

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAşANAN PROBLEMLER\*

İbrahim OĞUZ\*\*

### ÖZ

Midilli'nin Osmanlı egemenliğine girmesiyle buradaki iskeleler önemli görevler üstlendiler. Adadan elde edilen zeytinyağı ve sabun, İstanbul ve sarayın tercihi, ada ve iskeleleri ise Osmanlı iç ve dış ticaretinin önemli bir noktası oldu. Bunun sebebi adanın konumuydu ve bu önem sonraki yüzyıllarda da artarak devam etti. 18. yüzyıla gelindiğinde, uluslararası ticaret yolları ve aktörlerinin değişiminin de etkisiyle ada etrafındaki ticaret yolları üzerinde hareketlilik azalsa da Midilli ve çevresi, önemini hem Osmanlı iç hem de Doğu Akdeniz ticareti üzerinde sürdürüyordu.

Çalışmamızda, 18. yüzyılda Midilli adasında gümrük vergileri etrafında yaşanan bazı problemleri ele aldık. Bunlar, genel olarak her gümrükte yaşanan vergi kaçırma veya vergi vermek istememe, izin olmaksızın başka limanlara mal indirme veya buralardan mal alma gibi problemlerdi. Amacımız, daha önce araştırılmamış olan Midilli gümrük yönetiminin bu sorunlara nasıl tepki verdiği, merkezî devletin ve yerel idarecilerin ne gibi çözüm önerileri getirdiği ve adada bu çözümlerin nasıl uygulandığını ortaya koymak oldu.

**Anahtar Kelimeler:** Midilli Adası, Gümrük, Gümrük Resmi, Resm-i Mirî, Zeytinyağı.

\* Bu makale, 21-25 Haziran 2022 tarihinde Selanik'te düzenlenen 24. CIEPO Kongresi'nde sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

\*\* Dr., Nevit Kodallı Güzel Sanatlar Lisesi, Mersin, ORCID: orcid.org/0000-0001-8198-9591, E-posta: iboguzz@yahoo.com



İBRAHİM OĞUZ

## PROBLEMS WITH COLLECTING TAXES IN LESVOS CUSTOMS AT THE 18th CENTURY

### ABSTRACT

After the Lesvos Island came under Ottoman rule, the ports here performed important duties. Olive oil and soap obtained from the island became the favorite of Istanbul and the palace, and the island became an important point of Ottoman domestic and foreign trade. The reason for this was the favorable location of the island which allowed the port to grow in importance in the following years. By the 18th century activities on the trade routes around the island decreased due to geographical discoveries and the change of trade routes. However, Lesbos and its surroundings continued to be important both locally and in the Eastern-Mediterranean trade.

In our study, we discussed some of the problems around custom tax in the 18th century on the island of Lesbos. These were general problems such as tax evasion reluctance to pay taxes at all, unloading or receiving goods from other ports without permission. We aimed to show how the customs of Lesbos reacted to these problems, what solutions the central and local governments offered and how these were implemented on the island.

**Keywords:** Lesbos Island, Custom, Custom Tax, Private Consumption Tax, Olive Oil.

### EXTENDED ABSTRACT

*Customs is a place where goods are checked at border crossings in interstate trade. In Ottoman practice, the concept of the border in terms of customs meant the line between the sea and the land, which came just after the border between the states. In other words, the goods coming from the sea and being brought ashore or coming from the land and loaded onto the ships were subjected to customs fees.*

*The tax levied during the transit of goods through customs is called a customs duty. The most important issue taken into consideration in the Ottoman customs taxation regulations was the religion and nationality of the merchant. This seemed of even more importance than the quality of goods and their source. The first distinction made between merchants at customs was whether they were Muslim or not. If the merchants were Muslim, it did not matter whether they were Ottoman nationals or not. When it comes to non-Muslim merchants, it was distinguished whether they were Ottoman or not. Within these standards, since the 16th century, tax rates at customs were*

## 18. YÜZYILDA MİDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

*determined at 3% for Muslim merchants, 4% for non-Muslims from Ottoman citizens and 5% for non-Muslim foreign traders called harbî.*

*As the central state began to lose its power in the provinces from the 17th century, European merchants saw this as an opportunity to cooperate with local elements in order to overcome export bans imposed by the Ottomans. Such collaboration was aimed at ensuring that European merchants could continue production of some goods or end product shortages. Another reason for this cooperation was to avoid paying high taxes and prohibitions imposed by the state on exports. In this case, the state began to collect an additional tax, under the name of *resm-i mirî* (Private Consumption Tax), on goods such as olive oil, tobacco, cotton, beeswax and wheat, export of which was constantly growing. This additional tax began to be applied in internal customs as of the 1760s.*

*The discovery of the Cape of Good Hope route in the 16th century created an alternative for trade to shift to the oceans. The Ottoman Empire, which had a say in trade on the Mediterranean-Black Sea trade route until then, had to take some measures to protect its share in the trade. The reason for this was that the customs revenue from this transit trade was crucial for the state. The Ottoman Empire tried to keep the commercial routes within its region by giving some privileges to England and the Netherlands. Those two countries had conflicting interests with Portugal and Spain which were interested in changing the commercial routes. By favoring England and the Netherlands, the Ottoman Empire gained allies that would support it in maintaining the status quo.*

*Known as Lesbos in Turkish, Lesvos or Lesbos in Greek and Western languages, Lesbos is the largest of the Northern Aegean islands called Eastern Sporades or Saruhan Islands. The name of the island in Turkish originates from the town of Mytilene, which has been the center of the island since the Middle Ages. Ever since the first records on the history of the island, which date back as far as the 3rd millennium B.C., Lesbos had provided an important geo-strategic advantage to any civilization that dominated it because the island's position allows it to control the entrance and exit of the straits, which is the key transit point of the Black Sea-Mediterranean trade.*

*Until the time when geographic discoveries and alternative trade routes began to be used extensively, the Black Sea and Mediterranean ports were among the most densely used ports for trade in the world. In the middle of these points, Lesbos Island dominated the entry point of the straits, which was the key to the Black Sea-Mediterranean trade. Thus, the ports of Lesbos Island became an important element of the trade in these areas.*

*After Lesbos Island came under Ottoman rule, the ports there took on more important duties. In addition to products such as coffee and rice from Egypt, olive oil produced on the island was transported both to the Ottoman territory and Europe via Lesbos piers. Products of the island such as olive oil and soap obtained from the island became one of the favorites of Istanbul and the palace, and the island became an important point of Ottoman domestic and foreign trade. The reason for this was the location of the island and this importance continued to increase over the years. By the 18th century, although the intense activity on these trade routes decreased, the island and its surroundings continued to be important both locally and in the Eastern Mediterranean trade.*

*By the end of the 1600s and the beginning of the 1700s, the Ottoman economy entered into an expansion phase that lasted until the 1760s, despite the fact that the state was in a financial crisis. In addition to the increase in the economic volume of commercial centers such as Istanbul, Thessaloniki and Izmir, this period saw new production centers such as Chios and Crete emerging. This in turn, positively affected the island of Lesbos. Izmir and its hinterland became the only region of Anatolia to trade with Europe in the 18th century. Some of the important piers in the area, which we call the Izmir hinterland, were the Lesbos Island piers. The piers, which were in the middle of these commercial areas, started to work intensively at the end of the 17th century and the 18th century. Consequently, this situation led to an increase in the functions of the customs on the island. The archive records we used in the article clearly illustrate how, from the end of the 17th century, the state was in competition with the merchants over taxes: the Ottomans' objective was to keep the tax revenues at the maximum level, and the merchants aimed at making bigger profits with the minimum tax.*

*Studies on the island of Lesbos are not sufficient, especially in relation to the Ottoman period of the island. The role of the customs taxes applied on the trade in Lesbos, and the connection of these to the custom practices of the central government are still yet to be studied and discussed. However, customs and customs taxation are an important source of income and are sometimes at the center of significant problems for the Ottoman Empire. In our study, we discussed some problems around customs in the 18th century on the island of Lesbos. These were generally problems such as tax evasion and unloading or receiving goods from other ports without permission. We aimed to show how the customs of Lesbos, reacted to these problems, what solutions the central and local governments offered and how they were implemented on the island.*

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

*The main source of this study was the Ottoman archive records. From the records of the State Archives such as Cevdet-Maliye, Ali Emiri and İbnülemin-Hariciye, both general and local issues related to problems of Lesbos customs were compiled. In addition, Midilli Kadi Registers provided information on local problems and their solutions.*

*As a result of the study, one may conclude that the activity in Lesbos Pier and customs in the 18th century continued uninterrupted, even if the trade routes had lost their former importance. The location and efficiency of the island could be named as the most important factor in the increase of trade despite the changes in the routes. Such intense activity in trade resulted in a significant economic growth when it comes to the customs practices of Lesbos. When we look at the sources we have managed to uncover, we can understand that the 18th century was a period when customs revenues gained importance for the Ottoman Empire. Therefore, new rules regarding customs were introduced and also various efforts were made to protect and increase this source of income and not let it decrease to a lower level. In the 18th century, the state had to determine the customs tax rates and how to prevent merchants from trying to buy and sell goods without paying customs duty, or from avoiding paying taxes. Finally, in addition to these problems, the state had to find ways of preventing the smuggling of olive oil which, when it comes to Lesbos, was the most important commodity of the island. The primary goal was to not only deal with such problems but to eliminate them. And yet, this increase also brought problems. The state, mukataa owners and merchants, who were in constant pursuit of more profit, took their own precautions in this regard. While the state was aiming at boosting its income by imposing various taxes, the merchant sought ways to avoid paying them. Mukataa owners, on the other hand, attempted to prevent such diversions for fear of their own earnings decreasing.*

*In the 18th century, the customs of Lesbos witnessed intense economic activity. Apart from being the capital's olive oil warehouse, the island's location on the road from Egypt to Istanbul, was an important factor leading to the increase in customs activities. This growth also brought about the problems mentioned above. The state with its main interest in boosting the tax revenue, the mukataa owners and merchants who wished to increase their income; all took measures according to their preferences in this regard. The state, for instance, re-determined the tax rates according to the conditions of the day and made some additions if necessary. At the same time, the state's income tax called *resm-i miri* also increased. Others, like *berat* merchants, used their state's commercial treaties and *ahitnames* with the Ottoman Empire as a way of escaping with little or no tax. Mukataa owners, on the*

*other hand, wanted to prevent their earnings from decreasing by preventing this situation completely. In this context, the main problem concerning Lesvos customs in the 18th century was very much connected with paying taxes, collecting taxes and controlling the entry and exit of smuggled goods.*

## Giriş

Gümrük devletlerarası ticarete, sınır geçişlerinde malların kontrol edildiği yerdir. Sanayi öncesi dönemde gümrükler, bölge ve şehir sınırlarını da içine alan “iç gümrük” ve sınır gümrükleri olarak ayrılmaktaydı. Kara gümrükleri genelde iç ticaret mallarına uygulanırken, deniz gümrükleri hem iç hem de dış ticaret malları için söz konusuydu.<sup>1</sup> Osmanlı pratiğinde gümrük açısından sınır kavramı, devletler arasındaki sınırdan hemen sonra gelen, deniz ile kara arasındaki hat anlamındaydı. Yani denizden gelip karaya çıkan veya karadan gelip gemilere yüklenen mal, gümrüğe tabi idi.<sup>2</sup>

Malların gümrüklerden geçişi sırasında alınan vergiye gümrük resmi veya gümrük vergisi denir. 18. yüzyıldan itibaren gümrük resminde temel ilke verginin, belli tarihlerde mallar için belirlenen fiyatların değeri üzerinden alınması oldu. Osmanlı gümrük vergilendirilmesinde dikkate alınan en önemli husus ise tüccarın dini ve uyruğu olmuştur. Bu durum malın niteliğinden de kaynağından da daha önemli idi. Gümrüklerde tüccarlar arasında yapılan ilk ayırım Müslüman olup olmadığıydı. Eğer tüccar Müslümansa, Osmanlı uyruğunda olup olmaması önemli değildi. Müslüman olmayan tüccar içinse, Osmanlı olup olmadığı önemliydi. Bu standartlar içinde 16. yüzyıldan itibaren gümrüklerde vergi oranları Müslüman olan tüccar için % 3, Osmanlı tebaasından gayrimüslimler için % 4 ve harbî denilen Müslüman olmayan yabancı uyruklu tüccar içinse % 5 olarak tespit edilmişti. 16. yüzyılın sonunda, *kassabiye* veya *zarar-ı kassabiye* denilen ilave vergi ile oranlar % 1 arttırıldı. Dış hudut gümrüklerinde, Osmanlı tarafından yabancı devletlere verilen ahitnamelere göre Osmanlı toprağında ticaret yapan müstemin tüccarlar, ithal ettikleri malların gümrük vergisini ilk gümrükte ödedikten sonra, malları başka yere nakletseler dahi tekrar bir vergi ödemezlerdi. İstanbul’a gidecek malların gümrükleri varış yerinde ödenirdi.

---

<sup>1</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Gümrük”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1996, s. 263.

<sup>2</sup> Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2014, s. 209.

## 18. YÜZYILDA MİDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

Eğer yol üzerinde satış yapılırsa, sadece satılan malın gümrüğü, malın satıldığı yerde verilirdi.<sup>3</sup>

16. yüzyılda Ümit Burnu yolunun keşfi, ticaretin okyanuslara kayması alternatifini yarattı. O zamana kadar Akdeniz-Karadeniz ticaret yolu ile ticarete bir şekilde söz sahibi olan Osmanlı Devleti, ticarete olan payını korumak için bazı tedbirler almak zorunda kaldı. Çünkü devlet için bu transit ticareten sağlanan gümrük geliri çok önemliydi.<sup>4</sup> Osmanlı Devleti, ticari yolları değiştirmeye çalışan Portekiz ve İspanya'ya karşı, bunlarla çıkarları çatışan İngiltere ve Hollanda'ya bazı ayrıcalıklar tanıyarak, ticari yolların yine kendi bölgesinde kalması için uğraştı. 17. yüzyılın başlarında bu iki devletin istediği kolaylıklar sağlanarak, bunların tüccarlarına uygulanan gümrük vergisi % 6'dan, % 3'e indirildi. Böylece gayrimüslim bazı yabancı tüccarlar, en az vergi ödeyen Müslüman tüccarın önüne geçmiş oldu. İndirim, 17. yüzyılın ikinci yarısında Fransa ve Cenova, 18. yüzyılda ise diğer Avrupalı tüccara da yansıtıldı. Fakat burada belirtmemiz gereken husus, bu oranların ve yabancı tüccara verilen ayrıcalıkların, dış ticaret konusunda olduğudur. Müslümanlar, iç ticarete katılmayan yabancı tüccar nedeniyle iç gümrük bakımından en düşük vergiye tâbi olmayı sürdürdü.<sup>5</sup>

Kapitülasyon diye bilinen bu ticari ayrıcalıklarla, Doğu Akdeniz'de Hollanda, İngiltere ve Fransa arasında yaşanan rekabet, 18. yüzyılda, İngiltere'nin Kuzey Amerika'da olan sömürgelerine önem vermesi nedeniyle Fransız tüccarın eline geçti ve Marsilya, Doğu Akdeniz ticaretine açılan en büyük liman haline geldi. Kapitülasyonlarla, Osmanlı liman kentlerinde yaşayan ve müstem denilen Avrupalı tüccarlar kendi ülkesinin bayrağını taşıyan gemilerle imparatorluk içinde ticaret yapabilme ve mallarını ülke içinde başka yerlere aktarabilme gibi haklara kavuştular.<sup>6</sup> 18. yüzyılda yabancıların, yavaş da olsa iç ticarete de girdikleri görülmeye başladı. Fakat devlet iç ticarete yabancı tüccarın Müslüman tüccardan daha avantajlı vergi oranlarına sahip olmasını kabul etmedi ve bunları kendi vatandaşları gayrimüslimlere uyguladığı oran olan % 5 üzerinden vergilendirdi.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Osmanlı'da gümrük resmi ile ilgili bkz: Küttükoğlu, *a.g.m.*, s. 263-264. Genç, *a.g.e.*, s. 196-197.

<sup>4</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 165.

<sup>5</sup> Genç, *a.g.e.*, s. 197-198.

<sup>6</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 165.

<sup>7</sup> Genç, *a.g.e.*, s. 198.

## İBRAHİM OĞUZ

Bahsettiğimiz gibi, 18. yüzyıldan önce iç ticarete fazla görünmeyen yabancı tüccarlar, bu yüzyılda hammaddeyi daha ucuza elde edebilmek için yerinde satın almaya başladılar. Ahitnamelerde, yabancı tüccarın ödeyeceği vergi oranının % 3 olarak belirlenmesi, bunların iç gümrük vergisi ödemediği ihracat yapabilmelerini sağladı ki bu da devlette önemli bir gelir kaybına neden oldu. Devlet, bunu önleyebilmek adına, malı yerinde alan yabancı tüccarın, gayrimüslim Osmanlı tebaası tüccar gibi iç gümrük vergisi ödemesi yönünde karar aldı.<sup>8</sup>

Dış ticarete alınan vergi oranları Osmanlı'nın ilk dönemlerinde % 2 gibi düşük bir orandaydı. Ahitnameler ise bir oran belirlemek yerine "âdet ve kanun üzere" verginin alınacağından bahsederdi. II. Mehmet döneminde oranlar önce % 4'e, sonra % 5'e yükseltildi ve 16. yüzyıl boyunca bu oranlar üzerinden işlem yapıldı. Mısır ve bazı başka yerlerde ise oran 18. yüzyıla kadar % 10 olarak uygulandı.<sup>9</sup>

17. yüzyıldan itibaren merkezî devlet taşradaki gücünü yitirmeye başlamasıyla bunu fırsat olarak gören Avrupalı tüccar, devletin bazı mallarda üretimi devam ettirmek veya darlıkları sona erdirmek için koyduğu ihracat yasaklarını aşabilmek adına yerel unsurlarla işbirliği yoluna gitti. Bu işbirliğinin başka bir nedeni ise ihracata devletin uyguladığı yüksek vergi ve yasaklamalardan kaçabilmektir.<sup>10</sup> Devlet bu durumda, ihracatı devamlı artan zeytinyağı, tütün, pamuk, balmumu ve buğday gibi mallarda, gümrük vergisinden ayrı olarak *resm-i mirî* adıyla ek bir vergi almaya başlamıştı. Bu ek vergi, 1760'lı yıllardan itibaren, iç gümrüklerde de uygulanmaya başladı.<sup>11</sup>

Çalışmamızda, dünyada ve Osmanlı Devleti'ndeki bu gelişmeler ışığında, 18. yüzyılda Midilli örnek olmak üzere gümrüklerde oluşan problemleri ve bu problemlerle nasıl mücadele edildiğini anlatmaya çalıştık. Devletin gümrük gelirlerini artırmak amacıyla uyguladığı tarifeler ve gümrük vergisi açığını kapatmak üzere bulduğu yolların ne sonuçlar verdiği ve tüccarın bunu aşmak için ne gibi yollar denediğini belgeler yoluyla göz önüne sermeye çalıştık. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi ve Midilli Şer'iyye Sicillerine<sup>12</sup> dayanan kaynaklar ışığında yaptığımız bu araştırma sonucunda,

<sup>8</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 264.

<sup>9</sup> Aynı yerde.

<sup>10</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 163-164.

<sup>11</sup> Genç, *a.g.e.*, s. 199.

<sup>12</sup> *18. Yüzyıla Ait Midilli Şer'iyye Sicillerinin Yaygın Kullanıma Kazandırılması*, TÜBİTAK Projesi, Proje No: 107 K 057, Mersin 2009.



## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

konu ile ilgili 17. yüzyıl sonundan başlayıp, 19. yüzyıla kadar uzanan birçok belgeye rastladık. Bunlar arasından konu ile doğrudan ilgili ve açık olanlar kullanıldı.

### 1. Midilli Adası

Türkçede Midilli, Yunanca ve batı dillerinde Lesvos veya Lesbos olarak bilinen Midilli Adası, Doğu Sporatlar veya Saruhan Adaları adı verilen Kuzey Ege adalarının en büyüğüdür. Adanın Türkçedeki ismi, Ortaçağ'dan beri adanın merkezini oluşturan Mytilene kasabasından gelir. Bilinen tarihi, M.Ö. 3. bin yıla kadar<sup>13</sup> dayanan bu ada, üzerinde egemen olan her uygarlık için önemli bir jeo-stratejik avantaj sağlamıştır. Çünkü ada, Karadeniz-Akdeniz ticaretinin en önemli geçiş noktası olan boğazların giriş ve çıkışını kontrol eden bir konumdadır.

Fatih Sultan Mehmet'in, İstanbul'un fethinden sonra Akdeniz politikasının bir gereği olarak, korsanlık faaliyetlerini önlemek ve ticari yolları denetim altına almak amacıyla, Çanakkale Boğazı dışındaki adalardan başlayarak Ege adalarını sırayla ele geçirme politikasının sonucu olarak<sup>14</sup> 1462 yılında Midilli adası, Osmanlı hâkimiyetine girmiş, böylece Osmanlı Devleti, Ege Denizi'nde önemli bir üsse sahip olmuş, bu sayede dışarıdan Anadolu sahillerine gelecek saldırılara karşı korunmayı kısmen sağlamıştır.<sup>15</sup> Ada, aynı zamanda sarayın ve İstanbul'un zeytin, zeytinyağı ve sabun ihtiyacını karşılayan merkez olmuştur ve 18. yüzyılda bu konuda ilk sıraya yerleşmiştir. Yani zeytinlikler, Osmanlı döneminde adanın en büyük ekonomik gücünü oluşturmaktaydı.<sup>16</sup> Midilli, bazı dönemlerde donanmanın zeytinyağı ihtiyacını da karşılamıştır.<sup>17</sup>

Ada, ilkçağlardan itibaren Ege'de stratejik ve ekonomik olarak çok önemli bir mevkie sahip olmuştur. Akdeniz-Karadeniz ticaret yolunda bir geçiş bölgesi olması, boğazlara olan hâkimiyeti, Anadolu'ya olan yakınlığı ve

<sup>13</sup> Arif Müfid Mansel, *Ege ve Yunan Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1998, s. 21.

<sup>14</sup> Selahattin Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasi ve Askeri Faaliyeti*, TTK Basımevi, Ankara 1985, s. 231.

<sup>15</sup> Ayhan Afşın Ünal, *XVI. Yüzyılda Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaletinde Midilli Sancağı*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Mustafa Keskin, Kayseri 2002, s. 12.

<sup>16</sup> Zeki Arıkan, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Midilli", *XV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 4. Cilt I. Kısım, Ankara 2010, s. 1045.

<sup>17</sup> *Midilli Şeriyeh Sicilleri (MŞS)*, No: 45, Sayfa No: 40, Hüküm No: 48 (45/40/48), Hicrî 17 Rebiyülevvel 1188 (Miladî 28 Mayıs 1774).

tarımsal zenginlik-verimlilik gibi özellikleri adayı bir cazibe merkezi haline getiren en önemli etkenler olarak sayılabilir. Bu nedenle 18. yüzyılda Fransa ve Hollanda, 19. yüzyılda ise İngiltere, Rusya, Sardunya, Sicilya, ABD, Yunanistan, İsveç ve Norveç adada konsolosluklar açmıştır.<sup>18</sup>

Midilli adası, idari olarak 18. yüzyılda Midilli, Molova ve Kalonya olmak üzere üç kaza etrafında şekillenmiştir.<sup>19</sup> Adanın merkezi önceki dönemlerde olduğu gibi Osmanlı döneminde de Midilli kasabası olmuştur. Adaya fiziki olarak bakıldığında bitki örtüsü olarak doğu kısmının daha verimli olduğunu, zeytinlik ve çam ormanlarıyla kaplı bulunduğunu görürüz. Bu ormanlık alanlar, adada gemi inşasına da olanak tanımıştır. 18. yüzyılda Midilli’de Osmanlı donanması için 12 kalyon ve daha çok nehir veya göllerde kullanılmak üzere ince donanma gemileri yapıldığı bilinmektedir.<sup>20</sup>

Midilli, Batı Anadolu sahillerine yakın olmasından dolayı buranın yer şekli özelliklerini gösterir. Yani, çok yüksek olmasa da engebeli bir yapısı vardır. Bu engebeli yapı nedeniyle Yera (Geras) ve Kalonya (Kallonis) adında iki büyük körfez ve bunların yanında birçok koy ve burna sahiptir. Bu iki körfezin en önemli özelliği, birer doğal liman olmalarıdır. Bu sayede gemilerin sığınması ve yanaşmasına olanak verirler. Ayrıca ada çevresinde irili ufaklı birçok koy da bulunur. İşte adanın saydığımız bu özellikleri ve yapısı, adada ticaretin gelişmesini bu da gümrük konusunda adadaki hareketliliği ortaya çıkarmıştır.

## 2. 18. Yüzyılda Midilli Gümrüklerinde Yaşanan Problemler

1600’lü yılların sonu, 1700’ün başı ile birlikte Osmanlı ekonomisi, devletin mali bunalımda olmasına karşın, 1760’lı yıllara kadar bir genişleme trendi içine girmiştir.<sup>21</sup> İstanbul, Selanik, İzmir gibi ticari merkezlerin ekonomik hacminin artmasının yanı sıra, Sakız ve Girit gibi yeni üretim merkezlerinin de ortaya çıktığı bu dönem, Midilli adasını da olumlu olarak

<sup>18</sup> Metin Ünver, *Tanzimatın Midilli Adasında Tatbiki*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Ali İhsan Gencer, İstanbul 2006, s. 169-170.

<sup>19</sup> Levent Payzın, *XVIII. Yüzyılda Midilli Adası*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Yard. Doç. Dr. Ayten Can Tunalı, Aydın 2008, s. 20.

<sup>20</sup> Şenay Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, (ed.) Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2011, s. 202-210-220.

<sup>21</sup> Genç, *a.g.e.*, s. 209.

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

etkilemiştir. 18. yüzyılda İzmir Limanı, tarımsal mallar ihraç eden bir liman olarak gelişmiş ve Avrupalı tüccara vergi ve başka konularda merkezî devletten bağımsız olarak, yerel yöneticiler vasıtasıyla kolaylıklar sağlamaya başlamıştı. İzmir ve hinterlandı, 18. yüzyılda Anadolu'nun Avrupa ile ticaret yapan tek bölgesi haline geldi.<sup>22</sup> İzmir hinterlandı dediğimiz alandaki önemli iskelelerden bazıları ise Midilli Adası iskeleleriydi. Saydığımız bu ticari alanların ortasında kalan iskeleler, 17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılda yoğun bir biçimde işlemeye başladı. Doğal olarak bu durum, adadaki gümrüklerin de paralel olarak işlevlerinin artmasına neden oldu. Makalede kullandığımız arşiv kayıtları bize adada, 17. yüzyılın sonundan itibaren, devletin vergi gelirlerini maksimum düzeyde tutmak, tüccarın ise minimum vergi ile daha büyük kâr elde etmek için nasıl bir rekabet içinde olduğunu açık olarak göstermektedir.

Midilli adasında gümrük hareketliliği ve vergileri ile ilgili 18. yüzyıla ait en eski bilgiler, henüz daha bu yüzyıl başlamadan önce H. 1108/M. 1697 yılına ait,<sup>23</sup> gümrük vergisinin nasıl alınacağı ile ilgili olan ve bundan sonraki yıllarda da çok kez karşımıza çıkacak hükümlerdir. Aslında bu konuların, 18. yüzyıl boyunca devleti meşgul ederek birçok emrin yayınlanmasına neden olacak ve Midilli gümrükleri dâhil olmak üzere ülkedeki tüm gümrüklerde yaşanacak olan problemlerdi.

Yukarıda bahsedilen belge, Midilli kadısına yazılmış bir hükümdür. Belgenin, Mahmud ve Mehmed isimli kişilerin arzuhalı üzere yazıldığı anlaşılmaktadır. Buna göre Mahmud, Mehmed Emin ve Mustafa isimli ortaklar, Midilli adası ve buraya bağlı Kemer, Ayazmend ve Edremit iskeleleri gümrükleri mukataasını, malikâne usulü üzere ortak olarak üzerlerine almış görünmektedirler. Malikâne sisteminin 1695 yılında başladığı göz önüne alındığında, bu kişilerin, Midilli adası gümrük mukataasını bu usulle alan ilk kişiler olduğu düşünülebilir.

Adı geçen bu ortakların şikâyeti, gümrük vergisi alımında yaşanan problemler hakkındaydı. İskeleye gelen tüccarın Müslüman olanlarından % 3, olmayanlarından % 5 gümrük vergisi talep edildiğini bildiren ortaklar, tüccarın buna karşı çıktığından şikâyetle, başka yerlerden getirip bu iskelelerde karaya çıkararak sattıkları beygir, katır, merkep ve sığır gibi büyükbaş hayvanlardan gümrük vergisi istendiğinde de bu tacirlerin

<sup>22</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s. 165-166.

<sup>23</sup> *MŞS*, 89/30/73, H. 12 Recep 1108 (M. 4 Şubat 1697).

kendileriyle münakaşaya girdiklerini ve kendilerine haksızlık edildiğinden yakınıyorlardı.

Merkezden bu şikâyetler üzerine yazılan cevapta ise bu kişilere Midilli ve bağlı gümrüklerin mukataasının malikâne usulüyle verildiği doğrulanarak, gelen mallardan alınacak gümrük miktarının belli olduğu açıklanmaktadır. Fakat problem, Midilli ve bağlı iskele gümrüklerinin bu gibi mallardan alacağı vergi miktarının mukataa defterlerinde belirtilmemesidir. Bu nedenle bu çeşit mallardan alınmış olan % 3 ve % 5'lik vergiler, devlet tarafından onaylanmamıştır. Buna göre, İstanbul gümrüğüne bağlı olan iskelelerde tüccarın denizden getirip karaya çıkardığı veya karadan alıp gemilere yüklediği her türlü maldan alınan vergi miktarı, Müslüman tüccar için % 4 (% 3 gümrük vergisi + % 1 zarar-ı kassabiye); gayrimüslim tüccar için % 5 (% 4 gümrük vergisi + % 1 zarar-ı kassabiye) olmalıydı.

Gümrük vergilerinin tahsili ile ilgili bir diğer konu, müstemin gemilerinden alınması gereken vergilerdi. Devleti, gümrükler konusunda en çok meşgul eden problem aslında bu olmuştur. 16. yüzyıl sonundan itibaren ahitnamelerle yabancı devlet tüccarlarına sağlanan düşük vergilendirmeye rağmen, bu tüccarların buna bile karşı çıktıkları anlaşılmaktadır. Yabancı tüccarlar, sık sık ahitnamelerdeki boşluklardan yararlanıp, neredeyse hiç vergi vermeden mal yükleyip indirmeye çalışmışlar ve bu konuda gümrük görevlileri ile sıkça karşı karşıya gelmişlerdir.<sup>24</sup>

1722 yılında, İzmir civarındaki iskelelere - ki buna Midilli iskeleleri de dâhildir - yazılan fermanla, Venedikli Teligardo isimli bir kaptandan bahsedilmektedir. Kaptan, Midilli ve Kemer'den yüklediği 3000 kantardan<sup>25</sup> fazla palamutla İzmir'e gelip, bu yük için kendisinden gümrük vergisi istendiğinde "biz palamutu yüklediğimiz yerin gümrüğüne ödedik" diyerek ve bir eda tezkiresi göstererek, gümrük vergisi ödemediği kaçmaya çalışmıştı. Bu fermanın çıkmasına neden olan durum, İzmir Gümrük Emniyeti tarafından verilen bu konuyla ilgili arzuhalde. Arzuhalde, müstemin gemilerinin eskiden beri direkt İstanbul ve İzmir'e gelip, gümrüklerini ödeyerek mal indirip bindirirken, bu durumun 1-2 yıldan beri bozulduğundan şikâyet edilir. Bu tip gemiler, şimdi Mora, Girit, Selanik, Eğriboz ve Bozcaada gibi iskelelerden, buranın voyvoda veya subaşlarına birkaç akçe ödeyerek bir berat tezkiresi

<sup>24</sup> Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (BOA), *İbnülemin-Hariciye* (İE.HR.), Dosya No: 9, Gömlek No: 852 (9/852), H. 25 Safer 1135 (M. 5 Aralık 1722).

<sup>25</sup> 1 Kantar=56,443 kg. Kantar için bkz: Walther Hinz, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, (çev.) A. Sevim, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1990.

## 18. YÜZYILDA MİDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

elde etmekteydi. Tüccar, İzmir İskelesi'ne gelip bunu gösterdiğinde, gümrük vergisi ödemekten kurtuluyordu. Bu yabancı uyruklu tüccarlar, kendilerinden vergi istendiğinde “Biz Memalik-i İslamiye’de bir kere gümrük vergisi verdik, bir daha vermeyiz” diye de çıkışıyorlardı. Emin’e göre bu durumun sebebi bir yıl önce (H. 1134) Fransız elçisi tarafından devletten alınan fermanı. Bu tarihte elçinin elde ettiği ayrıcalık sayesinde Fransız tüccarlar Girit’teki Hanya İskelesi’nden aldıkları 114 kantar kükürt ve 690 vukiyye çivit için İzmir’de gümrük ödememişlerdi. Emin, bu durumun diğer müstemim tüccarlara da kötü örnek olacağından ve İzmir Gümrüğü’nün düzeninin bozulacağından bahsedip, nitekim Venedikli Kaptan Teligardo’nun da bunu kullandığını şikâyetinde dile getirmişti. Ayrıca İzmir gümrüğünün gelirinin, bu çeşit gümrük vergilerinden elde edildiğini ve eskiden böyle durumlar görülmezken, son 1-2 senedir bu tip olaylara rastlanmaya başladığından şikâyet etmişti.<sup>26</sup>

Gümrük Emininin bu şikâyeti üzerine, birkaç gün sonra Fransız elçisinin hemen duruma müdahil olmaya çalıştığı görülür. Elçi, devlete bir dilekçe ile başvurarak, kendilerine verilen ahitnameye göre Fransız tüccarın gümrükten muaf olması gerektiğini hatırlattı. Tüccarların Edirne, İstanbul veya başka yerlerden aldığı malın gümrüğünü ödediğinde bir eda tezkiresi aldığı ve bu tezkire ile başka gümrüklere gittiklerinde kendilerinden tekrar gümrük vergisi istenmemesi gerektiğini; vergisi ödenip, eda tezkiresi olduğu halde ellerindeki mallardan tekrar gümrük vergisi istenmesinin tüccarı rencide edeceğini dilekçeye eklemişti. Elçiye göre İzmir Gümrük Emininin kendilerinden tekrar vergi istemesi, padişahın bir yıl önceki emrine aykırıydı.<sup>27</sup>

Karşılıklı şikâyetlerin alınmasından sonra çıkan ferman, devletin gümrük vergisini ne kadar önemseydiğinin de bir belgesidir. Fermana, Kaptan Teligardo’nun, istenen gümrük vergisi için “biz palamutu yüklediğimiz yerde vergisini ödedik” deyip bir eda tezkiresi göstermesinin, gümrük nizamının bozulmasına sebep olacağı endişesi vardır. Olması gereken (Haremeyn Mukataasındaki derkenara göre) gemiye yüklenen eşyadan gümrük vergisi alındıktan sonra, yanaştığı Midilli, Molova ve civar limanlarda eğer yeniden gümrük ödemesini gerektiren mal yüklenmek istenirse, gümrük emini tarafından burada görevlendirilmiş adam ve kâtip olmadıkça malzeme

<sup>26</sup> BOA, *İE. HR.*, 9/852.

<sup>27</sup> BOA, *Bab-ı Asafî-Mühimme Defterleri* (A. DVNSMHM. d.), 130/1406, H. 29 Safer 1135 (M. 9 Aralık 1722).

yüklenmesine izin verilmemesidir. Tüccar eğer, yük alıp gümrük vergisi ödememek için şüpheli eda tezkireleri gösterirse yine de verginin alınması ve tezkire kaydının silinerek bu eda tezkirelerinin reddedilmesi belirtilmiştir.<sup>28</sup>

Kayıtlardan, vergi tahsili sorununun sonraki zamanlarda da devam ettiği anlaşılmaktadır. Temmuz 1735'te (H. Safer 1148) İzmir Gümrük Emni Mehmet Efendi'nin arzualinde, bu sorun yine göze çarpar. Emin Efendi'nin şikâyeti, yabancı beratlı tüccar gemilerinin İzmir Limanı'na getirip götürdükleri yüklerin gümrük vergilerini ödememeleriydi. Emin'e göre, beratlı tüccar gemileri Kazdağı, Edremit Körfezi ve Midilli Adası'ndaki iskelelerden bolca zeytinyağı ve başka gümrüğe tabi malzemeler almaktaydı. Fakat bunları gümrük ödemedi kendi memleketlerine götürmeleri İzmir Gümrüğü'ne büyük zarar veriyordu. Bunun üzerine Midilli, Sakız, Kazdağı, Edremit kadı ve naiplerine yeni bir emir gönderildi. Bu tip gemilerin Mora, Selanik, Kemer, Eğriboz, Bozcaada ve diğer iskelelerden "birkaç akçe" karşılığı aldıkları kağıtlarla gümrük vergisi ödemeyi reddetmelerinin uygun olmadığı tekrarlandı. Buna kesinlikle izin verilmemesi gerektiğinin altı çizildi. Yine 1722'deki gibi, eğer bunlar Midilli, Molova gibi iskelelerden yük almak isterlerse, burada İzmir Gümrük Emni tarafından bu işe tayin edilen bir görevli ve kâtibin mutlaka bulunması gerektiği belirtildi.<sup>29</sup>

Midilli adasının en büyük gelir kaynağı, mutfaktaki kullanımı yanında aydınlanma ihtiyacını da karşılayan zeytinyağı olmuştur. Ada, aynı zamanda saray ve İstanbul'un da en önemli zeytinyağı tedarikçisiydi. Bu nedenle adada zaman zaman zeytinyağı üretimi ve ticareti ile ilgili bazı önlemler alınmıştır. İstanbul'un ihtiyacına yetmediği durumlarda devlet, yurtdışına zeytinyağı ticaretini yasaklamış, bazen de İstanbul'a daha fazla zeytinyağının gönderilmesi için emirler çıkarılmıştır. Örneğin 1711'de İstanbul Gümrük Emni devlete başvuruda bulunarak, Midilli'de üretilen zeytinyağlarının yabancı tüccara satılmasının engellenmesini istemiştir. Arzuhalde, Midilli zeytinyağının İstanbul, İzmir, Sakız ve diğer bazı mahallere satıldığı ve yabancı ülkelere satışının yasak olduğu bildirildiği, fakat alınan duyumların zeytinyağının Midilli'den yabancı tüccar tarafından gemilere yüklenerek, gümrük resmi alınmadan yurtdışına satıldığı yönünde olduğu belirtilmekteydi. Bunun üzerine, Midilli'deki görevlilere bir emirname ile bu satışların engellenmesi bildirilmiştir.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> BOA, *İE. HR.*, 9/852.

<sup>29</sup> *MŞS*, 61/34/54, H. 13 Safer 1148 (M. 5 Temmuz 1735).

<sup>30</sup> BOA, A. *DVNSMHM. d.*, 118/832, Hicri 10 Zilkade 1123 (Milâdi 20 Aralık 1711).

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

Zeytinyağının ihracatını kısıtlamak için uygulanan yollardan birisi de resm-i mirî adı verilen bir çeşit özel tüketim vergisidir. 18. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren konulan bu vergi, yukarıda bahsettiğimiz gibi, ticareti hızla artan zeytinyağı, tütün, kahve, pamuk, buğday gibi ürünlerden alınmıştır. Resm-i mirînin ortaya çıkma nedeni olarak, ürünün iç pazar talebine yönlendirilmesi akla gelebilir. Fakat aynı zamanda, Osmanlı Devleti'nin gümrük gelirlerini yabancı devletlere verilen ahitnameler yoluyla bağlamış olması nedeniyle, kaybını resm-i mirî yoluyla geri alma çabası olarak düşünülebilir.<sup>31</sup>

Midilli adasındaki uygulamalarda da bu ek vergiye rastlıyoruz. Gümrük vergisi dışında alınan bu vergi ile ilgili kayıtlar bize Midilli ve bağlı yerlerdeki zeytinyağı resm-i mirî mukataası tutarının 1746 yılı için 7116,5 kuruş,<sup>32</sup> 1758 yılı içinse 4.066 kuruş 20 para ve muaccele olarak da 10.850 kuruş<sup>33</sup> olduğunu göstermektedir. Bu paralar karşılığı alınan zeytinyağı resm-i mirî mukataaları, bunlara malikâne yoluyla sahip olan kişilerin doğal olarak bu vergiyi toplarken aşırı özen göstermelerine neden olmuştur. Mültezimin hazineye ödediği miktarın üstünde elde edeceği gelir, onun kârıydı. Gümrükten geçen her fazla mal, onun kazancını arttıracaktı. Tüccar ise ne kadar az gümrük vergisi veya resm-i mirî öderse, o oranda kârlıydı. Bu nedenle tüccarlar, naklettikleri malları, sapa yollardan geçirerek veya belgelerde bahsedildiği gibi ucuza rüşvet yoluyla eda tezkireleri elde ederek, gümrük ödemedi satmaya veya almaya çabaladılar. Bunun mültezimi zarara uğratması, sık sık devlete bu konuda şikâyetlerin iletilmesine sebep oldu.<sup>34</sup>

18. yüzyılın ortalarında, Midilli zeytinyağı resm-i mirisi mültezimleri ile Fransız tüccarlar arasında bir başka problem ortaya çıktı. Problem, Taşöz Limanından müstemin tüccarın satın alarak gemilerine yüklediği zeytinyağlarının resm-i mirîsiydi. Sorunun büyümesi üzerine, işin içine Fransız elçisi de girdi. Ocak 1758'de (H. Cemaziyülevvel 1171) elçi devlete başvurarak, Gizon ve Ramon isimli iki Fransız tüccardan istenen resm-i mirîyi şikâyet etti. İki Fransız tüccar ile zeytinyağı mültezimleri arasında

<sup>31</sup> A. Nühket Adıyeke, "Mirîye Gadr ve Zararı Mucib Olmağın. 18. Yüzyılda Merkezî Hazine Gelirlerinden Mirî Rûsum Açısından Kıbrıs ve Girit Karşılaştırması", *Mehmet Genç Anısına Uluslararası Osmanlı İktisat Tarihi Sempozyumu*, 17-18-19 Aralık 2021, Güngören Belediyesi-Marmara Üniversitesi, Yayınlanmamış Taslak Metin.

<sup>32</sup> BOA, *Cevdet-Maliye* (C.ML.), 224/9308, H. 29 Zilhicce 1158 (M. 22 Ocak 1746).

<sup>33</sup> BOA, *C.ML.*, 148/6294, H. 20 Cemaziyülahır 1171 (M. 1Mart 1758).

<sup>34</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 266.

## İBRAHİM OĞUZ

yapılan duruşmada tüccarlardan birisi, Taşöz adasından zeytinyağı alıp gemisine yüklediğinde, mültezimlerden Hacı Muhammed'in "Bu havalideki zeytinyağı vergisi bana aittir" diyerek vergi talep ettiğini ve bunun üzerine bir kısmı peşin, bir kısmını senet yoluyla vergiyi verdiğini söyledi. Şimdi bu vergiyi geri istiyordu. Gerekçesi de adanın mukataasının aslında Evkâf-ı Hümayun'a bağlı olmasıydı. Tüccarın bahsettiği vakıf, Sultan Mahmud Han Vakfı'ydı. Taşöz ve bağlı yerlerin mukataası vakfın kuruluşundan beri, vakıf tarafından yönetilmekteydi. Tüm gelir de vakıf tarafından alınmaktaydı. Buralara, Midilli mültezimi veya başkalarının müdahale etmesi, Aralık 1754'teki (H. 28 Safer 1168) bir emirle engellenmişti.<sup>35</sup>

Mültezimler uygulamanın, yabancı tüccarın buralardan alıp gemilerine yüklediği zeytinyağının her bir vukiyyesinden, gümrüğü haricinde, 3 sağ akçe resm-i miri alınması olduğunu savundular. Yapılan araştırma sonucunda, Haremeyn Mukataası defterlerinde Taşöz Adası ile ilgili bir kayda rastlanmamıştır. Bunun üzerine mültezimler tarafından alınan verginin, aslında vakfa ödenmesi gerektiği hükmü verildi. Bu davadan 10 yıl sonra, Midilli'den yabancı tüccara satılan zeytinyağı resm-i mirisi miktarı ve şartları, 6 Ağustos 1764'te yenilendi ve adadaki ilgililere gönderildi.<sup>36</sup> Yeni gönderilen şartlarda ve alınan vergi miktarında herhangi bir değişikliğe rastlanmaz. Fakat ilgililer, başka iskelelerden rüşvet yoluyla alınıp vergi ödememek için kullanılan tezkirelere karşı tekrar uyarılmaktadır.

Bu arada mültezimlerin yaptığı savunmadan, Midilli Adası zeytinyağı resm-i miri mukataasına nerelerin bağlı olduğu da anlaşılmaktadır. Bu yerler; Midilli Adası, köyleri, Sığır Limanı, Kalonya ve Vatera Körfezleri, civardaki diğer adalar; Taşöz Adası, Ayazmend ve Ayazmend'e bağlı Yund (Cunda) Adası, Kemer, Edremit, Avcılar, Papaslı, Karaburun ve Karaburun'a bitişik adalar, Urla, Menemen, Foça ve diğer bazı iskelelerdir.<sup>37</sup>

Zeytinyağı kadar önemli bir diğer ticari ürün de kahvedir. Kahve, Osmanlı'da bir meta olarak değerlendirilmesi ve ticari araç haline gelmesi ile birlikte vergilendirilmeye başlanmıştır. 5 Mart 1698 (H. 22 Şaban 1109) tarihli, İstanbul kadısına yazılmış bir hüküm bize kahveden alınacak gümrük vergisinin miktarını da göstermektedir. Sultan Süleyman Han zamanında verilen bu fermanla, İstanbul ve bağlı gümrüklere kahve getiren tüccarın,

<sup>35</sup> BOA, *C.M.L.*, 148/6294.

<sup>36</sup> BOA, *C.M.L.*, 759/30922, H. 7 Safer 1178 (M. 6 Ağustos 1764).

<sup>37</sup> Aynı yerde.



## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

eğer Müslüman ise 8'er akçe, gayrimüslim ise 10'ar sağ akçe vergi ödemekle yükümlü olacağı, Edirne şehrine getirenlerden ise ister satsın, isterse satmasın ayrıca 6'şar sağ akçe alınacağı belirtilmişti. Fakat dönemin değişmesi, devletin mali bunalımı ve paranın değer kaybı, bu vergilerin artık pek işe yarar olmadığını ortaya koydu. Fermanda, ilk verginin konulduğu Sultan Süleyman döneminde Esedi Kuruş'un 50, Riyal Kuruş'un ise 60 akçe olduğu, oysa o gün Esedi Kuruş'un 120, Riyal Kuruş'un ise 130 akçeye yükseldiği belirtilerek, kahveden alınan gümrük vergisinin iki katına çıkarılması gerektiğinden bahsedilmektedir.<sup>38</sup> Böylece lüks tüketim maddesi olarak görüldüğü için kahveye "rüsûm-ı bid'atıye" adı altında, normal gümrük vergisinin iki katı miktarı vergi uygulanmaya başlandı.<sup>39</sup> Ama yine problem, yabancı tüccara verilen ahitnamelerin buna engel olmasıydı.<sup>40</sup>

Özellikle 18. yüzyılda devlet, kahvenin ekonomik değerinden yararlanabilmek ve kaçakçılığı önlemek amacıyla, ticaretini düzenleyen önemli kararlar almıştır. Bunlardan biri, kahveden alınan gümrük vergisi haricinde, bir de resm-i mirî alınması idi. Bu kararın alınmasının iki nedeni vardır: Birincisi halkın kahveye düşkünlüğü sebebiyle kahve kıtlığı yaşanması ve bu nedenle ticaretinin kârlı hale gelmesi, ikincisi ise enflasyonun yükselerek, akçenin değer kaybetmesidir.<sup>41</sup> İşte bu durumu aşabilmek için devlet, kahveye gümrük vergisinden başka bir "özel vergi" koyma yoluna gitmiştir. Resm-i mirî denilen ve bugünkü Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)'ne benzetilebilecek bu verginin başlama tarihi ise 5 Mart 1698 tarihli fermandır. Buna göre Edirne, İstanbul, Galata, Tekfurdağı, İzmir ve Midilli dâhil bunlara bağlı iskelelere gelen kahveden, gümrük vergisi alındıktan sonra her vukıyyesi için 5'er para (1 para=3 akçe) özel tüketim vergisi yani resm-i mirî alınacaktı. Kahve ile zeytinyağı arasındaki resm-i mirî vergilerindeki fark, kahveden alınan resm-i mirînin kahvenin ithalatı sırasında alınıyor olmasıdır. Oysa zeytinyağında bu vergi, ülkeden çıkışı sırasında alınırdı. Bu parayı ödemekle yükümlü kişiler, kahveyi kendileri için satın alanlar veya satmak için alanlardı. Gayrimüslim tüccar kahveyi kendi

<sup>38</sup> MŞS, 89/42/90, H. 22 Şaban 1109 (M. 5 Mart 1698).

<sup>39</sup> İdris Bostan, "Kahve", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, Milli Eğitim Basımevi, Ankara 2001, s. 205.

<sup>40</sup> A.Nükhet Adıyeke, "İstanbul Kahve Rüsümü Mukataası: 18. Yüzyılda Akdeniz'de Kahve Ticaretinde İstanbul'un Baskısı", *Uluslararası 10. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 12-13 Nisan 2018, Girne Üniversitesi, KKTC, Yayınlanmamış Taslak Metin.

<sup>41</sup> Aynı yerde.

## İBRAHİM OĞUZ

memleketine götürüyorsa bu vergiden muaftı fakat bunu herhangi bir Müslüman memleketinde satarsa vergi aynı oranda kendisinden alınacaktı.<sup>42</sup>

Bu fermanın yayınlanmasının ardından, Kahve Rüsümü Eminliğine atanan Abdullah'ın, diğer yerlerle birlikte Midilli ve Molova kadılarına da birer hüküm yazarak, Mısır ve Kahire'den gelen kahve ile ilgili uygulanması gereken kuralları, gümrüklere bildirdiği görülür. Bununla ilgili Midilli ve Molova kadılarına, emin tarafından yazılan hükümde fermanın içeriği tekrarlanarak İzmir, Şam, Trablus, Selanik gibi merkezlere bu işin takibi için memurların gönderildiği ve Midilli için de bir vekil tayini yapıldığı bildirilmiştir. Emin, bu vekil vasıtasıyla adada bulunan ve adaya gelecek kahvenin kayıt altına alınarak vergilerinin tahsilini ve bunların imzalanıp, mühürlenerek vekile teslim edilmesini, zorluk çıkarılmamasını ve ülkeye giren kahveden "her kimin olursa olsun" resm-i mirî alınması gerektiğini görevlilere buyurdu.<sup>43</sup>

18. yüzyıl daha başlamadan kahveye konulan bu özel tüketim vergisi, 18. yüzyıl boyunca tüccar ile devlet arasında bir mücadeleye neden oldu. 1732'de kahve rüsümü sahiplerinin, tüccarın bu vergiyi vermemek için mallarını Marmaris, Bodrum, Kekova ve Sığacık gibi iskelelere kaçırdıkları ve hazineyi zarara uğrattıkları şikâyeti alındı. Dönemin padişahı (I. Mahmud) Ağustos 1732'de Midilli'dekiler de dâhil kahve rüsümü mukataası sahiplerine 5'er para tutarındaki resm-i mirînin ödenmesinin zorunlu olduğunu bildirdi. Vermemek için inat edenler bu parayı iki kat olarak ödeyeceklerdi. Fermana bakarak, zeytinyağındaki resm-i mirîden kaçma yollarının, kahvede de uygulanmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Tüccar, bu vergiden kaçmak maksadıyla kahveyi Trablüşam, Halep, Şam ve Beyrut sahillerindeki iskelelere indirerek, buralardan birer tezkire almaya ve vergiden kurtulmaya çalışmaktaydı. Ferman, bu duruma aman verilmemesini ve bu tezkirelere itibar edilmemesini de tembihlemiştir.<sup>44</sup>

1735'de, mukataa sahipleri olan Mehmed ve Mustafa, bir dilekçe ile İzmir'e gelen müstemin gemilerinden resm-i mirî alınmadığından şikâyetçi oldular. Bu arada tüccarlar, bu vergiyi ödememek için değişik yollar denemekteydi. Bazıları statülerini kullanarak, vergiden kaçmaya çalışmaktaydı. Eminlerin şikâyeti ve bazı kimselerin ayrıcalıklarını

---

<sup>42</sup> MŞS, 89/42/90.

<sup>43</sup> MŞS, 89/44/91, Tarih Yok.

<sup>44</sup> BOA, C.ML., 271/11115, H. 2 Safer 1145 (M. 23 Ağustos 1732).

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

kullanmak istemeleri üzerine, ister sâdât-ı kiramdan olsun, ister Mısır, Şam askeri, Kapıkulu veya Cezayir, Tunus, Trablus gemileri olsun ve isterse ayan veya kudret sahibi kişiler olsun herkesin bu vergiyi ödemek zorunda olduğu çıkan fermanla ilan edildi. Vergideki tek istisna, kahveyi kendi memleketlerine götüren gayrimüslim tüccardı.<sup>45</sup>

Statülerini ve devletteki konumlarını kullanarak vergiden kaçma durumu, 18. yüzyılın diğer yarısında da devam etti. 1755'te III. Osman tarafından, tüccarlar hakkında sert bir uyarı yayımlandı. Emirnamede, bazı tüccarların kahve, pirinç gibi malları tüccar gemilerine değil, görevi bu gemileri korumak olan donanma gemilerine yükleyerek, kaptan ve askerler vasıtasıyla yol üzerindeki tüccar ve ahaliye sattıkları, böylece gümrük vergisi ve resm-i mirîden kaçtıkları, bunun Midilli de dâhil gümrükleri zarara soktuğu belirtilerek, Kaptan-ı Derya'dan böyle donanma kaptanları için gerekeni yapması istenmekteydi.<sup>46</sup> 1762'de Şam, Halep, Adana, Diyarbakır, Trablus-ı Şam, Lazkiye, Beyrut ve Sayda'daki görevlilere yazılan emirname ise kahve rüsumu mukataası sahiplerinin isteği üzerine yayımlanmıştı. Mukataa sahiplerinin şikâyetine göre buralarda kahve ticareti yapanlar genelde yeniçeri, kalyoncu, sâdât, Cezayir ve Tunus askerindendi. Bunlar "biz askeriz" diyerek kahveye ait resm-i mirîyi ödememek için muhalefet etmekteydiler. Mukataa sahipleri ise bunun hazine ve iltizam şartlarına zarar verdiğinden yakılarak, vergiye muhalefet edilmemesi için emir verilmesini istemekteydiler. Bunun üzerine çıkan emirde, buralara karadan veya denizden gelen kahveye ait resm-i mirînin, "her kim olursa olsun" mutlaka alınması istenmiştir.<sup>47</sup>

18. yüzyılın son çeyreğinde resm-i mirîden kaçma çabaları yine devam etti. Aralık 1775'te Midilli ve buraya bağlı Ayazmend, Kemer, Edremit gibi yerlerde, kahvenin resm-i mirîsini toplayanların haberi olmadan ve bu vergi ödenmeden, gemilerle getirilen kahvenin sergilenip, satılmaya çalışıldığı ihbarı alındı. Durum Midilli kadısına bildirildi ve bu işi yapanlardan tezkirelerinin sorulması istendi. Yanında tezkiresi olmayanların kahveleri kaçak sayılıp bunlardan iki kat resm-i mirî alınacaktı. Ayrıca resm-i mirînin kim olursa olsun herkesten alınması emri altı çizilerek tekrar edilmekteydi.<sup>48</sup>

<sup>45</sup> BOA, *Ali Emiri-Mahmud I* (AE.SMHD.I), 1/35, H. 22 Şevval 1147 (M. 17 Mart 1735).

<sup>46</sup> BOA, *Ali Emiri-Osman III* (AE. SOSM. III.), 32/2231, H. 29 Zilhicce 1168 (M. 6 Ekim 1755).

<sup>47</sup> BOA, *C.M.L.*, 323/13313, H. 11 Şaban 1175 (M. 7 Mart 1762).

<sup>48</sup> *MŞS*, 45/118/143, H. 7 Zilkade 1189 (M. 30 Aralık 1775).

Osmanlı gümrüklerinde malların ülkeye kaçak sokulmaya veya çıkarılmaya çalışılması da sık rastlanan problemlerdendir. İstanbul'un ihtiyacının karşılanması için bazı zamanlarda taşınan yükün doğrudan İstanbul'a getirilmesi zorunluluğu doğmuştur. Böyle durumlarda, devletin hemen müdahalede bulunup, gemilerin yüklerinin doğrudan İstanbul gümrüğüne getirilmesi ile ilgili emirler çıkardığı görülür.<sup>49</sup> Kasım 1752'de, Kaptan-ı Derya Vezir Durak Mehmed Paşa'ya verilen böyle bir emirde Mısır'dan kahve, pirinç ve zahire getiren bazı gemilerin, mallarının bir kısmını İzmir veya Selânik gibi limanlara indirmeye çalıştıklarına dikkat çekilmiştir. Hatta bu işi yapanlardan birisinin donanma kaptanlarından birinin oğlu olduğundan da bahsedilir. Bu kaptan, gemisi ile İzmir'e gelerek kahve ve enfiye satmaya çalışmakla suçlanmaktaydı. Belge, bu durumun yasak olduğu hatırlatılmaktaydı. Ayrıca Kaptan-ı Derya'dan bunu önlemesi ve bu emri tüm gemi kaptanlarına bildirmesi istenmekteydi. Bunun üzerine, Midilli ve diğer bazı adaların naip ve zabitlerine bir yazı yazılarak, padişahın emri duyuruldu. Buna göre Mısır tarafından gelecek ister donanma ve isterse Müslüman ve gayrimüslim ticaret gemileri olsun hiçbir şekilde alışveriş yapmayacaktı. Ayrıca gemilerdeki kahve veya zahire karaya çıkarılmadan doğrudan İstanbul gümrüğüne gönderilecekti.<sup>50</sup>

### Sonuç

Ulaştığımız kaynaklara bakıldığında, 18. yüzyılın, Osmanlı için gümrük gelirlerinin önem kazandığı ve bu nedenle bu kaynağın daha az seviyeye düşmemesi için yeni kuralların getirildiği veya korunması ve artırılması için çeşitli yolların denendiği bir zaman dilimi olduğunu anlayabiliriz. Devlet bu yüzyılda gümrüklerde gümrük vergisi oranlarının nasıl olacağı, gümrük vergisi ödemedi mal alıp-satmaya çalışan tüccarlarla nasıl mücadele edileceği, berathlı tüccarların vergi ödememek için başvurduğu yolların nasıl önleneceği, Midilli özelinde ise bu saydığımız problemlerin yanında, adanın en önemli emtiası olan zeytinyağının dışarıya çıkarılmasının nasıl bertaraf edilebileceği gibi problemlerle uğraşmıştır.

Bu nedenle 18. yüzyılda Midilli gümrükleri yoğun bir ekonomik hareketliliğe sahne oldu. Adanın, başkent zeytinyağı deposu olması

<sup>49</sup> MŞS, 51/60/126, H. 22 Muharrem 1166 (M. 29 Kasım 1752).

<sup>50</sup> MŞS, 51/57/118, H. Muharrem 1166 (M. Kasım 1752).

## 18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN PROBLEMLER

haricinde, Mısır'dan İstanbul'a gelen yol üzerinde bulunması, gümrük faaliyetlerinin artışında önemli bir etkendi. Bu artış aynı zamanda yukarıda sayılan problemleri de beraberinde getirdi. Daha fazla vergi geliri peşinde olan devlet, gelir kovalayan mukataa sahipleri ve tüccarlar, bu konuda kendilerine göre önlemler aldılar devlet vergi oranlarını günün şartlarına göre yeniden belirleyip, nazı eklemelerde bulundu. Aynı zamanda resm-i mirî denilen bir vergi ile geliri tekrar yükseltme yoluna gitti. Beratlı tüccarlar, devletlerinin Osmanlı ile olan ticari antlaşmalarını ve ahitnameleri, vergi ödemedi veya az vergi ile kaçma yolu olarak kullandılar. Mukataa sahipleri ise bu duruma engel olarak, kendi kazançlarının azalmasını önlemek istediler. Midilli gümrüklerinde 18. yüzyılda esas sorun, bu bağlamda vergi ödeme, vergi alma ve kaçak mal giriş çıkışını kontrol üzerine oldu.

## KAYNAKÇA

### I. Arşiv Kaynakları

#### Cumhurbaşkanlığı Arşivi (BOA)

*Bab-ı Asafî-Mühimme Defterleri* (A. DVNSMHM. d.), 118/832, Hicrî 10 Zilkade 1123 (Milâdî 20 Aralık 1711).

A. DVNSMHM. d., 130/1406, H. 29 Safer 1135 (M. 9 Aralık 1722).

*Ali Emiri-Mahmud I* (AE.SMHD.I.), 1/35, H. 22 Şevval 1147 (M. 17 Mart 1735).

*Ali Emiri-Osman III* (AE. SOSM. III.), 32/2231, H. 29 Zilhicce 1168 (M. 6 Ekim 1755).

*Cevdet-Maliye* (C.ML.), 148/6294, H. 20 Cemaziyülahır 1171 (M. 1 Mart 1758).

C.ML., 224/9308, H. 29 Zilhicce 1158 (M. 22 Ocak 1746).

C.ML., 271/11115, H. 2 Safer 1145 (M. 23 Ağustos 1732).

## İBRAHİM OĞUZ

*C.ML.*, 323/13313, H. 11 Şaban 1175 (M. 7 Mart 1762).

*C.ML.*, 759/30922, H. 7 Safer 1178 (M. 6 Ağustos 1764).

*İbnülemin-Hariciye* (İE.HR.), 9/852, H. 25 Safer 1135 (M. 5 Aralık 1722).

### Midilli Şeriye Sicilleri (MŞS)

*MŞS*, Defter No: 45, Sayfa No: 40, Hüküm No: 48 (45/40/48), H. 17 Rebiyülevvel 1188 (M. 28 Mayıs 1774).

*MŞS*, 45/118/143, H. 7 Zilkade 1189 (M. 30 Aralık 1775).

*MŞS*, 51/57/118, H. Muharrem 1166 (M. Kasım 1752).

*MŞS*, 51/60/126, H. 22 Muharrem 1166 (M. 29 Kasım 1752).  
*MŞS*, 61/34/54, H. 13 Safer 1148 (M. 5 Temmuz 1735).

*MŞS*, 89/30/73, H. 12 Recep 1108 (M. 4 Şubat 1697).

*MŞS*, 89/42/90, H. 22 Şaban 1109 (M. 5 Mart 1698).

*MŞS*, 89/44/91, Tarih Yok.

### II. Araştırma ve İnceleme Eserleri

*18. Yüzyıla Ait Midilli Şer'iyeye Sicillerinin Yaygın Kullanıma Kazandırılması*, TÜBİTAK Projesi, Proje No: 107 K 057, Yönetici: Nuri ADIYEKE, A. Nükhet ADIYEKE, Mersin 2009.

ADIYEKE, A. Nükhet, "İstanbul Kahve Rüsümü Mukataası: 18. Yüzyılda Akdeniz'de Kahve Ticaretinde İstanbul'un Baskısı", *Uluslararası 10. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 12-13 Nisan 2018, Girne Üniversitesi, KKTC, Yayınlanmamış Taslak Metin.

\_\_\_\_\_, "Mirîye Gadr ve Zararı Mucib Olmağın. 18. Yüzyılda Merkezî Hazine Gelirlerinden Mirî Rüsümü Açısından Kıbrıs ve Girit Karşılaştırması", *Mehmet Genç Anısına Uluslararası Osmanlı İktisat Tarihi Sempozyumu*, 17-18-19 Aralık 2021, Güngören Belediyesi-Marmara Üniversitesi, Yayınlanmamış Taslak Metin.

18. YÜZYILDA MIDİLLİ GÜMRÜKLERİNDE VERGİ TAHSİLİNDE YAŞANAN  
PROBLEMLER

ARIKAN, Zeki, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Midilli”, *XV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, TTK Yayınları, Ankara 2010, ss. 1045-1074.

BOSTAN, İdris, “Kahve”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 2001, ss. 202-205.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2014.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Gümrük” *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1996, ss. 263-268.

MANSEL, Arif Müfid, *Ege ve Yunan Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1998.

ÖZDEMİR-GÜMÜŞ, Şenay, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, (ed.) Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, 2011, ss. 201-238.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

PAYZIN, Levent, *XVIII. Yüzyılda Midilli Adası*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın 2008.

TANSEL, Selahattin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed’in Siyasi ve Askeri Faaliyeti*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1985.

ÜNAL, Ayhan Afşın, *XVI. Yüzyılda Bahr-i Sefid Eyaletinde Midilli Sancağı*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002.

ÜNVER, Metin, *Tanzimatın Midilli Adasında Tatbiki*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006.