

Makalenin Geliş Tarihi: 15.07.2019
Kabul Tarihi: 18.07.2019
Makalenin Türü: Araştırma-İnceleme

XIX. YÜZYILDA İRAN VE OSMANLI TİCARİ İLİŞKİLERİNDE ALINAN VERGİ VE GÜMRÜK TARİFE TERİMLERİNİN TANIMLARI

DEFINITIONS OF THE TAX AND CUSTOMS TARIFF TERMS IN THE 19TH CENTURY IRANIAN AND OTTOMAN COMMERCIAL RELATIONS

Masoumeh DAEI*

ÖZ

Kuzeybatıdan Trabzon-Erzurum-Tebriz ticari yolu, batıdan Bağdat yolu, güneyden Basra körfezi İran'ın Osmanlı ile ticaretinin faal olması nedeniyle her iki devlet gümrük meseleleri, tarifelerine ve onların düzenli şekilde sokulmasına her daim önem vermişlerdir. Devletler çoğunlukla bütün bu yollardan özellikle Trabzon-Erzurum yolundan ticaret yapmışlardır. Fakat İranlı tüccar her zaman bu yolların müşterisi olduğu için buralarda özel yerleri vardı.

Rus Çarı, Kafkas ticari-transit yolunu öne çıkarmak amacıyla ülkenin kuzey bölgesinde yarı sömürgeci durumunu korumak, Kafkasya'yı büyük bir ticari bölge yapmak, bütün Asya pazarları ile bağlantı kurmak niyetindeydi. Rusya kendi tüccarını önceden mükellef olduğu yerel vergilerden muaf tutarak, onlara mali ve gümrük yardımları yaparak tüccarı himayesi altına aldı. Rusya tüm bu girişimleriyle Osmanlı toprakları üzerinden İran'a gelen İngiliz malları ile rekabet etmeyi amaçlıyordu.

Anahtar kelimeler: Osmanlı, Gümrük Tarifeleri, Vergi, Transit yol, İran

ABSTRACT

Iranian and the Ottoman states attached importance to customs issues and tariffs. Studies on this subject were always considered important by both countries, especially on

*Doç.Dr., İran, Tebriz, Payame Nür Üniversitesi, Barnameriziye Darsi, Tarih Bölümü:
masoumeh.daei@gmail.com

trade routes; the Trabzon-Erzurum-Tabriz commercial road from the northwest, Baghdad road from the west, Gulf of Basra from the South. States mostly traded on Trabzon-Erzurum road. But, because the Iranian merchants always used these roads, they had special places there. The Russian Czar intended to promote the Caucasus trade-transit route. For this purpose, The Russian Czar planed to maintain its semi-colonial status in the northern part of the country and to connect with all Asian markets. Russia exempted its merchants from local taxes, provided financial and customs assistance to them, and placed the merchants under its protection. Through these politics, Russia aimed to compete with the British goods coming to Iran via Ottoman lands.

Keywords: Ottoman, Customs Tariffs, Tax, Transit Routes, Iran

GİRİŞ

XIX. yüzyılın başında Karadeniz ticaretinin işlek olması ve 1869 yılında Süveyş kanalının açılmasıyla, ticari, siyasi açıdan stratejik önemi artan İran'dan Karadeniz'e yapılan ticaret büyük önem kazanmıştı.¹ Bölgede ticaretin canlanmasıyla XIX. yüzyılın başında Karadeniz'in doğu sahilinde birbirine rakip iki yol oluştu. Yollardan biri Osmanlı Devleti sınırları içindeki Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhı, diğeri ise Rusya'nın hâkimiyet sahasındaki Gürcistan sahilinde Sohum-Puti limanından ve Batum-Tiflis'ten Tebriz'e uzanan güzergâhtı. Bu yollarda ticaret yapan iki devlet de birbirine rakip oldu.²

1823 yılında İngiltere, Erzurum'dan Tebriz'e giden yolda ticaret yapmayı denedi ve 1825 yılında 300 balya yük Tebriz'e vardı. Bu şekilde İran ticaretinde Sohum ve Trabzon birbirinden ayrılarak iki ayrı merkeze dönüştü.³ Bu dönemde iktisadi meseleler siyasi meselelerin etkisi altında ezildi. O tarihlerde Rus hükümeti Avrupa'dan ithal olan malları Rusya'dan geçirmemeye, İngilizler de Rus mallarını İran pazarından çıkarmaya ve Avrupa ticaret yolunu değiştirmeyi amaçladı.

Tüccarlar XIX. yüzyılın başından 1832 yılına kadar Kafkasya üzerinden Tebriz'e ulaşan ticaret yoluna, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan daha fazla ilgi göstermişlerdi. Bu dönemde Karadeniz ticaretinin büyük oranda Rusya'nın limanı olan Sohum'da

¹ Abdulvahab Hayri, **İktisad-i Trabzon**, (Haz. Melek Öksüz), Serander Yayınevi, Trabzon, 2008, s. 79.

² Standford Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, çev. Mehmet Harmancı, E Yayınları, İstanbul, 1982, s. 60.

³ Charles Issawi, **The Economic History of Turkey 1800–1814**, Chicago-London, 1980, s. 123.

yoğunlaşması tesadüf değildi. Bu canlılık Rusya'nın ekonomi politikaları sonucunda oluşmuştu. Şöyle ki 1821 yılında Rus çarı Aleksandra, Rusya'nın hiçbir yerinde uygulamadığı istisnai kuralları bu bölgede uygulamaya koydu. Bu bölgede ticaret yapan tacirler daha önce mükellef oldukları yerel vergilerden muaf tutulmuş, yabancılara ise %5, hatta daha da az gümrük vergisi koyulmuştu. Buna karşılık aynı dönemde Osmanlı'nın gümrük vergi miktarı hakkında bilgimiz sınırlıdır. Ticari masraflar günün siyasi şartlarına göre düzenlendiği için Erzurum ve Trabzon gümrüğüne baskı yapmış, böylece de bu yoldan geçimini sağlayan insanları zarara uğratmıştı.⁴

Rusya'nın hedefi Asya pazarının tamamıyla bağlantı kurmak ve bölgeyi ticari bir merkez yapmaktı. Tüccarlar ise Rusya'nın sunduğu bu himayeden faydalanmayı bildiler.⁵ Rusya'ya ait yollardan nakledilen ticaret mallarının güzergâhı şu şekildeydi; Avrupa'da Leipzig şehrinden ürünler kara yoluyla Odessa şehrine taşınıyor, bu şehirden gemilere yüklenerek Karadeniz yolundan Sohum limanına oradan Tiflis, Erivan ardından da Azerbaycan'a, İran'a ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine ulaşıyordu.⁶

1883 yılında giderek Osmanlı ticari yolunun Rusya yoluna aktarılması, Osmanlı devletinin yeni ve gereken tedbirlerin uygulanması düşüncesine neden oldu, bu konunun yanı sıra yeni ticari terimler ortaya çıktı. İran transit mallarını korumak için Trabzon'da çeşitli ambarların yapılması, saklama ve bekleme zamanı, transit malların niteliği ve hatta bu transit mallarla ilgili vergiler için hükümet tarafından bazı tanımlar verildi. Muamele anlaşmazlıkları önlemek için yanlış ve doğru kavramama hatasını ortadan kaldırmak için 1883 yılında çıkan vesikalarda terimleri şöyle tanıtmıştır.

A- TRANSİT TİCARETİ: Bu ticaret bahri ve berri (deniz ve kara) olarak iki şekilde yapılıyordu, özellikle berri (kara) ticareti iki esas bölümde yapılıyor. Hakiki (gerçek) ve hükmü transittir.

a) Hakiki Transit Ticareti: Eğer mallar Osmanlı toprağından geçip başka herhangi bir yabancı ülkeye gider ve kesinlikle Osmanlı toprağında satılmazsa bu transite hakiki transit ticareti denir.

⁴ Selahattin Tozlu, **Trabzon-Erzurum-Beyazıt Yolu (1850–1900)** (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1997, s. 187; C. Issawi, **The Tabriz-Trabzon trade 1830–1900**, Cambridge vol. 1,1, 1970, s. 143.

⁵ C. Issawi, **The Economic History of Turkey 1800–1814**, Publications of the Center for Middle East Studies, Chicago-London: Univeristy of Chicago Press, 1980, s. 123.

⁶ A. Üner Turgay, **Trade and Merchants In The Nineteenth Century Trabzon**, Newyork, 1982, s. 290.

b) Hükümü Transit Ticareti: tüccar kendi ithalatını %8 gümrük vergisini ödedikten sonra, Osmanlı toprağında satmaz ve 6 ay içinde Osmanlı ambarlarında tutup ve Osmanlı gümrüğünde gümrük işlerini yapıp, 6 aydan sonra başka bir ülkeye götürmesi durumuna hükümü transit ticareti denir.

Bu terimleri tanıma lüzumu 2 açıdan hükümet için önemliydi.

1.Osmanlı toprağına giren transit ticari mallar ne kadar süre ambarlarda kalacağını belirtiyor.

2.Malların bu sürede ambarlarda kaldığı müddette verdiği Arziye-işgâliye vergilerinin ödenmesi meselesiydi. Önceden transit malların korunma zamanı 6 aydı, ama bu yıllarda bazı karşılaştığımız belgelerde bu süre 6 ay'dan 1 yıla kadar uzamış ve Arziye vergisi ödenmişti, ama dediğimiz gibi bu vergi ambarlarda saklanma zamanı içindi.

B- ARZİYE VERGİSİ

Ambarlarda saklanan malların (miktarı ne kadar olursa olsun) Rumi takvime göre 1günden 30 veya 31 güne kadar 20 para vergi alınıyordu. Yani ambarlarda olan mallar 4 ay 8 gün kalırsa,5 ay hükmünde hesaplanıp, 2 kuruş ve 20 para vergi alınmıştı ve bu usul 9. ayın sonuna kadar sürmüştü. 3 aydan sonra (10.11.12. aylar) her ay için 40 para vergi alınmış ve bu usul tüccarın rızasıyla yapılan bu iş onaylanıp uygulanmıştır.⁷ Bu karar özel devlet ve meclis şurasında onaylanmış, 1 yıl ambarlarda kalan mallardan sınırlardan çıkana kadar da 3 ay tüccara mühlet verilmiş.⁸ Trabzon-Erzurum şose yolunun yapımının bitmesiyle mururiye vergisi(transit) %2'ye indirilmiş ve kısa zamandan sonra, yani bu yolun 1871 yılında bitmesiyle ve % 1 verginin yasallaşmasıyla Mururiye vergisi kaldırılmıştı.⁹

XIX. yy. sonu (1898) ve XX. yy. başında (1903) İran-Osmanlı ticari ilişkileri ve karşılıklı muamelelerde başka bir karar verilmiş. Her iki devlet karşılıklı ağır vergileri kaldırmak için yeni fermanlar yayınlamışlar ve bu kararnameye göre her iki tarafın tüccarları sadece % 8 vergi vermişlerdi.

⁷ BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15, Ağustos

⁸ BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15, Ağustos 1299 (27.VIII.1883) tarihli şurayı Devlet mazbatası ile 18Z 1300/8 Teşrini I 1299 (20.X.1883) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası; BOA, MVM, nr.38/56.s 1299 (27.VIII.1883) tarihli şurayı Devlet mazbatası ile 18Z 1300/8 Teşrini I 1299 (20.X.1883) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası.

⁹ BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15, Ağustos 1299 (27.VIII.1883) tarihli şurayı Devlet mazbatası ile 18Z 1300/8 Teşrini I 1299 (20.X.1883) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası; BOA, MVM, nr.38/56.

⁹ BOA, BEO, AD, nr.929, s.133; BEO, AD, nr.830, s.115.

C- REDD-İ RUSUM

Sadece Bağdat gümrüğünde alınan bu vergi, Trabzon-Erzurum gümrüğünde alınmamıştı. Bağdat gümrüğünden 6 ay içerisinde Osmanlı toprağına giren ve buradan diğer ülkelere ihraç edilen ticari mallardan % 6 vergi alınmış, bu miktardan % 5'i redd-i rusum adıyla ve % 1'de gümrük vergisi adı altında Bağdat gümrüğüne verilmişti.¹⁰

D- TEMETTU VERGİSİ

Osmanlı Devleti'nde deve ile Osmanlı toprağına girenlerden alınmış, her deveye 15 kuruş tayin edilmişti. Bu vergi normal verilen gümrük vergisi dışındaydı. Bu vergi 1875 yılında Osmanlı-İran elçilikleri tarafından yapılmış, elbette bu konu ticari mal taşıyan İranlı deve sahiplerinin şikâyetine neden olmuştu. Çünkü bu vergi Rus devecilerden alınmıyordu. Bu durum Osmanlı-İran tüccarına çok fazla zarar veriyordu. Bu konu hakkında bir belgede Erzurum valisi bu şikâyeti hükümete bildirmiş:¹¹ Temettu vergisi, tanzimattan önce servetlerine göre tüccar ve esnaftan alınmıyordu sonra adı "ihtisap" olan bu vergi Tanzimat döneminde kalktı ve tekrar temettu vergisi uygulandı.¹² Sınırlarda olan İran-Osmanlı ticaretinde diğer bahsetmemiz gereken konu, bu yollarda ticaret yapan kervanların develeriydi. Her deveden (ticari malın dışında) vergi alınmanın miktarı ve bu konuda tüccarın, Rus yolunda ticaret yapan tüccarla rekabeti de diğer bir konudur. 4 Temmuz 1911 tarihli bir belgede İran devecilerinin İran ve Trabzon yolundan daima gidiş geliş yaptıkları ve bazen de İran'a gitmeyip Trabzon-Bayburt-Erzurum-Van'da kalıp ticaretle uğraştığından bahsetmiştir.

Geçmişte yapılan anlaşmalara göre Temettu Nizamnamesinin 5. maddesine göre; devecilerden temettu vergisi¹³ alınmıyordu. Rus devecilerden vergi alınmaması, hem

¹⁰ BOA, ŞD.579/6.

¹¹ BOA, MV.154/40.

¹² Ziya Karamursal, **Osmanlı Devlet'inin kuruluşundan 19. Asrın Yarısına kadar Mali Tarihe bir Bakış**, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul, s.194–206.

¹³ BOA, MV.154/40; Karamursal, Ziya, **Osmanlı Devlet'inin kuruluşundan 19. Asrın Yarısına kadar Mali Tarihe bir Bakış**, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul, s.194–206. " *Temettu vergisi: Osmanlı Devleti'nde deve ile Osmanlı toprağına girenlerden alınmış, her deveye 15 kuruş tayin edilmişti. Bu vergi normal verilen gümrük vergisi dışındaydı. Bu vergi 1875 yılında Osmanlı-İran elçilikleri tarafından yapılmış, elbette bu konu ticari mal taşıyan İranlı deve sahiplerinin şikâyetine neden olmuştu. Çünkü bu vergi Rus devecilerden alınmıyordu. Bu durum Osmanlı-İran tüccarına çok fazla zarar veriyordu. Bu konu hakkında bir belgede Erzurum valisi bu şikâyeti hükümete bildirmişti. Temettu vergisi, tanzimattan önce servetlerine göre tüccar ve esnaftan alınmıyordu sonra adı "ihtisap" olan bu vergi Tanzimat döneminde kalktı ve tekrar temettu vergisi uygulandı.*"

Osmanlı hem de İranlı tüccarın itirazına neden olmuştu. Her iki ülke tüccarının Rus yoluyla ticaret edenlerle rekabet edememesine neden olmuş ve bu vergi yüzünden, Erzurum yolunu terk edip Rus yolundan ticaret etmeye mecbur kalmışlardı. Bu şikâyetlerin üzerine devlet tarafından bir kararname düzenlendi, kararnameye göre; yıllık her deve için 15 kuruş temettu vergisi alınacak ama İran tüccarının Erzurum yolunu bırakıp Rus yoluna gitmemesi için istisnai muameleler yapılacak ve bu avantajlardan Osmanlı devecileri de yararlanacaktı.¹⁴Ama bu durum Osmanlı Devletini çok düşündürüyordu, çünkü ticaret Osmanlı yolundan Rus yoluna aktarılmıştı.

E- KAYDIYE VERGİSİ

Osmanlı tüccarı Yabancı ülkelere ihraç ettiği mallar için bu vergiyi ödüyordu. Eğer mal İran'a ihraç ediliyorsa %12 başka ülkelere %1'di.İran ve başka ülkelere ihracatta bu fahiş fark Osmanlı tüccarının devlete tepki ve itirazlarına neden olmuştu. Bunun 1. sebebi İranlılar kendi ihtiyaçlarını Osmanlı'nın yerine başka ülkelerden de daha ucuza temin edebilirlerdi ve bu gümrük vergisinin %1'e ve hatta hiç alınmamasını istiyorlardı, eğer alınrsa ihracat yapılmayacak ve ticaret de şiddetle azalacaktı. 2.sebebi bu konu Osmanlı'nın hem tarımına ve hem de sanayisine ciddi zararları olacak ve özellikle Trabzon-Erzurum ticari yolundan geçimlerini sağlayan ahali ve çiftçilerin hayatını felç edecekti. 3. sebebi, eğer bu vergi kaldırılmazsa İran tüccarı bu ticari yoldan el çekecek ve Rusya ticari yoluna meyledecekti. Bu verginin kaldırılmasına rağmen yıllık % 20 kuruş belki daha fazla Osmanlı Devleti'ne zararı olacak, ama bu zararın çok fazla önemi yoktu, çünkü bu ticaret ve mal transitinin ve ihracatın artmasını sağlayacak ve hükümet ve ahali içinde maddi, manevi menfaatler sağlayacak ve hatta ihracat gümrük vergisinin yüzdesini aşağıya indirme karşısında, ithalat gümrük vergisinin de elbette cüzi miktarda artacaktı, yani transit muamelatında 6 kuruştan 8 kuruşa artacaktı.(6 aydan sonra Osmanlı toprağına yapılan ithalattan 8 kuruş alsınlar).¹⁵Bir başka belgede, bu vergi cüzi miktarda yaklaşık % 1transit malları için genelde ecnebilere de alındığını da görüyoruz. Osmanlı devleti amacı Avrupalılar için arka arkaya kolaylıklar sağlamaktı.¹⁶

¹⁴ BOA, MV. 154/40.

¹⁵ BOA, ŞD. DH,572/52.

¹⁶ BOA, ŞD, DH,572/52; BOA, ŞD.595/61.

Navl Vergisi: İran ve Bağdat arasında ticaretin artmasıyla ve bunun yanında gemiyle taşıma ücretinin de artması, özellikle İngiltere'nin mecdiye gemileri ve gemilerin sayısının az olması ve ticaretin artması karşısında cevap verememeleri, Basra ve Bağdat arasında Navl adında gümrük vergisi alınmıyordu.¹⁷

F- İHTİSABİYE VERGİSİ

İran'dan Osmanlı toprağına ithal edilen ticari mallardan Erzurum gümrüğünde normal gümrük vergilerinin yanı sıra ihtisabiye vergisi adı altında bir vergi alınmıyordu. Örneğin bunun miktarı her kıyye tömbeki için (her kıyye 1 kg) 6 para alınmıyordu, bu durum iki devlet arasında yapılan anlaşmaya tersti. Çünkü bu vergi sadece İran tüccarlarından alınmıyordu, bu yüzden bir belgede İran maslahatgozari, eğer İran tüccarın normal gümrük vergisinin yanında diğer vergilerde alınacaksa başkalarından da alınması gerektiğini, mesela Hicaz gibi başka ülkelerden gelen tömbekiden de bu verginin alınması konusunda şikâyet ettiğini görüyoruz.¹⁸ Elbette yasa dışı alınan bu vergi veya alınmaması ülkenin hazinesine zarar vermiştir.¹⁹

G- AMEDİYE-REFTİYE VERGİSİ

Erzurum'da ithalat ve ihracat için alınan gümrük vergilerinin dışında amediye-reftiye vergisi adı altında %3 amediye %2 reftiye vergisi alınmıyordu. Kara veya deniz yoluyla transit edilen mallardan amediye vergisi ve yabancı ülkelere ihraç edilen mallardan ve o malın Osmanlı toprağında bozulmamış ve tüketilmemiş ve ihraç edilmeye elverişli olan mallardan da reftiye vergisi alınmıyordu. İran tüccarının şikâyetlerine rağmen, Osmanlı devleti bu ve diğer çeşitli isimler adı altında alınan vergilerin alınmaması durumunda devlet hazinesine zarar vereceğini düşünüyordu.²⁰ Tanzimat'tan önce isteğe bağlı vergilerin alındığını ve Tanzimat'la birlikte bu vergilerin yasal olarak kalktığını ancak yinede alınmaya devam ettiğini belge üzerinde görüyoruz.²¹ Deniz veya karayolunda taşınan mallardan amediye, reftiye, mesderiye vergileri uzun süre alındı ve sonra bu vergiler ihracat,

¹⁷ BOA, DH. MKT,1324/19.

¹⁸ BOA, A.M.24/5;BOA, A.DUN. DVE (20) 11/36.

¹⁹ BOA, A: DUN: DUE(20), 1/11.

²⁰ BOA, A.M,1/24.

²¹ BOA. A.M.24/5.

ithalat, sarfiyat isimleri olarak değişti ve yabancı ticaretin genişlemesi için diğer bir vergi olan mururiye de bunlara eklendi.²²

H- MURURİYE VERGİSİ

Yabancı ülkelerden Osmanlı'ya ithal olan fakat tüketilmeden ve hiçbir müdahale edilmeden başka yerlere giden mallardan transit vergisi veya bâc-ı übur vergisi²³ adı altında bu vergi alınmıyordu. Osmanlı devleti yabancı ticarete olanak sağlamak için bu vergiyi çıkardı.²⁴

İ- MESDERİYE VERGİSİ

Bir ülkeye ihraç edilen mallardan, zaman içinde bozulan veya tüketilen bir malsa bu vergi alınmıyordu.

K- DEPOZİTO VERGİSİ

Gümrüklerde saklanan ticari malların 6 ay içerisinde İran'a ihraç edilmesi gerekiyordu, eğer mal ihraç edilmezse malın verilmemesinin yanında depozito vergisi de alınmıyordu. Elbette malların ambarlarda kalmasının nedeni gümrüklerde görevlilerin az olması ve özellikle Erzurum gümrüğünde. Malların ithal ve ihracında her zaman sorunla karşılaşmasıydı.²⁵

XIX. yy. sonunda, İran ticari malları için depozito vergisi isminde %2 maliyeti vardı.²⁶ 1903 yılında Bab-i Âli bu verginin lüzumsuz ve beyhude olduğunu belirtti, alınması iptal edildi ve hatta İran tüccarından haksız yere alınan vergilerin geri verilmesi emrini verip daha da ileriye giderek tüccarın şikâyeti üzerine bu vergilerin kesin ödenmesi için bir Menşe'shâdet-nameleri tazminatı konuldu.

²² Z. Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, TTK, Ankara,1989, s.194–206

²³ Z. Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, s.194–206.

²⁴ Z. Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, ,s.191–192; “*Gümrük Vergilerinden daha fazla bilgi almak için.*” Bkz. **Osmanlı Vergi Mevzuatı**, Maliye Bakanlığı, Ankara,1999, Yayın Numarası: 1998/348,s.1955; Yavuz Cezar, **Osmanlı Maliyesinden Bunalım ve Değişim Dönemi**, Alan Yayıncılığı, 1986; Abdillatif Şener, **Sona Doğru Osmanlı (Osmanlı Ekonomi ve Maliyesi Yazılar Üzerine)**, Birleşik Kitapevi, Ankara, 2007.

²⁵ Z. Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, s.194–206.

²⁶ BOA, **İR, hususî nr.1,11L 1320/28 kanunî evvel 1318, yasa ve eki (10.1.1903)**.

L- KUZU (HAYVAN) VERGİSİ

Bağdat veya Erzurum gümrüklerinden hayvanla gidip gelen insanlar gümrük vergisi dışında bu vergiyi de ödüyorlardı. Bu konu hem hayvan ile Osmanlı'ya mal ihraç eden ve hem de Osmanlı ve İran'a mal taşıyan hayvanları kapsıyordu. Osmanlı tüccarının bu verginin iptali için devlete şikâyetle bulunduğunu gösteren çeşitli belgeler vardır, çünkü İran Devleti de buna karşın aynı maliyeti ve hatta bazen daha fazlasını Osmanlı tüccarından alıyordu ve hatta eğer vergiyi iptal etmezseniz hayvanları çöle bırakmamıza ve bedbaht olmamıza neden olan siz olacaksınız diye devleti tehdit ediyorlardı.²⁷ (bu vergini fazla olması ve tüccarın bunu ödemeye gücü yetmemesi çölde hayvanı bırakması, o hayvan için vergi vermekten daha ucuzdu.)

M- MÜNZEM VERGİSİ

Osmanlı'dan İran 'a gelen mallardan İran gümrüğünde %2 ve %4 de İran'a ithal olan mallardan bu vergi alınıyordu.

N- RAHDARİ (YOL) VERGİSİ

Bu vergide İran gümrüklerinde, İran'a ithal olan her türlü ecnebi mallardan alınıyordu. Bunun miktarı her seferde çeşitli şekilde birkaç gıran alınıyordu. Osmanlı devleti de bu durumun yapılan anlaşmalara ters olduğunu söylüyor ve buna cevaben İran'da bu vergi mal taşıyan hayvanlardan aldıklarını bildiriyordu.²⁸

²⁷ BOA. ŞD.595/61.

²⁸ Z. Karamursal, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, s.194–206.

SONUÇ

Hem Osmanlı hem de İranlı devleti topraklarında gümrük işlerindeki düzensizlik, emniyetin olmaması ticaretin gelişmemesinde en önemli etkenlerdendir. Özellikle İran'da gümrük tarifeleri çoğunlukla padişahın emiri, örf ve adetlere bağlıydı, bazen tarifeler cinslerin değerine, ölçüsüne, hayvanların yüklerine ve başka durumlara göre farklı isimlerde alınırdı. Ülkenin gümrüklerinde hiçbir şekilde belirleyici bir yasa yoktu, bu yüzden de her iki tarafta da rüşvet, mali fesatlık ve tüccarın hâkim ve gümrük görevlileriyle yaptığı gizli anlaşmalar her yeri sarmıştı. Gümrük tarifelerinin yanı sıra yol bekçiliği, şehir avarızı ve diğer keyfi vergiler alınmaktaydı. Tüccar onları mecburen ödüyordu, Bunun yanı sıra yıllık ve özel vergiler de var.

Genelde gümrük görevlileri, yasaları keyiflerine göre uygulamışlar ve o yüzden iki devlet ilişkilerinde sorunlar yaratmışlardır. Bazen Osmanlı devleti bazı gümrük tarifelerini kaldırmış, ama onun karşısında İran devleti o yasalara benzer şekilde bu tarifeleri tekrar uygulamıştır. Diğer taraftan İran ticari mallarının Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu veya Rusya yoluyla Erzurum gümrüğüne ithal olan mallar, Trabzon limanına gitmiş ve Trabzon limanından başka ülkelere ihraç edilmiştir. Buna karşın Erzincan-Sivas yolundan İstanbul'a mal ithal edilmiştir. Ama çoğunlukla Erzurum gümrüğündeki sorunlar, gümrük görevlilerin çoğunun keyfi davranışları ve yasaların iki devlet tarafından açık ve detaylı şekilde anlaşılmasından dolayı olmuştur. Ticaret artışı, tüccar için kolaylıklar sağlamak, bu konunun yanı sıra Trabzon-Erzurum-Tebriz-Osmanlı yolu ve Puti-Tiflis-Tebriz, Rusya yolu, bu iki devletin bu yollar üzerindeki rekabetleri de çok önemli bir konudur. Çeşitli meselelerden dolayı doğal olarak İran tüccarı, Osmanlı yoluna rağbet etmiş ve Osmanlı devleti de Puti yolunu terk eden ve Erzurum-Trabzon yolundan gidiş geliş yapan İran tüccarı ve tebaalarına kolaylıklar, imkânlar sağlayıp rağbeti artırmak ve ticareti genişletmek için teşviklerde bulunmuştur. Hatta Osmanlı'nın çeşitli idarelerinin ve özellikle vergi idaresinin fikirlerini almış ve onların verdikleri önerileri uygulamaya çabalamıştır. Ama maalesef belgelerde gördüğümüz üzere bunu Rusya'nın Puti-Tebriz yolunda uyguladığı işlerle kıyasladığımızda faydalı bir iş yapılmadığını görüyoruz.

KAYNAKÇA

1- Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Tasnifleri (BOA)

BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15

BOA, MV.154/40

BOA, ŞD. DH,572/52

BOA, ŞD. 595/61

BOA, DH. MKT,1324/19

BOA, A.M.24/5

BOA, A. DUN. DVE (20) 11/36

BOA, A: DUN: DUE(20), 1

BOA, A. M,1/24

BOA. A. M.24/5

BOA, İR, hususî nr.1,11L 1320/28 kanunî evvel 1318, yasa ve eki (10.1.1903)

BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15

BOA, MVM, nr.38/56

BOA, BEO, AD, nr.929,s.133

BEO, AD, nr.830, s.115

BOA, ŞD.579/6

2- Kitaplar

Erzurum Vilayet Salnamesi 1312, Neşreden Vilayet Mektabcusu Muhitti

Erzurum Vilayetinin İhtiyacat ve Terakkiyata Ait Layihalar 6

HAYRİ, Abdulvahab, **İktisad-i Trabzon**, (Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi), Trabzon, 2008.

SHAW, Standford, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, (Çev. Mehmet Harmancı), E Yayınları, İstanbul, 1982.

Charles Issawi, **The Economic History of Turkey 1800–1814**, Publications of the Center for Middle East Studies, Chicago-London: Univeristy of Chicago Press, 1980.

-----, **The Tabriz-Trabzon trade 1830–1900**, Cambridge vol. 1,1, 1970 .

TURGAY, A. Üner, **Trade and Merchants In The Nineteenth Century Trabzon**, Newyork, 1982.

KARAMURSAL, Ziya, **Osmanlı Devlet'inin kuruluşundan 19. Asrın Yarisına kadar Mali Tarihe bir Bakış**, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul

_____, **Osmanlı Devlet'inin kuruluşundan 19. Asrın Yarisına kadar Mali Tarihe bir Bakış**, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul.

_____, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, TTK, Ankara, 1989

Osmanlı Vergi Mevzuatı, Maliye Bakanlığı, Ankara,1999, Yayın Numarası:1998/348

CEZAR, Yavuz, **Osmanlı Maliyesinden Bunalım ve Değişim Dönemi**, Alan Yayıncılığı, 1986.

ŞENER, Abdüllatif, **Sona Doğru Osmanlı (Osmanlı Ekonomi ve Maliyesi Yazılar Üzerine)**, Birleşik Kitapevi, Ankara, 2007.

3- Lisansüstü Tezler

TOZLU, Selahattin, **Trabzon-Erzurum-Beyazıt yolu (1850–1900)** (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1997.