

# ANASAY

3 Aylık Ulusal Hakemli - Süreli Dergi -Yıl:3 – Sayı:7 - Şubat 2019

*koynunda büyüdük*



---

# ANASY

---

3 Aylık Ulusal Hakemli - Süreli Dergi - ISSN 2587- 2001 e-ISSN 2618-6187

## İÇİNDEKİLER

Ramazan KILIÇ.....11

### **YABANCI DİL ÖĞRETİMİNDE ANADİL - HEDEF DİL YAPILARININ BAŞARIYA ETKİSİ**

*THE EFFECT OF MOTHER TONGUE-TARGET LANGUAGE ON SUCCES OF FOREIGN LANGUAGE TEACHING*

Nurullah KIRKPINAR.....29

### **MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA BOLŞEVİZM PROPAGANDASI VE ANADOLU BASINI 1919-1922**

*BOLSHEVISM PROPAGANDA IN THE YEARS OF NATIONAL STRUGGLE AND ANATOLIAN PRESS 1919-1922*

Nesrin GÜLLÜDAĞ - Halit BAŞ.....73

### **1452 NUMARALI İZMİT ŞERİYE SİCİLİNDE YER ALAN UNVAN VE LAKAPLAR ÜZERİNE BİR İNCELEME**

*A STUDY ON TITLES AND PSEUDONYMS IN THE SHARIA COURT REGISTERS OF IZMIT, REGISTRY NO 1452*

Rukiye ÖZDEMİR - Ahmet AYDIN .....105

### **OSMANLI TARİH YAZICILIĞINDA MUHTASAR UMUMİ TARİHLER ÜZERİNE**

*ON THE SUMMARY GENERAL-HISTORY WRITINGS IN THE OTTOMAN HISTORIOGRAPHY*

Muhammet Ali HOROZ .....137

### **17. YÜZYIL BAŞLARINDA GALATA'YA GELEN TİCARİ ÜRÜNLER VE GALATA GÜMRÜK BÖLGESİ**

*EARLY 17th CENTURY COMMERCIAL PRODUCTS INCOMING TO GALATA AND GALATA CUSTOMS TERRITORY*

Mayrambek OROZOBAYEV .....157

**KIRGIZLARDAKİ AŞIKLIK GELENEĞİNİN YENİDEN DOĞUŞU ÜZERİNE**

*ON THE REBIRTH OF THE TRADITION OF MINSTRELSY IN KYRGYZ*

Mine TAŞDEMİR.....169

**SA ‘DU‘LLÂHEL-HALVETÎ‘YE ATFEDİLEN ANONİM KASİDE-İ BÜRDE ŞERHİNE  
GÖRE NEFSİN MAHİYETİ VE ÖZELLİKLERİ**

*THE FEATURE AND CHARACTERISTICS OF THE NAFS ACCORDING TO THE  
COMMENTARY KASIDE-I BÜRDE ATTRIBUTED TO SA ‘DU‘LLÂH EL- HALVETÎ*

## 17. YÜZYIL BAŞLARINDA GALATA'YA GELEN TİCARİ ÜRÜNLER VE GALATA GÜMRÜK BÖLGESİ<sup>1\*</sup>

*EARLY 17<sup>th</sup> CENTURY COMMERCIAL PRODUCTS INCOMING TO  
GALATA AND GALATA CUSTOMS TERRITORY*

**DOI: 10.33404/anasay.512209**

**Çalışma Türü: Araştırma Makalesi / Research Article**

Muhammet Ali HOROZ\*

### ÖZET

İstanbul coğrafi konumu sebebiyle tarihin eski zamanlarından beri önemli bir liman kenti özelliği göstermiştir. İstanbul'un da şüphesiz en önemli ticari merkezlerinden biri Galata'dır. Galata özellikle Cenevizliler devrinde ticari bir kent olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. Osmanlılar açısından da Galata deniz aşırı ticaret için İmparatorluğun en önemli bölgelerinden biriydi. Galata'ya gelen ürünler ve bu şehirde ticaretin nasıl yapıldığı konusunda pek fazla çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmada Galata'ya gelen ticari ürünleri ve bunlardan alınan gümrük vergilerini dönemin canlı kaynakları olan siciller başta olmak üzere araştırma eserlerinden incelenmeye çalışılmıştır. Böylelikle 17.Yüzyıl

<sup>1</sup> Makale Geliş Tarihi: 10. 01. 2019 Makale Kabul Tarihi: 06. 02. 2019

\* Bu çalışma "17. Yüzyıl Başlarında Galata'da Ticari Hayat" adlı Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

\* Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, ali.horoz@ogr.sakarya.edu.tr

başlarında Galata'ya gelen ticari ürünleri, Galata gümrük bölgesini ve gümrüklerden alınan vergileri ortaya koymak beklenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul, Galata, Gümrük Vergileri, Tüccarlar

## **ABSTRACT**

Due to its geographical location, Istanbul has been an important port city since the ancient times of history. Galata is undoubtedly one of the most important commercial centers of Istanbul. Galata has started to come to the forefront as a commercial city especially in the period of the Genoese. For the Ottomans, Galata was one of the most important regions of the empire for overseas trade. There are not many studies on the products incoming to Galata and how the trade is done in this city. This was examined the commercial products incoming to Galata and the customs taxes taken from them, especially the registers which are the live sources of the period. Thus, in the beginning of the 17th century, tried to be examined commercial products incoming to the Galata region, the Galata customs area and the customs taxes.

**Key Words:** Istanbul, Galata, Customs Taxes, Merchants

## **1.GİRİŞ**

17.Yüzyıl, hakim paradigmaya-düşünce okuluna göre bir kriz çağı olarak değerlendirilmiştir. 17. Yüzyılın başından itibaren Osmanlılar'da siyasi, iktisadi ve sosyal sıkıntılar yaşanmaya başlamıştı. Hatta bu durumlarla ilgili Osmanlı içerisinde sistemin eleştirisi ve yapılması gereken düzenlemelerle ilgili ıslahat eserleri yazılmıştır. Ancak bunun bu çağa girer girmez başladığını düşünmek bizleri yanıltacaktır. 17. Yüzyılda yaşanan Celali krizinin ve iktisadi sıkıntılarının sebebinin 16. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan Suhte olayları ile Şehzade Bayezid-Şehzade Selim mücadelesinden doğan başıboş leventlik gibi hususların yanında, Coğrafi keşifler sonrasında Osmanlı Dünyasını istila eden Amerikan değerli madenleri bunlardan sadece birkaçıdır. 16. Yüzyılın sonlarından itibaren başlayan Habsburg-Osmanlı uzun savaşı, İran ile savaşlar da bu dönemin mühim siyasi olaylarıdır. Sonrasında Celali hareketi ve büyük kaçgun olarak nitelendirilecek süreç başlayacaktır. İşte Osmanlılar 17. Yüzyıl başlarına geldiğinde böyle bir durum içerisindeydi.

Altın boynuz (Haliç), İstanbul'un en önemli doğal limanıdır. Haliç'in önemi Avrupalı seyyahlar tarafından vurgulanmıştır. Genellikle seyyahlar Ha-

liç'ten derin ve pek çok büyüklükte geminin limana yanaşabilir özelliğinden bahsetmişlerdir. İstanbul bulunduğu coğrafi konum dolayısıyla zaten başlı başına önemli bir ticari noktadır. Ancak bunun yanında imparatorlukların başkenti olması dolayısıyla da bu nokta ticari ürünlerin gelip geçtiği nokta olmaktan ziyade ticaretin burada toplandığı bir bölge olmuştur. İstanbul'un Haliç gibi doğal ve elverişli bir limana sahip olması da ticari önemini perçinlemiştir. İstanbul'un en hareketli ticari bölgeleri de Haliç'in iki yakası boyunca sıralanan limanlar ve bu limanlara yakın olan çarşılar, kapanlar, bedestenlerin olduğu bölgelerdir. Bu limanlar kendilerine has isimlerle anılmışlar ve her limanın ihtisas sahibi olduğu ürünler olmuştur. Çalışmanın en mühim kaynakları hiç şüphesiz şer'i sicillerdir. Sicillerde görülen davalardan tüccarların menşelerine, ortaklıklarına, ürünleri ve ücret hususlarına ulaşılabilmektedir. Özellikle İnalçık, Sahillioğlu ve Jennings'in şer'iyeye sicilleri ile ilgili öncü çalışmaları ve Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı'ndan çıkan Şer'iyeye Sicilleri ve Kataloğu adlı çalışma sosyal ve iktisadi hayat açısından bu kayıtların ne denli önemli olduğunu ortaya koyan çalışmalardan sadece bir kaçıdır. Bu çalışmada Galata'ya gelen ticari ürünler ve buradaki tüccarlar hakkında ilgili dönemin kayıtları olan Şer'iyeye sicilleri çok önemli gözükmektedir. Galata daha çok gayrimüslim vatandaşların bilhassa tüccarların bulunduğu bir bölge imajı çizmiştir. Ancak burada sadece Gayrimüslim tüccarlar değil aynı zamanda deniz aşırı ticaret yapan Müslüman tüccarların da olduğunu yine Şer'iyeye sicillerinde görülmektedir.

## 2.GALATA'NIN TİCARİ BİR KOLONİ OLMASI

Galata'nın ticari bir bölge imajı vermesi Bizans devrine kadar gitmektedir. Galata ancak Cenevizlilerin bu bölgeye yerleştirilmesinden sonra uluslararası ticarete adını duyuracaktır. I. Constantinus zamanında surlarla çevrelenmiş, I. İustinianos zamanında şehrin tahkimatları kuvvetlendirilerek hendekler dahi kazılmıştı (Eyice 1994:348). Aslında İstanbul'un hem uluslararası hem de ulusal deniz limanları Haliç'in İstanbul kıyılarındaydı. Hatta Bizans'ın imtiyaz verdiği İtalyan devletleri dahi Haliç'in güney kıyısında kendilerine tahsis edilen yerlerde oturmuşlardı. Ancak bu devletler birbirleriyle tehlikeli rekabetlere girişmekten de uzak durmamışlardır. Hatta Cenevizlilerin, Galata bölgesine yerleşmeleri de bu uzun soluklu rekabetin bir sonucu olarak görülebilir.

1082'de Venediklilere (Drusteler 2012: 33), verilen imtiyazdan çok sonraları 1160'ta da Cenevizlilere imtiyaz verildi(Müller-Wiener 2004:23). Ancak

kentte bir başka imtiyaz sahibi Pisalılar, Cenevizliler'in yerleşimine 1162'de Venedikliler ve Yunanlıların desteğiyle saldırmışlardır(Nicol 2000:90). Bundan sonraki süreçte Konstantinopolis'de süreklilik sağlayamadılar. Latin devrinde ise neredeyse kent ile irtibatları yoktu. 1251'de bir takım haklar elde ettiler. Bu süreçte kent ile bağlantısının zayıflamasında Venedik'in IV. Haçlı Seferlerine yardımı ve şehirde rakip istememesi düşünülebilir.

İznik'de bulunan İmparator, Kostantinopolis'i tekrar ele geçirme hazırlıklarına girdiği sırada Cenevizlilerle anlaşmaya vardı. Ancak şehri ele geçirmesinde Cenevizliler'in pek bir faydasının dokunmadığı açıktır. Çünkü bu devirde şehirde Latin egemenliği zayıflamış durumda bulunmaktaydı. VIII. Mihael Paeologos, 1261'de Cenevizlilerle müttefik olduğu halde ve Venedik haçlı seferine yardım ettiği halde Nimfaion (Nif) antlaşmasıyla Venediklilerle yeniden temasa geçti. Ancak Venedikliler bu durumu ağırdan alınca İmparator 1261'de Cenevizlilere, şehirde yeniden faaliyette bulunmalarına izin verdi ve kısa bir süre sonra şehirden uzaklaştırıldılar (Eyice 1994:348). Konstantinopolis'e dönmelerine ancak 1267'de izin verildi ancak eski imtiyaz bölgelerini değil Pera'da imparatorluk tersanesinin yanındaki bir bölgeyi vermiş ve anlaşmayla büyük bir itaat almıştı. İmparator sur duvarlarını yıktırmıştı ve sur ile deniz arasında boşluk olacaktı. Ancak 1304'te yeni tavizler aldılar buna göre şehirde buğday pazarları, loggia (Lonca), hamam, kiliseler, kantar yerleri kurabileceklerdi ayrıca 1312-1315 yıllarında tahkimatları yeniden inşa ettiler (Eyice 1994:348; Müller-Wiener 2004:37; Nicol 2000:179). Cenevizliler, sur ile deniz arasına da tacirler için kulübe, depo gibi altyapı tesisleri inşa etmişlerdi. Bizans İmparatorluğu'nda çeşitli iç kavgalar, Osmanlı kuşatmaları, Ceneviz-Bizans münasebetleri karşısında yükselen Osmanlı-Ceneviz münasebetleri, boğazda Ceneviz karşısında Bizans-Venedik-Katalan kuvvetlerinin savaşı, 12-13. Yüzyıllarda artan korsanlık, Bizanslı yerlilere düşükleri durumdan dolayı sadece Karadeniz kıyıları ile ticarete bulunabilmeleri gibi sebeplerden ötürü 13. Yüzyıl sonlarından itibaren ticaret Kostantinopolis'ten Galata'ya daha fazla kaymasına sebep oldu(Müller-Wiener 2004:34-36).

Hatta Ceneviz kolonisi Galata'da ki gümrük gelirlerinin İmparatorluk başşehir Konstantinopolis'ten 14. Yüzyıl ortalarında 7 kat daha fazla olduğu belirtilmiştir (Haldon 2007:196). Ticaretin büyük kısmının Galata'da gerçekleşmesinde ve malların Galata'ya gitmesindeki bir etken gümrük oranlarıydı. Bu dönemde Galata'da %2 gümrük oranı uygulanırken Konstantinopolis'te %10 oranında gümrük uygulanmaktaydı (Müller-Wiener 2004:34).



### 3. TİCARİ ÜRÜNLER VE TİCARET MEKANLARI

Haliç'in iki yakasında sıralanan limanlardan bazıları iki yaka arasında insan taşımacılığı gibi yerel faaliyetlerde bulunurken bazıları uluslararası ticaret ile ilgili limanlardı. Kömürçiyân, 17. Yüzyıl Haliç limanları ile ilgili kıymetli bilgiler vermektedir. Ancak çalışmada Haliç limanlarının tümüne değinmek yerine daha çok Galata kıyılarında bulunan limanlara değinilecektir. Ama bunun yanında ticari liman ortamının daha iyi anlaşılması için bazı İstanbul tarafının limanlarına da değinilmiştir. Kömürçiyân'ın verdiği bilgiye göre Meydan iskelesinin ilerisinde Mısır ile adalara gidip gelen gemilerin yanaştığı bir liman vardır (Kömürçiyân 1988:14). Kömürçiyân burada Limanın ismini vermemiştir. Anlaşıldığı kadarıyla Ege Adaları ve Mısır seferleri bu meydan iskelesinin biraz ilerisindeki adı belirtilmemiş olan limandan yapılmaktadır. Mısır'da ise iki liman kenti bu ticaret için önemlidir. Bunlardan biri İskenderiye diğeri Dimyat'tır.

Uluslararası ticari gemileri mallarını Eminönü'de boşalttıklarını ve gemilere de yüklerin yine buradan yüklenildiğini belirtmiştir. Ayrıca buraya tacirlerin mücevher, kumaş, demir, kurşun, kalay, boya, deri, pamuk ve kenevir getirdiklerini söyler (Kömürçiyân 1988:14). Bundan başka burada iri bal fiçileri ile Karadeniz ve Kırimdan getirilen yağlarla dolu olduğundan bahseder (Kömürçiyân 1988:14). Balıkpazarı'nda üç iskele bulunduğu bunlardan biri İstanbul-Galata arası taşımacılık yaparken diğerleri balık ve diğer deniz ürünleri ile ilgili olduğu belirtilmiştir. Buradan anlaşıldığı kadarıyla Karadeniz'in kuzeyinden bilhassa Kefe taraflarından getirilen morina balığı ve havyar gibi ürünler ilk önce buraya getiriliyor resmi görevliler ve tüccarlar veya gemi kaptanları ile resmi talimatlar halledildikten sonra bu ürünler çarşıya götürülüyordu. Her türlü balık çeşidinin bu tarafa getirilmesinden sonra satışa çıkarıldığını söyler (Kömürçiyân 1988:15). Galata İstanbul'un uluslararası ticaretinin merkezi olarak görülmüş ve İmparatorluğun iaşesine yönelik İstanbul yakasının limanlarından daha farklı bir ticareti içerdiğinden bahsedilmiştir (Mantran 1990a:71). Galata'nın dik yarlarda derinleşene kıyılara sahip olması büyük gemilerin yanaşmasına izin vermekte hatta gemiden kıyıya uzatılan kalaslar vasıtasıyla ürünler taşınabilmekteydi (Müller-Wiener 2003:38). Haliç'in uygun bir liman olması sebebiyle burası seyyahların dikkatini çekmiştir. Haliç'in yaklaşık 500 büyük tekne ve 500 civarında da kadirga alabildiğinden bahsedilerek bu gemilerin karaya yanaşabilmelerine limanların imkan vermesi sebebiyle mallarını taşımak için daha

küçük teknelere taşıma ücreti vermelerine gerek olmadığı belirtilmiştir (Mant-ran 1990a: 86). İbn Battuta limanın işleklüğinden bahsetmiş ayrıca burada 100 kadar çekdiri türü gemi ve bundan çok daha fazla küçük tekne gördüğünü belirtmiştir (İbn Battuta 2000: 505: Bulunur 2014:83).

Galata mahkemesinde rastlanılan bir olayda İngiliz tüccar Artor, Dede Reis'in gemisine 20 fiçı havyar yüklemiştir. Bu ürün Selanik'e götürülecektir ve taşıma ücreti olan 4.000 akçeyi Selanik'te bulunan Meyamin ve Kezerin adlı İngiliz ortakları ödeyeceklerdir. Dede Reis, 20 fiçı havyarın gemisine yüklendiğinden bahsederek, parasını da Selanik'te bulunan Artor'un ortaklarından almayı kabul ettiğini belirtir (Kuran 2010a: 44-45). Anlaşılan, Galata Balık Pazarına Karadeniz'in kuzeyinden getirilen havyarlar, Galata'da Dede adlı Reis'in gemisine yüklenmiş ve Selanik'e götürülecektir. Ancak bu 20 fiçı havyar'ın Selanik'te mi yoksa buradan nakille farklı bir yerde mi satılacağı belli değildir. Ve yine anlaşılan Dede Reis ile ortaklık kurulmayıp sadece kargo anlaşması yapılmıştır. Morina balığının Karadeniz'den getirildiğine dair bir başka kayda geleneklere aykırı davranan kişilerin şikayet edilmesi vasıtasıyla görülmüştür. 1013 (1604) tarihli bu kayıta Galata havyarcılarına göre bu balıkların ticaret hakkının kendilerinde olduğu başka gruplarca alınamayacağı bildirilmiş ancak bazı kişilerin geleneğe aykırı olarak Karadeniz'den yakaladıkları morina balıklarını havyarcılara getirmeden Akdeniz'e götürdüklerinden bahsetmektedir (Kuran 2010a: 85-86). Bundan başka Lonca mahallesinde oturan Venedikli tüccar Canbet v. Civan, Yorgi v. Vasil adlı zimmi bir reis ile anlaşarak reis'in Kili iskelesine gidip oradan Morina balığı almasını ve Galata limanına getirmesini istemiştir. Bundan başka bu sicilde Morina balıklarının fiyatları hakkında da malumat sahibi olunmaktadır. Morina balıklarının Kantarı 25 akçe olarak belirtilmiştir (G.Ş.S. nr.49, s.11a\3). Galata'da oturan müste'men Venedikli Canbet v. Civan adlı tüccara bir başka kayıta daha rastlanılmaktadır. Buna göre Venedikli tüccar, Keroson (Giresun)'dan Mehmed Reis ibn Kasım ile Kili'den Morina balığı alıp Galata Limanına getirmek üzere anlaşmaya varmışlardır. Bu belgede geçen Morina balıklarının fiyatı ise her kantarı 33 akçe olarak belirlenmiştir. Kaç kantar Morina balığı getirileceği hakkında bir bilgi verilmeyen belgede Mehmed Reis'e yapmış olduğu hizmet için 100 filori verileceği belirtilmiştir (G.Ş.S. nr.49, s.19b\3). Anlaşılan Canbet v. Civan adlı tüccar Karadeniz'de iyi bir ticari ağ oluşturmuştu. Belki de belli başlı malların ticaretini yapan o malın ticareti üzere ihtisas sahibi bir insandı. Deniz ürünleri ile ilgili Galata'da Balıkpazarı

bulunmaktadır. Galata tarafının önde gelen limanı bugün Galata Perşembe pazarı civarında olan Yağ Kapanı İskelesi olduğu gözlemlenmiştir. Bunu desteklemek için ise bu iskelenin hemen ardında Galata'nın ticari merkezlerinin bulunduğu Bulunur tarafından belirtilmiştir (Bulunur 2014: 246). Ayrıca 17. Yüzyıl ortalarına kadar Galata Gümrüğü'nün de Yağ Kapanı iskelesinde bulunduğu belirtildiğinde buranın önemi anlaşılacaktır. Evliya Çelebi Yağ Kapanında bir Ağa, üç yüz neferi olduğunu, burada her çeşit gelen giden yağdan vergi alındığını belirtir (Evliya Çelebi 2008:543). 17. Yüzyıl'da limanlara getirilen ürünlere bakılmak istendiğinde her limanın kendine özgü getirilmesi gereken ürünleri olduğu, yani belli ihtisas alanlarının varlığı görülecektir. Yağ kapanı, Bal kapanı, Un kapanı gibi adıyla anıldıkları ürünler getirildiği gibi bunun yanında farklı kalemlenmiş birçok ürün gelebilmekteydi. Adlarına bakarak sadece ismiyle anıldıkları ürünlere has olduğunu düşünmek bizleri yanıltacaktır. Öyle ki bu husus üzerine mecelle-i umur-i belediyede , *“Bal münhasıran bir kapanı işgal idecek derecede mebzul bir madde olmayub esasen gerek İstanbul'da gerek Galata'daki kapanlarda baldan ziyade yağ ve sair bakkaliye emtia'sı hıfz ve tevzi' itmekde...”* (Bulunur 2014: 246). Cümlesi buraların sadece bu adla anıldığı ancak bu ürünlerden ziyade çok çeşitli ürün yelpazesine açık olduğu anlaşılmaktadır. Yukarıdaki cümlede geçen “Galata kapanları” ifadesinin özellikle belirtilmiş olması önemlidir. Kapanlar malların hem depolanabildiği hem de tartıldığı yerlerdi. Yağ ticareti ile ilgili olarak bir kayda miras kalması sebebiyle ulaşılmaktadır. Buna göre Galata mahallelerinden El Hac Memi Reis mahallesinde oturan Salih Reis, Azak'a gemisiyle gitmiştir. Ancak dönüşte vefat eden Salih Reis'in üç tulum yağı devlet görevlisindedir. Miraslıların vekalet verdiği Yusuf bin Hasan bu üç tulum sade yağı Mahmud Ağa'dan almıştır (G.Ş.S. nr.49, s.82b\2). Ticaret alanları zikredilirken bedestenlerden bahsedilmesi gerekmektedir. Eyice bedestenleri; mücevherler, silahlar, kıymetli kumaşlar ve sanat değeri taşıyan koşum takımlarının satıldığı bir merkez olarak tanımlamıştır (Eyice, 1992:303). Ayrıca bedestenler, Osmanlı ülkesine yabancı ülkelerden gelen tüccarların, kumaş, mücevherat ve değerli ürünleri satmak mecburiyetinde oldukları yerlerdir (Güçer 1987:50). Güçer'in bize aktardığına göre 1609 tarihli bir emirde bazırganların çeşitli yerlerde gezerek ürünlerini satmamaları, tüccarların ürünlerini bedestende satmalarının sağlanması tembih edilmiştir (Güçer 1987:50). Galata kadısına gönderilen bir başka hükümde Galata bedesteninin dışında bezzaz satılması konu olmuştur. Öyle ki daha önceden bezzaz meta'ı satılmasının Galata Bedes-

teninin dışında yasaklanmasına rağmen bazı kişiler attar dükkanları içinde bezaz satmaya başlamışlardır. Bunun üzerine Ayasofya Kebir evkafından olan Galata Bedestenini bu kişilerin harap vaziyete terk ettiklerinden bahsedilmiş bunların men edilmesi ve Galata Bedesteninde satış yapılması emredilmiştir Fi 24 Ramazan 1018 (Refik 1931:41-42). Ayasofya Vakfı'na gelir getirmesi için gelirleri bu vakfa bağlanan Galata Bedesteni diğer adıyla Fatih Çarşısı'nın kim tarafından yaptırıldığı da ayrı bir tartışma konusudur. Bulunur'un çalışması Galata Bedesteni'ni Sultan III. Murad devrini işaret etmekle birlikte, Sultan III. Murad devrinde tarif edilen yapı ile günümüzde bulunan yapı arasında farklılıklar bulunduğunu da belirtmiştir (Bulunur 2014:97). Bunun yanında Evliya Çelebi bu bedestenin İstanbul tarafının bedestenlerinden farklılık arz ettiğini belirtmiştir. Buna göre bu bedestende mücevher ve kıymetli taşlar değil, Çuka, Sakız dimisi, Cezayir ihramları gibi ürünlerin satıldığı belirtilmiştir (Evliya Çelebi 2008:622). Bundan başka yapının bulunduğu bölgeye bakıldığında Perşembe Pazarı civarında bulunduğu görülmektedir. Bedesten'den kuzeye doğru gidildiğinde eski Podesta Sarayı, güneye doğru gidildiğinde ise Yağ kapanı iskelesi ve İbrahim Paşa camii bulunmaktadır. Yağ kapanı iskelesinin Galata'nın en işlek iskelesi olduğunu yukarıda belirtmiştik. Böylelikle bu limana çok yakın olan Galata Bedesteni, Ceneviz Sarayı'na da yakın bir konumda bulunuyor. Galata'nın ticareti en canlı olan mahallinde bulunuyordu. Yine bu bölgeye görece yakın olan Arap Çarşısı ve Karaköy civarında olan Kurşunlu Mahzen diğer adıyla Rüstem Paşa Kervansarayı'da Galata'nın önemli ticari yapılarıydı. Tüccarın burada bir kez daha Osmanlı sisteminde farklı bir özelliği ile karşılaşmaktadır. Buna göre tüccar, vakıflara gelir elde etmek gayesiyle yapılan çarşı ve bedesten gibi yapılarda bulunan dükkanları kiralıyorlar böylelikle vakıflara "akar" sağlanıyordu. Bundan başka İncalık, Galata'yı Osmanlı'nın Avrupa'ya açılan kapısı olarak görmüştür (İncalık 2010:197). 16. Yüzyılın son çeyreğinden itibaren Avlonya, yükselen bir ticari hacim gösteriyordu bir taraftan İstanbul ve Tuna boyunda diğer yandan Dubrovnik (Ragusa), Venedik, Ancona ve Floransa ile münasebetlerini yükseltmekle beraber özellikle Zift maddesi konusunda Galata'ya ihracatı önemli bir hal almaya başlamıştı (İncalık 2004:325). Bu madde özellikle gemi inşa sektörü için olmazsa olmazlardandır. Bunun yanında aynı dönemlerden itibaren yükselen bir Atlantik ülkelerinin Akdeniz'de boy gösterme grafikleri vardır. Elbette bu tarihlerden önce İngilizler, Akdeniz'de faaliyet göstermişlerdi ancak bu çoğunlukla Fransız veya Venedik devletinin

bayrağı altında seyahat şeklinde oluyordu. Fransız bayrağı altında yaptıkları ticaret, Fransızların Osmanlılardan bu hususla ilgili II. Selim devrinde aldıkları kapitülasyonla ilgiliydi. Buna göre Osmanlı limanlarına gelecek olan tüccarlar Fransız bayraklı gemilerle Osmanlı ülkesine yanaşabileceklerdi. İngilizler Osmanlılardan ilk kapitülasyonu 1580’de Türkiye Levant Kumpanyası için elde ettiler. Ancak Fransızlar, İngilizler İstanbul’u terk eder etmez hemen faaliyete başlayıp bu kapitülasyonu iptal ettirdiler. Ancak bundan kısa bir süre sonra İngilizler kapitülasyon hakkı elde etmişlerdir. İngilizlerden bir süre sonra da yine bir kuzeyli kavim olan Hollandalılar, Osmanlılardan kapitülasyon elde ettiler böylece Akdeniz’de ticari rekabet iyice kızışmış oldu.

İngilizler özellikle Osmanlılardan hammadde temin ediyorlar buna karşın karziya (İngiliz yünlü kumaşı) , kalay ve kurşun satıyorlardı. Kalay ve kurşun Osmanlılar için askeri stratejik ürünler olarak göze çarpmaktadır. Hatta bunları Papa satışı yasaklamasına rağmen İngilizler kilisenin bu emrini yerine getirmemiştir. İngiltere bu süreçte halkın büyük kısmını üretime yönlendirerek büyük çapta üretim yapmışlar ve bu ürünlerine müşteriler olarak Pazar elde etmiş oluyorlardı. İngilizler bu devirde sadece Osmanlı kentlerine yünlü kumaşlarını satmamış aynı zamanda İngiliz yünüleri bu devirde İtalya şehir devletlerinde de kendine bir Pazar elde etmiştir. İngilizler ayrıca ilk geldikleri devirlerde yünlü kumaş karşılığında Ege adalarından üzüm ve şarap alıp memleketlerine dönmüşlerdir. Ayrıca İngilizler bu ürünlerini Galata ve Bursa üzerinden doğu ülkelerine pazarlayabilme imkanına da kavuşmuştur. Burada Galata’nın rolü İstanbul’un tüketimi üzerine olduğu gibi uluslararası transit bir nokta olarak Doğu ile Batı’yı birbirine bağlamaktı (İnalçık 2004: 425).

Bundan başka bir zorunlu tüketim maddesi olarak Buğday en önemli ticari maddelerden biridir. Ve bu Osmanlılar açısından da stratejik ürün olarak belirlenmiş ve ihracatı çoğunlukla yasaklanmış veya kısıtlanmıştır. Buğday ticareti yapmak tüccarlar için karlı bir iş olarak karşımıza çıkmaktadır (İnalçık 1969:119-120). 1604 yılına ait bir başka kayıttta buğday ile ilgili ticari bir faaliyetten haberdarız. Buna göre Mehmet Beşe, Ali Reis’e gemisini ticaret yapması için vermiştir. Ali Reis’de bu gemi ile gidip 2.200 kg buğday almış ve toplam kar 91.168 akçe olarak kayıtlara geçmiştir (Kuran 2010b: 115-116). İnalçık’a göre bu ticareti sadece devletin görevlendirdiği kişiler yapabiliyor ve spekülasyonlarla buğday ticareti yapanlar büyük karlar elde edebiliyorlardı (İnalçık 1969:119-120). Bu ticari faaliyete baktığımızda toplam kar olarak iyi bir miktar

gözükmektedir. Ancak gemi de çok kişiye ait hisse bulunduğu için bu birçok parçaya bölünmüş ve Mehmet Beşe'nin payı ancak 26.936 akçe olmuştur. Bu üründen başka kumaş boyalarının ticaretinin de iyi bir pazarı bulunmaktadır. Özellikle Osmanlı tekstil endüstrisi için vazgeçilmez bir boya olan indigo 17. Yüzyılda ve 18. Yüzyılda İngilizler'in Hindistan'da kurduğu üretim yerlerinden geliyordu (Panzac 1992:190). Bundan başka bez Hindistan'dan ithal edilen en önemli ürünlerden birini oluşturmaktaydı. Özellikle pamuklu kumaşlar, yün şallar önemli ürünlerdi (Panzac 1992:190-191). 1661 gibi 17. Yüzyılın ikinci yarısının başına ait bir kayıttan da gördüğümüz üzere Mısır'dan İstanbul'a keten, şeker, kahve ve pirinç getirilmişti (Kuran 2010b: 409-410). Ayrıca Galata'ya dışarıdan sabun da getiriliyordu. Bu belgede görüleceği üzere sabunun her kantarı beş yüz otuz akçe olmak üzere iki kantar olarak getirilmesi üzerine anlaşma yapılmıştır (G.Ş.S. nr.40, s.3a\2).

Galata'da bu dönemdeki bir kayıta Gökova'dan İstanbul'a götürülmek üzere 1503 kantar üzüm (Kuran 2010b:106) sevkiyatı yapılmıştır. 1605 yılında İzmir'den İstanbul'a kuru üzüm ve kuru armut sevkiyatının yapıldığını da biliyoruz. (Kuran 2010b: 121). Kuru meyve ticaretinin de özellikle Ege kıyılarında önemli bir meta olduğunu bu dönemde anlıyoruz. Yine ticari ürünlerden bir diğeri kesimlik hayvanlardı. Hayvan ticaretinde de bazı sıkıntılar oluyordu. Bunların en başlarında hayvanın hangi bölgeye satıldığı veyahut derisinin farklı bölgelerin esnafına verilmesi meseleleriydi. Bundan başka koyunların satış fiyatı hakkında sahip olacağımız bir kayıt bulunmaktadır. Buna göre 1616 yılında kasap Mehmet Beşe ve ortağı Todori, Ferhat Beşe'den 406 koyun almışlardır. Her koyun için 116 akçe ödemesi gereken ortaklar toplamda 47.096 akçe borçlanmışlardır (Kuran 2010b: 260-261). Bundan başka deri ticareti yapan tüccarlar da bulunmaktadır. Tüccar Corco? V. Şiro adlı zımmi Vilayeti Rumeli'den kuzu derisi göndermiştir ancak Kürkçü Esnafının, derilerin alımında tüccarların talip olmasına mani olmuşlardır. tüccar Corco V. Şiro?'da satım işlemi yapabilmek için mahkemeden izin istemiş ve bununla ilgili de temessük talep etmiştir. Mahkemede tüccarın istediği izni vermiştir (G.Ş.S. nr.49, 31b\5). Bundan başka Mantran'ın verdiği bilgilere göre Galata'ya gelmesi muhtemel ürünler, Venedik'ten; Brezilya tahtası, üstübeç, kristal ve cam ürünleri, kumaş bundan başka muhtelif yerlerden balmumu, halat, deri, demir ve çelik, katran, kürk, yün, keten yağı, inci, kurşun, zift, sabun, ipek, iç yağı, boya ürünleri, yelken bezi gibi ürünlerdi (Mantran 1990a: 196-197). Burada getirilen kimi ürünlerin askeri stratejik

ürünler olduğu göze çarpmaktadır. Bu ürünlerin bir kısmı Tersane-i Amire'nin ihtiyaçlarıyla da ilgili olmaktadır.

#### 4. GALATA GÜMRÜK BÖLGESİ

Osmanlı İstanbul'unun gümrük sınırları tahmin edileceğinden çok daha büyük sınırları kapsıyordu. Mesela Halil İnalçık, bu sınırları Avrupa bölgesi için Batı Karadeniz kıyısındaki Varna'dan Gelibolu Yarımadasına kadar kapsıyor, Asya tarafında ise Boğaz'ın kuzeyinde Karadeniz'e açılan yere yakın bir noktada bulunan Yoros Kalesi bölgesi, Ege'de Aydın sancağının sınırlarının en ucuna kadar uzanan bölge aynı gümrük bölgesine bağlı idi (İnalçık 2004:245). Ancak gümrük sınırları zaman zaman değişikliğe de uğramıştır. Yine Fatih devrinin sonlarında yazılmış bir yasakname ve kanunnamede mukataaya verilen İstanbul zahire (arpa, alaf, buğday, darı) ve un gümrüğünden bahsedilirken bu gümrüğün sınırlarından da bahsedilmesi dolayısıyla İstanbul Gümrüğü'nün kapsadığı alanların bir kısmını aydınlığa kavuşturmaktadır (Anhegger- İnalçık 2000:73-74). Ancak gümrük sınırları zaman zaman değişikliğe uğramıştır.

Mesela 1606 tarihli bir kayıta İstanbul ve Galata gümrüğüne Gelibolu, Rodosçuk, Edincik ve Bandırma dahil edilmişti (Bulunur 2014: 257). Galata gümrüğü 17. Yüzyılın ortalarına kadar Perşembe Pazarı civarında iken Sultan İbrahim devrinde 1660 yılında çıkan büyük yangın sebebiyle bugünkü Karaköy civarına taşınmıştır (Bulunur 2004:79; Hovhannesyan 1996:41). Galata'nın özellikle Karadeniz ile ticari bağlantılarının önemli olduğu görülür bu muhtemelen Cenevizlilerin bu bölgeyi uzun yıllar domine etmesi sebebiyle böyledir. Cenevizliler'in Karadeniz'in kuzeyinde ve güneyinde kolonileri olması ve burada ticaretin seyrini yönlendirmesi sebebiyle bu durum göz önüne alınmalıdır. Muhtemeldir ki Karadeniz ve İstanbul arasında ticaretle uğraşan kişiler uzun yıllar boyu iyi bir ticari ilişki geliştirmişlerdi ve bunun yanında Karadeniz'den gelen özellikle morina balığı, havyar ve kürk gibi ürünler Galata'da bir pazara sahipti. Osmanlılar'da gümrükler çeşitlerine göre birkaç sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır.

Klasik dönem Osmanlı gümrük sistemini iki ana başlıkta bakabiliriz. Bunlar iç gümrük ve dış gümrüklerdir. İç gümrüklerde alınan vergileri ise 4 çeşittir. Bundan başka Osmanlı gümrükleri hudut, sevahil ve kara gümrükleri olarak da sınıflandırılmıştır (Özvar 2005:107). Gümrük vergilerine baktığımızda ise; amediye, reftiye, masdariye ve müruriye'yi görüyoruz. Osmanlılar bir gümrük

bölgesinden o meta'nın tüketim ve ticari çeşidine göre farklı vergiler alınmaktaydı. Bundan başka kimi zaman tüccarlardan bu vergilerin bir yerde alındığına dair temessük verilir bunların seferinin buraya olduğu bu yüzden burada bu hususla ilgili bir vergi daha alınmaması tembih edilirdi. Veyahut tüccarların bir hususla ilgili vergi ödedikleri ama başka bir yerdeki görevlilerin onlardan vergi talep etmeleri ya da kadimden beri bazı ürünlerden vergi alınmamasına rağmen bazı memurların vergi talep etmesi şikayet edilir ve bunlar araştırılırdı. Vergi'nin ne zaman veya hangi koşulda alınacağı da ayrı bir konudur. Burada karadan gemiye yükelenen mal vergiye tâbîdir veya gemiden karaya çıkartılan mal'da tabiidir. Aslında Osmanlılar da gümrük klasik olarak ad valorem ilkesine göre tahsil edilmekteydi. Ad valorem düsturu malın kıymetine göre alınması durumudur (Özvar 2005:112).

Osmanlılar'da vergi tahsilinde malın cinsinden ziyade malı getiren tüccarın din ve uyruk olarak tabiiyeti kıstas alınmaktaydı (Özvar 2005:113). Burada tüccarlar müslim ve gayrimüslim olarak sınıflandırılmaktadır. Bundan sonra ise gayrimüslimler zımmi ve müste'men olarak ayrılmışlardır. Zımmiler Osmanlı uyruğu gayrimüslimleri belirtirken, müste'men olanlar Osmanlı uyruğu olmayan yabancı gayrimüslimleri belirtmektedir. Bunun haricinde zaman zaman İranlı tüccarlara siyasi manevralar sebebiyle ticari yasaklar konması veya gümrük bölgelerinin değiştirilmesi gibi hususlarda olmuştur. Bundan başka gümrük vergi oranlarındaki değişimlerde zaman zaman gündeme gelmiştir. Fatih devri genel düzenlemesinde harbîlerden %2 oranında başlayan vergi sonrasında %4 ve daha sonra ise %5 oranına ulaşmıştır. Müslümanlardan %3, Zımmilerden %4 nisbetinde vergi alınmıştır (Özvar 2005:113).

17. yüzyıl başından itibaren gümrüklerde %1'lik bir artış görüyoruz. Böylece rakamlar %4 ila %6 arasına yükselmiştir. Burada özellikle kasabiyye adı verilen vergi dikkat çekmektedir. (Özvar 2005:113).

Hudut gümrüklerinden geçip İstanbul'a gidecek olan tüccar kabileleri devletin belirlemiş olduğu güzergâhı izlemek zorundaydı. Farklı bir güzergâh takibi kaçakçılık suçuna girebilirdi. Hatta bu hususla ilgili İnalçık, tüccarların yaygın hilelerinden bahsederken bunların başlıcalarından birinin ticari ürünleri belli başlı güzergâhlar yerine alışılmışın dışında farklı güzergâhlardaki yollardan nakletmeyi belirtmiştir (İnalçık 2004:252). Bunun yanında birçok usül bulmuşlardı. Tüccarların vergilerden kaçmak için kimi zaman belirtilen güzergâhın



dışında hareket ettikleri görülüyor. Ancak tüccar sadece gümrük vergilerinden kaçmak için değil ayrıca Anadolu içlerinde getirdikleri meta'lara da talep olması da bunu perçinlemiştir (Özvar 2005:116).

Dahili gümrük vergilerine değinmekle yukarıda bahsettiğimiz vergi çeşitlerine göre tüketim ve ticaret türünün nasıl tayin edilebileceğini, vergi alınan şehrin emporium ve transit geçiş özelliklerini gösterebilmekte önemli bir yere sahip olduğu görülür. Buna göre dahili gümrüklerden olan amediyye; Osmanlı sınırları içerisinde kara veya deniz yoluyla nakledilen ürünün menziline ulaştığı yerde alınan vergidir (Kütükoğlu 2013:77). Yine Osmanlı sınırları içerisinde bir yerden bir yere veya dış ülkelere gönderilecek mallardan yola çıktığı bölgeden alınan vergiye reftiyye, yabancı ülkelere Osmanlı içine getirilen ve getirildiği şehirde satılan ürünlerden alınan vergiye masdariyye, yabancı ülkelere gönderilen Osmanlı topraklarından geçen böylece Osmanlı jeopolitiğinden transit olarak faydalanıldığında tüccarlardan alınan vergiye ise mürûiyye denmekteydi (Kütükoğlu 2013:78). Böylece bu vergi isimlerinden hangi çeşit ticaret yapıldığı anlaşılmaktadır.

Osmanlılar gümrüklerini çok defa mukataaya vermeyi tercih etmişlerdir. İncalcık'a göre burada ki fayda olarak nakit para ihtiyaçlarının karşılanması ve kaçakçılık meselesinin daha iyi önüne geçilmek olduğu söylenebilir. Anhegger ve İncalcık'ın hazırladıkları Osmanlı yasakname ve kanunnamelerinden gümrük ve ticaret ile alakalı pek çok bilgi elde edilebilmektedir. Mesela Osmanlı yönetimi 1475 yılında buğday, arpa, alaf, darı ve buğday gümrüğünün Kaysara ve Galatalı Petro Urı ve Menteş'e üç yıllığına mukataaya vermiştir (Anhegger-İncalcık 2000: 44).

Ayrıca bu yasakname ve kanunnamelerden hangi üründen ne kadar gümrük alınması gerektiği de açıkça ortaya konmuştur. Şöyle ki buğday, alaf, darı ve arpa karadan getirilse de denizden getirilse de satıcıdan %4 gümrük alınması ve, un için ise Müslümandan %2, gayrimüslimden %3 gümrük alınması açıkça yazmıştır (Anhegger-İncalcık 2000: 44-45).

Gümrüğün ne vakit alınacağı da önemli bir meseledir. Bununla ilgili olarak kanunnamede satıcının ister karadan ister denizden gelsin öncelikle gümrüğünü ödemesi ve kapana getirmesinden bahsedilmiştir (Anhegger-İncalcık 2000:47). Ayrıca gemilerden vergi alınma hususu da belirtilmiştir. Buna göre limana giren ama hiçbir mal almayan ve hiçbir mal indirmeyen gemiden gümrük alınmaz,

ancak bir gemi limana girip yük gösterirse gümrük alınır ve eklenir bir limanda bu husus üzerine gümrük alındıysa diğer bir limanda alınmaz. Bunun yanında gemiden bir ürün çıkarılsa veya bir ürün gemiye koyulsa o vakit gümrük yine alınacaktır (Anhegger-İnalçık 2000:48). Görüldüğü üzere Osmanlılar gemilerin limanlara uğramasının birkaç senaryosunu belirlemiş ve bunlara göre vergi alınmasını istemiştir. Ancak aynı husus üzerine iki farklı limanda iki defa gümrük vergisi almak kanunnamede yoktur. Ama bunun yanında bazen sicillere iki defa vergi istendiği ve tüccarlarında bu durumdan şikayetçi oldukları örnekler yansımıştır. Ayrıca meta'ı bulunduğu yerden çıkarılanlar için; müste'menlerden %5, Müslümanlardan ve haraçgüzar olan gayrimüslimlerden %4 oranında gümrük vergisi alınması belirtilmiştir (Anhegger-İnalçık 2000: 48). Taradığımız sicillerde amediyye adı verilen bir vergiye rastlamadık. Ayrıca yapılan bir araştırmada 16. Yüzyıl İstanbul ve Galata gümrüklerinde de bu ad altında alınan bir vergiye rastlanılmamıştır (Bulunur 2014: 253).

Galata ve Haslar ve Üsküdar kadılarına gönderilen hükümde limanlara yanaşacak meyvenin Üsküdar, Galata, Tophane ve Eyüp iskelelerine yanaşmaması ama bu meyvenin Muhtesib iskelesine yanaşması gerektiği ve narhının İstanbul narhına uygun olması gerektiği belirtilmiştir. Burada narh farkının doğması sebebiyle satıcılar ürünlerini İstanbul yerine Galata'ya getiriyorlardı. İşte böylece narh farkının önüne geçilmesiyle o bölgenin satıcı için cazibesinin önüne geçilmek istenmiş olabilir (1002) (Refik 1931:10-11). Masdariyye vergisine bakılan sicillerde de rastlanılmıştır. Bu vergininde mukatta ile verildiği açıktır. Buna göre 1604 tarihli bir belgede Galata gümrük emini olan Yahudi Musa, Seferi adlı Hristiyan'ın 11 fiçı morina balığının masdariyye vergisini ödemediğini belirterek mahkemeye vermiştir. Musa'nın hesabına göre Seferi fiçı başına 70 akçe, toplamda 770 akçe ödemesi gerekmiştir. Ancak ne Musa Kefe'den getirilen Morina balığının masdariyyesinin ödenmediğini kanıtlayabilmiştir ne de Seferi 11 fiçı Morina balığı getirmediğine dair yemin edebilmiştir. Bu masdariyye vergisine örnek olması bakımından önemli olduğu gibi aynı zamanda Osmanlıların ad valorem usulüne göre vergi aldıklarına dair güzel bir örnektir (Kuran 2010b: 452-453, 156-157). Masdariyye ile ilgili ayrıca İstanbul'a gelen gemilerden alınan masdariyelerin Sultan Ahmed Camii'ne vakfedildiğine dair bir kayıt bulunmaktadır. Buna göre İstanbul, Galata, Üsküdar ve Haslar kadılarına gönderilen hükümde İstanbul'a meta' getiren gemilerle getirilen emtiadan gümrük vergisi olarak alınan masdariyyeleri o vakitler inşa halinde olan Sul-

tan Ahmed Camii'ne aktarılması emredilmiştir (Refik 1931:51). (Fi 23 zilkaade 1026).

1604 tarihli ayrı bir belgede ikinci kez vergi talep eden görevlilerden ve buna karşı Osmanlı idaresinin tutumundan bahsedilmektedir. Bilindiği gibi Osmanlılar aynı hususdan bir defa vergi aldığı zaman aynı durum için üst üste iki defa vergi talebinde bulunmuyordu. Bu sicilde Eyüp bölgesinde bulunan gayrimüslim köylülerden birçok vergi alınmış bunun yanında resm-i dellaliye ve resm-i masdariyyeleri de alınmıştır. Ümena, Ummal ve subaşılar ve yasakçılar'ın ikinci defa vergi talep ettikleri ortaya çıkmıştır. Saray'da elinde vergi ödediğine dair temessük bulunanlardan bunun bir daha talep edilmemesine dair Galata Kadılığına emr-i şerif yazılmıştır (Kuran 2010a: 470-471, 514-516). Bu belgeden de görüldüğü üzere aynı husus için iki defa üst üste vergi alınmaması hususunda Osmanlı yönetiminin titiz davranmıştır. Bu husus Fatih'in kanunnamelerinde de yer almıştır. Ayrıca gümrüklerde alınan diğer önemli bir vergi kalemi kantariye vergisidir. Bir sicilde Kendircilerin (ipçiler) Galata'ya gemilerle getirdikleri kendir ve tel ürünlerini burada indirmişlerdir. Dolayısıyla gümrüğe tabi olarak iskele, Kantariye ve Masdariyye vergilerini ödemişlerdir. 1617 tarihli bu sicilde adı geçen vergilerden resm-i kantariye bu kişilerin dükkanları içinde tekrar istenmiş kendircilerde bunu şikayet etmiştir. Saray'dan Galata kadılığına gönderilen emr-i şerif de bu olayın araştırılması ve böyle bir şeyi söz konusu ise bunun caiz olmadığı ve Padişah'ın da bunda rızası olmadığı belirtilip bunun önüne geçilmesi emredilmiştir (Kuran 2010a:156-157).

Gümrüklerin mukataa ile gittiğine bir örnek de İstanbul Bac Eminliğini elinde bulunduran İlya'nın 1613'te bu görevi ifa ettiği bellidir. Buna göre İlya 1900 koyun satışına bakmıştır. Ve her koyun için 1 akçelik gümrük geçiş vergisi istemiştir. Ancak Yusuf bin Memi ve Mustafa bin Yusuf adlı davalılar 750 koyun sattıklarına yemin etmişler ve İlya'da 750 koyun için 750 akçe almak durumunda kalmıştır (Kuran 2010b: 233). İzmit kadısına gönderilen bir hükümde İzmit İskelesine gelen kerestelerin doğrudan İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir. Buna göre Ceviz, Fındık, İhlamur ve kızıl ağaç ve çeşitli türden kerestelerin İstanbul'a getirilip miriye, tersaneye, İstanbul ve Galata'da bulunan dükkanlara verilirken İzmit'te bulunan bazı sipahi ve yeniçerilerin bu kerestelerin İstanbul'a götürülmelerine mani oldukları ve bunları da Mısır ile Kafir gemilerine sattıklarını belirtilmiş bunun önlenmesi istenerek kerestelerin doğrudan İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir (Refik 1931: 32). Bundan başka gemi reisleri-

nin izinsiz olarak bir yerden bir meta' çıkarmalarının yasaklandığı buna karşı olarak gemi reislerinin bir yerden başka bir yere meta' taşımaları durumunda yakalanması ve burnundan kıl geçirilerek şehirde cezalandırılması gerektiği de belirtilmiştir (Anhegger-İnalçık 2000:45). Ticari faaliyetlerden alınan bir diğer verginin dellaliye olduğunu görüyoruz. Tellallar bir aracı gibi çalışıyorlardı. Fatih'in kanunnamelerinde bu husus hangi üründen kaç akçe dellaliye alınacağını açıklayacak kadar etraflıca anlatılmıştır (Bulunur 2014:254). Bu verginin de mukataa ile verildiği görülüyor (Anhegger-İnalçık 2000:57). Bundan başka bu vergi kanunnameye İstanbul ve Galata'da Müslümanlardan gayri alış-veriş yapıldığında hem satandan hem de alandan alınan bir vergidir. Kanunnameye geçtiği üzere genel olarak aynı oranda alınıyordu ve bilhassa kumaş ticaretinde görüyoruz (Anhegger-İnalçık 2000:57-59). Bununla ilgili olarak 1604 tarihli sicilde İstanbul gümrüklerinin dellaliye ve esir satışı vergilerini iltizama alan mültezimlerin bu vergiyi bazı gayrimüslimlerin ellerinde gösterdikleri muafiyet sebebiyle ödememekte direndiklerini bundan dolayı da zarar gördüklerini saraya bildirmişlerdir. Saray'da bu hususla ilgili olan kadılıklara ( İstanbul, Galata, Eyüp, Gelibolu, Rodoscuk ve İnoz ) emr-i şerif göndermiş buna göre gayrimüslimlerin bu vergileri ödemekte mültezimlere zorluk çıkarmamaları istenmiştir. Ancak bunun yanında gayrimüslimlerin bahsettiği muafiyet belgelerinin varlığı doğrulansa bile yeni verilen emr-i şerif'in geçerli kılınacağı da eklenmiştir (Kuran 2010a: 466-467). 1604 tarihli başka bir sicilde Gümrük mukataasını elinde bulduran Yako ve Mosi adlı Yahudiler, hakları olan dellaliye vergisini kimi Hristiyanların ödemekte zorluk çıkardıklarını belirten durumu saraya yazmışlardır. Bunun üzerine saray'dan çıkan emir Galata, Haslar(Eyüp) ve İstanbul kadılıklarını muhatap alarak bu durumun teftiş edilmesini ve Hristiyanların dellaliye vermekte diretmelerinin men edilmesi böylece bu vergilerin Hristiyanlardan toplanması gerektiği bildirilmiştir (Kuran 2010a: 477-478, 512-515).

Yukarıda Osmanlıların gümrük bölgelerini genellikle iltizama veya mukataaya verdiği belirtmişti ancak Bulunur, bu gümrük bölgelerinin sınırlarının sabit veya değişmez olmadığını vurgulayarak, bu sınırların büyümesi veya küçülmesinin iltizama alan kişinin teklifine göre sınırların genişleyip daraldığından bahsetmiştir (Bulunur 2014:256).

Bu sicil örneklerinden anlaşıldığı kadarıyla Gümrük eminliğini elinde bulduran mültezimler genellikle belgelerde bir şikayetleri olduğunda görülmüşlerdir. Bunun yanında kimi bölgeleri sorumluluklarına aldıkları zamanlarda da

görmekteyiz. Sorunlar ise genellikle vergilerini ödemek istemeyen tüccar veya halk olmuştur. Bu karşılaştıkları zorlukları derhal saraya dilekçe ile sunabiliyorlardı. Ve sarayın da onların dertlerini çözme hususunda adaletten ayrılmamak adına genellikle kadıları muhatap alan emr-i şerifler düzenliyorlar ve burada olayın iç yüzünün teftiş edilmesini emrediyorlardı. Kuran'ın çalışmasında gördüğümüz üzere zorluk çıkartılan konulardan biri de ellerinde muafiyet belgesi olduğu veya kadimden beri bu verginin bulunmadığını belirten tüccar veya halkın şikayetleri üzerine görevlilere teftiş görevi yüklüyordu. Bundan başka ellerinde muafiyet belgesi olsa dahi onun bir nevi yürürlükten kalktığını böylece atıl olduğu ve yeni düzenlenen emr-i şerifin geçerli olduğu buna göre amel edilmesi isteniyor ve gerekli zamanlarda hatırlatılıyordu.

## SONUÇ

Sonuç olarak Galata, Ceneviz idaresinden önceki süreçte ticari kimliği ile öne çıkan bir şehir olmaktan uzaktır. Ancak şehir Cenevizlilerin idaresine girmesinden itibaren ticari bir bölge olarak yükselmeye başlamış bunda düşük gümrük oranları olduğu gibi Bizans'ın iç ve dış siyasette düştüğü durumla da ilgilidir. Sonraki süreçte Osmanlılar tarafından teslim alınan Galata bu dönemde de ticari kimliğini devam ettirebilmiştir. Osmanlıların Karadeniz'i bir Türk Gölü haline getirmeleri sebebiyle burada olan ticari hacimde düşme olduğu düşünülmüştür. Ancak Osmanlıların ticarete ehemmiyet vermeleri ve tüccarları himaye edici politikalarından ötürü bu bölgede ticaret renkliliğini muhafaza etmeye devam etmiştir. Özellikle Kuzey-Güney ticaretinde Galata önemini korumuş belki de bu yönlü ticarete önemini arttırmıştır. Burada özellikle Kefe, İstanbul, İzmir, İskenderiye ve Dimyat limanları bu yönlü ticarete önemli yerlerdir. Bu kuzey-güney ticaretinin ortasında bulunan Galata ise bu ticaretin en uğrak limanlarından biri mahiyetindedir. Böylelikle Galata'ya hem doğunun hem de batının en kıymetli ürünleri gelmeye devam etmiştir. Ancak Galata ve Karadeniz arasında diğer bölgelerle ticaretine nazaran daha farklı bir ilişki halinde olduğu gözlemlenmiştir. Bunda belki de Galata'nın Ceneviz dönemi altındayken Cenevizlilerin Karadeniz'de sahip olduğu kolonileri aracılığıyla oluşturduğu ticari ağ ile oluşmuş bir gelenek olabilir. Galata'nın hem kıymetli ürünlerin tüketildiği hem de başka bölgelere dağıtıldığı, ayrıca denizaşırı ticaret yapan tüccarların bulunduğu bir bölge olduğu görülmüştür. Osmanlılar, Galata'nın ticari kimliğini korumaya gayret etmişlerdir. Galata'ya ticari altyapı teşkil edecek Fatih Çarşısı ve Rüstem Paşa Hanı bu bölgeye verilen önemi de açıkça ortaya koymaktadır.

Bundan başka Haliç'te bulunan iskelelerin bir kısmı Galata kıyılarına bir kısmı İstanbul kıyılarına yerleştirilerek, belli ürünlerde ihtisaslaşmalarının sağlandığı görülmüştür. Böylelikle ürünlerin ticari fiyatlandırması ve seyri yönlendirilmiştir. Ayrıca gümrük oranlarında ve gümrük bölgelerinde zaman zaman şartlara göre değişiklikler yapıldığı görülmüştür. Galata Gümrük alanının sınırlarının genişlemesi ve daralmasının mümkün olduğu gözlemlenmiştir. Osmanlıların kurduğu gümrük ve vergilendirme sistemi yasadışı satışları engellemek üzere önlemlerle çevrelenmiş olsa da tüccarların ve gemi reislerinin sistemin açığı kollamaktan geri durmadıkları ve devletin önlemlerine karşı önlemler aradıkları anlaşılmıştır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

Galata Şerhiye Sicilleri, nr.40,49

### Kitap ve Makaleler

ANHEGGER, Robert-İNALCIK, Halil (2000), *Kanunname-i Sultani Ber Muceb-i Örf-i Osmani*, Ankara: T.T.K Yayınları

BULUNUR, Kerim İ. (2014), *Osmanlı Galatası (1453-1600)*, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları

EVLİYA ÇELEBİ (2008), *Evliya Çelebi Seyahatnamesi 1.Cilt 2. Kitap*, Haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, İstanbul:Yapı Kredi Yayınları

EYİCE, Semavi (1992), “Bedesten”, *T.D.V.I.A.*, C.V, İstanbul: İSAM Yayınları

EYİCE, Semavi (1994), “Galata”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.III, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı

GÜÇER, Lütfi (1987), “XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası”, *Türkiye İktisat Tarihi Yıllığı*, 1, 1-128

HALDON, John (2007), *Bizans Tarih Atlası*, çev. Ali Özdamar, İstanbul: Kitap Yayınevi

HOVHANNESYAN, Sarkis S. (1996), *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

İBN BATTUTA (2004), *İbn Battuta Seyahatnamesi Cit:1*, Çev. A. Sait Aykut, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

İNALCIK, Halil (1969), “Capital Formation In the Ottoman Empire”, *The Journal Of Economic History*, The Task Of Economic History, 29(1), 97-140

İNALCIK, Halil (2004) *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C.I (1300-1600)*, İstanbul: Eren Yayıncılık

İNALCIK, Halil (2010), *Osmanlılar: Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, İstanbul: Timaş Yayınları

KÖMÜRÇİYAN, E. Ç. (1988), *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*, Terc. Hrand D. Andreasyan, İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık

KURAN, Timur (2010a), *17. Yüzyıl İstanbul'unda Sosyo-Ekonomik Yaşam C.I*, (Ed.) Emre Yalçın, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

KURAN, Timur (2010b), *17. Yüzyıl İstanbul'unda Sosyo-Ekonomik Yaşam C.II*, Ed. Emre Yalçın, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

KÜTÜKOĞLU, Mübahat (2013), *Balta Limanına Giden Yol: Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri 1580-1850*, Ankara: T.T.K Yayınları

MANTRAN, Robert (1990), *17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi Cilt:1*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay ve Enver Özcan, Ankara:Türk Tarih Kurumu Basımevi

MÜLLER-WIENER, Wolfgang (2004), *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev. Erol Özbek, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

NİCOL, Donald M. (2000), *Bizans ve Venedik: Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine*, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları

PANZAC, Daniel (1992), "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal Of Middle East Studies*, 24(2), 189-206

ÖZVAR, Erol (2005), "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", *Osmanlı Medeniyeti: Siyaset, İktisat ve Sanat*, İstanbul: Klasik Yayınları

REFİK, Ahmed (1931), *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000-1100)*, İstanbul: Devlet Matbaası



Ramazan KILIÇ

**YABANCI DİL ÖĞRETİMİNDE ANADİL - HEDEF DİL YAPILARININ BAŞARIYA ETKİSİ**

Nurullah KIRKPINAR

**MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA BOLŞEVİZM PROPAGANDASI VE ANADOLU BASINI 1919-1922**

Nesrin GÜLLÜDAĞ - Halit BAŞ

**1452 NUMARALI İZMİT ŞERİYE SİCİLİNDE YER ALAN UNVAN VE LAKAPLAR ÜZERİNE BİR İNCELEME**

Rukiye ÖZDEMİR - Ahmet AYDIN

**OSMANLI TARİH YAZICILIĞINDA MUHTASAR UMUMİ TARİHLER ÜZERİNE**

Muhammet Ali HOROZ

**17. YÜZYIL BAŞLARINDA GALATA'YA GELEN TİCARİ ÜRÜNLER VE GALATA CÜMRÜK BÖLGESİ**

Mayrambek OROZOBAYEV

**KIRGIZLARDAKİ AŞIKLIK GELENEĞİNİN YENİDEN DOĞUŞU ÜZERİNE**

Mine TAŞDEMİR

**SA'DU'LLÂHEL-HALVETİ'YE ATFEDİLEN ANONİM KASİDE-İ BÜRDE ŞERHİNE GÖRE NEFSİN MAHİYETİ VE ÖZELLİKLERİ**

**ANASAY**

anasaydergisi@hotmail.com

