

XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA BASRA GÜMRÜĞÜ*

Davut HUT**

ÖZET

Basra Gümrüğü'ne ait olan "maliye varidat defterleri", bölgenin iktisadi ve ticari yapısı hakkında önemli bilgiler vermektedir. Defterlerdeki bilgilere göre; 1860-1861 döneminde Basra limanı yoğun bir ticari trafiğe sahip olmuştur. Basra Körfezi ve Basra mülhakatının dışındaki Hindistan, Yemen ve Amerika gibi ülkelerle de ticari münasebet kurulmuştur. Bu ticari trafikte faaliyet gösteren gemilerin büyük kısmı (%91.5) Osmanlı bayrağı taşımaktaydı. Dolayısıyla bu dönemde, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki siyasi ve ticari hakimiyeti oldukça güçlüydü. Mevcut ticarete en fazla taşınan emtiâ türleri ise; hurma, şahî kumaş, tahıl türleri ve karışık mallardan ibaretti. Osmanlı Devleti'nin siyasi ve iktisadi tarihinin yazılmasında temel başvuru kaynaklarından biri olan Basra gümrük defterlerinde bu döneme ait; 66 şehir, bölge ve ülke ismi geçmektedir.

Anahtar Kelimeler

Basra, Basra Limanı, Basra Gümrüğü, Maliye Varidat Defterleri (GümrükDefterleri), Osmanlılarda Gümrük, Resm-i İstintakiyye, Resm-i Tebhiriyye, Patent-i Cedid Rüsûmu.

* Bu makale, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü'nde tarafımdan yapılan *Maliye Varidat Defterlerine Göre XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü* adlı yüksek lisans tezi esas alınarak hazırlanmıştır.

** Araştırma Görevlisi, Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

Osmanlı Gümrük Teşkilâtı:

Gümrük siyaseti ile ticaret siyasetinin paralel olarak yürüdüğü Osmanlı iktisadi ve mali sisteminde; bilinen “dış gümrükler”in yanında, devletin kendi sınırları içindeki birtakım geçiş noktalarında da “dahili gümrükler” bulunmaktaydı.¹ Geniş bir iktisadi coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti'nde 1801 yılındaki gümrüklerin sayısı 100'ü geçiyordu.² İç gümrüklerde tahsil edilen vergiler; eyaletten eyalete değiştiği gibi Müslüman, gayrimüslim ve harbilere³ göre de farklılık göstermekteydi. Ayrıca gümrük vergisi her yerde malın kıymeti üzerinden alınmayıp Tokat gibi bazı yerlerde yük başına tahsil edilirdi.⁴

Önceleri iç ticarete fazla rol oynamayan yabancı tüccarlar, XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren bu alanda da etkili olmaya başlamıştır. Yabancı tüccarın yerli tüccar statüsüne tâbi olarak, iç gümrük vergilerini Osmanlı gayrimüslim tüccarı gibi ödemesinin getirdiği olumsuz mali portre, 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile daha da kötüleşmiştir.⁵ Bu anlaşmada, Osmanlı Devleti kendi gümrük vergilerini Avrupa devletleri ile birlikte belirlemeyi kabul ettiğinden, bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme imkânını kaybetmiştir.⁶ Bu durum, Osmanlı güm-

¹ Osmanlı'da dahili gümrükler konusunda etraflıca bilgi için bkz. Mehmet Genç, “Osmanlı Devleti'nde İç Gümrük Rejimi”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi (TCTA)*, İstanbul 1985, III, s.786-790; Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlılar'da Gümrük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, İstanbul 1996, XIV, s.263-268; a.mlf., “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, İstanbul 1994, I, s.583-586.

² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet Maliye (CM), nr.18641 (Bu belge, Osmanlı gümrüklerinin isimlerini ihtiva etmektedir.)

³ Harbi; Osmanlı memleketine ticaret yapmak için gelen İngiliz, Fransız, Rus vb. yabancı gayrimüslimlere verilen bir isimdir.

⁴ Abdurrahman Vefik, *Tekâlif Kavaidi*, İstanbul 1328, I, s.54-55.

⁵ Osmanlı Devleti bu anlaşmayla, başını ağrıtan ve uluslararası bir sorun haline gelen “Mehmet Ali Paşa İsyanı”nda İngiltere'nin desteğini hedeflemiş ancak bu durum Osmanlı hariciyesinin hareket alanını daraltmıştır.

⁶ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul 1994, s. 18.

rük siyaseti ve ticaret siyasetini olumsuz yönde etkilemiştir.⁷ Bu anlaşmanın benzerleri diğer Avrupa devletleri ile de yapılmıştır. Bilahare Osmanlı Devleti ticari siyasetteki bu dengesizliği gidermek amacıyla, ithal vergisini II. Meşrutiyet arefesinde %11, 1915 yılında ve Cihan harbinin devamı müddetince de %30'a kadar çıkaracaktır.⁸ Böylece Osmanlı Devleti, 1838 Anlaşması'nı, I. Dünya Savaşı başladıktan sonra bir kenara itebilecek ve savaşın getirdiği olağanüstü şartlarda daha bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilecektir.⁹

Osmanlı gümrüklerinde mallar kıymete göre (advalorem) vergilendirilmekteydi. Bu usûlde, tüccar ile gümrükçüler arasında anlaşmazlıklar çıktığı için, alınacak vergi oranlarını içeren “tarife defterleri”(spesifique) düzenlenmeye başlanmıştır. Bu defterler, hem iç hem de dış gümrükler için hazırlanmış olup malların cins ve kalitelerine göre vergi miktarlarını içermekteydi. Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak Avrupa devletleri (Rusya, Fransa, Avusturya ve İngiltere) ile bu tür gümrük tarifeleri tanzim etmiştir.¹⁰

Tanzimat'a kadar Osmanlı gümrükleri kısmen “eminlik” ve kısmen de “ihale ve iltizam” suretiyle idare olunmuştur.¹¹ Bu sistemde gümrükler, doğrudan devlet eliyle işletilmemiş ve “özel sektöre” devredilmiştir. Ancak bu usûl, iç şartlardan dolayı, zararlı neticeler verince terkedilmiş; 1860'ta bütün gümrükler on yedi emanete ayrılarak her birine “emin”

⁷ Bu anlaşmayla ihracat vergisi %12'ye çıkarılırken ithalat vergisi %5 olarak tespit ediliyor, ayrıca yerli tüccarlar iç gümrük vergisini ödemeye devam ederken yabancı tüccarlar bu uygulamanın dışında bırakılıyordu.

⁸ Bu oranlar için bkz. Meclis-i Meb'usan, *Gümrük Tarife-i Umumiyesi ve Ona Müteferri Kanun Layihası ve Tarife Encümeni Mazbatası*, İstanbul 1331.

⁹ 1913'te yönetime tamamen hakim olan İttihat ve Terakki Partisi, I. Dünya Savaşı'nın da özel koşullarını dikkate alarak iktisadi ve ticari hayatta Osmanlı gayrimüslimlerinin nüfuzunu azaltmak ve Müslüman-Türk esnaf ve tüccarı etkin duruma getirebilmek için büyük çabalar sarfetmiştir. Bu konuda geniş bilgi ve bibliyografya için bkz. Zafer Toprak, *Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950) Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, İstanbul 1995.

¹⁰ Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, a.g.e., I, s. 587.

¹¹ Eminlik, devlet eliyle tayin edilen bir memur tarafından; ihale ve iltizam ise, açık artırma ve peşin para usulüyle gümrüklerin ihaleyi kazanan şahıs tarafından yönetimini ifade eder.

ünvanıyla birer müdür tayin edilmiştir. Varidat ve muamelât konusunda ise, “Dersaadet Gümrük Emaneti” kurularak yetkili kılınmıştır.¹² 1870'te bu kurum, “Rüsûmat Emaneti”ne çevrilmiş ve başına ilk Rüsûmat Emîni olarak Kâni Paşa getirilmiştir.¹³ 1891'de gümrüklerde uygulanacak usulleri ihtiva eden bir nizamnamenin kabulüyle¹⁴, her türlü işlem yeniden belirlenmiş ve bu konuda Avrupa'daki “modern gümrük sistemi” tatbik edilmeye başlanmıştır. Böylece Osmanlı gümrüklerinde hem merkezî sisteme geçilmiş, hem de daha hızlı işleyen bir gümrük sistemi oluşturulmuştur.

Gümrük Defterleri:

Gümrüklerde günlük ve aylık işlemlerin kaydedildiği defterlere “gümrük defterleri” adı verilir. Bu defterler; Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde, Maliyeden Müdevver, Kâmil Kepeci, Cevdet, İrade ve Maliye Varidat tasnifleri içinde dağınık bir şekilde bulunmaktadır. Ancak iktisat ve gümrük tarihi bakımından pek çok meseleye ışık tutacak mahiyette olan bu defterlerin büyük kısmı kronolojik seri teşkil edecek biçimde günümüze kadar ulaşmamıştır. Gümrük defterleri; mufassal, icmâl, teslimat-bakaya, muhasebe, vazife ve ahkâm olmak üzere altı çeşittir.¹⁵ Osmanlı gümrüklerindeki kayıtlar son derece dikkatli ve muntazam bir şekilde tutulmuş olup bu kayıtlar, Osmanlı iktisat tarihi bakımından çok değerli bilgileri ihtiva etmektedir. Nitekim, Avrupa devletleri de Osmanlı gümrük defterlerini referans alan “konsolos raporları” vasıtasıyla Osmanlı Devleti'nin ticaret hacmi ve yapısını izleme imkânı bulmuştur.¹⁶

¹² *Rüsûmat Salnamesi*, s.126.

¹³ Kâni Paşa, Rüsûmat Emaneti'nin kurulmasıyla, kurallarının konulması ve uygulanmasında çok önemli hizmetler görmüş ve adeta gümrük işlerinde yeni bir devir açmıştır. Geniş bilgi için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Maliye Teşkilâtı Tarihi (1442-1930)*, Ankara 1978, III, s.270; Mehmet Süreyya, *Sicill-i Osmânî*, İstanbul 1311, IV, s.74-75.

¹⁴ BOA., İrade Meclis-i Mahsus (İMM), nr.5391.

¹⁵ Adı geçen defterlerin şekil özellikleri ve muhtevaları için bkz. Kütükoğlu, “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi (Osm. Ar.)*, sayı:I (1980), s.219.

¹⁶ Kütükoğlu, “Osmanlı İktisat Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti”, *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi (GDAAD)*, sayı:10-11 (1983), s.151 vd.

XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra'nın Siyasi ve İktisadi Durumu:

Tarih boyunca bir “ticaret şehri” özelliği taşıyan Basra¹⁷; Bağdat'ın güneydoğusunda, Basra Körfezi'nin kuzeyinde, ve Şattularap'ın batı kıyısında yer almaktadır. Şehir, batıdan doğuya geçişi sağlayan ayrıcalıklı bir noktada, Akdeniz levantı ile İran arasında doğal bir yol üzerinde bulunmaktadır. Bölgede bulunan birçok sulama kanalı Basra'yı Şattularap Nehri'ne¹⁸ ve dolayısıyla Basra Körfezi'ne bağlamaktadır. Başlangıçta Şattularap'a 3-4 km. uzaklıkta kurulan şehir, Şüveyş Kanalı'nın açılmasıyla Şattularap'a doğru genişlemiştir.

Basra, Kanuni devrinde Osmanlı hakimiyetine girmiş¹⁹, bilahare beylerbeylik haline getirilmiştir.²⁰ Şehir, bazen Bağdat'a bağlanmış bazen de “ocaklık” veya “malikâne” şeklinde bir vilayet olarak teşkilatlandırılmıştır. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile birlikte bölgede daha da gelişen ticaret, şehre önemli bir avantaj kazandırmıştır. Midhat Paşa, Bağdat valiliği döneminde (1869-1872), Basra Körfezi'nde devletin nüfuz ve hakimiyetini artırmak amacıyla, “Basra Tersanesi”nin ıslahı için büyük çabalar sarfetmiştir.²¹ Ayrıca, bölgede pek çok imar faaliyetleri yapmış, Dicle ve Fırat Nehirleri'nden gereğince faydalanılması ve bölgede hayli yaygın olan İngiliz ticareti ile rekabet edilebilmesi için, Şattularap'ta işleyen İngiliz vapurlarına karşılık “İdare-i Nehriye” ve Basra-İstanbul arasında vapur işletmek için “Umman-ı Osmanî” adıyla birer şirket kurmuştur.²²

¹⁷ Ahmet Rifat Efendi, *Lûgat-ı Tarihiyye ve Coğrafiyye*, İstanbul 1299, II, s.115.

¹⁸ Bu nehir, Türkiye'den doğan Dicle ve Fırat Nehirleri'nin Basra'nın kuzeyinde birleşmesiyle oluşmuştur.

¹⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Ankara 1994, II, s.352.

²⁰ Geniş bilgi için bkz. Salih Özbaran, “XVI. Yüzyılda Basra Körfezi sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu, *Tarih Dergisi (TD)*, sayı:25 (1971), s. 51-72.

²¹ Basra Tersanesi'nin ıslahı için bkz. Zekeriya Kurşun, *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hakimiyeti*, Ankara 1998, s.82-85.

²² R. Hartmann (İlâvelerle yeniden yazan Besim Darkot-M.Tayyip Gökbilgin), “Basra”, *İslam Ansiklopedisi (İA)*, İstanbul 1993, II, s.327.

1884'e kadar vilayet ve mutasarrıflık şeklinde idare edilen Basra, bu tarihten sonra müstakil bir vilayet haline getirildi.²³ II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte şehirdeki politik ve kültürel gelişmeler hızlandı. Edebiyat ve sanat alanlarında cemiyetler kurularak ictimâî ve kültürel hayat canlandı. Mahalli gazete ve mecmualar neşredildi. Basra, Suphi Paşa'nın valiliği esnasında, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, 22 Kasım 1914'te, İngilizler tarafından işgal edildi.²⁴

XIX. yüzyıl'ın ikinci yarısında İngilizlerin bölgeyle yoğun bir şekilde ilgilenmeleri Osmanlı Devleti'nin bölgeye olan alâkasını daha da arttırmıştır. Tanzimat'la birlikte izlenen "idari merkezîyetçilik" bölgede kendini hissettirmiş, 1869'da Kuveyt'te, 1871'de de Necid ve Katar'da merkezi idare tesis edilmiştir. Uman sahillerinde ise, idari bir bağıllık olmamakla birlikte Osmanlı hilafetinin nüfuzu bulunuyordu.²⁵ Osmanlı Devleti'nin, Basra Körfezi'ndeki nüfuz mücadelesi esas olarak İngiltere ile olmuştur. İngilizlerin Körfez'de hakimiyet kurdukları ilk bölgeler Maskat, Bahreyn ve Kuveyt gibi yerlerdir.²⁶ Asrın sonlarına doğru İngiltere'nin Körfez'deki gücü giderek artmış, bölgedeki İngiliz konsolosları mahalli şeyhleri nüfuzları altına almışlardır. Coğrafi şartlar ve donanmanın yetersiz oluşu gibi sebeplerden dolayı Osmanlı yönetimi bölgeyle yeterince ilgilenememiştir. Bu dönemde Basra Körfezi'nde Kuveyt ve Katar'a ait gemiler Osmanlı Bayrağı taşıırken diğer şeyhlikler ay ve yıldız olmayan kırmızı bir bayrak taşıyordu.²⁷ İngilizler; konsolosları vasıtasıyla bölgedeki ticari münasebetlerini geliştirmekte, bölgeye gizlice silah

²³ Bu vilayet bütün aşağı Irak'ı içermekte ve Basra Körfezi'nin doğu kıyıları ile bu kıyıların hinterlandında uzanmaktaydı. Vilayet; merkez livadan başka, merkezi Nasıriye olan Müntefik Livası ile Ammare ve Necid Sancakları'ndan meydana geliyordu. Kurna ve Kuveyt ise buraya bağlı kazalar durumundaydı. XX. Asrın başında Basra merkez Kazası; Basra, Fav, Harse, Ebulhasib, Şattularap ve Zübeyir Nahiye-leri'nden oluşmaktaydı. (Ali Tevfik, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1308, s.321.)

²⁴ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Ankara 1993, I, s. 112.

²⁵ İdris Bostan, "Basra Körfezi'nin Güney Kesimi ve Osmanlılar (1876-1908)", *Osm. Ar. IX'dan ayrışım*, İstanbul 1989, s. 311.

²⁶ Basra Körfezi'ndeki Osmanlı-İngiliz hakimiyet mücadelesi için bkz. Kurşun, a.g.e., s. 79-90.

²⁷ Bostan, a.g.m., s.313.

ve cephane sokarak bunları civar kabile ve aşiretlere satmaktaydılar. İngilizler'in görünürde Osmanlı himayesinde olan Maskat, Uman, Bahreyn ve Kuveyt gibi bir nevi boş buldukları yerlere yerleşme politikasına karşılık Osmanlı idaresinin uzun süre "mevcudu koruma" siyasetini izlemesi İngilizler'e avantaj sağlamıştır.²⁸ Ancak bu tehlikeli durum, Mehmet Namık ve Midhat Paşa gibi güçlü ve dirayetli Bağdat valileri sayesinde belli bir dönem için önlenebilmiştir. Osmanlılar bölgedeki geleneksel idare tarzını bozmamış, merkezden gönderilen valiler yerine bölge halkı içinden tayin ettikleri kaymakamlarla yönetim tarzını benimsemişlerdir. Katar ve Kuveyt'teki uygulamalar buna örneklerdir.²⁹

Osmanlı yönetimi asrın son çeyreğine doğru bölgedeki deniz gücünü zaman zaman takviye etme yoluna gitmiş, bu amaçla bir kısım harp ve ticaret gemileri Basra Körfezi'ne ve stratejik konumu olan Basra Limanı'na gönderilmiştir.³⁰ İngiltere ile olan hakimiyet mücadelesinde Basra ve limanı sahip olduğu coğrafi konum itibariyle büyük önem taşımaktaydı. XIX. yüzyılın ikinci yarısında başlayan Osmanlı-İngiliz hakimiyet mücadelesi ve rekabeti petrolün keşfiyle birlikte daha da yoğunlaşmış, bilahare bu mücadeleye Fransa ve ABD de katılmıştır. Körfez'deki hakimiyet müzakereleri ve bununla ilgili İngiliz raporlarına göre, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki hakimiyeti XX. yüzyıl başlarına kadar kendini hissettirmiştir.³¹

Asrın başlarında salgın hastalıklar sebebiyle gerileyen ve nüfusu azalan Basra'nın³² imar faaliyetlerinin büyük kısmı Osmanlılar dön-

²⁸ Kurşun, a.g.e., s.80.

²⁹ *DİA.*, "Basra Körfezi", V, s. 115.

³⁰ *Vak anüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, Yay.Haz. Münir Aktepe, Ankara 1990, XIII, s.56 ve XIV, s. 66.

³¹ İngiltere'nin bölgedeki siyasi gözlemcisi olan Albay Ross'un raporuna göre; Osmanlılar'ın Katar, Hasa, Bidaâ, Udeyd ve Kuveyt'teki egemenliklerine İngilizler tarafından da uzun süre riayet edilmiştir. (Mustafa L. Bilge, "Basra Körfezi", *DİA.*, İstanbul 1992, V, s. 116.)

³² Basra ve çevresinin kanallarla ve bataklıklarla çevrili olması sebebiyle şehir zaman zaman sıtma, kolera ve veba gibi salgın hastalıklara maruz kalmıştır. Bu sebepten şehrin 1849'da Şattularap kenarına nakli için çalışmalar yapılmış, tersane de ıslah

minde olmuştur. Basra Körfezi'ne ulaşması düşünülen “Bağdat Demiryolu”nun Bağdat-Basra kısmı ancak işgalden sonra 1914-1918 yılları arasında İngilizler tarafından dar bir şekilde yapılmış ve demiryolu bölge ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Şehrin XIX. yüzyıl başlarında, 10 bin civarındaki nüfusu, asrın sonlarına doğru-Süveyş Kanalı'nın açılması ve Midhat Paşa'nın bayındırlık faaliyetleri ile- 40 bine çıkmıştır.³³ İran'ın Basra ve civarıyla ilgilenmeye başlamasıyla da bölgedeki Şii nüfus artmıştır. 1890'larda ahalinin yaklaşık %30'unu Sünnî, %50'sini Şii ve kalanını da Hıristiyan, Musevi ve diğer milletler meydana getirirken³⁴ 1920'lerde bütün Irak nüfusunun %56'sının Şii nüfustan ibaret olduğu tahmin edilmekteydi.³⁵ Şehirde nüfusun büyük kısmını Araplar oluştururken ayrıca Yahudi, Hıristiyan, Avrupalı, Hindu ve Keldani cemaati de mevcuttu.³⁶

Basra ve civarında yaşayan halkın önemli bir kısmı göçebe aşiret ve kabilelerden oluşuyordu. Yağma ve tecavüz hareketleriyle düzenin bozulmasına ve ticaretin sekteye uğramasına sebep olan bu aşiretlerin kontrolü oldukça zordu. Kırsal kesimde oturan halk hurma ve hububat tarımıyla uğraşırken, şehirli ahali ise daha çok ticaret ve sanatla meşgul oluyordu. Ticaret, ahali için önemli bir geçim kaynağı olup oldukça canlıydı. Körfez'deki balıkçılık ve inci avcılığı da ekonomik ve ticari hayatta önemli bir yer tutuyordu.

Basra ve limanının; Hindistan, İran, Arabistan, Anadolu ve El-Cezire cihetlerine sevk edilen emtianın “mübadele yeri” olmasından dolayı ticari açıdan önemi büyüktü. Tarihi ve coğrafi konumu kente başlı başına bir avantaj sağlamaktaydı. Bir “aktarma noktası” işlevi gören bölgenin

edilmiştir. (Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı Dönemi Basra”, *DİA.*, İstanbul 1992, V, s. 114.)

³³ Salname-i Vilayet-i Basra, sene 1318, Def'a 4, s. 205; Yüzyılın sonlarına doğru Basra'ya gelen “Vital Cuinet” ise şehrin nüfusunu 18 bin olarak vermektedir. Bkz. Gökhan Çetinsaya, *Ottoman Administration of Iraq (1890-1908)*, Department of Middle Eastern Studies, Manchester April 1994, s. 222.

³⁴ *Basra Vilayet Salnamesi*, sene 1308, def'a 1, s. 91.

³⁵ Çetinsaya, a.g.e., s.222.

³⁶ *Basra Körfezi Rehberi*, Mütercimi Süleyman Nutkî, İstanbul 1317, s. 491.

ticari potansiyeli Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla daha da büyümüştür. Bunda Midhat Paşa'nın kurduğu vapur şirketleri de etkili olmuştur. Dicle, Fırat ve Şattularap ile İran tarafındaki Kârûn nehirleri nehir yolu taşımacılığına son derece elverişli idiler. Bu sebeple gemiler Bağdat, Suriye, Güneydoğu Anadolu ve İran'ın içlerine kadar ulaşabilmekteydi. Basra özellikle Hint ticaretinin bir limanı konumunda olup³⁷ Avrupa, Osmanlı Devleti, İran ve Hindistan arasındaki ticaretin geçiş noktası durumundaydı. Şehir aynı zamanda Bağdat'ın da bir iskelesi durumundaydı.³⁸ Basra ve civarında üretilen başlıca ürünler; hurma, gülsuyu, keten, pamuk, buğday, arpa, pirinç, tuz, inci, meyve ve sebzeden ibaretti.³⁹

Vapur kumpanyalarının sefere başlamasıyla daha da canlanan ticarete; başta hurma ve yük hayvanı, gülsuyu, buğday, deri, yün, pamuk, halı vs. ihraç malları arasında yer alırken, “şahi” adı verilen patiska türü kumaş, pirinç, şeker, kahve, çeşitli madenler, baharat, Hindistan cevizi, kömür, çay, ipek, gaz vb. mamul maddeler ise belli başlı ithal maddeleri idiler. XX. yüzyılın başlarında Basra'da İngiltere, İran ve Amerika Devletleri'ne ait ticaret acenteleri bulunuyordu.⁴⁰ Hatta İngiliz Lynch Kumpanyası'nın Şattularap'ta işleyen vapurlarına ait, “Makil” adıyla bir de tersaneleri mevcuttu. Osmanlı idaresi; Midhat Paşa zamanında kurulanlara ilaveten 1905'te, posta ve askeri nakliyatı kolaylaştırmak ve Osmanlı ticaretini canlandırmak için “Ticaret-i Osmaniye” adıyla bir vapur kumpanyası daha kurmuştur.⁴¹ Bu dönemde, nehirde işleyen Osmanlı vapurları için Aşar Suyu girişinde büyük bir fabrika ve havuz bulunuyordu. Körfez'de meydana gelen med-cezir hareketleri, hem gemilerin rahat işleminde hem de hurmalıkların kendiliğinden sulanmasında etkili oluyordu.

Basra Limanı'nın da dahil olduğu Basra Körfezi iskelelerinde, XIX. yüzyıl sonlarındaki ticari yapıya bakıldığında; 160 bin tonilato istiabında

³⁷ Hasan Fehmi, *Coğrafya-i Ziraî Smaî ve Ticari*, İstanbul 1311, s. 99.

³⁸ Hasan Fehmi, a.g.e., s. 99.

³⁹ Faik Sabri, *Osmanlı Coğrafya-i Tabii ve İktisadisi*, İstanbul 1333, s.160.

⁴⁰ *Salname-i Vilayet-i Basra*, sene 1318, def'a 4, s.287.

⁴¹ BOA., Bâb-ı âli Evrak Odası (BEO), Ayniyat Defteri, Basra Gelen, nr.264/171-174 (22 Mart 1321).

96 vapur ve 1200 adet yelkenli ticaret gemisi faaliyettedir. Bunlardan 7400 tonilato istiaabında 12 vapur ve 43 yelkenli gemi Osmanlı Sancağı ile sefer yapmaktaydı.⁴² Vilayetin gelir ve gider durumu hakkında Basra vilayet salnamelerinde, önemli bilgiler bulunmaktadır.⁴³

Basra Gümrüğü ve Bu Gümrüğe Ait Defterler:

Basra'da XVII. yüzyılda gümrük vergisi herkes için %9 oranında idi. Daha sonra bu oran, Avrupalılar için %3 ve diğer milletler için %7 olmuştur.⁴⁴ Basra Limanı ve Gümrük İdaresi, kompleks halinde geniş bir alana yayılmaktaydı. Müştemilatı ise oldukça fazlaydı. Liman ve gümrük binalarının bulunduğu mevkide zaman zaman inşaat ve tamiratla ilgili birtakım faaliyetler olmuştur.⁴⁵ Bu dönemde sık sık görülen veba salgınlarına karşı tatbik edilen “karantina uygulaması” için liman ve gümrük sahasında karantina binaları ve alanları bulunuyordu.⁴⁶ Liman ve gümrük idaresi, zamanla modern araç ve gereçler (vinç, elektrikli motorlar vb.) satın alarak bu tür teknik ihtiyaçları da karşılamıştır.⁴⁷

Rüsûmat Emaneti'nin kurulmasına kadar Basra Gümrüğü, kısmen emniyet ve kısmen de ihale ve iltizam suretiyle idare olunmuştur. 1860'da iltizam usulünün kaldırılmasıyla, bu gümrük “emin” ünvanını taşıyan bir müdür tarafından yönetilmeye başlandı. Basra Rüsûmat Emaneti, 1870'de “Basra Rüsûmat Müdüriyeti”ne tahvil edildi. 1884'te, Basra Rüsûmat Müdürlüğü faaliyetlerini müstakil bir şekilde sürdürmeye başla-

⁴² Hasan Fehmi, a.g.e., s. 100.

⁴³ *Basra Vilayet Salnamesi*, sene 1309, def'a 2, s. 102 ve 153 (Burada vilayetin 1891senesi bütçesine göre umumi gelir ve giderleri ile Basra Rüsûmat İdaresi'nin 1889 senesi varidat ve mesarifatı yer almaktadır.); *Basra Vilayet Salnamesi*, sene 1318, def'a 4, s. 291 (Adı geçen yerde vilayetin 1900 senesi varidat ve mesarifat miktarları bulunmaktadır.)

⁴⁴ *İA.*, “Basra”, II, s. 325.

⁴⁵ BOA., İrade-rüsûmat, nr.55 (18 Z. 1310) ve 361 (12 Z. 1314). (Burada rıhtımın yeniden inşası ve boş kalan alanın doldurulmasına ilişkin Şûrâ-yı Devlet kararından bahsedilmektedir. Yeniden inşa edilen rıhtım daha sonra tamirden geçmiştir.)

⁴⁶ BOA., BEO., Ayniyat Defteri, Basra Gelen, nr.264/104; İrade rüsûmat, nr. 874 (2 Ş. 1320)

⁴⁷ BOA., İrade rüsûmat, nr.1638 (14 C. 1326)

mıştır. Başında bir müdürün bulunduğu⁴⁸ bu müessesede çok sayıda yetkili ve görevli bulunmaktaydı.⁴⁹

Basra Gümrük Defterleri, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin (BOA) "Maliye Nezareti Varidat Defterleri" tasnifi içinde yer almaktadır. Buradaki gümrük kayıtları "mufassal defterler" sınıfına girmektedir.⁵⁰ Defterler toplam 11 aylık bir süreci kapsamaktadır. Altı defterden beş tanesi birer aylık, bir tanesi ise altı aylık bir dönemi içermektedir. Birer aylık defterler içinde; 3213, 3235, 3249 ve 3404 numaralı olanlar 12 sayfalık olup kalan 3383 numaralı defter 8 sayfadan ibarettir. Altı aylık tek defter olan 3287 numaralı defter ise altı bölüm halinde toplam 68 sayfadan oluşmaktadır. Altı defterin toplam sayfa adedi ise 124'tür.

Defterler iki kısım halinde tanzim edilmiş olup ilk kısım malların geldikleri bölge ve şehirlere göre, ikinci kısım ise malların gidecekleri yerlere göre tanzim edilmiştir. Altı aylık tek defterde ise, yine altı ayın her biri ayrı ayrı olmak üzere "gelen" ve "giden" şeklinde iki bölüm halinde düzenlenmiştir.

Her defterin başında deftere ilişkin bir açıklama bulunmaktadır. Bu açıklamada; kaydın tutulduğu ay ve yıl Rûmî Takvime göre belirtilmiş olup "Basra Limanı'na bir ay zarfında gelip giden gemilerden tahsil edilen sıhhiye varidatının⁵¹ miktarını gösteren defter olduğu" ifadesi yer almaktadır. Bu bilgiden sonra esas kayıtların bulunduğu ve beşli kayıtlardan oluşan cetveller başlamaktadır. Beş geminin kaydıyla birlikte bir

⁴⁸ Basra Gümrüğü'nde müdür olarak görev yapan kişilerin isimleri için bkz. *Rûsûmat Salnamesi*, s.92.

⁴⁹ Bu yetkili ve görevliler için bkz. Süleyman Sûdî, *Defter-i Muktesid*, İstanbul 1307, III, s.130 ve 135; *Rûsûmat Salnamesi*, s.93-94.

⁵⁰ Mufassal defterler; genellikle o yerin kadısı tarafından tasdik edilen ve mahallinde tutulan defterlerdir. Bu defterlerde; geminin cinsi, adı, taşıdığı bayrak, nereden geldiği ve nereye gideceği ve kaptanın ismi yer alır. Gümrükten geçen malın cinsi, miktarı ve alınan gümrük vergisi de kaydedilir. Defterler aylık veya yıllık olarak tanzim edilmiş ve işlemler günün tarihi atılarak kaydedilmiştir. (Kütükoğlu, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osm.Ar.*, sayı:I (1980), s.220.)

⁵¹ Sıhhiye varidatı; gemilere verilen karantina vb. sağlık hizmetleri karşılığında tahsil edilen vergiyi ifade etmektedir.

gurup oluşturulmakta ve bunun sonunda da “resm-i istintakiye” adıyla alınan sıhhiye varidatının toplamı kuruş olarak verilmektedir.

Basra Limanı'na gelen gemilerin kaydının tutulduğu ilk kısımda; sağdan sola 11 adet bilgi sütunu bulunmaktadır. İlk sütunda, “tarih-i eyyam” başlığı altında gemilerin geldiği tarihler Rûmî Takvim esas alınarak verilmiştir. Gemilerin hangi bölge veya şehirlerden geldiği “geldikleri mahal”⁵²; hangi ismi taşıdıkları “esâmi-i sefâin”⁵³; hangi türde oldukları “envâ-yı sefâyin”⁵⁴; taşıdığı bandıralar “müteallık oldukları”; kaptanlarının isimleri “esâmi-i kapudan ve şöretleri”; gemide hangi tür malın bulunduğu “envâ-yı hamulesi”; gemideki malın miktarı “mikdar-ı kilesi”⁵⁵; tayfada yer alan kişi sayısı “taifesi” ve gemide bulunan yolcu sayısı “yolcuyarı” ifadeleriyle yer almaktadır. On birinci ve son sütunda ise, tahsil edilen vergi miktarları yazılmış olup bu vergiler “resm-i istintakiye” olarak ifade edilmiştir.⁵⁶

Defterlerin, Basra Limanı'ndan giden gemilerin kayıtlarının tutulduğu ikinci bölümünde ise gemilerin “gidecekleri mahal” kısmı yer almaktadır. Ayrıca gelen gemilerden tek isim altında vergi alınırken giden gemilerden-sadece biri olmak üzere-”resm-i tebhiriye”⁵⁷ve “patent-i

⁵² Bu isimler arasında Kays, Harc ve Bahreyn gibi ada; Kârûn ve Şattularap gibi nehir; Hindistan, Yemen ve Amerika gibi ülke isimleri de yer almaktadır.

⁵³ Küşteri, Fethulhayr, Hüseyinî, Muhammedî, Hindiye, Merzukî, Mansurî, Gazal, Abbas, Semmân, Musaffa, Selâmeti, Fethussamed isimleri en sık geçen gemi isimlerdir.

⁵⁴ Kayık, ganca (kancabaş), bot, şevîî, müşevve, beggale ve mürîh isimleri defterlerde en çok geçen türlerdir.

⁵⁵ Kile; hububat ölçüğü olarak kullanılan bir tabir olup muhtelif yerlerde muhtelif kıymette olur ve birbirini tutmazdı. İstanbul kilesi, zahirenin cinsine göre 18-20 okka ortalama 25 kilo; İbrail kilesi ise, 70-80 okka ortalama 100 kilo idi. Kile, yelkencilik devrinde gemi makyası olarak da kullanılmıştır. Bugünkü gemilerde tonilato ne ise eski gemilerde kile o idi. 36 kile bir tonilato sayılırdı. (Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1993, II, s. 281.)

⁵⁶ 4 bin kileye kadar olan yüklerden 2 kuruş, bu miktardan fazla olanlar için 5 kuruş olmak üzere iki tür vergi tarifesi uygulanmıştır. Alınan vergilerin toplamı ise, defterlerin ilk kısmının sonuna kaydedilmiştir.

⁵⁷ Eskiden salgın hastalıklarda eşya ve mekânları dezenfekte etmekle görevli, bir nevi karantinahane olan bina ve müesseseye “tebhirhane” denirdi. (*Büyük Larousse*, XXII, s. 11336.)

cedid rüsûmu”⁵⁸adlarıyla iki farklı vergi alınmaktaydı. Alınan bütün vergiler, kıymet esasına göre değil de yük (miktar) esasına göre idi. Basra Gümrük Defterleri genellikle 20x45 cm. ebadında olup uzunlamasına bir biçime sahiptirler. Ancak bu defterlerin tamamı, bir kronolojik seri teşkil edecek şekilde günümüze ulaşmamıştır. Milâdi tarihle 13.03.1860'tan 12.11.1861 tarihine kadarki gümrük kayıtlarını fasılalı olarak ihtiva eden ve toplam 11 aylık bir dönemi kapsayan defterlerin sonunda ise, hesap ve teslimatla ilgili bilgi bulunmaktadır. Burada, yukarıda bahsedilen vergi türlerinin toplam miktarları kuruş cinsinden ayrı ayrı verilmiştir. Bilahare, bütün hasılatın tek bir toplamı alınıp bu miktar kesin hasılat olarak yazılmıştır. En sonda da toplam hasılatın, kaydın tutulduğu defterle birlikte “Basra Emval Sandığı'na teslim edildiği” ifade edilmiştir.

Osmanlı ticaretinin yoğunlaştığı önemli noktalardan biri olan Basra'ya ait gümrük defterleri, bu bölgenin iktisadi ve ticari yapısı hakkında önemli bilgiler vermektedir. Kayıtların esas alınmasıyla Basra ve genel olarak bölgenin ithalat ve ihracatının genel yapısını tespit etmek mümkün olmaktadır. Şehre nereden, hangi miktarda ne tür malların geldiği; malları getiren gemilerin tonilatolarının, tiplerinin ve bandıralarının ne olduğu konularında bilgi sahibi olabilmekteyiz. Ticarete ay, mevsim ve yıllara göre meydana gelen değişimler de bizim için önem taşımaktadır. Basra'dan yollanan emtianın dökümüne bakarak bölgede yetişen ürünleri ve ihraç miktarlarını tespit etmek kolaylaşmaktadır. Yine kayıtlardan yola çıkarak Basra Limanı'nın kapasitesi ve hasılat miktarları belirlenebilmektedir. Bu hasılat, şehrin gelir kalemleri arasında önemli bir yere sahiptir. Ayrıca deniz ve nehir nakliyatının genel nitelikleriyle, bu nakliyatın sahip olduğu toplam tonilato, bölgenin ticaret hacmi konusunda önemli bilgiler sunmaktadır.

Siyasetle iktisat arasındaki sıkı ilişki düşünülürse; gemilerin taşıdığı bandıralarla, bilhassa Osmanlı Devleti'nin ve diğer devletlerin bölgedeki siyasi ve iktisadi hakimiyetleri ile bunun derecesi gün yüzüne çıkmakta ve bizleri aydınlatmaktadır. Kayıtlardan yola çıkarak bölge ticaretinin

⁵⁸ Patent-i cedid rüsûmu, sefere çıkan gemilere limanlarda verilen sağlık hizmeti ve sağlık belgesi karşılığında alınan verginin adıdır. Verilen sağlık belgesine “sağlık patenti” denirdi. (Süleyman Sûdî, a.g.e., II, s.26.)

genel özellikleri hakkında bilgi sahibi olmanın yanısıra ticaretin siyasetle olan sıkı ilişkisi takip edilebilmektedir. Sonuç olarak; Basra'nın ve Basra Körfezi'nin siyasi ve iktisadi tarihinin yazılmasında bu defterler temel müracaat kaynaklarından biri olma özelliğini göstermekte ve önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Defterlerin başlangıç ve bitiş tarihleri, numaraları ve sayfa sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Defter nr.	Başlangıç ve Bitiş tarihleri	Sayfa nr.	Gün sayıları
3213	Mart 1276 (13 Mart 1860-12 Nisan 1860)	2-11.	31
3235	Nisan 1276 (13 Nisan 1860-12 Mayıs 1860)	2-11.	30
3249	Temmuz 1276 (13 Tem.1860-12 Ağus. 1860)	2-11.	31
3287(1)	Eylül 1276 (13 Eylül 1860-12 Ekim 1860)	2-11.	30
3287(2)	T.evvel 1276 (13 Ekim 1860-12 Kasım 1860)	14-23.	31
3287(3)	T.sânî 1276 (13 Kasım 1860-12 Aralık 1860)	26-35.	30
3287(4)	K.evvel 1276 (13 Aralık 1860-12 Ocak 1861)	38-47.	31
3287(5)	K.sânî 1276 (13 Ocak 1861-12 Şubat 1861)	50-59.	31
3287(6)	Şubat 1276 (13 Şubat 1861-12 Mart 1861)	62-67.	28
3383	Eylül 1277 (13 Eylül 1861-12 Ekim 1861)	2-7.	30
3404	T.evvel 1277 (13 Ekim 1861-12 Kasım 1861)	2-11.	31

(TABLO 1)

Nehir Yoluyla Yapılan Ticaret:

Özellikle Dicle, Fırat ve bu iki nehrin birleşmesiyle oluşan Şattularap ile İran tarafındaki Kârun nehirleri bu ticarete çok önemli bir konuma sahipti. Çünkü bütün bu nehirler, gemilerin işlemesine elverişliydi. Şattularap Nehri, Basra'nın Körfez'le ve denizaşırı uzak bölgelerle

olan ticaretini sağlamaktaydı. Asrın sonlarına doğru bölgede kendini iyice hissettirmeye başlayan İngiltere'nin Şattularap'ta vapur işletme imtiyazını alması, bu nehirlerdeki ticari trafiği yoğunlaştırmıştır. İran, Almanya ve Rusya da bu nehirde gemi işletme imtiyazını alınca, bölgede çok sayıda yabancı acente kurulmuştur. Ticari trafiğin bu şekilde yoğunlaşması üzerine, İngiltere'nin girişimiyle seyrüsefâin şartlarını ıslah için bir komisyon oluşturulmasına ilişkin mukavelename hazırlanmış⁵⁹, ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine onaylanmamıştır. İngilizler, XX. yüzyılın başlarında Kârun Nehri'nde de gemi işletme imtiyazını İranlılar'dan almayı başarmıştır.⁶⁰

Basra'nın nehir yoluyla ticari bağlantısı olan ve hepsi de adı geçen nehirler vasıtasıyla Basra'ya bağlanan bu şehirler, mevcut ticari hacimlerinin büyüklüğüne göre şunlardır: Hamdan, Cezayir (Abadan Adası), Ebulhasîb, Muhammara, Bağdat, Sûkuşşuyuh, Nüşve, Kurna, Şattularap, Necef, Devâsir, Kârun, Harse, Daîci, Hindiye, Deyr, Ammare, Semâve, Süveyb, Cenûb, Seraci, Şerş, Hille, Salihîye, Ebu Mugîre, Yehudî, Matu, Aziz, Şenafiye, Mehciran, Ebu Zübeyir, Keşiban, Kebas, Kûtuzzeyn, Sebiyah, Kermatan, Küncüdû. Bunlar içinde Hamdan'ın özellikle Basra'nın tuz ihtiyacını karşıladığı görülmektedir⁶¹. Basra'dan Cezayir'e ise bütün dönem boyunca 219 bin kilelik şahî kumaş ihraç edilmiştir. Nisan-Mayıs 1860 döneminde Basra'dan Bağdat'a tek gemiyle gönderilen 5 bin kilelik telgraf malzemesi dikkat çekmektedir.⁶² Necef ile Bağdat arasında bu şehrin şiilerce kutsal sayılmasından dolayı⁶³-özellikle yolcu trafiği yoğun olmuştur. Bütün kalemler içinde en fazla taşınan tür, hurma ve şahî bez olmuştur. Hurmanın en fazla taşındığı dönem, hasat mevsimi olması sebebiyle, Eylül-Ekim ve Kasım (1860-1861) aylarıdır⁶⁴. Şî nü-

⁵⁹ Hariciye Vekâleti, *Basra Körfezi Mes'elesi*, Ankara 1931, s.16.

⁶⁰ Tahsin Paşa, *Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları Sultan Abdülhamit*, İstanbul 1990, s.349.

⁶¹ BOA., ML. VRD., nr.3213, s.2-11.

⁶² BOA., ML. VRD., nr.3235, s.7-11.

⁶³ Hz. Ali burada medfun olduğundan, İran ve Hindistan taraflarından birçok kişi buraya gelip O'nun türbesini ziyaret etmekteydi. (Ali Tefvik, *a.g.e.*, s.332.)

⁶⁴ BOA., ML. VRD., nr. 3287 (1-2), s. 2-11, 14-25.

fusu ağırlıkta olan Hindiyeye⁶⁵ ile olan ticari mübadelede, İran bandıralı gemiler ağırlıkta olup bunun dışındaki şehirlerin tamamı için Osmanlı bandırası kullanılmıştır. Oysa bu şehirlerin bir kısmı İran sınırları içinde kalmaktaydı. Bu limanlar nispeten mesafe olarak Bağdat'a yakın oldukları için mevcut mübadelede genellikle küçük tonajlı gemiler (kayık, bot, şeûî, mürîh ve bakkare gibi) kullanılmıştır.

Basra Körfezi Dahilindeki Limanlarla Yapılan Ticaret

Basra Körfezi dahilindeki limanlarla denizyolu ile yapılan ticarete limanların tamamı, Körfez'in kuzeyinden güneyindeki Hürmüz Boğazı'na kadar olan coğrafyada bulunmaktadır. Limanların önemli bir kısmı İran kıyılarında (Harc, Çark, Kays, Keşm Adaları; Bender-i Rih, Bender Cassim, Bender Abbas, Taheri, Kec, Ma'sur, Lince, Ebu Şehr, Künûkûn ve Deylem Limanları) yer almaktadır. Kuveyt, Katîf, Bender Havz, Şarca ve Re'sul-hayme gibi limanlar ise, Basra Körfezi'nin kuzeybatısı ve Arabistan yarımadası kıyılarında yer almaktadır. Bahreyn ise Körfez'in en büyük adası durumundadır. Bahreyn, özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında yoğun bir hakimiyet mücadelesine sahne olmuştur.⁶⁶ Basra Sancağı'na bağlı bir kaza merkezi olan Kuveyt Emirliği⁶⁷ ise 1914'te İngiliz himayesine girene kadar Osmanlı egemenliğinde kalmıştır.⁶⁸

Mevcut ticarete, İran'a ait adalarda İran, İngiliz ve Osmanlı bandırası taşıyan gemilerin etkin olduğu; İran kıyılarındaki limanlar ile olan ticarete ise, İran bandıralı gemilerin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Bunun dışında Osmanlı ve İngiliz bayrağı taşıyan gemiler de bu müba-

⁶⁵ Şîî nüfusu fazla olan Hindiyeye bu dönemde Kerbela Sancağı'nın bir kazasıydı. (Şemsettin Sami, *Kâmûs ül-âlâm*, İstanbul 1308, II, s. 1336.)

⁶⁶ Bahreyn üzerinde Osmanlı-İngiliz hakimiyet mücadelesi için bkz. Hariciye Nezareti, *Bahreyn Adaları Mes'elesi*, İstanbul 1334; Mustafa Bilge, "Bahreyn", *DİA.*, İstanbul 1991, IV, s. 492-495.

⁶⁷ *Kâmûs ül-âlâm*, II, s. 1317.

⁶⁸ Kuveyt'teki Osmanlı-İngiliz mücadelesi için bkz. Cevdet Küçük, *Kuveyt Üzerinde Osmanlı-İngiliz Nüfûz Mücadelesi*, Basılmamış Profesörlük Takdim Tezi, İstanbul 1989.

deleye katılmıştır. Özellikle Bahreyn ve Kuveyt bağlantılı ticarete, tamamen Osmanlı bandırası taşıyan gemilerin bulunması, 1860-1861 yıllarında Osmanlı Devleti'nin bu coğrafyalardaki hakimiyetini göstermesi bakımından önem taşımaktadır.

Bahreyn'den Basra'ya külliyyetli miktarda şahî kumaş ve karışık em-tiâ geldiği görülmektedir. Eylül, Ekim ve Kasım aylarında yoğunlaşan⁶⁹ bu ithalata bakılırsa, Bahreyn'in özellikle İran ve Hindistan'dan gelen kumaşın "dağıtım noktaları"ndan biri olduğu ortaya çıkmaktadır. Basra'dan Bahreyn'e ise önemli miktarda hurma ihraç edilmiştir. Muhtemelen bu ada üzerinden yaptıkları nakliyede gümrük vergisi ödemeyen İngilizler bu hurmayı Bahreyn'den alıp başka yerlere nakletmekteydiler. Aynı durum Maskat ve Kuveyt için de geçerli olmuştur. Kuveyt'ten Basra'ya getirilen kumaşın miktarına bakılırsa (438 bin kile), bu düşüncemiz doğrulanmaktadır. Yine 173 bin kilelik hurma mahsulü Kuveyt'e gönderilmiştir. Kuveyt'te de hurma yetiştiğine göre bu miktarın büyük kısmı, gümrük vergisi vermek istemeyen İngiliz tüccarı sayesinde başka yerlere gönderiliyordu. Körfez'de İran'a ait adalar da, hacim küçük olmakla beraber, hurmanın ihracı ve kumaşın ithali için bir "dağıtım ve nakil noktası" olarak kullanılmıştır. İran kıyılarındaki limanlar da kumaş ithalinde ve hurma ihracında önemli bir yer tutmuştur: Lince Limanı'na gönderilen 160 bin kile hurma ve buradan Basra'ya getirilen 364 bin kile şahî kumaş büyük miktarları ifade etmektedir. Aynı durum, İran'ın Ebu Şehr (Bender-i Buşir) ve Deylem Limanları için de geçerli olmuştur. Körfez dahilindeki ticarete; bakkare, sünbük, kancabaş ve beggale tipinde orta ve büyük tonilatolu gemiler kullanılmıştır.

Basra Körfezi Dışında Gerçekleşen Ticaret:

Körfez haricinde denizyoluyla yapılan ticarete ise; Uman, Maskat, Sur, Yemen, Cidde, Nûman, Bombay (ve Hindistan) ve Amerika olmak üzere toplam dokuz noktayla ticari mübadele gerçekleşmiştir. Uman'ın önemli iskeleleri olan Maskat ve Sur Limanları bugünkü Uman Sultanlığı içinde; Yemen, Cidde, Nûman Limanları Arabistan yarımadası kıyı-

⁶⁹ BOA., ML. VRD., nr. 3287 (1-2), s. 2-6, 14-18; nr. 3383, s. 2-4; nr. 3404, s. 2-6.

larında; diğerleri ise tamamen farklı coğrafyalarda yer almaktadır. Maskat ve Uman Sultanlığı 1892'de İngiliz himayesine girmiştir.⁷⁰

Basra'nın Uman ile olan ticareti daha çok Maskat ve Sur Limanları vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Bu limanlar; "Hindistan Yolu" üzerinde bulunması ve ticari öneminden dolayı, İngiltere tarafından, Basra Körfezi ile olan ticaretinde bir üs olarak kullanılmıştır. Maskat'tan 1860 ve 1861'in Eylül-Ekim ve Kasım döneminde Basra'ya getirilen 264 bin kilelik kumaş ile Sur Limanı'ndan Basra'ya nakledilen 445 bin kilelik kumaş miktarları Basra ve civarının bu alandaki ihtiyacının önemli bir kısmına tekâbül eder.⁷¹ Bu limanlara, karşılık olarak önemli miktarlarda hurma nakledilmiştir. "Yedi Yıl Savaşları" sonunda İngiliz sömürgesi haline gelen Hindistan ve Bombay ile Basra limanı arasındaki ticari mübadele- nin geniş boyutta olması dikkat çekicidir. Bombay'dan sözü geçen dönemlerde ithal edilen 160 bin kilelik kumaş, karışık emtiâ ve kömür⁷² birinci sırada yer almaktadır. Basra'dan Bombay'a 181 büyük tonajlı gemiyle nakledilen hurmanın miktarı, 1 milyon 718 bin kileyle, mevcut ticaret içinde en büyük miktara ulaşmıştır.⁷³ Bu bakımdan Hindistan ve hinterlandının hurma ihtiyacı Bombay Limanı vasıtasıyla Basra ve çevresinden karşılanmaktaydı. Ayrıca Basra'dan Bombay Limanı'na önemli miktarda at ve katır türünden binek hayvanı ihraç edilmiştir. Hindistan ve Bombay Limanı ile yapılan ticarete, buraların bir İngiliz sömürgesi olmasına rağmen, Osmanlı bandırası taşıyan gemiler etkin olmuştur. Bu arada, 1860'ın Kasım-Aralık döneminde Amerikan bandırası taşıyan korvet türünde büyük tonajlı bir gemi Basra'ya 15 bin kile kahve getirmiştir. Körfez hariciyle yapılan ticarete; korvet, kancabaş ve okyanuslara dayalı beggale türünde gemiler kullanılmıştır. Mevcut ticarete, Osmanlı bandırası taşıyan gemiler, büyük farkla, birinci sırada yer alırken bunu İngiliz ve İran bandırası izlemiştir.

Ticari Mübadeleyi Gerçekleştiren Gemilerin Sayısı Hakkında Bazı Bilgiler:

⁷⁰ A. Grohmann, "Uman", *İA.*, İstanbul 1993, XIII, s. 31.

⁷¹ BOA., ML. VRD., nr.3287(1-2), s. 2-6, 14-18; nr. 3383, s. 2-4; nr. 3404, s. 2-6.

⁷² BOA., ML. VRD., nr. 3287 (5), s. 50-54.

⁷³ BOA., ML. VRD., nr. 3287 (1-2), s. 7-11, 19-23; 3383, s. 5-7; 3404, s. 7-11.

Basra Limanı'na giriş-çıkış yapan gemilerin sayısı, ay ve mevsimlere göre farklılık göstermiştir. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 448'i gelen ve 361'i giden olmak üzere toplam 809 adet gemi ve kayığın giriş-çıkış yaptığı 13 Ekim-12 Kasım 1860 dönemi, liman trafiğinin en yoğun olduğu zamandır.⁷⁴ Bu süreç aynı zamanda, en fazla gelen ve en fazla giden gemi sayılarını da ihtiva etmektedir. Belirtilen zamanda bir gün içerisinde, ortalama 27 gemi Basra Limanı'na giriş-çıkış yapmıştır. Burada, gemi trafiğinin yoğunluk kazandığı aylar sonbahar mevsimine denk gelmiştir. Bu durum; Basra'nın en önemli ihrac mahsulü olan hurmanın hasat mevsimi olan sonbahar aylarında diğer bölgelere nakledilmesinden kaynaklanmıştır. Ayrıca Basra'ya diğer limanlardan miktarca en fazla gelen emtiâ durumundaki kumaşın genelde sonbahar ve kış aylarında ithal edilmesi de bu durumu etkileyen sebepler arasındadır. Netice olarak, Basra'ya kumaş getiren gemilerin dönüş seferinde de Basra'dan hurmayı nakletmesi bahsedilen yoğunluğa sebep olmuştur:

	Gelen Gemi	Giden Gemi	Toplam
13 Mart-12 Nisan 1860	305	240	545
13 Nisan-12 Mayıs 1860	304	230	534
13 Temmuz-12 Ağus.1860	344	204	548
13 Eylül-12 Ekim 1860	371	299	670
13 Ekim-12 Kasım 1860	448	361	809
13 Kasım-12 Aralık 1860	290	263	553
13 Aralık-12 Ocak 1861	292	253	545
13 Ocak-12 Şubat 1861	209	190	399
13 Şubat-12 Mart 1861	240	220	460
13 Eylül-12 Ekim 1861	216	158	374
13 Ekim-12 Kasım 1861	305	275	580
TOPLAM	3324	2693	6017

(TABLO 2)

⁷⁴ BOA., ML. VRD., nr. 3287 (2), s. 14-23.

On bir ay boyunca, 3324'ü gelen ve 2693'ü ise giden olmak üzere büyük ve küçük çapta toplam 6017 gemi Basra Limanı'na giriş-çıkış yapmıştır. Buna göre günde ortalama 10 geminin giriş, 8 geminin de çıkış yaptığı dolayısıyla da Basra'ya yük getiren gemilerin sayısının yük götürülenlerin sayısından daha fazla olduğu, hem günlük ve hem de yıllık sayılardan ortaya çıkmaktadır. Bu da bizi, Basra'nın ithalatının ihracatından daha fazla olduğu sonucuna götürmektedir. Bu netice şehrin, Bağdat ve Irak coğrafyasının bir iskelesi olduğu malumatını da desteklemektedir.

Basra Gümrüğü'nün Toplam Hasılatı ve Bunun Aylara Dağılımı:

Bütün dönemler içinde en fazla geminin giriş-çıkış yaptığı, 13 Ekim-12 Kasım 1860 aralığı, aynı zamanda en fazla vergi tahsilinin yapıldığı dönem olarak belirlemiştir. 1307 kuruşu gelen ve 1544 kuruşu da giden gemilerden olmak üzere toplam 2851 kuruşun tahsil edildiği bu dönemde⁷⁵, bir günde ortalama 92 kuruş vergi elde edilmiştir. Her iki yılın sonbahar aylarında en yüksek vergi hasılatları elde edilirken, sadece bu dönemlerde aylık hasılatlar 2 bin kuruşu geçmektedir:

DÖNEMLER	GELEN		GİDEN	Toplam	YEKÜN
	İstintakiye	Tebhiriye	P.Cedid		
13 Mart-12 Nisan 1860	639	216	338	554	1193
13 Nisan-12 May.1860	623	210	260	470	1093
13 Tem.-12 Ağus.1860	713	208	256	464	1177
13 Eyl.-12 Ekim 1860	1146	225	1210	-	2581
13 Ekim-12 Kas.1860	1307	250	1294	-	2851
13 Kas.-12 Ara.1860	638	208	560	768	1406
13 Ara.-12 Ocak1861	606	248	310	558	1164
13 Ocak-12 Şub.1861	480	161	234	395	875
13 Şub.-12 Mart 1861	486	182	236	418	904
13 Eyl.-12 Ekim 1861	981	98	1226	-	2305

⁷⁵ BOA., ML. VRD. nr. 3287 (2), s. 23.

13 Ekim-12 Kas.1861	889	166	1000	-	2055
TOPLAM (kuruş)	8508	2172	6924	-	17604

(TABLO 3)

İlkbahar aylarında artmaya başlayan vergi tahsili, yaz aylarında vasat seviyede gerçekleşmiş, 1861'in Ocak-Şubat döneminde 875 kuruşla (günde ortalama 28 kuruş) en düşük seviyesine inmiştir.⁷⁶ Şubat-Mart döneminde de bu düşüklük devam etmiştir.

On bir aylık süreçte ise, 8508 kuruşu gelenden (istintakiye) ve 9096 kuruşu da gidenden (tebhiriye ve patent-i cedit) olmak üzere toplam hasılat 17604 kuruşa ulaşmıştır. Ayrıca bu rakamlara göre, ayda ortalama 1600 ve günde 53 kuruş vergi tahsili yapılmıştır. Limana gelen gemilerin sayısı gidenlerden daha fazla olmasına rağmen, limandan çıkan gemilerden tahsil edilen vergi hasılatı daha fazla olmuştur. Nitekim gelen 3324 gemiden 8508 kuruşluk tahsilat yapılmışken giden 2693 gemiden 9096 kuruşluk vergi elde edilmiştir. Gemi trafiğinin yoğunlaştığı dönemlerde vergi hasılatlarının da miktarı buna paralel olarak artmıştır. Ancak genele bakıldığında, elde edilen gelirlerin boyutlarının düşük düzeyde kaldığı görülmektedir. Bu durumun sebepleri, ayrıca bir araştırmayı gerektirdiğinden, sadece ifade ile yetineceğiz.

Gemilerin Bandıraları ve Bunun Ülkelere Dağılımı

Osmanlı Devleti'nin bölgedeki siyasî ve iktisadî ağırlığı hakkında son derece değerli bilgiler veren bu istatistikler, büyük önem taşımaktadır. Mevcut ticareti gerçekleştiren gemilerde Osmanlı, İran, İngiliz ve Amerikan olmak üzere toplam dört devletin bandırası bulunmaktaydı. Ancak bunlardan Amerikan bandırası, sadece bir gemi için söz konusu olduğundan ağırlıklı olarak diğer üç devletin durumu üzerinde değerlendirmeler esas olacaktır:

Dönemler	Gelen				Giden			
	Osm.	İran	İng.	Topl.	Osm.	İran	İng.	Topl.
13 Mart-12 Nisan 1860	290	15	-	305	225	15	-	240
13 Nisan-12 May.1860	286	18	-	304	213	17	-	230

⁷⁶ BOA., ML. VRD. nr. 3287 (5), s. 59.

13 Tem.-12 Ađs.1860	332	12	-	344	193	11	-	204
13 Eyl.-12 Ekim 1860	340	26	5	371	268	26	5	299
13 Ekim-12 Kas.1860	406	40	2	448	323	36	2	361
13 Kas.-12 Ara.1860	279	10	1(ABD)	290	253	10	-	263
13 Ara.-12 Ocak1861	277	14	1	292	238	14	1	253
13 Ocak-12 Şub.1861	202	5	2	209	182	6	2	190
13 Şub.-12 Mart 1861	224	14	2	240	205	13	2	220
13 Eyl.-12 Ekim 1861	161	40	15	216	109	35	14	158
13 Ekim-12 Kas.1861	264	37	4	305	237	34	4	275
T o p l a m	3061	-	32	-	2446	217	30	2693
Y ü z d e l e r	%92	%7	%1		%91	%8	%1	

TABLO 4

Osmanlı bandırasının bulunduğu gemiler, genel toplam içinde ezici bir üstünlüğe sahiptir. En fazla geminin giriş-çıkış yaptığı Ekim-Kasım 1860 dönemi, Osmanlı bandırasının sayısı açısından da aynı özelliği taşımıştır.⁷⁷ Bütün on bir aylık dönem boyunca Basra Limanı'na giriş-çıkış yapan gemilerin %91.5'lik oranla Osmanlı bandırası taşımış olması, Körfez merkezli siyasî ve iktisadî faaliyetlerde bu devletin ne denli önemli bir konuma sahip olduğunu göstermektedir. Sayı olarak bakıldığında ise, toplam 6017 gemi ve kayıktan 5507'sinde Osmanlı bayrağı bulunmaktaydı. Buna göre, 1860'lı yıllarda bölgedeki hükümlanlığını devam ettirmekte olan Osmanlılar, ticarî ve iktisadî faaliyetleri de büyük ölçüde kontrol etmekteydiler. Deniz ticaretinde, sanılanın aksine, Osmanlılar'ın bu derece etkin oluşu; temel dinamiklerinin zayıfladığı bir dönemde bile bu devletin, Basra Körfezi'nde hatırı sayılır siyasî-ekonomik güçlerden biri olduğunu göstermektedir.

Bandıraların dağılımı bakımından İran Devleti, %7.5 ile ikinci sırada bulunmaktadır. Bu oran, 6017 gemiden 448'ine tekâbül etmektedir. Basra coğrafyasının Őiî ağırlıklı nüfusuna ve Körfez'in büyük kısmının İran kıyılarından ibaret olmasına rağmen, İran'ın ticaretteki zayıf konumu dikkat çekicidir.

XIX. yy.'ın ortalarından itibaren bölgedeki etkinliğini artırmaya başlayan İngiltere'nin bandıralardaki payı ise sadece %1'den ibaretti. Bu

⁷⁷ BOA., ML. VRD. nr. 3287 (2), s. 14-23.

oran, 6017 geminin 61'ine denk gelmektedir. İngiliz tüccarı, Osmanlı limanlarına gümrük vergisi ödemek istemediğinden, emtiâ naklinde Basra Limanı yerine Körfez'in güneyindeki Maskat, Sur vb. limanları kullanmış, bu da yukarıda zikredilen düşük yüzdeye sebep olmuştur. Ancak, XIX. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'nin bölgedeki siyasi ve iktisadi nüfuzu giderek artacaktır. Hindistan'a giden yolu kontrol altında tutmayı amaçlayan İngiltere'nin bölgeye olan uzaklığını da hesaba katarsak, "sömürge imparatorluğu"nun bölgedeki gelişmelerde temel taşlardan biri olduğunu söylemek mümkündür.

Osmanlı dışındaki yabancı bandıralı (İran ve İngiliz) gemilerin en yoğun giriş-çıkış yaptığı dönem, 1861'in güz devridir.⁷⁸ Bir önceki yılın aynı döneminde de buna yakın bir tablo ortaya çıkmıştır. Bu durumun temel sebebi, bölgenin en önemli ihraç ürünü olan hurmanın hasat mevsimi olan sonbahar aylarında genellikle İran ve İngiliz bandıralı gemilerce taşınmasından kaynaklanmıştır. Gemiler, hurmayı genelde İran kıyılarındaki limanlara ve Bombay'a taşıyarak adı geçen bölgelerin bu alandaki ihtiyaçlarını karşılamaktaydı.

Basra ile ticaret yapan tüccarlar; Osmanlı, İran ve İngiltere olmak üzere başlıca üç devletin tâbiyetinde bulunmaktaydı. Kayıtlarda yer alan şekliyle, Osmanlı tüccarları Arap coğrafyasında kullanılan isimleri, İran tüccarı ise İrânî adları taşımaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin hakimiyeti altında bulunan limanlarda genelde Osmanlı tüccarı, İran'ın hakimiyeti altında bulunan limanlarda ise İranlı tüccar faâl rol oynamaktaydı. Ancak bu durumun istisnaları da oluyordu. Meselâ Kârûn, Kebas, Harc, Çark, Kays, Bender Cassim ve Lince gibi limanlar, İran Devleti'ne ait olmasına rağmen, bu şehirlerin Basra ile olan ticaretinde Osmanlı tüccarı, İran tüccarına göre daha faâl konumda olmuştur. Adı geçen limanlarda İngiliz tâbiyetinde bulunan tüccarlar da etkili olmuştur. Buna mukabil Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde olan Hindiye, Ebu Zübeyr gibi şehirlerde dinî özelliklerinden dolayı İranlı tüccar da faâliyet göstermiştir.

⁷⁸ BOA., ML. VRD. nr. 3383, s. 2-7.

Basra ile olan ticaretini tamamen Osmanlı tüccarı vasıtasıyla gerçekleştiren limanlar şunlardı: Hamdan, Cezayir, Ebulhasib, Muhammara, Bağdat, Sûkuşsuyuh, Nüşve, Kurna, Şattularap, Necef, Devâsir, Harse, Daîci, Deyr, Ammare, Semâve, Süveyb, Cenûb, Seraci, Şerş, Hille, Salihîye, Ebu Mugîre, Yehudî, Matu, Aziz, Şenafiye, Mehciran, Keşibân, Kûtuzzeyn, Sebiyah, Kermat'an, Küncüdû, Uman, Sur, Nûman, Bahreyn, Kuveyt, Katîf, Bender Havz, Şarca, Resu'l-hayme.

Mevcut ticaretlerini tamamen İran bandıralı gemilerle yapan şehirler ise; Ebu Zübeyr, Heşm, Bender-i Rih, Bender Abbas, Taheri, Kec, Ma'şur ve Deylem'den ibaretti.

Kârun, Hindiye, Kebas, Yemen, Çark, Bender Cassim, Lince, Künûkûn gibi limanlarda hem Osmanlı hem de İran tüccarı faâl olmuştur. Bu dönemde ticari ve iktisadi ağırlığını yavaş yavaş hissettirmeye başlayan İngiltere ise Maskat, Cidde, Bombay, Harc, Kays ve Ebu Şehr limanlarıyla bağlantılı olan ticarete etkin olmuştur.

Dikkati çeken bir diğer husus da Bombay'ın İngiliz sömürgesi altında olmasına rağmen bu limanla Basra arasındaki ticarete genelde Osmanlı tâbiyetinde olan tüccarların etkin bir rol oynadığıdır. Buna göre, bilinenin aksine, Osmanlı tüccarı sadece yakın bölgelerle değil, uzak diyarlarla da ticari münasebette bulunmaktaydı.

Emtiâ Türleri ve Gemiler:

Körfez'in haricindekiler de dahil olmak üzere toplam 66 noktayla⁷⁹ ticari bağlantısı olan Basra'ya, bu limanlardan 40 çeşit mal ithal edilirken Basra'dan da buralara 18 tür emtiâ ihraç edilmiştir. Buna göre, Basra'nın ithalatı hacim ve çeşit olarak ihracatından oldukça fazlaydı. Bu durum, Basra Limanı'nın Irak, Suriye ve Bağdat'ın ihtiyaçlarını karşılayan bir iskele konumunda bulunmasından kaynaklanıyordu.

Basra'ya diğer limanlardan gelen emtiâ türleri ve kayıtlarda geçen orijinal isimleri şöyledir: kumaş (şahi), karışık emtiâ (mahlut), tuz, odun

⁷⁹ Bu limanların Basra ile olan ticaretinin zamana ve türlere göre dökümü ve tablolar için bkz. Davut Hut, *Maliye Varidat Defterlerine Göre XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü*, MÜ. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s.94-117.

(hatap), hurma, hurma ağacı, hurma fidanı, hurma pekmezi, saman, arpa (şâir), tahıl (gılâl), buğday (hınta), pirinç (erz), balık, çeltik, hasır, yağ (rugan), yolcu, gübre (fişkî), deri, pamuk (penbe), koyun, zift, at (esb), karpuz, iplik, keten, kahve, direk (böve), çamur, tahta, şeker (kand), taze meyve ve sebze (ratb), kına, tönbaki, kireç, demir (temür) ve kömür. Bunlar içinde özellikle Hindistan ve İran taraflarından gelen şahî kumaş ile karışık emtiâ ve tahıl türleri önemli bir yer tutmaktaydı. Adı geçen türlere bakıldığında önemli kısmının mamul madde, ihtiyaç maddeleri, maden ve sînâiye yönelik enerji kaynaklarından oluştuğu görülmektedir. Karışık emtiâ türü içinde yer alan kalemleri de hesaba katarsak bu görüşümüz daha da güçlenmiş olacaktır.

Basra'dan ihraç edilen mallar içinde; Hurma, hurma ağacı ve fidanı, kumaş, tuz, muhtelif emtiâ, pekmez, kereste, balık, çeltik, pamuk, direk, hasır, beygir ve katır bulunmaktaydı. Bunlar içinde Basra'nın en mühim ihraç malı olan hurma birinci sırada yer almıştır. Özellikle Hindistan coğrafyası, İran ve Körfez'in güney kesimi hurma ihtiyacının büyük kısmını Basra ve civarından karşılamaktaydı. Basra'nın, Irak'ın iç bölgelerinin ihtiyacını karşılayan bir iskele durumunda olmasından dolayı, gelen mallar aynı zamanda ihraç malları sınıfında da yer almıştır.

Basra Limanı'nın diğer limanlarla olan ticaretinde nakliye gerçeği deniz vasıtalarının türü ve tonilatoları da önem taşımaktadır. Bu vesileyle, Körfez dahilinde mevcut olan Osmanlı deniz ticaret filusunun büyüklüğü ve hacmi konularında bir fikir edinebilmekteyiz. Basra ile söz konusu limanlar arasındaki ticarete, mesafenin uzaklığına göre farklı çapta ve türde gemiler kullanılmıştır:⁸⁰ Kayık, mürih, şevîi, bakkare, sünbük ve bot türü küçük ve orta tonajlı gemiler daha çok nehir yoluyla yapılan kısa mesafeli nakliyatta kullanılırken kancabaş, müşevve, beggale ve danki tipi ağır tonajlı gemiler ise, Körfez içi ve Körfez dışı uzun mesafeli taşımacılıkta kullanılmıştır. Muasır bir kaynağa göre;

⁸⁰ Osmanlı denizciliği konusunda yapılmış en kapsamlı çalışma için bkz. *The Lingua Franca In The Levant (Turkish nautical terms of Italian and Greek Origin)*, University of Illinois press, Urbana, 1958. Ayrıca bkz. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, İstanbul 1962.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısında Basra Körfezi'nde 6 bin civarında irili ufaklı gemi işliyordu.⁸¹

Sonuç

Kayıtların incelenmesinden çıkan en çarpıcı sonuç; 1860'lı yıllarda, Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi siyasetinde, ticaretinin ağırlıklı bir yer tuttuğudur. Zira, “ticaret sadece mal alışverişi olmakla kalmayıp, aynı zamanda siyasi hakimiyetin de ana unsurlarından biri niteliğini taşımaktadır.”

“BASRA CUSTOMS IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY”

Abstract

“*Maliye Varidat Defterleri*” concerning Basra Customs, informs about the economic and commercial structures of the region. According to the registers in the period of 1860-1861, Basra Gulf had a dense commercial traffic. Commercial connections were set up with the countries in and out of the Basra Gulf such as India, Yemen, and America. Ships in the commercial traffic kept Ottoman flag, on a large scale (%91.5). During this period therefore, in this region, commercial and political sovereignty of Ottoman State, was fairly powerful. In this trade, the most transported goods were date, şahi cloth, cereals, and other goods. There are sixty six city, region and country names in the Basra Customs' registers. These registers are very crucial when someone writes about economic and political history of the Ottoman State.

Keywords

Basra, Basra Gulf, Basra Customs, Maliye Varidat Defterleri (customs registers), The Customs in the Ottoman State, tax of İstintakiyye, tax of

⁸¹ *Kâmus ül-âlâm*, II, s. 1317.

Tebhiriyye, taxes of Patent-i Cedid.