

Osmanlı Döneminde İzmir'den Yapılan İhracatın Analizi
(1774-1776)*

A. Mesud Küçükcalay** - Numan Elibol***

Öz

Bu çalışma, Osmanlı İmparatorluğu'nun İzmir'den yürüttüğü ihracatına ilişkin olarak, altı adet arşiv defterinden (gümrük defteri) hareketle, 1774-1776 yıllarına yönelik bir örneklem oluşturmayı amaçlamaktadır. Çalışmanın temel sorusu, söz konusu yıllarda Osmanlı'nın İzmir Meyve Gümrüğü'nden yaptığı ihracatın yapısal özellikleri nelerdir şeklinde ifade edilebilir. Bunun için, söz konusu yıllarda İzmir Meyve Gümrüğü'nden ihracat yapan 244 geminin mal götürdüğü limanlar; ihracatı gerektiren bu gemilerin bandıraları ve 1.487 adet tüccara ait olan 2.563 parça ihraç malı sayısal olarak ve vergi rakamları bağlamında incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar, Osmanlı İmparatorluğu ihracatının ağırlıklı olarak Fransa, İngiltere ve Flemenk limanlarına yöneldiği; bu ihracatta Fransız, Venedikli, İngiliz ve Flemenk bandıralı gemilerin kullanıldığı; ihracata konu olan malların ise ham pamuk, iplik ile hammadde ve kimyasal mallardan

* Çalışmaya metodolojik ve bilimsel önerileri ile katkıda bulunan ve İzmir Gümrüğü'ne ait bazı arşiv belgelerini kullanımımıza sunan merhum Mehmet Genç'e ve rakamların bilgisayar ortamına aktarılmasında yardımcı olan Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Araştırma Görevlisi Bahadır Emre Küçükcalay'a teşekkür ederiz.

** Prof. Dr., Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Eskişehir/TÜRKİYE, amesud@ogu.edu.tr ORCID: 0000-0002-8286-0420.

*** Prof. Dr., Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Eskişehir/TÜRKİYE, nelibol@ogu.edu.tr ORCID: 0000-0002-3341-3413.

oluştığı şeklindedir. Bu sonuçların, daha önceden benzer kaynaklar kullanılarak yapılan kimi çalışmaların bulgularını kısmen desteklediği açıktır. Ancak elde edilen sonuçların bir tür örneklem olduğu ve genelleme yapabilmek için uzun dönemli serilerin incelenmesi gerekliliği mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Dış Ticareti, İzmir, İzmir İhracatı, İhracat.

Analysis of Exports from Izmir in the Ottoman Period (1774-1776)

Abstract

This study aims to create a sample for the years 1774-1776, based on six archive books (customs books) regarding the Ottoman Empire's exports from Izmir. The main question of the study can be expressed as "what were the structural features of the Ottoman exports from İzmir Fruit Customs in the mentioned years?" For this purpose, the ports to which 244 exporting ships carried goods from İzmir Fruit Customs in the said years; the flags of these exporting ships and 2,563 pieces of export goods belonging to 1,487 merchants were examined numerically and in terms of tax figures. The results of the research show that the Ottoman exports were mainly directed to France, England and Dutch ports; French, Venetian, English and Dutch-flagged ships were used in these exports; the export goods consisted of raw cotton, yarn, raw materials and chemical goods. These results partially verify the findings of some previous studies using similar sources. However, it should be taken into account that the results obtained are a kind of sample and that long-term series should be examined in order to make generalizations.

Keywords: Ottoman Foreign Trade, Smyrna, Export of Smyrna, Export.

Giriş: 18. Yüzyıl ve Osmanlı Dış Ticareti Üzerine

Osmanlı tarihi söz konusu olduğunda, 18. yüzyıl araştırmalar açısından ihmal edilmiş bir yüzyıl olarak dikkati çekmektedir. Oysa Kemal Karpat'a göre, 1603–1789 dönemi, yani 17. ve 18. yüzyıllar, modern çağa geçişte son derece önemli fakat en çok ihmal edilen bir dönemdir. Nitekim 19. yüzyıldaki yeniliklerin çoğu ve Balkanlar'daki ulus devletlerin yükselişinin kökenleri bu dönemde meydana gelen sosyo–ekonomik gelişmelerde yer alıyordu. Karpat'a göre, ilgisizliğe ve dönemin yanlış bir biçimde gerileme dönemi olarak kabul edilmesine ek olarak, gelişmelerin nispeten karmaşık bir yapıya sahip olması ve değişimleri çözümleyecek uygun kavramsal araçların yokluğu ihmalin bir başka nedeniydi¹.

¹ Kemal Karpat, "Osmanlı Tarihinin Dönemleri: Yapısal Bir Karşılaştırma Yaklaşımı", *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpat, Ufuk Kitapları, İstanbul 2000, s. 133-134.

Bu ihmal durumu Mehmet Genç'e göre iki temel nedenden kaynaklanmaktaydı. Nedenlerden ilki, Osmanlı tarihi çalışmalarında uzun süreden beri egemenliğini koruyan dönemlendirme anlayışıydı. Ona göre daha çok askerî başarıları ve siyasi sınırların genişleme ve daralma tempolarını ifade etme amacındaki bu sınıflama, bu tempoları bile tam ve doğru olarak ifade etmekten uzaktı. Bu tempoların arkasındaki derinlikleri ise hiçbir şekilde yakalama şansı vermezdi². İkinci neden psikolojik olduğu kadar, teknikti. Millî duygularla ilişkisi açık olan tarihin, durgun, dağılan ve gerileyen yanıyla ilgilenmeye hiçbir genç tarihçi istek duymuyordu. Çünkü büyüme ve gelişmede düzenlilik, gerileme ve dağılma ise düzensizlik gösterirdi. Oysa tarih üzerinde çalışma yürütenlerin, çalıştıkları konular üzerinde düzenlilikler araması evrensel bir yaklaşımdı³.

Suraiya Faroqhi'ye göre ise, 1730'dan sonra arşiv kaynaklarının daha çeşitli ve bol olmasına rağmen bu döneme ilgi gösterilmemesinin nedeni, 18. yüzyılın incelenmesi sonucunda yanıtlanacak araştırma sorularının henüz yeterli netlikte formüle edilmemiş olmasıydı. Bu durumda 18. yüzyıl genellikle bir ekonomik gerileme dönemi olarak nitelendiriliyor ve ortaya çıkan araştırma konuları da, araştırmacılara fazla çekici gelmiyordu⁴.

Osmanlı siyasi ve iktisadi tarih çalışmalarının da nasibini aldığı bu ihmal edişin aksine 18. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik yapısındaki pek çok dönüşümü ve 19. yüzyıldaki yeni yapılanmaların nüvelerini bir embriyo gibi içinde barındırıyordu. Bu nedenle de bu yüzyıl, sadece Osmanlı İmparatorluğu içindeki siyasal, sosyal ve ekonomik yapılarda değil, kimi devletlerin Osmanlı ile olan ilişkilerinde de köklü dönüşümlere ve ekonomik trendlere işaret etti.

17. ve 18. yüzyıllar, klasik Yakındoğu devlet modelinin evrim geçirdiği bir dönemdi. Ekonomideki dönemsel canlanmalar dışında 18. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu, klasik döneminin biçimsel ve özsel ilkelerinden tamamen kopmuştu. 18. yüzyılda Osmanlı daha az merkezîyetçi, daha zayıf ve bu nedenle

2 Mehmet Genç, "Giriş Yerine: İktisat Tarihinin Temel Problematiki", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 5. baskı, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009, s. 38.

3 Mehmet Genç, "Tarihimize Giydirilen Deli Gömleği: Osmanlı Tarihinde Periyotlaştırma Meselesi", *Osmanlı Geriledi mi?*, haz. Mustafa Armağan, Etkileşim Yayınları, İstanbul 2006, s. 333.

4 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 3. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 10.

de dış etkilere 16. yüzyıla göre daha açıktı. 18. yüzyıl, dışsal faktörlerin etkisi altında Osmanlı'nın dış etkilere açık hale gelmesiyle oluşan, klasik dönemden bir kopuş yüzyılıydı⁵. Bu ise bir yandan devletin sistem içindeki merkezi konumunu yitirmesine, bir diğer yandan merkezi bürokrasinin etkisinden bağımsız ve dünya ekonomisi ile bütünleşmekte olan bir ilişkiler bütününe ortaya çıkmasına neden oldu⁶. Bu nedenle de tarihçiler, Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasal yapılarındaki dönüşümün 16. ve 18. yüzyıl arasında meydana geldiğinde hemfikir olurken, bu sürecin Osmanlı kurumlarının yeni biçimlere evrilmesi şeklinde tarif edilmesinin daha doğru olduğunu ifade ettiler. Önceki dönem ile bu dönem arasındaki kurumsal farklılık bir zayıflama değil, kurumlarda meydana gelen bir dönüşümdü⁷.

Söz konusu dönüşüm kendisini sadece siyasal yapı, dış konjonktür şartları ve kurumsal yapılarda değil aynı zamanda 18. yüzyılın genel ekonomik trendinde ve Osmanlı dış ticaretinde de gösterdi. Genç'e göre 18. yüzyıl kesinlikle tek bir ekonomik gerileme trendine bağlı olarak değerlendirilemezdi. Ona göre 18. yüzyıl, ekonomik açıdan, 1700-1760 ve 1760-1800 olarak iki ana döneme ayrılarak değerlendirilmeliydi. İlk dönem, 17. yüzyıl sonlarında kaybedilen toprakların büyük bölümünün geri alındığı, İstanbul, Bursa, Tokat, Edirne ve Selânik gibi kentlerde artizanal endüstri imalatının arttığı; dokuma, sabun ve demir gibi ürünlerin, Sakız, Girit ve Sofya-Samakov gibi bölgelerde artışa geçtiği; devlet ve askerî sınıfın yeni yatırımlara yöneldiği; bütçe gelirlerinin %50 oranında artış gösterdiği ve ihrac yasaklarının geçici bir hale dönüştüğü bir ekonomik gelişme dönemiydi. Oysa ikinci dönemde, savaşların da etkisi ile bu ekonomik gelişme trendi tersine dönmüştü. Bu geriye dönüş ise yeniden eski reflekslerin yakalanmasına kadar yaklaşık yüz yıllık bir bekleyişe neden olmuştu⁸. Benzer bir yaklaşımı Ö. Ergenç de paylaşmakta ve 18. yüzyıla ilişkin maliye kayıtları bağlamında söz konusu durumu göstermektedir⁹.

5 Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 22.

6 Reşat Kasaba, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Çözülmesi ve Dünya Ekonomisi", *Yaptı Dergisi*, S. 10, (1985), s. 47.

7 Donald Quataert, *The Ottoman Empire 1700-1922*, 2nd Edition, Cambridge Univ. Press, UK 2005, s. 99-100.

8 Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 5. baskı, Ötüken Yayınları, İstanbul 2000, s. 211-222.

9 Bk. Özer Ergenç, "18. Yüzyılda Osmanlı Sanayisi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Gözlemler", *Belleten Dergisi*, C LII/S. 203, (1988), s. 501-533.

Bruce McGowan da 18. yüzyılın ekonomik trendi konusunda Genç'in bulgusundan yola çıkar. McGowan'a göre 1699-1812 döneminin ekonomik konjonktürünü Katerina ile yapılan savaştan (1768-1774) ikiye ayırarak incelemek gerekir. Ona göre ilk dönem ekonomide bazı sektörlerin gelişmesine şahit oldu. Merkezin gücünü artırma gayretleri halktan gelen baskı ile bu dönemde sarsılmaya başladı. Ordunun sivilleşmesi bir yandan halkın baskı gücünü artırıyor, diğer yandan da Müslümanlar ve gayrimüslimler arasında istem dışı bir çatlamaya neden oluyordu. Bu, sonuçta bağımsızlık hareketlerini körüklerken azınlıkların Avrupalı devletler ile olan bağlarını güçlendirerek azınlıkları ticarete yönlendirdi. Yabancı tüccara karşı izlenen liberal tavır ise, sömürge tipi bir ticaret, azınlık tüccarlarının yabancılaştırılması ve sermayenin ticarete yönelmesine neden oldu¹⁰. Bruce McGowan'a göre bu dönemde Osmanlı ne fizyokrat ne de merkantilist politikalar izlemişti. Aksine fiskalist politikaları takip etmekteydi.

Robert Owen 18. yüzyılda Avrupa ve Ortadoğu arasındaki ticaretin dört temel karakteristiği olduğunu ileri sürmektedir. Bunlardan ilki, denizde yürütülen ticaretin yarısından fazlasının Marsilya'nın Fransız tüccarları tarafından yürütülmesiydi. İkincisi, Fransız ticari üstünlüğünün geniş ölçüde yünlülük kumaşlara dayanmasıydı. Üçüncüsü, Levant limanlarının çoğunluğunda, Fransız ticareti 18. yüzyıl boyunca artmaya devam ediyorken, özellikle İngilizler başta olmak üzere diğer Avrupalı uluslarınkinin 1740 gibi erken bir tarihte düşüşte olmasıydı. Dördüncü ve sonuncusu, Batı Avrupa ticaretinde Ortadoğu'nun göreceli öneminin, Amerika, Hindistan ve diğer yerlerde yeni arz kaynakları ve yeni piyasalar geliştiği için, git-tikçe azalmasıydı¹¹.

18. yüzyılın bir dönüşüm yüzyılı olması, ekonomik bağlamda kendisini sadece ekonomik trendlerde değil, Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretinde de gösterdi. Ticaretteki bu dönüşüm Virginia Paskaleva tarafından, 18. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinin, Orta Avrupa devletlerinin Osmanlı ticaretindeki ağırlıklarının artması; Rusya'nın Karadeniz havzasında güçlenmesi; etnik grupların dış ticaretteki aracılık faaliyetlerinin yükselişe geçmesi ve tarımsal ürün ihracatının ağırlık kazanması gibi dört belirleyici unsur tarafından kuşatıldığı şeklinde ifade etmektedir¹².

10 Bruce McGowan, "Ayanlar Çağı 1699-1812", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ed. Halil İnalçık-D. Quataert, çev. Ayşe Berktaş vd., C 2, Eren Yayınları, İstanbul 2004, s. 761.

11 Roger Owen, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, I. B. Tauris, London 2002, s. 83.

12 Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine

McGowan ise 18. yüzyıldaki Osmanlı dış ticaretinde, genellikle anıldığı şekliyle üç dönüşümden bahsetmenin mümkün olduğunu ifade etmektedir. Dış ticaretin metalar itibarıyla bileşimindeki değişiklik; dış ticaretin coğrafi dağılımındaki değişiklik ve dış ticaretin göreceli ağırlığındaki değişiklik, ona göre bu üç dönüşümü oluşturmaktadır¹³. Robert Mantran ise Osmanlı İmparatorluğu ticaretindeki dönüşümün, 18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştiğini ifade etmenin daha doğru bir tespit olduğunu ifade etmektedir. Ona göre bu dönüşümün içsel ve dışsal nedenleri bulunmaktaydı. Batılı ulusların Hindistan ve Basra Körfezi'ne yerleşmelerine ek olarak kapitülasyonlar elde etmeleri, ona göre bu dönüşümün temelini oluşturuyordu. 17. yüzyılda başlayan dönüşüm sinyalleri 18. yüzyılda netleşmeye başladı. Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi batılı ulusların, üretim tekniğinden, maliyet düşüklüğünden, doğunun beğenisine uygun mallar üretmelerinden, ticaretin Amsterdam hattına kaymasından ve deniz ticari taşımacılığına ilişkin yeni organizasyonlar kurmalarından elde ettikleri avantajlar, Osmanlı'nın söz konusu dönemdeki ekonomik bunalımıyla çakışmış ve bu nedenle de 18. yüzyıl, batının ticari üstünlüğü ile nitelenebilir hale gelmiştir¹⁴.

18. yüzyılda başlayan dış ticaretteki bu eğilim dünyadaki kimi değişiklikler ve bu değişikliklere Osmanlıların vermeye çaba harcadığı cevaplar tarafından da belirlenmiş olmalıydı. 18. yüzyıl boyunca Avrupalı devletler, Levant, Uzakdoğu ve Amerika'da ticari egemenlik için rekabet halindeydiler. Artık dünya ticaret merkezi 17. yüzyılda Atlantik'e doğru kaymıştı. İngiltere ve Hollanda, ticaretlerini geliştirmeye ve İspanya'nın ticari üstünlüğüne meydan okumaya istekliydiler. 18. yüzyılda ise Avrupa ekonomisi endüstriyel gelişme gösterdi. Nüfusu ve ekonomik refahında artışlar oldu. Ekonomik genişlemeyi entelektüel gelişme izledi. Yahudilere karşı duyulan tolerans artık Almanya'da bile genişlemeye başlamıştı¹⁵.

Fransa ve İngiltere arasındaki rekabet 19. yüzyılda İngiltere lehine dönecek olmakla birlikte 18. yüzyılda siyasal gelişmelerin ve savaşların etkisi altında dalgalanmalı olarak seyretme eğilimi içindeydi. İspanya Veraset Savaşları (1715), İspanya-

Katkı 1700-1850", *İÜ. İktisat Fakültesi Dergisi*, C. 27/S. 1-2, (1967), s. 47.

13 McGowan, "Ayanlar Çağı 1699-1812", s. 849.

14 Robert Mantran, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", çev. Zeki Arıkan, *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C 3, (1987), s. 159-164.

15 Trajan Stoianovich, "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", *The Journal of Economic History*, Vol. 20/No. 2, (1960), s. 244.

Fransa savaşı (1739-1756), Yedi Yıl Savaşları (1756-1763), ABD Bağımsızlık Savaşı (1775), Fransız Devrimi (1789) ve Napolyon'un Kıta Avrupa'sını blokajı (1798-1815), ekonomik rekabetteki avantajların hangi ulus lehine belirleneceğini tespit eden gelişmeler olmuşlardı. Osmanlı'nın 18. yüzyılın başında ve sonunda Avusturya, İran ve Rusya ile savaşları da Osmanlı dış ticareti üzerinde etkiye bulunmuşlardı. Lale Devri; yeni estetik ve mimari anlayışındaki gelişmeler ve 1740'da, padişah değişimlerinde kapitülasyon yenilenmesi geleneğinin lağvedilmesi ise Osmanlı'nın özellikle üretim ve tüketim reflekslerinde dönüşmesini mutlaka tetiklemişti. Avusturya ve Rusya'nın kuzeyden yürüttükleri siyasi ve ekonomik üstünlük elde etme baskısı ise neredeyse bütün 18. yüzyıl boyunca, bazı kesilme dönemleri dışında varlığını sürekli korumuştur. Osmanlı Devleti artık Hint Okyanusu'ndan Balkanlara kadar ortak bir siyasi, ekonomik ve askerî strateji belirlemek gibi zor bir görevle karşı karşıya kalmıştı. Bütün bu atmosfer altında ise Anadolu'nun batı ucundaki bir sahil kazası ticari olarak yükselişteydi ve Bursa gibi bir ticaret devini geride bırakarak Osmanlı'nın dış ticaretinin neredeyse yarısına yakın bir kısmını tek başına yürütebilecek bir yapıya doğru ilerliyordu¹⁶.

Ticaret söz konusu olduğunda İzmir gerçekten de 18. yüzyılda imparatorluğun diğer bütün şehirlerine belirgin olarak bir üstünlük sağlamış durumdaydı. Nitekim uluslararası piyasaların istediği hammaddeyi sunabilen İzmir, 1700 ile 1745 arasında, Osmanlı'nın en büyük ticaret ortağı olan Fransa'ya yaptığı toplam ihracatın %20'sini, 1745 ile 1789 arasında da %34'ünü tek başına gerçekleştirmiş durumdaydı. Başka hiçbir liman bunu başaramamıştı.

Örneğin 1776-1779 arasında ve 1786-1789 arasında, Osmanlı'nın Fransa'ya yaptığı ihracatın, İzmir sırasıyla %40 ve %38,3'ünü gerçekleştiren; Selanik %14 ve %7,6'sını gerçekleştirmişti. Osmanlı ithalatının %30 gibi büyük bir payı da İzmir'e geliyordu. Örneğin 1776'dan 1779'a ve 1786'dan 1789'a Fransa'dan yapılan ithalatın %34,2 ve %31 gibi yüzdeleri İzmir'e yapılıırken, İstanbul %29,8 ve %26'lık yüzdelerde kalmıştı¹⁷. İzmir aynı zamanda yaptığı ihracatın ithalatı geçmesi ile de Osmanlı'nın önemli bir dış ticaret kenti konumundaydı¹⁸.

16 İzmir'in ekonomik yükselişi konusunda geniş bilgi için bk. A. Mesud Küçükkalay, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -1818-1839 İzmir Gümrüğü Örneği-*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2013, s. 40-63.

17 E. Frangakis Syrett, "Trade Between Ottoman Empire and Western Europe: The Case of Izmir in the Eighteenth Century", *New Perspective on Turkey*, Vol. 2/No. 1, (1988), s. 2-3.

18 Bk. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara 1982, s. 28.

İzmir'in Osmanlı dış ticaretindeki rolü söz konusu, 18. yüzyılın sonlarına doğru sayısal olarak artan ve kısmen düzenlilik göstermeye başlayan dış ticarete ilişkin arşiv kaynaklarının 19. yüzyıldaki durumu biraz daha iyileşmektedir. Oysa 1790'lara gelene değin, Osmanlı dış ticaretinin resmedilmesine imkân tanıyan belge ve defterlerin sayısı hem azdır, hem de bir çıkarıma imkân sağlayacak uzun süreli seriler oluşturacak nitelikte değildir. İthalata ilişkin daha çok ve düzenli arşiv verileri bulunmasına ve bu verilere yönelik bazı çalışmalar da yapılmış olmasına rağmen¹⁹, Osmanlı ihracatı söz konusu olduğunda, neredeyse yapılmış çalışmaların sayısı yok denecek kadar azdır. Yabancı literatür söz konusu olduğunda da, Fransa ve İngiltere gibi bazı ülkelerin arşivlerine bağlı olarak yapılan bazı çalışmalar istisna olarak kabul edildiğinde, Osmanlı arşivlerine dayanarak yapılmış ihracata ilişkin çalışmalar neredeyse yok düzeyindedir.

Bu makale çalışması, literatürdeki çalışmalarda tespit edilen ve yukarıda belirtilen eksiklikleri gidermek amacıyla kaleme alınmıştır. Bunlar, 18. yüzyıla ilişkin olarak Osmanlı ekonomisine yönelik çalışmaların yetersizliğini gidermek, Osmanlı dış ticaretinde neredeyse yok düzeyinde olan ihracatın niteliği hakkındaki eksikliği ikmal etmek, 18. yüzyılın ikinci yarısına doğru dünya ekonomisine eklenmeye başlayan Osmanlı ekonomisinin bu sürecinin niteliğini ihracat rakamlarından göstermek, 18. yüzyıldaki Osmanlı ticaretinin dönüşümünü ticaret malları, ticaret yapılan limanlar ve ticarete aracılık eden tüccar tabiiyetlerindeki dönüşümden hareketle tespit etmek ve İzmir'in sadece Osmanlı ithalatında değil, ihracatında da etkili bir liman kenti olduğunu göstermektir.

Bu çalışma söz konusu amaçlara ulaşmayı hedefleyen bir örnekleme çalışması olarak planlanmıştır. Bu amaçla, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde D. BŞM. (Bab-1 Defteri Başmuhasebe) tasnifinde yer alan ve 1774-1776 yılları Osmanlı İzmir

19 Bu çalışmalardan bazıları için bk. A. Mesud Küçükcalay, "A Study of the Ottoman Imports to Smyrna between 1794-1802", *Journal of the Economic and the Social History of the Orient*, (2008), (51), p. 487-512; A. Mesud Küçükcalay, "Farklılıkları Bağlamında İstanbul İthalatı ve İzmir ile Karşılaştırılması (1793-1803)", *İSAM Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, S. 41, (2013), s. 321-359; A. Mesud Küçükcalay, "İzmir Efrencü Gümrüğü'ne Ait Bir İrat Defterinin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)", *Belleten*, C LXX/S. 257, (2006), s. 265-288; A. Mesud Küçükcalay, "İzmir Efrencü Gümrüğü Mukataası'na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklük Dünyası Dergisi*, S. 16, (2004), s. 215-223; A. Mesud Küçükcalay-Numan Elibol, "Ottoman Imports in the 18th Century: Smyrna (1771-1772)", *Middle Eastern Studies*, Vol. 42/No. 5, (2006), s. 723-740; A. Mesud Küçükcalay-Numan Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, (2004), s. 29-54.

Meyve Gümrüğü'nden yapılan ihracatın, ihracatın yapıldığı limanlar; ihracatı yapan gemilerin bandıraları ve ihracata konu olan mallara ilişkin bilgilerin yer aldığı altı adet defter kaynak olarak kullanılmıştır. Defterlerde yer alan bilgilerin bir buçuk yıllık bir düzenlilik göstermeleri ve birbirleri ile simetrik olmaları, bir buçuk yıllık da olsa bir veri setinin oluşturulabilmesine imkân tanımaktadır.

Bu defterlerde, ihracatı gerçekleştiren gemilerin İzmir'den ayrıldığı tarih; malların götürüldüğü limanlar; malları taşıyan gemilerin sahip olduğu bandralar; gemide malları bulunan tüccarların sayısı ve bu tüccarlara ait olan muhtelif malların isimleri ile bu mallardan tahsil edilen ihraç vergileri (akçe olarak) ve malların miktarları gibi bilgiler, defterlerin kendi sistematığı içinde gösterilmiştir. Bu bilgiler, bu çalışmanın ekindeki tabloda bir seri oluşturacak biçimde sistemli hale dönüştürülmüş ve bu tablonun çözümlenmesi ile elde edilen ve bir sonuç çıkarmaya imkân tanıyan bazı başka tablolar ve grafikler elde edilerek metin içinde kullanılmıştır. Arşiv kaynaklarından elde edilen verilerin düzenlenmesiyle elde edilen bilgilere göre, 1774-1776 yılında İzmir Meyve Gümrüğü'nden 244 adet gemi, 1.487 tüccara ait 2.563 parça ihraç malı ile kalkış yapmıştır ve bu mallardan 13.618.307 akçe, yani 113.486,07 kuruş ihraç vergisi tahsil edilmiştir.

Bu çalışmadan elde edilmesi umulan sonuç, Osmanlı dış ticaretine ilişkin olarak daha önceden kaleme alınmış kimi çalışmalarda elde edilen sonuçların kısmen kantifiye edilerek doğrulanabileceğidir. Buna göre, Osmanlı ihraç mallarının Fransa, Hollanda, İngiltere ve Güney Avrupa Akdeniz limanlarına yönelmiş olduğu; bu malların taşınmasında Fransız, İngiliz, Venedik ve Hollanda bandıralı gemilerin baskın bulunduğu; Osmanlı ihraç mallarının ise ağırlıklı olarak ham pamuk, iplik, hammadde ve kimya ile mensucat malları gibi hammaddelerden oluştuğu, elde edilmesi umulan ve kısmen de elde edilen sonuçlar olarak ifade edilebilir. Ancak bir buçuk yıllık verilerden elde edilen bu sonuçlardan, 18. yüzyıl Osmanlı dış ticareti hakkında bir genelleme yapmak bağlamında ihtiyatlı davranmak ve bunun için başka veri setlerine ve çalışmalara ihtiyaç olduğunu göz önünde bulundurmak gereklidir.

1. İzmir İhracatında Limanların / İskelelerin Analizi

1774-1776 yıllarında Osmanlı İzmir Meyve Gümrüğü'nden ihraç edilen malların yöneldiği limanlarda ilk altı sırayı Marsilya, Hollanda (Flemenk), İngiltere, Livorno, Trieste ve Venedik almaktadır. İzmir'den kalkış yapan toplam 244 geminin

72'si (%31,97) mallarını Marsilya'ya; 39'u (%15,98) Hollanda'ya; 38'i (%15,57) İngiltere'ye; 27'si (%11,07) Livorno'ya; 22'si (%9,02) Trieste'ye ve 13'ü de (%5,33) Venedik'e götürmüşlerdir. Bu sıralamaya göre, İzmir'den kalkış yapan 217 gemi (%88,94) taşıdıkları mallarını ağırlıklı olarak Avrupa'nın Akdeniz limanlarına, İngiltere limanlarına ve Hollanda limanlarına götürmüşlerdir. Geriye kalan 27 gemiden (%11,06) İsveç'e giden 1'i, Asitane'ye (İstanbul) giden 4'ü, Kuşadası'na giden 3'ü, Kemer'e giden 2'si ve gittiği yere ilişkin kayıt bulunmayan 3'ü dışarıda tutulduğunda, kalan 13 geminin de mallarını söz konusu bu üç bölgeden ilkinde, yani Akdeniz limanlarına (Ankona ve Malta) götürdüğü görülmektedir.

B. McGowan'ın 1784 yılına ilişkin olarak verdiği rakamlar da bu bulguları doğrulamaktadır. Buna göre 1784 yılında toplam Osmanlı ihracatının %36,5'i Fransa'ya; %24'ü Avusturya'ya; %18,3'ü Hollanda'ya; %12'si Venedik'e ve %9,2'si de İngiltere'ye yapılırken bu ihracatın %32'si İzmir limanından; %23'ü Suriye'den; %13'ü Mısır'dan; %4'ü İstanbul'dan; %4'ü Kuzey Afrika sahillerinden ve %2'si de Yunanistan limanlarından yapılmıştı²⁰.

Söz konusu 244 geminin içinde malları bulunan tüccarlar ve bu tüccarlara ait olan malların parça bazında dağılımına bakıldığında sıralamanın fazla değişmediği dikkat çekmektedir. Toplam 1.487 tüccarın 1.419'unun (%95,42) malları, Marsilya, Hollanda, İngiltere, Livorno, Trieste ve Venedik'e giden gemiler içinde yer almaktadır. İzmir'den ihraç edilen 2.563 parça malın ise 2.462 adedi (%96,06) yine aynı limanlara giden gemiler içinde bulunmaktadır. Çalışmanın Ek'inde yer alan tablodan elde edilen Tablo 1 ve Grafik 1'de ihracatı gerçekleştiren gemilerin mallarını götürdükleri limanlara ait bilgiler; Grafik 2'de ise ihraç mallarından tahsil edilen verginin ihraç mallarının götürüldüğü limanlar bağlamında dağılımı miktar ve yüzde olarak gösterilmektedir.

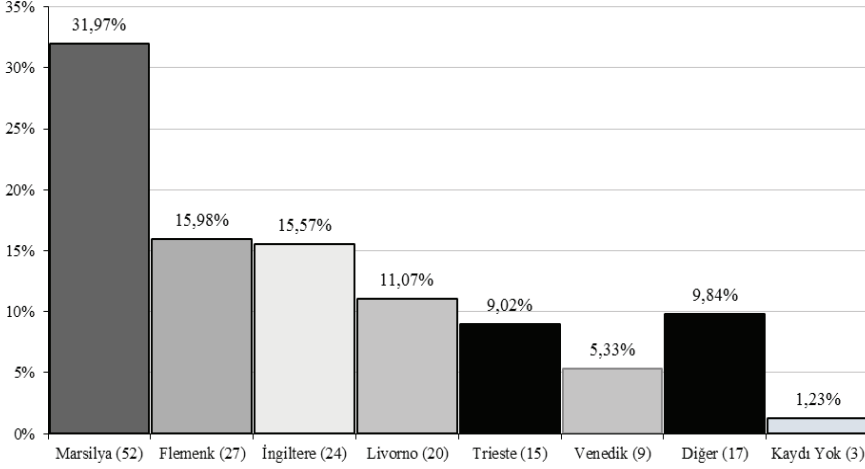
20 Bruce McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe, Taxation, Trade and Struggle for Land 1600-1800*, Cambridge Univ. Press, New York 1981, s. 18 ve 28.

Tablo 1: İhraç Mallarından Tahsil Edilen Toplam Verginin Gemilerin Varış Limanlarına Göre Dağılımı (Ek'den Derlenmiştir)

No	Geminin Varış Yeri	Gemi Sayısı	%	Mal Sayısı (Parça)	%	Gemide Malı Bulunan Tüccar Sayısı	%	Mallardan Alınan Toplam Vergi (Akçe)	Mallardan Alınan Toplam Vergi (Kuruş)	%
1	Marsilya*	78	31,97	818	31,91	524	35,23	5.565.162	46.376,39	40,87
2	Flemenk	39	15,98	673	26,26	334	22,46	4.112.560	34.271,39	30,20
3	İngiltere	38	15,57	265	10,34	120	8,07	1.607.419	13.395,19	11,80
4	Livorno	27	11,07	369	14,40	228	15,33	1.061.585	8.846,57	7,80
5	Trieste	22	9,02	190	7,41	125	8,41	519.916	4.332,65	3,82
6	Venedik	13	5,33	147	5,74	88	5,92	437.724	3.647,69	3,21
7	Ankona	7	2,87	43	1,68	32	2,15	148.868	1.240,57	1,09
8	Malta	6	2,46	30	1,17	15	1,01	76.092	634,11	0,56
9	Asitane	5	2,05	10	0,39	6	0,40	17.213	143,44	0,13
10	Kuşadası	3	1,23	3	0,12	4	0,27	4.740	39,50	0,03
11	Kemer	2	0,82	2	0,08	2	0,13	6.900	57,50	0,05
12	İsveç	1	0,41	3	0,12	2	0,13	28.148	234,57	0,21
13	Kayıt Yok	3	1,23	10	0,39	7	0,47	31.980	266,50	0,23
TOPLAM		244	100	2.563	100	1.487	100	13.618.307	113.486,07	100

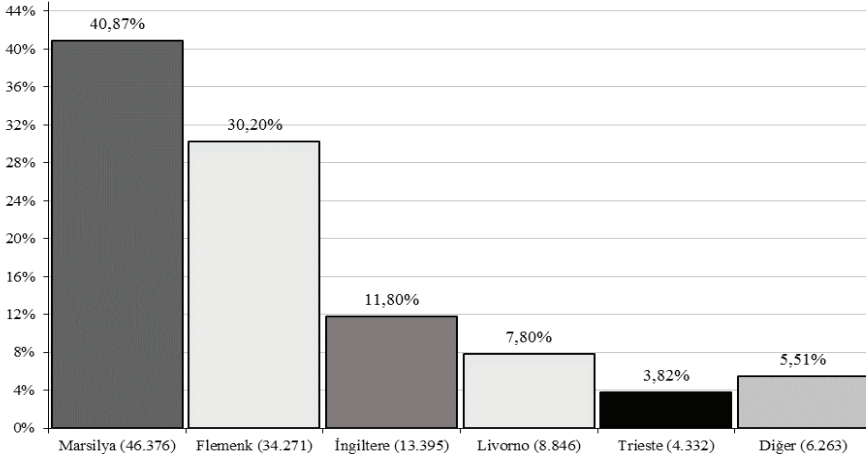
* Giden gemilerden iki adedinin varış yeri olarak Fransa belirtildiği için bu iki geminin varış yerleri, varış yerleri Marsilya olarak belirtilen gemiler içinde değerlendirilmiştir.

İhraç mallarına ödenen toplam verginin mal götürülen limanlar açısından dağılımına bakıldığında, doğal olarak, ödenen ihraç vergisi dağılımı ile taşınan malların hacmi arasında doğrusal bir orantı olduğu görülmektedir ve sıralama değişmemektedir. 2.563 parça maldan tahsil edilen toplam 113.486 kuruşluk verginin 46.376 kuruşu (%40,87) Marsilya'ya; 34.271 kuruşu (%30,20) Hollanda'ya; 13.395 kuruşu (%11,80) İngiltere'ye; 8.846 kuruşu (%7,80) Livorno'ya ve 4.332 kuruşu (%3,82) ise Trieste'ye mal götüren gemilerden ve bu gemilerin taşıdığı mallardan tahsil edilmiştir. Şu durumda, Fransa, Hollanda ve İngiltere'ye ihraç edilen mallar, toplam ihraç vergisinin 94.042 kuruşluk (%82,87) büyük bir tutarını ödemişlerdir.

Grafik 1: Gemilerin Mal Götürdükleri Limanlara Göre Dağılımı (%)

Not: Diğer limanlar; Malta (6 gemi) %2,46; Asitane (5 gemi) %2,05; Ankona (7 gemi) %2,87; İsveç (1 gemi) %0,41; Kemer (2 gemi) %0,82; Kuşadası (3 gemi) %1,23.

Osmanlı ihracatının hangi limanlara veya hangi bölgelere doğru yönlendiği, biraz da söz konusu bölgelerin ekonomik gereklilikleri ve içinde buldukları ekonomik konjonktür şartlarından kaynaklanmaktaydı. Nitekim 18. yüzyıl boyunca Avrupa'lı devletlerin ve İngiltere'nin, büyüyen kitle üretimleri için hammaddeye olan ihtiyaçları nedeniyle yüzlerini Osmanlı topraklarına da çevirdikleri bir gerçektir. Böylece ham pamuk, iplik, yün, deri, boyama maddeleri, kumaşlar ve bazı gıda maddeleri İngiltere ve Kıta Avrupa'sı ülkelerinin temel taleplerini oluşturuyordu. Ancak malların hangi bölgeye gideceği veya Osmanlı'ya malların hangi bölge veya limanlardan gönderileceğinin tek gerekçesi bu değildi.

Grafik 2: Toplam Verginin Varış Limanlarına Göre Dağılımı (%) (Kuruş)

Not: Diğer limanlar; Venedik (3.647) %3,05; Ankona (1.240) %1,09; Malta (634) %0,56; İsveç (234) %0,21; Asitane (143) %0,13; Kaydı Yok (266) %0,23; Kuşadası (39) %0,05; Kemer (57) %0,23.

Bundan daha önemli olan bir başka neden, ülkelerin birbirleri ile olan siyasi ilişkilerinin deniz ticaretini biçimlendirmek bağlamındaki etkisiydi. Nitekim özellikle Fransa ve İngiltere'nin içinde bulunduğu savaş veya siyasi gerginlikler, Cebeli Tarık Boğazı'nın kullanımında sıkıntıya neden olduğu zaman, mallar, Marsilya, Cenova, Trieste ve Venedik gibi Akdeniz limanlarına yönelmekte ve Kıta Avrupa'sına, hatta Hollanda gibi uzak bölgelere buradan ulaşmaktaydı²¹. Benzer bir durum Fransız dış ticareti için de zaman zaman söz konusu oluyordu²². Akdeniz limanlarının, ama özellikle Trieste'nin kullanılmasında, Avusturya'nın yükselen ticari gücünün ve Akdeniz'e açılan tek ticari kapısının Trieste olmasının da büyük önemli bir payı olmuş olmalıydı²³.

21 Syrett, "Trade Between Ottoman Empire and Western Europe: The Case of Izmir in the Eighteenth Century", s. 8. Aynı görüş için ayrıca bk. Charles Issawi, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1814)", *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpat, Ufuk Kitapları, İstanbul 2000, s. 168; Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, Frank Cass and Co. Ltd., London 1964, s. 179.

22 Elena F. Syrett, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean 1780-1820", *Balkan Studies*, Vol. 28/No. 1, (1987), s. 76-66.

23 Küçükkalay, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -1818-1839 İzmir Gümrüğü Örneği-*, s. 93.

Osmanlı dış ticaretinin hangi limanlardan yürütüleceği limanın kendi özellikleri, hinterlandının nitelikleri, tüccarlara sunduğu hizmetler ve limanın taşımacılıkta önemli bir unsur olan maliyet avantajına imkân verip vermediği de önemli oluyordu. Bunlara limanın veya iskelenin kara rotasıyla olan bağlantılarının verimliliğini, sahip olduğu hukuk sisteminin ve yargı organizasyonunun işlemindeki etkinliği de mutlaka eklemek gerekliydi. Örneğin Trieste Limanı'nda bir karantina bölgesi oluşturulması ve tüccarların salgın hastalıklara karşı korunması bile, malların sevkiyatında zaman gecikmesine neden olmasına rağmen ticareti artırıcı bir etkiye bulunuyordu²⁴.

İhracattaki bu durum, ithalatta da fazlaca değişiklik göstermiyordu ancak ithalat söz konusu olduğunda Rusya'nın Karadeniz limanlarının bu ticarete dahil olduğu dikkati çekiyordu. Rusya'nın ticarete dahil olması yeni bir bölge ve bu bölgenin malları ile yürütülen ticaret anlamına gelirken, batı dünyası ile yürütülen ithalatta bölgeler bağlamında fazla bir değişiklik söz konusu değildi²⁵.

2. İzmir İhracatındaki Gemilerin Bandıraları Analizi

1774–1776 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun İzmir Meyve Gümrüğü'nden yapılan ihracatta kullanılan gemiler bandıraları itibarıyla tasnif edildiğinde, bu taşımacılıkta Fransız, Hollandalı, İngiliz ve Venedik bandıralı gemilerin, 244 gemi içinde 226 adet ile (%92,61) ezici bir üstünlüğe sahip olduğu dikkati çekmektedir. Müslüman bandıralı gemilerin sayısı sadece 3 adet olup, toplam içinde %1,23'lük bir paya sahiptir.

24 Küçükcalay, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -1818-1839 İzmir Gümrüğü Örneği-*, s. 94.

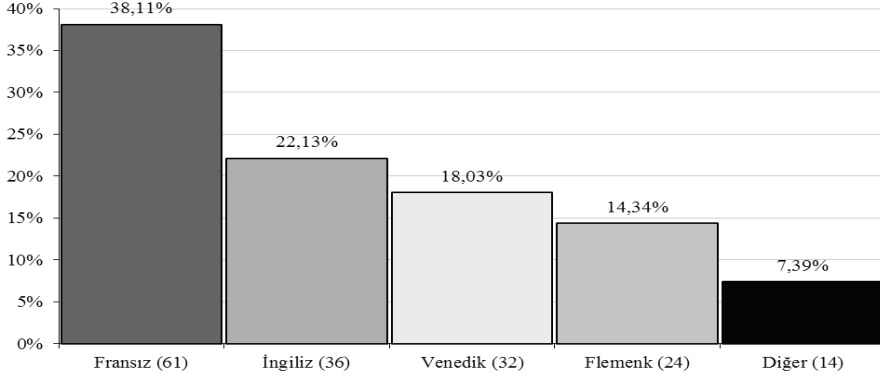
25 Küçükcalay, "A Study of the Ottoman Imports to Smyrna between 1794-1802"; Küçükcalay, "Farklılıkları Bağlamında İstanbul İthalatı ve İzmir ile Karşılaştırılması (1793-1803)"; Küçükcalay, "İzmir Efrenc Gümrüğü'ne Ait Bir İrat Defterinin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)"; Küçükcalay, "İzmir Efrenc Gümrüğü Mukataası'na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi"; Küçükcalay-Elibol, "Ottoman Imports in the 18th Century: Smyrna (1771-1772)".

Tablo 2: İhraç Mallarından Tahsil Edilen Toplam Verginin Gemilerin Bandıralarına Göre Dağılımı (Ek 1'den Derlenmiştir)

No	Geminin Bandırası	Gemi Sayısı	%	Mal Sayısı (Parça)	%	Gemide Malı Bulunan Tüccar Sayısı	%	Mallardan Alınan Toplam Vergi (Akçe)	Mallardan Alınan Toplam Vergi (Kuruş)	%
1	Fransız	93	38,11	897	35,00	581	39,07	5.794.394	48.286,67	42,55
2	İngiliz	54	22,13	471	18,38	245	16,48	2.228.240	18.568,73	16,36
3	Venedik	44	18,03	477	18,61	293	19,70	1.432.460	11.937,18	10,52
4	Flemenk	35	14,34	637	24,85	309	20,78	3.920.923	32.674,41	28,79
5	Nemçe	5	2,05	41	1,60	29	1,95	99.417	828,47	0,73
6	Müslüman	3	1,23	6	0,23	4	0,27	11.277	93,97	0,08
7	Moskov	2	0,82	3	0,12	2	0,13	5.448	45,40	0,04
8	Napoli	2	0,82	4	0,16	4	0,27	12.534	104,45	0,09
9	Zimmi	2	0,82	6	0,23	2	0,13	6.750	56,25	0,05
10	Dubrovnik	2	0,82	17	0,66	15	1,01	72.806	606,72	0,53
11	İsveç	1	0,41	3	0,12	2	0,13	28.148	234,57	0,21
12	Kaydı Yok	1	0,41	1	0,04	1	0,07	5.910	49,25	0,04
TOPLAM		244	100	2.563	100	1.487	100	13.618.307	113.486,07	100

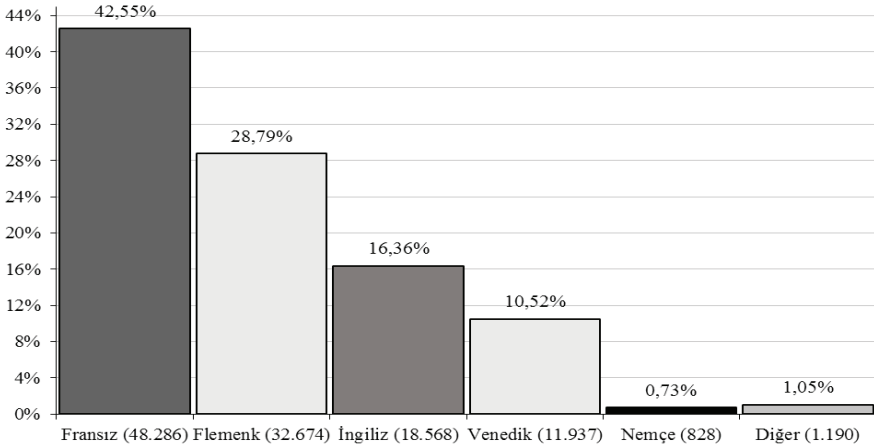
Fransız, İngiliz, Venedik, Hollanda ve Nemçe bandıralı gemiler toplam 2.563 parça ihraç malının 2.523'ünü (%98,44), toplam 1.487 tüccarın 1.457'sine (%97,98) ait olan malları taşımışlardır. Tablo 2 ve Grafik 3'de ihracatı gerçekleştiren gemilerin bandıraları itibariyle dağılımları, Grafik 4'de ise bu gemilerde taşınan mallara isabet eden ihraç vergilerinin bandıralar itibariyle dağılımı gösterilmektedir.

Bandıralara isabet eden vergiler açısından bakıldığında, Fransız bandıralı gemilerin, toplam ihraç vergisinin %42,55'ini (48.286 kuruş) ödeyerek ilk sırada yer aldığı; bunu %28,79'luk (32.674 kuruş) bir payla Hollanda; %16,36'lık payla (18.568 kuruş) İngiliz ve %10,52'lik (11.937,18 kuruş) payla Venedik bandıralı gemilerin izlediği dikkati çekmektedir. Bu dört bandıraya sahip olan gemiler, söz konusu yıllarda ödenen toplam ihraç vergisinin %98,22'sini ödemişlerdir. Gemi sayısı itibariyle 35 gemi (%14,34) ile dördüncü sırada yer alan Hollanda gemilerinin, ödenen 32.674 kuruşluk ihraç vergisi ile (%28,79) ikinci sıraya yükselmiş olması, taşıdıkları malların parça itibariyle fazla olmasından kaynaklanmış olmalıdır.

Grafik 3: Gemilerin Bandıralarının Dağılımı (%)

Diğer: Nemçe (5 gemi) %2,05; Dubrovnik (2 gemi) %0,82; İsveç (1 gemi) %0,041; Müslüman (3 gemi) %1,1,23; Napoli (2 gemi) %0,82; Zimmi (2 gemi) %0,82; Moskov (2 gemi) %0,82; Kaydı Yok (1 gemi) %0,41.

Nitekim Hollanda bandıralı gemiler, 637 parça mal ile, 897 parça mal taşıyan Fransız gemilerinin hemen arkasından ikinci sırada yer almaktadırlar. Oysa Hollanda bandıralı gemiler sadece 35 gemi ile toplam gemiler içinde dördüncü sırada yer almaktadırlar.

Grafik 4: Bandıralara İsbet Eden Verginin Dağılımı (%)

Diğer: Müslüman (93) %0,08; Moskov (45) %0,04; Napoli (104) %0,09; Zimmi (56) %0,05; Dubrovnik (606) %0,09; İsveç (234) %0,21.

18. yüzyıl Osmanlı dış ticareti söz konusu olduğunda, yabancı bandıralı gemilerin bu ticaretteki taşımacılık üstünlükleri neredeyse tartışmasız bir biçimde belirgindir. 18. yüzyıl boyunca, Levant'ta Avrupalı tüccarların faaliyetleri artış içindeydi ve yapılan ticaretin de büyük bir kısmında yabancı gemiler tercih edilmekteydi. Örneğin İskenderiye ile Avrupa ve Garp Ocağı (Trablus, Tunus, Cezayir) arasında gerçekleştirilen taşımacılıkta bu üstünlük açık bir şekilde görülebiliyordu. 18. yüzyılda İskenderiye ile İzmir arasındaki ticaretin %78'i; İskenderiye ile Selanik arasındaki ticaretin %53'ü; İskenderiye ile İstanbul arasında gerçekleştirilen ticaretin %50'si; İskenderiye ile Mora ve Suriye arasında gerçekleştirilen ticaretin de büyük bir kısmı Avrupalı tüccarların tekelindeydi. 1785 yılında, Osmanlı dahilindeki deniz ticaretinde kullanılan gemilerin %48'ini Avrupa bandıralı gemiler oluşturuyordu. 1776-1779 yıllarında Rodos'ta demirleyen 776 geminin 174'ü (%22,42) Osmanlılara, 411'i (%52,96) Fransızlara, 95'i (%12,24) Venediklilere, 59'u (%7,60) Ragusalılara ve 35'i de (%4,51) İngilizlere aitti²⁶.

Ancak D. Panzac'a göre, taşımacılıktaki bu üstünlüğün tam olarak ortaya çıkması 18. yüzyılın sonlarına rastlamaktadır. Nitekim 1782 yılında İskenderiye limanına 1.039 gemi giriş çıkış yapmıştır. Bunların 743'ü (%71,4) Osmanlı; 296'sı (%28,6) ise çeşitli Avrupa ülkelerinin bandıralarını taşımaktadır. Ancak Panzac'a göre bu durum, ABD Bağımsızlık Savaşı'nın neden olduğu, geçici bir Osmanlı üstünlüğüdür. Zira 1783 yılında savaşın bitmesinin hemen ardından, 1785 yılında, Osmanlı bandıralı gemilerin sayısında bir gerileme söz konusu olur. Sayıları 618'e gerilemiştir. Ancak aynı yılda Avrupa bandıralı gemilerin sayısı 597'ye yükselmiştir²⁷. Panzac İzmir İskelesi'ne ilişkin rakamlar da vermektedir. Örneğin, 1756 yılında İzmir İskelesi'nde taşımacılık yapan 239 geminin 143'ü (%59,9) Fransız; 37'si (%15,6) Dubrovnik; 18'i (%7,5) Toscana; 17'si (%7,1) Hollanda ve 14'ü (%5,7) İsveç bandıralı gemilerden oluşmaktadır. 1776 yılında ise toplam 306 geminin 153'ü (%50) Fransız; 84'ü (%27,5) Venedik; 27'si (%8,8) Hollanda ve 27'si (%8,8) Dubrovnik bandıralı gemilerden oluşmaktadır²⁸.

W. Kaltenstadtler, taşımacılıkta Avrupa bandıralı gemilerin üstünlüğünün 18. yüzyılın ortalarında belirgin hale gelmeye başladığını düşünmektedir. Nitekim 1750'li

26 Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, (1992), s. 193 ve 195-197.

27 Daniel Panzac, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", çev. Serap Yılmaz, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C 4, (1989), s. 195-197.

28 Panzac, "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti", s. 184.

yıllarda Trieste Limanı'na ait bir kayıta, Osmanlı gemileri taşımacılıkta dördüncü sırada yer almaktadır. Bu kayıta göre, 1750 yılında Trieste'den yükleme yapan 836 adet gemi içinde Venedik bandıralı gemiler 416 (%49,26); Avusturya bandıralı gemiler 254 (%30,38) ve Napoli bandıralı gemiler 100'e (%11,96) ulaşmışken, Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı yalnızca 52'de (%6,22) kalmıştır²⁹.

Avrupalı ulusların taşımacılıktaki bu üstünlüğü tek bir nedene değil bir nedenler grubuna bağlı olduğu açıktır. Zaten 18. yüzyıl söz konusu olduğunda İngiltere, Fransa, Rusya, Hollanda ve Avusturya gibi ulusların zaman zaman taşımacılıktaki paylarının değişmesi de, bu nedenler grubundaki değişmelerden kaynaklanmış olmalıdır.

Bu üstünlük nedenlerinden ilki, Osmanlıların kendilerini bir kara devleti gibi organize etmeyi, denizlerden ise büyük ölçüde askerî stratejiler için faydalanmayı tercih etmiş olmasında aranmalıdır. Gemi teknoloji ve yapım sanayisinde de sürekli askerî kaygılar ön planda tutulmuştur³⁰. Kadırgadan kalyona, kalyondan da buharlı gemilere geçiş sürecinde, kalyona geçiş tartışmaları 17. yüzyılın sonlarında başlamış ve 18. yüzyıl bu dönüşüm sürecini içermiştir³¹. Buharlı gemilerin de ilk defa 1827 yılında Osmanlı'ya girdiği dikkate alındığında bu tarihlerin Avrupalı uluslara kıyasla geç tarihler olduğu açıktır. Bu durum liman hizmetlerinin eksikliği, taşıma maliyetlerinin yüksekliği, özel sektörün taşımacılıkta faaliyet gösterebileceği düzeyde sermaye birikiminin söz konusu olmaması, teknolojik bilgi yetersizliği veya teknolojik bilginin deniz itcari taşımacılığına adapte edilememesi, bu

29 Wilhelm Kaltenstadler, "Der Österreichische Seehandel über Trieste im 18. Jahrhundert", *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschafts Geschichte*, 55-56. Bd., (1969), Heft: 1-4, s. 42 ve 74. Venedikli, Hollandalı, Dubrovnikli ve İngiliz bandıralı gemilerin Osmanlı dış ticaretindeki üstünlüğü konusunda bk. M. de Chenier, "Revolutions de l'Empire Ottoman, Et Observations sur les progres, sur les revers, sur l'Etat present de cet Empire", Paris 1789, *Contribution A L'histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, (Ed., Nicolas V. Michoff), Svichtov 1950, s. 46. İsveç gemilerinin üstünlüğü konusunda bk. Elias Abesci, "Etat actuel de l'empire Ottoman", *Chez la Villette, Libraire Paris 1792, Contribution A L'histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, (Ed. Nicolas V. Michoff), Svichtov 1950, s. 61-63.

30 Avrupa'nın taşımacılıktaki üstünlüğü karşısında Osmanlılar, 1757 gibi erken bir tarihte reyanın, kendilerinin ve mal varlıklarının Fransız ve İngiliz gemileri ile nakledilmemesi yoluna gitti. Ancak bu sınırlama Mısır'dan İstanbul'a gıda taşıyan gemilerin, İstanbul'a pirinç ve benzeri gıda mallarını getirmelerini sekteye uğrattığında, uygulaması güç olan bu karardan bir yıl sonra vazgeçildi. Mübahat Kütükoğlu, "18. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerine Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 12, (1968), s. 59.

31 İdris Bostan, "17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinde Değişim: Kadırgadan Kalyona", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Devleti*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 183-206.

alana yönelik bir yasama faaliyetinin yokluğu, merkezi hükümetin dikkatlerini, halkın geçimini temin etmesini sağlayacak temel politikalara yönlendirmesi ve Osmanlı tebeasının uzak ülkelerle ticaret yapmak bağlamında, belki de bir tarım toplumu olmaları nedeniyle, isteksiz olmalarıydı. R. Mantran'ın sunduğu bir rapor bu isteksizlik durumunu gösterir niteliktedir. Buna göre, ticaret amacıyla İstanbul'a varmak için birkaç acem Ermenisi'nin katıldığı, karayolu ile gelen belli başlı kervanların çıkış noktası olan Hindistan ve İran'a, Kahire, Halep ve İzmir'e bir rastlantı sonucu giden, serüven peşinde koşan bazılarının dışında Türklerin yabancı ülkelere sık sık gidip geldikleri adeta görülmemekteydi³². Bütün bunlara, gayri müslim Osmanlı tebeasının yabancı devletlerin hizmetine girerek taşımacılıkta yer almalarını da eklemek gerekir³³.

3. İzmir İhracatına Konu Olan İhraç Malları Analizi

1774-1776 yıllarında Osmanlı İzmir Meyve Gümrüğü'nden toplamda 2.563 parça mal ihraç edilmiştir. Bu mallar kendi içlerinde gruplandıklarında, ham pamuk, rişte (iplik) ve hammadde-kimyasal mallar gruplarının hem parça bazında, hem de bu mal gruplarından tahsil edilen ihraç vergisi bağlamında ezici bir üstünlüğe sahip oldukları görülmektedir. Zira toplam 2.563 parça malın 769'unu (%30,00) ham pamuk; 767'sini (%29,93) çeşitli türden rişte ve 607'sini (%23,68) ise hammadde ve kimyasal mallar oluşturmaktadır. Bu üç mal grubu 2.563 parça malın 2.143'ünü (%83,61) oluşturmuştur. Mensucat ve mensucat ürünleri 182 parçalık (%7,10); baharat ve gıda ürünleri grubu mallar ise 209 parçalık (%8,15) bir paya sahip olmuşlardır.

Tablo 3'te ve Grafik 5'de İzmir Meyve Gümrüğü'nden ihraç edilen mallar beş grup altında ihraç edilen malların miktarları, kaç parça halinde ihraca konu oldukları ve ihraç mallarından tahsil edilen vergiler bağlamında gösterilmektedir. Grafik 6'da ise mal gruplarından tahsil edilen ihraç vergileri yüzdeler itibarıyla gösterilmiştir.

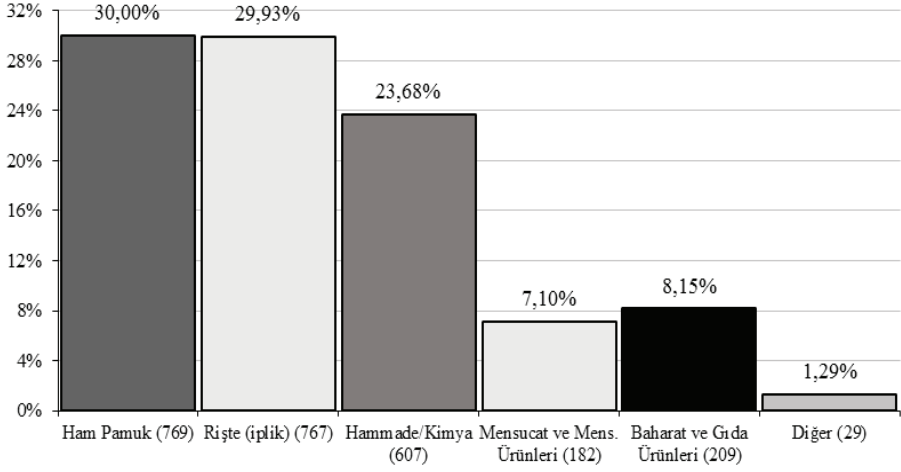
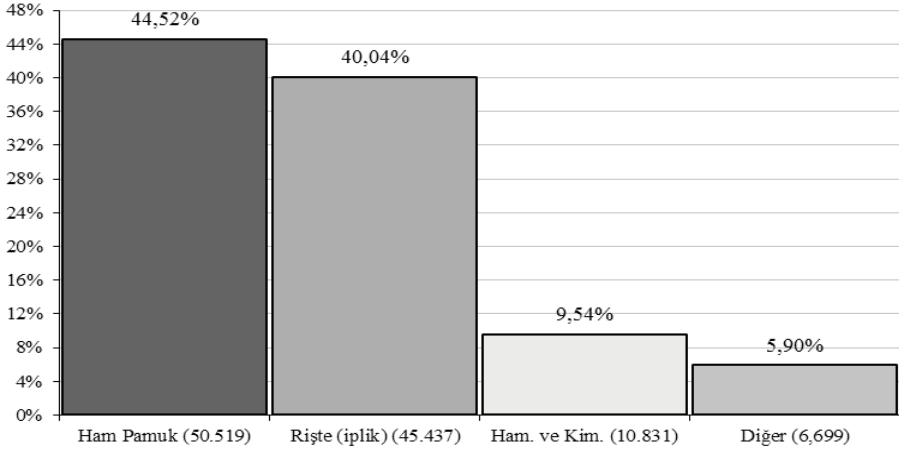
32 Robert Mantran, "16. ve 17. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", çev. Zeki Arıkan, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 3, (1987), s. 1437.

33 18. yüzyıl boyunca bazı zimmilerin Avrupa devletlerinin himayesine girerek bu sayede müste'men tüccar gibi hareket ettikleri (berathı tüccar), bu durumun ise 18. yüzyılın sonlarına doğru yalnızca Osmanlı reayası tüccarlara değil, aynı zamanda bazı Avrupalı müste'men tüccarlara da zarar verdikleri konusunda bk. Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler 1750-1839*, 2. baskı, Turhan Yayınları, Ankara 1998.

Tablo 3: İhraç Mallarının Parça, Miktar ve Tahsil Edilen Toplam Vergi Açısından Gruplanması gösterilmiştir.

MALLAR	Parça Adedi	%	Alınan Toplam Vergiler (Akçe)	Alınan Toplam Vergiler (kuruş) (Akçe/120)	%
PENBE-İ HAM (Ham Pamuk)	769	30,00	6.062.391	50.519,93	44,52
RİŞTE (İplik)	767	29,93	5.452.525	45.437,71	40,04
<i>Rişte-i Penbe</i>	309	12,06	958.770	7.989,75	7,04
<i>Rişte-i Elvan</i>	263	10,26	1.409.130	11.742,75	10,35
<i>Rişte-i Ankara</i>	195	7,61	3.084.625	25.705,21	22,65
HAMMADDE ve KİMYASALLAR	607	23,68	1.299.806	10.831,72	9,54
<i>Tıftık</i>	204	7,96	370.742	3.089,52	2,72
<i>Şem-i Asel</i>	139	5,42	340.629	2.838,58	2,50
<i>Kök Boya</i>	56	2,18	182.856	1.523,80	1,34
<i>Kütre</i>	39	1,52	34.545	287,88	0,25
<i>Yapağı</i>	30	1,17	165.446	1.378,72	1,21
<i>Alacehr</i>	28	1,09	38.004	316,70	0,28
<i>Palamut</i>	24	0,94	50.242	418,68	0,37
<i>Afyon</i>	17	0,66	33.036	275,30	0,24
<i>Mazı</i>	12	0,47	30.372	253,10	0,22
<i>Hurda Harir</i>	12	0,47	14.438	120,32	0,11
<i>Saç Kılı</i>	11	0,43	8.150	67,92	0,06
<i>Küsele</i>	7	0,27	6.924	57,70	0,05
<i>Nışadır</i>	4	0,16	4.440	37	0,03
<i>Aşfor Boya</i>	3	0,12	3.580	29,83	0,03
<i>Sünger</i>	4	0,16	1.215	10,13	0,01
<i>İnek Derisi</i>	3	0,12	2.545	21,21	0,02
<i>Penbe-i Kozca</i>	2	0,08	2.817	23,48	0,02
<i>Taşan Derisi</i>	2	0,08	2.500	20,83	0,02
<i>Türemendi</i>	2	0,08	726	6,05	0,01
<i>Kav</i>	1	0,04	480	4	0,01
<i>Sabun</i>	1	0,04	112	0,93	0,01
<i>Kıl</i>	1	0,04	126	1,05	0,01
<i>Fransız Boyası</i>	1	0,04	3.036	25,30	0,02
<i>Telatin</i>	1	0,04	375	3,13	0,01
<i>Gaytan</i>	1	0,04	60	0,50	0,01
<i>Çırmak</i>	1	0,04	1.170	9,75	0,01
<i>Şimşir</i>	1	0,04	1.240	10,33	0,01
MENSUCAT ÜRÜNLERİ	182	7,10	294.912	2.457,60	2,17
<i>Kaliçe</i>	56	1,99	126.129	1.051,08	0,93
<i>Dimi</i>	51	1,60	87.914	732,62	0,65
<i>Alaca</i>	41	0,35	66.433	553,61	0,49
<i>Yorgan</i>	9	0,08	4.668	38,90	0,03

MALLAR	Parça Adedi	%	Alınan Toplam Vergiler (Akçe)	Alınan Toplam Vergiler (kuruş) (Akçe/120)	%
<i>Boğasi</i>	4	0,08	1.500	12,50	0,01
<i>Alaca Kılıcı</i>	3	0,16	2.035	16,96	0,01
<i>Kütü-i Bursa</i>	2	0,12	3.297	27,48	0,02
<i>Şali Efrenç</i>	2	0,08	450	3,75	0,01
<i>Astar</i>	2	0,08	364	3,03	0,01
<i>Beledi</i>	2	0,08	600	5	0,01
<i>Eskofa</i>	2	0,08	801	6,68	0,01
<i>Mermer</i>	2	0,08	50	0,42	0,01
<i>Beledi-i Tire</i>	1	0,04	72	0,60	0,01
<i>Yorgan Yüzü</i>	1	0,04	345	2,88	0,01
<i>Türkmen Kılıcı</i>	1	0,04	98	0,82	0,01
<i>Kaputu Kebe</i>	1	0,04	90	0,75	0,01
<i>Yerli Basma</i>	1	0,04	56	0,47	0,01
<i>İbrişim</i>	1	0,04	10	0,08	0,01
BAHARAT ve GIDA MALLARI	209	8,15	460.476	3.837,30	3,38
<i>Üzüm</i>	110	4,29	328.755	2.739,63	2,41
<i>İncir</i>	49	1,91	85.236	710,30	0,63
<i>Mahmude</i>	24	0,94	24.198	201,65	0,18
<i>Revgan-ı Suğla</i>	6	0,23	6.552	54,60	0,05
<i>Günlük</i>	6	0,23	5.597	46,64	0,04
<i>Sahlep</i>	5	0,20	5.121	42,68	0,04
<i>Yemen Kahvesi</i>	3	0,12	1.382	11,52	0,01
<i>Harnup</i>	2	0,08	1.050	8,75	0,01
<i>Tuz</i>	1	0,04	1.220	10,17	0,01
<i>Pirinç</i>	1	0,04	720	6	0,01
<i>Sarı Sabır</i>	1	0,04	225	1,88	0,01
<i>Zerdeçav</i>	1	0,04	420	3,50	0,01
DİĞER	29	1,13	48.162	401,35	0,35
<i>Okunamayan</i>	7	0,27	2.814	23,45	0,02
<i>Belirtilmeyen</i>	5	0,20	27.449	228,74	0,20
<i>Tehi Varil</i>	6	0,23	2.716	22,63	0,02
<i>Hunda</i>	5	0,20	6.566	54,72	0,05
<i>İstengar</i>	3	0,12	2.090	17,42	0,02
<i>Eşya Gümrüğü</i>	1	0,04	5.910	49,25	0,04
<i>Ceviz Tahtası</i>	1	0,04	440	3,67	0,01
<i>Hondra</i>	1	0,04	177	1,48	0,01
TOPLAM	2.563	100	13.618.307	113.486,07	100

Grafik 5: İhraç Mallarının Tür Olarak Dağılımı (%)**Grafik 6:** İhraç Mallarına Göre Toplam Verginin Dağılımı (%)

Mal gruplarının ödenilen ihraç vergisi içindeki ağırlıkları daha nettir ve ne-redeyse tahsil edilen bütün ihraç vergisi üç mal grubu tarafından ödenmiş gibidir. Buna göre ham pamuk, toplam 113.486 kuruşluk ihraç vergisinin 50.519 kuruşluk (%44,52); rişte 45.437 kuruşluk (%40,04); hammadde ve kimyasal ürünler ise 10.831 kuruşluk (%9,54) ihraç vergisine konu olmuşlardır. Bu üç mal grubu 106.789 kuruşluk (%94,10) ihraç vergisi öderken bunlar dışında kalan mal grupları sadece 6.696 kuruşluk (%5,90) bir ihraç vergisi ödemişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret açısından değerlendirildiğinde, Avrupa'daki ve dünyadaki negatif gelişmelere rağmen 18. yüzyılın ilk yarısına kadar bu ticaret, istisnai dönemler dışında fazlalıkla kapanıyordu³⁴. Klasik dönem olarak isimlendirilen 18. yüzyıl öncesindeki bu dönemde, genel olarak Osmanlı'nın Bursa ve Halep gibi kentlerinin ticaret merkezleri olduğu, Osmanlı ekonomisinin cehri, kırmız, deri ürünleri ve yelken bezi gibi bazı ticari mallarda uzmanlaştığı ve kendi kendine yeter bir ekonomik organizasyon tesis ettiği bir gerçektir. Ancak 18. yüzyıla gelindiğinde bu durum değişmeye başlamıştı. Bu değişikliğin Osmanlı ekonomisini çöküşe götürdüğü biraz abartılı olmakla birlikte, 19. yüzyılın ortalarına doğru netleşecek olan ticari geri kalmışlığın başlangıcının habercisi olarak görülmesi mümkün olabilir.

18. yüzyılda, tartışmalara da konu olan belki de en önemli dönüşüm, Osmanlı ekonomisinin mamul madde ihraç eden bir yapıdan, hammadde ihraç eden bir yapıya doğru dönüşmüş olmasıydı. Nitekim Volney'e göre 1780'lerde özellikle Fransa'nın Osmanlı'dan yaptığı ithalat, balmumu, keten, ipek, pirinç, bakır, zamk ve pamuk gibi, Fransız sanayisinin hammadde ihtiyacını karşılayan mallardan oluşmaktaydı ve bu mallar Fransa'nın değişik bölgelerindeki sanayilerde kullanılmaktaydı³⁵. D. Panzac'a göre, bu durumun tam aksine olarak, bu yüzyıldaki Osmanlı ithal ürünleri ise manifaktür mallardan oluşmaktaydı. Bu manifaktür mallara çivit, boya hammaddeleri, kahve ve şeker gibi koloni malları da eşlik ediyordu³⁶. Ancak bu değişim, H. Sahillioğlu'nun bulgusuna göre mutlaka 18. yüzyılın ikinci yarısında

34 Cemal Kafadar, "Osmanlı Tarihinde Gerileme Meselesi", çev. C. Şişman, *Osmanlı Geriledi mi?*, haz. Mustafa Armağan, Etkileşim Yayınları, İstanbul (2006), s. 129; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, 6. baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul 2003, s. 253.

35 Charles Issawi (ed.), *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, The Univ. of Chicago Press, London 1966, s. 31'den: C. F. Volney, "Etat du Commerce du Levant en 1784, d'après les registres de la chambre de Commerce de Marseille"; III, Paris 1825, s. 321-340.

36 Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", s. 191.

olmuş olmalıydı. Zira 1750 gibi geç bir tarihte bile, Bursa, Gelibolu ve Ankara gibi kentlerin ticaret imkânlarının ve ürettikleri malların uluslararası ticaretteki etkin konumlarının varlığı söz konusuydu³⁷.

Bir tarih belirtmeyen C. Issawi'ye göre bu yüzyıl, Osmanlı'nın Avrupalı devletlerinin gelişen endüstrileri için bir hammadde kaynağı haline geldiği ve Avrupalıların bol miktarda pamuk, yün ve ipek ithal ettikleri bir dönemdi. 18. yüzyıl boyunca tekstil sanayinin üç maddesi, yün, pamuk ve ipekli kumaş iplik ve hammadde olarak ihraç edilirken, yüzyılın sonuna doğru yalnızca hammadde olarak ihraç edilmeye başlanmıştı³⁸.

B. J. Slot bu dönüşümü fazla abartmamak gerektiği düşüncesindedir. Zira ilk defa bu yüzyılda beliren söz konusu eğilim dış ticaret hadlerinde olumsuz sonuçlar doğurmasına rağmen Avrupalı ülkelerin yeni hammadde kaynaklarına yönelmeleri, 19. yüzyılın ortalarına doğru hammadde ihracatının azalmasına neden olmuştu. Zira 18. yüzyılda kahve gibi Osmanlı merkezli bir malın dahi Jawa'dan Basra'ya ihraç edilmesi veya Surinam'dan kahve getirilmesi bunun göstergesiydi³⁹.

B. McGowan da hammadde ihracının abartılmaması gerektiği konusunda Slot ile benzer düşünceleri paylaşmaktadır. McGowan'a göre Osmanlı ihracatının bu dönemde hammadde ağırlıklı oluşu ilk bakışta bu ticaretin kolonyalist bir ticaret olduğu çağrışımı yapmaktaydı. Ancak ona göre, en azından 19. yüzyıla kadar, kolonyalist teriminin ima ettiği siyasi bir teslimiyetten bahsetmek mümkün değildi. Çünkü, kurumsallaşmasını daha 16. yüzyılın sonlarında tamamlamış olan dış ticarete son dönemlere kadar devletin kontrolü ortadan kalkmamış, bu durum ancak 19. ve 20. yüzyıllarda ticaretin büyük güçlerin kontrolü altına girmesiyle değişmeye başlamıştı⁴⁰.

Ş. Pamuk en azından 1820'ye gelene kadar Osmanlı ekonomisinin dış ticaret yoluyla bir kuşatma altında kalarak, kolonyalist bir niteliğe dönüşmediğini düşünmektedir. Ona göre Avrupa'nın ucuz tarım malları ve mamul malları için araş-

37 Halil Sahillioğlu, "18. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticari İmkânları"; *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 11, (1968), s. 61.

38 Charles Issawi, "The Transformation of the Economic Position of the Millets in the Nineteenth Century", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, ed. B. Braude-B. Lewis, New York (1982), s. 160.

39 J. B. Slot, "Hollanda ile Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Ticari İlişkiler", *Osmanlılar ve Hollandalılar*, Cem Ofset Matbaacılık vd., İstanbul 1990, s. 19.

40 McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe, Taxation, Trade and Struggle for Land 1600-1800*, s. 10.

tırdığı pazarlar nedeniyle yüzünü dünyanın geri kalan bölgelerine çevirmesi 19. yüzyılın başlarına denk gelmektedir⁴¹. Nitekim Pamuk'a göre 19. yüzyılın ilk yirmi yılı, yani 1820'ye kadar olan dönem, Osmanlı ekonomisinin kendi kendine yettiği; kapitalist öncesi üretim ilişkilerinin egemen olduğu ve yapıların henüz çözülmediği bir dönemdi. Oysa 1820'den sonra bu yapı batının askerî, siyasi ve iktisadi gücüyle karşı karşıya kalmıştı. Ekonomi kapitalizme açılırken merkez, gücünü artırmak için bir dizi reforma başvurmuş ve ekonomik yapı, dünya ekonomisi ile bağlantılar kurmaya başlamıştı. Osmanlı ekonomisinin dünya pazarları için tarımsal meta üretiminin yaygınlaşması 1820–1853 döneminde gerçekleşmişti⁴². Zaten Osmanlı dış ticaretindeki açıkların da süreklilik kazanarak kronikleşmesi bu tarihlere denk gelmekteydi⁴³. Zira K. Karpat'a göre 19. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı dış ticaret dengesi iyi olsa da ithalatçı bir kimliğe doğru evrilme sürecindeydi. Ek olarak bu artış göreceli bir artıştı. Osmanlı'nın Avrupa ile ticareti artmaktaydı ancak Avrupa devletlerinin toplam ticaret hacmi içinde bu pay oldukça küçüktü⁴⁴.

Sonuç ve Değerlendirme

Bu çalışmadan elde edilen ilk sonuç 1774-1776 yıllarında Osmanlı İzmir Meyve Gümrüğü'nden, 1.487 tüccara ait olan 2.563 parça ihraç malını taşıyan 244 adet geminin ayrıldığını ve bu gemilerin taşıdığı mallardan Osmanlı Devleti'nin toplam 13.618.307 akçe, yani 113.486,07 kuruş ihraç vergisi tahsil ettiğinin kantifiye etmek olmuştur. Ancak bu genel kantifikasyona ek olarak, bu çalışmanın ulaştığı bazı başka spesifik sonuçlar da bulunmaktadır.

Söz konusu 244 ticaret gemisi, taşıdıkları ihraç malları ile birlikte İzmir'den ayrılarak Marsilya, Hollanda, İngiltere, Livorno, Trieste ve Venedik gibi Güney Avrupa limanlarına gitmişlerdir. Bu limanlara, az sayıda da olsa Ankona, Malta, İsveç ve İstanbul gibi limanlar eşlik etmişlerdir. Buna göre Osmanlı ihraç malları ağırlıklı olarak Akdeniz limanları ile Fransa, Hollanda ve İngiltere limanlarına yönelmiş-

41 Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1997, s. 153. Avrupalı ulusların 17. yüzyılın aksine, 18. Yüzyılda yüzlerini koloni mallarına çevirdikleri konusunda ayrıca bk. John B. Wolf, *Early Modern Europe 1500-1789*, Scott-Foresman and Company, London 1972, s. 176.

42 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2005, s. 151-152.

43 Bk. Şevket Pamuk, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, C 1, TC. Başbakanlık DİE. Yayınları, Ankara 1995, s. 25, 4.1. Nolu Tablo.

44 Kemal Karpat, "The Transformation of the Ottoman State 1789–1908", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 3/No. 3, (1972), s. 246.

tir. Bu durum, İzmir'den yapılan Osmanlı ihracatına konu olan malların iki ana bölgeye gittiğine işaret etmektedir. Bölgelerden ilki Güney Avrupa limanları olup, ihraç mallarının bu limanlar aracılığı ile Avrupa ülkelerine dağıldığını söylemek mümkün görünmektedir. İkinci bölge direkt olarak Fransa, Hollanda ve İngiltere limanlarıdır. Osmanlı dış ticaretin yaklaşık olarak %45'ine yakın bir bölümünü gerçekleştiren İzmir kentinden kalkan gemilerin gitmiş oldukları bu bölgeler, Osmanlı ihracatında ağırlıklı olarak İngiltere, Hollanda ve Güney Avrupa ülkelerinin baskın olduklarına da işaret etmektedir.

Söz konusu durum, İzmir'den yapılan ihraç mallarından tahsil edilen vergilerden de izlenebilmektedir. Nitekim ihraç mallarını taşıyan 244 gemiden Fransa, Hollanda ve İngiltere'ye giden 155 gemi, toplam ihraç vergisinin 94.042 kuruşunu (%82,87); geriye kalan 89 gemi ise 19.444 kuruşunu (%12,18) ödemiştir. Söz konusu üç ülkeye giden malların bu denli yüksek bir oranda ihraç vergisi ödemiş olmaları, bu ülkelerin katma değeri yüksek olan hammaddeleri aldığını düşündürtecek niteliktedir. Bu çalışmanın incelediği tarih aralığı düşünüldüğünde, söz konusu ülkelerin Sanayi Devrimi sürecinde olduklarını ve bu malları kendi üretimleri için bir tür girdi olarak kullandıklarını ve bu tarihlere gelindiğinde Akdeniz'deki deniz ticari taşımacılığında etkinliklerini sağlamış olduklarını ifade etmek gerekmektedir. Ticari taşımacılıktaki bu üstünlük rakamlardan da anlaşılmaktadır. Nitekim 1774-1776 yılları arasında İzmir'den yapılan ihracatı gerçekleştiren 244 geminin bandıraları ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz, Venedik ve Hollanda bandıralarından oluşmuştur. Bu dört ülke toplam 244 geminin içinde 226 (%92,61) adedinin bandırısına sahip olmuşlardır. Bu dört ülkenin gemileri toplam ihraç vergisinin 104.466 kuruşluk (%98,22) kısmını ödemişlerdir. Buna göre Osmanlı ihracatındaki taşımacılıkta Avrupalı devletlerin kesin bir üstünlüğü bulunmaktadır. Bu üstünlüğün nedenleri olarak, deniz taşımacılığındaki teknolojik yeniliklerin, kurulan organizasyonların, bazı vergi avantajları ve imtiyazların elde edilmiş olmasının, askerî güçlerindeki ilerlemenin, devletlerin taşımacılık konusundaki politikalarını isabetli geliştirmiş olması ve bu sektörü desteklemiş olmasının zaman içinde gelişmiş olmasının etkileri bulunmuş olmalıdır.

İzmir'den İhraca konu olan 2.563 parça malda ham pamuğun, ipliğin, hammadde-kimyasal malların ezici bir ağırlığı bulunmaktadır. Bu üç grup mal, toplam 2.563 parça malın 2.143 parçasını (%83,61) oluştururken mensucat ürünleri 182 (%7,10) ve baharat-gıda malları 209 parçasını (%8,15) oluşturmuşlardır. Hammaddelerdeki bu durum, ihraç mallarından tahsil edilen vergilere de yansımıştır. Toplam 113.486,07 kuruşluk ihraç vergisinin 106.789 kuruşluk (%94,10) kısmı ham pamuk, iplik ve hammadde-kimyasal mallardan tahsil edilmiştir. Men-

sucut ile baharat ve gıda mallarından tahsil edilen ihraç vergisi ise yalnızca 6.294 (%5,55) kuruştur. Bu rakamlar literatürdeki bazı çalışmaların da tespit ettiği gibi Osmanlı dış ticaretindeki mamul madde ithal etmek ve hammadde ihraç etmek şeklinde gerçekleşen dönüşümün Osmanlı arşiv kayıtların da kantifiye edilmesi anlamına gelmektedir. Ancak bu dönüşüme biraz ihtiyatlı yaklaşılmalıdır. Nitekim bu dönüşümün 18. yüzyılın başlarından başlayarak yüzyılın sonlarına doğru yavaş ama kararlı adımlarla, daha çok Avrupalı devletlerdeki ekonomik gelişmelere bağlı olarak gelişmiş olmalıdır. Nitekim Sanayi Devrimi'ni idrak etmeye başlamış olan Avrupa devletlerinin özellikle hammaddeler ve bazı buğday gibi gıda mallarını, aradaki fiyat farkından da faydalanmak için Osmanlı ve Rusya gibi devletlerden satın almaya başladıkları da yapılan çalışmalardan bilinmektedir.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

BOA. D. BŞM. 4535; 22869; 22871; 22872; 22873; 22874.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Abesci, Elias, “Etat actuel de l’empire Ottoman”, *Chez la Villette, Libraire Paris: 1792, Contribution A L’histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, (ed. Nicolas V. Michoff), Svichtov 1950, s. 58-64.

Bağış, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler 1750-1839*, 2. Baskı, Turhan Yayınları, Ankara 1998.

Bostan, İdris, “17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinde Değişim: Kadırgadan Kalyona”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Devleti*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 183-206.

Chenier, M. de, “Revolutions de l’Empire Ottoman, Et Observations sur les progres, sur les revers, sur l’etat present de cet Empire”, Paris 1789, *Contribution A L’histoire du Commerce de la Turquie et de la Bulgarie III, Rapport Consulaires Français Documents Officiels et Autres Documents*, (ed., Nicolas V. Michoff), Svichtov 1950, s. 41-57.

Ergenç, Özer, “18. Yüzyılda Osmanlı Sanayisi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Gözlemler”, *Belleten*, C LII/S. 203, Ağustos 1988, s. 501-533.

Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 3. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

- Genç, Mehmet, “18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*, 5. baskı, Ötüken Yayınları, İstanbul 2000, s. 211-222.
- Genç, Mehmet, “Giriş Yerine: İktisat Tarihinin Temel Problematiki”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*, 5. baskı, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009, s. 37-45.
- Genç, Mehmet, “Tarihimize Giydirilen Deli Gömleği: Osmanlı Tarihinde Periyotlaştırma Meselesi”, *Osmanlı Geriledi mi?*, haz. Mustafa Armağan, Etkileşim Yayınları, İstanbul 2006, s. 329-346.
- Issawi, Charles (ed.), *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, The Univ. of Chicago Press, London 1966.
- Issawi, Charles, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1814)”, *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpaz, Ufuk Kitapları, İstanbul 2000, s. 155-171.
- Issawi, Charles, “The Transformation of the Economic Position of the Millets in the Nineteenth Century”, *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, (ed. B. Braude-B. Lewis), New York 1982, s. 261-285.
- Kafadar, Cemal, “Osmanlı Tarihinde Gerileme Meselesi”, çev. C. Şişman, *Osmanlı Geriledi mi?*, haz. Mustafa Armağan, Etkileşim Yayınları, İstanbul 2006, s. 101-164.
- Kaltenstadtler, Wilhelm, “Der Österreichische Seehandel über Trieste im 18. Jahrhundert”, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschafts Geschichte*, 55-56. Bd., 1969, Heft: 1-4, s. 481-500.
- Karpaz, Kemal, “Osmanlı Tarihinin Dönemleri: Yapısal Bir Karşılaştırma Yaklaşımı”, *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpaz, Ufuk Kitapları, İstanbul 2000, s. 119-145.
- Karpaz, Kemal, “The Transformation of the Ottoman State 1789-1908”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 3/No. 3, 1972, s. 243-281.
- Kasaba, Reşat, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Çözülmesi ve Dünya Ekonomisi”, *Yapıt Dergisi*, S. 10, 1985, s. 37-50.
- Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara 1982.
- Küçükkalay, A. Mesud, “A Study of the Ottoman Imports to Smyrna between 1794-1802”, *Journal of the Economic and the Social History of the Orient*, 2008 (51), s. 487-512.

- Küçükkalay, A. Mesud, “Farklılıkları Bağlamında İstanbul İthalatı ve İzmir ile Karşılaştırılması (1793-1803)”, *İSAM Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, S. 41, 2013, s. 321-359.
- Küçükkalay, A. Mesud, “İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataası'na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi”, *Türklük Dünyası Dergisi*, S. 16, İstanbul 2004, s. 215-223.
- Küçükkalay, A. Mesud, “İzmir Efrenç Gümrüğü'ne Ait Bir İrat Defterinin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)”, *Belleten*, C LXX/S. 257, 2006, s. 265-288.
- Küçükkalay, A. Mesud, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -1818-1839 İzmir Gümrüğü Örneği-*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2013.
- Küçükkalay, A. Mesud-Elibol, Numan, “Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniv. Sos. Bilimler Dergisi*, 2004/1, s. 29-54.
- Küçükkalay, A. Mesud-Elibol, Numan, “Ottoman Imports in the 18th Century: Smyrna (1771-1772)”, *Middle Eastern Studies*, Vol. 42/No. 5, September 2006, s. 723-740.
- Kütükoğlu, Mübahat, “18. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerine Etkileri”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 12, 1968, s. 57-71.
- Mantran, Robert, “16. ve 17. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti”, çev. Zeki Arıkan, *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 3, 1987, s. 1433-1443.
- Mantran, Robert, “18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi”, çev. Zeki Arıkan, *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C 3, 1987, s. 159-175.
- McGowan, Bruce, “Ayanlar Çağı 1699-1812”, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ed. Halil İnalçık-D. Quataert, çev. Ayşe Berktaş vd., Eren Yayınları, İstanbul 2004, s. 761-867.
- McGowan, Bruce, *Economic Life in Ottoman Europe, Taxation, Trade and Struggle for Land 1600-1800*, Cambridge Univ. Press, New York 1981.
- Owen, Roger, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, I. B. Tauris, London 2002.
- Pamuk, Şevket, *100 Soruda Osmanlı Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1997.

- Pamuk, Şevket, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, C 1, TC. Başbakanlık DİE. Yayınları, Ankara 1995.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. baskı, İstanbul 2005.
- Panzac, Daniel, “18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Ticareti”, çev. Serap Yılmaz, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C 4, 1989, s. 179-182.
- Panzac, Daniel, “International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century”, *International Journal of Middle East Studies*, 24, 1992, s. 189-206.
- Paskaleva, Virginia, “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı 1700-1850”, *İÜ. İktisat Fakültesi Dergisi*, C 27/S. 1-2, Ekim-1967, s. 36-74.
- Quataert, Donald, *The Ottoman Empire 1700-1922*, 2nd Edition, Cambridge Univ. Press, UK 2005.
- Sahillioğlu, Halil, “18. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticari İmkânları”; *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 11, Ağustos-1968, s. 61-66.
- Slot, J. B., “Hollanda ile Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Ticari İlişkiler”, *Osmanlılar ve Hollandalılar*, Cem Ofset Matbaacılık vd., İstanbul 1990, s. 7-17.
- Stoianovich, Trajan, “The Conquering Balkan Orthodox Merchant”, *The Journal of Economic History*, Vol. 20/No. 2, 1960, s. 234-313.
- Syrett, E. Frangakis, “Greek Mercantile Activities in the Eastern Meditarrenean 1780-1820”, *Balkan Studies*, Vol. 28/No. 1, 1987, s. 73-86.
- Syrett, E. Frangakis, “Trade Between Ottoman Empire and Western Europe: The Case of Izmir in the Eighteenth Century”, *New Perspective on Turkey*, Vol. 2/No. 1, 1988, s. 1-18.
- Tabakoğlu, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, 6. baskı, İstanbul 2003.
- Volney, C. F., “Etat du Commerce du Levant en 1784, d’apres les registres de la chambre de Commerce de Marseille”, III, Paris 1825, s. 321-340.
- Wolf, John B., *Early Modern Europe 1500–1789*, Scott-Foresman and Company, London 1972.
- Wood, Alfred C., *A History of the Levant Company*, Frank Cass and Co. Ltd., London 1964.

EKOsmanlı'nın İzmir Meyve Gümrüğü'nden Yaptığı İhracatın Genel Kompozisyonu
(25 Ramazan 1188-30 Zilhicce 1189 Hicri/29 Kasım 1774-20 Şubat 1776)

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
<i>BOA. D. BŞM. 22869</i>								
1	25 Ramazan 1188	29 Kasım 1774	Venedik	Venedik	9	6	64.270	535,58
2	26 Ramazan 1188	30 Kasım 1774	Flemenk	Flemenk	33	13	187.628	1.563,57
3	19 Şevval 1188	23 Aralık 1774	Livorno	Fransız	21	13	48.650	405,42
4	25 Şevval 1188	29 Aralık 1774	Marsilya	Fransız	8	4	63.595	529,96
5	26 Şevval 1188	30 Aralık 1774	Flemenk	Flemenk	15	10	77.202	643,35
6	29 Şevval 1188	02 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	4	3	47.032	391,93
7	29 Şevval 1188	02 Ocak 1775	Marsilya	Fransız	7	7	37.968	316,40
8	07 Zilkade 1188	09 Ocak 1775	Venedik	Venedik	15	10	41.135	342,79
9	08 Zilkade 1188	10 Ocak 1775	Livorno	Venedik	14	9	51.746	431,22
10	15 Zilkade 1188	17 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	5	4	62.804	523,37
11	17 Zilkade 1188	19 Ocak 1775	Ankona	Venedik	14	10	64.830	540,25
12	21 Zilkade 1188	23 Ocak 1775	Livorno	Venedik	4	3	8.510	70,92
13	23 Zilkade 1188	25 Ocak 1775	Marsilya	Fransız	2	2	37.620	313,50
14	25 Zilkade 1188	27 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	7	4	76.082	634,02
15	29 Zilkade 1188	31 Ocak 1775	Flemenk	Fransız	5	3	19.332	161,10
16	01 Zilhicce 1188	02 Şubat 1775	Flemenk	Flemenk	4	4	38.670	322,25
17	05 Zilkade 1188	06 Şubat 1775	Trieste	Nemçe	6	5	25.996	216,63
18	09 Zilkade 1188	10 Şubat 1775	Livorno	İngiliz	2	1	8.403	70,03
19	26 Zilhicce 1188	27 Şubat 1775	Marsilya	Fransız	1	1	6.204	51,70
20	12 Zilkade 1188	14 Ocak 1775	Malta	Fransız	6	3	12.690	105,75
21	23 Zilhicce 1188	24 Şubat 1775	İngiltere	İngiliz	2	2	6.330	52,75
22	24 Zilhicce 1188	25 Şubat 1775	Marsilya	Fransız	1	1	4.750	39,58
23	13 Zilkade 1188	15 Ocak 1775	Flemenk	Flemenk	5	2	33.662	280,52
24	16 Zilhicce 1188	17 Şubat 1775	Marsilya	Fransız	1	1	6.600	55,00
25	29 Zilkade 1188	31 Ocak 1775	Ankona	Fransız	1	1	102	0,85
26	26 Zilkade 1188	28 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	2	2	16.860	140,50
27	22 Zilhicce 1188	23 Şubat 1775	Ankona	Fransız	1	1	663	5,53
28	26 Zilkade 1188	28 Ocak 1775	Marsilya	Fransız	1	1	5.280	44
<i>BOA. D. BŞM. 22871</i>								
1	06 Recep 1188	12 Eylül 1774	Venedik	Venedik	22	12	47.720	397,67
2	17 Recep 1188	23 Eylül 1774	Marsilya	Fransız	19	13	107.500	895,83

Gemi No	Geminin İzmür'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmür'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
3	19 Recep 1188	25 Eylül 1774	Flemenk	Flemenk	19	8	86.612	721,77
4	27 Recep 1188	03 Ekim 1774	Livorno	İngiliz	23	11	45.068	375,57
5	28 Recep 1188	04 Ekim 1774	Trieste	İngiliz	8	6	17.600	146,67
6	02 Şaban 1188	08 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	8	4	49.426	411,88
7	13 Şaban 1188	19 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	14	10	69.115	575,96
8	23 Şaban 1188	29 Ekim 1774	İngiltere	İngiliz	2	1	6.270	52,25
9	02 Ramazan 1188	06 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	3	2	1.815	15,13
10	23 Ramazan 1188	27 Kasım 1774	Venedik	Venedik	1	1	1.290	10,75
<i>BOA. D. BŞM. 22872</i>								
1	07 Recep 1188	13 Eylül 1774	Trieste	Napoli	2	2	3.954	32,95
2	13 Recep 1188	19 Eylül 1774	İngiltere	İngiliz	7	3	31.994	266,62
3	26 Recep 1188	02 Ekim 1774	Flemenk	Flemenk	39	13	162.939	1.357,83
4	26 Recep 1188	02 Ekim 1774	Flemenk	Flemenk	14	6	128.369	1.069,74
5	28 Recep 1188	04 Ekim 1774	Livorno	Venedik	19	10	59.980	499,83
6	03 Şaban 1188	09 Ekim 1774	Trieste	Venedik	10	5	38.635	321,96
7	06 Şaban 1188	12 Ekim 1774	İngiltere	İngiliz	11	3	54.895	457,46
8	13 Şaban 1188	19 Ekim 1774	Flemenk	Flemenk	20	10	109.530	912,75
9	13 Şaban 1188	09 Ekim 1774	İngiltere	İngiliz	7	1	64.820	540,17
10	27 Şaban 1188	02 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	13	8	102.000	850,00
11	05 Ramazan 1188	09 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	5	2	68.420	570,17
12	09 Ramazan 1188	13 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	5	3	46.000	383,33
13	12 Ramazan 1188	16 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	9	5	74.750	622,92
14	16 Ramazan 1188	20 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	10	6	73.680	614,00
15	20 Şevval 1188	24 Aralık 1774	İngiltere	İngiliz	2	1	11.010	91,75
16	23 Zilkade 1188	25 Ocak 1775	Asitane	Zimmi	2	1	686	5,72
17	18 Şevval 1188	22 Aralık 1774	Flemenk	Flemenk	19	9	102.998	858,32
<i>BOA. D. BŞM. 22873</i>								
1	26 Recep 1188	02 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	10	6	37.792	314,93
2	17 Ramazan 1188	21 Kasım 1774	Marsilya	Fransız	9	7	69.310	577,58
3	18 Şevval 1188	22 Aralık 1774	Ankona	Venedik	6	1	27.965	233,04
4	13 Şevval 1188	17 Aralık 1774	Marsilya	Fransız	17	9	123.610	1.030,08
5	29 Şevval 1188	02 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	6	2	14.693	122,44
6	02 Zilkade 1188	04 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	1	1	34.848	290,40
7	04 Zilkade 1188	06 Ocak 1775	İngiltere	İngiliz	3	2	9.540	79,50
8	29 Şevval 1188	02 Ocak 1775	Marsilya	Fransız	7	6	108.266	902,22

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
<i>BOA. D. BŞM. 22874</i>								
1	21 Cemaziyevvel 1188	30 Temmuz 1774	Marsilya	Fransız	14	11	34.791	289,93
2	22 Recep 1188	28 Eylül 1774	Marsilya	Fransız	23	13	564.975	4.708,13
3	24 Cemaziyevvel 1188	02 Ağustos 1774	Malta	Fransız	7	3	20.331	169,43
4	07 Cemaziyelahir 1188	15 Ağustos 1774	İngiltere	İngiliz	13	3	49.492	412,43
5	26 Cemaziyelahir 1188	03 Eylül 1774	Trieste	Venedik	6	3	11.537	96,14
6	29 Cemaziyelahir 1188	06 Eylül 1774	Flemenk	Flemenk	27	10	258.103	2.150,86
7	15 Recep 1188	21 Eylül 1774	Flemenk	Flemenk	24	13	224.390	1.869,92
8	15 Recep 1188	21 Eylül 1774	Marsilya	Fransız	1	1	240	2,00
9	19 Recep 1188	25 Eylül 1774	Trieste	Nemçe	1	1	200	1,67
10	21 Recep 1188	27 Eylül 1774	Trieste	İngiliz	6	4	25.574	213,12
11	26 Recep 1188	02 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	14	8	77.453	645,44
12	27 Recep 1188	03 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	1	1	252	2,10
13	27 Recep 1188	03 Ekim 1774	Marsilya	Fransız	1	1	3.550	29,58
14	05 Şaban 1188	11 Ekim 1774	Livorno	Venedik	1	1	580	4,83
<i>BOA. D. BŞM. 4535</i>								
1	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	5	2	17.092	142,43
2	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Trieste	Nemçe	10	8	13.102	109,18
3	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Livorno	Fransız	6	6	1.889	15,74
4	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Flemenk	Flemenk	13	7	35.438	295,32
5	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Trieste	İngiliz	11	7	21.563	179,69
6	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Venedik	Venedik	14	5	11.135	92,79
7	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Marsilya	Fransız	15	11	49.525	412,71
8	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Livorno	Venedik	10	6	23.336	194,47
9	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	5	3	4.797	39,98
10	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Livorno	Venedik	35	14	47.809	398,40
11	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Flemenk	Flemenk	3	3	4.660	38,83
12	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Trieste	Venedik	6	5	7.677	63,98
13	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Flemenk	Flemenk	13	6	40.274	335,62
14	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Marsilya	Fransız	11	8	27.622	230,18
15	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Marsilya	Fransız	3	3	20.230	168,58
16	08 Muharrem 1189	11 Mart 1775	Asitane	Müslüman	2	1	3.760	31,33
17	13 Muharrem 1189	16 Mart 1775	Asitane	Müslüman	3	2	3.156	26,30
18	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	4	2	55.188	459,90

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
19	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Venedik	Venedik	14	8	32.159	267,99
20	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Flemenk	Flemenk	28	14	135.043	1.125,36
21	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Livorno	İngiliz	15	9	41.428	345,23
22	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Marsilya	Fransız	6	4	67.852	565,43
23	15 Safer 1189	18 Mart 1775	Asitane	Müslüman	1	1	4.361	36,34
24	01 Muharrem 1189	04 Mart 1775	Livorno	Venedik	19	13	38.335	319,46
25	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Asitane	Moskov	2	1	5.250	43,75
26	04 Safer 1189	06 Nisan 1775	Kemer	Venedik	1	1	3.750	31,25
27	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	7	3	65.136	542,80
28	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Flemenk	Fransız	10	6	60.505	504,21
29	04 Muharrem 1189	07 Mart 1775	Marsilya	Fransız	6	4	33.310	277,58
30	05 Muharrem 1189	08 Mart 1775	Ankona	Fransız	9	8	14.360	119,67
31	08 Muharrem 1189	11 Mart 1775	Fransa	Fransız	19	14	132.853	1.107,11
32	11 Muharrem 1189	14 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	1	1	1.092	9,10
33	12 Muharrem 1189	15 Mart 1775	Marsilya	Fransız	10	7	27.460	228,83
34	21 Muharrem 1189	24 Mart 1775	İngiltere	İngiliz	7	4	29.882	249,02
35	21 Muharrem 1189	24 Mart 1775	Fransa	Fransız	9	6	16.693	139,11
36	27 Safer 1189	29 Nisan 1775	Kuşadası	İngiliz	1	1	2.250	18,75
37	03 Safer 1189	05 Nisan 1775	Malta	Napoli	2	2	8.580	71,50
38	18 Safer 1189	20 Nisan 1775	İngiltere	İngiliz	2	1	7.758	64,65
39	28 Safer 1189	30 Nisan 1775	Kayı Yok	Zimmi	4	1	6.064	50,53
40	07 Muharrem 1189	10 Mart 1775	Trieste	Venedik	18	11	58.837	490,31
41	23 Muharrem 1189	26 Mart 1775	Marsilya	Fransız	8	6	86.966	724,72
42	25 Muharrem 1189	28 Mart 1775	Marsilya	Fransız	16	10	124.703	1.039,19
43	25 Muharrem 1189	28 Mart 1775	Marsilya	Fransız	13	7	142.323	1.186,03
44	30 Muharrem 1189	02 Nisan 1775	Marsilya	Fransız	17	9	106.489	887,41
45	02 Safer 1189	04 Nisan 1775	Marsilya	Fransız	9	7	51.449	428,74
46	09 Safer 1189	11 Nisan 1775	Venedik	Venedik	24	12	89.849	748,74
47	13 Safer 1189	15 Nisan 1775	Marsilya	Fransız	9	7	63.040	525,33
48	03 Rebiülevvel 1189	04 Mayıs 1775	Livorno	İngiliz	14	8	59.894	499,12
49	08 Rebiülevvel 1189	09 Mayıs 1775	Livorno	İngiliz	26	16	46.790	389,92
50	15 Rebiülahir 1189	14 Mayıs 1775	Kemer	Fransız	1	1	3.150	26,25
51	04 Rebiülahir 1189	05 Mayıs 1775	Kuşadası	Fransız	1	2	1.710	14,25
52	21 Muharrem 1189	24 Mart 1775	Livorno	Venedik	15	9	45.139	376,16
53	22 Muharrem 1189	25 Mart 1775	Flemenk	Flemenk	58	23	420.751	3.506,26
54	19 Safer 1189	21 Nisan 1775	Marsilya	Fransız	12	8	161.375	1.344,79

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
55	24 Safer 1189	26 Nisan 1775	İngiltere	İngiliz	8	4	56.565	471,38
56	25 Safer 1189	27 Nisan 1775	Livorno	Venedik	15	8	60.105	500,88
57	02 Rebiülevvel 1189	03 Mayıs 1775	İngiltere	İngiliz	9	3	91.849	765,41
58	03 Rebiülevvel 1189	04 Mayıs 1775	Flemenk	Flemenk	43	19	229.356	1.911,30
59	11 Rebiülevvel 1189	12 Mayıs 1775	İngiltere	İngiliz	1	1	5.850	48,75
60	12 Rebiülevvel 1189	13 Mayıs 1775	Marsilya	Fransız	22	16	91.400	761,67
61	13 Rebiülevvel 1189	14 Mayıs 1775	Malta	Fransız	1	1	2.630	21,92
62	27 Rebiülevvel 1189	27 Haziran 1775	Kuşadası	Fransız	1	1	780	6,50
63	25 Rebiülevvel 1189	26 Mayıs 1775	İngiltere	İngiliz	7	2	52.093	434,11
64	04 Rebiülahir 1189	04 Haziran 1775	İngiltere	İngiliz	29	15	68.637	571,98
65	23 Rebiülahir 1189	24 Mayıs 1775	Marsilya	Fransız	25	16	162.599	1.354,99
66	24 Cemaziyelahir 1189	23 Temmuz 1775	İngiltere	İngiliz	2	1	16.615	138,46
67	22 Rebiülahir 1189	22 Haziran 1775	Venedik	Venedik	13	8	38.404	320,03
68	22 Rebiülahir 1189	22 Haziran 1775	Trieste	Venedik	5	3	20.073	167,28
69	01 Rebiülahir 1189	01 Haziran 1775	Flemenk	Flemenk	36	18	318.861	2.657,18
70	24 Rebiülahir 1189	24 Haziran 1775	Marsilya	Fransız	18	10	102.365	853,04
71	05 Cemaziyevvel 1189	04 Temmuz 1775	Marsilya	Fransız	14	7	189.384	1.578,20
72	09 Cemaziyevvel 1189	08 Temmuz 1775	Venedik	Venedik	6	5	20.022	166,85
73	13 Cemaziyevvel 1189	12 Temmuz 1775	Marsilya	Fransız	16	9	87.236	726,97
74	21 Cemaziyevvel 1189	20 Temmuz 1775	İngiltere	İngiliz	11	4	40.150	334,58
75	24 Cemaziyevvel 1189	23 Temmuz 1775	Marsilya	Fransız	25	14	96.473	803,94
76	15 Cemaziyelahir 1189	13 Ağustos 1775	Marsilya	Fransız	20	12	69.600	580,00
77	12 Recep 1189	08 Eylül 1775	Trieste	Nemçe	11	5	22.272	185,60
78	04 Recep 1189	31 Ağustos 1775	Venedik	Venedik	2	2	1.710	14,25
79	21 Recep 1189	17 Eylül 1775	Livorno	Venedik	2	2	3.480	29,00
80	09 Recep 1189	09 Haziran 1775	Marsilya	Fransız	38	20	75.565	629,71
81	15 Rebiülahir 1189	15 Haziran 1775	Flemenk	Flemenk	1	1	2.244	18,70
82	05 Cemaziyelahir 1189	03 Ağustos 1775	Marsilya	Fransız	13	9	67.771	564,76
83	26 Cemaziyelahir 1189	22 Ağustos 1775	İngiltere	İngiliz	9	3	55.492	462,43
84	26 Cemaziyevvel 1189	25 Temmuz 1775	Trieste	Venedik	12	7	25.813	215,11
85	02 Recep 1189	29 Ağustos 1775	Trieste	Venedik	5	4	14.038	116,98
86	07 Recep 1189	03 Eylül 1775	Marsilya	Fransız	16	9	93.595	779,96
87	09 Recep 1189	05 Eylül 1775	İngiltere	İngiliz	9	3	117.145	976,21
88	08 Recep 1189	13 Eylül 1775	Marsilya	Fransız	13	9	45.109	375,91
89	03 Şaban 1189	29 Eylül 1775	Marsilya	Fransız	4	3	7.755	64,63
90	10 Şaban 1189	06 Ekim 1775	Venedik	Venedik	1	1	354	2,95

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/Iskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
91	18 Şaban 1189	14 Ekim 1775	İngiltere	İngiliz	3	2	4.539	37,83
92	09 Cemaziyelevvel 1189	08 Temmuz 1775	Flemenk	Flemenk	47	18	224.282	1.869,02
93	09 Recep 1189	05 Eylül 1775	İngiltere	İngiliz	8	3	37.804	315,03
94	19 Recep 1189	15 Eylül 1775	Marsilya	Fransız	27	13	122.209	1.018,41
95	27 Recep 1189	23 Eylül 1775	Livorno	İngiliz	18	10	30.675	255,63
96	10 Şaban 1189	06 Ekim 1775	Trieste	İngiliz	19	9	38.840	323,67
97	12 Şaban 1189	08 Ekim 1775	Trieste	Venedik	2	2	5.596	46,63
98	25 Şaban 1189	21 Ekim 1775	Livorno	İngiliz	8	3	34.100	284,17
99	07 Şaban 1189	03 Ekim 1775	Malta	Venedik	7	2	7.934	66,12
100	12 Şaban 1189	08 Ekim 1775	Flemenk	Flemenk	27	15	152.310	1.269,25
101	18 Şaban 1189	14 Ekim 1775	Trieste	Venedik	13	9	37.563	313,03
102	28 Şaban 1189	24 Ekim 1775	Marsilya	Fransız	21	11	250.593	2.088,28
103	23 Şaban 1189	25 Ekim 1775	İngiltere	İngiliz	25	17	62.218	518,48
104	09 Ramazan 1189	03 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	18	11	111.709	930,91
105	07 Recep 1189	03 Eylül 1775	Flemenk	Flemenk	18	8	159.524	1.329,37
106	16 Şaban 1189	12 Ekim 1775	Venedik	Venedik	16	10	52.878	440,65
107	25 Şaban 1189	21 Ekim 1775	Flemenk	Flemenk	18	5	87.394	728,28
108	15 Ramazan 1189	09 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	13	7	105.666	880,55
109	21 Ramazan 1189	15 Kasım 1775	Livorno	Dubrovnik	15	14	39.606	330,05
110	18 Şaban 1189	14 Ekim 1775	Livorno	Venedik	19	13	82.295	685,79
111	23 Şaban 1189	19 Ekim 1775	İngiltere	İngiliz	17	4	64.045	533,71
112	14 Ramazan 1189	08 Kasım 1775	Livorno	İngiliz	20	17	45.634	380,28
113	14 Ramazan 1189	08 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	23	13	127.317	1.060,98
114	23 Ramazan 1189	17 Kasım 1775	Flemenk	İngiliz	8	7	59.508	495,90
115	28 Ramazan 1189	22 Kasım 1775	Livorno	Venedik	10	8	36.027	300,23
116	30 Ramazan 1189	24 Kasım 1775	Flemenk	İngiliz	13	9	52.292	435,77
117	30 Ramazan 1189	24 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	1	1	6.285	52,38
118	30 Ramazan 1189	24 Kasım 1775	İngiltere	İngiliz	8	3	59.335	494,46
119	11 Zilkade 1189	03 Ocak 1776	Trieste	Nemçe	13	10	37.847	315,39
120	25 Zilkade 1189	17 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	4	3	22.536	187,80
121	25 Zilkade 1189	17 Ocak 1776	İngiltere	İngiliz	6	2	71.133	592,78
122	06 Şevval 1189	30 Kasım 1775	Livorno	İngiliz	14	7	91.202	760,02
123	01 Rebiülahir 1189	01 Haziran 1775	Flemenk	Flemenk	16	10	154.421	1.286,84
124	24 Şaban 1189	20 Ekim 1775	Flemenk	Flemenk	22	13	118.997	991,64
125	18 Ramazan 1189	12 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	15	12	126.779	1.056,49
126	24 Ramazan 1189	18 Kasım 1775	Flemenk	Flemenk	15	9	90.601	755,01

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
127	30 Ramazan 1189	24 Kasım 1775	Malta	Venedik	7	4	23.927	199,39
128	04 Şevval 1189	28 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	10	5	83.751	697,93
129	05 Şevval 1189	29 Kasım 1775	Marsilya	Fransız	13	8	77.330	644,42
130	14 Şevval 1189	08 Aralık 1775	Trieste	Venedik	21	14	57.241	477,01
131	28 Şevval 1189	22 Aralık 1775	Trieste	Venedik	4	4	35.760	298,00
132	06 Zilkade 1189	29 Aralık 1775	Flemenk	Flemenk	12	6	57.781	481,51
133	27 Şevval 1189	21 Aralık 1775	Marsilya	Fransız	4	4	69.950	582,92
134	05 Zilkade 1189	28 Aralık 1775	Livorno	Venedik	19	13	55.008	458,40
135	06 Zilkade 1189	29 Aralık 1775	Marsilya	Fransız	14	7	76.226	635,22
136	11 Zilkade 1189	03 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	10	7	37.264	310,53
137	12 Zilkade 1189	04 Ocak 1776	Venedik	Venedik	10	8	36.798	306,65
138	12 Zilkade 1189	04 Ocak 1776	Livorno	Fransız	3	3	22.696	189,13
139	13 Zilkade 1189	05 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	7	5	73.356	611,30
140	13 Zilkade 1189	06 Ocak 1776	Flemenk	Flemenk	6	4	62.090	517,42
141	18 Zilkade 1189	10 Ocak 1776	Livorno	Dubrovnik	2	1	33.200	276,67
142	19 Zilkade 1189	11 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	8	8	45.528	379,40
143	19 Zilkade 1189	11 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	10	8	58.069	483,91
144	19 Zilkade 1189	11 Ocak 1776	Flemenk	Flemenk	9	6	31.262	260,52
145	20 Zilkade 1189	12 Ocak 1776	Flemenk	Flemenk	16	14	51.332	427,77
146	21 Zilkade 1189	13 Ocak 1776	Flemenk	Flemenk	6	1	70.975	591,46
147	26 Zilkade 1189	18 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	1	1	26.268	218,90
148	27 Zilkade 1189	19 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	8	6	48.282	402,35
149	02 Zilhicce 1189	24 Ocak 1776	İsveç	İsveç	3	2	28.148	234,57
150	04 Zilhicce 1189	26 Ocak 1776	Marsilya	Fransız	8	6	40.304	335,87
151	08 Zilhicce 1189	30 Ocak 1776	Flemenk	Flemenk	4	4	25.872	215,60
152	13 Zilhicce 1189	04 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	1	1	16.632	138,60
153	13 Zilhicce 1189	04 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	5	5	19.134	159,45
154	17 Zilhicce 1189	08 Şubat 1776	Ankona	Fransız	6	5	19.744	164,53
155	18 Zilhicce 1189	09 Şubat 1776	Kayıd Yok	Venedik	5	5	20.006	166,72
156	18 Zilhicce 1189	09 Şubat 1776	Flemenk	Flemenk	5	5	25.472	212,27
157	21 Zilhicce 1189	12 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	1	1	18.216	151,80
158	25 Zilhicce 1189	16 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	3	1	12.824	106,87
159	27 Zilhicce 1189	18 Şubat 1776	Trieste	Moskov	1	1	198	1,65
160	22 Zilhicce 1189	13 Şubat 1776	Ankona	Venedik	6	6	21.204	176,70
161	22 Zilhicce 1189	13 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	1	1	11.880	99,00
162	28 Ramazan 1189	22 Kasım 1775	İngiltere	İngiliz	6	3	68.388	569,90

Gemi No	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Hicri)	Geminin İzmir'den Ayrıldığı Tarih (Miladi)	Geminin Gittiği Liman/İskele	Geminin Bandrası	Mal Sayısı (Parça)	Tüccar Sayısı	Tahsil Edilen Vergi (Akçe)	Tahsil Edilen Vergi (Kuruş) (Akçe/120)
163	24 Zilhicce 1189	15 Şubat 1776	Marsilya	Fransız	1	1	1.350	11,25
164	24 Zilhicce 1189	15 Şubat 1776	Flemenk	Flemenk	1	1	9.768	81,40
165	25 Zilhicce 1189	16 Şubat 1776	Kaydı Yok	Kaydı Yok	1	1	5.910	49,25
166	24 Ramazan 1189	18 Kasım 1775	İngiltere	İngiliz	4	2	67.946	566,22
167	30 Zilhicce 1189	20 Şubat 1776	Flemenk	Flemenk	1	1	2.112	17,60
GENEL TOPLAM					2.563	1.487	13.618.307	113.486,07

Kaynak: BOA. D. BŞM. 4535; 22869; 22871; 22872; 22873; 22874.