

İSKENDERUN İSKELESİ: DOĞU AKDENİZ'DE
ULUSLARARASI BİR TİCARET LİMANININ İNKİŞAFI
MESELESİ (1589-1612)*

Mikail ACIPINAR**

ÖZET

Erken modern dönemde coğrafi ve stratejik bakımdan Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biri olma özelliğini taşıyan İskenderun, uzun süre Halep'te yaşanan canlı ticaret için bir liman olarak hizmet etmiş ise de hayli müddet Trablusşam İskeleyi'nin gölgesinde kalmıştır. 16. asrın son yıllarında İskenderun İskeleyi özellikle Venedikliler tarafından giderek daha fazla kullanılır olmuş, müteakip asrın ilk yirmi yılında ise Halep'in başlıca iskeleyi haline gelmiştir. Bu durum, Trablusşam ile İskenderun arasında uzun süreli bir rekabete yol açmıştır. İskenderun İskeleyi'nin Avrupalı devletler tarafından kullanılması zaman zaman merkezi hükümetin müdahalelerine neden olsa da liman, yüzyıl boyunca gelişimini büyük oranda sürdürmüştü ve uluslararası ticaret gemilerinin Doğu Akdeniz'deki en gözde iskelelerinden biri haline gelmiştir. Bu makalede İskenderun limanının 16. yüzyıldan itibaren yaşadığı gelişme ve dönüşüm tespit edilerek, Osmanlı yöneticilerinin bu hususta aldığı çelişkili kararların nedenleri sorgulanacaktır. Ayrıca şimdiye kadar kullanılmayan Osmanlı, İtalyan ve Fransız arşiv kaynaklarının yardımıyla, limanın uluslararası ticarete katılımını hazırlayan siyasi, sosyal, diplomatik ve ticari meseleler açıklığa kavuşturulacaktır.

Anahtar Kelimeler

İskenderun, Ticaret, Trablusşam, Doğu Akdeniz, Venedik, Fransa.

GİRİŞ

16. yüzyılın sonlarından itibaren Habsburglar ve müteakip asrın başlarında Safevîlerle yaşanan uzun savaşların güçlü biçimde etkilediği Osmanlı

* Makalenin geliş tarihi: 17.06.2020 / Kabul tarihi: 28.10.2020

** Doç. Dr., İzmir Katip Çelebi Üniversitesi SBBF, Tarih Bölümü, mikail.acipinar@ikc.edu.tr (Orcid ID: 0000-0002-2924-5293).

Çalışmayı okuyarak kıymetli önerilerde bulunan Dr. İlker Külbilge'ye teşekkür ederim.)

Devleti, içeride de bir kısım mali, ekonomik, demografik ve sosyal bunalımlarla sarsılmıştır. İmparatorluğunun içinde bulunduğu bu durum, genel itibarıyla bir kriz ve değişim süreci olarak nitelenmiştir¹. Yalnızca merkeze yakın bölgeleri değil ayrıca taşradaki işleyişi ve sosyal düzeni de etkileyen bu süreç esnasında, Doğu Akdeniz ticaretinin kilit noktalarında da kayda değer bazı değişimler yaşandı. Uluslararası ticarete, bilhassa İzmir ve Halep gibi Osmanlı şehirlerinin çok hızlı bir gelişme göstermesi, yalnızca bu şehirlerin değil bunların çevresinde yer alan yerleşim birimlerinin ve limanların da gelişmesine ve gelişmesine yol açtı².

Osmanlılar açısından Suriye bölgesinde cereyan eden uluslararası ticari faaliyetler, bir kısım ürünlerin işesi bakımından önem arz ettiği kadar, hazine için de önemli bir gelir kaynağını teşkil ediyordu³. Bu bağlamda, özellikle Akdeniz'e kıyası olmayan Halep ve daha güneydeki Şam gibi şehirlerin Avrupa'yla bağlantılı ticari faaliyetleri neticesinde bölgenin en gözde ticaret merkezleri olarak yükselişi, yerli ve yabancı tüccar gemilerinin demir attığı

¹ Geleneksel Osmanlı tarihçiliğinin "duraklama ve gerileme" paradigmasına karşılık, son dönemlerde bu olguya daha farklı yorumlar getirilmeye başlanmıştır. Örneğin Faroqi tarafından "krizler ve değişim" olarak değerlendirilen bu devirde, Batı'da Habsburglar ile Doğu'da ise Safevîlerle süren uzun savaş döneminin yanı sıra Suriye bölgesinde Canbolatoğlu Ali Paşa ve Ma'noğlu Fahreddin gibi yerel beylerin isyanları görülürken, içeride saray hiziplerinin mücadelesi etrafında zuhur eden askerî isyanlar vuku bulmuştu. Öte yandan Anadolu'yu etkisi altına alan Celâli isyanları, suhte ayaklanmaları, demografik hareketler ve bir kısım ekonomik sıkıntılar da aynı dönemde yaşanmıştır. Tüm bu hususlar için bk. Suraiya Faroqi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, (ed. H. İnalçık-D. Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 545-757; Aynı paradigmanın Osmanlı iktisat tarihi açısından bir kritiği ve değerlendirmesi için bk. Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, İstanbul 2000, s. 246-247.

² Doğu ticaret yolları ve bu yolların yaşadığı değişim süreci hakkında bk. Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C. I, İstanbul 2004, s. 373-424. Bu dönemde Doğu Akdeniz bölgesi ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticari ilişkiler hakkında genel bir değerlendirme için ayrıca bk. Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İstanbul 2007, s. 162-167.

³ Şevket Pamuk, Osmanlı yönetiminin Avrupalı tüccarlara özel ilgisinin nedenlerinden biri olarak kentlerin işesi konusuna vurgu yapmaktadır (Pamuk, *Paranın Tarihi*, s. 12-13).

başta Trablusşam olmak üzere Cebele, Sayda, Beyrut, Hayfa, Akka ve Lazkiye gibi limanları da hareketlendirdi⁴. Avrupa'nın yünlü kumaşları, gümüşü ve mamul ürünleri ile İran ham ipeği ve pamuk gibi başlıca emtianın mübadelesi şeklinde cereyan eden bu ticaret⁵, İskenderun İskeleyi'nin de doğrudan etkiledi. I. Süleyman zamanında gelirleri Trablusşam mukataasından ayrılarak Halep mukataasına ilhak olunan İskenderun İskeleyi'nin 16. asrın son yıllarından itibaren Trablusşam'a rakip olarak inkişaf etmesinde, sadece limanın doğal yollardan gelişiminin değil ayrıca siyasi, diplomatik ve ekonomik bazı girişimler veya beklentilerin de rol oynadığı anlaşılmaktadır⁶.

16. yüzyılda Doğu Akdeniz kıyılarının imparatorluğa katılmasını sağlayacak Osmanlı fetih hareketleri neticesinde ele geçirilen Suriye ve Mısır bölgelerinin önde gelen ticaret limanları da yeni bir gelişme sürecine girdi. Venedikli tüccarların Osmanlı hâkimiyetinden çok önce etkin olduğu Filistin limanları, Osmanlılar döneminde de bu özelliğini sürdürdü. Söz konusu bölgedeki pazarlar Osmanlı fethinden önce Venedikliler için şeker ve zeytinyağı gibi işlenmiş tarım ürünleri ile mamul tekstil maddelerinin tedarikçisi durumundaydı. 16. yüzyılda ise aynı bölgeler ipek ve pamuk gibi hammaddelerin yanı sıra Avrupalı tüccarlar için bilhassa transit baharat ticaretine de merkezlik ediyordu. Öte yandan Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki ticareti kontrolleri altına alma girişimlerine karşılık Osmanlı yönetiminin uluslararası ticaret yollarını açık tutmayı hedefleyen politikaları sayesinde Halep, aynı

⁴ İnalçık, baharat ticaretinin iki antrepoşundan biri olarak adlandırdığı Trablusşam'ın 16. yüzyılın ikinci yarısında Avrupalı tüccarlar için cazibesinin, düşük gemi resimlerinden kaynaklandığını düşünmektedir. İnalçık, *a.g.e.*, s. 410-411; Suriye kıyılarındaki diğer iskeleler hakkında ayrıca bk. Metin Ziya Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik Akdeniz'de Rekabet ve Ticaret 1600-1630*, İstanbul 2010, s. 82-83 ve 90 vd.

⁵ Osmanlıların Avrupa devletleri ile ticaretine konu olan emtia oldukça çeşitlilik gösterse de, imparatorluğun ihraç malları temelde ham ipek, pamuk, pamuk ipliği, moher, baharat, gön, çeşitli dokunmuş kumaşlar, kurutulmuş meyveler, mazi ve kök boya gibi mallardan müteşekkildi. Buna karşılık Avrupa'dan yünlü kumaş türleri ve broker gibi mamul ürünler ile çeşitli metaller, züccaciye, kâğıt, Amerika menşeli boyalar, şeker ve kahve gibi ürünler ithal ediliyordu. Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 24, No. 2 (May 1992), s. 191; Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul 2014, s. 374. Halep ve Şam merkezli uluslararası ticarete özellikle ham ipeğin rolü ve önemi için bk. İnalçık, *a.g.e.*, s. 299-306.

⁶ ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 5.

asırda Hindistan, İran ve Basra Körfezi'nden gelen kervanların son durağı haline geldi. Böylece daha güneydeki İskenderiye ve Dimyat limanlarının yanı sıra uluslararası ticarete konu olan bu emtianın Avrupa'ya çıkış noktalarını başta Trablusşam limanı olmak üzere Beyrut, Sayda ve son olarak da İskenderun limanları oluşturuyordu⁷.

Modern tarih araştırmalarında ileri sürülen, İskenderun'un henüz tam manada bir liman olma özelliğini taşımadığı 17. yüzyıl başlarında Halep'in iskelesi veya Avrupalılar için bir durak noktası olarak hizmet ettiği görüşü⁸, birçok farklı belge ve tanıklık tarafından teyit edilebilmektedir. Ancak şehrin söz konusu özelliğinin aslında bölgesel ekonomiye olan katkısından ziyade Halep ve yakın civardaki limanlarla ilişkisi paralelinde belirlediği gözlemlenmektedir. Zira daha 14. yüzyılda Ayas Limanı'yla rekabet edemediği için geri planda kalan İskenderun, Osmanlılar döneminde Halep'in uluslararası bir ticaret merkezi konumuna erişmesine paralel olarak önem kazanmıştır. İskelesinin her geçen gün artan ticari kapasitesine karşılık İskenderun'un demografik yapısının ve fiziki gelişiminin olumlu bir gelişme gösteremediği de aşikârdır. Bu bağlamda, 16. yüzyılın ilk yarısında harap bir kaleden ibaret olan İskenderun'un⁹, yüzyılın son yıllarına kadar nüfus bakımından da kayda değer bir gelişme gösteremediği anlaşılmaktadır. 1570'li yıllarda herhangi bir

⁷ Thomas Philipp, "The Economic Impact of the Ottoman Conquest on Bilad al-Sham", *Syria and Bilad al-Sham under Ottoman Rule: Essays in Honour of Abdul-Karim Rafeq*, (eds.) Peter Sluglett-Stefan Weber, Leiden-Boston 2010, s. 101-114. Ayrıca bk. İnalcık, *a.g.e.*, s. 410-413; Bu limanlardan başka Akka, Yafa ve Hayfa gibi daha küçük Doğu Akdeniz limanları da bu bölgesel ve uluslararası deniz ticaretinin birer parçası haline geldiler. Amnon Cohen, "Ottoman Rule and the Re-emergence of the Coast of Palestine (17th-18th centuries)", *Persée: Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée: Les Ottomans en Méditerranée - Navigation, diplomatie, commerce*, No. 39 (1985), s. 163-175.

⁸ "Halep'in iskelesi" ifadesini ilk kullananlar Kâtip Çelebi ve ardından Evliya Çelebi olmuştur. (Kâtip Çelebi, *Kitâb-ı Cihânnümâ*, (ed.) Bülent Özükan, Boyut Yayın Grubu, İstanbul 2008, s. 597; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: III. Kitap, Topkapı Sarayı Kütüphanesi 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini*, (haz.) Seyit A. Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul 1999, s. 32); Bu kaynaklardaki bilgiler için ayrıca bk. Vahit Çabuk, "Pîri Reis, Abdurrahman Hibri, Kâtip Çelebi Ve Evliya Çelebi'ye Göre İskenderun Ve Çevresi", *Türk Kültürü*, 1976, Sayı 166, s. 35-46; Masters ise İskenderun'u Osmanlılardan cumhuriyete kadar bir Avrupalı köyü ve Halep'in Akdeniz'e açılan kapısı olarak tarif eder. Bruce Masters, "Halep: Osmanlı İmparatorluğunun Kervan Kenti", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, İstanbul 2003, s. 33.

⁹ Pîri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, (The Walters Art Museum Yazması-Baltimore), Ms.W.658, v. 313b.

iskânın görülmediği bölgeden elde edilen vergilerin toplamı yalnızca birkaç bin akçeden ibaretti. Aynı tarihlere ilişkin bilgi veren arşiv kayıtlarının burada bir iskelenin dahi bulunmadığını söylemesine karşın, Arsz ve Soğucak iskeleleriyle birlikte kaydedilen İskenderun İskelesi'nin yıllık gelirinin 15.000 akçe olduğu tespit edilmiştir¹⁰.

On altıncı yüzyılın son çeyreğinde aynı kıyı şeridi üzerinde yer alan Gazze kentinde henüz bir limandan bile bahsetmek mümkün değilken; Osmanlı hazinesi Akka, Sayda, Sur ve Ayas gibi meskûn yerleşim birimlerindeki iskelelerden değişen oranlarda gümrük vergisi tahsil ediyordu. Nitekim İskenderun'la kıyaslanabilecek en önemli liman durumundaki Ayas, daha 16. yüzyılın ilk çeyreğinde 50.000 akçalık gümrük geliri ve barındırdığı nüfus itibarıyla bölgenin en önemli merkezi durumundaydı¹¹. Bahsedilen tüm bu resmi kayıtlara bakıldığında, 16. yüzyıl sonlarına kadar İskenderun'un neredeyse hiç nüfusa sahip olmadığı ve iskelesinin ciddi oranda gelir getiren bir ticaret hacmine ulaşamadığı açıkça görülmektedir¹². Nitekim iskelenin Avrupalı tüccarların dikkatini çekmeye başladığı tarihlerden itibaren İskenderun'a yolu düşen tüccar ve seyyahların kayıtları da bunu teyit etmektedir.

Bu çalışmada, yüzyılın sonlarından itibaren, o zamana kadar Avrupalı ve yerli tüccarların yoğun biçimde kullandıkları Trablusşam İskelesi yerine neden İskenderun İskelesi'ni tercih ettikleri, Osmanlı yönetiminin hangi sâiklerle iskelenin yabancı gemilere açılmasını tartıştığı ve ardından niçin bu kararından vazgeçtiği sorularının cevapları aranacaktır. Bununla birlikte mevcut araştırmanın amacı, Osmanlı arşiv vesikalarının da yardımıyla, İskenderun İskelesi'nin 17. asrın ilk yarısı boyunca maruz kaldığı değişimin nasıl bir süreçten geçtiğini ve buna paralel olarak ticari gelişiminin ne yönde seyrettiğini ortaya koymaktır.

¹⁰ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru Turuku't-ticara ve't-tenâfus beyne Mînâ'î Trablus ve'l-İskenderun fi'l-karnî's-sâbi' 'Aşere" (Orj. "تغير طرق التجارة و التناقص بين: مينائي طرابلس " (والاسكندرون في القرن السابع عشر", *Mecelleti'l-Müverrihi'l-Arabî*, Vol. XI, (1979), s. 259. Makaleye ulaşmamda yardımcı olan IRCICA Kütüphanesi çalışanlarından Aybike Yurdürün hanımefendiye, Türkçeye çevrilmesi aşamasında emeklerini esirgemeyen Saad Kasapoğlu ve çeviri makaleyi kontrol etme nezaketini gösteren Doç. Dr. Fatma Akkuş Yiğit ile Dr. Öğr. Üyesi Eyüp Akşit'e müteşekkirim.

¹¹ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 258.

¹² Halil Sahillioğlu, 16. asırda İskenderun'da nüfus bulunmamasını korsan saldırılarına bağlamıştır. ("Tuğayyuru", s. 264).

İSKENDERUN'UN COĞRAFİ VE FİZİKİ DURUMU

İskenderun ve çevresiyle ilgili ilk tafsilatlı bilgiler, Venedik'in Halep konsolosu Alessandro Malipiero'nun (1592-1596) raporunda yer almaktadır. Malipiero'ya göre, Payas Körfezi'nin ucunda yer alan İskenderun, çevresi birçok su kollarının doğduğu¹³ dağlarla çevrili olan ıssız bir kumsaldır. Düzlük- lere ulaşan suların oluşturduğu birikintiler, yaz sıcaklarıyla birlikte ölüm sa- çan bataklıklara dönüşmekte, havası da bunaltıcı ve hastalıklı bir hal almaktadır. Hatta Malipiero'nun konsolosluğu sırasında bu hava, üç konso- los vekili ve birçok köylü ile denizcinin ölümüne neden olacak kadar ağırdı. Akdeniz'in ve imparatorluğun dört bir yanından gelenlerin uğrak noktası ol- masına karşın, söz konusu durum büyük bir olumsuzluk yaratıyordu. Ahşap yapı- lı bir kaç evde yalnızca konsolos vekilleri ve çalışanları yaşıyordu. Li- mana uğrayan hemen herkes ve zaman zaman sorun çıkaran bazı askerî gö- revliler de bu evlerde konaklıyordu¹⁴.

Zaman içinde bazı ufak çaplı gelişmeler kaydetmiş olmasına rağmen İskenderun genel görüntüsünü müteakip asrın başlarına kadar muhafaza etmiştir. Aynı tarihlerde iskelede bazı tadilatlar yapan Avrupalılar iskele civarında ayrıca birkaç ev inşa etmişlerdir¹⁵. Aşağıda görüleceği üzere, her ne kadar kaynaklar İskenderun'un kötü havası ve çevresinin kısmen bataklıklar- la çevrili olduğu hususunda hemfikir olsalar da, Avrupalı tüccarların her şeyden evvel kendi çıkarlarını öncelediği açıktır. Nitekim yolu çeşitli neden- lerle İskenderun'dan geçen birçok kişinin anlatılarında aynı olumsuzluklar- dan bahsedilirken, iskelenin ticari önemine ilişkin tespitler de hemen göze çarpmaktadır. Bölgenin sahip olduğu iklimsel ve fiziki olumsuzluklara ilişkin en erken bilgilerin Venedik konsolosluk raporlarında yer aldığını yukarıda belirtmiştik. İskenderun'un ilgi görmeye başladığı 1580'lerden itibaren ka- leme alınan bu resmi verilerin tümü, bölgenin ölümcül hastalıklara neden

¹³ Bir kısım arşiv vesikalarında İskenderun yerine İskender Pınarı tabiri de kullanılmaktadır. Tabirin söz konusu içecek su kaynaklarından mülhem tercih edildiği düşünülebilir. Bu ifadenin geçtiği 2 Şaban 1021 (28 Eylül 1612) ve 2 Ramazan 1021 (27 Ekim 1612) tarihli örnek belgeler için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 95/471; 96/476.

¹⁴ Guglielmo Berchet (ed.), *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Torino 1866, s. 84-85.

¹⁵ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 259.

olan kötü ve özellikle de yaz aylarında dayanılmaz bir hal alan bunaltıcı havası konusunda birbirilerini teyit etmektedir¹⁶.

Konsolos raporları dışında İskenderun'a uğrayan veya yolu buradan geçen çeşitli seyyah veya yolcuların geride bıraktıkları hatıratlar da benzer bilgiler içermektedir. Bir Fransız gemisiyle 1624 Mayıs'ında İskenderun'a ulaşan Domenico Magri de İskenderun'un havasına dair pek farklı şeyler söylemez. Onun ifadelerine göre, ıssız bir sahilde yer alan İskenderun'a yalnızca mallarını indirmek isteyen Avrupalı tüccarların gemileri demir atıyordu. Birçoğu baraka tarzında olan evlerde Türkler, Rumlar ve bazı yabancı tüccarlar kalmakta, az sayıdaki taş evlerden birinde ise limanda görevli bir ağa ile üç yeniçeri yaşamaktaydı¹⁷. Magri'nin muhtemelen gümrük emininini kastettiği bu ağanın görevi, iskeleye yanaşan tüccarların getirdikleri mallardan ve özellikle Avrupalı tüccarlardan gümrük vergisi tahsil etmektir. Burada ayrıca Halep'te bulunan Avrupalı konsoloslara tâbi konsolos vekilleri de meskûndü¹⁸.

Tavernier de 1638 yılında Marsilya'dan başladığı deniz seyahatinin son durağı olan İskenderun hakkında canlı tasvirlerde bulunup önemli bilgiler aktarır. Kıyıda, meyhaneler işleten Rumların oturduğu üst üste yığılmış köhne evlerin yanı sıra yabancı ülke konsolosları ile Avrupalı tüccarların oturduğu evler de bulunuyordu. Fransız ve Hollandalı konsolos vekillerinin ikamet ettiği evler, aynı zamanda kendi milletlerine mensup tüccarlara da ev sahipliği yapıyordu. Özellikle yaz mevsiminde, Belen Köyü civarından doğan akarsuların düzlüğe kavuştuğu noktalarda oluşturdukları bataklıklar, bölgenin havasını o denli ağırlaştırıyordu ki hastalanmamak mümkün değildi. Müslüman halk da bu yüzden yaz aylarında havası ve içme suyu daha sağlıklı olan dağlık kesimdeki Belen köyüne kaçıyordu¹⁹.

¹⁶ Konsolos Alessandro Malipiero, Giorgio Emo ve Vincenzo Dandolo tarafından verilen bilgiler için bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 84, 107, 123-124.

¹⁷ Domenico Magri Maltese, *Breve racconto del viaggio al Monte Libano*, Viterbo 1664, s. 21; İlk defa 1671 yılında İskenderun'a gelen Ambrosio Bembo da iskelenin gelişmeye başlamasından sonra Türk ve Rum nüfusun kentte yerleşmeye başladığını, ayrıca bir gümrük memurunun da Halep gümrük eminininin vekili olarak burada görev yaptığını söyler. (Ambrosio Bembo, *The Travels and Journal of Ambrosio Bembo*, (ed.) Anthony Welch, Berkeley: University of California Press 2007, s. 46).

¹⁸ Domenico Magri, *Breve racconto*, s. 21.

¹⁹ Jean-Baptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, (ed.) Stefanos Yerasimos, Çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2006, s. 165.

Yabancı seyyahların aktardıklarını teyit eden Evliya Çelebi ise İskenderun hakkında daha tafsilatlı bilgiler aktarmaktadır. Ona göre, yüz elli akçalık bir kadılık merkezi olan kentte câmi, han, hamam ve çarşı gibi yapılar yer almamasına karşın, ağırlıklı olarak Frenklerin ve Rumların oturuyor olması sebebiyle çok sayıda meyhane bulunuyordu. Bu meyhaneler ziyaretçiler için zaman zaman birer ikametgâh işlevi de görüyordu. İçme suyu ihtiyacı ise Kervan Pınarı denilen mevkiden eşeklerle taşınarak karşılanıyordu. Halep ve civardaki diğer şehirlerin iskelesi konumunda bulunan İskenderun'da, canlı bir ticari hareketliliğe sahne olan mahzenler ile bu ticaretle ilgilenen devletlerin konsolos vekilleri bulunuyordu. Limana her sene iki yüz civarında Müslüman ve Hristiyan kalyonu gelmekteydi. Ancak limanda kale olmadığı için yabancılar gümrük vergisi vermekten kaçıyorlardı²⁰.

Gerçekten de iskelede tamamı Halep'teki konsoloslar tarafından atanan Venedik, Fransız, İngiliz ve Hollanda konsolos vekillerinin kullandıkları ve her birinin üzerinde mensup oldukları devletin bayraklarının dalgalandığı birkaç ev, mallarını muhafaza ettikleri depolar ve 16. yüzyıldan itibaren bakımını Fransızların üstlendiği anlaşılan bir de misafirhane²¹ yer alıyordu. Bunlara ilaveten Hristiyanların dinî vazifelerini yerine getirdikleri küçük bir şapelden başka bir şey de yoktu. Şapelde görevli Fransisken din adamları Kudüs'ten gönderiliyor ve Fransız konsolos vekilinin evinde ikamet ediyorlardı. İskenderun gümrük eminine vergilerini ödeyen yabancı tüccarlar, mallarını Halep gibi daha iç bölgelere göndermek için kış mevsiminde katırları, yazları ise deve kervanlarını kullanıyorlardı. Katırlar da sıcaktan etkilenmemeleri için yaz boyunca dağ yamaçlarında tutuluyordu²².

Belki de birçok açıdan İskenderun kadar dikkate değer bir başka merkez de Belen köyüdür. Özellikle yaz mevsiminde havası dayanılmaz bir hal alan İskenderun'daki tüccar ve seyyahlar ya gemilerde kalıyor ya da işlerini çabucak gördükten sonra limana yaklaşık iki saatlik uzaklıktaki ve dağların ortasında yer alan Belen köyüne kaçıyorlardı. Burası temiz havası, su kaynakları ve evleri ile İskenderun'a nazaran bir cenneti andırıyordu. Anlaşıldığı kadarıyla yaz aylarında sadece halk ve tüccarlar değil İskenderun'da görevli konsolos vekilleri de bu köyde ikamet ediyordu. 1671 yılında Belen'e gelen Bembo, İngiliz konsolos vekili Martin Loe'ya ait bir evde konaklamıştır. Ona

²⁰ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: III. Kitap*, s. 31-32.

²¹ Leonardo di Santa Cecilia, *Persia ovvero secondo viaggio*, Roma 1757, s. 6.

²² Ambrosio Bembo, *The travels*, s. 46.

göre, dağlardan çıkıp yerleşim biriminin içinden geçen güzel su kaynaklarına sahip olan ve dağ yamacında birbiri ardına dizilen evlerin bulunduğu köyün ortasında, muhtemelen Kanuni Sultan Süleyman döneminde inşa edilen kervansaray olduğu anlaşılan, tavanı kurşun formlu ve çok sayıda kubbesi bulunan bir yapı da mevcuttu²³. Kendisiyle aynı tarihlerde Belen'i ziyaret eden Evliya Çelebi ise burası hakkında Bembo ile uyumlu ancak daha ayrıntılı bilgiler vermektedir. İskenderun'dan çıktıktan sonra kısa ancak daha meşakkatli bir yolculuğun sonunda Belen'e ulaşan Evliya, köyün Halep'e bağlı bir voyvodalık ve 3.000 nüfuslu bir kaza olduğunu söylerken, burada kethüdayeri ve yeniçeri serdari vekili gibi görevlilerin bulunduğundan bahseder. Camisi dışında, Bembo'nun aktardığı gibi, kurşunla kaplı bir hânla birlikte yamaçta bulunan ve üzerleri toprakla kaplı olup birbirlerinin üzerine havaleli şekilde inşa edilmiş 700 kadar evin mevcudiyetinden söz etse de Avrupalılardan hiç bahsetmez. Buna ilaveten diğerleri gibi o da köyün temiz havası, suları, dağlardaki bağları ve yaylakları ile övülmeye değer bir yer olduğunu söyler²⁴.

İSKENDERUN İSKELESİ'NİN TERCİH EDİLME NEDENLERİ

Halil Sahillioğlu'nun ve Bruce Masters'ın yukarıda zikredilen çalışmalarında, 16. yüzyıldan itibaren Halep'in ana ticaret iskelesi olan Trablusşam Limanı yerine İskenderun İskelesi'nin kullanılması yönündeki tercihlerin arkasında yatan farklı nedenlerden bahsedilmiştir. Yerleşim biriminin uzun süre bir liman hüviyetini kazanamadığı ve yalnızca Halep'in denizle bağlantısını sağlayan bir iskele olarak kaldığı yönündeki bilgilere rağmen, İskenderun ve iskelesi Osmanlı hükümeti ile Avrupalı temsilciler ve tüccarlar arasında 1612 yılına kadar devam eden bir çekişmenin ve tartışmanın temel konusu olmuştur.

İskenderun'u Halep'e uzanan Avrupa ticaretinin başlıca limanı yapma girişimlerinin birden fazla nedeni vardır. Bunların en önemlileri Suriye bölgesi ve Trablusşam'ın siyasi, ekonomik ve askerî durumuyla doğrudan ilişkilidir. Osmanlı yönetiminin Suriye ve Lübnan bölgelerini, buralara hâkim yerel sülaleler vasıtasıyla dolaylı yoldan idare etme siyasası uzun süre devam

²³ Ambrosio Bembo, *The travels*, s. 46-47.

²⁴ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: III. Kitap*, s. 32.

ettirilmiştir. Ancak Canbolatoğulları, Seyfoğulları ve Ma'noğulları gibi önde gelen yerel sülaleler arasındaki güç dengelerini korumak adına merkezî idarenin İskenderun ve Trablusşam iskelelerinin kullanılmasına zaman zaman müdahale ettiği de görülmektedir. Bununla birlikte, Trablusşam'ın Halep'e olan uzaklığı ve İskenderun İskelesi'nin avantajları bir kenara, sorunların çıkış noktasını oluşturan temel neden Trablusşam bölgesindeki yerel güçlerin yabancı tüccarlara müdahaleleri, limanın artalanına hâkim kuvvetler arasındaki çatışmalar, Osmanlı yetkililerinin tutumları, isyanlar ve eşkıyalık hareketleridir²⁵.

a. Trablusşamlı idareciler ve yerel görevliler

İskenderun-Trablusşam çekişmesinin ortaya çıkışının arka planında yatan nedenleri yahut İskenderun'un 16. yüzyılın sonlarından itibaren yabancı tüccarlar tarafından tercih edilmesinin temel sebeplerini, bölgede faaliyet gösteren Venedik konsoloslarının raporlarından takip etmek mümkündür. Verdikleri bilgiler Osmanlı belgeleriyle de teyit edilen raporların hemen tümünde, Trablusşam'a hâkim yerel beylerin ve yerel görevlilerin açgözlülüğü, gümrük vergilerinin fazlalığı ve işlerin yavaş yürümesi gibi temel sorunlara değinilmesi, yabancı tüccarların Trablusşam İskelesi'nden kaçmasının en önemli nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle Halep'teki Venedik temsilcilerinin Trablusşam'da karşılaştıkları sorunlara ilişkin yakınmalarının daha 16. yüzyılın son çeyreğinden itibaren başladığı dikkat çekmektedir²⁶.

²⁵ İskenderun'u yeni iskele olarak kullanmak isteyen Venediklilerin ve bilhassa Halep konsolosunun, bütün bu sorunları neden olarak gösteren şikâyetleri için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 5-6. Başta Fransızlar ve Venedikliler olmak üzere, yabancı tüccarların Dürzilerden korktukları için Trablusşam'a gitmediklerini Osmanlı makamları da kabul etmektedir. Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 266; Bununla ilgili olarak ayrıca bk. William J. Griswold, *Anadolu'da Büyük İsyan 1591-1611*, çev. Ülkün Tansel, İstanbul 2002, s. 55; İlginçtir ki 18. yüzyılda İskenderun-Halep hattında buna benzer sorunların yaşanması üzerine ticaret eskisi gibi güney limanlarına kaymıştır. Bu sorunlar ve İskenderun'un söz konusu asırdaki durumu hakkında bk. Mehmet Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*, (İstanbul Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2014, bilhassa bk. s. 76-87.

²⁶ Mesela bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 250/330, v. 10a. Söz konusu seride yer alan defterlerin içerikleri üzerine bir çalışma için bk. Serap Mumcu, "Venedik Baylosu'nun Defterleri (1589-1684)", *Hilâl: Studi turchi e ottomani*, No. 4 (2014). İnalçık, 16. yüzyılın sonlarında bölgede faaliyet gösteren Avrupalı tüccarların Ma'noğlu Fahreddin'e fazladan koruma parası ödemelerinden dolayı

Halep ticaretine bağlı olarak ticari hareketliliğin hızlı bir artış gösterdiği Trablusşam Limanı'nda Avrupalı tüccarların iskele eminleri ve hatta Trablusşam beylerbeyleri ve defterdarları tarafından taciz edilmelerinin yanı sıra, kendilerinden talep edilen yüksek miktarlardaki haksız vergilerden şikâyet eden konsolos Pietro Michiel, sorunların daha hızlı çözümü için Halep konsolosluğunun Trablusşam'a naklini dahi teklif etmiştir²⁷. Osmanlı arşiv belgelerine de yansıyan benzer sorunlara ilişkin huzursuzluk ve yakınmalara 1590'larda konsolos olan Tommaso Contarini'nin raporunda da rastlamak mümkündür²⁸. Öyle ki Contarini'nin, daha iskeleye ilk ayak bastığında önemli sorunlarla karşılaştığını söylediği problem, görev süresinin sonunda ülkesine dönmeden Trablusşam'da ölen selefinin mallarına yerel görevliler tarafından el konulmasıyla ilgili olmalıdır²⁹. Contarini, binlerce duka zarar etmelerine yol açan Trablusşam İskelesi'ndeki düzensizliği ve görevlilerin açgözlülüğünü, bölgede idareyi ellerinde tutan ve merkezî hükümetten bağımsız hareket eden yerel güçlerin varlığına bağlıyordu³⁰. Bu konudaki serzenişlerini haklı çıkaran gelişmeler daha 1591 yılının ilk aylarında yaşanmıştı. Trablusşam Beyi, defterdarı, gümrük emini ve şehirdeki diğer resmi görevlilerin Venedikli tüccarlardan cebren alarak zimmetlerine geçirdikleri paralar büyük meblağlara ulaşmış, limanda demirli bazı gemilere el konulmuş, mürettebat ve tüccarlar zindanlara atılmıştı. Konsolosun da vurguladığı gibi, Dürzi ve Arap kökenli bu görevlilerin soruşturulması için Divan'dan çıkan emirleri getiren Osmanlı görevlileri dahi saldırıya uğramıştı³¹.

Trablusşam'daki Avrupa ticaretinin kısmen Sayda ve İskenderun'a kaydığını düşünmektedir. (İnalçık, *a.g.e.*, s. 413)

²⁷ Pietro Michiel'in raporu ve ilgili kısım için bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Torino 1866, s. 73, Sagredo da, İskenderun yerine bir kez daha Trablusşam iskelesinin kullanılmaya başlandığı yıllarda, tıpkı selefleri gibi, vergilerdeki artış ve Trablusşam gümrüğündeki işlemlerin uzun sürmesinden şikâyet ederek gümrük görevlilerini açgözlülükle suçluyordu. (bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 132)

²⁸ Tommaso Contarini'nin raporu için bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 74-78.

²⁹ Evâil-i Şaban 998 (5-14 Haziran 1590) tarihli hüküm için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 250/330, v. 28a.

³⁰ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 74-75; Contarini'nin Divan'a şikâyetlerini özetleyen 1593 yılına ait iki hüküm için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 5-6.

³¹ Bu soruna ilişkin hükümler için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 250/330, v. 72a, v. 75a, v. 76a, v. 81a, v. 92a, v. 93a.

Contarini'nin bölgedeki güç dengelerine ilişkin verdiği bu bilgiler gerçekten de önemli bir noktaya işaret ediyor. Zira halefi Giorgio Emo, yüzyılın sonlarında Beyrut'tan Antakya'ya kadar olan bölgenin tek hâkimi olarak Seyfoğlu Yusuf'u göstermektedir. Suriye'nin en güçlü yerel hâkimi durumundaki Emir Yusuf, emrindeki binlerce silahlı Dürzi askerle Trablusşam'daki Osmanlı paşasından bile daha güçlü bir pozisyondaydı. Dahası, bölgenin en önemli gelir kaynağı olan Trablusşam iskelesi gümrüğü de kardeşlerinden birinin denetimindeydi³². Öyle anlaşılıyor ki Trablusşam bölgesindeki bir takım siyasi hesaplar ile söz konusu topluluklar arasındaki çekişmelerin ticarete yansımaları da İskenderun İskelesi'nin tercih edilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı yönetiminin Kuzey Suriye bölgesinin idaresini kontrolünde tutabilmek için bölgede bulunan Nusayriler, Dürziler ve Sünni Araplardan müteşekkil bazı yerel aşiret ve beylere verdiği *görece özerk* imtiyazlardan olmak üzere, Trablusşam'ın idaresi de Seyfoğulları'na bırakılmıştı. Seyfoğulları'ndan Yusuf'un idaresinde böyle bir yapıya bürünen Trablusşam, Beyrut ve İskenderun gibi rakiplerini geride bırakarak uluslararası bir liman hüviyetini kazandı. Limanın vergi gelirleri de aynı derecede artış gösterince Emir Yusuf'un hızla artan siyasi ve askerî gücünün dizginlenmesi için Halepli tüccarlar 1589 yılında, şehre daha yakın bir konumda yer aldığı ve Trablusşam'a göre daha elverişli bir güzergâha sahip olduğu iddiasıyla İskenderun İskelesi'ni kullanmak istediler. Muhtemelen Emir Yusuf'un güçlenmesinin önüne geçmek isteyen Osmanlı yönetimi de bu isteği geri çevirerek iskeleyi Halep'in yeni limanı olarak kabul ederken, bu suretle Seyfoğulları'nın en önemli gelir kapısı da ellerinden alınmış oluyordu³³.

b. Bölgesel istikrarsızlık nedeni olarak Dürziler ve Araplar

Trablusşam çevresindeki istikrarsızlıkta Kuzey Suriye bölgesindeki yerel güçlerin varlıkları ve etkinlikleri kadar İstanbul ile bağları oldukça gevşek olan Seyfoğulları'nın Trablusşam çevresindeki tahakkümleri de etkili olmuştur. Aynı tarihlerde Suriye bölgesindeki yerel aşiretler arasındaki silahlı çatışmalar, bilhassa Safed Sancakbeyi Emir Fahreddin'in hâkimiyetini tesis etmesi ile birlikte Lübnan bölgesinde güçlerini yeniden arttıran Dürzi

³² *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 105.

³³ William J. Griswold, *Büyük İsyân*, s. 57-59.

Ma'noğulları ile Seyfoğulları ve Canbolatoğulları arasında yaşanan çekişmeler ve isyanların ortaya çıkardığı sorunlar³⁴, bölgede cereyan eden ticari faaliyetlere doğal olarak menfi bir şekilde yansımıştır³⁵.

c. Şam ile Halep arasında yaşanan ticari rekabet

Sahillioğlu ise İskenderun İskeleyi'nin uluslararası ticarete açılması meselesini açıklarken, bahsedilen diğer nedenlere ilaveten, bir başka konuyu daha ele almıştır. Ona göre, Doğu ticaretinin en gözde merkezlerinden olan Şam pazarının 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı tüccarlara yetmemesi, ticaretin zamanla Halep'e yönelmesine neden olmuştur. Gerek pazarının büyüklüğü ve zenginliği gerekse başkente yakınlığı sebebiyle kervan yollarının Şam'a göre daha güvenli olması, Halep'in kısa sürede önemli bir ticaret merkezi olarak yükselmesine zemin hazırlamıştır. Şam ise hac kafileleri ve güneyden baharat taşıyan bazı kervanlarla yetinmek zorunda kalmıştır. Bu bakımdan görünürde Trablusşam ile İskenderun iskeleleri arasında yaşanan çekişme, aslında Halep ve Şam gibi iki önemli şehir arasındaki rekabetin tezahüründen başka bir şey değildir³⁶.

d. Trablusşam-Halep karayolunun uzaklığı ve güvenliği meselesi

Yabancı tüccarların Trablusşam'daki yerel yöneticilerin olumsuz tutumlarından duydukları rahatsızlıktan başka Trablusşam-Halep arasındaki kervan yolunun İskenderun'a göre daha uzun olması ve seyahat esnasında maruz kaldıkları eşkıyalık faaliyetleri de mühim bir sorun haline gelmişti. Bu bakımdan ilk olarak İskenderun'un Halep'e sadece birkaç günlük mesafede bulunması ve daha güvenli bir rotaya sahip olması, İskenderun'un tercih edilmesini anlaşılır kılan bir başka nedendir³⁷. Nitekim iki iskele arasındaki rekabetin doğrudan muhatabı olan Osmanlı hükümetinin aldığı bir kararda,

³⁴ Feridun Emecen, "Fahreddin, Ma'noğlu", *DİA*, C. 12, s. 80.

³⁵ İskenderun İskeleyi'nin ticarete açılmaya başladığı ilk yıllarda da Halep, Şam ve Trablusşam bölgelerinde buna benzer eşkıyalık faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı belgelerden takip edilebilmektedir. Bunlara ilişkin olarak bk. BOA, MD 72, s. 220/426-428.

³⁶ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 259, 263.

³⁷ En erken tarihlisi konsolos Contarini (*Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 76) olmak üzere, konuyla ilgili bilgi veren hemen hemen tüm kaynaklar bu konuda hemfikirdir. Magri, *Breve racconto*, s. 21; Tavernier, *Seyahatname*, s. 165; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: III. Kitap*, s. 31; Bembo, *The travels*, s. 44; Ayrıca bk. Masters, "Halep", s. 32.

Avrupalı temsilcilerin Trablusşam ile Halep arasındaki mesafenin uzaklığından ve kara yolculuğunda yaşanan sıkıntılardan yakındıkları görülmektedir³⁸. Öyle ki Trablusşam ile Halep arasındaki mesafenin uzun oluşu ürünlerin Halep'e ulaştırılmasını daha masraflı hale getiriyordu.

Bununla birlikte sorunlar zincirine, kervan yolunun Dürzi ve Arap eşkıyaların saldırılarına uğraması, yolların fizikî açıdan yetersiz olması ve su kaynaklarının azlığı gibi meseleler de ekleniyordu. Bütün bu nedenlerden ötürü ticari ürünler çoğu zaman uygun olmayan şartlar altında naklediliyor ve çalınma riski taşıyordu. Söz konusu risklere çare olarak Fransızlar, kervanlarını silahlandırılmış yüz kadar askerle yola çıkarıyorlardı³⁹. Trablusşam-Halep güzergâhının tüm bu olumsuzluklarına karşılık; Halep'e yakınlığı, seyahat masraflarının azlığı, kervan yolunun güvenliği ve Trablusşam'a nazaran eşkıya gruplarından daha emin bir yer olması gibi nedenler, İskenderun-Halep rotasını tüccarlar için daha cazip hale getiriyordu⁴⁰. İlâveten, aynı yolda karşılaşılan nadir vakalar karşısında Osmanlı yönetiminin aldığı askeri tedbirler de İskenderun'u Trablusşam'dan daha güvenilir kılıyordu⁴¹.

e. İskenderun limanının avantajları

İskenderun'un kötü iklim şartlarına karşılık, uluslararası deniz ticareti için taşıdığı mühim avantajları büyük tonajlı Venedik, İngiliz, Fransız ve Hollanda gemilerinin iskeleye yanaşmalarında önemli bir etken olarak görünmektedir. Marsilya, Venedik, Amsterdam ve Livorno gibi önemli ticaret limanlarından kalkan ve başta mamul tekstil ürünleri olmak üzere çeşitli lüks tüketim mallarıyla yüklü yabancı bandıralı gemiler, başta ipek ve pamuk gibi hammaddeleri tedarik etmek üzere Halep'e ulaşmak için, gerek karayoluna nazaran daha kısa bir yolculuk imkânı sunması gerekse daha güvenli olması nedeniyle, bu uzun deniz yolculuğunu tercih etmekteydiler⁴². Adı geçen Avrupa limanlarından yelken açan bu tonajlı gemilerin demirlemesine uygun

³⁸ BOA, MDZ 18, v. 84a.

³⁹ Francesco Sagredo'nun raporu için bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 142.

⁴⁰ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 76-77; Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 264.

⁴¹ 1598 yılı gibi erken bir tarihte İskenderun-Halep karayolunu kullanan Fransız tüccarların karşılaştığı bu tür nadir tacizler karşısında Osmanlı idaresinin, tacirlere eşlik etmek üzere Aziz Sancağı'ndan muhafaza birlikleri tayin ettiğini görmekteyiz. Evâhir-i Safer 1007 (23 Eylül-1 Ekim 1598) tarihli vesika için bk. BnF, Supplément Turc 130, v. 117a-b.

⁴² Bruce Masters, "Halep", s. 14-20.

doğal bir liman özelliğini taşıması, iskeleye indirilen malların buradan karayoluyla Halep'e çok kısa sürede ulaştırılabilmesi, tüccarların yerel güçlerin baskılarından azade olmaları ve temiz su ihtiyaçlarını karşılayabilecek olanaklara sahip bulunmaları gibi konular, İskenderun İskeleyi'nin önemli avantajları olarak sıralanabilir.

İskelenin yaz aylarındaki bunaltıcı havası dışında Eylül ayı boyunca gemilerin limandan çıkmasına mâni olacak şekilde esen ters rüzgârlar ve bu rüzgârların oluşturduğu dalgaların yol açtığı gemi kazalarıyla muhtemel korsan saldırıları gibi nedenlere rağmen, limanın büyük gemileri barındırabilecek kapasitede olması, İskenderun'un tercih edilmesinin görünürdeki önemli bir başka nedeni olmuştur. Zaten Suriye bölgesinde Trablusşam ile İskenderun arasında büyük gemileri barındırabilecek başka bir liman da mevcut değildi⁴³. İlk zamanlarda iskelenin tüccarlar açısından en avantajlı yönlerinden birisi de İskenderun'a tayin edilen Osmanlı memurları ve askerî personelinin ağır havası yüzünden bu liman kentine gelmek istememeleriydi. Bu da hem daha gevşek bir gümrük kontrolü hem de rüşvet talebiyle tüccarları sıkıştırarak daha az sayıda memur demektir. Avrupalı tüccarlar için İskenderun'u cazip kılan bir diğer husus da Trablusşam'a kıyasla daha az vergi ödemeleri ve resmi işlemlerini çok daha kısa sürede halledebilmeleriydi. Nitekim yabancı konsolos vekilleri mevcut durumdan memnuniyetlerini dile getirirken, iskelede ikamet eden Fransızların ve İngilizlerin de söz konusu denetimsizlikten olabildiğince faydalandıkları anlaşılmaktadır⁴⁴. Tüm yakınlara rağmen, bölgenin kötü iklimi İskenderun'un ticari açıdan Avrupalılarca tercih edilmesini engellememiş, aksine tüccarlar için iskele her geçen gün biraz daha cazip hale gelmiştir.

Buna karşılık, ayrıcalık sahibi Venedik ve Fransa gibi devletlerin ticaret gemilerinin zamanla iskeledeki hareketliliği artırması korsanlık sorununu da beraberinde getirmiştir. Daha erken tarihlerde Doğu Akdeniz'den elde edilen gümrük gelirlerini İstanbul'a taşıyan kervanları ve hac kabilelerini hedef alan korsanlar, bazen de tatlı su kaynaklarından faydalanmak için İskenderun İskeleyi'ne gelmekteydi⁴⁵. Sonraki yıllarda ise, bilhassa yabancı bandıralı gemi-

⁴³ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 85.

⁴⁴ Bu bilgiler Dandolo'nun 1620 yılında senatoya sunduğu raporda yer almaktadır. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 123.

⁴⁵ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 264.

ler görünümünde ve ticaret bahanesiyle İskenderun'a gelen Hristiyan korsanlar limana yakın çevrelerde yağmalara girişirken, bölgedeki deniz trafiğinin de aksamasına yol açmışlardır⁴⁶.

İSKENDERUN İSKELESİ'YLE İLGİLİ İLK TARTIŞMALAR

Yukarıda bahsedilen tüm sorunlar Tommaso Contarini'nin, Suriye ticaretinin ana limanı durumundaki Trablusşam İskeleye'ne alternatif başka bir iskele bulma girişimlerine neden oldu. Kendi ifadesiyle, Halep Beylerbeyi Elvendoğlu Ali Paşa ile iyi ilişkilerini kullanan konsolos, İskenderun'un Trablusşam'a alternatif olabileceği yönündeki fikirler üzerine, içerisinde iki Fransız'ın da yer aldığı bir heyeti bölgeye gönderdi. Heyetin bölge ve liman hakkında verdiği olumlu rapor üzerine, İstanbul'daki Venedik baylosunun da desteğiyle, iskelenin kullanıma açılması için Osmanlı yönetimine başvuruldu. Venedik temsilcisi İstanbul'dan bir ay gibi kısa bir süre içinde olumlu bir cevap geleceğinden emindi⁴⁷.

1589 yılında Venediklilerin ve muhtemelen Fransızların Halepli yöneticilere başvurularıyla başlayan⁴⁸ meselenin kısa sürede diplomatik bir hal aldığı, bu sürece Halep ve Trablusşamlı idarecilerin de katıldığı görülmektedir. Yabancı tüccarlara meselenin çözümü konusunda en büyük desteği Halep beylerbeyi ve defterdarı vermiş gibidir. Halep beylerbeyi Ahmed Paşa ile defterdarının, Dürziler ve diğer yerel güçlerden çekinen Fransız ve Venediklilerin artık Trablusşam Limanı'na uğramadıkları için hazine gelirlerinin azaldığı, bu nedenle İskenderun'un Doğu ticaretinin yeni limanı olarak kullanılması gerektiği yönündeki isteklerinin Osmanlı makamlarının aldığı kararda etkili olduğu muhakkaktır. Gerçekten de, Haleplilerin bu talepleri kısa zamanda kabul görmüş ve Divan'dan, İskenderun'un Trablusşam'a alternatif olarak kullanılması yönünde bir karar çıkmıştır⁴⁹.

⁴⁶ 22 Muharrem 1018 (27 Nisan 1609) tarihli hüküm için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 62/281; Evâil-i Receb 1010 (26 Aralık 1601/4 Ocak 1602) tarihli hüküm için bk. BnF, *Supplément Turc* 130, v. 45a-b, v. 46a-b.

⁴⁷ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 75-76.

⁴⁸ William J. Griswold, *Büyük İsyan*, s. 59.

⁴⁹ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 266.

Muhtemelen iskeledeki ticaretin tamamen kesilmesinden korkan yerel idarecilerin üzerinde baskı kurduğu Trablusşam defterdarı, Haleplilerin girişimlerine hemen itiraz etti. Defterdarın itirazı üzerine İstanbul'dan bu defa da yabancı tüccarların eskisi gibi Trablusşam Limanı'nı kullanmaları yönünde bir karar çıkar çıkmaz, Fransız ve Venedikliler tekrar Trablusşam İskeleyi'ni kullanmak zorunda bırakıldılar. Ancak girişimler burada son bulmadı. Gerek Halep paşasının gerekse Trablusşam defterdarının birbiri ardına İstanbul'a gönderdikleri ve gelirlerin azalmasından ve hazinenin zarar etmesinden dem vuran arzları, iskelenin bir İskenderun'a bir Trablusşam'a nakledilmesi şeklinde kararların alınmasına yol açarken, Halepliler soruna alışılacak bir çözüm önerdiler. Buna göre, İskenderun İskeleyi kullanıma açık kalacak, vergiler defterdara ödenecek, buna karşılık iskele Trablusşam gümrük mukataasına tâbi olmaya devam edecekti⁵⁰.

1593 yılına kadar devam ettiği görülen tartışmalar, nihayet aynı yılın Ocak ayında son bulmuş ve İskenderun İskeleyi'nin yabancı tüccarlara açılması için İstanbul'dan izin çıkmıştır. Sahillioğlu'nun yabancı tüccarlara Ahmed Paşa'nın destek verdiği yönündeki bilgilerine ilaveten, 1593 yılında görevde bulunan ve konsolos Contarini'nin konuyla ilgili sorunları aşmakta hamiliğinden faydalandığını açıkça ifade ettiği Elvendoğlu Ali Paşa'nın arzları başkentte etkisini göstermiş, iskeleyi kullanacak Venedikli tüccarların⁵¹ ihtiyaçlarını karşılayacak dört kuleli bir kervansarayın yapımına karar verilmiştir. İnşa faaliyetleri için İskenderun'a gönderilecek ustaların ihtiyacı olan malzemeler için tahsis edilen 5.000 florinin de yine iskelenin gelirlerinden

⁵⁰ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 266.

⁵¹ Osmanlı ülkesi ile oldukça eskiye dayanan derin ticari ilişkileri olan Venedik'in, daha Memlukler zamanında bölgede güçlü bir varlığa sahip oldukları bilinmektedir. Bölgede Osmanlı hâkimiyetinin tesisinden sonra da bu köklü ticari faaliyetlerini Halep'te tesis ettikleri temsilcilikleri vasıtasıyla sürdüren Venedikliler, ağırlıklı olarak İran'dan Halep'e gelen ham ipek ve yine Halep civarında yetişen pamukla birlikte Hindistan menşeli baharatlar satın almakta, karşılığında ise çeşitli kumaşlar getirmekteydi. Bu ticari faaliyetlerini ise daha ziyade Venedik'ten Trablusşam'a uzanan deniz taşımacılığı ile gerçekleştirmekteydiler. Halep'te meskûn Venedikliler de bir kısım nedenlerden ötürü müstakil evlerde değil kendilerine ayrılan hanlarda ikamet etmekteydiler. Bruce Masters, "Halep", s. 14-16; Köse, *a.g.e.*, s. 90-93.

karşılanması uygun görülmüştür⁵². Karardan kısa süre sonra Halep'teki Venedik temsilcisi İskenderun İskeleyi'nin kullanılmaya başlanmasının Venediklilere daha ilk zamanlarda 10.000 dukalık bir vergi tasarrufu sağladığını söylemektedir⁵³.

İskelenin işlerlik kazanmasına ilişkin tartışmaların son bulmasıyla birlikte, iskeleye gelenlerin barınma ihtiyacı kadar getirilen malların depolanacağı yer meselesi de kısa sürede kendini gösterdi. İskenderun'da karaya çıkarılan ürünler çoğu defa yağmura maruz kaldığı gibi, bir süre depo olarak kullanıldığı anlaşılan ahşap evler de yangın tehlikesine karşı savunmasızdı. Bu gibi eksikliklere çare olmak üzere, daha önce kendilerine bir han yapımları için izin verilen Venediklilerin bunu hemen gerçekleştiremedikleri anlaşılmaktadır. Aynı yıl, kervansaray dışında Halep'e gidecek tüccarlardan gümrük vergisinin tahsil edilmesi için iskelede bir gümrük binası ile tüccarların mallarını depolayabilecekleri bir antrepo inşa edilmesi için de üst düzey yetkililere başvurular yapılmaya devam etmiş gibidir⁵⁴. Bu durum Masters'ın kaydettiği ve iskeledeki ilk gümrük binasının Halep valisi ve yabancı tüccarların da desteğiyle 1593 yılında kurulduğu şeklindeki bilgiyi teyit etmektedir⁵⁵. Ancak binanın hangi tarihte bitirildiği ve vergi tahsiline ne zaman başlandığı açık değildir; zira yukarıda iskelenin ilk zamanlarda Trablusşam merkezli gümrük mukataasına tâbi olmasına karar verildiğinden bahsetmiştik. Öte yandan, Halepli ve Trablusşamlı idareciler arasındaki rekabetin kızışmasıyla birlikte bu gelişmeden birkaç yıl sonra Halep defterdarı, muhtemelen Seyfoğlu Emir Yusuf'a karşı bir tedbir almak niyetindeki merkezi yönetimi, Trablusşam defterdarlığı ve mukataalarının Halep'e bağlanması konusunda ikna etmişti. Bu noktada Venediklilerin ödeyecekleri gümrük vergileriyle ilgili bir belgede, 1593 yılında Halep gümrüğü ve İskenderun

⁵² İnşa faaliyetlerini başlatması için Elvendoğlu Ali Paşa'ya gönderilen hüküm için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 5; Aynı konu ile ilgili olarak, daha önce ilettiği taleplerinin uygun görülerek İskenderun'da ihtiyaç duyulan binaların yapımına izin verildiği ve bundan sonra Venedik gemilerinin İskenderun'a demir atarak, Venedikli tüccarların gümrük vergilerini Halep hazinesine vermeleri hususunda konsolos Tommaso Contarini'ye gönderilen hüküm için bk. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 6.

⁵³ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 75-77; Bu konuda ayrıca bk. Maria Pia Pedani, "Venetian Consuls in Egypt and Syria in the Ottoman Age", *Mediterranean World*, Vol. 18 (2006), s. 11.

⁵⁴ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 266-267.

⁵⁵ Bruce Masters, "Halep", s. 33.

mültezimi olan bir kimseden bahsedilmekle birlikte İskenderun gümrüğü hakkında bilgi bulunmaz⁵⁶.

Halep konsolosu Giorgio Emo (1596-1599) İskenderun'un fiziki altyapısının oluşturulmasına ilişkin 1590'ların başındaki bu girişimlerle ilgili olarak bazı bilgiler nakletmektedir. Görev yaptığı dönemde, gerek yangınlardan korunmak gerekse malların muhafazası için iskeleye bazı taş binaların inşası için teşebbüslerde bulunduğunu, fakat maddi yetersizlikten dolayı bu planı hayata geçiremediğini söylemektedir⁵⁷. Venedikliler için durum böyle iken Levant Company de, muhtemelen aynı amaçlarla, 1597 yılında İskenderun'da kâgir bir antrepo inşasına karar vermiştir⁵⁸. Bütün bu gelişmelerin Osmanlı idaresinin izni dâhilinde yapıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim iskeledeki inşaa faaliyetlerinin devam etmesinin yanında 1597'de İskenderun gümrüğünün de artık Sefer adında bir zimminin uhdesinde olduğu görülmektedir⁵⁹. Hatta konuya ilişkin bir başka vesikada aynı mültezimin, 1597 yılında Trablusşam'a bağlı efrenc gemileri gümrüğünü İslam gemileri gümrüğünden ayırarak bu gümrüğün Halep hazinesi tarafından zapt olunması şartıyla *İskenderun nâm mahalde iskele tertip ettiği* şeklinde geçen bilgiler, mültezim Sefer'in iskelenin gelişim sürecine katkılarını ortaya koymaktadır⁶⁰.

İskenderun, ticarete yön verecek sivil yapılardan mahrum olduğu gibi gerçek manada bir iskeleye de sahip değildi⁶¹. Bu bakımdan İskenderun açıklarında demirleyen gemilerdeki mallar kayıklarla kıyıya ulaştırıldıktan sonra bellerine kadar denize girmek zorunda kalan mürettebat tarafından karaya çıkarılıyordu. Bu durum gerek zaman kaybına gerekse uzun süre suda kalan denizcilerin hastalanmasına neden oluyordu. Bölgede bir rıhtım inşa edilmesinin iskeleye memurların gönderilmesine neden olacağı, bunun da daha fazla vergi ödenmesi anlamına geleceğini ifade eden Emo, iskele inşasıyla ilgili planı biraz da bu nedenden dolayı ağırdan aldığını saklamamaktadır⁶².

⁵⁶ ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 252/343, s. 45.

⁵⁷ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 107.

⁵⁸ Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, (çev. Çiğdem Erkal İpek), Ankara 2013, s. 48.

⁵⁹ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 268.

⁶⁰ Trablusşam Defterdarına yazılan 2 Muharrem 1010 (3 Temmuz 1601) tarihli emir için bk. BOA, MAD 7316, s. 28.

⁶¹ Mevcut iskelenin 16. yüzyılın sonlarında Avrupalılar tarafından tadil edildiği tahmin olunabilir. Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 259.

⁶² *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 107.

Venediklilerin hizmetine sunmak üzere İskenderun'da bir antrepo ve ikametgâh bina etmekle ilgili planları halefi Vincenzo Dandolo'ya (1598-1602) bırakan sabık konsolos, aslında bir süre daha bu özgür ortamdan istifade edilmesinden yanaydı. Yüzyılın son yıllarında bölgeye ulaşan Dandolo, birçok eksikliğe rağmen tüccarların İskenderun'dan çok iyi kâr ettiklerini memnuniyetle ifade ediyordu. Ancak göreve başlamasından önce yaşanan yangın nedeniyle ahşap evlerin birçoğu yok olmuş, kilise ise büyük zarar görmüştü. Selefinden tevarüs eden inşa planlarını uygulama konusunda kararlı olan Dandolo, ilk olarak konsolos vekillerinin ve yolcuların kalması için bir ev inşa ettirmişti. İskele meselesini de kısa sürede çözmek istemesine rağmen, muhtemelen kıyıya ulaşan akarsuların kesintisiz olarak limanı doldurmasının yanı sıra yaşanan maddi sıkıntılar buna engel olmuştu⁶³.

İSKENDERUN'DA 1609 YILINA KADAR SÜRECEK İLK TİCARİ FAALİYETLER

Mevcut bilgilerin ortaya koyduğu üzere, ilk zamanlar Trablusşam merkezli bir gümrük veya mukataa sisteminin parçası olan İskenderun İskelesi'nin yerel etkinliği ve ticari kapasitesi hakkında tatmin edici bilgiler mevcut değildir. Birkaç depo dışında liman özelliğini gösteren bir teşkilata ve altyapıya sahip olmasa da⁶⁴, 16. yüzyılın sonlarına doğru Avrupalı tüccarlar iskeleyi daha yoğun olarak kullanmaya başladılar. Müteakiben, başta Fransızlar olmak üzere İngilizler, Hollandalılar ve Venedikliler kentte Halep konsoloslarına bağlı vekillikler açtılar⁶⁵.

İskelesinin yeni yeni işlek hale gelmeye başladığı tarihlerde, Fransız bayrağı taşıyan harbî Avrupa gemileri de dâhil olmak üzere, farklı Avrupalı ticaret gemilerinin de bölgeye geldiklerine dair bazı kayıtlar mevcuttur⁶⁶. Bu

⁶³ *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 123-124.

⁶⁴ William J. Griswold, *Büyük İsyan*, s. 60.

⁶⁵ M. Sait Türkhan, "Doğu Akdeniz'de İngiliz Ticareti: İskenderun-Londra Hattında İngiliz Ticaret Filosu (1704-1706)", *AVİD*, IV/1 (2015), s. 31; 1612 yılına kadar İngiltere, Venedik ve Fransa konsoloslarının meskûn olduğu İskenderun'a bu tarihten kısa süre sonra Hollandalılar da katılmıştır. İlki evâsıt-ı Safer 1022 (2-11 Nisan 1613) tarihli, ikincisi ise tarihsiz olan hükümler için bk. BnF, Supplément Turc 118, v. 45b, v. 167b.

⁶⁶ Mesela, Fransız elçisinin şikâyetini havi evâsıt-ı Ramazan 1008 (26 Mart-4 Nisan 1601) tarihine ait bir hükümden, o yıla kadar İskenderun'a gelen bazı harbî devlet

kayıtlar, iskelenin işleyişi veya ticaret hacminden ziyade aynı kıyı şeridindeki diğer limanlarla birlikte ihracı memnu zahirenin İskenderun üzerinden de gerçekleştirilen ticaretiyle ilgilidir⁶⁷. Buna karşılık, 16. yüzyılın sonlarında İskenderun İskeleyi iltizamının iki Yahudi'nin elinde olduğu görülmektedir. Yahudi mültezimlerin tasarrufları uzun sürmemiş, Halep civarındaki birçok mukataayı elinde tutan ve daha önce adına rastladığımız Sefer, aynı sene İskenderun İskeleyi'nin iltizamını da almayı başarmıştır. Ancak, mukataa gelirlerinin Halep hazinesine gitmesinden rahatsızlık duyan Trablusşam defterdarı Mehmed'in, İskenderun'un denetimden uzak ve ıssız bir konumda olmasından dolayı mültezimin iskele gelirlerine ilişkin hesaplarla istediği gibi oynayabileceği ve hazineyi zarara uğratacağı yönünde İstanbul'a itirazları olmuştur. Trablusşam defterdarı ayrıca, kırk bin akçe karşılığında Sefer'e verilen iltizam için daha yüksek bir meblağ verecek başka bir mültezim bulmayı da garanti ediyordu. Ancak defterdarın itirazları en azından bu tarihte karşılık görmemiş⁶⁸, mesele sonraki yıllarda bir kez daha gündeme gelmiştir.

Sorunun artık Halep ile Trablusşam defterdarları arasında bir çekişmeye dönüştüğü görülmektedir. Yüzyılın sonlarındaki bu rekabet 1601 yılında bir kez daha gün yüzüne çıkmıştır. Geçmiş yıllara yönelik atıflar da içeren bu tarihe ait belgeler, mevcut çekişmeye ve mukataanın ortaya çıkışına ilişkin daha sarıh bilgiler ortaya koymaktadır. Halep gümrük mültezimi Sefer'in, yukarıda başka bir hususla ilgili olarak ele aldığımız yıllar öncesi girişimleri neticesinde *efrenç gemileri gümrüğü* İskenderun'a taşınmıştı. Bu yeni gümrük kaleminin, Efrenc ve İslam (veya Müslüman) gemileri gümrüğü olarak adlandırılan ve yıllık yetmiş iki bin altın mukabili iltizama verilen Trablusşam gümrüğü kaleminden ayrıldığı ve kırk bin altın gelir kaydetmek şartıyla müstakil bir gümrük haline getirildiği anlaşılmaktadır. Ne var ki, Trablusşam defterdarı, İskenderun'un efrenc gümrüğü mültezimlerinin gümrük gelirlerinde hileye başvurdukları ve hazineye kırk bin altın yerine yalnızca on beş bin altın teslim edebildikleri şeklinde ithamlarda bulunmuştu. Bu bakımdan efrenc gümrüğünün eskisi gibi Trablusşam iskeleyi gümrüğüne ilhak olunarak tek bir kalem haline dönüştürülmesi durumunda, iltizamın üç bin altınlık bir ar-

gemilerinin bazı usulsüzlüklerden dolayı birkaç yıldır iskeleye uğramadıkları anlaşılmaktadır. Bunun için bk. BnF, Supplément Turc 130, v. 70a-b.

⁶⁷ 19 Muharrem 1004 (24 Eylül 1595) tarihli hüküm için bk. BOA, MD 73, s. 523/1143.

⁶⁸ Halil Sahillioğlu, "Tuğayyuru", s. 268.

tısla yetmiş beş bin altın mukabilinde yeni taliplerine verilebileceğine dair tahhütleri, Osmanlı yönetiminin yıllar sonra gümrüğü eskisi gibi Trablusşam'a bağlamasında etkili olmuştur⁶⁹.

Mevcut bilgiler, İskenderun İskelesi meselesinin aslında birçok boyutu olduğunu gözler önüne sermektedir. Bir yandan İskenderun gümrük gelirlerine sahip olmaya çalışan yerel güçlerin baskısı altındaki Halep ve Trablusşam defterdarları arasındaki rekabet, diğer yandan Avrupalı tüccar ve temsilcilerin ticari menfaatlerini koruma çabaları iskelenin inkişafındaki iki temel unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Her şey bir yana, iskele gümrüğünün 1601 yılı ortaları itibariyle bir kez daha Trablusşam'a bağlandığı açıktır. Masters ise sonraki bir tarihte, 1605'te, Seyfoğlu Yusuf'un mukataa gelirlerinin azalmasına neden olan İskenderun İskelesi'nin kapatılmasına ilişkin bir emir çıkartmaya muvaffak olduğunu söylemektedir⁷⁰. Ancak mevcut karar iskelenin tamamen terk edildiği anlamına gelmiyordu⁷¹. Öte yandan, böyle bir kararın çıkmasında Seyfoğullarının veya diğer yerel idarecilerinin etkilerinin büyük olduğu şüphe götürmezken, sonraki yıllara ait yazışmalarda Osmanlı yetkililerinin, İskenderun İskelesi'nin Suriye ticareti için merkez kabul edilmesinin Trablusşam iskelesini işlemez hale getirdiğini, dolayısıyla iskele gelirlerinde büyük bir düşüşe yol açtığını itiraf etmeleri, bu durumu teyit etmektedir⁷².

Ancak, Osmanlı yönetiminin 1606 yılından itibaren aldığı kararlar duruma farklı bir boyut kazandırmaktadır. İskenderun ve Trablusşam arasındaki çekişme, aslında bu tarihte bölgedeki yerel güçler arasında yaşanan rekabet ve merkezî otoriteye karşı isyanlarla doğrudan bağlantılı gibidir. Zira Kilis sancakbeyi Canbolatoğlu Ali Paşa'nın 1606'daki isyanı ve her geçen gün bölgedeki nüfuzunu arttıran müttefiki Ma'noğlu Fahreddin'in ekonomik açıdan güç kazanmasına engel olma düşüncesi, Osmanlı yönetiminin İskenderun İskelesi'ni kapatmak suretiyle Trablusşam'a hâkim olan rakipleri Seyfoğlu Yusuf'un gücüne destek vermesi olarak telakki edilmelidir. Nitekim Osmanlı yönetiminin, önceki yıllarda Trablusşam İskelesi yerine İskenderun

⁶⁹ BOA, MAD 7316, s. 28.

⁷⁰ Bruce Masters, "Halep", s. 33.

⁷¹ Baylos Ottaviano Bon'un 1605 tarihindeki şikâyetleri, Venedikli tüccarların kendi ihtiyaçları için de olsa hâlâ İskenderun İskelesi'ni kullandıklarını göstermektedir. ASVe, *Bailo a Costantinopoli, Carte turche*, Busta 250/331, v. 31a.

⁷² 13 Ra 1015 (19 Temmuz 1606) tarihli hüküm için bk. BOA, MDZ 18, v. 240a.

İskelesi'nin kullanılmasına destek vermesinin arkasında yatan nedenlerden birisi de Seyfoğlu Yusuf'un hızla artan gücünü engelleme amacına matuftu⁷³. Çünkü Ali Paşa'nın isyanı öncesinde Halep hazinesine el koymak suretiyle bir ordu teşkil ettiği gerçeği de Osmanlılar için acı bir tecrübedi.

Bunlara ilaveten, uzun süredir Levant ticaretinden mahrum kalan Toskana Grandukasının aynı tarihlerde Halep ve onunla bağlantılı Trablusşam ve İskenderun iskelelerinde cereyan eden canlı ticaretten pay kapabilmek adına Ma'noğlu Fahreddin veya Canbolatoğlu Ali Paşa vasıtasıyla Safevî şahıyla da iletişime geçme çabasının, Osmanlıları İskenderun İskelesi'ni kapatmaya zorladığına ilişkin iddialar da oldukça gerçekçidir. Dahası Canbolatoğlu ile ittifakın hayata geçirilmesi için gönderilen iki Toskana elçisini taşıyan geminin 1606 yılında İskenderun İskelesi'ne yanaşması dışında, Kuyucu Murad Paşa'nın Medicilerin İskenderun'la ilgili planlarını içeren belgeleri gördükten sonra limanın dış ticarete kapatılmasını buyurduğu bilgisi de dikkat çekicidir⁷⁴.

Öte yandan 1606 yılında İstanbul'dan konuya ilişkin arka arkaya çıkan kararlarda bir başka hususa daha dikkat çekiliyordu. Muhtemelen Fransız ve Venedik tüccar gemilerinin İskenderun'daki gemi trafiğini kısa sürede canlandırması üzerine bazı Hristiyan korsanlarının⁷⁵ iskeleye rahatça yanaşarak etrafındaki yerleşim birimlerini yağmaladıkları ve reayayı esir ettikleri, dahası iskele civarında bir kule ve bazı binalar inşa ederek buralara toplar yerleştirmelerinden dolayı bölgede güvenliğin sağlanamadığı ileri sürülmüştür. Taşradan merkeze giden bu tür şikâyetlerin ardından iskeledeki kule ile binaların yıkılmasına karar verilse de bunun gerçekleştirilemediği görülmektedir. Bu sebeple, 1606 yılında Divan bir kez daha aynı içerikli bir emirle iskenenin kapatılması ve inşa edilen diğer binaların yıktırılmasını kesin bir dille isterken, idarecilere, gemilerin mallarını Trablusşam'a indirmeleri gerektiğini hatırlatmaktan da geri durmuyordu⁷⁶.

⁷³ William J. Griswold, *Büyük İsyan*, s. 59-60.

⁷⁴ William J. Griswold, *Büyük İsyan*, s. 60, 102-103.

⁷⁵ Belgede genel bir ifadeyle bahsedilen Hristiyan korsanlarının kimler olduğu açık değilse de, 1608 yılında Toskana korsan gemilerinin İskenderun'dan kalkan Venedik ve İngiliz ticaret gemilerine saldırdıklarına dair bilgiler mevcuttur. *Calendar of State Papers*, XI, s. 108, no 200.

⁷⁶ Halep Beylerbeyine yazılan selh-i Z 1014 (8 Mayıs 1606) emir için bk. BOA, MDZ 18, v. 84a; Konuyla ilgili daha kısa bilgiler veren 22 Muharrem 1018 (27 Nisan 1609) tarihli

Muhtemelen hem Halep beylerbeyinin o tarihlerde bölgede ortaya çıkan isyanlarla meşgul olması⁷⁷ hem de Avrupalı temsilcilerin ve tüccarların marifetiyle diğer görevlilerin işi ağırdan alması, daha önce çıkan emirlerin uygulanmasını geciktirmişe benziyor. Fakat bölgeden İstanbul'a gönderilen arzlarda iskelenin kapatılması için ileri sürülen sebep başkadır. Bilhassa, bölgede korsanlık faaliyeti yürüttüğü ileri sürülen *kâfir gemilerinin* aynı zamanda bir kale yaptırarak içerisine toplar yerleştirmek ve ne amaçla olduğu anlaşılamayan binalar inşa etmek gibi cüretkâr girişimlerinin tek gerekçe olarak sunulması ilginçtir. Zira bu yapıların inşasının Hristiyan korsanların işi olmadığına ilişkin ipuçları yakın tarihli diğer belgelerden elde edebilmektedir. Bu bakımdan, daha önceki tartışmalarda olduğu gibi merkez tarafından alınan kararda, bu tür asılsız iddiaların taşradaki yerel güçler ve idarecilerden kaynaklandığını düşündüren bilgiler mevcuttur. İskenderun'un kısa sürede kaydettiği gelişme nedeniyle vergi gelirleri düşen Trablusşam hâkimleri, defterdar aracılığıyla İstanbul'u kışkırtmaktan geri durmuyordu. Muhtemelen bir süredir iskelenin kapatılması için faaliyetlerini sürdüren defterdarın 1608 yılına ait bir arzında, daha önce Trablusşam'da ikamet eden Venedik konsolos vekilinin, iskelenin kurulmasından sonra İskenderun'a yerleşerek burada bir kale yaptırdığını ve limana demirleyen gemilerin ise reayaya ve yolculara zulmettiğini iddia ederek, en iyi çözümün kalenin yıktırılarak konsolos vekilinin tekrar Trablusşam'a dönmeye zorlanması olduğunu ileri sürüyordu⁷⁸. Bu bilgi, iskelenin kapatılması için İstanbul'un aldığı kararda bir kez daha Trabluslu yerel güçlerin ve idarecilerin yönlendirmelerinin büyük payı olduğunu göstermekle birlikte, ilerleyen bölümlerde görüleceği üzere, Trablusşam'daki Venedik temsilcisinin çalışanlarıyla birlikte İskenderun'a yerleştiği de doğrudur.

bir başka belgede (BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 62/281) de şöyle denmektedir: "...Venedik ve França tüccarının gemilerinden gayri nice harbi gemilerden dahi anların bahanesiyle İskenderun iskelesine gelip vilayet halkına zarar ve ol semtlerde deryada nice fesad zuhur itmeğin..."; Venedik baylosu Ottaviano Bon 1606 yılında Doj'a yazdığı mektupta, uluslararası ticarete açık olmasından dolayı İskenderun'un korsanların gözünde yağma için cazip bir hedef haline geldiğini, Osmanlı hükümetinin iskeleyi kapatma sebebinin de bu olduğunu yazıyordu; (*Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1603-1607*, Vol. X, (ed.) Horatio F. Brown, London 1900, s. 318, no 477).

⁷⁷ Bruce Masters, "Halep", s. 33.

⁷⁸ Halil Sahilloğlu, "Tuğayyuru", s. 269.

Gerçekten de, Divan'dan çıkan son emirden birkaç ay sonra Cezayir Beylerbeyi Cafer Paşa'ya gönderilen emirde, Trablusşam defterdarının İstanbul'a ilettiği gibi İskenderun İskeleyi'nin yabancı tüccarlara açılmasının Trablusşam İskeleyi'ne zarar verdiği, iskele yapımı bahanesiyle bir kale inşa edildiği ve harbi korsanlar tarafından kullanıldığı için bölgede asayiş ve huzurun kalmadığı vurgulanıyordu. Buradaki önemli hususlardan biri de iskele civarında inşa edilen yapının bazen kule bazense kale olarak tavsif edilmesi ve kulenin, iskelenin gelişmesine paralel olarak ortaya çıkmış olmasıdır. Sebep ne olursa olsun vesikalardan, yöneticilerde devletin otoritesinin hiçe sayıldığı kanısının hâsıl olduğu ve Trablusşam'dan gönderilen arzların İstanbul'u İskenderun İskeleyi'ni kapatmaya ikna etmek için kaleme alındığı anlaşılıyor. Diğer yandan, daha önceki emirlerin yerine getirilmemesi üzerine meseleyle bizzat Cafer Paşa'nın ilgilenmesinin istenmesi de bir netice vermemiş gibidir.⁷⁹

Aradan geçen süre zarfında iskele bütünüyle ticarete kapatılmasa da Trablusşam eskisi gibi, Halep başta olmak üzere bölge ticaretinin ana limanı oldu. Venedikliler de bu aşamada İskenderun'dan mümkün olduğunca yararlanmaya devam ettiler⁸⁰. Her ne kadar kıyıda inşa edilen kale ve diğer binaların yıkıtılması emredilmiş olsa da, Osmanlılar açısından iskeledeki sınırlı ticaretin devam etmesinde aslında sakınca yok gibiydi⁸¹. Zira iskelenin uluslararası ticarete kapatılması tartışmaları devam ederken, 1609 yılında İskenderun ve Trablusşam iskelelerinin de dâhil olduğu mukataayı dört yıllığına iltizamına alan Piyale Bey'in en önemli gelir kalemleri arasında ilk sırayı 3.360.000 para ile İskenderun gümrük gelirleri alırken, Trablusşam İskeleyi

⁷⁹ 13 Ra 1015 (19 Temmuz 1606) tarihli hüküm için bk. BOA, MDZ 18, v. 240a.

⁸⁰ Gerçekten de Venedik barçaları 1607 yılında bile İskenderun'dan değeri yüz binlerce altınla ölçülen emtia taşımaya devam ediyordu (BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 41/170). 1607 yılında son defa olmak üzere İskenderun'u kullanmalarına izin verildiği söylenece de Venedik gemilerinin iskeleden 1609 yılında da yüklü miktarda emtia aldıkları anlaşılmaktadır (BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 65/299 ve 66/309). Bazen bu sınırlı ticaret Osmanlı yönetiminin verdiği özel izinlerle de gerçekleştiriliyordu. Örneğin, 1609 yılında emtia yüklü üç Venedik gemisi son kez olmak kaydıyla mallarını İskenderun'a indirecek ve gümrük vergilerini burada ödeyeceklerdi (BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 60/266). Bundan birkaç ay sonra diğer bir Venedik gemisinin de İskenderun'dan mal yükleyerek yola çıktığı görülmektedir, bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 62/276.

⁸¹ William J.Griswold, *Büyük İsyân*, s. 60.

gümrük gelirleri yalnızca 2.720.000 para olarak hesaplanmıştı⁸². 1611 yılında Seyfoğlu Yusuf'a hitaben yazılan emir, hâlâ Trablusşam mukataasına dâhil olan iskelenin yıllık gelirinin 16.000 altın (*sikke-i hasene*) tutarında olduğunu nakletmektedir⁸³. Aslında sadece bu rakamlar bile İskenderun İskeleyi'nin kısa süre içerisinde kaydettiği gelişimin bir kanıtıdır.

Buna karşılık, birkaç yıllık sessizlikten sonra İskenderun İskeleyi ve kalesinin durumu tekrar tartışılmaya başlanmıştır. Muhtemelen yerel idareciler ve müteferrik gruplar arasındaki çıkar çatışmaları ile yabancı ülke temsilcilerinin baskıları, konuyu bir kez daha alevlendirdi. Bunun üzerine Osmanlı yönetimi bu defa da yıktırılmasını ısrarla emrettiği İskenderun kalesinin bölgeye ve bölge halkına zararı olup olmadığını soruşturulmasına karar verdi. Halep beylerbeyi ve Üzeyr sancakbeyi aynı anda görevlendirilerek, kendilerine İskenderun kalesini yerinde soruşturmaları emri verildi. Buna göre, kalenin işlevini sürdürmesinin faydalı olacağına karar verilirse Üzeyr beyi kendi adamları ve Halep hisar erlerinden yüz kişi ile bölgeye gidecek ve gerekli görülürse buraya bir palanga inşa edilecek, ayrıca kaleye yüz nefer asker yerleştirilecekti. Ancak tersi yönde bir sonuç ortaya çıkarsa kale yıktırılacaktı. Buna karşılık Fransız, Venedik ve İngiltere'ye tâbi tüccarların İskenderun İskeleyi'ni kullanmamaları kararında bir değişiklik olmadığı için tüccarlar eskisi gibi Trablusşam'a yönlendirilecekti⁸⁴.

Merkezden gelen taleplerin kısa süre içerisinde yerine getirilmesiyle İskenderun'daki kalenin yıktırılmasının daha uygun olacağına karar verilmiştir. 1609 yılı Nisan'ındaki son teftişin ardından kalenin yıktırılması uygun görülmeyle birlikte, 1606'dan 1609 yılına kadar geçen süre zarfında iskeleye ilgili ne gibi gelişmeler yaşandığına ilişkin her hangi bir bilgi mevcut değildir. Özellikle kalenin yıktırılması esnasında kıyıda bulunan Venedikli ve Fransız tüccarların mallarını gemilere yükleyerek bölgeden ayrılmalarının istenmesi, iskelenin hâlâ yabancı ticaret gemilerine ev sahipliği yaptığını ortaya koymaktadır. Halep'teki Venedik konsolosu ve vatandaşlarının sorunlarına dair

⁸² Halil Sahilloğlu, "Tuğayyuru", s. 269-270; Bunun için ayrıca bk. BOA, MAD 919, s. 41-42.

⁸³ 12 Safer 1020 (26 Nisan 1611) tarihli hüküm için bk. BOA, MAD 3260, s. 104.

⁸⁴ Sırasıyla 23 Za 1017 (28 Şubat 1609) ve 22 Za 1017 (27 Şubat 1609) tarihli hükümler için bk. BOA, A.DVN. MHM 937, s. 36 ve 37; BOA, Düvel-i Ecnebiye 13, s. 62/281, s. 63/288.

ilgili mercilere gönderilen bir başka hükmün sonuna da, benzer şekilde Venediklilerin dış ticarete kapatılan İskenderun İskeleyi'ne mal indirmelerine izin verilmemesi uyarısı eklenmiştir⁸⁵.

Bu esnada gelişmelerden haberdar edilen İstanbul'daki Fransız, Venedik ve İngiliz temsilcileri duruma tepki göstermiş ve kararın geri alınmasını sağlamak için ortaklaşa hareket etmeye karar vermişlerdi. İngiliz raporlarının iddialarına göre, iskeledeki bazı antrepoların yıkılmaya başlandığı haberi üzerine üç devletin temsilcileri problemi Sadrazama rüşvet vererek çözmek istediler. Sadrazama verilecek külliyetli hediyelerin bedelini ise Halep'teki tüccarlardan tahsil etmeyi planlayan İngiliz temsilcisi, tüccarların muhalefetine rağmen bu sorunu kısa sürede aşmayı başardı. Ardından sırasıyla Fransız, İngiliz ve Venedik elçileri Sadrazamın kapısını aşındırdılarsa da hepsine, Sultan'ın bu konudaki kararının kat'i olduğu cevabı verildi. İngiliz elçisinin İngilizlerin Levant ticaretinden çekilebilecekleri yönündeki üstü kapalı tehditleri de sonucu değiştirmede⁸⁶.

Yabancı temsilcilerin Divan'a itirazları sürerken, hem kalenin yıktırılmamış olmasından hem de iskelenin yabancı tüccarlar tarafından halen kullanılıyor oluşundan Halep beylerbeyini sorumlu tutan Osmanlı yönetiminin tehditkâr uyarılarının bir başka nedeni de iskele etrafında yerleşen Venedikliler olmalıdır. Öyle görünüyor ki, Venedik'in Trablusşam'da meskûn konsolos vekili, muhtemelen Halep'teki konsolosun izni veya teşvikiyle yanındaki tüm konsolosluk çalışanlarıyla birlikte bir süre önce İskenderun'a yerleştiği için, Venedik'ten yelken açan tüm gemiler de buraya gelmeye başlamıştı. Venedikli temsilcilerin örneğine az rastlanılır biçimde, bir oldubittiyle İskenderun'a yerleşmeleri Osmanlı yönetiminin tepkisini çekmişe benziyor. Halep yönetimine gösterilen tepkinin nedeni ise, yukarıda da belirttiğimiz üzere, kalenin hâlâ yıktırılmamış olması ve iskelenin dış ticarete açık olması idi⁸⁷.

⁸⁵ 25 M 1018 (30 Nisan 1609) tarihli hüküm için bk. BOA, MD 78, s. 526/1252; Evâhir-i Muharrem 1018 (26 Nisan-5 Mayıs 1609) tarihli belge için bk. ASVe, *Documenti Turchi*, no. 1163.

⁸⁶ *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1607-1610*, Vol. XI, (ed.) Horatio F. Brown, London 1904, s. 284, no. 529-530; s. 407, no. 753; s. 447, no. 827.

⁸⁷ Hükümde, Trablusşam'dan İskenderun'a gelen Venedik temsilcisinin baylos (konsolos) olduğu söylene de, baylosun Halep'te oturduğu Trablusşam'da ise vekillerinin bulunduğu bilinmektedir. Halep Beylerbeyine gönderilen 20 Ocak 1609 tarihli hüküm için bk. BOA, KK 71, s. 113.

İstanbul yönetiminin bu ısrarlı ve kat'î kararına rağmen Halepli idarecilerin işi ağırdan alması uzun süre daha devam etmiştir. Osmanlı yönetimi kararların uygulanması için emirnameler çıkarmaya devam etmekle birlikte uygulamada bir değişikliğe gitmiştir. Daha önceki tüm emirler hem kalenin ve ilgili diğer binaların yıktırılması hem de iskelenin sadece dış ticarete kapatılması yönünde iken, 1609 yılı sonlarından itibaren tutum değiştiren İstanbul, kaleye civardaki köylerden insanlar yerleştirilmesini, iskelenin ise tamamen yıktırılmasını emretmişti⁸⁸.

Şu durumda Osmanlı yönetiminin kalenin yıktırılması konusunda ileri sürdüğü korsanlık faaliyetleri ve bölge halkının bu durumdan mütevellit yaşadığı sıkıntıların ancak zahiri nedenler olarak kabul edilmesi gerekiyor. Çünkü yukarıda kısaca değinildiği üzere, gerek yerel güçlerin isyanları gerekse Toskana hükümetinin Doğu Akdeniz üzerindeki planları bu kararların alınmasındaki asıl nedenler olarak görünmektedir. Asi Canbolatoğlu'nun 1607 yılında mağlup edilmesi, bir başka yerel isyancı olan Ma'noğlu Fahreddin'i emellerinden vazgeçirmemişti. Tam aksine, Ma'noğlu bu defa kendisine silah ve mühimmat yardımı yapan Toskana hükümetiyle gizli görüşmeler yürütmekte, Grandukalığa ait gemiler de bu yardımları Sayda ve Beyrut gibi limanlar üzerinden kendisine ulaştırmaktaydı. Griswold'e göre Osmanlı yöneticileri bu tehlikeli planın bir parçası olması münasebetiyle İskenderun İskeleyi'nin mümkün olan en kısa sürede kapatılması için çaba sarf ediyordu⁸⁹.

Osmanlı hükümetinin İskenderun konusundaki katı tutumu dikkate alındığında, bu iddiaların çok da temelsiz olmadığı anlaşılır. Zira muhtemelen 1609 yılı içerisinde, İskenderun yakınlarında karaya asker çıkaran Toskana gemilerinin bölgedeki varlığı⁹⁰, Osmanlı yönetiminin her defasında dile getirdiği İskenderun civarındaki korsanlık faaliyetleriyle ya da Griswold'un iddialarıyla ilgili olmalıdır. 1614 yılında Doğu Akdeniz ticaretini yeniden canlandırmak isteyen Toskana hükümetinin Osmanlı padişahı I. Ahmed'e müracaatı neticesinde, muhtemel bir barış durumunda Toskana tüccarlarının

⁸⁸ BOA, KK 71, s. 145.

⁸⁹ William J. Griswold, *Büyük İsyan*, s. 125.

⁹⁰ Belgenin bir yerinde Toskana askerlerinin İskenderiye'de karaya çıktıkları yazsa da bunun kâtip hatasından kaynaklandığı ve karaya çıkılan yerin daha önce aynı metinde açıkça ifade edilen İskenderun olduğu muhakkaktır. Payas Kadısına yazılan 26 Zilkade 1018 (20 Şubat 1610) tarihli hüküm için bk. BOA, MD 79, s. 236/561.

Doğu Akdeniz’de yalnızca İstanbul ve İskenderiye gibi uluslararası limanlarla birlikte İskenderun İskelesi’ni de kullanabilecekleri yönünde bir sınır-lama yapılması da ilgi çekicidir⁹¹.

İskelenin İskenderun’dan Trablusşam’a taşınması bütün Avrupalı tüccarlara zarar vermekle beraber, Venedik konsolosu Sagredo’ya göre, bundan en çok Venedikliler etkilenmiştir. Eskiden olduğu gibi, gümrük işlerinin uzun sürmesinin yanı sıra tamahkâr gümrük görevlilerinin talep ettiği yüksek meblağlar, bölgeyi idaresinde tutan emirlerin müdahaleleri ve Halep’e gidecek kervanların temin edilmesinde yaşanan sıkıntılar kendileri için başlıca sorunlardı. En önemlisi ise, iskeleye indirilen kasa ve balyalar kontrol bahanesiyle gümrük görevlilerince açıldığı için bu durum malların uzun kara yolculuğu esnasında bozulmasına neden oluyordu. Bu tür sıkıntılara yağma hareketleri, gemi kazaları, korsan saldırıları, yol masrafları, ürünlerin Suriye ve Trablusşam iskelesinde maruz kaldığı muamele ve nihayet diğer Avrupalıların rekabeti de katılınca Venediklilerin son on yıldaki zararı büyük boyutlara ulaşmıştı⁹².

İSKENDERUN’UN İKİNCİ KEZ ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI

İskenderun İskelesi hakkında uzun yıllar süren tartışmalar 1612 yılında son buldu. Sultan I. Ahmed, Canbolatoğlu meselesinin halledilmesinden sonra ve kuvvetle muhtemel aynı tarihlerde Sayda, Beyrut ve Trablusşam bölgesinde en önemli güç olarak sivrilen Ma’noğlu Emir Fahreddin’in hızla

⁹¹ 27 Rebiülâhire 1023 (6 Haziran 1614) tarihli mektup için bk. ASF, *MdP*. 4274/A, Ins. VI, fol. 21.

⁹² *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 132.

nüfuzunu arttırarak merkeze karşı takındığı âsi tutumlarından ötürü⁹³, İskenderun İskelesi'nin bir kez daha dış ticarete açılmasına izin verdi⁹⁴. Osmanlı yönetiminin daha önce tersi şekilde aldığı bu siyasi kararla iskelenin yeniden ve son kez kullanıma açılması en çok yabancı tüccarları ve temsilcileri memnun etmiştir. Öyle ki, hem İskenderun'da hem de Halep'te olmak üzere iki defa gümrük vergisi ödemek zorunda kalmaları bile Avrupalı tüccarlar için sorun olmamışa benziyor⁹⁵. Dahası, Trablusşam-Halep yolundaki kervan baskınlarından kurtulmalarının yanı sıra İskenderun-Halep arasındaki mesafenin kısalığı, yolun daha güvenli oluşu ve nakliye giderlerinin yarı yarıya düşmesi tüccarların daha çok kâr etmesini sağlayacaktı. Bu gibi avantajlar dikkate alındığında İskenderun'un o kötü ve sağlıksız havası çok da önemli değildi. Konsolos Girolamo Morosini'nin öngörüsüne göre, eğer yaşam alanları genişletilebilir ve bataklıklara bir çözüm bulunabilirse, iskânın bölgede süreklilik kazanmasının önü açılacak ve böylece İskenderun gerek yabancılar gerekse yerel halk için daha yaşanabilir bir yer olacaktı⁹⁶.

Osmanlı idaresinin 1612 yılından sonra İskenderun'a bir kadı atadığına ilişkin kayıtlar, sanki konsolosun bu iyimser yaklaşımının hayata geçmeye başladığını gösterir gibidir. Nitekim bir süre sonra bölgede yeniden ticarete başlayan Venediklilerin iskeleye getirdikleri emtia yüklü sandık ve varillerin

⁹³ Daha önce âsi Canbolatoğlu ile müttefik olan Emir Fahreddin'in bu defa münferiden giriştiği isyan hareketi tam da bu tarihlere denk gelmektedir. Halep beylerbeyliği görevi esnasında bölgedeki gelişmeleri yakından takip eden ve Fahreddin'e karşı şahsi husumet besleyen Nasuh Paşa, 1611 yılı ortalarında Kuyucu Murad Paşa'nın yerine sadrazam olduktan bir süre sonra Emir Fahreddin'in tedibi amacıyla Lübnan bölgesine bir ordu gönderdi. (Bunun için bk. Emecen, "Fahreddin", s. 80). Emir Fahreddin ile mücadelenin ilk zamanlarında Osmanlı yönetimi, muhtemelen Nasuh Paşa'nın da tavsiyesiyle, gerek âsi emirin Trablusşam bölgesindeki gelirlerden mahrum bırakılması gerekse Halep'in Avrupa ile ticaretinin güvence altına alınması amacıyla 1612'de İskenderun İskelesi'ni bir kez daha dış ticarete açmaya karar verdi.

⁹⁴ İskeleyi dış ticarete açan iznin 1612 yılının başlarında çıktığı anlaşılmaktadır (*Calendar of State Papers*, XII, s. 476, no. 736). Bununla birlikte, mezkûr izinle ilgili İstanbul'dan Halep'teki idarecilere gönderilen üç farklı evraktan ilki 26 Şaban 1021 (22 Ekim 1612), ikincisi 2 Ramazan 1021 (27 Ekim 1612) ve üçüncüsü 9 Ramazan 1021 (3 Kasım 1612) tarihlerini taşıyordu. Sırasıyla bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 95/471, s. 96/476 ve s. 96/478.

⁹⁵ Konuyla ilgili belgelerde, Venediklilerin bu vergilendirmeye itiraz ettiklerine dair bir bilgiye rastlanmamıştır. İki kentte de gümrük vergisi ödediklerini gösteren evâsıt-ı Ramazan 1031 (20-29 Temmuz 1622) tarihli bir vesika için bk. BOA, *MAD 6004*, s. 23/3.

⁹⁶ 1614 tarihli raporda geçen ifadeler için bk. *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, s. 159.

İskenderun'da açılmadan doğrudan Halep'e götürülmesi ve vergilerin de orada tahsil edilmesi isteniyordu. Venediklilere göre, daha önce Trablusşam'da da yaşanan bu sorun, malların yolda zâyi olmasına ve bozulmasına neden oluyordu⁹⁷. Sahilloğlu'na göre bu gibi şikâyetler aslında gümrüklerden mal kaçırma yönteminden kaynaklanıyordu. Çünkü yabancı tüccarlar gümrük emirlerinin, muhtemelen vergi kaçakçılığını önlemek adına malların toplam değeri üzerinden %3 oranında⁹⁸ vergi almak yerine, her çeşit ürünün yüz adedinden üç adet gümrük alınması yönündeki uygulamasından kurtulmak için, düşük fiyatlı malları değeri yüksek olan mallarla birlikte balyalıyorlardı. Böylece Osmanlı gümrük görevlilerinin sandık ve balyaları açma girişimleri daha az vergi ödemek isteyen Batılıların sızlanmalarına neden oluyordu⁹⁹.

İlerleyen yıllarda, yabancı tüccarların en çok şikâyet ettiği konuların başında gümrük vergilerinin tahsili sırasında memurların nizama aykırı hareketleri gelirken¹⁰⁰, daha evvel limana demir atan her gemiden alınan 14 altın tutarındaki *lenger hakkı* vergisinde 1612 yılından sonra yapılan artış da Venedik baylosunun tepkisine neden oluyordu¹⁰¹. Bu duruma ilk tepkisini 1615 yılından önce gösterdiği anlaşılan Baylos Almorı Nani'ye göre, verginin miktarının 14 altından 150 altına çıkarılmasının sebebi, limanı korumak amacıyla inşası planlanan hisarın yapım masraflarını karşılamaktı. Aslında bizzat Nasuh Paşa'nın iskelede bir kale inşası¹⁰² başlatması ile ilgili olduğu anlaşılan bu vergi artışlarından ötürü yabancı temsilcilerin İstanbul nezdinde itirazlarına

⁹⁷ 19 Z 1022 (30 Ocak 1614) tarihli hüküm için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 102/513.

⁹⁸ 19 R 1022 (8 Haziran 1613) tarihli hüküm için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 104/517. Vesikada, Venedik mavnalarının Mısır İskenderiye'si, Trablusşam ve Beyrut limanlarına götürdükleri kumaşlardan alınacak vergi miktarları sıralanmıştır.

⁹⁹ Halil Sahilloğlu, "Tuğayyuru", s. 271.

¹⁰⁰ İskele görevlilerinin usulsüz vergi tahsili hususunda Venedik baylosunun 18 Cemâziyelevveli 1022 (6 Temmuz 1613) tarihli şikâyeti için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 105/520.

¹⁰¹ İskenderun'a demir atan Venedik gemilerinden gümrük vergisi dışında *lenger hakkı* adıyla gemi başına 14 altın alına gelen vergide yaşanan haksız artışla ilgili 20 Zilhicce 1023 (21 Ocak 1615) tarihli belge için bk. BOA, *Düvel-i Ecnebiye* 13, s. 119/602.

¹⁰² Nitekim söz konusu hisar, büyük ihtimalle Evliya Çelebi'nin Nasuh Paşa'nın İskenderun'da yapımını başlattığını naklettiği kale olmalıdır (Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: III. Kitap*, s. 31). Bu bakımdan iskeledeki vergi artışları Osmanlı gümrük görevlilerinin keyfi tutumlarından kaynaklanmıyordu.

neden olan lenger hakkının, gerek hükümetin müdahalesinden gerekse yabancı temsilcilerin ödemeye yanaşmamlarından ötürü tahsil edilemediği görülmektedir¹⁰³. Müteakip yıllarda Venedik Doju da dâhil birçok Venediklinin İskenderun'daki uygulamalarla ilgili benzer şikâyetleri devam etmiştir. 1620 yılına gelindiğinde, Venedik yönetiminin söz konusu usulsüz vergi tahsillerinin sürmesi durumunda iskeleye uğramaktan vazgeçebilecekleri şeklindeki üstü kapalı tehditleri, Halep hazinesi ve İskenderun İskeleye gelirlerinde azalma yaşanmasını arzu etmediğini ifade eden Osmanlı idaresi nezdinde de karşılık bulmuş gibi görünüyor¹⁰⁴.

Venediklilerin benzer tehditlerini ileriki yıllarda da sürdürdükleri anlaşılmaktadır. Bunlardan birisi de, yanlarında getirdikleri nakit paradan alınacak vergilerle ilgiliydi. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki para ticaretine ilişkin meseleler, ilgili devletlerle yapılan antlaşmalarla düzenlenmişse de mezkûr mesele gerek yabancılar gerekse yerel görevliler arasında sorun olmaya devam ediyordu. Özellikle belli dönemlerde ticaret amacıyla Osmanlı topraklarına gelen Fransızların eşya yerine değeri düşük Avrupa paralarını Osmanlı piyasasına sokmaya çalıştıkları da görülmektedir. Bu durumda kendilerinden, farklı oranlarda vergi tahsil ediliyordu¹⁰⁵. Venedikli tüccarların da benzer şekilde İskenderun üzerinden Halep pazarına sokacakları, miktarı 30.000 kuruşu geçmeyen nakit para için her hangi bir vergi ödememeleri kararlaştırılmıştı. İskenderun gümrük emînleri ise ellerindeki emre binaen, Fransızlardan olduğu gibi onlardan da %2 oranında vergi tahsil etmeye çalışıyorlardı. Osmanlı yönetimi Venediklilerin bu uygulamaya itirazlarını haklı bulmuş ve onların, Fransızların aksine yanlarında para ile birlikte ticari emtia da getiriyor olmalarını gerekçe göstermişse de, Venedik tâcirlerinden alınan vergilerden mahrum kalınacağı endişesini de dile getirmiştir¹⁰⁶.

Aslında İskenderun'da aynı konuyla ilgili sorunların başlangıcı birkaç yıl öncesine dayanıyordu. Venedik baylosu Nani, İskenderun'un tekrar faali-

¹⁰³ Nani'nin 1617 yılına ait mektubu için bk. *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1615-1617*, Vol. XIV, (ed.) Allen B. Hinds, London 1908, s. 534, no. 809.

¹⁰⁴ BOA, MAD 6004, s. 7/1.

¹⁰⁵ Metin Ziya Köse, *a.g.e.*, s. 111-112.

¹⁰⁶ 20 Cemaziyelâhire 1030 (12 Mayıs 1621) tarihli hüküm için bk. BOA, MAD 6004, s. 16/2.

yete geçmesinden kısa süre sonra, İstanbul'daki Kızlar Ağası'nın adamı olarak nitelediği, Osmanlı belgelerinde ise İskenderun voyvodası olarak geçen¹⁰⁷ Gümrük emini Sefer Ağa'nın yaptıklarından yakınırken, mezkûr Sefer'in Venediklilere karşı hususi bir düşmanlığı olduğunu da ifade etmiştir. Nani'ye göre, Venedikli tüccarlar doğu pazarlarına yüklü miktarda kumaş ve ipekli-lerin yanı sıra yirmi beş otuz bin kuruş miktarda nakit sokarken, Sefer Ağa bu meblağın daha fazla olduğunu, Venediklilerin vergi vermemek için yanlarında getirdikleri paraların bir kısmını Fransızlara aitmiş gibi göstererek ülkeye sokmaya çalıştıklarını iddia ediyordu¹⁰⁸. Vâkıa, baylosun kendilerine özel bir düşmanlık beslediğini iddia ettiği Sefer Ağa'dan tüm batulılar şikâyetçi idi. Voyvodanın tamahkârlığı ve açgözlülüğü nedeniyle iskelede konsoloslukları bulunan dört ülkenin temsilcileri, 1612 yılında padişahın voyvodanın görevden azlını talep ediyorlardı¹⁰⁹.

Bu gibi durumlarda yalnızca Osmanlı görevlilerinin mi suçlu olduğu sorusu bir yana, İskenderun İskeleyi'nin 1612 yılından itibaren artık canlı bir ticaret trafiğine sahne olduğu muhakkaktır¹¹⁰. Ancak bu hareketliliğin zamanla korsan gruplarının da dikkatini çektiği bir başka gerçektir. Zira gün geçtikçe artan korsan saldırıları 1624 ve 1625 yıllarında daha şiddetli bir hâl alacaktı. Bu tarihlerde beş büyük gemiyle İskenderun İskeleyi'ne gelen Ceza-yir ve Tunus korsanları, limanda buldukları Fransız, İngiliz ve Hollanda gemilerini yağmalayarak yaklaşık 50.000 talerlik zarar verdiler¹¹¹. Bir ay kadar

¹⁰⁷ Evâhir-i Şaban 1031 (1-9 Temmuz 1622) tarihli hüküm için bk. BOA, MAD 6004, s. 22/1.

¹⁰⁸ *Calendar of State Papers*, XIV, s. 534, no. 809.

¹⁰⁹ BnF, Supplément Turc 118, v. 119a.

¹¹⁰ 1612 yılında Osmanlı topraklarındaki ticarete kendi bayrakları altında katılan Hollandalıların Divan'a sundukları ilk arzuhallerinden, İngiltere, Fransa, Venedik ve Hollandalı konsololar arasında İskenderun İskeleyi'nde ciddi bir rekabetin yaşandığı anlaşılmaktadır. Evâsıt-ı Safer 1022 (2-11 Nisan 1613) tarihli hüküm için bk. BnF, Supplément Turc 118, v. 44b.

¹¹¹ Bizim kullandığımız gümrük gelirleriyle ilgili kayıtlardan faydalanan White, konuyu gerek korsanlık gerekse korsanlığın neden olduğu diplomatik gelişmeler açısından ele almıştır. Bunun için bk. Joshua M. White, "Shifting Winds: Piracy, Diplomacy and Trade in the Ottoman Mediterranean, 1624-1626", *Well-Connected Domains Towards an Entangled Ottoman History*, (eds.) Pascal W. Firges-Tobias P. Graf-Christian Roth-Gülay Tulasoğlu, Boston: Brill 2014, s. 38.

limanda kalan korsanlar İskenderun gümrük binasını da ateşe vererek kullanılamaz hâle getirdiler¹¹². Üstelik bu felakete, İngiltere'deki taun salgınından dolayı İngiliz tüccarların iskeleye uğramaması da eklendi¹¹³. Bu iki beklenmedik gelişme nedeniyle İskenderun o zamana kadarki en kötü günlerini geçiriyordu. İngiliz gemilerinin bir yıl boyunca İskenderun'a gelmemesi nedeniyle gelirlerde 4.963 kuruşluk bir kayıp yaşanmıştı¹¹⁴. İskenderun voyvodalarına göre bu rakam, yılda ortalama yedi sekiz bin kuruşa ulaştığı gibi gümrük binasının yok olmasından dolayı vergi tahsilatı da yapılamıyordu¹¹⁵. Ticaret 1624 yılından sonra neredeyse tamamen kesilmişti. 1624-1625 Mart ayı arasındaki dönemde limanın geliri 24.070 kuruş olarak gerçekleşmişti. Bu rakam, limanın 40.000 kuruş olarak hesaplanan yıllık gelirinin çok altında bir rakamdı. Hatta iskeleye yönelik saldırının Osmanlı hükümeti üzerindeki baskıyı arttırdığı, İngilizler örneğinde olduğu gibi, yabancıların yeni ticaret limanları bulmak gayesiyle ahidnâmelere Kuzey Afrika ile ilgili maddeler koydurmayı başardıkları ve bu gelişmenin Avrupalı tüccarlara bu eyaletlerle doğrudan görüşme yapma fırsatı tanıdığı da ileri sürülmektedir¹¹⁶.

Bu tarihlerde Valide Sultan hasları arasında olduğu görülen iskelenin ve gümrük binasının tamirinin bir an önce gerçekleştirilmesi için de gecikmiş bir teşebbüste bulunulmuştu. Baskın olayının İstanbul'da aylar sonra duyulması ve bölgedeki tehlikenin henüz geçmemiş olması bu girişimleri yavaşlatmış gibi görünmektedir¹¹⁷. Bakras kadısının denetimindeki tamirat işleri, İskenderun voyvodaları Ramazan ve Mustafa Ağalar tarafından tamamlanmıştır¹¹⁸. Böylece, bölgedeki ticaretin normal seyrine dönmesi için gerekli tedbirler alınmaya başlanmıştır. Ancak Mağrip korsanlarının verdiği ağır zararı ve yol açtıkları korkuyu unutmamış olan tüccarların iskeleyi bir süre daha tam kapasiteyle kullanamadıkları anlaşılmaktadır. Osmanlı idaresinin sonraki yıllar boyunca denizlerde güvenliğin sağlanması adına attığı adımların ne gibi olumlu sonuçlar doğurduğu tam olarak kestirilemese de, İskenderun'daki ticaretin 1630'lardan itibaren tekrar canlanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bu tarihlerde ayrıca, başkentin ve ordunun ihtiyaç duyduğu emtia

¹¹² TSMA.d 1341.3; TSMA.d 1341.5

¹¹³ TSMA.d 1341.6

¹¹⁴ TSMA.d 1306.3, s. 2.

¹¹⁵ TSMA.d 1341.1 ve 1341.5

¹¹⁶ Joshua M. White, "Shifting Winds", s. 47.

¹¹⁷ Joshua M. White, "Shifting Winds", s. 39-40

¹¹⁸ TSMA.d 1341.1, v. 22b; TSMA.d 1341.8

ile mühimmatın da sık sık İskenderun İskeleyi vasıtasıyla nakledilmeye başlandığı görülmektedir¹¹⁹.

1645 yılında patlak veren Girit Savaşı, Venediklilerin Osmanlı ülkesindeki ve doğal olarak İskenderun'daki ticaretlerini de etkilemiş olmalıdır. Nitekim arşiv belgelerinin yanı sıra Faroqhi'nin 1660'ların başına ait olan ve Bakras kadısı tarafından onaylanan bir gümrük defterinden elde ettiği veriler, şayet Venedikliler nakliye için tamamen yabancı gemileri kullanmıyorlarsa, iskeleye bir yıl içinde demir atan gemilerin tümünün Fransız, İngiliz ve Hollanda bandıralı olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, İskenderun İskeleyi'nin 1660-1661 dönemindeki on iki aylık gümrük gelirleri, Mağrip korsanlarının saldırısını takip eden yıllardaki gelirden çok daha düşüktür¹²⁰. Bu gelişmenin, iskeleye ticaretin azalmasının bir sonucu olduğunu düşünmek yanlıcı olacaktır. Girit Savaşı'nın yol açtığı olumsuzlukların Akdeniz'deki ticareti de menfi yönde etkilediği muhakkaktır ancak, sandık ve balyalarla gelen emtianın doğrudan Halep'e nakledilip orada vergilendirildiği gerçeğini de unutmamak gerekir.

Venediklilerin aksine diğer yabancı tüccarların iskeleyi aktif olarak kullanmaya devam ettiklerini söylemek mümkündür. 17. yüzyılda rakiplerine nazaran özellikle Fransız tüccarlar iskeleyi yoğun şekilde kullanmışlar, böylece İskenderun ve Marsilya limanları arasında canlı bir ticaret trafiği oluşmuştur¹²¹. Gümrük görevlileriyle zaman zaman sorunlar yaşasalar da¹²² 1660'larda Fransızların İskenderun'da ikamet ettikleri hanların oda sayılarını arttırarak mutfak, kiler ve mahzenler eklemiş olmaları, iskelenin kullanım yoğunluğu hakkında önemli ipuçları sunmaktadır¹²³. Bu tarihlerde Fransızların İskenderun'a getirdikleri mamul ürünlerden %3 oranında gümrük vergisi tahsil edildiği görülmektedir¹²⁴. 1680'lerde ticaretin duraksamadığı, iskeleye

¹¹⁹ Bununla ilgili hükümler için bk. BOA, MAD 2841, s. 17, 54, 59.

¹²⁰ Suraiya Faroqhi, "Trade and Traders in 1660's Iskenderun", *New Perspectives on Turkey*, S. 5-6 (1991), s. 107-121.

¹²¹ Metin Tuncel, "İskenderun", *DİA*, C. 22, (2000), s. 581; Kâtip Çelebi ise iskelenin canlılığına ilişkin yalnızca "Frenk bâzergânlarının gemileri dâima eksik olmaz" bilgisini vermektedir. Kâtip Çelebi, *Cihânnûma*, s. 597.

¹²² Evâil-i Şaban 1076 (6-15 Şubat 1666) tarihli hükümler için bk. BOA, MAD 2747, s. 4/2 ve 4/3.

¹²³ BOA, A.DVNS. ŞKT.d 4, s. 39/157.

¹²⁴ Evâhir-i Ca 1086 (13-22 Ağustos 1675) tarihli örnek belge için bk. BOA, MAD 2747, s. 62/214.

yanaşan bazı Fransız ve İngiliz gemilerinin artık birbirlerine ait malları da getirmeye başladıkları anlaşılmaktadır¹²⁵.

SONUÇ

Çeşitli nedenlerden ötürü 16. yüzyılın sonlarına kadar meskûn olmayan ve iskelesi yalnızca iç ticarete konu olan İskenderun'un aynı yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı ülkesiyle ticaret yapan Avrupalı tüccarlar tarafından kullanılmaya başlanması, bazı siyasi, ticari ve diplomatik gelişmelerin bir sonucudur. Özellikle Dürziler ve Araplar gibi yerel güçler arasındaki çekişmelerin merkezinde yer alan Trablusşam iskelesindeki sorunlar, İskenderun'un sonraki yıllarda gösterdiği gelişmeyi tetiklemiş gibidir. Halep'in Akdeniz'e açılan kapısı olarak öne çıkan Trablusşam limanının ilk zamanlarda Avrupalı tüccarlar tarafından yoğun biçimde kullanıldığı ve gerek merkezî gerekse bölgesel ekonomiye son derece önemli katkılarda bulunduğu açıktır. Ancak, yüzyılın sonlarına doğru Seyfoğullarının, ardından ise Ma'noğullarının bölgede artan ekonomik ve askerî gücünü engellemek isteyen Osmanlı yönetiminin aldığı kararların yanı sıra yerel idarecilerin daha fazla gelir elde etmek adına yabancı tüccarlar üzerinde kurdukları baskı ve tazyik, Batılıları İskenderun gibi alternatif iskeleler aramaya yöneltmiştir.

Öte yandan, bölgedeki çıkar çatışmalarının yanı sıra iskele görevlilerinin Batılı tüccarlara karşı hukuk dışı ve düşmanca tutumları, Trablusşam-Halep arasındaki yolların güvenli olmayışı, iskelenin Halep'e olan uzaklığı ve nakliye masrafları gibi meseleler sık sık şikâyet konusu olmaya başlamış, bu da o tarihlerde terkedilmiş görüntüsü veren ama aslında bölgenin en güvenli ve kullanışlı limanı olan İskenderun'un talihini değiştirmiştir. Bir kısmı konumuzla doğrudan ilgili olan çalışmalarda, İskenderun İskelesi'nin aktif olarak kullanılmaya başlanmasına rağmen gelişme gösterememesinin nedenleri arasında kentin ağır havası, altyapı sorunları ve Osmanlı idaresinin iskeleye gerekli yatırımları yapmaması sıralanmıştır. Bu iddialarda haklılık payı olmakla birlikte, devletin buradaki temel politikasının iskelenin gelişimini sağlamaktan ziyade Halep üzerinden yürüyen hâlihazırdaki kârlı uluslararası ticaretin devamlılığını muhafaza etmek olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim iskelenin 1612 yılında tekrar dış ticarete açılmasını yorumlayan bazı yabancı

¹²⁵ BOA, MAD 2747, s. 93/361.

temsilcilerin bu duruma vurgu yaptığı görülmekte, iskelenin en önemli özelliğinin ise sağladığı avantajlar olduğu açıkça ifade edilmektedir.

İskelenin yabancılara açılması konusu Osmanlı yönetimini uzun süre meşgul etmiştir. Ancak sorunun yıllara yayılmasının temel nedenlerinden birisinin de Trablusşam'daki ticaretten mahrum olmak istemeyen yerel güçler olduğu muhakkaktır. Hatta onların, Trablusşam'ın Suriye ticaretinin merkez iskelesi olması yönündeki taleplerini doğrudan İstanbul'a iletmek yerine, neredeyse her defasında Trablusşam defterdarını kullanmaları da dikkatlerden kaçmamaktadır. Bu bakımdan, Sahillioğlu'nun da vurguladığı gibi, arka planda ekonomik beklentiler barındıran mesele, zamanla rakip yerel güçlerin gelir kaynaklarını oluşturan İskenderun-Trablusşam arasında yaşanan bir rekabete dönüşmüştür. Aslında yaşanan tüm bu gelişmeler, son karar mercii olan hükümetin taşradan gelen ve birçoğu gerçekleri çarpıtmaya yönelik haberler üzerinden bir karar almak mecburiyetinde kaldığını da ortaya koymaktadır. İskelenin durumuna ilişkin sık sık değişen bu kararlarda, yabancı ülke temsilcilerinin Osmanlı devlet adamları üzerindeki etkinlikleri ve güç dengelerinin de payı olduğu ortadadır.

İskenderun İskelesi'nin kullanımına ilişkin diplomatik girişimler ve taşradaki güçler arasında yaşanan rekabet, merkezî idarenin 1612 yılında iskelenin geleceğine yönelik aldığı kat'i kararlar son bulmuştur. Osmanlı idaresi, aldığı bu nihai karara rağmen, gümrük binası ve zaruri bir kısım konaklama yerlerinin inşası dışında İskenderun'a kalıcı yatırımlar yapmamış, bu gibi alt-yapı çalışmalarını daha ziyade batılı temsilcilere bırakmıştır. Devletin uzun savaşlarla meşgul olup dâhili çalkantılar geçirdiği bir sırada mevcut sistemi korumaya çalışması gayet doğal bir politika olarak kabul edilmelidir. Bu bakımdan İskenderun'un iskele özelliği dışında bir yerleşim birimi olarak gelişmesinin önündeki birçok doğal ve idari engelin, o tarihlerde devletin öncelikli konularından olmadığını da vurgulamak gerekmektedir.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

a. Archivio di Stato di Firenze (ASF)

Mediceo del Principato (MdP): defter no. 4274/A, Ins. VI, fol. 21.

b. Archivio di Stato di Venezia (ASVe)

Bailo a Costantinopoli, Carte turche (Busta): 250/330, 250/331, 252/343

Documenti Turchi: 1163

c. Bibliothèque nationale de France (BnF)

Supplément Turc: 118, 130

d. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Atik-Şikâyet Defterleri (A.DVNS. ŞKT.d): 4

Bâb-ı Âsafî Mühimme Defterleri (A.DVN. MHM): 937

Düvel-i Ecnebiye (DE): 13

Kamil Kepeci (KK): 71

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD): 919, 2747, 2841, 3260, 6004, 7316

Mühimme Defterleri (MD): 72, 73, 75, 78, 79

Mühimme Defteri Zeyli (MDZ): 18

e. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA)

Defter: 1306, 1341.

II. Kaynak Eserler

BEMBO, Ambrosio, *The Travels and Journal of Ambrosio Bembo*, (ed.) Anthony Welch, Berkeley: University of California Press 2007.

BERCHET, Guglielmo (ed.), *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Torino 1866.
Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1603-1607, Vol. X, (ed.) Horatio F. Brown, London 1900.

Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1607-1610, Vol. XI, (ed.) Horatio F. Brown, London 1904.

Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collectives of Venice 1615-1617, Vol. XIV, (ed.) Allen B. Hinds, London 1908.

CECILIA, Leonardo di Santa, *Persia ovvero secondo viaggio*, Roma 1757.

EVLİYA Çelebi, *Evlîya Çelebi Seyahatnâmesi: III. Kitap, Topkapı Sarayı Kütüphânesi 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu-Dizini*, (haz.) Seyit A. Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul 1999.

KÂTİP Çelebi, *Kitâb-ı Cihânnümâ*, (ed.) Bülent Özukan, Boyut Yayın Grubu, İstanbul 2008.

- MALTESE, Domenico Magri, *Breve racconto del viaggio al Monte Libano*, Viterbo 1664.
- PİRÎ Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, (The Walters Art Museum Yazması-Baltimore), Ms.W.658, v. 313b.
- TAVERNIER, Jean-Baptiste, *Tavernier Seyahatnamesi*, (ed.) Stefanos Yeramos, Çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2006.

III. Araştırma Eserler

- COHEN, Amnon, "Ottoman Rule and the Re-emergence of the Coast of Palestine (17th-18th centuries)", *Persée: Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée: Les Ottomans en Méditerranée - Navigation, diplomatie, commerce*, No. 39 (1985), s. 163-175.
- ÇABUK Vahit, "Pîrî Reis, Abdurrahman Hibri, Kâtip Çelebi Ve Evliya Çelebi'ye Göre İskenderun Ve Çevresi", *Türk Kültürü*, 1976, Sayı 166, s. 35-46.
- EMECEN, Feridun, "Fahreddin, Ma'noğlu", *DİA*, C. 12, s. 80-82.
- FAROQHI, Suraiya, "Trade and Traders in 1660's Iskenderun", *New Perspectives on Turkey*, S. 5-6 (1991), s. 107-121.
- , "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, (ed. H. İnalçık-D. Quataert), C. 2, İstanbul 2006, s. 545-757.
- GRISWOLD, William J., *Anadolu'da Büyük İsyân 1591-1611*, çev. Ülkün Tansel, İstanbul 2002.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C. I, İstanbul 2004.
- KÖSE, Metin Ziya, *Osmanlı Devleti ve Venedik Akdeniz'de Rekabet ve Ticaret 1600-1630*, İstanbul 2010.
- MASTERS, Bruce, "Halep: Osmanlı İmparatorluğunun Kervan Kenti", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, İstanbul 2003, s. 19-87.
- MUMCU, Serap, "Venedik Baylosu'nun Defterleri (1589-1684)", *Hilâl: Studi turchi e ottomani*, No. 4 (2014).
- PAMUK, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, İstanbul 2000.
- , *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İstanbul 2007.
- PANZAC, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 24, No. 2 (May 1992), s. 189-206.
- PEDANI, Maria Pia, "Venetian Consuls in Egypt and Syria in the Ottoman Age", *Mediterranean World*, Vol. 18 (2006), s. 7-21.

- SAHİLLİOĞLU, Halil, "Tuğayyuru Turuku't-ticaret ve't-tenâfûs beyne Mînâ'î Trablus ve'l-İskenderun fi'l-karnî's-sâbi" 'Aşere" (Arapça Orj. "تغير طرق التجارة و التناقض بين مينائي طرابلس والاسكندرون في القرن السابع عشر"), *Mecelleti'l-Müverrihi'l-Arabî*, Vol. XI, (1979), s. 255-271.
- TABAKOĞLU, Ahmet, *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul 2014.
- TUNCEL, Metin, "İskenderun", *DİA*, C. 22, (2000), s. 580-582.
- TÜRKHAN, M. Sait, 18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Haleb, (İstanbul Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2014.
- "Doğu Akdeniz'de İngiliz Ticareti: İskenderun-Londra Hattında İngiliz Ticaret Filosu (1704-1706)", *AVİD*, IV/1 (2015), s. 27-60.
- WHITE, Joshua M., "Shifting Winds: Piracy, Diplomacy and Trade in the Ottoman Mediterranean, 1624-1626", *Well-Connected Domains Towards an Entagled Ottoman History*, (eds.) Pascal W. Firges-Tobias P. Graf-Christian Roth-Gülay Tulasoğlu, Boston: Brill 2014, s. 37-53.
- WOOD, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, (çev. Çiğdem Erkal İpek), Ankara 2013.

" ALEXANDRETTA PIER: THE ISSUE OF THE EMERGENCE OF AN INTERNATIONAL TRADE PORT IN THE EASTERN MEDITERRANEAN"

Abstract

Alexandretta, which was geographically and strategically one of the most important ports of the Eastern Mediterranean in the early modern period, served as a pier for trade in Aleppo but it for a long time remained in the shadow of Tripoli port of Syria. In the last years of the sixteenth century, Alexandretta pier was mostly began to use by Venetians, and it became the main pier of Aleppo in the first twenty years of the following century. This led to a long-term rivalry between Tripoli and Alexandretta. Although the use of pier by European states had sometimes resulted in interventions by the Ottoman government, it had continued its development throughout the century and had become one of the most favorite piers of international merchant ships to the Eastern Mediterranean. This article aims to discuss the transformation and development of Alexandretta pier since the 16th century onwards and to question the reasons for the contradictory decisions of the Ottoman administration in this regard. Furthermore, the political, social, diplomatic and commercial issues that would enable the pier to participate in the international trade will be clarified in the light of previously-unutilized archival sources.

Keywords

Alexandretta, Trade, Tripoli of Syria, Eastern Mediterranean, Venice, France.