

İZMİR EFRENÇ GÜMRÜĞÜ MUKATAASI'NA AİT 1802-1805 TARİHLİ 15 ADET DEFTERİN ANALİZİ

A. MESUD KÜÇÜKKALAY

(Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir)

Giriş ve Çalışmanın Tanıtımı

Osmanlı ekonomisi noktasında yapılan incelemeler açısından XVIII. yüzyılın yakın zamanlara dek kısmen de olsa ihmâl edilmiş olduğu söylenebilir. İktisadî müesseseler ve faaliyetlerde temel kimi dönüşümlerin yaşandığı bu dönemin ihmâli, Osmanlı sisteminde XIX. yüzyılda yaşanan çözülüş ve köklü dönüşüme ilişkin açıklamalarda tarihî arkaplanın gözden kaçırılmasına da sebep olmaktadır. Bu bağlamda, İmparatorluğun sektörel bazda sermaye, kâr, malî yapı, üretim ve uluslararası ilişkiler noktalarından en önemli faaliyet alanlarından biri olan ticaretin de diğerlerinden eksik olmamak üzere incelenmesi gerekmektedir ve yapılan her incelemenin, S. Faroqhi ve K. Karpav'ın önemini ısrarla vurguladıkları, bu ihmâl edilmiş dönemin aydınlatılabilmesi için katkı niteliğinde olacağı açıktır.

Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nin XVIII. yüzyıl ticaret tarihine ilişkin olarak yaptığımız incelemeler sırasında temin etmiş olduğumuz, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Divân-ı Hümayûn Kalemî*'nde (BOA. D. HMK) kayıtlı İzmir Efrenc Gümrüğü'ne ait 15 adet defterin içerdiği bilgilerin sistematize edilerek araştırmacıların kullanımına sunmak amacıyla oluşturulmuştur. Aslında aynı kayıtlarda XVIII. yüzyılın son çeyreğine ilişkin olarak İzmir Efrenc Gümrüğü'ne ait 30 adet defter temin etmiştik. Ancak, bu defterlerin

benzerlik göstermelerine rağmen kaleme alınmalarındaki farklılık defterlerin üç grup şeklinde ayrıştırılmalarını gerekli kılmaktaydı. Örneğin bir grup defterde tüccarların tâbiyetleri belirtilirken, bir başka grupta yalnız isimleri verilmekte veya bir grup defterde her bir tüccarın getirmiş olduğu mala tahakkuk eden vergi miktarı gösterilirken bir başka grupta ise gemideki tüccarların hepsine birden tahakkuk eden vergi toplam olarak her bir gemi kaydının altında gösterilmekteydi. 30 defterden yalnızca 1 tanesi 47 sayfalık kendi bütünlüğü olan hacimli bir defter olup (D. HMK. 22222), yalnızca bu deftere yönelik olarak bir inceleme kaleme aldık ve bu çalışmayı yayın aşamasına getirdik. 30 defterden 13 adedi ise bilgi olarak kapsamlı ve net olmakla birlikte sistematik olarak birbiri ile tam bir uyum göstermekteydi. Bu 13 defterden elde ettiğimiz ve XVIII. yüzyıl Osmanlı dış ticaretindeki dönüşüm, İzmir limanının tarihi ve ekonomik geçmişi ile bu limanın ekonomik yükselişini de tartıştığımız bir diğer çalışmamız da şu an yayın aşamasındadır. Bu çalışma aynı zamanda, İzmir dış ticaretindeki dönüşümü iç ve dış etkilerle de ilişkilendirmek ve bunlar arasında bir sebep sonuç ilişkisi ortaya koymayı amaçlamaktaydı.

15 defterin incelenerek sonuçlarının araştırmacılara sunulduğu bu çalışma ise serinin üçüncü çalışması olarak kaleme alındı. Aslında 16 defter olması gerekirdi, ancak defterlerden bir tanesinin (D. HMK. 22265) kayıtlarının yarıda kesilmesi bu defteri inceleme dışına çıkarmamıza sebep oldu. Söz konusu 15 defterin hepsi sistematik olarak birbirine benzerdi. İlâve olarak, 1802'den 1806'ya kadar dönemler sekme göstermekle birlikte farklı sayıdaki günlerin kayıtlarını kapsamaktaydılar. Örneğin, kimi defter 24 günlük bir kayıt içerirken, kimisi 14, kimisi 18 günlük bir kayıt içermekteydi ve bu dönemler birbirini izlemekteydi. Bu sebeple, 1802-1806 dönemi İzmir Efrencü Gümrüğü'nün kayıtlarından hem Osmanlı'nın hem de İzmir'in dış ticareti noktasında genelleme yapmak imkânsız görünmekteydi. Ancak, bu defterlerdeki bilgilerin derlenerek okuyucuya sunulması iki amacı gerçekleştirebilirdi. Bunlardan birincisi, belirli aralıklarla tutulmuş da olsalar, bu defterlerin örnekleme yoluyla söz konusu döneme ışık tutmalarını sağlamak; ikincisi ise, Osmanlı iktisat ve ticaret tarihi çalışan araştırmacıların kullanımına sistematize edilmiş arşiv bilgileri sunmaktır.

Bu çalışmaya konu olan defterlerin hepsinin sistematigi, içerdikleri bilgiler değişmekle birlikte birbirinin aynıydı. Defterlerin başında, bu defterin İzmir Efrencü Gümrüğü Mukataası'nın irâdını gösterdiği belirtilerek de-

vâmında kimi defterlerde kayıtlara konu olan ay (ay içinde günler değişebiliyor, örneğin ilk kayıt ayın 8'inde tutulmuş olup son kaydın aynı ayın 23'ünde bitmesi gibi), kimi defterlerde ise bir ayı aşan dönem belirtilmiştir. Hemen altta ise gümrük emininin ismi gösterilmektedir. Defterin devâmında her bir gemi/kayık bir madde oluşturacak şekilde, kaptanın adı ve tâbiyeti, geminin geldiği tarih ve geldiği liman yazılıdır. Gemi kaydının altında ise tüccar, her bir tüccarın getirdiği malın ismi ve ne miktarda getirildiği kaydedilmiştir. Nihâyet, gemi kaydının sonunda ise o gemideki tüccarlardan alınan toplam vergi, kuruş ve akçe küsûratı ile belirtilmektedir. Her bir defter *Tablo I*'de gösterildiği gibi muhtelif sayıda gemiden oluşmaktadır. Defterlerde bu sûretle tüm gemiler tek tek kayda alınarak defterin sonunda gemilerin getirdikleri mallardan alınan vergi toplamına, kantar resmi, alım satım resmi ve esirlerden alınan pencik resmi eklenerek dönemin/ayın genel gelirin ulaşmaktadır. Her bir defterin sonunda ise o dönemdeki giderler bu gelirlerden düşülmekte ve böylelikle gümrüğün net geliri hesaplanmaktadır. Söz konusu bu giderler gümrüğün mutfak masrafları, gümrük hademe masrafı, gümrüğün kirası, gümrük emini aylığı, müteferrik masraflar ve bazı vezâif masrafları kalemlerinden oluşmaktaydı.

Bu inceleme sonucunda elde edilen dağınık bilgiler derlenerek dört adet tablo oluşturulmuştur. *Tablo I*'de 1802-1806 dönemini kapsayan 15 adet defterde yer alan gemilerdeki tüccar sayısı, her bir dönemde gelen gemilerin bıraktığı vergi, bu vergilerden gümrüğün yine o dönemde yaptığı masraf ve sonuçta net gelire ulaşılmıştır. *Tablo II*'de ise bahsi geçen gemilerin kaptanları tâbiyetlerine göre tasnif edilmiştir. Aslında gemilerle mal getiren tüccarların tâbiyetlerinin tespit ve tasnifi, Osmanlı ticaret tarihine ilişkin bazı eğilimlerin saptanabilmesi açısından uygun olurdu. Lâkin, örneğin İstanbul gümrüğüne ait benzeri kimi arşiv kayıtlarında (D. BŞM. İGE; D. MMK. İGE'de yer alan gümrük irâd defterlerinde) tüccarların tâbiyetleri verildiği halde İzmir Gümrüğü'ne ilişkin bu 15 defterde tüccarların tâbi oldukları devlete ilişkin bir kayıt bulunmamaktaydı. Ancak yine de, kaptanların tâbiyetlerinin belirlenmesi taşımacılığa ilişkin kimi ipuçlarını barındırabilecek nitelikteydi. *Tablo III* ise defterlere kaydı yapılmış toplam 175 geminin kalkış limanlarının sistematize edilmesi için oluşturulmuştur. Buna göre söz konusu dönemde Osmanlı'nın ve İzmir'in dış ticaretinde hangi coğrafi bölgelerin ve dolayısıyla ikinci dereceden hangi ulusların ön planda oldukları saptanabilir. Buradaki sonuçlar aynı zamanda Avrupa'nın ve Osmanlı'nın siyasî ve eko-

nomik konjonktürü ile de ilişkilendirilebilirse de, bu daha kapsamlı başkaca bir çalışmanın konusu olmak durumundadır. Son olarak *Tablo 4*'de ise, söz konusu 15 defterde yer alan 175 liman bıraktıkları vergi bazında incelenmiş ve kalkan gemi sayısı ile İzmir'e bırakılan vergi arasındaki ilişki kısaca yorumlanmıştır.

Defterlerin İnceleme Sonuçları

Aşağıdaki *Tablo 1*'de 15 adet defterde kaydı tutulan 175 gemi ve 1375 tüccarın İzmir Efrenc Gümrüğü'ne getirmiş oldukları mallardan alınan vergiler ve söz konusu dönemlerde gümrüğün yapmış olduğu masraflar gösterilmektedir. Aslında tablonun bu görünümü ile yoruma imkân tanıyacak bir eğilim yakalamak mümkün görünmemektedir. Zîra, defterlerin kapsadıkları dönemler benzer olmuş olsaydı o zaman gelen gemilerin, bu gemilerden elde edilen vergi gelirinin, gümrüğün masraflarının ve net gelirin nasıl seyrettiği (azalıp/arttığı) noktasında bir grafik çizmek ve bunun sebeplerini tartışmak imkân dahilinde olabilirdi. Bu durum biraz da defterlerdeki verilerin sınırlılığından ve sistematik kaymalardan kaynaklanmaktadır. Ama yine de bu tabloda araştırmacılar için kimi çalışmalarda kullanılabilir önemli bilgiler bulunmaktadır.

Defterlerin kapsadığı toplam 309 günlük dönemde İzmir'e gelen 175 geminin kaydı tutulmuştur. Bu gemilerle İzmir'e 1375 tüccar gelmiş ya da 1375 tüccara ait mal getirilmiştir. (Nitekim, her gemide tüccarların bizzat bulunduğunu düşünmek doğru olmaz. Genellikle bu tüccarlar mallarını gemiye koyup bir temsilci aracılığı ile göndermiş olmalıdırlar). Bu tüccarların getirdiği/gönderdiği bu mallara toplam 254,672 kuruş vergi tahakkuk etmiştir. Ancak, aynı dönemde gümrüğün 26,097 kuruşluk toplam harcaması söz konusudur ve sonuçta İzmir Efrenc Gümrüğü 228,575 kuruşluk bir net hâsıla elde etmiştir. 309 günlük bu kesintili dönemde gemi başına yaklaşık 8 tüccar gelip ya da mal gönderirken, gemi başına 1455.26 kuruşluk bir vergi tahakkuk etmiştir. Tabloda dikkati çeken bir diğer nokta da masrafların istikrarlı seyretmiş olmasıdır. Demek ki defterlerin kapsadığı dönemlerde gümrükte olağanüstü bir gider olmamıştır. Brüt gelir ve net gelir ise istikrarlı bir eğilim içinde değildir, ki bu istikrarsızlık, gelen gemi sayısı ve getirilen malların değerine ve hatta dönemin kısalığına ve uzunluğuna bağlı olarak değişmektedir.

Tablo 1
İzmir Efrenç Gümrüğü'ne Mal Getiren Gemilerle İlişkili Olarak
Gümrüğün Malî Kompozisyonu (1802-1806) (Kuruş)

No	Defter No*	Dönemi	Gemi Sayısı	Tüccar Sayısı	Brüt Gelir (vergi)**	Masraflar ***	Net Gelir
1	22238	27.11.1802/20.12.1802 (24 gün)	16	103	23256	1789	21470
2	22239	04.02.1802/22.02.1802 (18 gün)	12	104	16132	1432	14700
3	22249	14.08.1804/05.09.1804 (22 gün)	16	120	17645	1545	16100
4	22251	06.10.1804/03.11.1804 (27 gün)	15	54	10607	1577	9030
5	22252	11.01.1805/31.01.1805 (20 gün)	9	15	3216	1056	2160
6	22253	13.02.1805/27.02.1805 (14 gün)	7	93	14707	1982	12725
7	22248	31.03.1805/13.04.1805 (13 gün)	3	40	29357	2357	27000
8	22255	01.05.1805/29.05.1805 (28 gün)	11	141	18590	1690	16900
9	22256	???	?	?	11138	1578	9560
10	22258	27.09.1805/23.10.1805 (26 gün)	23	177	25137	1585	23552
11	22259	25.10.1805/22.11.1805 (28 gün)	11	50	9703	1943	7760
12	22257	03.03.1806/05.03.1806 (2 gün)	5	30	6449	1141	5308
13	22261	26.06.1806/16.07.1806 (20 gün)	15	129	21524	1514	20010
14	22262	25.07.1806/12.08.1806 (18 gün)	20	187	31553	1553	30000
15	22264	16.11.1806/08.12.1806 (23 gün)	12	132	15658	3358	12300
TOPLAM			175	1375	254672	26097	228575

* BOA. D. HMK.

** Brüt gelire alım-satım, kantar ve siyah kölelerden alınan vergiler de dahildir.

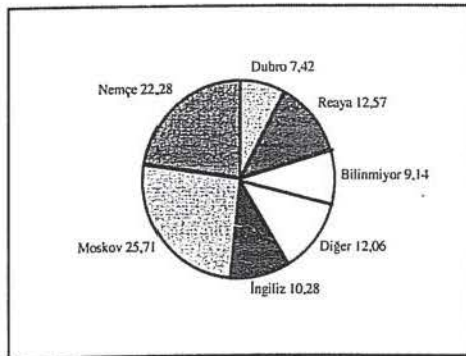
*** Mutfak ve hademe masrafı, gümrük kirası, aylıklar, müteferrik masraflar, bâ-berât-ı âlişâna verilen vezâif masrafları dahildir.

Tablo II'de ise 175 adet gemi kaptanının tâbiyetleri ve izleyen grafikte bu kaptanların hangi ulustan olduklarının toplam içindeki oranı gösterilmektedir. Buna göre 175 kaptan arasında ilk üç sırayı 45 tüccar ile (%25,71) Moskov, 39 tüccar ile (%22,28) Nemçe ve 22 tüccar ile (%12,57) gayrimüslim Osmanlı tebeası (Reaya) paylaşmaktadır. Deniz taşımacılığında Moskov, Nemçe ve Osmanlı tebeası unsurların ağırlığının hissedilmeye başladığının, önceki dönemlerin tersine olmak üzere, söylenme ihtimâli kuvvetlidir. Tablodan dikkati çeken bir diğer nokta da, artık Amerikalı denizcilerin taşımacılıkta yer almaya başlamaları olabilir. Nitekim, 175 kaptanın 7'si (%4) Amerikalı'dır.

Tablo II
İzmir Efrencü Gümriüğü'ne Gelen
Gemi Kaptanlarının Tâbiyetleri, 1802-1806

	Defter No*	Toplam Kaptan Sayısı	Fransız	Nemçe	Moskov	İngiliz	Dubro	Flemenk	Danimarkalı	İspanyol	Amerikalı	Reaya	Bilinmiyor
1	22238	16	5	3	6	1	1	-	-	-	-	-	-
2	22239	12	3	-	2	1	3	2	-	-	-	-	1
3	22249	16	-	5	7	4	-	-	-	-	-	-	-
4	22251	15	-	3	7	-	1	-	1	1	-	-	2
5	22252	9	-	1	4	-	1	-	-	-	1	-	2
6	22253	7	-	3	-	-	2	-	-	-	-	-	2
7	22248	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1
8	22255	11	-	4	2	1	1	-	-	-	-	1	2
9	22256	?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	22258	23	-	7	7	1	-	-	-	-	2	3	3
11	22259	11	-	3	7	-	1	-	-	-	-	-	-
12	22257	15	-	-	-	2	2	-	-	-	1	-	-
13	22261	15	-	2	-	3	1	-	-	-	1	6	2
14	22262	20	-	3	-	5	-	-	3	-	2	6	1
15	22264	12	-	3	3	-	-	-	-	-	-	6	-
TOPLAM		175	8	39	45	18	13	2	4	1	7	22	16
YÜZDE		100	4.57	22.28	25.71	10.28	7.42	1.14	2.28	0.57	4	12.57	9.14

* BOA. D. HMK.



Diğer } Fransız % 4.15
Flemenk % 1.14
Danimarkalı % 2.28
İspanyol % 0.57
Amerikalı % 4.00

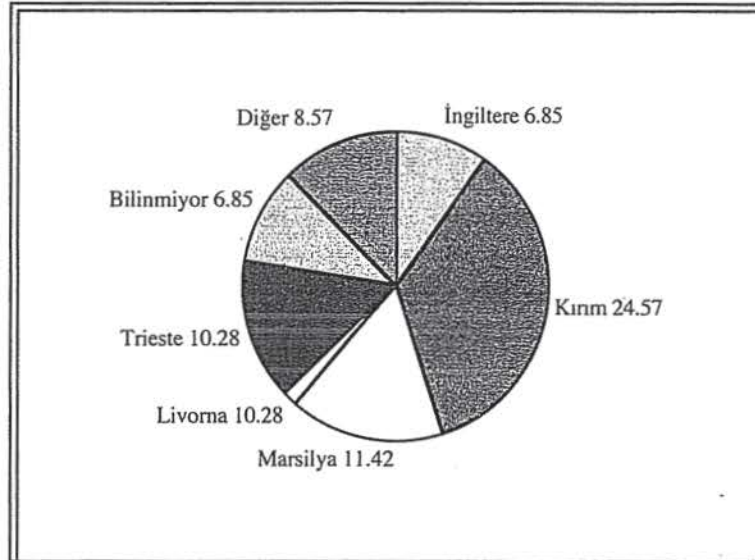
Tablo III

İzmir Efrenç Gümrüğü'ne Mal Getiren Gemilerin Limanları, 1802-1806

LİMANLAR	22238	22239	22249	22251	22252	22253	22248	22255	22256	22258	22259	22257	22261	22262	22264	TOPL	YÜZL
Marsilya	6	3	1	1	1	1	-	1	-	2	1	-	-	2	1	20	11.4
Livorno	2	2	-	1	1	1	1	2	-	3	-	1	1	2	1	18	10.2
Kırım	6	1	5	8	3	1	-	-	-	7	9	-	-	-	3	43	24.5
İngiltere	1	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	4	-	12	6.85
Cenova	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5	2.85
Flenk	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	5	2.85
Trieste	-	-	2	-	-	1	1	2	-	3	-	-	2	4	3	18	10.2
Amerika	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	1	1	2	-	7	4
Çamlıca	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	2	2	8	4.5
Messina	-	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	6	3.4
Malta	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2	1	1	-	6	3.4
Bilinmiyor	-	-	3	3	2	1	-	3	-	2	-	-	1	-	-	12	6.85
Diğer**	-	-	1	-	-	-	-	2	-	2	-	-	6	1	-	15	8.5
TOPLAM	16	12	16	15	9	7	3	11	-	23	11	5	15	20	12	175	100

* BOA. D. HMK.

** Diğer: Aktarma (1), Ayvalık (1), Trablus (1), Barselona (3), Cezayir (1), İstendil (1), Çeşme (1), Asitâne (2), Venedik (1), İspanya (1), Selanik (1), Ada (1).



Tablo III ise 1802-1806 döneminde İzmir'e mal getiren 175 adet geminin kalkış limanlarını; izleyen grafik ise bu liman çeşitlerinin toplam içindeki yüzdeleri göstermektedir. Buna göre, gemi kaptanları ile de bağlantılı olarak 175 geminin 43'ü (%24,57) Kırım'dan gelmektedir. İkinci sırayı 21 gemi ile (%12) Marsilya, üçüncü sırayı ise 18 gemi ile (%10,28) Trieste almaktadır. Kırım'ın ilk sırada olması 1700'lerin başından başlayarak tüm yüzyıl boyunca güneye doğru coğrafi, siyasî ve ekonomik olarak baskı yapan Rusya'nın sonuçta yavaş yavaş bu amacına ulaştığının belirtisi olmuş olmalıdır. Marsilya, Trieste ve Livorno'nun Kırım'ı izlemesi, Akdeniz ticaretinde yine Akdeniz limanlarının önemini koruduğunun göstergesi olmalıdır. Kıta Avrupası ülkelerinin siyasî konjonktür, yol güvenliği ve taşıma maliyetleri ile bağlantılı olarak Akdeniz limanlarını kullanmaları bunun bir başka sebebi olabilir. Her ne kadar Osmanlı'nın tüm dış ticareti için genelleme yapmak imkânsız olsa da limanlardan ve gemi kaptanlarının tâbiyetlerinden hareketle Osmanlı'nın ve İzmir'in dış ticaretinde Rus, Fransız, İngiliz ve Avusturyalılar'ın baskın olduğu da bu kısa bulguya eklenebilir. Ancak, burada şu da belirtilmelidir ki Osmanlı'nın dış ticaretindeki konjonktürel değişimler çok sayıdaki bağımsız iç ve dış değişkenin etkisi altında seyretmektedir. Diğer ulusların yaşadığı askerî, dinî, iktisadî, siyasî, teknolojik, malî vb. değişiklikler bizzat Osmanlı'nın yaşadığı iç dönüşümlerin hepsi, değişen oranlarda olmakla birlikte bu ticarî dönüşümde ve seyirde söz sahibidirler.

Tablo IV

**İzmir Efrenc Gümrüğü'ne Gemi Gönderen
Limanların Vergi Payları, 1802-1806 (Kuruş)**

Limanlar	Belirtilen Liman Sayısı	Ödenilen Vergi Miktarı	Toplam Vergi Geliri İçindeki Oranı (%)
Marsilya	20	38,492	16.88
Livorno	18	25,787	11.31
Kırım	43	12,323	5.40
İngiltere	12	30,794	13.50
Cenova	5	3338	1.46
Flemenk	5	9235	4.05
Trieste	18	84,383	37.01
Amerika	7	9429	4.13

Çamlıca	8	2034	0.89
Messina	6	2874	1.26
Malta	6	2070	0.90
Bilinmiyor	12	3864	1.69
Diğer	15	3341	1.46
TOPLAM	175	227,961	100

Kaynak: BOA, D. HMK, nr. 22238; 22239; 22249; 22251; 22252; 22253; 22248; 22255; 22256; 22258; 22259; 22257; 22261; 22262; 22264.

Not: Ödenilen Vergi gelirine yalnızca gemilerden alınan mallara ilişkin vergiler dahil olduğundan *Tablo I*'deki toplam ödenilen vergi miktarından küçük çıkmaktadır.

Tablo IV'de dikkati çeken çok önemli bir nokta bulunmaktadır. Bu da Kırım'dan gelen gemilerin diğer birçok limandan daha fazla sayıda olmasına rağmen (Marsilya, İngiltere, Cenova gibi) ödediği vergi gelirlerinin bu limanlardan gelen gemilerin ödediklerinden az olmasıdır. Nitekim, İngiltere'den 12 gemi gelmiş olmasına rağmen Kırım'dan gelen 43 gemiden daha fazla vergi ödemişlerdir. Bu durum, Osmanlı vergilerinin *ad valorem* olduğu da göz alındığında getirilen malların değer bazında farklılaşmasından kaynaklanmış olmalıdır. Trieste, İngiltere ve Marsilya'dan gelen malların değer olarak yüksek olduğu ve bıraktıkları vergi gelirlerine de bunun yansıdığı görülmektedir.