

63227

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YENİ ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

TRABZON GÜMRÜĞÜ
(1750-1800)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı
Prf. Dr. Rıfat ÖNSOY

Hazırlayan
Necmettin AYGÜN

Ankara - 1997

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne, Necmettin Aygün'e ait Trabzon Gümrüğü (1750-1800) adlı çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan.....

Prof. Dr. Rıfat ÖNSOY (Danışman)

Üye.....

Yrd. Doç. Dr. Ayhan Pala

Üye.....

Yrd. Doç.Dr. Yasemin Demircan

ÖZET

Osmanlı Devleti, coğrafi konumu itibariyle çok eski zamanlardan beri, yoğun bir mal değişimine sahip olan ticaret yolları üzerinde bulunuyor ve bu transit ticaretin vergilendirilmesinden büyük gelirler elde ediyordu. Osmanlı Devleti içerisinde Trabzon, Anadolu'nun artık ürününün Karadeniz limanlarına taşınmasında, Tebriz-Erzurum ipek yolundan gelen malların batıya aktarılmasında, batı üretiminin doğu eyaletlerine ulaşmasında ve Karadeniz havzasındaki ticaret etkinliklerinde, yüzyıllardır, önemli bir liman şehri olarak büyüüp gelişmiştir. Özellikle, şehrin transit ticaret açısından önemli bir köprü görevi görmesi burada bir gümrük merkezinin oluşturulmasına neden olmuştur. Doğu Karadeniz'deki ticaret etkinliklerini vergilendirmek için XVI. yüzyıl başlarında, iktisadi bir takım kanunları içeren Trabzon Kanunnameleri oluşturulmuştur.

Bu kanunnameler ışığında kurulan Trabzon gümrüğü, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında *ihtisab*, *dellaliye* ve *şemhane* ile bir mukata'a oluşturmakta, yıllık 848.000 akçeyi hazineye ödemek koşuluyla mültezimlere ihale edilmekteydi.

Trabzon gümrük mukata'ası içerisinde yer alan bölümler ihale yoluyla işletilmiş olduğundan bölgedeki mültezimlerin yoğun ilgisini çekmiştir. Mültezimler gümrük mukata'asını üzerlerine alabilmek için birbirleriyle mücadele etmişlerdir. Trabzon gümrük mültezimleri ve gümrük eminlerini uğraştıran en önemli sorun gümrükten mallarını kaçıarak vergi vermemeye uğraşan tacirlerdi. Bu tacirlerin özellikle asker kaçaklarından olması, vergi toplanmasını zorlaştırmaktaydı.

Gümrük mültezimleri, gümrükteki kaçakçılık olaylarının giderilmesi için sık sık Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunmakta idiler. Bu çalışmada, yukarıda belirtilen konularla birlikte Trabzon gümrük mukata'asının giderleri arasında yer alan Trabzon ve Sohum kalelerindeki muhafızların aylıkları, Trabzon şehri ve Sohum kalesindeki bazı camilerin giderleri ile bu camilerdeki görevlilerin aylıklarının ödenmesi ile ilgili ortaya çıkan sorunlar arşiv belgelerine göre, genel hatlarıyla, ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bunların yanısıra Karadeniz'deki ticaret ilişkileri ile XVIII. yüzyıldan sonra giderek yoğunlaşan savaşların Trabzon ve çevresindeki eşkiyalık hareketlerinin gümrük gelirlerinin azalmasına ne derece etki ettiği, eldeki belgelere göre ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

SUMMARY

As regards to the geographical position the Ottoman Empire was locating on trading roads which were eligible for exchange of goods at a large scale since ancient times and consequently was obtaining important amount of taxation revenues. In the meanwhile, Trabzon had gradually been grown and developed as an important harbour city in respect to transportation of residual products of Anatolia to Black Sea ports, in transshipment of the goods coming through silk-delivery road to the west, in transportation of western products to Eastern provinces and in commercial activities within the Black Sea region, Particularly, the city's position to act as an important harbour city regarding the transit trade caused organization of a custom centre in Trabzon, For the purpose of taxation concerning commercial activities in Eastern Black Sea region, particular Codes of Law had been enacted early at the beginning of XVI'th century concerning economic affairs.

Custom Department established under the light of such laws was producing a "Farming out (taxation)", "*mukata'a*", concerning "*ihtisab*", "*dellaliye*", "*şemhane*" and for contractors on the condition of payment of was being transferred an annual amount of 848.000 akçe (Ottoman monetary unit) to the Treasury. As the divisions taking place within Trabzon Customs "Farming out (taxation)", "*mukata'a*", were being operated through Contractors it had attracted their attention it had attracted their attention of tax-

formers at a large scale. Consequently the struggled with each other for contracting the *mukata'a*.

The most important problem clusing difficulties for Trabzon Customs tax-farmers and was being created by some merchants who were trying to smuggle their own goods and not to pay duty. As most of them were military deserters collection of tax was being difficult. Custom Contractors were frequently submitting their demands to Divan-ı Hümayun (Council of State) for ellmination of strugles. In this present study, along whit certain subjects included hereinabove, it has been intende to make clear, according to archived documents in general the situation concerning the salaries of quardismen employed at Trabzon and Sohum castles, expenditures of some mosques in Trabzon city and Sohum castles, in addition to commercial relations in Black Sea region, and the effects of several wars witnessed subsequent to XVIII's century and rebellion actions in and around Trabzon.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZET	i
SUMMARY	iii
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	vii
HARİTA VE TABLOLAR	vii
ÖNSÖZ	ix
GİRİŞ	1
a) Konunun Tanımı ve Önemi	1
b) Kaynaklar ve Araştırmalar	3
A- TRABZON'UN KISA BİR TARİHÇESİ	5
1- Osmanlı Fethinden Önce Trabzon	5
2- Trabzon'un Türkler Tarafından Fethi ve Trabzon'da Osmanlı Dönemi	7
B- TRABZON'UN FETİHDEN SONRAKİ İSKANI	11
I. BÖLÜM	
TRABZON'UN EKONOMİK ÖNEMİ	17
A- OSMANLI DEVLETİ'NİN EKONOMİK DURUMU (1750-1800)	17
B- KARADENİZ'DE TİCARET DURUMU	32
C- KARADENİZ TİCARETİNDE TRABZON'UN YERİ VE ÖNEMİ	40
D- TRABZON'UN İPEK TİCARETİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ	50
II. BÖLÜM	
TRABZON GÜMRÜĞÜ	
A- OSMANLI DEVLETİ'NDE GÜMRÜKLER	58
1- Gümrüğün Tanımı	58
2- Osmanlı Devleti'nde Gümrük Rejimi	59
B- XVIII. YÜZYILDAN ÖNCE TRABZON GÜMRÜĞÜ	66
C- XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA TRABZON GÜMRÜĞÜ	72
1- Gümrüğün İdari Yapısı ve Gümrük Görevlileri	73
a- İdari Teşkilat	73
b- Gümrük Görevlileri	75
2- Trabzon Gümrüğünün Sınırları ve Limanın Fiziki Yapısı	79
a- Gümrüğün Sınırları	79
b- Limanın Fiziki Yapısı	81
3- Trabzon Gümrük Mukata'ası	85
a- İhtisab	85
b- Dellaliye	91
c- Şemhane	93

D- TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI MÜLTEZİMLERİ İLE MALİKANE MUTASARRIFLARI	95
1- Gümrük Mukata'ası Mültezimleri.....	95
2- Gümrük Mukata'ası Malikane Mutasarrıfları.....	100
III. BÖLÜM	
TRABZON GÜMRÜĞÜNDE TİCARİ FAALİYETLER.....	15
A- TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASINDA	105
GELİR DAĞILIMI	105
B- GÜMRÜK MUKATA'ASININ GELİR VE GİDERLERİ	109
1- Gelirler.....	109
2- Giderler.....	111
a- Trabzon Kalesi Muhafazasında Bulunan Beşlüyan Askerinin Maaşları	111
b- Sohum Kalesi Muhafazasında Bulunan Askerlerin Maaşları	113
c- Trabzon ve Sohum'da Bulunan Bazı Camilerin Giderleri.....	115
d- Trabzon İskelesi Gümrüğündeki Vazifelilerin Giderleri.....	118
3- Gümrük Emni'nin Hesabına Ait Olmak Üzere, Gümrük Mukata'ası Tarafından Karşılanan Giderler	119
a- Bazı Kalelere Asker ve Cephane Nakli	119
b- Sarayın Bazı İhtiyaçlarının Karşıllanması.....	125
C- TRABZON GÜMRÜĞÜNDE KAÇAKÇILIK OLAYLARI VE GÜMRÜKTEN GEÇEN BAZI EMTİA VE EŞYALAR.....	128
1- Tüccarların Düşük Vergi Talepleri	129
2- Gümrük Eminlerinin Yüksek Vergi Talepleri	131
3- Tüccarların Gümrüğe Uğramadan Mallarını Satma Çabaları.....	134
4- Gümrükler Arası Sorunlar ve Gümrük Gelirlerinin Azalmasının Bazı Nedenleri	139
D- TİCARETİ YASAK OLAN MALLAR VE TRABZON İSKELESİ GÜMRÜĞÜ.....	144
1- Zahir.....	145
2- Şap.....	147
3- Bakır ve Değerli Madenler	148
E- GÜMRÜK GELİRLERİ İLE AYANLAR ARASINDAKİ İLİŞKİLER	151
SONUÇ.....	155
KAYNAKÇA	162

KISALTMALAR

a.g.e	:Adı Geçen Eser
a.g.m.	:Adı Geçen Makale
a.g.t	:Adı Geçen Tez
BA.	:Başbakanlık Osmanlı Arşivi
bkz.	:Bakınız
Cevd.Mal.	:Cevdet-Maliye
C.	:Cilt
Çev.	:Çeviren
Ed.	:Editör
F.D.	:Ferit Develioğlu/Ansiklopedik Lügat
Haz.	:Hazırlayan
H.	:Hicri
İ.A.	:İslam Ansiklopedisi
MAD.	:Maliyeden Müdevver Defter
M.	:Miladi
ODTÜ	:Orta Doğu Teknik Üniversitesi
p.	:Page
s.	:Sayfa
ŞS	:Şemsettin Sami/Kâmûs-i Türkî
Şer.Sc.	:Şeriyeye Sicilleri
T.D.T.S	:Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü
T.T.K.B	:Türk Tarih Kurumu Basımevi
Vol.	:Volume
Z.K.	:Ziya Karamursal/Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler

HARİTA VE TABLOLAR

Harita I : Trabzon Livası.....	10
Harita II : Osmanlılarda Yollar ve Derbend Noktaları.....	25
Harita III : Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret Yolları.....	54
Tablo I : Erzurum Gümrüğünün İran'dan Gelen Mallardan Sağladığı Gelirler	55
Tablo II : Trabzon Gümrük Mukata'ası Mülhekatından Şehir İhtisablığı Mültezimleri ve İltizam Bedelleri.....	89
Tablo III : Trabzon Gümrük Mukata'ası Mülhekatından Dellaliye İhaleleri ve Dellalbaşılar.....	92
Tablo IV : Trabzon Gümrük Mukata'ası Mültezimleri ve İltizam Bedelleri	99
Tablo V : Trabzon Gümrük mukata'ası Malikane Mutasarrıfları ve Mukata'anın Yıllık Değerleri.....	102
Tablo VI : Trabzon Gümrük Mukata'ası İltizam Bedeller	107
Tablo VII : Bazı Yıllara Göre Trabzon Gümrük Mukata'ası Gelir ve Giderleri	110
Tablo VIII : Bazı Yıllarda Beşlüyan Askerine Yapılan Yıllık Ödemeler.....	112
Harita IV : Karadeniz Havzası.....	138
Tablo IX : Trabzon'da Eşkiyalıkla Meşhur Ayan Ailelerinin Bazı Görevleri	153

ÖNSÖZ

Çalışmalarım esnasında, yardım ve desteğini benden esirgemeyen ve çok kıymetli önerileriyle bana yol gösteren saygıdeğer hocam ve danışmanım Prof.Dr.Rıfat ÖNSOY'a yakın ilgi ve alakalarından dolayı teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

GİRİŞ

a) Konunun Tanımı ve Önemi

Tarihi 2000 yılından daha eski olarak bilinen Trabzon, Karadeniz Bölgesi'nin olduğu kadar, ülkemizin de 2000'li yıllarında önemli kültür, turizm ve ticaret şehri olmaya adaydır. İnsanların, eskiden beri, çalışkanlığı üretkenliği, sevecenliği ve sabırlı davranışlarıyla, zoru başarabilen bir yaradılışın meydana getirdiği kültürel birikimi Trabzon'da her sahada görmek mümkündür.

Tarihi İpek Yolu'nun denize açılan kapısında bulunan ve dört mevsim yaşanan güzelliklerin yanısıra folklorik değerlerin zenginlikleriyle de kendini kabul ettiren Trabzon'da giderek yaygınlaşan ticaret isteği bulunmaktadır. Bir anlamıyla sergiler, temsiller, şenlikler şehri olan Trabzon, görkemli geçmişinden aldığı güçle bu gün kendinden çok söz ettiren bir Anadolu kenti olmuştur.

Trabzon'un daha ilk çağlardan beri Doğu Karadeniz kıyılarının hemen hemen tek mühim limanı olması, buranın öteki iskelelerden farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta Doğu Anadolu üzerinden Kuzey Kafkasya ve İran'a ulaşan dolambaçlı ve oldukça güç takip edilen bir yol vasıtasıyla geniş bir hinterlanda sahip olmasından ileri gelmiştir.

Trabzon şehrinin Yavuz, Kanuni gibi padişahlara ve bazı şehzadelere kucak açması, şehrin tarihi gelişimi üzerinde çok önemli etkiler yapmış, yıllarca Karadenizin Güney sahilinde Trabzon refah içerisinde düzenli bir şehir olarak büyüyüp gelişmiştir. Bunların yanısıra Trabzon şehri yıllarca, Osmanlı devletinin safevilere karşı düzenlemiş olduğu seferlerde askeri üs görevi görmüştür. İlk çağlardan beri Trabzon, güvenilir bir limana sahip olması ve hinterlandı nedeniyle pek çok milletlerin egemenliği altına

girmiştir. Bu istilalar, şehrin sosyo ekonomik ve demografik yapısında pek çok değişikliğin ve kültürel bir zenginliğin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti içerisinde Trabzon önemli bir ticaret merkezi olarak büyümüş ve gelişmiştir. Doğudaki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a dek Karadeniz'in güneydoğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez olan Trabzon aynı zamanda Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın limanıydı.

Avrupa'nın sanayii ürünleri Trabzon limanı aracılığıyla ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan, Osmanlı Devleti'nin doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara kadar ulaşabiliyordu. Buna karşılık, İran ve Osmanlı ürünleri, özellikle İran ipeği de batı Avrupa'ya Trabzon iskelesinden ulaşmıştır.

Trabzon limanı Anadolu mallarının Karadeniz'e ve İstanbul'a ulaşmasını sağlamıştır. Gümüşhane'den elde edilen bakır ve gümüş, Şebinkarahisar'dan elde edilen şap yıllarca Trabzon limanı aracılığıyla Karadeniz havzasına ve İstanbul'a götürülmüştür. Karadeniz kıyılarında ticaret yapan tüccarlar, güvenlikleri açısından sağlam buldukları Trabzon limanını tercih etmişlerdir. Çünkü Trabzon ve çevresinde yer alan irili ufaklı pek çok iskele çevresindeki iskelelere oranla daha güvenliydi. Trabzon ve çevresi tüccar gemi sahipleri İstanbul'a fındık, fasulye, bakır ve gemi direklerin gibi bölgesel ürünleri yanı sıra, İran malları ile Rus demirini de taşımataydı. İstanbul, Kırım Limanları, Eflak ve Boğdan ile yaptıkları ticarete, Trabzon'a bu malların karşılığında gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt ve gıda maddeleriyle dönüyorlardı.

Yukarıda belirtilen ticaret etkinlikleri Karadeniz havzasında yüzyıllardır benzer şekillerde devam etmiştir. Osmanlı devleti, kıyılarda yer alan yükleme ve boşaltmaya elverişli her bölgeyi birer ticaret kanalı haline getirmekteydi. Devlet yükleme ve boşaltmaya uygun limanları kendisi belirler ve bunların dışında kalan yerlere ticari

trafiğin yönelmesini, yasaklarla kontrol altında tutardı. Doğu Karadeniz bölgesindeki ticaret etkinliklerini Trabzon gümrüğü vergilendirmekteydi. Karadan veya denizden şehre getirilen her türlü emtia ve eşyadan gümrük vergileri alınmaktaydı. Şehir içindeki pazar veya panayırlardan alınan her türlü vergi, Trabzon gümrüğü tarafından toplanmaktaydı. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon gümrüğü, Trabzon iskelesi gümrüğü, ihtisab, dellaliye ve şemhane ile bir mukata'a oluşturmuştur. Gümrük mukata'ası tabi bölümleriyle birlikte Doğu Karadeniz'in önemli devlet gelirleri arasında yer almıştır.

Trabzon gümrüğünün, Osmanlı devleti içerisindeki önemini ortaya koymak bu araştırmanın en önemli amacıdır. Bu çalışma ile gümrüğün işleyişi ve idari yapısı, tüccar ile gümrükçüler arasındaki ilişkiler ortaya konacak. Gümrük gelirinin Osmanlı devleti açısından önemi ve Trabzon limanının Karadeniz ve Doğu Anadolu açısından değeri vurgulanacaktır.

b- Kaynak ve Araştırmalar

Bu çalışmada, XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait Trabzon Şeriyye Sicilleri ve Osmanlı Maliye defterlerinden ana kaynak olarak yararlanılmıştır. Şeriyye Sicillerindeki, gümrüğün ihale bedelleri, gümrük mültezimleri, Trabzon gümrüğünde vergi kaçırmaya çalışan tüccarlar, yasal olmayan gümrük vergisi talebinde bulunan gümrük eminleri hakkında yeterli bilgi bulma imkanına kavuşulmuştur. Osmanlı maliye defterlerinden gümrüğün yıllık gelirleri ve giderleri hakkında, genel anlamda oldukça geniş bilgiler elde edilmiştir. Özellikle maliye defterleri Trabzon gümrüğünün muayyen giderleri hakkında yeterli derecede bilgi vermektedirler. XVIII. yüzyılın sonlarına kadar resmi ve genel bir gümrük terifesi tanzim edilmiş değildir. Bundan dolayı, 1750-1800 yılları arasında Trabzon gümrüğünde hangi mallardan ne miktarda

gümrük vergisi alındığını tesbit edememekteyiz. Osmanlı devletinde malların kıymet üzerinden gümrük alınması genel bir gümrük tarifesine ihtiyaç göstermiyordu.

Bu kaynaklar haricinde Osmanlı döneminde Trabzon ve çevresinin iktisadi ilişkileri inceleyen bazı çalışmalardan da yararlanılmıştır. Trabzon ve Osmanlı devletindeki iktisadi hayatı ve gümrüklerin işleyişini incelenirken İnalıcık⁽¹⁾, Genç⁽²⁾, Sahillioğlu⁽³⁾, Kütükoğlu⁽⁴⁾, Faroohi⁽⁵⁾, Turgay⁽⁶⁾, Issawı⁽⁷⁾, Gökbiğın⁽⁸⁾'in, çalışmaları kullanılmıştır. Bu çalışmalar genel hatlarıyla Trabzon gümrüğünü ve Osmanlı devletindeki iktisadi hayatı tanımamıza katkıda bulunmuştur.

Ayrıca Trabzon hakkında genel bilgiler veren Özkaya⁽⁹⁾, Goloğlu⁽¹⁰⁾ ve Ergenç'in⁽¹¹⁾ çalışmalarından faydalanılmıştır.

Trabzon'un iktisadi, toplumsal ve kültürel yönlerini ortaya koyan seyahatnâmelerde dikkatle incelenmiştir. Trabzon'u ziyaret eden seyyahlardan bazıları, Evliya Çelebi¹², Bıjışkan,¹³ Feruhan Bey¹⁴, Texier¹⁵ ve Deyrolle¹⁶ dir.

¹ İnalıcık, Halil, Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi Makaleler, İstanbul 1993

² Mehmet, Genç, "Osmanlı Devletin'de İç Gümrük Rejimi" Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, C.III., İstanbul 1985

³ Sahillioğlu, Halil, "1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi" Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 8, İstanbul 1968

⁴ Kütükoğlu, Mübahat S., Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838) Ankara 1974

⁵ Faroohi, Suraya, Osmanlıda Kentler ve Kentliler, İstanbul 1994

⁶ Turgay, A. Üner, "Trabzon" Doğu Akdenizde Liman Kentleri, İstanbul 1994

⁷ Issawi, Charles, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900", International Journal of Middle East Studies, Vol.1, Cambridge 1970

⁸ Gökbiğın, M. Tayyib, "XVI.Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi", Belleten, C XXVI, Ankara 1962

⁹ Özkaya, Yücel, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu" Karadeniz Kongresi, Bildiriler, Samsun 1988

¹⁰ Goloğlu, Mahmut, Trabzon Tarihi, Ankara 1975

¹¹ Ergenç, Özer, XVIII. Yüzyılda, Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler, Belleten, C.L.II, Ankara 1988

¹² Evliya Çelebi, seyahatnâme, Üçdal neşriyat, C.II, İstanbul 1992

¹³ Bıjışkyan, P. Minas, Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafya (1817-1819) İstanbul 1969

¹⁴ Feruhan Bey, "Trabzon" Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817-1819), İstanbul 1969

¹⁵ Texier, Charles, "Trabzon", Küçük Asya (Çev:Ali Suat) C.I., İstanbul 1339

¹⁶ Deyrolle, Theophile, Trabzon'dan Erzurum'a (Çev:Reşat Ekrem Koçu) İstanbul (?)

Bu araştırmada, özellikle,seriyye sicilleri titizlikle incelenerek XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon gümrüğü ile Trabzon ve çevresindeki ticaret ilişkileri hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

A- TRABZON'UN KISA BİR TARİHÇESİ

Trabzon, Anadolu'nun Kuzey Doğusunda Doğu Karadeniz bölgesinde bir vilayet merkezi olup, şhrin üzerinde yer aldığı sırt deniz kıyısına dik yarılarla, vadilerle bölünmüştür. Trabzon şhri yüksekliği 200 m.'yi geçen tepelerin kuzey tarafında yamaç eğiminin biraz hafifledi i kesimlerden başlayarak geniş bir alana yayılmıştır.

1- Osmanlı Fethinden  nce Trabzon

Bazı araştırmacılar, Trabzon şhrinin M .756 yılında denizci Milletliler tarafından kurulduğunu belirtirler.⁽¹⁷⁾ Sokrates'e   renci olmuş komutan Ksenophon yönetiminde sekiz bin civarındaki asker, Trabzon yakınındaki denizi görüp sevinç    lıkları attıklarında, takvim M. . 400 yılını gösteriyordu. İşte Trabzon adı ilk kez "Trapezus" olarak Ksenophon'un anlatımında karşımıza çıkmaktadır.⁽¹⁸⁾Farklı görüşler ortaya sürülmesine rağmen bu adın Grekçe "Trapez" Masa, yer yer düzlükler kökünden gelme olasılığı daha fazladır.⁽¹⁹⁾

Yukarıda verilen bilgilerin yanısıra, Trabzon şhrini kuranların ve ilk yerli halkın Kafkasyalı halklardan oldukları da ileri sürülmüştür. Batılı tarihçilerden Charles Texier, Trabzon'a gelerek,  n-Asya'ya değişik açılardan bakan çalışmalar yapmış ve bir çalışmasında,... "Milattan yüzyıllar önce Orta Asya'dan gelen değişik Türk boyları Karadeniz bölgesinin bir bölümüne yerleşmişti"demektedir.⁽²⁰⁾

¹⁷ Tekinda , şhabettin, "Trabzon" İşlam Ansiklopedisi, C.12/1, İstanbul 1974, s. 455-457

¹⁸ Ksenophon, Onbinlerin Dönüşü, ( ev:Hayrullah  rs). İstanbul,1939 s. 197-205

¹⁹ Karadenizli, Kemal, Trabzon Tarihi, Ankara 1954, s.20

²⁰ Texier, a.q.e., s. 117-122

Yukarıda verilen bilgilerin bir değerlendirilmesi yapılacak olursa, Trabzon isminin nereden geldiği ve ilk sakinlerinin kimler olduğu meselesi açıklığa kavuşturulmamıştır. Ancak, şehrin M.Ö. 2000'li yıllarda gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Trabzon tarihinin Cumhuriyetten önceki çağları altı döneme ayrılabilir.⁽²¹⁾ Kuruluş Dönemi (M.Ö.2000-756) :Bu dönem için Trabzon'daki siyasal olayları aydınlatacak yeterli bilgiler mevcut değildir.

Miletliler Dönemi (M.İI. 756-50) : Trabzon'da, İyon-ya'dan gelen Miletliler tarafından ticari amaçla bir koloni oluşturulması M.Ö. 7. yy'da dır. Trabzon'da Milet egemenliği yaklaşık olarak 700 yıl sürer. Bu süre içerisinde Trabzon Sinop'tan gönderilen valilerce yönetilmiştir.

Roma Dönemi (M.Ö. 50-M.S.395) : M.Ö. I. yy'da İnan-yan ve Midritat adlı iki kral Trabzon'u birlikte yönetmişlerdir. Doğu Karadeniz'e açılmayı planlayan Roma Trabzon'a üç sefer düzenlemişlerdi. Dördüncü seferde ünlü kral Pompeyüs Trabzon'u Roma egemenliğine almıştır, MS. II. yy'da imparator Adriyanus Trabzon'da bayındırlık alanında çalışmalarda yapmıştır. Bugün Moloz denilen yerde gemiciler için dalga kıranlı bir liman ve muhtelif yerlerde sur, saray, su kemeri ve kiliseler yapmıştır. Trabzon'un askeri ve ticari önemini çok iyi bilen Adriyanus kentin büyütülmesini sağlamıştır.

Bizans dönemi, (395-1204) . Roma İmparatorluğu 395 yılında Doğu ve Batı diye ikiye ayrılınca, Trabzon, Doğu Roma'nın sınırları içerisinde kalmıştır. Bizans İmparatoru Justinien (527-565)'in İran seferi sırasında Trabzon önemli bir üs olarak kullanılmıştır. Bundan başka Justinien şehri geliştirmiş, kiliseleri, kamu kuruluşlarını tamir ettirmiştir. 1071 Malazgirt Savaşından sonra, Anadolu'nun siyasal coğrafyasına egemen olmak ülküsünü taşıyan Oğuz - Türkmen v.b. Türk boyları, özellikle

²¹ Karadenizli, s. 6-9

Selçuklular yaklaşık olarak dört yüz yıl boyunca Trabzon'u birçok kez kuşatmışlardır. Trabzon kendisini bu kuşatmalardan güçlü surlar, Bizans desteği ve doğal yapısının sağladığı olanak ile kurtarmıştır.

Kommenoslar Dönemi (1204-1461) : IV. Haclı seferi sırasında Bizans İmparatorluğu'nun Latinlerin eline geçmesi üzerine İmparator I. Adrenikos Kommenos'un torunları Alexios ve David İstanbul'dan kaçarak, akrabası gürcü kraliçesinin de desteğiyle Trabzon'da, 1204 yılında, bağımsız Kommenos krallığını kurmuşlardır. Bu sırada Anadolu'da Selçuklular egemendi. 13. yy'ın sonlarında Türkmenler Giresun ve Ordu yöresini ele geçirerek küçük beylikler teşkil etmişlerdir. Trabzon'daki birçok kilisenin banisi olan II. Alexios döneminde (1297-1330) Cenevizliler Karadeniz ticaretini ellerinde tutmayı başarmışlar, kentin doğusunda ayrı bir koloni oluşturmuşlardır. 14. yy.'ın sonlarında Venediklilere burada ticaret yapma hakkı verilmiştir. Bu yüzyıllarda Trabzon limanı yoğun bir trafiğe sahiptir. Kommenos devri Trabzon'un istikrarsız devirlerinden biri olmuştur. Şehir dış akınlar neticesinde küçülerek bu günkü sınırlarına kadar çekilmiştir. Trabzon'un Osmanlı egemenliğine girmesinden önce, batıda Giresun'a kadar olan yerler Türkmenlerin eline geçmişti.⁽²²⁾

2- Trabzon'un Türkler Tarafından Fethi ve

Trabzon'da Osmanlı Dönemi

Osmanlı devleti kuruluşundan sonra I. Bayezid zamanında Trabzon Kommenos Krallığı Osmanlı devletine yıllık vergi ödemek zorunda bırakılmıştır. David Kommenos iktidarı döneminde (1458/1461) vergi ödenmediği gibi Kommenoslar Osmanlılara karşı hem Uzun Hasan ile hem de Avrupa'daki büyük devletlerle ittifak yapma yoluna gitmiştir. Aslında Trabzon'a uzun süredir sefer düşünen Fatih Sultan Mehmet bu bahaneyle kenti kuşatmış ve 1461 yılında

²² Tekindağ, a.g.m., s. 458-460

Kommenosların egemenliğine son vermiştir. Trabzon'un Türklerce alınışının Türk ve dünya tarihleri bakımından önemli bir olaydır. ⁽²³⁾ Çünkü: Trabzon'un alınmasıyla "Bizans'ın fethi" tamamlanmıştır, Trabzon ve yöresinin Türk ülkesine katılmasıyla, Fatih'in Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirme konusundaki tasarısının bilinç evresi gerçekleşmiştir, Osmanlı sınırı, doğuda Çoruh ırmağına değin uzanmıştır. Fatih Sultan Mehmed Trabzon'da bulunduğu sırada Sent Ojen Kilisesini cami durumuna getirmiş ve ilk cuma namazını burada kılmıştır.⁽²⁴⁾

Trabzon Osmanlı döneminde önce eyalet ve sancak olarak şehzade ve mutasarrıflar tarafından idare edilmiştir. 1470-79 yılları arasında Şehzade Abdullah, 1491 - 1512 yılları arasında Şehzade Yavuz Selim Trabzon'da sancakbeyi olarak bulunmuşlardır. Kanuni Sultan Süleyman burada doğmuş çocukluğu ve gençliği burada geçmiştir.⁽²⁵⁾

Trabzon livası XVI. asır başlarında Sultan Selim I.(1512-1520) devrinde "Vilâyet-i Rum-ı Kadim" denilen eyalete bağlanmıştır. Esasen bu eyalet 15. asırda Amasya, Tokat-Sivas, Sonisa-Niksar, Karahisar-ı Şarki ve Canik livalarından oluşmaktaydı. Yavuz Sultan Selim döneminde bazı yeni fütühatlar yapılırca bu eyalete; Trabzon, Kemah, Bayburt, Malatya, Divriği-Darende livaları ilave olunmuştur.⁽²⁶⁾ Kanuni devrinde (1520-1566) idari kuruluşta bazı değişiklikler yapılmıştır. Anadolu eyaleti eski ve yeni Anadolu eyaleti olarak ikiye ayrılmıştır. Yeni Anadolu eyaleti (Hâdis Rum Eyaleti)'nin merkezi Trabzondur ve Trabzon, Kemah, Bayburt, Malatya ve Kahta, Divriği ve Darende livalarından oluşmaktaydı.⁽²⁷⁾

²³ Trabzon İl Yıllığı, Ankara 1973, s. 16

²⁴ Goloğlu, a.g.e., s.11

²⁵ Goloğlu, a.g.e., s. 12-19

²⁶ Gökbiçgin, a.g.m., s.293-294

²⁷ Goloğlu, a.g.e., s.46

XIX. yy'da idari taksimatta bazı değişiklikler olmuştur. Trabzon vilayetinin sınırları genişlemiştir. 1871 yılı Trabzon Salnamesine göre Trabzon Vilayetine tabi kaza ve sancaklar şunlardır: Trabzon Sancağı, Giresun Kazası, Ordu Kazası, Rize Kazası, Of Kazası, Tirebolu Kazası, Lazistan sancağı, Acarateyn Kazası, Livana Kazası, Hopa Kazası, Atina Kazası, Canik Sancağı, Ünye Kazası, Çarşamba Kazası, Bafra Kazası, Niksar Kazası, Gümüşhane Sancağı, Torul Kazası, Kelkit



Kazası ve Şiran Kazası ⁽²⁸⁾ Birinci Dünya savaşı sırasında 1916'yılında Rusların işgaline uğrayan Kent 1918'de geri alınmıştır.⁽²⁹⁾ Görüldüğü gibi Trabzon idari yapılanma bakımından Osmanlı döneminde çok geniş bir alanı yüzyıllarca içinde bulundurmuş, bu konumu dolayısıyla Trabzon, önemli bir Anadolu şehri olma özelliğini uzun süre muhafaza etmiştir.

B- TRABZON'UN FETİHDEN SONRAKİ İSKANI

Fatih, Trabzon'da kurduğu yeni teşkilat gereğince şehrin delikanlılarından bir kısmını sipahi, silahtar ve yeniçeriler arasına katmış bir kısmını da çadır hizmetine almıştı. Yerleşmek üzere İstanbul'a Hristiyanlardan ve Lezgi (Laz) lardan bir kısım halk götürülmüştür. Trabzon'da kalan hristiyan halkın Rum - Ermeni - Ceneviz çoğu şehir surlarının dışına yerleştirildi. Öte yandan gittikçe artan bir hızla Niksar, Ladik, Bafra, Osmancık, Çorum, Tokat, Samsun gibi civar şehirlerden Türk - Müslüman aileler Trabzon'a yerleştirilmişlerdir. Çepni Türkleri ise daha Trabzon'un Osmanlılar tarafından alınmasından önce şehrin batı kesimlerine hakim olmuşlardır (Giresun, Ordu v.b.). Daha sonra, Trabzon'un fethedilmesiyle Trabzon'un çevresinde yer alan Çepni Türkleri ve Lezgi (Laz)'ler Trabzona yerleştirilmişlerdir. ⁽³⁰⁾

Bazı Bizanslı tarihçiler, Trabzon'un Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle birlikte şehir sakinlerinin kaderlerinin çok acı bir şekilde sonuçlandığını belirtmektedirler. Daha çok birbirinin kopyası olan bu anlatımları, Lowry, iyi bir şekilde karşılaştırarak analiz etmiş ve bu iddiaların çoğunun kasıtlı olduğunu vurgulamıştır. ⁽³¹⁾

²⁸ Trabzon Vilayeti Salnamesi (1288/1871), (Çev: Kutret Emiroğlu), Ankara 1993, s. 81-139

²⁹ Çapa, Mesut, Pontus Meselesi, Ankara 1983, s. 1-6

³⁰ Tekindağ, a.g.m., s. 463 ayrıca; Goloğlu, a.g.e., s. 9-11

³¹ Lowry, Heath W., Trabzon Şehrini İslamlaşma ve Türkleşmesi, (Çev: Demet ve Heath Lowry), İstanbul 1981., s. 1-18

Trabzon'un fethi ve sonrası konusunda bilgi veren 15. yüzyıl Osmanlı tarihçilerinden Tursun Bey şunları söylemektedir:

“İmparator kendisi ve kadınları için can güvenliği istedi. Kaleyi ve kalenin içerisindeki bölgeyi teslim etti. Sultan'ın üzengilerini öpme şerefi verildi kendisine. Sultanın şefkat ve iyiliği yüzünden kendisine duruma uygun hediyeler verildi. Ailesi ve ev halkı, taşınabilir malları ile güvenliğin cennetmekanı olan İstanbul'a gönderildi. Kale ve devletin diğer bölümleri fethedildi, bir vali, yargıçlar, kale komutanı ve muhafızlar atandı. Kafirlerin kalesinin genç erkek ve kızları şimdi sultanın olmuşlardı. Onların taşınmaz malları ve diğer eşyalarını kendilerine bıraktı, kendi yerlerinde kaldılar bunlar. Bunlara cizye ve diğer vergiler boyunduruğu yüklendi. Bundan sonra tutsaklardan bir bölümü ve malları deniz araçlarına yüklenerek İstanbul'a gönderildi.”⁽³²⁾ Bu söylenenler şehir halkının tamamen bir sürgün ve eziyet politikasına kurban edilmediğini göstermektedir. Yine bir başka 15.yüzyıl tarihçisi Neşri, Trabzon'un fethi ile ilgili şu bilgileri vermektedir: “..... Bundan sonra Sultan hükümdarı, önemli kişileri ve diğer yararlı olabilecekleri gemilere yükleyip İstanbul'a gönderdi...”⁽³³⁾

Gerek Bizans müelliflerinin ve gerekse Osmanlı vakanüvistlerinin Trabzon'la ilgili verdikleri bilgileri Lowry, eserinde değerlendirerek şu sonuçlara varmaktadır:

“Teslim şartlarına uygun olarak imparator, yanında bulunan tüm aile üyelerini, bunların bütün taşınabilir mallarını İstanbul'a göndermiştir. İmparator'un hizmetin de olan memurlar, şehrin ileri gelen kişileri, en zenginleri de aileleri ve mallarıyla birlikte deniz yoluyla İstanbul'a gönderilmişlerdir. Bundan sonra Fatih Sultan Mehmet şehirden ve çevresinden binbeşyüz kadar genç kadın ve erkek seçmiş, erkeklerden

³² Tursun Bey, “Tarih-i Ebu'l Feth” (Ed.:Mehmet Arif), Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası, İstanbul, 1330/1911, s.102

³³ Mehmet Neşri, Kitab-ı Cihannüma-Neşri Tarihi, (Ed, Faik Unat ve M. Altay Köymen). C.II. Ankara, 1957, s. 751-753

sekiz yüzü yeniçeri ocaklarında eğitilmek üzere İstanbul'a gönderilmiştir. Geri kalanlarda sultanın özel hizmetlerine ayrılmış ve bunlarda başkente gönderilmiştir. Şehir halkının geri kalanı şehirde bırakılmış, taşınmaz mallarının sahiplikleri tanınmış, bunlara çeşitli vergiler yüklenmiştir. Fatih Sultan Mehmet Trabzon'dan ayrılmadan şehirde bir yönetim kurmuştur. Hristiyanlardan boşaltılan yereler müslümanlar yerleştirilmiştir.”⁽³⁴⁾

Trabzon şehrinin İslamlaşması üzerine Lowry ve Jennings, önemli çalışmalar yapmışlardır. Bu çalışmalarda, 1486 ile 1583 yılları arasında dört farklı tarihe ait Trabzon Tahrir defterleri incelenerek bir takım bilgiler vermişlerdir. Lowry araştırmasında nüfus ile ilgili şu sonuçlara varmıştır: “Trabzon'un fethinden önce nüfusunun yaklaşık olarak dörtbin ile beşbin kişi olduğu tahmin edilmektedir. Fetihten sonra 1486 ve 1583 yılları arasında şehrin demografik ve idari yapısının değiştiği görülmektedir. 1486'da hristiyan sakinleri bütün bölgelerinde yayılmış bir şehir olan Trabzon, 1583 yılı Trabzon Tahrir defterleri incelendiğinde, hristiyan nüfusun doğu ve batı varoşlara itildiği ve müslüman nüfusun bütün bölgelere yayıldığı bir şehir olmuştur. Trabzon'da Ortodoks Ermenilerle Latin Katoliklerin en az değişime uğradıkları anlaşılır. Rum nüfusu ise hızlı bir şekilde azalmıştır. Rum nüfusunun azalmasında din değiştirme ve sürgün hareketlerinin etkili olduğu anlaşılmaktadır.”⁽³⁵⁾

Trabzon'da fetihden sonra müslüman toplumunda önemli değişiklik görülmüştür. Müslümanlar ağır bir başlangıca rağmen 1523 ile 1583 yılları arasında, sürekli bir ihtida hareketi sonucunda hızla büyümüştür. Rum toplumunun nüfus bakımından düşüşü ile Müslüman toplumunun yükselişi arasında bir sebep sonuç ilişkisi olduğu gözlenmektedir. Hristiyanların çeşitli sebeplerle, özellikle ekonomik

³⁴ Lowry, a.g.e., s. 16-17

³⁵ Lowry, a.g.e., s.141-174.

yönden göç etmemek için din değiştirmeleri Osmanlı devletinin iskan politikasında kolaylık sağlamıştır. Şehirli hristiyanlar hane başına 25 akçe İspançe ödedikleri halde şehirli müslümanlar böyle bir vergi ödememekteydiler. Bunun İslamiyeti kabul etmek açısından önemli bir etken olabileceği düşünülmektedir. Şehir, Fetihden sonra 125 yıl içerisinde İslamlaştırılmıştır. Fakat Hristiyan etkisinin ve görünüşünün Trabzon’da 1580’li yıllarda var olduğu kesindir. Yani Trabzon şehrinin “İslamlaştırılması” daha ilk aşamada idi.⁽³⁶⁾

Fetihden sonra Trabzon’un nüfus yapısındaki değişiklikleri Tahrir defterlerine göre inceleyen Jennings’de Trabzon nüfusu hakkında şu sonuçlara varmıştır:

“1523 Nolu Tahrir defterine göre; şehrin nüfusunun %15’i müslüman, %85’i hristiyan idi. Hristiyanlardan %69’u Rum’du. Şehir içerisindeki mahallelerin karışık olmadığı, hatta hristiyanlar içerisinde bile karışık mahalle bulunmadığı gözlenmiştir. 1553 Nolu Tahrir defterinde hristiyan nüfus %85 den %57’ye düşmüştür”.³⁷ Jennings, hristiyan nüfusundaki azalmayı, aralarında birliğin olmayışına ve müslümanların siyasi ve ekonomik baskılarına bağlamaktadır. Müslüman nüfusun artmasının sebepleri ise, XVI. yy’da hristiyanların çoğunun Trabzon’dan ayrılması, ve yerlerine müslümanların yerleştirilmesi, din değiştirme olayı ve müslümanlar arasındaki saygı, sevgi ve doğurganlık oranının hristiyanlara nazaran daha yüksek olması gibi sebeblere bağlamaktadır. Ayrıca Jennings, makalesinde Trabzon şehrinin XVI. yy’da dışardan çok göç alan bir şehir olduğunu da belirtmiştir.

³⁶ Lowry, a.g.e., S.141-174.

³⁷ Jennigs, Ronald C., “Urban Population in Anatolia in the Sixteenth Century” *International Journal of Middle East Studies*. Vol 7 Cambridge 1976, s.43-54

Trabzon'un Fethinden XX. yy'a kadar olan süreç içerisinde demografik yapısının nasıl bir şekilde geliştiğini daha iyi belirtmek için eldeki kaynaklara göre bazı istatistiki rakamlar ortaya konulmuştur.

Trabzon'u 1436-38 yıllarında ziyaret etmiş olan İspanyol seyyah Pero Tafur, "Trabzon'da yaklaşık olarak 4000 kişi yaşar" diyerek şehir hakkında kısa bir bilgi vermiştir.⁽³⁸⁾ Bizans Trabzon'u üzerinde çalışan bilim adamlarından Antony Bryer: "Şehir nüfusunun XIV. yy'da 6000 kadar olduğu ve fetih öncesinde bu rakamın 4 bin ile 5 bin kişiye kadar düşmüş olacağını tahmin etmektedir. ⁽³⁹⁾

Trabzon'da 1487 yılında yapılan sayımda 1122, I. Ahmet (1603-1617) zamanındaki yoklamada ise 18.000 ev bulunduğu belirtilmektedir.⁽⁴⁰⁾ 1832 yılında Trabzon'u ziyaret eden Charles Texier, Şehir nüfusu hakkında şu bilgileri vermektedir: "şehir 8000 hane kadar tahmin olunur, bunların 500'ü Ermeni, 1500 kadarı Rum ve 6000'i Türk'tür"⁽⁴¹⁾ 1847 yılında Sultan Abdülmecit tarafından Bağdat'a idari görev nedeniyle gönderilen grupta yer alan Feruhan Bey, yol boyunca gördüklerini anlatan bir seyahatname kaleme almıştır. Seyahatnamenin Trabzon ile ilgili bölümünde, nüfus ile ilgili olarak, şu bilgilere yer verilmiştir: "Trabzon nüfusu Türk, Ermeni ve Rum olmak üzere 33.000 dir. Şehirde ev sayısı 3000'ü Türklere, 1000'i Rumlara, 588'i Ermenilere, 140'ı katoliklere ve 9'u protestan Ermenilere ve bir kısımda yabancılara ait olmak üzere 5000 kadardır."⁽⁴²⁾

1869 yılında yine bir başka seyahatname'de, şehrin nüfusunun 40.000 olduğu belirtilmektedir.⁽⁴³⁾ 1870 yılında Trabzon şehrinin nüfusu 9.459 erkek, 1871 yılında

³⁸ Lowry, a.g.e., s. 17-18, naklen Tafur, Pero, Travels and Adventures (1435-1438), Londra 1926, s. 131

³⁹ Lowry, a.g.e., s. 17-18. naklen Bryer, Antony, "The Tourkokratia in the Pontus", Neo Hellenika, 1, p.37

⁴⁰ Trabzon İl Yıllığı, a.g.e., s. 17

⁴¹ Texier, a.g.e., s. 122

⁴² Feruhan Bey, a.g.m., s. 72.

⁴³ Deyrolle a.g.e., s. 15

ise şehrin nüfusu 9.802 erkek olarak belirlenmiştir. ⁽⁴⁴⁾1881 yılı Trabzon Salnamesi'ne göre 36 mahalle ile birlikte şehrin nüfusu 10.383 erkekten ibarettir. 1891 Trabzon Salnamesine göre şehrin nüfusu 45.315'e yükselmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında 1925-26 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi'ne göre Trabzon vilayeti merkez kazalarıyla birlikte 356.259. Müslüman Türk nüfusuna sahiptir.⁽⁴⁵⁾ Yukarıdaki bilgilerden, Trabzon'un İslamlaşma ve Türkleşmesini Osmanlı döneminde yoğun bir şekilde müslümanlar lehine işlediği , 19. yüzyılda şehrin nüfusunun yaklaşık olarak 35.000 ile 40.000 arasında değiştiği anlaşılmaktadır.

⁴⁴ Trabzon Vilayeti Salnamesi, s. 199

⁴⁵ Tekindağ, a.g.m., s. 460

I. BÖLÜM

TRABZON'UN EKONOMİK ÖNEMİ

A-OSMANLI DEVLETİ'NİN EKONOMİK DURUMU

(1750-1800)

Osmanlı Devleti içerisinde, Trabzon ve çevresinin ticari etkinliklerini daha iyi ortaya koyabilmek için, Osmanlı devletinin hemen hemen her yerinde aynı gibi gözüken ticaret hayatı ve ticaret ilişkilerini belirtmek gerekmektedir. Çünkü, küçük farklılıklar gösterebilir, bölgelere has bir takım ticari kanunlar olsa da, Osmanlı devletinde ticaret ilişkileri hemen hemen aynı şartları ihtiva eden kalıplar içerisinde, devlet kontrolünde ortaya çıkmakta idi.

Osmanlı devletinin her hangi bir devletle girişmiş olduğu bir savaş ve bu savaşın sonucu devlet içerisindeki ticari hayatı olumlu veya olumsuz etkilemekte ve bu etkileşimden, İstanbul gibi, devlet merkezi haricindeki diğer Anadolu şehirleri de payını almakta idi. Bundan dolayı, Trabzon ticaret hayatına ait bir takım bilgileri ortaya çıkarabilmek için Osmanlı ekonomisi hakkında bazı bilgilere sahip olmak gerekmektedir. Böylece genelden özele doğru giderek Trabzon ticaret hayatının bilinmeyen bazı yönleri de dolaylı olarak anlaşılmış olacaktır.

Osmanlı devletinde ekonomik faaliyet ve mekanizmalar geniş ölçüde devletin kontrolü altında cereyan etmekte idi. Yaygın bir iktisadi faaliyet olan tarım, devlete ait toprakların işletilmesi esasına dayanmaktadır. Ekonomik açıdan toprakların rasyonel bir şekilde işletilerek hububata istihsalinin ara verilmeksizin sürdürülmesini amaçlayan tımar sistemi, Osmanlı ziraat ekonomisinin temelini teşkil etmektedir. Tımar sahibi devletin toprak prensiplerini uygulamak, yani reayanın toprağı işlemesini sağlamak, boşalan topraklara başkalarını yerleştirmek ve yeni toprakları üretime açmakla

yükümlüydüler. “Çift” adı verilen ve genellikle bir aileyi geçindirebilecek büyüklükte olan bu toprakları terketmek veya bölmek tarım gelirlerinin düşmemesi amacıyla yasak edilmişti.17. ve 18. yy.’da siyasi ve ekonomik şartların değişmeye başlamasıyla eski önemini kaybeden tımar sistemi pazara ve mübadeleye dönük, büyük üretimi hedef alan bir düzen değildi.⁽¹⁾

Mevcut bilgiler, 18.yüzyılda, hammadde olarak Avrupa’da talebi olan bazı tarım ürünlerinin arttığı yönündedir. Sözgeşi 1750 -1775 yılları arasında İngiltereye yapılan pamuk ihracatında % 250 artış sağlanmıştır. 17. ve 18. yüzyıllarda merkezi yönetimin zayıflamasına paralel olarak tarım düzeninde çözümler olmuş, yerel güçler tarım üzerinde etkili olmaya çalışmış, çiftlikler ve büyük üreticiler ortaya çıkmıştır. Buna rağmen 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı devleti genelinde hakim üretim tipi küçük ölçekli tarım işletmeciliği olarak kalmıştır. Büyük çiftliklerin yaygın hale gelmesi ve iç ve dış talebin genişlemesiyle tarımsal üretimin artması, pamuk ve tütün gibi tarım ürünlerinin üretiminde , dış pazar talebi nedeniyle artış olmuştu.²

Sanayi üretimi de devlet kontrolündeki “loncalar” içinde yürütülüyordu. Kapalı bir iktisat sistemi olan loncalar üyelerine çalışma zevki, meslek disiplini, dürüstlük gibi ahlak kurallarını aşıyor, ekonomik ve sosyal güvence sağlıyor, mesleğin saygınlığını koruyor ve haksız rekabeti önlüyordu. üretimde kullanılan hammaddelerin işyerlerine getirilmesi ve satılması, hükümet ve lonca idarecilerinin kontrolü altında cereyan ederdi. Hammaddelerin loncaya mensup ustaların eline normal fiyatlar üzerinden ve onlardan hiçbirini işsiz bırakmayacak şekilde dağıtılması büyük önem arz ederdi. Bazı

¹ Önsoy, Rıfat, Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası, Ankara 1988, s. 3

² Tabakoğlu, Ahmet, Türk İktisat Tarihi, İstanbul 1994, s. 133, 214

maddelere konan ihraç yasakları veya bu maddelerin stokçular tarafından satın alınmasını önleyen tedbirler bu cümledendi.

Üretilen malların pazarlanmasını yapan esnafta aynı şekilde loncalar halinde teşkilatlanmışlardı. Fiyatlar hükümet ve lonca temsilcileri tarafından tesbit edilirdi. Bu suretle lonca her iş kolundaki arz ve talep arasında bir denge sağlardı. Lonca bünyesinde faaliyet gösteren küçük işyerleri genellikle mahalli ihtiyacı karşılarken, ordu ihtiyacını karşılayan veya ihracat için üretim yapan büyük tesisler lonca sistemi dışında meydana gelmiştir. Zamanında sosyal, idari ve dini taraflarıyla iyi işleyerek toplumda düzen ve ahengi sağlamış ve bütün sanat dallarını kapsamış olan lonca sistemi, zamanla yeni gelişmelere ayak uyduramadığından XIX. asrın ortalarına doğru çökmüş ve resmen kaldırılmıştır.

Büyük ölçüde insan gücüne dayanan ve iç pazar ihtiyacını karşılamaya yönelik olan Osmanlı sanayii, 18. yüzyıl boyunca ihracat yasakları korunduğundan, yerli hammaddeye bağımlı kalmış, üretim pamuklu ve yünlü dokuma, gıda, metal, inşaat malzemesi, ev eşyası, toprak ve ahşap kaplar gibi kaba ve orta kaliteli eşyada yoğunlaşmıştı. İpeklilerde saf ve lüks ipekliler yerine, daha çok orta kalite de ve büyük çoğunluğu pamukla karışık kumaşların üretimi yaygındı 18. yüzyıl başlarında maliyenin dara düşmeye başlamasıyla birlikte, ince yünlüler ve ipekliler ile daha önceleri ithali pek söz konusu olmayan yelkenbezinin, ülke içinde üretilmesi için fabrika kurulması gündeme geldi. 18. yüzyıl başlarında, dokuma sanayiinde Batı Anadolu ve Rumeli’de yeni pamuklu üretim bölgeleri ortaya çıkmış, İstanbul, Tokat ve Halep gibi dokuma merkezlerinde üretim artmıştı. 18. yüzyıl boyunca , özellikle gümrük mukata’alarında % 90'lara varan iktisadi faaliyet artışı sağlanmıştı.³

³ Genç, Mehmet, “ 18. Yüzyılda Osmanlı Sanayii” Dünyü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi-2- Ankara 1991,.s.107-108,ve diğer makaleleri, bkz. Kaynakça.

İktisadi hayatın önemli bir unsuru olan ticari hayata gelince, Osmanlı Devleti'nde ticaret denince başlıca iki tür etkinliği düşünmek gerekirdi. Birincisi ehl-i hiref dediğimiz sanatkarların ürettiklerini pazarlamaları biçimidir. İkincisi ise, bir başka beldeye ya da ülkeden getirdiklerini satan veya satmak üzere götüren tüccarın yaptığı işlemdir. Özellikle bu ikincisi, daha rahat ve bazı sınırlamaların dışında, bir anlamda devletçe özendirilerek sürdürülmüştür. Yalnız bu özendirme, Batı'da görüldüğü gibi merkantilist⁽⁴⁾ bir düşünceye dayanmaktan ziyade, reyanın sıkıntıya düşmemesini sağlamayı, varlığının temel nedeni sayan Orta-Doğu devlet geleneğinden kaynaklanmaktadır.

Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde köylü ya da sanatkar'ın üretim tekniklerinde özgürce değişiklik yapmasına izin verilmezdi; onlar etkinliklerini, konan kurallar içinde sürdürmek durumundaydı. Osmanlı belgelerinde, büyük sermaye sahibi ve uzak diyarlara seferler yapan kişilere “hace” ya da “hacegi” gibi ünvanlar verilmekteydi. ⁽⁵⁾

Osmanlı Devleti'nde ticaret karadan ve denizden yapılmakta idi. Devleti dış ülkelere bağlayan önemli yolların başında İstanbul - Belgrad yolu gelmekteydi. Diğer İran üzerinden Semerkand'a uzanan ipek yolu ve Arabistan'a giden Şam yolu idi I. Selim 1512,'de Çaldıran'da Safevi ordularını yenmiş ve Tebriz'i alarak Azerbaycan yolunu açmıştı. Osmanlılar, Yavuz ve Kanuni Sultan Süleyman zamanında bir yandan Akdeniz'in müslüman kesiminin tüm limanlarına, diğer yandan da Kızıldeniz veya İran körfezinin önemli limanlarına sahip duruma gelmişlerdi. Karadeniz'i ve Kuzey İran'dan gelen kervan yollarını denetim altına almışlardı I. Bayezit döneminde

⁴ Merkantilizm: Devletlerin asıl zenginliğinin değerli madenlerden olduğunu ileri süren ve himayeci bir politikayı savunan iktisadi doktrinin adıdır. Merkantilist anlayışa göre bir ülkenin milli serveti, o ülke içerisinde bulunan değerli madenlerin (altın-gümüş) miktarıyla ölçülüyordu. Bunu temin edebilmek için de değerli madenlerin ülke dışına çıkarılmasının önlenmesi gerekmektedir. Merkantilizm Avrupa'da ulusal devletlerin oluşmasından sonra merkezileşmesini tamamlayan ülkelerde, devletin, ülkenin çıkarları doğrultusunda ithalat ve ihracatta müdahaleci bir rolü üstlenmesi biçiminde şekillendi. (Büyük Lorraine, İstanbul 1992, s. 8024)

⁵ Ergenç, a.g.m., s. 501

(1389-1409) İran'dan gelen, Erzincan, Amasya ve Tokat'tan geçen İran ipek yolu denetim altına alınmıştır. İran'ın ipek kervanları, karayoluyla, Bursa'ya gelmeye başlamışlardır. 15. yüzyılda İran ipek yolu üzerinde bulunan Amasya ve Tokat şehirleri, Anadolu'da, Bursa'dan sonra önemli siyasal, kültürel ve ekonomik merkezler olmuşlardır. (⁶).

Osmanlı devleti, ele geçirdiği ülkelerde rahat seyahati ve emniyeti sağlamak amacıyla bir takım tedbirler almış, hanlar, kervansaraylar yapmış, önemli geçit ve köprülerde özel muhafızlar görevlendirmişti. İç ticaretin önemli bir kısmı şehirlerde kurulan açık pazar ve hanlarda gerçekleşirdi. Açık pazarlarda canlı hayvan, ot ve saman gibi maddelerin ticareti yapıldı. Hanlar, kapalı toptan ticaret merkezleri idi. Bunların her biri tek cins eşya ticaretine mahsus idi. Un kapanı, sebze hanı, ipek hanı, pamuk hanı gibi.

Anadolu toprakları üzerinde ticaret ve seyahat güvenliğini sağlayacak konak yerleri inşa edilmekteydi. Bu konak yerlerinin başında kervansaraylar ve hanlar gelmekteydi. Kervansaraya gelen ve burada mola veren yolcuların istirahat etmesini temin etmek için buralarda yatakhaneler, aşhaneler, erzak anbarları, depolar, samanlık, mescit, hamam, şadırvan, hastane ve eczane bulunurdu. Ulaşımı ve nakliyatı kolaylaştırmak için önemli yollar üzerinde köprüler inşa edilmiştir. Karada önemli ticaret yollarının ve gecitlerin güvenliğini sağlamak üzere derbentler teşkil edilmekteydi. Derbentler bulundukları bölgenin emniyetini sağlardı.

Osmanlı devleti coğrafi konumu itibarıyla gerek komşuları ve gerekse çeşitli Asya ve Avrupa ülkeleriyle yoğun bir ticari temasta bulunmuştur. Dış ticaret büyük bir kısmı itibarıyla yabancıların elindeydi. Töreler, müslümanların yabancı bir ülkede

⁶ Mantran, Robert, XVI-XVIII. Yüzyıllarda, Osmanlı İmparatorluğu, (Çev: M. Ali Kılıçbay), Ankara 1995, s. 125 .bkz. İnalcık, Halil, The Ottoman Empire : Conguest, Organization and Economy, London 1978, p. 209

yerleşmesini engellediğinden yabancı ülkelere ticari amaçla giden müslümanlar çok azdı. Avrupalı tüccarlar, Osmanlı ülkesinden ham madde, koyun, hububat, Bursa ipeklileri, kadifeleri ve Ankara sofı gibi maddeleri kendi ülkelerine taşıyorlardı.⁽⁷⁾

15 ve 16. yüzyıllarda Osmanlı devletinin dış ticaret hacmi ve dış ticarete konu olan malların toplam üretim içerisindeki payı çok sınırlıydı. Osmanlı devletinin ithalatı daha çok lüks ticaret malları olup, ihraç ettiği maddeleri ise hububat, yağlar, canlı hayvan, bal, bal mumu, yapağı, pamuk, pamuk ipliği, çeşitli deriler, şap, çehri ve meyan kökü gibi çoğunlukla sanayi hammaddeleri olacak türdendi. Osmanlı devletinin ithalatında lüks olarak addedilen ticaret mallarını, batıdan getirilen ve sınırlı bir zümreye hitap eden pahalı kumaşlar, doğudan gelen ipek, baharat, mücevharat, tıbbi maddeler ve boyayıcı bitkiler, Karadeniz'in kuzeyinden temin edilen kürk ve kehrübar oluşturuyordu. Osmanlı devleti 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar ithal ettiğinden fazlasını ihraç ediyordu.⁽⁸⁾

Doğu-batı ticareti sayesinde Trabzon, İstanbul, İzmir ve İskenderun işlek birer liman haline gelmiş, Bursa'da önemli bir ticaret merkezi olmuştu. Başlangıçta Osmanlı devletinin yabancı ülkelerle yapmış olduğu ticaret İranlılar, Osmanlılar ve İtalyanlar tarafından yürütülürken, 16.yy'da Fransa'ya 1535'de kapitülasyon adı altında bir takım imtiyazlar verilmesiyle Fransız tüccarlar yavaş yavaş ön plana çıkmıştır. Bu imtiyazların zamanla diğer Avrupa ülkelerine tanınmasıyla özellikle 18. yy'dan itibaren yabancılar dikkatlerini Osmanlı devletine çevirmişlerdi. Neticede, batı devletlerinin tüccarları kapitülasyonların karakterini değiştirerek yavaş yavaş Osmanlı ekonomisini batıya bağlı bir ekonomi haline getirdiler.⁽⁹⁾

⁷ Özkaya, Yücel, XVIII. yy'da Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı, Ankara, 1985, s.120.

⁸Güçer, Lütfi, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası" İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat Yıllığı, 1 İstanbul 1987, s, 878

⁹ Özkaya, "Osmanlı Kurumları..." a.g.e. s 12.

Anadolu kentleri birbirlerine genellikle kara ticaret yolları ile bağılıydı. Kent çarşılarındaki büyük hanlarda tüccarlar kervanların oluşmasına yol açan pazarlıklara girişir- lerdi. Kervanları oluşturan hayvanları kiralamak için yetiştiren insanlar vardı. Taşımacılıkta hayvanlar, özellikle at, deve, öküz ve merkep kullanılmakta idi. Süratli bir şekilde mesafe almak isteyen tüccarlar genellikle atları tercih etmekteydiler. Merkeplerin çok yavaş yol alan deve kervanlarına ayak uydurması mümkün olduğundan, fazla parası olmayan yolcular genellikle bu yolu tercih ederlerdi. Develer yük taşımada kullanılırken, yolcular at sırtında daha rahat ediyorlardı.

Uzun mesafe ticareti, Anadolu'dan genellikle İran'a giden kervanlardan oluşmaktadır. İran'a gidip gelen kervanların izledikleri bir kaç yol vardır; en kuzeydeki yol Erzurum'dan geçerdi, Güneydoğu Anadolu'da ise ana gümrük kapısı Diyarbakır idi. Van'ın güneyinden Anadolu'ya giren tüm tüccarlar mallarını Diyarbakır gümrüğünden geçirmek zorunda idiler. İran ile yapılan kervan ticareti ipekli mamulleri ihtiva etmekteydi. İran'dan gelen kervanlar genellikle Bursa ve İstanbul'a giderlerdi. 17. yy.'da İzmir'e ham ipek getiren kervanların sayısı da giderek arttı. İran'dan gelen bazı tüccarlar ise Balkanlar'a doğru yola devam ederek Edirne ve Selanik'e varırlardı.

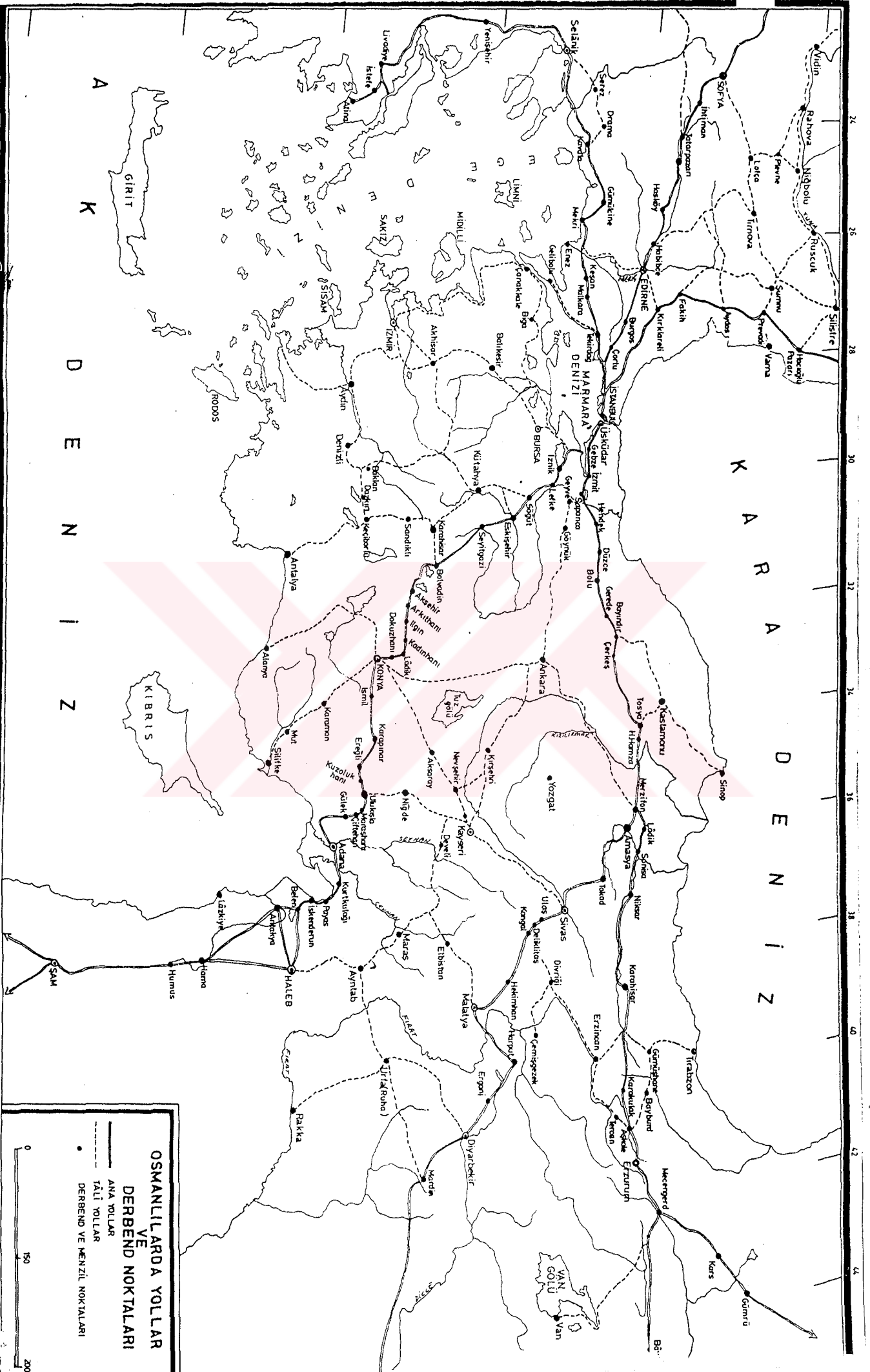
Osmanlı devleti iç ve dış ticaretten belirlenen kurallar dahilinde vergilendirme yapmakta idi. Kent içinde taşınmaz malların haricinde her türlü malın satışından alınan vergilere "bac-ı pazar" denmekteydi. Bac oranları yöreden yöreye farklılıklar göstermekte, bazı özel pazarlardaki bac oranları özel kanunnamelerle belirlenmekteydi. Anadolu'da köprü geçişlerinden alınan vergilerde bac dendiği bilinmektedir. Ticaretin söz konusu kente özgü ayrı bir kanunname gerektirecek kadar önemli olmadığı ya da çok çeşitli malı içermediği yerlerde ise en sık alınan vergilerin

kile başına bir akçe veya yarım akçe şeklinde belirtildiği Osmanlı tahrir defterlerinde yer almaktadır.

Bir başka pazar vergisi kantar kullanımından alınan “resm-i kantar” vergisiydi. Bir çok yerde alıcıların ve satıcıların belli tür malları bu kantarlarda tartması zorunluydu. Kapalı çarşılarda bulunan ve “kapan” adı verilen tartıların alıcılar ve satıcılar tarafından kullanılması da Anadolu’nun pek çok yerinde zorunluydu. Devlet şehir ve kasabalardaki esnaf liderlerinden dükkân başına veya bazı mamul eşyalardan, ya da ağırlık veya parça başına satılan mallardan, birden fazla vergi almaktaydı. ⁽¹⁰⁾



¹⁰ İnalçık, Halil. The Ottoman Empire in the Classical Age (1300- 1600) London. 1973, p. 154-155. Bkz. Farooqi, a.g.e,s, 86-83



Gayri müslimlerin yaşadığı kent ve kasabalarda şarap satışından “resm-i meyhane” vergisi alınmaktaydı. 16. yy’dan sonra kaldırılan bu verginin yerine, şarap satışından “bac-ı hanır” vergisi alınmaya devam edilmiştir. 16. ve 17. yy’da kahve satışından tahmis-i kahve” vergisi alınmaktaydı. Bu vergilerin haricinde pazar yerlerinden, pazar yeri deneticilerinin giderleri için konulmuş ve bazı hallerde saraya ait olan “ihtisabiye vergileri” alınmaktaydı.

Osmanlı devletinde, Osmanlılarla antlaşma yapmış olan devletlere verilen “ahidname”ler gereğince bu devletlere ait tüccarlar, Osmanlı memleketlerinin gerek iç taraflarında ve gerek deniz sahillerindeki şehir ve kasabalarda ticaret yaparlar ve tarife gereğince gümrük resimlerini verdikten sonra getirdikleri eşyayı serbest olarak satıp ve izinli olarak alacakları malı da mahalline kadar giderek, bizzat kendileri ya da gönderdikleri vekilleri vasıtasıyla satın alırlardı. Osmanlı hükümeti ticaret ahidnamesi imzaladığı her hangi bir devletle gerektiğinde savaş dahi olsa onun Osmanlı şehir ve limanlarına gelen tüccar mallarına kesinlikle el uzatmazdı.⁽¹¹⁾

Osmanlı devleti, tüccar sınıfına sürekli itibar göstermiş, tüccarları ülkeye gelir getiren sınıf olarak kabullendiği için yabancı tüccarlara, ticari ilişkilerinde kolaylık sağlayan kuralları koymuş ve bu kuralların uygulanmasına titizlik göstermiştir. Osmanlılar tüccarların özlük haklarını çok iyi korumakta idiler. Meselâ; “İngiltere ve ona bağlı yerlerden İngiliz bayrağı altındaki tüccarların birisi Osmanlı ülkesinde ölürse, ölenin geri kalan malları kayıptır diye zaptedilmeyecekti. Bunlar, bu malı oradaki İngilizlere ya da konsolosa vereceklerdi. Eğer orada İngiliz ya da konsolos yoksa, mal kadı tarafından zapt edilecek, sonra İngiliz elçileri kimi tayin ederse, mal o kimseye teslim edilecekti”.⁽¹²⁾

¹¹ Uzunçarşılı, İ.Hakkı, Osmanlı Tarihi, C.3/2, Ankara 1982, s.576

¹² Özkaya, a.g.e., s. 122

Osmanlı devletinde yabancılar elçi ya da konsoloslarla korunup savunulabilmekteydi. Bununla birlikte Türklerin ticaretle ilgilenememeleri bir yandan yabancıların iskelelerde acenteler geliştirmelerini, öte yandan da Rum, Yahudi ve Ermenilerin aracılık rolü üslenmelerini, böylelikle de yabancılarla azınlıklar arasında, Türkler arasında daha sıkı ilişkiler kurmalarını kolaylaştırmıştır.

Meselâ; bazı görevlerdeki, örneğin gümrüklerde, memurların Rum ve daha çok Yahudi azınlıklardan olması yabancı tüccarların işlerini kolaylaştırmaktaydı. Bu memurlar çoğunlukla gümrük vergilerini resmen ya da bir Türk memur adı örtüsüyle mukata'a olarak alırlardı. Yabancı tüccar ve gemi kaptanları işlerini bunlarla hallederlerdi. Bazı Yahudilerin mali güçleri o kadar büyüktü ki, para darlığı çeken yabancı tüccarlar, bunlara başvurarak borç alırlardı. Rumlar ise, iç pazarda çok iyi yer tutmuş olduklarından, daha çok taşrada batılilar adına her türlü malın, özellikle batılilar için yasak bölge olan Karadeniz mallarının, hatta buğday gibi ticareti yasaklanmış malların alım satım işleriyle uğraşırlardı.⁽¹³⁾

Tüm bu anlatılan kolaylıkların yanı sıra yabancı tüccarlar bazı zorluklarla karşılaşabiliyordu. Mesela: yabancı tüccarlara ödetilen sayısız vergi ve resimler önemlidir, özellikle ilgili memurların vergi ve resimlerle ilgili hükümet kararlarına uymamaları bazı sorunların ortaya çıkmasına sebep olabilmekteydi. Bunlara rağmen, başka ülkelerde korumacılık, yabancı rakiplere karşı savunma, tüccar ve imalatçılara hükümet desteği güdülürken Osmanlı'da bu anlatılanların daha esnek olması tüccarları Osmanlı ülkesinde yıllarca ticaret yapmaya sevk etmiştir.

XVIII. yüzyıl içinde meydana gelen pek çok değişme "Osmanlı Üstünlüğü" kavramının ortadan kalkmasına sebebiyet vermiştir. Avusturya ve Rusya XVIII. yy. boyunca güçlenerek Balkanlar ve Akdeniz bölgesinde yayılma politikası izlemeye

¹³ Mantran, Robert, XVII.yy.'ın II.Yarısında İstanbul, (Çev:Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan), C.II. Ankara 1990, s. 194-197

başlamışlardı. 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca antlaşmasıyla Rusya'nın büyüklüğü tanınmıştı, Ruslar kuzey Karadeniz kıyılarını ele geçirmişler, Avusturya'lılar da yayılma politikası peşinde idiler.

Bu yıllarda Osmanlı ülkesi anarşi içinde idi. Anadolu ve Balkanlarda derebeyleşme başlamış, eşkiyalık ve hırsızlık gibi iç güvenliği sarsan olaylar çoğalmıştı. Merkez hazinesinin gelirleri azalmış, iltizam bedellerinin toplanması büyük bir sorun olmuştu. Anadolu'da yerli, güçlü aileler, valilik, mütesellimlik gibi üst düzey devlet hizmetlerini ellerine geçirerek ekonomik güçlerine siyasi destek sağlamışlardı. Ticaret yolları üzerinde bulunmanın olanaklarından yararlanmış bulunan Osmanlı devleti, Güney Afrika deniz yolunun keşif edilmesiyle kara ticareti ve yolları için tehlike çanları çalmaya başlamıştı. XVII. yy'dan sonra ipek ve baharat ile diğer doğu ürünleri deniz ticaret yolları ile Batıya taşınmaya başlandı. Bu olay, Şam, Halep, Bağdat, Diyarbakır, Bursa gibi kumaş sanayii gelişmiş kentlerin yavaş yavaş önemlerini yitirmelerine neden olmuştur.

18. yüzyılın büyük bölümü de dahil olmak üzere, Osmanlı İmparatorluğu'nun farklı bölgeleri arasında deniz yoluyla gerçekleştirilen iç ticaret, Avrupa ülkeleriyle gerçekleştirilen dış ticarete kıyasla, daha önemli bir yer işgal ediyordu. 18.yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ticaret hacmi 40 milyon kuruş (110-120 milyon livres) olarak tahmin edilmekteydi. Oysa aynı dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik eyaletleri arasında deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaretin hacmi, 65 milyon kuruş (180-200 milyon livres) dolayında hesaplanmıştır. 1783 yılında Doğu Akdeniz'de İskenderiye üzerinden gerçekleştirilen toplam ticaretin %22.75'i, Selanik üzerinden gerçekleştirilen toplam ticaretin de %40'ı Avrupa ile, geriye kalan kısmı diğer Osmanlı limanlarıyla gerçekleştirilmiştir. 1785 yılında İskenderiye'den hareket eden 552 gemiden sadece 67 tanesi (%12.1) Avrupa'ya yönelmiş, kalan 485 tanesi (%87.9), diğer Osmanlı limanlarına mal götürmek için yola

çıkmişti. Benzer durum, Suriye'nin Akka, Yafa, Beyrut limanları ve Dimyat için de geçerliydi⁽¹⁴⁾ . Osmanlı İmparatorluğu dahilindeki deniz ticaretinin gerçekleştirildiği bölgeler, Karadeniz, Akdeniz ve Kızıldeniz'di. Karadeniz'deki ticaret, 18. yüzyılın son çeyreğinde boğazların yabancı gemilere açılmasına dek, Türkler'in elinde kaldı. 1782 yılında İstanbul'a gemiyle tahıl getiren 56 tüccar içerisinde sadece bir tanesi, Balkan milletlerine mensup bir tüccardı. Bu ticarete kullanılan gemilerin 136 tanesi (%86) Türkler'e, 22 tanesi (%14) Rum ve Arnavutlar'a aitti. Kızıldeniz'deki ticaret de tamamıyla müslümanların elindeydi. Bu ticarete söz sahibi olan müslümanlar Kahireli tüccarlardı. 18. yüzyılın ikinci yarısında İskenderiye ve Kahire'de yürütülen ticaret faaliyetlerinde Süryaniler söz sahibi oldular. Yukarı Mısır ve Sudan'daki kervan ticareti ve diğer mübadele işlemleri de, bölgedeki Araplar tarafından yürütülmekteydi.

İç ticarete deniz trafiğinin en yoğun olduğu bölge Doğu Akdeniz'di. Burada İstanbul-İzmir-İskenderiye hattı, en sık işleyen deniz yoluydu. Sakız Adası ve Ege Denizi'nin ötesinde de, Kuzey Afrika'daki Garp Ocakları'yla Suriye limanlarını birbirine bağlayan ayrı bir güzergah oluşmuştu.

XVIII. yy'da herşeyden önce, Osmanlı devletinin dış ticaretinde Batı üstünlüğünün artması söz konusudur. Bu üstünlük hükümetler tarafından desteklenen ticari bir kapitalizmin yaptığı atılımın sayesinde gerçekleşmiştir. Kapitalizm kendini, Osmanlı İmparatorluğu'nda elçilerin ve konsolosların desteğinden yararlanan şirketlerin kumpanyalarının kurulması ve genişlemesiyle dışa vurmaktadır. Kapitülasyonlar artık devletin tüm iskelelerine yerleşmiş olan batılı tüccarların lehine olmak üzere geniş ölçekte kullanılmaktadır.⁽¹⁵⁾

¹⁴ Elibol, Numan XVIII. yy'da Osmanlı Dış Ticareti (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi)Hacettepe Ünv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Ankara 1996 s.83 Naklen, Panzac, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18 th Century", International Journal of Middle East Studies, 24, s. 189-206.

¹⁵ Mantran, Robert, "Osmanlı İmparatorluğu....", a.q.e., s. 137-151

Osmanlı dış ticaretini etkileyen en önemli dış gelişme, ticaret yollarının değişmesi oldu. Ticaret yollarının değişmesi ile birlikte transit ticaretinden elde edilen gelirler düşmüş, Akdenizin dünya ticareti içerisindeki ağırlığı azalmaya başlamıştı. Yeni ticaret yollarını kullanılmaya başlamasının yol açtığı en önemli gelişme, Avrupa'nın eskiden beri Osmanlı devletinden elde ettiği bazı ticaret maddelerini uzak doğu ve Amerika'daki sömürgelerinden elde etmeye başlaması ve Levant ticaretinin Batı Avrupa ülkelerinin toplam ticaret hacmi içerisindeki yerinin düşmesiydi. Avrupa'da en çok kullanılmaya başlanan maddeler Akdeniz dışından geliyor, uluslararası ticaret bu yeni maddeler üzerinde yoğunlaşıyordu. Doğu ülkelerinden çivit, Çin'den porselen, Uzak Doğu'dan çay, ipek ve kahve Amerika'dan pamuk ve kakao, Kuzey Amerika'dan tütün, Orta Amerika ve Brezilya'dan çeşitli boyalar, şeker, Hindistan'dan pamuk temin ediliyordu.¹⁶

18. yüzyılda Osmanlı devletinin dış ticaretinde ilk sırayı Fransa alıyordu. Bu yüzyılda Osmanlı pazarlarında İngilizlerin payı azalırken, 18. yüzyıl sonlarına doğru Rusya ve Avusturya'da Osmanlı pazarlarına yönelmişlerdir. 18. yüzyılda Fransızlar Osmanlı devletinden ağırlıklı olarak sanayi hammaddeleri alıyorlardı. Pamuk, ipek ve yün Fransız ithalatının en önemli kısmını oluşturmaktaydı. 18. Yüzyılda Fransa'nın Osmanlı devletinden ithal ettiği gıda maddeleri, ilaç, baharat ve diğer mamul eşyalar gitgide azalmaktaydı. Fransa bu malların haricinde tekstil sanayinde kullanılan mazi, safran, sabun yapımında kullanılan zeytin yağı, tabaklanmış ve işlenmemiş deriler, balmumu, bakır işleri ve diğer ilaç ve gıda maddeleri satın alıyordu. Osmanlı devletinin Fransa'ya ihraç ettiği mallar arasında Mısır'dan yüklenen kahve ile pirinç ve az miktarda tütün yer almaktaydı. Osmanlı devleti Fransa'dan kalitesi ve ucuzluğu nedeniyle 18. yüzyıl boyunca Fransız çuhası satın almaktaydı. Yüzyılın sonlarına doğru İngiliz ve Almanların kumaşlarını Osmanlı devletinde yoğun bir şekilde

¹⁶ Yalçın Aydın, Türkiye İktisat Tarihi, Ankara 1979, s. 291-295

pazarladıkları görülmüştür. Bu durum Fransız çuhalarının Osmanlı devletindeki satışını engellemiştir. Fransa ayrıca kağıt, boya maddeleri, hırdavat ve çeşitli tuhafiye, kahve ve şeker gibi mallar Osmanlı devletine ihraç etmekteydi.

18. yüzyılda Osmanlı devletinin ticaretini sürdürdüğü bir diğer ülke Polonya idi. Polonya'ya hammadde ve mamul olarak iplik, tiftik, halı kilim, kuşak, elbise, baharatlar, süs eşyası, gıda maddeleri, savaş araç-gereçleri, sığır, domuz, koyun ve deri ihraç edilmekte olup Polonya'dan kürk, keten, kenevir, bıçak, pulluk demiri, tırpan v.b. ithal edilmekteydi. Ruslar Küçük Kaynarca Andlaşmasından sonra Karadeniz ticaretine yönelmişlerdir. Potas, balmumu, buğday, bal, güherçile, bez, tütün, işlenmemiş deri, büyük baş hayvanlar, tuz, tahıl gibi hammadde ve tarım ürünleri Kerson limanına getiriliyor, buradan bir kısmı Karadeniz vasıtasıyla, bir kısmı da Boğdan yoluyla karadan, Osmanlı topraklarına sokuluyordu. 18. yüzyılda Osmanlı devletinde ingilizlerin yaptığı ticaret azaldı. İngilizler İskenderiye limanından başta kahve olmak üzere ilaç, koku, deri, hurma, şeker, halı ve Uzak Doğu eşyasından ibaretti. 18. yüzyıl boyunca İngilizlerin Osmanlı devleti ile yaptıkları ticarette en büyük payı İzmir alıyordu, İngilizler İzmir'den ham ipek, tiftik ipliği, pamuk ve pamuk ipliği, mazi, meyve ve kahve almaktaidiler. İngilizler Kıbrıs'tan pamuk, deri ve ipek alıyorlar; Selanik'e kumaş, keten bezi, müslin, kalay, kurşun, demir duvar ve cep saatleri getiriyorlar, buradan tütün, pamuk ve halı alıyorlardı. 18. yüzyılın sonlarına doğru ve 19. yüzyılın başlarında İngiliz pamuklu kumaşları, Osmanlı pazarlarını eline geçirmiştir.¹⁷

Avrupa'da sanayinin inkişafı sebebi ile ucuz elde edilen eşyanın ucuz satılması ve buna mukabil Osmanlı mallarının eski tarzda üretilmesi tabi olarak Osmanlı mallarının pahalıya üretilmesine ve pahalıya satılmasına sebep olmaktadır. Bundan

¹⁷ Elibol, a.g.t., s.55-84 Naklen, Wood, Andrew C., A History of the Levant Company, London 1964. S. 120-125.

dolayı, Avrupa mallarıyla rekabet edilemediğinden Osmanlı Sanayii gitgide sönmeye yüz tutmuştur. XVIII. yüzyılda İran ile yapılan savaşlar, kervanlarla Halep ile İzmir yolları arasındaki ticareti kapamış ve Osmanlı devleti doğu ticaretinin bir bölümünü kaybetmek zorunda kalmıştır.

Yukarıda anlatılanlardan anlaşılacağı üzere, savaşların kaybedilmesi harcamaların artmasına neden olmuş ve ekonomik alanda XVIII. yy'da başarısız bir eğilim ortaya çıkmıştır. Böylece ilk planda iç pazar ihtiyacını karşılamaya çalışan Osmanlı ekonomisi, ticaret yollarını elinden çıkarması ve sürekli savaşlar neticesinde dinamizmini kaybetti ve çağdaş gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Neticede Osmanlı ekonomisi Batı'nın gittikçe gelişen ve genişleyen ticari, iktisadi ve teknolojik rekabeti karşısında tutunamayarak daha 19. yy'ın ikinci yarısından itibaren hızlı bir dağılma dönemine girmiştir.

B- KARADENİZ'DE TİCARET DURUMU

Karadeniz daha ilk çağda o zamanki medeni alemin ağırlık merkezlerinden biri olan Akdeniz havzasının siyasi ve ticari hayatında yer almaya başlamıştır. Yunanlıların Karadeniz kıyılarına hakim oldukları devrede bu denizde büyük gelişmeler olmuştur. Karadeniz'in her tarafında kurulmuş olan kolonileri vasıtası ile Yunanlılar, Asya'dan, Hazar denizi kıyıları, Kafkasya, İran ve Doğu Anadolu üzerinden Karadeniz kıyılarına gelen ticari emtianın batıya nakledilmesini egemenlikleri altına almışlardır.

Bu devirde İran vasıtası ile orta Asya'dan ve Hindistan'dan gelen mallar, Trabzon limanı üzerinden İstanbul'a sevk edilmekte ve buradan da Akdeniz ve Avrupa'nın diğer kısımlarına dağılmakta idi. Karadeniz'de diğer büyük bir ticaret yolu da Baltık'tan başlayıp Kırım'a gelmekte ve buradan da İstanbul'a gelmekte idi. Orta Çağda Karadeniz'e İtalyan deniz cumhuriyetlerinin girdiğini görüyoruz. Bunların içinde bilhassa Cenevizliler ve Venedikliler Karadeniz limanlarıyla doğrudan doğruya

ticaret yapmışlar ve bu deniz kıyılarında bir çok koloniler meydana getirmişlerdir. Bu koloniler Asya ve Avrupa'dan gelen malların alınıp satıldığı, balık ve esir ticaretinin yapıldığı ticaret merkezleri olmuşlardı.⁽¹⁸⁾

Kuzey Karadeniz Bölgesi çok eski zamanlardan beri İstanbul'un ve Ege bölgesinin buğday, balık, yağ ve tuz gibi temel tüketim maddelerine olan ihtiyacını karşılamaktaydı. Osmanlıların bölgeye yerleşmesi ile birlikte İstanbul, Karadeniz'in liman şehirleri (Trabzon, Sinop, Kastamonu, Azak ve Kefe) arasında sürdürülen ticarete, Avrupa kumaşlarının, Bursa ipliğinin Hint baharat ve boya maddelerinin Batı Anadolu'nun pamuklu dokumalarının aktarıldığı bir geçit merkezi haline geldi. Karadeniz'in kuzeyindeki belli başlı ticaret merkezleri ise Kefe, Kili ve Akkerman'dı. Kilya'dan güneye doğru balmumu, bal, süzölmüş yağ, donyağı çeşitli postlar ve tuzlanmış balık ihraç edilmekte idi. Anadolu'dan ve daha güneyden gönderilen ticaret malları Kefe aracılığıyla Kırım'a, Polonya'ya, Moskova Dükalığı'na Don ve Özü arasındaki Kıpçak Tatarlarına aktarılıyordu. Kefe'den güneye gönderilen mallar arasında ise buğday, un, tereyağ, peynir, bal, balık, havyar, sığır, koyun, atlar, koşum takımları, deriler, meşhur Tatar yay ve okları, tuz ve esirler yer almaktaydı. 16. yüzyılın başlarından itibaren Ruslar da bu ticarete katıldı. Kürk, demir eşyalar, Rus keteni, mors dişi, yer fesleğeni, samur ve foks derilerinin bir kısmı Moskova'dan Kilya ve Akkerman'a, bir kısmı da Azak ve Kırım'a getiriliyor, buradan da Osmanlı pazarlarına aktarılıyordu. 1490'lı yıllarda Kefe'ye, Trabzon ve çevresinden bilhassa şarap, fındık ve gemi direkleri, Ankara'dan tiftik yünü ve pirinç, Bursa'dan ipekliler, halı ve kumaş boyaları, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden pamuklu dokumalar, afyon, yağ, zeytinyağı, fasulye, kuru üzüm ve sirke götürölmekteydi. ⁽¹⁹⁾

¹⁸ Erdal, Ahmet, "Karadeniz" İslam Ansiklopedisi c.VI İstanbul, 1955 s.235

¹⁹ İnalçık, "Classical Age" p.129-133

16. yüzyılda Fransız bayrağı altında ticaret yapma hakkı bulunan ve 17. yüzyıl başlarında İngiliz ticari himayesine girmiş bulunan Hollandalılar, 1612 yılında Osmanlı devletinden bir ahidname temin ederek kendi başlarına ticaret yapmaya başladılar. Hollandalılar Osmanlı İmparatorluğu ile yaptıkları ticarete Karadeniz’de Kefe ve Trabzon limanlarını, Akdeniz’de İskenderiye limanını kullanmaktaydılar. 17. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı İmparatorluğu ile düzenli ticari ilişkiler kurmak için girişimde bulunan Avusturya 1665 yılında Osmanlı devletinden ticaretle ilgili fermanlar elde etmişti. Avusturyalılar, Tuna yoluyla Karadeniz üzerinden hırdavat ve tuhafiyeler getiriyorlar, dönüşte İran ipeği, tiftik kumaş, tiftik yünü ve süs eşyası götürüyorlardı. Avusturyalıların ticari teşebbüsleri, Osmanlılar’la ilişkilerin kesilmesiyle sonuçsuz kalmıştır. Osmanlılar’la ticari ilişkileri 15. yüzyılın sonlarında başlayan ve 17. yüzyılda devam eden Polonyalılar’a, Karadeniz’deki Akkerman limanını kullanabilmeleri ve Tizsa nehri üzerinde taşımacılık yapabilmeleri konularında ayrıcalık verilmişti. Karlofça antlaşmasıyla, eski vergi ve resimleri ödemek kaydıyla Osmanlı İmparatorluğu’nda ticaret yapma serbestisi elde ettiler. Osmanlı devleti ile Polonya arasında mübadele edilen ticaret malları sınırlı olup bunlar kürk, kumaşlar, Baltık amberi gümrüksüz Polonya’ya götürülebilen gümüş paralar (zolota) ve Balkan eyaletlerinden alınan hayvanlardan ibaretti. ⁽²⁰⁾

Osmanlı Devleti Karadenizdeki ticari ilişkileri güçlendirmek, dünyadaki ticari dengeleri lehine çevirmek için yabancı devletlere ticari bir takım kapitülasyonlar vermiştir. Yıllardır, Karadenizi eline geçirip güneye inme siyaseti izleyen Rusya 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla, diğer devletlerin sahip oldukları ticari haklara sahip olmuştu. Rusya bu antlaşma ile, diğer devletlerin tüccar gemileri gibi, Akdeniz’den Karadeniz’e ve Karadeniz’den Akdeniz’e geçmek, limanlarda, boğazlarda ve geçitlerde beklemekten ticaretini sürdürmek hakkını elde etmişti. Böylece yıllardır

²⁰ Mantran, “İstanbul.....” a.g.e., s. 170-175,

Osmanlı devletinin egemenliğinde olan Karadeniz'deki tüm faaliyetlerden Ruslarda yararlanma hakkını elde ediyordu.

XVI. yüzyılda Trabzon üzerinden yapılan ticaret eski yıllara oranla belirli bir düşüş göstermiş ise de bölge yolu Kuzey Anadolu ile Tebriz ve İstanbul arasında daha şimdiden önemli bir şekilde gelişmişti. Trabzon'un Yavuz Selim'in yetiştiği yer olması, Kanuni ve bazı şehzadelerin burada gençliklerini geçirmeleri, Osmanlı döneminde, şehrin korunup gelişmesini sağlamıştır. Yine Trabzon'un Safevilere karşı düzenlenen askeri seferlerde bir üs ve askeri ikmal limanı olarak kullanılması şehrin Osmanlı döneminde önemini korumasına neden olmuştur. Fakat 16. ve 17 yüzyıllarda ki Kazak akınlarından Karadeniz ticareti ve Trabzon olumsuz etkilenmiştir.⁽²¹⁾

Karadeniz üzerinden yapılan ticareti iç ve dış ticaret olarak ayırmak yararlı olacaktır. İç ticaret esas olarak Kırım hanlığı ile ve Kefe vilayeti ile dış ticaret ise Sukhumi limanı yöresindeki Abazalarla yapılırdı. Kırım ve Kefe ile yapılan ticaretin yasal olmasına karşılık Abazalarla ve mingrellerle yapılan ticaret, en azından 16.yy.'ın son çeyreğinde kaçakçılığa dayanmakta idi.²²

Abazaların almaya en istekli oldukları mallar meşin, tuz ve özellikle silahtı. Abazalarla Osmanlılar sürekli çatışma halinde olduklarından bu malların onlara satılmasına izin verilmemekteydi. Karadeniz'de kaçakçılıkla baş edebilmek önemli bir sorundu. Yasadışı ticareti önlemeye yönelik olarak tuz, meşin ve silah gibi önemli malların yüklenme izni verilmeden önce, gemicilerin Kefe beylerbeyinden bu mallara kendi yönetim bölgesinde ihtiyaç duyulduğuna dair bir belge getirmeleri istendi. Tekne sahiplerinin çoğunun buna tepkisi ise denetimlerin daha sıkı uygulandığı anlaşılan Trabzon gibi limanlardan uzak durmak oldu.

²¹ Jennings, a.g.m., s.42

²² Farooqi, a.g.e., s.108

Anadolu limanlarına uğrayan gemilerin çoğu İstanbul'a gidiyor olmalıydı. 20. yüzyıl ortalarına değin Karadeniz limanlarını iç bölgelere bağlayan yollar çok kötü durumda idi ve dış dünya ile ilişkiler hemen hemen bütünüyle deniz yoluyla yürütülmekteydi. 17. yüzyılda ilk yolculuklarından birinde Karadeniz yoluyla Trabzon'a giden Evliya Çelebi farkında olmadan bu gerçeği doğrulamaktadır. Geçtiği limanları anlatırken bu limanların Anadolu bağlantılarından hiç söz etmemektedir. İstanbul'un çeşitli dallarının ihtiyaçlarında Karadeniz kıyısı ekonomisi üzerinde dikkate değer bir etki yapmıştır. Örneğin, Trabzon sancağındaki Hemşin kazasında yaşayan hristiyan ahali İstanbul'daki saraya her yıl bal, balmumu ve sade yağ gönderirlerdi. Bu ödeme cizye yerine geçerdi.⁽²³⁾

17 yy. Karadeniz iskelelerinin çoğu için pek parlak bir dönem olmadığı anlaşılıyor. Bu durumdan kısmen siyasal koşullar sorumlu idi. Osmanlı Devleti ile Doğu Avrupa devletleri arasındaki savaşlar 16. yüzyılda genellikle Karadeniz'in kuzeyindeki topraklarda yer alırdı. 17. yüzyılda ise Kazak ve Abaza korsanlarının saldırıları çok yaygınlaştı ve Osmanlı donanması Güney Karadeniz kıyıının korunmasında, bir bütün olarak yetersiz kalmıştır. Yine de Diyarbakır, Halep v.b. şehirlerden gelen ipekli kumaşlar Karadeniz limanlarında alınıp satılırdı.⁽²⁴⁾

XVIII. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'yla ticaret yapan yabancı tüccarlar, Karadeniz havzası haricindeki Osmanlı liman şehirlerinde ve Kahire, Halep, Edirne gibi iç kesimlerdeki şehirlerde toplanmaktaydılar. Yabancı tüccarların aracıları, sarraflık ve kuyumculuk işleriyle uğraşan Osmanlı tebası Ermeni, Rum ve Yahudilerdi. Bunlar müslüman ahali ve Avrupalı tüccarlar arasındaki alım satım işlemlerini organize ediyorlar, gemi kaptanları, taşranın ileri gelenleri ve buğday, pamuk, ipek v.b. üreticileri arasında aracılık yapıyorlar; iç kesimlere yapılacak olan seyahatlerde, aracılık

²³Farooqi, a.g.e., s.96

²⁴ Uzunçarşılı, a.g.e. s.582

yaptıkları taraflardan belli oranda komisyon alıyorlardı ki o zaman bunlara Azınlık Tacirleri(Avrupa tüccarı) deniyordu. Müstemin adı verilen ecnebi tacirlerin Osmanlı Devletin'deki statüleri ise ahitnamelerde tespit edilmiştir.⁽²⁵⁾

H.1221/M.1806 yılına gelinceye kadar harici ticaret doğrudan doğruya ecnebi tüccarların elindeydi. Bununla beraber Osmanlı reayasından bazı şahısların bu ticaretin kârlı oluşu dolayısıyla hileye saparak, ya ecnebi konsoloslukların tercümanlıklarına girmek veya bir yolunu bulup patent ele geçirerek müstemin tüccar gibi ticarete başladıkları görüldüğünden bunun önüne geçmek üzere reayadan Avrupa ile ticaret yapmak isteyenlere beratlar verilmeye başlandı. Ticarete müslüman tüccarların katılmasının zamanla elde edilen kârın “Frenkler” den Türkler’e geçeceği göz önüne alınarak padişah tarafından berat verilerek Hayriye tüccarı (Türk tacirleri) adı verilen sınıf oluşturulmuş oldu ki bu sınıfın teşekkülü 19.yüzyılın başlarındadır.⁽²⁶⁾

Müstemin tüccarların faaliyet gösterdikleri şehirlerde ticaret hayat canlılık kazanıyordu; ancak bundan en fazla istifa edenler azınlık tüccarları olan Rum, Yahudi ve Ermeniler idi. Azınlık tüccarları arasında Rumlar, 18. yüzyılda Avrupalıların pamuk, tütün, mısır, tahıl gibi dış pazara yönelik yetiştirilmeye başlanan mallar ithal edebilmek için Balkanlar’a daha fazla sokulduğu sıralarda, Rum tüccarların Osmanlı toprakları içerisinde bir aracı sınıf olarak ticari faaliyetleri artırmıştır.⁽²⁷⁾

Karadeniz’deki ticaret XVIII. yüzyılın son çeyreğinde boğazların yabancı gemilere açılmasına dek Türklerin elinde kaldı. 1782 yılında İstanbul’a gemiyle tahıl getiren 56 tüccar içerisinde sadece bir tanesi Balkan topluluklarına mensup bir

²⁵ Kütükoğlu, a.g.e., s.71-73

²⁶ Kütükoğlu, a.g.e., s.71

²⁷ Kasaba, Reşat, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (Çev:Kutret Emiroğlu) İstanbul 1993 s.30-31

tüccardı. Bu ticarete kullanılan gemilerin 136 tanesi (%86) Türklere, 22 tanesi (%14) Rum ve Arnavutlara aitti.⁽²⁸⁾

Genel olarak 16. yüzyıl ile 19. yüzyıl arasındaki üç asırda Karadeniz ticaretini Osmanlı devleti kontrol altında tutarak yabancıların bu sahaya girmesine izin vermemiştir. Bu sahada ticaret yapanlar Osmanlı tebasından oluşmaktaydı. 1486-1505 yıllarını kapsayan Kefe, Kili, Akkerman gümrük defterleri üzerinde yapılan çalışma Karadeniz ticaretinin Osmanlı hakimiyetinde olduğunu göstermektedir.⁽²⁹⁾

Gümrük defterlerinde, Karadeniz ticaretinde faaliyet gösteren 182 tüccardan 135'inin müslüman olduğu, müslümanlar içerisinde 130'unun Osmanlı tebası, 5 tanesinin İran, Somaki, Mağrib ve Gürcü müslüman tacirlerden olduğu anlaşılmaktadır. 182 tüccardan müslümanlar çıkarıldığında geriye kalan 44 gayri müslim tacirin 23'ü Rum, 2'si Ermeni, 8'i Yahudi ve 11'i İtalyan cumhuriyetlerinden Venedik ve Cenevizlilere aitti. İran ve Azerbeycan'dan kervanlarla gelen müslüman tacirler Karadeniz ticaretinde yer almaktaydılar. Karadeniz ticaretinde faaliyet gösteren tüccarların kökenlerine bakıldığında, Anadolu'nun pek çok yerinden tüccarın Karadeniz'de faaliyet gösterdiği, fakat bunlar içerisinde Sinop, İstanbul, Konya ve Karaman, Bursa Trabzon, Ankara, Merzifon, Amasya, Kastamonu ve Bolu'lu tüccarların ağırlıkta olduğu görülmektedir.⁽³⁰⁾ Aynı gümrük defterlerinde, Trabzon'dan kalkan Mübarek isimli gemi tüccarının gemisinde alüminyum, fındık, kürk, kenevir ve topraktan yapılmış kavanozların bulunduğu kayıtlıdır. Anlaşılabacağı gibi karadeniz ticaretinde, müslüman tacirlerin ve Osmanlı tebası altındaki azınlıkların ticari etkinlikleri şzonusuydu.

²⁸ Elibol, a.g.t., s.55

²⁹ İnalçık, Halil "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans" Symposium on the Black Sea. Birmingham 1978, Arkheion Pontu, 35 Athens 1979, p.84-91

³⁰ İnalçık, "Black Sea...", p.101

XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait Trabzon Şeriyeye sicillerinde yaptığımız çalışmada Trabzon ve çevresinde gerek İstanbul'un iâşesini sağlamak için yapılan ticaretle ve gerekse kaçakçılık yoluyla yapılan ticaretle gayri-müslim tüccarların varlığına rastgelmemiştir. Trabzon'dan Rumeli'ye bakır kaçıran, Rumeli'den buğday vesaire getiren tüccarlar ile Kırım limanlarından tuz ve yapağı getiren tüccarların müslüman oldukları Osmanlı kayıtlarından anlaşılmaktadır.⁽³¹⁾

Yine İstanbul'un iâşesi için gerekli olan malları İstanbul'a Trabzon'dan taşıyan gemiciler ile ve mühimmat nakledilmesinde kiralanan gemi sahiplerinin Doğu Karadeniz'de yer alan Trabzon, Sürmene, Rize, Polathane (Akçaabat).Gönye ve Perşembe kazalarına mensub oldukları şeriyeye sicillerinden anlaşılmaktadır. ⁽³²⁾ 1753 yılında, Polathane iskelesinde çalışan 26 gemiciden hepsinin Doğu Karadeniz kıyısı gemicileri oldukları, isim ve lakaplarıyla tesbit edilmiştir.⁽³³⁾

XVIII. yüzyılda Karadeniz havzasında ve Doğu Karadeniz kıyılarında Türk tüccarların ve gemicilerin daha yoğun olduğu görülmekle birlikte XIX. yüzyılda İngilizlerin İran ipeğini daha ucuza almak istemeleri ve kendi mallarını doğuya kısa yoldan ve ucuz bir şekilde ulaştırmak istemelerinin sonucunda tekrar canlanan İstanbul-Trabzon-Tebriz hattında, 1830'li yıllardan sonra Ermenileri kullanarak ticaret yapan İngiliz, Fransız gibi Avrupalı tüccar ve gemi sahiplerinin ortaya çıktığı görülür. Osmanlı hükümeti büyük devletlere Boğazlardan geçiş ile Karadeniz'deki ticaret ve denizcilik haklarını tanımasına karşılık Çanakkale ve İstanbul Boğazlarındaki sıkı denetimi elinde tutması nedeniyle 1829 da Rusya ile imzaladığı Edirne Andlaşmasına kadar belirli hak ve öncelikleri kullanmaya devam etti. Karadeniz ve Boğazlar aracılığıyla yapılan Rus ve daha sonra diğer Avrupa ülkeleri, denizcilik ve ticaretinin

³¹ Trabzon Şer. Sc. No:1947 s.47b.,1920 s.77b

³² Trabzon Şer. Sc. No:1925 ,s.20b-21

³³ Trabzon Şer. Sc. No:1920, s.109

Osmanlı kısıtlamalarından tümüyle özgürleşmesi bu andlaşmadan sonra gerçekleşti. Bu serbestleşme, bölgedeki yabancı ticaret faaliyetlerinin hızlanmasını sağladı.⁽³⁴⁾

Karadeniz ticareti üzerindeki tekeli yitirmesinin Osmanlı ekonomisi üzerindeki olumsuz etkisi büyük oldu. Yeni ticaret ve gemi taşımacılığı düzeni geliştikçe, Osmanlı tüccarlarının geliri büyük ölçüde azaldı. Müslümanlar ticaretteki egemen konumlarını Rus kıyı kentlerinde yerleşmiş Osmanlı Rum tüccarlarına terketmek zorunda kalmışlardır. Rusya'nın Kuzey Karadeniz'i etkisi altına almasından dolayı, müslüman tüccarlar ya göç etmek ya da sürgün edilmek yoluyla Kuzey Karadeniz limanlarından ayrılmışlardır.⁽³⁵⁾ Anadolu'da etkili bir dağıtım şebekesi kurmuş olan Rum ve Ermeniler, ithal edilen mamul Avrupa mallarının satışı ve ihraç edilecek malların köylü üreticilerden toplanarak ihraç limanlarına yollanması hususunda, yabancı tüccarlarla işbirliği içerisinde bulunuyorlardı.⁽³⁶⁾ Buharlı gemilerle mücadele edemeyen yelkenli gemi sahipleri, Karadeniz'de kereste, kömür, kum ve buğday gibi yükte ağır pahada hafif malların taşımacılığını yapmışlardır.

Böylece üç asır kadar Karadeniz ticaretini yönlendiren Osmanlı tüccarı ve gemi sahipleri XIX yüzyıldaki siyasi ve ekonomik gelişmeler yüzünden Karadenizdeki ticareti yabancı devletlere ve onların korumasındaki Rum, Ermeni ve Yahudilere terketmek zorunda kalmışlardır.

C- KARADENİZ TİCARETİNDE TRABZON'UN YERİ VE ÖNEMİ.

Trabzon şehrinin tarih sahnesinde yerini alması, İyonya'dan gelen Milet'liler tarafından ticari amaçlı bir koloni oluşturulması M.Ö. 7.yy'ın ortalarına rastlar. Ticari ehemniyeti o zamanlarda bile çok iyi anlaşılan şehir, dönemin hükümdarları tarafından korunarak imar edilmiştir.

³⁴ Turgay, a.g.m., s.51

³⁵ Turgay, a.g.m., s.47

³⁶ Pamuk, Şevket, Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914), İstanbul, 1993 s.154

Roma dönemin de M.S. II. yy.'da İmparator Hadrian'ın iktidarında, Trabzon'un ticari ve askeri önemini çok iyi bilen Hadrian, iki kez Trabzon'a gelerek kentin büyütülmesini ve yeniden imar edilmesini sağlamıştır.⁽³⁷⁾

Eski çağlardan beri Karadeniz ticaretinde Anadolu şehirlerinin yeri ve önemi giderek artmıştır. 1187'de Kudüs'ün müslümanların eline geçmesi, Bizans'ın karışıklıklar içerisinde bulunması, Türklerin Karadeniz sahillerine yerleşmeleri, Suriye ve Mısır yolunun 1291'de müslümanların eline geçmesi, Avrupa ile Asya arasında yeni bir yolun bulunmasını gerekli kılmıştır. İşte Karadeniz'in güneyinden ve kuzeyinden Asya içlerine uzanan ticaret yolu bu gelişmeler sonucunda ortaya çıkmıştır.

Karadeniz'in sahil şeridi üzerinde bulunan ya da onların hinterlandı durumunda olan şehirler Karadeniz ticareti için önemlidir; İstanbul, Amasra, Sinop, Fatsa, Trabzon ve onlara göre iç kısımda bulunan Kastamonu, Amasya, Tokat, Sivas, Gümüşhane. Bu şehirlerden sahilde bulunanların en önemli özelliği, Anadolu içlerinden gelen kara yollarının Karadeniz'e ulaştığı noktalarda önemli birer ithalat ve ihracat limanları olmaları, içte ikinci sırada yer alanlarında, söz konusu limanlarla Anadolu ve Asya arasında ulaşımı sağlayan yollar üzerinde yöresel ürünlerle birlikte transit ticaret mallarının sergilendiği birer pazar durumunda olmalarıdır.

Trabzon, Anadolu'nun kuzeyini güneyine bağlayan yolların başlangıç noktasında bulunmasının yanı sıra, Batı-Doğu ticaretinde İran'a uzanan yolun düğüm noktalarından biri olarak önem kazanmıştır. Selçuklu Türkleri Karadeniz'e açılmak ve Karadeniz kuzeyindeki ülkelerle ticari ilişkiler kurmak için mücadeleler vermişlerdir. Türklerin Karadeniz'e açılmak istemelerinin nedenlerini şöyle özetleyebiliriz; Kendilerinin gereksinimi olan kürk ve köle gibi iki önemli ve pahalı malı doğrudan

³⁷ Sevim, Ayşe, "Trabzon'da Tarih Tarihte Trabzon" İş Bankası Yayınları No:18. Ankara 1993, s.9

doğruya satın almak, ayrıca Ortadoğu ülkelerine gönderilecek malların transit olarak kendi topraklarından geçmesini sağlamak.⁽³⁸⁾

Karadeniz ticaretini yöresellikten çıkartarak uluslar ve kıtalar arası bir etkinliğe dönüştürme, İtalyan gemicilerin bu alana girerek denizin güney ve kuzey sahillerinde ticaret kolonileri kurmalarıyla sağlanabilmiştir. Cenevizliler zamanla Sinop, Samsun, Fatsa, Trabzon ve Kefe’de güçlü birer koloni oluşturmuşlardır. Daha Rum İmparatorluğu’nun kurulduğu yıllarda Trabzon’a gelen Cenevizlilerin burada yerleşmeleri Bizans’ta olduğu gibi buradaki imparatorluğun kendilerine bazı ticari haklar ve ayrıcalıklar tanıması sonucunda giderek artmıştır. Cenevizlilerin Trabzondaki ayrıcalıkları şehrin Osmanlı ülkesine katıldığı 1461 yılına dek sürecektir. Cenevizlilerin tüm engellemelerine rağmen Karadeniz sahillerinde koloniler kuran ve ticaret yapan diğer bir İtalyan cumhuriyeti ise Venediklilerdir. Venedikliler de Cenevizliler gibi Trabzon’da “Güzel Saray” denen sahildeki yerde yerleşmişlerdi. Cenevizliler 13. yüzyıldan itibaren Kefe, Poti ve Trabzon gibi Karadeniz şehirlerinde, Venediklilerin de Tuna’da ve Don nehri ağzında ticaret kolonileri bulunmaktaydı. İtalyan tüccarlar tarafından İstanbul yoluyla batıya aktarılan ticaret malları arasında Karadeniz bölgesinden gelen buğday, balmumu ve balık ile Tuna ve Kefe’den getirilen köleler önemli yer tutmaktaydı. ⁽³⁹⁾

Venedikliler yalnız kendi Cumhuriyetleri için değil, ticaret yaptıkları tüm Avrupa ülkeleri için çok önemli olan buğday, deri, kürk ve kölelerin sağlandığı Kırım’a yerleştikten sonra Trabzon’a yönelerek buraya yerleşmişlerdir. Karadeniz’de yapılan ticarete alış verişe konu olan ürünler, Anadolu’nun ihraç edilen yerli ürünleri ile Karadeniz kuzeyinden getirtilen, Asya’dan Avrupa’ya, Avrupa’dan Asya’ya taşınan

³⁸ Turan, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri” Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, Bildiriler. Samsun 1988. s.149

³⁹ İnalcık, “Conguest....”, p. 131-147

mallar olarak belirtilebilir. Karadeniz ticaretinde en çok alınıp satılan yerli ürünler, değişik madenler, çeşitli iplik ve dokumalar ile deri ve sahtiyan olarak sıralanıyordu. Karadeniz limanlarından ihraç edilen madenlerin başlıcaları Şap, gümüş ve bakır idi. Şap, Avrupa boya sanayiinin temel maddelerinden birini oluşturmaktaydı.⁽⁴⁰⁾ Şebinkarahisar'dan elde edilen şap en yakın liman olan Trabzon'dan ihraç edilmekte idi. Trabzon'a uğrayan Ceneviz gemilerinin ve Venedik kadırgalarının hemen hepsine şap yüklendiği görülmektedir. XV. yüzyıl ortalarına kadar alışverişte ilk sırayı alan şap, boya endüstrisinde yeni tekniklerin kullanılmasından dolayı eskisi gibi aranmadığı ve ihracatının zamanla düştüğü görülür. Şap gibi gümüş de Doğu Karadeniz bölgesinin iç kesiminden bugünkü Gümüşhane'den çıkartılıyordu. Buradan elde edilen gümüş doğal olarak gene Trabzon limanından ihraç ediliyordu.

Anadolu'da Karadeniz yoluyla satılan diğer mallar iplik ve dokumalardı. Değişik yörelerde elde edilen ibrişimler de Trabzon, Samsun ve Sinop'tan dışarı götürülüyordu. Karadeniz limanlarından ihraç edilen bu malların büyük bir kısmı da İstanbul'a götürülmekteydi. XIII. yüzyılın sonlarına doğru Kefe-Trabzon-Tebriz yolu önem kazanmıştır. Bu ticaret yolunda Trabzon limanı Kefe'den Tebriz'e Tebriz'den Kefe'ye sevk edilen ticaret mallarının aktarma yeri durumunda idi. Kefe'den Trabzon'a : tuz, nakit para, gümüş, kumaş, buğday, peynir, balık gibi mallar sevk edilmekteydi. Karadeniz ticaretinde ayrıca Kırım'dan ve Rusya'dan kürkler ve köleler Anadolu'ya getirilip burada pazarlanmakta idi. Genellikle Trabzon'dan kısmen de Samsun'dan karaya çıkartılıp Sivas'a getirtilen köleler buradan Mısır gibi Arap ve Afrika ülkelerine pazarlanmakta idiler.⁽⁴¹⁾

⁴⁰ Turan, a.g.m., s.155

⁴¹ Safran, Mustafa, "Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi" Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildiriler, Samsun, 1988 s.460-461

Karadeniz ticaretinde alış verişi yapılan diğer bir grup mallarda Asya'dan getirtilip bu bölgede pazarlanan ya da Avrupa'ya götürülen ürünlerdi. Tebriz'den Anadolu'ya giren kervanların büyük bir kısmı Erzincan-Sivas üzerinden batıya ya da güney batıya doğru yol alırken bir kısmı da Erzurum'dan ayrılıp Bayburt yoluyla Trabzon'a varıyordu. Asya içlerinden getirilen mallar böylece Karadeniz'in güney sahillerine ulaşmış oluyordu. Asya ürünlerinin sergilendiği Karadeniz limanları içerisinde Trabzon başta geliyordu. Yerel ihtiyaçlar için satılanlardan başka özellikle İtalyan tacirler Trabzon pazarlarından aldıkları Asya ürünü baharatı ve ipekleri Kırım'a, İstanbul'a ve Avrupa'ya götürüp oralarda satıyorlardı. Ayrıca Avrupa'dan getirtilen pek çok mal, cam eşya, kağıt, çeşitli kumaşlar ve ibrişim, Ceneviz ve Venediklilerin nakli ile Trabzon, Samsun ve Sinop limanlarına getirtilerek Anadolu'ya dağıtılmaktaydı.⁽⁴²⁾

Orta çağın ilk yıllarında Karadeniz ticareti daha çok batı için lüks mal temin edilmesine dayanıyordu.Orta çağın sonlarına doğru, doğu ile batı arasında yiyecek maddelerinin değişimini kuzeyden hammadde ve esirlerin Avrupa'ya naklini ve Akdeniz üretiminin doğuya geçmesini Karadeniz ticareti tasis etmiştir.Venedikliler bu dönemde Azak, Trabzon ve Doğu Akdeniz limanlarından batıya ipek ticareti yapmaktaydılar.Bu dönemde Trabzon İran'dan gelen ipekler için büyük bir merkez olmuştur. Tebriz'den ham ipek, ipekli elbiseler, baharatlar kervanlarla Trabzon'a gelmekteydi.Bu dönemde Karadeniz havzasında Hazar ve çevresi ipeklileri hakimdi.XIV. yüzyılın ikinci yarısında ise Doğu'dan gelen ipek yolu değişerek, İran ipek kervanları Bursa'ya yönelmişlerdir. İran'dan Bursa'ya gelen ipek kervanları, Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya, Ankara, Bolu ya da Eskişehir'den Bursa'ya ulaşmaktaydı.Bursa'nın ipek endüstrisinde gelişmesi Karadeniz sahasının ipek ticareti ve ipek endüstrisi merkezi olmasını engellemiştir.Trabzon'dan İstanbul'a gelen gemi

⁴² Turan, a.g.m., s.157-158

tüccarları Karadeniz'deki deniz kazaları ve korsan hareketlerinden zarar gördüklerinden dolayı Erzurum-Bursa karayolunu, Trabzon-İstanbul denizyoluna tercih etmişlerdir. 1486 yılı Kefe gümrük kayıtlarına göre, Kefe'ye ipekliler Trabzon'dan değil Bursa üzerinden ulaşmakta idi.⁽⁴³⁾

Yüzyıllar boyunca İslam topluluklarında gelişen çeşitli ticaret biçimleri devamını Osmanlı devletinde de bulmuştur. Kadı sicillerine bakıldığı zaman, ortaya eşit sermaye ve eşit emek konularak yapılan ortaklık olduğu gibi taraflardan birinin sermaye diğerinin ise emek koyarak yapmış oldukları ortaklık biçimleri mevcuttur ⁽⁴⁴⁾ . Her iki ortaklık biçiminde de kâr, eşit olarak paylaşılmaktadır. Trabzon Şeriyye sicillerin de bu gibi ortaklıklar kurularak, ticaret yapılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Ortaklık kurularak yapılan ticaret hakkında şu örnek önemlidir ⁽⁴⁵⁾ : Trabzon'un Pazarkapı mahallesi ahalisinden olup ticaret yapmak için İstanbul'da yerleşen ve orada vefat eden Hacı Ahmet Efendi'nin büyük oğlu Seyyit Ali Çelebi isimli kimse H. 15 Ramazan 1148 M.29 Ocak 1736 yılında Trabzon'lu Ali oğlu Hacı Mustafa ve Hacı Mehmet oğlu Pirselimzade Hacı Ömer Ağa adlı kişiler huzurunda "babam Hacı Ahmet Efendi hayatlarında Hacı Mustafa ve Hacı Ömer Efendi ile şirketleri olup, 2500 gurus babam, 1200 gurus Hacı Mustafa Efendi ve 2500 gurus, Hacı Ömer Ağa ve üçünün toplam 6200 gurus sermayeleri olup, o günlerde bu ana para Rize ve Trabzon'dan bazı kimselere poliçe edilmiş ve bunun karşılığında babama 123 gurus faiz isabet etmiş, Ayrıca babam İstanbul'dan 3700 gurusluk eşya-i mütanenvviayı gemi ile Trabzon'a Hacı Mustafa ve Hacı Ömer Ağa'ya göndermiş ve babam bir süre sonra vefat etmiştir. Sonra ben Trabzon'a dönüp babamın ortakları ile beraber şirketin hesapları görüşerek, babama faiz olarak düşen 123 gurusu ve şirketi

⁴³ İnalçık, "Black Sea..." s.84-91

⁴⁴ Ergenç, a.g.m. s.501-502

⁴⁵ Trabzon Şer. Sc. No:1901, s.18b-19

kurarken vermiş olduğu 2500 gurusu hesabıma aldım. Hacı Mustafa Efendi ve Ömer Ağa ile alacağım vereceğim kalmadı” diye beyanda bulunmuştur.

Trabzon’da, bu yüzyılda, ticari etkinliklerin sürdüğünü gösteren başka bir belge de ise ilginç ayrıntılar bulmak mümkündür.⁽⁴⁶⁾ H.15 Sefer 1150 M.14 Haziran 1737 tarihli Trabzon Şeriyye sicilinde; Trabzon şehri mahallelerinden Kale Kalesi mahallesi sakinlerinden Ahmet oğlu Mustafa Çelebi adlı kişi, belge tarihinden dokuz ay önce Hacı Yahya Efendi oğlu Mehmet Efendi ile birlikte İstanbul’da ortaklık kurduklarını anlatmaktadır. Belgeden anlaşılacağı üzere, adı geçenler 107’şer gurusu koyarak 214 gurusu sermaye ile başlamışlar ve 1523 gurusu da borç alarak sermayelerini 1739 gurusu yükseltmişlerdir. Ortaklardan Mustafa Çelebi Trabzon’da ikamet ederek oradan aldığı kahve, pirinç, kalay ve diğer eşyaları İstanbul’a gemi ile göndermiş ve Mehmet Efendi tarafından satılarak elde edilen kâr aralarında bölüşülmüştür.

Yukarıdaki her iki örnekten anlaşılacağı üzere ortaklıklar kurarak, sermaye oluşturup ticaret yapılmaya çalışılmaktadır. Bu her iki örnekten bir takım sonuçlar çıkarılabilir. Şöyle ki; ortaklık kurularak yapılan şehirler arası ticaretin yönü genelde başkent İstanbul’dur. Trabzon’dan alınan ihtiyaç maddeleri İstanbul’a götürüldüğü gibi İstanbul’dan alınan ihtiyaç malları da Trabzon’a taşınmaktadır. Trabzon ile İstanbul arasında izlenen yol karayolu değil, daha güvenli olan deniz yoludur ki Trabzon’u ticari bakımdan önemli kılan da bu deniz yoludur. Trabzon’dan İstanbul’a götürülen mallar arasında kahve, kalay gibi Trabzon’da üretilmeyen malların bulunması, Trabzon limanının güney illerinden gelen malların Karadeniz’e çıkarılmasına imkan sağladığını göstermektedir.

⁴⁶ Trabzon Şer. Sc. No:1903, s.110

Bilindiği gibi gizemli doğunun, Çin ve İran'dan Akdeniz ve Karadeniz'e gelinceye kadar sahip olduğu yollar bir kaç kola ayrılmaktaydı. Akdeniz'e inmek için Çin, İran, Bağdat, Halep ve Beyrut yolu, Ege ve İstanbul için Çin, İran, Erzurum, Tokat, Bursa ve İzmir veya İstanbul yolu takip edilirdi. Tarihi ipek yolunu Karadeniz'e bağlayan yollardan biri ise Çin, İran, Tebriz, Erzurum, Bayburt ve Trabzon yolu idi. Yüzyıllardır tüccarlar, seyyahlar ve ordular bu yollarla etkileşim içinde bulunmuşlar, yaşamaları için gerekli olan faaliyetlerini bu yollarla sağlamışlardır. Gerek Osmanlı döneminde gerekse Osmanlı'dan önce, ticari mallar Tebriz ve Hazar denizi sahilinden Trabzon limanına düzenli olarak taşınırdı. Bununla birlikte devletler arasında sık sık olan savaşlar ipek ticaretinin sürekli kesintiye uğramasına sebep olmaktaydı. İran ile Osmanlı devleti arasındaki savaşlar yüzünden Yavuz Sultan Selim, İran'dan Osmanlı devleti içerisine ipek ticaretini yasaklamıştı. Kanuni Sultan Süleyman bu yasağı kaldırmışsa da, savaşlar ipek ticaretinin kesintiye uğramasını engelleyememiştir. Özellikle, Kazak çetelerinin Kafkaslarda ve Karadenizdeki olumsuz faaliyetleri, 16. ve 17. yy'larda, Tebriz - Trabzon ticaretini azaltmıştır. Osmanlı devletinin İran ile sürtüşme içerisinde olması, Tarihi İpek yolunun terk edilmesine ve İran ipeğinin Karadenizdeki Rus limanlarına Kafkasya üzerinden taşınmasına neden olmuştur.⁽⁴⁷⁾ Özellikle 17. yy'da ipek ticaretinin Rusya üzerinden taşınması 18. yy'da Trabzon ekonomisini olumsuz etkilemiştir. 18. yy'da Trabzon limanı, o eski canlılığını ancak 19. yy'ın ilk çeyreğinden sonra yakalama fırsatı bulacaktır.

Osmanlı devleti, 17. ve 18. yüzyıllarda uğradığı askeri kayıplara ve siyasal tersliklere rağmen ekonomik canlılığını ve birliğini korumaya devam etmiştir. Bu başarı büyük ölçüde, imparatorluğun Karadeniz'deki konumundan kaynaklanmaktaydı; Avrupa, devletleri bu yüzyıllarda Akdeniz'e ve Akdeniz ticaretine hakim durumdaydılar, Osmanlılarda Karadeniz ticaretini kontrol etmekteydiler.

⁴⁷ Jennings, "Population...", p.43

Tüccarlar, başkente kuzey Anadolu, Kırım ve Eflak limanlarından topladıkları hububat, pirinç, tuz, bal, donyağı, tereyağı ile deri ve post getirmekteydiler.⁽⁴⁸⁾ Karadeniz’de hem müslüman hem de gayri müslimler ticaret yapmakta olup, özellikle 18. yy.’da bu ticarete müslümanlar hakimdi.

Karadeniz ticaretinin sunduğu geniş olanaklardan etkilenen İngiltere Büyükelçisi ve Levent Company’nin 1762-1765 yılları arasındaki İstanbul temsilcisi Henry Grenville, “Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz” gözlemini yapmaktadır.⁽⁴⁹⁾

Trabzonlu tüccar ve gemiciler İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan ile yaptıkları ticarete, Trabzon’a bu malların karşılığında gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt ve gıda maddeleriyle dönüyorlardı.⁽⁵⁰⁾

1768-1774 Osmanlı - Rus savaşı sonucunda yapılan Küçük Kaynarca antlaşmasıyla Ruslar, ilk defa ticaret gemilerinin Karadeniz’de serbest dolaşma hakkını almışlardır. Böylece, Karadeniz ticaret ve gemi taşımacılığın da Osmanlı tekeline son verilmiştir. Antlaşma, Rus gemilerine Karadeniz’de “Özgürce ve rahatsız edilmeksizin” dolaşma hakkı tanıyor, “Rusya İmparatorluğu uyruklarının, deniz ve karadaki tüm Osmanlı ülkelerinde hatta Tuna üzerinde ticaret yapmalarına” izin veriyordu. Böylece Rusya, bu antlaşma ile dini ve ticari faktörleri göz önünde bulundurarak Osmanlı devleti iç işlerine karışmaya başlayacaktır.

Rusya’ya verilen ticari ayrıcalıklar kısa süre sonra diğer Avrupa devletlerine’de yaygınlaştırıldı. İlk olarak 1784’de Avusturya, ardından 1799’da İngiltere ve 1802’de

⁴⁸ Turgay, a.g.m. s.45

⁴⁹ Turgay, a.g.m., s.45

⁵⁰ Trabzon ile Eflak ve Boğdan arasındaki ticaret daha 13 yy’da başladı ve sonraki yüzyıllarda oldukça önemli düzeylere ulaştı. 1634’de Boğdan’a giden İtalyan keşiş Niccola Barsi da Lucca, tereyağı, peynir ve diğer gıda maddeleri karşılığında İstanbul’dan ve Trabzon’dan gelen malların önemini belirtmekteydi. bkz: Turgay, a.g.m., s.46

Fransa'ya ve daha sonraları Sardunya, Danimarka, İspanya gibi diğer Avrupa devletlerine de ticari ayrıcalıklar tanınmıştır.⁽⁵¹⁾ Karadeniz ticareti üzerindeki tekeli yitirmesinin Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkisi büyük oldu.

Yeni ticaret ve gemi taşımacılığı düzeni geliştikçe Osmanlı tüccarlarının geliri büyük ölçüde azalmıştır. Bu yıllardan sonra Karadeniz ticaretinde yabancı uyruklu tüccarların ticarete hakim konuma gelmeye başlamışlardır. Yine de bu dönemde Osmanlı tüccarları, Anadolu'dan Kırım'a Pamuklu ihracatı yapmaktaydılar. 15. yy.'da olduğu gibi 18. yy.'da da Kefe ve civarına, Orta-Kuzey Anadolu'dan, Kastamonu, Tokat ve Trabzon'dan pamuklu kumaşların ihracatı söz konusudur. Bu pamukluların dökümü ise şöyledir: "Tokat basması, Hollanda basması, bogasi, astar, tülbent, cenber, tarpuş, pamuklu gömlek, havlu, peştemal, pamuk ipliği, pamuk ve Trabzon ve Rize'de yapılan İnce Tire".⁽⁵²⁾

Anadolu'dan Karadeniz'in Kuzeyine ihracat yapılmakta ise de, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması özellikle Rusların himayesinden yararlanan Rum tüccarların işine yaramıştır. Rus Çarı ile Eflak ve Boğdan'ın fenerli beylerinin himayeci tutumları sayesinde Rumlar büyük bir avantaj sağlamışlardı. Müslümanlar ise bu durum karşısında Kuzey Karadeniz limanlarından ayrılmak zorunda kalmışlardır.

Karadeniz'de müslüman tüccarların önemini kaybetmelerine karşın, Trabzon ve çevresindeki malların İstanbul'a taşınmasına devam edilmiştir. XVIII. yüzyılın II. yarısında, İstanbul'dan, bakır ve şap'ın tüccarlara verilmemesi, panayırarda satılmaması hususunda pek çok emr-i şerif yayınlanmasına karşın Trabzonlu tüccarlar

⁵¹ Kütükoğlu, Mübahat S., "XIX yy'da Trabzon Ticareti", Karadeniz Kongresi Bildiriler, Samsun, 1988, s.98

⁵² İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı..." a.g.m., s.299-303

Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu'nun ürünlerini, İstanbul hatta Rumeli'deki panayırlara götürmeye devam etmişlerdir.⁽⁵³⁾

D-TRABZON'UN İPEK TİCARETİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Trabzon, büyük bir ticaret yolunun denize açılan kapısı ve şark ile garbı birleştiren bir ticaret merkezi olarak Orta çağlarda muhtelif milletlere mensup tüccarların mallarını mübadele ettikleri mühim bir pazar yeri idi. Orta çağlarda yünlü kumaşlar, keten ve ipekli mamuller burada işlenerek dışarı ihraç ediliyordu.⁽⁵⁴⁾

Osmanlı devrinde ticari istikrarını devam ettiren Trabzon, İran üzerinden gelen ticaret kervanlarının son durağını teşkil etmiştir. Şehir içinde yer alan irili ufaklı iskeleler Trabzonu, ihracat ve ithalata açık bir hale getirmiştir. Eyalet köylerinde yetiştirilen keten, şehirde imal edilerek tüccarlar tarafından başka yerlere sevk edilmekteydi. Dışarıdan kumaş getiren tüccarlar, yerine keten bezi alıp gitmekte idiler.⁽⁵⁵⁾ Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezit devirlerine ait yasaknamelere bakıldığında İstanbul'a Trabzon ibrişimi sevkedildiği anlaşılmaktadır. Şöyleki:

“Ve her kim Bursa'dan ve Tokat'dan ve Trabzon'dan ibrişim getirürse, anda adet üzere iki baştan resmin verdiğüne amillerden ve yahud amil eminlerinden elinde hüccet var ise, bunda resim vermeye ve illa elinde hüccet yoğ ise bunda adet üzere iki baştan resim vere;...”⁽⁵⁶⁾

Osmanlı döneminde, özellikle, 15. ve 16.yy'larda İran'dan Trabzon'a, Trabzon'dan İstanbul ve diğer mahallere İran ipeğinin taşındığı anlaşılmaktadır. Kanuni döneminde, her eyaletin bünye ve ihtiyacına, kudretine ve eskiden beri tatbik

⁵³ Trabzon Şer. Sc. No:1941 s.50, 1927,s.11

⁵⁴ Tekindağ, a.g.m., s.469

⁵⁵ Gökbilgin, a.g.m., s.298

⁵⁶ İnalçık, Halil ve Anhegger,Robert, Kanunname-i Sultani Ber Müceb-i 'Örf-i 'Osmani Ankara 1956, s.43

edile gelmekte olan usul ve adetlere göre mali-iktisadi bir takım ayrı kanunlara tabi Kanunnâmeler yayınlanmıştır. Bunlardan biri olan Trabzon İpek Resmi Kanunnâmesinde : Trabzon'da satılan ipekten alınan resimler belirtilmektedir. Yine aynı kanunnameye Trabzon'da satılmayıp İstanbul'a ve Bursa'ya götürülmek istenen ipekler için neler yapılması gerektiği belirtilmiştir.⁽⁵⁷⁾

Görülüyor ki, İlkçağlardan 16. yüzyıla kadar Trabzon İran yönünden gelen ipeklerin satıldığı, ticaretinin yapıldığı önemli bir liman şehri konumundadır. Yine İstanbul'a ulaşacak ipeklerin doğuda yüklendiği liman olarak Trabzon karşımıza çıkmaktadır. İpek ticareti bu yüzyıllarda canlı olmasına rağmen Yavuz ve Kanuni döneminde İran ile yapılan savaşlar İran ipeğinin ticaretinin kesilmesine neden olmuştur. Yavuz Sultan Selim İran tehlikesini çok iyi bildiğinden, Şiiliğin Osmanlı toplumunda yayılmasını önlemek için girişimlerde bulunmuş sonuçta İran ipeğinin Anadolu içerisine girmesini yasaklamıştır. Kanuni Sultan Süleyman bu yasağı kaldırmış ise de sık sık yapılan savaşlar ipek ticaretinin sıkca kesintiye uğramasına neden olmuştur.⁽⁵⁸⁾ Osmanlı devletinin ortaya çıkmasından önce Selçuklular ve Moğollar idaresinde İran'ın ticaret malları ve bilhassa çok makbul ince İran ipeği Kuzeyde Trabzon'da, Güneyde ise İskenderun körfezinde Batılı tüccarların eline geçmekteydi. Osmanlı devletinde dokumacılığa dayalı olarak yapılan ipek ticareti doğudan gelen ipekle beslenmekteydi. 16. yüzyıl başlarına kadar bu ticareti Genceli, Tebrizli, Acem olarak adlandırılan kimseler yapıyordu. Anadolu'ya ipek başlıca Mazenderan Gilan ve Şirvan'dan geliyordu. Bu bölgenin ipekleri Tebriz'de toplanır, Tebriz'den hareket eden kervanların bir kısmı Erzurum'a, bir kısmı da Halep'e doğru yola çıkardı. Erzurum'dan gelen yol, Erzincan, Tokat, Amasya ve Eskişehir üzerinden, güneyden gelen yol da Diyarbakır-Maraş üzerinden İç Anadolu'ya girer ve

⁵⁷ Gökbilgin, a.g.m., s.300

⁵⁸ Jennings, a.g.m., s.42-43

Bursa'ya ulaşırdı. Anadolu'ya Trabzon yoluyla da ipek girmektedir. Trabzon yolundan gelen ipekler Ermenistan, Gürcistan, Hazar Boyları, Gence ve kefe ipekleriydi. Karadeniz'deki korsan faaliyetleri ve gemi kazaları nedeniyle, İran ipek tüccarları, Trabzon-İstanbul denizyolunu, daha güvenli olan Erzurum, Tokat, Amasya ve Bursa karayoluna tercih etmişlerdir. Bursa 14. yüzyılın sonları ile 15. yüzyılın başlarından itibaren, ipek ticaretinde, Trabzon'a göre daha üstün konuma gelmiştir. İran ipek tüccarları, Bursa ipek merkezi sayesinde, İtalyan tüccarlarla ticari temaslarda bulunabilmişlerdir. ⁽⁵⁹⁾ Görüldüğü gibi Trabzon limanı sayesinde gerek batı ve gerek doğu için özellikle ticari sahada akla gelen ilk liman şehriydi. 16. yüzyılın sonları ile 17. yüzyılda Trabzon'da ipek ticaretinin, İran'a yönelik kervan ticaretinin, eski canlılığını koruduğunu söylemek oldukça güçtür. İran'a yönelik kervan ticaretinin bu yüzyıllarda iki devlet arasındaki savaşlar ve Karadeniz'deki Abaza korsanlarının faaliyetleri sonucunda gerilediği anlaşılmaktadır. Trabzon iskelelerinin 17. ve 18 yüzyıllarda eski canlılığından uzaktır. 18. yüzyıl başlarında İran ipek ticaretinin iç kırıksıklıklar ve Osmanlı-Rus müdahaleleriyle kesintiye uğramasının ardından Halep ve İzmir'deki Avrupalı tüccarlar, eskiden beri ipekçiliğin yaygın olduğu Bursa, Tokat, Antakya, Kıbrıs ve Suriye'nin kuzeyindeki kıyı bölgelerinde yetiştirilen ipeğe yöneldiler. 1730'larda Suriye'de üretilen ipeğin büyük çoğunluğu Avrupa'ya aktarılıyordu. Bu tarihlerde Doğu Hindistan Ticaret şirketinin Bengal ve Çin'den yaptığı ipek ithalatı, İngiliz'lerin Osmanlı devleti'nden yaptıkları ipek ithalatını olumsuz etkilemiştir. 18. yüzyıl ortalarında Çin'den getirilen ipek, bu ithalatı daha da azaltmıştır.

XVIII. yüzyılda Trabzon ile İran arasındaki kervan ticaretinin hangi seviyede olduğunu anlamak için Osmanlı-İran ticaretinin ne durumda olduğuna bakmak

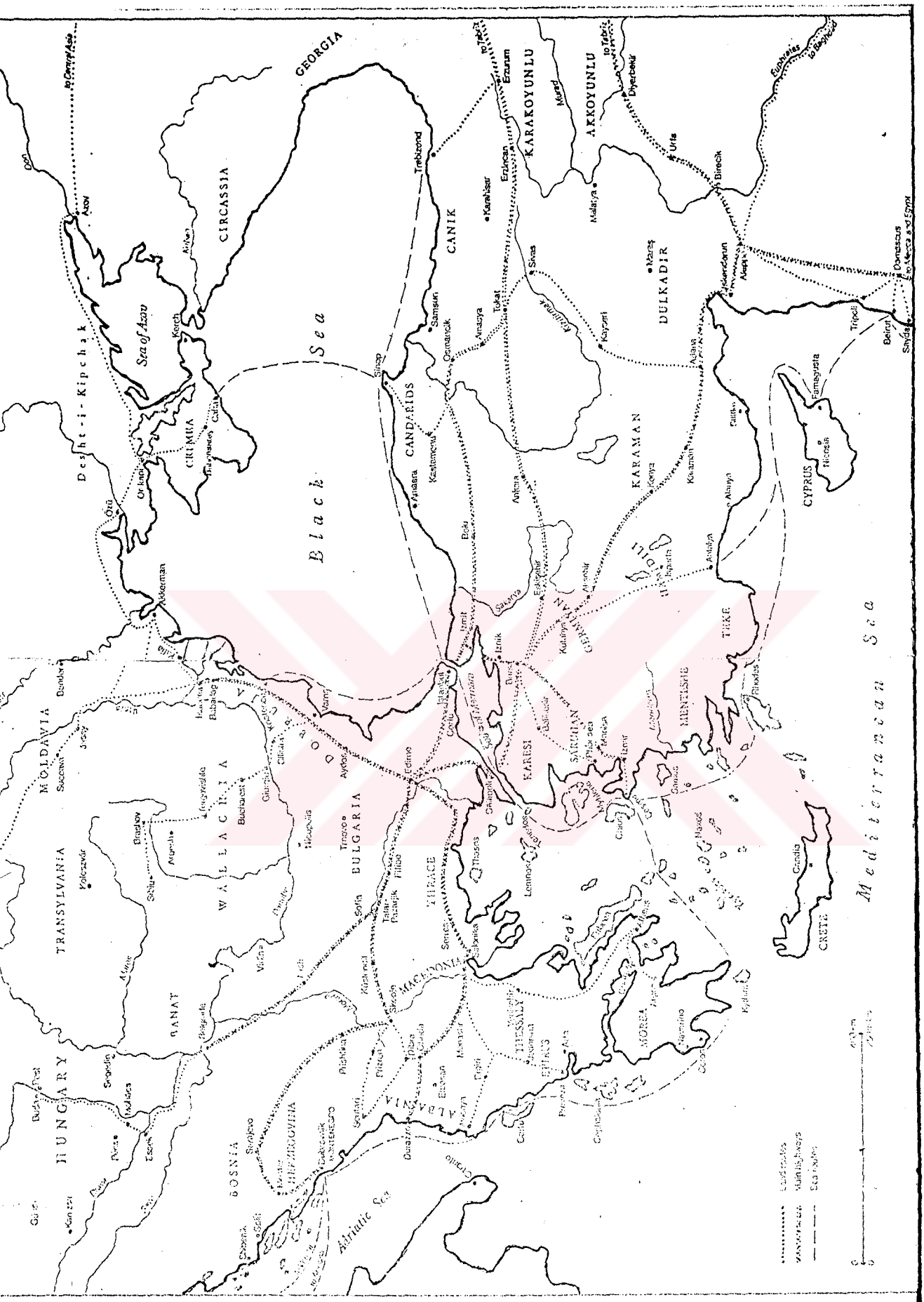
⁵⁹ Dalsar, Fahri, Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik. İstanbul 1960, s. 126-130. Bkz. İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı...", s.208, İnalçık, "harir....", p. 212-213

gerekecektir. Zira Osmanlı-İran ticareti deyince akla ilk gelen “İpek” olmaktadır. Osmanlılar İran’dan aldıkları ipeği hem transit olarak Avrupa’ya taşımışlar, hemde kendi tüketimleri için kullanmışlardır. İran’dan ithali yapılan mallar; çeşitli ipekli kumaşlar, kürk ve deriler, kutni vb. dir. İran’dan gelen bir malın Osmanlı topraklarında, ilk gümrük ödediği nokta Erzurum gümrüğüdür.

Erzurum’a 18. yüzyılda gelen İran ipeklilerinin canlılığı, Trabzon ticaretinin de canlı olacağı anlamı taşır. Zira, Erzurum Gümrüğüne giren malların bir kısmı Karadeniz’e açılmak için Trabzon iskelesinden geçmek zorunda idi. XVII. yy.’ın II. yarısında bir çok kez İran’a giden seyyah J.B. Tavernier, İstanbul’dan İran’a gidecek olan bir kimsenin Trabzon’da gemiden inerek beş günlük bir yolculuğu takiben Erzurum’a varabildiğini belirttikten sonra, Giresun’dan Trabzon’a seksen, Trabzon’dan Rize’ye yüz mil çektiğini yazar.⁽⁶⁰⁾

18. yüzyılda şark seferleri ve İran’daki iç karışıklıklar nedeniyle Osmanlı - İran ticareti krizli bir dönem yaşamıştır. 1722 yılında İran’ı istila eden Afganlılar Safevi hanedanına son verdiler. Hemen bir yıl sonra ise Osmanlılar İran’a savaş açtılar. Bu dönemde Erzurum gümrüğünden sağlanan gelirlere baktığımızda (Tablo I), 1725’e kadar bir düşüş izlediği

⁶⁰ Tavernier, Jean B., Türkiye Üzerinden İran’a Seyahat, İstanbul 1980,s.29



Harita III, Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret Yolları, Kaynak : İnalçık, "Classical Age..."

görülmektedir. 1725’de meydana gelen yükselme Tiflis’in Osmanlı devletinin eline geçmesi ve kısa bir süre için ipek ticaretini kontrolleri altına almalarından kaynaklanmıştır. Bundan sonra düşüş yeniden başlamıştır. 1730’da Osmanlı devletinin şark seferleri yeniden başlamıştır. 1730-32, 1733-36 yılları savaş yılları olup, kesin düşüş 1739’dan sonra yaşanmıştır.

Bu düşüşün nedenlerinden biri, 1734’de gerçekleştirilen Rus-İngiliz ticaret andlaşması ile Asya mallarının Rusya üzerinden Avrupa’ya gönderilmeye başlanmasıdır. Bu güzergah değişikliği Erzurum’u dolayısıyla Trabzon ipekli ticaretini olumsuz olarak, etkilemiştir. 1720 yılında Erzurum gümrüğü gelirleri 18, 911 guruş iken, 1750 yılında bu gelirler 2354.5 guruş’a kadar düşmüştür. 1790 yılında ise Erzurum Gümrüğü gelirleri oldukça azalarak 756 guruşa kadar gerilemiştir.

Tablo I: Erzurum Gümrüğünün İran’dan Gelen

Mallardan Sağladığı Gelirler (1720-1790)⁽⁶¹⁾

Yıllar	Gelir (guruş)	Kaynaklar
1132/1720	18911	BA.MAD.1636
1137/1725	23.197.5	“ 1511
1141/1729	16.813	“ 1511
1150/1737	17.858.5	“ 10180
1156/1743	9.350	“ 10191
1158/1745	6.570	“ 10.191
1161/1748	6.139	“ 10.191
1175/1762	1.893.5	“ 21.598
1178/1765	1.747	“ 21.598
1204/1790	756	“ 10.048

⁶¹ Erim, Neşe, “1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti”, V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi, Tebliğler. Ankara 1990, s.572

Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı gibi Osmanlı-İran ticaretinde 1720'li yıllarda başlayan düşüş 1740'lı yıllardan sonra iyice çökmüştür. 1740 - 1790 yılları arasına rastlayan dönemde kürk ve deriler, siyah tiftik, kutni ve kahve gibi malların ticareti yapılmış, 1790'dan sonra pamuk İran ticaretinde birinci sırayı alan mal haline gelmiştir.⁽⁶²⁾

Erim'in Erzurum gümrüğü üzerinde yapmış olduğu araştırma İran yönünden gelen malların gelirlerinin 18. yy'ın sonlarında iyice azaldığını göstermektedir. Erzurum gümrüğünün göstermiş olduğu düşüşün, Erzurum'a göre tali yol kabul edilen Erzurum-Trabzon yolunda daha da düşmüş olabileceğini kabul etmek gerekir. Çünkü 18 yy'da Tebriz'den gelen ipekli mallar 15 ve 16 yy.'da olduğu gibi Trabzon-İstanbul deniz yoluyla nakledilmekteydi. Karadenizdeki gemi kazaları ve korsan faaliyetleri nedeniyle ipek tüccarları daha güvenli kabul ettikleri Erzurum-Tokat ve Bursa karayolunu tercih etmişlerdir. Bundan dolayı Trabzon, ipek ticaretindeki konumunu kaybetmiş, 16. yy'da Bursa ve 17-18.yüzyıllarda İzmir, İran mallarının Avrupalı tüccarlara pazarlandığı merkezler olmuşlardır.⁽⁶³⁾

Yukarıda belirtilen nedenler haricinde, 1734'de gerçekleştirilen Rus-İngiliz ticaret anlaşması ile Asya mallarının Rusya üzerinden Avrupa'ya gönderilmesi Tebriz-Erzurum yoluyla Anadolu'ya giren ipekli malların azalmasına neden olmuştur.⁽⁶⁴⁾ 1750 ile 1800 yıllarını kapsayan Trabzon Şeriiye sicilleri incelendiğinde, hububat, bakır, gümüş, yapağı, tuz, kahve ve pamuk ticareti ile ilgili kayıtlara rastlanılmasına rağmen ipekli mal ticaretiyle ilgili kayıtlara rastlanılmaması yukarıda belirtilen olumsuz gelişmelerle açıklanabilir. Ayrıca Bengal ipeğinin dünya pazarlarına hakim olması, Ortadoğuda İran dışında ipek üretim merkezlerinin canlanması (Suriye, Kıbrıs v.b.) ve

⁶² Erim, a.g.m., s.573-577

⁶³ İnalçık, "Black Sea..."p.91-101

⁶⁴ Erim, a.g.m., s.571-572

ipeğin dünya ticaretindeki yerini pamuğa bırakması Anadolu'daki ipek merkezlerinin dolayısıyla Trabzon limanının da önemini kaybetmesine neden olduğunu söyleyebiliriz.

Osmanlı İran ticareti 1830'larda yeniden canlı bir döneme girmiştir. Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılması Erzurum ve Trabzon üzerinden yapılan İran ticaretinin önem kazanmasına neden olmuştur.⁽⁶⁵⁾

⁶⁵ Issawi, "Tabriz-Trabzon...", p.18

II. BÖLÜM

TRABZON GÜMRÜĞÜ

A-OSMANLI DEVLETİ'NDE GÜMRÜKLER

Gümrük vergilendirmenin kolay ve az masraflı şekli olarak, sanayi-öncesi ekonomilerde bölgeler ve şehirler arası ticari mübadelede de eski ve yaygın bir uygulamanın konusu olmuş bir vergidir. Modern milli devletlerin doğuşundan sonra devlet destekli iktisat politikalarının etkisi ile iç pazar bütünlüğünü yaratma süreci içinde yavaş yavaş ortadan kaldırılması Fransa'da 1789 ihtilali'ne, Kara Avrupa'sında ise XIX. yüzyılın ortalarına kadar ancak tamamlanmış olan iç gümrükler, Osmanlı devletinde başlangıçtan itibaren geniş bir uygulama konusu olarak tamamen tasfiye edildiği 1900 yıllarına kadar uzun bir süre boyunca Osmanlı maliyesinin ekonomiyi etkileyen önemli kurumları arasında bulunmuştur.⁽³⁾

1- Gümrüğün Tanımı

“Gümrük”, bir ülkeye giren ve ülke kanunlarının tanıdığı istisnalar dışında kalan ve her çeşit eşyadan sınırları geçerken alınan vergidir. ⁽⁴⁾ Osmanlı kanunu, ülkeye gelen ve çıkan her türlü ticaret eşyasından gümrük vergisi aldığı gibi, ülke içinde de gümrük uygulamasına başvurmuştur. Temelde, “tüccar-ı seffar” denilen beldeler arasında ticaret yapanların, girişebilecekleri spekülasyonların doğuracağı sıkıntıları önlemek amacıyla başvurulmuş bir önlem olan bu uygulama aynı zamanda hazinenin en büyük kaynaklarından birini oluşturmuştur.⁽⁵⁾

³ Genç, Mehmet, a.g.m. s: 786

⁴ Süleyman Sudî, Defter-i Müktesîd, C.III., istanbul 1307, s. 20

⁵ Ergenç, a.g.m., s. 523.

Türklerin gümrüklerle tanışması çok eskiye dayanmaktadır.⁽⁶⁾ İslam gümrük sisteminde olduğu gibi, Selçuklular döneminde de, gümrüklerde gümrük vergisi anlamında çeşitli terimlerin kullanıldığı bilinmektedir. Bu terimler arasında, tamga, bac, öşür ve gümrük gibi terimler vardır. Türklerde ve Moğollarda “tamga” kelimesi gümrük vergisi anlamına gelmekle beraber, bu terim B. Selçuklular döneminde daha çok iç ticaret ve sanayiden alınan vergiler anlamında kullanılıyordu. Büyük Selçuklularda ve İlhanlıların hakimiyetleri döneminde Farsça’nın etkisinden dolayı, Farsça “baj” kelimesi, genel olarak vergi anlamına geldiğinden, “bac” şeklini alarak Selçuklular, İlhanlılar tarafından kullanılmıştır.

Gümrük kelimesinin Türkçe’ye Latince’den geldiğine dair bazı görüşler vardır. Süleyman Sudi, gümrük kelimesinin latince değişim ve ticaret anlamına gelen “Commercium” kelimesinden alındığını yazmaktadır. Osman Turan’a göre de Gümrük kelimesi, Haçlılardan ve Latince “commercium” kelimesinden alınmış ve bu Türkçe şekli ile Arap ülkelerine girmiştir. Gümrük kelimesinin türkçede kullanıldığına dair tespit edilebilen eski tarihli belgeler, Anadolu Selçuklu hükümdarı İzzettin Keykavus tarafından Kıbrıs Kralına 1216 yılında gönderilen ferman ile, Alaaddin Keykubat tarafından 1220’de Venediklilere verilen müsaade farmanıdır. Gümrük kelimesine her iki belgede de yer verilmiştir. ⁽⁷⁾ Gümrük kelimesinin Türk diline girmesinden sonra “tamga” kelimesinin artık gümrük vergisi anlamında kullanılmadığı anlaşılmaktadır.

2- Osmanlı Devleti’nde Gümrük Rejimi

Osmanlı memleketlerine girecek veyahut memleket dışına çıkacak eşya için her devlette olduğu gibi gümrükler tesis edilmiş ve gümrük resmi konulmuştu. Gümrükler, Tanzimata gelinceye kadar emanet veya iltizam usullerinden biriyle idare

⁶ Atan, Turhan, Türk Gümrük Tarihi, Cilt I., Ankara 1990, s.112-115

⁷ Atan, a.g.e., s.115.

olunmuşlardır. ⁽⁸⁾ Bunlardan “emanet”, bir mukata’ayı ⁽⁹⁾ devlet tarafından vazifelendirilen ve maaşı hazineden ödenen bir şahsın idaresini ifade etmektedir. “İltizam”a gelince, yine geliri devlete ait olan bir mukata’nın, bir ile üç senelik süreler için işletilmesi hakkının, maliye tarafından ihale edilmek suretiyle özel bir şahsa verilmesidir.

Bu şahıslara “mültezim” denilmekteydi.⁽¹⁰⁾

Osmanlı devleti içerisinde iç gümrükler, önemleri bakımından incelenmeye değerdir. İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne, Belgrat, Trabzon, Erzurum, Diyarbakır, Halep, Şam, Bağdat gibi liman ve şehirler nüfus ve ticaret hacmi itibarı ile iç gümrük merkezlerinin başında geliyordu.

Osmanlı devletinde gümrük açısından sınır kavramı, iki devlet arasındakinden hemen sonra, deniz ile kara arasındaki hattı ifade ediyordu ⁽¹¹⁾. Bu hattı geçen, yani denizden gelip karaya çıkarılan veya karadan gelip gemiye yüklenerak giden mal, hemen her yerde gümrüğe tabi tutuluyordu. Kıyılarda yer alan küçük kasabalarda bile birer gümrük merkezi bulunmaktaydı, kolayca yükleme ve boşaltma yapılabilecek tüm

⁸ Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, C. 4/2, Ankara, 1983., s. 580.

⁹ Mukata’a, Mali ıstılahda farklı manalarda kullanıldığından dolayı Ziya Karamursal’ın mukataa hakkında vermiş olduğu bilgileri aynen nakletmeyi uygun bulmaktayım. Şöyleki; “Mukata’a :İster emanet suretiyle, isterse iltizam suretiyle olsun cibayet edilen devlet veridatından her hangi birinin tespit olunan miktarının mecmu’unu da ifade etmekte olduğu gibi mukata’a bazı defa zeamet ve tımar nevinden bir temlik manasınada gelir. Bazı kere tarihlerde malikane makamında mutasarrıfın tamamen mülkü olan bir vakıf şeklinde ve keza umumiyetle devlet veridatı makamında dahi kullanılmıştır.....” (Karamursal, Ziya, Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler., Ankara, 1989, s. 201-202)

¹⁰ İltizam: “Devlet gelirlerinden bir kısmının, bedelini taksitlerle vereceğine kefil göstererek başka biri tarafından üzerine alınmasıdır. İltizam usulü önceleri bir kaç mühim hasıtalata mahsus olarak başlamış iken az zaman içinde aşar, ağnam, gümrük ve ihtisab gibi başlıca gelirlerin iltizama verilmesi kaide halini almıştır. Mültezimlerin en evvel Hazineye karşı olan taahhüdün sağlamlaştırmak için itibarlı bir sarraf göstermeleri nizam altına alınmıştı. Bir takım kimselere kuyruklu denilen imtiyazlı senetler verilmek sureti ile Hazine sarrafları ortaya çıkarıldı ki bunlara “kuyruklu sarraflar” deniliyordu. Hazineye kefil gösterecek sarrafın mutlaka kuyruklu sarraflardan olması ve bu sarraflığa girecek olanların önceden ikibinbeşyüz kuruştan on bin kuruşa kadar berat harcı ve bundan başka da her iltizam bedelinden ayrıca ferman harcı olarak nisbi bir para vermesi lazım gelirdi. Tanzimatın ilanı ile iltizam usulü kaldırılmıştır...” (Karamursal, a.g.e., s. 202-203.)

¹¹ Genç, a.g.m., s. 787

kıyı bölgelerini devlet tespit ederek bunların dışında kalan yerlere ticari trafiğin yönelmesini, yasaklarla kontrol altına tutmaya çalışırdı.

Karada seyrekleşen gümrük merkezleri arasında biraz daha sık olarak yayılmış bulunan “Bac” merkezleri yer almış bulunuyordu. Çoğunlukla dağlık, ormanlık ve ıssız yerlerde geçit ve konaklama emniyetini sağlamak üzere örgütlenmiş koruma görevlilerine ait giderlerin karşılanması için tahsil edilen “bac”lar, aynı zamanda gümrük merkezi bulunan şehirlerden transit geçen ticari eşyanın da gümrük yerine ödediği ve gümrüğe oranla 1/10 ila 1/50 arasında değişen çok düşük bir resimden ibaretti.⁽¹²⁾ Gümrükler, bac ve daha bir takım farklı resimlerin eklenmesiyle bir mukata’a haline dönüştürülür, her iskelede bir gümrük divanı, gümrük emini, merkezden tayin edilen bir mübaşir, bir katip, bir gümrük sarrafı ve gümrük kapısının önemine göre çok sayıda gümrük memurları bulunurdu. Mübaşirler gümrüğe ödenecek malın kıymetini takdir ederler, katipler de gümrüklerin günlük muhasebelerini tutarlardı. Bu yapıya ülke sınırları içerisindeki bütün gümrük kapılarında rastlanırdı.⁽¹¹⁾

Belirli bir gümrük merkezine gelen mal vergilendirilirken dikkate alınan husus, malın menşei ve niteliğinden çok tüccarın din ve tabiiyeti idi. Vergi oranları bakımından, iç ve dış, bütün gümrüklerde geçerli olmak üzere tüccarlar arasında yapılan ilk ayırım müslüman olanla olmayan arasında idi. İkinci ayırım müslüman olmayanlar içinde Osmanlı tebası olanla olmayanı birbirinden ayırmaktı. Çünkü, Osmanlılarda her türlü vergi müslüman olup olmaması durumuna göre belirlenmekteydi.

Osmanlı devletinde şehir veya iskeleler arasında kara veya deniz yoluyla nakledilen emtiadan alınan resimler “dahili gümrük resmi” olarak adlandırılmaktadır.

¹² Genç, a.g.m. s.787.

¹¹ Güçer, a.g.m., s. 27

Bu vergiler amediyye, reftiyye, mastariyye ve mürûriyye adı altında alınmakta idi.⁽¹²⁾ Bunlardan amediyye, karadan veya deniz-den bir bölgeden diğer bölgeye taşınan yerli, yabancı her türlü emtia ve eşyadan vardığı yerde satan kişiden alınan resimdir. Reftiyye, bir bölgeden başka bir bölge veya yabancı bir ülkeye ihraç edilmek üzere olan ticari mala bulunduğu yerde uygulanan vergidir. Mastariyye, yabancı bir ülkeden getirilerek her hangi bir liman veya şehirde başka bir tüccara satılan yabancı mallardan alınan resimdir, Mürûriyye ise transit vergisi olup, Osmanlı toprakları üzerinden başka bir ülkeye nakledilen yabancı malların tabi olduğu vergidir.

Hazineye gelir sağlamanın yanında mal sıkıntısı çekilmemesi için her malın üretildiği bölgede tüketilmesini amaçlayan dahili gümrük, (İç Gümrük) oranı zaman ve bölgeye göre farklılık göstermekteydi. Eski zamanda gerek iç, gerek dış gümrüklerinin resimleri her yerde bir olmayıp, bazıları mahallelerinin tabii hallerine ve eski adetlerine ve bazılarıda ticari mevkilerine ve hususi hallerine göre türlü adlarla ve bazı yerlerde kıymetlerin yüzde üçünden beşine kadar ve bazılarında ise yük üzerinden ve yük başına bir kuruştan on kuruşa kadar resim alınmıştır. ⁽¹³⁾

Yapağı ve Bursa ipeğinden %5-21, diğer eşyadan ortalama %10-15 arasında değişen vergi alınıyordu. Hububat, zeytinyağı ve bakırın ihracına müsaade edilmediği için bunlar daha ağır vergiye tabi tutuluyordu. Bunlardan zeytinyağından %33 oranında gümrük alınmakta idi. ⁽¹⁴⁾ Bir belde hasıl o-lupta, orada sarf olunan emtia ve erzaktan gümrük resmi alınmaz, ihtisab resmi, kantar ücreti demek olan “rusumat-ı kadime-i belediye” alınırdı. Şehir içinde üretilen mal başka bir yere götürüleceği zaman gümrük resmi alınırdı. Gümrük vergilerinin hiçbir kalemi zeamet ve tımara

¹² Kütükoğlu, “Osmanlı-İngiliz”, a.g.e., s. 62.

¹³ Karamursal, a.g.e., s. 193

¹⁴ Önsoy, a.g.e., s.13

tahsis edilmeyip, elde edilen gelirler, direkt olarak devlet hazinesine gönderilmekteydi.⁽¹⁵⁾

Dahili gümrükler, bulundukları mahallelere göre “sahil gümrükleri”, “hudud” ve “kara gümrükleri” olarak adlandırılabilir. Sahil gümrükleri ile kara gümrüklerinde alınan gümrükler birbirinden farklı olabilmekteydi. Sahil gümrüklerinden Trabzon gümrüğünde gümrük vergileri, malın kıymeti üzerinden yüzde hesabı ile alınmaktaydı. ⁽¹⁶⁾ Kara gümrüklerinden Tokat’da vergi yük başına 1/4, 1/3, 1/2 veya tam olarak bir guruştan on guruşa kadar alınmaktaydı. ⁽¹⁷⁾

Tanzimattan itibaren, mahalli gümrükler tarafından her yerde farklı olarak alınan verginin mahsurları göz önüne alınarak, dahili gümrükler için de “tarife defterleri” tanzim edilip bütün gümrüklere dağıtılmış ve bir malın gümrüğü her yerde eşit olarak alınmaya başlanmıştır. Ancak bazı mallar yine de tarife dışında bırakılmıştı. Büyük şehirlerdeki gümrükler ihracat ve ithalat gümrükleri olarak ayrıldığı gibi bazı önemli iskelelerde de emtia, zahire, tütün, kuru meyve, taze meyve gibi çeşitli mallar ayrı ayrı gümrüklerden geçiyordu.⁽¹⁸⁾

İstanbul başta olmak üzere İzmir, Selanik, Edirne, Samsun ve Trabzon’a gelen malların gümrükleri çıktıkları yerlerde değil, vardıkları iskele veya şehirlerde alınıyordu. Bu usul 1856 martına kadar devam etmiş ve sonra kaldırılmıştır. ⁽¹⁹⁾

Osmanlı devletinin iktisat siyasetinin en göze çarpan tarafı, memleket dışarısına çıkarılması gereken mallar ile ilgiliydi. Osmanlı hükümetinin sulh zamanlarında memleket dışına çıkaracağı eşya ile harp zamanlarında ihraç edeceği eşya arasında cins ve nevi itibari ile fark olup bunun muhtelif sebepleri vardı. Bu, ya savaş zamanında o

¹⁵ Karamursal, a.g.e., S. 193.

¹⁶ Gökbilgin, a.g.m, s. 298-306

¹⁷ Kütükoğlu, a.g.e., s. 63

¹⁸ Kütükoğlu, a.g.e., s.63

¹⁹ Kütükoğlu, a.g.e., s.64.

eşyaya olan ihtiyacı veyahut çıkaracağı eşyanın savaştığı devletin eline geçmesi ihtimaliydi. Barış zamanlarında ülke dışına çıkarılmasına mücade edilmeyen eşyanın miktarı azdı ve bunların en mühimleri her nevi zahire ve bakliyat, at, silah, barut, kurşun, bakır, kükürt, sahtiyan ve gön'dü. Bunlardan ilk beşinin her ne zaman olursa olsun memleket dışına çıkmasına izin verilmezdi. Yalnız zahire memlekette sıkıntıya neden olmayacağı anlaşıldığı zamanlarda ender olarak ihraç edilmekteydi.⁽²⁰⁾

Tanzimat döneminde “Tarife defterleri” tanzim edilerek gümrük alımında eşitlik sağlanmak istendiyse de beklenen netice hasıl olmadı ⁽²¹⁾ 18. asrın ikinci yarısına kadar, ihraç edilecek eşya üretim bölgesinden yerli tüccarlar tarafından alınarak ihraç yerine sevk edildiğinden dahili gümrüklerde bunlar tarafından ödenmekteydi. Ecnebi tüccar sadece %3 oranında ihraç gümrüğünü ödeyerek malı alıp götürüyordu. Ancak 18. yüzyılın sonuna gelindiğinde, yoğun talepten dolayı yabancı tüccarların malı istihsal yerinden alıp götürmeleri ve buna karşılık yerli tüccarın ödemek zorunda oldukları iç gümrüklerini ödememeleri karşısında Osmanlı devleti yabancı tüccarlara yerli tüccar muamelesi yapmaya başladı ⁽²²⁾ Yabancı tüccarlar böylece ağır vergiler ödemek zorunda kalmışlar ve şikayetlerini dolayısıyla artırmışlardı.

Osmanlı hükümeti 1826'dan itibaren, ham maddenin dışarıya çıkarak zayıflama dönemine giren esnafımızın işsiz kalmasını önlemek amacıyla, bir nevi himaye sistemi olan “Yedi Vâhit” usulunu uygulamaya koymuştur. Devlet bunu müteakiben bazı malların alım satımı üzerine kısıtlama koydu. Yani yabancılar istediği malları istediği kadar alıp götüremeyeceklerdi. Bütün bu politikalarla Osmanlı devleti, devleti ve tüccarını ayakta tutmayı amaçlamaktaydı.

²⁰ Uzunçarşılı, a.g.e, s.686

²¹ Kütükoğlu, a.g.e., s. 63

²² Kütükoğlu, a.g.e., s. 64

Yabancı devletler tüccarı tarafından Osmanlı şehir ve iskelelerine getirilen ve buralardan alınıp Avrupa'ya götürülen mallardanda öteden beri bir vergi alınmaktadır ki bu “harici gümrükler” içine girer. Osmanlı devleti XV.asırda, Venedik ve Ceneviz tüccarlarına 1536 yılında ise Fransız tüccarlarına ticari imtiyazlar vermiştir. Daha sonra bu imtiyazlar diğer melletlere de verilmiştir. Başlangıçta %5 olan gümrük resmi %3'e indirilmiş, nihayet mastariyye resmi de kaldırılmak suretiyle ecnebi tüccar sadece %3 gibi bir resim öder olmuştur. XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren ise eşyaların kıymetleri üzerinden alınacak %3 gümrük resminin miktarının tespit eden tarifeler tanzimi fikri revaç bularak tatbik mevkiine konulmuştur.⁽²³⁾ Yerli ve yabancı tüccarların, mübaşirler tarafından takdir edilen fiyatı aşırı bulmaları durumunda, gümrüğe bağlı mallardan yüzde hesabıyla, tahsil edilecek resim miktarında mal verilmesi; malın değeri konusunda tüccarlarla anlaşmazlık çıkması halinde de, gümrük mültezimlerine gümrük resmini aynı olarak alma yetkisi verilmişti.⁽²⁴⁾

İç gümrükler yerli sanayi ile paralel olarak ortadan kalkmaya başlamışlardır. İç gümrüklerde 1840'tan itibaren %12 üzerinden alınan vergi, 1861'de imzalanan ticaret anlaşması ile %8'e indirilmesi iç gümrüklerin varlığını etkilemiştir. Bu tarihten itibaren yerli sanayiı korumak üzere tanınan gümrük muafiyetleri genişletilmiş ve nihayet 1874'de karayolu ile yapılan mübadelenin tümü için iç gümrükler kaldırılmıştır. Deniz yoluyla yapılan ticaret, yabancı gemilerin taşımacılığa geniş ölçüde katılmalarından dolayı, yerli ve yabancı malları birbirinden ayırmada zorluk çekildiğinden iç gümrükler biraz daha devam etmiş ve nihayet 1910 yılında Osmanlı devletinde “İç Gümrük” kurumu tamamen sona ermiştir. ⁽²⁵⁾

²³ Kütükoğlu, a.g.e. , s. 70

²⁴ Güçer, a.g.m., s. 78

²⁵ Genç, a.g.m., s. 790.

B-XVIII. YÜZYILDAN ÖNCE TRABZON GÜMRÜĞÜ

Trabzon ve havalisinin, Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461'de fethedilmesinden sonra, uzun bir müddet münferit bir halde kaldığı, bir eyalet teşkilatına bağlı bulunmayarak müstakil idareci ve kumandanları tarafından, kalelerde dizdarları, subaşıları, şehir ve kasabalarda kadı, zaim ve ümera vasıtasıyla idare edildiği anlaşılmaktadır.⁽²⁶⁾ Devlet i-çerisinde Trabzon'un idari, askeri ve mali yapıdan önem kazanması II. Bayezit ve Şehzade Selim'in dönemlerine rastgelmektedir.

İktisadi açıdan Trabzon'un 16.yüzyılda önemini koruduğu görölmektedir. Osmanlıların Safevilere karşı düzenlemiş oldukları seferlerde Trabzon limanının ikmal görevi görmesi şehrin önemini artırmıştır. Yine bu dönemde Tebriz ve Hazar Denizi sahilinden ipekli mamullerin Trabzon limanına taşınması sürüp gitmiştir. Bu açıdan Trabzon limanı şehrin gelişmesinde önemli bir gelir kaynağını temin etmekteydi.⁽²⁷⁾

16.yüzyılda Anadolu'yu gösteren bir haritaya bakıldığında, büyük kentlerin çoğu denizden uzakta, içericidir. Trabzon, Sinop, Antalya dışında hatırı sayılır büyüklükte hiç bir kentin limanı yoktur. Trabzon'da bu dönemde 2.100 vergi mükellefi yaşıyordu.⁽²⁸⁾ Bu sayı hiç de küçümsenecek bir rakam değildir.

Fetihden hemen sonra Trabzon'da mali bir takım kanunların çıkarıldığını gümrük oluşturulduğunu düşünmek yanlış olurdu. Çünkü şehir o yıllarda halen bir Rum yerleşim birimi halinde olup, Türkleşmesini beklemek, şehir için yapılacak kanunlar için daha sağlam bir dayanak oluşturmaktaydı. Trabzon ile ilgili kanunnamelerin oluşturulması H. 921/M.1515 yılından sonradır.

²⁶ Gökbilgin, a.g.m., s. 293.

²⁷ Jennings, "Population...", p.43-45

²⁸ Farooqi, a.g.e., s.93

Osmanlı devletinde her eyaletin hususi şartlarına, her bölgenin bünye ve ihtiyacına, kudretine ve eskiden beri tatbik edilegelmekte olan usul ve adetlerine göre, mali-iktisadi bir-takım ayrı kanunlara tabi olduğu, muhtelif yerlerde az çok birbirinden farklı vergi sistemleri tatbik edildiği bilinmektedir. Bu cümleden olmak üzere, Trabzon livasına ait tahrir defterlerinin başında ve münasip yerlerinde de bu hususlarda riayet edilmesi lüzumlu mali ve ekonomik esasların ve prensiplerin yazılarak alakalıları duyurulduğu ve her zaman buna göre muamele edildiği görülmektedir. Kanunnâmelerde, Trabzon'da nerelerden gelir elde edildiği ve bu gelirlerin nerelere gönderilmesi gerektiği, gelirler üzerinden ne kadar vergi alınması gerektiği belirtilmiştir.⁽²⁹⁾ Trabzon kanunnamelerini şu şekilde belirtebiliriz;

a-Trabzon iskelesi kanunnamesi, b-Trabzon dellaliye kanunnamesi, c-Trabzon İhtisap kanunnamesi, d-Trabzon ipek resmi kanunnamesi, g-Değirmenderesi'ndeki değirmenler kanunnamesi, h-Trabzon livası kanunnamesi.

Bu kanunnameler, 16. yüzyılda ortaya çıkmasına rağmen, daha sonraki yıllarda oluşturulacak olan Trabzon gümrük mukata'asını çekirdeğini oluşturmuşlardır. Çünkü Osmanlı kayıtlarına bakıldığında, Trabzon gümrük mukata'asının; Gümrük-i İskele-i Trabzon, İhtisab, dellaliye ve şemhane ile birlikte bir mukata'a oluşturduğu görülmektedir.⁽³⁰⁾ Trabzon gümrük mukata'ası ve ona bağlı o-lan gelirlerinin aynı şekilde 16. yüzyılda konan Trabzon Kanunnamelerinde yer alması, Trabzon gümrüğü esaslarının, şeklinin 16. yüzyılda genel hatlarıyla belirlenmiş olduğunu ortaya koymaktadır. 16. yüzyıldaki Trabzon kanunnamelerine göre elde edilen gelirlerin vergileri genelde padişah hasları içerisinde yer almaktaydı.

Bilindiği gibi, Trabzon'un gelişip büyümesinde en önemli rolü Trabzon iskelesi yüklenmiştir. 16. yüzyılda Anadolu kıyılarındaki liman kenti sayısı dikkati çekecek

²⁹ Gökbilgin a.g.m. s.298-306.

³⁰ Trabzon Şer. Sic., No: 1946., s. 31b-32

kadar azdır. Liman kenti görünümünde, orta büyüklükte yalnızca iki kent mevcut olup bunların biri Trabzon diğeri ise Sinop'tur. (³¹)

Trabzon gümrük mukata'ası içerisinde yer alan bölümlerden ihtisab, dellaliye ve şemhane (mum imalathanesi) bölümlerinden ileride daha geniş olarak duracağımızdan, burada özellikle 16. yüzyılda, Trabzon Kanunnameleri'ne göre Trabzon İskelesi Kanunnamesi üzerinde durmak istiyorum. Çünkü, Trabzon iskelesi gümrüğü, gelirleri açısından 18. yüzyılda da, ihtisap, dellaliye ve şemhane gelirlerinden daha önemli olduğundan, 16. yüzyılda Trabzon iskelesine gelen malların ne şekilde bir vergiye tabi tutulduğunu ve iskelenin işleyişinin ne şekilde olduğunu görmüş olacağız. Trabzon İskelesi Kanunnamesi'ne göre Trabzon iskelesinin 16. yüzyıldaki işleyişi şöyledir(³²);

1. Kara yolu ile kumaş getiren tacir müslüman veya hristiyan olsun malını Trabzon'da sattığı takdirde %3 akçe öder (Amediyye)
2. Getirdiği malı gemi ile başka yere götürürse %4 akçe (Mürûriyye) öder.
3. Bir kumaş gemi ile Trabzon'a gelse kumaşın değer bahası biçilerek %4 akçe alınır.
4. Keza denizden bir mal getiren tacir bu malı sattıktan sonra keten bezi alarak gitse yine %4 akça iskele resmi ödeyecektir. (Reftiye).
5. Darülharpden gelen ve harağgüzar olmayan bir tacir, ister karadan ister denizden gelsin, %5 (Mastariye) verir.
6. Kantarla ölçülebilen bir mal gelse kantar hakkı olarak, bir akça alandan ve bir akça satandan alınır.

³¹ Farooqi, a.g.e., s. 93

³² Gökbilgin, a.g.m., s. 298-299.

7. Evvelce, gümrükten kumaşını saklayan tacirden ceza olarak emin ve amil tarafından iki misli gümrük alınır, fakat evvelce böyle bir kumaş sahibine iade edildiği halde şimdi bu kumaşın beylik için zabt olunması emredilmektedir.
8. Kara tarafından kumaş getirip yerine keten bezi alan ve yine karadan giden satıcıdan ve müşterisinden %3 akçe alınır. Eğer Trabzon'un yerlisi kendi ketenini satmayıp ölçtürdükten sonra kara tarafından gitse %3, denizden gitse %4 akçe verecektir. Eğer bir yere gitmeyip yine şehirde birisine satarsa ve sattığı adam karadan giderse bu müşteriden %1 akçe alınır.
9. Şarap yüklü bir gemi Trabzon'a gelerek fiçıları karaya çıkarsa ve satsa her fiçıdan 25 akçe, çıkarmadan başka bir yere alıp giderse her fiçıdan 15 akçe, yarım fiçıdan 7.5 akçe alınmaktadır. Rakı fiçısından 28 ve yarım fiçıdan 9 akça alınacaktır.
10. Gemiler diğer bir yerden buğday, arpa, darı ve diğer hububat gibi kile ile yüklenmiş mal getirirlerse iki kileden bir akça alınır. Fakat ekseriya geminin hamulesi bir muhammin vasıtasıyla tahmin ettirilip gümrük alınmaktadır.
11. Şayet bir gemi fırtına yüzünden Trabzon limanına sığınmaya mecbur olursa ve malını çıkarmayarak tekrar giderse bundan gümrük alınmaz, aksi taktirde gümrük alınır.
12. Trabzon livasında ne kadar balık olursa her cinsten öşür alınacaktır.
13. Değirmenderesi köprüsünden at ile gelen şarap yükünden iki akçe bac alınır. Bu kaidelerin haricinde kimseye bir şey teklif olunmamalıdır.

Yukarıdaki iskele kanunları dikkatle incelendiğinde Trabzon ve çevresinde nelerin üretilip, tüketilebildiği, hangi emtia ve eşyanın ticaretinin yapıldığı açıkça görülür. İhtisab, dellaliye, şemhane ve ipek resmi kanunnameleri incelendiğinde Trabzon ve çevresinin, tekstil üretimi açısından keten bezi ürettiği ve ülke içerisinde

kullanıldığı anlaşılr. Hububat yönünden Karadeniz kıyı şeridinin üretimden çok tüketim yaptığı görülür. Keten bezi haricinde Trabzon’da bu yüzyıllar da, balık, balık yağı, üzüm ve bağcılık ayrıca mum imal edilip, ticaretinin yapıldığı anlaşılmaktadır. Her tür kumaşın alım ve satımının yapıldığı Trabzon’da bu yüzyıllarda ipek üretiminin mevcut olmayıp ancak kara tarafından gelen ipeklilerin şehirde ticaretinin yapıldığı, “Trabzon İpek Resmi Kanunnamesi”nden anlaşılmaktadır. Bu kanunnamelerden anlaşılaacağı üzere Trabzon, ilk ve orta çağlarda olduğu gibi 16. yüzyılda da güneyin emtia ve eşyasını kuzeye, doğunun mallarını batıya taşımada önemli bir köprü görevini sürdürmektedir.

16. yüzyılda şehir gelirlerinin büyük bir kısmı Padişah hasları içerisinde yer almaktaydı. Bunlardan en önemli yekünü Trabzon iskelesi mukata’ası tutmakta ve senede 476.666 akçe olarak yazılmış bulunmaktaydı. Bu miktar Kanuni Sultan Süleyman devri başlarında ve asır ortalarında aynı şekilde görünmektedir. Dellaliye mukata’ası resmi senede 70.000 akçe, İhtisab mukata’ası senede 30.000 akçe şemhane mukata’ası senede 15.000, ipek gelirleri mukata’ası ise senede 47.712 akçe tutmakta idi ve bu gelirler padişaha gönderilmekteydi.⁽³³⁾

Görüldüğü gibi 16. yüzyılda Trabzon iskelesinin gelirleri ihtisab, dellaliye ve semhane gelirlerinden fazladır. Bu durum, şehrin gelişip büyümesinde Trabzon iskelesinin ne denli önemli olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır. Jennings’in de dediğı gibi; “Liman, şehrin ekonomisinde komisyoncu görevi görmüştür” ⁽³⁴⁾

Trabzon’un ticaretinin bir kısmı İran’la olduğundan ve bu kent Azerbaycan’da gelen ipeklilerin geçtiğı yol üzerinde bulunduğundan, Osmanlı-İran ilişkileri şehrin gelişmesini önemli ölçüde etkilemekteydi. Osmanlı ordularına Trabzon’dan yapılan satışlar bu sakıncayı bir ölçüde giderebilirdi. Ancak, Osmanlı devletine mal teslimi ya

³³ Gökbilgin, a.g.m., s. 306

³⁴ Jennings, “Population....”, p. 43

bir vergi ödeme biçimi olduğundan, ya da piyasa değerinin çok altında bedeller karşılığında yapıldığından, bu etkinin oldukça sınırlı olduğu düşünülebilir. ⁽³⁵⁾

16. yüzyılda, limanın canlılığına ilişkin, H.952/M.1545 yılına ait bir teklifte; Osmanlı sarayı adına yapılan harcamaların sorumluluğunu da içeren üç yıllık bir sözleşme için 1.300.000 akçe teklif edilmişti. Bir diğer mültezim adayı ise bu miktara 60.000 akçe ekleyerek yılda, 453.333 akçe ödemeyi kabul etmişti. Bu miktarları göz önünde bulundurduğumuzda Trabzon'un, İnebolu, Bartın ve Amasra, Bendereğli, Sakarya ve Karasu, Midilli, Çeşme, Sakız ve İzmir ve Alanya Gümrüklerine nazaran Anadolu'nun en hareketli limanı olduğu kanısına varmak mümkündür. ⁽³⁶⁾ Trabzon'un bu dönemde Kırım ve İstanbul gibi ana ticaret merkezlerine bağlantılarının olması şehrin ticari açıdan hareketliliğini de beraberinde getirmiştir.

Gümrük mukata'asını elinde bulunduran kişinin çalıştırması beklenen kişi sayısı da, limanın canlılığını yansıtmaktadır. Kayıtlarda, "simsari" olarak da adlandırılması nedeniyle simsar vergisi de topladığı anlaşılan bir kapıcı (bevyab), bir tür mali görevli olduğu sanılan "sanduki" tartılardan sorumlu olan bir "kantari" ve altı bekçiden, söz edilmektedir. Yine aynı belgede, Trabzon limanına bağlı oldukları halde ayrı bir mukata'a oluşturan Rize ve Of iskeleleri ise aynı yıllarda üç yıllık dönem için 70.000 akçe olarak belirlenmiştir. ⁽³⁷⁾

16. yüzyıldaki bu canlılığın 17. yüzyılda, güney Karadeniz kıyılarında, dolayısıyla Trabzon'da devam ettiğini söylemek oldukça güçtür. 17 yüzyılın Karadeniz iskelelerinin çoğu için pek parlak bir dönem olmadığı anlaşıyor. Bu durumdan kısmen siyasal koşullar sorumlu idi. Osmanlı devleti ile Doğu Avrupa devletleri arasındaki savaşlar 16. yüzyılda genellikle Karadeniz'in kuzeyindeki dopraklarda yer

³⁵ Jennings, "Population...", p.43

³⁶ Farooqi, a.g.e., s. 131;(Tablolar:5-13).

³⁷ Farooqi, a.g.e., s. 131

alırdı. 17 yüzyılda ise Kazak ve Abaza korsanlarının saldırıları çok yaygınlaştı ve Osmanlı donanması Güney Karadeniz kıyılarının korunmasında bir bütün olarak yetersiz kalmıştır. ⁽³⁸⁾) Tüm bu olumsuzlukların Trabzon limanı üzerin-de etki gösterdiği şüphesizdir. Özellikle savaş dönemlerinde gümrük gelirlerini elinde tutan mültezimler, gümrük mukata'asının gelirlerini karşılayamadıklarından zor duruma düşmekte idiler. Bu gibi problemler, 18. yüzyılın ikinci yarısında sıkça rastlanan problemler olarak karşımıza çıkar. Trabzon gümrüğü üzerinde çalışırken 16. yüzyılda uygulamaya konan Trabzon Kanunnameleri üzerinde önemle durulması gerektiği kanısındayım. Çünkü burada yer alan kanunlar daha sonraki yüzyıllarda hemen hemen aynı şekilde uygulamaya sokulmuşlardır. Bu uygulamanın örneklerine, 18. yüzyılın ikinci yarısı tarihli, Trabzon Kadı sicillerinde sık sık rastlanılmaktadır ki bu uygulamalar ileriki konularda ortaya konulacaktır.

C-XVIII. YÜZYILIN II. YARISINDA TRABZON GÜMRÜĞÜ

Bilindiği gibi Trabzon limanı Doğu Karadeniz kıyı-larında gerçekleştirilen ticaret etkinliklerini vergilendirmek-teydi. Karadeniz havzası, ilk çağlardan beri bir çok tüccar milletin faaliyet alanı olmuştur. Osmanlılar devrinde ise bu sahadaki ticari etkinlikler genellikle Osmanlı devleti tarafın-dan kontrol edilmiştir. Osmanlı devleti 17. ve 18. yüzyıllarda uğradığı askeri kayıplara ve siyasal tersliklere rağmen ekonomik canlılığını ve birliğini korumuştur. Bu başarı büyük ölçüde, devletin Karadeniz'deki konumundan kaynaklanmak-taydı; Avrupalı devletler Akdeniz ticaretine egemendi, Osmanlılarda Karadeniz ticaretini kontrol etmekteydi. İstanbul'da'ki pek çok tüccar, Kuzey Anadolu, Kırım ve Eflak limanlarından topladıkları hububat, pirinç, tuz, bal, donyağı, tereyağı ile deri ve post getirmekteydiler. ⁽³⁹⁾

³⁸ Farooqi, a.g.e., s. 149.

³⁹ Turgay, a.g.e., s.45

Ticaret faaliyetleri açısından gelişmiş olan Karadeniz havzasında Trabzon limanı, eskiden beri sağlam kalesi ve güvenli iskeleleri ile Karadeniz tüccarının sürekli ilgisini çekmiştir. Trabzon tüccar ve gemi sahipleri İstanbul'a fındık fasulye, gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra İran malları ile Rus demirini de taşımaktaydı. Başkent, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan ile yaptıkları ticarette, Trabzon'a bu malların karşılığında, gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt ve gıda maddeleriyle dönüyorlardı. ⁽⁴⁰⁾ Eskiden beri devam eden ticari ilişkiler Trabzon iskelelerinde doğal olarak bir gümrük merkezini zorunlu kılmıştır. Bilindiği gibi Osmanlı devletinde kıyılarda yer alan küçük kasabalarda bile kıyı şeridinin yükleme ve boşaltmaya elverişli her bölgesi potansiyel olarak birer ticaret kanalı haline getirilirdi. Devlet, yükleme ve boşaltma yapabilecek limanları kendisi belirler ve bunların dışında kalan yerlere ticari trafiğin yönelmesini, yasaklarla kontrol altında tutmaya çalışırdı. ⁽⁴¹⁾ Bundan dolayıdır ki Trabzon'un 1461'de, fethinden uzun bir müddet sonra Kanuni devrinde, Trabzon ve çevresinde gerçekleşen ticaret etkinlikleri çeşitli kanunnamelerle vergilendirilmişti. ⁽⁴²⁾ Böylece Kanuni Sultan Süleyman devrinden itibaren Trabzon'da gümrük teşkilatının temelleri atılmış, ve ticaret ilişkileri daima yüksek bir grafik göstererek, Osmanlı devletinde gümrükler ortadan kalkana kadar Trabzon gümrüğü, Doğu Karadeniz sahilinde önemli bir devlet kurumu olarak varlığını devam ettirmiştir.

1- Gümrüğün İdari Teşkilatı ve Gümrük Görevlileri

a- İdari Teşkilat :

Trabzon Gümrüğü XVIII. yüzyılın başlarında İstanbul gümrüğü tarafından idare edilmekte olup, yıllık 700.000 akçeyi hazineye ödemek koşuluyla Mustafa Ağa'ya H. 1113/M.1701 yılında İltizam olunmuştur. ⁽⁴³⁾ Yine aynı vesi-kada Trabzon

⁴⁰ Turgay, a.g.e., s. 46

⁴¹ Genç, a.g.m., s. 787

⁴² Gökbilgin, a.g.m., s. 298-300

⁴³ Trabzon Şer. Sc., No: 1866., s. 68

gümrüğünün o zamanki giderleri arasında; Trabzon kalesinde görevli Beşlüyan (⁴⁴) askerinin aylıkları, bazı camilerin zeytinyağı ve hasır giderleri, Duagüyan (⁴⁵) aylıkları ile Tophane ve sairenin giderlerinin olduğu anlaşılmaktadır. 1701 yılında Trabzon gümrüğü İstanbul gümrüğüne tabi olup idaresi İstanbul gümrüğü tarafından sağlanmaktaydı. H. 1114/ M. 1702 yılına ait başka bir vesikaya göre Trabzon gümrüğü, İstanbul gümrüğüne bağlı olmayıp Trabzon iskelesi gümrüğü, ihtisab (⁴⁶), dellaliye (⁴⁷) şem'hane(⁴⁸) ve Trabzon kalesindeki Beşlüyan ile bir mukataa oluşturduğu anlaşılmaktadır. (⁴⁹) Yine aynı vesikada, Trabzon gümrük mukata'ası yıllık 800.000 akçeye ve sürekli zarar halinde olan Gönve gümrüğü ise yıllık 200.000 akçeye, birinin zararının diğerinin kârından karşılanması şartıyla, İstanbul gümrük eminine iltizam olunmuştur.

Trabzon gümrük mukata'ası XVIII. yüzyılın II. yarısında, XVIII. yüzyılın başında olduğu gibi, Trabzon İskelesi gümrüğü ihtisab, dellaliye ve şem'hane gelirleriyle birlikte bir mukata'a olup, yılda 848.000 akçeyi hazineye ödemek koşuluyla, 12 Şaban 1161'M. 1748 yılında Hacı Hüseyin'in mutasarrıfına verilmiştir. (⁵⁰) Gümrük mukataası'nın idari yapısı XVIII. yüzyılın sonuna kadar böyle devam etmiştir. H. 1214/M. 1799 yılına ait maliye defterine göre, Trabzon gümrük mukata'ası; Trabzon iskelesi gümrüğü, ihtisab, dellaliye, şemhane ile beraber bir

⁴⁴ Beşlüyan : Günde beş akçe alarak vali ve bey yanında veya zabtiye işinde görev yapanlar hakkında kullanılan bir tabirdir. (T.D.T.S.), C.I., s. 211.

⁴⁵ Duagü: Ayinleri müteakib ve bazı ictimalarda dua okuyan, hiç bir vazife ile mükellef olmadığı halde edeceği dualar mukabilinde maaş alan kimseler hakkında kullanılan bir tabirdir. (T.D.T.S.), C.I. S. 179

⁴⁶ İhtisab Resmi: Eskiden alınan vergilerden birinin adıdır. İhtisab bir kimsenin yaptığı fena bir işi beğenmeyip nehy etmek ve alışveriş işlerine bakılmak manasında da kullanılmıştır. Bu vazifenin ifasından dolayı "ihtisab Resmi" alınmaktaydı. Bu resim damga, mizan, evzan ve ekyal resimleri ve "yevmiye-i dekkakin", "bac-ı pazar" gibi ünvanlarla şehir ve kasabalarda, pazar ve panayır yerlerinde almırdı. (T.D.T.S), C. II., S. 43

⁴⁷ Dellaliye : (tellallık Parası). Dellal: Satılacak şeyi satan, alıcı ile satıcı arasında vasıta olan kimse (F.D.), s. 206.

⁴⁸ Şemhane : Şem'-i : bal mumu, mum., mum üretilen yer (F.D.), s. 1183

⁴⁹ Trabzon Şer. Sc., No: 1866, s. 786.

⁵⁰ Trabzon Şer. Sc., No: 1917, s. 12.

mukata'a oluşturduğu ve giderleri arasında; Trabzon ve sohum kalesi içerisinde yer alan camilerin ihtiyaçlarının karşılanması ile Trabzon kalesi Beşlüyan aylıkları ve Sohum kalesi muhafızlarının aylıkları gibi giderler yer almaktaydı. ⁽⁵¹⁾

Trabzon gümrük mukata'ası içerisindeki bölümler ayrı ayrı iltizama verilmekteydi, Mesela ihtisab, dellaliye ve kantarcılık v.b. bağlı kalemlerin mültezimleri Trabzon gümrük mukataasını elinde bulunduran bir üst mültezime bağlı olarak çalışmaktaydı.⁽⁵²⁾ Yukardaki bilgilere göre Trabzon gümrük mukataası şehirdeki ticari etkinlikleri içine alan Trabzon iskelesi, ihtisab, dellaliye, şemhane gibi bölümlerle bir idari yapı oluturduğu anlaşılmaktadır. Bu idari teşkilatın şehirde elde etmiş olduğu gelirler Osmanlı devletindeki tüm gümrüklerde olduğu gibi direkt olarak hazineye teslim edilmekteydi.⁽⁵³⁾

Böylece Trabzon gümrüğü 1701 yılında İstanbul gümrüğüne tabi olup, gümrükteki yönetim ve idare İstanbul gümrüğü tarafından sağlanmakta idi. 1702 yılında ise Trabzon gümrük mukata'ası, iskele gümrüğü, ihtisab, dellaliye ve şemhane ile birlikte bir mukata'a oluşturup iltizama verilmiştir. Bu idari yapı XVIII. yüzyıl boyunca değişmeden kalmış ve gümrüğe tabi olan bölümler ayrıca gümrük malikane mutasarrıfı tarafından başka başka mültezimlere verilerek ihale edilmişlerdir. (Tablo: II,III)

b- Gümrük Görevlileri :

Trabzon gümrüğü içerisindeki görevlilerin görev ve yetkilerinin ve gümrük işlemlerinin nasıl bir sistem içerisinde uygulandığına dair yeterli bilgi olmasada, genel anlamda gümrükteki görevlilerin hangileri olduğu ve ne işle meşgul olduklarını Osmanlı kayıtlarından çıkarmak mümkündür.

⁵¹ BA. MAD., No: 10243., s. 109

⁵² Trabzon Şer. Sc., No: 1936, s. 926.

⁵³ BA. MAD., No: 10223, s. 92.

Trabzon şeriyeye sicillerine göre gümrükteki en faal görevli olarak gümrük emini göze çarpmaktadır. “Emin” kendine güvenen, kendisine güvenilen anlamına gelip, kendisine emniyet edilen bir dairenin veya işin başında bulunan kişiye verilen addır. ⁽⁵⁴⁾ Gümrükte bir emin olduğu gibi bazen de bunların sayısı ikiye çıkmaktaydı. ⁽⁵⁵⁾ Gümrük eminleri, gümrükten geçen malların gümrük vergisini almakla mükellef olduğu gibi, tüccarın her türlü kaçakçılık suistimal-lerinde gümrükte birinci derecede sorumlu kimse idi. ⁽⁵⁶⁾ Bu görevlerin yanında, gümrüğe bağlı olan bölümlerden ihtisab, dellaliye gibi görevlerin ihalelerinin yapılması ve muhtesib ile dellalbaşların belirlenmesinde gümrük eminleri önemli rol oynamaktaydılar. ⁽⁵⁷⁾

Bu görevlerin yanı sıra gümrük içerisinde hazineye ya-pılan ödemelerde, hazineye gümrüğün taksitlerinin yatırılma-sında, Başkent’in iâşesini sağlamak için Trabzon ve çevresin-den yiyecek ve giyecek toplanması ile kaleler arasında asker ve mühimmat nakli için gerekli olan gemilerin kiralan-masında birinci derecede sorumlu tutulan kişi gümrük emini idi. ⁽⁵⁸⁾ Merkezi idare gümrükteki tüm bu etkinliklerde gümrük emini ile kadı ikilisine güvendiği ve hükümlerini bu ikiliye gönderdikleri şeriyeye sicillerinden anlaşılmaktadır. Bilindiği üzere esas görevi gümrük vergilerini toplamak olan gümrük eminleri merkezi idarenin emirlerini kadı nezaretinde yerine getirmek göreviyle de mükellefdiler.

Trabzon gümrüğünde diğer önemli bir memur da katiblerdi. Katib; yazıcı anlamına gelip, muayene edilen ve vergisi alınan eşyanın defterlere kayıt edilmesi ve benzeri kayıt işleriyle meşgul olurdu. ⁽⁵⁹⁾ Gümrükte ticari etkinlikle-rin yoğun olmasından dolayı olacak ki bazen ikinci bir katibe ihtiyaç duyulurdu. H.1172/M.1758

⁵⁴ Karamursal, a.g.e., s.132

⁵⁵ Trabzon Şer. Sc., No: 1929. s. 82 b.

⁵⁶ Trabzon Şer. Sc., No: 1930, s. 41

⁵⁷ Trabzon Şer. Sc., No: 1923, s. 21

⁵⁸ BA.MAD., No: 10223, s. 92, No: 10243, s. 109.

⁵⁹ Atan, a.g.e., s. 76

yılına ait bir vesikada: “Trabzon gümrüğünde görevli olarak katib olan Osman Halife ihtiyaca cevap veremediğinden ikinci katibe ihtiyaç duyulduğu, Seyyid Mehmed Emin’in ikinci bir katib olarak gümrüğe alınması için gümrük emini Hacı Hüseyin arzuhal sunup, 1758 yılı Cemaziyelahirının 20. gününde Seyyid Mehmed Emin’in gümrükte ikinci katib olarak görev yapması Berat-ı Hümayun ⁽⁶⁰⁾ ile belgelendiği” anlatılmaktadır. ⁽⁶¹⁾.

Gümrükte, kaçakçılık ve benzeri olayları önlemek amacıyla “kolcu” ya da “zabitan” adı verilen güvenlik elemanlarıda bulunmaktaydı. Bu kişiler gümrüğün güvenliğinden, eşya kaçırarlardan ve dışarıdan iskeleye gelen, ticareti yasak, malların gözetilmesinden sorumlu idiler ⁽⁶²⁾ Genelde Osmanlı devleti içerisinde tüccar sınıfına büyük önem verildiğinden, gerek tüccarın korunması gerekse kaçakçılığın önlenmesi için gümrüklerde güvenlik birimleri oluşturulmuştur. Mesela H. 1254/M. 1838 yılına ait bir belgede, “İstanbul gümrüğüne karadan gelecek malların kaçırılmaması için tayin olunan altı kolculara müdahale olunmamak için verilmiş olan Beratın yenilenmesinden ⁽⁶³⁾ bahsedilmektedir. Yine Eylül 1842 yılına ait Bursa gümrüğü masrafları içerisinde “Çarşı Kolcusu ve Gümrük Kolcusu” yer olmaktadır. ⁽⁶⁴⁾ Görüldüğü gibi güvenlik işleriyle sorumlu o-lan kişiler gümrüğün ayrılmaz bir parçası durumundadır. Gerçi Trabzon iskelesi gümrüğünün Trabzon kalesine yakın olması ve Trabzon kalesinin de Osmanlı devleti içerisinde asker ve mühimmat açısından ve yapısal olarak da sağlam olması, Trabzon gümrüğünde kaçakçılık olaylarının az olmasını beraberinde getirmiş, kaçakçılık yapacak olanlar ise genelde “ahır iskeleleri” tercih ederlerdi. ⁽⁶⁵⁾ Trabzon

⁶⁰ Berat-ı Hümayun, Berat-ı Alişan: Osmanlı devleti teşkilatında bazı vazife hizmet ve memuriyetlere tayin edilenlere vazifelerini icra salahiyetlerini tevdi etmek üzere padişahın tuğrası ile verilen mezuniyet ve tayin emirleri hakkında kullanılan bir ıstılahur. Berat’a, Bit, Berat-ı Şerif, Nişan, Nişan-ı Şerif ve Hüküm de denilirdi. Beratlara tuğra basılırdı. (T.D.T.S.), CI, s. 205

⁶¹ Trabzon Şer. Sc., No: 1925, s. 67.

⁶² Trabzon Şer. Sc., No: 1945, s. 37-37b.

⁶³ BA. Cevd-Mal., No: 1610

⁶⁴ Kütükoğlu, Mübahat S., “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, Osmanlı Araştırmaları, İstanbul. 1980., s. 223.

⁶⁵ Trabzon Şer. Sc., No: 1923, s. 74

ticare-tinin yüzyıllar boyunca yüksek bir grafik göstermesinde Trabzon kalesinin önemi büyüktür. H.952/M.1545 yılına ait başka bir belgede daha öncede belirttiğimiz gibi, Trabzon gümrüğünde altı bekçiden ve tartılardan sorumlu olan bir “kantari” den bahsetmiştik ⁽⁶⁶⁾ Osmanlı devletinde ticaretin yapıldığı mahallerde alınan vergilerden biri de kantar kullanımından alınan vergidir.⁽⁶⁷⁾ Bir çok yerde alıcıların ve satıcıların belli malları bu kantarlarda tartması zorunluydu, aksi hallerde söz konusu mallara el konabilirdi. Kapalıçarçılarda bulunan ve “kapan” adı verilen tartıların alıcılar ve satıcılar tarafından kullanılmasında pek çok yerde zorunluydu ⁽⁶⁸⁾

Trabzon’da XVIII. yüzyılın II yarısında şehir kantarcılığı Trabzon gümrük mukata’asına bağlı olup Trabzon gümrüğü tarafından, gümrük emini nezaretinde mültezimlere ihale ile verilerek işletilmekteydi. H. 1163 / M. 1749 yılına ait bir vesikada; “Trabzon’da şehir kantarcılığı mukata’a-i mezbur mülhekatından olup sene-i mezbur muharremi guresinden zilhiccesi şubatı gayetine değin zabt etmek üzere Osman Alemdar ve Ahmet Alemdar ve oğlu Alemdar namı kimselere müşterek verildiği, mu’tad-ı kadim ehli tüccar taifesinin emvali ve erzakını veznine göre iktiza eden rusumunu ahz ve kabz etmesi...” ⁽⁶⁹⁾ belirtilmektedir.

Daha önce de belirttiğimiz gibi Trabzon gümrüğü parakende üzere olup ⁽⁷⁰⁾ gümrük içerisinde yer alan hiz-metler ve tabi bölümler ihale yoluyla mültezimlere verilmek-te, kantarcılık da bu idari yapıya göre ihale ile işletilmek-teydi. Kanuni devrinde uygulanan Trabzon kanunnamelerinde; “şehre kantarla ölçülebilen bir mal gelse kantar hakkı olarak bir akçe alandan ve bir akçede satandan alınır” kanunu

⁶⁶ Faroohi, a.g.e., s. 131

⁶⁷ Osmanlı devletinde, kırkdört eski okkadan (56.41 kilo) ibaret olan ağırlık ölçüsüne kantar denilirdi (T.D.T.S.), C.II., s. 161

⁶⁸ Faroohi, a.g.e. s. 85

⁶⁹ Trabzon Şer. Sc., No: 1917., s.9

⁷⁰ Trabzon Şer. Sc., No: 1925., s. 67

geçmektedir. ⁽⁷¹⁾ XVIII. yüzyılda tartılardan kaç akçe alın-dığını tespit edemediğinizden bu kanunu göz önünde bulun-durmak gerekecektir.

Trabzon gümrüğünde yukarda belirttiğimiz eminler, kolcular, kantarcılar, katibler haricinde taşıma işlerinden sorumlu bir “hammalbaşı” ⁽⁷²⁾ ve liman çevresine gelen gemilerdeki yükleri sahile ulaştıran kayıkçılar başı olarak niteleyebileceğimiz “Kayıkçılar Kethüdası” ⁽⁷³⁾ ile limana gelen emtia ve eşyanın depolanması ile meşgul olan “Anbar Emini”nin varlığı’da kayıtlardan anlaşılmaktadır. ⁽⁷⁴⁾

2- Trabzon Gümrüğünün Sınırları ve Limanın Fiziki Durumu

a- Gümrüğün Sınırları.

Trabzon gümrüğünün sınırları kadı sicillerinden anlaşılacağı üzere, Giresun İskelesi ile Rize iskelesi arasındaki tüm irili ufaklı iskeleleri içini almaktaydı. Bu iskelelere karadan veya denizden gelen tüm emtia ve eşyanın gerekli olan gümrük vergileri Trabzon gümrük mukata’ası tarafından toplanmakta idi. H.1113/M.1701 yılına ait bir vesikada özetle; “İstanbul gümrük emini olan Ahmet Divan-ı Hümayun’a ⁽⁷⁵⁾ arzuhal sunup, Karadeniz’in Anadolu tarafında yer alan Ereğli, Bartın, İnebolu, Sinop, Samsun ve Ünye’den Giresun’a varıncaya kadar olan iskele mukataaları İstanbul gümrüğüne tabi kalemlerden olub....”⁽⁷⁶⁾ yukardaki vesikadan anlaşıldığı gibi Karadeniz’in Anadolu tarafındaki tüm iskele ve limanlar Giresun dahil olmak üzere İstanbul gümrüğü yönetiminde idi. H. 1172/M. 1758 yılına ait bir vesikada ise; “Trabzon gümrük mutasarrıfı Hacı Hüseyin Divan-ı Hümayuna arzuhal sunup,

⁷¹ Gökbilgin, a.g.m, s. 298

⁷² Trabzon Şer. Sc., No: 1919., s. 16

⁷³ Trabzon Şer. Sc., No 1948, s. 42

⁷⁴ BA. Cevd-Mal. No: 8336

⁷⁵ Divan-ı Hümayun: Bütün Türk Devletlerinde olduğu gibi Osmanlı devletinde de hükümdarın ve sonraları vezirin reisliği altında toplanarak devlet işlerine bakan meclisin adıdır. (TDTS), C.I., s. 462

⁷⁶ Trabzon Şer. Sc., No: 1866, s. 67b

Trabzon gümrüğü mukataasının sahilinde yer alan Polatana (Akçaabat) ve Tirebolu ve Büyükliman ve Görele ve Espiye ve Giresun'a gelince mukata'a-i mezbûr hudutu sınırında olup sefayin ve kayıklar iskele-i mezbûre geldiklerinde emtia ve eşyalarından mutad-ı kadim olan resm-i gümrükleri alınagelmekte olduğu...." belirtilmektedir⁽⁷⁷⁾ . H.1167/M.1753 yılına ait başka bir vesikada; "liva-i mezbûrun tüm iskeleleri gümrük mülhekatından olduğu" belirtilmektedir.⁽⁷⁸⁾ Yukarıdaki vesikalardan da anlaşılabilceği gibi bu günkü idari yapıda Giresun ilçeleri içerisinde yer alan Tirebolu, Görele, Espiye iskeleleri ve Trabzon sınırları içerisinde yer alan Büyük liman, Polathane ve irili ufaklı iskeleler Rize iskelesine kadar, XVIII. yüzyılda, Trabzon gümrük mukataası dahilinde idi. Bu iskelelere uğrayan tüccarların gümrük vergileri Trabzon gümrük emînleri tarafından toplanmaktaydı. H.1194/M.1780 yılına ait bir belgede Rize iskelesinin Trabzon gümrüğüne bağlı olduğu belirtilmektedir.⁽⁷⁹⁾ Ancak, Trabzon şerîyye sicilleri incelen-diğinde ve Trabzon gümrüğü ile ilgili maliye defterlerine bakıldığında Trabzon gümrük mukata'ası gelir ve giderleri arasında Rize iskelesi ile ilgili hiç bir bilgi yer almamaktadır.⁽⁸⁰⁾ Maliye defterlerinde, Rize mukata'asını H.1214/M.1799 yılında Rize müftüsü Mehmet Emin Efendinin, yıllık 34,651 akçe ile, üzerinde olduğu belirtilmektedir.⁽⁸¹⁾ XVI yüzyılda, 1545-1546 tarihlerinde, Trabzon limanına bağlı oldukları halde ayrı bir mukata'a oluşturan Rize ve Of iskeleleri ise, aynı yıllarda, üç yıllık bir dönem için 70.000 akçe olarak iltizama verilmiştir⁽⁸²⁾

Yukarıda verilen bilgilere göre; Giresun'dan Of iskele-sine gelinceye kadar yer alan iskelelerin Trabzon gümrüğüne tabi olduğu, Of ve Rize iskelelerinin ise Trabzon gümrük mukata'ası mutasarrıfında olmadığı ve Giresun'dan İstanbul'a varıncaya kadar

⁷⁷ Trabzon Şer. Sc., No: 1923 , s. 74.

⁷⁸ Trabzon Şer. Sc., No: 1919, s. 36b

⁷⁹ BA.MAD, No: 10223, s.92. Derkenar 3.

⁸⁰ BA, MAD, No: 10223, s. 92

⁸¹ BA, MAD, No: 10243, s. 109.

⁸² Farooqi, a.g.e., s. 131

olan Karadeniz iskelelerinin ise İstanbul gümrüğü tarafından idare edildiği anlaşılmaktadır.

b- Limanın Fiziki Yapısı

Trabzon limanı, yüzyıllardır şehir ekonomisinin gelişmesinde, Karadeniz ticaret etkinliklerinin doğu ile batı arasında iletişim sağlamasında ve Anadolu'nun artık ürünün Karadeniz'in kuzeyine taşınmasında, kuzeyin tuz, buğday, kumaş, esir ve derilerinin Anadolu'ya taşınmasında önemli bir işlevi yerine getirmiştir. Tüm bu gelişmelere karşın Trabzon limanının ihracat ve ithalat yapabilecek bir alt yapıya sahip olmadığı da ortaya çıkmaktadır.

Bir limanın işlevini yerine getirebilmesi için bazı fiziki yapılar zorunluydu. Gemilerin rahatça sığınabilecekleri yerlerde kısa zamanda mali kurumlar oluşturulurdu. Demir atmış gemilerin güvenliği şu ya da bu biçimde bir tahkimat olmadan sağlanamayacağından, iskelelerle vergi toplama arasındaki bu bağlantı kolayca kurulabilirdi. Çünkü gemileri koruyan kale, vergi tahsildarına ve gerektiğinde kendisine yardımcı olabilecek askerlerle güvenli bir barınak oluştururdu. Güvenlik açısından bakıldığında Trabzon limanı Doğu Karadeniz'de en sağlam liman olarak karşımıza çıkar. Çünkü, daha ileri ki konularda da bahsedileceği gibi, kaçakçılıkla ilgilenen tüccarlar genellikle, XVIII yy'da Trabzon limanından uzak durmuş, Trabzon'un batısında yer alan, Trabzon gümrüğüne bağlı olan Espiye ve benzeri limanları tercih etmişlerdir. ⁽⁸³⁾ Bu durum, Trabzon limanı ile kalenin birbirine çok yakın olması ve Trabzon kalesinin asker ve mühimmat açısından sağlam olmasıyla açıklanabilir.

⁸³ Trabzon Şer. Sc., No: 1923, s. 74

Trabzon kalesinin muhafazasında bulunan askerlerin maaşları gümrüğe uğrayan tüccarlardan alınan gümrük vergisi ile ödenmekte idi. ⁽⁸⁴⁾ Bu durum Trabzon limanının güvenli bir yer olmasını da beraberinde getirmiştir. Çünkü, Trabzon limanına uğrayan tüccarların artması, limandaki ticaret etkinliklerinin yükselmesi, kalede bulunan askerlerin maaşlarının düzenli bir şekilde ödenmesi demektir. Anadolu'daki çoğu limanlarda olduğu gibi Trabzon'da da liman çevresinde bulunan kalelerin onarılması, gerekli mühimmatın sağlanması limana gelen tüccarın gümrük vergileriyle karşılanmaktaydı. ⁽⁸⁵⁾

Trabzon transit ticaretinde yüzyıllardır en büyük sorun, limanın yükleme ve boşaltmaya uygun olmaması ve Trabzon, Bayburt, Erzurum, Tebriz güzergahının bozuk olmasından kaynaklanmaktadır. 1817-1919 yılları arasında tüm Karadeniz havzasını gezen ve çok değerli bilgiler veren seyyah ve alim Bıjıskyan ⁽⁸⁶⁾, Karadeniz'in güney sahilindeki limanlar hakkında, eserinde, şu bilgileri verir; "Karadeniz'de liman denilen pek çok yer varsada, kışlaklar pek azdır, çünkü Fener'den Ereğli'ye kadar iyi bir liman yoktur. Amasra limanı iyi olmakla beraber emin bir yer değildir. Ağlıman, İnceburun gibi tabii medhali ile en emin limandır; fakat bu geniş bir yer değildir. En büyük ve en iyi liman Sinop limanıdır ki burada Romalılardan kalmış bir tersane de vardır. Vona limanı da büyük bir koyun mevcudiyeti sayesinde iyi bir yerdir ve burada üç yerde gemiler emniyet içinde durabilir. Keza, büyük koyları bulunan Platana (Akçaabat) ve Sürmene limanları emin yerlerdir. Eskiden Trabzon limanı da emin bir barınak idi; fakat şimdi bozulmuş haldedir." Görüldüğü gibi seyyah limanın bozuk oluşundan bahsetmektedir. Aynı eserin başka bir yerinde seyyah, Trabzon'daki irili ufaklı iskelelerden ve Trabzonda ihracı yapılan emtia ve eşya'dan bahseder; "Trabzon'daki şimdiki liman Çömlekçi'dir.

⁸⁴ BA, MAD, No. 17231

⁸⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1931, s. 61b., 1936, s. 64.

⁸⁶ Bıjıskyan, a.g.e., s. 7

Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhaneönü, ve kalenin önünde Moloz da küçük limanlardır. Limanlar her türlü ihracat ve ithalat ile çok faal bir vaziyettedir. Kara yoluyla en çok yapılan ihracat, Halep, Şam, Bağdat ve Hindistana kadar sevk edilen kenevir üzerinden olur. İstanbul'a ve Rusya'ya da şarap, tütün ve fındık sevk edilir.”⁽⁸⁷⁾

Yukardaki bilgilere göre Trabzon'un XIX. yy'ın başında halen faal bir ticaret merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Anlatılanlardan emtia ve eşyalar içerisinde ipek eşyasının olmadığı dikkati çeker. Bu durum daha önce'de belirttiğimiz gibi, 1734'de gerçekleştirilen Rus-İngiliz ticaret andlaşması ile Asya mallarını Rusya üzerinden Avrupa'ya gönderilmeye başlanmasıyla açıklanabilir.⁽⁸⁸⁾

Trabzon limanının çok önemli bir konumda bulunmasına rağmen limanın bakımı yeterince sağlanamamıştır. M.S. II. yüzyılda Trabzon'un askeri ve ticari önemini çok iyi bilen Romalı İmparator Hadrian iki kez Trabzon'a gelerek şehrin büyütülmesini ve yeniden imar edilmesini sağlamıştır.⁽⁸⁹⁾

Trabzon limanının XVIII yy'da bakımsız bir halde olduğu anlaşılmaktadır. 12 Cemaziyelahir 1175/M.1761 yılına ait vesikada özetle; “İstanbuldan Trabzon'a, Trabzon kalesinde bulunmak üzere gönderilen cephanenin Trabzon limanına vardığında, limanın altı kumlu olduğundan ve iskelenin limanı olmadığından Trabzon'un doğusunda yer alan Sürmene limanına götürüldüğü ve buradan kiralanan büyük veya küçük sefinelerle cephanenin Trabzon iskelesine getirilip kaleye taşındığı anlatılmaktadır.”⁽⁹⁰⁾ Hem kadı sicil-lerinden hem de Bıjışkyan'ın eserinden anlaşılacağı gibi, XVIII. yüzyıl ve XIX. yüzyıl başlarında, Trabzon limanı bakımsızdı. Limanın temizlenmesi ve bakımı ile neden ilgilenilmediği belli değildir. Oysa Osmanlı

⁸⁷ Bıjışkyan, a.g.e., s. 58

⁸⁸ Erim, a.g.m., s. 572.

⁸⁹ Sevim, a.g.m., s. 9

⁹⁰ Trabzon Şer, Sc. No: 1925, s. 206-21.

devletinde bazı zamanlarda liman temizliği için deniz dibini temizleyecek taraklı özel tekneler kullanılırdı. H. 982/M.1574-75 yılına ait bir belgede, Payas limanında kullanılmak üzere, böyle bir tekne ısmarlandığı belirtilmektedir. ⁽⁹¹⁾

İhracata ve ithalata açık pek çok limanın rıhtımında genellikle bir depo bulunurdu. Trabzon'da da malların depolanacağı bir anbar ve anbardan sorumlu "anbar emini" bulunmaktaydı.⁽⁹²⁾ Bu anbarlar zahire v.b. yiyeceklerle dol-durulduğu gibi Trabzon'dan başka kalelere nakletilecek mühimmat ile de doldurulmaktaydı. Mahmud Goloğlu bu durumu şöyle belirtmektedir.; "Rusya'ya karşı 93 seferi (H.1293/M 1876) başladı. Trabzon yine bir ordu donatımını tamamlama merkezi haline geldi. İskele yakınında bir avlu ile bir kaç tahta odadan ibaret anbar Erzurum yolunun kapalı olmasıyla gönderilmeyen asker eşyası ile tıklım tıklım doluydu".⁽⁹³⁾ Anlaşıldığı gibi, Osmanlı döneminde hem anbar hem de iskele fiziki olarak bakımsız bir haldeydi. Bu durumu Osmanlı devletinin gümrükleri, dolayısıyla limanları mültezimlere vermesiyle açıklamak mümkündür. Zira geçici olarak gümrüğü iltizamına alan kişi anbar ve iskele tamiri gibi uzun vadeli yatırımlardan kaçabileceğini düşünmek mümkündür.

İskeleleri, ana kervan yollarına ve hizmet sundukları bölgelere bağlayan yollar yapılması gerekliydi. Ancak bu bağlantılar genellikle pek iyi durumda değildi. Tebrizden gelip Erzurum, Bayburt'dan Trabzon'a ulaşan yol bakımsızlık içindeydi: Oysa yüzyıllardır, Doğunun emtia ve eşyası, Asya'dan Karadeniz havzasına bu yol ile ulaşmıştı. Trabzon iskelesinin ve Trabzon şehrinin gelişip büyümesinde Trabzon-Erzurum yolunun ehemniyeti büyük olmasına rağmen yolun bakımsızlık içerisinde olması Trabzon ticaretini olumsuz etkilemekteydi.

⁹¹ Farooqi, a.g.m., s.118., naklen, BA. MAD., No:709, s. 247.

⁹² BA. Cevd-Mal., No: 8336

⁹³ Goloğlu, a.g.e., s. 194

1751'de Trabzon valiliğine Hekimoğlu Ali Paşa atanmıştır. Ali paşa, Trabzon'un imarı ile ilgilenmiş şehirdeki iç yolları camileri, köprüleri onarmıştır. Ali paşa döneminde Trabzon-Erzurum yolu da onarılıp düzeltilmiştir.⁽⁹⁴⁾ Bu yıllarda Trabzon bir ordu ikmal merkezi gibi kullanılmıştır. XIX. yüzyılda Trabzon-Tebriz ticareti canlanmasına rağmen Trabzon limanının ve çevredeki yolların durumu darboğaz oluşturmakta idi. Trabzon'da liman ile ilgili olarak mendirek yapımı tasarlanmış, planları çizilmiş fakat inşaat çalışmaları yapılmamıştır. Trabzon-Erzurum yolunun düzeltilmesine 1860'lı yıllarda başlanmış fakat yol inşaatı çalışmaları bölgesel ticareti olumlu etkileyebilecek bir seviyeye ulaşmamıştı. Bu olumsuzlukların haricinde, yolun güvensizliği, yük hayvanlarına yem bulma sorunu, tüccar sınıfının mallarını Rusya üzerinden Karadeniz'e çıkarmasına neden olmuştur. Oysa aynı yıllarda Rusya, Tiflis'ten Karadeniz'e, Hazar'a İran sınırına yayılan yollar inşa ederek bütün İran ticaretini kendine çekmiştir. ⁽⁹⁵⁾ Tüm bu olumsuzlukların neticesinde ve 1869'da Süveyş kanalının açılmasıyla beraber Trabzon limanı Asya üzerindeki ağırlığını kaybetmiş ve Karadeniz havzasındaki yerel ticaretle başbaşa kalmıştır.

3- Trabzon Gümrük Mukata'ası

Daha önce de belirttiğimiz gibi Trabzon gümrük mukata'ası, Trabzon iskelesi gümrüğünün, ihtisab, dellaliye ve şemhane ile bir mukata'a oluşturmaktaydı. Trabzon iskelesindeki faaliyetlere geçmeden önce ihtisab, dellaliye ve şemhane kalemelerini iskele gümrüğünden ayrı tutarak incelememiz faydalı olacaktır.

a- İhtisab

Trabzon şehir ihtisablığı Trabzon gümrük mukata'asına bağlıydı. (Tablo II). Osmanlı padişahı bir müslüman halifesi olarak reayanın genel düzenini sağlamakla

⁹⁴ Goloğlu, a.g.e., s. 106

⁹⁵ Issawı, "Tabriz-Trabzon....", p.23-24

yükümlüydü. “Muhtesibler” esnafla halk arasındaki münasebetleri nizamlar çerçevesinde tanzime çalışan bir görevliydi. Tüccar ile esnaf arasındaki ilişkilerde sorumluluk sahibi idi. Çarşı pazarları dolaşıp kontrol etmek, fiyat tespiti ve kontrolünü emrindeki “Kol Oğlanları” vasıtasıyla yerine getiriyordu. Fiyatların tespiti sadrazam ve kadı tarafından yapılır, denetleme görevini de muhtasip yürütürdü. ⁽⁹⁶⁾).Osmanlılar, hem bu hiz-metin karşılığı hem de üretilen meta için topluca “İhtisab rüsûmu“ denilen bazı vergiler alırlardı. Muhtesibler bu açıdan aynı zamanda birer maliye görevlisiydiler ve ihtisab vergileri de aynı diğerleri gibi mukata’aya bağlanarak iltizama verilirdi. Çoğu zaman şehre gelen hububattan, meyvadan, undan, odundan ve benzeri maddelerden alınan “bac” lar da ihtisab mukata’asının gelirleri arasına katılırdı. Bu nedenle, ihtisab gelirleri şehirde üretilen ve pazarlanan tüm ürünlerle, şehir ve çevresindeki kırsal alan arasındaki beslenme ilişkilerine ışık tutan değerler niteliğini taşımaktadır ve bunlar bir bakıma, şehirlerin büyüklük ve yakın pazar etkinliklerindeki canlılığın göstergesiydi. ⁽⁹⁷⁾) H.1186/M.1772 yılına ait bir vesikada şehir ihtisablığı ihalesi şu şekildedir:

“İşbu binyüz seksen altı senesine mahsuben Trabzon gümrük mukata’ası uhde-i iltizamımızda olmakla mukata’a-i mezbûr mülhekatından nefsi-i şehir ihtisablığı işbu darende-i tezkire Çubukçuzade Mustafa Ağa iltizamına talib olub sene-i sabıkı üzere yalnız 250 gurus deruhde ve kabul ve bedel-i iltizamı olan meblağ-ı mezkuru temessük ⁽⁹⁸⁾) verüb vaktiyle tarafımıza tamamen ve kamilen eda u teslim eylemek şartıyla gerektir ki muma ileyh varub nefsi-i şehir ihtisablığını sene-i mezbûrun muharremi gurrenden zilhiccesi gayetine değin zabt u rabt edüb ber-vech-i mu’tad-ı kadim

⁹⁶ Kazıcı, Ziya, Osmanlılarda İhtisab Müessesesi, İstanbul. 1987, s. 144

⁹⁷ Ergenç, a.g.m., s. 527-528

⁹⁸ Temessük : Borç Senedi. (ŞS). s. 438

olageldiği minval üzere resm-i ihtisabın cem u tahsil ve ahırdan hiç bir ferd men-i olmamak için zabt u rabt tezkiresi tahrir ve muma ileyh yedine ita olundu”⁽⁹⁹⁾

Trabzon kadı sicillerindeki ihtisab ihaleleri genellikle bu tarzda yazılıp kaydedilmekteydi. İhaleyi alan bazen bir kişi olduğu gibi bazı zamanlarda da, ortaklaşa, birden çok kişi olabilmekteydi.⁽¹⁰⁰⁾ İhale bedellerini ödeme şekli bazen peşin bazende bir kısmı peşin, geri kalanı da üç ay içerisinde gümrük mültezimlerine ödenmekteydi. H.1169/M.1755 yılına ait bir vesikada; “Trabzon gümrük mukata’asına bağlı olan Trabzon şehir ihtisablığını 460 guruşa (55.200 akçe) üzerine alan Bünyadzade Ali Ağa, topladığı gelirlerinden, 250 guruşu peşin, geriye kalan 210 guruşu dahi 91 gün içerisinde vermeyi taahhüt eylediğini” belirtmekteydi.⁽¹⁰¹⁾

Trabzon’da ihtisab vergisi olarak, hangi mallardan ne ölçü de vergi alındığı kadı sicillerinden anlaşılamamaktadır, Yalnız XVIII. yüzyılda ihtisab ihalelerinin sonunda yer alan; “.... öteden berü mu’tad-ı kadim olageldiği minval üzere icab eden rusum-u mirilerin iktiza eden mahallerden ahz u kabz edüb...” cümlesi, akla Kanuni devrinde konan Trabzon kanunnamelerini ve dolayısıyla ihtisab Kanunnamesini getirmektedir.

Trabzon ve çevresinde denizcilik faaliyetleri gelişmiş olduğundan deniz ürünleri ticareti yapılmaktaydı. XIII. yüzyılda şehir ve çevresinde bağcılık yapılmakta, şarap imal edilmekteydi. Trabzon ve çevresinde üretilen ve ticareti yapılan deniz ürünleri ile şaraptan alınan ihtisab vergileri XVI. yüzyıl Trabzon ihtisab kanunnamesinde şu şekildeydi.:

“Şarap getirip Trabzon’da satan sandallardan her fıçıdan”bardak akçesi” diye on iki akçe, yarım fıçıdan sekiz akçe resim alınır. Bir sandal ile herhangi bir nevi balık

⁹⁹ Trabzon Şer. Sc., No: 1931., s.97

¹⁰⁰ Trabzon Şer. Sc., No: 1936, s. 93

¹⁰¹ Trabzon şer. Sc, No: 1921, s. 54b

getirilip satılsa narh için her sandaldan beşer akçe alınır. Gemi ile yiyecek cinsinden veya başka bir mal gelse ve satılsa teraziye girerse yüz batmandan (1 batman=8kg) beş akçe alınır. Fıçı ile balık gelse her fıçıdan narh için onbeşer akçe, havyar gelse her kantardan beşer akçe alınacaktır. Havyar dükkanlarından narh için senede birer akçe alınır. Hristiyan mahallesinde balık yağı satılsa iki testiden bir akçe, şehirdeki meyhanelerin her birinden her üç ayda bir beşer akçe alınır. ⁽¹⁰²⁾

XVI. yy'a ait olan bu kanunlara XVIII. yüzyılda uygulanıp uygulanmadığını bilemeyiz yalnız ileriki konularda da belirtileceği gibi XVI. yüzyılda, Kanuni devrinde uygulanan Trabzon iskelesi kanunnamesinin XVIII. yüzyılda, gümrükte çıkan ihtilaflarda uygulanıyor olması ⁽¹⁰³⁾ XVI. Yüzyılda konan Trabzon İhtisab Kanunnamesinin gözardı edilemeyeceği ortaya koymaktadır. Fakat XVI. yüzyıl ile

¹⁰² Gökbilgin, a.g.m., s.300.

¹⁰³ Trabzon Şer. Sc. No: 1919., s. 36b, 1923, s. 74, 1920, s. 77 b.

**TABLO II: TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI MÜLHEKATINDAN
ŞEHİR İHTİSABLIĞI MÜLTEZİMLERİ VE İLTİZAM
BEDELLERİ (1750-1793)**

Tarih	Hicri/Milâdi	İhtisab Mültezimi	İhtisab İltizam Bedeli	Kaynak: Trabşer. Sc., No:
1167/1753		Ali ve Ömer Ağa	-	1919,s.16
1168/1754		Osman Alemdar	-	1920,s.109b
1169/1755		Bünyadzade Ali Ağa	460 guruş	1921,s.54b
1170/1756		Ali ve Ömer Ağa	460 guruş	1922, s.89
1171/1757		Ali Ağa	-	1923, s.21
1172/1758		Osman ve Hüseyin Ağa	-	1923,s.21
1173/1759		Osman Ağa	-	1923,s.22
1174/1760		Osman Ağa	-	1924,s.33
1176/1762		Osman Ağa	-	1926,s.51b
1177/1763		Osman Ağa	-	1926,s.51b
1178/1764		İsmail Ağa	-	1927,s.2
1182/1768		Ahmed ve Mustafa Ağa	200 guruş	1929,s.65b
1183/1769		Ahmed Ağa	-	1929,s.82b
1184/1770		Mustafa, Osman	250 guruş	1930,s.47
1185/1771		Çubukcuzade Mustafa Ağa	"	1931,s.98
1186/1772		"	"	1931,s.97
1187/1773		"	"	1932,s.13
1190/1776		"	"	1933,s.93
1191/1777		"	"	1933,s.81
1192/1778		"	"	1934,s.88b
1194/1780		"	450	1935,s.82b
1196/1781		"	"	1936,s.93
1198/1783		Hasan Ağa	-	1937,s.65
1208/1793		Kalcıazade Arif ve Çubukcuzade Mustafa Ağa	450	1944,s.52b

XVIII. yüzyıl arasında Osmanlı para sisteminde, paranın değerinde, çeşitli değişiklikler olduğunu göz önünde bulundurursak (¹⁰⁴) XVIII. yüzyılda, Trabzon çarşısında, muhtesiblerin mallar üzerinden aldıkları yüzdelerin değişmiş olabileceğini de düşünmek gerekir.

Trabzon şehir ihtisablığı ihaleleri, kadı sicillerinde ortalama ihale bedelleri yıllık 450 guruştur. (54.000 akçe, Tablo II) Bu rakam çok düşük gözükmemektedir. Özer Ergenç'in belirttiği gibi bu rakamların düşük görünmesi iki sebebe dayanır; Birincisi, ihtisab gelirlerinin çoğunluğu üretimin sınırlandırıldığı ve fiyatların serbest piyasa koşullarında oluşmadığı ve rekabetin yasaklandığı esnaf örgütlerinin faaliyetleriyle ilgili olmasıdır. İkincisi de, ihtisab ve bac adı altında toplanan vergilerin "cerimeler" yani cezalar dışında kalan tümünün zorunlu tüketim maddelerinden alınmakta oluşundan dolayı düşük tutulmuş olmasıdır.⁽¹⁰⁵⁾ Bu özelliklerle birlikte mültezim karlarının bilinmediği de göz önünde bulundurulduğunda, Trabzon ihtisab ihale bedeli olan ortalama 450 guruş (54.000 akçe) önemli bir rakam olarak karşımıza çıkar (Tablo II). İhtisab ihale bedellerinin Trabzon gümrüğü mukata'ası ihale bedelleri içerisindeki yerini ortaya koyarsak, Trabzon gümrük mukata'ası yıllık ortalama 25.000 guruşa (3.000.000 akçe) ihale edilmekteydi. (Tablo IV), bu rakam içerisinde ihtisab ihale bedeli olan 450 guruş (54.000 akçe) ve dellaliye ihale bedeli olan 11 guruş (320 akçe) (¹⁰⁶) vesaire gelirler çıkarıldığında geriye kalan meblağ, Trabzon iskelesi gümrüğünü ifade eder. Bu açıdan bakıldığında iskele gümrük gelirleri yanında ihtisab gelirlerinin çok düşük kaldığı görülür.

¹⁰⁴ Sahillioğlu, Hallil, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketlerinin Yeri" ODTÜ. Gelişim dergisi, Ankara. 1978., s. 12-20.

¹⁰⁵ Ergenç, a.g.m., s. 528-529

¹⁰⁶ Trabzon Şer. Sc., No: 1921., s. 55.

b-Dellaliye

Dellaliye de ihtisab gibi Trabzon gümrüğü mukata'ası bağlı olup Trabzon gümrük mültezimi ve eminleri tarafından başka mültezimlere ihale yoluyla iltizam edilmekteydi. Dellal, şehir içinde ve gümrüklerde alıcı ile satıcı arasında vasıta olan, satılacak malı satan kişiye denmekteydi. (¹⁰⁷) Satışların dellalar vasıtası ile yapılmasıyla alınan vergiye “Dellaliye” adı verilmektedir. H.1163/M.1749 yılına ait bir vesika da dellalbaşılığı ihalesi şu şekildedir. “Trabzon gümrük mukata'ası malikane uhdemizde olup, dellalbaşılığı mukata'a-i mezbur mülhekatından olmakla tarafımızdan İbrahim Ağa'ya, Yakub Ağa'ya ve Mehmed Seyyid'e sipariş olunmuştur. Nefs-i şehirde fûruht olunan şeylerin kadim olageldiği üzere taraf-ı miriye icab eden rusum-ı mirin ahz u kabz edüb sene-i mezkur Muharremi gurreinden Zilhiccesi gayetine değin zabt u rabt eyleyüb ahardan kimesne dahil ve taarruz eylemiye” (¹⁰⁸)

Kadı sicillerinde Trabzon dellaliye ihale bedellerine ve dellaliye mültezimlerine ilişkin fazla bilgi yer almamaktadır (Tablo III). Bu durum dellaliyenin Trabzon'da fazla gelir getiren bir vergi türü olmadığını göstermektedir. Ayrıca dellalbaşının malların satışından ne kadar yüzde aldığı bu döneme ait Trabzon kadı sicillerinden anlaşılamamaktadır.

¹⁰⁷ (F.D), S. 206.

¹⁰⁸ Trabzon Şer. Sc., No: 1917, s.9.

**TABLO III: TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI MÜLHEKATINDAN
DELLALİYE İHALELERİ VE DELLALBAŞILAR
(1749-1767)**

Tarih Hicri/Miladi	Dellabaşı	Dellaliye İhale Bedeli	Kaynak: Trabzon Şer. Sc.,No:
1163/1749	İbrahimve Yakup Ağa Mehmed Seyyid	-	1917, s.9
1168/1754	İsyi Ağa ve Arnavud Ahmed	-	1920,s.109b
1169/1755	İsmail Ağa	11 guruş	1921, s.55
1172/1758	Yakub Ağa ve Abdullah Ağa	-	1923,s.21
1181/1767	İbrahim Ağa	-	1929,s.50

Trabzon ve çevresinde ticareti yapılan deniz ürünleri, şarap ve keten bezinden alınan dellaliye vergileri, XVI. yüzyıldaki Trabzon dellaliye kanunnamesine göre şöyledir:

“Bir gemi fiçı ile şarap getirse, sonra alıp başka bir yere götürse her fiçıdan, üç akçesi fiçı resmi ve iki akçesi şarap resmi olmak üzere beşer akçe, yarım fiçıdan üç akçe alınır ki, bunun da bir buçuk akçesi fiçı resmi, bir buçuk akçesi de şarap resmidir. Başka bir yere giden rakı fiçısından, yedi akçe, yarım fiçıdan beş akçe resim alınacaktır. Liman hakkı olarak çenber yelkenli gemilerden ellişer akçe, ağır-bar-

lardan, yirmi, otuzbeş, kırk akçe, büyüklüklerine göre alınır. Bir sandal şarap getirip Trabzon'da satarsa üçü fiçı resmi, üçü şarap resmi olmak üzere altı akçe alınır. Dağda üretilen şa-rapın fiçısından ise üç akçe alınır. Sandalların liman hakkı iki akçe ile onbeş akçe arasında değişir. Balık avlıyan ve sula ta-bir edilen sandallardan ikişer akçe alınır. Karadan at ile şarap gelse her at başından dörder akçe, hariçten şehre gelen keten bezinden, satılandan, yarım akçe alandan ve yarım akçe sa-tandan olmak üzere, bir akçe resim alınır, fakat şehirdeki müslümanlar birbirlerine keten bezi satarlarsa resim alınmaz, şayet bir müslüman bir hristiyana satarsa dellal 24 saat zarfında emin ve amile haber verecektir, aksi takdirde dellala ceza verilir ve bunu dellaliye amili alır" (¹⁰⁹).

Dellaliye gelirlerinin Trabzon gümrüğü içerisindeki önemini ortaya çıkarmak güçtür. Gerçi Tablo III'den anlaşılacağı gibi, 1755 yılına ait dellaliye ihale bedeli, 11 guruş (320 akçe) gibi az bir bedeli göstermekte ise de bu bedele dayanak dellaliye gelirlerinin mukata'a içerisindeki önemini belirtmek güçtür.

c-Şemhane

Şemhane (mum imalethanesi), ihtisab ve dellaliye gibi Trabzon gümrüğüne bağlı olup Trabzon gümrük mukata'ası tarafından idare edilmekteydi. (¹¹⁰) Trabzon kadı sicillerinde balmumu işleyen Trabzon mumhanesinin ne şekilde işlediği hakkında bilgi yoktur. Kadı sicillerinde, şemhane ihalesi ile ilgili her hangi bir kayıt yoktur. Şamhane ihale ile mültezimlere verilerek işletilmiş olsa idi mültezim ihalelerinin, ihtisab ve dellaliye gibi kadı sicillerinde kayıtlı bulunması gerekirdi. Bundan dolayı şamhanenin birilerinin mutasarrıfına verilerek işletildiği ve sürekli aynı kişi veya kişilerde kaldığı anlaşılmaktadır. H.1253/M.1837 yılına ait bir belgede "Trabzon'da balmumu mukata'ası mutasarrıfının vefatından dolayı oğluna devredilmesinden

¹⁰⁹ Gökbilgin, a.g.m., s. 299-300

¹¹⁰ BA. MAD, No: 10243, s. 109

bahsedilmektedir ⁽¹¹¹⁾ . Bu belgeden Trabzon'da balmumu üretiminin ayrı bir mukata'a oluşturduğu, fakat gelirlerinin Trabzon gümrük mukata'ası içerisinde yer aldığı anlaşılmaktadır. XVI. yüzyılda, Kanuni devrinde, Trabzon'da satılan ve alınan mumdan alınan vergileri şöyledir:

“Hariçten balmumu geldiğinde Trabzon'da bir batmanı (8 kg) 45 akçeye alınmakta, işlenip mum olduktan sonra teraziye girip satılan mumun batmanı 84 akçeye, teraziye girmeyen ve “mürde” tabir edilen mumun batmanı da 108 akçeye satılmakta idi. Dışarıdan gelen mum ne kadar pahalı olursa olsun 62 akçe'den ziyade satılmayacaktır.” ⁽¹¹²⁾

Trabzon'da üretilen mum halkın ihtiyacı haricinde Trabzon'daki camilere verilmekteydi. Bilindiği gibi Trabzon şehri içinde kalan pek çok caminin ve mescidin zeytinyağı, hasır, mum, imam ve hatib aylıkları ile camilerdeki hizmetlilerin aylıkları Trabzon gümrük mukata'ası tarafından karşılanmaktaydı ki bu konu Trabzon gümrüğünün gelir ve giderleri bahsinde, teferruatlı olarak ele alınacaktır. ⁽¹¹³⁾ H.1194/M.1780 yılına ait bir belgede; “Hemşin sancağından her sene Matbah-ı Amire Anbar eminine balmumu teslim edildiği ve 1780 yılında, 1075 okka balmumunun, Hemşin mukata'ası emini Abdülkadir Bey tarafından Matbah-ı Amire anbar emini İsmail Ağa'ya teslim edildiği” anlatılmaktadır. Böylece, Trabzon ve çevresi balmumu açısından kendi ihtiyacını karşıladıktan sonra her yıl sarayın balmumu ihtiyacını da sağlamaktaydı. ⁽¹¹⁴⁾

¹¹¹ ;BA. Cevd-Mal, No: 7277.

¹¹² Gökbilgin, a.g.m., s.301

¹¹³ Trabzon Şer. Sc. No: 1866., s. 68, BA, MAD, No: 10223, s. 92. v.b.

¹¹⁴ BA. MAD, No: 10223., s.95

D- TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI MÜLTEZİMLERİ VE MALİKANE MUTASARRIFLARI

1- Gümrük Mukata'ası Mültezimleri.

Osmanlı Devletinde 16. yy.'ın II. yarısında başlayan mali bunalım 17 ve 18. yüzyıllarda da sürmüştür. Savaş teknolojisinde ortaya çıkan gelişmeler sürekli maaş alan ve ateşli silahlarla donatılan merkez ordularının önemini artırmıştı. Bu eğilimlerin sonucunda Osmanlı maliyesi yeter-siz kalmaktaydı. 17 ve 18. yüzyıllarda uzun süren ve sık sık yenilgilerle sonuçlanan savaşlar, devlet maliyesinde çok büyük bir yük oluşturmaya başladı. Böylece Devletin gelirleri azalmaya başlamış, 17. ve 18. yüzyıllarda, ancak 1748-1768 yılları arasında olduğu gibi ender rastlanan barış dönemlerinde, gelirlerle giderler arasında denge kurulabilmişti.⁽¹¹⁵⁾

Vergi gelirlerini tımar düzeni ⁽¹¹⁶⁾ çerçevesinde dolaylı olarak kullanmak yerine doğrudan merkezi hazinede toplama çabalarının bir sonucuda iltizam düzeninin yayılması olmuştur. Devletin erken dönemlerinden itibaren kullanılan bu yöntemde devlet, belirli bir mukata'adan vergi toplama işini, açık artırma yoluyla bir veya üç senelik süreler için mültezim adı verilen özel kişilere devrediyor yada satıyordu. Tımar düzeni dışında kalan bu vergi kaynakları mukata'alar olarak adlandırılmaktaydı. ⁽¹¹⁷⁾

Gümrükler istisnai haller dışında, doğrudan doğruya devlet eliyle işletilmeyip mültezime verilmekteydi. Darphaneler gibi, önemli devlet fonksiyonlarından olan gümrükler özel teşebbüse devrediliyordu. Bir özel müteşebbis sıfatıyla gümrük

¹¹⁵ Pamuk, a.g.e., s. 126.

¹¹⁶ Tımar : Feth edilen arazilerin, devlet ileri gelenlerine işletmek üzere verilmesi yerine kullanılan bir tabirdir. Osmanlı Devletinde arazi tımar, zeamet ve has olmak üzere üçe ayrılırdı. 20.000 akçeye kadar gelir getiren araziye tımar denmekteydi. Tımar sahipleri, savaşta hazır bulunacak asker beslemekteydi. Tımarlar babalarının ölümleriyle oğullarına intikal edebilirdi. (TDTS) , C.III, s. 497-506.

¹¹⁷ Pamuk, a.g.e., s. 127

mültezimi, hem devlete taahhüt ettiği meblağı çıkarmak hem de kâr etmek amacı güttüğünden gümrük mültezimleri başka gümrüklerle rekabette girmek-teydi.⁽¹¹⁸⁾

Trabzon gümrüğündeki idari yapı, gümrük mukata'sının ihale biçimleri, mültezimin ihale bedellerini ödeme şekli Osmanlı devletinde olduğu gibidir. Trabzon gümrük muka-ta'sı, XVIII. yüzyılda mukata'ayı üzerine alan malikane Mutasarrıfı⁽¹¹⁹⁾ tarafından başka bir mültezime ihale edilerek iş-letilmekteydi. Bu ihalelerde, gümrük mukata'sının ne şekilde ihale edildiği, toplanan gümrük vergilerinin hangi şartlara göre toplanacağı, ihale bedelinin ne kadar olduğu ve bu bedelin hangi şartlar içerisinde ödenmesi gerektiği ile mukata'anın hangi yıllar arasında ihale edilmiş olduğu belirtilmekteydi. H. 1205/M.1790 yılına ait bir vesikada, Trabzon gümrük mukata'sının, malikane mutasarrıfı Mahmut tarafından mültezimlere ihalesi yer almaktadır. Bu ihalenin tarzı özetle şöyledir: "Trabzon gümrüğü ve tevabi-i muka-ta'sı Berat-ı Alişan ber-vech-i malikane uhdemde olmaktan naşı işbu bin ikiyüz beş senesi muharremi guresinden zilhic-cesi gayetine gelinceye değin zabt u rabt eylemek üzere Şatırzade Mehmed Emin Efendi ve El-hac Osman Ağa'ya emaneten ihale olunup, adı geçenler dahi emaneti kabul eyleyüb mukata'a-i mezbureden hasıl olan aidatın yalnız yedibin dörtyüz yetmişyedi gurus mahallinde Ocaklık ve saire ashabı vezaife vakt u zamanıyla eda u teslim eylemek, ahz olunan senedatı dahi sene-i mezbure hitamında gönderilmek şartıyla iş bu memhur emaneten zabt temessükü yedlerine verilmiştir."⁽¹²⁰⁾ Başka bir gümrük ihalesinde çok

¹¹⁸ Sahillioğlu, Halil, "1763'de İzmir Limanı ihracat Gümrüğü ve Tarifesi" Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, İst. 1968, s. 53.

¹¹⁹ Malikane : Yararlılıkları görülen kumandanlara, memurlara ve sair emektarlara mülk gibi tasarruf etmek üzere temlik suretiyle verilen arazi ve çiftlikler hakkında kullanılırdı. Malikane'nin verildiğine dair malikane sahiplerine berat verilirdi malikane beratı adı verilen bu berat tasarruf vesikası anlamına geliyordu. Bazı yerler malikane suretiyle hazineden mukata'a olarak verilirdi. (T.D.T.S) , CII., s. 396-397.

¹²⁰ Trabzon Şer. Sc. No: 1940, s.70

daha farklı ve önemli bilgiler bulmak mümkündür. H. 1186/M. 1781 yılına ait bir vesikada Trabzon gümrük mukata'sının iltizama verilışı özetle şu şekildedir:

“Zamanı zabtı muharremi ibtidasından olub Bahri Siyahta vakı-ı ba-Berat-ı Alişan ber-vech-i malikane mutasarrıfı olduğum Trabzon iskelesi gümrüğü, Espiye iskelesi ve şemhane ve tevabi-i mukata'ası işbu binyüz doksan altı muharremi'l-harami guresinden sene-i merkume zilhiccesi gayetine varınca bir sene-i kamilen zabt etmek üzere, iltizamına talib olan muma ileyhe deruhde ve iltizam olup, muma ileyh dahi iltizamı kabul eylemekle zabtı için yedine iş bu temessük verildi. Gerektir ki ağayı muma ileyh adı geçen mukata'ayı zabt edüb, hasıl olan mahsulatın ve rusu matın olageldiği üzere ahz u kabz edüb mukata'a-i mezburun iltizam bedeli olan 25.000 guruşu (3.000.000 akçe) muma ileyh kabul edüb iltizam bedelinden yalnız 7500 guruşun (900.000 akçe) tarafımıza peşin olarak teslim edilmesi, 4250 guruşun (51.000 akçe) dahi Ocaklık tahsis kılınan Sohum vesaire görevlilere mahallinde teslim edilmesi, tutulan senetlerin tarafımıza gönderilmesi ve geriye kalan 13250 guruşun (1.560.000 akçe) dahi dokuz ay içerisinde üç taksitle tarafımıza tamamen teslim edilmesi, muma ileyhin, gümrükte eskiden beri ne şekilde gümrük vergisi alınıyorsa o şekilde gümrük vergilerini toplaması için kendisine işbu temessük verilirdi.”⁽¹²¹⁾

Yukarıda belirttiğimiz her iki ihale kayıtlarından bir takım sonuçlar çıkarmak mümkündür:

Mültezimler iltizam bedellerinin belirli miktarını peşin, geriye kalan miktarının bir bölümünü Sohum kalesinde yer alan yeniçerilerin giderlerine ve benzeri görevlilere mahal-linde teslim etmeyi kabul etmektedirler, taksit ile ödenecek miktarın, genellikle üç ay içerisinde tamamen ödenmesi gerekirdi, mültezim ihaleyi üzerine almakla, gümrük vergilerinin eskiden ne şekilde alınıyorsa o şekilde alınmasını kabul etmiş

¹²¹ Trabzon Şer Sc., No: 1936, s. 92 b

oluyordu, Trabzon gümrük mukata'ası ihale süreleri genellikle bir yıl olup bazen üç yıllığına da, gümrük mukata'ası, iltizama verilebilmekteydi. (Tablo IV)

Trabzon kadı sicillerinde, Trabzon gümrük mukata'asını üzerine alan kişi ve kişiler genellikle aynı kişiler olarak göze çarpmaktadır. (Tablo IV). Bu durum, Trabzon gümrük muka-ta'ası bölümlerinden ihtisab ve dellaliye ihalelerinde de aynı şekildeydi. Anlaşıldığı kadarıyla, devlet gelirlerinden herhan-gi birini eline geçiren mültezimler, ölene kadar mukata'ayı elinden çıkarmamak için yoğun çaba harcamaktaydılar.

Trabzon Kadı sicillerindeki mültezim ihale şekilleri, genellikle birbirine benzer tarzda olup, Osmanlı devletindeki mültezimlik kurumuyla işleyiş ve içerik açısından paralellik göstermekteydiler. ⁽¹²²⁾

Osmanlı devletinde olduğu gibi, Trabzon kadı sicilleri ve maliye defterlerinden, mültezimin devlet içerisindeki genel pozisyonunu çıkarmak oldukça güçtür. Oysa mültezimler ve gümrük eminleri bulundukları mahalde birer kamu görevlisi olarak etkin bir rol oynamakta idiler. Önemli iltizamlar genellikle daha küçük parçalar halinde başkalarına kiralandığından, Trabzon gümrük mukata'asını elinde bulunduran kişinin şu ya da bu biçimde kendine bağımlı bir kesimin beklentilerine de cevap vermek zorunluluğu içerisindeydi. Bilindiği gibi Trabzon gümrük mukata'sında vazifeli olan kişiler gelirlerini gümrükten ihale yoluyla almış olduklarından bu görevlilerin mültezim ile ne şekilde ilişki

¹²² Pamuk, a.g.e., s. 127

**TABLO IV : TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI MÜLTEZİMLERİ
VE MUKATA'ANIN İHALE BEDELLERİ (1749-1809)**

Tarih Hic./Mila.	Mültezim	Gümrük İhale Bedeli	Kaynak: Trabzon Şer. Sc.No:
1163/1749	Mahmud Ağa ve İsmail Efendi	-	1917,s.8b
1168/1754	Seyyid Ali ve diğer Ali Ağa	-	1920,s.105
1169/1755	"	26.500 guruş	1921.,s.55
1171/1757117 3/1759	Mühürdar Mustafa Efendi ve Karakulak Mustafa Ağa	-	1923,s.20b
1174/1760	Hacı Hasan Ağa	-	1924,s.30b
1175/1761	Seyyid Mehmed ve Ömerzade Hacı İsmail	-	1925,s.59b
1176/1762	Mehmed Ağa	-	1926,s.51b
1182/1768	Hafız Hacı Ahmed Efendi, Hacı Süleyman ve Şatırzade Ömer Ağa	23.500 guruş	1929,s.66
1185/1771	Şatırzade İbrahim Ağa, Hafız Ha cı Ahmed ve Hacı Süleyman Ağa	20.000 guruş	1931.,s.95b
1187/1773	Şatırzade İbrahim ve Hacı Ahmed Ağa	-	1932,s.13.
1195/1780	Hazinedar Süleyman ve Hacı İsmail Ağa	25.000 guruş	1936,s.61b
1196/1781	"	25.000 guruş	1936,s.92b
1205/1790	Şatırzade Mehmed Emin Efendi ve Hacı Osman Ağa (Emaneten)	-	1940,s.70
1210/1795	İsmail	18.977 guruş	1945,s.43b
1211/1796	Hasan ve Hacı Mustafa	20.951,5 "	1945,s.52
1212/1797	Seyyid Osman	20.451.5 "	1946,s.13b
1222/1807	Kalcızade Osman Ağa	15.000 guruş	Cevd-Mal., 22123
1224/1809	Şatırzade Mehmet Şakir	30.000 guruş	Cevd.Mal, 22123

içerisinde bulundukları oldukça ilgi çeken, kapalı bir konu olarak, karşımıza çıkmaktadır. Yine gümrük mültezimlerinin ve dolayısıyla gümrük eminlerinin ödedikleri maaşlar arasın-da, Sohum kalesindeki yeniçerilerin ve Trabzon kalesindeki Beşlüyan askerinin bulunması⁽¹²³⁾ gümrük mültezimlerinin sosyal statüsünün önemini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, askerlerin ve çeşitli kamu görevlilerinin, maaşlarının gecik-mesini önlemek için mültezimle iyi geçinmeye çalıştıkları varsayılabilir.

Trabzon gümrük mukata'ası mültezimleri içerisinde yabancı uyruklu kimselerin isimlerine XVIII. yüzyılın II. yarısında rastlanmamıştır. (Tablo : IV, III, II). Oysa İstanbul ve Ankara gibi yerlerde özellikle Musevi mültezimlerin varlığı bilinmektedir. ⁽¹²⁴⁾ Bazı yıllarda Osmanlı devletinde çok sık rastlandığı gibi Başkent'te oturan bir çok önemli kişiler, yöre halkını kullanarak devletin bir çok gelirini iltizamı altına almakta idiler. ⁽¹²⁵⁾ XVIII. yüzyılın başlarında 1701 ve 1702 tarihlerinde Trabzon gümrük mukata'asının istanbul gümrük eminine iltizam olarak verildiği anlaşılmaktadır. Fakat bu tarihten sonra, XVIII. yüzyılın sonuna kadar, Trabzon gümrük mukata'asının Trabzon'da oturan kişiler tarafın-dan iltizama alındığı anlaşılamaktadır. (Tablo IV).

2- Gümrük Mukata'ası Malikane Mutasarrıfları

İltizam sisteminde mukata'aların süresi en fazla üç yıl-dı. Açık artırmayı kazanan mültezimler ödemeyi tahhüt ettük-leri miktarın bir bölümünü peşin veriyorlar, kalanını ise mukata'anın gelirlerini topladıkça üç aylık taksitlerle ödüyör-lardı. ⁽¹²⁶⁾ Ancak daha fazla gelir sağlamaya çalışan devlet, mukata'aların bir bölümünün sürelerini uzatmaya başladı. Böylece, devletin açık artırmayı kazananlardan daha büyük miktarlarda peşin para alabilmesi mümkün oluyordu. Zaman içerisinde

¹²³ BA. MAD, No: 17231, No: 10243. s. 109.

¹²⁴ Farooqi, a.g.e., s. 368

¹²⁵ Farooqi, a.g.e., s. 569

¹²⁶ Trabzon Şer. Sc., No: 1921., s.55, 1931, s. 95b.

mukata'aların süreleri daha da uzatılarak açık ar-tırmayı kazananlara kaydı hayat koşuluyla verilmeye başlanmıştı. Böylece, açık arttırmayı kazanan kişi sınırları ve gelir kaynakları devlet tarafından saptanan mukata'anın vergilerini toplama hakkını ölene kadar ele geçirmiş oluyordu. Bu koşullarda özel kişilere devredilen mukata'alara malikane adı veriliyordu. 1695 yılında düzenlenen bir fer-manla, malikane sisteminin işleyiş kuralları resmen belir-lendi. Malikane sahibinin en başta yaptığı peşin ödemeye “muaccele” adı veriliyordu. Muaccelenin yanısıra malikane sahibi her yıl hazineye “mal” adı verilen yıllık ödemeleri yapmakla yükümlüydü.⁽¹²⁷⁾

Trabzon gümrük mukata'ası XVIII. yüzyılın II. yarısından itibaren 848.000 akçe asl-ı mal ile Hacı Hüseyin Ağa'nın tasarrufundadır. (Tablo V). Kadı sicillerindeki kayıtlarda gümrük mukata'asının, H. 1176/M.1762 yılına kadar Hacı Hüseyin Ağa'nın tasarrufunda olduğu anlaşılmaktadır. Bu tarihten sonra ise H.1208/M.1793 yılına kadar, Trabzon gümrük mukata'ası, Mahmut Efendi'nin mutasarrıfındadır. (Tablo V). Böylece, mukata'a'nın vergilerini toplama hakkını uzun yıllar elinde bulunduran mutasarrıflar devlete, görevlilere verilen masraflar çıkıldıktan sonra geriye kalan bedeli ödemekte idiler. Tablo V'de Trabzon gümrük mukata'ası'nın XVIII. yüzyılın ikinci yarılarında 848.000 akçe, H. 1194/M.1780'li yıllar sonunda ise 946.000 akçe değerlerle mutasarrıflara malikane olarak verilmiştir. Mutasarrıfların elde ettikleri kârın ne kadar olduğu kayıtlarda yer almadığından mukata'anın, gelir olarak, yıllık değişimlerini hesaplama imkanı yoktur.

Bilindiği gibi malikane mutasarrıfları devletin önemli gelirlerini iltizamlarına almak için mukata'aların değerlerinin çok çok üstündeki

¹²⁷ Pamuk, a.g.e., s. 128, bkz. Ergenç, a.g.m., s. 532

TABLO V :TRABZON GÜMRÜK MUKATAASI MALİKANE
MUTASARRIFLARI VE MUKATA'ANIN YILLIK
DEĞERLERİ, (1748-1800)

Tarih Hicri/Miladi	Malikane Mutasarrıfı	Mukata'anın Yıllık Değeri	Kaynak:Trabzon Şer. Sc.,No:
1161/1748	Hacı Hüseyin Ağa	848.000 akçe	1917,s.12
1163/1749	“	“	1917,s.8.
1166/1752	“	“	19991 (1)
1167/1753	“	“	1920,s.77b
1169/1755	“	848.000 akçe	1921,s.44b
1171/1757	“	“	1923,s.20b
1172/1758	“	“	1923,s.20b
1173/1759	“	“	1923,s.20b
1176/1762	“	“	1926,s.51b
1182/1768	Müderrisin-i Kiram Mahmud Efendi	848.000 akçe	1930,s.41
1185/1771	“	“	1931,s.95b
1187/1773	“	“	1932,s.13
1190/1776	“	918.000	1933,s.79b
1194/1780	“	946.485	10223,s.92 (2)
1196/1781	“	“	1936,s.92b
1205/1790	“	“	1940,s.70
1208/1793	“	“	1944,s.57
1210/1795	Canib-i Hazine-i İrad-ı Cedid	946.485	1945,s.43b
1211/1796	“	“	1945,s.52
1212/1797	“	950.485	1946,s.31b
1214/1799	“	946.485	10243.s.109 (3)

1- BA, Cevd-Mal. No: 19991

2- BA,MAD., No: 10223.s.92

3- BA,MAD,No: 10243.,s.109

meblağları muaccele olarak devlete teklif edip mukata'ayı ölene kadar, gelirlerinden yararlanmak için üzerine almak-taydılar. H.1173/M. 1759 yılına ait bir vesikada; “Trabzon gümrük ve tevabi-i mukata'ası senevi 848.000 akçe ve 59.200 guruş (7.104.000 akçe) muaccele ile Hüseyin Ağa'nın malikane uhdesinde olduğu” belirtilmektedir (¹²⁸) Anlaşılabacağı gibi Hüseyin Ağa Trabzon gümrük mukata'asını elinde tutabilmek için 7.104.000 akçe gibi mukata'anın belir-lenen senevi değerinin çok çok üstünde bir meblağı peşin ve-rerek gümrük gelirlerini elinde tutmak istemiştir. (¹²⁹)

Mukata'a sürelerinin uzatılarak kaydıhayat koşuluyla verilmesi yukarıdaki kayıta da görüldüğü gibi peşin ödemelerin miktarını artırıyordu. Bu nedenle malikane sistemi, devletin mukata'aları kullanarak bir tür uzun dönemli iç borçlanmaya gitmesi olarak ta yorumlanabilir (¹³⁰). Mali-kane sisteminin ortaya çıkışında iltizam sisteminin bir diğer yetersizliği de önemli rol oynamıştır. Mukata'aların en fazla üç yıl gibi kısa sürelerle iltizama verilmesi, mültezimlerin en kısa zamanda en fazla kâr ilkesiyle gelir kaynaklarını ala-bildiğine sömürmelerine yol açıyordu. Tablo IV'ya bakıldığında Trabzon gümrük mültezimlerinin mukata'ayı üzerlerine alış süreleri genellikle bir yıldır. Her yıl Trabzon gümrük mukata'asının iltizama çıkarıldığı görülmektedir. Sürenin kısa oluşu, mültezimin kısa zamanda hem devlete ödeyeceği taahhüdü elde etmek hemde kâr etmek amacıyla hareket edeceğinden gümrükte kanunlara uyulmamasını, yüksek vergi talebini ve gümrüğün fiziki yapısının tamir edilmemesi

¹²⁸ Trabzon Şer.Sc., No: 1924, s. 31b-32.

¹²⁹ Gurusu akçe'ye çevirmede 120 rakamı baz alınmıştır. Ahmet Rasim “Osmanlı Tarihi” isimli eserinde H.1102/M.1691 tarihine göre paranın değerini şu şekilde açıklar:

Paranın Cinsi	Gerçek Değeri	Resmî Değeri
Kuruş	120	160 Akçaya
Şerifi Altını	270	360 “
Yıldız Altını	300	400 “
Para	-	4 “
Mangır	2	1 “

(Rasim, Ahmet, Osmanlı Tarihi, seçmeler, İstanbul 1994., s. 114).

¹³⁰ Pamuk, a.g.e.,s.129

gibi olumsuzlukları beraberinde getirmekteydi. İleriki konularda temas edileceği gibi, gümrükte tüccar gümrük vergisini vermekten kaçtığı gibi, gümrük eminaleride yüksek vergi talebinde bulunmaktaydı.⁽¹³¹⁾

Malikane sistemini ayrıntılı olarak inceleyen Mehmet Genç'in belirttiği gibi, bir malikane sahibinin ölümünden sonra varisleri, açık artırma sonucunda ortaya çıkan en yüksek bedeli vermeyi kabul ederek malikaneyi aile içinde tutarak kuşaktan kuşağa aktarabilmekteydiler Böylece malikane sistemi devlet adına vergi toplama imtiyazını elinde tutan ve bu imtiyazı babadan oğula geçirebilen bir toplumsal kesim yaratmaktaydı.⁽¹³²⁾ Trabzon gümrük mukata'asını elinde bulunduran malikane mutasarrıfları XVIII. yüzyılın II. yarısından itibaren gümrük mukata'asını ellerinden bırakma-mışlardır. XVIII. yüzyılın ortalarında Hacı Hüseyin Ağa'nın mutasarrıfında bulunan Trabzon gümrük mukata'ası 1768 yılından sonra, oğlu Mahmut Efendi tarafından işletilmiştir. (Tablo V) Mahmut Efendinin, Hüseyin Ağa'nın oğlu olduğunu ise H. 1205/M.1790 tarihli bir vesikada, Trabzon gümrük mukata'asının iltizama verilmesi ihalesi zabtının sonunda yer alan "Hüseyin Ağazade Mahmut" kaydından anlamaktayız. ⁽¹³³⁾ Böylece, Trabzon gümrük mukata'ası malikane mutasarrıflarının, mukata'ayı ellerinden bırakmamak için yoğun gayret içerisinde oldukları anlaşılmaktadır. Bu gayretin arkasında, Trabzon ve çevresinin en önemli geliri olan Trabzon iskelesi gümrüğünü kimseye kaptırmamak düşüncesi yer almaktaydı.

¹³¹ BAMAD No: 10223, s.92, Derkenar 1, Trabzon Şer. Sc., No: 1866,s.67b

¹³² Genç, Mehmet, "Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi" Osman Okyar (ed). Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Ankara 1975, s.235.

¹³³ Trabzon Şer. Sc. No: 1940, s.70

III. BÖLÜM

TRABZON GÜMRÜĞÜNDE TİCARİ FAALİYETLER

XVIII. yüzyılın II. yarısında Trabzon gümrük muka-taa'sını elinde bulunduran mültezim, gümrük muka'sının gelirlerini toplamakla birlikte, mukata'ayı üzerine alırken, bazı zorunlu ödemeleride yerine getirmeyi kabul etmiş oluyordu. Trabzon gümrüğünün Doğu Karadeniz'deki ticaret etkinliklerini vergilendirmesinden dolayı, ticari ilişkiler oldukça geniş bir sahaya yayılma imkanı bulmuştur.

A- TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASINDA GELİR DAĞILIMI

Daha önce de belirttiğimiz gibi Trabzon gümrük mukata'ası, Trabzon iskelesi gümrüğü, ihtisab, dellaliye ve şemhane gelirleriyle beraber bir mukata'a oluşturmaktaydı⁽¹⁾. Mukata'ayı elinde bulunduran mültezim, ihtisab ve dellaliye gibi gelirleri alt-mültezimlere ihale yoluyla vermekte idi. (Tablo II, III). XVI. yüzyılda olduğu gibi XVIII. yüzyılda da mukata'a içerisinde en önemli gelir kaynağı, Trabzon ve çevresindeki ticaret etkinliklerini vergilendiren Trabzon iskelesi gümrüğünden sağlanmaktaydı. Trabzon gümrük mukataası, 1750 ile 1800'lü yıllar arasında, ortalama 25.000 guruşa (3.000.000 akçe) mültezimlere ihale edilmekteydi. (Tablo VI). Aynı yıllarda mukata'a içerisinde yer alan ihtisab, ortama 450 guruşa (54.000 akçe) (Tablo II), dellaliye ise, 11 guruşa (1320 akçe) (Tablo III) alt-mültezimlere ihale edilmekteydi. Şemhane gelirlerinin ise ne kadar olduğu hakkında bilgimiz yoktur. Yalnız, XVI. yüzyılda, Trabzon iskelesi mukata'asının 476.666 akçe olarak yazıldığı yıllarda, Şemhane mukata'asının 15.000 akçe yazıldığını göz önünde bulundurursak⁽²⁾, XVIII. yüzyılda şemhane gelirlerinin de ihtisab ve dellaliye gelirleri seviyesinde olabileceği ve bundan dolayı, Trabzon iskelesi gümrüğü gelirlerinin, mukata'a

¹ BA.MAD, No: 10243, s.109, 10223,s.92 ve BA. Cevd. Mal., No: 19991.

² Gökbilgin, a.g.m., s.306.

içerisinde en önemli gelir kaynağı olduğu belirtilebilir. İhtisab, dellaliye ve şemhane ile ilgili bazı bilgileri II bölümde ortaya koyduğumuzdan bu bölümde ağırlıklı olarak, Trabzon iskelesi gümrüğündeki ticari faaliyetler ortaya konulmaya çalışılacaktır. Trabzon gümrük mukata'asını elinde bulunduran kişi, peşin vermiş olduğu paranın haricinde "mal" adı verilen meblağları her yıl hazineye ödemekteydi. Mesela H.1169/M.1755 yılında, Trabzon gümrük mukata'asını senevi 848.000 akçe ile iltizamına alan Hacı Hüseyin Ağa, aynı yıl Trabzon gümrük mukataasını 26.500 guruşa (3.180.000 akçe) bir alt -mültezime ihale ile vermiştir. (Tablo V, VI) Böylece gümrük mukata'asını bir alt-mültezime devreden malikane mutasarrıfı Hüseyin Ağa bu işten, devlete ödeyeceği mukata'anın bedeli olan yıllık 848.000 akçeyi (mal) ödedikten

**TABLO VI: TRABZON GÜMRÜK MUKATA'ASI İLTİZAM
BEDELLERİ (1755-1809)**

Tarih Hicri/Miladi	Kaynak : Trabzon Şer.	
	İltizam Bedeli	Sc.ve Başbk.Arşv., No:
1169/1755	26.500 gurus	1921,s.55
1182/1768	23.500 “	1929, s.66
1185/1771	20.000 “	1931,s.95b
1195/1780	25.000 “	1936,s.61b
1196/1781	“ “	1936,s.92b
1210/1795	18.977 “	1945,s.43b
1211/1796	20951.5 “	1945,s.52
1212/1797	“ “	1946,s.13b
1222/1807	15.000 “	Cevd-Mal., 22123
1224/1809	30.000 “	Cevd-Mal 22123

sonra 2.332.000 akçe ($3.180.000-848.000=2.332.000$ akçe), kâr etmiş oluyordu. Burada yapılan hesap kayıtlara göredir. Fakat, alt-mültezimlerin Trabzon gümrük mukataasını üzer-lerine almak için el altından mukata'a malikane mutasarrıfına, neler teklif edebileceği ise belli değildir. Tüm bu gizli ilişkileri de hesaba katarsak, Malikane mutasarrıfının Trab-zon gümrük mukata'ası sayesinde ne kadar kârlı bir iş yaptığı

ortaya çıkar. Böylece malikane sahiplerinin gümrüğü uzun yıllar ellerinde tutmak istemelerinin gerçek nedenlerinden biri de ortaya çıkmış olmaktadır. (Tablo V)

Yukarıda ortaya koymuş olduğumuz ilişkiler, Trabzon gümrük mukata'asını elinde bulunduran malikane mutasarrıfı ile mukata'ayı iltizamına almak isteyen alt-mültezimler ara-sındaki ilişkilerdir. Bu ilişkiler madalyonun bir yüzü olup esas ilişkiler madalyonun diğer yüzünde, devlet ile Trabzon gümrük mukata'asını uzun yıllar elinde tutan malikane muta-sarrıfları arasında geçmekteydi.

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti, uzun süren savaşlar karşısında, maliyede ortaya çıkan bunalımları gidermek için, malikane sistemiyle, devletin mukata'alarını kullanarak almış olduğu yüklü miktardaki “muaccele” adı verilen peşin paralarla, bir tür uzun süreli, iç borçlanmaya gitmekte idi.⁽³⁾ Böylece malikane mutasarrıfı devlete vermiş olduğu yüklü miktardaki peşin para ile gümrük mukata'asını hazineye ödenmesi gereken, senelik değeri, yıllarcı hep aynı düzeyde tutulabiliyordu. Tablo V'deki, gümrük mukata'asının yıllık değerlerine bakıldığında bu durumu görmek mümkündür. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında, mukata'a değerlerinin, elli yılda, pek fazla değişime uğramadığı göze çarpmaktadır. Yani Gümrük mukata'ası mutasarrıflarının, devlete ödedikleri gelirler, devlete verilen peşin paralar sayesinde aynı seviyede tutulabilmekteydi. Böylece mukata'alar mültezimlerin elinde, devlete verilen peşin para sayesinde, “kaydıhayat” koşuluyla kalabiliyordu.⁽⁴⁾

H.1173/M.1759 yılında, Hacı Hüseyin Ağa. 59.200 gu-ruş peşin para ile (7.104.000 akçe) Trabzon gümrük muka-ta'asını, senelik 848.000 akçeyi hazineye ödemek koşuluyla mutasarrıfına almıştır.⁽⁵⁾ Böylece malikane mutasarrıfı dev-lete

³ Pamuk, a.g.e, s.128-131.

⁴ 4.11.1996 tarihinde, Türk Tarih Kurumu'nda, “Gümrüklerin işleyişi”, “Osmanlı maliye defterlerinin muhtevası”, “Mukata'a ihaleleri” ve benzeri konularda, değerli vakitlerini ayırarak sohbetini esirgemeyen, Özer Ergenç Bey'e yakın ilgi ve alakalarından dolayı teşekkür ederim.

⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1924, s.31b-32

ödeyeceği senelik geliri 848.000 akçe'de tutarak muka-ta'ayı üzerine almayı başarmıştır.

B- GÜMRÜK MUKATA'ASININ GELİR VE GİDERLERİ

1- Gelirler:

Yukarıda belirtildiği gibi, Trabzon gümrük mukata'asını elinde bulunduran kişi devlete her yıl “mal” adı verilen, ihale ile belirlenen ödemesini yapmakta idi. Mültezim bu ödemeyi yaparken, mukata'anın senelik değerinden, bazı kişi ve ku-rumlara ödediği muayyen bedelleri çıkararak geriye kalan miktarı, hazineye taksitlerle ödemekteydi.⁽⁶⁾, (Tablo VII). Bu ödemeleri bazan mültezimler, bazı zamanlarda da gümrük

⁶ BA. Cevd-Mal. No: 19991

TABLO XII : BAZI YILLARA GÖRE TRABZON GÜMRÜĞÜ MUKATA'ASI GELİR VE GİDERLERİ

Tarih Hicri / Miladi	Senevi Mali*	Beray-ı Mesarif**	Beray-ı İrsaliye-i Hazine-i amire***	Kaynak No
1166/1752	848.000 akçe	357.114 akçe	490.886 akçe	B.A. Cevd.Mal, 19991
1194/1780	946.485 “	519.664 “	426.821 “	B.A. MAD,10223,s.92
1214/1799	946.485 “	531.194 “	415.291 “	B.A MAD,10243,s.109

* Gümrük mükata'asının hazine tarafından belirlenen yıllık değeri

** Masraflar

*** Hazineye teslim edilen miktar.

eminleri yaparlardı. ⁽⁷⁾ Daha önce belirttiğimiz gibi gümrük mukata'sındaki gelirler, iskele gümrüğünden elde edilen gelirlerle, ihtisab, dellaliye ve şemhane gibi hizmetlerden elde edilen gelirlerdi. Iskele gümrüğünde, malların gemiden karaya taşınması, tartılacak olan malların tartılması ⁽⁸⁾, karadan gemilere malların yüklenmesi ve benzeri işleri, ihale ile veya gündelikle, belirli kişilere verildiğinden dolayı bu kişilerden alınan bedeller ile Trabzon gümrüğünde işleme giren malların gümrük vergisi gelirleri, Trabzon iskelesi gümrüğünün gelirleri arasında yer almaktaydı. ⁽⁹⁾

2- Giderler

Maliye defterlerine göre, Trabzon gümrük Mukata'sının tayin ve tahsis olunmuş (muayyen) giderleri şunlardır ⁽¹⁰⁾ :

a- Trabzon Kalesi muhafazasında bulunan Beşlüyan askerinin maaşları.

Beşlüyan, isminden de anlaşılacağı gibi günde beş akçe olarak vali ve bey yanında veya kalelerde muhafaza işleriyle meşgul olan askerlere verilen isimdir. ⁽¹¹⁾)Gerek maliye def-terlerinde gerek kadı sicillerinde, Trabzon kalesini savun-makla vazifeli Beşlüyan askerinin aylıklarının sürekli olarak Trabzon gümrüğü gelirlerinden karşılandığı anlaşılmaktadır. Bu askerler yüz kişi olup, günde toplam beşyüzelli akçe yev-miye ile Trabzon kalesi muhafazasında bulunmaktaydılar.⁽¹⁴⁾

H.1109/M.1697 yılına ait bir belgede; Trabzon kalesinde bulunan Beşlüyan askerinin yıllık alacakları ödenmeden önce, Trabzon kadısı ve Trabzon veziri tarafından kalede, bizzat yoklamaları yapılarak, mevcut olanlar ile mevcut olmayanlar

⁷ BA.MAD. No: 10223, s.92.

⁸ Trabzon Şer. Sc. No: 1917, s.9., 1919, s. 1b

⁹ BA, MAD. No: 10223, s.92.

¹⁰ BA. Cevd-Mal. No : 19991.

BA.MAD. No: 10223, s.92, 10243. S. 109

¹¹ (T.D.T.S), C.I, s.211

¹⁴ BA. MAD. No: 17231.

belirlenerek Baş Muhasebe ⁽¹⁵⁾ defterlerine ünvan ve isimle-riyle beraber aldıkları ücretler ile kayıt edildikleri belirtil-mektedir.⁽¹⁶⁾ Yine aynı belgeden, 1697 yılında kalede yapılan yoklamada; seksensekiz Beşlüyan askerinin yerinde olduğu, oniki askerin ise na-mevcut olduğu, yüz as-kerden oluşan Beşlüyan askerinin beş sınıfa ayrıldığı ve her sınıfın başında “Ser-Bölük” adı verilen ve günde oniki akçe alan “Bölükbaşı” ların bulunduğu, bunların yanısıra Giresun kalesi muhafazasında bulunan kırkdört adet Beşlüyan ay-lıklarının da Trabzon gümrük mukata’ası tarafından ödendiği anlaşılmaktadır.

Tablo VIII : Bazı Yıllarda Beşlüyan Askerine Yapılan Yıllık Ödemeler

(Trabzon Kalesi)		
Tarih Hicri/Miladi	Miktar	Kaynak
116/1752	131.423 akçe	BA.Cevd-Mal, 19991
1193/1779	131.422 akçe	BA.MAD,No:10223,s.92
1212/1797	131.422 akçe	BA.MAD, No: 10243,s. 109

Trabzon kalesini korumakla vazifeli Beşlüyan askeri ile gümrük emimleri arasında, maaşların ödenmesi hususunda bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. 3 Ramazan 1211/M.1796 yılına ait bir vesikada; “Trabzon kalesindeki Beşlüyan askerinin Trabzon gümrüğünden her yıl Ocaklık ⁽¹⁷⁾ olarak verilen ay-lıkları, her sene mahallinde padişah Beratı ve Hüccet-i Zuhuriyye (Kadı tarafından verilen resmi belge) ile

¹⁵ Baş Muhasebe; Maliyenin en büyük kalemlerinden biridir. Nereden olursa olsun alacak sahiplerine verilen borç senetleri mutlaka Baş Muhasebeden verilirdi. Maliyenin kayıtları burada tutulurdu. (T.D.T.S), C.I, s. 168

¹⁶ BA, MAD, No: 17231

¹⁷ Ocaklık : Yeniçeri Ocağı / Kale muhafızlarının veya şehir yerli neferlerinin aylıklarına veya tersane giderlerine karşılık olarak tahsis olunan öşür veya örfi hasılat yerine kullanılan bir tabirdir. Örfi tarifinden de anlaşıldığı gibi cizye, mizan, harir ve gümrük gibi vergiler de tahsis olunurdu. (TDTS), C II.s.713

ödendiği, fakat gümrük eminleri buna itiraz ederek, Maliyeden, askerin gelir-giderlerini gösteren belgenin getirilmesi halinde maaş-larının ödeneceğini belirtmeleri üzerine Beşlüyan askerinden birinci bölüğün Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunmaları anlatıl-maktadır” (18)

Aynı vesikada; Beşlüyan askerinden bazılarının kalede bulunmadıklarından dolayı gümrük eminlerinin askerlerin maaşlarını ödemedikleri anlaşılmaktadır. Bu durum üzerine Trabzon kadısı ve Trabzon gümrük eminine yazılan hükümde: “..... kayıtlara bakıldığında, Trabzon kalesi muhafazasına memur olmuş yüz nefer Beşlüyan askerinin senevi iktiza eden 175.230 çürük akçe (19) aylıklarının Trabzon gümrüğü gelir-lerinden verildiği, 1793 senesi aylıklarında 1795 yılı ge-lirlerinden karşılanarak, hallerine merhameten bundan sonra ödenecek olan aylıkların eskiden olduğu gibi ağalarının mühürlerine mutabık kalınarak, Berat-ı Alişan ve Hüccet-i Zuhuriyye ile kendilerine ödenmesi” belirtilmektedir. Anlaşı-lan o ki, Beşlüyan askerinin yoklama sırasında kalede bulun-mamaları, aylıkların ödenmesi hususunda gümrük eminleri ile askerlerin karşı karşıya gelmelerine neden olmaktaydı.

b- Sohum Kalesi Muhafazasında Bulunan Askerlerin Maaşları.

Maliye defterlerine ve Trabzon kadı sicillerine bakıldığında Sohum Kalesi (20) muhafazasında bulunan asker-lerin aylıklarının da Trabzon gümrük mukata'ası gelirlerin-den, Ocaklık olarak, ödendiği anlaşılmaktadır. H. 1194/M. 1780 yılında, kale muhafızlarına, aylıkları için senelik, 180.000 akçe ödendiği maliye defterlerinde kayıtlıdır(21) Trabzon muhafazasında görevli olan Beşlüyan askerlerinin aylıklarının

¹⁸ Trabzon Şer. Sc. No: 1946, s 30b.

¹⁹ Çürük Akçe : Yarı bozuk, bu sebeble kıymeti düşük para hakkında kullanılan bir tabirdir. Devletçe para sıkıntısı yüzünden, akçe bir aralık değerinden fazla istihkak sahiplerine verildiği için çürük akçe tabiri ortaya çıkmıştır. (T.D.T.S). C.I, s. 387, C.II, s. 90.

²⁰ Sohum : Sultan III. Ahmet tarafında yapılmış olan iyi bir kalesi vardır. Son zamanlarda Moskofların eline geçen bu şehirde Mingreller ve Abazalar ile büyük ticaret yapılır. (Bijışkyan, P. Minas, a.g.e, s.79.)

²¹ BA, MAD, No: 10223. s.92.

ödenmesinde olduğu gibi, Sohum kalesi muhafa-zasında bulunan askerlerin aylıklarının ödenmesinde de so-runlar çıkmaktaydı;

4 Cemaziyelahir 1204/M.1795 yılına ait bir vesikada, Sohum, kalesi muhafızı Keleş Ahmet'in Divan-ı Hüme Yun'a gönderdiği arzuhalin de; "Trabzon gümrük mukata'ası gelir-lerinden her sene 1750 gurus (210.000 akçe), Trabzon keten-bezi mukata'ası gelirlerinden 1250 gurus (150.000 akçe), top-lam 3000 gurusun (360.000 akçe) her sene Huccet-i Şeriyye edildikten sonra, her iki mukata'a eminleri tarafından, Sohum muhafızı tarafından gönderilen kişiye ödendiği halde, her iki mukata'a eminleri maliyeden verilecek, askerlerin gelir-gider hesaplarını gösteren belge olmadıktan sonra ödeme yapıl-mayacağını söylediklerinden dolayı, icab eden 3000 gurusun (360.000 akçe) mukata'a eminleri tarafından ödenmesini talep etmektedir."⁽²²⁾ Bu arzuhalin üzerine İstanbul'dan Trabzon kadısına, Trabzon gümrük mukata'ası ve Trabzon ketenbezi mukata'ası eminlerine ayrı ayrı gönderilen hükümlerde: "Sohumkale ile Başkent arası uzak olduğundan, askerlerin gelir ve gider masrafları için deralime gelip gitmek Sohum kalesi muhafızına masraflı olacağından dolayı bundan sonra, mahal-linde kadının onayı alınarak iktiza eden 3000 gurusun (360.000 akçe) mukata'a eminleri tarafından ödenmesi gerek-tiği" belirtilmekteydi.

Kadı sicillerinde, H.1199/M.1784 yılından önce Sohum kalesi muhafazasında bulunan askerlere, Trabzon gümrük mu-kata'ası tarafından 1500 gurus, ketenbezi mukata'ası tara-fından da 500 gurus toplam 2000 gurus (240.000 akçe) öden-diği anlaşılmaktadır. Sohum kalesine yapılan bu ödemeye, 1784 tarihinde 250"şer gurus daha zam yapılarak 3000 gurus (360.000 akçe) çıkarıldığı, 1784 yılına ait başka bir vesika-dan anlaşılmaktadır. (²³)

²² Trabzon Şer. Sc. No: 1946, s.29

²³ Trabzon Şer. Sc. No: 1938, s.2b-3

Sohum Kalesi muhafızlarının yıllık aylıkları olan 3000 gurusun, 1250 gurusunun Trabzon ketenbezi mukata'ası gelir-lerinden ödendiğini daha önce belirtmiştik. H.1216/M.1801 yılına ait bir vesikada, Trabzon gümrükçüsüne yazılan hüküm-de; "Ketenbezi mukata'asına kimse talib olmadığından dolayı, Sohum kalesindeki askerlere ödenmesi gereken 3000 gurusun (360.000 akçe) bundan sonra, her sene Trabzon gümrük mukata'ası gelirlerinden makbuz karşılığı ödenmesi gerektiği" belirtilmektedir ⁽²⁴⁾ Böylece, XIX. yüzyılın başlarında, keten bezi üretiminin Trabzon'da eski canlılığından uzak olduğu, bunu rağmen Trabzon gümrük mukata'sının ise hala canlı-lığını koruduğu anlaşılmaktadır.

c- Trabzon ve Sohum'da Bulunan Bazı Camilerin Giderleri

Maliye defterleri ve kadı sicillerinde, Trabzon şehri içe-risindeki bazı cami ve mescidlerin zeytinyağı hasır ve mum giderlerinin Trabzon gümrük mukata'ası gelirlerinden karşı-landığı belirtilmektedir. Bunların yanı sıra, aynı cami ve mescidlerin imam, hatip, müezzin ve hizmetçilerin gündelikleride Trabzon gümrüğü gelirlerinden karşılanmaktaydı.

15 Zilhicce 1211 / 1796 yılına ait bir vesikada; Trab-zon'da Yeni Cuma cami imamı olan Ahmet isimli kimse Di-van-ı Hümayun'a arzuhal sunup; "Trabzon gümrüğünden ken-disine verilmesi gereken 24.000 akçenin halen ödenmediği bu meblağın tamamen kendisine teslim edilmesi gerektiğini talep etmektedir." ⁽²⁵⁾

Aynı vesikada Trabzon gümrüğü gelirlerinden ödenen yıllık 24.000 akçenin 6000 akçesi Camii Atik'in zeytinyağı gideri, 4000 akçesi dahi ismi anlaşılmayan bir caminin zeytin yağı gideri, 3000 akçenin dahi aynı caminin hasır gideri, 3000 akçesi Ayasofya cami'nin zeytinyağı ve hasır giderleri ve 8000 akçenin dahi imam ve hatip

²⁴ Trabzon Şer. Sc. No: 1948, s. 65

²⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1946, s. 32b

için kurban gideri olduğu belirtilmekte ve verilen hükümde adı geçen Yeni Cuma camisinin kayıtlarda hangi cami olduğu anlaşılmadığından dolayı, mahallinde, kadı nezaretinde bu cami tespit edilerek, ödenmesi gereken 24.000 akçenin gümrük emînleri tarafından ödenmesi belirtilmek-tedir.

24 Zilkade 1174/M. 1757 yılına ait bir vesikada; Trab-zon gümrük mukata'ası gelirlerinden verilmek üzere günlük 3 akçe vazife ile Trabzon'da Muhiddin Mescidinde imam olan Mahmut Halife ile günlük 2 akçe'ye aynı camide müezzin olan Mehmet Halife'ye göreve başlamaları gerektiğini bildiren padişah Beratının verildiği anlatılmaktadır. ⁽²⁶⁾

Yine başka bir vesikada, Şevval 1192/M.1778'de Trabzon Pazarkapı camii şerifinde günlük 3 akçe ile imam olan Hafız Hüseyin'in vefat ettiği ve yerine Hacı Ali'nin geçtiğine dair padişah beratının verilmesi anlatılmaktadır. Hacı Ali'nin giderlerinin de Trabzon gümrük mukata'asından karşılanacağı belirtilmektedir.⁽²⁷⁾ Maliye defterlerinde, Trab-zon'da Fatih Sultan Mehmet Han Camiinin yıllık zeytinyağı ve hasır gideri olan 18.000 akçenin her yıl gümrük mukata'ası tarafından ödendiği görülmektedir. ⁽²⁸⁾

Yukarıda belirtilen camilerin yanı sıra, kadı sicillerin de, Hatuniye ve Erdoğan camilerinin de tüm giderlerinin de Trabzon gümrüğü mukata'ası tarafından karşılandığı kayıt-lıdır. ⁽²⁹⁾

Kadı sicillerinde, Trabzon gümrük mukata'ası gelirle-rinden, masrafları, karşılanan camiler şunlardır : Fatih Sultan Mehmet Han Camii, Yeni cuma Camii, Ayasofya Camii, Pa-zarkapı Camii, Hatuniye Camii, Erdoğan Camii, Cami-i Atik,

²⁶ Trabzon Şer. Sc. No: 1926, s. 30b

²⁷ Trabzon Şer. Sc. No: 1936, s. 60b

²⁸ BA. MAD. No: 10223, s.92, 10243, s. 109, Cevd-Mal. No: 19991.

²⁹ Trabzon Şer. Sc. No: 1919, s. 32b, 1919, s.3.

Muhiddin Mescidi. Trabzon'daki bu camilerde olduğu gibi Sohum kalesinde yer alan camininde tüm giderleri gümrük mukata'ası gelirlerinden karşılanmaktaydı. H. 1166/M. 1752 yılında, Trabzon'daki camilerin ve Sohum kalesindeki cami-nin toplam gideri olan 177. 114 akçenin Trabzon gümrük mu-kata'ası tarafından ödendiği görülmektedir.⁽³⁰⁾ Kadı sicille-rinde, özellikle, camilerde yer alan vazifelilerin ölümleri ve-ya görevden ayrılmaları halinde yerine geçecek olan kişilere berat verilmesi ile ilgili hükümlerin yer aldığı görülür. Bu görevlilerin günde kaç akçe yevmiye ile çalıştıkları ayrıca belirtilmektedir.

12 Rebiyyülevvel 1168/M.1754 yılına ait bir vesikada, “günlük 30 akçe yevmiyesi Trabzon gümrük gelirlerinden kar-şılanmak üzere Sohum kalesi camiinde imam olan Hafız İbra-him'in vefat ettiği yerine küçük oğlu, Ahmet Halifenin geçme isteği üzerine Sohum muhafızı Süleyman Bey'in Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunduğu belirtilmektedir. ⁽³¹⁾ Yine aynı camide, hizmetçi olan İsmail oğlu İbrahim'in vefat ettiği ve yerine Molla Ahmet'in hizmetçi olarak atandığı 4 Muharrem 1214 /M.1799 yılına ait bir vesikadan anlaşılmaktadır.⁽³²⁾ Ka-dı sicillerinde, gerek Trabzon'daki camilerde ve gerek Sohum kalesi camisinde görev yapan vazifelilerin giderleri ile aynı camileri zeytinyağı ve hasır giderlerinin gümrük mukata'ası tarafından karşılandığını gösteren oldukça çok belge mev-cuttur.⁽³³⁾ Aynı belgelerde, görevli olan kişilerin genellikle bir yıllık hizmetlerini tamamladıktan sonra kadı huzurunda, Trabzon mahkemesinde yevmiyelerinin tamamen kendilerine ödendiği kaydedilmiştir.

Anlaşılabacağı gibi, Trabzon gümrük mukata'ası yalnız ticaret etkinliklerinin vergilendirilmesiyle meşgul olmayıp Trabzon kalesini koruyan muhafızların aylıklarını ve Trabzon ve Sohumda yer alan camilerin giderlerini karşılayarak çok yönlü bir

³⁰ BA. Cevd-Mal, No: 19991

³¹ Trabzon Şer. Sc. No: 1947, s.64.

³² Trabzon Şer. Sc. No: 1947, s. 64

³³ Trabzon Şer Sc., No: 1921, s.44, 1932, s.50.

devlet kurumu olduğunu göstermektedir. Böylece gümrük mukata'sının askeri ve toplumsal bir çok görevi yerine getirdiği, önemli görevler üstlendiği görülmektedir.

d- Trabzon İskelesi Gümrüğündeki Vazifelilerin Giderleri

Daha önce belirttiğimiz gibi, Trabzon iskelesi gümrü-ğünde yer alan, hammadcılık, kantarcılık ve benzeri görevler ihale ile bir alt - mültezimlere ihale edilmekteydiler. Yine gümrük kalemlerinden olan ihtisab ve dellaliye gibi gelirlerin ihale yoluyla alt-mültezimlere verildiğini, genel özellikleriyle birlikte daha önce belirtmiştik.

Bilindiği gibi Osmanlı devletinde, çeşitli kurumlarda görevli olan memurların aylıkları merkezden ödenmeyip, bağlı bulundukları görev mahallinden ödenmekteydi. ⁽³⁴⁾ Osmanlı devletinde gümrüklerde çalışan memurlar aylıklarını gümrük gelirlerinden almaktadırlar.⁽³⁵⁾ Trabzon gümrüğünde görevli olan zabitan, katip ve gümrük eminlerinin günde kaç akçe aldıkları, incelediğimiz maliye defterlerinden anlaşılama-maktadır. Maliye defterlerinde bu görevlilerin giderleri "Ve-zaiif" adı altında kayd edilmekte olup, giderleri ayrı ayrı be-lirtilmemektedir. H.1194/M.1780 yılına ait bir kayıтта, Trab-zon gümrük mukata'sının vazifellilere 172, 841 akçe ödeme yaptığı kaydedilmiştir.⁽³⁶⁾

Gümrük eminleri, katip ve kolcular aylıklarını gümrük gelirlerinden sağladıklarından, gümrük gelirlerinin artmasını sağlamak için olağan üstü gayretlerde bulunabilecekleri düşünülebilir. Zira ileride daha teferruatlı olarak belirtileceği gibi,

³⁴ Özkaya, Yücel, "XVIII. Yüzyılda Çıkarılan Adalet-namelere Göre Türkiye'nin İç Durumu" Belleten, XXXVIII. Ankara 1974 s. 446.

³⁵ Kütükoğlu, "Gümrük kayıtları..." a.g.m., s. 223

³⁶ BA.MAD. No: 10242. s92.

gümrük eminleri Karadenizdeki tüccar taifesini gümrüğe çekebilmek için tüccarlardan düşük gümrük vergileri talep etmekteydiler. (³⁷)

3- Gümrük Emmini'nin Hesabına Ait Olmak Üzere Trabzon Gümrük Mukata'ası Tarafından Karşılanan Giderler

Gümrük emininin hesabına mahsub olmak üzere gümrük gelirlerinden ödenen harcamalar gümrük mukata'asının tayin ve tahsis kılınmış giderlerinden değildir. Bu gibi giderler genellikle Trabzon kadısı ve Trabzon gümrük eminine yazılan hükümlerde yerine getirilmesi istenen emirlerden oluşmak-taydı. Padişahın emri ile, gümrük emini tarafından yerine getirilmesi gereken bu işlerin giderleri belirli bir süre sonra Trabzon mahkemesinde, kadı huzurunda, gümrük eminine, hesabı görülerek geri ödenmekteydi.

Bilindiği gibi kadılar, İstanbul'dan gönderilen çeşitli konularla ilgili fermanları, fermanlarda isimleri geçen görev-lilelere bildirirler, bunların birer suretlerini de kadı sicil-lerine "mahkeme defterlerine" geçirir ve muhafaza ederlerdi. Trabzon kadı sicillerinde gümrük eminin hesabına ait olmak üzere yerine getirilmesi gereken emirler genellikle, XVIII. yüzyılın II. yarısında, askeri konularla alakalıydı. Yerine getirilmesi gereken askeri görevlerin yanı sıra, gümrük emini sarayın ihtiyaçlarından doğan bazı hizmetleri de yerine getirmekteydi.

a- Bazı Kalelere Asker ve Cephane Nakli

Bilindiği gibi XVIII. yüzyıl, Osmanlı devletinin uzun süreli savaflara giriştiği bir dönemdir. XVIII. yüzyılın özel-likle ikinci yarısında, Osmanlı devletinin yapmış olduğu sa-vaşlar genellikle devletin kuzey veya kuzeydoğusunda ce-reyan etmekteydi. Yine bu dönemde sürekli savaşılan devlet Rusya'dır. Rusya Osmanlı devletinin

³⁷ Trabzon Şer. Sc. No: 1866, s.67b.

Balkanlar'daki ve Kaf-kaslar'daki topraklarına göz dikmiş olduğundan XVIII. yüzyıl ile XIX yüzyıl, her iki devlet arasında yapılan savaşlarla geçmiştir. Bu savaşlar neticesinde Osmanlı devleti savaş olan veya savaş ihtimali olabilecek yerlerdeki kalelere asker ve mühimmat nakletmekteydi. Trabzon kadı sicillerinin 1750 ile 1800 yılları arasındaki kayıtlarını incelediğimizde, İstan-bul'dan gönderilen hükümlerin yaklaşık 3/4'nün kalelere asker ve cephane nakli ile ilgili olduğu açıkça görülmektedir. Hatta kadı sicillerinede, yoğun bir çalıma yapıldığı zaman, savaş olan mahallere kadar asker ve ne kadar cephane gönderildiği, rahatça, rakamlarla ortaya konulabilir.

13 zilhicce 1182/M.1768'de bir vesikada; “Van kalesi muhafazasından bulunan yeniçerilerin yedinci ve ondördüncü ortalarının (³⁸) Trabzon iskelesine vardıklarında, Kırım taraflarına memur kılındıklarından dolayı. Kırım'a askerlerin geçişi için gerekli olan gemilerin gümrük emini tarafından tedarik edilmesi ve gemideki askeri neferata yarımşar kantar (³⁹) peksimet verilmesi ve her ne kadar gemi ücreti ve peksimet ücreti verilir ise kadı nezaretinde Hücet-i Şeriyye (⁴⁰) ettirip kendinde saklaması” gümrük eminine em-redilmiştir.⁽³⁹⁾

Gümrük emininin yaptığı bu ödeme, sonradan, devlet tarafından kendisine ödenmekteydi. Yukarıda verdiğimiz vesikada yapılan harcamaların mahkeme de hesaplanarak ödendiği aynı vesikada anlaşılır. Mahkemede; konu ile ilgili olarak tayin edilen mübaşir (⁴¹) Kırım'a asker nakleden gemi reisleri, nakledilen askerlerin zabitanları ve Trabzon gümrük mültezimi ile gümrük emininin hazır bulunduğu, ve yapılan hesaplarda: “480 guruşun (57.600 akçe), kiralanan gemilerin reislerine ödendiği, Kırım'a nakledilen 82 askere yarımşar kantardan toplam 41 kantar peksimet

³⁸ Orta: Yeniçeri teşkilatında tabur yerine kullanılan tabirdir. (T.D.T.S) . C.II, S. 730.

³⁹ Kantar : 44 okka, 400 dirhem ve 1283 kg.dır. Sahillioğlu, “Edirne'nin ticari imkanları” a.g.m., s. 68.

⁴⁰ Hücet-i Şeriyye : Senet, eskiden şariat mahkemelerinden verilen sahiplik gösteren resmi vesika, belge (F.D)

³⁹ Trabzon Şer. Sc. No: 1929, s. 81b

⁴¹ Mübaşir : Osmanlı Devleti'nde tahsilat işleriyle görevli olan memur (Z.K) s. 135

verildiği ve her kantarı 6'şar guruştan 246 guruş (2.880 akçe) tuttuğu, toplam 726 guruşun (87.120 akçe) gümrük eminine ödendiği" belirtilmektedir.

H. 1171/M. 1757 yılına ait başka bir vesikada, Kars Kalesinde mevcut bulunan yeniçerilerin yedinci ve otuzbirinci taburlarının Özü kalesi muhafazasına memur kılınmaları dolayısıyla; "adı geçen yeniçeriler Trabzon iskelesine vardık-larında kendilerine zorluk çıkarılmaması, Trabzon iskele-sinden Akkerman iskelesine askerlerin gönderilmesi için ge-rekli olan gemilerin gümrük emini tarafından kiralanması ve her gemide ne kadar asker varsa bunlara yarımşar kantar peksimet tedarik edilmesi, ve her ne miktar gemi ücreti ve peksimet ücreti ödenmiş ise gümrük emininin hesabına ait olmak üzere makbuz kesilmesi ve makbuzun gümrük eminde saklı kalması"⁽⁴²⁾ belirtilmektedir. 2 Sefer 1171/M.1757 yılına ait başka bir vesikada, Erzurum kalesi muhafazasında bulunan 72. taburun yeniçerilerinin Anabolu kalesine memur kılınma-larıyla Trabzon iskelesinden, (Tuna nehri ağzında yer alan) İsmail iskelesine gönderilmeleri için gerekli olan gemilerin gümrük emini tarafından kiralanması ve asker taifesine gerek-li olan peksimetlerin verilmesi kayıtlıdır. ⁽⁴³⁾ Osmanlı devle-tinde, kaleler arası asker nakli bu dönemde oldukça yoğundu. Gümrük eminleri asker nakli ile ilgilendikleri gibi İstan-bul'dan gönderilen cephe vesaire mühimmatın gidecekleri kalelere gönderilmesinden de sorumlu tutulmaktaydılar;

H.12 Muharrem 1191/M.1777 yılına ait vesikada: İstan-bul'dan Kars kalesinde mevcut bulunmak üzere gönderilen 300 kantar siyah barut ve 100 kantar kurşun vesaire mühim-matın Erzurum'a nakli için gerekli olan davarların Trabzon gümrük emini tarafından kiralanması ve ne miktar ücret ödenmiş ise gümrük emininin hesabına kayıt edilmesi Kars kalesine gönderilen mühimmatın Erzurum gümrük eminine teslim

⁴² Trabzon Şer. Sc. No: 1923, S. 71

⁴³ Trabzon Şer. Sc. No: 1923, s. 65

edilmesi”⁽⁴⁴⁾ anlatılmaktadır. Aynı vesikada, mahke-mede; Trabzon gümrük mukata’ası mutasarrıfı Mahmut ve diğer görevliler huzurunda; “mühimmatın nakledilmesi için 400 davarın kiralandığı ve her davara 9’ar guruştan 3600 gurus ücret ödendiği, ve ücret-i nakliyenin Trabzon gümrük emini İbrahim’e geri ödendiği” belirtilmektedir. Kars’a olduğu gibi Van kalesine İstanbuldan gönderilen cephanenin ulaşması, yine gümrük eminin sorumluluğunda idi. ⁽⁴⁵⁾

Gerek Kars, gerekse Van kalelerine İstanbuldan gönderilen asker veya cephanenin Trabzon İskelesinden Erzurum’a varıncaya kadar gerekli olan tüm ücretlerin ödenmesinden Trabzon gümrük emini sorumluydu. Erzurum’dan Van ve Kars kalelerine aynı askerlerin ve cephanenin nakledilmesinden Erzurum gümrük emininin sorumlu olduğu vesikalardan anlaşılmaktadır. Görüldüğü gibi gümrük eminleri devlet içerisinde oldukça önemli işleri yerine getirmekle sorumlu idiler. İstanbul’dan gönderilen her türlü cephane, Doğu ve Kuzeydoğuda yer alan kalelere gönderileceği zaman, İstanbul’dan Trabzon iskelesine deniz yoluyla, Trabzon iskelesin’den Erzurum’a kara yoluyla gidilmekte, Erzurum’a varan cephane buradan çevredeki kalelere Erzurum gümrük emini nezaretinde gönderilmekteydi. Görüldüğü gibi Trabzon iskelesi, Osmanlı Devleti içerisinde yalnızca ticari bakımdan ehemmiyet arzermeyip Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu’ya gidecek tüm askeri mühimmat Trabzon iskelesinden dağıtılmaktaydı.

Trabzon gümrük emini yalnızca askeri malzemenin dağıtılmasıyla görevlendirilmeyip, Başkent’ten bildirilen her türlü hükümlerin de yerine getirilmesinden sorumluydular.H. 7 Sefer 1211/M.1796 yılına ait bir vesikada ; “Anapa kalesinin ⁽⁴⁶⁾ inşasında istihdam için gerekli olan 300 nefer amelenin Trabzon

⁴⁴ Trabzon Şer Sc. No: 1933,s70

⁴⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1931, s.81, 1933, s.70.

⁴⁶ Anapa : eski adı Sunçık, Buradaki liman emin bir durak yeri değildir. Kalesi son zamanlar da metin bir surette yapılmıştır. Buranın sakinleri Türk ve Abazalardır.Osmanlı Devleti burasını sınır hattı telakki ederek bir paşanın oturduğu kaleyi top ve askerlerle çok kuvvetli bir hale

iskelesinden Anapa'ya nakli için iktiza eden gemi ücretleri ve kumanya kıymetlerinin Trabzon gümrük emini tarafından, hesabına mahsub olmak üzere karşılanması, ve amelenin geciktirilmeyip derhal gerekli olan gemilerin kiralması” emredilmektedir.⁽⁴⁵⁾

Kalelerin tamir edilmesi ve benzeri işler de Trabzon gümrük emininin parasal desteği ile sağlanmaktaydı. H.15 Ra-mazan 1185/M.1178 yılına ait bir vesikada: Trabzon kalesinin cephane ve tophane bölümlerinin yenilenmesi ve gerekli olan masrafların Trabzon gümrük emini tarafından karşılanması kayıtlıdır. Aynı vesikada yapılan yenileme esnasında; “şehrin ileri gelenleri ile birlikte cephane tamir edilen kısımlarda keşif yapıldığı ve kapılar ile çatının yenilenmesi tamamlandıktan sonra, gümrük emini Hacı İsmail Ağa'nın da bulunduğu esnada tamir işi bittikten sonra, cephane muayene olunup, kapılar, kireç, kiremit, nakliye ve yevmiyeler ile birlikte yalnız 37598 gurus (4.511.760) akçe haracama yapıldığı ve bu harcamanın gümrük emini tarafından hesabına mahsub olmak üzere karşılandığı” ⁽⁴⁶⁾ belirtilmektedir.

Trabzon iskelesi, İstanbul'dan gönderilen her türlü emtia ve eşyanın Doğu bölgelerine gönderilmesi için bir merkez görevi, köprü görevi görmesine karşın, limanın yükleme ve boşaltmaya uygun olmadığı var olan iskelenin altı kum ile dolu olduğu vesikalardan anlaşılmaktadır.⁽⁴⁶⁾

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti, 1668 yılında Lehistan meselesi yüzünden Rusya'ya savaş ilan etmişti. H. 1182/M.1768 yılına ait bir vesikada, Anadolu tarafından Kırım taraflarına kadar yol üzerinde bulunan kazaların kadılarına, naiplerine, iskele eminlerine ve kethüdalarına ve yeniçeri serdarları ve vilayet

getirmiştir. Buradan hareket eden gemiler İstanbul'a ve Mısır'a ticari mallar haricinde pek çok esir de naklederler. Anapa ve çevresinden deri, zerdeva, balmumu, bal, yağ, peynir, tuzlu et, esir v.s. gibi bir çok nevi mal çıkar ve ihraç edilir. (Bıjışkyan, a.g.e., s. 83)

⁴⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1946, s.29

⁴⁶ Trabzon Şer Sc. No: 1936, s. 64

⁴⁶ Trabzon Şer. Sc. No: 1925, s.65

âyânlarına yazılan hükümde: “Anadolu’dan Kırım tarafına gidecek 80 adet yeniçeri askerinin nakilleri için Sinop, Samsun Ünye ve Trabzon havalisinde, geçecekleri yerlerde gümrük eminleri tarafından derhal gemi kiralanması ve gerekli olan ücretlerin ödenmesi” önemle vurgulanmaktaydı.⁽⁴⁷⁾

Trabzon iskelesinden yapılan askeri nakil işleri yukarıda anlatılanlarla sınırlı olmayıp, Faş kalesinden Kırım’a ⁽⁴⁸⁾, Van kalesinden Varna iskelesine ⁽⁴⁹⁾ İstanbul’dan Sohum kalesine ⁽⁵⁰⁾ Sohum kalesinden Hanya kalesine ve Kaş kalesinden Kandiye kalesine ⁽⁵¹⁾ varıncaya kadar tüm bu alanları kapsayan bölgelere asker ve cephane nakli Trabzon iskelesi üzerinden sağlanmıştır. Bu askeri görevler yerine getirilirken İstanbul, gümrük emini ve Trabzon kadısı birinci derecede sorumlu tutmuştur. Tüm bu haracamların giderleri ise Trabzon gümrük emini tarafından, hesabına mahsub olmak üzere karşılamıştır. Görüldüğü gibi Trabzon gümrük emini ve Trabzon iskelesi, Osmanlı devletinin XVIII. yüzyılın II. Yarısında içerisinde bulunduğu uzun süreli ve yoğun savaşlar neticesinde askeri görevleri yerine getirmekte oldukça yoğun günler geçirmekteydi. Özellikle gümrük emini, İstanbul’da gönderilen hükümleri geciktirmeden yerine getirmenin uğraşısı içerisinde olduğu, Trabzon kadı sicillerinden anlaşılmaktadır.

Kadı sicilleri dikkatle incelendiğinde deniz ticaretinde veya deniz taşımacılığında Osmanlı devletinin kendine ait resmi ticaret filolarının olmadığı anlaşılmaktadır. Robert Mantran bu konuyla alakalı olarak şu bilgileri verir: “Resmi ticari filo yoktur ve gemilere mal yüklemeleri, eğer söz konusu olan mallar İstanbul’da hükümet hizmetlerine yönelikse, kadıların veya temsilcilerin nezaretinde yapılmaktadır. Resmi ticaret gemileri olmadığına göre, bu gemiler nereden

⁴⁷ Trabzon Şer. Sc. No: 1929, s.77b

⁴⁸ Trabzon Şer. Sc. No: 1930, s. 41b

⁴⁹ Trabzon Şer. Sc. No: 1923, s. 73b

⁵⁰ Trabzon Şer. Sc. No: 1931, s.72b

⁵¹ BA MAD No: 10223, s.92.

bulunmaktadır? Öncelikle yerel veya arızı olarak o limana demirlemiş olanlar arasından yerinden kiralanan tekneler vardır, ikincisi çok sayıda tekneye ihtiyaç varsa İstanbul veya büyük limanlara başvurulmaktadır; nihayet bir iskeleden öbürüne dolaşıp duran ve isteyen herkese tekne kiralamaya hazır olan kıyı tekneleri bulunmaktadır. Diğer yandan uzmanlaşmış tekneler de vardır, bunların armatörleri, sahipleri veya reisleri Karadeniz gemicileri esnafı veya Akdeniz kaptanları gibi esnaf loncası meydana getirmektedirler. Bu esnaf arasında Arşipel Rum gemicilerini, Ege gemicilerini ve Sinop ile Trabzon denizcilerini de saymak gerekir” (⁵²) Kadı sicillerinde, İstanbul’dan Trabzon iskelesine gelen askeri cephanenin veya Trabzon’dan gönderilecek olan yeniçeri askerinin, Karadeniz çevresi kalelerine taşınmasında, kullanılacak olan gemilerin Trabzon kıyılarında yer alan gemiler olduğu ve kiralama yoluyla bu gemilere mal veya asker yüklendiği görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Robert Mantran’ın deniz taşımacılığı ile ilgili vermiş olduğu bilgilerin Trabzon kadı sicillerinde yer alan bilgilerle kesiştiği görülmektedir. Trabzonda deniz taşımacılığı yapan kıyı teknecilerinin bu dönemde yerli halk olduğu yine kadı sicillerinden anlaşılmaktadır. Kırım, Akkerman, Anapa, Bergos (Burgaz) gibi Karadeniz çevresindeki iskelelere Trabzon’dan mal taşıyan gemiciler, genellikle, Karadeniz kıyısı gemicilerinden oluşmaktaydı. (⁵³)

b- Sarayın Bazı İhtiyaçlarının Karşılanması

Eskiden beri Karadeniz havzası, İstanbul’un ve Sarayın ihtiyaçlarının sağlandığı bir merkez olmuştur. Robert Mantran Karadeniz’i “İstanbul’un özel avlanma sahası olarak” betimlemektedir. (⁵⁴) Yüzyıllardır Avrupalı tüccarlara kapalı olan bu saha İstanbul’un balık, buğday, arpa, saman, zeytinyağı, odun, demir, kürk ve

⁵² Mantran, “İstanbul...”, a.g.e., s. 88-89

⁵³ Trabzon Şer. Sc. No: 1925, s. 20b-21.

⁵⁴ Mantran, Robert, “İstanbul...” a.g.e., s.39

benzeri ihtiyaçlarını karşılamıştır. Özellikle Osmanlı sarayı bir tüketim merkezi idi. Daha önce belirttiğimiz gibi, Trabzon sancağındaki Hemşin kazasında yaşayan halk her yıl İstanbul'a bal, balmumu ve sade yağ göndermekteydi. ⁽⁵⁵⁾ Maliye defterlerine bakıldığı zaman giderleri Trabzon gümrük emini tarafından karşılanmak üzere Trabzon ve çevresinden saraya yiyecek satın alınarak gönderildiği anlaşılmaktadır. H. 1194/M.1780 yılına ait bir defterde, Sarayın mutfak masrafları için, gümrük emini tarafından meyva ve saire yiyecek satın alınarak, 60.000 akçe denip İstanbul'dan gelen saray görevlilerine teslim edildiği belirtilmektedir. Aynı defterde H.1192/M.1778 yılında da 21.480 akçe harcanarak satın alınan meyva ve sairenin saraya teslim edilmesi kayıtlıdır. ⁽⁵⁶⁾

Sarayın yiyecek ihtiyaçları yanısıra mum ve yeniçerilerin giyecekleri için bazı kumaşların gümrük emini tarafından satın alınarak saraya gönderildiği maliye defterlerinde kayıtlıdır. Sefer 1166/M.1752 yılında sarayın ve yeniçerilerin ihtiyaçları olan elbiselerin, 60.000 akçe ödenerek, Trabzon'dan tedarik edilmesi anlatılmaktadır(⁵⁷⁾ Başka bir maliye defterinde. 47.390 guruş (5.686.800 akçe) denerek satın alınan mumun İstanbul'a, Saraya nakledilmesi kayıtlıdır.⁽⁵⁸⁾

Daha önce de belirtildiği üzere Trabzon bezi olarak da ifade edilen keten bezi Trabzon'da imal edilmekte olup şehir içinde kullanıldığı gibi Başkent İstanbul'a ve Anadolu'nun çeşitli bölgelerine gönderilmekteydi. Yeniçerilerin i amaşları da Trabzon bezinden yapılmakta idi. Kanuni zamanında Defterdar İskender elebi altı bini geçen maiyeti ve köleleri için her sene gemilerle, Trabzon'dan bu bezlerden getirtirdi. ⁽⁵⁹⁾ Sultan Abdülaziz, yerli mallara itibar ettiği için Trabzon bezinden hilali gömlek giyerdi. Vefat ettiği zaman sırtından çıkarılan gömlek Trabzon bezindendi.

⁵⁵ Farooqi, Suraiya, a.g.e., s. 97

⁵⁶ BA MAD, No: 10223, s.92

⁵⁷ BA Cevd,Mal, No: 19991

⁵⁸ BA, MAD, No: 10243 , s. 109

⁵⁹ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 682

(⁶⁰) Görüldüğü gibi Trabzon bezi, ülke içerisinde kullanım alanı bulan sarayın tercih ettiği ihtiyaçları içerisinde yer almaktaydı. Maliye defterlerinde belirttiğimiz gibi Trabzon gümrük emini hesabına mahsub olmak üzere Trabzon'dan sarayın ve yeniçerilerin ihtiyaçları için yiyecek ve giyecek satın alarak İstanbul'a göndermekteydi.

Buraya kadar ortaya konulan bilgi ve belgelerden anlaşılaacağı gibi, Trabzon gümrük mukataası Doğu Karadeniz'de çok önemli işlevleri yerine getirmektedir. Trabzon gümrüğü Karadeniz'deki ticaret etkinliklerini vergilendirdiği gibi, camilerini giderlerini karşılayarak toplumsal, kalelere asker ve cephane nakline yardım ederek askeri görevleri yerine getirmekteydi. Osmanlı Devleti, Trabzon gümrük mukata'asının yerine getirdiği önemli görevlerden bir takım kazançlar sağlamaktaydı.; ilk olarak, Doğu Karadeniz'de gerçekleştirilen ticaret etkinliklerini, Trabzon gümrüğü vergilendirerek hazineye direkt gelir sağlanmaktaydı. Gümrük mukata'asının ikinci önemli görevi, zamandan tasarruf edilmesi idi, İstanbul'dan gönderilen hükümler direkt gümrük eminine bildirilmekte, gümrük emini de gerekli olan ihtiyaçları mahallinde karşılayarak, gerekli olan mahallere nakletmekteydi. Böylece Trabzon gümrük emini bir çeşit taşeron vazifesi görmekteydi. Zira gümrük eminleri oturdukları mahallerden seçildiklerinden dolayı bölgeyi iyi tanıdıklarından, İstanbul'dan yerine getirilmesi gereken hizmetler buyrulduğu zaman gümrük emini bu istekleri en kısa zamanda yerine getirebilmek imkanına sahipti.

Trabzon gümrük mukata'asının Osmanlı Devleti'ne sağladığı üçüncü önemli işlev ise, nakit para sıkıntısını gidermek olmuştur. Bilindiği gibi Trabzon gümrük mukata'ası mutasarrıfı mukata'ayı ihale ile üzerine alırken yüklü miktarda peşin para ödemekteydi. Bu ödemenin yanısıra, Osmanlı Devleti'nde, görevli olan memurların aylıklarının merkezi idare tarafından ödenmediği bilinmektedir. Bundan dolayı

⁶⁰ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 581

Trabzon gümrüğü, Trabzon ve çevresindeki bazı yerlerdeki camilerde görevli olan kişilerin aylıklarını ödemekte, kalelerdeki askerlerin giderlerini karşılamaktadır. Bunun yanı sıra, gümrük emini hesabına mahsub olmak üzere, çeşitli kalelere taşınan asker ve mühimmat için gerekli olan gemi ve davarların ücretlerini karşılamaktaydı. Bu görevleri gümrük emini yerine getirirken, yapmış olduğu tüm harcamaları peşin olarak gümrük gelirinden ödendiği için, devlet nakit para sıkıntısından kurtulmuş oluyordu.

XVIII. yüzyılın II. yarısında devletin en önemli sorunlarından biri, maliye de bulunması gereken nakit para sıkıntısından kaynaklanmaktaydı. Bu nedenle Trabzon gümrüğü gelirlerinden karşılanan, devletin her türlü gereksinimleri, Osmanlı maliyesini rahatlatmış olmaktadır. Böylece devlet hem zamandan hem de nakit para sıkıntısından bir ölçüde kendisini kurtarmış oluyordu. Gerek maliye defterlerine gerekse kadı sicillerine bakıldığında, yukarıda belirtilen tüm işlevleri yerine getiren kişinin gümrük emini olduğu açıkça görülür. Devlet içerisinde, pek çok hizmeti karşılamakla görevli olan bu memur hakkında bilinenler ise çok azdır. Özellikle gümrüklerde görev yapan gümrük eminleri hakkında sistematik bir çalışma mevcut değildir.

C-TRABZON GÜMRÜĞÜNDE KAÇAKÇILIK OLAYLARI VE GÜMRÜKTEN GEÇEN BAZI EMTİA VE EŞYALAR.

Gerek tüccarlar ve gerek gümrük eminleri gelirlerini arttırmak için bazen kanuna aykırı hareket etmekteydiler. Bilindiği gibi XVIII. yüzyılın II. yarısında Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi, Trabzon ve çevresinde eşkiyalık, hırsızlık ve kanuna aykırı olan her şey yapılmaktaydı. Bu olumsuz ilişkiler ticari faaliyetleri olumsuz etkilemekteydi.

1- Tüccarların Düşük Vergi Talepleri

Osmanlı Devleti'nde XVIII. yüzyılın sonlarına kadar resmi ve genel bir gümrük tarifesi tanzim edilmemiştir. Bundan dolayı gümrüklerde malların kıymeti üzerinden belirli bir oran alınmaktaydı. Bu durum ise çeşitli spekülasyonların doğmasına neden olmaktaydı; ithalatçı veya ihracatçı yanlış beyanda bulunmuş, kıymetli mallar tüccar tarafından kıymetsiz malların arasına sokulmuş, balyalar ölçü olarak normalin üstünde bağlanmış ve kapitülâsyonlara dayanarak denklemin kontrolü için çözülmesine itiraz edilerek gümrük kaçırılabilmiştir. ⁽⁶¹⁾ Ayrıca tüccarlar az vergi ödemek için gümrük memurları ile anlaşıp, onlara bahşiş vererek eşyanın kıymetini az gösteriyorlar, bunun sonucu olarak da az vergi ödüyorlardı. ⁽⁶²⁾ 17 Cemaziyelevvel 1166/M.1752 yılına ait bir vesikada, tüccar tayfasından kanuna göre gümrük vergisi talep edilmesine rağmen bazı tüccarların malları ve bakırlarından veregeldikleri refiye ve gümrük vergilerini vermede muhalefet ettiklerinden dolayı, Trabzon gümrük mukata'ası malikane mutasarrıfı Hacı Hüseyin, Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunmaktadır. Hacı Hüseyin'in bu isteğine İstanbul, H. 1131/M. 1718 yılında yayınladığı emri şerif ile cevap vermiştir. Hükümde; İstanbul gümrük şartına göre, Trabzon iskelesinde, gümrük eminlerinin hangi şartlara göre gümrük vergisi alacakları belirtilmiştir. "Tüccarların karadan getirip gemilere yükledikleri ve denizden getirip karaya çıkardıkları yiyecek, elbise, hububat, gön, demir, sof ve kumaş her ne olursa olsun, müslüman %3 akçe gümrük ve bir akçe zarar-ı kassabiye ki toplam %4 akçe ⁽⁶³⁾ kefere ve yahudiden ise %4 akçe gümrük ve bir akçe zarar-ı kassabiye ki toplam

⁶¹ Sahillioğlu, "İzmir Limanı ...", a.g.m., s.53

⁶² Atan, a.g.e.s.122

⁶³ Zarar-ı Kassabiye : Maaşlı askerlerine kabul edilebilir bir tüketim standardı sağlamakla kendini yükümlü sayan Osmanlı Devleti, bu standardın önemli bir unsuru olan koyun etinin fiyatı, 16. yy'ın ikinci yarısından itibaren çeşitli faktörlerin etkisiyle hızla yükselmeye başladığı zaman sayısı giderek kabarmakta olan askerleri için, maaşlarını artırmak yerine tükettikleri ete münhasır kalan bir sübvansiyon yapmayı daha pratik bularak bu maksatla sürekli bir fon oluşturmak üzere girişilen uzun denemelerden sonra nihayet 1590'larda bütün tüccar katagorilerine uygulanan gümrük oranlarını birer puan artırmaya karar verdi gümrük oranlarında yapılan bu bir puanlık ilaveye "Kassabiye" veya "Zarar-ı Kassabiye" denir (Genç, "İç Gümrük..." a.g.m., s. 788)

%5 akçe gümrük vergisi alınacağı” belirtilmiştir⁽⁶⁴⁾ 1752 yılına ait aynı vesikada ise : “bakır tüccarından ne kadar gümrük vergisi alınacağı belli olmadığından, gümrüğe gelen bakır tüccarından bir kaç nevi bakır alınıp, alınacak olan gümrük resmini vaktine göre kıymet koyularak alınması gerektiği” belirtilmektedir. Anlaşılacağı gibi bakır madeninden ne ölçüde gümrük vergisi alınacağı hem İstanbul gümrük şartında, hemde XVI. yüzyılda yayınlanan Trabzon iskelesi kanunnâmesinde yer almamaktadır. ⁽⁶⁵⁾ Bu gibi durumlarda genelde malın kıymeti üzerinden, belirli miktarda gümrük alınmakta idi ki bu gibi durumlar gümrüklerde eminler ile tüccarlar arasında sorun çıkmasını neden olmaktaydı.

Tüccarların düşük gümrük vergisi talepleri, Trabzon iskelesinde olduğu gibi, Rize iskelesinde de görülen bir durumdur. 25 Rebiyyülâhır 1194/M.1780 yılına ait bir belgede; Rize sakinlerinden Memiş reis isimli tüccar, Kırım taraflarından satın alarak Rize iskelesine naklettiği 350 kantar yapağı ve 2000 İstanbul kiyeli tuz ve sair eşyanın gerekli olan gümrük vergileri, gümrük emini Mehmet tarafından talep olunduğunda, tüccarın gümrük vergisini vermemek için muhalefet ettiği belirtilmektedir. ⁽⁶⁶⁾

18 Rebiyyülevvel 1212/M.1797 yılına ait başka bir vesikada, Trabzon kadısı ve Trabzon gümrük eminine yazılan hükümde; Hazine tarafından idare olunan Trabzon gümrük mukata’asına tabi olan Büyükliman (Vakfikebir) gümrüğüne gelen tuz vesaire eşyanın gümrük eminleri tarafından gerekli olan gümrük vergileri talep edildiğinde, Dizdar Ahmet isimli kimsenin bu isteğe muhalefet ettiği, gümrük vergisini vermemek için muhalefet edenlerin men edilerek eskiden beri ne şekilde gümrük vergisi alınıyorsa o şekilde gümrük vergilerin toplanması gümrük eminine bildirilmiştir.⁽⁶⁷⁾

⁶⁴ Trabzon Şer. Sic., No: 1919. S. 37b

⁶⁵ Gökbölgen, Gökbilgin a.g.m., s.298

⁶⁶ BA.MAD No: 10223, s. 92, Derkenar 3.

⁶⁷ Trabzon Şer. Sc. No: 1947, s. 47b.

Yine aynı belgede Vakfıkebir iskelesine gelen Tuz vesaire emtia ve eşyanın Giresun'a götürüleceği belirtilmiştir.

Trabzon gümrük mukata'ası sınırları içerisinde yer alan tüm iskelelerde, tüccar taifesinin gümrük vermemek için çeşitli bahaneler ortaya attıkları görülür. Tüccarlar, Trabzon iskelesinde gümrük kaçıramadıklarından genelde, Trabzon'un batısında yer alan, Espiye iskelesini tercih ederek oradada, çeşitli yalanlarla, gümrük vergisi vermemeye uğraşmaktaydılar . Espiye iskelesindeki kaçakçılık olayları ve diğer sorunlar Trabzon iskelesine nazaran oldukça çoktur.

2- Gümrük Eminlerinin Yüksek Vergi Talepleri

Bilindiği gibi, gümrükler özel müteşebbislere ihale edilerek işletildiğinden dolayı, gümrük mültezimleri ve dolayısıyla gümrük eminleri hem devlete ödeyecekleri gümrüğün senelik vergisini çıkarmak ve hem de kâr etmek amacıyla harekete ettiklerinden gümrüklerde çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktaydı. İltizam bedelini doldurarak kâra geçmek mültezimin ve gümrük emininin en önemli amacıydı.

H.1194/M 1780 yılına ait bir belgede, Trabzon tüccarının satın aldıkları bakır, fındık, demir, aba, kebe ve saire mallardan gümrük eminlerinin yasal olmayan isteklerde bulunduklarından bahsedilmektedir. ⁽⁶⁸⁾ Yine aynı belgede; Trabzon tüccarının (Rumeli'deki) İslimye'den ve Trabzon'dan satın aldıkları malları satmak için diğer iskelelere götürmeleri esnasında, Trabzon gümrük eminlerinin yüksek gümrük vergisi talepleriyle karşı karşıya kaldıkları kayıttır ⁽⁶⁹⁾ Görüldüğü kadarıyla, tüccarlar gibi gümrük eminleride ticari ilişkilerde yasal olmayan ilişkiler içerisinde girebilmekteydiler.

⁶⁸ BA, MAD. No: 10223, s.92, Derkenar 1

⁶⁹ BA, MAD.No: 10223, s.92, Derkenar 2

Trabzon’da alımı ve satımı yapılan kahve, kahve gelirleri mukata’ası içerisinde yer almaktaydı. Bu mukata’a; İstanbul, Galata, İzmir Efrenç, Edirne, Selanik, Alaiye, Sakız, Kandiye, Kıbrıs, İstanköy, Midilli, Bursa, Erzurum, Antalya ve Trabzon’dan elde edilen kahve gelirleriyle birlikte bir mukata’a oluşturmaktaydı. ⁽⁷⁰⁾

12 Cemaziyelâhır 1217/M.1802 yılına ait bir vesikada, İstanbul gümrük emini olan Hasan isimli kimsenin Divan-ı Hümayun’a sunmuş olduğu arzuhalı anlatılmaktadır : “Trabzon İskelesindeki kahve gelirleri ile ilgilinen, kahve gelirleri mültezimi şimdiye kadar İstanbul’a gelen kahveden vergi almadığı halde, bu yıl İstanbul’a gelen gemilerde yer alan 82 çuval kahveden cebri kahve vergisi alarak, tüccarlara vergisi alındığına dair makbuz verildiğinden bahsedilmektedir” ⁽⁷¹⁾ Bunun üzerine Trabzon Valisi ve Trabzon Kadısına gönderilen hükümde; “Hazineye mevcut maden mukata’aları defterlerine bakıldığında, İstanbul, Trabzon ve bağlı iskelelere gerek dışarıdan gemilerle, gerek kara tarafından gelen kahvelerin, bundan evvelki gibi, gümrükleri alındıktan sonra, şehir içinde alınıp-satılırsa veya şehir dışına götürülürse her vukiiyesinden beşer para vergi alınması, kahve kaçıranlardan ise ikişer kat vergi alınması gerektiği belirtilmektedir “ Yine aynı vesikada; “gerek kara ve gerek denizden istanbul’a gelen bilcümle emtia ve eşyadan uğradıkları iskelelerden tekrar gümrük talebiyle rahatsız edilmemeleri fakat uğradıkları iskele ve mahallerde mallarını satarlar ise tüccarlardan gümrük alınabileceği, bundan dolayı; Trabzon kahve gelirleri mülteziminin İstanbul’a gelecek kahveden gümrük vergisi talebinin ret edilerek, şimdiye kadar almış olduğu kahve vergilerinin ise kadı nezaretinde tahkik ettirilerek, İstanbul’a gönderilmesi” belirtilmektedir.

Bilindiği gibi, İstanbul başta olmak üzere İzmir, Selânik, Edirne, Kavala, Golos, Samsun ve Trabzon’a gelen malların gümrükleri çıktıkları yerlerde değil,

⁷⁰ Kütükoğlu, “Gümrük...”, a.g.m., s. 226.

⁷¹ Trabzon Şer. Sc. No: 1948, s.37

vardıkları iskele veya şehirlerde alınıyordu ⁽⁷²⁾ Bu açıdan bakıldığında. yukarıda belirtilen vesika, gümrüklerden geçen emtia ve eşyadan hangi kurallara göre gümrük alınması gerektiğine açık bir örnektir. Gümrüklerde, gümrük muayenesi kadar önemli bir uygulama da vergisi ödenen bir eşya için vergi mükellefine, verginin alındığına dair bir belge, makbuz verilmesidir. Özellikle gümrük makbuzu diye bilinen bu belge, gümrük'ten vergisi ödenilerek geçirilen bir eşya için kullanılabilecek bir ispat belgesidir. Bir tüccar, gümrükten geçirilecek bir eşya, için gümrük makbuzu ibraz edemezse kendisinden yeniden vergi istenilebilir veya hakkında yasal işlemler yapılabilir. ⁽⁷³⁾ Gümrüklerdeki bu uygulama ile ilgili olarak, 7 Şevval 1217/M 1802 yılına ait bir vesika iyi bir örnektir. Bu vesikada;

“Trabzon Valisi Seyyit Mehmet Tayyar Paşa'ya, Trabzon ve çevresinde alım ve satımı yapılan pamuk, pamuk ipliği ve pamuk kozası gelirlerinin bir yılığına iltizama verildiğı, pazarlarda satılan pamuğun her vukiyyesinden ⁽⁷⁴⁾ birer para, pamuk ipliğinden ikişer para ve pamuk kozasından birer akçe vergi alınması gerektiğı pamuk alım ve satımı yapanlar gerek müslüman olsun, gerek kafir olsun, pamuk mukata'ası emininin vergilerinin ödendiğine dair makbuzu olmadıktan sonra pamukların gemiye yüklenmemesi, pamuk yüklerinin bağlanmaması belirtildikten sonra gümrükten kaçakçılık yoluyla, pamuk tüccarından herhangi birisinin geçmesi halinde gümrük vergilerinin ceza ile tahsil edilmesi ve bir akçe dahi gümrük vergisinin kaçırılmasına izin verilmeyip, dikkatli olunması” önemle belirtilmekteydi.⁽⁷⁵⁾

Trabzon ve civarında XVIII. yüzyılda, en fazla üretilen mallardan biri olarak mısır göze çarpmaktadır. 1776 Ağustosunda mısırın kıyyesinin yirmi para olduğunu görmekteyiz. Mısır Trabzon'da unkapanında satılmaktaydı. Gemi reislerinden Hacı

⁷² Kütükoğlu, “Osmanlı-ingiliz....”, a.g.e. s.63

⁷³ Atan, a.g.e., s. 76.

⁷⁴ Vukiyye: Yaklaşık 1200 gr. (Ergenç, a.g.m., s. 308)

⁷⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1948, s. 39

Mustafa 1776'da, 3666 İstanbul kıyyeli mısır getirmiştir. Ancak, zorbalıkları ile meşhur kişiler mısırları almış, ücretini ise ödememişlerdi. 1776'da, Trabzon valisi ve Atina (Pazar) kadısına bildirilen hükümde, ilgili davanın mahkemede görülerek alacaklarının Hacı Mustafaya derhal ödenmesi⁽⁷⁶⁾ belirtilmekteydi.

Yukarıda verilen bilgilerden anlaşıldığı gibi, ticaret hayatındaki olumsuzluklar, yalnız gümrüklerdeki, gümrük vergisinden kaynaklanmayıp; zorbalık yapan, yasal olmayan işlerle ilgilenen eşkiyalardan da ileri gelmekteydi. Anadolu ve çevresinde, tüccarların mallarını gerek denizden gerekse karadan taşıırken, korsanların ve eşkiyaların saldırılarına uğradıkları bilinen bir gerçektir. ⁽⁷⁷⁾

3- Tüccarların, Gümrüğe Ugramadan Mallarını Satma Çabaları

Kadı sicilleri incelendiğinde tüccarların, kaçakçılık yapmak için genellikle Trabzon'un batısında yer alan Polathane (Akçaabat), Büyük Liman (Vakıkebır), Tirebolu, Görele ve Espiye gibi iskeleleri seçtikleri anlaşılmaktadır. Trabzon iskelesi gümrüğü hem yapısal hem de idari olarak saydığımız iskelelere oranla daha teşkilatlı olduğundan kaçakçılık olayları daha az görülmekteydi. Trabzon'un batısında yer alan iskelelerde güvenlik tam sağlanamadığından olsa gerek, kaçakçılar genelde bu havalide türemektedirler.

12 Şaban 1161/M. 1748 yılına ait bir vesikada, Trabzon gümrük mukata'ası mutasarrıfı, Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunarak; "Trabzon iskelesine, tüccarların öteden beri getirdikleri emtia ve eşyalarından kanuna göre gümrük vergisi alınmakta olup, tüccarların yasal olmayan isteklerde bulundukları, mallarını gümrüğe getirmeyip, gizliden bazı yerlere ve diğer iskelelere çıkarıp, gümrüklerini vermeden hanlarda saklayarak başka yerlere satmaya götürdükleri ve gümrüğün bu durumdan oldukça

⁷⁶ Özkaya, "XVIII. yy'da Trabzon...", a.g.m., s. 137.

⁷⁷ Farooqi, a.g.e. s., 80,121.

zarar ettiği" (⁷⁸) belirtilmektedir. Yine aynı belgede, gümrüklerini vermeden başka yerlere kaçırılardan ikişer kat ceza alınması ve kaçakçılara izin verilmemesi önemle belirtilmektedir.

Trabzon'un batısında, bu günkü Giresun sınırları içerisinde kalan Espiye iskelesi gümrüğü, Trabzon gümrüğüne bağlı olup gümrük gelirleri, Trabzon gümrük emînleri tarafından toplanmaktaydı. Trabzon kadı sicillerinde, özellikle, kaçakçıların Espiye iskelesini üs olarak kullandıkları anlaşılmaktadır. Espiye iskelesinde ortaya çıkan problemler, Trabzon gümrük mutasarrıfını en fazla meğul eden problemlerdi. Bu problemlerin giderilmesi için Trabzon gümrük mukata'ası malikane mutasarrıfları, sürekli, Osmanlı Divanı'na arzuhal sunmaktaydılar. 13 Recep 1167/M. 1753'e ait bir vesikada; "Espiye iskelesindeki tüccarlardan kanun üzere gümrük vergisi talep olduğunda, tüccarların gümrük vermemek için muhalefet ettikleri, denizden gelen tüccarlar, biz Trabzon iskelesine mal çıkarmadık, karadan gelenler ise, gemilere mal koymadık diye muhalefet ettiklerinden dolayı" gümrük mutasarrıfı Divan'a arzuhal sunmuştur. Bu konu ile ilgili olarak, daha önce H. 1143/M 1729 yılında yayınlanan emr-i şerif ile bu dilekçeye cevap verilmiştir. 1729 yılında yayınlanan emr-i; şerife göre, tüccarlardan alınması gereken gümrük vergileri şöyledir (⁷⁹): Karadan kumaş gelse, müslüman olsun kafir olsun, Trabzon'da satsa yüz akçeden 5 akçe alınır, satmayıp gemiye yükleyerek ahıra gitse yüz akçe den dört akçeden alınır, kumaş Trabzon'a gemi ile gelse müslüman ve Beratlı Kafir kumaşından kıymet koyulup yüz akçeden dört akçe alınır, gemi ile denizden mal getiren kimse kumaşını sattıktan sonra Trabzon'dan ketenbezi alıp gitse yüz akçeden dört akçe alınır, ecnebi memleketlerden gelen mallardan, karadan veya denizden gelse, yüz akçeden beş akçe alınır.

⁷⁸ Trabzon Şer. Sc. No: 1917, s.12

⁷⁹ Trabzon Şer. Sc. No: 1920, s.77b

Trabzon gümrüğünde, tüccar mallarından alınması gereken yukarıdaki amediyye, reftiyye, masdariyye ve müruriyye vergileri dikkatle incelendiğinde, verilen yüzdelerin, XVI. yüzyılda, Kanuni döneminde uygulanan Trabzon iskelesi Kanunnamesi yüzdeleri ile aynı oldukları görülür. ⁽⁸⁰⁾ Yani XVI. yüzyılda olduğu gibi XVIII. yüzyılda bu kanunnamelerin hala geçerliliğini koruduğu görülmektedir. 2 Cemaziyelevvel 1172/ M 1758 yılında, yine Espiye iskelesinde gümrük vermeyen tüccarlar nedeniyle yayınlanan hükümde, yukarıda belirtilen gümrük vergisi yüzdeleri aynen tekrar edilmiştir.⁽⁸¹⁾ 12 Rebiyyülevvel 1167/M.1753 yılında yayınlanan başka bir hükümde ise, karadan gelen mallardan alınan, amediyye vergisinin yüz akçede üç akçe olduğu belirtirmekteydi. ⁽⁸²⁾

Yukarıdaki vesikalarda; Trabzon gümrüğünde halen XVI. yüzyıldaki, Trabzon iskelesi kanunnâmesine göre gümrük vergisi alındığı anlaşılmaktadır. Eşyalar üzerinden alınan kıymetler Osmanlı devletinde olduğu gibi, %3 ile %5 arasında değişmekteydi.⁽⁸³⁾ Trabzon gümrüğünde, gümrük eminleri, çıkan problemlerde genellikle yukarıda belirtilen kanunlara göre gümrük vergisini almaktaydılar.

Eğer bu kanunlar yetersiz kalıyorsa bu sefer, istanbul gümrük vergisi şartına göre gümrük alınması gerektiği emri şeriflerle, Trabzon gümrük eminine bildirilmekteydi. ⁽⁸⁴⁾ Bakır gibi, hem istanbul gümrük vergisi şartlarında, hemde Trabzon iskelesi kanunnâmesinde yer almayan mallar için, gümrük eminin ve ileri gelenlerin gümrüğe gelen mallardan bir kaç nevi alarak, günün şartlarına göre, kıymet konularak gümrük vergisinin alınması gerektiği, gümrük eminine gönderilen hükümlerde bildirilmekteydi. ⁽⁸⁵⁾ Yine Trabzon kadı sicillerinde; “Espiye iskelesinde,

⁸⁰ Gökbilgin, a.g.m., s.298

⁸¹ Trabzon Şer. Sc. No: 1923, s.74.

⁸² Trabzon Şer. Sc. No: 1919, s.36b

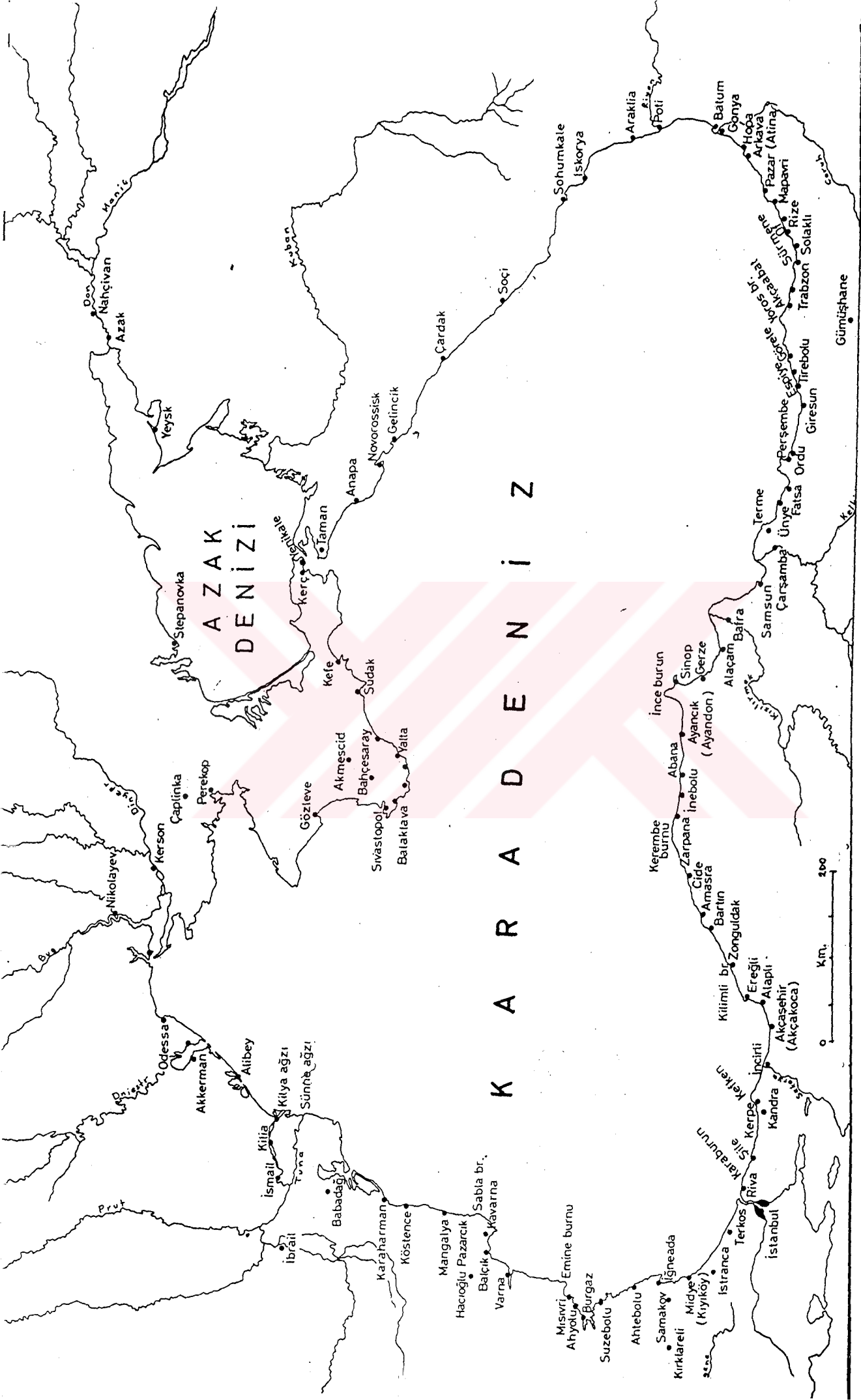
⁸³ Kütükoğlu, “Osmanlı-İngiliz.....” a.g.e., s. 62.

⁸⁴ Trabzon Şer. Sc. No: 1919, s. 37b

⁸⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1919, s. 37b

mal kaçıran tüccarların ve Trabzon tüccarlarının genelde “asker tayfasından” oldukları ve gemi reisleriyle, gümrük vermemek için anlaşarak Espiye iskelesine yanaştıkları ve eşyalarını iskeleye çıkardıklarında, gümrük vergilerini vermedikleri” ⁽⁸⁶⁾ çok rastlanılan bir durumdur. Görüldüğü gibi kaçakçılıkla meşgul olan tüccarlar genelde, güvenliği yetersiz olan, Trabzon iskelesi gümrüğüne oranla idari ve fizik yapısı yetersiz kalan Trabzon’un batısındaki küçük iskeleleri tercih etmekteydiler.

⁸⁶ Trabzon Şer. Sc. No: 1924, s.31b-32 ve 1923, s.74



Harita IV, Karadeniz Havzası, Kaynak : Bijişkyan, a.g.e.

4- Gümrükler Arası Sorunlar ve Gümrük Gelirlerinin Azalmasının Bazı Nedenleri.

Anadolu'da hemen hemen her yüzyılda olduğu gibi, gerek sahil gümrükleri gerekse kara gümrükleri arasında pek çok ihtilaf çıkmaktaydı. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Halep ve Trablusşam gümrük mültezimleriyle Erzurum ve Diyarbakır gümrük mültezimleri arasındaki rekabet, kara gümrükleri arasındaki sorunlara iyi bir örnektir. ⁽⁸⁷⁾

Sahil gümrükleri arasında yaşanan problemler ise, genelde, tüccarların belirli iskelelere zorla yanaştırılması esasına dayanmaktaydı. Bu genellemenin haricinde gümrükler arasında pek çok sorunlar çıkmaktaydı. H. 1113/M.1701'e ait bir vesikada, İstanbul gümrük emini Divan-ı Hümayın'a arzuhal sunarak; “ senede yediyüzbin akçeyi hazineye vermek koşuluyla iltizam olan Trabzon gümrüğünün gümrük eminleri, tüccarların iskelelerine daha çok rağbet etmeleri için kanuna aykırı, noksan gümrük vergisi aldıkları, bundan dolayı tüccarların çoğu eski iskelelerini terk edip, Trabzon iskelesine gittiklerini ve bu durumun iki gümrük arasında ihtilafa sebep olduğunu” belirtmekteydi.⁽⁸⁸⁾ Osmanlı devletinde, denizlerde ticaret yapan gemiler genellikle belirli iskeleler arasında ticaret yapmakta olup, gümrük vergisi almak için gemilerin, zorla, başka iskelelere yanaştırılmasının yasak olduğu anlaşılmaktadır. 12 Cemazıyyevvel 1198/M. 1783 yılına ait bir vesikada; Bergos ve tevabi mukata'asının gelirleri genellikle, Trabzon ve havalisinden gelen gemilerde yer alan emtia ve eşyadan alınan vergilere bağlı olduğu, bunu rağmen Varna gümrük mukata'ası mutasarrıfları, gemileri kendi limanlarına yaklaştırmak için Trabzon Valisi vasıtasıyla emr-i şerif çıkarttırıp gemi tüccarlarına zorluk çıkardıkları” anlatılmaktadır. Bu durum üzerine M.1782 yılında yayınlanan emr-i şerife göre; “Trabzon ve Samsun iskelelerinden

⁸⁷ Sahillioğlu, “İzmir Limanı...”, a.g.m, s.53

⁸⁸ Trabzon Şer. Sc. No: 1866, s. 67b

kalkan gemilerin eskiden beri hangi iskeleye yanaşa gelmişler ise yine o iskeleye yanaşmaları, kimse tarafından tazyik edilmemeleri, başka bir iskeleye yanaşmak mümkün değil ise, ancak, o zaman adı geçen iskelelere yanaşmaları, Bergos ve Varna iskelelerine gelen bakır tüccarlarını, gümrük eminlerinin men ve def etmeleri ve noksan gümrük vergisi alarak, tüccarların kendi iskelelerine yaştırılmasının men ve def edilmesi”⁽⁸⁹⁾ belirtilmekteydi. Böylece gemilerin zorla başka limanlara yanaşmaları önlenmiş oluyordu. Gemilerin fazla ve değişik miktarda mal taşımaları, gemi reislerinden ve tüccarlardan bazı iskelelerde fazla miktarlarda gümrük ödemelerinin istenmesi, onları kendi iskelelerini dışındaki iskelelere yanaşmamaya sevk etmekteydi. Böylece sürekli aynı iskeleye mal götüren tüccar, zamanla gümrük eminleriyle sıcak ilişkiler kurarak fazla miktarda mal veya ticareti yasak olan malların gümrükten rahatça geçirebilme imkanına sahip olabiliyordu. Yukarıdaki vesika Trabzon ve çevresinden gelen ticari gemilerin Varna ve Bergos İskeleleri için ne kadar önemli olduğunu da ortaya koymaktadır.

XVIII.yüzyılın ikinci yarısında gümrükler arasında yaşanan problemler, yukarıda anlatılanlarla sınırlı değildir.Giresun ve çevresinin tımar ve zeamet gelirlerini elinde tutan, Divan-ı Hümayun katiplerinden Hüseyin Paşa ile Trabzon gümrük mukata’ası malikane mutasarrıfları arasında, Espiye İskelesi gümrük gelirleri yüzünden, ihtilaflar çıkmaktaydı. Zilhicce ayının sonlarında, H.1190/M.1776’ya ait bir vesikada; Trabzon gümrük mutasarrıfı Mahmut Divan-ı Hümayun’a arzuhal sunarak, :”Espiye iskelesi Trabzon gümrüğüne tabi olup, iskeleye gelen emtia ve eşyadan alınan vergileri, şimdiye kadar, Trabzon Gümrük eminleri topladığı, dışarıdan kimse müdahale etmez iken, Trabzon sancağında, Giresun nahiyesinde, Giresun ve çevresinden 71.899 akçe zeamete ⁽⁹¹⁾ mutasarrıf olan Divan-ı Hümayun katiplerinden

⁸⁹ Trabzon Şer. Sc. No: 1937, s. 77

⁹¹ Zeamet; Osmanlı Devletinde arazi Tımar, Zeamet ve Has olarak üçe ayrılırdı.20.000 akçe ile 100.000 akçe arasında hasılat getiren araziye Zeamet adı verilmekteydi. (T.D.T.S),C.III.,s.649.

Hüseyin Ağa'nın Espiye iskelesinin,Zeameti sınırları içerisinde olduğunu, bundan dolayı gelirlerin kendisine verilmesi gerektiğini talep ettiğini“⁽⁹²⁾belirtilmekteydi. Her iki mutasarrıf arasındaki ihtilaf neticesinde yayınlanan emr-i şerifte : “mahalinde, Trabzon sancağı mutasarrıfı, kadı, ayan ve etrak ile gümrük mültezimleri hazır olarak yapılan incelemede, adı geçen Espiye iskelesinin Treboludan iki saat uzaklıkta, Kürtün nahiyesine bağlı olduğu ve adı geçen katip'in zeameti sınırları içerisinde bulunduğu belirtilmekte, fakat eskiden beri, Espiye iskelesine gelen emtia ve eşyaların, gümrük vergilerinin, Trabzon gümrük eminleri tarafından toplandığı, bu nedenle Trabzon kadısının almış olduğu karar göz önüne tutularak katip'in müdahalesinin men ve def edilmesi bildirilmektedir.”

Espiye iskelesindeki bu ihtilafla ilgili olarak, 1767- 1768 yıllarında pek çok emr-i şerifin yayınlandığı kadı sicillerinde yer almaktadır.⁽⁹³⁾13 Ramazan 1190/ M 1176 yılına ait bir vesikada ise; Espiye gümrüğünün, daha önce yapılan tahrir defterlerinde kayıtlı olmadığı, 1776 şubatında ise, Espiye gümrüğünün,50.000 akçe verilerek,Trabzon gümrük Mutasarrıfı Mahmut'un üzerinde olduğu⁽⁹⁴⁾ belirtilmektedir.Anlaşılabacağı üzere, Espiye gümrüğü yüzünden XVIII.yüzyılın ikinci yarısında, 1767 ve 1776 yılları arasında, mutasarrıfların birbirleriyle kavgalı oldukları görülmektedir. Bu kavganın XVIII. yüzyılın sonlarına doğru ortadan kalktığı anlaşılmaktadır. Kadı sicillerinde, Espiye gümrüğü gelirlerinin, yüzyılın sonlarında, Trabzon gümrük eminleri tarafından toplanmasına devam edildiği anlaşılmaktadır, Gümrük, mültezimlere ihale edilirken, Trabzon iskelesi, Espiye iskelesi, ihtisab, dellaliye, şemhane olarak belirtilmekte ve Espiye iskelesinde Trabzon gümrüğüne bağlı olduğu kabul edilmekteydi⁹⁵.

⁹² Trabzon Şer.Sc.,No:1933,s 68-68b

⁹³ Trabzon Şer.Sc, No:1930, s.41

⁹⁴ Trabzon Şer, Sc, No: 1933,s 79b-80

⁹⁵ Trabzon Şer. Sc. No: 1945, s 43b, 194b, 316-32

Trabzon gümrük mukata'ası gelirlerinin düşmesinde pek çok faktörlerin rol oynadığı açıktır. Gümrüklerdeki her türlü kaçakçılık olayları, Karadenizdeki korsan faaliyetleri ve diğer iskele gümrüklerinin cebri vergi almak için gemici tüccarları, iskelelerine gelmek için zorlamaları gümrük gelirlerini düşüren etkenlerdi.

Trabzon gümrük gelirlerinin azalmasında, XVIII. yüzyılın II.yarisından sonra, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu sürekli savaş yılları önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Devletin, özellikle Rusya ile sürekli savaflara girişmesi, Karadenizin tüccarlara kapatılmasına neden olmaktaydı. Trabzon gümrük mukata'ası ihalelerine bakıldığında , XVIII. yüzyılın son yıllarına ait ihale bedellerinin düştüğü, normalde gümrük ihale bedelleri 25.000 guruş (3.000.000 akçe) ortalama ile ihale edilirken yüzyılın sonlarında bu miktarın, 15.000 guruş (1.800.000 akçe) ile 18.000 guruşa kadar (2.160.000 akçe) düştüğü görülmektedir. (TabloVI).XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. yüzyılın başlarında Rusya ile yapılan savafların Trabzon ticaretine büyük zararı dokundu. Örneğin 1809'da, yüzyılın ilk Rus-Osmanlı savaşının başlamasından üç yıl sonra, 1809'da, Trabzon gümrük mültezimi, Şatırzade Mehmet Şakir Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunarak;

“.....ansızın ortaya çıkan Sefer-i Hümayun nedeniyle Karadeniz'in tüccarlara kapatıldığı gümrüğün çok zarara uğradığı ve gelirlerin, devlete ödenecek ihale bedelinin toplanmasına yetmeyeceğini belirterek, daha önceki yıllarda olduğu gibi iltizam bedelinin indirilmesini veya emaneten üzerine verilmesini”⁹⁶ talep etmekteydi. Bu dilekçe üzerine, mültezimin isteği kabul edilmiş ve 32.500 guruşa,(3.500.000akçe) bir yıllığına, Trabzon gümrüğünü üzerine alan mültezime, 2500 guruş (3.000.000 akçe) indirim yapılmıştır. Görüldüğü gibi, Karadeniz çevresinde ortaya çıkan savaflar, tüccarın faaliyetlerini durdurduğu için Trabzon gümrüğü gelirleri düşürmekteydi. Bu

⁹⁶ BA. Cevd. Mal., No; 22123

durumda gümrük mültezimleri, ihale bedellerini dolduramayacakları endişesiyle Divan-ı Hümayun'a sık sık dilekçeler göndererek, ihale bedelinin indirilmesini veya emanet ile gümrüğün üzerine verilmesini talep etmekteydiler.

H. 1222/M.1807 yılında Trabzon gümrüğünü, bir yıllığına 32500 guruşa,(3.300.000 akçe) ihale ile üzerine alan Trabzon mütesellimi, Kalcıoğlu Osman Ağa, aynı yıllarda çıkan (1806-1812) Rus-Osmanlı savaşı nedeniyle tüccarın gümrüğe gelmediğini ve bu yüzden gümrük gelirlerinin düştüğünü belirterek, gümrük ihale bedelinin indirilmesini talep etmiştir. Kalcıoğlunun talebi de kabul edilerek, 17.500 guruş (2.100.000 akçe) indirim yapıp Trabzon gümrüğü, 1807 yılında, kendisine 15.000 guruşa (1.800.000akçe)iltizam edilmiştir.⁹⁷ Savaşlar devlet gelirlerinde, özellikle gümrüklerdeki gelirlerde kendini açıkça hissettirmekteydi. Karadeniz'in herhangi bir tarafında ortaya çıkan savaş, gümrük gelirlerinin yarıyarıya düşmesine neden olmaktaydı . Bu durum gümrüklerden maaşlarını alan pek çok kişi ve kurumu sıkıntıya düşürdü.

Savaş dönemlerinde Osmanlı hükümeti Rus limanlarıyla iletişimi tümüyle yasaklamaktaydı Kuzey Karadeniz limanlarına gitmeye kalkışan Trabzon tekneleri Başkent'in en katı yasaklarını göze almak zorundaydı. Trabzon'da zaman zaman görülen ticari durgunlukların tek nedeni savaş değildi. Kimi zaman da Rus limanlarındaki memurlar fırtına sırasında güvenli bir limanda demirlemekten başka bir istekleri olmayan Osmanlı gemilerine keyfi olarakta el koyuyorlardı. İhtiyatlı Trabzon kaptanları en azından bir süre bu limanlara uğramaktan vazgeçmişlerdi.⁹⁸

Osmanlı-İran sınırında yerleşmiş kürt aşiretleride zaman zaman Trabzon-Tebriz kervanlarına verdikleri baskınlar da , Trabzon ticaretine yönelik bir başka tehlikeydi. Bu tür olaylar her ne kadar her iki ülke hükümetince derhal

⁹⁷ BA. Cevd. Mal,No: 22123.

⁹⁸ Turgay, a.g.m, s.49

kovuşturuluyorsa da, sonraki yıllarda da saldırılar devam etmiştir. Örneğin, 1834'deki bir saldırı sırasında da "680 deve yükü Avrupa ticaret eşyasından oluşan bir kervanın 452'si çalındı". Erzurum valisi sık sık soyguncuları yakalama ve malları kurtarma girişiminde bulunmaktaydı. ⁽⁹⁹⁾

D-TİCARETİ YASAK OLAN MALLAR VE TRABZON İSKELESİ GÜMRÜĞÜ

Anadolu toprakları, yüzyıllardan beri, ticari açıdan iki ana işlevi yerine getirmiştir. Her şeyden önce burası; İran, Kafkasya, Orta Asya, Hint ve Çin'den gelip Avrupaya aktarılan ürünlerin transit geçtiği bir ülke konumunda idi. Öte yandan doğrudan doğruya Anadolu'nun kendisi Avrupa ticareti açısından büyük olanaklar sağlıyordu. Çünkü Avrupa'da üretilen çeşitli dokumalar, İbrişim, cam eşya, sabun, kağıt gibi maddeler, Anadolu'nun kıyı şehirlerindeki pazarlarda alıcı buluyor aynı şekilde Avrupalı tüccarlar buralardan hububat , pamuk, dokuma, iplik, halı, pirinç, kenevir, kuru ve yaş sebze, canlı hayvan, yapağı, tiftik, balmumu v.b. alıyorlardı. Şap, gümüş, bakır ve tuz da Anadolu'dan ihraç edilen ürünler arasında önemli bir yer tutuyordu. Transit mallar arasında Asya'dan gelen baharat ve ipek, Rusya'dan ve Kafkasya'dan kürk ve kölelerin de varlığını belirtmek gerekir. ¹⁰⁰

Anadolu'da ki ticari hayata paralel olarak, Trabzon tüccar ve gemi sahipleri İstanbul'a fındık, fasulye, bakır ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ile Rus demirini de taşımaktaydı. Başkent, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan ile yaptıkları ticarete, Trabzon'a bu malların karşılığında gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt ve gıda maddeleriyle dönüyorlardı. ¹⁰¹

⁹⁹ Turgay, a.g.m, s.49

¹⁰⁰ Arıkan, Zeki, "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar, İ.Ü. Tarih Araştırma Merkezi, Bekir Kütükoğluna Armağan, İstanbul, 1991, s.279-280

¹⁰¹ Turgay, a.g.m., s.46

Osmanlı Devleti'nin barış zamanlarında memleket dışına çıkaracağı eşya ile harp zamanlarında ihraç edeceği eşya arasında cins ve nevi itibarıyla fark olup bunun çeşitli sebepleri vardır. Bu, ya harp zamanında o eşyaya olan ihtiyacı veyahut çıkaracağı eşyanın çeşitli vasıtalarla savaştığı devletin eline geçmesi ihtimali idi. Memleket dışına çıkarılmasına mücadele edilmeyen eşyanın miktarı azdı ve bunların en mühimleri her nevi zahire ve bakliyat, at, silah, barut, kurşun, bakır, kükürt, sahtıyan ve göndü.¹⁰²

Trabzon kadı sicillerinde, XVIII. yüzyılın II. yarısında, bakır, zahire ve şap ticaretinin yasak olduğu hükümlerden anlaşılmaktadır. Padişahın emirlerine rağmen, yasak malların devlet içerisinde, kaçırılacak, ticaretinin yapıldığı vesikalardan anlaşılmaktadır.

1-Zahire

Zahire, diğer bir tabirle hububat, Orta çağlardan beri ticaret hayatında önemli bir yer tutmaktaydı. İtalya, Fransa ve İspanya gibi Güney Avrupa ülkeleri, buğday ihtiyaçlarını “hububat deposu” olarak tanımlanan Rusya, Romanya, ve Anadolu üçgeninden karşılamaktaydılar. XVI. yüzyılın bütün Akdeniz dünyasında görülen nüfus patlaması, hububat ticareti sorununu yeniden ön plana çıkardı. Tüm Akdeniz havzası Türk buğdayına muhtaç duruma düşmüş, fakat Osmanlı Devleti’nde de kuraklık ve benzeri nedenlerle, buğday yetersizliği yüzünden, buğday ihracı yasaklanmıştır. Kalabalık bir kapı halkı yanında İstanbul’un gittikçe artan nüfusunun beslenmesindeki kaygılar bu kararın alınmasında etkili olmuştur. Karadeniz kıyıları, Anadolu sancakları ve Trakya çevresinde elde edilen hububat tamamen İstanbul’a tahsis edilmiş

¹⁰² Uzunçarşılı, a.g.e,s.686

bulunuyordu.¹⁰³ Bu nedenler sonucunda Osmanlı devletinde, bazı istisnalar haricinde, hububat ihracının yasak olduğu görülmektedir.

H.1168/M.1754 yılına ait bir vesikada; “Karadeniz ve Tuna sahillerinde olan iskelelerden zahire nakledilmeyip, Anadolu sahillerine ne kadar zahire gitmiş ise derhal İstanbul’a haber verilmesi , Trabzon ve çevresindeki iskelelere Tuna ve Rumeli’den zahire gelir ise, zahireler gemilerden karaya nakledilmeyip derhal İstanbul’a, Un Kapanına gönderilmesi”¹⁰⁴ belirtilmektedir. H.1190/M.1776 yılına ait başka bir vesika’da “Trabzon’dan Bendereğli (Karadeniz Ereğlisi) iskelesine gelinceye kadar Anadolu sahilinde yer alan iskele ve kazalarda yer alan kadılara, naiplere, gümrükçülere ve zabitanlara yazılan emr-i şerifte; Kırım ve taraflarından İstanbul’a gelecek olan hububattan hiç bir miktar Anadolu taraflarına gönderilmeyip doğru İstanbul’a sevk edilmesi ve bu emre uymayan tüccar ve gemi sahiplerinin cezalandırılmasına dikkat edilmesi”¹⁰⁵ Trabzon Valisi Ali Paşa’ya bildirilmekteydi.

Kadı sicillerinde, hububat ticaretinin yasak olduğuna ilişkin oldukça çok kayıt vardır. Özellikle, İstanbul’un artan nüfusunun beslenmesi, devlet için çok önemli bir sorundu. İstanbul’da yaşanan hububat kıtlığı, hububat ticaretinin de yasaklanmasını zorunlu kılmaktaydı; H.1209./M.1794 yılında Karadeniz kıyılarındaki tüm iskelelerin kadılarına, zabitanlarına ve gümrük emirlerine gönderilen hükümde: “Başkent’de zahire kıtlığı yaşandığından ev göçü gelmemesi, bir neferin geçişine izin verilmemesi, İstanbul’a geleceklerin men ve def edilmesine özen gösterilmesi”¹⁰⁶ önemle belirtilmekteydi.

Osmanlı Devleti’nde, hububat ihracının yasaklanması yalnız nüfus sorununa dayanmamaktaydı. Savaşlara katılan askerlerin hububat ihtiyacını karşılamakta başka

¹⁰³ Arıkan, a.g.m, s.284-287

¹⁰⁴ Trabzon Şer. Sc., No:1921, s.43, s.41b.

¹⁰⁵ Trabzon Şer. Sc., No: 1993, s.72b.

¹⁰⁶ Trabzon Şer. Sc., No: 1945, s.37-37b.

bir sorundu. Seferlere giden ordular için cephe gerisinde hububat satın alınarak depolara konulmakta ve gerektiğinde askerin ihtiyaçları karşılanmaktaydı. İran seferi esnasında , H.1044./M. 1634 yılında, Şebinkarahisar, Milas, Koyulhisar,İskefser, Hopsemena, Aybastı, Bayramlı, Pazarsuyu, Yakupbey derbendi ve Bolman gibi yerleşim yerlerinden toplam, 55.000 kile un ve arpa satın alınarak Erzurum anbarına nakledilmiştir.¹⁰⁷ Bilindiği gibi Trabzon ve çevresi İstanbul'a buğday ve arpa sağlaması açısından fazla önemli değildi. bundan dolayı Trabzon'un ihtiyacı için gerekli olan buğday ve arpanın, İstanbul'dan Trabzon'daki anbarlara gönderilerek, buradan halka dağıtıldığı anlaşılmaktadır;

H.1143/M.1730 yılına ait bir kayıta: "Varna iskelesi civarında yer alan Kavarna'dan Trabzon'a kırkbin kile arpa nakletmek üzere kiralanan dört geminin ücretlerinin ödenmesi emredilmektedir".¹⁰⁸ H.1185/M.1771yılına ait başka bir vesikada; Trabzon anbarında yer alan unun Arhor, Polathane , Gönne, Atina ve benzeri kazalara gönderilmesi için gemilere yüklenmesi kayıtlıdır. Bu kayıta, hangi gemiye ne kadar un yüklendiği ve nereye gönderildiği belirtilmiştir.¹⁰⁹

b-Şap

Yünlü kumaşlar boyanmadan önce bir maddeyle temizlenir ve boyanın sabitleşmesi sağlanırdı. Bu amaçla kullanılan maddelerin başında şap gelmekteydi. Anadolu şapı Cenevizlilerce hem batı Akdeniz'e hem de Kuzeybatı Avrupa'nın kumaş üreticisi yörelerine satılırdı. 16.ve 17.yüzyıllarda Anadolu ve Trakya'da çıkartılan şapın çoğu Osmanlı sınırları içerisinde kullanılırdı ve bu yüzyıllarda şapın ihracı yasak değildi.¹¹⁰ Şebinkarahisar'dan elde edilen şap en yakın liman olan Trabzon'dan ihraç

¹⁰⁷ Güçer, Lütfi, XVI.ve XVII. asırlarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul, 1964,s.128-129.

¹⁰⁸ BA.Cevd-Mal, No:2872

¹⁰⁹ Trabzon Şer. Sc, No:1931, s.97b, 1917, s.10b

¹¹⁰ Farooqi, a.g.e., s.180-181

edilmekte idi Trabzon'a uğrayan Ceneviz gemilerinin ve Venedik kadırgalarının hemen hepsine şap yüklenmekteydi. XV. yüzyılın ortalarına kadar alışverişde hemen hemen ilk sırayı alan şapın, boya sanayisinde yeni tekniklerin kullanılmasından dolayı eskisi gibi aranmadığı ve ihracatının zamanla düştüğü görülür. ¹¹¹

12 Zilkade 1178/M.1764 tarihine bir vesikada, Karadeniz sahilinde Trabzon'a varıncaya kadar olan iskelelerin kadılarına, naiplerine, iskele gümrük emînlerine ve zabitlerine gönderilen hükümde; “Rumeli’de olan Gümölcine’den ve Kütahya eyaletinden (Gediz sancağından) hasıl ve imal olunan şapın öteden beri İstanbul’a getirildiğı, Şebinkarahisar’da olan şaphanelerden tüccarların gizlice hile ile Anadolu tarafından Karadeniz iskelelerine şap naklettikleri, bundan sonra Karadeniz’in Anadolu sahilindeki kaza ve iskelelere şap gelirse, orada yer alan gümrükçülerin, zabitanların ve kadıların bilgisi dahilinde gelen şapın bir dirhemi dahi hiç kimseye verilmeyip zapt edilmesi”¹¹² İstanbul tarafından önemle belirtilmekteydi. Bu bilgilere göre, XVIII. yüzyılın II. yarısında, Şap ticaretinin yasak olmasına rağmen, tüccarların şap hasıl olan yerlerden Karadeniz iskelelerine şap madenini kaçırarak, ticaretini yaptıkları anlaşılmaktadır.

3-Bakır ve Değerli Madenler

Osmanlı Devleti’nde, özellikle yükselme döneminde, bakır, demir ve kurşun gibi madenlerin ihracı yasaktı.XVIII. yüzyılda yabancılara yasak olduğu halde, yasa dışı olarak maden satımı sürüp gitmiştir. 1748 şubatında, Trabzon’a yollanan bir ferman’da, Gümüşhane’den elde edilen bakırın tüccar tarafından satın alındığı, İstanbul’a getirilmediğı, bu bakırların Rumeli’nin ve Anadolu’nun bazı panayırlarına, sahil şehirlerine götürüldüğü gibi, bu yerlerde kefereye fazla para karşılığında satıldığı

¹¹¹ Turan, a.g.m., s.155

¹¹² Trabzon Şer.Sc.No:1927, s.11

ve bu tip hareketlerin yasak olduğu hatırlatılmaktaydı.¹¹³ Gümüşhane'den elde edilen bakır ve daha çok Cebehane ve Tophane asker takımlarını tamamlamak ve top yapımı için kullanılırdı. Bu bakırın bir an önce İstanbul'a ulaşması için Trabzon'a sık sık hükümler yollanmaktaydı. 1748 tarihli aynı hükümde, Ergani ve Keban madenlerinden çıkan bakırın da Erzurum ve Trabzon tüccarına satılmayıp İstanbul'a gönderilmesi önemle vurgulanmaktaydı.

Osmanlı Devleti, bakır ticaretini yasaklarla engellemeye çalışmışsada bakır kaçakçılığı yıllarca sürüp gitmiştir. Bölgedeki zengin bakır yataklarından elde edilen bakır, Trabzon atölyelerinde işlenerek insanların ihtiyaçları olan kap-kacak yapımında kullanılmıştır. Osmanlı Sultanı II. Bayezit döneminde, Trabzon atölyelerinde büyük bir beceriyle işlenen bakır, bronz ve pirinçten yapılan kaplar Osmanlı sarayında kullanılmaktaydı.¹¹⁴

Trabzon'daki bakırcı ve kazancılar Osmanlı devletinin erken dönemlerinden beri hem sosyal hayatta halkın ihtiyaç duyduğu kap-kacağı hem de savaş sanayii için gerek duyulan barut kazanları üretmekteydi. 1578 tarihinde Trabzon beyi Ömer Bey'e gönderilen bir hükümde özetle şunlar yazılıydı:

“.....Trabzon'da bulunan barut kazanları ve dibekleri ile Trabzon'a gönderilen sefer malzemesinin araba ve kira hayvanları ile Erzurum'a gönderilmesi.....”¹¹⁵

XVIII. yüzyılda Trabzon ve çevresinde yapılan bakır kahve cezvesinin beşbin ile altıbin franklık değerindeki bölümünü Fransa almaktaydı.¹¹⁶ Tüccarların bakırı kaçak yollardan alıp satmalarına ve işlemelerine rağmen XVIII. yüzyılın sonuna kadar bakır ticaretinin yasak olduğu anlaşılmaktadır. 17 Şevval 1205/M.1790 yılında

¹¹³ Özkaya, “XVIII. yüzyılda Trabzon.....”, a.g.m., s.138

¹¹⁴ Belli, Oktay ve Kayaoğlu, İ.Günday,

¹¹⁵ Belli, ve Kayaoğlu, a.g.m., s.46-48

¹¹⁶ Özkaya, “Osmanlı kurumları.....”, a.g.m.,s.133

Trabzon kadısı ve Trabzon gümrük eminine gönderilen hükümde; bakırın bu yıl Tophanede dökülecek toplar için kullanıldığı bundan dolayı Trabzon iskelesine gelen bakırın diğer iskelelere gönderilmesi yasaklanmış olduğu hakkında pek çok emir yayınlanmış iken, gizliden bakırın panayıra ve Bergos (Burgaz) vesaire mahallere nakledildiği ihbarı alınmakta olup, bundan böyle Trabzon iskelesine gelen bakırın hepsinin İstanbul'a gönderilmesi için bakır tüccarına ve gemi reislerine gereği gibi, önemle nasihat edilmesi, Bergos ve panayırlara gitmesine izin verilmemesi belirtilmektedir.¹¹⁷ Aynı hükümde, bakır kaçırana, bakır tüccarları ve gemi reislerinin şöhretleriyle birlikte kayıt edilerek İstanbul'a gönderilmesi, Trabzon iskelesine gelen bakırın kaç külçe ve kaç kile olduğu ve kaçakçılar cezalandırılarak bakırın İstanbul'a gönderilmesi önemle belirtilmekteydi.

Osmanlı devletinde, bakır ticaretinin yasaklanmasına rağmen bazı yıllarda tüccarın serbestçe bakır ticareti yaptığı anlaşılmaktadır. 28 Rebiyyülâhır 1198/M.1783 yılına ait bir belgede, Trabzon'dan Varna'ya gönderilen bakırların Bergos iskelesine çıkarılması hakkında evvelce emir yayınlanmış ise de tüccarın mallarını diledikleri iskeleye çıkarmaya izinli oldukları belirtilmektedir.¹¹⁸ Bu gibi istisnalar olmasına rağmen, Trabzon kadı sicillerinde, bakır ticaretinin genelde yasak olduğu görülmektedir.

Osmanlı devletinde, değerli madenlerin dışarıya çıkmaması, devletin denetimi altında bulunması için birtakım önlemler alınmıştı. Türkiye'deki altın ve gümüşlerin İran'a ve Hindistan'a kaçırılması büyük kazançlar sağlıyordu. H.1130/M.1717-1718 yıllarında, İstanbul gümrük eminine yazılan hükümde, Osmanlı ülkelerinde hasıl olan altın ve gümüşü bazı tüccarlar toplayarak Erzurum, Gümüşhane, Kili, İsmail, Selanik, İzmir, Payas iskelelerinden, İstanbul ve Tokat üzerinden İran'a götürdükleri, bu

¹¹⁷ Trabzon Şer. Sc. No: 1941., s.50, 1948, s.59

¹¹⁸ BA. Cevd-Mal., No: 8305

durumun içeride büyük sıkıntı yarattığı, bu bakımdan padişahın bir dirhem külçe ve meskük altın ve gümüşün diyar-ı ahara götürülmesine kesinlikle rızası olmadığı belirtilmekteydi. Aynı şekilde Gümüşhane madeninden çıkan gümüşün de dışarıya satılması yasaktı ve elde edilen gümüşün İstanbul'a gönderilmesi gerekiyordu.¹¹⁹

Kadı sicillerinde, XVIII. yüzyılda Hindistan, İran ve diğer ülkelere Trabzon yolu ile bol miktarda altın ve gümüş kaçırıldığını bilmekteyiz. Bu kaçakçılığın önlenmesi için pek çok emr-i şerif yayınlamış fakat sonuç alınamamıştır. Emr-i şeriflerde, değerli maden kaçakçılığından devlet ve halkın zarar gördüğü, ve birkaç kefare ile fesatçının kâr ettiği halka bildirilmekteydi. 28 Mayıs 1719'da Trabzon mütesellimi ve gümrük eminine yollanan fermanda, III. Ahmet'in sikkesi ve meskük altın ya da akçe göndermenin serbest ancak kefare sikkeleri ile süslü altın yada külçe altın ve gümüş getirmenin yasak olduğu belirtilmekteydi.¹²⁰

Kadı sicillerindeki bu uyarılara rağmen, değerli maden kaçakçılığı ve Rumeli'deki panayırlara kaçak bakır götürülmesi sürüp gitmiştir. Gümrüklerde kaçakçılığın önlenmesi, genelde, gümrük emininin elinde idi. Ancak, gümrük emini ve mültezimler devlete verecekleri ihale bedelini doldurmak ve kâr etmek amacıyla hareket ettiklerinden, gümrüklerde kaçak mal alınıp-satılmasına, gümrüklerden kaçak malların nakledilmesine devam edildiği, kadı sicillerinden anlaşılmaktadır.

E-GÜMRÜK GELİRLERİ İLE ÂYÂNLAR ARASINDAKİ İLİŞKİLER

Kullanıldığı biçimiyle âyân sözcüğü bir kasabanın bir kentin veya bir bölgenin hem ileri gelenleri, etkili ve nüfuslu kişileri, hem de halkın temsilcileri anlamına gelmektedir. 17. yüzyılın sonlarından itibaren kazalarda, ayandan bir kişi reis-i ayan adıyla kazanın temsilcisi olarak seçilmeye ve kazanın devletle olan ilişkilerini

¹¹⁹ Arıkan, a.g.m., s.298-299

¹²⁰ Özkaya, "XVIII. yüzyılda Trabzon.....", a.g.m., s.137.

yürütmeye başladı. Bu sayede âyân, mütesellimlikleri¹²¹ ele geçirmeye başladı. Zaman içinde valilerin ve sancak beylerinin gücü azalırken, sancakları fiili olarak mütesellimler yönetmeye başladılar. 18. yüzyıla gelindiğinde herhangi bir sancakta kimin mütesellim olacağına artık merkezi devlet veya vali değil, yerel ayan kendi arasında karar veriyordu.¹²²

Devlet hemen hemen her konuda eşkiyaların yakalanması, devlete isyan edenlerin cezalandırılması, orduya asker temini, İstanbul'a erzak ve zahire gönderilmesi, Anadolu'daki karışıklıkların giderilmesi, vergilerin toplanması, ve benzeri işlerde âyânlardan faydalanma yoluna gitti. Âyânlar eşkiyalarla zaman zaman anlaşarak halkı soymaktaydılar. Âyânlar, devletin veyahut sancak beyinin istediği vergileri toplarken çeşitli süstimaller yapmaktaydılar. Devlet, âyânlara mali yönden bir ücret yahut maaş ödemediğinden, âyânlar yaptıkları masrafları bölgeleri halkının sırtından çıkarırlardı. Âyânlar kendileri için âyâniye "âyânlık ücreti" ya da "âyân caizesi" adı ile kendileri adına para toplamaktaydılar.¹²³

Trabzon ve çevresinde, XVIII. yüzyılda derebeylik olaylarının epey yaygınlaştığı görülmektedir. Trabzon valisi Ali Paşa kişisel başarılarla, Samsun muhassallığını ve Amasya mutasarrıflığını malikane olarak elde etti. Cenikli Ali Paşa çeşitli nedenlerle devlete başkaldırmış ve asi ilan edilmiştir. Kalcıoğulları da 1757'li yıllarda halka ve devlete zulüm ederek baş kaldıran, diğer bir ailedir. Trabzon'un en kuvvetli ailelerinden ve ayanlarından biri de şatır-zadelerdir. Şatırzadeler de güçlerini, devlet gelirlerinden sağlamışlardır. Trabzon ahalisinden olup, sonra Rize âyânlığını eline geçiren Tuzcuoğlu memiş ağa ise, XVIII. yüzyılın ilk yarısında halkın vergilerini devlete önceden ödeyip, mahsül vakti gelince

¹²¹ Mütesellim: Vali ve Mutasarrıflar tarafından bir kazanın gelirini toplamak için gönderilen memurlara denir. (z.K.), s.140

¹²² Pamuk, a.g.m., s.123

¹²³ Özkaya, Yücel, Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık Ankara 1994, s. 141-148

**TABLO IX: TRABZON'DA EŞKİYALIKLA MEŞHUR ÂYÂN
AİLELERİNİN BAZI GÖREVLERİ (1750-1809)**

Tarih Hicri/Miladi	Âyân	Görevi	Kaynak:Trab. Ser. Sc. No
1182/1768	Şatırzade Ömer	Gümrük Mültezimi	1929, s.66
1185/1771	Şatırzade İbrahim	Gümrük Mültezimi	1931, s.95b
1187/1773	Şatırzade İbrahim	Cizyedar	1932, s.8b
1187/1773	Şatırzade İbrahim	Gümrük Mültezimi	1932, s.13
1188/1774	Şatırzade İbrahim	Avarız Tahsildarı	1932, s.8b
1190/1776	Şatırzade İbrahim	Gümrük Emni	1933, s.93
1191/1777	Şatırzade İbrahim	Gümrük Emni	1933, s.81
1192/1778	Şatırzade İbrahim	Gümrük Emni	1934, s.88b
1205/1790	Şatırzade Osman	Trabzon Mutasarrıfı	1941, s.45
1205/1790	Şatırzade Mehmet Emin	Gümrük Mültezimi	1940, s.70
1208/1793	Kalcızade Arif	Muhtasib	1944, s.52b
1210/1795	Şatırzade Osman	Avarız Tahsildarı	1946, s.30b
1222/1807	Kalcızade Osman	Gümrük Mültezimi	22123
1224/1809	Şatırzade Mehmet Şakir	Gümrük Mültezimi	22123

bunları halktan kat kat fazla olarak ve böylece servet ve nüfusunu arttırmaktaydı.¹²⁴

Âyân olanların hemen hemen hepsi servetlerini devlet memurluğu yaptıkları sırada edinmektedirler. Örneğin Tuzcuoğulları âyân olmadan önce tahsildarlık yapmışlardı. Trabzon ayanından olan Şatırzadeler de bütün âyânlar gibi kuvvet ve servetlerini devlet hizmetinde iken edindikleri gelir ile yapmışlardır. Örneğin, Trabzon âyânından Şatırzade Ömer ve İbrahim ağalar ve aynı aileden bazı kimseler cizye(¹²⁵), avarız(¹²⁶) ve nüzul(¹²⁷) gibi vergileri toplamaktaydılar. Yine Şatırzâdelerin Trabzon mütesellimliği, gümrük mültezimliği ve gümrük eminliği yaptıkları kadı sicillerinden anlaşılmaktadır (Tablo IX). Aynı tabloda, başka bir ayan ailesi olan Kalcıradelerin servetlerini Trabzon mütesellimliği, avarız tahsildarlığı ve muhtesiplik yaparak edindikleri anlaşılmaktadır. Daha sonra Trabzon âyânından Şatırzade Ömer, Trabzon sancağının öteden beri yerli ve yurtlu hanedanından olması, tımar ve zeametlerin sahiplerinin seferde olmaları sebebiyle 1782-1783 seneleri tahsildarlığı da kendisine verilmiştir. (¹²⁸) Trabzon'da eşkiyahla meşhur Satırzade ve Kalcırade gibi aileler kuvvet ve servetlerini, her tür devlet gelirini ellerine geçirerek, dolayısıyla Trabzon gümrük gelirlerine de el atarak artırdıkları anlaşılmaktadır. (Tablo IX).

¹²⁴ Özkaya, "XVIII. yüzyılda Trabzon....", a.g.m., s.141-143

¹²⁵ Cizye: İslam devletlerinde Hristiyan tebadan alınan vergilerden biridir. Gayrimüslim erkeklerden alınmaktadır. Cizye gelirleri direkt hazineye gönderilmekteydi. Cizyenin tahsili ile görevli olan kişiye Cizyedar denilirdi. (T.D.T.S.), C.I., s. 289-303

¹²⁶ Avarız: Osmanlı Devleti'nde Tanzimatın ilanına kadar fevkalade hallerde ve bilhassa harp masraflarını karşılamak üzere hükümdarın emri ile halkın doğrudan doğruya devlete vermeye mecbur tutulduğu her türlü hizmet, eşya ve para şeklindeki ödemesine verilen isimdir. (İ.A.) C.II, s. 13.

¹²⁷ Nüzul : Savaş dolayısıyla zahireden alınan bir çeşit vergidir. Askerin işesi için hazırlanan erzak. Askeri yolun güzergahına yakın bulunan şehir kasaba ve köylerin halkı askerin işesi için kendilerinden talep edilen erzakı önceden tespit ve kendilerine bildirilmiş menzillere nakledip askerin işesi için hazır durumda bulunduruyorlardı. (Güçer, a.g.e. , s.69)

¹²⁸ Özkaya, "Ayanlık....", a.g.e., s. 129.

SONUÇ

Trabzon'un Osmanlı Devleti içerisinde önemli bir ticaret merkezi olması şehrin jeopolitik konumundan kaynaklanmaktadır. Trabzon daha ilk çağlardan beri İstanbul-Sinop-Kefe arasındaki Karadeniz ticaretinin önemli noktalarından birini oluşturmuştur. Trabzon bu özellikleriyle Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez olup Erzurum-Tebriz ve hatta Tahran'ın limanı durumunda idi. Avrupa ürünleri Trabzon limanı aracılığıyla ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan, Osmanlı Devleti'nin doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara kadar ulaşmaktaydı. Buna karşılık İran ve Osmanlı ürünleri, özellikle İran İpeği'nde yüzyıllardır Trabzon limanı vasıtasıyla Karadeniz'e ve Batı Avrupaya ulaşma imkanı bulabilmiştir.

Trabzonlu tüccar ve gemi sahipleri Başkent İstanbul başta olmak üzere Karadeniz'in batı ve kuzeyindeki limanlara fındık, fasulye, bakır, kalay, şap, kahve, gemi direkleri, keten dokumalar ve İran malları ile Rus demirini taşımaktaydılar. İstanbul Kırım Limanları, Eflak ve Boğdan ile yaptıkları ticaretle, Trabzon'a bu malların karşılığında gemilerine yükledikleri pamuklu kumaş, tuz, madeni eşya, kağıt ve gıda maddeleriyle dönmekteydiler.

Kuzey Karadeniz bölgesi çok eski zamanlardan beri İstanbul'un ve Ege bölgesinin buğday, balık, yağ ve tuz gibi temel tüketim maddelerine olan ihtiyacını karşılamaktaydı. Osmanlıların bölgeye yerleşmesi ile birlikte Karadeniz'in liman şehirleri (Trabzon, Sinop, Kastamonu, Azak ve Kefe) arasında sürdürülen ticaretle Avrupa kumaşlarının, Bursa ipliğinin, Hint baharat ve boya maddelerinin ve Batı Anadolu'nun pamuklu dokumalarının aktarıldığı bir geçit merkezi haline geldi. Karadeniz'in kuzeyindeki belli başlı ticaret merkezleri

Kefe, Kili ve Akkermandı. Kuzey Karadeniz'den güneye doğru balmumu, bal, süzölmüş yağ, donyağı, çeşitli postlar, tuzlanmış balık, buğday, un, peynir, havyar, sığır, koyun, atlar, koşum takımları, deriler, meşhur Tatar ok ve yayları ile tuz ve esir ihraç edilmekteydi.

Anadolu'dan ve daha güneyden gönderilen ticaret malları Güney Karadeniz limanları (Trabzon, Samsun, Sinop) aracılığıyla Kefe'ye, Kefe'den Kırım'a, Polonya'ya, Moskova Dükaliğı'na, Don ve Özü arasındaki Kıpçak Tatarlarına aktarılıyordu. 16.yüzyıl başlarında Kefe'ye Trabzon ve çevresinden bilhassa şarap, fındık ve gemi direkleri, Ankara'dan tiftik yünü ve pirinç, Bursa'dan ipekliler, halı ve kumaş boyaları, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden pamuklu dokumalar, afyon, yağ, zeytin yağı, fasulye, kuru üzüm ve sirke götürölmekteydi.

16.yüzyıl ile 18. yüzyıl arasında Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasına kadar geçen zaman içerisinde, ticaret etkinlikleri açısından Doğı Karadeniz limanları için pek parlak bir dönem olduğı söylenemez. Osmanlı devleti ile Doğı Avrupa devletleri arasındaki savaşlar genellikle Karadeniz'in kuzeyindeki topraklarda yer almıştır. Bunun haricinde 17.yüzyıldan sonra yoğunlaşan Kazak ve Abaza korsanlarının saldırıları Karadeniz limanlarında ticaret yapan tüccarları olumsuz etkilemiştir. Tebriz'den gelip Trabzon limanına çıkıp buradan Karadeniz'in çeşitli limanlarına ulaşan tüccarlar, Karadeniz'deki korsan saldırıları ve gemi kazaları nedeniyle Trabzon-İstanbul ve Trabzon-Kefe deniz yollarını terkederek, Tebriz-Erzurum-Bursa karayolunu kullanmışlardır. Bu güzergâh değışikliği Trabzon limanının önemini kaybetmesine neden olmuştur. Böylece İran

ipeklileri ve Doğu malları 16.ve18. yüzyıllar arasında, Bursa ve İzmir'den batılı tüccarlara pazarlanma imkanına kavuşmuştur.

Coğrafi keşiflerle ticaret yollarının değişmesi sonucunda batılı tüccarlar Bengal ve Çin ipeğini direkt elde etme imkanına kavuşmuşlardır. Bunun haricinde 1734 yılında gerçekleştirilen Rus-İngiliz ticaret anlaşması ile Asya mallarının Rusya üzerinden Avrupa'ya gönderilmeye başlanması ve Ortadoğuda İran dışında ipek üretim bölgelerinin canlanması (Suriye, Kıbrıs v.s) ayrıca ipeğin dünya ticaretindeki yerini pamuğa bırakması Osmanlı devletinin doğu yönünden elde ettiği gelirlerin düşmesine neden olmuş bu durum Anadolu'daki ipek ticareti merkezlerini dolayısıyla Trabzon limanını da olumsuz etkilemiştir. Böylece 18. yüzyılda İran ipeklileri ve Asya malları açısından önemini kaybeden Trabzon limanı Karadeniz iskeleleri arasında yapılan yerel ticaretle karşı karşıya kalmıştır. XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait şeriiye sicillerinde, Karadeniz iskeleleri arasında yasal veya kaçakçılık yoluyla yapılan ticaretin, Osmanlı tebasına ait, müslümanların elinde olduğu anlaşılmaktadır. Doğu Karadeniz'de ticaret yapan gemiciler ile gemilerini devlete kiralayan gemici kaptanların genelde Trabzon,Rize, Polathane (Akçaabat), Sürmene, Gönve ve Perşembe kazalarına mensub oldukları şeriiye sicillerinde kayıtlıdır.

Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki önemli konumundan dolayı Osmanlı Devleti yönetimine girdiği 1461 yılından sonra, XVI. yüzyıl başlarında, Kanuni devrinde, Trabzon'a ait iktisadi bir takım kanunları içeren Trabzon kanunnameleri oluşturulmuştur. Bu kanunnameler Trabzon'daki ticari etkinliklerin hangi kanunlara göre

vergilendirilmesi gerektiğini belirtmekteydi. XVIII. yüzyıl başlarında oluşturulan Trabzon gümrük mukata'ası XVI. yüzyıl başlarında uygulamaya konan Trabzon kanunnameleri ışığında oluşturulmuştur. XVIII. yüzyılın II. yarısında Trabzon gümrük mukataası, Trabzon iskelesi gümrüğü, ihtisab, dellaliye ve şemhane gelirleriyle beraber bir mukata'a teşkil etmekteydi.

Gümrük bir ülkeye giren ve ülke kanunlarının tanıdığı istisnalar dışında kalan ve her çeşit eşyadan sınırları geçerken alınan vergidir. Osmanlı devletinde gümrük oranları zaman ve bölgeye göre farklılık göstermekte olup bazı yerlerde kıymetlerin yüzde üçünden beşine kadar ve bazılarında ise yük üzerinden ve yük başına bir kuruştan on kuruşa kadar vergi alınmaktaydı. XVI. yüzyıl Trabzon iskelesi kanunnamesine göre Trabzon gümrüğüne gelen her türlü emtia ve eşyadan kıymetleri üzerinden yüzde üç ile yüzde beş arasında değişen gümrük vergileri alınmakta, bu oranlar XVIII. yüzyılın II. yarısında, Trabzon iskelesi gümrüğünde aynen uygulanmaktadır.

Gümrüğe mallarını karadan veya denizden getiren tüccarlar gümrükten mallarını geçirebilmek için gümrük vergilerini ödemek zorundaydılar. Şu veya bu şekilde kaçakçılık yoluyla gümrükten malları kaçırmaya uğraşanlar yakalandıklarında iki kat gümrük vergisi ödemek zorunda kaldıkları şeriyye sicillerinden anlaşılmaktadır. XVIII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı devletinde genel anlamda bir gümrük tarifesi uygulanmadığından gümrüklerde, malların gümrük vergilerin tahsili esnasında tüccar ile gümrük emini arasında oldukça sorun çıkmaktaydı. Gümrük eminleri devlete ödeyecekleri yıllık ödemeleri doldurabilmek için tüccarlardan yasal olmayan isteklerde

bulunabildikleri gibi tüccarlarda mallarını gümrükten vergi vermeden geçirebilmek için yasal olmayan yollara başvurabilmekteydiler. Trabzon şeriiye sicilleri her iki tarafın kanuna aykırı hareketlerini gösteren kayıtlarla doludur.

Trabzon gümrük mukata'ası XVIII.yüzyılın II. yarısında yılda 848.000akçeyi hazineye ödemek koşuluyla mültezimlere ihale dilmekteydi. Ancak daha fazla gelir sağlamaya çalışan Devlet, mukata'aların sürelerini uzatarak daha büyük miktarlarda peşin para almayı amaçlıyordu. Zaman içerisinde mukata'aların süreleri daha da uzatılarak kaydıhayat koşuluyla açık artırmayı kazananlara verilmeye başlanılmıştı. Bu koşullarda özel kişilere devredilen mukata'alara "malikane" adı veriliyordu. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon gümrük mukata'ası malikane sistemiyle ihale edilmekteydi. Malikane sahibinin en başta yaptığı peşin ödemeye "muaccele" adı veriliyordu. Muaccelenin yanısıra malikane sahibi her yıl hazineye "mal" adı verilen yıllık ödemeleri yapmakla yükümlüydü. Trabzon gümrük mukata'ası yukarıda belirtilen sisteme göre işletilmekteydi. Meselâ; H-1173/M.1759 yılında Trabzon gümrüğü 7.104.000 akçe muaccele ile yıllık 848.000 akçeyi (mal) hazineye ödemek koşuluyla mültezim Hüseyin Ağa'nın malikanesine verilmiştir. Gümrüğü üzerlerine alan malikane sahiplerinin ölene kadar gümrüğü ellerinde tuttukları Trabzon şeriiye sicillerinden anlaşılmaktadır. (TabloV). Gümrük mukata'asını üzerlerine alan malikane mutasarrıfları gümrüğe bağlı olan ihtisab, dellaliye, şemhane, hammalcılık ve kantarcılık gibi bölümleri ihale ile başka başka mültezimlere ihale etmekteydiler. Trabzon şeriiye sicillerinde bu tip ihale kayıtları oldukça çoktur.

Giresun iskelesi ile Rize iskelesi arasında yer alan irili ufaklı iskeleler Trabzon gümrüğüne bağlı idi. Bu iskelelere gelen her türlü emtia ve eşyanın gümrük vergileri Trabzon gümrük eminleri tarafından toplanmaktaydı. Osmanlı devletinde gümrüklerde bir gümrük divanı, gümrük emini, merkezden tayin edilen bir mübaşir, bir katip, bir gümrük sarrafı ve gümrük kapısının önemine göre çok sayıda gümrük memurları bulunurdu. Trabzon şeriyye sicillerinde, Trabzon iskelesi gümrüğünde Osmanlı devletindeki işleyişe paralel olarak birden çok gümrük emini, ticaretin yoğun olduğu zamanlarda birden çok katip, güvenlikten sorumlu kolcular veya zabitanlar, malları tartan kantarcı, taşıma işlerinden sorumlu hammalcıbaşı, alıcı ile satıcı arasında aracılık yapan dellalbaşı, limanın çevresine gelen büyük gemilerdeki yükleri sahile ulaştırmak için görevli olduğunu anladığımız kayıkçılar kethüdası ile limana gelen malların depolanmasından sorumlu bir ambar emini gümrükte faaliyet gösteren görevliler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Trabzon gümrük mukata'asından elde edilen gelirlerin bir kısmı gümrükteki görevlilerin aylıklarına, Trabzon ve Sohum kalesindeki muhafızların aylıklarına, Trabzon ve Sohumdaki bazı camilerin hasır, mum ve zeytinyağı giderlerine, yine bu camilerde görevli olan hizmetlilerin aylıklarına harcadıktan sonra geriye kalan gelirler direkt olarak Osmanlı hazinesine gönderilmekteydi.

XVIII.yüzyılın ikinci yarısında Trabzon gümrüğünde ortaya çıkan önemli sorunların başında gümrükten mallarını kaçırmaya çalışan tüccarların yasal olmayan faaliyetleri gelmektedir. Devletin içinde bulunduğu istikrarsız durumdan yararlanmak isteyen bu tacirler

genelde asker kaçaklarından olmuşmaktaydı. Kaçakçılık yapmaya çalışan bu gibi tüccarlar genelde Trabzon iskelesi gümrüğü gibi güvenlik açısından sağlam olan yerlerden uzak durup Trabzon'un batısındaki güvenlikleri yetersiz Espiye, Büyükliman (Vakfıkebir) ve Polathane (Akçaabat) iskelelerini tercih etmekteydiler. Bu dönemde Kaçakçılarla baş edebilmek için gümrük görevlileri zor durumlarda kalmaktaydılar. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon iskelesinden Rumelideki panayırlara bakır, gümüş ve şap madenlerinin götürülmesinin yasak olduğunu bildiren pek çok ferman Trabzon valisine ve Trabzon gümrük eminine gönderilmiş ise de bu yıllarda kaçakçılar, Trabzon'dan Varna ve Burgaz iskelelerine kaçak olarak bakır götürmüşler karşılığında, yine yasak olduğunu bildikleri halde gemilerine zahire yükleyerek Trabzon İskelelerine getirmişlerdir. Kaçakçılık yoluyla yapılan ticaret XVIII. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir.

Trabzon iskelesi gümrüğü Osmanlı devleti içerisinde Doğu Karadeniz'deki ticari etkinliklerin vergilendirmesi açısından iktisadi, Trabzon'daki bazı kale ve camilerin tüm ihtiyaçlarının karşılanması açısından askeri ve toplumsal birçok görevi yerine getirmekteydi. Böylece Trabzon gümrük mukata'ası iktisadi, askeri ve sosyal açıdan önemli bir devlet geliri olarak karşımıza çıkar. Bu özellikleriyle Trabzon gümrük mukata'ası Osmanlı devletinde gümrüklerin ortadan kaldırıldığı XIX. yüzyılın sonlarına kadar, Doğu Karadeniz'de önemi bir devlet geliri olarak varlığını muhafaza etmiştir.

KAYNAKÇA

A- ARŞİV BELGELERİ

1-Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maliye Defterleri

BA.MAD.No: 10243, 10223, 17231.

2-Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet-Maliye

BA.Cevd-Mal.No: 1610, 2872, 7277,8336,17231,
19991, 22123.

3-Trabzon Şeriyeye Sicilleri.

Trabzon Şer.Sc.No:1866.1901.1903.1917.1919.1920.

1921.1922.1923.1924.1925.1926.1927. 1929. 1930.

1931.1932,1933.1934.1935.1936.1937.1938. 1940.

1941.1944.1945.1946.1947.1948.

4-Trabzon Vilayeti Salnameleri, H.1288, 1289.

(Haz:Kutret Emiroğlu), Ankara 1993.

B-SEYAHATNAMELER

BIJIŞKYAN, P.Minas

1969 Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası

1817-1819 (Çev.H.D.,Andreasyan).

İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi

DEYROLLE, Theophile

Trabzon'dan Erzurum'a (Çev.R.Ekrem Koçu),

İstanbul : Çığır Kitabevi

Evliya Çelebi

1992 Seyahatname. II.İstanbul: Üçdal Neşriyat

FERUHAN, Perunak

1969 "Trabzon" Karadeniz Kıyıları Tarih ve
Coğrafyası 1817-1819 (Çev:H.D.Andreasyan)
İstanbul; Edebiyat Fakültesi Basımevi: 71-76

TAVERNIER, Jean B.

1980 Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat,
İstanbul: Tercüman Yay. No:153

TEXIER, Charles,

1339 "Trabzon" Küçük Asya (Çev:Ali Suat), I,
İstanbul: Matbaa-i Amire

C-REFERANS KAYNAKLARI

Büyük Larousse

1992 İstanbul: Milliyet Yay.

DEVELİOĞLU, Ferit

1970 Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat,
Ankara: Doğu Matbaası

İslam Ansiklopedisi

1974 İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi,
II,XII/I

KARAMURSAL, Ziya

1989 Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler
Ankara: TTKB

PAKALIN, M.Zeki

1993 Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri
Sözlüğü, I.II.III, İstanbul; Milli Eğitim
Bakanlığı Basımevi

SAMİ Şemsettin

1317 Kamus-i Türki, İstanbul: İkdam Matbaası

Trabzon İl Yıllığı

1973 Ankara: Ajans-Türk Matbaası

UNAT, F.Reşit

1994 Hicri Tarihleri Miladi Tarihe Çevirme

Klavuzu, Ankara: TTKB

D-ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

ARIKAN, Zeki

1991 "Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak
Mallar" İstanbul Üniversitesi Tarih Araştırma
Merkezi, Bekir Kütükoğlu' na Armağan,
İstanbul, 279-303

ATAN, Turhan

1990 Türk Gümrük Tarihi, I. Ankara: TTKB

BELLİ, Oktay ve KAYAOĞLU, İ.Günday

1993 "Trabzon Bakırcılığının Tarihsel Gelişimi",
Türkiye İş Bankası Sanat Yay. No:18 Ankara:
Ajans-Türk Matbaası, 46-48

ÇAPA, Mesut

1993 Pontus Meselesi, Türk Kültürünü
Araştırma Enstitüsü Yay. No: 135.
Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.

DALSAR, Fahri

1960 Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da
İpekçilik, İstanbul: İktisat Fakültesi Yay.

ELİBOL, Numan

1996 XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti
Hacettepe Ün. Sosyal Bilimler Enst.
(Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara

ERDAL, Ahmet

1955 "Karadeniz" İslam Ansiklopedisi, VI,
İstanbul: Maarif Basımevi, 231-247

ERGENÇ, Özer

1988 "XVIII. yüzyılda Osmanlı Ticaret ve
Sanayi Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler",
Belleten, L II. Ankara: TTKB, 501-533

ERİM, Neşe

1990 "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti"
V.Milletler Arası Türkiye Sosyal ve İktisat
Tarihi Kongresi Ankara : TTKB, 571-577

FAROOHI, Suraiya

1994 Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, İstanbul:
Tarih Vakfı Yurt Yay.

GENÇ, Mehmet

1975 "Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi"
(Ed:Osman Okyar), Türkiye İktisat Tarihi
Semineri, Ankara: Hacettepe Üniversitesi
Yay. III, 221-296

1984 "XVIII.Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve
Savaş"Yapıt, 49. Ankara: Olgaç Matbaası,
53-60

1985 "Osmanlı Devletin'de İç Gümrük Rejimi",
Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye

Ansiklopedisi, III. İstanbul: İletişim Yay.;
786-790

1990 "Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve
Ekonomi", V. Milletler Arası Türkiye Sosyal
ve İktisat Tarihi Kongresi, Ankara: T.T.K.B.,
13-25

1991 "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayii" Dünü
ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi, II. Ankara,
99-123

GOLOĞLU, Mahmut

1975 Trabzon Tarihi, Ankara: Kalite Matbaası

GÖKBİLGİN, M. Tayyib

1962 "XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası
ve Doğu Karadeniz Bölgesi", Belleten
XXVI, Ankara: TTKB, 293-337

GÜÇER, Lütfi

1964 XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı
İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve
Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul:
İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi
Yay. No:152

1987 "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı
İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası".
İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi
Türk İktisat Tarihi Yıllığı, I, İstanbul:
Bayrak Matbaacılık, 1-28.

HALAÇOĞLU, Yusuf

1991 XVIII. Yüzyılda Osmanlı
İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve
Aşiretlerin Yerleştirilmesi. Ankara: TTKB

ISSAWI, Charles

- 1970 "The Tabriz-Trabzon Trade 1830-1900",
International Journal of Middle East
Studies, I. Cambridge University Press, 18-27

İNALCIK, Halil ve ANHEGGER, Robert

- 1956 Kanunname-i Sultani Ber Muceb-i Örf-i
Osmani, Ankara; TTKB.

İNALCIK , Halil

- 1971 "Harir" Encyclopedia of İslam, Vol. III,
1179-1189
- 1973 The Ottoman Empire in the Classical Age
1300-1600, London
- 1978 The Ottoman Empire: Conguest,
Organization and Economy. London:
Variorum Reprints.
- 1979 "The Question of the Closing of the Black
Sea under the Ottomans" Arkheion Pontu,
35. Athens 74-110
- 1993 Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve
Ekonomi, Makaleler, İstanbul; Eren Yay.

JENNINGS, Ronald C.

- 1976 "Urban Population in Anatolia in the
Sixteenth Century" International Journal
of Middle East Studies, XII. Cambridge
University Press, 21-57

KARADENİZLİ, Kemal

- 1954 Trabzon Tarihi, Ankara; Trabzon Kalkınma
Cemiyeti Neşriyatı No:6

KASABA, Reşat

1993 Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi
(Çev:Kutret Emiroğlu) İstanbul:Belge Yay.

KAZICI, Ziya

1987 Osmanlılar'da İhtisab Müessesesi,
İstanbul: Zafer Matbaası

KSENOPHON

1939 On Binlerin Dönüşü (Çev: Hayrullah Örs)
İstanbul: Remzi Kitabevi

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S:

1974 Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri
(1580-1838). I. Ankara: Türk Kültürünü
Araştırma Enstitüsü Yay. No:142

1980 "Osmanlı Gümrük Kayıtları" Osmanlı
Araştırmaları. İstanbul Enderun Kitabevi,
219-227

1988 "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti"
Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, Bildiler,
Samsun: Ondokuz Mayıs Ün. Eğitim Fak.
Yay., 97-131.

LOWRY, Heat W.

1981 Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi
1461-1583 (Çev: Demet ve Heath Lowry).
İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yay. No:59

MANTRAN, Robert

1990 XVII Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul
(Çev:M.Ali Kılıçbay, Enver Özcan) II,
Ankara: TTKB

1995 XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı
İmparatorluğu (Çev:M.Ali Kılıçbay)
Ankara: İmge Kitabevi

MEHMET, Neşri

1957 Kitab-ı Cihannüma (Ed: Faik Unat, M.
Altay Köymen) II. Ankara: TTKB

ODABAŞIOĞLU, Cumhur

1986 Trabzon. Ankara: İlk-San Matbaası

ÖNSOY, Rıfat

1988 Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve
Sanayileşme Politikası Ankara: Türkiye
İş Bankası Yay. No:291

ÖZKAYA, Yücel

1974 "XVIII. Yüzyılda Çıkarılan Adaletnamelere
Göre Türkiye'nin İç Durumu". Belleten,
XXXVIII. Ankara; TTKB, 445-491

1985 XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve
Osmanlı Toplum Yaşantısı Ankara;
Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.

1988 "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu"
Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi,
Bildiriler. Samsun: Ondokuz Mayıs Üniv.
Eğitim Fak. Yay. 133-145

1994 Osmanlı İmparatorluğu'nda Ayanlık.
Ankara; TTKB

PAMUK, Şevket

1993 Osmanlı-Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914
İstanbul: Gerçek Yayınevi

RASİM, Ahmet

1994 Osmanlı Tarihi (seçmeler) İstanbul: Milli
Eğitim Basımevi.

SAFRAN, Mustafa

1988 “Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi
Önemi” Tarih Boyunca Karadeniz
Kongresi, Bildiriler. Samsun; Ondokuz
Mayıs Üniv. Eğitim Fak. Yay. 459-462

SAHİLLİOĞLU, Halil

1968 a “1763’de İzmir Limanı İhracaat Gümrüğü
ve Tarifesi” Belgelerle Türk Tarihi
Dergisi, VIII, İstanbul; Menteş Kitabevi,
553-57

1968 b “XVIII. Yüzyılda Edirne’nin Ticari
İmkanları” Belgelerle Türk Tarihi
Dergisi, XIII. İstanbul; Menteş Kitabevi,
60-68

1978 “Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve
Maden Hareketlerinin Yeri 1300-1750”
ODTÜ Gelişim Dergisi, Özel Sayı, 1-28

SEVİM, Ayşe

1993 “Trabzon’da Tarih Tarihte Trabzon”
Türkiye İş Bankası Yay. No: 18 Ankara:
Ajans-Türk Matbaası, 8-11

SUDİ, Süleyman

1307 Defter-i Müktesid, III. İstanbul: Mahmut
Bey Matbaası

TABAKOĞLU, Ahmet

1994 Türk İktisat Tarihi, İstanbul; Dergah Yay.

TEKİNDAG, Şehabettin

1974 "Trabzon" İslam Ansiklopedisi, XII/I

İstanbul; Milli Eğitim Bakanlığı

Basımevi, 455-477

TURAN, Şerafettin

1988 "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin

Yeri" Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi

Bildiriler, Samsun; Ondokuz Mayıs Ün.

Eğitim Fak. Yay. 147-158

TURGAY, A.Üner

1994 "Trabzon" Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri.

İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.45-73

TURSUN Bey

1330 "Tarih-i Ebu'l-Feth" (Ed:Mehmet Arif)

Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası

(İlaveler) İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası

UZUNÇARŞILI, İ.Hakkı

1982 Osmanlı Tarihi, III/II-IV/II, Ankara; TTKB

YALÇIN, Aydın

1979 Türkiye İktisat Tarihi, Ankara: Ayyıldız

Matbaası