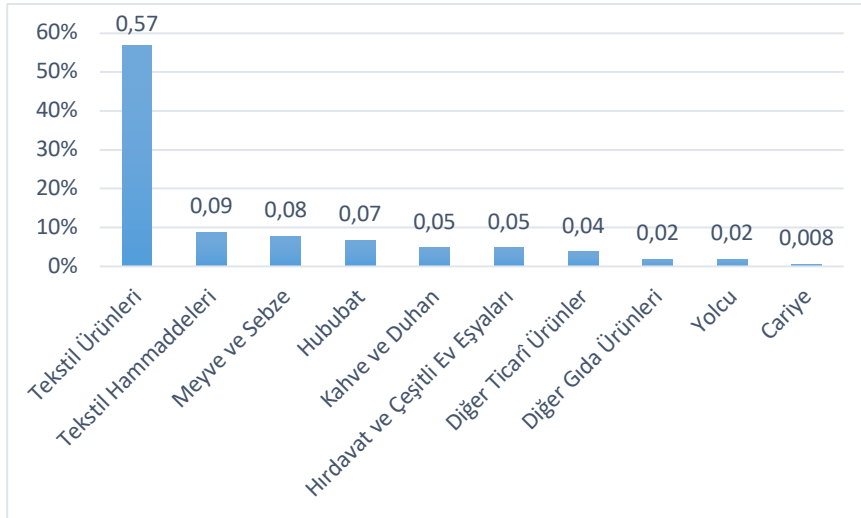
<sup>57</sup> Evliya Çelebi, *a.g.e.*, C. IX, s. 190.

<sup>58</sup> Liman aynı zamanda ticarî açıdan olduğu kadar askerî amaçlarla da kullanılmaktaydı. Özellikle sefer zamanlarında Bağdat, Haleb ve Diyarbakır'dan kara yoluyla Trablusşam iskelesine taşınan mühimmatın, buradan da ihtiyaç duyulan yere gönderildiği görülmektedir. Nitekim şehirde mekârî mesleğinin yani hayvan kiracısı olanların sayısının fazla olması 17. yüzyılın ortalarında Trablusşam'ın oldukça işlek bir liman olduğunun göstergelerinden biri olsa gerektir. Geniş bilgi için bk. Çakar, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam...", s. 60, 63-64; Akgündüz, *a.g.e.*, C. III, s. 497-498.

işlenmiş tekstil ürünleri, tekstil hammaddeleri, çarşaf, yorgan, battaniye, torba, akçe kesesi, mendil gibi ev tekstili, mücevvez ve fes olmak üzere başlık türleri, bilezik, tarak, ayna, makas, bardak, fincan, tuzluk, çerçeve kağıdı, kağıt, hırdavat, pekmez, şeker, helva, şırlağan yağı (susam yağı), revgan-ı sade, zeyt ve dakik gibi gıda ürünleri, başta pirinç olmak üzere mercimek, hınta, löbye gibi hububat ürünleri, limon, portakal, kalkas, lahana, soğan, sarımsak, ceviz, mısır, nar kabuğu, ayva, acve, hurma gibi meyve-sebze türleri, kahve, duhan, deri çeşitleri, boya ve ecza hammaddeleri ile demir ve kalay gibi madenler çıkmaktadır. İncelenen süre zarfında baharat<sup>59</sup> olarak ise, yalnızca kimyon ticaretine rastlanmıştır.

Trablusşam iskelesinde gümrük vergilerinin ise, spesifik yani malın denk, kise, batman, kantar, ritl, yük, kile, ferde, desti vs. üzerinden hesap edilerek tahsil edildiği görülmektedir.<sup>60</sup> İskele gümrüğünde Grafik 3 ve 4'ten de anlaşıldığı üzere en çok işlem gören ve aynı zamanda en yüksek gümrük gelirine sahip olan kalemler arasında ilk sırayı tekstil ürünlerinden oluşan ticarî mallar, ikinci sırayı ise tekstil hammaddeleri almaktadır.

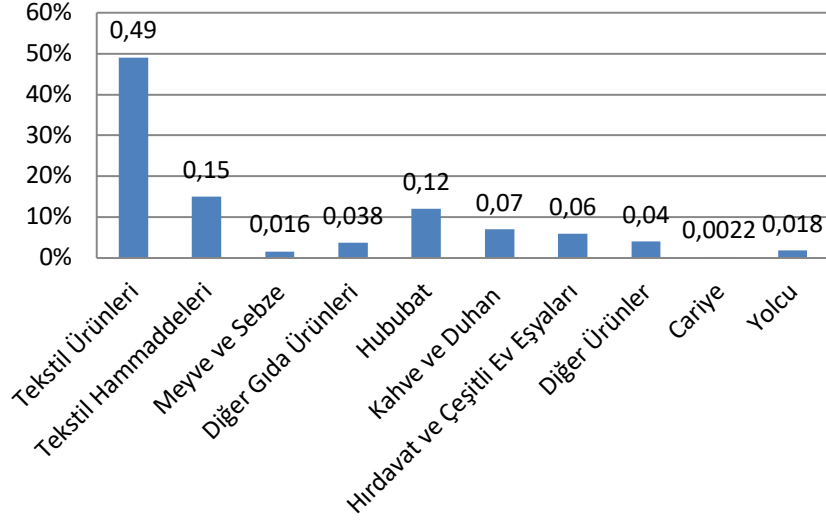
**Grafik 3: Ticarî ürünlerin gümrükteki işlem oranları**



<sup>59</sup> Bilindiği üzere 16. yüzyıl boyunca baharat uluslararası ticarete en önemli paya sahipti. Tabii ki baharat yanında pahalı kumaşlar, ham ipek ve kıymetli taşlar da hem sermaye yatırımı hem de kâr marjları açısından yüksek bir değere sahiptiler. 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlılar Mısır ve Suriye'yi zapt ettiklerinde Venedik'in baharat ikmalini yaptığı Beyrut, Trablusşam ve İskenderiye limanları artık Osmanlıların eline geçmişti. İlk dönemlerde Venedik artan fiyatlardan etkilendiyse de 16. yüzyılın ortalarına gelindiğinde özellikle Basra üzerinden gelen baharatın Halep ve Trablusşam'a ulaşır olmasıyla yeniden toparlandı. İnalçık, *a.g.e.*, s. 406-408.

<sup>60</sup> Bk. Akgündüz, *a.g.e.*, C. III, s. 497-498.

Grafik 4: Ticarî ürünlerin gümrük gelir oranları



İncelenen dönemi ay bazında değerlendirdiğimizde Aralık ayında yine gümrük gelirlerinde ilk sırayı %57'lik oranla tekstil ürünleri alırken bunu %18'lik oranla pirinç ticareti takip etmektedir. Diğer ticarî malların oranı ise %25'tir. Ocak ayında ise toplam gelirin %68'ini tekstil ürünleri, %21'ini ham ipek, %10'unu ise diğer ticarî malların oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu %10'luk pay diliminde ise en fazla orana %8,5'luk bir payla Yemen kahvesi sahiptir. Şubat ayına gelindiğinde ise, yaklaşık %49'luk bir oranla tekstil ürünleri yine ilk sırayı almıştır. İkinci sırayı da %33'lük bir oranla diğer kalemler ve bu kalem içinde de en yüksek payı %10'luk bir oranla Fransız himayesinde Kudüs'e giden hacılardan<sup>61</sup> alınan vergi oluşturup, ardından %9'luk bir oranla pirinç ve %8'lik bir oranla ham ipek gelmektedir.

İncelenen gümrük defterinde de görüldüğü üzere tekstil ürünleri arasında yer alan kumaş, Avrupalıların Doğu Akdeniz'e ihraç ettikleri en önemli ticarî mallardan biri olup, pamuk, ham ipek, keten gibi tekstil hammaddeleri de Doğu Akdeniz limanlarından ithal ettikleri mallar arasında birinci sırayı almaktaydı. Batılı tacirler kumaş üretiminde kullandıkları pamuk, ipek, keten

<sup>61</sup> Osmanlı-Fransız siyasi münasebetlerindeki değişimle birlikte Fransız kapitülasyonları ve uygulamaları XVII. yüzyılda değişiklikler gösterdi. Böylece Fransızlar bazı önemli imtiyazlar elde ettiler. Öncekinde, Fransızların Osmanlı Devleti'ndeki bütün Katolikleri ve Katolik misyonerleri koruma iddialarının temelini oluşturan, Fransızların Kudüs'e giden Hristiyan hacıları ve orada yerleşik bulunan keşişleri himaye hakkı kabul edildi. Geniş bilgi için bk. İnalçık, a.g.m., s. 245-252; Mübahat S. Kütükoğlu, "Avrupa Tüccarı", *DİA*, C. 4, 1991, s. 159-160.

gibi hammaddeleri ya ham ya da kısmen işlenmiş olarak genellikle üreticilerin elinde kalmış olduğu Aralık, Ocak ve Şubat aylarında almayı tercih ediyorlardı.<sup>62</sup> Nitekim Trablusşam iskele gümrüğünde başta ham ipek olmak üzere pamuk ve keten gibi hammaddeler ile özellikle Mısır taraflarından gelen dokumalar ihraç edilen ürünler arasında büyük bir paya sahip olduğu ve bununla bağlantılı olarak kumaş boyama malzemesi olarak kullanılan mazı, çivit ve kınanın da ticarî mallar arasında olduğu tespit edilmiştir.<sup>63</sup>

18. yüzyılın ikinci yarısında Fransa Doğu Akdeniz’de ayrıcalıklı bir role sahip olup, önemli bir ekonomik güç olduğu görülmektedir.<sup>64</sup> Nitekim yüzyılın başındaki İspanya veraset savaşları ve uzun süredir devam eden Osmanlı-İran savaşları İngilizlerin Halep merkezli ticaretini özellikle de İran’dan gelen ham ipek ticaretini olumsuz etkilemiş ve Fransızların kumaş ticaretinde öne çıkmalarının nedenlerinden biri olmuştur.<sup>65</sup> Bilindiği üzere 15. yüzyıl ve 16. yüzyıl başlarında Floransa, Ceneviz ve Venedik Osmanlı pazarlarını ve malları denetim altına alma yarışında olup, bu yarışa 16. yüzyılın sonlarından itibaren Hollanda, İngiltere ve Fransa da katılmıştı. Bilhassa Akdeniz ticaretinde üç önemli Osmanlı kenti olan İstanbul, İzmir ve Halep bu devletlerin ticarî üstünlüğü ele geçirebilmek için mücadelelerine sahne olmuştur.<sup>66</sup> 1740’lara gelindiğinde kumaş ticaretinde üstünlüğün Fransızlarda olduğu görülmektedir. Fransız kumaşlarının İngiliz kumaşlarına oranla daha ucuz ve aynı zamanda daha hafif, ince, renkli, parlak ve bölge iklimine uygun olmaları Akdeniz’de tercih edilmelerinde etkili olmuştur. Aynı zamanda Fransız kumaşları üzerindeki gümrük vergilerinin düşürülmesi de önemli bir tercih nedeniydi. Söz konusu

<sup>62</sup> Frangakis-Syrett, a.g.m, s. 105.

<sup>63</sup> Trablusşam’da ipek dokumacılığının yanı sıra çoğunlukla kumaş boyacılığı da gelişmişti. Nitekim bölgede bol miktarda kıvılcık kök ve çivit yetişmekteydi. Boya sanayisi ise çoğunlukla Yahudilerin elinde toplanmıştı Geniş bilgi için bk. Heyd, a.g.e., s. 193-195.

<sup>64</sup> Braudel, a.g.e., s. 6.

<sup>65</sup> Türkhan, a.g.t., s. 287.

<sup>66</sup> 17. yüzyılın başlarına gelindiğinde ticarete önde gelen uluslar olan İngiltere, Fransa, Flenk ve Venedik, Osmanlı devleti ve daha ötesinde oldukça karmaşık ticaret ve yönetim ağı kurmuşlardı ve bu devletlerin her birinin İstanbul’da temsilcilikleri bulunmaktaydı. Aynı zamanda yerelde de konsoloslukları bulunup kendileri için en karlı ticaret koşullarını ve Osmanlı devletinden en çok özerkliği elde etmek için birbirleriyle savaşıyorlardı. Daniel Goffman, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa: 1300-1700*, Çev. Ülkün Tansel, Kitap Yayınevi, 2004, s. 223-237; 17. yüzyılın başlarında Venediklilerin Akdeniz ticaretindeki rolü epeyce düşmüştü. Bu dönemde Venedik ticareti hem korsanların hem de İngiliz ve Hollandalı rakiplerinin baskısı altındaydı. İngilizler 15. yüzyıl sonlarından başlayarak 16. yüzyılın ortalarına dek ticaret yoluyla Akdeniz’e sızdıkları ve 1570’lere gelindiğinde de ilkinden daha geniş bir alana yayıldıkları görülmektedir. Geniş bilgi için bk. Suraiya Faroghi, "Osmanlı İmparatorluğu’nda Venedikliler (1600-1630)", *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s. 35-40; Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, çev. M. Ali Kılıçbay, Eren Yay., İstanbul 1989.

dönemde İngilizler Akdeniz'e yılda 10 gemi gönderirken, Fransızlar 200'ü büyük, 400-500'ü de küçük olmak üzere yaklaşık 700 gemi göndermekteydiler.<sup>67</sup> Fransızların 18. yüzyılın ortalarında Doğu Akdeniz ticaretinde etkin oldukları belgelerden de takip edilebilmektedir. Örneğin Kıbrıs'a mal getiren Fransız tacirlerin buradan Trablusşam'da bulunan ortaklarına çuka ve kağıd gönderdikleri görülmektedir.<sup>68</sup>

Trablusşam iskele gümrüğünde ticarete konu olan ürünlerden biri olan meyve ve sebzenin ticarî hacminin gıda ürünlerine göre düşük olduğu görülmektedir. Kentin çevresinde bulunan bağ ve bahçelerde bu ürünlerin bolca yetiştirildiği düşünüldüğünde, incelenen gümrük defterinin kış aylarına ait olması, muhtemelen bu oranın söz konusu aylarda daha az işlem görmüş olabileceğini düşündürmektedir. İskelede işlem gören diğer gıda ürünlerine bakıldığında içlerinde pekmezin diğerlerine oranla daha fazla ticarî hacme sahip olduğu, Hacı Mustafa, İbrahim, Reis Hasan Geylanî, Mahrus Ahmed, Mustafa, Abdülkadir Halebî, Mustafa Beşe, zimmî Yusuf, Hacı Halil Şamî, Rum Yanni adlı tacirlerin diğer ticarî ürünler yanında pekmez ticaretiyle de uğraştıkları anlaşılmaktadır.<sup>69</sup> 22 Kânûn-ı evvel 1155/2 Ocak 1743 tarihinde Mihail Gazal'ın gemisiyle Reis Hasan Geylanî'ye ait 12,5 desti pekmez için 1 guruş 1 para, Haleb'li tacir Abdülkadir'e ait 2 cerre<sup>70</sup> 38 adet pekmez için de 3,5 guruş 2 para gümrük vergisi ödedikleri görülmektedir.

Fransızlar, Türkhan'ın da tezinde belirttiği gibi, 18. yüzyılın ortalarında Trablusşam'da iç piyasaya yönelik pirinç ticareti yapıyorlar ve muhtemelen

<sup>67</sup> “1740'larda Fransızların İstanbul'a 12000, İzmir'e 7000, Haleb'e ise 5000 top kumaş ihraç ettikleri bilinmektedir” Ancak yine de İngiliz kumaşlarının üstünlüğü yitirmediği üst tabaka tarafından satın alınmaya devam edildiğini de belirtmek gerekir. Geniş bilgi için bk. Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, London 1964. s. 141-143; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara 1974, s. 53.

<sup>68</sup> Belgelerde ayrıca Fransızların gümrüklerini Kıbrıs gümrük eminine ödedikleri halde Trablusşam gümrük eminin “*bir def'a gümrüğü edâ olunan emti'adan mugâyir-i âhid-nâme-i hümayûn edâ tezkirelerine i'tibâr etmeyüb tekrâr gümrük taleb ve cebren alub zulm ve te'addî eylediklerin bildirüb*” ifadesinden gümrük sorunları da yaşadıkları anlaşılmaktadır. Bk. *A.DVN.DVE.d. 908*, s. 67, Evâhir-i Safer 1151 (Haziran 1738); *A.DVN.DVE.d. 908*, s. 13, Evâhir-i Şa'ban 1155 (Ekim 1742); Trablusşam'da olan França bezirganlarından mahall-i mezbûrda bir mikdâr França eşyası Haleb'e götürmek murâd ve Trablusşam gümrükçüsünden âhid-nâme-i hümayûn mücebince %3 gümrük hesabı ile edâ tezkiresin taleb eyledikde gümrükçü-i mezbûr hilâf-ı âhidnâme-i hümayûn edâ tezkiresin vermekde muhâlefet üzere olduğun....” *A.DVN.DVE.d. 908*, s. 3, Evâil-i Cemâziyye'l-âhir 1157 (Temmuz 1744).

<sup>69</sup> *KK.d. 5241*, s. 1, 4, 6, 7, 8, 11, 12.

<sup>70</sup> Topraktan yapılmış karınlı kap anlamına gelen cerre, pekmez, bal gibi ürünlerin satımı sırasında kullanılan bir ölçüdür. Bk. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Elazığ 2005, s. 20.

Mısır'dan gelen pirinci depolayıp, piyasada azaldığında da satıyorlardı.<sup>71</sup> Elimizdeki verilerden de anlaşıldığı üzere Trablusşam gümrüğünde zimmî tacirler muhtemelen bazen kendi adlarına bazen de batılı devletlerin adına pirinç ticareti yapmaktaydılar. Örneğin 17 Kânûn-ı evvel 1155/28 Aralık 1742 tarihinde kaptan Mensa şahturasıyla getirdiği Sayda ve Beyrut yükü olan pirinci Trablusşam iskelesine boşaltmıştı. Elimizdeki verilerden pirinç ticaretiyle çoğunlukla zimmî tacirler uğraştığı anlaşılmaktadır. Nitekim söz konusu gemide bulunan 139 çuval pirincin 56 çuvalı Trablusşamlı zimmî tacir Diyab Zerik'e aitti.<sup>72</sup> Diyab Zerik 56 çuval pirinç için 45 guruş gümrük vergisi ödemiştir. Yine 10 Şubat 1155/21 Şubat 1743 tarihinde Reis Fazıl Efendi'nin gemisinden boşaltılan ve çoğunlukla zimmî tüccara ait olan 102 irdebb<sup>73</sup> pirinç ile 24 Şubat 1155/7 Mart 1743'te tarihinde boşaltılan 42 batman pirinç iskelede gümrüğe tabi tutulmuştu.<sup>74</sup> Görüldüğü gibi tarım ürünleri Trablusşam ticaretinde önemli bir paya sahipti. Pirinçten sonra mercimek ve buğday da ticarete konu olan diğer tarım ürünleri arasında gelmekteydi. Nitekim İbrahim Zerik ile Abdullah Sadıka ve Yunus Tarrad ile İlyas Selemine Dimyat-Trablusşam arasında ortaklaşa mercimek ticareti yapmaktaydılar.<sup>75</sup>

18. yüzyıl ortalarında Trablusşam iskelesinde kahve de ticarî ürünler arasında yer almaktaydı. İncelenen dönemde kahve ticaretiyle de daha çok zimmî tacirlerin uğraştıkları tespit edilmiştir. Nitekim iskeleye yanaşan gemilerde Hanna Garib, Nasır Lütfullah, Lütfü Medri, Yunus Tarrad ve Abdullah Sadıka adlı tacirlere ait kahve torbaları bulunmaktaydı. Şöyle ki; 3 Şubat 1743 yılında Dimyat'tan gelerek Trablusşam iskelesinin açıklarına demir atan Fransız gemisinden Ramazan ve Mihail isimli reislerin kendi gemileriyle Trablusşam'a zimmî bezirgan Abdullah Sadıka'ya ait 12 torba 270 batman Yemen kahvesi taşıdıkları ve bunun için 87 guruş 4 para gümrük vergisi ödedikleri görülmektedir.

İncelenen gümrük defterinde Trablusşam iskele ticareti içinde hacmi düşük de olsa köle ticaretine de rastlanmıştır. Seyyid İbrahim, Seyyid Ahmed ve Seyyid Ömer adlı Müslüman tacirlerin Mısır'dan 3 adeti bekar olmak üzere

<sup>71</sup> Türkhan, *a.g.t.*, s. 151.

<sup>72</sup> *KK.d. 5241*, s. 3

<sup>73</sup> İrdëbb ya da erdeb (erdib) Mısır'da tahıl ölçmek için kullanılan bir hacim ölçüsüdür. 18. ve 19. yüzyıllarda 1 irdebb 133, 7 kg'lık bir buğday ağırlığı idi. 1 irdebb 181 litreye denk gelmekteydi. Geniş bilgi için bk. Hinz, s. 48; el-Mouelhy Mısır'da pirinç irdebinin 195 kg olduğunu belirtmektedir. Geniş bilgi için bk. Taşkın, *a.g.t.*, s. 43.

<sup>74</sup> *KK.d. 5241*, s. 12, 15.

<sup>75</sup> Yunus Tarrad ve Abdullah Selemine'nin 52 Çuval mercimek için 26 guruş gümrük vergisi ödedikleri görülmektedir. Tunus Tarrad ve İlyas Selemine'de 23 çuval mercimek için 11,5 guruş gümrük vergisi ödemişlerdir. Beyrutlu bir tüccar olan Hacı Mustafa da 9 batman buğday için 1,5 guruş 4 para gümrük vergisi ödemiştir. Bk. *KK.d. 5241*, s. 8, 12.



toplamda 7 adet zenci cariye getirdikleri ve bekar cariyeler için 6 guruş 5 para, diğerleri için de 2,5 guruş gümrük vergisi ödedikleri görülmektedir. Bilindiği üzere Osmanlıların en büyük köle kaynaklarından biri Kafkas bölgesi diğeri ise Ortadoğu ve Kuzey Afrika topraklarıydı. Nitekim bütün sanayi öncesi toplumlarda olduğu gibi Osmanlı devletinde de her türlü girişimin insan gücüne dayanması köle akışını gerekli kılmaktaydı.<sup>76</sup> Üç aylık toplam gümrük geliri içinde çok küçük bir paya sahip olan bu tutar, Trablusşam iskelesi gümrüğünde kış aylarında köle ticaretinin yoğun olmadığını ya da azaldığını göstermektedir.

Sonuç olarak seyyahlarında gözlemlediği gibi Trablusşam, bir liman ve ticaret şehri olma özelliğini her dönemde korumuştur. Bu bağlamda Doğu Akdeniz'in dışa açılan kapılarından biri olan Trablusşam iskelesinin önceki dönemlerde olduğu gibi 18. yüzyılda da hem iç hem de dış ticarete konu olan malların vergilendirildiği görülmektedir. İncelenen dönemde gümrükte en çok işlem gören ticarî mallar arasında tekstil ürünleri ve tekstil hammaddeleri gelmektedir. Burada şu hususu belirtmekte fayda var, özellikle Mısır taraflarından gelen pamuklu ve ipekli dokumalar, yerli dokuma sanayisinin canlılığını göstermesi açısından önemlidir. Öte taraftan kentin ekonomik hayatında önemli paya sahip olan kahve ve pirincin eskiden olduğu gibi 18. yüzyıl ortalarında da uğrak limanlarından birinin Trablusşam iskelesi olduğu anlaşılmaktadır.

18. yüzyılın ortalarında Trablusşam iskelesinde faaliyet gösteren Osmanlı tebaası Müslüman, Rum, Yahudi ve Ermeni tüccar yanında, 17. yüzyılın sonlarından itibaren diğer Avrupa devletlerine göre bölgedeki ticaret hacimleri genişleyen, başta ham ipek olmak üzere hammadde ithalatını, kumaş ve diğer mamul malların ihracıyla tamamlayan Fransızların varlık gösterdikleri görülmektedir.

Son söz olarak, Trablusşam iskelesinden çoğunlukla çeşitli yünlü ve ipekli yarı mamul tekstil ürünleri ve bunların hammaddeleri ile bazı maden ve gıda ürünlerinin ihraç edildiğini ve buna karşılık başta kumaş olmak üzere diğer mamul ürünlerin ithalinin gerçekleştiğini söylemek yanlış olmaz.

## Kaynakça

### A. Arşiv Belgeleri

---

<sup>76</sup> İnalçık, *a.g.e.*, s. 342; Esir kaynaklarının en önemlisi ve klasik olanı, "satın alma" yoludur. Eskiçağdan beri süregelen bu ticarî gelenek, Osmanlı İmparatorluğu boyunca sürmüş, üstelik büyük bir kazanç yolu olmuştur. Ayrıca Osmanlı haremi bu yoldan birçok köle ve cariye kazanmıştır. Geniş bilgi için bk. İsmail Parlatur, "Türk Sosyal Hayatında Kölelik", *Belleten*, 47/87, 1984, s. 817-818.

### Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-1 Asafi Divan-1 Hümâyûn Mühimme Defterleri (A.DVNSMHM.d.) 119/594, 120/810, 120/672.

Bab-1 Asafi Divan-1 Hümâyûn Düvel-i Ecnebiye Ahkam Defterleri (A.DVN.DVE.d.) 908/3, 908/6, 908/13.

Bâb-1 Defteri Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d.) 2281/28.

Bâb-1 Defteri Başmuhasebe Kalemi Trablusşam Hazinesi Defterleri (D.BŞM.TRH.d.) 17072/2, 17074/17-18.

Cevdet Hariciye (C.HR.) 138/6855.

Kamil Kepeci Tasnifi Defterleri (KK.d.) 5241.

### B. Araştırma ve İnceleme Eserler

Acıpınar, M., “İskenderun İskelesi: Doğu Akdeniz’de Uluslararası Bir Ticaret Limanının İnkişafı Meselesi (1589-1612)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2/44, 2020, s. 1-40.

Akgündüz, A., *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri-I: Giriş ve Fâtih Devri Kanunnâmeleri*, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul 1990.

\_\_\_\_\_, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri, III. Kitap, Yavuz Sultan Selim Devri Kanunnameleri*, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul 1991.

Anhegger, R.-İnalçık, H., *Kânûnnâme-i Sultânî Ber Müceb-i Örf-i Osmânî, (II. Mehmed ve II. Bayezid Devirlerine Ait Yasaknâme ve Kanunnâmeler*, TTK, Ankara 1956.

Bağış, A. İ., *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler: Kapitülasyonlar, Avrupa Tüccarları, Berathl Tüccarlar, Hayriye Tüccarları, 1750-1839*, Turhan Kitabevi, 1983.

Bostan, İ., *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayım Habercilik, İstanbul 2005.

Braudel, F., *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Metis Yay., İstanbul 2008.

\_\_\_\_\_, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, çev. M. Ali Kılıçbay, Eren Yay., İstanbul 1989.

Bulunur, K. İ., *Osmanlı Gümrük Sistemi (1476-1620)*, Kitabevi, İstanbul 2020.

\_\_\_\_\_, “Kanunnamelere Göre Erken Dönem Osmanlı Gümrük Sistemi”, *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin-Burhan Çağlar, Kronik Kitap, İstanbul 2019.

Çakar, E., “17. Yüzyılın İlk Yarısında Trablusşam Eyaleti: İdari Taksimat, Eyalet ve Sancak Yönetimi”, *Mustafa Öztürk Onuruna Tarih Yazıları Seti-I. Kitap*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2021.

- \_\_\_\_\_, "XVII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam Şehrinin Sosyal ve İktisadi Durumu (1645 Tarihli Mufassal Tahrir Defterine Göre)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 23/35, 2004, s. 45-69.
- \_\_\_\_\_, "XVI. Yüzyılda Şam Beylerbeyiliğinin İdarî Taksimatı", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13/1, 2003, s. 369-370.
- Çizakça, M., *İslam Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi*, çev. Şehnaz Çelikel, Tarih Vakfı Yurt Yay., 1999.
- Davis, R., *Aleppo and Devonshire Square English Traders in the Levant in the Eighteenth Century*, Palgrave Macmillan, Toronto 1967.
- Ekin, Ü., "17. Yüzyılın Son Çeyreğinde Rodosçuk Gümrüğü", *Klasikten Moderne Osmanlı Ekonomisi*, ed. Arif Bilgin-Burhan Çağlar, Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 33-49.
- \_\_\_\_\_, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, 81/291, 2017, s. 387-418.
- Emecen, F. M., "Fahredden Ma'noğlu", *DİA*, C. 12, İstanbul 1995, s. 80-82.
- Ergenç, Ö., *Osmanlı Tarihi Yazıları: Şehir, Toplum, Devlet*, Tarih Vakfı Yurt Yay, İstanbul 2013.
- Evliya Çelebi, *Seyahatname*, C. I., Yay. Haz., Robert Dankoff-Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2006.
- Evliya Çelebi, *Seyahatname*, C. V, Yay. Haz., Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-İbrahim Sezgin, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2001.
- Evliya Çelebi, *Seyahatname*, C. IX, Yay. Haz., Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-Robert Dankoff, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2005.
- Faroqhi, S., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Venedikliler (1600-1630)", *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2003, s. 35-77.
- Frangakis-Syrett, Elena, "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti (18. Yüzyılın İkinci Yarısından 19. Yüzyılın Başlarına)", ed. Keyder, Çağlar, *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticarî Tarım*, İstanbul 1998, s. 101-119
- Genç, M., "Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi", *Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yay., İstanbul 2000, s. 194-200.
- Gharaybeh, A. M., *English Traders in Syria, 1744-1791*, Unpublished PhD Thesis University of London School of Oriental and African Studies, 1950.
- Goffman, D., *Osmanlı Dünyası ve Avrupa: 1300-1700*, çev. Ülkün Tansel, Kitap Yayınevi, 2004.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000.

- İbni Battuta, *Seyahatnâme*, C. I, çev. A. Sait Aykut, İstanbul 2000.
- İnalçık, H., *Devlet-i Aliye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I Klasik Dönem (1302–1606)*, 11. Baskı, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul, 2009.
- \_\_\_\_\_, “Hindistan Ticareti”, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600*. C. I, ed. Halil İnalçık and Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000.
- \_\_\_\_\_, “İmtiyazat”, *DİA*, C. 22, İstanbul 2000, s. 245-252.
- Kütükoğlu, M. S., *Osmanlı-İngiliz Münasebetleri I (1580-1838)*, TTK, Ankara 1974.
- \_\_\_\_\_, “Avrupa Tüccarı”, *DİA*, C. 4, 1991, s. 159-160.
- \_\_\_\_\_, Osmanlı Gümrük Kayıtları, *Osmanlı Araştırmaları*, 1/01, 1980.
- \_\_\_\_\_, “Osmanlılar’da Gümrük”, *DİA*, C. 14, 1996, s. 263-268.
- Marcus, A., *Moderliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Şehri Haleb*, çev. Mehmet Emin Baş, Küre Yay., İstanbul 2013.
- Masters, B., “Haleb: Osmanlı İmparatorluğu’nun Kervan Kenti”: *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2000.
- Oral, Ö., *Osmanlı-Venedik Ticari İlişkileri (1763-1794)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017.
- Orhonlu, C., “Tercüman”, *İA*, C. 12, 1979, s. 180-181.
- Özvar, E., “Osmanlı’da Gümrükler ve Kervanlar”, *Osmanlı Medeniyeti Siyaset, İktisat, Sanat*, Klasik Yay., İstanbul 2005.
- Parlatır, İ., “Türk Sosyal Hayatında Kölelik”, *Belleten*, 47(187), 1984, s. 805-830,
- Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C. II, çev. Yavuz Senemoğlu, Ankara 1973.
- Tabak, F., *Solan Akdeniz*, çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2009.
- Taşkın, Ü., *Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2005.*
- Tomar, C., “Trablusşam”, *DİA*, C. 41, 2012, s. 292-294.
- Türkhan, M. S., *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Haleb*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2014.
- Üner, M. E., “Gümrük Defterlerine Göre XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Urfa’da Ticaret”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 116/229, s. 31-50.
- Ünlü, E., “18. Yüzyılda Osmanlı Eliti Bir Darphane Sarrafının Muhallefatı: Bedros nam-ı diğer Petraki”, *OTAM*, 43, 2018, s. 281-317.
- \_\_\_\_\_, “18. Yüzyılda Sarraf Katlleri: “Devlet Malına Haleb”in mi, Hizipleşmenin mi Kurbanları?”, *Osmanlı Araştırmaları*, 52, 2018, s. 99-133.
- Wood, A. C., *A History of the Levant Company*, London 1964.