

# İZMİR EFRENÇ GÜMRÜĞÜ'NE AİT BİR İRAD DEFTERİ'NİN ANALİZİ VE TİCARETE İLİŞKİN SONUÇLARI\* (1797-1799)

ABDULLAH MESUD KÜÇÜKKALAY

## 1. Giriş

Osmanlı ekonomisi ve ticareti bağlamında yapılan birçok araştırmada 18. yüzyılın daha az incelendiği bilinmektedir. Yapılan çalışmaların çoğunluğu ya klasik dönem ya da 19. yüzyıla başlayan çöküş dönemi etrafında yoğunlaşmaktadır. Bunun nedeni konusunda kimi Osmanlı tarihçileri değişik yorumlarda bulunmaktadırlar. Örneğin K. Karpas bu durumu, söz konusu dönemin bir geçiş (dönüşüm) dönemi olmasına bağlarken, S. Faroqi bu yüzyıla ilişkin olarak sorulabilecek soruların zihinlerde henüz netleşmediği ve kaynakların yeterince bol olmasına rağmen dönemin bir dağılma devri olarak algılandığı için araştırmacıların genellikle ilgi alanı dışında tutulduğu noktaya vurgu yapmaktadır<sup>1</sup>. Bu çalışmanın ilk amacı dönemin araştırılmasındaki bu eksikliğin giderilmesine katkı yapmaktır. İkinci amaç, Osmanlı iktisat tarihi üzerinde çalışan araştırmacılara arşivde yer alan bir defterdeki bilgileri sistematik ve kullanılabilir bir şekilde sunmak ve dönemin İzmir'i bağlamında, İzmir'in ve Osmanlı'nın ticarî yapısına ışık tutabilmektir.

Her şeye rağmen araştırmalarını bu yüzyıl üzerinde yoğunlaştıranlar bu yüzyılın ticaret açısından bir dönüşüm yüzyılı olduğu yargısında birleşmektedirler. Stoianovic, K. Karpas, B. McGowan, Paskaleva, D. Panzac, R. Mantran, M. Genç, A. Tabakoğlu gibi araştırmacılar 18. yüzyılın sonlarına

\* Bu çalışmanın oluşturulmasında birçok konuda yardımlarını gördüğüm hocam Sayın Dr. Mehmet GENÇ'e ve Yrd. Doç. Dr. Numan ELİBOL'a teşekkürlerimi sunarım.

<sup>1</sup> KARPAT Kemal, "Osmanlı Tarihinin Dönemleri: Yapısal Bir Karşılaştırma Yaklaşımı", *Osmanlı ve Dünya*, (Haz. Kemal Karpas), Ufuk Kitapları, (İstanbul-2000), s. 133-134. FAROQHI Suraiya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev. N. Kalaycıoğlu), 3. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-2000, s. 10.

doğru Osmanlı'nın ticarî ortaklarının<sup>2</sup>, ticarete konu olan malların<sup>3</sup>, ticarî taşımacılığın yapısının, ticarî merkezlerin ve rotaların değiştiği yargısında birleşmekte ve bunun dinamiklerini araştırmaktadırlar<sup>4</sup>. D. Panzac ve M. Kütükoğlu bu yüzyıldaki değişim bağlamında Fransız ve İngiliz gemi taşımacılığının özellikle yüzyılın sonlarına doğru ticarî taşımacılıkta Osmanlı unsurlarını saf dışı etmelerini ve egemenlik kurmalarını öne çıkarırken<sup>5</sup>, C. Issawi bu yüzyıldaki önemli ticarî dönüşümlerden birinin Osmanlı'nın giderek hammadde ihraç eden ve mamül madde ithal eden bir yapıya dönüşmesi olduğunu düşünmektedir. Issawi'ye göre yüzyılın başında Osmanlı ihracatı mamül ve hammaddelerden oluşmuş bir durumda iken yüzyılın sonlarına doğru ihracat, artık büyük oranda hammaddeye dayalı hale gelmiştir<sup>6</sup>. R. Kasaba 17. yüzyılı da dahil ederek, 18. yüzyılın klasik dönemin bir uzantısı olduğunu ifade ederken, belki de Osmanlı'daki çöküş

<sup>2</sup> Nitekim 18. yüzyılın başında Rusya ve Avusturya gibi devletlerin Osmanlı ile ticaretle ve Karadeniz'deki ticarî faaliyet üzerinde egemenlikleri söz konusu değilken, yüzyıl boyunca süregelen mücadeleler sonucunda bu durum yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. 1718 Pasarofça Anlaşması ile Avusturya, Tuna ağzına kadar gelebilme hakkını elde ederken, Ruslar nihai olarak 1774'den tam 9 yıl sonra 1783'de Karadeniz'de ticaret yapma ve boğazları kullanabilme hakkını elde etmişlerdir. Örneğin 1795-1804 döneminde Belgrat'tan İstanbul'a gelen kervanlarla mal getiren 318 tüccarın %28,30'ü Avusturyalı ve %5,66'sı da Rus'tur. Bkz: KÜÇÜKKALAY A. Mesud - ELİBOL Numan, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi:1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, IV/1 (2004), 29-54.

<sup>3</sup> Nitekim İzmir'e ve İstanbul'a 18. yüzyılın sonlarında gelen malların kayıtlarının tutulduğu, çok sayıda gümrük kayıt defteri bulunmaktadır. Bu defterler incelendiği zaman londrin, saat, dürbün, değirmen, gözlük camı gibi yeni malların Osmanlı'ya gelmeye başladığı, artı olarak kahve, şeker, baharat gibi koloni mallarının da bunlara eklendiği görülür. İzmir için bkz: D HMK 22238, D HMK 22239, D HMK 22249, D HMK 22251, D HMK 22252, D HMK 22253, D HMK 22248, D HMK 22255, D HMK 22256, D HMK 22258, D HMK 22259, D HMK 22257, D HMK 22261, D HMK 22262, D HMK 22264. İstanbul için bkz: D BŞM 6367, D BŞM 6694, D BŞM 7044, D BŞM 7047, D BŞM 7061, D BŞM İGE 17206, D BŞM İGE 23488, D MMK İGE 17207, D MMK İGE 23476, D MMK İGE 23475, D MMK İGE 23514. Ayrıca bkz: KÜÇÜKKALAY A. Mesud, "İzmir Efrenc Gümrüğü Mukataasına Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, sayı 16, (Güz-2004), 215-223.

<sup>4</sup> Bu dönüşümler konusunda geniş bilgi için ayrıca bkz: MANTRAN Robert, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", E.Ü. Edebiyat Fakültesi *Tarih İncelemeleri Dergisi*, III (1987), 159-175.

<sup>5</sup> PANZAC Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, (1992), 193-195 ve 197. KÜTÜKOĞLU Mübahat, "18. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerindeki Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı 12, (1968), 59.

<sup>6</sup> ISSAWI Charles, "The Transformation of the Economic Position of Millet in the 19th Century", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, NY, (1982), s. 160.

ve sömürge olma tartışmalarında bir tarih belirtmenin olanaksız olduğundan ve 18. yüzyılın başında kaybedilen toprakların yeniden ele geçirilerek, 1760'lara değin hüküm süren ekonomik iyileşmelerden hareket etmiş olmalıdır<sup>7</sup>. M. Genç 18. yüzyılı savaşlarla bağlantılı olarak ekonomik yükselme ve çöküş olarak iki konjonktürel evreye bölerken, Y. Cezar aynı yargıyı malî verileri esas alarak vurgulamaktadır<sup>8</sup>. 18. yüzyılı M. Genç'in bulgusuna paralel olarak iki konjonktürel evreye bölen bir başka araştırmacı ise B. McGowan'dır. McGowan 1699-1812 döneminin Osmanlı ekonomisi için ayrışım noktasını, II. Katerina'nın Osmanlı ile yaptığı ilk savaş olarak (1768-74) belirlemektedir<sup>9</sup>.

18. yüzyıl, aynı zamanda Avrupa ekonomisinde de önemli değişikliklerle karakterize edilebilir. Akdeniz'den Batı Avrupa uluslarının egemenliğine geçen ekonomik yükselişin öyküsü daha eski tarihleri de kapsamak üzere D. North ve R. Thomas tarafından kurumsal gelişmelerle açıklanırken, Protestan ahlâk ve ekonomik yansımaları (Weber), Rönesans, kapitalist ruh (Sombart), sömürgecilik yoluyla sermaye birikimi (Marks), ticaretin yükselişi ve düşüşü (H. Pirenne), nüfus artışı teorisi (Postan) North ve Thomas'ın teorilerinin yanında değerlendirilmelidir. Bu yüzyılda okyanuslara yerleşen Batı Avrupa ulusları kolonileri için kompradorlar (ki kelimenin ilk kullanılış şekli, aslen Afrikalı olup Avrupalı köle tacirlerine yardım eden kişilere işaret eder) aracılığıyla köle ticareti yapmakta, tüm dünyadan topladıkları hammaddeleri işleyerek yeniden pazarlamaktadırlar. Kendini göstermeye başlayan Sanayi Devrimi, her geçen gün yeni hammadde kaynaklarına ve artan üretimin satılabileceği yeni pazarlara ihtiyaç duymaktadır<sup>10</sup>. Tüm

<sup>7</sup> KASABA Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul-1993, s. 22.

<sup>8</sup> GENÇ Mehmet, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı'da Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, (İstanbul-2000), s. 211-225. CEZAR Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (18. Yüzyıldan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul-1986, s. 74-75.

<sup>9</sup> MCGOWAN Bruce, "The Age of Ayans: 1699-1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, (Ed. H. İnalcık-D. Quataert), Cambridge Univ. Pres., 1996, s. 639. Aynı çalışmasında McGowan, Karpat'la aynı görüşü paylaşarak âyanların yükselişini ve bunun Osmanlı ekonomik yapısındaki vurgusunu gösterebilmek için çalışmasının ismini "Ayanlar Çağı" olarak koyduğunu ifade etmektedir.

<sup>10</sup> Bu konuda Şevket Pamuk'un saptaması şöyledir: "XIX. yüzyılın başlarından itibaren Sanayi Devrimi, İngiltere'den Kıta Avrupa'sına yayıldı. Fransa, Belçika, Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkeleri bir yandan yerli sanayilerini İngiliz mallarının rekabetine karşı korurken, öte yandan da makine kullanan fabrika düzenine geçmeye başladılar. Kısa bir süre sonra da İngiltere ve diğer Batı Avrupa ülkeleri, ucuz tarımsal mallar ve mamul malları için pazar arayışı içinde, dikkatlerini dünyanın geri kalan bölgelerine çevirdiler". PAMUK Şevket, *100 Soruda Osmanlı Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul-1997, s. 153.

Levant'ta Avrupa uluslarının rekabeti kol gezmektedir. Fransa ve İngiltere arasındaki rekabet 19. yüzyılda İngiltere lehine dönecek olmakla birlikte 18. yüzyılda siyasal gelişmelerin ve savaşların etkisi altında konjonktürel olarak seyretme eğilimi içindedir. İspanya Veraset Savaşları (1715), İspanya-Fransa Savaşı (1739-56), Yedi Yıl Savaşları (1756-63), Fransız Devrimi (1789 ve sonrası), ABD Bağımsızlık Savaşı (1775) ve en sonu Napolyon'un Kıta Avrupa'sı Sistemi (kuşatması) ekonomik konjonktürün hangi ulus lehine ya da aleyhine işleyeceğini belirlemektedir. Osmanlı'nın yüzyılın başında ve sonunda Avusturya, İran ve Rusya ile savaşları ise Avrupa için dışsal bir etki niteliğinde pazarlanacak malların miktarında değişikliklere neden olurken, Osmanlı için azalan ticaret, düşen vergi gelirleri, malî kriz ve mal arzının azalması anlamına gelmektedir. Lale Devri, sanayileşme çabaları, Avrupa'ya gönderilen elçiler, Nizam-ı Cedid hareketi kapitalist dünya ekonomisine eklenmenin bir ön hazırlığı mı, yoksa Osmanlı'nın iyi niyetli yenileşme çabaları mı olduğu daha tartışılacağı benzemektedir. Her şeye rağmen, 18. yüzyıl Osmanlı ekonomisi, Avusturya, Rusya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Lehistan'ın dahil olduğu ince jeostratejik manevralar tarafından belirlenecektir.

Tüm bu ekonomik dönüşüm atmosferi içinde 15 ve 16. yüzyıllarda küçük bir kaza görünümündeki İzmir'in 16. yüzyılın sonlarında başlayan ekonomik yükseliş öyküsü de yapılan çalışmalara rağmen halen net olarak kesinliğe kavuşmuş değildir. Bu çalışmanın bir diğer amacı bu dönüşümlerin etkisini İzmir ticaretinden hareketle ve verilerin izin verdiği ölçüde ortaya koyabilmektir.

## 2. İzmir'in Ekonomik Yükselişi

İzmir<sup>11</sup> kenti tarih sahnesine MÖ. 11. yüzyılda Ionia göçlerinin başlangıcı sırasında çıkmaktadır. MÖ. 11. yüzyılda Hitit İmparatorluğu'nun dağıldığı sırada kurulan İzmir, M.Ö. 7. yüzyılda Frigya Krallığı'ndan Lidya Krallığı'na; M.Ö. 6. yüzyılda Pers İmparatorluğu'na; M.Ö. 4. yüzyılda Büyük İskender'in ölümünden sonra Bergama Yunan Krallığı'na dahil oldu. M.S. 395 yılında Roma ikiye ayrılınca bütün Anadolu gibi Doğu Roma İmparatorluğu'na bağlandı<sup>12</sup>. Roma ticaretinin genişlemesi, doğal ve

<sup>11</sup> Smyrna, Symyrne, Smirne, Zimirra, Esmira, Asmira, Smire, Lesmire, Lesmir, Le Smirle, Ksmire, İsmira, İsmire, Yezmir ve Yizmir gibi isimlerle de anılmıştır.

<sup>12</sup> DARKOT Besim, "İzmir", *İslam Ansiklopedisi*, MEB Yayınları, C. 5/2, (1997), s. 1243; TUĞLACI Pars, *Osmanlı Şehirleri*, Milliyet Yayınları, İstanbul-1985, s. 177. Geniş bilgi için

kültürel avantajları olan İzmir'in refah düzeyini artırdı. Fakat vergi toplamadaki iltizam kanunları sermayedarlara hizmet etmiş oluyor ve diğer eyaletler gibi İzmir'in de serveti Roma tarafından sömürülüyordu<sup>13</sup>. 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra İzmir Türklerin, Doğu Roma'nın, Ceneviz ve Haçlıların egemenliklerinde gitti geldi. 13. yüzyılda Anadolu'da başlayan kaynaşma, yeni ve son sahiplerinin harekete geçmekte olduğunun sinyallerini veriyordu. Türkmen kitlelerin Batı Anadolu'ya doğru olan yoğun göçleri sonucunda 1320'de Aydınolu Mehmed Bey şehirde bulunan Kadifekale ve İç Liman'ın kuzeyinde bulunan Saint Pierre Kale'sini aldı. Bu gelişme sonucunda 1344 yılında Papa II. Clemens'in çabasıyla toplanan Haçlı kuvvetleri Saint Pierre Kalesi'ni geri aldılar ve şehrin iç bölgelerle olan bağlantısı tamamen kesildi. I. Beyazıd'ın 1390'daki Batı Anadolu seferi sırasında şehrin Müslüman olan bölümü Osmanlı idaresine bağlanmasına rağmen 12 yıllık Osmanlı yönetimi 1402 yılında kesintiye uğradı ve 1402'de İzmir'in tamamı Timur'un kontrolüne geçerken Saint Pierre Kalesi temellerine kadar yıkıldı. 1420-25 arasında ise şehir küçük çaplı karışıklıklara sahne oldu<sup>14</sup>. 1472-73 yıllarında şehre Venediklilerin saldırısı üzerine Saint Pierre Kalesi yeniden II. Mehmed tarafından inşa edilerek güvenlik sağlandı. Daha sonradan söz konusu bu iki kaleye IV. Mehmed tarafından Sancakburnu Kalesi ilave olundu<sup>15</sup>.

N. Ülker, D. Goffman ve F. Syrett'in çalışmaları macera dolu bir tarihe sahip olan İzmir'in 18. yüzyıla kadar küçük bir kaza görünümünde olmasına rağmen, nasıl olup da bu yüzyılda muazzam bir ekonomik/ticarî sıçrama gerçekleştirmiş olabildiğine ışık tutar niteliktedir.

B. McGowan İzmir'in bu yükselişini, bölge yöneticilerinin ve âyanlarının ılımlı yönetimlerine ve İzmir'in İstanbul'a olan yakınlığına bağlar. Bu başkente yakınlık, İzmirli tüccarların yaptığı ödemelerin, Halep gibi kentlerde tüccarların yönetici seçkinlere yaptığı birtakım ödemelerden daha düşük ve makul olmasına, bu da tüccarlar için İzmir'in bir çekim merkezi

ayrıca bkz: CADOUX Cecil J., İlkçağda İzmir, (Çev. Bilge Umar), İletişim Yayınları, İstanbul-2003.

<sup>13</sup> CANPOLAT Emin, *İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar*, Pulhan Matbaası, İstanbul-1953, s. 24.

<sup>14</sup> TUĞLACI, s. 177-178.

<sup>15</sup> İzmir'in bir yerleşim merkezi olarak geçirmiş olduğu dönüşümler konusunda ayrıntılı bilgi için bkz: KÜTÜKOĞLU Mübahat, *XV. ve XVI. Asırlarda İzmir Kazası'nın Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir Yayıncılık AŞ., İzmir-2000.

haline gelmesine neden olmuştur<sup>16</sup>. D. Goffman, aynı zamanda, şehrin iç dinamiklerindeki gelişmeler (nüfus artışı ve kent ekonomisinin tarımsal üretimden ticarete doğru evrim geçirmesi) ve merkezin bu bölgedeki merkezkaç güçler üzerindeki otorite zayıflaması, daha da önemlisi dünya ticaret rotalarında ve ticaret merkezlerindeki dönüşüme vurgu yapar. Ona göre, dünya ticaretinin yeni biçiminde, ürettiği mallar ve hinterlandının avantajlı konumu nedeniyle ticaret İzmir'e yönelmiştir. İzmir ekonomisi, toplumsal ve ekonomik felaket Batı Anadolu'yu sararken bile gelişme göstermişti<sup>17</sup>. H. İnalçık 17. yüzyıldan başlayan ekonomik yükselişi pamuk ve pamuklu ürünlerin ihracatındaki artışa bağlarken, R. Kasaba bu ilişkiyi İzmir'de yerleşen Rum, Ermeni ve Yahudi tüccar gruplarının varlığıyla açıklar<sup>18</sup>. S. Faroqi önceleri, provizyonist bakış açısı ile devletin, büyük şehirlerin ve ordunun işesini sağlamak amacıyla (ve aynı zamanda belki de bölgesel kendine yeter ekonomik birimler oluşturma amacı ile) İzmir'i ikinci plânda tuttuğu, İstanbul esnafı ve tüccarının bu rakibi bertaraf etme gayreti içinde olduğunu belirtir. Ama sonradan manzara değişmeye başlamıştır. İzmir'in kaçakçılığa uygun olan coğrafi konumu ve devletin artan mali ihtiyacı 1620'lerde pamuk ihracı yasağının kaldırılmasını ve dış ticarete bir çeşit liberalleşmeyi beraberinde getirmiştir. Faroqi'ye göre bölgesel mali kaynakları yöneten yerel güçlerin bu ekonomik dönüşümde merkeze olan baskısını da hesaba katmak gerekmektedir<sup>19</sup>. Syrett'e göre ise, yeni ticaret rotalarının keşfi, kadim ticari rekabetin gerileyişi ve Batı Avrupalı tüccarların İzmir'e yerleşmesi şehirde uluslararası bir ticaret hattının kurulmasına yardım etmiştir. Ayrıca İzmir kaliteli pamuk ve yün iplik üretim bölgelerine yakınlığı nedeniyle bu ürünler noktasında dünya ticaretine açılan bir kapı konumuna da gelmiştir<sup>20</sup>. E. Eldem ve diğer yazarlar ekonomik yükselişin nedenini

<sup>16</sup> McGOWAN, s. 734.

<sup>17</sup> GOFFMAN Daniel, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul*, (Çev. S. Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (İstanbul-2003), s. 95-101. GOFFMAN Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (Çev. A. Anadol-N. Kalaycıoğlu), 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-2000, s. 10-13.

<sup>18</sup> İNALCIK Halil, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ. Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, (1980), s. 13. KASABA Reşat, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri: 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert), (Çev. G. Ç. Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-1994, s. 2-3.

<sup>19</sup> FAROQHI, s. 357-358.

<sup>20</sup> SYRETT E. Frangakis, "Trade Between Ottoman Empire and Western Europe: The Case of İzmir in the 18th Century", *New Perspectives on Turkey*, V. 2, No. 1, (1988), s. 1-2. Syrett'in görüşleri konusunda çok detaylı bilgi için ayrıca bkz: SYRETT E. Frangakis, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Athens-1992;

İzmir'in liberal yapısına ve yabancıların varlığına bağlanmaktadır. Nitekim İzmir, Anadolu ile Avrupa arasındaki rollerin yeniden dağılımı sonucu organik bir şekilde, İstanbul'a ve onun plânlama yönündeki girişimlerine rağmen büyüdü. Halep gibi tarihi bir geçmiş, altyapı ve seçkinler sınıfına sahip değildi ve kimseye borçlu olmadığı gelişimi ile bir Osmanlı "laissez faire" inin olanaklarını temsil ediyordu. Buradan hareketle İzmir'in tek dayanağı İstanbul ve Halep'ten farklı olarak süreklilik arz eden temel unsur yabancılar oldu<sup>21</sup>. N. Ülker'e göre ise, deprem ve doğal afetler bir yana bırakılırsa, İzmir şehrinin coğrafi konumu, Anadolu ve İran'la ticari bağı ve ilişkileri olan Batı Avrupa'nın ticaretle uğraşan ulusları için ideal bir yerdi. İzmir yalnızca Anadolu ve İran'da üretilen ticarî hammaddeleri getiren kervanlar için değil, aynı zamanda yabancı ticaret gemileri için de çok elverişli limanı olan bir şehirdi. Bu nedenle İzmir, kara ve deniz yollarının birleştiği bir liman şehri olarak uluslararası bir üne sahip oldu<sup>22</sup>. O. Kurmuş, İzmir'in ekonomik yükselişinde azınlıkların rolünün önemli olduğundan hareketle bunların dünya ticaret sermayesi ile Osmanlı ticareti arasında bir aracı olarak bağlantı kurmuş olduklarını ve bu sayede şehrin dünya ticaretine eklenilebildiğini ifade etmektedir<sup>23</sup>. Ç. Keyder ve diğer yazarlar liman kentinin bir merkez-çevre ilişkisinin uzamsal ifadesi olarak tanımlanması halinde "modernizasyon", "bağımlılık" ve "sınıf" yaklaşımı şeklinde üç şekilde açıklanabileceğini ifade etmektedirler. Modernleşme teorisi Avrupa ve Asya kentlerinin farklılığından yola çıkarken, bağımlılık yaklaşımı vurguyu, ekonomik boyuta getirerek yapılanma ve sömürü olgularını çözümlemenin ana araçları olarak kullanır. Sınıf yaklaşımında ise yabancıların kentteki varlığı yeni sınıfların biçimlenmesiyle sonuçlanacak kapitalist bir aşılama olarak görülmektedir<sup>24</sup>. Aşağıdaki Şekil I'de İzmir Kenti'nin 18. yüzyıldaki ekonomik yükselişinin dinamikleri toplu olarak gösterilmektedir.

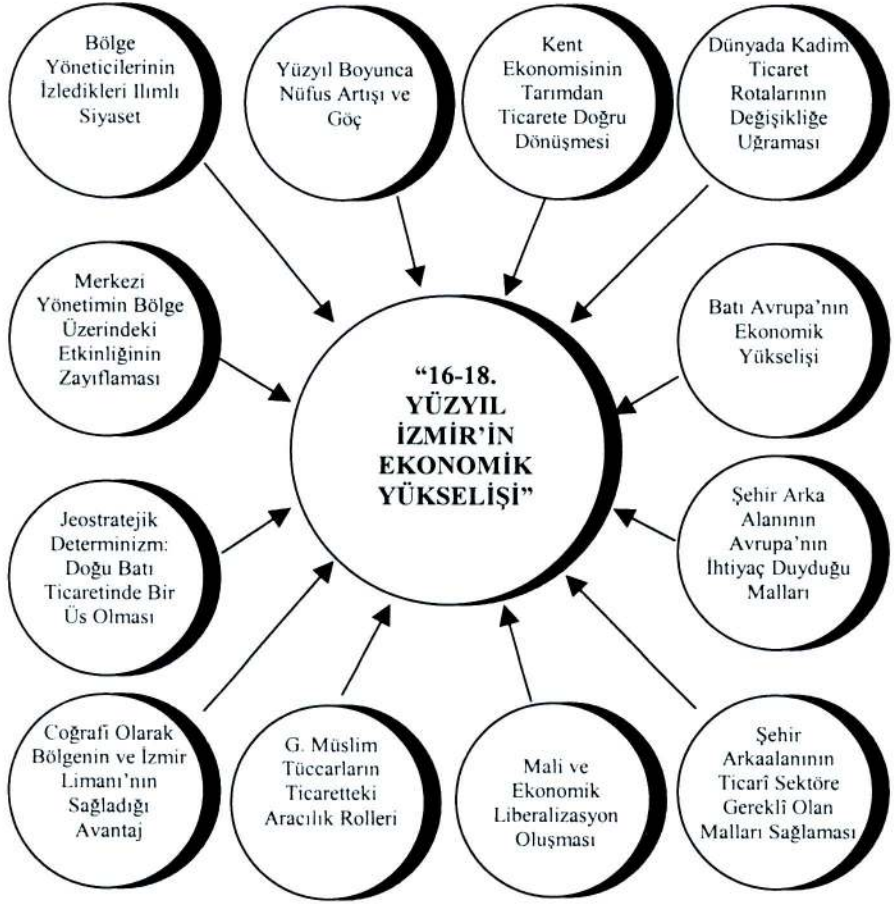
SYRETT E. Frangakis, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean 1780-1820", *Balkan Studies*, V. 28, No. 1, (1987).

<sup>21</sup> ELDEM Ethem ve diğer yazarlar *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul*, (Çev. S. Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (İstanbul-2003), s. 231-240.

<sup>22</sup> ÜLKER Necmi, "Batılı Gözlemciler Göre 17. Yüzyılın İkinci Yarısı İzmir Şehri ve Ticari Sorunları", İ.Ü. Edebiyat Fak., *Tarih Enstitüsü Dergisi*, (1981-1982), s. 349.

<sup>23</sup> KURMUŞ Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s. 18.

<sup>24</sup> KEYDER Çağlar ve diğer yazarlar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri: 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert), (Çev. G. Ç. Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 122-125.



**Grafik I: 18. Yüzyılda İzmir'in Ekonomik Yükselişindeki Dinamikler**

İzmir'in ekonomik yükselişinde kısaca özetlenen tüm bu teorilerin haklılık payı vardır ve hepsi bu yükselmeye, değişen oranlarda paylar üstlenmiş olmalıdır. Üretimin değişen boyutu ve yapılış şekli, temelde kârlılık ve türevde ise hammadde, insanların değişen ihtiyaçları ve pazarla ilişkili olarak dünya coğrafyasındaki kimi bölge veya şehirlerin avantajlı konuma yükselmelerine neden olmuş olmalıdır.



Böylelikle İzmir, 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı'nın Fransa, İngiltere ve diğer uluslarla yaptığı ticaretin büyük bölümünün gerçekleştiği yer olma özelliğini daha da önemlisi mâli anlamda kavramaya başladığında dünya ekonomisi dönüşüm sürecine girmiş bulunuyordu. 18. yüzyıla kadar, İstanbul'un iâşesi probleminin giderilmesi için, İzmir arka alanının ürettiği ürünlerin İstanbul'a ulaşmasında İzmir'e bir pencere gözüyle bakan İstanbul yönetimi 18. yüzyılda İzmir'in uluslararası ticarete eklenmesini, getirdiği muazzam vergi gelirini de göz önünde bulundurarak, kabul etmek durumunda kalır. Bu yüzyılda merkezin şehre yeni yatırımları olur. Ancak genel ekonomi politikası gereğince de bunlar hiçbir zaman gelişen dünya ticari trendini yakalayabilecek bir boyuta ulaşmaz.

### 3. Araştırmanın Tanıtımı

İzmir'in ticârî bakımdan yükselişi, gümrüklerinde tutulan defterlerde de görülmektedir. Osmanlı gümrük kayıtlarını oluşturan bu defterler içerdikleri bilgilere göre mufassal, icmal, teslimat-bakaya, muhasebe, vazife ve ahkâm defterleri olarak birkaç grupta toplanabilir<sup>25</sup>. Esas konuya geçmeden önce çok kısa olarak bu defterler hakkında bilgi verilmesinde fayda vardır.

*Mufassal defterler*, gümrük hesaplarının gün be gün tutulduğu defterler olup genel olarak muayyen bazı bilgileri içermekle beraber gümrükten gümrüğe, hatta aynı gümrükte zamanla bazı farklılıklar gösterebilmektedirler. Deniz yoluyla ihraç ve ithalatta yoğunlaşan bu defterler gemi esasına göre, ayrıntılı tüm bilgileri (geliş limanı, kaptanın ismi, tüccarın ismi ve tabiiyeti, gelen/giden mallarla bunlardan alınan resimler gibi) içermektedir. *İcmal defterleri* ise mufassallardan hazırlanan bir veya birkaç aylık yahut bir yıllık hâsılât ve masrafların icmalarını içermektedir. *Teslimat-bakaya defterleri* gümrüklerde toplanan defterlerin hazineye teslimlerinin işlendiği defterler olarak görünmektedir. Gümrük gelirleri defaten ödenmediği ve bir seneden diğerine bakiyeler kaldığı, hatta gümrük emînleri değişikçe bunların da devredildiği defterlerde görülmektedir. O kadar ki, bir senenin hesabının tam olarak kapatılabilmesi, bazen birkaç sene sürmektedir. *Muhasebe defterleri*, büyük bir gümrüğün kendisine bağlı olan emanet ve iltizamla idare edilen bütün gümrüklerle diğer bağlı rüsumlarının her türlü hesaplarını gösteren etraflı hazırlanmış bir çeşit

<sup>25</sup> KÜTÜKOĞLU Mübahat, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları*, I, (1980), s. 219-227.

icmal defteridir. Gümrükten maaş alanların kayıtlarını içeren defterler *vazife defterleri*; gümrük ile ilgili çeşitli hükümleri içeren defterler ise *ahkâm defterleri* ismini almaktadırlar.

Araştırmaya konu olan D. HMK. 22222 numaralı defter 47 sayfadan oluşan bir "icmal" defteridir. 1211 Ramazan'ından 1213 Ramazan Ayı'na kadar (25 Mart 1797-1 Mart 1799) İzmir Efrenç Gümrüğü'ne muhtelif limanlardan gelen 316 adet geminin geliş limanı, bandırası ve her bir gemiden alınan resmin (kuruş ve küsuratı akçe olarak) tutarını göstermektedir. Defterdeki kayıtlar 8. sayfadan başlamaktadır. 20 ve 21. sayfalar ile 33-40, 42, 44 ve 45. sayfalar boştur. 40. sayfaya kadar tutulan kayıtlar aynı sistematiktir. Bu sayfaya kadar olan kayıtlarda her sayfada önce söz konusu hicri dönemi kapsayan ve *İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataası İradı* olduğu belirtilen bir başlık atılmakta, sonra, gelen sefinenin/kayığın bandırası, kaptanının ismi, geminin geldiği tarih ve geldiği liman yazılarak en sağda gemiden alınan resim kuruş ve akçe olarak gösterilmektedir. Böylece, o ay gelmiş olan gemilerin kayıtları bittikten sonra bir diğer aşamaya geçilerek bu tutara alışveriş vergisi (bey'u şira), kantar resmi ve esirlerden alınan vergi eklenmekte ve bulunan tutardan gümrüğün masrafları (hizmetli ve mutfak masrafları, kira, maaş ve aylıklar, müteferrik masraflar) düşülmektedir. Sonuçta gümrüğün hâsılatına ulaşılmaktadır. Sayfanın devamında bu paradan irsal olunan ödemeler kalem kalem belirtilmekte, gümrüğün hâsılatı kendi masraflarını gördüğü gibi muhtemelen kendine ilişkin olan/olmayan bazı ödemeleri de karşılamaktadır. Sonuçta hâsılat ile gümrük resmi geliri eşitlenmekte ve tüm o ayki hâsılatın sarf edildiği anlaşılmaktadır. Genellikle aylık hasılatlar ile, "harcama+irsal" tutarları eşit olmakla birlikte, hasılatın "harcama+irsal"den küçük olduğu durumlarda (sayfa 23) poliçe tanzim edilerek, bunların kime düzenlendiği ve ödenecek miktarlar kalem kalem belirtilmektedir. 29, 30, 31, 32 ve 33. sayfalardaki hicri aylarda ise hâsılatın harcamalardan büyük olması nedeniyle 33. sayfanın altında son beş ayın hâsıla fazlası hesaplanmıştır. 40. sayfada kayıt sistemi farklılaşmaktadır. Bu sayfaya kadar bahsi geçen 25 hicri ayda kaydı tutulan gemilerle gelmiş olması kuvvetle muhtemel olan kahvelerden alınan resimler "*Mukataa-i Rusum-ı Kahve-i İzmir*" başlığı altında kayd edilmiştir. Burada gemi esası değil dönem esası söz konusudur. 40. sayfada 13 aylık gelirler tutulmuş, hemen 41. sayfada bir önceki sayfada alınan kahve resimlerinin tamamının sarf edildiği yerler belirtilmiştir. İlginçtir ki 43. sayfada çok küçük olarak cild-i erneb'den

(tavşan postu) elde edilen resim belirtildikten sonra, 46. sayfada tekrar kahve vergi gelirlerine dönülerek bu kez 9 aylık bir kahve vergisi dönem dönem yazılarak toplanmıştır. Ancak kahve geliri olarak belirtilen 22 aylık dönem, gemilerin geldikleri 25 aylık dönemin ilk 22 ayı ile süre olarak tam uyuşmasına rağmen, son 3 ayı için kayıt yoktur. 47. sayfada ise kahve resminden elde edilen gelirden yapılan dokuz aylık harcamalar ile fazladan yapılan harcamalara kesilen poliçeler yer almaktadır.

Defterin analizi esnasında bazı sorunlarla karşılaştık. Öncelikle gümrük resimlerinin tahsilinde esas alınan para birimi kuruş ve kúsuratı olan akçe münasebetinin tesbiti gerekiyordu. 18. yüzyılda akçe ve kuruş paritesi değişkenlik göstermesine rağmen defterin tertib edildiği yıllarda 1 kuruş=110 akçe olarak işlem görmüş olduğu anlaşılıyordu. Nitekim her bir ayın sonunda o ay gelen gemilerin ödemiş oldukları toplam resim miktarı kuruş ve akçe olarak ifade edilmekte ve akçe toplamları 110'a bölünerek elde edilen rakam kuruş toplamına ilave edilmekteydi.

Çözülmesi gereken önemli bir diğer sorun da gemilerin geldikleri limanlara yönelikti. Gemiler 30 farklı limandan gelmekteydi. Bunların çoğu Efrenç Gümrüğü'ne uygun olarak Avrupa limanlarından gelmişlerdi. Ancak içlerinde Çamlıca, Boğaz, Çeşme, Asitane, Kal'a-i Sultaniye gibi Osmanlı limanları da bulunmakta ve bu gemilerin yüklerini neden Efrenç Gümrüğü'nde boşalttıkları izaha muhtaç görünmekteydi. Bu konuya da mufassal gümrük defterlerindeki kayıtlar açıklık getirmekteydi. Üzerinde çalıştığımız defter icmal defteri olduğu için gelen malların kaydı bulunmamaktadır. Oysa mufassal defterlerde kaydı tutulan ithal malları incelendiğinde Avrupa kökenli oldukları ve geminin Avrupa'dan geldiği, ancak bahsedilen limana yalnızca yükünün bir kısmını boşaltmak için uğramış olduğu anlaşılabilirdi<sup>26</sup>.

Dikkat çeken diğer bir husus "sefine" olarak kaydedilen teknenin bandıralarının belirtilmiş bulunmasına karşılık kayıkların taşıdıkları bayrağın (bandıra) belirtilmemiş olmasıdır. Osmanlı bayrağı taşıyan sefinelerin "reaya" olduklarına işaret edildiği halde kayıklarda buna ihtiyaç duyulmamıştır. Ancak bunların reisleri incelendiğinde bir kısmı müslüman Türk, diğerlerinin Rum oldukları ortaya çıkmaktadır. Defter, henüz Yunan istiklâlinde önceki tarihe âit olduğundan bunların Osmanlı bandırası

<sup>26</sup> KÜTÜKOĞLU, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", s. 222.

taşıyor olmaları gerekir. Ancak belgenin aslına sadık kalınarak yine de bandırası belirtilmeyen taşıtlar Tablo III'de "belirtilmemiş" başlığı altında gösterilmiştir. Gemilerin bandıralarının tespit edilmesi araştırma döneminde deniz ticarî taşımacılığına ışık tutacak bazı sonuçların elde edilmesine yardımcı olabilecek niteliktedir.

Yukarıda ifade edilen sorunlar aşıldıktan sonra gemilerin, hicri olarak verilen geliş tarihleri miladiye çevirerek yeniden gruplandırıldı. Bundan sonra Mart 1797'den başlayarak her ay ödenen gümrük resimleri hesaplandı. Tablo I bu dönemler esas alınarak düzenlendi. Tablo II ise söz konusu 316 geminin aylar bazında hangi limanlardan geldiklerinin gösterilmesi için oluşturuldu. Böylelikle söz konusu iki yılda, Osmanlı için bir genelleme yapmak doğru olmasa bile, İzmir limanı ithalâtında hangi limanların etkin olduğu ortaya konulmaya çalışıldı<sup>27</sup>. Tablo III'de ise söz konusu 316 geminin bandıralarını ay bazında grupladık. Sonuçta araştırmacılara hangi ulusların ticarî taşımacılık konusunda oransal olarak öncü oldukları/olabilecekleri yolunda bir ipucu verebileceğimizi düşündük. Tablo IV ise defterlerdeki bilgilerden elde edilen ve İzmir'e 30 liman içinde en çok geminin geldiği ilk 10 limandan gelen gemilerin ödedikleri resimlerin toplam bu devredeki gümrük gelirlerinin yüzde kaçını oluşturduğunu saptamak için düzenlenmiştir. Bu sayede, İzmir ithalâtında öne çıkan limanların gümrük gelirleri bakımından önemi saptanmaya çalışılmıştır. Tablo V ise kahve rüsumu mukataası gelirleri yine miladî dönemler bağlamında gruplandırılarak düzenlenmiştir.

#### 4. Bulgular ve Tartışmalar

Bu çalışma sonunda, ulaşılan sonuçlar şöyle sıralanabilir.

Tablo I'den elde edilebilecek rakamsal sonuçlar Osmanlı malî tarihine yönelik bazı araştırmalarda kullanılabilir niteliktedir. Buna göre 25 Mart 1797 -1 Mart 1799 arasında İzmir'e, 316 ticarî gemi gelmiş ve getirmiş oldukları mallardan 253.290 kuruş 14 akçe resim alınmıştır. Bu durumda bir gemi ortalama olarak 801 kuruş resim ödemiş demektir. Ayrıca söz konusu 316 gemiden ortalama olarak aylık 10.131 kuruş değerinde gümrük resmi tahsil edilmiştir. Deftere konu olan dönem toplam 706 gündür oluşmaktadır.

<sup>27</sup> Defterde 316 gemi kayıtlı bulunmasına rağmen Tablo II'de 321 liman gösterilmiş olmasının nedeni, 5 geminin kalkış limanı olarak çift liman (örneğin Livorno/Trieste gibi) gösterilmiş olmasındandır.

Buna göre İzmir'e ortalama olarak günde 0,44 gemi ticarî mal getirmiş olup, yine günlük olarak ortalama ödenen resim miktarı da 358,76 kuruştur. Tablo I'de defterde yer alan kayıtlar, miladî tarih bazında toplulaştırılmış olarak görülmektedir.

**Tablo I: 1797-99 Dönemi İzmir'e Gelen Gemilerin Mali Kompozisyonları**

No	Dönemler	Gemi Sayısı	Ödenilen Vergi	
1	25.03.1797	1	5.628 kuruş	80 akçe
2	03.04.1797/27.04.1797	15	23.428 kuruş	730 akçe
3	04.05.1797/26.05.1797	7	4.381 kuruş	220 akçe
4	08.06.1797/29.06.1797	15	12.706 kuruş	750 akçe
5	06.07.1797/29.07.1797	9	3.790 kuruş	505 akçe
6	06.08.1797/31.08.1797	25	28.338 kuruş	1.230 akçe
7	08.09.1797/29.09.1797	13	4.309 kuruş	820 akçe
8	09.10.1797/29.10.1797	22	17.560 kuruş	1.020 akçe
9	01.11.1797/29.11.1797	10	4.455 kuruş	570 akçe
10	09.12.1797/30.12.1797	12	4.999 kuruş	705 akçe
11	01.01.1798/25.01.1798	19	10.495 kuruş	1.085 akçe
12	02.02.1798/27.02.1798	10	9.023 kuruş	400 akçe
13	02.03.1798/26.03.1798	17	12.636 kuruş	940 akçe
14	02.04.1798/25.04.1798	14	8.590 kuruş	908 akçe
15	01.05.1798/31.05.1798	14	15.805 kuruş	674 akçe
16	02.06.1798/27.06.1798	14	10.741 kuruş	630 akçe
17	07.07.1798/31.07.1798	9	12.773 kuruş	330 akçe
18	02.08.1798/31.08.1798	13	16.607 kuruş	630 akçe
19	10.09.1798/30.09.1798	11	6.509 kuruş	575 akçe
20	04.10.1798/31.10.1798	27	15.731 kuruş	1.200 akçe
21	06.11.1798/30.11.1798	11	5.522 kuruş	510 akçe
22	02.12.1798/31.12.1798	10	5.992 kuruş	420 akçe
23	02.01.1799/30.01.1799	4	4.251 kuruş	290 akçe
24	01.02.1799/22.02.1799	12	8.810 kuruş	582 akçe
25	01.03.1799	2	67 kuruş	50 akçe
TOPLAM		316	253.146 kuruş	15.854 akçe
			253.290 kuruş	14 akçe

Kaynak: BOA, D. HMK. 22222

İzmir'e gelen gemilerin kalkış limanlarının incelendiği Tablo II'ye göre bu dönemde gelen 316 geminin kalkış limanlarında ilk beş sırayı Trieste, Kırım, Cenova, Livorno ve Marsilya'nın aldığı görülmektedir. Akdeniz'e

açılan limanların İngiltere, Fransa ve Flemenk'in önünde yer alması Batı Avrupa'nın ticarî egemenliği ile bir paradoks oluşturuyor gibi görünse de bu görünüm Avrupa'nın içinde bulunduğu askerî/siyasî konjonktürden kaynaklanmıştır. Nitekim Napolyon'un Cebelitarık'tan Rusya'ya kadar (her ne kadar Rusya bir müttefik olarak gönülsüz davranırsa da) İngiltere'ye ve Akdeniz'e uyguladığı ticarî abluka Avrupalı ulusların mallarını karayolu ile Akdeniz limanlarına getirip oradan deniz taşımacılığına konu etmelerine neden olmuştur. Nitekim F. Syrett de Atlas Okyanusu ve Akdeniz'in büyük bölümünde savaşlar nedeniyle ortaya çıkan güvensiz ortamın Akdeniz limanlarının yükselmeleri sonucunu doğurduğunu belirtmektedir. Kırım'ın en çok geminin geldiği ikinci liman olarak belirmesi 18. yüzyılın başında Karadeniz'de ve hatta boğazları kullanarak Ege ve Akdeniz'de ticaret yapabilmek için çaba harcayan Rusya'nın 1783'de bu hakkı elde ederek ticarî avantajlar kazandığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Trieste'nin ilk liman çıkması Avusturya'nın bu yüzyılın sonlarına doğru Fransa, İngiltere ve Rusya ile birlikte Osmanlı ticaretinde rol aldığı bir göstergesidir. Okyanus yollarının açılmış olmasına rağmen Akdeniz limanlarının Levant'a mal gönderme noktasında öne çıkmasının nedeni söz konusu dönemde Fransa ve İngiltere gibi iki büyük devletin içinde bulunduğu siyasal konjonktürden kaynaklanmış olmalıdır. Nitekim Fransız Devrimi ve yüzyılın sonlarında Fransa ve İngiltere arasındaki savaş ortamı ticaretin azalmasının en önemli nedenlerinden biridir. Fransa da dahil olmak üzere Kıta Avrupa'sı ulusları, Levant'a gönderilecek malları karadan Trieste ve Cenova gibi limanlara ulaştırmakta, sonrasında ise deniz yolunu kullanmaktadırlar. Aynı şekilde İzmir'den gidecek mallar da önce Akdeniz limanlarından Avrupa'ya ulaşmakta daha sonra karayolu rotasını izlemektedir. Savaş durumu aynı zamanda savaşan devletlerin de el altından destekledikleri korsanlık faaliyetlerinin artması sonucunda deniz taşımacılığını güvenli olmaktan çıkarmıştır<sup>28</sup>. Tablo II'de ve Grafik II'de limanlara ilişkin rakamlar ve oranlar gösterilmiştir.

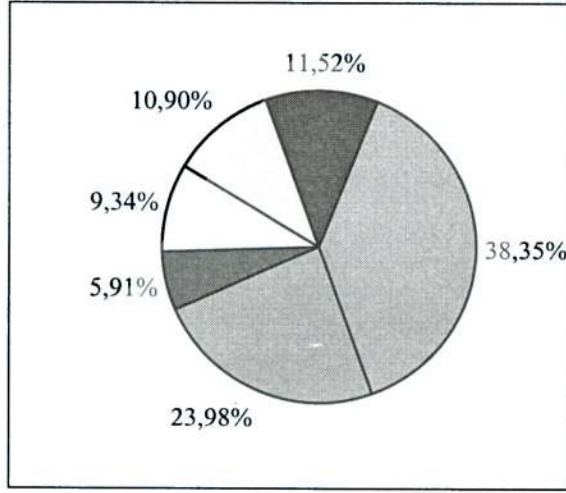
<sup>28</sup> MANTRAN Robert, "17. Yüzyılın İkinci Yarısında Akdeniz'de Ticaret Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Belleken*, (1988), s. 680.

Tablo II:1797-99 Dönemi İzmir e Gelen Gemilerin Kalkış Limanları

DÖNEMLER	25.03.1797																				TOPLAM	YÜZDE					
	03.04.1797/27.04.1797	04.05.1797/26.05.1797	08.06.1797/29.06.1797	06.07.1797/29.07.1797	06.08.1797/31.08.1797	08.09.1797/29.09.1797	09.10.1797/29.10.1797	01.11.1797/29.11.1797	09.12.1797/30.12.1797	01.01.1798/25.01.1798	02.02.1798/27.02.1798	02.03.1798/26.03.1798	02.04.1798/25.04.1798	01.05.1798/31.05.1798	02.06.1798/27.06.1798	07.07.1798/31.07.1798	02.08.1798/31.08.1798	10.09.1798/30.09.1798	04.10.1798/31.10.1798	06.11.1798/30.11.1798			02.12.1798/31.12.1798	02.01.1799/30.01.1799	01.02.1799/22.02.1799	01.03.1799	
Trieste	-	6	-	2	2	6	2	2	4	4	2	1	8	6	6	5	2	3	4	3	2	2	1	3	1	77	23,98
Kırım	-	-	-	-	-	-	1	2	-	2	3	1	-	-	-	1	1	1	3	13	5	-	1	2	1	37	11,52
Cenova	1	4	2	3	3	5	2	2	-	1	1	-	-	1	1	1	-	3	-	1	1	1	-	2	-	35	10,90
Livorno	-	-	2	2	1	3	-	1	3	-	2	1	5	3	-	1	2	1	-	1	-	2	-	-	-	30	9,34
Marsilya	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	4	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	19	5,91
Messina	-	-	1	2	-	-	1	1	-	1	1	1	-	1	1	1	-	-	1	-	-	-	2	-	-	14	4,36
Flemenk	-	-	-	1	-	-	-	5	-	1	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	-	1	-	-	-	14	4,36
İpsala	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-	2	1	5	-	-	-	-	-	13	4,04
Çamlıca	-	-	-	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	1	-	10	3,11
Asitane	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	7	2,18
Diğer*	-	4	3	4	3	8	5	6	3	1	4	3	-	1	3	2	-	1	1	3	3	3	1	3	-	65	20,30
Toplam Liman Sayısı	1	15	8	16	9	25	13	22	10	12	19	11	17	15	14	14	9	13	11	27	11	10	5	12	2	321	100

Kaynak: BOA, D. HMK. 22222.

Diğer: Floransa (1), Venedik (4), Dubrovnik (1), İngiltere (5), Fransa (5), Aktarmalı Çeşme (2), Ankona (3), Aktarmalı Sakız ve Çeşme (1), Aktarmalı Sakız (2), Sakız (3), Kal'a-i Sultaniye (3), Malta (1), Selanik (3), Aktarmalı Boğaz (6), Ayvalık (2), Çeşme (2), Boğaz (1), İhracı Çeşme (1), İstendil (6), Trablus (2), Okunamadı-Belirsiz (11).



**Grafik II: Limanların Gelen Toplam Gemi Sayısındaki Payları**

Tablo III ise her bir geminin bandırasının sistematize edildiği bilgileri içermektedir. Buna göre defterde 76 geminin (%24) bandırası belirtilmemiştir. Tabloda Osmanlı ticaret tarihine ışık tutacak kimi noktalar vardır. Bunlardan ilki, Dubronik, Nemçe, Moskov ve Reaya bandıralarının ağırlıkta olmasıdır. 18. yüzyılın ilk üç çeyreğinde deniz taşımacılığında ağırlığı olmayan Avusturya ve Rusya<sup>29</sup>, yüzyılın son çeyreğinde, artan ticari faaliyetlerine ek olarak deniz taşımacılığında da hamle yapmışlardır. İkinci olarak, %21,5'lük oranla reaya bandıralarının ilk sırayı alması 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı tebaasının da taşımacılığa el attığının göstergesidir. Nitekim 1757 yılında İngiliz ve Fransızların deniz taşımacılığındaki üstünlüğünü kırmak amacı ile reayanın kendilerinin ve mallarının bu ülke gemilerince taşınmasının yasaklanmasına başvurulmuş ama İstanbul'a gelen gıda miktarındaki azalma nedeniyle bu karardan hemen vazgeçilmiştir<sup>30</sup>. Ama 18. yüzyılın sonlarında bu durum artık değişmeye başlamış görünmektedir. Sıralama reaya, Nemçe, Dubrovnik ve Moskov olarak devam etmektedir.

<sup>29</sup> PANZAC Daniel, "17. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", (Çev. Serap Yılmaz), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, IV (1989), 179-192. PANZAC, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, (1992): 189-206.

<sup>30</sup> Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, "18. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerindeki Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı 12, s. 59.



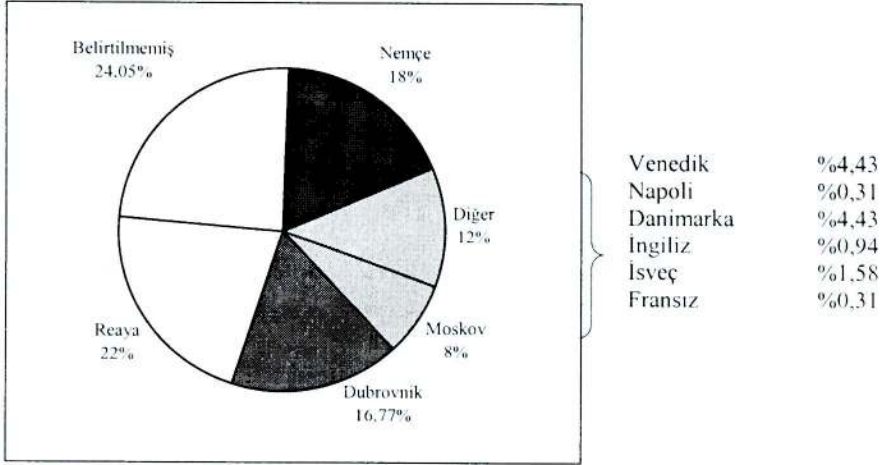
Osmanlı gayr-i müslim reayası ise ikinci sırayı almaktadır ki bu durum Osmanlı azınlıklarının o dönemde taşımacılıktaki ağırlığına işaret ediyor olmalıdır.

Bu bulguların başkaca kanıtlarla desteklenmeye ihtiyaçlarının olduğu açıktır. Aşağıdaki grafikte taşıtların bandıraları itibariyle yüzde dağılımları gösterilmektedir.

**Tablo III: 1797-99 Dönemi İzmir e Gelen Gemilerin Bandıraları**

DÖNEMLER																					TOPLAM	YÜZDE					
	25.03.1797	03.04.1797/27.04.1797	04.05.1797/26.05.1797	08.06.1797/29.06.1797	06.07.1797/29.07.1797	06.08.1797/31.08.1797	08.09.1797/29.09.1797	09.10.1797/29.10.1797	01.11.1797/29.11.1797	09.12.1797/30.12.1797	01.01.1798/25.01.1798	02.02.1798/27.02.1798	02.03.1798/26.03.1798	02.04.1798/25.04.1798	01.05.1798/31.05.1798	02.06.1798/27.06.1798	07.07.1798/31.07.1798	02.08.1798/31.08.1798	10.09.1798/30.09.1798	04.10.1798/31.10.1798			06.11.1798/30.11.1798	02.12.1798/31.12.1798	02.01.1799/30.01.1799	01.02.1799/22.02.1799	01.03.1799
Dubrovnik	1	5	-	1	1	7	3	3	2	-	4	3	4	2	1	3	2	4	-	2	-	3	1	1	-	53	16,77
Reaya	-	2	4	6	3	8	2	8	3	3	4	2	5	5	3	3	-	3	1	1	1	-	-	1	-	68	21,51
Venedik	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1,58
Fransız	-	-	1	-	-	-	1	-	2	3	1	1	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	4,43
Napoli	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,31
Danimarka	-	-	-	1	1	-	-	5	-	1	-	-	-	-	1	-	3	-	-	1	-	1	-	-	-	14	4,43
Moskov	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	9	3	-	1	2	1	24	7,59
Nemçe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	2	2	6	5	5	4	2	3	3	6	4	3	1	5	1	57	18,03
İngiliz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	0,94
İsveç	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,31
Belirtilmemiş	-	3	1	7	4	10	7	3	3	3	5	2	1	1	1	1	-	3	4	8	3	3	-	3	-	76	24,05
Gelen Gemi Sayısı	1	15	7	15	9	25	13	22	10	12	19	10	17	14	14	14	9	13	11	27	11	10	4	12	2	316	100

Kaynak: BOA, D. HMK. 22222.



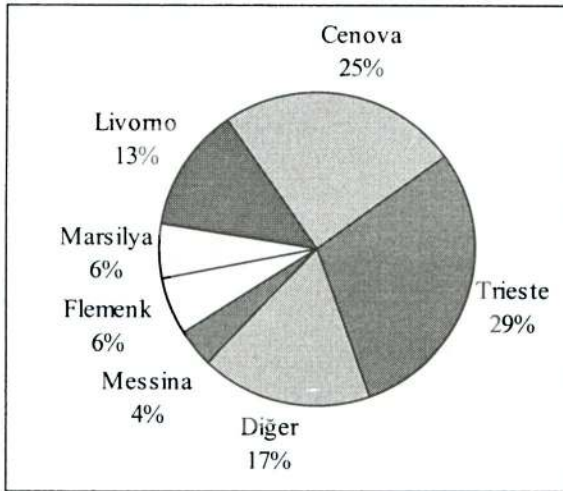
**Grafik III: Gemilerin Bandıraları ve Oranları**

Tablo IV'de 30 farklı limandan gelen gemilerin en fazla paya sahip olan ilk 10 limandan gelen gemilerin ödediği resimler ve bu resimlerin toplam geliri içindeki oranı gösterilmiştir. Tabloda dikkati çeken iki önemli nokta bulunmaktadır. Kırım, 37 gemi ile Triesie'den sonra ikinci sırada yer alırken bu 3, ödedikleri resim bazında 7. sıraya gerilemektedir. Diğer 8 limandan daha çok gemi gelmiş olmakla birlikte resme konu olan mal miktarının azlığı veya malların değerlerinin düşük olması dolayısıyla tahsil edilen resim miktarı düşmektedir. Diğer bir nokta Flemenk ve Messina'dan 14'er gemi gelmesine rağmen Flemenk'ten gelen gemilerin Messina'dan gelenlere oranla yaklaşık %1,5 daha fazla bir resim ödediğidir. Kırım'dan gelen gemiler için düşünülenler burada da göz önüne alınabilir. Bu oynamanın nedeni doğrudan gemi sayısı ve kalem bazında gelen mal miktarı ile ilişkilendirilemez. Zira bir gemi yalnız başına çok sayıda (8-9) geminin ödediğinden daha fazla resim ödeyebilir. Bu durum üç şeyden kaynaklanmış olabilir. Ya gemilerin getirdikleri mallar birbirlerinden resim farkları oluşturacak miktarlardadır ya da malların değerlerindeki büyük farklılıklar resim miktarına büyük oranlarda yansımaktadır. Tablo IV ve Grafik IV'de bu durum gösterilmiştir. Resim miktarlarındaki bu farklılaşma, her devlete ait tarifenin farklı oluşundan da kaynaklanmış olabilir. Nitekim bu farklı tarifeler farklı tarihlerde yapıldığından o günkü emtia bedelleri esas alınmak üzere oluşturulmakta ve geçerlilik süreleri sona erinceye kadar da tahsilât bunlar üzerinden yapılmaktaydı. Tarifelerin zaman zaman yinelenmesi de başka bir etki olarak alınan resim miktarını etkileyebilmekteydi.

**Tablo IV: 1797-99 Dönemi Limanlar Bazında İzmir Efrenç Gümrüğü'nün Vergi Geliri ve Toplam Vergi Gelirine Oranı**

Limanelar	Belirtilen Liman Sayısı	Ödenilen Vergi Miktarı		Toplam Vergi Geliri İçindeki Oranı (%)
Trieste	77	74.891 kuruş	40 akçe	29,55
Cenova	35	62.662 kuruş	50 akçe	24,73
Livorno	30	31.729 kuruş	20 akçe	12,52
Marsilya	19	15.356 kuruş	15 akçe	6,06
Flemenk	14	14.735 kuruş	20 akçe	5,81
Messina	14	9.968 kuruş	25 akçe	3,93
Kırım	37	9.864 kuruş	105 akçe	3,89
İpsala	13	1.929 kuruş	-	0,76
Çanlıca	10	1.174 kuruş	70 akçe	0,46
Asitane	7	424 kuruş	50 akçe	0,16
Diğer	65	30.554 kuruş	59 akçe	12,13
TOPLAM	121	253.286 kuruş	454 akçe	100
		253.290 kuruş	14 akçe	

Kaynak: BOA. D. HMK. 22222.



**Grafik IV: Limanların Toplam Vergi Geliri İçindeki Payları**

Tablo V'de defterde ayrıca belirtilen İzmir Kahve Rüşumu Mukataası'nın gelirleri gösterilmektedir. Buna göre 12 Mart 1797'den 16 Şubat 1799'a kadar getirilen kahveye 113.157 kuruş 3 akçe resim tahakkuk ettirilmiştir. Oysa aynı dönemde gelen gemilerin getirmiş bulduklarının diğer malların toplamına 253.290 kuruş resim tahakkuk ettirilmiştir ki, kahveden alınan resim, diğer mallardan alınanların yaklaşık yarısına eşit olarak görünmektedir. Kahveye ilişkin rakamlar Tablo V'te gösterilmektedir.

**Tablo V: İzmir Kahve Rüşumu Mukataası Gelirleri**

DÖNEM	Bıraktığı (Ödediği) Vergi	
12.03.1797/28.04.1797	5.319 kuruş	63 akçe
28.04.1797/26.05.1797	576 kuruş	57 akçe
27.05.1797/26.06.1797	5.598 kuruş	42 akçe
27.06.1797/26.07.1797	2.699 kuruş	75 akçe
26.07.1797/24.08.1797	5.566 kuruş	—
24.08.1797/23.09.1797	7.721 kuruş	51 akçe
23.09.1797/20.10.1797	14.420 kuruş	30 akçe
21.10.1797/20.11.1797	5.323 kuruş	30 akçe
20.11.1797/19.12.1797	5.077 kuruş	75 akçe
20.12.1797/18.01.1798	678 kuruş	60 akçe
19.01.1798/16.02.1798	1.371 kuruş	105 akçe
16.02.1798/10.03.1798	3.975 kuruş	45 akçe
10.03.1798/16.04.1798	4.893 kuruş	90 akçe
16.04.1798/16.05.1798	16.737 kuruş	75 akçe
16.05.1798/14.06.1798	5.928 kuruş	75 akçe
15.06.1798/14.07.1798	14.077 kuruş	105 akçe
14.07.1798/12.08.1798	1.607 kuruş	75 akçe
12.08.1798/11.09.1798	33 kuruş	—
11.09.1798/10.10.1798	45 kuruş	30 akçe
11.10.1798/08.11.1798	—	—
09.11.1798/08.12.1798	11.505 kuruş	105 akçe
19.01.1799/16.02.1799	45 kuruş	30 akçe
TOPLAM	113.148 kuruş	1.083 akçe
	113.157 kuruş	3 akçe

Kaynak: BOA, D. HMK. 22222.

\*Defterde kahve rüşumuna ilişkin hesaplar 1 kuruş=120 akçe paritesinden hesaplanmıştır.

Söz konusu dönemde büyük miktarda kahvenin İzmir Limanı'na giriş yapmış olması, koloni kahvelerinin (Suriname, Jawa gibi) Osmanlı'da artık ciddi anlamda satın alımlara konu olduğunun ve kahve gibi temel bir Osmanlı malının bile dışarıdan alınmaya başlandığının göstergesidir. Bu aynı zamanda, Osmanlı'nın kendine özel bir malda bile yüzyılın sonlarına doğru nasıl pazarlama ve satış egemenliğini Avrupalı uluslara kaptırdığının da izlerini taşımaktadır.

### 5. Sonuç

Bu çalışma sonucunda 18. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak belirgin hale gelmeye başlayan Osmanlı ticarî yapısındaki dönüşüm arşiv kayıtlarıyla da bağlantılı olarak bir kez daha ispatlanmıştır. Çalışmada zaman zaman değinilen kimi yazarların vurgulamış oldukları Akdeniz limanlarının önem kazanması, ticarî taşımacılıkta yabancı ulusların egemenliğinin artış göstermesi, satın alınan malların niteliğinin ve hacminin, gelişen Avrupa ulusları ekonomisinin gelişim trendine uygun bir hal alması, 18. yüzyılda İzmir'in Osmanlı dış ticaretinde önemli bir liman kimliğine doğru evrilmesi bulguları bu çalışmada da doğrulanmıştır. 1797-99 dönemi için doğrulanmış olan bu bulguların en azından yüzyılın ikinci yarısı için ve 19. yüzyılın başları için yaygınlaştırılabilmesi ancak daha kapsamlı arşiv çalışmalarının yapılabilmesi sayesinde olacaktır.

## BİBLİYOGRAFYA

### Arşiv Belgeleri

- D. HMK. 22222, 22238, 22239, , 22248, 22249, 22251, 22252, 22253, 22255, 22256, 22257, 22258, 22259, 22261, 22262, 22264.  
D. BŞM 6367, 6694, 7044, 7047, 7061.  
D. BŞM İGE 17206, 23488.  
D. MMK İGE 17207, 23475, 23476, 23514.

### İncelemeler

- CADOUX, Cecil J., *İlkçağda İzmir*, (Çev. Bilge Umar), İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.  
CANPOLAT, Emin, *İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar*, Pulhan Matbaası, İstanbul, 1953.  
CEZAR, Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (18. Yüzyıldan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul, 1986.  
DARKOT, Besim, "İzmir", *İslam Ansiklopedisi*, MEB Yayınları, C. 5/2, (1997): 1239-1251.  
ELDEM, Ethem ve diğer yazarlar, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti*, Halep, İzmir, İstanbul, (Çev. S. Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003.  
FAROQHI, Suraiya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev. N. Kalaycıoğlu), 3. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.  
GENÇ, Mehmet, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı'da Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000: 211-225.  
GOFFMAN, Daniel, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul*, (Çev. S. Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003: 88-152.  
GOFFMAN, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (Çev. A. Anadol-N. Kalaycıoğlu), 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.  
ISSAWI, Charles, "The Transformation of the Economic Position of Millet in the 19<sup>th</sup> Century", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, NY, 1982: 261-288.  
İNALCIK, Halil, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, 1980: 1-65.

- KARPAT, Kemal, "Osmanlı Tarihinin Dönemleri: Yapısal Bir Karşılaştırma Yaklaşımı", *Osmanlı ve Dünya*, (Haz. Kemal Karpat), Ufuk Kitapları, İstanbul, 2000: 119-145.
- KASABA, Reşat, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri: 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert), (Çev. G. Ç. Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994: 1-23.
- KASABA, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1993.
- KEYDER, Çağlar vd., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri: 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert), (Çev. G. Ç. Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994: 121-155.
- KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara-1982.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud - ELİBOL Numan, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 4, No. 1 2004: 29-54.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud, "İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataasına Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 16, Güz, 2004: 215-223.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "18. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerindeki Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı 12, 1968, 57-71.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları I*, 1980: 219-234.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *XV. ve XVI. Asırlarda İzmir Kazası'nın Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir Yayıncılık AŞ., İzmir, 2000.
- MANTRAN Robert, "17. Yüzyılın İkinci Yarısında Akdeniz'de Ticaret Deniz Korsanlığı ve Gemiler Kafileleri", *Bulleten*, 1988: 685-695.
- MANTRAN, Robert, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", *EÜ. Edebiyat Fakültesi. Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 3, 1987: 159-175.
- McGOWAN, Bruce, "The Age of Ayans: 1699-1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, (Ed. H. İnalcık-D. Quataert), Cambridge Univ. Pres., 1996: 639-758.

- PAMUK, Şevket, *100 Soruda Osmanlı Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1997.
- PANZAC, Daniel, "17. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", (Çev. Serap Yılmaz), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 4, 1989: 179-192.
- PANZAC, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, 1992: 189-206.
- SYRETT, E. Frangakis, "Trade Between Ottoman Empire and Western Europe: The Case of Izmir in the 18th Century", *New Perspectives on Turkey*, V. 2, No. 1, 1988: 1-18.
- SYRETT, E. Frangakis, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Athens, 1992.
- SYRETT, E. Frangakis, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean 1780-1820", *Balkan Studies*, V. 28, No. 1, 1987: 73-86.
- TUĞLACI, Pars, *Osmanlı Şehirleri*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1985.
- ÜLKER, Necmi, "Batılı Gözlemcilerle Göre 17. Yüzyılın İkinci Yarısı İzmir Şehri ve Ticari Sorunları", *İ.Ü. Edebiyat. Fakültesi. Tarih Enstitüsü Dergisi*, 1981-1982: 317-353.