

Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul’unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)*

A. Mesud Küçükcalay**

Import in the Ottoman Istanbul in the Context of its Particularities: a Comparison with İzmir (1793-1803)

Abstract ■ This paper aims to study Istanbul, if it differs in terms of import characteristics or not, which differs from big cities of Ottomans like Smyrna, Salonika and Bursa socio-economically, politically and geographically. Main question of the research may be formulated as does Ottoman capital Istanbul have a different import characteristic? For this purpose, 170 ships which brought goods to Istanbul during the period of 1793-1803 were analyzed; in terms of departure harbors, 1835 merchants, their 5321 items of merchandise on ships and then compared with the same period data of Izmir where approximately 45 % of the import of Emperor realized. Results show that Istanbul was similar to a big city like Izmir and did not have a different structure of import from Izmir, despite its different socio-economic, political and geographic structure. However, in order to make generalizations findings mentioned above must be tested by data from different periods, so findings of the research should be verified by different periods and data.

Keywords: Ottoman import, Istanbul import, Izmir (Syrna) import, Ottoman foreign trade, Ottoman impart goods.

* Çalışmaya metodolojik ve bilimsel önerileri ile son derece önemli katkılar yapan ve İstanbul gümrüğüne ve ticaretine ilişkin olarak altı klasörde toplamış bulunduğu arşiv belgelerini kullanmama izin veren sayın Mehmet Genç’e ve rakamların bilgisayar ortamına aktarılmasında yardımcı olan Derviş T. Koyuncu ve Bahadır Emre Küçükcalay’a teşekkür ederim.

** Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.

1. Giriş: Osmanlı İstanbul'unun Farklılıkları Üzerine

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun bütün dönemlerinde, imparatorluğun diğer şehirlerinden farklı özelliklere sahip olmuştur. Kimi zaman avantaj, kimi zaman da bir dezavantaj olarak ortaya çıkan bu özellikler, merkezi yönetimin, İstanbul için farklı ekonomik politikalar geliştirmesi ve daha dikkatli davranması gerektiği yönündeki baskıları da beraberinde getirmiştir. Bu baskılar, imparatorluğun yönetilmesi sürecinde neredeyse bütün yönetici elitin kaçınılmaz bir biçimde göz önünde bulundurduğu ve özen gösterdiği zorlayıcı ilkeler olmuştur.

Osmanlı İstanbul'unun farklılıklarının başında, sahip olduğu nüfusun büyüklüğü ve bu nüfusun yapı olarak etnik ve dini çeşitliliği gelmektedir. Henüz 1500'lü yıllarda 500 bine yaklaşan nüfus, 18. yüzyıla gelindiğinde 1 milyona ulaşmış durumdadır. İncicyan, İstanbul'daki 1.400 değirmenin günlük 10 kile buğday ürettiği verisinden hareketle, nüfusun 1 milyon dolayında olduğu ve bunun, şehre kaçak yollardan gelen ve şehirden ayrılan gemilerin yanlarına aldıkları zahirenin hesap dışında tutulması nedeniyle kesinlikle daha az olmadığı düşüncesindedir.¹ T. Güran, 18. yüzyılda İstanbul nüfusunun 1 milyon olduğu ifadesine ihtiyatlı yaklaşılması gerektiğini ifade ederken; 1830'lardaki nüfusu, benzer bir yöntem kullanarak 450 bin olarak hesaplamaktadır.² A. Tabakoğlu, İstanbul'un 1500'de 100 bin, 1600'de 500 bin, 1700'de 600 bin, 1800'de 500 bin ve 1900'de 1 milyon dolayında bir nüfus büyüklüğüne sahip olduğunu ifade etmektedir. Bu rakamlara bakıldığında, nüfus itibarıyla İstanbul'un 1600 ve 1700'ler boyunca Londra ve Paris gibi kentleri geride bıraktığı görülmektedir.³ Nüfusun zaman içindeki artış trendi, beraberinde tüketim malı talebinde de bir artışı ve dolayısıyla artış eğiliminde olan bir ithalat karakterini beraberinde getiriyordu.

1453'ten sonra İstanbul, diğer Osmanlı şehirlerinden farklı olarak daha fazla Gayrimüslim nüfusa sahip oldu. Hoşgörü, ticaret imkânları, şehrin tarihî köklerinin desteklediği özgürlük ortamı, jeostratejik konumu ve bir finans merkezi olması bu ortamı sağlayan en önemli nedenler olarak öne çıkıyordu. 1477 yılında 16.324 ailenin 9.486'sı (%58,11) Müslüman, geriye kalan 6.838 (%41,88) ise Rum, Musevi, Ermeni ve Avrupalı Gayrimüslim ailelerden oluşuyordu. 1520'lerde yaklaşık 400 binlik nüfusun %57'si; 1550'de ise 104 binlik nüfusun yine

1 G. İncicyan, *XVIII. Asırda İstanbul*, (Çev. H. D. Andreasyan), 2. Baskı, Baha Matbaası, İstanbul-1976, s. 18.

2 Tefik Güran, "İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü 1793-1839", *İÜ. İkt. Fak. Mecmuası*, 50. Yıl Armağanı, C. 44, s. 1-4, 1988, s. 247.

3 Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, 9. Baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul-2009, s. 186.

%57'si Müslümandı. Bu dönemlerdeki Gayrimüslim nüfus, toplam nüfusun %43'ü dolayında idi. 1700'lere gelindiğinde aynı oranlar %58 ve %42 olacaktı.⁴ Bu nüfus içinde, askeri ve sivil bürokrasi, öğrenciler, tüccarlar, esnaflar, işçiler, yeniçeriler, bankerler, sarraflar, konsolosluk görevlileri, denizciler, eğitim öğretim işiyle uğraşanlar ve İstanbul'un diğer sakinleri yer alıyordu.

İstanbul'un özgüllükleri arasında, şehrin jeostratejik konumu ve sahip olduğu liman özellikleri de öne çıkmaktadır. İstanbul bir yandan Kuzey–Güney ticaret rotasını kontrol altında tutarak Rusya'dan Avrupa'ya giden ticaret metallerini denetlemekte; bir diğer yandan da kuzeybatı Anadolu'nun verimli vadileri ile Balkan ovalarının tam ortasında, her iki yana da kolayca ulaşabilecek bir karayolu bağlantısına sahip bulunmaktaydı. Şehrin bir yanıla Marmara Denizi'ne, bir diğer yanıla da İstanbul Boğazı'na açılması, şehrin deniz ile olan bağlantılarını rahatlatıyor, Haliç'in bir tür doğal liman hizmeti görmesi ise denizciler için ters esen lodos ve poyraza rağmen gemilerin demirleyebilmesi için İstanbul iskelelerini güvenli kılıyordu. Antik dönemde İstanbul'u çevreleyen limanlar, Haliç'ten başlayarak Marmara Denizi'ne doğru sıralanmakta ve şehri denizden kuşatmaktaydılar. 18. yüzyılın sonlarında bu ağırlığın Haliç'te toplandığı anlaşılmaktadır. Haliç'te, savaş gemileri tersane (Kasımpaşa) önüne dizilirken, ticaret gemileri Galata boyunca sıralanmış olarak yer alıyordu. Düzgün bir liman işletmesi bulunmamasına rağmen, gemilerin düzenli bir biçimde burada demirleyebilmesi ve Haliç'in büyük filoları alabilme kapasitesi, İstanbul'un deniz ticaretindeki avantajları olarak öne çıkmaktaydı.⁵

Haliç'in Güney kıyıları (Eyüp ve Eminönü) imparatorluğun diğer bölgelerinden gelen malların şehre dağılımını sağlayabilecek yanyana dizilmiş iskelelerden oluşmaktaydı. Ancak buralarda ne gemilerin yanaşacağı bir liman yapılanması, ne de sahilde yer alması gereken destek hizmetlerinin yeterince bulunmamasına rağmen İstanbul'un ithal karakteri ve Haliç'in coğrafi yapısı yine de ticaret gemilerini buraya çekmeye yetiyordu. İstanbul'un zayıf ihraç karakteri nedeniyle liman yapılanması gelişmemişti. İzmir'in aksine, İstanbul'da hiç depoya ihtiyaç duyulmayıp sadece ithal malları için mahzenler ve gümrük antrepoları yer almaktaydı. İhraç mallarının azlığına ek olarak ithal malları da az yer kaplayan, değeri yüksek mallardan oluşuyordu. Bu nedenle de büyük depolara ihtiyaç duyulmuyordu. Ancak 18. yüzyılın sonlarına doğru yapılan reform hareketleri içinde, ihtiyaçların da dayatması

4 Dijlali Sarı, "Hoşgörünün Simgesi İstanbul", *Türklerde İnsani Değerler ve İnsan Hakları*, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi, 2. Kitap, Boğaziçi Yayınları, İstanbul–1985, s. 347'deki Tablo r'den derlenmiştir.

5 Edmet Malte Brun Mentelle, *Cographie Mathematique, Phisique et Politipue de toutes les Parties du Monde*, Dixime Volume, Paris–1803, ss. 157–158.

ile 1799 yılında yeni ambarların yapımına başlanacaktı.⁶ İstanbul kenti, çevre bölgelerde yer alan limanların, kendisine bağlı olarak konumlarını ve gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmezden önceki durumlarını da belirliyordu. Kuzey Ege'de Selanik ve Aynos (Enez); Yunanistan'da Eğriboz ve Atina; Anadolu kıyılarında ise İzmir, Foça ve Edremit, İstanbul ile sıkı bir ilişki içindeydiler. Kos, Sisam, Sakız, Midilli ve Limni gibi adalar da bu ilişkiye dahildi.⁷

İstanbul'un sahip olduğu nüfusun hacmi ve özellikleri, Osmanlının diğer büyük ticaret şehirlerinin pek de karşılaşmadıkları problemlerle ve öznel bir ithalat yapısı ile yüzyüze kalmasına neden olmuştur. Nüfusun çokluğuna paralel olarak, büyük bir bölümünün aktif olarak üretim sürecine dahil olmaması nedeniyle, Osmanlı İstanbul'u yüzyıllar boyunca bu nüfusu besleyebilme problemi ile mücadele etmek zorunda kalmış ve bu problemin çözümüne yönelik özel önlemler geliştirmiştir.⁸ 16. ve 18. yüzyıllarda nüfusu 600 bini aşan İstanbul'un işesi gerçekten de büyük sorunlar doğuruyordu. Özellikle savaş yıllarında, başkentte darlıklar görülmekteydi. İstanbul'un tükettiği temel gıda maddeleri, imparatorluk içinde, deniz taşımacılığının elverişli olduğu alanlardan sağlanıyordu. Buğday, pirinç ve et Tuna boylarından, Balkanlardan, Batı Trakya'dan, Karadeniz ve Ege Kıyıları ile Mısır'dan gelmekteydi.⁹ İstanbul'un Anadolu'dan aldığı mallar daha çok Karadeniz ve Ege sahillerinde yoğunlaşmıştı. Konya ve Kayseri'den gelen deri ürünleri dışarıda tutulursa, Karadeniz ve Ege'den İstanbul'a gönderilen mallar arasında madenler, mermer, çanak çömlek, ip, kendir, mangal kömürü, sabun, çeşitli dokumalar, meyveler, bakliyat, zeytin ve peynir gibi mallar yer almaktaydı.¹⁰ Savaş zamanlarına gelindiğinde, şehre gıda temini daha önemli bir problem haline alıyordu. Savaş nedeniyle ekonominin mali bunalımları ve esnafın savaşa endeksli bir üretim yapmasına ek olarak, ordunun cephede beslenebilmesi, İstanbul gıda

6 Wolfgang Müller Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev. E. Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-1998, ss. 68 ve 90.

7 Robert Mantran, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret, Deniz Korsanlığı ve Gemi Kafileleri", *Belleterin*, 1988, s. 687.

8 İstanbul'un beslenebilmesinde özellikle hububat söz konusu olduğunda ne denli stratejik bir öneminin olduğu konusunda bkz.: Lütfi Güçer, "XVI. Yüzyılın Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabii Olduğu Kayıtlar", *İÜ. İkt. Fak. Dergisi*, C. 13, s. 1-4, (1951-1952), ss. 79-98; Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜ. İkt. Fak. Mecmuası*, C. II, 1949, ss. 397-416.

9 Şevket Pamuk, *Osmanlı Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul-2003, s. 162.

10 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev. N. Kalaycıoğlu), 3. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-2000, s. 99'daki haritadan derlenmiştir.

piyasası ve gıda fiyatları üzerinde artış yönünde önemli baskılar yapabiliyordu.¹¹ Et gibi önemli bir gıda maddesinin temini bile önemli zorluklarla karşı karşıya idi. 18. yüzyıl öncesinde, İstanbul kasaplarına et temini görevi en zenginlere verilirdi. Fakat kadınların et için verdikleri fiyatların düşük kalması nedeniyle bu görev bazı riskler taşıyordu. Bu nedenle bazı aracı tüccarlar bu görevi üstleniyorlardı. Ancak et fiyatları taşraya göre yine de yüksek olarak beliriyordu. Peynir ve yumurta gibi ürünlerin fiyatları bile arzın, talebin gerisinde kalması nedeniyle taşradaki fiyatların 2–3 katına ulaşabiliyordu.¹²

Yalnızca gıda maddelerinin değil, şehrin ihtiyacı olan suyun temini için bile¹³ önemli projeleri gerçekleştirmek zorunda kalan merkezi yönetim, şehirde yaşayan halkın dini ve etnik yapısındaki çeşitlilik de eklenince dış ticaret karakterini ithal ağırlıklı bir yapıda biçimlendirmek zorunda kaldı. Nitekim kent sakinleri bu devasa şehri besleyecek bir ziraî üretim faaliyeti içinde olmadıkları gibi, şehrin yakın hinterlandının da şehre düzenli ve hacimli bir gıda akışını sağlaması mümkün görünmüyordu. Bu nedenle de İstanbul, diğer Osmanlı şehirlerinden, yaptığı ithalata ve imparatorluğun diğer bölgelerinden gelen tüketim mallarına bağımlı olması ile farklılaşıyordu. İzmir’in, sakinlerinin ve verimli hinterlandının sağladığı çok çeşitli ticaret emtiası ile bir tür aracılık konumuna soyunarak, yabancı malların imparatorluğa ve imparatorluk mallarının da Avrupa’ya aktarılmasında ticari bir üs görevi görmesinin aksine; İstanbul, buraya gelen malların şehrin tüketimine kanalize edildiği bir nihai antrepo olarak öne çıkıyordu.

E. Eldem’e göre İstanbul, Osmanlı’nın diğer liman kentlerinden tamamen farklı, istisnai bir ticaret merkeziydi ve muhtemelen doğu Akdeniz’deki tek kent- sel pazardı. İzmir de dahil olmak üzere, diğer kentlerin kendi hinterlandları ve uzun mesafeli ticaret ağları için bir arabulucu rolü üstlenmesine rağmen İstanbul, muazzam tüketim kapasitesi ile sunabileceği çok az şey bulunması nedeniyle her türlü ticari faaliyet için bir çıkmaz sokak görünümündeydi.¹⁴ Eldem’e göre, imparatorluk üretiminin büyük bölümünü yutan asalak bir dev görünümünde olan

11 Bkz.: Arif Bilgin, “Osmanlı–Avusturya Savaşları Sırasında İstanbul Piyasası (1693–1697)”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, (17), 2005, ss. 97–124.

12 Bruce McGowan, “The Age of Ayans 1699–1812”, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300–1914*, (Ed. H. İnalcık–D. Quataert), Cambridge Univ. Press, 1996, s. 720.

13 Bkz.: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800–1914*, University of Chicago Press, ABD–1980, s. 31’den; Helmuth von Moltke, *Briefe Über Zustände und Begebenheiten in der Türkei*, Berlin–1911, ss. 91–98.

14 Edhem Eldem, “İstanbul: İmparatorluk Başkentinden Periferileşmiş bir Başkente”, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, (Ed. E. Eldem–D.

İstanbul'un beslenme sorunlarını çözebilmek için devlet bir ticaret ağı kurmak zorunda kalmıştı. Şehrin tüketiminden sonra neredeyse ihraç edilecek hiçbir şey kalmamaktaydı. Nitekim İstanbul'un üretimi, şehir dışından gelen malların işlenerek mamul hale getirilmesi ile sınırlıydı. Devlet bu ticari modeli, İstanbul'u bir finans merkezi haline getirerek pekiştiriyordu.¹⁵ R. Mantran'a göre de İstanbul'un muazzam miktardaki ithalatı, şehrin içinde bulunduğu tüketimi desteklemek amacı taşımaktaydı. Mantran'a göre, şehirde ikamet eden tüccar sayısının İzmir, Selanik ve İskenderiye'ye göre azlığı, ihracat imkânlarının sınırlı olması ve yapılan ihracatın büyük bölümünün transit mallardan oluşması, şehrin tüketim eğiliminin yüksekliğini açıklar niteliktedir. Haliç limanlarının ve limanlara bağlı altyapıların yüzyıllar boyunca geliştirilmeden bekletilmesi de şehrin, ihraç eğilimli üretim yapan endüstriyel bir kent olmadığı görüntüsünü vermektedir.¹⁶

İstanbul, büyük nüfusu ve güvenli limanları ile dünyanın en cazip ticaret merkezlerinden birisi olarak öne çıkmaktaydı. Ancak tüketim hacmi büyük olan ve sıkı bir yönetim izleyen merkezin etkisi ile halkın ticarete yönelmemesi ve yabancı tüccarların da zaman zaman tahkirlere ve haksız taleplere maruz kalmaları ticaretin önündeki en büyük engel olabilmekteydi. Buna rağmen şehrin her tarafında yabancı gemileri görebilmek mümkün oluyordu.¹⁷ T. McGill'e göre, önceleri satabileceği çok sayıda mal bulunmasına rağmen İstanbul artık aynı maddelerin dahildeki talebini bile zor karşılayacak durumdadır. Ona göre, ipek bir zamanlar Osmanlı ihracatının en önemli kalemi iken, 1800'ün başlarında ülke içindeki imalâthaneler için bile zorlukla temin edilmekte olup, fiyatı da olması gerekenden altı kat fazlaydı.¹⁸ G. A. Olivier, İstanbul, İran ve Mısır'a yaptığı seyahatte, İstanbul'un ticaret imkânlarının (özellikle ihracat) son derece sınırlı olduğuna vurgu yapmaktadır. Ona göre, İstanbul önemli siyasi ve coğrafi avantajlara sahip olmasına rağmen ticareti azalmaktadır. Eğer Çanakkale ve İstanbul başka bir milllete ait olsa, Oliver, İstanbul'un dünyanın en büyük metropollerinden birisi olacağını ifade etmektedir.¹⁹

Goffman-B. Masters), (Çev. s. Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-2000, ss. 198-199.

15 Eldem, s. 182-183.

16 Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, (Çev. M. A. Kılıçbay-E. Özcan), Cilt I, TTK. Basımevi, Ankara-1990, ss. 94-95.

17 Wyndham Beawes-Joseph Chitty, *Lex Mercatoria: A Complete Code of Commercial Law*, Vol. II, London-1813, s. 160.

18 McGill, *Travels in Turkey Italy and Russia 1803-1806*, Vol. I, John Murray, London-1808, s. 264.

19 G. A. Olivier, *Travels in the Ottoman Empire, Egypt and Persia*, C. I, London-1801, s. 221.

Eldem ve Mantran'ın saptamalarını, İstanbul'un imparatorluk içindeki ihracat payına bakarak da doğrulamak mümkündür. B. McGowan, 1784 yılında Osmanlı ihracatının %32'sinin İzmir; %23'ünün Suriye; %13'ünün Mısır; %4'ünün Kuzey Afrika ve %2'sinin Yunanistan limanlarından yapıldığını; İstanbul'un payının ise ancak %4 dolayında kaldığını belirtmektedir.²⁰ D. Panzac ise, İstanbul'dan 1779–1811 döneminde ayrılan gemilerin buradan boş olarak ayrıldıklarını, İstanbul'dan mal götürmek yerine, İstanbul'a mal getirecek olduklarını ifade eder. Bu durum, İstanbul'un bir başkent ve bir tüketim toplumu olarak önemini öne çıkarmaktadır.²¹ Panzac'a göre 1782–88 rakamlarına bakıldığında, İstanbul'un aksine, Selanik, İzmir ve İskenderiye'nin yapmış olduğu ihracatın, ithalatlarından büyük olduğu görülecektir. Bu şehirlerde ihracat ve ithalat arasındaki fark, ihracatın lehine olmak üzere %25'lere kadar varmaktadır.²² R. Semple'nin gözlemlerine göre, 1800'lerde İstanbul'un ticareti son derece yetersiz bir görünümdeydi. Örneğin İstanbul'a gelen bir gemiye karşılık, İzmir'e 10 adet gemi gelmektedir. Nitekim başkent in doğusunda kalan hinterlandta pamuk, ipek, yün ve ecza ürünleri gibi temel ihraç ürünlerinin hiçbirisi üretilmemesine rağmen, merkezin politikaları ile şehrin ihtiyacı olan ürünler için, ticaretin bir bölümü İstanbul'a çekilebiliyordu.²³ Kentin bu özelliği, tüccarların da, halkın temel tüketim maddelerine yönelik bir ticari faaliyet içinde olmasını beraberinde getirmişti. Tüccarlar genellikle temel tüketim maddeleri arzının devamlılığını sağlayan ve bazı durumlarda da stokçuluk yapan araçlar konumunda olmuşlardı. Sur içinde, sarayın bulunduğu bölgede toplanmış 5.000 kadar dükkan, çoğu saraylı müşteri kitlesine hitap eden lüks eşyaların ticareti ile meşgul olmaktadır.²⁴

İstanbul'un bir diğer özelliği, imparatorluğun diğer bölgelerinden, merkezin topladığı vergi nedeniyle düzenli bir para akışının olması ve şehrin bir ticaret ve finans merkezi gibi organize edilmesiydi. Dışarıya satacağı neredeyse hiçbir şey bulunmayan İstanbul halkının geçimini temin edecek alım gücüne sahip olması, büyük ölçüde buraya akan para sayesinde gerçekleşiyor olmalıydı. Nitekim İstanbul'un, tükettiği mallar karşılığında vereceği pek bir şey yoktu ve tek çaresi

20 Bruce McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe*, Cambridge Univ. Press, ABD–1981, ss. 18 ve 28.

21 Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, 1992, s. 199.

22 Panzac, s. 193.

23 Robert Semple, *Observations on a Journey Through Spain and Italy to Naples and Thence to Smyrna and Constantinople*, Vol. 2, London–1807, ss. 179–180.

24 McGowan, "The Age of Ayans 1699–1812", s. 705.

satın aldığı mallar karşılığında nakit ödeme yapabilme kabiliyeti idi. Nakit ödeme yanında bir başka seçenek, kısa vadeli poliçeler vermektir. Bu nedenle yabancı tüccarlar İstanbul ile ticaretlerinde göreceli olarak kârlı idiler. İzmir'de ise, alınan mallar karşılığında mal verilmekte veya uzun vadeli poliçeler kullanılmaktaydı.²⁵ Bu nedenle de yabancı tüccarlar, çoğu durumlarda İzmir ile ticaret yürütmeyi daha avantajlı buluyorlardı.

İstanbul'un farklılıkları, aynı zamanda, bu dev kente yapılacak ithalatın belirlenmesinde etkisi olan dışsal koşulları da belirlemekteydi. Nitekim şehirlerde izlenen ticaret, finans ve vergiye yönelik politikalar, yabancı tüccarlara sağlanan ekonomik ve sosyal avantajlar ile hukukî kolaylıklar, buralarda yabancıların kurmuş oldukları tüccar kolonileri ve şirketler, şehirlerin liman hizmetlerindeki farklılıklar, ticaret imkânları ve belki de bunların en üstünde yar alan, şehirlerin sağladığı kârlılık oranları, Avrupalı tüccarların mallarını hangi kente götürmeleri gerektiği konusunda almış oldukları kararda önemli oranda etkili olmuş olmalıydı. Bu bağlamda İstanbul'un en büyük dezavantajı, şehir içinde yükselen fiyatların, kadı marifetiyle baskı altına alınarak, yükselecek olan fiyatlar nedeniyle artacak olan kâr marjlarına da dolaylı olarak müdahale edilmesiydi. Ama müthiş tüketim refleksi, nakit ödeme avantajı, limanının uygun konumu ve sakinlerinin tüketime endekslenmiş hayat tarzları ile bu dezavantajı bertaraf ediyordu.

İstanbul'un ana hatları ile bahsedilen bu özgüllükleri, merkezi yönetimin şehir üzerinde titizlikle durmasını ve özel politikalar geliştirmesini gerekli kılmıştı. Osmanlı yönetimlerinin titizliklerinin bir diğer uzantısı, İstanbul kentinin sosyal kondüsyonları ve merkezi yönetimin egemenliği arasında yakın bir ilişkinin bulunmasıydı. Bu nedenle, diğer şehirlerden farklı olarak, İstanbul nüfusunun ekonomik refahının sağlanarak, merkezin egemenliğini tehdit edecek askeri ve sivil unsurların kontrol altında tutulması gerektiğinden, merkezi yönetim de ilk önemli politikalarından birisi olarak söz konusu grupların ekonomik refah açısından tatmin edilmesine yönelmişti. Yaptığı bütün organizasyonların, İstanbul'un beslenebilmesini ve halkın ihtiyaçlarının karşılanmasını amaçlaması bunun en belirgin göstergesiydi.²⁶ Nitekim İstanbul'da ortaya çıkabilecek bir huzursuzluk, imparatorluğun diğer bölgelerindekinden farklı

25 McGill, ss. 150–151.

26 Mehmet Genç'in iâşecilik ilkesi olarak isimlendirerek teorize ettiği üçlü modelindeki ilkeye göre; imparatorluk genelinde, özellikle ziraat üretim sonucunda ortaya çıkan üretim fazlası önce üretimin yapıldığı kazanın, sonra ordu ve sarayın ihtiyaçları karşılanmak üzere tahsis edilirdi. Kalan bölümü ise imparatorluğun merkezi olan ve nüfusu 500.000'i aşan İstanbul'a sevkedilmek üzere tüccara teslim edilirdi. Bkz.: Mehmet Genç,

olarak, devleti değil ama yönetici elitin iktidarını tehdit etmede daha hızlı, etkin ve daha tehlikeli idi.

Bu makale çalışması, Osmanlı İmparatorluğu'nun Selanik ve İzmir gibi diğer büyük ticaret kentlerinden sosyo-ekonomik açıdan farklı özellikler taşıyan İstanbul'un, ithal yapısının da farklılaşıp farklılaşmadığını saptamayı amaçlamaktadır. İlk bakışta, İstanbul'un farklılıklara sahip bir kent olduğu ve bu nedenle de imparatorluğun diğer kentlerine kıyasla farklı bir ithal yapısına sahip olduğunu söylemek, en azından bir çıkarım olarak mümkün görünse de, bunun arşiv verileriyle ortaya konulması ve diğer kentlerin ithalat yapılarına ilişkin bazı göstergelerle karşılaştırılması gerekir. Bu nedenle, bu çalışmada, 1793–1803 döneminde İstanbul'un gümrük kayıtlarındaki ithalat verileri kullanılarak, rakamlar analize imkân verebilecek bir hale dönüştürülmüş ve elde edilen veriler imparatorluğun bir başka büyük ticaret kenti olan İzmir'in ithalata ilişkin rakamları ile karşılaştırılmıştır.²⁷

Bu çalışmada kullanılan arşiv belgeleri, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde (BOA.) yer alan Cevdet tasnifinin iktisat ve maliye (Cİ., CM.) fonları; Kamil Kepeci tasnifi (KK.); Bab-ı Defterî altında yer alan Maden Mukaataası (MMK.); Maden Mukataası İstanbul Gümrük Emaneti (MMK. İGE.); Başmuhasebe (BŞM.) ve Başmuhasebe İstanbul Gümrük Emaneti (BŞM. İGE.) fonlarının incelenen döneme ilişkin olan bütün belgelerinin taranması suretiyle elde edilmiştir. Her ne kadar fonlarda, belgelere ilişkin olarak verilen tanımlamalar çoğu zaman farklılık gösterse de, konu ile ilgili olan ve içerik olarak benzer sistematığe sahip bütün belgeler gözden geçirilerek bu derleme işlemi gerçekleştirilmiştir. Söz konusu belgeler, İstanbul'da Galata ve Karagümrüğü olarak örgütlenmiş olan iki gümrükten, ülke dışından deniz yoluyla gelen malların kaydını tutan Galata Gümrüğü'ne aittir. Kara yoluyla İstanbul'a gelen malların kaydının tutulduğu Karagümrüğüne ait belgelerin sistematığı farklı olduğu için İstanbul'a gelen malları göstermesine rağmen bu çalışmada bu gümrüğe ait belgeler kullanılmamıştır.

Yapılan karşılaştırma, arşiv belgelerinin de sınırlılıkları nedeniyle, İstanbul'a mal getiren/gönderen tüccarların tabiiyetleri, İstanbul'a ithal edilen mal çeşitleri ve İstanbul'a mal getiren gemilerin kalkış limanları bağlamında üç kriter

“Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi”, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 6. Basım, İstanbul–2009, s. 63.

²⁷ Bu karşılaştırma yapılırken daha önceden İzmir ile ilişkili olarak yazılmış ve aynı dönemleri kapsayan bir başka makale çalışması esas olarak alınmıştır. Bkz.: A. Mesud Küçükcalay, “Imports to Smyrna between 1794 and 1802: New Statistics from the Ottoman Sources”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 51 (2008), ss. 487–512.

dikkate alınarak yapılmıştır. İlkinde İstanbul'a mal getiren tüccarların tabiiyetleri ile her tabiiyetin ne kadarlık bir gümrük vergisi ödediği hesaplanarak İzmir'in verileri ile karşılaştırılmıştır. İkincisinde, İstanbul'a mal getiren gemilerin kalkış yaptıkları limanlar ve herbir limandan kalkış yapan gemilerin ödediği vergiler hesaplanıp İzmir'in aynı dönem verileri ile karşılaştırılmıştır. Üçüncüsünde ise İstanbul'a gelen mallar parça bazında gruplanarak, herbir grubun ne kadar vergi geliri bıraktığı hesaplanmış ve yine İzmir'in aynı dönem verileri ile karşılaştırılmıştır.

Elde edilen sonuç, İstanbul'un bütün sosyo-ekonomik farklılıklarına rağmen, İzmir gibi bir başka önemli büyük kentin ve ticaret merkezinin ithalat karakterinden farklı bir yapıya sahip olmadığını gösterir niteliktedir. O halde, bu çalışmanın elde ettiği sonuca bağlı olarak, İstanbul'un içinde bulunduğu sosyal, siyasal, ekonomik ve finansal farklılığın, onun tüketim kültürünü, ticaret yaptığı limanları ve ticari ortağı olan tüccarların tabiiyetlerini çok da fazla değiştirmedeğini, bu çalışma ile ortaya konulmuş bir yargı olarak ifade etmek mümkündür. Ancak bu yargıyı, bu makalenin incelediği dönem ve arşiv verilerinin sınırlılıkları bağlamında ihtiyatlı okumak ve yeni çalışmalarla desteklenmediği sürece genelleme yapmaktan kaçınmak gerektiği de açıktır.

2. İstanbul ve İzmir İthalatında Tüccar Tabiiyetleri

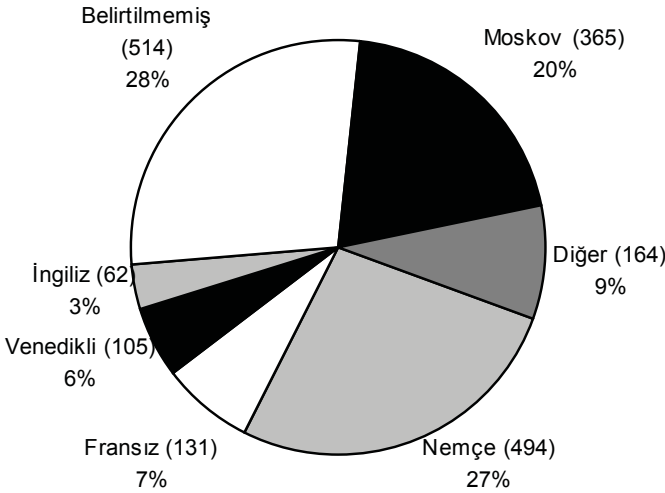
1793–1803 döneminde İstanbul'a mal getiren toplam 1.835 adet tüccar gümrük belgelerinde kayıt altına alınmıştır ve tüccarların milliyet dağılımları Grafik 1'de gösterilmektedir. Bunların 514 (%28,01) adedinin milliyeti kayıtlara geçirilmemiştir. Geriye kalan 1.321 tüccarın milliyetinin ne olduğu kayıtlara yansıtılmıştır. Buna göre ilk sırayı 494 (%26,92) tüccar ile Nemçeli (Avusturyalı) tüccarlar; ikinciliği 365 (%19,89) ile Rus tüccarlar ve üçüncülüğü 131 (%7,13) tüccar ile Fransız tüccarlar almaktadır.

İstanbul'a mal getiren tüccarlar arasında Avusturyalıların ve Rusların ezici bir çoğunlukta ilk sıraları almaları, 18. yüzyıl boyunca Osmanlı İstanbul'unun ithalatında önemli rolü olan Fransız tüccarların yavaş yavaş İstanbul ticaretinde etkinliklerini yitiriyor olduklarının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Fransa'nın 18. yüzyıl boyunca Osmanlı ve özellikle İstanbul'a yaptığı ihracat, 1789 ihtilali ve 1798 Napolyon'un Mısır'ı işgali ile Kıta Avrupa'sına yaptığı blokajla birlikte kesintiye uğrayacaktı. Ancak buna ek olarak İngilizlerin dikkatlerini Levant'a çevirmeleri, Akdeniz ticaretinde bir başka zorlu rakibin Fransız ticareti üzerinde azaltıcı bir etkiye neden olacaktı. Nitekim E. Eldem'in 18. yüzyıl boyunca Fransa'nın İstanbul'a yaptığı ihracat (İstanbul'un ithalatı) göz önüne alındığında

hem mamul mallarda, hem kumaşta ve hem de koloni mallarında, dalgalamalar olmakla birlikte yükselen bir trend izlemek mümkündür.²⁸

İngilizlerin 18. yüzyıl boyunca İstanbul ticaretindeki görece geriliklerini ise iki nedenle açıklamak mümkündür. İlki, 18. yüzyıl boyunca İngilizlerin, daha çok, dünyanın uzak bölgeleri ile ilgilenecek dikkatlerini Akdeniz havzasından uzak tutmalarındadır. İkinci neden ise 18. yüzyılın sonlarında başlayarak 1810'lu yıllara kadar süren, Napolyon'un İngiltere ve Kıta Avrupa'sına uyguladığı blokajla ilgilidir. Nitekim 1810'lu yıllardan sonra İngiltere, dikkatini Akdeniz havzasına çevirmiş ve o tarihten sonra bu bölgedeki ticari üstünlüğü eline geçirmeye başlamıştır.

Grafik 1: Tüccar Tabiiyetlerinin Dağılımı



Diğer 164 (%8,90): Zımmî 36 (%1,96); Dubrovnik 34 (%1,85); Brandenburg 31 (%1,68); Danimarkalı 29 (%1,58); Sicilyalı 18 (%0,98); Flemenk 7 (%0,16); Osmanlı 4 (%0,21); Yahudi 3 (%0,16); Korfulu 1 (%0,05); Kefalonyalı 1 (%0,05).

İstanbul'un Avrupa ile olan kara ticareti söz konusu olduğunda, tüccar milliyetleri doğal olarak Avusturyalı tüccarlar lehine büyük bir değişim göstermektedir.

²⁸ Bkz.: Edhem Eldem, *French Trade in İstanbul in the Eighteenth Century*; Brill Pub., Leiden-1999, s. 13-90.

1795–1804 döneminde Belgrad'tan İstanbul'a mal getiren kervanlarda yer alan 318 tüccarın 90'ı (%28,30) Avusturyalı; 19'u (%5,97) Fransız ve 18'i (%5,66) ise Rus tüccarlardan oluşmaktadır.²⁹ 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise durum değişecek ve Osmanlı Gayrimüslimi olan tüccarlar İstanbul ticaretinde söz sahibi olmaya başlayacaklardır. Nitekim 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde İstanbul'da kaydı tutulan 1.000 tüccarın yalnızca %3'ünün Fransız, İngiliz ve Almanlardan oluştuğu görülmektedir.³⁰ Rus tüccarlar, İstanbul ve İzmir gibi şehirlerin limanlarında 18. yüzyıldan itibaren görülmelerine rağmen, hem Rus tüccarların sattıkları mallar itibarıyla Avrupalı ulusları saf dışı bırakamamaları, hem de Osmanlı ile yaptıkları savaşlara bağlı olarak, bu ticaret dalgalanmalı gerçekleşmiştir. 18. yüzyıl boyunca zaten yavaş gelişen Osmanlı–Rus ticareti, 1783'de yapılan ticaret antlaşmasının da üzerinden henüz on yıl geçince, Fransız–Osmanlı Savaşı nedeniyle kapanan boğazların ticareti daraltıcı olumsuz etkisine maruz kalacaktı.³¹

Gerçekten de Rusların Osmanlı ve diğer ülkelerle Karadeniz üzerinden yaptıkları ticaret, 18. yüzyıl ortalarında başlangıç aşamasındaydı. İki ülke arasında ticaret antlaşması yoktu. Rus tüccarların İstanbul'daki yerli ve yabancı tüccarlarla olan ilişkisi kendiliğinden gerçekleşiyordu. Rusların malları İstanbul'a daha çok Ukrayna, Polonya ve Avusturya–Macaristan üzerinden, karayoluyla ulaşıyordu. Malların çok küçük bir kısmı, Dinyeper ve Don nehirleri ağzından, Osmanlı unsurların gemileri tarafından taşınıyordu.³² 18. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı–Rus ticaretinin gelişmesi söz konusu olsa bile, savaşlar bu ticareti baltalayan en önemli unsur olarak ortaya çıkacaktı.

Grafik 2'de, toplam vergi gelirleri içinde tüccar tabiiyetlerinin payları gösterilmektedir. Grafik 2'de dikkati çeken en önemli nokta, özellikle İngiliz ve Fransız tüccarlar söz konusu olduğu zaman, toplam tüccar sayısı içindeki yüzde paylarından, toplam vergi geliri içinde daha yüksek oranda bir vergi bırakmış olmalarıdır. Toplam tüccar içinde yalnızca %3,37'lik (62 adet) bir paya sahip olan İngilizlerin, toplam vergi gelirinin %14,60'ını ödemiş olmalarını iki şekilde açıklamak mümkün olabilir. İlki, İngiliz tüccarların sayıca az olmalarına rağmen hacim (miktar)

29 A. Mesud Küçükkalay–Numan Elibol, “Osmanlı İmparatorluğu'na Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795–1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, s. 1, 2004, s. 53'deki Tablo 3.

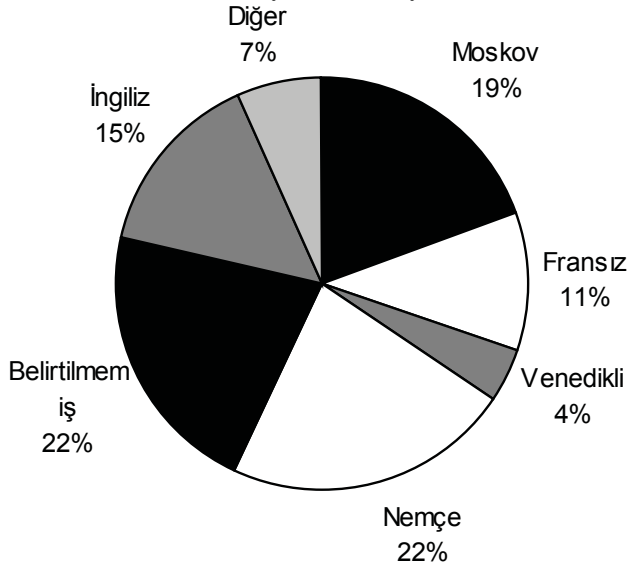
30 Donald Quataert, *The Ottoman Empire 1700–1922*, Cambridge University Press, New York–2005, s. 129.

31 Virginia Paskaleva, “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı”, *İÜ. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 27, s. 1–2, 1967–68, s. 58–59.

32 N. G. Kireev, “On the History of Russian Turkish Trade Relations via Istanbul in the Middle of the 18th Century”, *AIESE. Bulletin*, 12 (1974), s. 126.

olarak daha çok mal getirmiş olabilecekleridir. Ancak bu yorum, İngiliz tüccarların yalnızca 382 parça (bkz. Ek 3) mal getirerek; Avusturyalı (1.409 parça), Rus (1.176 parça), Fransız (448 parça) ve Venedikli (319 parça) tüccarların gerisinde kalmış olmaları nedeniyle geçerliliğini yitirmektedir. Getirmiş oldukları malların kalem olarak az olmasına rağmen hacimce büyük (örneğin bir kalemde çok büyük miktarda kahve ya da demir gibi) olması kısmen vergideki değişimi açıklayabilir. Nitekim arşiv kayıtlarına bakıldığında zaman gerçekten de İngiliz gemilerinin tek bir partide hacim olarak daha çok mal getirdikleri görülmektedir. Ancak asıl etki, İngilizlerin getirdikleri bu malların değer itibarıyla yüksek olmaları ve bu nedenden dolayı da yüksek bir gümrük vergisi ödemeye maruz bırakılmaları olmalıdır. Bunda, İngilizlerin özellikle Amerika'dan getirdiği kahve, kakao, rom, baharat, boya maddeleri ve şeker gibi değer olarak yüksek ve Osmanlı topraklarında da rağbet gören sömürge ürünlerinin ticaretini yapmalarının rolü de gözardı edilmemelidir. Grafik 3'de ise hem tüccarların milliyetleri, hem de herhangi bir milliyete tabi olan tüccarların bıraktığı vergi gelirleri yüzde olarak birlikte gösterilmektedir.

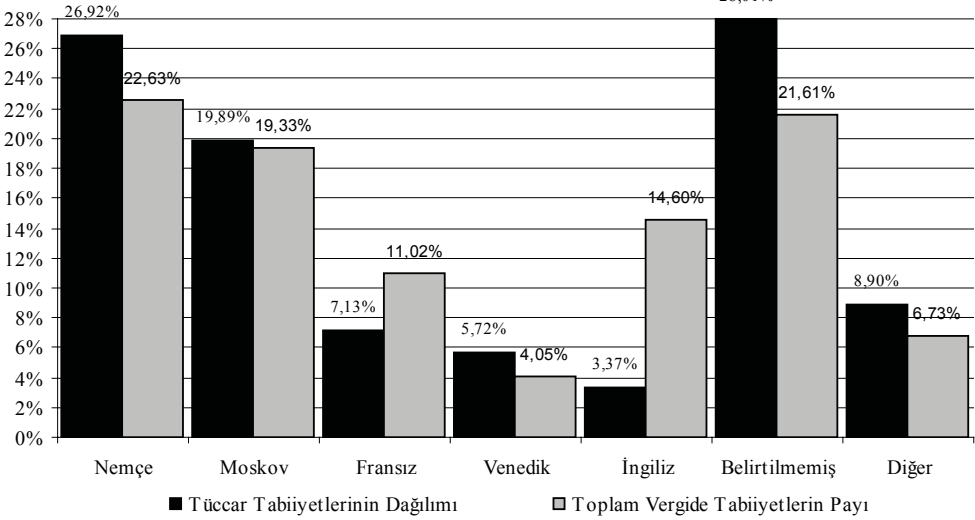
**Grafik 2: Toplam Vergi İçinde
Tabiiyetlerin Payı**



Diğer %6,73; Zimmî %0,83; Bubrovnikli %0,64; Brandenburg %2,20; Danimarkalı %1,98; Sicilyalı %0,75; Flemenk %0,15; Osmanlı %0,8; Yahudi %0,8; Kefalonyalı %0,06.

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

Grafik 3: Tüccar Tabiiyetleri ve Toplam Vergideki Payları (%)



Tablo 1’de İstanbul ve İzmir’e mal getiren tüccarlar tabii oldukları milliyetler açısından karşılaştırılmaktadır. Tablo 2’de ise, İstanbul ve İzmir’e mal getiren ya da gönderen tüccarların gümrüğe bıraktıkları vergi miktarları karşılaştırmalı olarak gösterilmektedir. Ancak söz konusu dönemde İzmir’e mal getiren tüccarların milliyetleri kayıt altına alınmadığı için İzmir’in 1818–1839 dönemi verileri dikkate alınmıştır. Bu nedenle de tablodaki benzerlik ve farklılıklara dönemsel farklılık nedeniyle ihtiyatlı yaklaşmak gerekir.

Milliyetler açısından bakıldığında İzmir’e ve İstanbul’a mal getiren tüccarların fazlaca farklılaşmadıkları dikkat çekmektedir. Her iki kentte de Avursturyalı, Fransız, İngiliz ve Rus tüccarlar ilk sıraları paylaşmaktadırlar. Osmanlı ile hangi ulusların tüccarlarının ticari faaliyet içinde oldukları elbette çok farklı değişkenin etkisi altındadır. Bu değişkenlerin en belirleyici olanları söz konusu ulusların ticarete bakış açıları, Osmanlı ile olan ilişkileri ve yapmış oldukları ticari anlaşmalar, savaşlar, ulusların buldukları coğrafyaların ticari jeo–stratejisi ve tarihi zorunlulukların dayatmaları olarak belirlenebilir. İzmir limanında İngilizlerin çok büyük bir sıçrama göstermesi, yukarıda da ifade edildiği gibi verilerin zamansal farklılığından kaynaklanmaktadır. İngilizler, 1815’de Napolyon’un blokajından sonra, dikkatlerini Akdeniz’de yoğunlaştırmışlardır. Avrupa tüccarlığı kurumu da, 1800’lerin başında devreye giren yeni bir statüdür. Bu nedenle de İngilizlerin bu çıkışını verilerin dönemine bağlı olarak değerlendirmek gerekir.

Tablo 1: Tüccarlar Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması

İstanbul			İzmir*				
Milliyet	Tüccar Sayısı	%	Milliyet	Tüccar Sayısı	%		
1	Nemçe	494	26,92	1	İngiliz	2.321	22,69
2	Moskov	365	19,84	2	Fransız	1.945	19,01
3	Fransız	131	7,13	3	Nemçe	1.853	18,11
4	Venedik	105	5,72	4	Avrupa Tüccarı	1.060	10,36
5	İngiliz	62	3,37	5	Moskov	659	6,44
	Diğer	678	37,02		Diğer	2.391	23,29
<i>Toplam</i>			<i>1.835</i>	<i>100</i>	<i>Toplam</i>		
				<i>10.229</i>	<i>100</i>		

*Söz konusu periyotta İzmir'e ilişkin olarak tutulan gümrük kayıtlarında tüccarların tabiiyetlerine yer verilmediğinden 1818-1939 dönemindeki rakamlar esas alınmıştır. Bkz.: A. Mesud Küçükkalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Efrenc Gümrüğü Örneği 1818-1839*, Kitap Yayınevi, İstanbul-2006.

Tablo 2: Tüccarların Ödedikleri Vergi Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması

İstanbul			İzmir*				
Milliyet	Vergi**	%	Milliyet	Vergi**	%		
1	Nemçe	5.054.409	22,63	1	İngiliz	206.774.253	44,29
2	Moskov	4.318.142	19,33	2	Fransız	48.818.607	10,45
3	Fransız	2.462.021	11,02	3	Nemçe	48.075.045	10,29
4	Venedik	903.989	4,04	4	Avrupa Tüccarı	35.862.536	7,68
5	İngiliz	3.260.086	14,59	5	Moskov	16.376.289	3,50
	Diğer	6.335.649	28,36		Diğer	110.882.778	23,75
<i>Toplam</i>			<i>22.334.296</i>	<i>100</i>	<i>Toplam</i>		
				<i>466.789.508</i>	<i>100</i>		

*Söz konusu periyotta İzmir'e ilişkin olarak tutulan gümrük kayıtlarında tüccarların tabiiyetlerine yer verilmediğinden 1818-1939 dönemindeki rakamlar esas alınmıştır. Bkz.: A. Mesud Küçükkalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Efrenc Gümrüğü Örneği 1818-1839*.

**Akçe olarak.

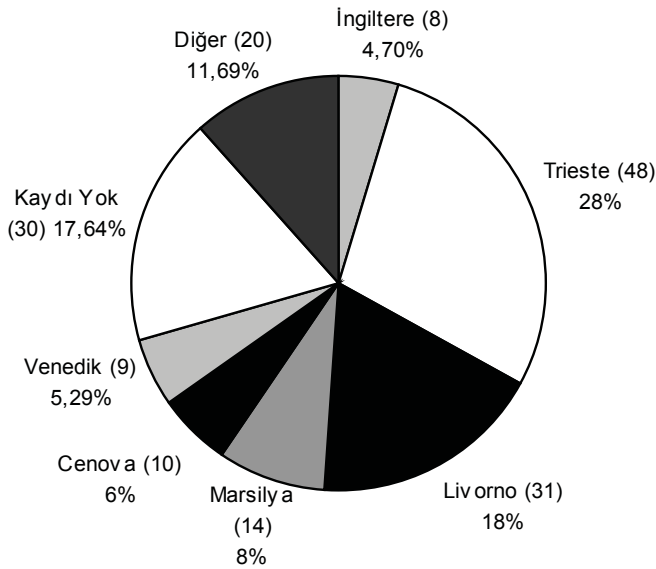
3. İstanbul ve İzmir İthalatında Mal Gönderen Limanlar

İstanbul'un 1793–1803 dönemindeki on yıllık ithalatı söz konusu olduğunda, İstanbul'a mal getiren gemilerin yaklaşık yarısının Trieste ve Livorno iskelelerinden kalkış yaptığı ve bu iskelelerle bağlantısı olan iç bölge mallarının bu limanlar aracılığı ile İstanbul'a ulaştığı görülmektedir. Söz konusu dönemde İstanbul'a

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

gelen 170 geminin 48'i (%28,23) Trieste'den; 31'i (%18,23) ise Livorno'dan kalkış yapmışlardır. Marsilya'dan (Fransa) yalnızca 14 (%8,23); Cenova'dan 10 (%5,88) ve İngiltere'den ise 8 (%4,70) gemi ticaret amaçlı olarak İstanbul'a gelmiştir. İstanbul'un ticari ilişkilerinde Avrupa'nın Akdeniz iskelelerinin üstünlüğü tartışmasız ön sıralarda yer almaktadır. Örneğin, Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından olan İskenderiye bile bu anlamda Avrupa limanlarının gerisinde kalmıştır. Nitekim 1782 yılında İskenderiye'de yer alan toplam 1039 geminin yalnızca 82 (%7,8) adedi İstanbul ile ticari ilişkilerde taşımacılık yapmıştır. Bu gemilerin 12 (%1,15) adedi Avrupa bandıralı; 70 adedi (%6,73) ise Osmanlı bandıralı gemilerdir. 1785'e gelindiğinde, sadece üç yıl sonra, oran çok fazla değişmemiş ve 1172 geminin 82'si (%6,99), İstanbul ile sürdürülen ticari faaliyette taşımacılık yapmışlardır. Bu sayı içinde Avrupa bandıralı gemilerin toplamı 40 (%3,41); Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı ise 42'dir (%3,58).³³

Grafik 4: Limanların Dağılımı



Diğer 20 (%11,69): Messina 7 (%4,11); Fransa 2 (%1,17); Malta 2 (%1,17); İstendil 2 (%1,17); Çamlıca 2 (%1,17); İspanya 1 (%0,58); Sakız 1 (%0,58); Rusya 1 (%0,58); İzmir 1 (%0,58); Sisam 1 (%0,58).

³³ Daniel Panzac, "XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", (Çev. s. Yılmaz), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 4, 1989, s. 181'deki Tablo 3'den derlenmiştir.

Grafik 4'den de görülen Trieste ve Livorno'nun üstünlükleri, bu iki kentin içinde bulunduğu geo-stratejik avantajlardan, liman hizmetlerinden ve tarih boyunca ticari bir üs olma konumlarını sürdürme konusundaki ısrarlarından kaynaklanıyordu. Bu iki liman, aynı zamanda, orta, güneybatı ve doğu Avrupa'nın Osmanlı İstanbul'una ve Akdeniz iskelelerine ulaşacak mallarını, karayoluna oranla daha az maliyetle ve sorunsuz ulaştırabiliyorlardı. Özellikle savaş dönemlerinde karayolunun güvensiz atmosferi, bu iki limanın denizyolu bağlantısı ile bertaraf edilebiliyordu. Örneğin, Napolyon savaşları zamanında Fransa, mallarını Levant'a deniz yoluyla gönderemediği için Livorno, Cenova, Trieste ve Ankona'ya ulaşan karayollarını kullanmak zorunda kaldı.³⁴ Bu durum, diğer uluslar arasındaki gerginliklerde ve ABD Bağımsızlık Savaşı ve Fransız İhtilali gibi siyasi olaylarda da ortaya çıktı.

Bu limanlar üzerinde merkezi yönetimlerin titizlikle durması da bu limanların ticari avantajlarını destekliyordu. Özellikle Trieste, Avusturya'nın Osmanlı ticaretindeki artan rolüne paralel olarak önem kazanmaya başlamıştı. 18. yüzyıla gelindiğinde, Avusturya hükümeti Trieste'yi Venedik'e rakip bir liman haline getirebilmek için ayrıcalıklar vermişti. Daha 18. yüzyılın başlarında, 1719 yılında, Trieste, Selanik ve İstanbul'da şubeleri olan bir Avusturya Levant Kumpanyası kurulmuştu. 1754'e gelindiğinde ise *Maria Teresa* tarafından bu kuruluş yeniden onaylanacak ve buna bir de Avusturya ticaret filosu eklenecekti.³⁵

Livorno'nun önemi ise en başta İstanbul ve Livorno'nun Musevi cemaatleri arasındaki ilişkiden kaynaklanıyordu. İngiliz gemiciler Floransa kumaşlarını buradan yüklerken, İngiliz ve Hollandalı gemiciler Livorno'da mola verirlerdi. Burası aynı zamanda bazı tüccarların İstanbul'a kumaş ve madeni para yollayarak oradan deri ve yün getirtmek için İngiliz ve Hollanda gemilerini kiraladıkları bir liman özelliği gösteriyordu.³⁶ Livorno, Akdeniz iskelelerindeki Musevi tüccarların ve hatta batı Akdeniz'de yeni görünmeye başlayan Ermeni tüccarların da bir ara limanı olma özelliği gösteriyordu. Livorno ile Selanik ve İzmir ile İskenderiye arasındaki ilişkiler oldukça yoğundu. 1747 yılında Toskana Grandükü'nün uyruklarına, Osmanlı'da serbest ticaret yapma hakkı verildiğinde, bu haktan da önce Livornolular yararlanmışlardı.³⁷

34 E. Frangakis Syrett, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Meditarreanean 1780–1820", *Balkan Studies*, Vol. 28, No. 1, 1987, s. 76.

35 Robert Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", (Çev. Z. Arıkan), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 3, 1987, s. 164–165.

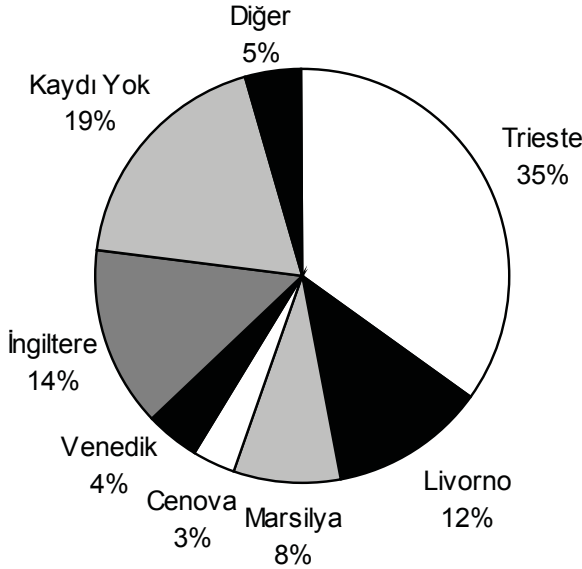
36 Robert Mantran, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret: Deniz Korsanlığı ve Gemi Kafileleri", *Bellekten*, 1988, s. 688.

37 Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", s. 166.

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

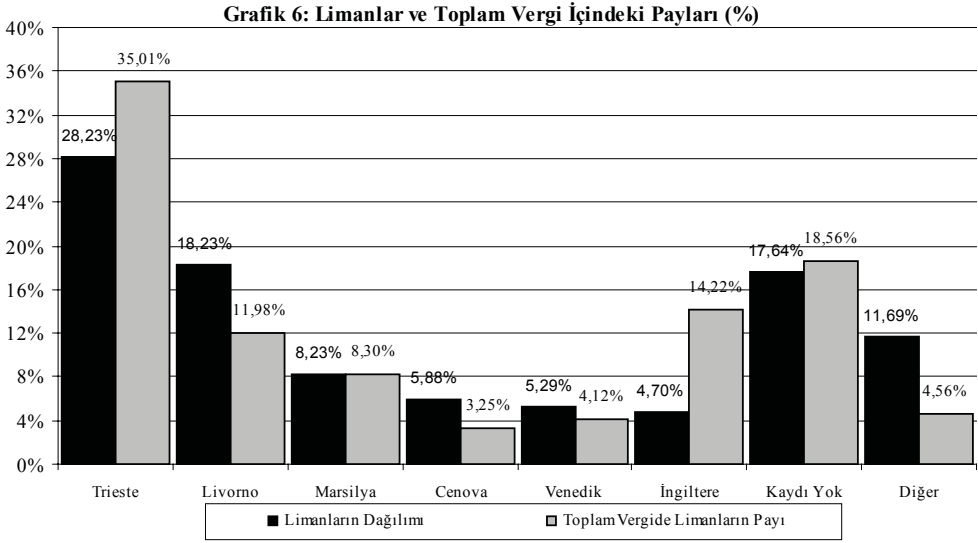
Osmanlı'nın Avrupa ile ticaretinde, özellikle taşımacılık ve Osmanlıya mal getiren gemilerin kalkış limanları söz konusu olduğunda, savaşların son derece belirleyici oldukları görülmektedir. Osmanlılar özellikle savaş durumunda boğaz trafiğini kapattıkları gibi taşınacak olan malların, savaş halinde olunan ulusun gemileriyle taşınmaması için de önlemler alıyordu.³⁸ Örneğin 1802–1805 arasında, İzmir'e mal getiren toplam 175 ticaret gemisinin yalnızca 18'inin (%10,28) İngiliz ve 8'inin (%4,57) Fransız bandırası taşımasına karşılık Rus ve Avusturya bandıralı gemilerin üstünlüğe sahip olmaları bu açıdan anlamlıdır.³⁹ Grafik 4'de İstanbul'a gelen 170 geminin kalkış limanları, Grafik 5'de ise bu limanlardan gelen gemilerden tahsil edilen vergi gelirleri görülmektedir.

Grafik 5: Toplam Vergi İçinde Limanların Payı



38 Bkz.: A. Mesud Küçükcalay–Numan Elibol, “Ottoman Imports in the Eighteenth Century: Symryna (1771–72)”, *Middle Eastern Studies*, V. 42, No. 5, 2006, ss. 723–740.

39 A. Mesud Küçükcalay, “İzmir Efrenc Gümrüğü Mukataasına Ait 1802–1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 16, Güz–2004, s. 220'deki Tablo 2'den derlenmiştir.



Grafik 6'da ise hem limanların hangi sayıda gemi göndermiş oldukları hem de gönderdikleri gemilerin toplam vergi geliri içindeki payları birlikte gösterilmektedir. Buna göre Trieste'den gelen gemiler toplam verginin %35,01'ini; İngiltere'den gelenler %14,22'sini; Livorno'dan gelenler %11,98'ini ve Marsilya'dan gelenler %8,30'unu ödeyerek ilk dört sırayı paylaşmışlardır. Grafikten anlaşılan, yalnızca İngiliz tüccarların değil, İngiltere'den kalkan gemilerin de değer olarak yüksek değere sahip malları İstanbul'a getirmiş oldukları ya da hacim olarak daha büyük hacimde mallar taşımış olduklarıdır.

Tablo 3'de ise 1793–1803 döneminde İzmir'e ve İstanbul'a mal getiren gemilerin kalkış limanları yer almaktadır. Buna göre her iki kente gelen gemilerin de ağırlıklı olarak Trieste, Livorno ve Cenova iskelelerinden kalkış yaptıkları anlaşılmaktadır. Tablodan ortaya çıkan ilginç bir durum, İstanbul'a Marsilya (Fransa) ve Venedik'ten gemiler gelirken, İzmir'e de Kırım ve Hollanda'dan gemilerin gelmekte olduğudur. Bunu taşımacılıktaki mesafe ile değil de, İzmir ve İstanbul'un talep ettikleri tüketim malları, tüccarların kârlılıkları ve ticari yapının kendi gerekliliklerinin sonucu olarak ortaya çıkan bir durum olarak okumak gerekir.

Trieste, Livorno ve Cenova'nın İzmir ve İstanbul'a gelen ticaret gemilerini gönderen ilk üç iskele olma özelliği, İzmir'e ait 1797–99 dönemine ilişkin olarak kaydı tutulmuş bir gümrük irad (gelir) defterine bağlı olarak yapılmış bir çalışmada da ortaya konulmaktadır. Bu çalışmada söz konusu dönemlerde İzmir'e gelen 321 geminin 77'sinin (%23,98) Trieste'den; 37'sinin (%11,52) Kırım'dan; 35'inin ise

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

(%10,90) Cenova'dan kalkış yaptığı saptanmıştır. Daha sonra sırasıyla Livorno, Marsilya ve Messina gelmektedir.⁴⁰ Tablo 4'e bakıldığında, Trieste, Livorno ve Cenova'dan kalkış yapan gemilerin hem İstanbul'da hem de İzmir'de, ödenen vergiler açısından ilk beş içinde yer aldığı dikkati çekmektedir. İstanbul'da Marsilya ve Venedik'ten kalkış yapan gemilerin aksine; İzmir'de İngiltere ve Hollanda'dan kalkan gemiler, ödenen vergi açısından ilk beş içine dâhil olmuşlardır.

Tablo 3: Gemilerin Geliş Limanları Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması

İstanbul			İzmir		
Limanlar	Gemi Sayısı	%	Limanlar	Gemi Sayısı	%
1 Trieste	48	28,23	1 Trieste	33	28,69
2 Livorno	31	18,23	2 Cenova	15	13,04
3 Marsilya	14	8,23	3 Livorno	14	12,17
4 Cenova	10	5,88	4 Kırım	11	9,56
5 Venedik	9	5,29	5 Hollanda	7	6,08
Diğer	58	34,14	Diğer	35	30,46
<i>Toplam</i>	<i>170</i>	<i>100</i>	<i>Toplam</i>	<i>115</i>	<i>100</i>

Tablo 4: Limanların Bıraktıkları Vergi Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması

İstanbul			İzmir		
Limanlar	Vergi Miktarı**	%	Limanlar	Vergi Miktarı**	%
1 Trieste	7.819.517	35,01	1 Trieste	4.579.611	37,11
2 Livorno	2.676.251	11,98	2 Cenova	2.074.784	16,81
3 Marsilya	1.853.670	8,29	3 Livorno	2.088.291	16,92
4 Cenova	725.008	3,24	4 İngiltere	1.530.286	12,,40
5 Venedik	919.443	4,11	5 Hollanda	1.065.449	8,63
Diğer	8.340.407	37,34	Diğer	1.001.338	8,10
<i>Toplam</i>	<i>22.334.296</i>	<i>100</i>	<i>Toplam</i>	<i>12.339.759</i>	<i>100</i>

**Akçe olarak.

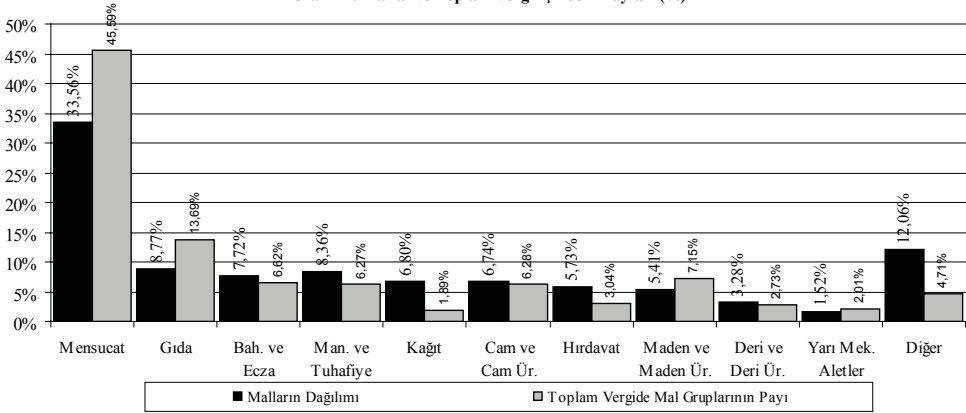
4. İstanbul ve İzmir: Tüketim Refleksleri Karşılaştırması

İstanbul, sahip olduğu özellikleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük tüketim ve ithalat merkeziydi. Bu nedenle de yaptığı ithalat, ihracatından sürekli

⁴⁰ A. Mesud Küçükcalay, "İzmir Efrenc Gümrüğü'ne Ait Bir İrad Defterinin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-99)", *Belleten*, C. LXX, No. 257, 2006, s. 279.

olarak büyük gerçekleşiyordu. İmparatorluğun diğer büyük kentlerinde olduğu gibi mensucat, İstanbul'da da ilk ithal malı olma özelliğine sahipti. 1793–1803 döneminde İstanbul'a ithal edilen toplam 5.321 parça malın 1.819'u (%34,18) mensucat mallarından oluşurken, bu mallar, toplam olarak tahsil edilen 186.119 kuruşluk verginin 87.465 kuruşunu (%46,99) sağlayarak neredeyse toplam ithalatın ve vergi gelirinin yarısını tek başına oluşturmuş durumdaydı. Mensucatin ithalattaki bu ağırlığı yanında diğer malların ağırlıkları mütevazı kalmaktadır. Daha sonraki sıralamada yer alan gıda, manifatura ve tuhafiye ile baharat ve eczaya ilişkin malların parça bazında %5 ile %8 arasında; tahsil edilen toplam vergi geliri içinde ise %7 ile %9 arasında bir paya sahip oldukları Grafik 7'den anlaşılmaktadır.

Grafik 7: Mallar ve Toplam Vergi İçindeki Payları (%)



Aynı dönemde karayolu ile İstanbul'a gelen mallarda da sıralama değişmemekte ve ilk üç sırayı mensucat, baharat ve ecza ile manifatura ve tuhafiye almaktadır. 1795–1804 döneminde Belgrad'tan İstanbul'a gelen kervanlarda yer alan toplam 1.036 parça malın 571'ini (%55,11) mensucat oluşturmuş ve toplam verginin %80,90'ı da mensucat mallarından tahsil edilmiştir. Mensucattan sonra 148 parça (%14,28) ve %8,34'lük vergi oranıyla baharat ve ecza; 82 parça (%7,91) ve %4,04'lük vergi oranıyla manifatura ve tuhafiyeyle ilişkin mallar sıralamada yer almaktadır.⁴¹

18. ve 19. yüzyıl boyunca başta Fransızlar ve İngilizler olmak üzere, birçok ulus, Osmanlı'ya değişik mallar satıyorlardı. 18. yüzyıl boyunca İstanbul'a gelen Fransız gemileri Galata mağazalarını kendi yükleri ile besliyordu. Kumaş (londrin ve

41 Küçükcalay–Elibol, “Osmanlı İmparatorluğu'na Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi 1795–1804”, s. 52'deki Tablo 2'den derlenmiştir.

çuha), şeker, kahve, ipekli ürünler, baharat, boya maddeleri, demir, kalay ve kağıt gibi her türlü mamul batı mallarını ve insanların *frenk* terimi altında birleştirme eğiliminde olan Osmanlı tüketicisine artan bir şekilde sunuyordu.⁴² Fransızların İstanbul ile yaptıkları ticaretin yıllık tutarı, 18. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde 20 milyon franka ulaşıyordu ve bu ticaret hacminde yünlü kumaşlar büyük bir hacim tutuyordu. E. Ebesci, 18. yüzyıl boyunca özellikle Fransız yünlü kumaşlarının fiyat, renklerindeki canlılık ve dayanıklılıklarından dolayı İngiliz yünlülerinden daha iyi kalitede olduğunu ve bu yüzden de Osmanlı'da daha yüksek talebe maruz kaldığını belirtmektedir.⁴³ Kumaşlar içinde yünlü ve ipekliler, Şam işi damaskolar, Venedik'ten gelen sırmalı ipek brokarlar, Cenova'dan gelen kadife, saten ve hareli kumaşlar önemli bir yer tutmaktaydı.⁴⁴ Yünden sonraki en önemli tüketim maddesini Amerikan kahvesi oluşturuyordu. Fransızların İstanbul'dan aldıkları malların toplamı ise yıllık 700 bin Frank'a ancak ulaşabiliyordu.⁴⁵

Mensucatin ardından, İstanbul'un ithalatını oluşturan en temel mal çeşitleri, Venedik ve Cenova'dan kağıt; İngiliz ve Hollandalıların Baltık bölgesinden temin ettikleri hırdavat, kalay, pirinç, demir teller; İskenderiye üzerinden İstanbul'a ulaştırılan şeker, baharat, civa, kurşun, kırmızı, bakkam, üstübeç (kurşun karbonat) gibi mallardı. Venedik ve Marsilyalılar ise Polonya'dan sahte altın ve gümüş; Tunus'tan fes; Montpelier'den bakır asetatı; Marsilya'dan hint sümbülü yağı ve şarap tortusu getirmekteydiler.⁴⁶ İngilizlerin getirdiği kumaşa ek olarak kalay ve saat de onların ithat malları arasında önemli bir yer tutuyordu. İngilizlerin İstanbul'daki saat satışları diğer bütün uluslarınkinden fazlaydı ve saat, 18. yüzyıl sonlarında İstanbul'da talep edilen lüks mallar arasında yer almaktaydı.⁴⁷ Kalay, kumaş, çivit, pamuk ipliği, kırmızı, fitilli kumaşlar, biber, kezzap, rom, şeker, silah, çatal bıçak, mücevherat, cam ve cam ürünlerine ek olarak, 19. yüzyılın hemen başlarında Osmanlı İstanbul'una yılda yaklaşık 15.000 adet saat gelmekteydi.⁴⁸

42 Eldem, s. 201.

43 Nicholas Michoff (ed.), *Contribution A L'histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, Svichtov, 1950, s. 62 in Elias Abesci, "État actuel de l'empire Ottoman", Paris : *Chezla Villette* 1792.

44 Beawes-Chitty, s. 161.

45 Charles Issawi (Ed.), *The Economic History of Middle East 1800-1914*, University of Chicago Press, London-1975, s. 31.

46 Beawes-Chitty, s. 161.

47 James Dallaway, *Constantinople Ancient and Modern*, London-1979, s. 90; Felix Beaujour, *Tableau du Commerce de la Grece*, Paris, s. 18 ve 23.

48 McGill, ss. 260-261.

İstanbul'un, İzmir ve diğer Osmanlı kentlerine göre sahip olduğu bütün farklılıklara rağmen ithal edilen mallar açısından bakıldığında, özellikle İzmir ile arasında neredeyse hiçbir farklılığın bulunmadığı dikkati çekmektedir. Tablo 5'den de görüldüğü gibi parça bazında ilk beş grup mal İstanbul ve İzmir kentlerinde değişiklik göstermemektedir. Vergi geliri açısından bazı küçük değişiklikler olmasına, mesela değer olarak yüksek olan maden ve cam gibi mal grupları devreye girmesine rağmen bu durum İstanbul ve İzmir'in ithal malları kompozisyonunu dönüştürecek nitelikte değildir.

Tablo 5: Tüketilen Mallar Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması (Parça Bazında)

İSTANBUL				İZMİR			
	<i>Mal Grubu</i>	<i>Parça Sayısı</i>	<i>%</i>		<i>Mal Grubu</i>	<i>Parça Sayısı</i>	<i>%</i>
1	Mensucat	1.786	33,56	1	Mensucat	1.171	40,95
	<i>Yünlü</i>	369	6,94		<i>Yünlü</i>	489	17,10
	<i>Pamuklu</i>	348	6,54		<i>Pamuklu</i>	95	3,32
	<i>İpekli</i>	227	4,26		<i>İpekli</i>	237	8,28
	<i>İplik</i>	137	2,57		<i>İplik</i>	18	0,62
	<i>Keten</i>	341	6,41		<i>Keten</i>	256	8,95
	<i>Diğer</i>	364	6,84		<i>Diğer</i>	76	2,65
2	Gıda (Yiyecek ve İçecek)	467	8,77	2	Baharat, Ecza ve Kimya	413	14,44
	<i>Kahve</i>	48	0,90		<i>Baharat</i>	109	3,81
	<i>Şeker</i>	82	1,54		<i>Boya Madd.</i>	162	5,66
	<i>Yağlar</i>	78	1,46		<i>Diğer</i>	142	4,96
	<i>Diğer</i>	259	4,86	3	Manifatura ve Tuhafiyeye	351	12,27
3	Manifatura ve Tuhafiyeye	445	8,36	4	Gıda (Yiyecek ve İçecek)	195	6,82
4	Baharat, Ecza ve Kimya	411	7,72		<i>Kahve</i>	44	1,53
	<i>Baharat</i>	129	2,42		<i>Şeker</i>	72	2,51
	<i>Boya Madd.</i>	101	1,89		<i>Yağlar</i>	10	0,34
	<i>Diğer</i>	181	3,40		<i>Diğer</i>	69	2,41
5	Kâğıt ve Kâğıt Ürünleri	362	6,80	5	Kâğıt ve Kâğıt Ürünleri	147	5,14
6	Cam ve Cam Ürünleri	359	6,74	6	Hırdavat	121	4,23
7	Hırdavat	305	5,73		<i>Çivi</i>	83	2,90
	<i>Çivi</i>	49	0,92		<i>Teneke</i>	30	1,04
	<i>Teneke</i>	86	1,61		<i>Diğer</i>	8	0,27
	<i>Diğer</i>	170	3,19	7	Maden ve Maden Ürün.	104	3,63
8	Maden ve Maden Ürün.	288	5,41		<i>Demir</i>	29	1,04
	<i>Demir</i>	98	1,84		<i>Çelik</i>	37	1,29
	<i>Çelik</i>	73	1,37		<i>Kurşun</i>	17	0,59
	<i>Kurşun</i>	13	0,24		<i>Diğer</i>	21	0,73
	<i>Diğer</i>	104	1,95	8	Yarı Mekanik Aletler	103	3,60
9	Deri ve Deri Ürünleri	175	3,28	9	Cam ve Cam Ürünleri	76	2,65
10	Yarı Mekanik Aletler	81	1,52	10	Deri ve Deri Ürünleri	11	0,38
11	Diğer	642	12,06	11	Diğer	167	5,84
	<i>Toplam</i>	5.321	100		<i>Toplam</i>	2.859	100

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

Tablo 6: İthal Mallarından Tahsil Edilen Vergi Açısından İstanbul ve İzmir'in Karşılaştırılması

		İSTANBUL					İZMİR		
	<i>Mal Grubu</i>	<i>Vergi Miktarı</i> "	<i>%</i>		<i>Mal Grubu</i>	<i>Vergi Miktarı</i> "	<i>%</i>		
1	Mensucat	10.183.838	45,59	1	Mensucat	6.656.851	53,94		
	<i>Yünlü</i>	<i>3.081.088</i>	<i>13,80</i>		<i>Yünlü</i>	<i>3.368.420</i>	<i>27,29</i>		
	<i>Pamuklu</i>	<i>1.779.174</i>	<i>7,97</i>		<i>Pamuklu</i>	<i>354.490</i>	<i>2,87</i>		
	<i>İpekli</i>	<i>1.223.488</i>	<i>5,48</i>		<i>İpekli</i>	<i>1.485.765</i>	<i>12,04</i>		
	<i>İplik</i>	<i>802.668</i>	<i>3,59</i>		<i>İplik</i>	<i>76.680</i>	<i>0,62</i>		
	<i>Keten</i>	<i>1.787.635</i>	<i>8</i>		<i>Keten</i>	<i>1.161.306</i>	<i>9,41</i>		
	<i>Diğer</i>	<i>1.509.785</i>	<i>6,76</i>		<i>Diğer</i>	<i>210.190</i>	<i>1,70</i>		
2	Gıda (Yiyecek ve İçecek)	3.058.426	13,69	2	Baharat, Ecza ve Kimya	1.393.163	11,29		
	<i>Kahve</i>	<i>794.771</i>	<i>3,56</i>		<i>Baharat</i>	<i>337.243</i>	<i>2,73</i>		
	<i>Şeker</i>	<i>655.873</i>	<i>2,94</i>		<i>Boya Madd.</i>	<i>675.575</i>	<i>5,47</i>		
	<i>Yağlar</i>	<i>599.822</i>	<i>2,69</i>		<i>Diğer</i>	<i>380.345</i>	<i>3,08</i>		
	<i>Diğer</i>	<i>1.007.960</i>	<i>4,51</i>	3	Manifatura ve Tuhafiyeler	1.152.005	9,33		
3	Maden ve Maden Ürün.	1.597.760	7,15	4	Gıda (Yiyecek ve İçecek)	1.130.430	9,16		
	<i>Demir</i>	<i>785.500</i>	<i>3,52</i>		<i>Kahve</i>	<i>549.470</i>	<i>4,45</i>		
	<i>Çelik</i>	<i>209.155</i>	<i>0,94</i>		<i>Şeker</i>	<i>185.300</i>	<i>1,50</i>		
	<i>Kurşun</i>	<i>95.002</i>	<i>0,43</i>		<i>Yağlar</i>	<i>29.840</i>	<i>0,24</i>		
	<i>Diğer</i>	<i>508.103</i>	<i>2,27</i>		<i>Diğer</i>	<i>365.820</i>	<i>2,96</i>		
4	Baharat, Ecza ve Kimya	1.479.224	6,62	5	Hırdavat	481.590	3,90		
	<i>Baharat</i>	<i>307.214</i>	<i>1,38</i>		<i>Çivi</i>	<i>390.510</i>	<i>3,16</i>		
	<i>Boya Madd.</i>	<i>656.968</i>	<i>2,94</i>		<i>Teneke</i>	<i>75.890</i>	<i>0,61</i>		
	<i>Diğer</i>	<i>515.042</i>	<i>2,31</i>		<i>Diğer</i>	<i>15.190</i>	<i>0,12</i>		
5	Cam ve Cam Ürünleri	1.403.240	6,28	6	Maden ve Maden Ürün.	441.250	3,57		
6	Manifatura ve Tuhafiyeler	1.400.401	6,27		<i>Demir</i>	<i>181.890</i>	<i>1,47</i>		
7	Hırdavat	679.087	3,04		<i>Çelik</i>	<i>79.910</i>	<i>0,64</i>		
	<i>Çivi</i>	<i>148.472</i>	<i>0,66</i>		<i>Kurşun</i>	<i>23.060</i>	<i>0,18</i>		
	<i>Teneke</i>	<i>143.724</i>	<i>0,64</i>		<i>Diğer</i>	<i>156.390</i>	<i>1,26</i>		
	<i>Diğer</i>	<i>386.891</i>	<i>1,73</i>	7	Yarı Mekanik Aletler	327.040	2,65		
8	Deri ve Deri Ürünleri	609.969	2,73	8	Kağıt ve Kağıt Ürünleri	270.165	2,18		
9	Yarı Mekanik Aletler	449.018	2,01	9	Cam ve Cam Ürünleri	194.713	1,57		
10	Kağıt ve Kağıt Ürünleri	421.893	1,89	10	Deri ve Deri Ürünleri	10.703	0,08		
11	Diğer	1.051.440	4,71	11	Diğer	281.849	2,28		
	<i>Toplam</i>	<i>22.334.296</i>	<i>100</i>		<i>Toplam</i>	<i>12.339.759</i>	<i>100</i>		

**Akçe olarak.

5. Sonuç ve Değerlendirme

18. yüzyılın son yıllarında İzmir ve İstanbul'un ithalat yapıları birlikte değerlendirildiğinde, bu yapıların birbirinden farklı olması gerektiğini düşünmek rasyonel bir çıkarım olabilir. Zira her iki ticaret merkezi –özellikle de İstanbul– içinde buldukları koşullara göre farklı özelliklere ve farklı hassasiyetlere sahip olmuşlardır. Bu nedenle de siyasi otoritenin bu şehirlere yönelik politikaları da farklı bir biçimde kurgulanmak, planlanmak ve uygulanmak zorunda kalmıştır. Bundan dolayı, özellikleri itibariyle birbirinden zıt yönere doğru giden bu iki dev kentin ithal yapılarının farklı olmuş olabileceğini düşünmek rasyonel bir çıkarım olarak, ilk bakışta doğru kabul edilebilir.

Ancak rasyonel de olsa, bu çıkarıma rağmen 1793–1803 döneminde İstanbul ve İzmir kentlerinin ithalat yapılarının birbirlerine aynılık derecesinde benzer olduğu bu çalışma sonucunda elde edilen en önemli bulgu olarak ileri sürülebilir. İstanbul, sahip olduğu bütün farklılıklara rağmen ithal yapısı açısından İzmir gibi bir başka büyük kentten çok da farklı bir yapıya sahip değildir. İstanbul ve İzmir'e mal getiren tüccarlar Avusturyalı (Nemçe), Rus (Moskov), Fransız ve İngiliz; bu tüccarların mallarını taşıyan gemilerin kalkış yaptıkları limanlar ise Trieste, Livorno, Marsilya ve Cenova olarak sıralanmaktadır. Her iki kentin ithalat malları arasında ise mensucat mallarının hem parça bazında; hem de gümrüklere ödenen vergi bazında ezici bir üstünlüğü söz konusudur. Her iki kentte de mensucat malları, yaklaşık olarak toplam ithalatın %40'ını oluşturmaktadır. Mensucatu, gıda; baharat ve ecza; manifatura ve tuhafiyeye ilişkin mallar izlemektedir. Bu mal gruplarının bıraktıkları vergi gelirlerinin tüccar tabiiyetlerine, limanlara ve mallara göre olan sıralaması biraz değişse bile, ilk beş mal grubu yine de değişmemektedir. O halde bu çalışmanın sonucunda şöyle bir hipotezin doğru olduğunu ve bunu bir yargı şeklinde ifade etmenin sakıncası bulunmadığını belirtmek gerekir: İstanbul kenti, içinde bulunduğu bütün farklılıklarına rağmen, Osmanlı'nın bir başka büyük kenti ve ticaret merkezi olan İzmir'den, ithalat yapısı açısından farklılık göstermemektedir.

Ancak bu çalışma sonucunda elde edilen söz konusu bulgunun, çalışmanın ilişkili olduğu zaman dilimine bağlı olduğunu; tarihsel dönemin ve coğrafi, siyasi, ekonomik ve benzeri koşulların farklılaşması ile değişime gösterebileceğini; bu nedenle de genellemeye imkân vermediğini göz önünde tutmak gerekir. Genelleme yapabilmek için farklı dönemlere ait olan farklı veri setleri ile bu çalışmada ele alınarak incelenen araştırma sorusunun test edilmesi ve benzer sonuçlara ulaşılması ile ancak söz konusu sonucu genelleştirmek mümkün olabilecektir.

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)

Öz ■ Bu çalışma, İzmir, Selanik ve Bursa gibi, Osmanlı'nın büyük şehirlerinden sosyo-ekonomik, siyasi ve coğrafi olarak değişik bir yapıya sahip olan İstanbul'un, ithalat karakteristiği açısından da farklılaşıp farklılaşmadığını incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın temel sorusu, Osmanlı başkenti İstanbul'un farklı bir ithalat karakteri var mıdır? Şeklinde formüle edilebilir. Bunun için, 1793-1803 döneminde İstanbul'a mal getiren 170 gemi; kalkış limanları, gemide malı bulunan 1.835 tüccar ve bu tüccarlara ait olan 5.321 kalem mal açısından analiz edilmiş ve imparatorluk ithalatının yaklaşık %45'ini gerçekleştiren İzmir'in aynı dönem verileriyle karşılaştırılmıştır. Elde edilen sonuçlar, İstanbul'un sosyo-ekonomik, siyasi ve coğrafi olarak farklı bir yapıya sahip olmasına rağmen, İzmir gibi büyük bir şehrin ithal karakteri ile benzeştiği, yani İzmir'den farklı bir ithal yapısına sahip olmadığını göstermektedir. Ancak bir genelleme yapabilmek için, söz konusu bulgunun, farklı dönemlere ait verilerle test edilmesi ve böylece değişik dönem ve verilerden hareketle, bu çalışmadan elde edilen bulgunun doğrulanması gerektiği de gözden uzak tutulmamalıdır.

Anahtar kelimeler: Osmanlı ithalatı, İstanbul ithalatı, İzmir ithalatı, Osmanlı dış ticareti, Osmanlı ithal malları.

EKLER

EK 1: İstanbul'a Mal Getiren Gemilerin Genel Kompozisyonu (1793–1803)

No	Geminin Geldiği Tarih	Geminin Geldiği Liman	Mal Sayısı (Parça)*	Gemideki Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
BOA. D. BŞM. 6149						
1	22 Mart 1793	Marsilya	37	12	197.006	1.641,72
2	27 Mart 1793	Trieste	5	3	34.162	284,68
3	31 Mart 1793	KY	2	2	6.540	54,50
4	15 Nisan 1793	KY	4	3	2.524	21,03
5	17 Nisan 1793	Trieste	1	1	1.000	8,33
6	25 Nisan 1793	Trieste	10	6	66.422	553,52
7	?? Nisan 1793	Trieste	3	2	46.836	390,30
8	25 Nisan 1793	Livorno	10	5	60.430	503,58
9	26 Nisan 1793	Venedik	3	2	2.961	24,68
10	02 Mayıs 1793	Marsilya	10	1	49.234	410,28
11	05 Mayıs 1793	KY	1	1	3.240	27,00
12	1793	KY	2	2	6.030	50,25
13	16 Mayıs 1793	Trieste	2	2	4.596	38,30
14	23 Mayıs 1793	Trieste	14	3	6.130	51,08
15	23 Mayıs 1793	Venedik	16	6	77.845	648,71
16	23 Mayıs 1793	Marsilya	22	8	75.272	627,27
17	23 Mayıs 1793	Venedik	11	7	36.600	305,00
18	28 Mayıs 1793	Marsilya	20	9	80.674	672,28
19	07 Haziran 1793	Trieste	1	1	480	4,00
20	12 Haziran 1793	Trieste	6	3	8.160	68,00
21	02 Temmuz 1793	Trieste	1	1	1.998	16,65
22	02 Temmuz 1793	KY	2	2	1.181	9,84
23	03 Temmuz 1793	Trieste	15	8	40.326	336,05
24	1793	Cenova	3	3	28.050	233,75
25	07 Temmuz 1793	Trieste	14	10	29.743	247,86
26	13 Ağustos 1793	KY	20	11	60.422	503,52
27	Ağustos 1793	KY	4	3	27.587	229,89
28	08 Eylül 1793	KY	4	4	19.764	164,70
Gemi Toplamı			243	121	975.213	8.126,78
D. MMK İGE 23475						
1	?? Kasım 1794	KY	58	11	119.311	994,26
Gemi Toplamı			58	11	119.311	994,26
BOA. D. MMK 22947						
1	05 Şubat 1795	Livorno	41	11	331.731	2.764,43
2	Ocak 1795	KY	19	9	15.484	129,03
Gemi Toplamı			60	20	347.215	2893,46

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

<i>BOA. D. MMK İGE 23476</i>						
1	09 Ocak 1795	Trieste	27	12	119,311	994,26
2	28 Ocak 1795	Cenova	12	7	37,598	313,32
3	07 Şubat 1795	Cenova	22	12	122,375	1.019,79
4	24 Kasım 1795	Cenova	51	8	39,146	326,22
Gemi Toplamı			112	39	318.430	2653,67
<i>BOA. D. MMK 22956</i>						
1	06 Ağustos 1795	Messina	1	1	41,967	349,73
2	26 Ağustos 1795	Cenova	50	19	313,556	2.612,97
3	26 Ağustos 1795	Venedik	71	25	191,352	1.594,60
4	28 Ağustos 1795	Trieste	78	31	172,868	1.440,57
5	17 Ağustos 1795	KY	6	4	12,149	101,24
Gemi Toplamı			206	80	731.892	6.099,10
<i>BOA. D. MMK 22960</i>						
1	15 Kasım 1796	Venedik	31	12	75,572	629,77
2	19 Kasım 1796	Venedik	5	2	37,420	311,83
3	KY	KY	7	5	36,387	303,23
4	01 Nisan 1796	Trieste	91	43	378,198	3.151,65
5	01 Nisan 1796	Trieste	184	30	563,105	4.692,54
6	?? Nisan 1796	KY	10	8	16,568	138,07
7	29 Mart 1796	Fransa	12	4	6,593	54,94
8	30 Mart 1796	Genova	24	10	28,142	234,52
Gemi Toplamı			364	114	1.141.985	9.516,54
<i>BOA. D. MMK. İGE. 23488</i>						
1	12 Nisan 1796	Messina	1	3	28,800	240,00
2	15 Nisan 1796	Trieste	62	24	194,866	1.623,88
3	19 Mart 1796	Livorno	7	7	43,764	364,70
4	21 Nisan 1796	Cenova	45	11	137,313	1.144,28
5	22 Nisan 1796	Livorno	27	20	210,924	1.757,70
6	29 Nisan 1796	Livorno	33	15	132,124	1.101,03
7	03 Mayıs 1796	Venedik	91	31	313,233	2.610,28
8	04 Mayıs 1796	Trieste	87	37	434,926	3.624,38
9	?? Mayıs 1796	KY	25	11	101,308	844,23
10	09 Temmuz 1796	Trieste	88	26	246,409	2.053,41
11	12 Temmuz 1796	Trieste	106	36	254,609	2.121,74
12	27 Temmuz 1796	Livorno	64	23	259,651	2.163,76
13	04 Ağustos 1796	Livorno	25	14	50,449	420,41
Gemi Toplamı			661	258	2.408.376	20.069,80
<i>BOA. D. MMK 22961</i>						
1	05 Temmuz 1796	KY	12	3	19,563	163,03
Gemi Toplamı			12	3	19.563	163,03
<i>BOA. D. MMK. 22977</i>						
1	13 Temmuz 1798	KY	26	14	33,338	277,82
Gemi Toplamı			26	14	33.338	277,82
<i>BOA. D. BŞM. 6694</i>						
1	07 Ağustos 1798	Trieste	180	36	389,141	3.242,84
2	03 Eylül 1798	Messina	26	13	79,828	665,23
3	KY	Messina	9	5	36,674	305,62
Gemi Toplamı			215	54	505.643	4.213,69

A. MESUD KÜÇÜKKALAY

<i>BOA. D. BŞM. İGE. 17206</i>						
1	19 Mart 1801	Çamlıca	1	1	660	5,50
2	20 Mart 1801	Trieste	15	10	36.995	308,29
3	20 Mart 1801	Trieste	24	14	40.900	340,83
4	20 Mart 1801	Trieste	3	1	11.310	94,25
Gemi Toplamı			43	26	89.865	748,88
<i>BOA. D. MMK. İGE. 23514</i>						
1	14 Mayıs 1801	Trieste	46	17	103.007	858,39
2	27 Mayıs 1801	Trieste	87	42	256.716	2.139,30
3	27 Mayıs 1801	Trieste	66	17	130.143	1.084,53
4	01 Haziran 1801	Trieste	19	11	82.344	686,20
5	29 Mayıs 1801	Trieste	6	2	5.456	45,47
6	01 Haziran 1801	Trieste	68	24	102.341	852,84
7	05 Haziran 1801	Venedik	25	14	50.407	420,06
8	08 Haziran 1801	İzmir	20	13	33.095	275,79
Gemi Toplamı			337	140	763.509	6.362,58
<i>BOA. D. MMK. 23000</i>						
1	Ekim 1801	KY	10	4	60.342	502,85
2	09 Ekim 1801	İspanya	1	1	17.496	145,80
3	?? Ekim 1801	KY	106	37	334.545	2.787,88
4	?? Ekim 1801	KY	10	4	40.926	341,05
Gemi Toplamı			127	46	453.309	3.777,58
<i>BOA. D. MMK. İGE. 23518</i>						
1	28 Kasım 1801	İngiltere	16	3	220.264	1.835,53
2	26 Kasım 1801	İngiltere	58	5	346.744	2.889,53
3	26 Kasım 1801	İngiltere	64	7	716.434	5.970,28
4	01 Aralık 1801	İstendil	24	4	34.665	288,88
5	01 Aralık 1801	Trieste	20	12	141.045	1.175,38
6	KY	Trieste	4	4	4.390	36,58
7	Aralık 1801	KY	76	12	275.950	2.299,58
8	Aralık 1801	KY	101	44	536.396	4.469,97
Gemi Toplamı			363	91	2.275.888	18.965,73
<i>BOA. D. MMK. 23002</i>						
1	15 Şubat 1802	Trieste	138	45	641.094	5.342,45
2	15 Şubat 1802	İngiltere	77	9	753.538	6.279,48
3	15 Şubat 1802	KY	3	2	9.250	77,08
4	15 Şubat 1802	KY	31	17	134.117	1.117,64
Gemi Toplamı			249	73	1.537.999	12.816,66
<i>BOA. D. BŞM. 7061</i>						
1	17 Eylül 1802	İngiltere	58	7	285.917	2.382,64
2	19 Eylül 1802	Sisam	1	1	114	0,95
3	22 Eylül 1802	Marsilya	2	2	19.462	162,18
4	19 Eylül 1802	Messina	5	1	14.513	120,94
5	Eylül 1802	KY	3	1	5.580	46,50
6	Eylül 1802	KY	2	2	2.040	17,00
7	Eylül 1802	KY	2	1	7.130	59,42
Gemi Toplamı			73	15	334.756	2.789,63

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

<i>BOA. D. BŞM. 7038</i>						
1	02 Ekim 1802	Trieste	11	4	56.207	468,39
2	02 Ekim 1802	İngiltere	10	1	287.624	2.396,87
3	05 Ekim 1802	Livorno	9	8	51.924	432,70
4	05 Ekim 1802	Malta	2	1	3.600	30,00
5	05 Ekim 1802	Cenova	2	1	828	6,90
6	04 Ekim 1802	Trieste	88	33	347.416	2.895,13
7	05 Ekim 1802	Trieste	95	39	454.792	3.789,93
8	06 Ekim 1802	Trieste	72	26	262.560	2.188,00
9	07 Ekim 1802	Trieste	87	32	447.837	3.731,98
10	08 Ekim 1802	Malta	21	14	140.128	1.167,73
11	09 Ekim 1802	Livorno	28	14	142.687	1.189,06
12	Ekim 1802	KY	10	7	17.026	141,88
13	Ekim 1802	KY	236	59	1.251.160	10.426,33
14	Ekim 1802	KY	34	14	286.123	2.384,36
<i>Gemi Toplamı</i>			705	253	3.749.912	31.249,27
<i>BOA. D. BŞM. 7044</i>						
1	KY	KY	28	7	98.161	818,01
2	03 Kasım 1802	Marsilya	66	18	468.072	3.900,60
3	03 Kasım 1802	İngiltere	38	6	355.840	2.965,33
4	15 Kasım 1802	Messina	1	1	38.214	318,45
5	03 Kasım 1802	Livorno	2	1	1.695	14,13
6	03 Kasım 1802	Livorno	17	11	73.368	611,40
7	03 Kasım 1802	Marsilya	40	19	371.699	3.097,49
8	05 Kasım 1802	Trieste	27	16	73.552	612,93
9	03 Kasım 1802	Sakız	1	1	3.855	32,13
10	06 Kasım 1802	Cenova	1	1	18.000	150,00
11	03 Kasım 1802	Venedik	72	22	134.053	1.117,11
12	03 Kasım 1802	Livorno	11	8	114.557	954,64
13	04 Kasım 1802	Livorno	21	9	111.404	928,37
14	07 Kasım 1802	Trieste	1	1	5.040	42,00
15	04 Kasım 1802	Trieste	1	1	2.400	20,00
16	05 Kasım 1802	Trieste	1	1	1.170	9,75
17	12 Kasım 1802	Livorno	1	1	6.000	50,00
18	05 Kasım 1802	Çamlıca	2	1	2.880	24,00
19	05 Kasım 1802	Livorno	19	8	118.527	987,73
20	05 Kasım 1802	Trieste	54	20	264.891	2.207,43
21	04 Kasım 1802	Trieste	12	8	62.858	523,82
22	09 Kasım 1802	Fransa	33	14	226.406	1.886,72
23	22 Kasım 1802	İngiltere	40	6	210.100	1.750,83
24	22 Kasım 1802	İstendil	24	2	15.307	127,56
25	22 Kasım 1802	Livorno	8	5	59.191	493,26
26	23 Kasım 1802	Messina	1	1	5.400	45,00
27	23 Kasım 1802	Livorno	14	9	104.371	869,76
28	KY	Livorno	13	11	20.339	169,49
29	KY	Livorno	62	19	298.235	2.485,29

A. MESUD KÜÇÜKKALAY

30	02 Kasım 1802	Livorno	10	4	42.004	350,03
31	03 Kasım 1802	Livorno	4	3	23.316	194,30
32	07 Kasım 1802	Trieste	3	2	23.247	193,73
33	03 Kasım 1802	Trieste	48	22	236.398	1.969,98
34	03 Kasım 1802	Trieste	433	101	1.032.132	8.601,02
Gemi Toplamı			1.109	360	4.622.682	38.522,27
BOA. D. BŞM. İGE. 17207						
1	30 Kasım 1802	Marsilya	69	7	573.727	4.781,06
2	02 Aralık 1802	Livorno	2	3	21.710	180,92
3	10 Kasım 1802	Malta	13	4	34.197	284,98
4	30 Kasım 1802	Rusya	27	2	77.612	646,77
Gemi Toplamı			111	16	707.246	5.893,72
BOA. D. BŞM. 7047						
1	07 Ocak 1803	Livorno	4	7	148.993	1.241,61
2	07 Ocak 1803	Livorno	5	3	13.453	112,11
3	07 Ocak 1803	Livorno	4	4	14.499	120,83
4	07 Ocak 1803	Livorno	3	2	11.445	95,38
Gemi Toplamı			16	16	188.390	1.569,92
BOA. D. BŞM. 7026						
1	?? Ocak 1803	KY	7	4	6.653	55,44
2	?? Ocak 1803	KY	52	20	311.677	2.597,31
3	20 Ocak 1803	KY	22	14	53.578	446,48
4	?? Ocak 1803	KY	5	1	334	2,78
Gemi Toplamı			86	39	372.242	3.102,02
BOA. D. MMK. İGE. 23538						
1	17 Mart 1803	Marsilya	6	1	3.962	33,02
2	18 Mart 1803	Marsilya	3	1	8.154	67,95
3	10 Nisan 1803	Fransa	26	9	162.763	1.356,36
4	17 Nisan 1803	Messina	4	1	3.726	31,05
5	21 Mart 1803	Marsilya	1	1	6.408	53,40
6	22 Nisan 1803	Messina	2	2	10.488	87,40
7	23 Mart 1803	Livorno	34	11	236.460	1.970,50
8	?? Mart 1803	KY	29	15	140.751	1.172,93
9	Mart 1803	KY	40	5	64.820	540,17
Gemi Toplamı			145	46	637.532	5.312,77
GENEL TOPLAM			5.321	1.835	22.334.296	186.119,13

*Malların parça sayısı, her bir mal, ölçü birimi değişik olmuş olsa da, bir parça olarak kabul edilerek sayılmıştır. Malların çeşit, ölçü ve nitelikleri aynı olmadığı için malları tek bir ağırlık ya da ölçü altında gruplamak mümkün değildir.

KY.: Kaydı Yok.

Kaynak: BOA. D. BŞM. 6149, 6694, 7061, 7038, 7044, 7047, 7026, BOA. D. BŞM. İGE. 17206, 17207, BOA. D. MMK. 22947, 22956, 22960, 22961, 22977, 23000, 23002, BOA. D. MMK. İGE. 23476, 23488, 23475, 23514, 23518, 23538. Ek 2, 3, 4, 5 ve 6 numaralı tablolar da 1 numaraları tablodan elde edilmiştir.

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

EK 2: İstanbul İthalatında Mal Getiren Tüccarların Tabiiyetleri (1793–1803)

No	Defter No (Kaynak)	Nemege	Moskov	Fransuz	Venedikli	İngiliz	Zımmi	Dübrönikli	Brandenburg (Prusyalı)	Danimarkalı	Sicilyalı	Flemenk	Omanlı	Yahudi	Korfulu	Kefilyalı	Belirtilmemiş	TOPLAM
1	D. BŞM. 6149	-	-	29	28	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	50	112
2	D. MMK. İGE. 23475	2	-	1	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11
3	D. BŞM. İGE. 23476	3	1	2	7	1	1	1	3	1	4	-	-	-	-	-	15	39
4	D. MMK. 22947	4	-	1	3	-	-	2	2	1	1	-	-	-	-	-	6	20
5	D. MMK. 22956	16	1	7	14	-	6	4	2	2	-	3	-	1	-	-	24	80
6	D. MMK. 22960	24	7	9	16	4	8	3	4	4	-	1	-	1	-	-	43	124
7	D. BŞM. İGE 23488	59	5	17	31	5	10	8	11	9	7	-	-	-	-	-	106	268
8	D. MMK. 22961	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
9	D. MMK. 22977	2	-	5	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5	14
10	D. BŞM. 6694	15	1	2	-	-	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	27	51
11	D. BŞM. İGE. 17206	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	21	23
12	D. MMK. İGE. 23514	58	21	-	-	2	1	2	4	2	1	-	-	-	-	-	36	127
13	D. MMK. 23000	5	30	-	-	2	-	2	-	-	1	-	-	-	1	-	6	47
14	D. MMK. İGE. 23518	21	48	-	-	13	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	3	88
15	D. MMK. 23002	19	24	-	-	8	1	1	3	-	-	-	-	-	-	1	17	74
16	D. BŞM. 7061	-	2	-	-	5	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	8
17	D. BŞM. 7038	104	68	11	-	6	1	2	-	2	1	1	4	-	-	-	60	260
18	D. BŞM. 7044	129	109	27	-	10	1	4	1	7	2	-	-	-	-	-	77	367
19	D. MMK. İGE. 17207	4	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	18
20	D. BŞM. 7047	6	3	2	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	16
21	D. BŞM. 7026	4	31	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	39
22	D. MMK. İGE. 23538	18	14	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	46
Toplam		494	365	131	105	62	36	34	31	29	18	7	4	3	1	1	514	1.835
%		26,92	19,89	7,13	5,72	3,37	1,96	1,85	1,68	1,58	0,98	0,38	0,21	0,16	0,05	0,05	28,01	100

EK 3: İthalattan Tahsil Edilen Toplam Verginin Tüccar Tabiiyetlerine Dağılımı (1793–1803)

<i>No</i>	<i>Tüccarlar</i>	<i>Tüccar Sayısı</i>	<i>Parça Sayısı (Mal)</i>	<i>%</i>	<i>Alınan Toplam Vergi (Akçe)</i>	<i>Alınan Toplam Vergi (Kuruş) (Akçe/120)</i>	<i>%</i>
1	Nemçe	494	1.409	26,47	5.054.409	42.120,08	22,63
2	Moskov	365	1.176	22,10	4.318.142	35.984,52	19,33
3	Fransız	131	448	8,41	2.462.021	20.516,84	11,02
4	İngiliz	62	382	7,17	3.260.086	27.167,38	14,60
5	Venedikli	105	319	5,99	903.989	7.533,24	4,05
6	Danimarkalı	29	66	1,24	441.210	3.676,75	1,98
7	Dubrovnikli	34	65	1,22	142.577	1.188,14	0,64
8	Zimmî	36	57	1,07	185.153	1.542,94	0,83
9	Brandenburg (Prusyalı)	31	53	0,99	490.405	4.086,71	2,20
10	Osmanlı	4	41	0,77	18.103	150,86	0,08
11	Sicilyalı (Sicilyateyn)	18	33	0,62	166.600	1.388,33	0,75
12	Felemenk	7	24	0,45	33.002	275,02	0,15
13	Yahudi	3	14	0,26	17.343	144,53	0,08
14	Kefalonyalı	1	9	0,16	14.108	117,57	0,06
15	Korfulu	1	2	0,03	282	2,35	0,00
16	Belirtilmemiş	514	1.223	22,98	4.826.866	40.223,88	21,61
<i>TOPLAM</i>		<i>1.835</i>	<i>5.321</i>	<i>100</i>	<i>22.334.296</i>	<i>186.119,13</i>	<i>100</i>

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

**EK 4: İstanbul İthalatında Mal Getiren Gemilerin Kalkış Limanları
(1793–1803)**

No	Defter No (Kaynak)	Trieste	Livorno	Marsilya	Genova	Venedik	İngiltere	Messina	Fransa	Malta	İtandil	Çamlıca	İspanya	Sakız	Rusya	İzmir	Sisam	Kayıt Yok	Toplam	
1	D. BŞM. 6149	11	1	4	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	28
2	D. MMK. İGE. 23475	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
3	D. BŞM. İGE. 23476	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
4	D. MMK. 22947	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
5	D. MMK. 22956	1	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5
6	D. MMK. 22960	2	-	-	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8
7	D. BŞM. İGE 23488	4	5	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13
8	D. MMK. 22961	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
9	D. MMK. 22977	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
10	D. BŞM. 6694	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
11	D. BŞM. İGE. 17206	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4
12	D. MMK. İGE. 23514	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	8
13	D. MMK. 23000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	4
14	D. MMK. İGE. 23518	4	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	8
15	D. MMK. 23002	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
16	D. BŞM. 7061	-	-	4	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	7
17	D. BŞM. 7038	5	2	-	1	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	14
18	D. BŞM. 7044	9	12	2	1	1	2	2	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	1	34
19	D. MMK. İGE. 17207	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3
20	D. BŞM. 7047	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
21	D. BŞM. 7026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
22	D. MMK. İGE. 23538	-	4	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	9
<i>Toplam</i>		48	31	14	10	9	8	7	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	30	170
<i>%</i>		28,23	18,23	8,23	5,88	5,29	4,70	4,11	1,17	1,17	1,17	1,17	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58	17,64	100

EK 5: İstanbul İthalatında Tahsil Edilen Toplam Verginin Gemilerin Kalkış Limanlarına Göre Dağılımı (1793–1803)

<i>No</i>	<i>Limanlar</i>	<i>Gemi Sayısı</i>	<i>Parça Sayısı (Mal)</i>	<i>%</i>	<i>Mallardan Alınan Toplam Vergi (Akçe)</i>	<i>Mallardan Alınan Toplam Vergi (Kuruş) (Akçe/120)</i>	<i>%</i>
1	Trieste	48	2.394	44,99	7.819.517	65.162,64	35,01
2	Livorno	31	478	8,98	2.676.251	22.302,09	11,98
3	İngiltere	8	371	6,97	3.176.461	26.470,51	14,22
4	Venedik	9	335	6,29	919.443	7.662,03	4,12
5	Marsilya	14	276	5,18	1.853.670	15.447,25	8,30
6	Cenova	10	210	3,94	725.008	6.041,73	3,25
7	Fransa	2	71	1,33	395.762	3.298,02	1,77
8	Messina	7	54	1,01	259.610	2.163,42	1,16
9	İstendil	2	48	0,90	49.972	416,43	0,22
10	Malta	2	36	0,67	177.925	1.482,71	0,80
11	Rusya	1	27	0,50	77.612	646,77	0,35
12	İzmir	1	20	0,37	33.095	275,79	0,15
13	Çamlıca	2	3	0,05	3.540	29,50	0,02
14	İspanya	1	1	0,01	17.496	145,80	0,08
15	Sakız	1	1	0,01	3.855	32,13	0,02
16	Sisam	1	1	0,01	114	0,95	0,00
17	Kaydı Yok	30	995	18,69	4.144.965	34.541,38	18,56
<i>TOPLAM</i>		<i>170</i>	<i>5.321</i>	<i>100</i>	<i>22.334.296</i>	<i>186.119,13</i>	<i>100</i>

FARKLILIKLARI BAĞLAMINDA OSMANLI İSTANBUL'UNDA İTHALAT:
İZMİR İLE BİR KARŞILAŞTIRMA (1793-1803)

**EK 6: İstanbul İthalatında İthal Mallarının Parça ve Vergi Bazında
Gruplaması (1793–1803)**

MALLAR	Parça Sayısı	%	Alınan Toplam Vergiler (Akçe)	Alınan Toplam Vergiler Kuruş (Akçe/120)	%
Hırdavat	305	5,73	679.087	5.659,06	3,04
Çivi	49	0,92	148.472	1.237,27	0,66
Teneke	86	1,61	143.724	1.197,70	0,64
Diğer	170	3,19	386.891	3.224,09	1,73
Kâğıt ve Kâğıt Ürünleri	362	6,80	421.893	3.515,78	1,89
Cam ve Cam Ürünleri	359	6,74	1.403.240	11.693,67	6,28
Mensucat ve Mensucat Ürünleri	1.786	33,56	10.183.838	84.865,31	45,59
Yünlü	369	6,93	3.081.088	25.675,73	13,80
Pamuklu	348	6,54	1.779.174	14.826,45	7,97
İpekli	227	4,26	1.223.488	10.195,73	5,48
İplik	137	2,57	802.668	6.688,90	3,59
Keten	341	6,40	1.787.635	14.896,96	8
Diğer	364	6,84	1.509.785	12.581,54	6,76
Baharat-Ecza- Kimya Ürünleri	411	7,72	1.479.224	12.326,87	6,62
Baharat	129	2,42	307.214	2.560,12	1,38
Boya Maddeleri	101	1,89	656.968	5.474,73	2,94
Diğer	181	3,40	515.042	4.292,02	2,31
Yarı Mekanik Aletler	81	1,52	449.018	3.741,82	2,01
Maden ve Madeni Ürünler	288	5,41	1.597.760	13.314,67	7,15
Demir	98	1,84	785.500	6.545,83	3,52
Çelik	73	1,37	209.155	1.742,96	0,94
Kurşun	13	0,24	95.002	791,68	0,43
Diğer	104	1,95	508.103	4.234,19	2,27
Gıda (Yiyecek ve İçecek)	467	8,77	3.058.426	25.486,88	13,69
Kahve	48	0,90	794.771	6.623,09	3,56
Şeker	82	1,54	655.873	5.465,61	2,94
Yağlar	78	1,46	599.822	4.998,52	2,69
Diğer	259	4,86	1.007.960	8.399,67	4,51
Deri ve Deri Ürünleri	175	3,28	609.969	5.083,08	2,73
Manifatura ve Tuhafiye	445	8,36	1.400.401	11.670	6,27
Diğer*	642	12,06	1.051.440	8.762,00	4,71
TOPLAM	5.321	100	22.334.296	186.119,13	100

* Diğer grubu içine, tabloda yer alan gruplamadan herhangi birine dâhil olmayan ve çok az sayıda da olsa belgeden okunabildiği halde ne tür bir mal olduğu saptanamayan mallar dâhil edilmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

- BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 6149.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 6694.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 7061.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 7038.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 7044.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 7047
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. 7026.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 17206.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Baş Muhasebe) BŞM. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 17207.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 22947.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 22956.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 22960.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 22961.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 22977.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 23000.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. (Maden Mukataası) MMK. 23002.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23476.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23488.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23475.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23514.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23518.
BOA. (Bab-1 Defteri) D. MMK. (İstanbul Gümrük Emaneti) İGE. 23538.

Basılı Kaynaklar

- ABESCI A.: “Etat actuel de l’empire Ottoman”, Paris: *Chezla Villette* 1792.
Beaujour, Felix: *Tableau du Commerce de la Grece*, Paris.
Beawes, Wyndham–Chitty Joseph: *Lex Mercatoria: A Complete Code of Commercial Law*, Vol. II, London 1813.
Bilgin, Arif: “Osmanlı–Avusturya Savaşları Sırasında İstanbul Piyasası (1693–1697)”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 17 (2005), s. 97–124.
Dallaway, James: *Constantinople Ancient and Modern*, London 1979.

- Eldem, Edhem: "İstanbul: İmparatorluk Başkentinden Periferileşmiş bir Başkente", E. Eldem-D. Goffman-B. Masters (ed.), *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, s. Yalçın (çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (2000), s. 152-230.
- Eldem, Edhem: *French Trade in İstanbul in the Eighteenth Century*; Leiden: Brill Publication 1999.
- Faroqhi, Suraiya: *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, N. Kalaycıoğlu (çev.), 3. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları 2000.
- Genç, Mehmet: *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 6. Baskı, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2009.
- Güçer, Lütfi: "XVI. Yüzyılın Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", *İÜ. İkt. Fak. Dergisi*, 13 (1951-1952), s. 79-98.
- Güçer, Lütfi: "XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İlaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜ. İkt. Fak. Mecmuası*, 11 (1949), s. 397-416.
- Güran, Tefvik: "İstanbul'un İlaşesinde Devletin Rolü 1793-1839", *İÜ. İkt. Fak. Mecmuası*, 44 (1988), s. 245-275.
- Issawi, Charles (Ed.): *The Economic History of Middle East 1800-1914*, London: University of Chicago Press 1975.
- Issawi, Charles: *The Economic History of Turkey 1800-1914*, ABD: University of Chicago Press 1980.
- İncicyan, G.: *XVIII. Asırda İstanbul*, H. D. Andreasyan (çev.), 2. Baskı, İstanbul: Baha Matbaası 1976.
- Kireev, N. G.: "On the History of Russian Turkish Trade Relations via İstanbul in the Middle of the 18th Century", *AIESE. Bulletin*, 12 (1974).
- Küçükkalay, A. Mesud: *Osmanlı İthalatı İzmir Efrenc Gümrüğü Örneği 1818-1839*, İstanbul: Kitap Yayınevi 2006.
- Küçükkalay A. Mesud: "İzmir Efrenc Gümrüğü Mukataasına Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 16 (2004), s. 215-223.
- Küçükkalay, A. Mesud: "Imports to Smyrna between 1794 and 1802: New Statistics from the Ottoman Sources", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 51 (2008), s. 487-512.
- Küçükkalay, A. Mesud: "İzmir Efrenc Gümrüğü'ne Ait Bir İrad Defterinin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-99)", *Belleten*, LXX 257, (2006), s. 265-288.
- Küçükkalay, A. Mesud- Elibol, Numan, "Osmanlı İmparatorluğu'na Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4 (2004), s. 29-54.
- Küçükkalay A. Mesud-Elibol Numan: "Ottoman Imports in the Eighteenth Century: Smyrna (1771-72)", *Middle Eastern Studies*, 42 (1996), s. 723-740.
- Mantran, Robert: "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Ticaret: Deniz Korsanlığı ve Gemi Kafileleri", *Belleten*, (1988), s. 686-695.

- Mantran, Robert: “XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ticaretin Değişmesi”, Z. Arıkan (çev.), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 3 (1987), s. 159–175.
- Mantran, Robert: *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, M. A. Kılıçbay–E. Özcan (çev.), I. Cilt, Ankara: TTK. Basımevi 1990.
- McGill, Thomas: *Travels in Turkey Italy and Russia 1803–1806*, Vol. 1, London: John Murray 1808.
- McGowan, Bruce: “The Age of Ayans 1699–1812”, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300–1914*, H. İnalcık–D. Quataert (ed.), London: Cambridge Univ. Press 1996, s. 638–742.
- McGowan, Bruce: *Economic Life in Ottoman Europe*, ABD: Cambridge Univ. Pres 1981.
- Mentelle, Edmet Malte Brun: *Cographie Mathematique, Phisique et Politipue de toutes les Parties du Monde*, Dixime Volume, Paris: 1803.
- Michoff, Nicholas (ed.): *Contribution A L’histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, Svichtov: 1950.
- Moltke, Helmuth von: *Briefe Über Zustände und Begebenheiten in der Turkei*, Berlin: 1911.
- Olivier, G. A.: *Travels in the Ottoman Empire, Egypt and Persia*, C. I, London: 1801.
- Pamuk, Şevket: *Osmanlı Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914*, İstanbul: İletişim Yayınları 2003.
- Panzac, Daniel: “International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Cuntery”, *International Journal of Middle East Studies*, 24 (1992), s. 189–206.
- Panzac, Daniel: “XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Ticareti”, s. Yılmaz (çev.), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 4 (1989), s. 179–192.
- Paskaleva, Virginia: “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihi-ne Katkı”, *İÜ. İktisat Fakültesi Mecmuası*, 27 (1967-68), s. 37-74.
- Quataert, Donald: *The Ottoman Empire 1700–1922*, New York: Cambridge University Press 2005.
- Sarı, Dijilali: “Hoşgörünün Simgesi İstanbul”, *Türklerde İnsani Değerler ve İnsan Hakları*, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi, 2. Kitap, Boğaziçi Yayınları, (1985), s. 343–365.
- Semple, Robert: *Observations on a Journay Through Spain and Italy to Naples and Thence to Symrna and Constantinople*, Vol. 2, London: 1807.
- Syrett, E. Frangakis: “Greek Mercantile Activities in the Eastern Meditarrenean 1780–1820”, *Balkan Studies*, 28, (1987), s. 73–86.
- Tabakoğlu, Ahmet: *Türkiye İktisat Tarihi*, 9. Baskı, İstanbul: Dergâh Yayınları 2009.
- Wiener, Wolfgang Müller: *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, E. Özbek (çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.