



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Özge TOGRAL

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA DOĞU AKDENİZ LİMANLARINDA KAÇAKÇILIK  
FAALİYETLERİ (ANTALYA, ALANYA, BEYRUT, CEBEL-İ LÜBNAN)

Tarih Ana Bilim Dalı  
Doktora Tezi

Antalya, 2020



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Özge TOGRAL

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA DOĞU AKDENİZ LİMANLARINDA KAÇAKÇILIK  
FAALİYETLERİ (ANTALYA, ALANYA, BEYRUT, CEBEL-İ LÜBNAN)

Danışmanlar

Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA  
Dr. Cezmi KARASU

Tarih Ana Bilim Dalı  
Doktora Tezi

Antalya, 2020

**Akdeniz Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,**

Özge TOGRAL'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Tarih Ana Bilim Dalı Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan	: Doç. Dr. Mehmet TOPAL	(İmza)
Üye (Danışmanı)	: Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA	(İmza)
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Seda TAN	(İmza)
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Nimet Ayşe AKSOY	(İmza)
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Cemil Çelik	(İmza)

Tez Başlığı: “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında Kaçakçılık Faaliyetleri (Antalya, Alanya, Beyrut, Cebel-i Lübnan)”

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 11/08/2020

Mezuniyet Tarihi : 17/09/2020

(İmza)  
Prof. Dr. İhsan BULUT  
Müdür

## **AKADEMİK BEYAN**

Doktora Tezi olarak sunduğum “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında Kaçakçılık Faaliyetleri (Antalya, Alanya, Beyrut, Cebel-i Lübnan)” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

**Özge TOGRAL**



T.C.  
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU  
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Özge TOGRAL
Öğrenci Numarası	20145207004
Enstitü Ana Bilim Dalı	Tarih
Programı	Doktora
Programın Türü	( ) Tezli Yüksek Lisans ( X ) Doktora ( ) Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA Dr. Cezmi KARASU
Tez Başlığı	19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında Kaçakçılık Faaliyetleri (Antalya, Alanya, Beyrut, Cebel-i Lübnan)
Turnitin Ödev Numarası	1379506835

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 240 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 04/09/2020 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tez projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 3

alıntılar dahil % 6'dır.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

( ) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdeler sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

04/09/2020

(imzası)

Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA

## İÇİNDEKİLER

<b>TABLolar LİSTESİ .....</b>	<b>iv</b>
<b>FOTOĞRAFLAR LİSTESİ .....</b>	<b>v</b>
<b>HARİTALAR LİSTESİ .....</b>	<b>vi</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ .....</b>	<b>vii</b>
<b>ÖZET.....</b>	<b>ix</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>xi</b>
<b>ÖNSÖZ .....</b>	<b>xiii</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNİN GERÇEKLEŞTİĞİ COĞRAFYA VE TİCARET

1.1. Antalya .....	17
1.1.1. Antalya Limanı'nda Ticaret.....	18
1.1.2. Antalya Rüsûmat İdaresi .....	23
1.1.3. Antalya Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi .....	24
1.1.4. Antalya Reji İdaresi .....	25
1.2. Alanya.....	26
1.2.1. Alanya Limanı'nda Ticaret.....	27
1.2.2. Alanya Rüsûmat İdaresi.....	27
1.2.3. Alanya Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi .....	28
1.2.4. Alanya Reji İdaresi .....	28
1.3. Beyrut .....	28
1.3.1. Beyrut Limanı'nda Ticaret .....	31
1.3.2. Beyrut Rüsûmat Nezareti.....	32
1.3.3. Beyrut Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi .....	35
1.3.4. Beyrut Reji İdaresi.....	36
1.4. Cebel-i Lübnan .....	37
1.4.1. Cebel-i Lübnan'da Ticaret.....	38

### İKİNCİ BÖLÜM

#### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNE KONU OLAN ÜRÜNLER

2.1 Kereste Kaçakçılığı.....	41
2.1.1 Kereste Vergi Uygulamaları .....	45
2.1.2 Antalya Ormanlarının İdaresi .....	48
2.1.3 Antalya'da Kereste Kaçakçılığı.....	51
2.1.4 Antalya'da Kereste Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	58
2.1.5 Alanya Orman İdaresi.....	61
2.1.6 Alanya'da Kereste Kaçaklığı.....	63

2.1.7	Alanya’da Kereste Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	64
2.1.8	Cebel-i Lübnan’da Orman İdaresi .....	66
2.1.9	Cebel-i Lübnan’da Kereste Kaçakçılığı .....	67
2.2	Tütün Kaçakçılığı .....	70
2.2.1	Tütün Vergi Uygulamaları.....	71
2.2.2	Antalya Limanı’nda Tütün Kaçakçılığı.....	75
2.2.3	Antalya Limanı’nda Tütün Kaçakçılığını Önlemek için Alınan Tedbirler .....	78
2.2.4	Beyrut Limanı’nda Tütün Kaçakçılığı.....	80
2.2.5	Beyrut Limanı’nda Tütün Kaçakçılığını Önlemek için Alınan Tedbirler .....	86
2.2.6	Cebel-i Lübnan’da Tütün Kaçakçılığı .....	90
2.2.7	Cebel-i Lübnan’da Tütün Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	93
2.3	Tuz Kaçakçılığı.....	97
2.3.1	Tuz İşletmelerinde Yenilikler.....	97
2.3.2	Antalya Limanı’nda Tuz Kaçakçılığı .....	99
2.3.3	Antalya Limanı’nda Tuz Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	100
2.3.4	Cebel-i Lübnan Kıyılarında Tuz Kaçakçılığı .....	101
2.3.5	Cebel-i Lübnan Kıyılarında Tuz Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler	103
2.4	Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı.....	106
2.4.1	Antalya Limanı’nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı .....	108
2.4.2	Antalya Limanı’nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	110
2.4.3	Beyrut Limanı’nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı .....	114
2.4.4	Beyrut Limanı’nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Önlemler .....	124
2.4.5	Cebel-i Lübnan’da Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı.....	128
2.4.6	Cebel-i Lübnan’da Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	132
2.5	Diğer Kaçakçılık Faaliyetleri.....	138
2.5.1	Kaçak Yolcu Taşımacılığı .....	138
2.5.1.1	XIX. Yüzyılda Seyahat Uygulamaları.....	138
2.5.1.2	Beyrut Limanı’nda Kaçak Yolcu Taşımacılığı.....	141
2.5.1.3	Beyrut Limanı’nda Kaçak Yolcu Taşımacılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler.....	146
2.5.1.4	Cebel-i Lübnan Kıyılarında Kaçak Yolcu Taşımacılığı.....	147
2.5.1.5	Cebel-i Lübnan Kıyılarında Kaçak Yolcu Taşımacılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler.....	152
2.5.2	Müskirât Kaçakçılığı .....	155
2.5.2.1	Müskirât Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler .....	158
2.5.3	İpek Kaçakçılığı.....	159
2.5.3.1	Cebel-i Lübnan’da İpek Üretim ve Ticareti .....	161
2.5.3.2	Cebel-i Lübnan Kıyılarında İpek Kaçakçılığı .....	163
2.5.3.3	Beyrut Limanında İpek Ticareti .....	165
2.5.3.4	Beyrut Limanı’nda İpek Kaçakçılığı .....	167

2.5.3.5 İpek Kaçakçılığının Önlenmesi İçin Alınan Tedbirler .....	167
2.5.4 Haşhaş Kaçakçılığı .....	168
2.5.4.1 Beyrut Limanında Haşhaş Kaçakçılığı .....	170
2.5.4.2 Haşhaş Kaçakçılığının Önlenmesi İçin Alınan Tedbirler.....	171

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNİN HUKUKİ BOYUTLARI

3.1. Kereste Kaçakçılığı.....	173
3.2. Tütün Kaçakçılığı .....	178
3.3. Tuz Kaçakçılığı.....	186
3.4. Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı.....	189
3.5. Kaçak Yolcu Taşımacılığı .....	190
3.6. Müskirât Kaçakçılığı .....	194
3.7. İpek Kaçakçılığı.....	197
3.8. Haşhaş Kaçakçılığı .....	200
<b>SONUÇ .....</b>	<b>201</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>205</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>221</b>



## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Antalya Liman İdaresinin Teşkilat Şeması .....	20
Tablo 1.2 Antalya Rüsûmat İdaresi Teşkilat Şeması.....	24
Tablo 1.3 Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi Teşkilat Şeması .....	25
Tablo 1.4 Antalya Reji İdaresi Teşkilat Şeması .....	25
Tablo 1.5 Alanya Rüsûmat İdaresi Teşkilat Şeması.....	27
Tablo 1.6 Alanya Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi Teşkilat Şeması.....	28
Tablo 1.7 Alanya Reji İdaresi Teşkilat Şeması .....	28
Tablo 1.8 Beyrut Rüsûmat İdaresi Teşkilat Şeması .....	33
Tablo 1.9 1899 yılı Beyrut Limanına Gelen Gemilerin Sayısı ve Yük Miktarı. ....	34
Tablo 1.10 Beyrut Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi Teşkilat Şeması .....	36
Tablo 1.11 Beyrut Reji İdaresi Teşkilat Şeması .....	36
Tablo 2.1 Orman Hakkı Tarifesi.....	47
Tablo 2.2 Antalya Orman İdaresi Memurları ve Görev Yerleri .....	50
Tablo 2.3 1889/1990 (1317) yılında Antalya Orman İdaresi memurları.....	50
Tablo 2.4 Alanya Orman İdaresi Görevlileri.....	62
Tablo 2.5 Duhan Reji Dairesi Muhafaza Memurlarınca Ele Geçirilen Kaçak Silah ve Mühimmat .....	136
Tablo 3.1 Bidayet Mahkemelerinde Adı Geçen Antalya .....	177
Tablo 3.2 İstinaf Mahkemelerinde Adı Geçen Antalya Kereste Tüccarları .....	178

**FOTOĞRAFLAR LİSTESİ**

Fotoğraf 2.1 Beyrut Şehri'nin Tahaffuzhaneden Yani Şark Cihetinden Kısım-ı Garbına Mütevcecihen Görünüşü.....	83
Fotoğraf 2.2 Beyrut Gümrüğü ve Karantinahanesi .....	85
Fotoğraf 2.3 Pire Limanı .....	115
Fotoğraf 2.4 Cebel-i Lübnan Manzarası: Cebel-i Lübnan muzafatından Kesrevan Kazası'na mülhak Cebel İskelesi.....	133
Fotoğraf 2.5 Beyrut ve Cebel-i Lübnan.....	155
Fotoğraf 2.6 Pire Limanının Denizden Görünüşü .....	157

**HARİTALAR LİSTESİ**

Haritalar 2.1 Kereste Kaçakçılığı Sevk ve Nakil Güzergâhları.....	69
Haritalar 2.2 Tütün Kaçakçılığı Sevk ve Nakil Güzergâhları .....	96
Haritalar 2.3 Tuz Kaçakçılığı Haritası.....	105
Haritalar 2.4 Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı Sevk ve Nakil Güzergâhları.....	137
Haritalar 2.5 Diğer Kaçakçılık Faaliyetleri Haritası.....	172

## KISALTMALAR LİSTESİ

A. MTZ. CL.	: Sadaret Eyalet-i Mümtaze Cebel-i Lübnan Evrakı
A.MKT.MHM.	: Sadaret Mektubi Muhimme Kalemi Evrakı
A.MKT.NZD.	: Sadaret Mektubi Kalemi Nezâret ve Deva'ir Evrakı
A.MKT.UM.	: Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı
A.MTZ. (05).	: Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı
A.MTZ. KB.	: Sadâret Eyalet-i Mümtâze Kıbrıs Evrakı
BEO.	: Babıâli Evrak Odası Evrakı
Bkz.	: Bakınız
BVS.	: Beyrut Vilâyet Sâlnâmeleri
C.NF.	: Cevdet Nafia
Çev.	: Çeviren
D.HMK.	: Bab-ı Defteri Haremeyn Mukâtaası Kalemi Evrakı
DH. EUM. MH.	: Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Muhasebe Kalemi
DH. HMŞ.	: Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Evrakı
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezâreti Mektubi Kalemi
DH. MUİ.	: Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı
DH. ŞFR.	: Dâhiliye Nezâreti Şifre Evrakı
DH.EUM.4.Şb.	: Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Dördüncü Şube)
DH.İ.UM.	: Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiye
DH.İD.	: Dâhiliye Nezâreti İdare Evrakı
DH.TMIK.M.	: Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat
DH.TMIK.S.	: Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu
Ed.	: Editör
Hzl.	: Hazırlayan
HR. HMŞ. İŞO.	: Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. İD.	: Hariciye Nezâreti İdare Evrakı
HR. TH.	: Hariciye Nezâreti Tahrirât-ı Hariciye Odası
İ.MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İ. MTZ.	: İrade Eyalet-i Mümtaze
İ.MTZ.CL.	: İrâde Eyalet-i Mümtâze Cebel-i Lübnan
KVS.	: Konya Vilâyet Sâlnâmeleri
MV.	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları

MVL.	: Meclis-i Vâlâ Evrakı
ŞD.	: Şûrâ-yı Devlet Evrakı
TDV.	: Türkiye Diyanet Vakfı
Y.A.HUS.	: Yıldız Sadâret Hususi Evrakı
Y.PRK. ZB.	: Yıldız Perakende, Zabtiye Evrakı
Y.PRK.ASK.	: Yıldız Perakende, Askeri Maruzâtı Evrakı
Y.PRK.ML.	: Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Maliye Nezâreti Maruzatı
Y.PRK.UM.	: Yıldız Perakende, Umum Vilâyetler Evrakı
ZB.	: Zabtiye Nezâreti Belgeleri

## ÖZET

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri incelenirken özellikle Antalya, Alanya, Beyrut limanları ve Cebel-i Lübnan kıyılarında gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri üzerinde durulmuştur, bu limanların ve kıyıların diğer limanlarla bağlantısı birlikte ele alınmıştır. Nitekim kaçak ürünlerin dağıtımı ve taşınmasında kullanılan kaçakçı gemileri farklı gidiş ve dönüş güzergâhlarını kullanılmışlardır.

Söz konusu limanlarda kanuna aykırı ticareti yapılan ürünler çeşitlilik göstermektedir. Kaçak ürün taşıyan gemi veya kayıkların izlediği güzergâhlardaki farklılık, aynı şekilde kaçakçılığı yapılan ürünlerde de görülmektedir. Örneğin: kereste, tütün, silah ve patlayıcı maddenin yanı sıra müskirat, ipek ve haşhaş kaçakçılığı da yapılmıştır. Bunun yanı sıra kaçak yolcu taşımacılığı gibi pek çok kaçakçılık faaliyeti gerçekleşmiştir. Esasında her bir kaçak faaliyetin ortaya çıkmasında birçok faktör etkilidir. Örneğin; Reji İdaresinin kuruluşundan sonra kaçak tütün ticaretinin arttığına dair bilgiler bulunmaktadır.

Tütün örneğinde olduğu gibi diğer ürünlerin kanuna aykırı ticaretinin yapılmasına zemin hazırlayan etkenler farklılık göstermektedir. Bu amaçla her bir ürün ayrı alt başlıklar halinde incelenecektir. İncelenen dönemde tütün, kereste, tuz, gibi pek çok ürünün denetimi devlet tekelindedir ve zaman zaman farklı vergi oranları uygulanmıştır. Tanzimat döneminden sonra iç ve dış gümrüklerde düzenleyici uygulamalar başlatılmıştır. Her alanda olduğu gibi Osmanlı ticaret merkezlerinde de denetim sağlanmaya çalışılmıştır. Bu denetim gerek Gümrük İdaresi tarafından gerekse Reji İdaresi tarafından gerçekleşmiştir.

Osmanlı ticari hayatını sekteye uğratan kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi için tezkere, ruhsat, berat vb. usuller geliştirilmiştir. Örneğin; kereste kaçakçılığını önlemek amacıyla kereste kesim ve dağıtımı için tüccarlara ruhsat verilmiştir. Çeşitli ürünlerin ziraatı, nakli ve satışı nizamnâmelerle denetim altında tutulmaya çalışılmıştır. Kaçakçılığın önlenmesi için Düyûn-ı Umûmiyye ve Reji İdaresi'nin uygulamaları da dikkate değerdir.

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin, Avrupalı devletlerle olan siyasi ve sosyal etkileşimi nedeniyle Doğu Akdeniz limanları uluslararası ticaret ağlarıyla bütünleşmiştir. Siyasi ve sosyal tehdit alanı olmaya başlayan Doğu Akdeniz'de Osmanlı ticari düzenini sabote eden kaçakçılık faaliyetleri artmıştır. Osmanlı Arşiv belgeleri ışığında hazırlanan çalışma ile kaçakçılık faaliyetlerinin, XIX. yüzyıl ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin iktisadi yapısı üzerindeki olumsuz etkileri değerlendirilmiştir. Dolayısıyla kaçakçılık faaliyetleri neden ve sonuç ilişkisi bağlamında tüm yönleriyle ele alınmıştır. Bu nedenle yapılan çalışma; Antalya, Alanya, Beyrut

limanları ve Cebel-i Lübnan kıyıları özelinde, kaçakçılık tarihine katkı sağlayacağı ümit edilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Kaçakçılık, Ticaret, Doğu Akdeniz, Limanlar.

**SUMMARY**  
**SMUGGLING ACTIVITIES IN EASTERN MEDITERRANEAN PORTS IN THE**  
**SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY (ANTALYA, ALANYA, BEIRUT,**  
**MOUNT LEBANON)**

While examining the smuggling activities that took place in the Eastern Mediterranean ports in the second half of the 19th century, especially the smuggling activities in Antalya, Alanya, Beirut ports and the shores of Mount Lebanon, the connection of these ports and coasts with other ports was discussed together. As a matter of fact, the smuggler ships used in the distribution and transportation of illegal products have used different departure and return routes.

The products that are illegally traded in these ports vary. The difference in the routes followed by ships or boats carrying smuggled products can also be seen in smuggled products. For example: smuggling of lumber, tobacco, weapons and explosives, as well as alcohol, silk and poppy. In addition, many smuggling activities such as illegal passenger transportation took place. In fact, many factors are effective in the occurrence of each illegal activity. For example; There is information that the illegal tobacco trade has increased after the establishment of the Regie Administration.

As in the case of tobacco, factors that lay the groundwork for illegal trade of other products differ. For this purpose, each product will be examined under separate subtitles. During the period under review, the control of many products such as tobacco, timber, salt is under the monopoly of the state and different tax rates were applied from time to time. After the Tanzimat period, regulatory practices were initiated in domestic and foreign customs. As in every field, control was tried to be ensured in the Ottoman trade centers. This inspection was carried out by both the Customs Administration and the Regie Administration.

In order to prevent smuggling activities that interrupted Ottoman commercial life, a bill, license, certificate, etc. procedures have been developed. For example; In order to prevent timber smuggling, merchants were licensed for cutting and distributing timber. The agriculture, transportation and sales of various products have been tried to be controlled by regulations. The practices of the General Directorate and Regime Administration for the prevention of smuggling are also noteworthy.



Due to the political and social interaction of the Ottoman Empire with European states in the 19th century, Eastern Mediterranean ports were integrated with international trade networks. Smuggling activities that sabotaged the Ottoman commercial order increased in the Eastern Mediterranean, which became a political and social threat. The study prepared in the light of Ottoman Archive documents and smuggling activities, XIX. The negative effects on the economic structure of the Ottoman Empire in the second half of the century were evaluated. Therefore, smuggling activities are discussed in all aspects in the context of cause and effect relationship. For this reason, the study; It is hoped that it will contribute to the history of smuggling in Antalya, Alanya, Beirut ports and Mount Lebanon coasts.

**Keywords:** Ottoman Empire, Smuggling, Trade, East Mediterranean, Ports.

## ÖNSÖZ

Yapılan çalışmanın ana amacı XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin sosyo-ekonomik yapısında olumsuz etki yaratan kaçakçılık faaliyetlerini incelemektir. Bu dönemde Osmanlı sınırları dahilinde bulunan Doğu Akdeniz limanlarında kaçakçılık faaliyetlerine ilişkin sınırlı sayıda akademik çalışma olması bu konunun seçiminde başat rol oynamıştır. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı bünyesinde bulunan Osmanlı Arşivi'nde yapılan araştırma ve tasnifler de söz konusu çalışmanın alan ve kapsamının şekillenmesinde payı büyük olmuştur.

Temelde kaçakçılık faaliyetlerinin siyasi ve sosyal koşulları ele alınarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle yoğunlukla sınai ve zirai ürün kaçakçılığı üzerinde durulmuştur. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti'nin ticari yapısı ve bu yapıda meydana gelen değişiklikler ele alınmıştır. Özellikle, Osmanlı ticari yapısının dış etkenlerle şekillendiği dönemde çeşitli kurum ve idareler ele alınarak muhtelif kaynaklar incelenmiştir. Genel olarak kaçakçılık faaliyetlerine etki eden sebepler ve alınan önlemler üzerinde durulmuştur.

XIX. yüzyılda uluslararası etkileşim sahasında bulunan Akdeniz kıyıları güvenli ticaret alanı haline getirilmeye çalışılmıştır. Bu nedenle incelenen döneme ilişkin ticari hayatı düzenleyici nizamnâmeler kapsamında hukuki uygulamaların yer aldığı kaynaklar dikkate alınmıştır. Kaçakçılık faaliyetlerine konu olan ürünlerin çeşitliliği nedeniyle çalışmanın coğrafi sınırı; Antalya, Alanya, Beyrut limanları ve Cebel-i Lübnan kıyıları olarak belirlenmiş ve buralarda gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri ele alınmıştır. Şehircilik tarihi için önemli olan kaynaklar incelenmiştir. Bu kapsamda başta Konya Vilâyet Salnâmeleri olmak üzere Beyrut Vilâyet Salnâmelerinden de yararlanılmıştır. Bunun yanı sıra yerli ve yabancı çeşitli araştırma ve inceleme eserler incelenerek XIX. yüzyıl siyasi ve sosyal olaylar dahilinde, kaçakçılık faaliyetlerine zemin hazırlayan unsurlar üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda, Avrupalı devletlerin Akdeniz Bölgesi'ne artan ilgilerinin nedeni ve toplumsal özellikleri bir bütün olarak değerlendirilmiştir. Bunun yanı sıra kıyı bölgelerin iktisadi düzeni dikkate alınarak geniş çerçevede ele alınan kaçakçılık faaliyetlerine yön veren kurumların özellikleri bir bütün olarak incelenmiştir.

Ayrıca kaçakçılık faaliyetlerinin gerçekleştiği güzergâhları gösteren haritalar tarafımda çizilmiştir. Söz konusu haritalar, kaçakçılık faaliyetlerine konu olan tüm ürünlerin nakil ve sevk noktalarını ayrıntılı olarak göstermektedir. Bunun yanı sıra fotoğraflarla kaçak faaliyete sahne olan mekanlar, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümlerinden temin edilmiştir. Bu özellikleri ile kaçakçılık faaliyetlerinin etkileri, sebep ve

sonuçlarıyla değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda ortaya çıkan tespitlerin Doğu Akdeniz'in tarihsel olgusunu açıklamaya yeterli olacağı kanısındayım.

Bu tezin oluşmasında desteğini aldığım birçok kişi bulunmaktadır. Öncelikle, desteğini her daim hissettiğim, yol göstericiliğiyle bugüne değin tüm çalışmalarımın şekillenmesinde önemli katkılar sunan II. Danışman Hocam Dr. Cezmi KARASU'ya ve yapılan tez çalışmasının, konu seçimi başta olmak üzere çeşitli araştırma ve inceleme eserlerin temininde kütüphanesinden yararlanmama izin veren, aynı zamanda önerileriyle katkı sağlayan Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Hatice AKIN ZORBA'YA, konunun coğrafi sınırlarının belirlenmesindeki desteği ve yapıcı önerileri için Dr. Öğr. Üyesi Nimet Ayşe AKSOY'a, önerileriyle desteğini esirgemeyen Doç. Dr. Mehmet TOPAL'a, arşiv belgelerinde yer alan özel isimlerin teyidinde yardımcı olan Sibel CEYLAN YİĞİT'e ve sorularımı hiçbir zaman yanıtsız bırakmayan Doç. Dr. Oktay BERBER'e teşekkürü borç bilirim. Tez çalışmam boyunca büyük bir sabırla bana destek olan yol arkadaşım Sercan AKİNİZ'e ve beni anlayışla karşılayan değerli aileme minnettarım.

Son olarak Akdeniz Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi'ne sağladığı araştırma desteği için teşekkür ederim.

**Özge TOGRAL**  
**Antalya,2020**

## GİRİŞ

Akdeniz, ilkçağlardan itibaren, medeniyetlerin kurulduğu, siyasi ve iktisadi etkileşim alanı üzerinde şekillenen bölgedir. Jeopolitik açıdan, kara ve deniz bağlantısını sağlayan bölge hakkında Braudel, Akdeniz'i şöyle tanımlamıştır: “birbirine bağlı deniz ve kara yolları demektir. El ele vermiş küçük, orta, büyük kentler ve yollar, bitip tükenmeyen yollar, kısacası bir gidiş ve geliş, bir bütün ulaşım sistemidir”<sup>1</sup>. Söz konusu, bu ulaşım sistemini kapsayan tüm Akdeniz sahası tarihsel süreç içerisinde bulunduğu coğrafi konum ve fiziki şartlarının sağladığı nitelikler nedeniyle önemlidir. Bu nedenle farklı mücadelelere sahne olmuştur. Bilhassa farklı ırk ve dini toplumların kültürel özelliklerinden etkilenmiştir. Türk akınlarıyla başlayan süreçten sonra Osmanlı Devleti'nin, Anadolu'da ve Balkan coğrafyasında ilerleyerek egemenlik sahasını genişletmesi, Doğu Akdeniz'in şekillenmesinde etkili olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bölgenin hâkimi durumuna gelmesi, dünya güçleriyle karşı karşıya geliş Akdeniz'in önemi nedeniyledir. Doğu Akdeniz'in iktisadi yönden birçok faaliyete elverişli olması bölgedeki siyasi ve sosyal mücadelenin nedenini açıklamak için yeterlidir<sup>2</sup>. 1517 yılında Mısır ve Suriye'nin fethedilmesiyle birlikte Akdeniz coğrafyasında sınırlarını genişleten Osmanlı Devleti için Anadolu, Mısır ve Suriye kıyılarının güvenliğini sağlamak zorunlu hale gelmiştir. Söz konusu kıyı bölgeler arasında güvenliği tehdit eden yağma vb. korsanlık faaliyetleri devam etmektedir. Bu nedenle Osmanlı Devleti, olumsuz koşullara son vermek için Girit, Kıbrıs ve Rodos gibi adaların durumuyla ilgilenmiştir<sup>3</sup>. Ayrıca Mısır ve Suriye'nin alınmasıyla birlikte diğer devletle olan ilişkiler yeni bir boyuta ulaşmıştır.

Nitekim; bölgede etkin olan Venedikli tüccarların sahip olduğu imtiyazlar ve Fransızların, Memlûkler döneminde elde ettiği ticari ayrıcalıklar yenilenerek devam etmiştir<sup>4</sup>. Sadece Doğu Akdeniz değil Batı Akdeniz'in de kontrol altında tutulmasını sağlayacak, eyaletlerin fethedilmesiyle birlikte yabancı devletlerin Batı Akdeniz'deki varlıkları zayıflamıştır. Özellikle, Osmanlı Devleti'nin, 1516 yılında Cezayir, 1534, yılında Tunus'un fethinin ardından 1538 yılında Preveze Deniz Savaşı'nda elde ettiği galibiyet neticesinde Akdeniz'deki hakimiyet alanını genişletmiştir. Garp Ocakları<sup>5</sup> olarak adlandırılan eyaletlerde bulunan korsanlar Batı Akdeniz'de İngiliz, Fransız ve Venedikli tüccarların, ticari faaliyetlerini

---

<sup>1</sup>Braudel, 2015: 52.

<sup>2</sup>Bostan, 1997: 190.

<sup>3</sup>Gürkan, 2011: 13-19.

<sup>4</sup>Bağış, 1998: 4-5; İnalçık, 2000b: 248.

<sup>5</sup> Garp Ocakları hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.Özdemir, 2004.

kırmıştır<sup>6</sup>. Ancak Osmanlı Devleti'nin, Doğu Akdeniz'de ilerlemesini önlemek için Batıda bir ittifak çevresini oluşturulmuştur. Bu nedenle İspanya başkanlığında Batılı müttefiklerle 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi'nde karşı karşıya gelen Osmanlı Devleti yenilgiye uğramış ve Akdeniz'deki ilerleyişi durma noktasına gelmiştir. İnebahtı'da aldığı yenilgiden kısa süre sonra donanmasının güçlendiren Osmanlı Kıbrıs'ı fethederek Akdeniz'deki konumunu korumaya yönelik politika izlemiştir. Kıbrıs'ı geri almak amacıyla olan Venedik, Batılı müttefikleri tarafından yalnız bırakılınca 1573 yılında Osmanlı Devleti ile antlaşma yapmıştır. Böylelikle Kıbrıs'ın Osmanlı'ya ait olduğunu kabul etmiştir<sup>7</sup>.

Akdeniz'deki otoriteler artık belirginleşmiştir. Akdeniz'in Doğusu Girit dışında bulunan önemli noktalar Türklerin elindedir. Akdeniz'in Batısı ise Malta ve İtalya deniz gücünün desteklediği İspanyolların elinde bulunmaktadır<sup>8</sup>. Ancak İspanyolların, Batı Akdeniz'deki desteği uzun süre devam etmemiştir. 1587 yılında Cadiz Savaşı'nda aldığı yenilgiden sonra deniz gücü üstünlüğü İngilizlere geçmiştir<sup>9</sup>. Bu tarihten önce Osmanlı limanlarında ticari imtiyaza sahip olan İngiliz tüccarları ticaret hakkına sahiptir. Nitekim; 1582'de kurulan "Levant Kumpanyası"na kurulduğu tarihten itibaren yedi yıllık ticari imtiyaz tanınmıştır<sup>10</sup>. 1592 yılında yenilenen ticari imtiyazla birlikte Osmanlı sahillerinde 12 yıl daha ticaret yapma hakkına sahip olan İngiliz tüccarlar, bu tarihten sonra etkinliklerini artırma yoluna gitmişlerdir<sup>11</sup>. 1699 yılında Girit'in alınmasıyla beraber Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz kıyılarında hakimiyet alanını genişletmiştir. Bu gelişmelerle birlikte XVII. yüzyıldan itibaren XVIII. yüzyıla kadar geçen süreç, Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlerle ticari ilişkilerini geliştirdiği bir dönem olmuştur<sup>12</sup>. XIX. yüzyılda ise Avrupalı devletlerin, nüfuz mücadelesi giderek artmış ve Doğu Akdeniz'de siyasi dinamikler değişmeye başlamıştır. Kültürel çeşitliliklerin yanı sıra bulunduğu konum nedeniyle İngiltere ve Fransa'nın faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin etki alanını kısıtlamıştır<sup>13</sup>. Bilhassa 1798 yılında Mısır'ın işgaliyle başlayan süreçte, yaşanan gelişmeler XIX. yüzyılda Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hakimiyetini sarsmıştır. 1821 yılında Mora İsyanının çıkmasının ardından Rusya, İngiltere ve Fransa'nın müdahalesiyle karşılaşmış ve Navarin'de, Osmanlı ve Mısır donanmaları yakılmıştır. 1831 yılında Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne karşı başlattığı isyan hareketiyle birlikte, 1832 Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın Akka, Şam'ı zapt edip Konya'ya

<sup>6</sup> Bostan, 2019: 23-24.

<sup>7</sup> Toledo, 1990: 874; Özkul, 2010: 41-42.

<sup>8</sup> Abulafia, 2012: 507-508.

<sup>9</sup> Abulafia, 2012: 550.

<sup>10</sup> Laidlaw, 2014: 37.

<sup>11</sup> Laidlaw, 2014: 38.

<sup>12</sup> Elibol, 2011: 175.

<sup>13</sup> Akalın-Çelik, 2012: 23.

kadar ilerlemiştir<sup>14</sup>. 1833 yılında Rusya ile Hünkar İskelesi Antlaşması imzalanmıştır. 1841 yılına kadar devam eden isyan hareketi neticesinde Londra Mukavelesi ile Batılı devletlerle olan ilişkileri Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de varlığını önemli ölçüde etkilemiştir<sup>15</sup>. Bu bağlamda, Akdeniz'deki çıkarlarına uygun hareket eden İngiliz, Fransız ve Ruslar tarafından Mehmet Ali Paşa İsyanı fırsata dönüştürülmüş ve “Doğu Sorunu” haline getirmişlerdir<sup>16</sup>.

XIX. yüzyıl başlarından itibaren meydana gelen siyasi ve sosyal gelişmeler neticesinde idari yapı değişerek yenileşme süreci hız kazanmıştır. Bu durum, sosyal alana da yansımıştır. Söz konusu yansımayı ticaret alanında görmek mümkündür. Özellikle, “İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, Kahire ve İskenderiye”<sup>17</sup> gibi ticari hacmin sürekli değişim ve artış gösterdiği dönemde Doğu Akdeniz liman kentleri, Avrupa ticaret merkezleriyle daha sıkı şekilde etkileşim halinde olmuştur<sup>18</sup>. Geniş coğrafi sınırları çizerek belirttiğimiz, Doğu Akdeniz Bölgesinin gelişen şartları, Anadolu coğrafyasının iç kısımlarını da etkilemiştir. İktisadi faaliyetlerin artışı ve uluslararası ticari merkezlere bağlantısı olan transit yol ağının bulunması Akdeniz sahillerini, kontrolü zor bir hale getirmiştir.

Özellikle, Osmanlı sahillerinde yolcu, eşya ve posta taşımacılığı yapan Avusturya, Fransa, İtalya, Yunan, Alman, İngiliz ve Rus şirketlere ait vapur kumpanyalarının varlığı bu durumu daha da zorlaştırmıştır. Doğu Akdeniz kıyılarında uzun süre faaliyetlerini sürdüren Lloyd Kumpanyası (Avusturya) ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'na (Fransız) ait vapurlar, uluslararası bağlantıları sebebiyle ön plana çıkmışlardır<sup>19</sup>. Liman şehirlerin uluslararası taşımacılığa olanak sağlaması ve aynı zamanda birer ticaret merkezi özelliklerini taşıması pek çok soruna neden olmuştur. Bu sorunların ilki, ticari alanda yapılan yolsuzluk ve kaçakçılık faaliyeti olarak kendisini göstermiştir. Özellikle devlet kontrolünün sağlanmasında ortaya çıkan siyasi ve sosyal problemler kaçakçılık faaliyetlerinin önü alınamaz tehdit haline gelmesinde etkili olmuştur. İkincisi ise iktisadi değeri yüksek ve ticari potansiyeli önemli seviyede olan ürünlerin üretim ve satış safhalarında birçok sorunun gün yüzüne çıkmasıdır.

İktisadi yapının denetlenmesi, kârlı ve güvenli ticari faaliyetler geliştirmek için devlet denetiminin sağlanması adına bir dizi gümrük uygulaması bulunmaktadır. Bu uygulamaları anlamak adına XIX. yüzyıl Osmanlı iktisadi yapısına, iç ve dış gümrük vergi oranlarına değinmek yerinde olacaktır. Ayrıca XIX. yüzyıl iktisadi yapısını etkileyen unsurlara değinilecektir.

<sup>14</sup>Akyıldız-Kurşun: 348-349.

<sup>15</sup>Akyıldız-Kurşun: 364-365.

<sup>16</sup>Armaoğlu, 2017: 205.

<sup>17</sup>Burke, 2015: 246.

<sup>18</sup>Büssow, 2015: 121.

<sup>19</sup>Akyıldız, 2019: 42-43.

## **XIX. Yüzyıl Osmanlı İktisadi Yapısı**

### **Osmanlı Dış Ticareti**

XVIII. yüzyılda Avrupalı tüccarların, Doğu Akdeniz ticaretindeki etkinlikleri nedeniyle lüks tüketim mallarının Osmanlı topraklarına getirilişi kolaylaşmıştır. Akdeniz'in limanlarının birbirleriyle bağlantılı olması ve bu limanlara bağımlı olan iç bölgelerin karmaşık ticaret ağına dahil olmasıyla birlikte Osmanlı dış ticareti gelişmiştir<sup>20</sup>. Avrupa ekonomisi ile etkileşimin yoğunlaştığı dönemden itibaren XIX. yüzyıla kadar Osmanlı iktisadi yapısında birçok değişiklikler meydana gelmiştir. Özellikle Sanayi Devrimi sonrasında Avrupa ekonomisinde meydana gelen gelişmeler Osmanlı dış ticaretini büyük oranda değiştirmiştir. Bu değişiklikler dış ticaret hacminin artmasına neden olmuştur. 1845 yılına kadar ticaret hacminde dalgalanmalar meydana gelmiş olsa da 1900'lü yılların başlarında daha da hız kazanmıştır<sup>21</sup>.

XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticaretinde rol oynayan Avrupalı devletlerle yapılan ticaret bu dönemde artmıştır. Bu artışta, teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklar göz ardı edilemez. Bilhassa buharlı gemilerin ve demiryollarının sağladığı avantajlar, ticari ürünlerin uluslararası piyasaya sunulmasında önemlidir. Ucuz maliyetle deniz aşırı yerlere daha fazla ürün taşıma potansiyelinin arttığı bu dönemde teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklardan yararlanılmıştır. Bu dönemde, kıyı bağlantısı olan bölgelerin karayolu ulaşım ağları yetersiz olduğu için limanlar ve demiryolları inşa edilmiştir. Belirtilen gelişmeler, iç pazarın uluslararası piyasaya aktarılmasıyla birlikte Osmanlı iktisadi yapısında önemli etkiye sahip olan dinamikleri ortaya çıkarmıştır<sup>22</sup>.

Esas olarak, Osmanlı hammaddelerinin Avrupalı sermaye sahiplerinin çıkarları lehine dış piyasaya çıkması, Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın İsyanı sonucunda yaşanan gelişmelerden kaynaklanmıştır. Nitekim; 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması'nın imzalanmasıyla İngiltere, Osmanlı topraklarında ticari fayda arayışına devam etmiştir. Uzun süre, Avrupalı devletlerin iktisadi faaliyetlerinin koordinesinde Osmanlı aleyhine işleyen sistem oluşturulmuştur. Bunun sebebini vergilerin miktarıyla açıklamak mümkündür<sup>23</sup>.

Nitekim; 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması gereğince, yerli ve yabancı tüccarlar, Osmanlı sınırları dahilinde ürün sevkiyatı yaparken %8 oranında gümrük vergisi ödemekle yükümlüdür. Bu vergi "kara gümrük vergisidir". İhraç edilen eşyadan %12, ithal edilen eşyadan ise %5 oranında gümrük vergisi tahsil edilmektedir<sup>24</sup>. Söz konusu antlaşma ile başlayan süreçte, Osmanlı İmparatorluğu gümrük uygulamalarında bağımsız davranmamıştır. 1860 ve 1861

<sup>20</sup>Hathaway, 2018: 194.

<sup>21</sup>Quataert, 2017: 27.

<sup>22</sup>Güran, 2014: 81-82.

<sup>23</sup>Quataert, 2016: 190-191; Pamuk, 1985: 653.

<sup>24</sup>Pamuk, 1985: 653; Tabakoğlu, 2016: 709; Külünk, 2011: 13.

yıllarında yaşanan mali bunalımla birlikte Lübnan'daki siyasi karışıklık Avrupalı devletlerin lehine gelişen olaylardır. Buradaki karışıklıktan yararlanarak gümrük vergi oranlarını değiştirmek için uğraşmışlardır. Osmanlı ve Avrupalı devletler arasında imzalanan 1861 ve 1862 tarihli ticaret antlaşmalarıyla, kapitülasyonlar tekrar gözden geçirilmiştir. Bu kapsamda ihracattan alınan gümrük vergilerinde önemli bir oranda düşüşe neden olan miktara onay verilmiştir. Öyle ki gümrük vergileri %12'den 1'e indirilmiştir<sup>25</sup>.

Osmanlı ekonomisini yabancı pazar haline getiren ticaret antlaşmalarının imzalanmasından sonra Avrupalı tüccarlar, serbestçe Osmanlı sınırları dahilinde iktisadi faaliyetlerine devam etmişlerdir. Nitekim, daha sonraki yıllarda Osmanlı dış ticaretinde ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında durum açıktır. Örneğin; 1894 yılında yapılan ithalat "24,1 milyon, ihracat 13,8 milyon Osmanlı lirasıdır". İthalatta ise muhtelif dokuma ürünleri ilk sırada yer alırken, buğday, pirinç, un gibi ürünlerin yanı sıra kahve ve şeker de önemli bir tutmaktadır. İhracat ürünleri ise incir, ipek, zeytinyağı, palamut, pamuk, tiftik ve afyondur<sup>26</sup>. 1894 yılı Osmanlı dış ticaretinde hem ithalat hem de ihracatta en etkin rol alan İngiltere olmuştur. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin, İngiltere ile olan ticaretinin, toplam dış ticaretindeki payı %40'a varmaktadır. İngiltere'nin ardından, ithalatta ikinci sırada Avusturya bulunmaktadır. Ancak ihracatta üçüncü sıradadır. Fransa ise ithalatta üçüncü sırada yer almasına rağmen ihracatta daha ön plandadır<sup>27</sup>. Örneğin, 1897'de Osmanlı limanlarında taşımacılık yapan gemi sayısı 45.857'dir. Fakat bunların 4.631 adedini İngiliz bandıralı gemileri oluşturmaktadır. 8.395'i ise diğer Avrupa ülkelerine aittir. Osmanlı Devleti'nin iktisadi faaliyetlerini kısıtlayan faktörler bulunmaktadır. Bu faktörlerden en önemlisi, Avrupalı devletlerin onayı olmaksızın gümrük vergi oranlarında değişiklik yapma yetkisine sahip olmamasıdır. Dolayısıyla bağımlı bir ekonomik sistem mevcuttur. Öte yandan Osmanlı sahillerinde gemi işletmeciliği ve yük taşımacılığı Avrupalı tüccarların elinde şekillenmiştir<sup>28</sup>. Tüm bu nedenlerle XIX. yüzyılda Osmanlı tebaasının, iktisadi faaliyetlerinin kısıtlı olduğunu söylemek mümkündür.

### **İç ve Dış Gümrükler**

Gümrük; "uluslararası ticarete sınır geçişlerinde malların denetlendiği yer anlamına gelmektedir"<sup>29</sup>. Osmanlı iktisadi yapısında büyük öneme sahip olan gümrükler, temelde üç kısımda sınıflandırılmaktadır. Bunlar; kara, deniz ve sınır gümrükleridir. Kara gümrükleri genellikle iç ticareti; deniz gümrükleri ise hem iç hem de dış ticareti kapsadığı için hem iç hem

<sup>25</sup>İnalçık, 2000b: 251; Tabakoğlu, 2016: 709; Külünk, 2011: 13; Pamuk, 1985: 655.

<sup>26</sup>Güran, 2014: 309.

<sup>27</sup>Güran, 2014: 311.

<sup>28</sup>Külünk, 2011: 16.

<sup>29</sup>Kütükoğlu, 1996: 263.



de dış ticarete vergilendirilmektedir. Bu nedenle kara gümrükleri iç gümrük, deniz gümrüğü ise hem iç hem de dış gümrük özelliğine sahiptir<sup>30</sup>. Fakat buna Tuna Eyaleti mümtaz gümrükleri de eklendiğinde Osmanlı gümrük idaresinde toplamda dört gümrük ortaya çıkmaktadır. Bunlara ilave olarak gümrükleri, “İstanbul gümrüğü, diğer gümrükler, yabancı kara gümrükleri, İran gümrüğü, memleket gümrükleri, Belgrad ve Sırbistan gümrükleri” olarak farklı bir sınıflandırma yapmak mümkündür<sup>31</sup>.

Kara yoluyla yapılan ticaret, iç gümrük olarak değerlendirildiğinde sayısız iç gümrük bulunmaktadır. Nitekim güvenli ticari taşımacılığın sağlanması için Anadolu ve Rumeli topraklarında karayolu ticaret rotaları oluşturulmuştur. Söz konusu bu ticaret rotaları üzerinde gümrükler bulunmaktadır<sup>32</sup>. Özellikle İstanbul, İzmir, Selanik, Antalya, Trabzon, Kefe, Beyrut gibi liman şehirleri; deniz taşımacılığının daha ucuz ve elverişli olması nedeniyle iç gümrükte de etkindir. Bu liman şehirleri dışında kara yolu ticaretinde gümrük uygulamasının yapıldığı, “Bursa, Erzurum, Tokat, Diyarbakır, Bağdat, Şam, Halep, Edirne, Belgrad gibi büyük şehirlerden başka daha küçük yerlerde de kara gümrükleri vardır”<sup>33</sup>. Osmanlı sınırları dahilinde ulaşım ve ticaretin büyük değişiklikler gösterdiği XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar kara ticaretinde etkinliğini sürdüren çeşitli güzergâhlar da bulunmaktadır. İstanbul’dan Halep yönüne giden sağ kol Üsküdar’dan başlayarak, Eskişehir, Konya, Antakya’dan Halep’e kadar varmaktadır<sup>34</sup>. Özellikle deniz ve kara ulaşım ağlarının bağlantısının varış noktası olan İstanbul aktif ticaret merkezlerinden biridir. “İstanbul, Rumeli ve Anadolu, Karadeniz ve Akdeniz arasında iki kara ve iki denizin kavşak noktasında, Doğu-Batı, Güney-Kuzey ticaretinin transit merkezi idi”<sup>35</sup>.

Ulaşım ağları üzerinde bulunan menziller dikkate alındığında İstanbul’dan başlayıp XVI. yüzyılda orta kol Üsküdar’dan, İzmit, Bolu Amasya, Tokat, Sivas, Kangal, Malatya, Harput, Ergani’den Diyarbakır’a ulaşmaktadır. Buradan ise Mardin ve Nusaybin, ardından Kerkük ve Musul hattından Bağdat’a varmaktadır. İstanbul’dan Erzurum ve Kars gibi doğu hattında ilerlenecekse buralara giden sol kol, orta kol Merzifon’da ayrılarak Ladik, Niksar, üzerinden Tercan’a buradan Erzurum’a ulaşmakta ve ardından Kars’a ulaşmaktadır. Söz konusu bu üç ana kol dışında Hendek, Gölpazarı, Gemlik, Mudanya, Bergama, Manisa, Urla, Çeşme güzergâhlarından ilerleyerek İzmir’e uzanan bir kara ulaşım hattı daha bulunmaktadır<sup>36</sup>.

<sup>30</sup>Bulunur, 2008: 1068.

<sup>31</sup>Nakiboğlu, 2011:147.

<sup>32</sup>Çetin, 2014: 356.

<sup>33</sup>Kütükoğlu, 1996: 263.

<sup>34</sup>Küçükkalay ve Elibol, 2004: 35-36.

<sup>35</sup>İnalçık, 2012: 301.

<sup>36</sup>Küçükkalay ve Elibol, 2004; 35-36.

Kara yolu ticaret noktalarından liman şehirlerine varan bu ulaşım ağının geçtiği noktalar önemli kara ticaret merkezlerine bağlantılı noktalar olduğu için geniş bir iç gümrük ağından söz etmek mümkündür.

XIX. yüzyılda buharlı gemi ve demiryolu teknolojilerinin gelişmesi hem kara ticaretinde hem de deniz ticaretinde işlevsellik kazanması Selanik, Beyrut, İskenderiye gibi Doğu Akdeniz'deki önemli ticaret kentlerinin gelişmesini sağlamıştır<sup>37</sup>. Bu bağlamda iç gümrükleri, dış gümrüklere bağlayan ulaşım ve ticaret ağı göz önüne alındığında geniş bir iç gümrük sisteminin varlığı dikkat çekmektedir. Ulaşım hattı üzerinde bulunan ticaret hatlarının yanı sıra demiryollarının ve buharlı gemilerin taşımacılıkta kullanılması iç gümrüklerin işlevselliğini arttırmıştır<sup>38</sup>.

Küçük gümrükler, genellikle civarındaki büyük gümrüklere bağlanmıştır. Sınır değişiklikleri nedeniyle 1800'lü yılların başında Osmanlı topraklarında, 100'den fazla gümrük noktası bulunmaktadır<sup>39</sup>. Gümrükler arasındaki bağlantı, özellikle 1896 sonrasında Anadolu-Bağdat demiryolu hattının oluşturulmasıyla beraber Anadolu'da üretilen ham madde, demir yolu güzergâhı kullanılarak iç pazara aktarılmıştır<sup>40</sup>.

Osmanlı Devleti, iktisadi açıdan güçlü kalabilmek ve ülke ekonomisini canlı tutmak için vergi toplamıştır<sup>41</sup>. Dolayısıyla ticareti kontrol altına alınması için vergiler, araç olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle vergilendirme hususunda önemli rolü üstlenen gümrük noktaları, tıpkı bir mali birim olarak düzenlenmiş<sup>42</sup> ve sürekli ihtiyaca göre düzenlenerek geliştirilmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar ihraç edilecek ürünler, yerli tüccarlar tarafından iskelelere nakledildiğinde iç gümrük vergileri yerli tüccarlar tarafından ödenmektedir. Yabancı tüccarlar ise %3 reftiyye ödeyerek malı iç gümrükten dış gümrüğe sevk edebilme hakkına sahiptir. Sonraki dönemlerde ise yabancı tüccarlar, kapitülasyonlar nedeniyle yerli tüccarların sahip olduğu hakka sahip olmuştur. Zira, iskeleye getirdiği ürünü, üretildiği yerden kendisi satın almaya başlamıştır. Bu nedenle kapitülasyonların uygulanması hususunda, %3 oranında alınan vergi dışında, hiçbir gümrük vergisi ödememektedir. Bunun için hem devlet hazinesi hem de yerel idare iç gümrük hasılatından mahrum kalmıştır<sup>43</sup>.

Osmanlı Devleti'nin iktisadi yapısı uzun süreli savaşlardan dolayı zayıfladığı için dış ticarete olduğu kadar iç ticarete de etkin olan İngilizlerin sahip olduğu ticari imtiyazlara son

<sup>37</sup>Burke, 2015: 246.

<sup>38</sup>Toprak, 1995: 223.

<sup>39</sup>Kütükoğlu, 1996: 263.

<sup>40</sup>Toprak, 1995: 224.

<sup>41</sup>Pamuk, 2007: 22.

<sup>42</sup>İnalçık, 2000b: 244-245.

<sup>43</sup>Toprak, 2012: 220-221.

vermek amacıyla düzenlemeler yapılmıştır. Bu nedenle İngilizlerden de tıpkı yerli tüccardan alınan gümrük vergi oranının alınacağı hakkındaki düzenlemeyi 1802 yılında ilan etmiştir. Bu tarihten sonra iç gümrükte ticaret yapan yabancı devlet tüccarı, yerli tüccarın ödediği %5 oranında bir vergiye tabi tutulacaktır<sup>44</sup>. Fakat bu durum, İngiliz tüccarların şikâyetine neden olmuştur. 1833 Hünkâr İskelesi Antlaşması ile iç ve dış gümrük dahil olmak üzere, gümrük vergisi İngiliz tüccarlar için %5 oranında sabit kalmıştır. Ancak hiçbir ticari mal için iç ve dış gümrükte artık vergi alınmayacaktır<sup>45</sup>.

Tanzimat'ın ilanından itibaren iç gümrüklerin vergi oranı yeniden düzenlenmiştir. Özellikle, 1838 Baltalimanı Antlaşması'nda yer alan hususlar dikkate alınarak, gümrük vergi oranları değiştirilmiştir. Çünkü 1830'lu yıllarda Avrupa devletleri, bilhassa İngiltere, daha güvenli ve faydalı pazar sahasında ticaret yapmak için çabalamıştır. 1838 Baltalimanı Antlaşmasıyla “mevcut kapitülasyonların getirdiği imtiyazları süresiz teyit etmiş ve iç gümrük resimlerinin kaldırılması ithalatta sadece malın değeri üzerinden sadece %3 oranında gümrük vergisi getirmiştir”<sup>46</sup>. 3 Kasım 1839 Tanzimat'ın ilanına kadar Osmanlı sınırları dahilinde gerek yabancı tüccarların getirdiği gerek içeride, kara veya deniz yoluyla bir yerden başka bir yere nakledilen mallar şer'i ve örfi hukuk gereği vergiye tabidir. Limanlarda, şehir ve kasaba gümrüklerinde, geçitlerde; “refiye, âmediye, mürûriye, ihtisâbiyye, ruhsatiyye, kalemiyye ve kantariye” gibi muhtelif isim ve farklı değer oranında vergiler tahsil edilmektedir. Söz konusu, bu vergilerin tümü “Rüsûmat-ı Dahiliye” olarak adlandırılmakta ve iç gümrük rüsûmu olarak alınmaktadır<sup>47</sup>. Yed-i vâhid usulüyle tekel uygulamasının getirilmesi sonucunda iç ticarete, vergiler yoluyla gelirin arttırılması amaçlanmış ve bu yönde tedbirler alınmıştır. İç gümrük vergileri ve iç ticarete uygulanmaya başlayan vergilendirme usulleri, dış ticarete etkin olan kapitülasyonlara dahil edilmediği için iç gümrükte gelirin arttırılmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Tanzimat dönemi öncesinde getirilen ihraç kısıtlaması, vergi kalemi yüksek olan ticari ürünler üzerinde “yed-i vahid usulü” denilen devlet tekeli yöntemi uygulanmaya başlanmıştır. Bu usulü kapsayan ürünün toplanması o bölgenin ihtisâb nazırına devredilmiştir. Nazır ise iç gümrükte, alım ve satım yetkisini elinde tutmuştur. Başka bir deyişle satış tezkeresi, reayadan olan tüccara verilmektedir. Tüccar ise aldığı malı, merkeze sevk edebilme hakkına sahiptir. Şayet ihracı yasaklanan ürünse vergi ödeyerek, yabancı tüccara satabilme veya İstanbul'a sevk edebilme hakkına sahiptir<sup>48</sup>. Tanzimat'ın ilanından sonra iç gümrük vergileri düzenlenmiştir. Bu kapsamda 1840 yılında yeni tarifeler oluşturulmuştur. Vergi tahsilinde

<sup>44</sup>Kütükoğlu, 1992b: 93.

<sup>45</sup>Ortaylı, 2008: 402.

<sup>46</sup>İnalçık, 2000b: 251.

<sup>47</sup>Toprak, 2012: 220.

<sup>48</sup>Toprak, 2012: 221

çeşitli oranlar varken 1859 tarihli nizamnâme gereğince, sadece %12 olarak tek bir oran belirlenmiştir. Ancak bu oran, 1866 yılında %8'e düşürülmüştür<sup>49</sup>. Ürün fiyatları üzerindeki artış nedeniyle gümrük vergilerinin düşük seviyede kaldığı düşünülmüştür. Bu nedenle 1862'de uygulanan tarifenin yerine, 1866 yılından itibaren ürünlerin rayiç değerinden %8 oranında vergi alınmaya başlanmıştır. Bu durum iç ticareti olumsuz etkilemiştir<sup>50</sup>. İç ticarete ise bir limandan başka bir limana nakledilen ürünler, "iskeleye indirildiğinde %9, gemiye yüklendiğinde %3 olmak üzere toplam %12 resim tahsil edilecektir. 1850'den sonra rayice bırakılanlarda bu resimler rayiç fiyattan %16 indirim" yapıldıktan sonra alınacaktır<sup>51</sup>. Bu vergi oranları kara gümrüklerinden iskele gümrüklerine nakledilecek olan mallar ve diğer ürünler için dış kara gümrüklerindeki iç harcamalar depozito olarak tahsil edilmektedir<sup>52</sup>. 1838 yılından itibaren gümrüklerde ve gümrük idari yapısında meydana gelen yenilikler sıkı denetim olanaklarının uygulanmasına neden olmuştur. 1861 yılında Emtia Gümrüğü yeniden düzenlenerek Rüsûmat Emaneti adını almıştır<sup>53</sup>. Tüccarlara, kolaylık sağlanması amacıyla sözleşmeler düzenlenmiştir. Bu sözleşmelerdeki tarifeler basılı hale getirilmiştir. Dış gümrüklerde bu tarifelerdeki oranlar dikkate alınarak vergi alınırken, iç gümrüklerde de bu yöntemle başvurulmuştur. Vergi tarifesinde yer almayan ürünlerin değerlerini belirlemek için "mukaddirler" atanmıştır<sup>54</sup>. Belirtildiği üzere; Emtia Gümrüğü yeniden düzenlenerek Rüsûmat Emaneti adını almıştır. Bu nedenle Osmanlı gümrük idaresi, eskiden gümrük emînleri aracılığıyla yapılan gümrük işlerini üstlenmiştir. Bu bağlamda, Rüsûmat Emaneti oluşturulduktan sonra iç ve dış gümrük vergilerinin tahsili bu kurum aracılığıyla yapılmıştır<sup>55</sup>. Rüsûmat Emaneti'nin kurulmasından sonra eski uygulamaların yerini yeni uygulamalar almıştır. Bu nedenle farklı tarihlerde nizamnâmeler çıkarılmıştır<sup>56</sup>.

Rüsûmat Emaneti, nizamnâme ve talimatnamelerle yeniden düzenlenmiş ve iç gümrük uygulamalarında değişiklikler yapılmıştır. Nitekim; Dahili eşya ve gümrük resmi alınmış olan ihraç eşyasının, Osmanlı limanlarından bir diğerine nakledilmesi konusundaki talimatnameye göre, gümrük resminden muaf tutulacaktır. Bu muafiyetten faydalanmak için adı geçen eşyayı aşağıda yazılı olan kurallara göre nakletmek gerekecektir. Daha önceden gümrük resmi alınmış olduğu tahakkuk edilen eşya ve malları gösteren iki nüsha düzenlenmiş, iç ticaretle ilgili talimatname beyannamesi verilerek ve bunlardan birine pul yapıştırılmaktadır. Ardından

<sup>49</sup>Çakır, 2012: 54.

<sup>50</sup>Kütükoğlu, 1996: 263.

<sup>51</sup>Kütükoğlu, 1996: 264.

<sup>52</sup>Nakiboğlu, 2011: 148.

<sup>53</sup>Toprak, 1995: 229.

<sup>54</sup>Toprak, 1995: 229.

<sup>55</sup>Çelik, 2015: 1005.

<sup>56</sup>Kızıltoprak, 2012: 28.

gümrük idaresi tarafından mühürlenerek “mevrud” gümrüğüne gönderilmek üzere eşya sahibine teslim edilmektedir. İdarenin dâhili işlemlerine ait suret alınması gerektiği için gönderilmelidir. Bir nüsha “gümrüğün muamelat-ı Dahiliyesine mahsustur” olarak işaret ve beyanname sahibinin ismi ve beyanname tarihi kontrol edilerek “resmi mühür” ile mühürlenecektir. Bu nüsha gümrükte saklanacaktır<sup>57</sup>.

1874 yılında kereste dışında iç gümrükler kaldırılmıştır<sup>58</sup>. Fakat bu dönemde sadece iç gümrüklerin kara kısmı kaldırmıştır. Deniz gümrüklerinde, yükleme ve sevk işlemleri devam etmektedir. Bu nedenle iç gümrük uygulamasının deniz kısmı bu uygulamada istisna olarak görülmüş ve kaldırılmamıştır<sup>59</sup>. 28 Şubat 1874 tarihli nizamnâme ile “Sarfiyat Resmi” uygulaması getirilmiştir. Ancak, %8 oranında vergi tahsili gerekli kılmaktadır. Bu durum yerli sanayinin gelişmesini engellediği düşünüldüğü için kara gümrüğü kaldırılmıştır<sup>60</sup>. Bu uygulama kaldırıldıktan sonra yerli tüccarlar, iç gümrük vergilerini ödemeye devam etmesine rağmen, yabancı tüccarlar %8'lik vergiden muaf tutulmuşlardır. Böylelikle yabancı tüccarlar, yerli tüccarlar karşısında önemli imtiyaz elde etmişlerdir<sup>61</sup>. Bu durum, iç gümrük gelirlerini olumsuz etkilediği gibi 1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edilene kadar devletin mali sıkıntısı yaşamasına neden olmuştur. Fakat gümrük resimleri, Osmanlı iktisadi hayatı için önemli bir gelir kaynağı olarak görülmektedir. Bu nedenle farklı düzenlemeler yapılmaya devam edilmiştir. Ayrıca iç gümrükler kaldırılınca, büyük gelir kaybı yaşanmıştır. Bu durumu önlemek amacıyla iç gümrük yerine gümrükle ilgisi olmayan “techizat-ı askeriye” adında yeni bir vergi uygulaması başlatılmıştır. Bu vergi, gümrük resmi oranı nedeniyle mevcut vergi değerinde %2 oranında bir kazanca sebep olmuştur<sup>62</sup>. İç gümrük resmi olmamasına rağmen 1903 yılında miri ormanlar ve madenlerden alınan vergi de buna dahil edilmiştir. Devlete ait olan ve miri orman olarak adlandırılan ormanlardan; %6 yer altı madenlerinden; %1 veya 5 yer üstü madenlerinden de %10 veya %20 oranında vergi alınması kararlaştırılmıştır. Söz konusu bu vergiler, yardım adı altında tahsil edilmektedir<sup>63</sup>. Bu nedenle vergi oranları ele alındığında söz konusu vergileri iç gümrük vergisi olarak değerlendirmek mümkündür. Yapılan uygulama kapsamında, her türlü gelir getiren üründen %6 oranında “iâne payı” alınmaktadır<sup>64</sup>. Bir gümrükte gümrük resmi ödenen malın diğer Osmanlı şehirlerine nakledilmesi için nakil sırasında “ticaret-i dahiliye beyannamesi” doldurulmak zorundadır. Beyanname ve gerekli imzalar olmadığı takdirde,

<sup>57</sup>Nakiboğlu, 2011: 321-322.

<sup>58</sup>Çakır, 2012: 54.

<sup>59</sup>Genç, 2000. 11.

<sup>60</sup>Karataş ve Oğuz, 2012: 215.

<sup>61</sup>Öztürk, 1990: 26.

<sup>62</sup>Kızıltoprak, 2012: 13.

<sup>63</sup>Özcan, 1999: 232.

<sup>64</sup>Özcan, 1999: 232.

getirilen emtia, ilk kez gümrüğe gelmiş muamelesi yapılmıştır. Bunun yanı sıra ürünün hangi limandan veya gümrükten nereye sevk edileceği, hangi liman veya gümrüğe nakledileceğinin bildirilmesi zorunlu hale getirilmiştir<sup>65</sup>.

Ayrıca iç gümrükte tezkere usulü de söz konusudur. Tüccara satış tezkeresi vererek devlet denetiminde tutulan kereste satış ve nakli esnasında iç gümrük resimlerinin tahsili önemlidir. Bu uygulamaya Teke Sancağı ormanlarından nehir yoluyla nakledilen keresteler üzerinden alınacak vergiler örnek gösterilebilir. Ormanlarda gerçekleşen suistimali önlemede denetim mekanizması olarak değerlendirilen iç gümrük resimleri hakkındaki uygulamaya, 15 Temmuz 1893 tarihli Teke Sancağı eski Tahrirat Müdürü Abdullah Sıdkı ve Ömer Lütfü imzalı lâyhada belirtilmiştir. Lâyiha içeriğinde, “rüsûm-ı mutadeden fazla nehriye ve arziye” adlarıyla bir resim alınması gerektiği ve ormanlarda meydana gelen suistimallerin ne gibi sebeplerden kaynaklandığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra kereste tüccarlarının sancak dahilindeki ormanlardan elde ettikleri kazanç üzerinden on bin lira vergi vermesi gerektiğine değinilmiştir<sup>66</sup>. Kereste dışında Osmanlı iç ve dış gümrüğünde önemli bir yere sahip olan tütün de vergi geliri açısından değerlidir. Öyle ki, XIX. yüzyılda tütün satan tüccarın ödediği “gümrük resmi”, nedeniyle tütün ürünleri en fazla gelir getiren tarım ürünlerinden biri haline gelmiştir<sup>67</sup>. 1860 yılında tütün ithali yasaklanmış ve ülke içerisinde tütün ticareti tekel haline getirilmiştir<sup>68</sup>. Tütün ile ilgili her türlü üretim ve ticaret denetim hakkı, Nisan 1833 tarihinden itibaren Reji İdaresi'ne bırakılmıştır. İhraç edilmeyecek tütünler, Reji İdaresi'nden alınan ruhsatla<sup>69</sup> iç ticarete satışa sunulduğu için tütün üzerinden alınan vergiler de iç gümrüklerde önemli bir yere sahiptir.

Daha önce belirtildiği üzere; yerli tüccarlar iç gümrük vergilerini ödemeye devam ederken, yabancı tüccarlar %8'lik vergi yükünden muaf olmuşlardır. Bu şekilde uygulama yabancı tüccarların, yerli tüccarlar karşısında önemli imtiyaz elde etmesine neden olmuştur. Söz konusu uygulama iç gümrük gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Tütün gibi ürünler üzerinde Reji İdaresi uygulamaları da iç gümrük gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Dolayısıyla, II. Meşrutiyet dönemine kadar Osmanlı'nın mali endişeleri devam etmiştir. Fakat gümrük rüsûmu devlet maliyesi için önemli bir gelir kaynağı olarak görüldüğü için süreklilik kazanmıştır. Aynı zamanda “Techizat-ı Askeriye İanesi” olarak adlandırılan ve iskelelerde alınmaya devam eden

<sup>65</sup>Kızıltoprak, 2012: 66.

<sup>66</sup>BOA., BEO., 239 /17869.

<sup>67</sup>Gökdemir, 1993: 325.

<sup>68</sup>Çakır, 2012: 55.

<sup>69</sup>Gökdemir, 1993: 326.

iç gümrük vergisi %2 oranına düşürülmüştür. Söz konusu vergi ise 1909-1910 yılında yayınlanan bütçe kanunu ile kaldırılmıştır<sup>70</sup>.

### **Dış Borçlanma ve Düyûn-ı Umûmiyye**

Osmanlı iktisadi düzeninde ortaya çıkan sıkıntılı dönemlerde devlet, dışardan borç almaya yönelmiştir. III. Ahmet ve III. Selim dönemlerinde Avrupa'dan borç alma girişiminde bulunulmuştur. Aynı şekilde II. Mahmut döneminde de İngiltere'den borç alma teşebbüsünde bulunulmasıyla birlikte İngiltere borç karşılığında, Akdeniz'deki İngiliz donanmasına tahıl başta olmak üzere kereste ve bakır karşılığında 1.000.000 sterlin borç verebileceğini bildirmiştir. Ancak bu borç teşebbüsünden bir sonuç alınamamıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen gelişmeler nedeniyle Avrupalı yatırımcıların Osmanlı sınırları dahilinde yatırım yapma istekleri borç konusunda birtakım sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur<sup>71</sup>.

1838 Ticaret Antlaşmasının imzalanmasından sonraki süreçte, serbest ticaretle birlikte ithalat gümrük gelirleri artmış ve bu durum Osmanlı maliyesinde olumlu etki yaratmıştır. Bu nedenle Devlet, Galata banker ve esnafına olan borçlarını ödemeye başlamıştır. Ancak ilerleyen yıllarda, Avrupalı devletlere tanınan ticari imtiyazların etkisi Osmanlı mali düzeninin aleyhine işlemiştir. Bu durum, ithalat oranının ihracattan fazla olmasına yol açarak ticaret açıklarının meydana gelmesine neden olmuştur. Ülke dahilinde bulunan altın ve gümüş başta olmak üzere bazı dönemlerde bakır akçelerin dahi ödeme açıklarını kapatmak için kullanıldığı görülmüştür. Madeni paraların tükenmesiyle ortaya çıkan sıkıntı, sikke tağşişi ve Galata bankerlerinden alınan borçlarla giderilmeye çalışılmıştır. Ancak giderilmesi bir yana ödemelerde yaşanan sorunlar devam etmiştir. Bu nedenle Osmanlı piyasasında yabancı kâğıt paralar piyasaya sürülmüştür<sup>72</sup>.

Böylelikle, kâğıt paraların kullanımı artmıştır. Nitekim 1839 yılında "Kaime-i mutebere-i nakdiye" olarak adlandırılan kâğıt paralar tedavüle çıkmıştır. Elle yazılan kâğıt paralar, 160.000 Osmanlı Lirası tutarındadır. İhraç edilen kâğıt paraların en büyüğü 50 kuruş değerindedir. Diğerleri ise 20 veya 10 kuruş değerinde kupürler halindedir. Tüm bu özellikleri dikkate alındığında, özellik bakımından paradan daha çok devlet tahviline benzemektedir. Öyle ki, sekiz yıllık vadeli olan kaimeler %8 oranında faiz getirmekle birlikte vade sonunda ana para altın olarak ödenecektir. 1840 yılında ihraç edilen %12 faizli, kıymeti 25 kuruştan başlayan kâğıt paraların Londra'daki Ricardo yatırım şirketi tarafından satılması için anlaşma

<sup>70</sup>Karataş ve Oğuz, 2012: 215.

<sup>71</sup>Geyikdağı, 2008: 64; Gürsel, 1985: 675.

<sup>72</sup>Kazgan, 2005a: 25; Geyikdağı, 2008: 66; Tabakoğlu, 2016: 569.

yapılmıştır. 60.000.000 kuruşluk bir emisyon için anlaşma yapılmış olmasına rağmen bir yıl sonra 160.000.000 kuruşluk kaimeler piyasaya çıkarılmıştır. Seri numarasız ve elle yazılan kaimelerin sahteleri kısa bir süre içinde piyasada artmıştır. Bu durumdan en çok etkilenen Galata bankerleri olmuştur. Daha sonra Osmanlı Hükümeti kâğıt paraları piyasadan geri çekmiş ve yerine matbu kaimeleri piyasaya sürmüştür. Öte yandan hükümet piyasaya kaime sürdükçe faizleri de düşürmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle faiz oranları %3'e kadar düşürülmüştür. Osmanlı piyasası, iktisadi problemlerle karşı karşıya iken çareyi kaimeleri tedavüle çıkarmakta bulmuştur. Diğer taraftan İngiltere; Osmanlı Devleti'nin yabancılardan borç alınması hususunda ısrarlı davranmaya devam etmiştir. Ancak borca karşılık istenen tahıl, bakır gibi teminatlar durumu zorlaştırmıştır. Teminatların, başlı başına Osmanlı hazinesini zarara uğratacak türden olması devlet gelirlerinden mahrum kalmak anlamına geldiği için mali buhran yaşanmıştır<sup>73</sup>.

1845 yılında altın ve gümüş başta olmak üzere bakır para stoku dahi erimiş haldedir. Osmanlı dış ticaretinin çıkmaza girmesi ve liman kentlerinde ödeme güçlüğüne yaşanması, iç ve dış ticaretinde olumsuz etkiye neden olmuştur. Söz konusu olumsuz koşullar altında kâğıt para ihracı ve ticari faaliyetler devam ettiği için banka kurulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle devletin yetki verdiği ve Galata'nın iki ünlü bankeri olan Alleon ve Baltazzi ile anlaşma yapılmıştır. Bu iki bankerin 1848 yılında Osmanlı Devleti'nin himayesinde, ilk banka olarak kabul edilen Bank-ı Dersaadet'i (Banque de Constantinople) kurmuşlardır<sup>74</sup>. Tahvil-kaimelerinin değerine istikrar kazandıran banka, 1848 yılında zor durumda olan Osmanlı hazinesine, 130.000.000 kuruş borç vermiştir. Ancak bu borcu vermek<sup>75</sup> için kendisi de Osmanlı Devleti'nden alacağını karşılık göstermiştir. Bu nedenle Avrupa'dan borç alma yoluna gidilmiştir. Devlet borcu ödeyemediği için Mustafa Reşit Paşa, "1850 yılında Parisli banker Beshet Bethomas ve Londralı banker Deveaux ve ortakları" ile kredi anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmaya göre: 27 yılda 55.000.000 frank değerinde tahvil ihraç edilecektir. Ancak Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın Sultan Abdülmecid'in, onayını almadan yürüttüğü anlaşma sonucunda, Bank-ı Dersaadet'in Osmanlı Hükümeti'ne sağladığı kısa vadeli krediler karşılığında 20.000.000 frank Dersaadet Bankası'ndaki Londra temsilciliğinin hesabına yatırılmıştır. Durumu öğrenen Sultan Abdülmecid, anlaşmayı imzalamamıştır. Bu nedenle devlet 20.000.000 frank ödemek zorunda kalmıştır. Daha da ötesi bu meblağ dışında tazminat olarak 22.000.000 frank daha ödemekle yükümlü olmuştur. 1853-1856 Kırım Harbi'den önce İstanbul Bankası kapatılmış olmasına rağmen devlet, borç almaya devam etmiştir. Nitekim, 28 Ocak 1854 Kırım

<sup>73</sup>Geyikdağı, 2008: 66-67; Tabakoğlu, 2016: 569.

<sup>74</sup>Özdemir, 2009: 21-22; Tabakoğlu, 2016: 569; Kazgan, 2005a: 107.

<sup>75</sup>Geyikdağı, 2008: 67; Kazgan, 2005a: 108.



Harbi'nin başlamasıyla Osmanlı maliyesinin yükü artmıştır. Bu nedenle İngiltere ve Fransa'nın kredi teklifini kabul eden Osmanlı yöneticileri, 24 Ağustos 1854 tarihinde ilk borç anlaşmasını imzalamıştır. Ancak, Osmanlı'nın gösterdiği teminatlar esas alınarak borçların ödenme koşulları piyasa tarafından belirlenecektir. Ağır koşullarda alınan bu borç, savaş giderlerini karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bu nedenle 1855 yılında bir anlaşma daha imzalanmıştır<sup>76</sup>.

Esasen, 1854 yılında yapılan ilk borç anlaşmasından sonra 1875 yılına kadar geçen süre kapsamında toplamda 15 kez borç alınmıştır<sup>77</sup>. Dış borçların getirdiği mali sıkıntılar nedeniyle Osmanlı Devleti'nin iktisadi faaliyetleri İngilizlerin ve Fransızların kontrolünde gerçekleşmiştir<sup>78</sup>. Öyle ki, borçların ödenmesi için, bu iki borç anlaşmasına teminat olarak, Suriye ve İzmir gümrüklerinin yanı sıra Mısır'ın yıllık vergi geliri gösterilmiştir. Daha sonraki borçlanmalarda ise önce İstanbul gümrük geliri ardından taşra gümrük gelirleri teminat gösterilmiştir. 1860 yılından itibaren çeşitli vilâyetlerin ürün vergileri ipotek altına alınmıştır. Örneğin; zeytinyağı, tütün, ipek, tahıl aşarları, tuz, balık avı vb. vergiler başta olmak üzere, maden ürünleri de ipotek altına alınan gelir kaynakları arasında yer almıştır<sup>79</sup>.

1876 yılında borçların ödemeleri durdurulduğu için Avrupalı alacaklılar, Osmanlı mali idaresinin uluslararası bir komisyona devredilmesi talebinde bulunmuşlardır. Ancak Babiâli, Osmanlı maliyesinin uluslararası komisyona devredilmesine karşı çıkmış olmasına rağmen, 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi'nden sonra imzalanan 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Antlaşması'nda, Osmanlı dış borçları hakkında yeni hükümlere yer verilmiştir. Bu antlaşmayla, dış borçlar Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılarak toprak elde eden ülkelere devredilmiştir. Berlin Kongresine katılan devletlerin, borçların ödenmesini temin amacıyla uluslararası komisyon kurulmasını Babiâli'ye tavsiye etmesi konusundaki hüküm de antlaşmada yer almıştır<sup>80</sup>. Osmanlı Devleti'nin doğal haklarından biri olan ve egemenlik haklarını yok sayan bu karara karşı Babiâli tepki göstermiştir. Bu nedenle uluslararası komisyon kurulmasını engellemek amacıyla, 1 Ekim 1878 tarihinde Sadrazam Hayreddin Paşa başkanlığında mali komisyon kurulmuştur. Komisyon kurulduktan sonra, 22 Kasım 1879'da alacaklılar ve Babiâli arasında bir mukavele imzalanmıştır. Söz konusu mukavele göre; 8.725.000 liralık borç eşit taksitlere bölünmek suretiyle on yılda ödenmesine karar verilmiştir. Buna karşılık, devletin, altı adet gelir kaynağı on yıl süreyle alacaklılara bırakılmıştır. Bu gelişmelerden sonra öncelikli olarak iç borçların giderilmesi için çaba gösterilmiş ve ardından Rüsûm-ı Sitte İdaresi

<sup>76</sup>Küçük ve Ertüzün, 1994: 58.

<sup>77</sup>Sağlam, 2009: 6; Küçük ve Ertüzün, 1994: 58.

<sup>78</sup>Hathaway, 2018: 293.

<sup>79</sup>Gürsel, 1985: 680.

<sup>80</sup>Sağlam, 2009: 60; Küçük ve Ertüzün, 1994: 60.

kurulmuştur<sup>81</sup>. İdare müskirât, pul, İstanbul ve civarı balık resimleri, İstanbul, Edirne, Bursa, Samsun ipek öşrü, tütün öşrü dışında tömbeki, tütün ve tuz inhisarı gelirlerini devlet adına idare etme yükümlülüğü verilmiştir. Ancak Rüsûmu Sitte İdaresi'nin kurulması, Fransa ve İngiltere başta olmak üzere alacaklı olan diğer Avrupalı devletlerin tepkisine neden olmuştur. 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi ile borçların, düzenli şekilde ödenmesi için Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi kurulmuştur. İngiliz, Fransız, İtalyan, Alman, Avusturya, Hollanda ve Osmanlı alacaklılarının temsilcilerden oluşan bu idareye; tütün, tuz ve müskirât gibi ürünlerden elde edilen geliri tahsil etme yetkisi verilmiştir<sup>82</sup>. Tütün, tuz, müskirât gibi önemli gelir kaynakları yabancı sermaye elinde şekillenmiştir. Ayrıca bu dönemde Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi Osmanlı bürokrasisinde bağımsız bir kurum haline dönüşmüştür. Genel özellikleri nedeniyle vergileri tahsil eden ayrı bir idare olduğu varsayılırsa, Osmanlı iktisadi hayatını etkilediği kesindir. Nitekim, vergileri toplayan 5.000 memur istihdam edilmiştir. Çalışanların önemli bir miktarı yabancı olan idare, Osmanlı sınırları dahilinde, yabancıların yatırım yapmasını sağlamıştır. Özellikle demiryolları, liman ve genel alt yapı çalışmalarını yapacak olan yabancı sermayenin sağlanması önemlidir. Ancak yapılan yatırımlar yabancı sermayesiyle olduğu için Osmanlı iktisadi faaliyetlerinde Avrupalı devletlerin denetimi artmıştır. Bu dönemde devletin aldığı dış borçlar ve artan yabancı yatırımlar, Osmanlı toplam gelirinin önemli bir kısmını yok edecek noktaya ulaşmıştır. Vergilerin büyük bir kısmın Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi tarafından tahsil edilmesi, Osmanlı ekonomisini zarara uğratmaktadır<sup>83</sup>.

Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi kurulduktan sonra da devlet dış borç almaya devam etmiştir. İdareye tahsis edilen kaynaklardan elde edilen gelirlerle, her yıl Osmanlı dış borçlarının %5'i ödenecektir. Bu oran, 5.850.000 Osmanlı Lirası değerindedir. Şayet Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne bırakılan vergi kalemlerinin yıllık geliri, bu rakamı aşarsa, aşan kısım Osmanlı hazinesine bırakılacaktır. Ancak gelirler, 1882-1914 yılları arasında bu rakama ulaşamadığı için Osmanlı hazinesine bırakılamamıştır<sup>84</sup>. Bu nedenle Osmanlı iç ve dış borçları siyasi ve ekonomik etkiler nedeniyle uzun dönemler boyunca Osmanlı maliyesinde olumsuz etkisini sürdürmeye devam etmiştir.

## Reji İdaresi

Osmanlı Devleti'nin en önemli vergi kalemlerinden olan tütün geliri, 1881 Muharrem Kararnamesi ile borçların düzenli şekilde ödenmesi için kurulan Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne

<sup>81</sup>Küçük ve Ertüzün, 1994: 60.

<sup>82</sup>Tabakoğlu, 2016: 776-777; Küçük ve Ertüzün, 1994: 59-60.

<sup>83</sup>Quataert, 2016: 119-120; Özdemir, 2009: 82.

<sup>84</sup>Küçük ve Ertüzün, 1994: 61-62.

bırakılmıştır<sup>85</sup>. Osmanlı gelir kaynaklarının yabancı sermaye elinde şekillendiği dönemde Muharrem Kararnamesinin 9. maddesinde belirtildiği üzere tütün, Reji İdaresi aracılığıyla işletilecektir. Elde edilen gelirin ise Osmanlı Hükümeti, Reji Şirketi ve tahvil sahipleri arasında dağıtılması öngörülmüştür<sup>86</sup>. Nitekim “Memalik-i Şahane Duhanları Müşterekü’l Menfaa Reji” veya “Müşterekü’l Menfaa İnhisar-ı Duhan-ı Devlet-i Aliye-i Osmaniye” olarak adlandırılan tütün tekeli yabancı sermaye yatırımıdır<sup>87</sup>. Şirketin imtiyazı, 1882 yılında Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi ile başlayan görüşmeler neticesinde 27 Mayıs 1883’te yapılan anlaşma ile İngiliz sermayesiyle oluşturulmuştur. Ayrıca, yetki Osmanlı Bankası’nın Müdürü Emil Deveaux’a verilmiştir. Böylece, Osmanlı Bankası ve ortakları ile Berlin’de Banker S. Bleichroeder ve grubu, Viyana’da Anstald Kredi ve gruplarının yetkilileri arasında anlaşmaya varılmıştır. Bu hususta, 27 Mayıs 1883 tarihli anlaşma imzalanarak Reji İdare’si kurulmuştur. 28 Mayıs 1883 tarihinde ise Reji Şartnâmesi yayınlanmış ve ardından 19 Temmuz 1883’te ise onaylanmıştır. Böylelikle idare, 14 Nisan 1884’te faaliyete geçmiştir<sup>88</sup>.

30 yıllık imtiyaz hakkına sahip olan Reji İdaresi, Doğu Rumeli hariç olmak üzere, Osmanlı sınırları dahilinde bandrol yönteminin uygulandığı tüm vilâyetlerde, tüketim için ayrılan tütünlerin üretimi, nakli, depolanması ve işleme süreci dahil olmak üzere satışını denetim altında tutmuştur. Sözgelimi, bu idare, tütün üretim ve satışını Osmanlı Devleti adına idare etmekle görevlidir. Rejinin diğer görevi ise Osmanlı Devleti’ne 750.000 Osmanlı lirası ödemektir<sup>89</sup>. İdarenin imtiyaz süresi 30 yıl olarak belirlenmiştir. Ancak, imtiyaz süresi bittikten sonra Osmanlı Devleti, tütün tekeli kendi denetimine almak istemiştir. Bu nedenle 1912’de Tütün Kanunu Tasarısı hazırlanmıştır. Ancak dış siyasete karşı izlenen tehdit halinde sınırları koruma teşebbüsü bunu olanaksız hale getirmiştir. Nitekim; Trablusgarp ve Balkan Savaşları’nın meydana getirdiği koşullar, Osmanlı maliyesi için ağır bir hal almaya başlamıştır. Bu olumsuz atmosferde devlet, Reji Şirketi’nden 1.500.000 Osmanlı lirası borç almak zorunda kalmıştır. Bu nedenle Reji’nin imtiyaz süresi 15 yıl daha uzatılmıştır<sup>90</sup>. Ancak daha sonraki gelişmeler bu sürenin uzamasına neden olmuştur. Nitekim; tütün tekeli 1925 yılına değin Reji İdaresi’nin denetiminde kalmıştır<sup>91</sup>.

<sup>85</sup>Tabakoğlu;2016: 776-777; Küçük ve Ertüzün, 1994: 59-60; Pamuk, 2005: 232.

<sup>86</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 56-57.

<sup>87</sup>Oktar, 2007: 45.

<sup>88</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 60; Oktar, 2007: 45.

<sup>89</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 60; Oktar ve Alan 2018: 31; Ünal, 2007: 25

<sup>90</sup>Oktar ve Alan 2018: 30.

<sup>91</sup>Ünal, 2007: 26.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNİN GERÇEKLEŞTİĞİ COĞRAFYA VE TİCARET

#### 1.1. Antalya

Antalya kendi adını alan körfez çevresinde kurulduğu için hem karadan hem de denizden ulaşım olanaklarına sahiptir. Karadan sahile doğru, Doğu-Batı güzergâhından gelen yol ile kuzeyden gelerek, şehirde son bulan yol, şehre ulaşımı sağlayan ana kara yollarıdır. Antalya limanından başlayarak deniz yoluyla, Kıbrıs, Şam, Mısır, İstanbul ve Venedik gibi Akdeniz kıyılarında yer alan farklı şehirlere ulaşımı sağlayan önemli bir noktada yer almaktadır<sup>92</sup>.

İlk Çağlardan itibaren faal olan Antalya Limanı, Osmanlılar döneminde de ticarî önemini korumuştur. Özellikle, Mısır ve Suriye'den gelen ticari ürünlerin Bursa'ya iletilmesi sağlayan yol üzerindedir. Bu nedenle önemli bir merkez olma özelliğini XVI. yüzyıl sonlarına kadar sürdürmüştür. Nitekim; İskenderiye ve Trablusşam limanlarına gelen Hint malları buralardan Antalya'ya gönderilirken, oradan Batı Anadolu ve İç Anadolu olmak üzere iki yol güzergâhında ilerleyerek Bursa'ya ulaşmaktadır. Aynı şekilde Anadolu malları yine bu yollarla Mısır ve Suriye, hatta Avrupa ülkelerine bu güzergâhtan gönderilmektedir<sup>93</sup>. Bilhassa, Antalya limanının Finike, Manavgat, Alanya, Silifke, Mersin vb. iskelelere bağlantısı olması nedeniyle ticari ürünlerin toplandığı ve dağıtımın sağlandığı bir konumda yer almaktadır<sup>94</sup>. Nitekim Antalya; deniz yoluyla Kıbrıs, Şam, Mısır, Venedik, İzmir, İstanbul gibi önemli merkezlere bağlanırken, kara yolu ile Anadolu içlerine ve Kral yolu ve İpek Yolu olarak adlandırılan yollara bağlanmaktadır<sup>95</sup>. Bu özellikleri dikkate alındığında, Antalya'ya ulaşan yollar ve diğer bağlantılı olduğu liman şehirlerin özellikleri bölgenin lehine gelişen liman ticaretini etkilemiştir. Ancak söz konusu etkiyi, sadece deniz yolu ulaşımında önemli limanlarla açıklamak mümkün değildir. Bu nedenle Antalya Limanı'na ulaşan kara yolu ulaşım güzergâhlarına da değinmek gerekir. Kuzey yönünde ilerleyen yol, Antalya'ya ulaşımı sağlayan ana kara yoludur<sup>96</sup>. Antalya Limanını değerli kılan önemli unsurlar arasında sadece liman özelliği etkili değildir. İç bölgelerden Antalya Limanı'na ulaşan birçok ulaşım yolu güzergâhı bulunmaktadır. Dolayısıyla bu güzergâhlar üzerinden iç bölgelerden limana getirilen ürünler ve bu ürünlerin dağıtımında Antalya Limanının rolü hakkında bilgi vermektedir.

<sup>92</sup>Özdemir, 1992: 134-135.

<sup>93</sup>Emecen, 1991: 235.

<sup>94</sup>Taeschner, 2010: 46.

<sup>95</sup>Özdemir, 1992: 136.

<sup>96</sup>Özdemir, 1992: 135.

Nitekim; Antalya'dan iç bölgelere giden beş yol bulunmaktadır. Birincisi, Yenice ve Keklik Boğazlarından İstanos ve Elmalı güzergâhında ilerlemektedir. İkincisi ise, Burdur'dan Afyonkarahisar'a varmaktadır. Buradan demiryolu hattı ile İstanbul'a ulaşmaktadır. Ayrıca Afyon'a vardikten sonra İzmir'e giden demir yoluna da bağlantı sağlanmaktadır. Üçüncüsü ve aynı zamanda daha az işleve sahip olan yol ise, Aksu Vadisi'nden ilerlemektedir. Oradan Akşehir'e ulaşmaktadır. Bunlardan biri, bozkır yoluyla Konya ve Suriye demiryolu hattı üzerinde olan Karaman'a ulaşmaktadır. Beşinci yol ise, kıyıda sahil yolunun takip eden eski Antalya, Alanya, Selenti ve Silifke'ye uğrayarak Mersin'e ulaşmaktadır<sup>97</sup>.

### 1.1.1. Antalya Limanı'nda Ticaret

Antalya bulunduğu transit yol güzergâhı nedeniyle öteden beri ticari faaliyetlerin yaşandığı limana sahiptir. Ancak Doğu Akdeniz'in, Afrika çevresinden Hindistan'a ulaşan yeni yolun kullanılması ticari ilişkileri kısıtlamıştır. Böylelikle sadece Mısır'la yoğun ticari ilişkilerde bulunmasını zorunlu kılmıştır.<sup>98</sup> Nitekim, İskenderiye'den başlayıp, deniz yoluyla Antalya'ya oradan karayolu aracılığıyla Karadeniz limanlarına kadar ulaşan yol Mısır'ın gerek duyduğu demir ve kereste gibi ürün nakli sırasında kullanılmaktadır<sup>99</sup>. XIII. yüzyılda, uluslararası ticarete etkin konumda<sup>100</sup>. XIV. yüzyılda olduğu gibi bu yüzyıllarda da genellikle Mısır iskeleleri ile ticari faaliyet gerçekleşmektedir. Antalya-İskenderiye deniz yoluyla, Anadolu'dan büyük ölçüde sanayi ürünü çıkarılmakta ve Arap ülkeleriyle bağlantı bu noktadan sağlanmaktadır<sup>101</sup>.

“Baharat, boya ve Hind Kumaşları gibi değerli maddeler, genellikle Şam, Adana, Konya üzerinden Anadolu'ya çapraz kesen eski ticaret yolu üzerinden kervanlarla gelirdi. İkinci bir yol, Mısır ve Suriye limanlarından Antalya'ya, oradan Bursa'ya gelen deniz yolu idi. Bu kısa ve ucuz yol, bilhassa ağır ticaret malları için kullanılırdı. Anadolu'dan Mısır'a külliyetli miktarda ağaç, tahta, demir, Antalya ve Alâiye limanlarından sevk olunurdu”<sup>102</sup>.

XV. yüzyıl ve XVI. yüzyıl başlarına kadar Anadolu'nun önemli ihraç merkezi olsa da Mısır'ın Osmanlı idaresi altına alınmasıyla birlikte Antalya, transit liman özelliğini yitirmesine neden olmuştur. Dolayısıyla Antalya Limanının ticari hacminin düşmesine sebebiyet vermiştir.

<sup>97</sup>Güçlü, 2008: 52.

<sup>98</sup>Faroqhi, 2006: 28.

<sup>99</sup>Cahen, 2004: 132.

<sup>100</sup>Heyd: 2000:334-335.

<sup>101</sup>Karaca, 2010: 403; Battûta, 2010, 403.

<sup>102</sup>İnalcık, 2000a: 124.

Aynı zamanda Şahkulu İsyanı ve ardından meydana gelen suhte isyanlarının yarattığı huzursuzluk ortamı Antalya Limanı'nın ticari hacminin düşüşünde etkili olmuştur<sup>103</sup>.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda da limanın fiziki özellikleri değişmekle birlikte sur ve liman kapısının konum işlevselliği devam etmiştir. Ancak XVIII. yüzyılda İzmir Limanı'nın, Akdeniz ticaret ağında ön plana çıkmasıyla birlikte limanın ticari hacmindeki düşüş daha belirgin hale gelmiştir. XIX. yüzyılda da bu durum değişmemiştir. Bilhassa 1818-1819 yılları arasında Antalya Limanı'na uğrayan gemilerin sayısında düşüş yaşanmıştır. Faroqhi'ye göre: “Kış aylarında eskiden olduğu gibi her ay iki veya üç gemi gelmeye devam ederken, yaz aylarında uğrayan gemilerin sayısı hiçbir zaman on biri geçmez”<sup>104</sup>. 1813- 1819 yılları arasında, yabancı gemilerin pek uğramadığı bir yer olmasına rağmen seyrek de olsa İngiliz, Fransız ve Rus gemilerinin uğradığı bilinmektedir<sup>105</sup>.

Bunun yanı sıra, 1821 ve 1826 yıllarında Kıbrıs'a yönelik korsan saldırıları devam etmiştir. Dolayısıyla, Kıbrıs'a olan yakınlığı nedeniyle Antalya'daki ticari faaliyetler de korsan saldırılarından etkilenmiştir. Öyle ki, 1822 yılında Kıbrıs açıklarını tehdit eden korsanlar, İskenderiye'den Antalya'ya tuz gibi çeşitli ticari emtiayı taşıyan gemilere saldırarak, mürettebatı katletmişlerdir<sup>106</sup>.

Fiziki ve coğrafi şartları itibariyle Anadolu sahillerinin güvenliği açısından önemli konuma sahip olma özelliğini taşıyan Antalya İskelesi iki rıhtımdan oluşmaktadır. Özellikle Konya Vilâyet Salnâmelerinde Antalya Limanı'ndan bahsedilirken iskele tabiri kullanılmıştır<sup>107</sup>. Şunu belirtmek gerekir ki; iskele tabir edilmesine rağmen diğer liman şehirlerde görülen idari yapıyı Antalya'da da görmek mümkündür. 1896 ve 1890 tarihlerinde Antalya Liman İdaresinin görevlileri tabloda belirtildiği gibidir.

---

<sup>103</sup>Dinç, 2017a: 2.

<sup>104</sup>Faroqhi, 1981: 1464-1465.

<sup>105</sup>Faroqhi, 1981: 1465.

<sup>106</sup>Çoruh, 2017: 27.

<sup>107</sup>Beden,2008: 193.

Tablo 1.1 Antalya Liman İdaresi

Hicrî 1314(Milâdi:1896-1897) <sup>108</sup> Antalya Liman İdaresi		Hicrî 1317 (Milâdi:1899-1890) <sup>109</sup> Antalya Liman İdaresi	
<b>Liman İdaresi Reisi</b>	Hacı Dursun Efendi	<b>Liman İdaresi Müdürü</b>	Kolağası Abdüllahim Efendi
<b>Karantina Tabibi</b>	Panas Efendi	<b>Karantina Tabibi</b>	Liboric Efendi
<b>Kâtip</b>	Salih Efendi	<b>Kâtip</b>	Mehmet Efendi
<b>Süvari Kolcubaşı</b>	Ali Ağa	<b>Mübaşir</b>	Mehmet Efendi
		<b>Çavuş</b>	Ahmet Efendi

Bulduğu coğrafi konum ve iklim özelliği nedeniyle tarım ürünlerinin çeşitlilik gösterdiği Antalya’da hınta, şair, melez, çavdar, susam, nohut, mercimek fasulye, pamuk, afyon, duhan, böğrülce, meyan kökü, zeytin, limon, portakal, ceviz, elma, armut ve sair zerzevatın yanı sıra sebze yetiştirilmektedir<sup>110</sup>. Bu nedenle Antalya Limanı’nın ticaretinde başta tarım ürünleri önemli bir yere sahiptir. Tüm bunların dışında Antalya, kereste ihracatında önemli paya sahiptir. Bilhassa, İskenderiye ile yapılan kereste ihracatı Antalya ticaretinde ön plana çıkmıştır<sup>111</sup>. 1802 yılında Antalya’da ikamet eden ve kereste tüccarlarından olan Zanailoğullarının, dört bin üç yüz doksan bir kıta olarak belirtilen yüklü miktarda keresteyi, İskenderiye’ye göndermek için Antalya Limanı’ndan çıkardığı bilinmektedir. Söz konusu dört bin üç yüz doksan bir kıta kerestenin, otuz dört kıtası ve küsurunun da tersane inşasına yaradığını ve bir kısmının da yaş ağaçlardan olduğu anlaşılmıştır<sup>112</sup>. Ürünün miktarı ve kullanım özellikleri bakımından incelendiğinde nakledilen kerestenin değeri önemli ölçüdedir.

Bu noktada sürekli Antalya’dan İskenderiye’ye kereste nakli yapan Zanailoğulları ismine sık olarak rastlanmıştır. Sadece Antalya’da kesilen kereste değil aynı zaman da Antalya civarında bulunan, Finike, Eğirdir ve Kardıç kazalarında yaşayan ahâlinin ürettiği zahire ve bu kazalarda bulunan ormanlardan elde edilen kereste de Antalya Limanı’na getirilmiştir. Limana nakledilen ürünlerden önceden olduğu gümrük vergisi alınmaması gerektiği merkezden bildirilmiştir<sup>113</sup>.

XIX. yüzyıl ilk yıllarında Antalya Limanı’nda ticari faaliyetler kısıtlı olmasına rağmen kısa süreli bir hareketlilik yaşanmıştır. Söz konusu hareketlilik Doğu Akdeniz’de yaşanan siyasi gelişmeler ekseninde meydana gelmiştir. Öyle ki, Portekiz ve İspanya’da savaşan İngiliz

<sup>108</sup> KVS., 1314:176.

<sup>109</sup> KVS., 1317: 189.

<sup>110</sup> KVS, 1317: 198.

<sup>111</sup> KVS, 1317: 199.

<sup>112</sup> BOA., A.MKT. MHM., 280/37.

<sup>113</sup> BOA., A.MKT. NZD., 231/12.

ordusunun tahıl ihtiyacı Anamur ve Antalya arasındaki kıyılardan sağlanmıştır<sup>114</sup>. Tahıl ticaretiyle ön plana çıkan Antalya Limanı'nda, II. Meşrutiyet döneminde ihracata konu olan ürünler arasında un, mısır, fasulye, tavuk, yumurta, hayvan postu, yün, deri ürünleri kitre zamkı ve bal mumu yer almaktadır. İthalat ürünleri ise; pamuklu mensucat, kumaş, züccaciye, kösele, maden, zeytinyağı, kahve, tütün, tuz, şeker, sabun, alkolden ibarettir. Bu ürünlerin bir kısmı ülkenin başka bölgelerinde üretilerek Antalya'ya nakledilmektedir<sup>115</sup>. Selanik, İzmir ve Beyrut gibi diğer Doğu Akdeniz limanlarında gerçekleşen ticari hareketlilik olmasa bile Antalya Limanına Mart 1889-Şubat 1890 tarihlerinde 180 buharlı, 1.084 yelkenli olmak üzere toplamda 1.264 gemi uğramaktadır. Bu gemilerin tonajları ise toplamda 98.904'tür<sup>116</sup>.

1889-1990 yılları arasında bir yıllık dönemde 1.042'si Osmanlı gemisi olmak üzere toplamda, 1.264 gemi Antalya Limanı'na girmiştir. Limana gelen yabancı gemilerin büyük bir kısmı Yunan gemilerine aittir. Bir kısmı ise İngiliz gemileri ile Sisam Adası'ndan gelen gemilerden ibarettir. Yabancı kumpanya vapurlarının, uğrak noktalarından biri olan Antalya Limanına gelen vapurların bir kısmı İngiliz şirketi, "Bell's Asia Minor Steamship Company"e aittir. Söz konusu şirket, İzmir merkez olmak üzere Sakız, Çeşme, Samos, Kalimnos, Kos, Simi, Rodos, Kaş, Antalya, Anamur, Mersin, İskenderun limanları arasında taşımacılık yapmaktadır<sup>117</sup>. Nitekim; 1899-1900 yıllarında Antalya Limanına, özellikle Yunan ve İngiliz kumpanya vapurlarının haftada birer defa uğradığı da bilinmektedir<sup>118</sup>. Ayrıca senede 1853 adet küçük ve büyük Osmanlı gemisi, 389 adet küçük ve büyük ecnebi gemisinin uğradığı belirtilmiştir. 1899-1900 (1317) tarihli Konya Vilâyet Salnâmesi, Antalya'da gerçekleşen ticari faaliyetlerin boyutu hakkında da önemli bilgiler içermektedir. Nitekim, Antalya'nın, latif bir mevkiye sahip olduğu ve Bahri Sefid'in en güzel yerinde ticaretgah bir memleket olduğu belirtilmekle birlikte "yüz beş bin liralık ithalat iki yüz on üç bin liralık ihracatı" olduğu kaydedilmiştir<sup>119</sup>. 1900 ve 1912 yılları arasında Antalya Limanı'na giriş çıkış yapan gemilerin, büyük bir kısmını yelkenli gemiler oluşturmaktadır. Limana uğrayan buharlı gemi sayısı az olmasına rağmen taşıdığı yük miktarı yelkenli gemilerine oranla daha fazladır<sup>120</sup>.

Bu rakamlar göz önüne alındığında Antalya, liman faaliyetlerinde gelişme yaşanmasına rağmen diğer Doğu Akdeniz limanlarının sahip olduğu ticari kapasiteye ulaşamamıştır. Yıllara göre dağılımda, Antalya Limanı'nda gerçekleşen; ithalat ve ihracatta dalgalanmalar

<sup>114</sup>Dayar, 2016: 25.

<sup>115</sup>Dinç, 2017a: 2.

<sup>116</sup>Doğan, 2012: 210.

<sup>117</sup>Demir, 2015: 11.

<sup>118</sup>KVS., 1317: 199.

<sup>119</sup>KVS., 1317: 199.

<sup>120</sup>Korkmaz, 2015: 27.



yaşanmıştır. Dalgalanmaların sebepleri arasında, devletin uyguladığı ticari politikalar başta olmak üzere siyasi gelişmelerin etkisi büyüktür. Belirtildiği üzere, Antalya Limanı'na nakledilen ürünler, coğrafi yakınlığı bulunan ve Teke Sancağı dahilinde bulunan diğer kazalarla da ilişkilidir. Öte yandan ulaşım ağlarının gelişmesi Antalya ticaretini etkilemiştir. Özellikle Aydın'a ulaşan Dinar şimendiferinin Aydın'a ulaşması, Antalya Limanı'na gelen emtia'nın o tarafa kaydırılmasına sebep olmuştur. Ayrıca Konya şimendiferinin inşasına başlandıktan sonra Antalya'ya gelen emtia kısıtlanmıştır. Bu durumun son bulması için Antalya Limanı'nın yerine büyük bir liman yapılması için 1897 yılında bir plan hazırlanmıştır. Konya şimendiferinin Antalya'ya kadar uzatılması halinde liman çevresindeki kazaların ürünleri Antalya Limanı'na aktarılmıştır. Böylelikle, bölgede ticaretin gelişeceği düşünülmüştür. Ancak projeler gerçekleştirilememiştir. Bu dönemde çevre kaza ve nahiyelerden, limana develerle ve iki tekerlekli arabalarla emtia nakli devam etmiştir. Ürün nakil ücreti, her kıyyede 5 akçe ve 56 paradan ibarettir<sup>121</sup>.

Osmanlı idari teşkilatında, Teke Sancağı merkezi olan Antalya, XVI. yüzyılda Anadolu Eyaleti'ne bağlıdır. XIX. yüzyılda idari teşkilatta gerçekleşen değişimler nedeniyle, 1864 yılında hazırlanan Vilâyet Nizamnâmesi ile Anadolu Eyaleti'nden ayrılarak Konya Vilâyetine bağlanmıştır<sup>122</sup>. Bu dönemde Antalya'da yapılan idari düzenlemede şehrin ticaretini canlandırmak maksadıyla çeşitli idareler ve komisyonlar oluşturulmuştur. Özellikle Antalya Ticaret ve Sanayi Odası, Konya Valisinin 8 Nisan 1886 tarih ve 1046 sayılı emirleri ile Ziraat ve Ticaret Komisyonu olarak kurulmuş ve 23 Nisan 1886 tarihinde faaliyete geçmiştir<sup>123</sup>. 1894-1895 yılında Ziraat ve Ticaret Odası bir başkan ve beş azadan oluşmaktadır<sup>124</sup>. 1899-1890'da ise bir başkan altı aza ve bir kâtip olmak üzere yedi kişiden oluşmaktadır<sup>125</sup>. Söz konusu komisyon, 31 Mayıs 1910'da Ticaret ve Sanayi Odası ve Ziraat Odası olarak ikiye ayrılmıştır<sup>126</sup>.

Şehrin ticari yapısı ile ilgili olarak Antalya'nın, XIX. yüzyıl idari yapısında meydana gelen değişikliklerin yansımaları görmek mümkündür. 1801 yılında gümrük emininin başkanlık ettiği yabancı ve yerli tüccarlardan oluşan komisyonlar ticari davalara bakmaktadır. Ancak 1839 Tanzimat Fermanının ilanından sonra bu komisyon Ticaret Meclisi adıyla anılmıştır. 1840 yılında ise Ticaret Nezâreti'ne bağlanmıştır. 1848 yılında üyelerinin yarısı yabancı ve yarısı yerli tüccarlardan seçilmek suretiyle Karma Ticaret Mahkemesi

<sup>121</sup>Beden, 2008: 194-195; Korkmaz, 2015: 23-24.

<sup>122</sup>Ak, 2014: 311; Emecen, 1991: 236.

<sup>123</sup>Güçlü, 1997: 69.

<sup>124</sup>KVS., 1312: s.140.

<sup>125</sup>KVS., 1317: s.185.

<sup>126</sup>Güçlü, 1997: 69.

kurulmuştur<sup>127</sup>. Nitekim, Antalya’da da Ticaret Mahkemesi bulunmaktadır. Söz konusu bu mahkeme; bir mahkeme başkanı, beş aza, bir baş kâtip, iki zabıt kâtibi, bir mübaşir olmak üzere toplam on kişiden oluşmaktadır<sup>128</sup>.

XIX. yüzyıl idari düzenlemelerinin ekonomik yapıya yansımaları olarak görülen idareler, Antalya iktisadi faaliyetlerinde ön plana çıkmıştır. Rüsûmat İdaresi, Duyûnu Umûmiye İdaresi ve Reji İdaresi ticari emtianın üretim ve dağıtımından sorumlu olduğu için iktisadi yapının denetlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Kaçakçılık faaliyetlerine konu olan ürünlerin ticari hareketliliğini denetleyen bu idarelerin yapısına değinmek gerekmektedir.

### **1.1.2. Antalya Rüsûmat İdaresi**

Özellikle vergilerin toplanması için oluşturulan Rüsûmat İdaresi, kazada iktisadi faaliyetlerin denetlenmesinde önemli bir yere sahiptir. Ancak kaçakçılık faaliyetlerinin XIX. yüzyıl ikinci yarısında yoğunlaştığı ve bu durumun olumsuz etkilerinin XX. yüzyıl başlarında da hâkim olması nedeniyle Antalya Rüsûmat İdaresinin 1894-1895 ve 1906-1907 tarihlerindeki yapısı göz önünde tutulmuştur.

---

<sup>127</sup>Ekinci, 2002: 1406; Akgündüz, 1990: 289.

<sup>128</sup>KVS., 1310: s.175.

**Tablo 1.2 Antalya Rüsûmat İdaresi<sup>129</sup>**

<b>Hicrî 1312 (Milâdi:1894-1895)</b> <b>Antalya Rüsûmat İdaresi</b>		<b>Hicrî 1322 (Milâdi:1906-1907)</b> <b>Antalya Rüsûmat İdaresi</b>	
Müdür	Nazif Bey	Müdür	Asım Efendi
Başkâtip	Mehmet Şevket Efendi	Başkâtip Efendi	Ahmet Hamdi Efendi
İkinci Kâtip	Mehmet Salih Efendi	İkinci Kâtip	Ulya Efendi
Üçüncü Kâtip	Dimitri Efendi	Üçüncü Kâtip	Hüseyin Hilmi Efendi
Sandık Emîni	Ömer Lütfi Efendi	Ambar-ı Eşya-ı Ayniyye Memuru	Harun Reşit Efendi
Ambar Memuru	Ahmet Efendi	Muayene Memuru	Mustafa Efendi
İskele Memuru	Ali Efendi	Muayene Kâtibi	Mehmet Ali Efendi
Mübaşir	Bekir Efendi	Kolcubaşı	Hasan Efendi
Diğer Mübaşir	Mehmed Efendi	Kolcu	
Arabacı	İsmail Ağa	Kolcu	
Kolcubaşı	Şaban Ağa	Kolcu	
Kolcu	Abdullah Efendi	Kolcu	
Kolcu	Ali Ağa	Kolcu	
Kolcu	Mahiyeddin Ağa	Kolcu	
Kolcu	Ali Ağa	Kolcu ve sair	
Kolcu	Halil Ağa	Toplam Kolcu ve sair	Adet 11
Diğer Kolcu			
Kantarıcı	Hacı Mehmed Ağa		

### 1.1.3. Antalya Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi

Bilindiği üzere, Osmanlı dış borçlarının temini için Avrupalı devletlerin denetiminde kurulan Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi, 1881 yılından itibaren tütün, tuz, müskirât gibi Osmanlı gelir kaynaklarının tahsilinden sorumludur. Osmanlı sınırları dahilinde teşkilatlanmaya başlayan Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin birçok şubesi bulunmaktadır. Söz konusu idarenin Antalya'da da temsilcilikleri bulunmaktadır. 1894-1895 yıllarında idarede yer alan görevlilerin teşkilat şeması tabloda belirtildiği gibidir.

<sup>129</sup> KVS., 1312: s. 147; KVS., 1312: s.179-180.

**Tablo 1.3 Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi<sup>130</sup>**

Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi Müdürü Rıfat Efendi	
Baş Kâtib Naci Efendi	Kantarıcı Emin Ağa
Kâtib-i sani Şefik Efendi	Piyade Kolcusu Mustafa Ağa
Sandık Emîni Bavlus Efendi	Piyade Kolcusu İbrahim Edhem Efendi
Mukayyid Esad Efendi	Seyyar Kolcusu Mustafa Efendi
Ambar Memuru Yusuf Efendi	Diğeri Mehmed Ağa
Memur Salih Sabri Efendi	Kalkan Memuru Neşet Efendi
Kolcu ma Kantarcı Ali Ağa	Seyyar Kolcusu Halil Ağa

1894-1895 yıllarında on beş kişiden oluşurken<sup>131</sup>, daha sonraki yıllarında Antalya Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin görevlilerinin sayısı azalmıştır. Nitekim; 1899-1890 tarihinde özellikle tuz tekeline denetim alan idare; müdür başkanlığında, baş kâtip, kâtip, mukayyid, sandık emîni, tuz ve ambar memuru ve dört kolcudan oluşmaktadır<sup>132</sup>.

#### 1.1.4. Antalya Reji İdaresi

XIX. yüzyılda, tütün ve tömbeki üretim ve satışını denetim altında tutan Reji İdaresi'ne Antalya'da 1889'da rastlanmaktadır<sup>133</sup>. Bu tarihten sonra da Teke Sancağı dahilinde bulunan diğer kazalarda da Reji İdaresi'ne rastlamak mümkündür. Antalya'da gerçekleşen tütün kaçakçılığını doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen Reji İdaresi'nin 1889-1890 ve 1906-1907<sup>134</sup> yıllarında yapısı tabloda belirtildiği gibidir.

**Tablo 1.4 Antalya Reji İdaresi**

Hicrî 1317 (Milâdi:1899-1890) <sup>135</sup>		Hicrî 1322 (Milâdi:1906-1907) <sup>136</sup>	
Reji İdaresi		Reji İdaresi	
Müdür	Gustavkon Efendi	İdare Müdürü	Gustav
Başkâtip	Todori Efendi	Müdür Muavini	Aziz Efendi
Muhasebeci	Yunus Efendi	Muhasebeci	İstefan Efendi
Satış Memuru	Aziz Efendi	Başkâtip	Tutros Efendi
Süvari Kolcubaşı	Ali Ağa	Kâtib-i sani	Hacı İstavri Efendi
		Mamulat Memuru	Hristo Foros Efendi
		Seyyar Memuru	Ali Efendi

<sup>130</sup>KVS., 1312: s.180.

<sup>131</sup>KVS., 1312: s.180.

<sup>132</sup>KVS., 1317: s.188.

<sup>133</sup>KVS., 1317: s.187.

<sup>134</sup>KVS., 1322: s.148.

<sup>135</sup> KVS., 1317: s.187.

<sup>136</sup> KVS., 1322: s.148.

Tabloda belirtildiği üzere, 1899-1990 ve 1906-1907 yıllarında Antalya Reji İdaresi'nde yer alan görevlilerin sayısında bir artış meydana gelmiştir. Nitekim Antalya'da tütün ziraatı artmıştır. Antalya'nın ikliminin tütün ziraatına uygun olduğu merkez tarafından onaylanmıştır<sup>137</sup>.

## 1.2.Alanya

Bulduğu coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle eski çağlardan itibaren önemli şehir olan Alanya hakkında, Piri Reis; “Alâiye'nin önü açıklıktır. Yaz günü için demir yeridir. Kible gündoğusu estiği günler çekinmek lazımdır. Rüzgâra açıktır. Alâiye'den gün batısı karayel cihetine doksan mil ötede Antalya vardır. Manavgat suyu otuz mildir” şeklinde belirtmiştir<sup>138</sup>. Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nde ise; “Alâiye Kalesi, beş bölme hisardır, ama limanı doğaldır, yapıma değildir. Doğu tarafında bulunan büyük bir limandır. Ne tarafa demir bıraksa bir geniş iyi yataklı limandır. Kalenin doğu tarafında beş göz tersane limanları vardır. Daha önce burada kadırgalar yaparlarmış”<sup>139</sup>. Alanya hakkındaki bazı eserlerde, “Alâiye körfezi, mükemmel rüzgarlara karşı güzel muhafaza olunmuş, liman inşa edildiği takdirde işlek bir ticaret merkezi olabilecek bir körfezdir” şeklinde ifade edilmiştir<sup>140</sup>.

Coğrafi konumu ve yol ağı bağlantıları nedeniyle daha sonraki dönemlerde Alanya Limanı, ticaret alanı haline gelmiştir. Nitekim, Alanya'dan başlayan İpek Yolunun bir kolu, Şarapsa Handan ikiye ayrılır. Bu kollardan birisi Güzelbağ, Kemer Köprü", Narağacı, Penbelik, Gelesendra, Boğaz Han ve Baş Han yolunu izler. Yine bir kol da Aydolin (Saburlar)'den sonra Senir'e ulaşır ve buradan Bozkır ve Konya'ya ulaşmaktadır. Antalya ve Alanya limanlarına gelen mallar Konya'ya geçmek için Gündoğmuş sınırları güzergâhını takip etmektedir<sup>141</sup>. Alanya Kazası, doksan deniz mili uzunluğunda bir sahile sahiptir. Söz konusu sahilde, Eski Antalya, Fığla, ve Aktaş adında üç önemli liman bulunmaktadır. Bu limanlar Antalya, Finike, İskenderiye, Dimyat, Rodos, Kıbrıs ve buna benzer iskeleler ile, Alanya arasında gidip gelmekte olan gemilerin uğradığı bir yer olmuştur<sup>142</sup>.

<sup>137</sup>Bu hususa, “Kaçakçılığa Konu Olan Ürünler” başlığı altında yer alan, “Tütün Kaçakçılığı” bölümünde yer verilecektir.

<sup>138</sup>Piri Reis, 1973: 272-273.

<sup>139</sup>Çelebi, 2011: 323.

<sup>140</sup>Güçlü, 2008: 18.

<sup>141</sup>Özkan, 2012: 292.

<sup>142</sup>Gönüllü, 2008: 79.

### 1.2.1. Alanya Limanı'nda Ticaret

Her ne kadar hinterlandı geniş olan bir liman olmasa da XIX. yüzyılda ticaret gemilerinin uğradığı iskeleye sahip olduğu için önemlidir<sup>143</sup>. Nitekim Antalya Limanı'nda olduğu gibi liman idaresi gibi idari yapılar oluşturularak liman denetimi sağlanmıştır. Alanya Limanı'nın, diğer limanlara sevkıyatı konusunda, ürün bazında incelendiğinde kereste ön plana çıkmaktadır. İbn-i Battûta Seyahatnâmesi'nde; XIV. yüzyıl Alanya'sından bahserken; "Kahire, İskenderiye ve Suriye tüccarları bu şehre gelip alışveriş ederler. Kerestesi bol olduğu için buradan yüklenen balyalar İskenderiye, Dimyat ve öteki Mısır limanlarına gönderilir"<sup>144</sup>. Eskiden olduğu gibi XIX. yüzyılda da limanın ticari faaliyetleri arasında kereste ihracatı önemini korumuştur.

Limanın yıllık ihracatı, 1.9265 liradır. İhracatın büyük bir kısmını buğday, susam, odun, kereste teşkil etmektedir. Bu kazanın etrafı ormanlık olmak hasebiyle külliyetli miktarda kereste ihraç olunmaktadır<sup>145</sup>. Ayrıca; buğday, arpa, çavdar, mısır, darı, burçak, nohut, bakla, pamuk, zeytin, susam, portakal, limon, palamut ve buna benzer ürünlerin yetiştirildiği bilinmekle birlikte ihracı hususunda kesin yargıdan kaçınılmıştır. XIX. yüzyıl idari ve iktisadi yapısının özelliklerini Alanya kazasında görmek mümkündür. Kazanın tarım ve ticaretiyle ilgili idareler bulunmakla birlikte iktisadi faaliyetleri denetleyen Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, Rüsûmat İdaresi vb. idareler oluşturulmuştur.

### 1.2.2. Alanya Rüsûmat İdaresi

İktisadi faaliyetlerin denetlenmesi açısından önemli bir idare olan Rüsûmat İdaresi'nin teşkilat şeması şu şekildedir.

**Tablo 1.5 Alanya Rüsûmat İdaresi<sup>146</sup>**

Hicrî 1312 (Miladi 1894/1895) tarihinde Alanya Kazasının Rüsûmat İdaresi	Hicrî 1317 (Miladi 1899/1900) tarihinde Alanya Kazasının Rüsûmat İdaresi
Müdür Hacı Hasib Efendi	Müdür Vecih Efendi
Baş Kâtip Ali Şevki Efendi	Kâtip İbrahim Efendi
Refiki Ali Rıza Efendi	Mübaşir Yasef Efendi
Süvari 2 kişi	Süvari Kolcusu 2 kişi
Piyade 2 kişi	Piyade Kolcusu 2
Kantarcı 1 kişi	Kantarcı 1 kişi

<sup>143</sup>Bostan, 1989: 340.

<sup>144</sup>Battûta, 2010: 402.

<sup>145</sup>KVS., 1317: s. 210.

<sup>146</sup>KVS., 1312: s. 185; KVS., 1317: s. 206.

### 1.2.3. Alanya Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi

Osmanlı gelir kaynaklarının tahsilinden sorumlu olan Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, 1881 yılından itibaren Osmanlı sınırları dahilinde teşkilatlanmaya başlamıştır. Söz konusu idarenin Alanya’da da temsilciliği bulunmaktadır. Özellikle bölgedeki tuz gelirinden sorumlu olan idarenin, yapısı şu şekildedir;

**Tablo 1.6 Alanya Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi<sup>147</sup>**

Hicrî 1314 (Milâdi:1896-1897) Alanya Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi		Hicrî 1317 (Milâdi:1899-1890) Alanya Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi	
Memur	Recep Efendi	Memur	Hacı Recep Efendi
Tuz Ambar Memuru	Ali Efendi	Ambar Memuru	Bekir Efendi
Kantarıcı	Halil Ağa	Kantarıcı	Hacı Hasan Ağa
Süvari	Adet: 2	Piyade Kordoncusu	Mustafa Ağa
Piyade	Adet: 1		

### 1.2.4. Alanya Reji İdaresi

Alanya’daki tütün üretim ve ticaretini denetleyen Reji İdaresi’ne 1889-1890 tarihinde rastlanmaktadır;

**Tablo 1.7 Alanya Reji İdaresi<sup>148</sup>**

Memur Abdullah Efendi	Süvari Adet 3
Kâtip Kerim Efendi	Piyade Adet: 3

### 1.3.Beyrut

Doğal bir limana sahip olan Beyrut, iç bölgelere ve Cebel-i Lübnan’a bağlantısı olduğu için, Doğu Akdeniz’de Ortadoğu’nun en işlevsel liman şehri olma özelliği bakımından büyük bir öneme sahiptir. Beyrut, 1516 yılında Yavuz Sultan Selim’in Mısır seferi sırasında Osmanlı topraklarına katılmıştır<sup>149</sup>. Hemen her dönem uluslararası ticaret merkezi olan Beyrut, Osmanlı hâkimiyetinin öncesi ve sonrasında önemini kaybetmemiştir. Bunun nedenini transit yol güzergâhında bulunması ile açıklamak mümkündür. Örneğin: Floransalı ticaret gemileri, İskenderiye ve Beyrut’a gidecek olan kadırgaları için çizdikleri rotada, kadırgaların ilk önce İskenderiye Limanına gittikleri, dönüş yolunda ise Beyrut’a uğradıkları görülmektedir<sup>150</sup>.

<sup>147</sup>KVS.,1314: s. 182; KVS., 1317: s. 206.

<sup>148</sup>KVS., 1317: s. 207.

<sup>149</sup>Dursun, 1992: 81-82.

<sup>150</sup>Pryor, 2004: 104.

1770’li yıllarda Suriye’nin Hristiyan ahalisinin Mısır’a yerleşerek idari görevlerde bulunmaları ve ekonomik faaliyetlerde etkin olmaları Batı ile sıkı ilişkiler kurmalarına olanak sağlamıştır. Böylelikle Hristiyan ahalinin eğitim ve entelektüel gelişimine katkı sağlamıştır. Bu duruma Beyrut gibi özel konuma sahip olan şehirde matbaaların kurulması örnek gösterilebilir<sup>151</sup>. Öte yandan misyonerlik faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir şehir olmuştur. Levi Parsons ve Pliny Fisk isimli iki Amerikalı misyonerin seyahat raporlarında belirttiği üzere;

“İtalyanca vaaz edebilen bir misyoner, Beyrut’ta hemen bir cemaat toplayabilir diye düşünüyorum. Eğer kalbinde bir okul açma isteği uyanırsa, büyük ihtimalle Suriye’de burası kadar ümit vadeden çok az yer vardır. Bir misyonerin zihnine yük olan diğer bir ayrıntı da belki de o denli önemli değildir., herhangi bir yere kıyasla Suriye’de daha sık haber alıp gönderme fırsatlarına sahip olmasıdır. Yine burada o, İngiltere konsolosunun himayesinde olacaktır. Çok sayıdaki diğer konsoloslarla, onların aileleriyle dostluk kuracak, onların muhitlerine girecektir. Bir misyoner ailesinin, Suriye’de gördüğüm öteki yerlere nazaran Beyrut’ta daha rahat bir ortamda olacağını düşünüyorum”<sup>152</sup>

XVIII. yüzyıl son çeyreğinde önemsiz bir kasaba olarak betimlenen Beyrut, 1830 yılında düzenli olarak buharlı gemi seferlerinin başlamasıyla gelişmeye başlamıştır. 1830 yılı sonrasında Beyrut’ta birçok konsolos ve konsolosluk yardımcıları atanmıştır. XIX. yüzyıl başlarında küçük bir liman kenti olmasına rağmen, yüzyıl ortalarında konsoloslukların kurumsallaştığı Beyrut’ta yabancı yatırımları artmıştır. Böylelikle bölgenin ekonomik odağında yer almış ve Suriye’nin en önemli limanı haline gelmiştir<sup>153</sup>. Nitekim 1899 (1317) tarihli Beyrut Vilâyet Salnâmesinde; Beyrut’a uğrayan yabancı bandıralı gemilerin haftalık güzergâhı hakkında bilgi verilmektedir.

Cuma günü:

Nemçe Vapuru: Sabah İskenderiye ve Hayfa’dan gelip, akşam Trablusşam, Lazkiye, İskenderun’a ardından Sakız, Rodos, İzmir vb. Doğu Akdeniz limanlarında dolaşmaktadır.

Fransız Vapuru: Cuma günü sabah saatlerinde, Trablus ve Kıbrıs’tan gelmektedir.

Rus Vapuru: Dersaadet ve Trablus’tan gelerek akşam vakitlerinde Yafa ve İskenderiye’ye hareket eder.

Cumartesi günü:

Fransız Vapuru: İskenderiye ve Yafa’dan gelir. Ancak öğle vaktinden önce İzmir ve Dersaadet’e gitmektedir.

<sup>151</sup> Raymond, 2018: 105.

<sup>152</sup>Aksu, 2015: 469-470

<sup>153</sup>Özveren, 1994: 82.



Hudeyde Vapuru: Mersin ve Trablusşam'dan gelmektedir<sup>154</sup>.

Pazar günü:

Hudeyde Vapuru: Sabah saatlerinde Sayda, Hayfa, Yafa ve İskenderiye'ye gitmektedir.

Pazartesi günü:

Rus Vapuru: İskenderiye ve Yafa'dan gelerek öğle saatlerinde Trablusşam'a oradan İzmir'e ardından Dersaadet'e gitmektedir.

Nemçe Vapuru; Dersaadet'ten Trablusşam'a gelmektedir. Akşam saatlerinde, Yafa'ya ardından İskenderiye'ye hareket etmektedir.

Fransız Vapuru; Öğlen vakti Dersaadet ve İzmir'den gelmektedir. Ardından Yafa, Portsaid ve İskenderiye'ye hareket etmektedir.

Salı Günü:

Hudeyde Vapuru: İskenderiye ve Yafa'dan gelerek, öğlen saatlerinde Trablus, Mersin ardından İskenderun'a gitmektedir.

Fransız Vapuru: Akşam saatlerinde Kıbrıs'a uğramaktadır. Ardından Mersin ve İskenderun'a geçmektedir. Buradan Lazkiye'ye gitmektedir.

Cuma Günü:

Nemçe Vapuru: İskenderiye ve Yafa'dan gelerek, akşam vakitlerinde Trablusşam, Lazkiye'ye gitmektedir. Ardından İskenderun, Mersin, Rodos, İzmir limanına varmaktadır. Buradan Dersaadet'e gitmektedir.

Fransız Vapuru: Öğlenden vaktinden iki saat sonra Portsaid Limanı'ndan gelmektedir.

Cumartesi Günü:

Rus Vapuru: İskenderiye ve Yafa'dan gelerek öğlen vakti Trablusşam'a geçmektedir. Ardından Mersin, Sakız, İzmir ve Dersaadet'e gitmektedir.

Hudeyde Vapuru: Mersin ve Trablus'tan gelmektedir<sup>155</sup>.

Fransız Vapuru: Akşam üzeri Trablusşam, ve Lazkiye'ye gitmektedir. Ardından İskenderun ve Mersin güzergâhında Kıbrıs'a varmaktadır.

Pazar Günü:

Rus Vapuru: Dersaadet'ten Trablusşam'a gelerek akşam vakti Yafa ve İskenderun'a gitmektedir.

Hudeyde Vapuru: Sabah saatlerinde Sayda, Hayfa ve İskenderiye'ye ulaşmaktadır.

Fransız Vapuru: Kıbrıs ve Trablusşam'dan gelmektedir.

---

<sup>154</sup>BVS., 1317: s. 24.

<sup>155</sup>BVS., 1317: s.125.

Pazartesi Günü:

Nemçe Vapuru: Dersaadet'ten Trablusşam'a gelerek akşam vakti Hayfa, Yafa ve ardından İskenderiye'ye gitmektedir.

Fransız Vapuru: Doğrudan Portsaid'e hareket etmektedir.

Salı Günü:

Hudeyde Vapuru: İskenderiye'den Yafa'ya gelerek öğlen vakti Trablusşam'a geçmektedir. Ardından İskenderun ve Mersin'e gitmektedir<sup>156</sup>.

Belirtildiği üzere; Beyrut Limanı, yabancı bandıralı vapurların uğrak noktasıdır. Limanda, ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte ticari hareketlilik ve yolcu trafiğinde artış yaşanmıştır. Ancak ticari ürün taşımacılığı ve yolcu taşımacılığının her geçen gün artması nedeniyle ihtiyacı karşılayamamıştır. Bu nedenle limanın yeniden inşasını gerekmiştir<sup>157</sup>.

Irak ve İran ile yapılan transit ticaretin kapısı haline gelen Beyrut Limanı, İngiliz tüccarlarının ilgisini çekmiştir<sup>158</sup>. Bilhassa, Beyrut Limanı'na karantina idaresinin kurulmasından sonra limanın ticaret hacmi artmıştır. Ardından Beyrut Limanı'nın yeniden inşa edilerek genişletilmesi birlikte ticaret hacminde de artış sağlanmıştır<sup>159</sup>. Bu dönemde, Beyrut Limanı önemini, İngilizlerin Suriye'ye gönderdiği ve bazıları deniz yoluyla Anadolu'ya ve İran'a kadar taşınan ithalat mallarının varış noktasını oluşturmasına borçludur. Bulunduğu coğrafi konum ve bağlantılı olduğu ulaşım ağlarına yakınlığı nedeniyle gelişmiştir. Nitekim Beyrut; Anadolu sahillerini Arabistan'a, Akdeniz'i Basra'ya ve İran'a bağlayan yollar üzerindedir. XVI. yüzyıldan önce Fransızlara verilen ve daha sonra diğer yabancı güçlere de tanınan kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı egemenlik alanının dışında kalan bir kent olmuştur. Suriye Bölgesinin, XVIII. yüzyıldan itibaren Avrupalı devletlerin odak noktası haline gelmesiyle birlikte gelişme gösteren Beyrut, XIX. yüzyılda uluslararası ticarete ön plana çıkmıştır. Bu dönemde Beyrut Limanı'nda, Avrupalı tüccarların ticari faaliyetleri yoğun olmasına rağmen İzmir ve Selanik Limanı kadar gelişmemiştir<sup>160</sup>.

### 1.3.1. Beyrut Limanı'nda Ticaret

İklim şartlarının tarıma uygun olmasına rağmen fiziki yapısı nedeniyle ziraata elverişli değildir. Bu nedenle tarım ve hayvancılık gelişmemiş olmakla birlikte kent ekonomisinde en önemli faaliyet ticarettir<sup>161</sup>. Ulaşım ve iletişim olanaklarının arttığı XIX. yüzyıl son çeyreğinde

<sup>156</sup>BVS., 1317: s.126.

<sup>157</sup>Uygun, 2015:109.

<sup>158</sup>Orha, 2017: 16.

<sup>159</sup>Çelik, 2010: 182.

<sup>160</sup>Özveren, 1994: 79-80; Yıldız, 2014: 107.

<sup>161</sup>Çelik, 2010: 182.

Beyrut, dünya ekonomisinin genişlemesini sağlayan limanlardan biri olmuştur. Özellikle, Beyrut'a yapılan Hristiyan tüccar göçünün artışı şehrin ticaretinde olumlu gelişmelerin yaşanmasına neden olmuştur<sup>162</sup>. Bu olumlu gelişmelerin nedenlerinden biri de Beyrut ve Suriye civarında demiryolu imtiyazlarında yaşanan artıştır. Fransız sermayesinin ağırlıklı olduğu Beyrut'ta, ticari alanda gelişmeler meydana gelmiştir<sup>163</sup>. İnşasına 1891 yılında başlanan ve 1892 yılında tamamlanan Yafa-Kudüs demiryolu hattı, ticari eşya naklinden ziyade Hristiyan hacılar ve seyyahlar tarafından kullanılmakta olsa da Beyrut'un ticaretine katkı sağlamıştır<sup>164</sup>. 1894 yılında Şam-Müzeyrib, 1895 yılında Beyrut-Şam, 1898'de Beyrut-Ma'almiten, 1902'de ise Rayah-Humus- Hama demiryolu hatları yapılmıştır. Bu hatlar Beyrut ve Yafa limanlarıyla birlikte iç bölgelerin limana bağlantısını sağlamıştır. Böylelikle Beyrut Limanı'nın hinterlandı artmıştır<sup>165</sup>.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Beyrut'un Avrupa ile yaptığı ithalat ve ihracat miktarı sürekli artmıştır. Özellikle; Fransız ve İngiliz ticaretinin yoğunlaşmasıyla birlikte Beyrut'un ithalat ve ihracat hacminde artış olmuştur. Örneğin; 1825 yılında bölgeye yapılan ithalat hacmi 4,6 milyon frank, ihracat ise 3,2 milyon frank civarında iken, 1836 ve 1838 yıllarında ithalat hacmi, 14,5 ve ihracat 8,5 milyon frank civarındadır. Söz konusu bu artışın en önemli nedeni buharlı gemilerdir. 1820'li yıllardan itibaren Beyrut ve civarında İngiliz ticareti artmıştır<sup>166</sup>.

Şehrin üretim ve ticaretiyle ilgili olarak Reji İdaresi, Rüsûmat İdaresi, Orman İdaresi vb. idareler oluşturulmuştur. Özellikle vergilerin toplanması için oluşturulan Rüsûmat İdaresi, kazada iktisadi faaliyetlerin denetlenmesinde önemli bir yere sahiptir.

### 1.3.2. Beyrut Rüsûmat Nezareti

Beyrut Rüsûmatı 1874 yılında nezaret ve müdüriyet olarak iki idari kısımdan oluşmaktadır. 1877- 1878 tarihinden sonra nezaret görevlilerinin sayıları artmıştır. Özellikle Beyrut Vilayetinin idari yapısında gerçekleşen değişiklikler Beyrut Rüsûmat Nezareti'nin idare yapısını da etkilemiştir<sup>167</sup>.

<sup>162</sup>Ortaylı, 1984: 100.

<sup>163</sup>Akyıldız, 2019: 210.

<sup>164</sup>Akyıldız, 2019: 206.

<sup>165</sup>Ortaylı, 1984: 100.

<sup>166</sup>Ortaylı, 1984:92.

<sup>167</sup>Çelik, 2010: 64-65.

**Tablo 1.8 Beyrut Rüsûmat Nezareti<sup>168</sup>**

<b>1899-1900 (1317) Vilayet Rüsûmat Nezareti</b>	
Nazır Ahmet Kemal Efendi	
<b>Muhasebe Kalemi</b>	<b>Tahrirat Kalemi</b>
Muhasebe Başkâtibi Mehmed Halid Efendi	Tahrirat Başkâtibi Nuri Bey
Muhasebe Refiki Evveli Eyüb Efendi	Tahrirat Mütercim ve Refiki Evveli Mehmed Nesib Salih Efendi
Sandık Emîni Abdülfettah Efendi	Tahrirat Refiki Sanisi Enis Efendi
Muhasebe Refiki Sanisi Mehmed Said Efendi	Tahrirat Mukayyidi Said Mikati Efendi
Muhasebe Refiki Salisi Mehmed Reşit Efendi	Tahrirat Mübeyyizi Mustafa Vedid Efendi
Muhasebe Refiki Rabi Mehmed Beşir Efendi	Refiki Abdülkadir Efendi
Muhasebe Mukayyidi Mahiddin Efendi	
<b>Beyrut İthalat Gümrüğü</b>	<b>Beyrut Dâhili Gümrüğü</b>
Müdür Mehmed Fevzi Efendi	Müdür Mehmet Nail Efendi
Başkâtip Ali Raif Efendi	Başkâtip Mehmet Rağıp Efendi
Sandık Emîni Mahiyeddin Rifai Efendi	Salon Memuru Mehmed Efendi
İstimator-u evvel Mehmed Emin Efendi	Cünye Memuru Habib Efendi
İstimator-u sâni Nuri Efendi	Cebel Memuru Sadık Efendi
İstimator-u sâlis Süleyman Efendi	
İstimator-u râbi Ömer Mikati Efendi	
Tahrirat Kâtibi Nesib Efendi	

1889-1900’da Beyrut Rüsûmat Nezareti, muhasebe kalemi, tahrirat kalemi, ithalat gümrüğü ve dahili gümrük olmak üzere dört idari bölüme ayrılmıştır. Avrupa ekonomisiyle etkileşimin yoğunlaştığı dönemde Rüsûmat Nezaretinin idari yapısı, iç ve dış ticaretin kontrolü hakkında bilgi vermektedir.

Beyrut Limanının dış ticaretinde Fransız ve İngiliz tüccarların etkinliği XIX. yüzyılda artmıştır. Ticari faaliyetler belli başlı hammaddelere olan ihtiyaca göre şekillenmiştir. Özellikle, Fransa ile ipek ticareti, İngiltere ile pamuk ve pamuklu kumaş ticareti Beyrut’ta önemli bir boyuta ulaşmıştır. Bilhassa Avrupa pazarı için gerekli olan ham ipek üretimi, Beyrut ticaretinde önemlidir<sup>169</sup>. 1850 yılında Fransa’daki ipek kıtlığı, Fransız dokumacıları Beyrut ve çevresinde ipek ipliği kaynakları aramaya itmiştir. Osmanlı Devleti, ipek üretim ve ticaretini denetim altında tutmak için Beyrut gümrüğü dahilinde “harir gümrüğü” oluşturmuştur<sup>170</sup>. 1827 ve 1862 yıllarında Beyrut Limanı’nda yapılan ticaret sekiz kat artmıştır. Bu artışın sebebi dış ticarete

<sup>168</sup>BVS., 1317: s. 88-89.

<sup>169</sup>Özveren, 1994: 83.

<sup>170</sup>Çelik, 2010: 203.

konu olan ürünlerin çeşitlilik göstermesidir. İpek dışında uluslararası ticarete konu olan ürünler; yün, kâğıt, pamuk, çay, zeytinyağı, tütün, meyve, badem ve buna benzer tarım ürünleridir<sup>171</sup>.

1880’li yıllarda dünya ekonomisindeki üstünlüğünü kaybetmeye başlayan İngiltere, Almanya ile rekabet halindedir. Nitekim, Beyrut’ta yünlü ithalatının neredeyse tümü Almanların eline geçmiştir. 1885 ve 1888 yılları arasında İngiltere Ticaret Dairesi uyarılar yayınlayarak, Osmanlı Devleti sınırları dahilinde ticari faaliyetlerde bulunan İngiliz tüccarlarının, Alman ticaretinin ilerlemesine karşı tedbirler alınması gerektiğini bildirmiştir<sup>172</sup>.

1888 yılında Beyrut’taki, İngiliz ticareti yerlilerin eline geçmiştir. Kentin ticareti birkaç İngiliz tüccarın temsilciliğinde yerli Rumlar tarafından yürütülmektedir. 1893 yılında ise Almanya ve Avusturya’ya ait ticaret temsilcilikler artış göstermiştir<sup>173</sup>.

**Tablo 1.9. 1899 yılı Beyrut Limanına Gelen Gemilerin Sayısı ve Yük Miktarı<sup>174</sup>.**

Sancak ve Bandıra (Ait Olduğu Ülke)	Aded Sefâin			Tonlato Taşıdıkları Yük Miktarı		
	Vapur	Yelken	Toplam	Vapur	Yelken	Toplam
Osmanlı	277	2562	2739	57656	85681	143937
Almanya	2		2	2433		2433
İngiliz	230		230	180528		180528
Avusturya	94		94	134732		134732
Mısır	32		32	32461		32461
Fransız	132		132	247294		247294
Yunan	26	29	55	5908	9208	15116
İtalya	14	9	23	11049	2406	13455
Sisam		5	5		742	742
Rusya	53		52	77798		77798
Norveç	1		1	1359		1359
<b>Toplam</b>	<b>861</b>	<b>2609</b>	<b>3370</b>	<b>751207</b>	<b>97801</b>	<b>849008</b>

Tabloda belirtildiği üzere, Beyrut Limanı’na gelen yelkenli gemiler ve vapurlar en fazla Osmanlı Devleti’ne aittir. İngiltere bandıralı vapurlar ise ikinci sırada yer almaktadır. Yük miktarı olarak en fazla yükü olan Fransız bandıralı vapurlar taşımıştır. Uluslararası ticarete gelişme gösteren Beyrut Limanı’na 1899 yılından itibaren yelkenli gemilerin sayısı azalmasına

<sup>171</sup>Schulze,2005: 47; Yıldız, 2014: 104-105.

<sup>172</sup>Yıldız, 2014: 104-105.

<sup>173</sup>Ortaylı, 1984: 95.

<sup>174</sup> BVS., 1317: s.126.

rağmen, genel itibariyle varlıklarını korumaya devam etmişlerdir. Ton olarak yelkenli gemiler zaman içinde giderek azalırken, buharlı gemilerin sayısı ve yük miktarı artmıştır. Özellikle 1908 yılından 1911 yılına kadar Beyrut Limanı'na gelen gemi sayıları ve yük miktarlarında sürekli artış görülürken 1911 yılında azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın sebebi, 1911 Osmanlı ve İtalya arasında gerçekleşen Trablusgarp Savaşı'dır<sup>175</sup>. Savaş nedeniyle limana gelen gemi miktarında azalma olduğu gibi bu azalma yük miktarına da yansımıştır. Ancak savaş nedeniyle azalma olmasına rağmen 1895 ve 1913 yılları arasında yük miktarında %123,39 oranında artış olmuştur.<sup>176</sup>

Beyrut Limanı'ndaki ihracatın büyük bir kısmı Fransa'ya ait olmakla birlikte, Fransa'yı İngiltere ve Amerika takip etmektedir. İthalatın büyük bir kısmı ise İngiltere'ye aittir. İngiltere'yi Avusturya-Macaristan, Almanya ve Fransa takip etmektedir. 1910 yılında Beyrut'un ithalat rakamları artmıştır ancak 1911 yılında düşüş yaşanmıştır<sup>177</sup>. 1912 yılında Beyrut ve civarında yaşanan kıtlığa rağmen İngiltere ithalatta ilk sırada yer almıştır<sup>178</sup>.

### 1.3.3. Beyrut Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi

1881 yılından itibaren Osmanlı sınırları dahilinde önemli gelir kaynakları üzerinde tahsil sağlayan Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi, Beyrut'ta da teşkilatlanmıştır. 1884-1885 tarihinde Başkâtip başkanlığında, evrak-ı sahiha müdürü, sandık emini, tezkire muharriri, mümeyyiz, iki memur, bir kolcu, mubassır ve kantarcı'dan oluşmaktadır<sup>179</sup>. 1899-1900 tarihlerinde Düyun-ı Umûmiyye Nezâreti; nazır, müfettiş ve iki müfettiş muavini, bir mukayyid'den ibarettir. Ayrıca Muhasebe Kalemî ve Tahrirat Kalemî olarak ayrı kalemler halinde teşkilatlanmıştır. Söz konusu tarihte Düyun-ı Umûmiyye Nezâreti'nin idari yapısı tablodaki gibidir.

<sup>175</sup>Yıldız, 2014: 109.

<sup>176</sup>Çelik,2010: 207-208.

<sup>177</sup>Yıldız, 2014: 111-112.

<sup>178</sup>Ortaylı, 1984: 94.

<sup>179</sup>Çelik, 2010: 62.

**Tablo 1.10 Beyrut Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi**<sup>180</sup>

<b>Düyûn-ı Umûmiyye Nezâreti Nazırı Mithat Efendi</b>	
<b>Tahrirat Kalemi</b>	<b>Muhasebe Kalemi</b>
Müfettiş Muavini Selim Efendi	Muhasebe Kâtibi Arif Efendi
Müfettiş Muavini İnar Efendi	Sandık Emini Mansur Efendi
Mukayyid Esad Efendi	Muhasebe Refik-i evvel Hüseyin Efendi
Müfettiş Dikoro Efendi	Muhasebe Refik-i sani Ferid Efendi
Tahrirat Başkâtibi Hasan Fahri Efendi	Muhasebe Refik-i salisi Ferid Efendi
Tahrirat Mukayyidi Zeki Efendi	Aşar Kâtibi Mehmed Tevfik Efendi
Tahrirat Mümeyyizi Sabri Efendi	Muhasebe Refiki- Rabi' Tevfik Efendi
Aşar Mümeyyizi Neşet Efendi	
Mümeyyiz Muavini Arif Efendi	

### 1.3.4. Beyrut Reji İdaresi

Beyrut'ta üretilen tütün ve tömbekinin üretim ve dağıtımında sorumlu idare, 1899-1990 (1317) tarihinde Tütün İnhisar Şirketi ve Tömbeki İnhisar Şirketi olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Duhan, içme sarma tütünü için kullanırken, tömbeki; nargile tütünüdür. Diğer bazı şehirlerde sadece “Tütün Reji Şirketi” olarak bölgedeki tüm tütün tekeli elinde bulunduran idare, Beyrut'ta ise, sarma tütünün üretim ve ticaretini denetlemek için “Tütün İnhisar Şirketi”, nargile tütününün üretim ve satışını denetlemek için “Tömbeki İnhisar Şirketi” olarak iki ayrı idare şeklinde teşkilatlanmıştır. Tütün İnhisar Şirketi görevlileri; nazır, nazır muavini, muhasebe reisi'nden ibarettir. Tömbeki İnhisar Şirketi görevlileri ise; nazır, müfettiş, muhasebe reisi ve bir kâtip'ten ibarettir<sup>181</sup>. 1906-1907 (1324) tarihinde Duhan Reji Nezâreti ve Tömbeki Reji Şirketi olarak ikiye ayrılmıştır. Teşkilat şeması tabloda bulunmaktadır.

**Tablo 1.11 Beyrut Reji İdaresi**<sup>182</sup>

<b>1906-1907 Duhan Reji Nezâreti</b>		<b>1906-1907 Tömbeki Reji Şirketi</b>	
<b>Nazır</b>	Mösyö Dokosu	<b>Nazır</b>	Mösyö Elfred Luar
<b>Nazır Muavini</b>	Mösyö Yeristiram	<b>Kontrolör</b>	Necib Muslu Efendi
<b>Başkâtip</b>	Mösyö Kalanka	<b>Muhasebe Başkâtibi</b>	Mösyö Mayir Nahum
<b>Sandık Emini</b>	Nasri Sabit Efendi		
<b>Dava Vekili</b>	Hacı İbrahim Saim Efendi		

<sup>180</sup>BVS., 1317: s.115.

<sup>181</sup>BVS., 1317: s.117.

<sup>182</sup>BVS., 1324: s.108.

Belirtildiği üzere, Duhan Reji Nezâreti görevlileri; nazır, nazır muavini, başkâtip, sandık emini, dava vekili olmak üzere beş kişiden ibarettir. Tömbeki Reji Şirketi ise, nazır, kontrolör ve muhasebe başkâtibi'nden ibarettir.

#### 1.4. Cebel-i Lübnan

Cebeli Lübnan, Suriye'nin batısında Doğu Akdeniz kıyılarına paralel olarak uzanan dağ silsilesidir<sup>183</sup>. Kuzey ve kuzeybatı, güney ve güneybatı istikametinde olan dağ silsilesinin, uzunluğu 170 kilometreyi bulmaktadır<sup>184</sup>. XIX. yüzyıldan itibaren Lübnan Dağı olarak adlandırılan coğrafya, kuzeydeki dağ sırtlarının ve Akdeniz kıyıları boyunca uzanan ve kuzeydeki Barid Nehri'nden, güneydeki Zahrani Nehri'ne kadar uzanan tepelerin adıdır. Günümüzde "Lübnan Dağları" olarak nitelendirilen dağ silsilesiyle kaplıdır<sup>185</sup>. Batıda sahil üzerine dik olarak inen dağ, denize doğru uzanan bazı çıkıntıları ve kaya parçaları Sur, Beyrut ve Trablus gibi liman şehirlerine yerleşme noktası görevini görmüştür. Deniz ile dağın yamacı arasında ince şerit gibi uzanan yalı boyu, eski çağda Fenike medeniyetinin kurulma sahası olmuştur<sup>186</sup>. İlk Çağlardan itibaren yerleşim yeri olan Cebel-i Lübnan, kara ve deniz yolu ulaşım ağlarına yakınlığı nedeniyle her dönem önemini korumuştur.

Cebel-i Lübnan olarak adlandırılan bölge, XIX. yüzyıla değin üzerinde hâkimiyet kuran devletlerin coğrafi tanımlarındaki farklılıklar nedeniyle, dağlarla çevrili, sınırları belirsiz olan bölgedir. Genişliği sürekli değişen dağlık bir alan nitelendirilmiştir<sup>187</sup>. Ancak doğal sınır hattı Muameleteyn Irmağı olmakla birlikte kuzey kısmı Cebel-i Lübnan güney kısmı ise Cebel-i Dürûz olarak adlandırılmıştır. XIX. yüzyılda dağlık bölgenin tümü Cebel-i Lübnan olarak adlandırılmıştır<sup>188</sup>.

Ekim 1516 tarihinde Osmanlı hâkimiyetine giren bölge, yapılan idari düzenlemeler sonucunda yönetim, dönemin güçlü Dürzî ailesi olan Ma'noğulları'na verilmiştir<sup>189</sup>. XVI. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan Lübnan, otonom yapıya sahip bir bölgedir. XIX. yüzyıl reformları, otonom yapıyı büyük oranda değiştirmiştir. 1845 Lübnan olaylarından sonra Dürzîler ve Marunîler için düzenlenen çift kaymakamlık statüsü sorun çıkmasına neden olmuştur. Lübnan olaylarını yatıştırmak bahanesiyle Avrupalı devletler Lübnan'a asker çıkarmışlardır. Osmanlı iç sorununa müdahil olan Avrupalı devletler, bölgede huzur ve sükûneti sağlamak için yeni bir statü hazırlamaya başlamışlardır. İngiltere, Rusya,

<sup>183</sup> Reinkowski, 2017: 56.

<sup>184</sup> Tekindağ, 1955: 101.

<sup>185</sup> Akarlı, 1993: 7-8.

<sup>186</sup> Tekindağ, 1955: 102.

<sup>187</sup> Yıldız, 2018: 18.

<sup>188</sup> Reinkowski, 2017: 56.

<sup>189</sup> Buzpınar, 2003: 248.



Fransa, Avusturya, Prusya ve Osmanlı Devleti temsilcilerinden oluşan Avrupa Komisyonu tarafından 1861 tarihli Lübnan Nizamnâmesi hazırlanmıştır.<sup>190</sup> Söz konusu nizamnâme ile Babîâlî, Avrupa baskısıyla Lübnan'a idari, adli ve mali anlamda özerklik verilmesini kabul etmiştir<sup>191</sup>.

1861 tarihli Cebel-i Lübnan Nizamnâmesine göre; Beyrut ve diğer Müslüman kıyı bölgeleri haricinde Lübnan Dağı ile sınırlı olan bölgenin yönetimi, Babîâlî'nin atayacağı yerli olmayan tebaadan olan Katolik bir mutasarrıfa bırakılacaktır. Her cemaat mutasarrıfın yanında bir vekil bulunduracaktır. Merkezde, ikişer azadan oluşan bir "idare meclisi" oluşturulacak ve önceki mukâtaalara tekabül eden, yedi kazada çeşitli ırk ve mezhepteki ahâli tarafından tayin olunan azalardan oluşan birer meclis bulunacaktır. Asayiş ve emniyetin sağlanması için bir zabıta heyeti kurulacaktır. Yeni düzenlenmenin getirdiği mali yükümlülükler bulunmaktadır. Mutasarrıf vergi tahsilatından ve mali denetiminden sorumludur. Vergi gelirleri, Lübnan'daki idare ve kamu hizmetlerinin maliyesine aittir. Ancak herhangi bütçe fazlası oluşursa, Osmanlı hazinesine devredilebilecektir. Diğer yandan, Lübnan'ın düzenli yönetimi için gerekli harcamalar, elde edilen vergileri aştığında oluşan bütçe farkı, Osmanlı hazinesi tarafından sağlanacaktır<sup>192</sup>. 1861 tarihli Nizamnâme ile; Lübnan'ın idaresine, yabancı devletlerin elçiliklerinin tavsiyesiyle David Efendi isimli bir Katolik atanmıştır<sup>193</sup>. Cebel-İ Lübnan'ın yönetim şeklinde yapılan yeni düzenlemeyle birlikte ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle bu dönemde mezhepsel çatışmalar kısmen sona ermiş olsa da Avrupalı devletlerin çıkar sahası olduğu için Cebel-i Lübnan'da ulaşım ve eğitim alanında yabancı yatırımlar yoğunlaşmıştır<sup>194</sup>.

1864 tarihinde yapılan yeni düzenlemelerle birtakım değişiklikler yapılarak valinin yetkileri genişletilmiştir. Bağımsız ve ayrıcalıklı bir vilâyet haline getirilen Lübnan'da, İngiltere ve Fransa gibi büyük güçlerin etkisi artmıştır. Cebel-i Lübnan'ın siyasi durumundan faydalanılarak, iktisadi faaliyetlerden yararlanmışlardır. Özellikle, Beyrut gibi önemli liman şehirlere yakınlığı nedeniyle çıkar çatışmalarına sahne olmuştur. Bunun yanı sıra bölgede giderek artan yabancı yatırımlarıyla birlikte Avrupa piyasasında önemli bir konuma gelmiştir.

#### **1.4.1. Cebel-i Lübnan'da Ticaret**

Fiziki koşullar ve iklim özellikleri nedeniyle tarıma uygun olmayan Cebel-i Lübnan'da, tarımdan ziyade ticaret yaygınlaşmıştır. XVI. yüzyılda Avrupalı tüccarların ilgisini çekmeye

<sup>190</sup>Ortaylı, 2018: 52; Reyhan, 2006: 175.

<sup>191</sup>Ortaylı, 1984: 89.

<sup>192</sup>Akarlı, 1993: 102; Gökbilgin, 1946: 703.

<sup>193</sup>Akarlı, 1993: 103-104; Reyhan, 2006: 175-176.

<sup>194</sup> Acar, 1989: 19.

başlayan Lübnan kıyılarına, Fransız ve İtalyan gemileri gelmektedir. İngiliz ticaret gemileri bölgeye İngiliz kumaşı getirip, buradan ipek, baharat ve zeytin almaktadırlar<sup>195</sup>. Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan Deyrû'l-Kamer Kazasında; yün şal, ipekli ve pamuklu tekstil, sabun üretimi, ipek ve tartı aletlerinin imalatı yapılmaktadır. Genel anlamda ipek üzerine yoğunlaşan üretim ve ticaret söz konusudur. 1860'lı yıllardan önce Deyrû'l-Kamer Kazasının pazarları, Halep ve Şam mallarıyla doludur<sup>196</sup>.

XVI. ve XVII. yüzyıldan itibaren Lübnan'ın başlıca ticaret ürünlerinden biri sayılan ipek, bilhassa Cebel-i Lübnan'ın Kesrevan Nahiyе'sinden gelmektedir. Şuf Kazası'nda işlenen ipekliler Fransa'ya nakledilmektedir<sup>197</sup>. Cebel-i Lübnan dahilinde kaçak tahıl ticaretinin yapıldığı bilinmektedir. Fransız resmi varlığının arttığı bölgede Fransız etkisinin yoğunlaştığı dönemde, Hristiyan ve Dürzi'lerin yoğun olarak yaşadığı kazalarda ipek solucanları beslemek için dut ağacı yetiştiriciliği artmıştır. Liman şehri olan Beyrut XIX. yüzyılın ortalarında gelişene kadar Cebel-i Lübnan'daki ticaret, ekonomik ve politik gelişmelerin gölgesinde kalmıştır<sup>198</sup>.

XIX. yüzyılda bölgedeki ipek üretimi mutasarrıflık yönetimi kurulduktan sonra artmıştır. Cebel-i Lübnan kazalarından Deyrû'l-Kamer, Metn, Şûf, Küre, Betrun, Kesrevan'da ipek üretimi yoğunlaşmıştır<sup>199</sup>. 1880 yılından sonra ipek üretiminde artış olmuştur. Bu artışın sebepleri ise dünya piyasasında, ipeğe olan talebin artması ve Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin uygulamalarıyla açıklamak mümkündür. Ancak 1910 yılından itibaren Çin ve Japon ipeklilerinin dünya piyasasında artması nedeniyle Lübnan ipeği değer kaybetmeye başlamıştır<sup>200</sup>. 1911 yılına gelindiğinde kötü mahsul ve düşük fiyatlardan kaynaklanan yatırım gelirlerinde düşüş yaşanmıştır. Bu nedenle ipek yetiştiriciliği yapanlar, ipek kozasının yetiştigi dut ağaçlarını sökerek tütün ve narenciye ekimine yönelmiştir<sup>201</sup>.

Cebel-i Lübnan'da ipek dışında ticari faaliyetlere konu olan diğer ürünler tütün ve tuzdur. 1881 yılına kadar tuz üretimi ve satışı devlet tekelinde olmasına rağmen bu tarihten sonra Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin denetimine bırakılmıştır. Ancak Cebel-i Lübnan imtiyazlı statüye sahip olduğu için tekel uygulaması kısmen geçerli değildir. Bu nedenle 1881'den itibaren bölgede tuz üretim ve satışı sorun haline gelmiştir. Söz konusu sorun, tuz ticaretinin yasadışı olarak yapılmasına neden olmuştur. Bölgenin ticaretinde önemli rol oynayan Fransızlar, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi ve Cebel-i Lübnan'daki çıkarları arasında

<sup>195</sup>Tekindağ, 1955: 101.

<sup>196</sup>Makdisi, 2000: 31.

<sup>197</sup>Tekindağ, 1955: 101.

<sup>198</sup>Harris, 2012: 282.

<sup>199</sup>Çelik, 2016: 279.

<sup>200</sup>Çelik, 2016: 286.

<sup>201</sup>Firro, 1990: 155.

kalmıştır. Nizamnâmede Cebel-i Lübnan sahillerinden açıkça bahsedilmediği için deniz yolu aracılığıyla sahillere nakledilen tuzun tekel altına alınması gerekmiştir. Bu nedenle Cebel-i Lübnan dahilindeki tuz üretim ve satışı Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne bırakılmıştır. 1914 yılına kadar devam eden bu durum, Vali Ohannes Paşa'nın teklifi üzerine, %25 vergi ödenmesi karşılığında tuz tekeli kaldırılmıştır<sup>202</sup>.

Cebel-i Lübnan'da, tuz ticaretinde olduğu gibi tütün ticaretinde de yasadışı ticaret yapılmaktadır. 1892 yılında Reji ile yapılan anlaşma gereği bölgedeki, tütün üretim ve ticareti serbest bırakılmıştır. Ancak, 1897 yılında Reji Şirketi ile Vali Naum Paşa arasında imzalanan anlaşma gereğince, Cebel-i Lübnan dahilindeki tütün üretim ve satışı yeniden düzenlenmiştir. 1902'de yapılan anlaşma ile de bölgedeki tütün üretimi ve satış şartları iyileştirilmeye çalışılmıştır<sup>203</sup>.

---

<sup>202</sup>Akarlı, 1993: 117-118.

<sup>203</sup>Akarlı, 1993: 119.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNE KONU OLAN ÜRÜNLER

#### 2.1 Kereste Kaçakçılığı

XIX. yüzyılda, Osmanlı iktisadi hayatı için önemli bir ihraç maddesi olan kerestenin, üretim ve dağıtımının her sürecinde devlet denetimi söz konusudur. Devlet denetimi, vergiler aracılığıyla hammadde ve pazar ilişkisi kapsamında belli kanunlar ve nizamlar çerçevesinde gerçekleşmektedir. Söz konusu, kanun ve nizamları değerlendirmek amacıyla kerestenin imali hususunda ormanların idaresine değinmek yerinde olacaktır.

1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanına kadar devlet; ordu ve donanma gibi kurumların yanı sıra halkın temel ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik bir politika izlenmiş ve ormanların düzenlenmesine yönelik uygulamalar başlatılmıştır<sup>204</sup>. Ancak bu döneme kadar, ormanların korunması ve geliştirilmesi hususunda ciddi bir önlem alınmamış olmakla birlikte ormanlar hakkında sınırlı sayıda kanunnâme hükümleri veya fermanlar çıkarılmıştır. Bu durum Tanzimat'ın ilanından sonra değişmeye başlamış ve 1840 yılında Ticaret Nezâreti'ne bağlı Orman Müdürlüğü kurulmuştur<sup>205</sup>. 1841 yılında ise ormanların muhafazasına yönelik tedbir mahiyetinde, ormanlardan yapılacak kesimler için resim alınması gerektiği kararı alınmıştır. 1851'de ise bir orman muhafaza kadrosu oluşturulmuştur<sup>206</sup>. 1857 yılında ise kurumsal olarak ormanların idaresiyle ilgili değişiklikler meydana gelmiştir. Orman Müdürlüğü kaldırıldıktan sonra orman işlerini, 1857 yılında kurulan Meclis-i Ma'abir üstlenmiştir<sup>207</sup>. Orman İdaresinde yeni düzenlemeler yapmak amacıyla 1867 yılında Maliye Nezâreti'ne bağlı olarak Orman İdaresi kurulmuştur. 1872 yılında ise Ma'adin Nezâreti ile birleştirilerek Orman ve Ma'adin Nezâreti kurulmuştur.

1879 yılında Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne bağlanan idare 1886 yılına kadar Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne bağlı kalmıştır. Fakat 1886 yılında tekrar Maliye Nezâreti'ne bağlanmıştır. Ticaret ve Nafia Nezâretleri birleştirilmiştir. 1893 yılında ise, Orman ve Maâdin ve Ziraat Nezâreti olarak bağımsız bir nezâret halini aldıktan sonra<sup>208</sup>Nafia Mektupçusu olan Servet Bey, Orman ve Ma'âdin İdaresi Tahrirat Müdürlüğü'ne tayin edilmiştir<sup>209</sup>.

<sup>204</sup>Keskin, 2006: 123; Cin, 1978:314.

<sup>205</sup>Çanakcıoğlu,1990: 112; Keskin, 2005: 9.

<sup>206</sup>Cin,1978: 314.

<sup>207</sup>Keskin, 2006: 43; Akyıldız,2012:70.

<sup>208</sup>Tural, 2009: 87.

<sup>209</sup> Keskin, 2005: 51.

1857'den sonraki dönemde kurumsal değişikliklerin yanı sıra, orman idarelerinde istihdam sorununu gidermek, ormanların tahribini önlemek ve orman mahsullerinden hazineye fazla gelir sağlanması için orman mektepleri açılmıştır<sup>210</sup>. Hatta bu dönemde ormanların korunması ve bilinçli ıslah çalışmaları o denli artmıştır ki Orman Kongresi dahi toplanmıştır. Nitekim; Tanin Gazetesi'nin, 1 Ocak 1908 tarihli nüshasında neşredilen habere göre; Mayıs ayında, tüccarların ve orman mühendislerinin iştirak edeceği Orman Kongresi toplanacaktır<sup>211</sup>.

Tüm bunların yanı sıra yaşanan en önemli gelişme, ormanların tasarrufuna ilişkin kanunnâmeler hazırlanmasıdır. Bu kanunnâmelerle ormanların muhafazası başta olmak üzere kereste temininin kontrollü ve kanuna uygun yapılması için olanak sağlanmıştır. Bu hususta bilhassa, 1858 tarihli Arazi Kanunnâmesi, ormanlık alanların düzenlenmesi açısından dikkate değerdir. Fakat kanunnâmede belirtilen hususlar, ormanların muhafazasından çok tahribine neden olmuştur. Örneğin; Kanunnâmenin 104. maddesinde belirtildiği üzere; birtakım ormanlar, halkın kereste ve yakacak gereksinimleri için ayrılmıştır. Bu nedenle halk dilediği gibi kesim yapma hakkını elde etmiş ve mültezimler artmıştır. Bu durum orman tahribatını yoğunlaştırmıştır<sup>212</sup>.

Ardından 1861 yılında yabancı uzmanlar tarafından altmış sekiz maddeden oluşan bir lâyiha hazırlanmıştır. Orman Nizamnâmesinin temelini oluşturan bu lâyihada; miri ormanların kontrolü Ticaret Nezâreti'ne bırakılmıştır. Bu bağlamda ağaç kesim ve nakli, satışı gibi konularda düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca 1861 tarihli lâyihaya ek olarak 1862'de de miri ormanlardan temin edilen ürünlerin iç ve dış piyasada değerlendirme esaslarını belirten bir lâyiha daha düzenlenmiştir<sup>213</sup>.

1937 yılına kadar yürürlükte kalan 1870 tarihli nizamnâmenin<sup>214</sup> birinci maddesine göre; ormanlar, doğrudan devlete ait olan miri ormanlar, vakıflara ait ormanlar, kasaba ve köylere mahsus baltalıklar, şahıslara ait olan korular olmak üzere dört kısma ayrılmaktadır<sup>215</sup>. Daha sonra açıklanacağı üzere, kaçak kesimler yoğunlukla miri orman statüsünde bulunan ormanlarda yoğunlaşmıştır. Bu nedenle öncelikle miri ormanların kullanım özelliklerini açıklamak gerekmektedir. Böylelikle hem kerestenin kullanım alanı hem de 'nizama aykırı' kesim yapılması, kaçak kereste temini olarak addedilebileceğimiz özellikler açıklık kazanacaktır.

<sup>210</sup>Keskin, 2006: 129.

<sup>211</sup>Tanin, 19 Kanun-ı evvel 1323/ 1 Ocak 1908.

<sup>212</sup>Cin, 1978: 314; Serez, 1990: 97.

<sup>213</sup>Koç, 2005: 235.

<sup>214</sup>Koç, 2005: 231.

<sup>215</sup>Düstur, Tertib:I, Cilt.II, s.404.

13 Ocak 1870 tarihli nizamnâmenin, konumuza ilişkin maddeleri şunlardır; nizamnâmenin üçüncü maddesinde belirtildiği üzere; miri ormanlardan ağaç kesimi uygun değildir. Dördüncü madde ise nizamnamenin kapsamına yönelik olmakla birlikte gerek miri ormanlardan gerekse vakıflara ve şahıslara ait olan korulardan tersane ve tophanenin ihtiyacı olan kerestelik odunun kesimi ve nakli bu nizamnâmeyle düzenlendiği belirtilmiştir.

Beşinci madde: Köy ahâlisi miri ormanlardan ambar, ağıl gibi ihtiyaç duydukları yapıların inşasında veya tamirinde kullanacağı malzemeyi temin edebilir. Yapı malzemesi dışında kullanacakları kereste ve yakacak ihtiyaçlarını karşılamak için gerek duydukları odunu miri ormanlardan temin edebilirler. Ancak ahâli, ticaret için ormanlardan kereste imal etmek isterse Orman İdaresi tarafından belirlenen değer üzerinden ücret ödemek zorundadır<sup>216</sup>. Eğer ahâli miri ormanlardan elde ettikleri kömür ve keresteyi kendi araba ve hayvanlarıyla başka bir mahale nakledecek olursa, miri ormanlardan kesilecek odunun ücreti yine Orman İdaresi tarafından belirlenecektir. Köy ahâlisi, ormandan temin ettikleri kereste ve kömürleri kendi köylerine ait pazar yerlerinde satacaksa Orman İdaresi'ne ücret vermeyecektir. Bunlar hakkında ücret değeri, talimat mahsusasında daha sonra beyan edilecektir<sup>217</sup>.

Altıncı Madde: Miri ormanlardan, kereste kesimine uygun ağaçlar, “miri çekici” adlı bir alet ile işaretlenecektir. İşaretlenen bu ağaçların cins ve miktarı deftere kaydedilecektir

Yedinci Madde: Kış aylarında yapraklarını döken ağaçlar sadece ağaçların sularının çekildiği vakit, 15 Ekim ve 15 Nisan arasında kesilebilecektir. Fakat meşe ağaçlarının kabukları soyulmak için ruhsat verilerek farklı vakitlerde kesime uygundur. Ayrıca yaprağını dökmeyen ağaç her mevsimde kesilebilecektir.

Sekizinci Madde: Orman memurları, kömür yakılacak yeri, odun ve kömür için kesime uygun olan ağaçların yerini her sene belirleyeceklerdir.

Dokuzuncu Madde: Ormanlardan kesilmiş olan kerestelerin kaldırılması ve ağaçların kesim ve nakli memurlar tarafından ruhsat verilerek gerçekleştirilecektir. Ruhsatı olmayan hiç kimsenin kerestelik ağaç kesmesi ve nakletmesi uygun değildir.

Onuncu Madde: Miri ormanlarından ihraç edilecek keresteler orman memurları tarafından ‘alat-ı mahsusa’ ile işaretlenecektir. Bu işaret, ağacın nereden çıkarıldığını bildiren ‘şehâdetnâme’nin yerini tutacaktır.

On Birinci Madde: Miri ormanlardan ağaç kesim izni alanlar mukavele dışı kesimlerden dolayı hem kendileri hem de çalıştırdıkları işçiler için nakdi ceza bedelini temin etmek amacıyla ‘kefalet akçesi’ ödeyeceklerdir.

<sup>216</sup>Düstur, Tertib:I, Cilt: II, s.404.

<sup>217</sup>Düstur, Tertib:I, Cilt: II, s.405.

On İkinci Madde: Miri ormanlarda bulunan ağaçlardan, sözleşmeye uygun olarak kereste temin edilebilecektir. Her ne suretle olursa olsun miri ormanlardan kesilecek ağaçların<sup>218</sup> nakilleri talimat hükmüne göre yapılacaktır.

On Yedinci Madde: Köy ahâlisi, kendi arazisi dahilinde bulunan miri ormanlarda, yıkılıp yer üzerinde kalmış olan ağaçları orman memurlarının izniyle resim ödemedi toplayabileceklerdir.

On Sekizinci Madde: Miri ormanlardan ruhsatsız olarak taş, toprak veya taze ve kuru yaprak olmak üzere bunlara benzer herhangi bir şeyin alınması ve ihracı yasaktır<sup>219</sup>.

Miri Ormanlar dışında kasaba ve köylere mahsus baltalıklarından kaçak kereste imal ve nakli hususunda önemli hükümlerin yer aldığı maddeler bulunmaktadır. Söz konusu bu maddeler şunlardır;

Yirmi İkinci Madde: Her kasaba ve köyün baltalığı kendi ahâlisine aittir. Bu baltalıkların ağaçlarını kesmek konusu, Arazi Kanunnâmesinin doksan bir ve doksan iki maddelerinde belirtilmiştir. Buna göre, her kasaba ve köy ahâlisinin kullanma yetkisine başka bir köy ahâlisinin müdahale etmesi yasaktır<sup>220</sup>.

Yirmi Beşinci Madde: Kasaba ve köy ahâlisi kendi köy ve kasabalarına mahsus olan baltalıklardan ortaklaşa veya tek başına yararlanabilir. Ancak baltalıklardan ticaret için kereste kesimi yapılacaksa, muamelat hükmüne göre öşür alınacaktır.

Yirmi Altıncı Madde: Her kasaba ve köy ahâlisi kendi baltalıklarından odun ve kömür imaline uygun olan ağaçları ve kerestelik odunu başka kasaba ve köy ahâlisine kestirmemelidir. Kömür imal edilecek yerler zabıta memurları tarafından tespit edilecektir. Ayrıca ormanların muhafazası zabıta memurları ve muhtarlar tarafından sağlanacaktır<sup>221</sup>.

Daha sonra yapılan düzenlemelere ilişkin talimatnameler hazırlanarak nizamnâmeyle farklı hükümler getirilmiştir. Nitekim nizamnâmenin beşinci maddesi gereği; köy ahâlisi odun, kömür gibi yakacak ihtiyaçlarını ve ev ve ağıl gibi zorunlu ihtiyaçlarını ücretsiz giderme hakkına sahiptir. Ancak köylüler, bu maddeye dayanarak ormanlardan kestikleri ağaçları kereste tüccarlarına satmak gibi nizama aykırı davranışlarda bulunmuşlardır. Hatta daha fazla kazanç sağlamak için köylerin civarında bulunan ormanlara yönelmişlerdir<sup>222</sup>. Bu nedenle ilk olarak 17 Mayıs 1871 tarihli talimat yayınlanarak nizamnâmenin beşinci maddesi değiştirilmiştir. Bu değişikliğe göre, köylülerin odun ve kömür gibi ihtiyaçlarını ormandan ücretsiz gidermesi ve ticari olarak yararlanmaları hususunda düzenleme yapılmıştır. Söz konusu

<sup>218</sup>Düstur, Tertib: I, Cilt: II, s.405.

<sup>219</sup>Düstur, Tertib: I, Cilt:II, s. 406.

<sup>220</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt:II, s. 408.

<sup>221</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt:II, s. 409.

<sup>222</sup>Keskin, 2005: 142.

düzenleme ile yapılan uygulamalarda, sorumluluk köy ihtiyar heyetlerine bırakılmıştır. Ayrıca miri ormana iki saat mesafede bulunan köy ahâlisine, ticari ve zorunlu ihtiyaçlarını giderme hakkı verilmiştir<sup>223</sup>. Ruhsat resmi ödemek koşuluyla miri ormanlardan, ticari amaçlı ağaç kesebileceklerdir<sup>224</sup>.

Daha sonra yapılan düzenlemelerle, ormanların tasarrufu denetim altında tutulmuştur. Bilhassa, 19 Nisan 1876 tarihli talimatnamenin içeriği itibariyle kaçakçı faaliyetlere önlenmeye yönelik hususlar belirtilmiştir. Bu noktada tezkere usulü ön plana çıkmaktadır. Özellikle, talimatnamenin 13., 14. ve 15. maddelerinde tezkere usulünün merkezileşmeye dair hususları üzerinde durulmuştur. Söz konusu maddelerin içeriği şu şekildedir.

On Üçüncü Madde: tezkereler her üç ayda bir kere zabıta tarafından merkez vilâyete ve Rüsûmat memurlarının mensup oldukları Rüsûmat nezâretlerine ve orman memurları tarafından orman müfettişlerine gönderilecektir.

On Dördüncü Madde: Vilâyet sermüfettişi maiyetinde bulunan müfettiş ve memurdan masraflar tekmil olmuş koçanlar ile toplanmış tezkereleri göndererek bir kıta vâridât defterleriyle beraber her sene Mart ayından önce İdare-i Umumîyye'ye gönderilecektir.

On Beşinci Madde: Merkez vilâyet ile Rüsûmat Nezâretlerinde yazılan tezkereler dahi bunun gibi her yıl Mart ayından önce hazineye gönderilecektir<sup>225</sup>.

### 2.1.1 Kereste Vergi Uygulamaları

Odun ve kömürden alınacak vergilere mahsus olan talimatname ise 12 Mayıs 1874'te yayınlanmıştır. Ormanlardan elde edilen ürünlerin nakledilmesi sırasında ödenecek vergiler, nakledilen ürünlerin parasal değerine denk gelen pullar aracılığıyla sağlanacaktır. Söz konusu vergi hususunda sorumluluk orman memurlarına bırakılmıştır. Eğer orman memuru bulunmuyorsa gümrük memurları, gümrük memurunun bulunmadığı yerlerde ise sorumluluk, vergi memurlarındadır. Ancak vergi memuru bulunmuyorsa, sözleşmeli orman memuru istihdam edilecektir. 12 Mayıs 1874 tarihli talimatname yetersiz kaldığı için 19 Nisan 1876 tarihli bir talimat daha yayınlanarak tüm orman ürünlerinin satışında uygulanacak oranlar belirtilmiştir<sup>226</sup>.

Herkesin kullanımına açık ormanlardan çıkarılan kereste, odun ve kömürden alınacak rüsûm karşılığında sarf edilecek tezkereler ve pulların türlerine ve Rüsûmatın temini ile tezkerelerin elde edilişi ve kontrollerine dair 1876 tarihli talimat maddelerinde vergi hususları

<sup>223</sup>Koç, 2005: 246.

<sup>224</sup>Keskin, 2005: 142.

<sup>225</sup>Düster, Tertib:I. Cilt:III, s. 295.

<sup>226</sup>Koç, 2005: 246.



belirtilmiştir. Söz konusu talimatın vergi uygulamaları hakkında bilgi veren maddeleri toplam 16 maddeden oluşmaktadır.

**Birinci Madde:** Ormanlardan çıkarılan kereste, heteb ve kömürden yararlanmak ödemekle yükümlü olduğu başlıca vergiler, iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan biri miri veya vakıf ormanlarından temin edilen kereste, heteb ve kömürden alınan öşür diğeri ise odun veya kömürden alınan pul resmi'dir.

**İkinci Madde:** Miri veya tahsisat sınıfından olan vakıf ormanlarından temin edilen kereste, heteb ve kömürden orman hakkı olarak tahsil edilen iki farklı resim vardır. Bunlardan biri, Orman Nizamnâmesi'nin 6. ve 12. Maddelerinde belirtildiği üzere darb-ı damga ve müzayede ile satılan odunlardan alınacak bedeldir. Diğeri ise, ormanlar civarında bulunan kara ahâlisine ruhsat verilen ağaçlardan imal edilen ve uzunluğuna göre belirli ölçütlerde temin edilen odun ve keresteden alınan pul resmi'dir.

**Üçüncü Madde:** Orman civarında yaşayan kara ahâlisi ve kendi sakinlerinin zorunlu ihtiyacını karşılamak için gerekli olan ambar ve ağıl gibi inşa malzemelerinin temini için gerek miri ormanlardan gerek tahsisat sınıfından olan vakıf korularından kesilecek kereste, odun vb. ürünler için vergi ve bedel ödenmesi istisna tutulmuştur. Bunun gibi şehir ve kasaba sakinleri de aynı hakka sahip olduğu için ormanlardan temin edilen kereste vb. ürünleri kendi araba ve hayvanlarıyla naklederek<sup>227</sup> pazar yerine götördükleri tüm ziraat araçları ile odun ve kömürden resim alınmayacaktır. Ancak dahil oldukları şehir ve kasabalarda büyük miktarda masraflı olan kereste, odun vb. ürünlerin fabrika ve taş ocakları gibi buna muadil ticari yerlere sevk edilmesi veya nehir iskeleleriyle şimendifer mevkilerine çıkarılacaksa pul resmi ödenmelidir.

**Dördüncü Madde:** Şahsa özel korulardan veya kara baltalıklarından kesilen ve ihraç edilen kereste, odun ve kömürden alınan iki tür resim vardır. Bunlardan biri herkesin kullanımına açık olan ormanlardan elde edilen her cins kerestenin kıymeti nispetinde öşür adıyla %10 oranında vergi alınmakla birlikte pul resmi adıyla hetebin 100 kıyyesinden 20 ve kömürden 40 para olarak tahsil edilen vergidir.

**Beşinci Madde:** Verginin tahsilinde iki tür tezkere ile 10, 20 ve 40 paralık ufak pul yapıştirilmektedir. Bunun dışında sal, sefine ve şimendifere nakledilecek kerestenin hayvanlarla taşınması için 10, 50, 500 veya 1000 kuruş değerinde pullar yapıştirilmektedir.

**Altıncı Madde:** 5.maddede belirtilen iki tür tezkerenin biri, 'mürûriye' adıyla miri orman ve tahsisat sınıfından olan ormanlardan çıkarılan keresteler üzerinden tahsil edilmektedir. Diğeri ise, 'öşür tezkeresi' adıyla şahıslara ait korulardan ve baltalıklardan kesilerek ihraç edilen odun ve kömür üzerinden tahsil eden resmi belirten tezkeredir.

<sup>227</sup>Düstur, Tertib: I, Cilt: III, s.291.

Yedinci Madde: miri ve tahsisat sınıfından olan vakıf ormanlarından temin edilen kereste, odun ve kömürlerin imal olduğu ağaçların müzayede ile satılmış ve tutarı taksit ve kefalete bağlanmıştır<sup>228</sup>.

Bu nedenle müteahhit mukavele ile satın aldığı ağaçlardan<sup>229</sup> temin edilecek her türlü yakacak vb. ürünler mukâtaasından şehir, kasaba, nehir ve deniz iskeleleriyle şimendifer mevkilerinden herhangi bir yere nakledilecekse mukâtaanın mensup olduğu kazanın orman memuruna ihbar edilecektir. Ayrıca müteahhit elindeki ihale zabtnâmesi ile kesim ruhsatını ilmühabere verilecektir. Ardından orman ürünleri ve yakacaklar darb-ı damga olunan ve taahhüt edilen hudut dahilinde satın alınan ağaçlardan imal edildiğini belirten tezkere ilmühaberden alınacaktır. Ruhsat verilen ağaçlardan imal edilen her türlü kereste, odun ve kömürün sarf ve ihraç edileceği mahale nakledildiğinde fabrika ve buna benzer yerlere sevk edilecekse mürûr tezkeresi verilecektir. Ancak nehir ve deniz iskeleleriyle şimendifer mevkilerine nakledilecekse 'talimat-ı mahsusa' gereğince başka bir pul resmi tahsili için tezkere alınmalıdır.

Sekizinci Madde: 4. Maddede belirtilen öşür resmi oranında alınan öşür tezkeresi temini ile kesilip nakline izine verilen odun ve kömürün bedeli nispetinde pul resmi tahsil edilmektedir. Orman ürünlerinin taşıma vasıtası olan hayvan ve araba ise pul yapıştırılmaktadır. Bu şekilde sal ve sefıneye veya şimendifer<sup>230</sup> gibi pul kullanımına elverişli olmayan vasıtalarından ise müruriye koçanlarından tezkeresi yazılan pul makamında nakil izni verilecektir<sup>231</sup>. Vergi oranlarına değinilecek olursa, 19 Nisan 1876 tarihli talimatnamede belirtilen Orman Hakkı Tarifesi, tabloda belirtildiği gibidir.

**Tablo 2.1 Orman Hakkı Tarifesi<sup>232</sup>**

<b>Nehir, Deniz ve Şimendifer mesafeleri dahil olmayarak bade'l-mesafe</b>	<b>Her 100 Kuruşluk Kerestede</b>	<b>Her 100 Kuruşluk Odun ve Kömürde</b>	<b>Mülâhazat</b>
1 saatten 5 saate kadar	25	12	İşbu cetvelde gösterilen mesafe saat hesabıyla tahminen 3 buçuk kilometre bir saate itibar olunmuştur. Tarifede beyan olunan mürûr resmi; şimendifer mevki, nehir, deniz iskeleleri ve mahreç iskeleler başta olmak üzere şehir ve kasabalardan ibarettir.
5 saatten 10 saate kadar	20	8	
10 saatten 15 saate kadar	15	6	
15 saatten 20 saate kadar	12	4	
20 saatten fazlası	10	2	

<sup>228</sup> Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.292.

<sup>229</sup> Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.292-293.

<sup>230</sup> Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.293.

<sup>231</sup> Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.294.

<sup>232</sup> Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.296.

Nizamnâme maddelerine bakılacak olursa ihtiyaç halinde yeni hükümler eklenerek daha kapsamlı uygulamalar yapılmıştır. Devlet, ormanların tahribini önlemek ve orman ürünlerinden elde edilen kazancın artışını sağlamak için çeşitli uygulamalara başvurmuştur.

Söz konusu miri ormanlarda, nizama uygun kereste kesimi yapmak için kereste tüccarları ve kerestecilikle uğraşan ahâli, belli bir rüsûm karşılığında kontrat, tezkire ve ruhsatname elde ederek kereste kesimi yapma hakkına sahiptir. Her dönem Osmanlı ticari hayatında önemli bir yeri olan kerestenin yanı sıra odun, kömür gibi orman ürünlerinin imali belli bir nizam çerçevesinde gerçekleşmesi için bir dizi uygulama söz konusudur<sup>233</sup>. Ancak ormanlardan kontrat dışı, tezkeresiz ve ruhsatsız kesimler yapılarak iç bölgelerden limanlara sevk edilen kaçak kereste, XIX. yüzyılda yoğunlaşmıştır. Nitekim arşiv belgelerinde, “tezkeresiz, kontratsız, ruhsatsız kat edilen kereste” ibareleri, başta kereste olmak üzere çeşitli orman ürünlerinin kanuna aykırı ticareti, Osmanlı ticari hayatını sekteye uğratabilecek şekilde önem arz etmektedir. Kaçak kereste sevkiyatında, bilhassa deniz yolu ulaşım ağı tercih edilmiştir. Gerek yük taşıma hacmi gerek kaçak ürünün sevkiyatı sırasında denetimin sınırlı olması gibi nedenler kereste kaçakçılarının, limanları kullanmasındaki etkenler arasında gösterilebilir.

### 2.1.2 Antalya Ormanlarının İdaresi

Osmanlı Devleti'nin iktisadi yaşamında önemli olan kereste, odun ve kömür gibi orman mahsulleri, ihracı yasak olan ürünler dahilindedir. Bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu ormanlık alanların yoğunluğu nedeniyle Antalya ve civarındaki halkın iktisadi faaliyetleri arasında kereste imalatı ve ticareti önem arz etmektedir. Nitekim; Akdeniz bölgesinde yer alan Teke Sancağı'nda bitki örtüsü ve iklim özellikleri nedeniyle çeşitlilik göstermektedir. Sahil kesimlere yakın noktalar makilerle kaplı olmasına rağmen yüksek ve yağış alan yerlerde ormanlar geniş yer tutmaktadır<sup>234</sup>.

Teke Sancağı merkez kazası olan Antalya ve civarındaki ormanlardan temin edilen keresteler, öteden beri Mısır iskelelerine gönderilmektedir. Mısır'ın ormandan yoksun oluşu doğal olarak kereste temini için Antalya ormanlarından kereste ihracını zorunlu kılmıştır.

Esasen Mısır, sadece Antalya ormanlarından değil diğer Anadolu ormanlarından temin edilen ürünlere de ihtiyaç duymaktadır. Özellikle 1700'lü yılların ilk başlarında devlet, kereste üretim ve ticaretini kendi tekelinde tutmaya çalışmıştır. Bu nedenle Anadolu kıyılarından nakledilen kereste ve odun İstanbul'a sevk edilmiştir. Ardından tüccar gemileriyle

<sup>233</sup>BOA.BEO., 178/13335.

<sup>234</sup>Armağan, 1996: 3-4.

İskenderiye'ye taşınmıştır<sup>235</sup>. Kontrollü bir kereste temin ve sevki söz konusudur. Bilhassa 1846 yılında Mısır Valisi'nin tahrirâtı üzerine, Meclis-i Vâlâ kararıyla, Nil üzerinde bulunan iki adet köprü için gerekli olan kızaklık kerestenin Antalya, Alanya ve Tarsus başta olmak üzere Taşöz adasındaki ormanlardan kesilmesini ve bu konudaki mahrumiyetleri belirtilmiştir. Bununla birlikte söz konusu kerestelerin Mart ayında veya Mart'tan 15 gün sonraya kadar yetiştirildiği takdirde sekiz bin kıta kerestenin gönderilmesi gerekmiştir. Bu kerestelerin gönderilmesi için Osmanlı tebaasından münasip bir kişinin görevlendirilmesi hususunda da titiz davranılarak memur tayini yapılmıştır<sup>236</sup>.

Mısır'ın kereste ihtiyacını karşılayan Antalya ormanları, tahribe açık ve tamamen savunmasız kalmıştır. Sözgelimi; Antalya ormanlarından, kereste ve odun gibi orman ürünlerinin temininde kereste tüccarları kanuna aykırı hareket ederek orman tahribine sebebiyet vermiştir. Sadece odun ve kereste temini nedeniyle tahribe uğramamıştır. Çam kabuğu temini için de ağaçlara zarar verilmiştir. Özellikle 1862 yılında Antalya dağları ve Menteşe Sancağı hududunda bulunan ormanlar, Tersâne-i Âmire'nin ihtiyacını karşılamak için tahsis edilmiştir. Ancak burada bulunan yaş çam ağaçlarının kabukları birtakım tüccarlar tarafından nizama aykırı olarak soydurulmuştur. Çam kabukları, kaçak olarak başka yerlere nakledilmiştir. Tüccarların ormandan kereste, odun ve çam kabuğu temin etmesi hükümet tarafından yasaklanmış ve durum İzmir Gümrük Emini'ne bildirilmiştir<sup>237</sup>. Bu dönemde Osmanlı Devleti, ormanların ıslah ve denetimini sağlamak için çeşitli uygulamalara başvurmuştur. Ormanların korunması, kanun ve nizama uygun hareket edilmesi amacıyla kazalarda Orman İdaresi oluşturulmuştur.

Nitekim; Antalya Orman İdaresi'nin, 1892 /1893 (1310) yılında görevlileri, bir memur ve bir ondalık memuru olmak üzere toplam iki kişiden oluşmaktadır. Ancak 1894/1895 (1312) tarihinde Antalya Orman İdaresi memurları, vilâyet orman sermüfettişi dahil olmak üzere toplam on beş kişi bulunmaktadır. Aynı şekilde 1889/1890 (1317) tarihinde toplam yirmi iki görevli bulunmaktadır. Söz konusu farklı tarihlerde, Antalya Orman İdaresi'nde görevli sayısının artışında vilâyet idari teşkilatında meydana gelen değişiklikler etkilidir. Zira, merkez kaza statüsünde bulunan Antalya ve ona bağlı olan civar kazaların orman idaresinden sorumlu piyade memurlarının varlığı idarenin yapısını açıklamaktadır. Bu bağlamda Antalya Orman İdaresinin teşkilat şemasını açıklamak için, idarede bulunan görevlileri tablo halinde

<sup>235</sup>Mikhail, 2019: 187.

<sup>236</sup>BOA., İ. MTZ., (05), 11/307. lef. 1-2. (9 Safer 1262/ 6 Şubat 1846).

<sup>237</sup>BOA. MVL. 643/93, lef. 1-2. (19 Cemaziyel-evvel 1279/ 12 Kasım 1862).

belirtmekte fayda vardır. Nitekim; 1894 / 1895 (1312) tarihinde Antalya Orman İdaresi'nde görevli memurlar ve görev yerleri şu şekildedir;

**Tablo 2.2 Antalya Orman İdaresi Memurları ve Görev Yerleri<sup>238</sup>**

Antalya Orman İdaresi (1894-1895)	
Vilâyet Orman Ser-müfettişi Hüseyin Fehmi Efendi	Vilâyet Orman Ser-müfettişi Yervant? Efendi
Vilâyet Orman Baş Kâtibi Mehmet Sabri Efendi	Arabsuyu Orman Piyadesi Mehmed Ağa
Vilâyet Orman Kâtib-i sâni Yorgoki Efendi	Kargı Orman Piyadesi Kamil Ağa
Beldibi Orman Süvari Memuru Adem Efendi	Elsazı Orman Piyadesi Mehmed İzzet Ağa
Ağva Orman Süvari Memuru Ömer Lütfi Efendi	Elmalı Orman Piyadesi Süleyman Ağa
Çandır Orman Piyadesi Hacı Kadir Ağa	Beldibi Orman Piyadesi Mehmed Efendi
Beldibi Orman Ondalık Memuru Mehmed Efendi	Ağva Orman Ondalık Memuru Ahmed Efendi
İstanos Orman Ondalık Memuru Cihanşah Efendi	

**Tablo 2.3 1889/1990 (1317) yılında Antalya Orman İdaresi memurları<sup>239</sup>**

Antalya Orman İdaresi (1889/1990)	
Vilâyet Orman Ser-müfettişi İstovraki Efendi	Müfettiş Mehmed Rüşdi Efendi
Muavini Hasbi Efendi	Kordon Süvari Memuru Arif Efendi
Başkâtip Kadri Efendi	Antalya ve Çayır Süvarisi Mehmed Efendi
Kâtib-i sâni Yorgaki Efendi	Millü Aksu Süvarisi Kazım Efendi
Mülâzım Hayri Efendi	Ağva Süvarisi Abdülkadir Efendi
Mülâzım Hristoni Efendi	Antalya Tezkire Muharriri Arif Efendi
Aksu Tezkire Muharriri Mehmed Emin Efendi	Ağva Tezkire Muharriri Mustafa Rüşdü Efendi
Antalya Orman Ondalık Memuru Leon Efendi	Bölük Piyadesi Abdurahman Efendi
Çandır Piyadesi Hacı Kadir Efendi	Elsazı Piyadesi Mehmed Efendi
Arabsuyu Piyadesi Mehmed Ağa	Elmalı Piyadesi Süleyman Ağa
Hurma Devriye Piyadesi Neşet Ağa	Ma Hacı Beşkonak Piyadesi Osman Ağa

Tabloda belirtildiği üzere, 1889/1900 yılında idarenin teşkilatına tezkire muharrirleri ve devriye piyadesi eklenmiştir. Bu durumu, tezkire usulüne uygun kesim ve güvenli nakliyatı sağlamak amacıyla açıklamak mümkündür. Nizamname ve nizâmname lâyhaları ile denetim altına alınan kereste imalatı ve ticareti düzenlenmeye çalışılmıştır. Özellikle 1860'lı yıllarda miri ormanların korunması için çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bilhassa 13 Ocak 1870 tarihli

<sup>238</sup>KVS. 1312: s. 181.

<sup>239</sup>KVS.,1317: s. 189-190.

Orman Nizamnâmesinin üçüncü maddesinde belirtildiği üzere, miri ormanlardan ağaç kesimi yasaklanmıştır. Ancak miri ormanlardan belli bir vergi karşılığında tüccarlara, tezkere ve kontrat verilerek devlet denetiminde kereste imali yapılabilir.

Fakat vergi ödememek için nizama aykırı olarak, ormanlardan yararlanılmıştır. Kaçak kereste temin ve ticareti, bölgenin sahip olduğu ormanların yoğunluğuyla paralel hale gelmiştir. Kesim yapmak isteyen tüccara, nizama uygun şekilde ruhsat veren fen memurları atanmıştır<sup>240</sup>. 1870 tarihli orman nizamnâmesinin 12. maddesi gereği; Devlet, ormanlardan gelir elde etmek amacıyla özel kişi ve kuruluşlara miri ormanları işletme hakkı verilmiştir. Söz konusu maddeye dayanarak, miri ormanlardan kereste temin etmek isteyenlerle mukavele yapılarak, ormanlardan kesim yapma hakkına sahip olmuşlardır. Antalya ormanlarında da mukavele yapılarak özel kişilerin, kereste gibi orman mahsulü temin etmesi sağlanmıştır. Yayınlanan nizamnâmelerle orman ıslahının sağlanmaya çalışıldığı XIX. yüzyılda, Antalya ve civarında ruhsatsız kesim nedeniyle ormanlar talan edilmiştir.

### 2.1.3 Antalya’da Kereste Kaçakçılığı

Yüzyıllardır bölgenin en önemli ticari faaliyetleri arasında yer alan kereste ticareti, nizama uygun olduğu kadar nizama aykırı da yapılmaktadır. Bilhassa Antalya eşrafının elinde şekillenen kereste ticaretinde, adı yolsuzluğa karışanlar arasında Hacı Ali Rıza Lülü gibi önemli isimler bulunmaktadır. Öyle ki Hacı Ali Rıza Efendi, Teke Sancağı Meclis-i Liva Heyeti’nde görev almıştır<sup>241</sup>.

İdari görevde bulunan Hacı Ali Rıza Efendi 1892 yılında, ruhsat resmi ödemeksizin, Hamidabad ve Teke miri ormanlarından kereste kestiği ve Antalya iskelesine naklettiği yönünde ihbarlar bulunmaktadır. Yapılan ihbar sonucunda Konya Vilâyeti’nden gönderilen tahkikat memurlarının yanında orman müdür muavini ve hazine memuru dahi gönderilmiştir<sup>242</sup>. Başlatılan tahkikat sonucunda sadece Hamidabad ve Teke Sancağı miri ormanlarıyla sınırlı kalınmadığı aynı zamanda Burdur Sancağı’nda bulunan miri ormanlardan da ruhsat resmi ödenmeksizin kereste kesimi yapıldığı ortaya çıkmıştır<sup>243</sup>.

Bunun üzerine, Hacı Ali Rıza ve yedi arkadaşı Bâb-ı Âli’ye maruzatlarını belirten bir telgraf göndermişlerdir. Söz konusu telgrafta, ruhsatsız kereste temini yönündeki ihbarın gerçeği yansıtmadığını bazı kimseler tarafından yanlış ihbarda bulunulduğunu beyan etmiştir.

<sup>240</sup> BOA.BEO.178/13335. lef. 3.

<sup>241</sup> KVS. 1310, s. 170.

<sup>242</sup> BOA. BEO. 53/ 3969, lef. 2 (26 Muharrem 1310/ 21 Ağustos 1892)

<sup>243</sup> BOA. BEO. 97/7205, (17 Rebiü'l-evvel 1310 / 9 Ekim 1892)

Ayrıca yapılan tahkikat nedeniyle iki aydır kerestelerin nakline müsaade edilmediğini ve bu yüzden zarara uğradıkları belirtilmiştir<sup>244</sup>. Tahkikat sonucunda Kemal ve Ali Efendilerin Konya Vilâyeti'ne bildirdiği üzere Hamidabad, Teke ve Burdur Sancaklarına ait miri ormanlardan nizama aykırı olarak külliyetli miktarda kereste ve odun temini konusunda vilâyet orman müfettişleri ile birlikte orman memurlarının suistimali ortaya çıkmıştır. Söz konusu müfettiş ve memurların azledilmesi gerekmiştir. Bundan sonrası için, külliyetli miktarda kereste ve odun temininden sorumlu olanlar hakkında hukuki süreç başlatılacağı Maliye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>245</sup>.

Genellikle kaçakçılığa konu olan kerestelerin miktarı külliyetli miktarda kereste kesimi olarak ifade edilmekle birlikte nadiren kaçırılan kereste miktarı belirtilmiştir. Örneğin; Hacı Ali Rıza Efendi ve Antalya kereste tüccarlarından biri olan, Açıkbaş Yordan Ağa tarafından ruhsatsız olarak 187 metre ve 687 desimetre çam kerestesi temin edilmiştir. Haklarında hukuki süreç başlatılmıştır<sup>246</sup>.

Esasen, Antalya ve civarındaki ormanlardan ruhsatsız kesimin yoğunluğu Hacı Ali Rıza gibi önde gelen kereste tüccarlarının yerel güçlerle olan ilişkisiyle açıklamak mümkündür. Nitekim; Antalya İdare Meclisi ve Belediye Meclis azalarıyla, ormanların tahribinden sorumlu olan memurlar, Mutasarrıf Dede Paşa ile iyi geçinmektedirler. Orman suistimalinin tahkiki için görevlendirilen Hazine Memuru Kemal Efendi, tahkikatın adil bir şekilde yürütülmesi için Hamidabad Mutasarrıfı Zihni Paşa ve Dede Paşa'nın görev yerlerinin değiştirilmesini talep etmiştir<sup>247</sup>.

Kereste kaçakçılığına adı karışan diğer bir önemli isim ise, Hacı Ali Rıza Lülü'nün yeğeni<sup>248</sup> Lülüzade Ömer Lütfi Bey'dir. Nitekim; Antalya'da farklı tarihlerde çeşitli idari ve yargı görevlerini üstlenmiş olan şehrin önde gelen isimlerinden biridir. Zira, kendisi Antalya Ticaret ve Ziraat Odası Reisliği ve 1889-1898 ve 1904-1908 yılları arasında iki dönem Antalya Belediye Reisliği başta olmak üzere Bidayet Mahkemesi azalığı gibi çeşitli görevlerde bulunmuştur<sup>249</sup>. Öte yandan Ömer Lütfi'nin ormandan ruhsatsız kesim yaptığı ihbarı bulunmaktadır. Yapılan tahkikat sonucunda aleyhinde açılan kereste davasının sulhen neticelendirildiği bilinmektedir. Fakat sulh bedeli, taksimatında da yolsuzluklar olduğuna dair ihbarlarda da Ömer Lütfi adına rastlanılmıştır. Nitekim; 1 Nisan 1893'te Antalyalı Kosti'nin, Dahiliye Nezâreti'ne gönderdiği ihbarda, iki sene önce Teke Sancağı ormanlarında meydana

<sup>244</sup>BOA., BEO., 53/ 3969, lef. 1 (1310 Muharrem 26/ 21 Ağustos 1892)

<sup>245</sup>BOA., BEO., 97/7205, (1310 Ra 17 / 9 Ekim 1892)

<sup>246</sup>BOA., BEO., 582/43595 (17 Kanuni sani sene 1310/29 Ocak 1895); Dayar, 2016: 257-258.

<sup>247</sup>BOA. DH. ŞFR. 156/69 (14 Teşrin-i evvel 1308/ 26 Ekim 1892); Dayar, 2016: 257.

<sup>248</sup>Dayar, 2016: 206.

<sup>249</sup>Diñç ve Bakırcılar, 2012: 28; KVS., 1302: s. 110; KVS., 1310: s. 173.

gelen hırsızlık olayında birinci hırsızın Belediye Reisi Ömer Efendi olduğu belirtilmiştir. Hatta haklarında açılan davanın sulhen tesviyesi hususunda, 14.000 lira sulh bedeli ödediği için yaptığı hırsızlığı açıkça itiraf ve kabul etmiştir. Sulh bedeli, Aksu ve Isparta kerestesi haricinde Köprü mevkiine ait olan 300 metre kerestenin ithalinde de muvafık olmuştur. Kendisiyle birlikte Saffet ve Hayri Efendilerin de en büyük hırsızlardan biri olduğu meydanda iken sulh bedelinin büyük bir kısmı biçare tüccara yüklenmiştir. Bununla birlikte, Orman Müfettişi Karabet Efendi ve Banka Direktörü Acemyan Karabet Efendi kendi menfaatleri için Orman Nezâreti amirine hizmet etmişlerdir. Ömer Lütfi'nin yaptığı kereste hırsızlığı davasının, sulh bedeli taksimatında Karabet Efendi ve Banka Direktörü Acemyan Karabet Efendi'nin çevirdikleri dolap dikkat çekmektedir. Bu nedenle Orman Nezâreti tarafından tahkik edilmesi gerekirdi. Fakat durum ihbar edilmiş olmasına rağmen araştırılmamıştır. Ancak hırsızlığı tahkik edilmesine rağmen Belediye Reisi tayin edilmiştir<sup>250</sup>.

2 Nisan 1894 tarihinde, Antalyalı Veli mahlasıyla Orman Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne gönderilen ihbarda; Ömer Lütfi Bey ve ortaklarının Teke Sancağı dahilinde bulunan Aksu ve Isparta ormanlarından ruhsatsız kesilen ve Köprü mevkiinde dava konusu olan keresteler için sulh bedeli akdedilmiştir. Söz konusu ruhsatsız kereste temininden sorumlu oldukları sulh bedeli taksimatında Orman Müfettişi Karabet ve Banka Direktörü Sıvacıyan Karabet Efendilerin “su-i muamele” si görülmüştür. Zira, sulh bedeli dışında kalan 300 metre kereste bulunmaktadır. İhbarın nedeni ise, sulh bedeli taksimatında yapılan uygunsuz muamelenin hazineye zarar verdiği ve hazinenin korunması için olduğu belirtilmiştir<sup>251</sup>.

Ömer Lütfi Efendi, tüm bu yolsuzluk iddialarına ve hatta mahkemede kaçak keresteler için sulh bedeli ödeyerek kereste kaçakçılığı yaptığını kabul etmesine rağmen Antalya ve civarındaki kereste ticaretinde etkinliği devam etmiştir. Nitekim; Hicaz Demir Yolu yapımında ihtiyaç duyulan kerestenin tedariki için, Konya Valiliği aracılığıyla, Mâbeyn-i Hümâyun Baş Kitâbet Riyâsetine telgraf çekmiştir. Söz konusu telgrafta; Antalya'nın, kereste açısından yoğun olduğu ve Suriye'ye olan yakınlığı nedeniyle kereste tedarikinin Antalya'dan daha kolay sağlanacağını belirtmiştir<sup>252</sup>. Bu dönemde, Ömer Lütfi Efendi'nin Antalya ve civarındaki orman mahsullerinin ticaretinde etkinliği devam etmiştir. Öte yandan, Antalya ormanlarının tahribi ve talanı hususunda Lülüzade Ömer Lütfi hakkında şikâyet bulunmaktadır. Nitekim; 15 Mart 1909 tarihli telgrafta belirtildiği üzere; Ömer Lütfi Efendi'nin kereste kesimi için görevlendirdiği Tahtacı Aşireti'nin hayvanları, köylere ait ormanlara tecavüz ve zeytinlikleri

<sup>250</sup>BOA., DH., MKT., 226/44. Lef. 1. (20 Mart 1309/1 Nisan 1893); Dayar, 2016: 270.

<sup>251</sup>BOA., BEO., 384/28753 (26 Ramazan sene 1311/ 2 Nisan 1894); Dayar, 2016: 270.

<sup>252</sup>Diñç ve Bakırcılar, 2012: 38.



harap etmektedir<sup>253</sup>. İhbardan anlaşıldığı üzere; orman hırsızı olarak adlandırılan Ömer Lütfi Efendi'nin, Belediye Reis'i olarak tayinine tepki gösterilmiştir. Bölgedeki ormanların talanında dikkate değer isimler arasındadır.

Ömer Lütfi dışında, Antalya'nın önde gelen kereste tüccarlarından olan aynı zamanda idari görevlerde bulunan Ahmet Besim Efendi hakkında da ormanlardan kereste temininde yolsuzluk yaptığı yönünde iddia bulunmaktadır. Hatta Ahmet Besim aleyhindeki davanın sulh yoluyla sonuçlanması için 1894 tarihinde Meclis-i Mahsusâ-ı Vükelâ mazbatasıyla bu konudaki tezkire Orman Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>254</sup>.

Lülüzadeler dışında, şehirde kereste ticaretinde ön plana çıkan diğer bir aile, Antalya'nın Rum cemaatinden olan Zanaioğulları'dır<sup>255</sup>. Zanaioğlu ailesi, 1779 yılında Teke Mütesellimi Hacı Ebubekir Ağa'nın sarraflığını yapmıştır<sup>256</sup>. Şehrin tanınmış tüccarlarından olan bu aileye mensup kişiler, Antalya ormanlarından kanuna aykırı kereste temin ederek, kaçak kereste ticaretinde önemli rol oynamışlardır. Nitekim; 1863 yılında, Zanaioğulları tarafından İskenderiye'ye götürülmek üzere Antalya ormanlarından kereste temin ettirilmiştir. Ancak kerestelerin kıyıya nakli yasak olduğu için nakil işlemi gerçekleşmemiştir. Bunun üzerine Mısır Valisi, durumu Kaptan Paşa'ya bildirmiştir. Yasağın kaldırılması ve kerestelerin İskenderiye'ye gönderilmesini istemiştir. Söz konusu bu kerestelerin miktarı, 4.391 parçadır. Sadece 34 parçası kanuna aykırı temin edilmiştir. Bu hususta geri kalan kısım ise tersane inşasına yarayan büyük ağaçlardan oluşmaktadır. Yapılan tahkikatla kerestelerin, 10 ve 9 kişi uhdesinde bulunduğu anlaşılmıştır. Mısır Valisi, kerestelerin 34 parçasını nizama uygun olarak hazineye gönderilmesini kalan kerestelerin ise tümüne ruhsat verilmek suretiyle nakline izin verilmesi ve zapt ve müsadere edilen tüm keresteler için nakil ruhsatı verilmesini talep etmiştir. Mısır Valisi ve Kaptan Paşa arasında gerçekleşen muhabere üzerine durum, Teke Kaymakamlığına bildirilmiştir<sup>257</sup>.

Ormanlardan kanuna aykırı ve kontrat dışı veya kontrat fazlası kereste veya odun temininde Zanaioğullarından pek çok isme rastlamak mümkündür. Nitekim 1896 yılında ormanlardan kereste temini hususunda adı yolsuzluğa karışanlardan biri de Zanaioğullarından Yordan Ağa'dır. Kendisine ihale edilen miktardan 15.000 kantar fazla odun temin etmiştir. Öyle ki 3.844 kantar meşe odunu ve 375 kantar farklı ağaçlardan kesilen odunları iskelelere nakletmiştir. Rakamlardan anlaşıldığı üzere, ormanlardan kontrat dışı elde edilen ürün miktarı, orman tahribinin boyutlarını gözler önüne sermektedir. 1890'lı yıllarda Teke Sancağı başta

<sup>253</sup>BOA., DH., MKT., 2767/58, lef. 1. (22 Safer 1327/ 15 Mart 1909); Dayar, 2016: 297.

<sup>254</sup>BOA., BEO., 449/ 33662 (2 Safer 1312/ 5 Ağustos 1894).

<sup>255</sup>Taşbaş, 2007: 430-439.

<sup>256</sup>Dayar, 2016: 75; Dinç, 2005: 12.

<sup>257</sup>BOA., A.MKT., MHM., 280/37. lef.1. (13 Rebiü'l-ahir 1280 / 27 Eylül 1863).

olmak üzere Hamidabad Sancağı ormanlarındaki kanuna aykırı kesimler Antalya'nın önde gelen kereste tüccarlarının elinde şekillenmiştir. Zira yine Zanailzadelerden adı kaçak kereste temin ve ticaretine karışan isimler bulunmaktadır. Bu konuda bilhassa 1893 yılında Konya Vilâyeti'nde gerçekleşen kereste davalarında Zanailzade Nikola ve Zanailzade Pandeli'nin ruhsatsız kereste temin ettiği ve bu nedenle Bidayet ve İstinaf Mahkemelerinde davalı olarak buldukları bilinmektedir<sup>258</sup>. Zanailzade Pandeli, kereste tüccarı olmasının yanısıra, birçok kez Teke Sancağı İdare Meclisi (Teke Sancağı Meclisi Liva Heyeti) azalığında<sup>259</sup> bulunmuş olmakla birlikte Antalya Temyiz Hukuk Meclisi (Meclis-i Temyiz-i Hukuk-ı Liva) azalığında da bulunmuştur<sup>260</sup>.

Bu isimler dışında, Teke Sancağı merkez kazası Antalya ve civarında kereste kaçakçılığı yapanlardan biri de Antalya Rüsûmat Müdürü Kâtibi'dir. 1889 yılında Antalya Rüsûmat Müdüriyeti Kâtib-i sânisî Saadeddin Efendi Kalkan Rüsûmât İdaresi'nde vekaleten memur bulunduğu sırada Kalkan iskelesinden, 20.000 küsur parça kereste kaçırılmıştır<sup>261</sup>.

Tanzimat döneminden itibaren orman tahribinin önlenmesi için hazırlanan lâyhalar ve nizamnâmeler Antalya ve civarında etkisini yitirmiştir. İltizam usulü, orman idaresinin yapısı ve değişen idari kurumlar kaçak odun ve kereste temininde etkili olmuştur. Öyle ki, Antalya orman idaresinin, yakacak odun ve kereste kesimi ihalesi ve müzayedesinde gecikmeler nedeniyle idare hakkında şikâyetler bulunmaktadır<sup>262</sup>. 1910'lu yıllarda dahi ormanlardan yakacak temini ihalesinde sorunlarla karşılaşmıştır. Örneğin; Antalya'nın Hisar Arab Dağı ormanından, kereste temini ve sevki Vasil Vasilyadi adlı tüccara bırakılmıştır. Fakat Liva İdare Meclisi, 1916 yılında mukaveleyi feshetmiştir<sup>263</sup>. Nitekim, orman ürünleri ve yakacak ihaleleri hakkında Orman Müfettişliğinden bildirildiği üzere, orman mahsul ve yakacak ihalesinin maden müdürüne verilmesi, nizam ve talimata uygun değildir. Bu nedenle ihaleler hiç mertebesine indirilmiş ve kâr sağlanamamıştır. Ayrıca zorunlu ihtiyaçlarını ormandan karşılayan ahâlinin zorluk çekmesine neden olmuştur. Tüm bu sebeplerden dolayı müzayede ve ihale muamelelerinin muhafaza altına alınması gerektiği Mehmed Galip ve yedi arkadaşının imzalarını taşıyan telgrafla Orman Maâdin ve Ziraat Nezâretine bildirilmiştir<sup>264</sup>.

<sup>258</sup>BOA., BEO., 243/18175, lef.1. (25 Teşrin-i sâni 1309/ 7 Aralık 1893).

<sup>259</sup>KVS., 1302: s.110; KVS., 1310: s.170.

<sup>260</sup>KVS., 1290: s.55; KVS., 1293: s. 59.

<sup>261</sup>BOA., DH.MKT., 1607/58 (8 Mart 1305/ 20 Mart 1889).

<sup>262</sup>BOA., BEO., 2740/205433 (29 Kanun-ı evvel 1321/ 11 Ocak 1906).

<sup>263</sup>BOA., DH.İ.U.M., 55/ 22 (15 Receb 1334/ 18 Mayıs 1916); Söz konusu mukavelenin kesin olarak kaç tarihinde yapıldığı hangi şartlar karşılığında Vasil Vasilyadi işletme hakkına sahip olduğu tespit edilememiştir. Sadece 1916 yılında feshedildiği bilinmektedir.

<sup>264</sup>BOA., BEO., 2706/202885 (22 Ramazan 1323 / 20 Kasım 1905)

Belli bir resim karşılığında kontrat ve kesim ruhsatı elde eden kereste tüccarları ve mültezimler, orman ürünlerinin imalinden sorumludur. Ancak elde ettikleri kontratlarda belirtilen sayıdan fazla ağaç keserek nizama aykırı davranışlarda bulunmuşlardır. Nitekim; Antalya ormanları dahilinde bulunan bir merada her bir adedi 23 para olan pürnar kazığı, orman müfettişliğinden bildirildiği üzere; 6.000 adet pürnar kazığı müzayede şartları doğrultusunda ihale edilmesi kontrat sureti takdim edilmedi. Öyle ki, 20 Aralık 1890 tarihli telgrafta ormanların genel şartlara tabi olduğu, nizam dairesinde ağaç kesimine itina edilmesinin mühim ve zorunlu olduğu belirtilmiştir. Hatta nizama uygun olarak üç-beş bin adet kereste müzayede edilebileceğine de değinilmiştir. Antalya orman memurları, kesilecek ağaçları damga basarak belirledikten sonra mültezimler, kereste temin edebileceklerdir. Nizam ve talimat gereği, mürûr tezkiresi ile keresteyi sahile indirebilme hakkına sahiptir. Ancak mültezim 5.000 adet ağacı kesmek için müsaade almış olmasına rağmen Antalya orman memurlarının bilgisi dışında 10.000 adet ağaç kestirdiği bilinmektedir<sup>265</sup>.

Sadece kereste imali sırasında değil aynı zamanda kereste naklinde de belli nizamlar uygulanmaktadır. Bu kapsamda, gümrük memurları tarafından gümrük resmi tahsil edilmesi koşuluyla kereste nakli mümkündür. Teke Sancağı'na bağlı olan Finike, İğdir ve Kardıç kazalarından, Antalya Kazasının ve ahâlisinin ihtiyacı olan keresteler, ufak mavnalar veya kayıklarla karşıdan karşıya aktarılmıştır<sup>266</sup>. İç bölgelerden nehir taşımacılığı kullanılarak limana aktarılan kerestenin nakli sırasında da vergiler aracılığıyla devlet denetimi sağlanmaya çalışılmış olsa da nehir yoluyla yapılan nakil sırasında da yolsuzluklar meydana gelmiştir. Nitekim; Teke Sancağı ormanlarından kesilen kerestelerin nehir yoluyla nakli sırasında rüsûm-u mukâtaa olarak fazla nehriye ve arziye alındığı halde “10.000 lira raddesinde bir vâridât” ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Teke Sancağı eski Tahrirat Müdürü Abdullah Sıdkı ve Antalya Rüsûmat Sandığı Emni Ömer Lütfi, ortaya çıkan 10.000 liralık vâridâtın Teke Sancağı ormanlarında gerçekleşen suistimalin boyutunu ispatladığını Orman ve Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne bildirmiştir<sup>267</sup>.

Genellikle Teke Sancağı ormanlarından kontrat dışı, tezkiresiz ve ruhsatsız kesimler yapılarak iç bölgelerden Antalya limanına kereste sevk edilmiştir. Ancak, Antalya Limanına aktarılan kaçak keresteler sadece Teke Sancağı ormanlarıyla sınırlı kalmamıştır. Aynı zamanda

<sup>265</sup>BOA.,Y..PRK.ML.,11/24. (12 Cemaziyel-evvel 1308 /24 Aralık 1890); Ayrıca, ihale olunan orman mahsulünde süre önemlidir. Nitekim, 6.000 adet Pürnar kazığı, ağaçlardan ziyade dal ve budaklardan kesilecektir. Her biri 1890 yılında üç paraya verilmektedir. Ancak, pürnar kazıkları on sene sonra büyük bir ağaç ve daha kuvvetli dal veya budak haline geleceğinden, şayet bunlar müzayede edilir ise her biri, 30 kuruş değerinde olacaktır; Bkz. BOA.,Y..PRK.ML.,11/ 24 ( 12 Cemaziyel-evvel 1308 /24 Aralık 1890).

<sup>266</sup>BOA., A.MKT.UM., 379/80. lef.1.

<sup>267</sup>BOA., BEO., 239/17869 lef.1.

Hamidabad ve Burdur Sancağı dahilinde bulunan miri ormanlardan kesilen keresteler de Antalya Limanına sevk edilmiştir<sup>268</sup>.

Kereste ticareti Mısır, Dimyat ve Suriye limanları başta olmak üzere çeşitli liman kentlerin kereste ve odun ihtiyacı Antalya ve civarındaki ormanlardan sağlandığı bilinmektedir. Yasal olduğu kadar yasa dışı kereste ticareti de bu güzergâhta ilerlemiştir. Nitekim; 1892 yılında Nikola ve Yani adlı iki kaptan kumandasında olan bir gemi Antalya limanına gelmiştir. Kalkisidi isimli ve bandırası kestane renkli olan 18 kilelik bu geminin, kaçak kereste yüküyle İskenderiye'ye doğru hareket ettiği ihbar edilmiştir. Bu ihbar üzerine, 21 Haziran 1892 tarihinde İskenderiye Muhafızlığı'na durum telgrafla bildirilmiştir. Hatta, İskenderiye'ye doğru ilerleyen ve kaçak kereste taşıyan bu geminin aynı gemi olup olmadığı soruşturulması istenmiştir. İskenderiye Muhafızlığı'ndan gelen cevapta ise, Kalkisidi adlı geminin henüz İskenderiye'ye varmadığı ancak Osmanlı Sancağı altında olduğu ve Nikola adlı kaptan kumandasında ilerlediği haberini almıştır. Bunun için bu geminin, Antalya'ya uğrayan gemiyle benzerlikleri bulunduğu belirtilmiştir. Ayrıca gemide, Antalya mülhakatından olan Alakır Rüsûmat İdaresi ilmühaberi ile bir kişi daha bulunmaktadır. Bu gemi Rüsûmat İdaresi ilmühaberini taşısa bile kaçak kereste yüklü olan geminin özellikleri arasında pek fark olmadığı belirtilmiştir<sup>269</sup>.

Bazı dönemlerde kereste ihracı yasaklanmış olmasına rağmen, Mısır ve civarına kereste sevki, bazı istisnalar göz önünde bulundurularak izin alındığı sürece devam etmiştir. Fakat tam anlamıyla kereste ihracının yasaklandığı dönemde, Antalya ve civarındaki ormanlardan imal edilen kereste, odun ve kömür gibi orman mahsulatının, Mısır'a ihraç edildiği bilinmektedir. Örneğin; Antalya'da marangozlardan ve tüccardan olan Zanaioğulları, İskenderiye'ye götürmek için Teke Sancağı ormanlarından kereste temin etmişlerdir. Bu durumun engellenmesi gerektiği merkezden bildirilmiştir<sup>270</sup>. İhraç yasağı, Osmanlı sınırları dahilinde bazı dönemlerde uygulanmamıştır. Sözelimi, Mart 1911 tarihinde, Antalya ormanlarından elde edilen kömür, odun gibi ürünlerin Mısır'a ihracına devam edilmektedir. Bunun için harice odun ve kömür satışının, Antalya'yı kapsayıp kapsamadığı hususunda Dahiliye Nezâreti tarafından Maliye Nezâreti'ne tezkire gönderilmesi buna örnek gösterilebilir<sup>271</sup>.

Kaçak kerestenin temin ve nakli hususunda genel bir hat çizmek gerekirse; Hamidabad, Burdur, Menteşe Sancakları başta olmak üzere Teke Sancağına tabi olan Manavgat, Aksu, Finike, Alanya, Kaş vb. yerlerdeki dağlık ve ormanlık alanlarda bulunan ağaçlardan kereste temin edilmektedir. Buralardan kanun ve nizama aykırı kesilen keresteler, güzergâh olarak,

<sup>268</sup>BOA., BEO., 314/ 23519 (10 Cemaziyel-evvel 1311/ 19 Kasım 1893).

<sup>269</sup>BOA., DH.MKT., 1993/71 (15 Ağustos 1308/ 27 Ağustos 1892).

<sup>270</sup>BOA., BEO., 278/42. (13 Rebiü'l-ahir 1280/ 27 Eylül 1863); BOA., BEO., 280/37. (29 Rebiü'l-ahir 1280/ 13 Ekim 1863).

<sup>271</sup>BOA., BEO., 3869/290142. (16 Rebiü'l-evvel 1329/ 17 Mart 1911).

Anadolu sahillerinden; Antalya, Adana, Dimyat, İskenderiye başta olmak üzere Halep ve Suriye'ye kadar süren kaçak ticaret ağında ilerlemiştir. Bu güzergâh dışında Kaşot ve Kıbrıs gibi Akdeniz adaları da kaçak kereste ticaretinde ön plana çıkmıştır. Kemal Efendi'nin yürüttüğü tahkikat sonucunda nakledilen kerestelerin uzun zamandır gümrük resmi alınmadan Antalya'dan, Kıbrıs'a ithal edildiği tespit edilmiştir. Ruhsatsız kesilen kerestelerin, Kaşot Adası'nda bazı kişilerin "hilâf-ı nizâm" inşa ettirmekte oldukları gemi için gerekli olan kereste ve odunun, Menteşe ve Antalya'daki dağlardan imal edildiği ve bu durumun önlenmesi gerektiği Menteşe ve Antalya Kaymakamlığına bildirilmiştir<sup>272</sup>.

#### 2.1.4 Antalya'da Kereste Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Kaçak kereste kesimi yapıldığı ve ormanların tahrip edildiğine ilişkin merkeze yapılan ihbarlar nedeniyle bir dizi tahkikat başlatılmıştır. Orman İdaresi'ne, başta ser-müfettiş olmak üzere hukuk ve nizama uygun kereste ve buna benzer orman ürünlerinin temini için sorumluluklara sahip görevliler istihdam edilmiştir. Ancak orman memurlarının görevlerini kötüye kullandıklarına ilişkin ihbarlar üzerine ormanlardaki usulsüzlüğü soruşturmak için tahkikat memurları görevlendirilmiştir. 1890'lı yıllarda artış gösteren kereste kaçakçılığını önlemek için bu tahkikatlar, önemli bir yere sahiptir. Ormanlarda yapılan yolsuzluğu ortaya çıkarmak için tahkikat memurları ve fen memurları atanmaktadır<sup>273</sup>. Yapılan tahkikat sonucunda kaçırılan kerestelerin bir kısmına devlet el koymuştur.

Özellikle Teke, Hamidabad ve Isparta ormanlarında ruhsatsız veya ruhsat fazlası kesilen keresteleri soruşturmak için Konya Vilâyetinden atanan Kemal Efendi ve onun bölgedeki uygulamaları dikkate değerdir. Tedbir bağlamında, tahkikat sırasında orman memurlarının işlerine son vermiştir. Bu hususta işlerine son verilen memurlar altı aydır perişan halde olduklarına dair şikâyetlerini Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmişlerdir<sup>274</sup>. Ayrıca bu tedbirler nedeniyle yirmi beş bin nüfus ahâli bir süredir işlerinden geri kaldıklarını ifade eden telgraflarla merkeze müracaat etmişlerdir<sup>275</sup>.

Tahkikatlar nedeniyle kereste kesim yasağı getirilmiştir. Bu yasak beraberinde, Teke Sancağı'nda, kereste kesimi ve satışıyla geçimini sağlayan kişilerin işsiz kalmasına neden olmuştur. İşsizliği önlemek için gerekenin derhal yapılması hakkında Orman ve Maâdin Nezâretine bildirilmiştir<sup>276</sup>. Kereste kaçakçılığını önlemek için alınan tedbirler ile birlikte kereste ticareti sekteye uğramıştır. Ruhsat bedeli ödeyerek Antalya iskelesine kereste nakil hakkına

<sup>272</sup>BOA., A.MKT.MHM., 144/23. lef.1.

<sup>273</sup>BOA., BEO., 173/12918. (4 Mart 1309/ 16 Mart 1893).

<sup>274</sup>BOA., DH.MKT., 2 / 81. (27 Şâban 1310/16 Mart 1893).

<sup>275</sup>BOA., DHMK., 234/10; BOA., BEO.,178/13335.

<sup>276</sup>BOA., BEO., 160 /11929.

sahip olan tüccarlar, iki aydır kereste nakli yapamamışlardır. Bu durum, telgrafla Orman Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>277</sup>. Belirtildiği üzere, kereste kaçakçılığını önlemek için alınan tedbirler, sadece kereste ticaretini sekteye uğratmamıştır. Aynı zamanda Antalya ve civarındaki halkın, sosyo-ekonomik yaşamını etkilemiştir. Zira istihdam anlamında da sorunlara zemin hazırladığı açıktır.

Önlem hususunda soruşturma neticesinde başlayan hukuki süreçte, yargı devreye girmektedir. Nitekim; ruhsatsız, mukavelenâmesiz veya kontratsız kesim ve nakil yapan kereste tüccarları tahkikat yapılan bölgenin Bidayet Mahkemesi'nde yargılanmışlardır. Sulhen çözüme kavuşturulması gereken davalar için nakdi ceza ödenmektir. Buna örnek olarak; 1895 yılında Zanaioğlu Yordan Ağa'ya kontratsız ihale edilen 15.000 kantar odunun müsaderesiyle birlikte 3.200 küsur lira tahsil edilmiştir. Bununla birlikte mahkeme sonunda odunların geri alınması ve sadece 14.700 kuruş tahsil edilmesi gerekmektedir. Mahkemede alınan bu karar üzerine, mahkeme hükümlerinin istinaf mahkemesi tarafından incelenmesi talebi Konya Vilâyeti Orman Müfettişliği'ne bildirilmiştir. Meselenin sulh yoluyla neticelendirilmesinde başarılı olmak için Yordan Ağa'nın müracaatı ve talebi önemlidir. Bu talebe göre, Teke Sancağı İdare Meclisi'nden 13 Ekim 1895 tarihli ve 48 numaralı mazbatada 3.200 küsur liranın Yordan Ağa'dan tahsili Nizamiye Mahkemesi talebiyle alınmıştır. Fakat söz konusu odunların vergisi, 8 ve 9 bin ve iki kuruş raddesindedir. Bundan önce de kontrat fazlası kereste ve yakacak ihracı meselesinde olduğu gibi bu sorun da çözüme kavuşturulmuştur. Nitekim mahkeme, tedbir hükmü olarak ödenmesi gereken miktar 14.000 kuruş olarak belirlenmiştir. Bu meblağa ek olarak mahkeme masrafı 2.000 kuruş ve kontrat fazlası kereste temin ettiği için de 2.000 kuruş daha ilave edilmiştir. Bedeli 12.000 kuruş olan odunlar terk edilmek koşuluyla sulh bedeli 30.000 kuruş olarak belirlenmiştir<sup>278</sup>. Sulh yoluyla nakdi ceza ödeyerek karara bağlanan davalar dışında İstinaf ve Bidayet mahkemelerine taşınan davalar da bulunmaktadır. Önlem olarak, kaçak töhmetiyle veya bizzat kaçakçılık yaptığına ilişkin yapılan tahkikatların ardından başlayan yargı süreci vilâyetler arasında devam etmiştir<sup>279</sup>.

Öte yandan Antalya dahil olmak üzere Teke ve Hamidabad Sancaklarına ait ormanlardan kesilen kereste ve yakacak gibi orman ürünleri daha önce belirtildiği üzere İskenderiye ve Dimyat gibi "Hatt-ı Mısıriye"ye nakledilmektedir. Bu duruma son verilmesi için Orman ve Maden ve Ziraat Vekaleti'nin önerisi dikkate değerdir. Nitekim öneri, İskenderiye ve Dimyat taraflarına memur tayin edilmesi yönündedir. Kaçakçılık ve önlem kapsamındaki bu öneri, Orman Heyet-i Fenniye Reisi Nazif Bey tarafından müzakere edilmiştir. Bu kapsamda

<sup>277</sup>BOA., BEO.,72 /5388.

<sup>278</sup>BOA., ŞD., 522/22. (9 Şevval 1313/ 13 Ekim 1895).

<sup>279</sup>BOA., ŞD., 2624/30. (9 Rebiü'l-evvel 1311/ 20 Eylül 1893).

Nazif Bey'in ifadesine göre; kerestelerin çıkarıldığı yerlerde bazı tedbirler alınmış olsa bile memurlar yeterli değildir. Şayet Antalya ve diğer Anadolu sahillerinden deniz yoluyla odun ve kereste nakli tamamen yasaklanması durumu ticareti sekteye uğratacaktır. Bu nedenle Hatt-ı Mısıriye yönüne kaçak kereste naklini önlemek, sahillerin Mısır tarafından kontrol edilmesiyle mümkündür. Bu amaçla, Mısır iskelelerine memur tayin edilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu hususta, Mısır tarafındaki gümrük memurları tarafından kontrol ettirilmesinin mümkün olup olmayacağı konusunda Mısır Fevkalade Komiseri Muhtar Paşa'ya danışılması gerektiği yönündeki öneri Orman Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne sunulmuştur<sup>280</sup>.

12 Aralık 1893 tarihli Meclis-i Vükelâ Müzakeresi'nde belirtildiği üzere, Konya Vilâyeti dahilinde bulunan ormanlardan kıyı şehirlere aktarmak amacıyla nizam ve mukavelename dışı kesilen kerestelerden dolayı devam eden davalar bulunmaktadır. Bidayet Mahkemesi'nde bir karar alınana kadar, devletin el koyduğu ve Hamidabad civarında bekletilen keresteler hakkında bir karar alınmamıştır. Bu kerestelerin, mübâyaasına ilişkin herhangi bir talep olmazsa yükleme ve nakliye bedeli alınarak "sigortalı" olarak İskenderiye'ye sevk olunabilir. Ancak sevk olunduktan sonra vergi karşılığında ruhsat ve şehâdetnâme alındıktan sonra Osmanlı Bankası İskenderiye Şubesi Direktörü'nün belirleyeceği en uygun bedel ile Orman ve Maâdin Nezâreti'ne satılması gerekmektedir. Aynı zamanda Konya Vilâyeti ormanlarında devam eden kanunsuz ve mukavelenamesiz kesimden dolayı davanın takibatına itina gösterilmesi kararı alınarak durum Orman ve Maâdin Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>281</sup>.

Meclis-i Vükelâ müzakeresinde belirtilen hususlar göz önüne alındığında, Mısır iskelelerine gönderilecek olan kerestelere devlet el koymuştur. Bu kerestelerin, sigortalı olarak İskenderiye'ye sevk edilebilme koşulu getirilmiştir. Bu koşul, kereste ticaretinin sekteye uğramaması için alınan önlemler arasında en önemlisi olmakla birlikte devlet denetimin kurumlar arası işlerliği açısından da dikkate değerdir. Yolsuzluk yapanlar, kaçak kereste kesimine göz yumanlar, aynı zamanda görevini kötüye kullananlar arasında orman müfettişleri de bulunmaktadır. 7 Temmuz 1893 yılında Teke Sancağı Orman Memurları'nın görevlerini ve iltizamlarını kötüye kullandıkları ihbarıyla tahkikat başlatılmıştır. Söz konusu bu memurların suistimalleri görüldüğü ve yolsuzluk yaptıkları kesinlik kazanmıştır. Ancak mahkeme memurları adaleti yerine getirmemişlerdir<sup>282</sup>. Önlem olarak mahkemelerde, ciddi anlamda caydırıcı nitelikte ve onarıcı kararlar alınmasına rağmen esas olarak ormanlarda meydana gelen suistimallerin ve kaçakçılığın ne tür sebeplerden cereyan ettiği tespit edilmiştir.

<sup>280</sup>BOA., BEO.,314/23519. lef 2. (28 Eylül 1309/10 Ekim 1893).

<sup>281</sup>BOA., MV., 77/48. (3 Cemaziyel-ahir 1311 / 12 Aralık 1893).

<sup>282</sup>BOA., DH.MKT. 80 /20.

Örneğin; Teke Sancağı ormanlarından nehir yoluyla nakledilen kerestelerden ne miktarda vergi alınarak kaçakçılığın önüne geçilmesi hakkında tahrirat müdürlerinin düzenlediği lâyiha bulunmaktadır. Lâyiha, içeriği nedeniyle kaçak kereste ihracını önlemek adına önemlidir. Nitekim; fazla nehriye ve arziye adlarıyla bir resim alınması ve ormanlarda meydana gelen suistimallerin ne gibi sebeplerden kaynaklandığına dair; Teke Sancağı eski Tahrirat Müdürü Abdullah Sıdkı ve Ömer Lütfü imzalarıyla 15 Temmuz 1893 tarihli lâyiha bulunmaktadır. Lâyiha içeriğinde; kereste tüccarlarının sancak dahilindeki ormanlardan elde ettikleri kazanç üzerinden on bin lira vergi vermesi gerektiği belirtilmiştir.<sup>283</sup>.

Önlemler hususunda Antalya limanına aktarılan kaçak keresteden ne kadar nakdi ceza alındığına dair kesin bir görüş belirtmek mümkün değildir. Ancak kaçak kereste kesimi yapanlara hapis ve tazminat cezaları verilmiştir. Örneğin; Teke Sancağı'nda meydana gelen kanunsuz kereste kesimler ve ormanlara verilen tahribattan sorumlu olan kişiler mahkûm edilmiştir. Fakat 6 Nisan 1901'de mahkemeye müracaatla nakdi olarak tazminat vermekle yükümlü olan kişilerin zamanında ödeme yapması gerektiği kararlaştırılmıştır<sup>284</sup>. Bu örnekten anlaşılacağı üzere, tazminat ve hapis cezalarının Teke Sancağı dahilinde bulunan Antalya ve civarında da geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca Orman İdaresi'nde görevli olan ser-müfettiş, kordon süvarisi, tezkire muharriri, ondalık memuru ve diğer kolcu kuvvetlerin Antalya ve civarında kaçak kereste kesim ve ticaretini önleme çabaları da yadsınamaz. Zira Antalya Orman İdaresi görevlileri, ormanlardan temin edilen ürünlerin düzenlenmesi ve orman tahribini önlemek hususunda önemli sorumluluklara sahiptir<sup>285</sup>.

### 2.1.5 Alanya Orman İdaresi

Alanya, çevresi ormanlarla kaplı güneybatı-kuzeydoğu yönünde uzanan yüksek dağlarla çevrili olmakla birlikte güneyi Akdeniz'e açık bir ovadır.<sup>286</sup> İklim özellikleri nedeniyle zengin orman alanlarına sahiptir. Tanzimat döneminden itibaren ormanların korunmasına ve ıslahına yönelik başlatılan uygulamalar Alanya ormanlarında da etkili olmuştur. Nitekim; Alanya'da bulunan ormanların korunması ve yasal olarak orman ürünlerinin imal edilmesi için Orman İdaresi bulunmaktadır. Söz konusu idarenin, 1892/1893 yılında görevlileri tablodaki gibidir.

<sup>283</sup>Fakat bu verginin kaç adet keresteye karşılık geldiği miktar olarak belirtilmemiştir; BOA., BEO., 239 /17869.

<sup>284</sup>BOA., BEO., 1647/123453.

<sup>285</sup>6 Haziran 1887 tarihinde yayınlanan 5 maddelik talimatname içeriğinde ormanlardan kaçak kereste, odun ve kömür gibi ürünlerin temini ve ormanların tasarruf ve korunmasında görevli olan kolcu, süvari, tezkere muharriri gibi görevlilerin istihdamı ve iş tanımları belirtilmiştir; Düstur, Tertib:I, Cilt:5, s.805.

<sup>286</sup>Gönüllü, 2008: 1.



**Tablo 2.4 Alanya Orman İdaresi Görevlileri<sup>287</sup>**

Alanya Orman İdaresi (1892/1893)	
Alanya Tezkere Muharriri Tahir Efendi	Süvari Kolcuları Veli ve Hasan Efendiler
Piyade Süleyman	Piyade Ondalık Memuru Yusuf Efendi
Manavgat Tezkere Muharriri Ali Efendi	Süvari Kolcuları Ahmet Efendi
Piyade Mehmet Efendi	Süvari Kolcusu Mehmet Efendi

Antalya Limanı'nda olduğu gibi Alanya limanı da ticari öneminin büyük bir kısmını kereste ihracına borçludur. Nitekim; Antik Çağ coğrafyacılarından Strabon, Alanya ve civarında<sup>288</sup> yetişen sedir ağaçlarından, gemi yapımında kullanılmak üzere kereste imal edildiğini belirtmiştir<sup>289</sup>. Orta Çağ'ın en önemli seyyahlarından biri olan İbn Battûta'ya göre; Kereste, Alanya'da boldur. Buradan yüklenen keresteler, İskenderiye ve Dimyat başta olmak üzere Mısır limanlarına aktarılmaktadır<sup>290</sup>. Alanya hemen her dönem kereste ihracatında ön plana çıkmıştır. Nitekim; XIX. yüzyıl ilk başlarında da buradan Mısır sahillerine kereste nakledilmektedir. Örneğin; Mısır'da bulunan Ebukir setlerinin inşası için gerekli olan keresteler başta Alanya olmak üzere Teke Sancağı dahilinde bulunan diğer kazalardan istenmiştir<sup>291</sup>.

Kereste kesiminin kanun ve nizama göre yapılması için kontrat ve ruhsat verilmesi hususuna dikkat edilmiştir. Bu konuda Alanya ormanlarından elde edilen mahsullerin imali sırasında kanun ve nizamlara uygun muamele yapılması hususunda merkezden bildirilmiştir<sup>292</sup>. Halk mutasarrıf olduğu arazide ister kereste ister yakacak olarak kullanacağı ağacı ekmek veya ekili ağacı sökmek için de mahalli Orman Ser-müfettişliği'nden izin alması gerekirdi. 12 Ağustos 1914'te Manavgat Nahiyesinde<sup>293</sup> mutasarrıf oldukları arazilerine ağaç dikmek ve sökmek ve bu ağaçlardan kömür imal ederek satmak için Teke Sancağı Ser-müfettişliği'ne müracaat eden Doğanizade Mehmed Emin ve arkadaşının Orman, Maâdin ve Ziraat Nezâreti'ne yazdıkları arzuhal bu duruma örnektir. Ancak, mutasarrıf oldukları arazi, miri orman muamelesi gördüğü için müracaat kabul edilmemiştir<sup>294</sup>.

<sup>287</sup>KVS., 1310: s.181.

<sup>288</sup>Strabon, Hamaxia'da sedir ağacından elde edilen keresteden bahsetmektedir; Strabon, 2018:255; Texier, 2002:477.

<sup>289</sup>Strabon, 2018: 255.

<sup>290</sup>Battûta, 2004: 402.

<sup>291</sup>BOA.,C.NF., 7/302. ( 23 Zilkade 1216/27 Mart 1802).

<sup>292</sup>BOA., DH.MKT., 234/10. (4 Zilkade 1311 /9 Mayıs 1894).

<sup>293</sup>1868 yılında yapılan idari düzenlemenin ardından nahiye haline getirilerek Alanya kazasına bağlanan Manavgat'ta da kaçak orman ürünü imali yapılmıştır. Bilindiği üzere, 1914 yılında yapılan idari düzenlemeler nedeniyle kaza statüsüne getirilmiştir. Bu nedenle Alanya ve civarındaki ormanlardan bahsedildiği için Manavgat'ta gerçekleşen kanuna aykırı orman ürünü imaline de yer verilmiştir.

<sup>294</sup>BOA., BEO., 454/34000. (4 Safer 1312/ 7 Ağustos 1894).

### 2.1.6 Alanya'da Kereste Kaçaklığı

Alanya'da, miri orman statüsünde bulunan ormanlardan kaçak kereste ve çıra gibi orman mahsullerinin kaçakçılığı yapılmıştır. Nitekim 1891 yılında Alanya ormanlarındaki ağaçlardan imal edilen 1.200 kantar çıra Antalya İskelesine nakledilmiştir. Ancak gümrük resmi ödenmeksizin, İskenderiye ve Dimyat iskelelerine kaçırılmıştır<sup>295</sup>. Alanya Kazası dahilindeki ormanlardan ruhsatsız kereste kesim ve naklinde orman müfettiş ve memurlarının görevlerini suistimal ettiği bilinmektedir<sup>296</sup>.

Kontrat fazlası kereste teminine göz yumarak Alanya Kazası'nda bulunan çeşitli iskelelere kereste nakli yapılmıştır. Özellikle; 1901 yılında görevini suistimal edenler arasında Alanya Kazası'nın Düşenbe Nahiyesi'nin Pazarcı Karyesi'nde ikamet eden Antalyalı Mustafa Oğlu Alara Orman Süvari Memuru olan otuz dokuz yaşındaki Mehmet İzzet'tir. Yine aynı karyede ikamet eden Şam ahâlisinden Hacı Ahmet Oğlu Alara Tezkere Muharriri olan kırk bir yaşındaki Hacı Mahmut'tur. Söz konusu bu kişiler hakkındaki suçlamalar, Alanya Orman İdaresi'nin başlattığı teftiş sırasında ortaya çıkmıştır. Haklarında yapılan soruşturmayı içeren evraklar mahkeme icrası için Mülkiye Müdde-i Umûmi Muavin Vekili'nin 21 Ağustos 1902 tarihli tebliğnâmesiyle, doğruca İdare Meclisi Mahkemesine bırakılmıştır. Söz konusu evrakta; Alanya kereste müteahhitlerinden olan Azizzade Mehmed Efendi ile orman idaresi teftişatçısı arasında yapılan 10 numaralı ve 8 Şubat 1900 tarihli kontrat gereğince; Düşenbe Nahiyesi dahilindeki miri ormandan 17.000 cedid kantar odun ihale edilmiştir. Ancak ihale süresi dolmuş olmasına rağmen miri ormandan kesim yapılmıştır. Nitekim; 5 Şubat 1901 tarihinden sonra odun kesimi yapıldığı orman süvari memuru Mehmet İzzet Efendi tarafından görülmüştür. Ancak bu durumu telgrafla ihbar etmesi gerekirken göz ardı etmiştir. Ayrıca keresteleri başka bir müteahhide mübâyaa etmiştir. Bunun yanı sıra gerekli olan 5.000 cedid kantar kereste ve odunu usule aykırı olarak kasten diğer müteahhit Ali Rıza Efendi'nin kontrat hesabına nakletmiştir. Tüm bu iddialar, Müfettiş Vekili Nuri Efendi'ye sorulmuş ve iddiaların doğruluğu beyan edilmiştir.

Orman Süvarisi İzzet Efendi'ye sorulduğunda ise, kereste müteahhidi Azizzade Mehmet Bey Efendi kontratına mahsuben, %10 fazlasıyla 5.700 cedid kantar kereste, ihale edilen süre zarfında kesilmiştir. Ancak, muayene edilerek iskelelere indirilmiştir. Ayrıca, tesadüfen diğer müteahhit Ali Rıza Efendi mukâtaası haricinde ormandan çıkarılmış ve iskeleye indirilememiştir. Bu durumu; Boztepe, Mısırlar ve Hacı Obası civarındaki derelerin sularının taşmasından dolayı, amelenin şose yoluna gitmesinden kaynaklandığını açıklamıştır. Bunun

<sup>295</sup>BOA., A.MTZ., (05) 13/55. (9 Şevval 1308/8 Mayıs 1891).

<sup>296</sup>BOA., BEO., 97/7205; BOA., DH., MKT., 1051/29. lef. 3. (23 Teşrin-i evvel 1318 / 5 Kasım 1902).

yanı sıra, Veli Sinan Efendi'nin kontratına mahsuben, 9.000 cedit kantar kereste kestirdiğini ve muayene edilerek nakliyesine izin verdiğini belirtmiştir. Ancak; iskelelere indirilen keresteler burada tutulmuştur. Tezkire Muharriri Hacı Mehmed Efendi ile iskeleleri gezerek mevcut malı yazan müfettişten kerestelerin nakli için müsaade istenmiştir. Özellikle Akseki'den Alara'ya geldiği sırada iskeleye beş dakikalık mesafede iken, odun kesen birkaç kişiyle karşılaştığını belirtmiştir. Bu kişilerin balta ve buna benzer aletleri zapt edilir diye korktuklarından dolayı keresteleri, müteahhit Mehmet Efendi namına kesmiyoruz diye ifade verdiklerini belirtmiştir. Bunun yanı sıra, Mehmet Efendi'nin mukâtaası dahilinde olduğu bilirse hakkında ihbar yapılır diye, durum telgrafla müfettişliğe bildirilmiştir. Yazılı ifadesinde ise, müteahhit Mehmet Efendi mukâtaasında bulunan kerestelerin miktarının, 300 veya 400 kantar raddesinde olduğunu belirtmiştir. Ancak bu durumun müfettişin, bir takım tehdidinden dolayı ileri geldiğini beyan ederek inkâr etmiştir. Öte yandan, İzzet Efendi'nin şahitlerinin belirttiğine göre; müteahhit Ali Rıza ve Mehmet Efendilere ait olan kerestelerin, Alara İskelesi'ne indirildiği sırada tahrir ve mazbata kâtipleri bulunmaktadır. Kâtipler, iskeleye gelen keresteleri kaydetmiş ise de iskelede henüz 2.500 küsür kantar kereste olduğu belirtilmiştir. Ancak bu kerestelerin ne kadarı Ali Rıza'ya ne miktarı Mehmet Efendi'ye ait olduğu bilinmemektedir.

Orman Süvarisi Mehmed İzzet Efendi hakkında açılan davanın ilam hükümleri, Alanya Kazası'na bağlı Alara ormanlarından yapılan yolsuzluğu göz önüne sermektedir. Bunun yanı sıra söz konusu ormandan temin edilen kerestenin miktar ve cinsi başta olmak üzere hangi iskelelere indirildiği hususu da önem arz etmektedir. Nitekim; şahitlerden biri olan Selim Efendi'nin belirttiğine göre; Alara, Karapınar ve Papaz iskelelerine nakledilen keresteler deftere kaydedilmiştir. Ayrıca Karpuz İskelesi'ne vardığında 400 küsür atık kantar kerestenin orada bulunduğunu ve 300 küsür kantar Mısırlar adlı mevkiinin deniz tarafında istiflendiğini belirtmiştir<sup>297</sup>.

### **2.1.7 Alanya'da Kereste Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler**

Daha önce belirtildiği üzere Alanya ormanlarının korunması ve kanuna uygun kereste ve buna benzer orman ürünlerinin temini için, Orman İdaresi bulunmaktadır. İdarede sermüfettiş, kordon süvarisi, tezkire muharriri, ondalık memuru, piyade süvarisi gibi idare memurlarının varlığı bilinmektedir. Ancak kaçak kereste ve nakli arttığı için bölgedeki idare yetersiz kalmıştır. Bu nedenle 18 Temmuz 1894 tarihinde kereste tüccarlarının tezkere almaksızın rastgele kesim yapmasını, kaza kaymakamlarının kanunsuz olarak tüccarlara veya

<sup>297</sup>BOA., DH., MKT., 1051/29. İef.4. (17 Cemaziyel-ahir 1320/ 21 Eylül 1902).

kaza ahâlisine ruhsat vermesini önlemek için orman müfettişleri ve memurları tarafından ağaçların kontrol edilmesi ve kesilecek ağaçları damgalanması kararı alınmıştır. Böylece kanunsuz kesimi önlemek ve ormanları tahribattan korumak için damgalanan ağaçlar dışında herhangi bir ağacın kesilmesine izin verilmemesi şartı uygulanmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu uygulama sadece Alanya, İğdir, gibi Teke Sancağı kazalarıyla sınırlı kalmamış Konya, Adana, Halep, Kastamonu, Sivas, Diyarbakır, Elâzığ, Erzurum, İzmir, Beyrut ve Selanik'te de uygulanması için tebligat gönderilmiştir<sup>298</sup>.

Alanya ve civarında kereste kaçakçılığını önlemek için alınan tedbirlerde, ihbarlar önemlidir. İhbar sonrası başlatılan tahkikat süreci, kereste ve buna benzer orman ürünlerinin kaçakçılığının boyutlarını göstermektedir. Özellikle 1891 yılında Dimyat ve İskenderiye iskelelerine gümrük vergisi ödenmeden çıra kaçırıldığı ihbarı üzerine, Konya Vilâyeti tarafından tahkikat memurları gönderilmiştir. Tahkikat sonucunda kaçak yollarla gönderildiği kesinleşen ürünlerden iki kat gümrük vergisi ödenmesi şartıyla Midyat ve İskenderiye taraflarında satılabileceği kararı alınmıştır<sup>299</sup>.

Kaçakçılığı önlemek için caydırıcı bir yöntem olarak, iki kat gümrük resmi ödenmesi şartı getirilmiş olsa da Alanya ve civarında kereste kaçakçılığı XX. yüzyıl başlarında da devam etmiştir. Önlem kapsamında ormanların korunması hususunda kararlar alınmış olsa da gümrük resmi ödenmeksizin kereste nakli yapılmıştır. Bu durumu önlemek için farklı bir uygulama başlatılmıştır. Özellikle, kaçak kerestelerin sahil ve iskelelerden geçişini önlemek için tedbirler alınmıştır. Bu hususta; başta kereste olmak üzere çeşitli orman mahsullerinin kanun ve nizama uygun olarak imal edilmesi ve herhangi bir kaçakçılık olayına mahal verilmemesi için Alanya, Manavgat ve Alara iskelelerinde kulübeler inşa edilecektir. Orman memurlarının ikameti için inşa edilecek bu kulübeler, yüklü miktarda masrafı beraberinde getirmiştir. Zira, her bir kulübe için 500 kuruş 17 para olmak üzere 13.513 kuruş harcamayı gerektirmiştir<sup>300</sup>.

Her ne kadar yasal kereste temini ve ormanların tahribini önlemekle yükümlü orman idaresi memurları bulunsa da kaçakçılığa göz yumanlar arasında başta orman müfettiş ve memurları bulunmaktadır. Önlem kapsamında yapılan tahkikat sonrasında görevlerinden azledilmişlerdir. Haklarında başlatılan hukuki süreçte, İstinaf Mahkemesi'nde yargılanmışlardır<sup>301</sup>.

Alanya ve Antalya dışında Finike ve Kaş gibi iskeleye sahip olan yerleşim yerlerinde de kereste kaçakçılığı yapılmıştır<sup>302</sup>. Esasen, Teke Sancağı dahilinde bulunan tüm sahil ve

<sup>298</sup>BOA., DHMKT., 2068/42.

<sup>299</sup>BOA., A.MTZ., (05) 13/55.

<sup>300</sup>BOA., ŞD., 523/37. (9 Safer 1315 /1 Temmuz 1897).

<sup>301</sup>BOA., DH., MKT., 1180/14; BOA., DH., MKT., 36/9. İef.1

<sup>302</sup>Durgun, 2017: 54.

limanlar bu dönemde kaçakçılık faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir alan haline gelmiştir. Önlem kapsamında, Antalya ve Alanya dahil olmak üzere tüm sancakta, kereste ihracatının tamamen menedilmesi gündeme gelmiştir. Bu durum sadece kereste kaçakçılığı ile ilgili değildir. Kereste nakliyatı için bölgeye gelen vapur ve gemilerin, sancak dahilindeki tüm kıyılara silah ve buna benzer ithali yasak eşyaları taşımalarıdır. Hem ticareti hem de güvenliği olumsuz etkileyen kaçakçılık faaliyetlerinde, başat olarak orman memurları ve sahil memurları sorumlu tutulmuşlardır. Bu nedenle memurların tayininde dikkatli olunması gerektiği ve orman memurlarının Ermeni olmayanlar arasından seçilmesi gerektiği Orman İdaresi'ne bildirilmiştir. Ayrıca; sahillerin hem denizden hem de karadan muhafazası için Kılıç Ali Vapurunu'nun gönderilmesi gerektiği Konya Vilâyeti tarafından Bahriye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>303</sup>.

Kereste kaçakçılığı, sadece XIX. yüzyılda değil XX. yüzyıl başlarında da bölgede hâkim olmuştur. Kaçakçılık faaliyetleri, bu dönemde o denli artış göstermiştir ki, orman mahsullerinden, hazineye daha fazla gelir sağlanması için talimatnameler hazırlanmıştır. Nitekim; bu amaca yönelik, 1910 yılında Orman Talimatnamesi çıkarılmıştır. Ancak kaçakçılık faaliyetleri tüm önlem ve tedbirlere rağmen önü alınamaz hale gelmiştir<sup>304</sup>.

Bu nedenle önlem kapsamında, ihbarlar sonucu başlatılan tahkikatlar ve akabinde başlayan yargı süreci yetersiz kalmıştır. Azil ve tazminat cezalarının caydırıcı niteliği bulunmamaktadır. Bu durum sadece kereste kaçakçılığı için değil devlet tekeline olan diğer ticari ürünler için de geçerlidir. Bu durum, kaçak ticaretin kalesi haline gelen az gelişmiş veya gelişmekte olan liman şehirlerinin kontrol edilememesinden kaynaklanmaktadır.

### 2.1.8 Cebel-i Lübnan'da Orman İdaresi

Özellikle sedir ağaçlarının yetiştiği geniş ve dağlık araziye sahip olan Cebel-i Lübnan, coğrafi konum ve iklim şartları göz önüne alındığında kereste temininde ön plandadır. Ancak XIX. yüzyılda Osmanlı ekonomisinde etkili bir alan değildir. 1861 tarihli Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi ile Babıâli tarafından Avrupa baskısıyla Lübnan'a idari, adli ve mali anlamda özerklik verilmesini kabul ettiği<sup>305</sup> için Avrupalı devletlerin ilgisinin yoğunlaştığı bir alan hale gelmiştir. Ayrıcalıklı statüde bulunması nedeniyle ormanların tasarrufunda bilhassa, kereste ve kömür gibi orman ürünlerinin vergilendirilmesi hususunda ihtilaflar bulunmaktadır.

Cebel-i Lübnan'dan başka bir noktaya nakledilecek keresteler hakkında, orman nizamnâmesi gereğine göre vergi alınması hakkında Şûrâ-yı Devlet'in 26 Ağustos 1890 tarihli mazbata suretinde belirtildiği üzere; Cebel-i Lübnan Vilâyet Nizamnâmesi'nde, Cebel

<sup>303</sup>BOA., DH., MKT., 36/9, lef. 27. (27 Teşrin-i sâni 1309/ 9 Aralık 1893).

<sup>304</sup>Serez, 1990: 97.

<sup>305</sup>Ortaylı, 1984: 89; Ortaylı, 2018: 52; Reyhan, 2006: 175.

ahâlisinin orman vergisinden muaf olduğuna dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Bu nedenle Cebel'de bulunan ormanlardan temin edilen ürünlerin yanı sıra Suriye ve Beyrut vilâyetlerine nakledilen her nevi odun ve kereste için orman resmi ödenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak nizamnâme hükümlerine göre, Cebel-i Lübnan, benzer resimlerin her türlüünden istisna tutulmuştur. Orman resmi de bu istisna resimlere dahildir. Dolayısıyla, Cebel-i Lübnan Vilâyeti'nden başka bir noktaya nakledilecek olan kerestelerden vergi alınmasının nizamnâme şartlarına aykırı olduğu beyan edilmiştir<sup>306</sup>.

Müzakere edilen nizamnâme hükmüne göre, Cebel-i Lübnan senelik olarak sadece bir miktar maktû vergi vermekle yükümlüdür. Bu nedenle Cebel'de bulunan ormanlardan kesilerek, Suriye ve Beyrut Vilâyetlerine nakledilen kerestelerden, vergi alınmasına gerek olmadığı üç rey tarafından kabul edilmiştir. Buna rağmen, Cebel dağlarından temin edilen kerestelerden alınacak orman resmi ve kerestelerin nakli hususunda da ikilikler yaşanmaktadır. Nitekim; Suriye Vilâyeti'nden bildirildiği üzere, Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi'nde, ahâlinin Cebel ormanlarının tasarrufunda vergiden muaf olduğuna dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. Bu nedenle Cebel ormanlarından kesilen kerestelerden, orman resmi alınması kararlaştırılmıştır. Keresteler üzerinden alınacak orman resmi, iskelelerde maktû vergi olarak alınması gerekmektedir. Eğer Cebel'den götürülecek kerestelerden vergi alınmazsa birtakım sorunları ortaya çıkaracağı sebep ve sonuçlarıyla belirtilmiştir. Zira, Cebel dışından çeşitli mahallerden nakledilecek keresteler ile Cebel ormanlarından temin edilen keresteler karıştırılabilir. Şayet karıştırılır ise, vergisiz nakledilecek ve bu durum hazineye zarar verecektir. Bu nedenle Cebel-i Lübnan ormanlarından temin edilen ve iskeleye nakledilen kerestelerden vergi alınması gerekmektedir. Bu durum, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı başta olmak üzere Suriye ve Beyrut Vilâyetlerine bildirilmiştir. Ayrıca Maliye Nezâreti'ne dahi beyan edilmesi gerektiği Dahiliye Nezâreti'ne havale edilmiştir<sup>307</sup>.

### 2.1.9 Cebel-i Lübnan'da Kereste Kaçakçılığı

Cebel-i Lübnan ormanlarından kaçak kesim yapıldığına dair herhangi bir kayıt bulunmamakla birlikte ruhsatsız kereste naklini önlemek için tedbirler alınmıştır. Nitekim; Cebel-i Lübnan ormanlarından temin edilen kereste, odun ve katran gibi ürünlerin nakli hususunda Cünye İskelesi ön plana çıkmaktadır<sup>308</sup>. Söz konusu iskele, Beyrut ve Cebel-i

<sup>306</sup>BOA., A., MTZ., CL., 2/79. lef. 2. (1 Muharrem 1308/17 Ağustos 1890).

<sup>307</sup>BOA., A., MTZ., CL., 2/79. lef. 2. (1 Muharrem 1308/17 Ağustos 1890).

<sup>308</sup>Cebel-i Lübnan Vilâyeti'nde meydana gelen kaçakçılık faaliyetlerinde Cünye İskelesi, önemli bir noktadadır. Kereste dışında ticari değeri olan tütün vb. ürünlerin kaçırılması olaylarına sık rastlanılması devletin, kereste nakli konusunda da önceden tedbir almasını gerektirmiştir. Her şeyden önce, özerk bir vilâyet olması hem de Beyrut ve Suriye Bölgesine yakın olması nedeniyle Cünye İskelesi'ne nakledilecek kerestelerden alınacak vergiye dikkat edilmiştir. Bunun yanı sıra, bölge ormanlarının tasarrufuna itina gösterilmiştir.

Lübnan arasında bağlantı sağlayan önemli bir noktadır. Özellikle, Beyrut Rıhtım Şirketi'nin taş ocaklarında kullanılmak üzere Cebel-i Lübnan ormanlarından kesilen odun ve kerestenin güvenli şekilde nakledilmesi için Cünye İskelesi'ne memurlar tayin edilmiştir. Ancak, Beyrut Vilâyeti'nin tayin ettiği ondalık memurları daha sonra geri iade edilmiştir. Bunun üzerine, söz konusu memurların kabul ve istihdamının gerekli olduğu Cebel-i Lübnan Mutasarıflığı'na bildirilmiştir<sup>309</sup>. Meclis-i Vükelâ Tanzimat Dairesi'ne sunulan mazbatanın içeriğinde, Cebel-i Lübnan dahilinden götürülecek keresteler üzerinden, Orman Nizamnâmesi'nde belirtilen miktarda vergi alınması gerektiği bildirilmiştir. Ayrıca, Osmanlı sınırları dahilinde bulunan diğer vilâyetlerde olduğu gibi çeşitli mahallerden nakledilen orman mahsullerinin kontrol edilmesi gerekmektedir. Kontrol görevi ise, Cünye İskelesi'nde bulunan gümrük memurları tarafından gerçekleşmesi gerektiği belirtilmiştir<sup>310</sup>.

Cebel-i Lübnan ormanlarından temin edilen kerestenin nakli hususunda yaşanan belirsizlikler üzerine, kurumlar ve yerel idare arasında yapılan müzakereler sonucunda vergi alınması gerektiği kararına varılmıştır. Devlet hazinesinin zarara uğramaması için güvenli şekilde kereste temin ve ihracına önem verilmiştir. Ancak bu uygulamalara rağmen, Cebel-i Lübnan civarına bilhassa, Cünye İskelesi'ne ruhsat alınmaksızın, deniz yolu aracılığıyla, tezkeresiz kereste nakli yapıldığına dair ihbar bulunmaktadır. Öyle ki, Cünye İskelesi'ne bazı tüccarlar adına kereste ve petrol yağı yüklü Yunan bandıralı vapurun geleceğine yönelik ihbarlar vardır.

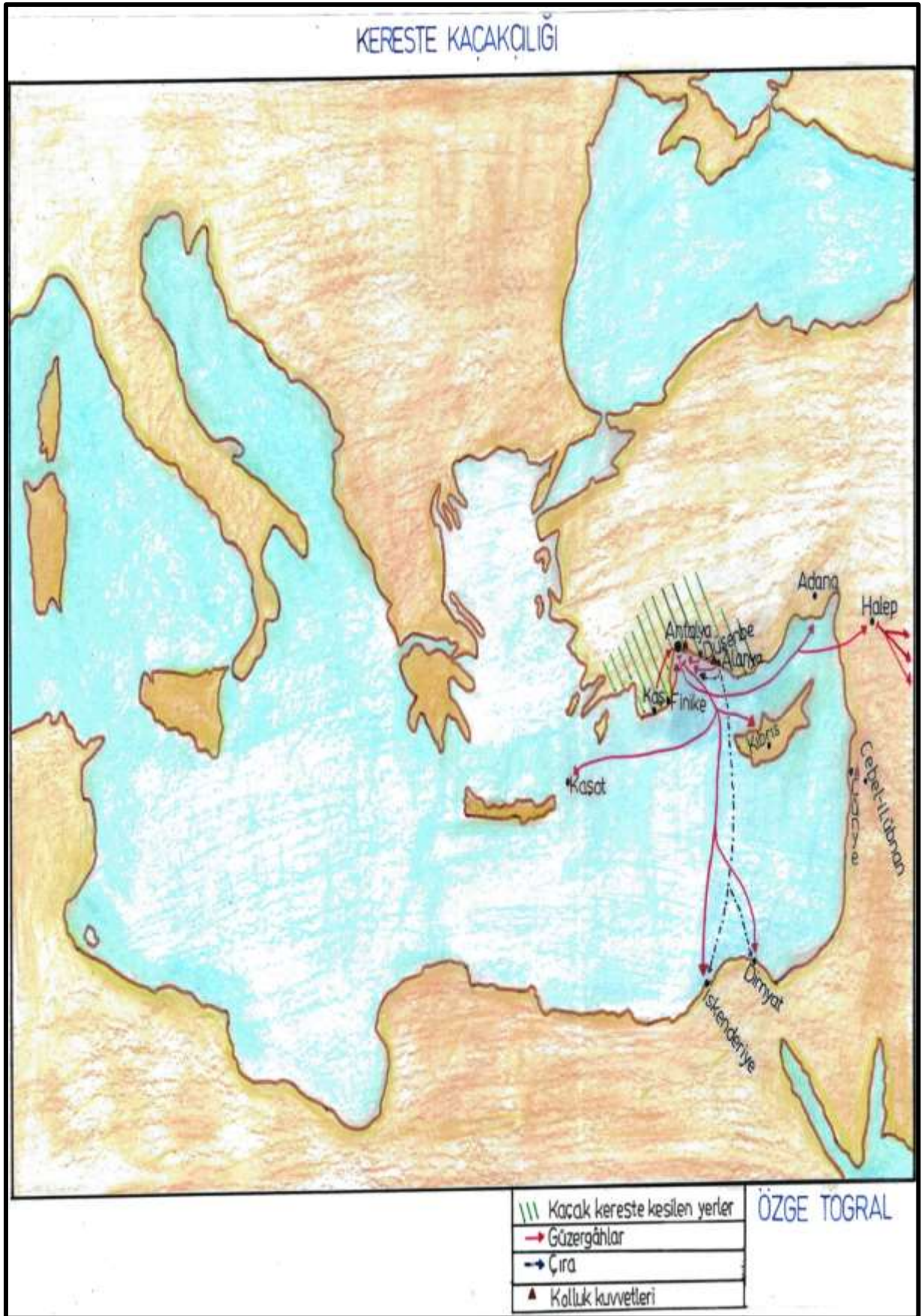
Tedbir kapsamında diğer vilâyetlerde olduğu gibi gümrük memurları nakil ruhsatı vermek koşuluyla görevlendirilmiştir. Kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi hususunda ilk adımlardan biri ihbarlardır. Özellikle, kaçak kereste yüklü Yunan vapurunun, Cünye İskelesi'ne geleceğine dair ihbarla birlikte önlem alınması için merkezden bildirilmiş ve dikkatli olunması gerektiği kaçağa meydan verilmemesi hususunda Cebel-i Lübnan Mutasarıflığına bildirilmiştir<sup>311</sup>. Bu nedenle emniyetli ve nizama uygun kereste ticaret ve nakli için Cünye İskelesi'ne ondalık memurları atanmıştır<sup>312</sup>.

<sup>309</sup>BOA., A., MTZ., CL. 2/79. lef. 4. (9 Zilkade 1310/ 25 Mayıs 1893).

<sup>310</sup>BOA., A., MTZ., CL. 2/79. lef. 23. (18 Safer 1312/ 21 Ağustos 1894).

<sup>311</sup>BOA., DH.,MUİ., 11/3- 1. lef. 3. (25 Haziran 1325-8 Temmuz 1909).

<sup>312</sup>BOA., A., MTZ., CL., 2/79. lef. 4. (9 Zilkade 1310/ 25 Mayıs 1893).



Haritalar 2.1 Kereste Kaçakçılığı Sevk ve Nakil Güzergâhları



## 2.2 Tütün Kaçakçılığı

15. yüzyılda Osmanlı topraklarına geldiği düşünülen tütünün, 16. yüzyıldan itibaren üretim ve tüketimi artmıştır. Bu nedenle bölgeler ve şehirlerarası tütün ticaretiyle uğraşan tüccar sayısında da artış olmuştur. Devlet hazinesine ciddi miktarda gelir sağlamaya başlayınca tütün üzerinden alınan gümrük ve dönüm öşrü mukâataaları, İstanbul Gümrük Eminliği'ne bağlanmış ve kayıtları Maden Mukaatası tarafından tutulmuştur. 1759 yılına kadar tütün gümrüğü kayıtları Maden Mukâataası tarafından tutulmaya devam etmiştir<sup>313</sup>.

Başlangıçta iltizama verilmeyen tütün gümrük resmi, emaneten idare edilmiştir. Daha sonraki yıllarda ayrı bir tütün mukâataası oluşturularak tütün üretim ve satışına izin verilmiştir<sup>314</sup>. Osmanlı ve Avrupalı devletler arasında imzalanan, Kanlıca Ticaret Antlaşmaları olarak adlandırılan 1861 ve 1862 tarihli ticaret antlaşmalarıyla, kapitülasyonlar yeniden düzenlenmiştir<sup>315</sup>. Özellikle, 1 Ekim 1861'de İngiltere ile imzalanan antlaşmanın 14. maddesi gereğince, tütünün ithali yasaklanmıştır. İngiltere'nin alıp ihraç edeceği tütünden, hiçbir vergi alınmayacaktır. Sadece ihraç edilen tütün miktarı gümrüğe bildirilecektir. Söz konusu antlaşmalarla, Osmanlı sınırları dahilinde tütün ithali yasaklanmış ve ihraç sırasında alınan %8 oranındaki vergi kaldırılmıştır<sup>316</sup>.

Ticaret antlaşmalarından sonra tütün ve tütün ürünlerinin nasıl yönetileceği hususu, Meclis-i Vükelâ'da görüşülmüş ve ardından bir nizamnâme düzenlenmiştir. 1 Ocak 1862 tarihli nizamnâme gereğince; tütün idaresi, Maliye Nezâreti'yle ilgili olmak üzere, Rüsûmat Emaneti'ne bağlanmıştır. Rüsûmat Emaneti'ne bağlanan tütün gelirlerinin denetimi, gümrük eminine bırakılmıştır. Bu düzenleme ile tütün gelirleri üzerinde devlet kontrolü sağlanmıştır<sup>317</sup>. Tütün idaresinin işleyişi gümrük emininin başkanlığında, uzmanlardan oluşan bir komisyon tarafından hazırlanacak olan nizamnâmeyle saptanmasına karar verilmiştir. 12 Mart 1872 tarihli imtiyaz sözleşmesiyle İstanbul (Suriçi, Üsküdar, Galata, Eyüp) ve civarında gerçekleşen tütün üretim ve satış imtiyazı Mösyö Zarifi ve Hıristaki Efendi'ye verilmiştir. İlk özel tütün inhisarı olarak adlandırılan bu imtiyaz yıllık olarak 400.000 altın karşılığında beş yıl süreyle tütün alım ve satımından sorumlu olmuştur. Ancak 13 Ekim 1872'de imtiyaz sözleşmesi feshedilmiş ve tekrar Rüsûmat İdaresi'ne devredilmiştir<sup>318</sup>.

<sup>313</sup>Yılmaz, 2003: 3.

<sup>314</sup>Ünal, 2003: 18.

<sup>315</sup>İnalçık, 2000b: 251; Tabakoğlu, 2016: 709; Külünk, 2011:13; Pamuk, 1985: 655.

<sup>316</sup>Ünal, 2003: 21; Oktar ve Alan, 2018: 30; Dıġıroġlu, 2007: 23.

<sup>317</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 62.

<sup>318</sup>Dıġıroġlu, 2007: 24-25; Oktar ve Alan, 2018: 30; Yılmaz, 2003: 157.

1877-1878 Osmanlı Devleti, Rus Savaşı'ndan sonra savaş tazminatını ödemek için Galata bankerlerine 8.725.000 lira borçlanmıştı. Borcun ödenmesi için Osmanlı Bankası ve Galata bankerlerinden oluşan heyetle görüşmeler yapılmıştır. 28 Kasım 1879'da alacaklılar ve Babıâli arasında bir mukavelename imzalanmıştır. Mukavelenameye göre, borcun eşit taksitlere bölünerek on yılda ödenmesine karar verilmiştir. Borca teminat olarak, altı gelir kaynağı kiraya verilmiş ve Rûsûm-ı Sitte İdaresi kurulmuştur. Tuz, tütün, damga ve pul, müskirât, balık avı gelirleri ve bazı vilâyetlerin ipek öşür gelirleri on yıllık süreyle bu idareye bırakılmıştır<sup>319</sup>. 12 Nisan 1873 tarihinde, Galata bankerlerinden Baltazzi'nin oğlu Leonidas Baltazzi, "Tütün Rejisi" projesini hükümete sunmuştur. İtalyan modeli bu proje, hükümete yeni kaynaklar vaat etmekle birlikte, Leonidas Baltazzi tütün rejisine sermaye sağlayacaktır. Karşılığında ise Osmanlı sınırları dahilinde tütün gelirlerinde imtiyaz sağlayacaktır. Ayrıca Leonidas Baltazzi, tütün üreticilerine kredi olanağı temin edecektir<sup>320</sup>. Bu proje gelişmesinden sonra 1881 Muharrem Kararnamesi imzalanmış ve kararname hükümlerine göre Rûsûm-ı Sitte İdaresi'nin tüm yetkileri Osmanlı dış borçlarının, düzenli şekilde ödenmesi amacıyla kurulan Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne devredilmiştir. Avrupalı devletlerin ve Osmanlı alacaklılarının temsilcilerinden oluşan idare; tütün, tuz, müskirât gibi Osmanlı ekonomisinin başlıca gelir kaynaklarının tahsilinde söz sahibi olmuştur<sup>321</sup>.

1883 yılında Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne bağlı olarak "Memalik-i Osmanlı Duhanları Müşterekü'l- Menafaa Reji Şirketi" kurulmuştur. Söz konusu bu şirket, Osmanlı Devleti'nin tütün gelirlerine ortak olmak amacıyla ve devletin dış borçlarını ödemek için yabancı sermaye ile kurulmuştur<sup>322</sup>. Vergilendirme yolu ile devlet denetimine alınan tütün imali ve dağıtımını ticari gelişme olarak değerlendirilir iken, 1883 yılında kurulan Reji Şirketinin, üreticiden düşük fiyata tütün almak çabası, tütün kaçakçılığı gibi devlet maliyesini olumsuz etkileyen faktörleri beraberinde getirmiştir. Bu nedenle tütün, Doğu Akdeniz limanlarında bilhassa Antalya, Lübnan, Beyrut gibi liman kentleri hattında önemli ölçüde kaçakçılığı yapılan ticari ürün olarak karşımıza çıkmaktadır.

## 2.2.1 Tütün Vergi Uygulamaları

Tanzimat'ın ilanından sonra tütün üzerinden alınan vergi usul ve miktarı değişmiştir. Nitekim bu dönemden önce tütünden alınan "Duhan Resmi" kaldırılmıştır. Dönüm esasına göre 1/10 oranında vergi alınmaya başlanmıştır<sup>323</sup>. Bununla birlikte tütün üzerinden iki farklı vergi

<sup>319</sup>Gürsoy, 1984: 21; Küçük ve Ertüzün, 1994: 60.

<sup>320</sup>Kazgan, 2005b: 156; Keskin ve Yaman, 2013: 63.

<sup>321</sup>Kazgan, 2005b: 157.

<sup>322</sup>Pamuk, 2005: 232; Kazgan, 2005b: 155-156.

<sup>323</sup>Dıġıroġlu, 2007: 20; Güran, 2014: 320.

alınmaktadır. Bunlardan biri, nerede ekilirse ekilsin herkesin eşit oranda ödemekle yükümlü olduğu “Tütün Dönüm Resmi”, ikincisi ise; tüccarın ödemekle yükümlü olduğu “Gümrük Resmi”dir. Gümrük vergisinin miktarı, tütünün cins ve zamanına göre farklı oranlarda değerlendirilmektedir<sup>324</sup>.

1838 Ticaret Antlaşması’na göre ihraç edilen tütünlerin %12 oranında vergilendirilmesi hazine kaybına neden olmuştur. Hazine kaybını kapatmak için 1844 yılında kıyye başına 90 akçe alınması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla, “Ruhsat-ı zer’iyye” adı verilen vergi konulmuştur. Daha sonra bu vergi hem çiftçi hem de yabancı devletlerin tepkisi nedeniyle kaldırılmıştır. Temmuz 1851’de tekrar uygulamaya konulmuş olmasına rağmen, baskılar nedeniyle Nisan 1852 tarihinde kaldırılmıştır. Hazine kaybını kapatmak için “humus öşür” adıyla öşür vergisi oranı %20’ye çıkarılmıştır. Avrupalı devletlerin baskısı nedeniyle öşür oranı %10’a düşürülmüştür<sup>325</sup>. Bu dönemde tütün üzerinden alınan vergilerin tarifeleri siyasi ve ekonomik gelişmeler nedeniyle sürekli değişmiştir. Örneğin; 1856 yılında ruhsatiye resmine %100 oranında zam yapılarak, birinci sınıf tütünden alınan 180 akçe ruhsatiye resmi 360 akçeye, ikinci sınıf tütün, 120 akçeden 240 akçeye yükseltilmiştir. Üçüncü sınıf tütünler ise, 60 akçeden 120 akçeye yükseltilmiştir. Kırım Savaşı’ndan sonra artan dış borçlar nedeniyle vergi oranı artırılmıştır. Bu kapsamda, 5 Aralık 1859 tarihinde, birinci sınıf tütünlerden alınan ruhsatiye 360 akçeden 720 akçeye, ikinci sınıf kalite tütünlerden alınan 240 akçe, 360 akçeye yükseltilmiştir. Üçüncü sınıf kalite tütünler ise 120 akçeden 180 akçeye çıkarılmıştır<sup>326</sup>.

10 Ocak 1863 tarihli nizamnâmenin on dördüncü maddesinde; şehir ve kasaba iskelelerinde gerek yerli ve gerek yabancı, tütün ve tömbeki ürünlerinden sigara ve enfiye satışı olduğunda duhan resmi mürûriyesi, duhan nazırı, müdürü veya memuru tarafından tahsil edilecektir. Eyalet, sancak ve kazalarda ise yerel idare yetkilileri tarafından da duhan resmi mürûriyesi tahsilatı yapılabilecektir. Yine aynı tarihli nizamnâmede, gezgincilik suretiyle pazar ve panayırda duhan satanlardan, senelik olarak “ellişer guruş” resim alınarak ruhsat tezkiresi verilmesi gerektiği belirtilmiştir<sup>327</sup>.

Esasen, tütün gümrüklerinin Rüsûmat Emaneti’ne bağlanmasından sonra Haziran 1864 tarihinde satılmakta olan tütün üzerinden “mürûriyeresmi ve bey’iyye resmi” olmak üzere iki tür resim alınmaktadır. “Mürûriyeresmi”; tütünün cinsine ve kalitesine göre herhangi bir ayırım yapılmadan tarifesi, kıyye başına 12 kuruş olan bir vergidir. İç gümrük vergisi kaldırıldıktan sonra konulmuştur. “Bey’iyye resmi” ise; perakende ve seyyar tütün satıcılarından alınan

<sup>324</sup>Gökdemir, 1993: 325.

<sup>325</sup>Yılmaz, 2012: 3.

<sup>326</sup>Yılmaz, 2005: 200.

<sup>327</sup>Düstur, Tertib:I, Cilt:II, s. 646-647.

vergidir<sup>328</sup>. XIX. yüzyılda en fazla gelir getiren tarım ürünlerinden biri haline gelen tütün üzerinden, çiftçinin ektiği tütünden, öşür vergisi alınırken, satıcıdan ise mürûriyeresmi ve bey'iyeye resmi alınmaktadır<sup>329</sup>.

1870 yılında yapılan düzenlemelerle tezkere ve damga usulü getirilmiştir. İlk olarak nakledilen tütün, Rüsûmat İdaresi'nin depolarına teslim edilecektir. Tütünün depodan sevki için tüccarın harç resmi ödedikten sonra, imrariye tezkeresi alması gerekmektedir. Depoda bekletilen tütünden, ardiye resmi alınmaktadır. Ayrıca bu tarihten sonra ihraç edilen tütünlere, damga ücreti karşılığında kurşun mühür vurulacaktır.<sup>330</sup> Tütün ve tütün ürünlerinin satıldığı bayilerin ve dükkanların yıllık kirasının %30'u oranında kira alınmaktadır. 11 Ocak 1874 tarihli nizamnâme ile mürûriye resminin tarifesi kıyye başına 3 kuruş olarak belirlenmiştir. İlk kez iç tüketimde "sarfiyat resmi" adlı vergiye tabi tutulmuştur. Bu uygulamayla birlikte bandrol sistemine geçilmiştir. Böylelikle tütün üretim, satış ve tüketimine kadar olan tüm evreler birbirine bağımlı bir şekilde devlet tekelinde gerçekleşmeye başlamıştır. Bu dönemde tütün ticaretinde alınan diğer bir vergi de âmediye resmidir. Miktarı ve kalitesine göre; kıyye başına 6,4 ve 2,5 akçedir. Bu vergi, gümrük oluşturulamayacak kadar küçük yerlerde yapılan tütün ziraatı için geçerlidir<sup>331</sup>.

Tütün tekeli oluşturulmadan önce Osmanlı sınırlarına ilk giriş tarihinden itibaren tütün kullanım ve satışına ilişkin yasak başlamıştır. 1609 yılından 1649'a kadar geçen süreçte merkezi otoriteden gizli olarak taşrada bağ ve bahçelerde kaçak olarak üretilmeye devam edilmiştir. Tütün üzerine getirilen üretim ve tüketim yasağı fiyatları yükselttiği için, çiftçiyi tütün üretimine yönlenmiştir<sup>332</sup>. Üretimin bir kısmı nizamnâmelere aykırı olarak gerçekleştirilmiştir. Özellikle, Tanzimat döneminden önce mukâtaa sistemi içerisinde devlet gelirlerinin etkin şekilde denetlenememesinden dolayı, XIX. yüzyıla gelindiğinde tütün imalatı ve ticaretini düzenlemek amacıyla uygulamaya konulan tütün nizamnâmeleri<sup>333</sup> ile denetim sağlanmaya çalışılmıştır. Nitekim: öşür vergisine ek olarak "zeriyye resmi" adında yeni bir vergi uygulaması getirilmiştir. Bu vergi bir süre sonra kaldırılarak yerine beşte bir oranında "humus öşür" adıyla tütün üzerine yeni vergi uygulaması getirilmiştir. Bu durum tütün kaçakçılığının yoğunlaşmasına sebep olmuştur<sup>334</sup>.

<sup>328</sup>Yılmaz, 2012: 3.

<sup>329</sup>Yılmaz, 2005: 204; Keskin ve Yaman, 2013: 63; Düstur, Tertib: I, Cilt: II, s.621-643.

<sup>330</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 63

<sup>331</sup>Yılmaz, 2012: 3.

<sup>332</sup>Yılmaz, 2005: 128.

<sup>333</sup>Erim ve Nakiboğlu, 2013: 321.

<sup>334</sup>Yılmaz, 2005: 128-129.

22 Mayıs 1883 tarihinde yürürlüğe giren Reji Şartnâmesinin maddeleri, daha önce devlet tekelinde olan tütün idaresine başka bir boyut kazandırmıştır. Bilhassa, bandrol uygulamasının geçerli olduğu tüm bölgelerde, tütün üretim ve satımından Reji İdaresi sorumludur. Lübnan ve Girit dışında tüm bölgelerde uygulanan vergi uygulaması Reji Şirketine devredilmiştir. Ülkede imal edilen tömbeki geliri, Reji'ye kalacaktır. Ancak ithal tömbeki geliri, devlete ait olacaktır<sup>335</sup>. Şer'i vergi olması nedeniyle devlet tütün hasılatından öşür alabilecektir. Tütün ihracatı, önceden olduğu gibi serbesttir. Fakat üretilen tüm tütünlerin depolama ve muhafaza yetkisi Reji İdaresi'ne ait olacaktır. Bu nedenle reji ambarlarında muhafaza edilecektir<sup>336</sup>. Tütün üretimini denetleme görevi de Reji İdaresi'nin yetkisine bırakılmıştır. Tütün yetiştirmek isteyen çiftçi idareden, tütün ekim ruhsatı almak zorundadır. Ekim ruhsatı sırasında çiftçi ve Reji arasında anlaşmazlıklar meydana gelmiştir. Bu nedenle Reji, ruhsatname vermemiş ve hasat dönemi geldiğinde ise ruhsatsız olduğu için tütünleri kesmeye başlayacağını bildirmiştir<sup>337</sup>.

Bunun yanı sıra, tütün üretimi yapmak isteyen çiftçinin yarım dönümden küçük arazide tütün ekimine izin verilmemiştir. Hasat döneminde, tütünün kıymet ve kalitesi üretici temsilcileri tarafından incelenecektir. İşlenmiş tütün ve tütün ürünleri Reji İdaresi'nin ruhsat verdiği dükkanlarda satışa sunulacaktır. İhraç dışı olan tütünler ise, Rejinin denetimi altında fabrikalara gönderilecektir<sup>338</sup>.

Reji Şartnâmesinde üretim, nakil, satış tüm yönleriyle belirtilen bu hususlar, tütün üreticisini tütün kaçakçılığına iten sebepler arasındadır. Örneğin; 1887 yılında Reji İdaresi tarafından, Antalya'da yetiştirilen tütünlerin düşük fiyata alınması ve kimi zaman tütüne fena denilerek yakılarak yok edilmesi nedeniyle birçok tütün üreticisinin mağdur olduğu ve birkaç karye ahâlisinin tütün ziraatını bıraktığı<sup>339</sup> göz önüne alındığında, tütün kaçakçılığının sebepleri arasında Reji İdare'sinin, uygulamalarının payı büyüktür.

Tütünün ekiminden imal ve ithalatına değin her türlü işlem nizamnâmelerle denetim altına alınmaya çalışılmıştır. Ancak, Reji İdaresi kurulduktan sonra nizamnâmelere aykırı olarak tütün imal ve satışı artış göstermiştir. Tütünün, Osmanlı topraklarına getirilişinden itibaren belli nizamlar çerçevesinde imalat ve satışı yapılmaya çalışılsa da nizama aykırı tütün ticareti söz konusudur. Özellikle; iç ve dış gümrük özelliği taşıyan limanlarda tütün kaçakçılığı, ticareti sekteye uğratacak şekilde önemli boyutlara ulaşmıştır. Nitekim Antalya, Beyrut, Lübnan gibi liman şehirlerinde nizama aykırı, ruhsatsız, tezkeresiz olarak tütün ticareti

<sup>335</sup>Altun, 1995: 19; Dığıroğlu, 2007: 35.

<sup>336</sup>Altun, 1995: 20; Dığıroğlu, 2007: 35; Gökdemir, 1993: 326.

<sup>337</sup>Dığıroğlu, 2014: 238; Dığıroğlu, 2007: 35; Altun, 1995: 20.

<sup>338</sup>Gökdemir, 1993: 326; Dığıroğlu, 2007:35.

<sup>339</sup>Doğan, 2012: 197.

yapılmıştır. Söz konusu limanlarda, tütün kaçakçılığı, uluslararası ticaret ağına yeni katılan limanlarda Avrupalı devletlerin yürüttüğü ekonomik politikalar da etkili olmuştur. Bu nedenle Antalya, Alanya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan hattında gerçekleşen tütün kaçakçılığının sebepleri ve alınan önlemler ayrı olarak incelenecektir.

### 2.2.2 Antalya Limanı'nda Tütün Kaçakçılığı

Sahip olduğu iklim özellikleri nedeniyle tütün ziraatına uygun olan Antalya'da, tütün üretim ve ticareti diğer Akdeniz liman şehirlerinde olduğu kadar yoğun olmasa dahi ziraatı yapılan ürünler arasında bulunmaktadır<sup>340</sup>. Ziraatın yanı sıra Antalya limanında gerçekleşen ithalatta da tütünün önemli bir yeri vardır<sup>341</sup>. Nitekim, bölgede tütün ziraat ve ticaretini denetim altında tutan Reji İdaresi temsilciliğinin bulunması bunu kanıtlar niteliktedir. Daha önce belirtildiği üzere nizamnâmeler ve lâyhalar düzenlenerek, tütün ziraat ve ticaretinden alınan vergiler artırılmaya çalışılmıştır.

Bilhassa XIX. yüzyılda artan vergiler ve Reji İdaresi'nin uygulamaları nedeniyle Antalya'da kaçak tütün ziraatı ve ticareti yapılmaktadır. Kaçak üretimin sebepleri arasında, Rejinin, tütünü üreticiden çok düşük fiyat karşılığında alması ve fena denilerek imha edilmesi düşünülebilir. Hatta külliyetli miktarda tütün yetiştiren birçok karye ahâlisinin, tütün ziraatını terk etmesine sebep olmuştur<sup>342</sup>.

Sadece bölgede üretilen tütünün kaçak ticareti yapılmamıştır. Bilindiği üzere Antalya Limanı, 1800'lü yıllardan itibaren yerli ve yabancı bandıralı gemilerin uğrak noktası haline gelmiştir. Bu gemiler kimi zaman ihracı yasak olan veya limanlar arası geçişte vergisi ödenmeyen ruhsatsız ürünler taşımaktadırlar<sup>343</sup>. Özellikle, 1887 yılında Antalya Limanı'na gelen Vasil Kostani adlı kaptanın komutasında olan 66 tonilatoluk Delfine adlı Yunan bandıralı yelkenli geminin taşıdığı kaçak tütün miktarı, bölgedeki tütün kaçakçılığının boyutunu göstermektedir. Söz konusu, Yunan bandıralı gemide 100-150 kıyye kıyılmış kaçak tütün bulunmaktadır. Antalya Reji İdaresi kolcusu, durumu Reji Müdürlüğü'ne ihbar etmiştir<sup>344</sup>. Bu dönemde, Antalya'da yoğunlaşan tütün kaçakçılığının boyutu farklı şekillerde gelişmiştir. Öyle ki, kaçakçılık yapanlar bir veya iki kişiden ibaret değildir. 40 veya 50 kişiden oluşan tütün kaçakçıları, Antalya Sancağı dahilindeki karyeleri ve sahilleri dolaşarak ahâliye cebren tütün satmaya çalışmışlardır. Almak istemeyenlere zulmetmişlerdir<sup>345</sup>.

<sup>340</sup>KVS., 1317: s. 198.

<sup>341</sup>Dinç, 2017a: 2.

<sup>342</sup>BOA., DH.MKT., 1424/48. (14 Ramazan 1304/6 Haziran 1887).

<sup>343</sup>BOA., DH.MKT., 1449/106. (4 Muharrem 1305/ 22 Eylül 1887).

<sup>344</sup>BOA., HR.TH., 73/64, lef. 1. (10 Şevval 1304/2 Temmuz 1887).

<sup>345</sup>BOA., DH.MKT., 653/33. (20 Zilhicce 1320/ 20 Mart 1903).

Antalya ve civarında kaçak tütün ticareti dışında, kaçak tütün ziraatına da rastlamak mümkündür. Daha önce belirtildiği üzere tütün ekimi için ruhsat alma şartı bulunmaktadır. Ancak Antalya’da iskân edilmiş olan, Kafkas muhacirlerinin ruhsat almaksızın tütün ekimi yaptığı hakkında şikâyetler bulunmaktadır<sup>346</sup>. Kafkas muhacirleri hakkındaki bu şikâyetler arasında sadece ruhsatsız tütün ekimi yoktur. Aynı zamanda Teke Sancağı dahilinde bulunan Varsak’ta iskân edilen Kafkas muhacirlerinin, ahâlinin arazisine tecavüz etmeleri ve hayvanlarını çaldıkları için söz konusu mahalde bulunan on iki hane muhacirin Halep Vilâyeti’nde uygun bir yere nakledilmeleri gerekmiştir<sup>347</sup>. Muhacirlerin bu tür serkeşliklerde bulunma nedeni olarak, Teke Sancağı Meclisi Azası Cemal Bey’in tahrik ve teşvik ettiği hakkındaki şikâyet, Konya Vilâyeti’ne bildirilmiştir. Bunun üzerine tahkikat başlatılmıştır<sup>348</sup>. Kaçak tütün ekimine ilişkin olarak Antalya’da muhacirlerin etkin olduğu tespit edilmiştir.

Nitekim; Antalya’da iskân edilen Çerkez muhacirlerin ettikleri tütünlerin araştırılması gerektiği, eğer ruhsatsız ekim söz konusu ise Reji kolcularının silah ile mukavemet etmeleri gerektiği emri Reji Komiserliğinden bildirilmiştir. Aynı zamanda Konya Vilâyeti ile yapılan muhaberat üzerine, vilâyetten gelen cevapta; muhacirler, iki yıldır tütün ziraatına başlamışlar ise de tütün ekiminin ruhsatsız yapıldığı dolayısıyla kanun ve nizama aykırı olduğu tespit edilmiştir. Çerkez muhacirler, söz konusu bu töhmet ve soruşturmaya kesin suretle karşı çıkmış olsalar da nizamnâme hükümlerine aykırı olarak çeşitli tütün kıyımında buldukları ortaya çıkmıştır. Bu nedenle ahâli tütün ziraatından menedilmiştir<sup>349</sup>.

Belirtildiği üzere; bölgede tütün ziraatı, bazı dönemlerde yasaklanmıştır. Ancak bu yasağın, hangi tarihleri kapsadığı belirsizdir. Öyle ki, döneme ilişkin ürünler hakkında bilgi veren Konya Vilâyet Salnâmesi’ne göre; Antalya’da, tütün üretimi devam etmektedir. Öte yandan, Antalya’da tütün kaçakçılığı ilerleyen yıllarda artış göstermiştir. Ancak bölgede yapılan tütün ziraatı, 1912 yılında artmasına rağmen tütün satışında düşüş yaşanmıştır. Bu durum yasal olmayan tütün satışının arttığını kanıtlar niteliktedir<sup>350</sup>.

Bununla birlikte, 1915 yılında, “Reji Nizamnâme-i Cedidi”ne göre, Antalya’da tütün ekiminin yasaklandığı belirtilmiştir. Nitekim bu nizamnâmeye göre, Antalya’da tütün ekimi yasaklanmış olmasına rağmen, buranın iklimi ve doğası tütün ziraatına fevkalade uygun olduğu hatta İskeçe ve Samsun’da üretilen tütüne, muadil tütün yetiştirilecek derecede müsait ortama sahip olduğu Teke Mutasarrıflığı tarafından Dahiliye Nezâreti’ne bildirilmiştir<sup>351</sup>. Bu dönemde

<sup>346</sup>BOA., DH.MKT., 121/15, lef. 1. (15 Safer 1311/28 Ağustos 1893).

<sup>347</sup>BOA., DH.MKT., 121/15, lef. 3. (17 Cemaziyel-evvel 1311/26 Kasım 1893).

<sup>348</sup>BOA., DH.MKT., 121/15, lef. 1. (15 Safer 1311/28 Ağustos 1893).

<sup>349</sup>BOA., BEO., 477/35751. (8 Rebî-ül-âhir 1312/ 9 Ekim 1894).

<sup>350</sup>BOA., DH.İD., 95.1/62. (17 Zilkade 1330-28 Ekim 1912).

<sup>351</sup>BOA., DH.İD., 95.2/32, lef.1. (15 Kânûn-ı evvel 1330/ 28 Aralık 1914).

tütün kaçakçılığı, sadece Teke Sancağı merkez kazası olan Antalya ile sınırlı değildir. Kaş kazasında da tütün kaçakçılığı faal durumdadır<sup>352</sup>.

Antalya’da gerçekleşen tütün kaçakçılığı, gerek ahâlinin ruhsat almaksızın yaptığı tütün ekimi sırasında gerek limana sevk edilen tütün üzerinden gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Hem kara hem de deniz yolu aracılığıyla bağlantısı bulunduğu bölgelerden Antalya’ya kaçak tütün sevkiyatı gerçekleşmiştir. Fakat bu sevkiyatın hangi güzergâh üzerinden Antalya’ya ulaştığı konusunda bir genelleme yapmak mümkün değildir. Özellikle, sahil muhafazası amacıyla Kaş Kazasına gelen iki yüz nefer askerin kaçak tütün satmakta olduğu şikâyeti dikkate alınmamış ve bu durum civar kazalarda tütün kaçakçılığının artmasına neden olduğu bilinmektedir. Nitekim; daha sonra yapılan tahkikatlardan anlaşıldığı üzere, Dersaadet’ten Konya Vilâyeti ’ne gönderilen bu askerlerin; kaçak tütünleri, yolculukları sırasında geçtikleri bölgelerden elde ettikleri ve vilâyet dahiline ithal ettikleri bilinmektedir. Hatta Kirli Ali namında biri, Konya’ya ulaştığı sırada kaçak tütünle yakalanmış ve derdest edilmiştir<sup>353</sup>. Bu nedenle kaçak tütünün, karayolu güzergâhı olarak ilk önce Konya’ya ardından Antalya ve Kaş sahillerine ulaştırıldığını söylemek mümkündür.

Kaçak tütünün sevkiyatında kuşkusuz en önemli güzergâh deniz yoluyla çizilmiştir. Örneğin, Manastır Vilâyeti ahâlisinden olan Hristo ve Nikola adlı kişiler başta olmak üzere tütün kaçakçılığı yapan dört Bulgar’ın, Antalya sahiline tütün ve eşya-ı muzırta olarak adlandırılan zararlı maddeleri çıkaracakları haber alınmıştır. Bu nedenle başta Kıbrıs ve bazı Yunan adalarına çıkaracakları ihtimali düşünülerek Mekri’den Silifke’ye ve Teke Livası sahillerinin muhafazasını sağlamak için kolluk kuvvetleri atanmıştır. Dolayısıyla Kıbrıs ve bazı Yunan Adaları takip edilerek Mekri ve Silifke’ye ulaşan kaçak tütün, Antalya ve Teke Sancağı dahilinde bulunan sahillere ulaşmıştır<sup>354</sup>.

Ayrıca Antalya-Isparta arası karayolu ulaşımı önemlidir. Isparta civarından Antalya limanına herhangi bir kaçak tütün sevki tespit edilememiştir. Fakat, Isparta civarında tütün kaçakçılığıyla meşgul olan sekiz kişinin ve bu kaçakçılarının Kör Aziz adlı reislerinin, Isparta Reji kolcularıyla yaptıkları kısa bir çatışma sonrası, Antalya yönüne doğru kaçtıkları bilinmektedir. Bu nedenle Antalya’nın tütün kaçakçılarının sığınma veya kaçış noktası olduğu ihtimal dahilindedir<sup>355</sup>.

<sup>352</sup>BOA., DH.İD., 95.2/2, lef. 3. (25 Mart 1329 /7 Nisan 1913).

<sup>353</sup>BOA., DH.İD., 95.2/2. (30 Receb 1331-5 Temmuz 1913).

<sup>354</sup>BOA., DH.TMIK.M., 243/31, lef.3 (24 Muharrem 1325/9 Mart 1907)

<sup>355</sup>Isparta’dan Antalya cihetine geçen tütün kaçakçılarının nereden geldikleri ve nereli oldukları bilinmediği Isparta Mutasarrıflığına bildirilmiştir. Tütün kaçakçılarının nereden geldiği bilinmediği için Isparta dahilinde üretilen tütünün mü kaçırıldığı yoksa başka bir mahalden Isparta’ya kaçak tütün sevki yaptıkları konusu belirsizdir; DH., MUİ., 130/108. (17 Cemaziyel-ahir 1325/ 28 Temmuz 1909).



### 2.2.3 Antalya Limanı'nda Tütün Kaçakçılığını Önlemek için Alınan Tedbirler

Antalya'da gerçekleşen tütün kaçakçılığının önlenmesi hususunda mahalli idarede bulunan idare ve nezâretler ortak önlem kararı almışlardır. Nitekim; 22 Eylül 1887 tarihinde Antalya limanına gelen kaçak tuz ve tütünün yakalanması için neler yapılması gerektiği hakkında mahalli idare tarafından Konya Vilâyeti'ne bildirilmiştir. Konya Vilâyeti'nden gelen cevapta ise; Reji İdaresi tarafından tedarik olunan kayık ile kolcular tarafından kaçakçıların takip edilmesi gerektiği bildirilmiştir. Bununla birlikte Reji İdaresi'nden, kaçakçıların kolculara silah doğrultursa onların da misliyle karşılık vermesi gerektiği talep edilmiştir<sup>356</sup>. Ayrıca içinde tütün, tuz ve barut gibi ithali yasak ürünleri taşıyan kaçakçı gemisinin, Antalya Limanı'na uğrayacağı haberi üzerine; kaçakçıların takibi için zabıtaya müracaat edilmesi gerektiği Maliye Nezâreti ve Rüsûmat Emaneti tarafından bildirilmiştir<sup>357</sup>. İhbarlar, yapılan takibatlar sonuçsuz kalmıştır. Zira yabancı bandıralı gemilerin içinin doğrudan aranması mümkün değildir. Bu hususta farklı uygulamalar mevcuttur. Nitekim; 1887 yılında Antalya limanına gelen Yunan bandıralı yelkenli geminin içinde 100-150 kıyye kıyılmış kaçak tütün kaçırıldığına dair Antalya Reji Müdürlüğü'ne ihbar gelmiştir. Ancak ihbara rağmen, acil bir tahkikat yapılmamıştır. Reji Müdürlüğü'ne yapılan ihbar üzerine, Delfine adlı Yunan bandıralı geminin aranması için bir "memur-ı mahsusa" gerektiği ilk olarak mahalli Yunan Konsolosluğu'na bildirilmiştir. Ancak konsolosluktan, bu şekilde bir arama yapılamayacağı cevabı gelmiştir.

Bunun üzerine; "Duhan-ı Nizamnâme-i Atika'nın" hükümlerinden biri olduğu halde böyle bir araştırmanın gerekliliği, Dersaadet Yunan Sefâreti tarafından mahalli Yunan Konsolosluğu'na emredilmesi için Hariciye Nezâreti'nden arz edilmiştir<sup>358</sup>. Belirtildiği üzere; Maliye Nezâreti, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi ve Reji İdaresi iş birliğiyle zabıta ve jandarma<sup>359</sup> müdahalesi ile tütün kaçakçılığı önlenmeye çalışılmıştır. Antalya örneğinde olduğu gibi jandarma memurlarının tüm Osmanlı sınırları dahilinde, tütün kaçakçılığını önlemek için kullanıldığı bilinmektedir. Özellikle 1895 tarihinde Mösyö Giorgani'nin kaleme aldığı raporda jandarma kuvvetinin tütün kaçakçılığını önlemek adına etkin şekilde kullanımına ilişkin hususlar belirtilmiştir<sup>360</sup>.

<sup>356</sup>BOA., DH. MKT., 1418/47. (15 Şevval 1304/ 7 Temmuz 1887); BOA., DH.MKT., 1449/106. (4 Muharrem 1305 / 22 Eylül 1887).

<sup>357</sup> BOA., DH.MKT., 1449/106. (4 Muharrem 1305 / 22 Eylül 1887).

<sup>358</sup>BOA., HR. TH., 73/64, lef.1. (10 Şevval 1304/2 Temmuz 1887).

<sup>359</sup>BOA., DH.MKT., 653/33. (20 Zilhicce 1320/20 Mart 1903).

<sup>360</sup>Mösyö Giorgani'nin kaleme aldığı rapor: Asayişin sağlanması ve tütün kaçakçılığının önlenmesi için birtakım hususlara değinmiştir. Raporun içeriğinde ise kaçakçılığın öteden beri Yunanlılar tarafından yapıldığı ancak birçok kaçakçılık faaliyetinde Türk kaçakçıların sayısı önemsenemez miktardadır. Bunların kolculara mukavemet etmeleri bu meselenin sonuçlarıyla birlikte ele alınmasını gerektirmiştir. Öyle ki kolcular, kaçakçılar üzerine hücum ederse içlerinden biri muhafazadan yoksun olacaktır. Hükümet, Reji'nin menfaatine hissedardır. Bu nedenle her türlü husus, hoş görülmeyi temin etmiş olsa bile ileride engellenemez bir sorun haline gelecektir. Böyle bir müşkülâtın ortaya çıkmaması için serbestlik tanınmayacağı bellidir. Diğer taraftan kolcuların vazifelerini

Bunun yanı sıra tütün kaçakçılığının önlenmesi hususunda hem kaçak tütün ticaretini hem de kaçak tütün ekiminin soruşturulması için gönderilen Reji kolcularının silahlandırıldığı görülmektedir. Özellikle; Antalya'nın Balca Karyesi'nde kaçak tütün ekimi ihbarı üzerine, ahâlinin ektiği tütünlerin tahkiki sırasında eğer herhangi bir muhalefetle karşılaşılırsa Reji kolcularının silahla müdahale etmesi gerektiği Maliye Nezâreti tarafından bildirilmiştir<sup>361</sup>.

Bu dönemde kanuna aykırı tütün ziraatını önlemek için, tütün ekimi tümüyle yasaklanmıştır. Nitekim; Çerkez muhacirlerin ruhsatsız tütün ziraatıyla uğraşması ve bunlar kanuna uygun şekilde tütün ekimi konusunda söz anlatılamayacak derecededirler. Bu nedenle, tütün yerine arpa ve hububat gibi başka bir ürün ziraatının yapılmasına karar verilmiştir. Öte yandan Maliye Nezâretinin 1893/1894 (1311) tarihli mazbatası ile ahâli tütün ziraatından menedilmiştir. Ancak ahâlinin, tütün ziraatından menedilmesi hazine tarafından uygun görülmemiştir. Bu nedenle ya tütün yerine başka bir ürün ziraatı yapılacak ya da tütün hakkındaki nizamnâme hükümlerine uygun hareket etmeleri gerekecektir<sup>362</sup>.

Kaçak tütün ziraatının yanı sıra liman ve sahillerde artan tütün kaçakçılığının önlenmesi hususunda da uygulamalara başvurulmuştur. Sözelimi, sahillerin gözetlenmesi için vapur tahsisi önemlidir. Örneğin, Kıbrıs ve Yunan Adaları gibi mahallerden gelecek tütün ve çeşitli yasak maddelerin Antalya limanına sevkini önlemek için sahilin teftişi amacıyla Karakol Sefâin-i Hümayunu'ndan uygun bir vapurun gönderilmesi talep edilmiştir. Sahilin teftiş ve gözetiminde kullanılan vapurlar masrafları da beraberinde getirmiştir. Nitekim; Konya Vilâyeti'nden, Maliye ve Bahriye Nezâreti'ne gönderilen tahrirat üzerine, sahilin gözetlenmesi amacıyla gelecek vapurun, masraflarının Reji ve Rüsûmat idareleri tarafından karşılanması şartıyla vapur tahsis edilmiştir<sup>363</sup>.

Önlemler hususunda, diğer bir nokta kaçakçıların yarattığı asayiş sorunudur. Örneğin; Antalya kıyılarına gelen bir gemiden, gümrük, liman ve sair müruriye resimlerinin verilmeksizin limana bir miktar tütün ihraç etmek isteyen kaçakçılar, reji kolcularının

---

selâmetle yapılmasına imkân verilmelidir. Kaçakçılığı kendisine zanaat haline getiren kaçakçılar üzerine gönderilecek kolcular uzakta bulunmaktadır. Ayrıca mahalli kolcuların müsaade alması ve masraflar müşkül durum yaratacaktır. Kaçakçıların kolculardan daha çok silahlanması kolcuların dahi onlara hürmet göstermelerini neden olmuştur. Bu sebeplerden dolayı tüm kolculara yol verip bunların yerine tütün kaçakçılığının takibinde hükümete müracaat eden jandarma memurları göreve getirilmelidir. Bu yönde bir düzenleme yapılırsa kaçakçılığın önlenmesinde fayda sağlanacaktır. Zira, jandarma memurları dahi hükümetin emri üzerine Reji İdaresi'nin menfaati için hizmet etmektedir. Ayrıca jandarma memurlarının, redif memurları gibi hücum etme yetkisi bulunmaktadır. Bu nedenle bir 'Jandarma Heyeti' oluşturulmalıdır. Bu şekilde bir düzenleme Reji İdaresi'nin karşılayacağı büyük bir masraf çıkmasına sebep olacaktır. Ancak buna da çare vardır. Nitekim; Düyûn-ı Umûmiyye'nin istihdam ettiği kolcuların Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne böyle bir teklifi olursa kabul edilemez, çünkü hem Reji İdaresi hem de Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin yetki alanı daralacaktır. Bu nedenle yalnız bir idare yetkili olacaktır. BOA. Y.EE. 112-22, lef. 4. (5 Muharrem 1313/28 Haziran 1895).

<sup>361</sup>BOA., BEO., 477/35751. (8 Rebî-ül-âhir 1312/ 9 Ekim 1894).

<sup>362</sup>BOA., BEO., 477/35751. (8 Rebî-ül-âhir 1312/ 9 Ekim 1894).

<sup>363</sup>BOA., DH. TMIK. M., 243/31, lef. 1 (7 Muharrem 1325/20 Şubat 1907).

müdahalesiyle karşılaşmıştır. Tütün kaçakçılarını yakalamak için Reji Kolcuları görevlendirilmiştir. Ancak kolcular, kaçakçılar tarafından yaralanmışlardır. Bu nedenle kaçakçılar hakkında takibat yapılarak yakalanmışlar ve Adliye'ye teslim edilmişlerdir<sup>364</sup>. Antalya Limanında tütün kaçakçılığını önleme hususunda Reji kolcularının yaralandığı sık sık görülen olaylar arasındadır. Zira bu duruma, coğrafi yakınlığa sahip olan Kaş Kazası'nda da görmek mümkündür. Nitekim; Kaş Kazası'nda meydana gelen kaçakçılık faaliyetlerini önlemeye çalışan reji kolcuları, kaçakçılar tarafından kasatura ile yaralanmıştır<sup>365</sup>.

#### 2.2.4 Beyrut Limanı'nda Tütün Kaçakçılığı

Beyrut Limanı, XIX. yüzyılda gelişmeye başlayan ve çeşitli zirai ve sınai ürün ticaretinin yapıldığı önemli bir konumdadır. Uluslararası ticaretin yoğunlaştığı Beyrut Limanı'nda tütün kaçakçılığı faal durumdadır. Bunun nedeni hakkında genel bir kanıda bulunmak olanaksızdır. Fakat Beyrut ve çevre vilâyetlerden tütün kaçırılmasının nedeni, Nisan 1911 tarihli Maliye tezkiresinde belirtildiği üzere, tütün mahsulatına Reji İdaresi tarafından belirlenen fiyatın etkili olduğu hususu gösterilmiş ve bunun için önlem alınması gerektiği Beyrut Vilâyeti'ne bildirilmiştir<sup>366</sup>. 1911 yılına kadar özellikle XIX. yüzyıl ortalarından itibaren tütün kaçakçılığı Beyrut ve civarında yoğundur.

Bu dönemde, Avrupalı devletlerin bölgeye artan ilgisi Beyrut-Şam şimendifer hattının kurulması ve telgraf hattının döşenmesi Beyrut ve civarında kaçakçılık faaliyetlerinin çeşitliliğine ve artışına neden olmuştur. Öte yandan bu artış, Beyrut Limanı'na giriş ve çıkış yapan gemilerin yoğunluğuyla açıklanabilir. Tüm bunların yanı sıra bilhassa, sahil güvenlik uygulamalarının yetersizliği makro düzeyde güvensiz bir ticaret hattı oluşmasına neden olmuştur. Nitekim; kaçak tütünler, yabancı bandıralı gemiler tarafından Beyrut ve civarına nakledilmektedir. Özellikle, Avusturya bandıralı Llyod Kumpanyası'na ait vapurlar, Beyrut ve civarına kaçak tütün ve tömbeki naklinde ön plandadır. Zira, Beyrut Vilâyeti'nden Mâbeyn-i Hümâyun Baş Kitâbet Dairesi'ne gönderilen 11 Aralık 1892 tarihli telgrafta, Llyod Kumpanyası'nın Posta Vapuru'nda taşınan silah ve tütün gibi ithali yasak ürünlere el konulduğu ve kaçakçılar hakkında hukuki işlem başlatıldığı belirtilmiştir<sup>367</sup>.

Bilhassa, kaçak tütün naklinde Doğu Akdeniz'in gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok liman şehrinde kaçak ürün sevkinde Yunan Vapurlarından biri olan Seleniça<sup>368</sup> adlı vapurla sık

<sup>364</sup>BOA., DH. MUİ., 42/30. (29 Zilkade 1327-12 Aralık 1909).

<sup>365</sup>BOA., DH.İD., 95-2/2. (30 Receb 1331-5 Temmuz 1913).

<sup>366</sup>BOA., HR. HMŞ.İŞO., 51/9. (16 Mart 1329/ 29 Mart 1913).

<sup>367</sup>BOA., DH. MKT., 285/14. (1 Rebî-ül-evvel 1312 /2 Eylül 1894).

<sup>368</sup>Seleniça adlı Yunan vapuru 1899 yılında Pire'de silah ve tütün yüklenmiştir. Nitekim yüklenen silah ve tütünün sahibini Manisa Reji İdaresi'nde, başkolcu görevinde bulunan Osman Ağa olduğu tespit edilmiştir; BOA., DH.MKT., 2288/67. (20 Şâban 1317-24 Aralık 1899).

sık karşılaşılmıştır. 1899 yılında Mart ayının on sekizinci günü Seleniça adlı vapur, Beyrut civarına yaklaşmış, tütün ve tömbeki gibi çeşitli ürünleri limana indirmiştir. Hatta aynı gün söz konusu tütün ve tömbeki saat üçte Beyrut'un deniz tarafından kayıklara nakledilerek kaçırılmıştır<sup>369</sup>. Bunun önlenmesi için durum, Beyrut Tömbeki Reji Komiserliği'ne bildirilmiştir. Beyrut Vilâyeti'nden alınan telgrafta ise kaçak tütünün bir kısmının Beyrut'ta bir kısmının ise Sayda'da tutulduğu belirtilmiştir. Şire Şehbenderliğiyle yapılan haberleşmeden sonra kaçak tütün ihracı hususunda soruşturma başlatılmıştır<sup>370</sup>.

Seleniça adlı vapur gibi kaçak tütün nakli yapan diğer bir Yunan bandıralı gemi Zefiros'tur. Nitekim; 1904 yılında Tömbeki Reji Direktörlüğü tarafından, Beyrut Vilâyeti'ne bildirildiği üzere; Şire'den hareket eden Zefiros adlı geminin kaçak tömbeki ve bir takım ihracı yasak madde Beyrut Limanı'na çıkarılacaktır<sup>371</sup>. Daha sonra yapılan takibat sonrasında Zefiros adlı gemiden indirilen kaçak tütün ve tömbekinin bölgeye dağıtımında önemli rol oynayan kaçakçılarının tamamının İslâm ahâliiden oluştuğu Beyrut Valisi tarafından bildirilmiştir<sup>372</sup>. Buradan anlaşıldığı üzere; Zefiros adlı Yunan gemisi tarafından Beyrut Limanı'na getirilen kaçak tütün ve tömbeki Müslüman ahâli tarafından iç bölgelere dağıtılmıştır.

Ayrıca Beyrut Limanı'na kaçak tütün ve tömbeki sevkiyatında Yunan bandıralı vapur ve gemilere sık sık rastlanmıştır. Bunlardan biri de Vasilaki adlı vapurdur. Söz konusu vapur, Şire'den hareket ederek kaçak tütün ve tömbekiyi, Beyrut Limanı'na yaklaşmıştır. Fakat vapurdan çıkarılan tütün ve tömbekiye el konulmuştur. Ancak herhangi bir uygunsuzluğa sebebiyet vermemek amacıyla müsadereden vazgeçilmiştir<sup>373</sup>. Zefiros gemisi, Seleniça ve Vasilaki adlı vapurların ortak noktaları, Yunan bandıralı olmasının yanı sıra kaçak tütün taşınması ve Şire'den hareket etmeleridir. Bu nedenle kaçak tömbekinin sevk ve nakli hususunda belli başlı bir güzergâh çizilmesi gerekirse, Beyrut Limanı'na aktarılan kaçak tütün ve tömbeki sevkinde Şire önemli bir noktadır. Ancak, İzmir Rüsûmat Nezâreti Manifesto Kalemi Müdürü Nikolaki Papa Leksaki'nin 9 Haziran 1902 tarihli lâyihasında belirttiği üzere, kaçak tütün ve tömbeki Malta'dan Şire'ye getirilmiştir. Buradan Beyrut, Selanik, İzmir ve buna benzer kaçak ürün dağılımının yoğunlaştığı Osmanlı limanlarına aktarılmıştır<sup>374</sup>.

<sup>369</sup>BOA., BEO., 1289/96631, lef. 2 (8 Mart 1315/20 Mart 1899); BOA., BEO., 1289/96631, lef.8. (14 Zilkade 1315/ 26 Mart 1899).

<sup>370</sup>BOA., BEO., 1289/96631, lef. 3. (22 Mart 1315/3 Nisan 1899).

<sup>371</sup>BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 2. (30 Ağustos 1322/ 12 Eylül 1904); BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 1. (29 Ağustos 1320/11 Eylül 1904); BOA., BEO., 2409/180647. lef. 2. (3 Receb 1322/ 13 Eylül 1904).

<sup>372</sup>BOA., DH.MKT., 888/59. lef.1. (29 Ağustos 1320/ 11 Eylül 1904).

<sup>373</sup>BOA., DH. MKT., 2123/59. (15 Teşrîn-i evvel 1322/ 28 Ekim 1906).

<sup>374</sup>BOA., DH.MKT., 583/69.

Söz konusu bu geminin mürettebatından iki kişi, kaçakçılara bilgi vermek için karaya çıkmışlardır. Ancak yakalanarak hapsedilmişlerdir. Bu sırada, Beyrut'a getirilen 100 kıyye tömbeki, Kalimnos Adası'na taşınmıştır. Daha sonra kaçak tömbeki sahibi, Şire'ye giderek 40 kıyye tömbeki daha satın almıştır. Bu tömbekileri Beyrut'a nakletmiştir. Esasında kaçak tömbekiyi Yunan adalarından toplayan kaçakçı, tömbeki miktarını 250 kıyyeye tamamlayarak Beyrut'a kaçırmıştır<sup>375</sup>.

Beyrut ve civar sahillere, kaçak tütün sevkiyatında diğer önemli nokta ise Kıbrıs'tır. Beyrut ve Trablus arasındaki sahillere kaçak tütün nakletmek için Yusuf Şükaran kaptanlığında Braçera adı verilen kayığın, Kıbrıs'tan hareket ettiği haberi üzerine Kıbrıs'ta bulunan Tuzla Nezâret ve Müdüriyeti ve Posta ve Telgraf Nezâreti'nden konu hakkında bilgi alınmıştır<sup>376</sup>.

Yapılan muhaberat sonrası kaçak tütün ve silah gibi birçok ürün, Yusuf Şükaran kaptanlığında olan Nuru'l-Bahr Sefinesi'yle Kıbrıs'a getirilmiştir. Kaçak ürünlerin, kayıklarla Osmanlı sahillerine çıkarılmakta olduğu öğrenilmiştir. Trablus'tan saman yüküyle Kıbrıs'a giden vapur, Beyrut'a gelmiş ve buradan Cebel-i Lübnan mülhakatı olan Cünye İskelesi'ne geçmiştir<sup>377</sup>. Beyrut'a nakledilen kaçak tütün, coğrafi yakınlığı nedeniyle Cebel-i Lübnan ve mülhakatı olan limanlar arasında dağıtılmıştır. Beyrut'tan Cebel-i Lübnan'a, kaçak tütün sevkiyatı olduğu gibi aynı güzergâh takip edilerek Cebel-i Lübnan'dan Beyrut Limanı'na kaçak tütün nakli yapılmıştır<sup>378</sup>.

Kaçak tütünün, Beyrut Limanı'na nakli farklı şekillerde gerçekleşmiştir. Liman ve çevresinde bulunan yapılar kaçak tütünün sevki hususunda önemli bir yeri teşkil etmektedir. Nitekim, Beyrut Karantina Tahaffuzhanesinde bakkallık yapan Mehmed Beyzun adlı meşhur kaçakçının faaliyetleri, tütün ve ihracı yasak olan maddelerin kaçırılmasında farklı bir boyut kazanmıştır. Zira Mehmed Beyzun adlı kaçakçı, vapurlardan karantina tahaffuzhanesine giren yolcular arasındaki kişilerle birlikte sigara vb. eşya-ı memnua kaçırmıştır. Burada en önemli husus, karantina tahaffuzhanesinde bulunan inzibat memurlarının kaçakçılığa göz yummasıdır. Öyle ki, tahaffuzhaneden çıkarılan tütün ve diğer eşya-ı memnua, gümrük memuru tarafından muayene edilmesi gerekmektedir. Aynı şekilde vapurda bir komiser de bulunmaktadır. Ancak ne gümrük memuru ne de komiser tarafından muayene edilmemiştir. Bu nedenle orada bulunan zabıta memurları hizmetlilerinden mülazım Remzi Ağa ve Jandarma Çavuşu güç durumda kalmış ve kaçakçılık faaliyetleri ortaya çıkmıştır.

<sup>375</sup>BOA., BEO., 3119/233887. lef. 9.

<sup>376</sup>BOA., ZB., 319/35. (21 Teşrîn-i evvel 1322/28 Ekim 1906).

<sup>377</sup>BOA., ZB., 467/121. (20 Kânûn-ı sâni 1320/2 Şubat 1905).

<sup>378</sup>BOA., ŞD., 570/68, lef. 3. (19 Cemâzi-yel-âhir 1299/ 8 Mayıs 1882).



**Fotoğraf 2.1 Beyrut Şehri'nin Tahaffuzhaneden Yani Şark Cihetinden Kısım-ı Garbına Müteveccihen Görünüşü<sup>379</sup>**

Beyrut Limanı'nda, tütün kaçakçılığını besleyen liman ve liman çevresindeki yapılar olduğu açıktır. Özellikle, kaçak tütün sevkinde, deniz yolu ulaşımında, liman ve çevresindeki yapılar kullanılırken, demir yolu ulaşım ağında, şimendifer hatları ve hatlar üzerinde bulunan yapılar kullanılmıştır. Bu yapılar, kaçakçıların, kaçak tütünü muhafazasında ön plana çıkmaktadır. Nitekim; 1903 yılında Beyrut Valisi Halil Bey'in, Dahiliye Nezâreti'ne bildirdiği üzere: Beyrut Şimendifer ambarında 253 kilo kaçak yaprak tütün ve 273 kilo yerli tömbeki bulunmuştur<sup>380</sup>. Ayrıca Halep Şimendifer hattında da Beyrut'lu tütün ve tömbeki kaçakçılığıyla meşgul kişiler bulunduğu bilinmektedir<sup>381</sup>. Bu nedenle gelişen ulaşım ağları, Beyrut Limanı başta olmak üzere tüm Beyrut Vilâyeti'nin kapsadığı kaza ve kasabalarda da yoğunlaşmıştır.

Özellikle, Beyrut Limanı'na aktarılan kaçak tütün sevkinde, XIX. yüzyıl sonlarında ve XX. yüzyıl başlarında büyük artış görülmüştür. Kaçırılan tütün ve tömbeki miktarı hakkında tam bir rakam belirtmek olanaksızdır. Rakamlara ait verilere bölgede muhaberat sağlanan kurumlara şikâyet telgrafları ve tahkikat tezkirelerinde belirtilen rakamlar dikkate değerdir. Nitekim; Beyrut ve civarında külliyetli miktarda tütün ve tömbeki kaçırıldığına dair veriler bulunmaktadır. Kaçak tütün nakline sahne olan limanda, 1895 yılının Nisan ayında, Cebel üzerinden 3.000 kilo kaçak tütün getirilmiştir. Ele geçirilen tütün Beyrut Valisi tarafından

<sup>379</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90765---0007.jpg> (erişim tarihi: 08.04.2020).

<sup>380</sup>BOA., DH.MKT., 781/26, lef. 1. (6 Teşrîn-i evvel 1319/ 19 Ekim 1903).

<sup>381</sup>BOA., DH.TMIK.S., 70/49. (15 Teşrîn-i sâni 1323/28 Kasım 1907).

merkeze bildirilmiştir<sup>382</sup>. İlerleyen yıllarda da yüklü miktarda kaçak tütün sevkiyatı devam etmiştir. Nitekim; 1902 yılının 22 Temmuz Pazartesi gecesi, Hamidiye Hicaz Demiryolu Sevkiyat Komisyonu'nda müstahdem mülazım-ı sâni Akçaabatlı Ahmed Ağa'nın görevli olduğu dört çift filika ile teftiş için Beyrut ve civar sahillere vardığı sırada, yüklü miktarda tütün ve tömbeki kaçakçılığı yapıldığına şahit olmuştur. Söz konusu bu sahilleri teftiş ettiği esnada saat yedi buçuk sularında, Beyrut'un Fenar cihetinden sahile yanaşmak üzere bir kayığın gelmekte olduğu görülmüştür. Şüpheli görülen kayık takip edilmiş ve tahkikat başlatılmıştır. Kayık içinde bulunan kaçakçılar, yakalama sırasında mukavemet göstermiş ve kendilerini denize atmışlardır. Kayık içinde yapılan incelemede 330 kilo yerli tömbeki ve 55 kilo kaçak tütün ele geçirilmiştir<sup>383</sup>.

Beyrut'ta giderek artan tütün kaçakçılığı, sonraki yıllarda da yoğunluk kazanmıştır. Nitekim; 1907 yılında Tömbeki Reji Şirketi Meclis-i İdare Reisinin, Beyrut'a ihraç edilen kaçak tömbekilere ilişkin beyanında; gündüz vakti hükümet memurlarının gözü önünde Beyrut'un merkezi bir noktasına 250 balya kaçak tömbeki nakledilmiştir<sup>384</sup>. Söz konusu bu kaçakçılık faaliyeti, yakın bir vakte kadar Rodos'ta sürgün bulunan meşhur kaçakçı Abido Enekdar'ın<sup>385</sup>, Beyrut'a gelmesini müteakip gerçekleşmiştir. Bu olaya ilişkin olarak, aynı yıl merkeze gönderilen 2 telgraf suretinde ise, saat beşte Yunan vapurunun şehrin merkezinde bulunan bir postanede hiçbir müdahaleyle karşılaşmaksızın 200 çuval tömbeki ihraç edildiği ve çuvalların gündüz nakledildiği belirtilmiştir. Daha sonra edinilen bilgiye göre; ihraç olunan çuvalların adedi 250 kadardır. Ancak ihraç edilecek olan kaçak tömbeki dolu 500 çuval olduğu ve bunların bir kısmının Beyrut'a bir kısmının da Trablus'a ihraç edileceği ihbar edilmiştir. Bu yönde bir tedbir alınması için durum, Beyrut Valisi'ne bildirilmiştir<sup>386</sup>.

Beyrut ve civarında tütün kaçakçılığı, meşhur kaçakçılar olarak ifade edilen isimlerin elinde şekillenmiştir. Beyrut Karantina Tahaffuzhanesinde, tütün ve buna benzer yasak eşya ihracı yapan meşhur kaçakçı olarak bahsedilen Mehmed Beyzun, 1907 yılında Beyrut'a 20 mil uzaklıkta bulunan sahile, tütün ve silah nakli yapanlara liman fenerlerini söndürerek yardımcı olmuştur. Esasında, organize kaçakçılığın bir parçası haline geldiğini söylemek mümkündür. Zira, elde edilen veriler bunu kanıtlar niteliktedir. Nitekim; İlyas Halabi ve bir takım eşkıya

<sup>382</sup>BOA., Y.A.HUS., 325/5. (23 Şevval 1312/ 19 Nisan 1895).

<sup>383</sup>BOA., DH.MKT., 565/48. (11 Cemaziyel-evvel 1320/ 16 Ağustos 1902).

<sup>384</sup>BOA., HR. İD., 2104/90; BOA., BEO., 3115/233565. (22 Cemaziyel-evvel 1322/4 Ağustos 1904).

<sup>385</sup>Abido Enekdar ismi, BOA. HR.İD., 2104/90 nolu arşiv belgesinin lef.1(6)'da "Abido Ayn Cidar" olarak belirtilmiştir. Ancak aynı belgenin Fransızca ekinde lef.2 (1)'de "Abido Aingidar" şeklinde kaydedilmiştir. Ayrıca, BOA., BEO., 3086-231409 nolu arşiv belgesinde ise, Rodos'a sürgün edilen fakat 10 ay sürgün cezasının yeterli görülmesiyle geri dönmesine izin verilen Beyrut'lu Ubeydo Enekdar ismine rastlanmıştır. Bu isimler muhtemelen aynı kişiyi tanımlamak için kullanılmıştır.

<sup>386</sup>BOA., HR. İD., 2104/90.

tarafından Beyrut ve Cebel-i Lübnan arasında bulunan bir mevkiye silah ve tütün nakledileceği ihbarı gelmiştir. Başlatılan tahkikat sonucunda, bir Yunan vapurunun 15 gündür Beyrut ve civar sahillere kaçak silah ve tömbeki nakletmeye çalıştığı tespit edilmiş ve vapur takip edilerek hiçbir şekilde kaçak ürün nakline izin verilmemiştir. Bu nedenle Beyrut'tan Antalya'ya giden Yunan vapuru, kaçak taşıdığı yükünü orada bir yelken gemisine aktarmıştır. Söz konusu bu yelkenli gemi, kaçak tütün ve diğer ihracı yasak eşyaları sahile çıkarmak için fırsat kollamıştır.



**Fotoğraf 2.2** Beyrut Gümrüğü ve Karantinahanesi<sup>387</sup>

Bu nedenle Beyrut'a 20 mil açıktaki bulunan bir noktada beklemiştir. Hatta kaçak ürün yüklü geminin, sahipleri olan Hızır Beyzun, İlyas Halabi, İlyas Reşat, Naim Huri, Mahiyeddin Trablusi ve Kemal Trablusi'nin, bir balıkçı kayığı aracılığıyla Mehmed Beyzun ile haberleştiği anlaşılmıştır. Öyle ki, gece saat 6 sularında Beyrut Limanı'nın doğusunda bulunan belediye fenerlerinin, Mehmed Beyzun tarafından söndürüldüğü liman civarındaki Jandarma neferi ve Rüsûmat kolcuları tarafından fark edilmiştir. Hatta, jandarma neferi dahi Komiser Ramazan Efendi'ye Beyrut Limanı civarında, gece bir kaçakçılık faaliyetinin gerçekleştiğini bildirmiştir. Bu sırada devriyede olan Bahriye Karakol Sandalı'nda bulunan Bahriye Yüzbaşısının ifadesiyle de kaçakçılık faaliyetinin gerçekleştiği anlaşılmıştır. Bu nedenle liman ve deniz muhafazasına bir kat daha önem verilmesi gerekmiş ve Komiser Ramazan Efendi, devriye dolaşmaya devam etmiştir. Ancak bu devriye sırasında denizden gelen bir balıkçı sandalının sahile yanaştığı fark edilmiştir. Sandalın içinde Selim Tabes ve Ahmed Harir adlı iki kaçakçının olduğu tespit

<sup>387</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90771---0002.jpg> (erişim tarihi 08.04.2020).



edilerek yakalanmışlardır. Bu iki kaçakçıya, gece geç saatte denizden gelmelerinin nedeni sorulduğunda, balık avlamak için denize ağ attıklarını ifade etmişlerdir. Ancak ifadelerinin doğruluğunu teftiş etmek için ağ attıklarını söyledikleri yere gidilince, yalan ifade verdikleri ortaya çıkmıştır. Gece geç saatte kaçakçılık faaliyeti yürütmek için geldikleri anlaşılmıştır. İki kaçakçı da nöbetçi komiserle teslim edilmiş ve sorgularına devam edilmiştir. Bununla birlikte Mehmed Beyzun'un gece fenerleri söndürdüğü ve Hızır Beyzun'un ise saat 8'de denizden gelerek karaya firar etmesinden bir saat sonra Selim Tabes ve Ahmet Harir'in "yakayı kurtarmak" için yalan beyanda buldukları anlaşılmıştır. Ertesi gün, saat 11 civarında tütün ve silah gibi kaçak eşya naklinin yapıldığı daha sonra fark edilmiştir. Beyrut'a 20 mil uzakta bulunan yere teftiş için giden Bahriye Yüzbaşı Nazif Efendi, sahilde kurşun renkli bir sandal görmüştür. Terkedilmiş sandalın, Yunan kaçak vapurlarına ait sandallardan olma ihtimali üzerinde durulmuştur. Sözelimi, sorgulama ve teftiş sonrasında gece meydana gelen kaçakçılık faaliyetlerinde, kaçakçıların başarılı olduğu düşünülmüştür<sup>388</sup>.

### 2.2.5 Beyrut Limanı'nda Tütün Kaçakçılığını Önlemek için Alınan Tedbirler

Tütün kaçakçılığının önlenmesi hususu öncelikli olarak duhan vâridâtının artmasını sağlamak içindir<sup>389</sup>. Beyrut Limanında güvenli ticaret sahası oluşturulmak amacıyla birçok tedbir alınmıştır. Bu noktada Beyrut Reji İdaresi kolcuları ön plana çıkmıştır. Ancak limanda gerçekleşen tütün kaçakçılığını önleme hususunda Beyrut Vilâyeti'nde bulunan mahalli idareler ve merkez arasında gerçekleşen muhaberat önemlidir. Gelen şikâyet telgrafları sonrasında yapılan tahkikatlar sonucunda tütün kaçakçılığının önlenmesi için gereken tedbirleri içeren tezkireler merkezi idareler tarafından gönderilmiştir. Bu nedenle merkez ve vilâyet dahilinde bulunan mahalli idarelerin yaptığı iş birliği de dikkate değerdir. Gerek Tömbeki Reji Müdürlüğü, Beyrut Vilâyeti ve Maliye Nazırlığı arasındaki muhaberat sonucu alınan kararlar, gerek Bahriye Nezâreti, Dahiliye Nezâreti ve Beyrut Rûsûmat Nezâreti'nin iş birliği Beyrut ve civarında tütün ve tömbeki kaçakçılığını önlemek için önemlidir. Yapılan ihbarlar neticesinde başlatılan takip evresinden sonra sahil muhafazası sağlanmaya çalışılmıştır. Esas olarak, Beyrut'ta tütün kaçırmak için birçok kumpanyalar oluşturulduğu ve organize olarak teşkilatlanmış kaçakçıların, kaçak tütün naklini önlemek için kurumlar arası ortak kararlar alınmıştır. Yabancı vapur ve gemileriyle gelen kaçak tütün ve tömbeki çoğunlukla Yunan vapurlarıyla geldiği için sahil muhafazasına önem verilmiştir.

<sup>388</sup>BOA., ZB., 709/29, lef. 2. (12 Mayıs 1323 / 25 Mayıs 1907).

<sup>389</sup>BOA., ŞD., 313/1, lef. 1. (12 Cemaziyel-evvel 1303/16 Şubat 1886).

Buna örnek olarak: 1904 yılında, Reji Komiserliği'ne gelen ihbar gösterilebilir. Nitekim; Beyrut'ta bulunan kaçakçılara kaçak tütün taşıyan Zefiros isimli Yunan vapurunun Şire'den hareket ettiği haberi gelince, Taraf-ı Vâlây-ı Seraskerî'ye ve Bahriye Nezâreti'ne durum bildirilerek Yunan vapurunun takibi için bir vapur tahsisi talebinde bulunulmuştur<sup>390</sup>. Bunun üzerine, Bahr-i Sefid Filo Kumandanlığı tarafından, kaçakçı vapur ve gemilerin takibinde kullanılmak üzere, Bandırma Vapur-u Hümâyun gönderilmiştir<sup>391</sup>.

Teknik anlamda sahil güvenliğinin sağlanması ve Beyrut civarında yapılan tütün kaçakçılığının önlenmesi için Rüsûmat Nezâreti'nin ve mahalli kurumların aldığı tedbirler, 1880'li yıllardan 1910'lu yıllara kadar artış göstermiştir. Buna paralel olarak bölgede, tütün kaçakçılığı o denli artmıştır ki karadan gelecek kaçakçı tehdidi için nizamiye, jandarma ve polis güçleri istihdam edilmesi ve devriye karakolunun takibat yapması gerektiği bildirilmiştir. Rüsûmat Nezâreti tarafından alınan tezkirede asker ve jandarma sayısının yeterli olacağı hususu belirtilmiştir<sup>392</sup>. Karadan ve denizden gelecek kaçak tütünün, takibi için alınan tedbirler dahilinde geniş ölçüde takibat başlatılmıştır<sup>393</sup>.

Beyrut'ta tütün kaçırmak için birçok kumpanyalar oluşturulmuştur. Bu duruma son vermek ve kanuna aykırı tütün ihracını önlemek için Osmanlı Devleti'nin uygulamaya koyduğu Duhan Nizamnâmesinde dahi nakdi cezanın miktarı belirtilmiştir. Nitekim, tütün kaçıranlara verilecek ceza hakkında söz konusu nizamnâmenin sekizinci maddesi dikkate değerdir. Bu maddede belirtildiği üzere, tütün kaçakçılarından iki kat nakdi ceza alınması gerekmektedir. Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'ndan bildirildiği üzere; Beyrut'ta tütün kaçakçılığının artmasından dolayı, mahalli hükümetin bu soruna önem vermesi istenmiştir. Bu nedenle tütün kaçıranların ödemesi gereken miktarı 330.000 kuruş olduğu halde sadece 14.600 kuruş tahsil edilmiştir. Ancak, nakdi ceza alınması kararının henüz uygulanmasına fırsat kalmadan kaçakçılar, tütün kaçırmaya devam etmişlerdir. Zira tütün kaçırmakta ısrarcı olan kaçakçılar, kolcu kuvvetleri darp edip yaralamaya kadar varan şiddet uygulamalarına cüret etmişlerdir<sup>394</sup>.

Bu nedenle Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığıyla yapılan muhaberat üzerine Beyrut Meclis İdaresi alınması gereken önlemler hususunda görüş birliği sağlanarak kaçakçılığın "menni ıslahı" hakkında bir mazbata Suriye Vilâyetine takdim edilmiştir. Bu tedbirler uygun görülmediği için yeterli miktarda güvenilir muhafaza memuru istihdam edilmesi kararı alınmıştır. Tütün kaçakçılığının önü alınması ve tedbirlerin devamlı uygulanması için kaçakçıların takip edilmesi hususuna değinilmiştir. Ayrıca düzenli olarak tütün kaçakçıların

<sup>390</sup>BOA., BEO., 2409/180647, lef. 1. (3 Receb 1322/ 13 Eylül 1904).

<sup>391</sup>BOA., BEO., 2409/180647, lef. 2. (3 Receb 1322/13 Eylül 1904).

<sup>392</sup>BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 1. (29 Ağustos 1320/11 Eylül 1904).

<sup>393</sup>BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 5. (9 Eylül 1320-22 Eylül 1904).

<sup>394</sup>BOA., ŞD., 570/68, lef. 7. (25 Rebî-ül-evvel 1299/14 Şubat 1882).

takibi için asker görevlendirilmesi gerektiği beyan edilmiştir. Beyrut'ta gerçekleşen tütün kaçakçılığının artması nedeniyle söz konusu bu tedbirlerin önlem hususunda yetersiz kalacağına değinilmiştir<sup>395</sup>.

1912 yılında Beyrut Limanı'nda güvenli ticaret ve yolculuk sahası oluşturulmak amacıyla Rüsûmat Komisyonu tarafından, mülazım başkanlığında görevliler istihdam edilmiştir. Ayrıca teftiş için dört adet filika gönderilmiştir. Ne var ki, yapılan teftiş sonucunda kaçak tütün ele geçirilmesine rağmen kimi zaman tütün kaçakçılarının firar ettiği görülmüştür. Kaçakçıların firar ettiği Bahr-i Sefid Seyir Kumandanlığı tarafından vilâyete bildirilmiş ve kaçakçıların yakalanıp yakalanmadığına dair bilgi istenmiştir<sup>396</sup>. Belirtildiği üzere, kaçakçılığı önleme hususunda mahalli idareler arasında yapılan iletişim ön plana çıkmıştır. Bu husus, organize bir mücadeleyi teşkil etmektedir.

Beyrut Limanı'nda tütün dahil olmak üzere neredeyse ihracı yasak ürünlerin nakil ve sevki giderek artmıştır. Nitekim bu hususta, Beyrut Tömbeki Şirketi tarafından Sadaret'e gönderilen 24 Ekim 1904 tarihli istidanâme buna örnektir. İstidanâmede; Beyrut'ta tütün kaçakçılığının artış gösterdiği bu nedenle bir torpido istimbotu vasıtasıyla sahilin muhafaza edilmesinin mümkün olacağı belirtilmiştir. Ayrıca masrafın, Reji Şirketi tarafından karşılanacağına değinilmekle birlikte her ne zaman kaçak eşya nakline dair ihbar gelirse; sahillerin polis, jandarma ve sair askeri kuvvetlerle muhafaza edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna ek olarak, kaçakçıların hapsedilmesi ve ele geçirilen kaçak tömbekilerin zabt ve müsaderesinin gerekliliğine değinilmiştir<sup>397</sup>. Önlem mahiyetindeki uyarılar ve alınan tedbirlere rağmen bundan sonraki yıllarda da tütün ve tömbeki kaçakçılığı Beyrut ve civar limanlarda artış göstermiştir. Bunun önlenmesi için sahil muhafazaya önem verilmiştir. Ayrıca gümrüklerde bulunan zabıta, jandarma ve polis memurları da kaçakçılığın önlenmesi için alınan tedbirleri uygulamakla yükümlüdürler.

Fakat bazı durumlarda jandarma ve polis memurlarının sahil muhafazasını sağlamakta yetersiz olduğu görülmüştür. Bu nedenle Beyrut Karakolhanesi'nden, askerlerin yardım etmesi gerektiği bildirilince asker sevk edilmiştir. Fakat Beyrut ve civarında Yunan bandıralı gemilerle kaçak tütün taşıyanlar engellenememiştir. Nitekim; 1899 yılında, kaçakçılar revolverleriyle attığı kurşunlarla Polis Abdülvahab Efendi şehit edilmiş ve iki asker de yaralanmıştır<sup>398</sup>. 1907 yılında Beyrut Rüsûmat Emîni tarafından Dahiliye Nezâreti'ne bildirdiği üzere; Beyrut sahilinin önemli noktaları, iki sandal aracılığıyla mütemadiyen gözetlenmektedir. Ayrıca,

<sup>395</sup>BOA., ŞD., 570/68, lef.10.

<sup>396</sup>BOA., DH.MKT., 565/ 48, lef. 2. (25 Cemaziyel-evvel 1320/30 Ağustos 1902); BOA. DH.MKT.565/48, lef.1.(11 Cemaziyel-evvel 1320/20 Kasım 1893).

<sup>397</sup>BOA., HR. İD., 2104/89, lef.1, (16 Teşrin-i evvel 1320/ 29 Ekim 1904).

<sup>398</sup>BOA., BEO., 1289/96631, lef. 8. (14 Zilkade 1316/ 26 Mart 1899).

Halep Şimendifer hattında Beyrut'la özdeşleşen tütün ve tömbeki kaçakçıları bulunmaktadır. Bu kaçakçılar, tömbeki ve tütün kaçakçılığının yanı sıra, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı da yapmaktadırlar. Martini tüfekleriyle kaçakçılara mukavemet gösteren memurlar bulunarak kaçakçılık faaliyetleri önlenmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda Beyrut Limanı dahil olmak üzere, tüm Beyrut Vilâyeti'nde kaçakçılığa son vermek için Beyrut sahilinin önemli mevkillerine 30 adet muhafaza barakaları yapılmıştır. Barakalarda, güvenliği sağlamak için memurlar istihdam edilmiştir. Fakat memurlara eşlik etmesi için barakaların en az 16 adetine birer polis veya jandarmanın tayin edilmesi gereklidir. Özellikle, Beyrut sahilinin önemine göre ithali yasak ürünlerin naklini önlemek için itina gösterilmelidir. Rüsûmat Nezâreti'nin tüm bu gerekliliği bildirmesi üzerine, 16 adet muhafaza barakasında jandarma veya polis istihdam edilse bile şimdilik sahilin en mühim noktaları gözetlenecektir<sup>399</sup>.

Alınan tedbirler tütün kaçakçılığının önlenmesinde etkisiz kalmış olacak ki, bundan sonraki tarihlerde de Beyrut Limanı'nda tütün kaçakçılığı artmıştır. Esasen, bu artışın nedeni alınan önlemlerin uygulanamamasıdır. Nitekim; sahil muhafazasının sağlanması için talep edilen torpido istimbotunun gönderilememesi, kaçakçılık faaliyetlerinin önlenememesinde etkili sebepler arasında gösterilebilir. Ancak, daha da önemlisi kaçakçılık faaliyetlerine karışanlara caydırıcı nitelikte ceza verilmemesi de etkili sebepler arasında gösterilebilir. Bilhassa, Beyrut'ta kaçakçılık faaliyetleriyle meşhur olan Abido Enekdar'ın, Rodos Adası'nda sürgünde iken affedilerek geri dönmesine müteakip Beyrut merkezinde bulunan bir postaneden yüklü miktarda tömbekinin kaçırılması buna örnek olarak gösterilebilir. Zira, Abido Enekdar, 7 veya 8 ay boyunca Rodos'ta sürgün olarak kalmıştır. Ancak bir daha kaçakçılık yapmayacağına dair söz vermiş ve affedilmiştir. Beyrut'a gelir gelmez 300-400 kişi rıhtım üzerinde toplanmış ve kendisi karaya iner inmez "bir hükümdar çıkıyormuş gibi" karşılanmış ve havaya silahlar atılmıştır. Evine varana kadar arabasına kırk araba eşlik etmiştir<sup>400</sup>.

Belirtildiği üzere, yaşadığı şehirde saygıyla karşılanan itibarlı isimlerin aynı zamanda meşhur kaçakçılar olması, bölgedeki memurların gözü önünde merkezi bir postanede kaçak tütün sevkinin yapılması kaçakçılık faaliyetlerine karşı alınan tedbirleri etkisiz kılmıştır. Daha önce bahsedildiği üzere, 1917 yılında Beyrut Limanında bulunan Karantina tahaffuzhanesinde dahi tütün kaçakçılığı yapılır hale gelmiştir. Tütün kaçakçılığını önlemek için Beyrut Limanı'nda görevli olan gümrük memurları tarafından pratika yöntemi uygulanmış ve teftiş için görevli karakol sefinesi oluşturulmuştur<sup>401</sup>. Tütün kaçakçılığıyla mücadele eden memurların yanı sıra, polis ve jandarma kuvvetleri kaçakçılıkla mücadele için

<sup>399</sup>BOA., DH., TMIK.S., 70/49. (15 Teşrin-i sani 1323/29 Kasım 1907).

<sup>400</sup>BOA., HR. İD., 2104/90. İef.1.

<sup>401</sup>BOA., A.MKT.MHM., 590/26. (3 Teşrin-i evvel 1323/16 Ekim 1907).

görevlendirilmiştir. Ancak bu memurların kanuna aykırı tütün ihracına göz yumduğu tespit edilmiştir<sup>402</sup>. Bu nedenle kaçakçılık faaliyetleri önlenemez hale gelmiştir. Beyrut ve civarı dahil olmak üzere bağlantılı olduğu diğer liman şehirlerde de tütün kaçakçılığı yoğunlaşmıştır.

### 2.2.6 Cebel-i Lübnan'da Tütün Kaçakçılığı

İklim koşulları nedeniyle eski çağlardan itibaren tütün üretimine elverişli olan Lübnan ve civarı tütün ticaretinin de yoğun olduğu alan haline gelmiştir. XIX. yüzyılda idari teşkilatlanmada meydana gelen değişiklikler nedeniyle imtiyazlı vilâyet statüsüne sahiptir. Kapsadığı kazaların sahip olduğu iskelelerin, Beyrut gibi önemi artmakta olan bir liman şehrine bağlantısı, Cebel-i Lübnan'ın ticari öneminin artmasına sebep olmuştur. Nitekim; demografik açıdan kozmopolit yapıya sahip olan önemli bir vilâyettir. Bu nedenle gerek demografik yapısı gerek stratejik konumu itibariyle uluslararası ticaretin yoğunlaştığı bir vilâyettir. Yasal ve yasal olmayan ticaretin büyük bir kısmını tütün oluşturmaktadır. Bilindiği üzere, Osmanlı sınırları dahilinde tütün üretim ve ticaretinin, Reji İdaresi tarafından kontrol altında tutulduğu dönemde Cebel-i Lübnan'da tütün üretim ve ticareti diğer vilâyetlerden ayrı tutulmuştur.

1892 yılında Reji ile yapılan anlaşma gereği bölgedeki, tütün üretim ve ticareti serbest bırakılmıştır. Ancak yerel hükümet ve Reji İdaresi, bölgedeki tütün ithalat ve ihracatını iş birliği yaparak denetim altına almıştır. 1893 yılında Cebel-i Lübnan'daki tütün üretim ve ticaretini düzenleyen mukavelename tanzim edilmiştir. Söz konusu mukavelename, 10 Ekim 1896 tarihli Meclis Mazbatası gereğince hareket eden Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı Naum Paşa ve Reji adına söz sahibi olan Mösyö Danial arasında yapılmıştır. Ancak anlaşma, 1897 yılında imzalanmıştır<sup>403</sup>. Mukavelename şartları şu şekildedir:

Madde 1: Lübnan ahâlisinin, tütün ihtiyacı için Cebel-i Lübnan'a ecnebi tömbekilerinin ithali tömbeki şirketine ihale olunmuştur. Lübnan'da sarf edilecek tömbekinin tedariki reji şirketi tarafından sağlanacaktır.

Madde 2: Tömbeki şirketinin bu hak ve selahati işbu mukavelename sona erene kadar sürecektir.

Madde 3: Tömbeki şirketi Lübnan dahilinde bulunan Tebron, Dayrû'l-kamer, Cünye ve sair yerlerde her cins tömbeki deposu bulunduracaktır. Tömbeki satış fiyatı diğer vilâyetlerde olan tarifelerden fazla olacaktır.

Madde 4: Lübnan Vilâyeti memurları her türlü vesaiti dahil vilâyete mahsuren şirketin markası ve kurşunlatacak. Tezkireli tömbekilerden başka tömbeki ithal ettirilmemesine itina gösterilecek ve vilâyet dahilinde üretilen tömbekilerden dahi ancak transit yoluyla memalik-i ecnebiyye'ye ihraç olunmak üzere vilâyetten çıkarılmasına müsaade edileceklerdir. Kurşunsuz, markasız ve tezkiresiz olan tüm tütünlere kaçak nazarıyla bakılarak müsadere olunacaktır. Kaçakçıların şirketleri hakkında nizamden tayin olunan cezalar

<sup>402</sup>BOA., A.MKT.MHM., 590/26, lef. 2. (22 Eylül 1323/5 Ekim 1907).

<sup>403</sup>BOA., İ.MTZ.CL., 5/244, lef. 2.

Lübnan hükümeti memurları tarafından tertib ve tatbik olunacaktır. Bunun için memur marifetiyle şirketin memur ve acentaların intizamıyla zabt olunacaktır.

Madde 5: Mahalli hükümetin tezkiresi olmaksızın tömbeki torbaları Lübnan'ın bir mahâline bir diğer mahâline nakil olunamayacaktır.

Madde 6: Lübnan dahilinde üretilmek ve tüketilmek üzere her ne miktarda olursa olsun ithal edilecek tömbekinin satış fiyatı üzerine beher kıyye için akçe olarak Cebel-i Lübnan Vilâyeti mal sandığına iki kuruş ödenecek ve bu ödemenin hesabı her altı ayın sonunda (Nisan ve Ağustos) hesap edilecektir. Akabinde ödenecektir.

Madde 7: İş bu mukavelenamenin altıncı maddesine göre şirketin vereceği resimde Memalik-i Mahruse-i Şahane'de Tömbeki İnhisarı hakkında tanzim olunan mukavele gereğince, hükümeti seniyye'ye gümrük rüsûmundan tömbeki şirketinin ithal edeceği tömbekiler için rüsûm ödemekle mükelleftir.

Madde 8: İşbu mukavelenemenin uygulanmaya başlayacağı tarihte tüccar ve saire, ellerinde bulunan ecnebi tömbekisini iki ay zarfında sarf ve istihsal etmek üzere Lübnan Vilâyeti Mutasarrıflığı dahilinde elden çıkarılacaktır. Mukavelenamenin bu şartı uygulanmadığı halde ecnebi tömbekilere kaçak nazarıyla bakılacaktır. Bu konuda mahalli hükümet dikkat edecektir. İşbu mukavelename 1893 yılında tanzim olunmuştur.<sup>404</sup>

Madde 9: Kaçak olarak tutulan tömbekiler müsaade olduğu sürece tömbeki şirketi satın almaya mecbur olacak ve bunların fiyatı hususu, hükümet mahalli ile şirket tarafından daha sonra belirlenecektir. Bu suretle mübâyaa olunacak tömbekilerin her kıyyesinden üç kuruş hesabıyla gereken gümrük resmi, Rüsûmata teslim edilecektir.

Madde 10: İşbu mukavelename, beş sene müddette uygulanmak için tanzim olunmuştur<sup>405</sup>.

Tüm bu maddelerden anlaşılacağı üzere, söz konusu mukavelename; Cebel-i Lübnan Vilâyeti dahilinde kaçak olarak addedilecek olan tütünün niteliği hakkında da bilgi vermektedir. Ayrıca, bu mukavelenamenin 10. maddesi gereğince, beş yıl süreyle geçerlidir. Söz konusu, mukavelename şartlarını içeren anlaşmanın, 1897 yılında imzalandığı dikkate alınırsa bu maddeler, 1902 yılına kadar geçerliliğini korumuştur.

Yapılan anlaşma, Cebel-i Lübnan Vilâyeti dahilinde tütün üretim ve satışı yeniden düzenlenmiş olmasına rağmen yasal olmayan tütün ticareti devam etmiştir. Kaçakçılık faaliyetlerinin artışı vilâyette, mukavelename lâyihasının uygulanması gereken ortamın meydana gelmesini sağlanmıştır. Nitekim mukavelename lâyihası oluşturulduktan sonra bir Yunan Vapurcu, Malta'dan yüklenen 500 kıyye tömbekiyi Cebel-i Lübnan sahillerine indirirken yakalanmıştır<sup>406</sup>.

Ayrıca, 1897 tarihli mukavelename uygulamaya konulduğunda, tütünün ithali sırasında sorunla karşılaşmıştır. Özellikle mukavelenamenin 1. maddesi gereğince, ecnebi

<sup>404</sup>BOA., İ.MTZ.CL., 5/244, lef. 2.

<sup>405</sup>BOA., İ.MTZ.CL., 5/244, lef.5.

<sup>406</sup>BOA., İ.MTZ.CL., 5/244, lef. 6 (8 Şâban 1314- 12 Ocak 1897).

tömbekilerinin ihalesinin, Tömbeki Şirketi'ne bırakılması sorun yaratmıştır. Nitekim; 5 Temmuz 1897 tarihinde Rusya Sefâreti'nden Hariciye Nezâreti'ne bildirildiği üzere, tömbeki inhisarının Tömbeki Şirketi'nin elinde bulunması yabancı tüccarların Cebel-i Lübnan'a tütün ithalini kısıtlamıştır. Bununla birlikte özellikle Rus tebaasından olan bir tüccar İran'dan satın aldığı 4.000 çuval tömbekiyi, Beyrut Limanı üzerinden transit suretle Cebel-i Lübnan'a aktarmak istemiştir. Ancak tömbeki dolu çuvalların bir kısmı, Beyrut Limanı'na nakledildiğinde, Beyrut gümrük memuru tarafından el konulduğu ve bu durumun ticarete zarar verdiği belirtilmiştir<sup>407</sup>. 1897 tarihli mukavelenamenin, Cebel-i Lübnan Vilâyeti'nde tütün ithalinde sorunlara yol açtığı açıktır. Bu tarihten sonra 1902 yılında yapılan başka bir anlaşma ile de bölgedeki tütün üretimi ve satış şartları iyileştirilmeye çalışılmıştır<sup>408</sup>.

Tütün üretim ve ticaretinde yürütülen iyileştirme politikalarına rağmen tütün kaçakçılığı, XIX. yüzyıl ve XX. yüzyıl başlarına kadar bölgede etkin durumdadır. Buna sebep olan etkenler diğer liman şehirlerde olduğu kadar karmaşık hal almıştır. Gerek Reji İdaresi'nin uygulamaları gerek Avrupalı tüccarların çıkarları bölgede yapılan tütün kaçakçılığının temel sebepleri arasındadır. Bilhassa, Beyrut ve Suriye Vilâyeti'nden, Cebel-i Lübnan'a aktarılan tütünlerin, Avrupa'ya nakli hususunda tampon bölge konumunu üstlenmiştir<sup>409</sup>. Bu noktada Cebel-i Lübnan mülhakatı olan Cünye İskelesi'nin rolü büyüktür<sup>410</sup>. Kaçak tütünün Cebel-i Lübnan dahilinde dağılımında çeşitli güzergâhlar kullanılmıştır. Daha önce belirtildiği üzere, Beyrut Limanı'nın önemi açıktır. Ancak birbiriyle bağlantılı diğer Doğu Akdeniz limanlarında kaçak tütünün, Cebel-i Lübnan'a getirilişi sırasında takip edilen güzergâh çeşitlilik göstermiştir. Kaçakçı gemilerinin, gidiş ve dönüş güzergâhlarında Kıbrıs kilit noktalardan birisidir. Kıbrıs'tan Beyrut'a, buradan Cebel-i Lübnan'ın mülhakatı olan Cünye İskelesi'ne tütün gibi ihracı yasak birçok ürün kaçırılmaktadır<sup>411</sup>.

Esas olarak Beyrut ve Cebel-i Lübnan hattında dolaşan kaçakçı gemiler için Kıbrıs transit nokta özelliği taşımaktadır. Buna örnek olarak, 9 Eylül 1897 tarihinde Şire'den hareket eden ve manifestosunda Kıbrıs'a gideceği yazılmış olan Selinçe adlı Yunan Vapurunun, Beyrut sahiline ulaşması gösterilebilir. Selinçe adlı vapur, manifesto harici hareket etmesinin yanı sıra Şire'den yüklediği tütünler ile Suriye sahillerinde dolaşırken İtalyan bayrağı çekmiştir. Lazkiye Limanı'na geçtiği sırada ise Yunan bayrağı çekmiştir. Ayrıca söz konusu vapurun içinde, çeşitli silah ve patlayıcı maddenin yanı sıra 35 torba tütün, 365 balya tömbeki bulunmaktadır. Yükünün bir kısmını Beyrut sahiline ihraç etmiştir. Ancak, Osmanlı kruvazörünün Beyrut

<sup>407</sup>BOA., HR.İD., 2104/75.

<sup>408</sup>Akarlı, 1993:119.

<sup>409</sup>BOA., HR. HMŞ.İŞO., 51/9. lef. 2. (16 Mart 1329/29 Mart 1913).

<sup>410</sup>BOA., ZB. 467/121. (20 Kânûn-ı sâni 1320/ 3 Aralık 1904).

<sup>411</sup>BOA., ZB. 467/121. (20 Kânûn-ı sâni 1320/ 3 Aralık 1904).

sahiline gelmesinden dolayı tam olarak ürün sevki yapamamıştır. Yunan bayrağı çekerek Kıbrıs'a hareket etmiştir. Kıbrıs'a ürün sevk etmeden geldiği mahale geri dönmüştür. Bu nedenle tütünlerin bir kısmını Pire'ye bir kısmını ise Şire'ye nakletmiştir<sup>412</sup>.

Kıbrıs dışında kaçak tütün sevkiyatında, Malta Limanı da ön plana çıkmaktadır. Buradan getirilen kaçak tütün, Cünye İskelesi'ne taşınmıştır. Cünye İskelesi dışında Betron<sup>413</sup> İskelesi'nin de bağlantılı olduğu limanlar kapsamında kaçak ticaretin başlıca merkezleri arasında saymak mümkündür. Nitekim, 1862 yılında Betron İskelesi'nden İskenderiye'ye, tütün kaçırma teşebbüsünde bulunan kaçakçıların etkin olduğu bilinmektedir. Öyle ki, külliye miktarda tütün kaçırılmaya çalışılırken ele geçirilmiştir<sup>414</sup>.

### 2.2.7 Cebel-i Lübnan'da Tütün Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Alınan tedbirler, diğer liman şehirlere sahip vilâyetlerde olduğu gibi yerel idare ve kurumlar arası iletişim ön plandadır. Rüsûmat Emaneti ve Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı arasındaki irtibat ile diğer yerel idare unsurlarıyla iş birliği sağlanmıştır. Kaçakçılığı engellemek için alınması gereken önlemler hususunda gerek merkez gerek reji idaresi arasında yapılan düzenli haberleşme aracılığıyla sağlanmıştır. Önlemler hususunda, en önemli etken hazırlanan mukavelename lâyhalarının oluşturulmasıdır. Bu yönde alınan her önlem hukuki bir temele dayandırılmıştır. Nitekim; Naum Paşa ve Reji Şirketi arasında imzalanan 1897 tarihli mukavelename lâyihası oluşturulduktan sonra, Malta'dan yüklenen beş yüz kıyye kaçak tömbekiyi taşıyan Yunan vapurunun, yükünü Cebel-i Lübnan sahillerine sevk edeceği haberi üzerine yakalanmıştır. Yakalanan tömbekinin 210 torbası hakkında, nizamnâmenin beşinci maddesi<sup>415</sup> gereğince kaçak addedilmiş<sup>416</sup> ve yakalanması hususunda gümrüğe teslim edilmesi ve kanuna uygun muamele yapılması için Rüsûmat Emaneti'ne bildirilmiştir. Ancak, derdest edilen tömbekilerin gümrüğe teslimi mahzur görüldüğü için Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'ndan bildirildiği üzere; tömbeki kaçakçılığına son verilmek için alınan tedbirler belirtilmiştir. Ayrıca vilâyet dahilinde tömbeki kaçakçılığını önlemek için Tömbeki Şirketi ve Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı arasında imzalanan mukavelename lâyihasının gönderildiği beyan edilmiştir<sup>417</sup>.

<sup>412</sup>BOA., A.MTZ. KB., 2/50. lef.2. (12 Teşrin-i sâni 1313/ 24 Kasım 1897).

<sup>413</sup> Betron İskelesi Suriye bölgesinin denizle bağlantısını sağlayan kilit noktalardan biridir. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Çakar, 2012: 82.

<sup>414</sup>BOA., A. MKT.UM., 561/79.

<sup>415</sup>1897 tarihli mukavelenamenin beşinci maddesinde, "mahalli hükümetin tezkiresi olmaksızın tömbeki torbaları Lübnan'ın bir mahallinden bir diğer mahalline nakil olunamayacaktır" hükmü yer almaktadır.

<sup>416</sup>BOA., İ.MTZ.CL., 5/244, lef. 6. (8 Şâban 1314/12 Ocak 1897).

<sup>417</sup>BOA. İ.MTZ.CL., 5/244, lef. 6. (8 Şâban 1314/12 Ocak 1897).



Tedbirler hususunda, alınan önlemler arasında diğer önemli uygulama, kaçakçı faaliyetleri caydırıcı olarak iki kat gümrük vergisi alınmasıdır. Nitekim, Betron İskelesi'nden İskenderiye'ye kaçırılmak üzereyken yakalanan tütünden iki kat gümrük harcı alınmıştır. Alınan iki kat gümrük harcının yarısı ise Beyrut Gümrük Emini Ömer Ağa'ya verilmiştir<sup>418</sup>. İki kat gümrük resmi alınması gerektiği kararı, Cebel-i Lübnan'dan Beyrut Limanı'na nakledilen tütünler için de geçerlidir. Zira, Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a kaçırılan tütünler hakkında Rüsûmat Emaneti tarafından Şûrâ-yı Devlet'e bildirildiği üzere, Beyrut'ta tütün kaçırmak için oluşturulan kumpanyaların faaliyetlerini önlemek için Duhan Nizamnâmesi esasları göz önünde bulundurulmuştur. Duhan Nizamnâmesi'nin, "Duhan Kaçıranlar Hakkındaki Ceza Kanunnâmesi"nin sekizinci maddesinin tatbik edilmesi gerektiği, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir. Kanunnâmenin sekizinci maddesi ise, iki kat nakdi ceza alınması hususundadır Bununla birlikte, hapis ve sürgün gibi caydırıcı cezalar kaçakçılığın önlenmesi hususunda dikkate değerdir<sup>419</sup>.

Kaçırılmak üzereyken ele geçirilen kaçak tütünler üzerinden iki kat gümrük resmi alınmasına yönelik uygulama, tütün kaçakçıları için caydırıcı bir karar olarak görmek mümkündür. Ancak önü alınamaz bir tehdit haline geldiği için kesin surette kaçak tütün ticaretini engellemek amacıyla memur istihdamı yapılmıştır. Öyle ki, Beyrut üzerinden Cebel-i Lübnan'a kaçak tütün naklini önlemek için gerekli görülen zabıta ve jandarma istihdamı ilerleyen yıllarda da devam etmiştir. Özellikle, 1913 yılında Maliye Nezâreti'nden, Cebel-i Lübnan Vilâyeti'ne bildirildiği üzere; Beyrut ve Suriye'den Cebel-i Lübnan'a, buradan Avrupa'ya kaçak tütün naklini önlemek için, 25 nefer kuvvetinde iki seyyar müfreze teşkil edilmesi gerekmektedir. Söz konusu seyyar müfreze, Cebel arazisinde istisnasız olarak kaçakçı takibinde bulunmakla yükümlü olacaktır. Böyle bir tedbir alınmasının sebebi ise, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'nda bulunan zabtiye ve jandarma kuvvetlerinin kaçakçılık faaliyetlerinin araştırılmasından sorumlu olmasıdır. Ayrıca, jandarmaların Cebel arazisine girmesinin, Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi'ne aykırı olacağı düşünülmüştür. Bu nedenle, kaçakçı takibi sırasında çarpışma olacağı ihtimali üzerinde durularak asayiş mahâlinin etkilenmemesi için tedbir kapsamında farklı bir yol izlenmiştir. Böylelikle Suriye ve Beyrut vilâyetlerinde, müfreze kuvvetleri ve karakollar oluşturularak Cebel arazisine sevk edilecektir. Ancak bu tedbirler, Cebel-i Lübnan Vilâyeti kabul ederse uygulanacaktır<sup>420</sup>.

Esasında, tütün kaçakçılığı XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında Suriye ve Filistin hattında yoğunluk kazanmıştır. Nitekim; Beyrut'a aktarılan kaçak tütün Cebel-i Lübnan

<sup>418</sup>BOA. A. MKT.UM., 561/79.

<sup>419</sup>BOA., ŞD., 570/68, lef.7. (25 Rebî-ül-evvel 1299/14 Şubat 1882).

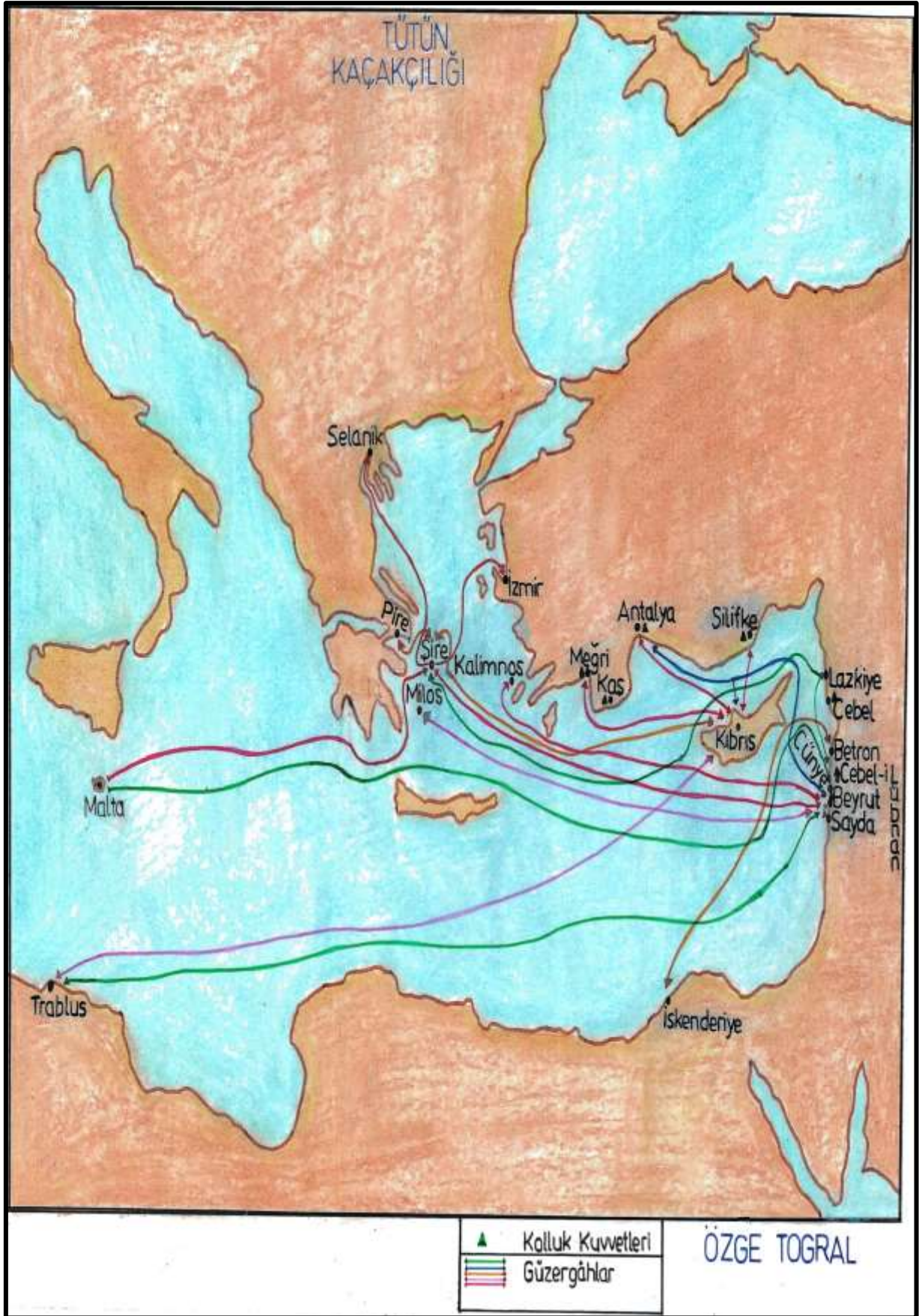
<sup>420</sup>BOA., HR. HMŞ. İŞO., 51/9. (16 Mart 1329/29 Mart 1913).

üzerinden Kudüs Mutasarrıflığı dahilindeki tüm limanlara aktarılmaktadır. Söz konusu bu kaçak sevkiyatın önüne geçilmek için sadece Lübnan ve Beyrut'la sınırlı kalınmamıştır. Bu nedenle birbiriyle bağlantılı liman şehirlerde önlemler alınmıştır. Öyle ki, 1904 yılında kaçak tömbeki ve silah taşıyan Zefiros adlı Yunan bandıralı vapurun Şire'den hareketle Beyrut'a doğru ilerlemesi üzerine durum, Beyrut Vilâyeti'ne bildirilmiştir. Halep Vilâyeti, Cebel-i Lübnan ve Kudüs-ü Şerif sahillerine çıkarılması ihtimali üzerinde durulmuştur. Beyrut üzerinden 180 torba kaçak tömbeki taşıyan vapurun, Cebel'in Sahil Nahiyesi'ne doğru ilerlemesi üzerine, Beyrut Tömbeki Reji Nezâreti ve Bahriye Nezâreti tarafından sahil muhafazasını sağlamak için jandarma ve polis kuvvetleri gönderilmek istenmiştir. Ancak, Tömbeki Mukavelenamesi'nin 10. Maddesi gereğince, Reji Şirketi tarafından muhafaza edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle lüzum görülen yerlere, muhafaza memurlarının istihdamı şirket tarafından yapılacaktır<sup>421</sup>.

Özellikle, sahil muhafazasından sorumlu Rüsûmat nezâreti kolcuları, reji idaresi kolcuları ve Bahriye Nezâreti'nden gönderilen memurların yanı sıra polis ve jandarma kuvvetleri de tütün kaçakçılığının önlenmesinde önemlidir. Ancak sahilleri dolaşarak deniz muhafazasını ve emniyetli ticaret ortamını sağlayacak vapur ve istimbot gönderilmemesi kaçakçılık faaliyetlerine konu olan ürün çeşitliğini beraberinde getirmiştir. Bu nedenle, tütün kaçakçılığının yoğunluğunu, deniz muhafazasını sağlayacak teknik alt yapının eksikliğiyle açıklamak mümkündür. Fakat Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan liman ve iskelelerde kaçakçılık faaliyetleri, iktisadi yaşamı etkilemeye devam etmiş ve alınan tedbirler sonuçsuz kalmıştır.

---

<sup>421</sup>BOA., DH. MKT., 892/1, lef.3. (9 Eylül 1320/22 Eylül 1904).



Haritalar 2.2 Tütün Kaçaklığı Sevk ve Nakil Güzergâhları

### 2.3 Tuz Kaçakçılığı

İnsanlık tarihi boyunca önemli bir madde olan tuz; bazı toplumlar tarafından kutsal kabul edildiği gibi çoğu zaman para yerine kullanılacak kadar değerlidir. Aynı zamanda ilaç olarak da kullanılmıştır. Belirtildiği üzere; kullanım alanının kapsam ve çeşitliliği nedeniyle her dönem uluslararası ticarete yön vermiştir<sup>422</sup>.

Coğrafi konum itibariyle tuz üretim alanlarına sahip olan Osmanlı Devleti'nin, önemli gelir kaynaklarından biridir. Nitekim; XV. ve XVII. yüzyılda Kıbrıs, İzmir, Rodos, Selanik gibi Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan birçok yer başta olmak üzere, Rumeli, İç Anadolu, Karadeniz ve Adriyatik sahil kıyısında bulunan yerlerden de tuz üretimi yapılmaktadır<sup>423</sup>. Miri statüde bulunan denizler, göller, akarsular gibi tuz üretimi yapılan ve tuzla tabir edilen yerler de aynı statüdedir. Tuz hakkında farklı tarihlerde kanunnâmeler hazırlanarak, eyaletlerde tuz üretimi, taşınması ve satışı gibi her türlü aşaması devlet denetimine alınmıştır<sup>424</sup>. İzmir ve Suriye limanlarından Avrupa'ya ihraç edilmektedir. Bu nedenle devlet hazinesinin başlıca kaynaklarından biridir<sup>425</sup>. Tuz üretim ve dağıtımını 1862 tarihli talimatname ile tekel altına alınmadan önce, tuzlalar farklı şekilde işletilmektedir. İşletim hakkı mültezimlere bırakılan tuzlalar, üretim oranı düşük olan ve işletmesi devlet tarafından gerçekleştirilen tuzlalar, aşiret beylerine, tekke ve zaviyelere işletme hakkı verilen tuzlalar ve herhangi biri tarafından bulunan tuzlaların, bulan kişi tarafından işletme hakkı verilen tuzlalar olarak dört kısma ayrılmaktadır. İşletim hakkı, mültezimlere bırakılan tuzlalarda, daha sonraki dönemlerde değişikliğe gidilmiş ve ihale yoluyla işletme süresi arttırılmıştır<sup>426</sup>.

#### 2.3.1 Tuz İşletmelerinde Yenilikler

Tanzimat döneminden itibaren başlayan yenileşme hareketleriyle birlikte arazinin tasarrufuna ilişkin yeni uygulamalar getirilmiştir. Bilhassa, 1858 tarihli Arazi Kanunnâmesinde, tuz üretimi ve tuzlaların mülkiyetine ilişkin esaslara yer verilmiştir. Söz konusu kanunnâmenin, 107. Maddesi'nde belirtildiği üzere;

<sup>422</sup>Avcı, 2003: 27.

<sup>423</sup>Güçer, 1967: 97.

<sup>424</sup>Örneğin; Cezayir-i Bahri Sefid Eyaleti Kanunnâmeleri'nde tuzun üretim, satış ve ücretlerine dair hükümler bulunmaktadır; Bkz.: Akgündüz, 1993: 433.

<sup>425</sup>Beyoğlu, 2012: 201-202.

<sup>426</sup>Çakır, 2019: 9-10.

“Her kimin uhdesinde olursa olsun arazi-i mîriyeden bir mahalde zuhur eden altın ve gümüş ve nühâs ve demir ve enva’ı ahcâr ve alçı ve kükürd ve güherçile ve zımpara ve kömür ve tuz madenleri ve ma’âdin-i saire cânib-i beytü’l-mâle aid olup arazi mutasarrıflarının hiçbir madeni zabt eylemeğe veyahut çıkan madenden hisse almağa salahiyetleri yoktur.”<sup>427</sup>.

Belirtildiği üzere; miri arazi kapsamında tutulmuş ve tuzlaların tasarrufuyla ilgili hükümler yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, 1810 tarihli Fransız Maden Nizamnâmesinin tercümesi örnek alınarak hazırlanan maden nizamnâmesi 19 Mayıs 1861 tarihinde yayınlanmıştır. Ayrıca, uygulama sahasında ortaya çıkan eksiklikler nedeniyle nizamnâmeye daha sonra yeni hükümler getirilmiştir<sup>428</sup>. 1862 yılında ise tuz ve tuz işletmeleri kapsamında yeni bir dönem başlamıştır. Tuz ve tuz işletmelerinin kapsamını belirleyen 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesi ilan edilmiştir. Nitekim; bu tarihten sonra hazırlanan Maâdin Nizamnâmelerinde tuz ile ilgili hükümlere yer verilmemiştir. 1862 Kararnamesiyle inhisar altına alınan tuzun ithalatı yasaklanmıştır<sup>429</sup>. Tuzun yanı sıra tütün, şap vb. pek çok ürün ithalatı yasaklanan ürünler arasındadır<sup>430</sup>. Söz konusu kararnameyle tuz üretimi, nakli ve satışına yönelik düzenlemeler yapıldığı gibi, ihtiyaca yönelik yeni hükümlere de yer verilmiştir.

Dönemin siyasi ve iktisadi politikasına göre yeni düzenlemeler kapsamında tuz imal ve satışı hususunda yenilikler yapılmış olsa da temelde 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesi göz önünde bulundurulmuştur. Nitekim; Osmanlı dış borçlarının ödenmesi amacıyla daha önce belirtildiği üzere, altı vergi kaleminin tahsili, 1879’da Rüsûm-u Sitte İdaresi’ne bırakılmıştır. Bunlardan biri de tuz vergisidir. Ancak, vergi tahsili, 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi’yle kurulan Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi’ne bırakılmıştır<sup>431</sup>. Söz konusu idareye, tuz vergisini toplama yetkisinin ötesinde tuz inhisarını tümüyle yönetme hakkı da tanınmıştır. Tuzun imal, ithal ve ülke içinde dağılımında her yönüyle yönetme hakkı tek bir idare tarafından yürütülse dahi kaçakçılık faaliyetlerine konu olan ürünler arasında yer almıştır. Ülke içinde ecnebi tuzun ithali yasak olmasına rağmen, Karadeniz kıyılarında olduğu gibi Akdeniz kıyılarından Osmanlı sınırları dahilinde ecnebi tuzlarının sevkiyatı yapılmıştır. Nitekim; kayalık ve ulaşımı zor olan yerler tuz kaçakçılığına elverişli olması ecnebi tuzun kıyılardan iç kesimlere aktarımı daha olanaklı hale gelmiştir<sup>432</sup>.

XIX. yüzyıl sonlarında Osmanlı sınırları dahilinde bulunan kıyı hatlar üzerinde tuz kaçakçılığı yoğunlaşmıştır. Ancak yapılan çalışma; Alanya, Antalya, Beyrut, Cebel-i Lübnan

<sup>427</sup>Düstur, Tertib; I, Cilt:I, s.192-193.

<sup>428</sup>Tızlak, 1995: 81; Kasım, 2016: 17.

<sup>429</sup>Kasım, 2016: 17.

<sup>430</sup>Genç, 2000: 52.

<sup>431</sup>Özdemir, 2009: 75; Güran, 2014: 332.

<sup>432</sup>Yaşayanlar, 2016: 760.

kıyılarıyla sınırlandırıldığı için söz konusu kıyılarda, tuz kaçakçılığı faaliyetlerine karşılaşılmıştır. Ancak Antalya ve Alanya kıyılarında eser miktarda tuz kaçakçılığına rastlanmakla beraber Cebel-i Lübnan kıyılarında tuz kaçakçılığı yoğunlaşmıştır.

### 2.3.2 Antalya Limanı'nda Tuz Kaçakçılığı

Kaçakçılık faaliyetlerine değinmeden önce 10 Mart 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesinin yayımlanmasından sonra gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemde, Mısır Eyaleti memlehalardan, Antalya ve Alanya'ya yapılan tuz nakliyatı hakkında bazı önemli hususlar tekrar gündeme gelmiştir. Nitekim; 12 Mayıs 1862 tarihinde, Mısır Valisi'ne bildirildiği üzere, Memalik-i mahrûsede bulunan tüm tuz memlehaları ve maden tuz kuyularından hasıl olan tuzun ihracı mukâtaa-ı miri'ye aittir. Mısır Eyaleti'nde dahi üretilen tuzun naklinde inhisar idaresinin hali düzenlenemeyecek haldedir. Bu hususta, Mısır Eyaleti'nin tuz hasılatından Bahri Sefid, Antalya, Alanya, İçel, Gilindire ve Beyrut dışında hiçbir yere tuz sevkiyatı yapılmamalıdır<sup>433</sup>. Mısır tuzunun nakli hususunda birtakım sorunlar ortaya çıkmıştır. 1883 yılında Arış memlehasından, beher pul için 20 kuruş resm alınarak Gazze ve Yafa yoluyla başka mahallere tuz nakline müsaade edilmiştir<sup>434</sup>.

Belirtildiği üzere Antalya ve Alanya'nın tuz ihtiyacı Mısır'dan karşılanmaktadır. Ancak bağlantılı olduğu diğer Doğu Akdeniz sahillerinden, Antalya kıyılarına ecnebi tuz sevkiyatı yapılmıştır. Tuz Nizamnâmesi hükümlerine belirtildiği üzere, ecnebi tuz olarak ifade edilen tuzun, ülke içinde dağıtımı yasaklanmıştır. Bu nedenle nizamnâmeye aykırı hareket ederek, tuz nakil ve ithali gibi her türlü ticari hareketlilik tuz kaçakçılığı olarak addedilmektedir. Nitekim 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesinin 22. bendinde, ecnebi tuzlarının kara ve deniz yolu aracılığıyla ülke girişine engel olunacağı hususu belirtilmiştir. Bununla birlikte, eğer gizlice tuz nakli gerçekleşiyse ele geçirilecek ve emanete bildirilecektir<sup>435</sup>. Bu tür gerçekleşen tuz kaçakçılığı örneklerini, Antalya'da görmek mümkündür. Zira, ticarete konu olan çeşitli ürün kaçakçılığı faaliyetlerinde olduğu gibi Antalya kıyıları, tuz taşıyan kaçakçı vapurlarının da uğrak noktası haline gelmiştir. Yoğunlukla kaçak tütün ve kereste taşıyan kaçakçı vapurlarının aynı zamanda

<sup>433</sup>BOA., A.MKT.UM., 564/20. (13 Zilkade 1278/12 Mayıs 1862). Belirtilen bu husus aynı zamanda 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesinin 27. Bendinde şu şekilde belirtilmektedir: "...bundan böyle Mısır tuzu nefsi-i Antalya ile Alâiye ve İçel'de kâin nefsi-i Gilindire ile nefsi-i Beyrut'tan gayri ve Memleketeyn tuzu dahi nefsi-i Dersaadet ile nefsi-i Varna ve nefsi-i Rusçuk ve nefsi-i Vidin'den başka mahallere sevk ve îsal olunamayıp..." ; Bkz. Düstur, Tertib,I. Cilt:II, s. 701-702.

<sup>434</sup>BOA., A.MTZ., (05). 3/50, lef. 2. (8 Cemaziyel-evvel 1300/17 Mart 1883).

<sup>435</sup>Düstur, Tertib, I. Cilt: II, s. 698-699.

kaçak tuz yüküyle sahile geldiği ve yükünü Antalya İskelesi'ne aktararak buradan bazı mahallere geçeceğine dair ihbarlar bulunmaktadır<sup>436</sup>.

Ayrıca, Teke Sancağı merkez kazası olan Antalya Limanı'na değil, mülhakatı olan diğer kıyılarda da tuz kaçakçılığı yapılmıştır. Buna örnek olarak, 1886 yılında Manavgat İskelesi'ne yanaşmış olan Yunan bandıralı geminin ithali yasak ürünler taşıması gösterilebilir. Söz konusu gemi, Manavgat İskelesi'ne yanaştığında, Reji İdaresi memurları tarafından muayene edilmiştir. Muayene sırasında gemi içinde 19 bin kıyye tuz, 8 paket tütün 532 kıyye çam kabuğu ele geçirilmiştir. Belirtilen kaçak ürünlere, mahalli hükümet tarafından el konulmuştur. Ancak Teke Meclis İdaresi, nizamname hükümlerine aykırı hareket ederek külliyetli miktarda tuz dahil olmak üzere tüm kaçak ürünleri, geminin kaptanına geri teslim etmiştir<sup>437</sup>.

### 2.3.3 Antalya Limanı'nda Tuz Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Kaçak tuz olarak addedilen ecnebi tuzları, deniz yolu aracılığıyla geldiği için kıyı güvenliğine önem verilmiştir. Kaçakçı gemilerden karaya tuz sevkiyatının önlenmesi için Reji İdaresi kolcuları muayene etmekle görevlidir. Ancak daha önce de belirtildiği üzere, külliyetli miktarda tuz ele geçirilmesine rağmen mahalli hükümet tarafından ne yapılacağına dair bir karar verilmemiştir<sup>438</sup>. Diğer yandan kaçak tuz naklini önlemek görevi Reji İdaresi'nin sorumluluğuna bırakılmıştır. Bu kapsamda bir nevi kıyı güvenliğini sağlamakla yükümlü olan Reji İdaresi, kaçak tuz ve benzeri ithali yasak ürünlerin karaya çıkarılmasını önlemek hususunda ön plana çıkmıştır. Zira, Reji İdaresi tarafından kayık tedarik edilerek kaçakçı gemileri kolcular tarafından takip edilmeye başlanmıştır. Fakat takip esnasında kaçakçılar, reji kolcularına mukavemet gösterir ve silahla karşılık verirse kolcular tarafından misliyle karşılık verileceği kararı alınmıştır<sup>439</sup>.

Reji İdaresi dışında Rüsûmat Emaneti'nin de ecnebi tuz ve tütünün Osmanlı sınırları dahiline girişini önlemek için aldığı tedbirler sahil güvenliğinin temininde önemlidir. Özellikle, ithali yasak ürünlerden biri olan ecnebi tuz ve tütünün nakli hususunda önemli olan Akdeniz ve Karadeniz sahillerinin güvenliğini sağlamak için dolaşmakta olan vapurlarda görevli bulunan Asâkir-i Bahriye'nin masrafları Rüsûmat Emaneti'nin sorumluluğundadır. Nitekim; Bahriye Nezâreti hazinesine "bakiye-i zimmet safiyesi" olarak 48 bin 681 kuruş 18 paranın sened-i resmisi gelmiştir. Fakat muhasebenin başka şekilde yapılması için Bahriye hazinesi, Rüsûmat

<sup>436</sup>BOA., DH.MKT., 1449/106. (4 Muharrem 1305/22 Eylül 1887); BOA. DH.MKT. 1418/47. (15 Şâban 1305/27 Nisan 1888).

<sup>437</sup>BOA., DH.MKT., 1354/114. (9 Şevval 1303/ 11 Temmuz 1886).

<sup>438</sup>BOA., DH.MKT., 1354/114. (9 Şevval 1303/ 11 Temmuz 1886).

<sup>439</sup>BOA., DH.MKT., 1449/106. (4 Muharrem 1305/22 Eylül 1887); BOA., DH.MKT., 1418/47. (15 Şâban 1305/27 Nisan 1888).

Emaneti'ne 1876 yılına ait olmak üzere 1877 yılından 13 Aralık 1879 tarihine kadar olan süreç dikkate alınmıştır. Miktar, 1 milyon 856 bin 288 kuruş 29 para zimmet safiyesidir. Dikkate alınan 2 sene 10 ay zarfında ise, fark bedeli ortaya çıktığı için 1 milyon 807 bin 607 kuruş 10 paranın Rüsûmat İdaresi'nin geçmiş yıllara ait masraf hesabına zimmet olarak kaydedilerek kapatılması hakkındaki açıklamalar 3 Ekim 1894 tarihli pusula ilavesiyle Maliye Nezâreti'ne gönderilmiştir<sup>440</sup>.

### 2.3.4 Cebel-i Lübnan Kıyılarında Tuz Kaçakçılığı

9 Haziran 1861 tarihli Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi'nin ilan edilmesinden sonra Lübnan'a adli, idari ve mali özerklik verilmiştir<sup>441</sup>. Bu nedenle mali özerklik kapsamında, ticari faaliyetlerde diğer Osmanlı vilâyetlerinde uygulanan düzenlemelerden farklıdır. Sözgelimi, 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesinin getirdiği yenilikler ve 1881 yılına kadar devlet tekelinde bulunan tuz üretim, nakil ve satışına ilişkin düzenlemeler, Cebel-i Lübnan'da uygulama sahası bulamamıştır.

1881 yılında Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin kuruluşundan sonra tuz tekeli yabancı devletlerin kontrolüne bırakıldığı dönemde Cebel-i Lübnan'ın mali özerkliği sorun haline gelmiştir. Cebel-i Lübnan'dan, civar şehirlere kaçak tuz sevkiyatı yapılmıştır. Bu duruma son vermek için Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, Babîâli'ye tuz tekelinin Cebel-i Lübnan'da da uygulanması için baskı yapmıştır. Özellikle Cebel-i Lübnan'daki çıkarlarını korumak isteyen Fransızlar, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin baskısında ikilemde kalmıştır. Cebel-i Lübnan valilerinin tutumları nedeniyle bölgenin sorun haline gelen mali muafiyetinin çözümü ertelenmiştir. Ancak, 1909 yılında Cebel-i Lübnan'daki tüm tuz üretim ve satış hakkı Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin tekeline bırakılmıştır<sup>442</sup>.

Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne bırakılması hakkında alınan karar, kaçakçılık faaliyetleri nedeniyle. Nitekim; Cebel-i Lübnan'a ecnebi tuzu ithal eden kaçakçılar kayıklararla kıyıya yanaşmış olsa da tuz inhisarının Cebel-i Lübnan'ı kapsamadığı için, Cebel'e tuz ithal etmenin suç teşkil etmediği düşünülmüştür. Nitekim, sahil bölgelerden yararlanma hakkı verilmemiştir. Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, Babîâli'ye Cebel sahilindeki tuz memlehalının işlettilmemesi için başvurmuştur. Babîâli'den gelen 24 Ağustos 1909 tarihli cevapta, tuz memlehalının işlettilmesi imtiyaza aykırı olduğu ve ihalenin feshi hususunda, Şûrâ-yı Devlet kararıyla Mutasarrıflığa bildirilmiştir. Ayrıca, Cebel-i Lübnan'a çıkarılan tuzlar hakkında tuz inhisarı talimat hükümlerine riayet edilmesi gerektiği bildirilmiştir. Böylelikle, Cebel-i Lübnan

<sup>440</sup> BOA. BEO., 495/37104. (8 Rebiü'l-ahir 1312/ 9 Ekim 1894).

<sup>441</sup>Keleş, 2008: 147.

<sup>442</sup>Akarlı, 1993: 118.



dahilindeki tuzlaların işlettilmesi için mutasarrıflık ve Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi arasında anlaşma mümkün olmuştur. Hatta Cebel'in uygun bir noktasında, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi tarafından ambarlar açılacak ve kaçakçılığa meydan verilmeyecektir. Gerekirse, ihtiyaç halinde Foça'dan dahi tuz nakledilebileceği ve tuz fiyatı üzerinde Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na özgü zam yapılacağı şeklinde düzenlemeler yapılacağına ilişkin konular görüşülmüştür<sup>443</sup>. Tuz ticareti ve tuz memlehalarnın işletme hakkı idare tekeline bırakılmadan önce ecnebi tuzları, Cebeli Lübnan kıyılarına sevk edilmiştir. Özellikle, Cünye İskelesi'nden kaçak tuz sevkiyatı yapan geminin kaptanı Yusuf ve bu kaçakçılık faaliyetine karışan Cünye ahâlisinden kişilerin yargılanma sürecinde sorunlar ortaya çıkmıştır. Esasında, kaçak tuzun Cebel İdare Meclisi'nin tuz ve tütün gibi iktisadi değeri yüksek olan ürünlerin kıyılardan geçişine izin verilmesi, bölge halkının faydası düşünülmeden fesada hizmet edilmiştir<sup>444</sup>.

1909 yılında Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, bölgedeki tuz imal ve ticaretinden sorumlu olsa da kaçakçılık faaliyetleri devam etmiştir. Nitekim; Beyrut Liman Riyâseti tarafından Dersaadet Liman Riyâseti'ne gönderilen, 18 Eylül 1913 tarihli tahrirat'ta belirtildiği üzere; Cebel-i Lübnan hududunda bulunan Cünye Limanı'na, Dimyat ve Port Said'den yelken gemileriyle, yüklü miktarda kaçak tuz nakli yapılmaktadır. Bu durumun devamı hazineyi zarara uğratacağı için Beyrut Liman Riyâseti tarafından, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştur<sup>445</sup>.

Cebel-i Lübnan kıyılarında gerçekleşen tuz kaçakçılığının sebebini, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı ve Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin arasında meydana gelen anlaşmazlıkta aramak mümkündür. Zira, Cebel-i Lübnan mahalli hükümeti namına tuz ihracına izin verilmesi, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin muhalefetine neden olmuştur. Bu nedenle Cünye İskelesi'ne tuz nakletmek isteyen ahâlinin yanı sıra, tuz çıkarmak isteyenler olursa yabancıların müdahalesiyle karşılaşacaktır. Söz konusu tuz meselesi halledilinceye kadar vapurlardan kıyıya tuz ihracatı, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'nın izniyle yapılmıştır. Ancak bu durum sorun teşkil etmeye devam etmiştir. Çözüm için Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı, Babîâli'ye müracaat etmiştir<sup>446</sup>. Bu noktada yabancı devletlerin müdahalesi, Osmanlı iktisadi yapısı üzerindeki etkisini göstermeye yeterlidir. Bundan sonraki tarihlerde de Cebel-i Lübnan'ın iktisadi yapısındaki etkisi daha da hissedilir olmuştur. Bilhassa, kaçak tuz ve tütün gibi ithali yasak ürünlerin ihracının önlenmesi için atılan her adımda Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi'nin hükümleri öne sürülerek, bölgenin özerk yapısından yararlanılmaya çalışılmıştır. Verilen

<sup>443</sup>BOA., ŞD., 1328/10, lef.7. (1 Eylül 1329/14 Eylül 1913).

<sup>444</sup>BOA., ŞD., 2273/30, lef.6. (24 Kanuni- evvel 1298/5 Ocak 1883).

<sup>445</sup>BOA., DH. İD., 94/50, lef 3. (5 Zilkade1331/ 6 Ekim 1913).

<sup>446</sup>BOA., DH. ŞFR., 428/56. (17 Mayıs 1330/30 Mayıs 1914).

örneklerden anlaşıldığı üzere Cebel-i Lübnan sahillerindeki tuz kaçakçılığı, Cünye İskelesi'nde yoğunlaşmış olsa da Betron İskelesi'ne de kaçak tuz yüklü gemiler uğramaktadır.

Nitekim; 1914 yılında Betron İskelesi'ne bir İtalyan vapuruyla getirilen kaçak tuz, kıyıya nakledilmiştir<sup>447</sup>.

### 2.3.5 Cebel-i Lübnan Kıyılarında Tuz Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Cebel-i Lübnan'ın özerk hali, ecnebi tuzların Cünye İskelesi'ne aktarılması sorun haline gelmiştir. Dışardan gelen tuzların, Osmanlı sahillerine nakli kaçak faaliyet olarak görüldüğü için Cebel-i Lübnan kıyılarında bu durumun önlenmesi için Babıâli yetkilerini kullanamamıştır. Nitekim; 1881 yılında Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin kuruluşuyla birlikte tuz tekelinin bu idareye bırakılması Osmanlı sahillerinde tuz kaçakçılığının önlenmesi hususunda kısıtlı yetkiye sahiptir. 1902 yılında Cebel-i Lübnan'da bulunan tuz memlehalalarının işletilme yetkisi, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne bırakılmıştır. İdarenin, tuz tekeli elinde bulundurması kaçakçılığı önlemeye yetmemiştir. Tuz Nizamnâmesi'ne aykırı hareketlerde bulunulmuş ve dışardan gelecek kaçak tuzların ithaline devam edilmiştir. Bilhassa, Cünye İskelesi'nden kaçak tuz sevkiyatının önlenmesi için hukuki yollara başvurulmuş ve kaçakçılar hakkında dava açılmıştır. Ancak kaçakçıların Temyiz Mahkemesi'ne taşınan davalarında da bölgenin özerk yapısı göz önüne alınarak Cebel Meclis İdaresi'nin kararına sunulmuştur<sup>448</sup>.

İtalyan bandıralı vapurun, kaçak tuzları Betron İskelesi'ne nakletmesi üzerine Düyûn-ı Umûmiyye Baş Müdürlüğü'nün Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirdiği üzere; “Tuz Nizamnâmesi”nin 22. Bendine göre hareket edilmesi gerekmektedir<sup>449</sup>. 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesi'nin 22. bendi<sup>450</sup> göz önünde tutularak hukuki yollarla önlenmeye çalışılmış olsa da kaçakçılık faaliyetlerine tamamen son verilmemiştir.

Düyûn-ı Umûmiyye'nin 1909 ve 1914 yıllarında tuz tekel hakkını elinde tuttuğu dönemde, deniz üzerinden gelen kaçak tuzlar kontrol altına alınmıştır. Sözgelimi, Cebel-i Lübnan'daki tuz satışlarından %25 vergi tahsil edilmesi karşılığında tekelin kaldırılmıştır.

<sup>447</sup>BOA., DH. İD., 170/60, lef.5. (15 Mayıs 1330/28 Mayıs 1914).

<sup>448</sup>BOA., ŞD., 2273/40, lef.1. (24 Zilkade 1300/ 26 Eylül 1883).

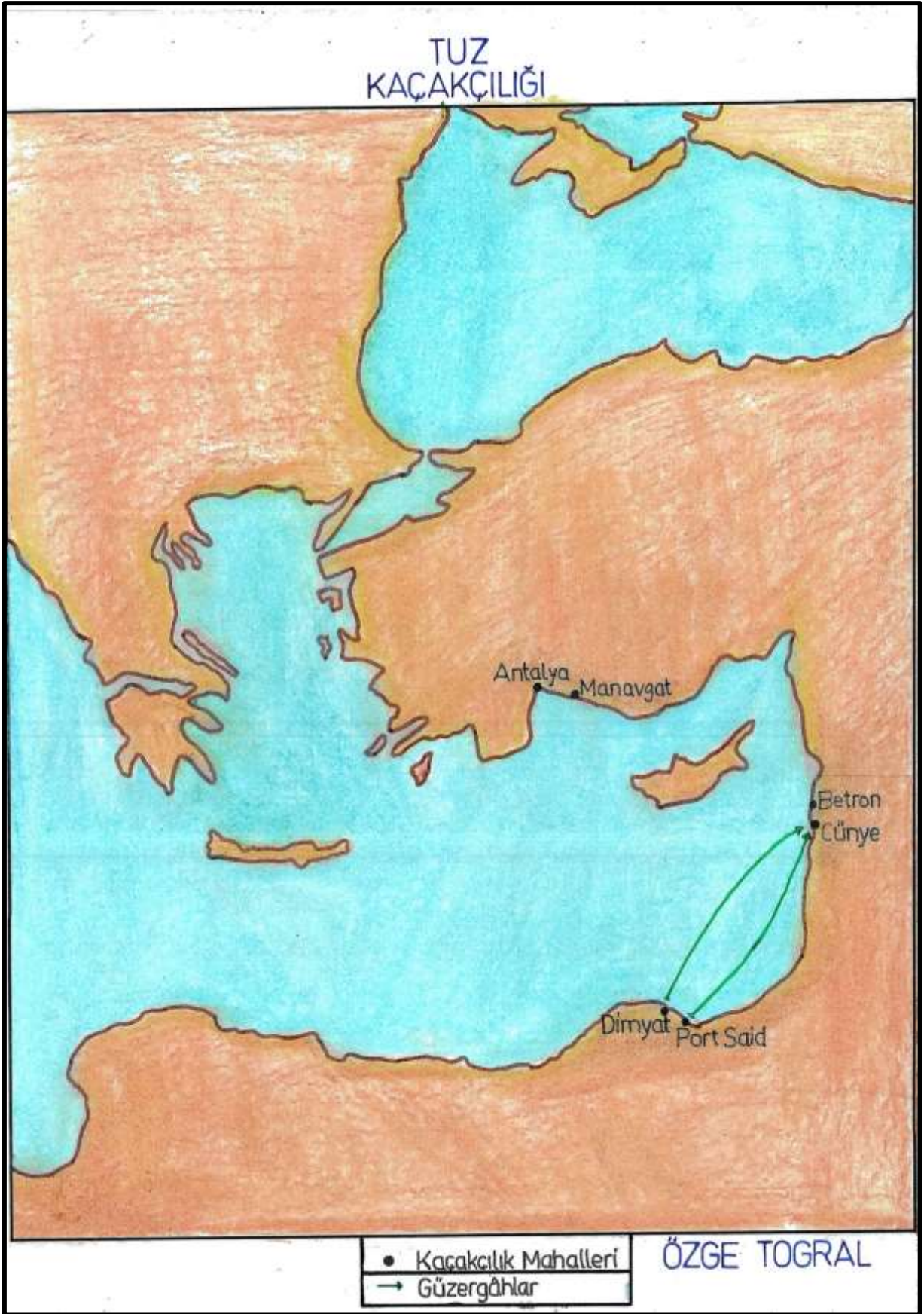
<sup>449</sup>BOA., DH. İD., 170/60, lef. 5. (15 Mayıs 1330/28 Mayıs 1914).

<sup>450</sup>1862 Tarihli Tuz Nizamnâmesinin 22. bendi, kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi hususunda yetersiz olduğu ve gerekli tedbirleri sağlayamadığı için yeniden düzenlenmiştir. Bu kapsamda; 30 Ocak 1868 tarihinde yayımlanan talimatnâme ile ecnebi tuz ve tütünün kaçırana verilecek cezalar yeniden düzenlenmiştir. Söz konusu talimatnâmeye göre: yakalanan kaçak yerli tuz ve tütünün müsadere edilmesine devam edilecektir. Kaçak tuzun şehir ve köy-kasaba gibi yerlerde yakalanması hususunda ‘Duhuliye Resmi’ miktarı değiştirmektedir. Nitekim; kaçak tuz, şehir veya köyde yakalanırsa duhuliye resminin ve miri resim miktarına oranla iki kat ceza alınacaktır. Yakalanan tuz ise, ihbarcıya teslim edilecektir. Tuz köylerde yakalanırsa, duhuliye resmi kıyeye başına 20 para tahsil edilecektir. Kaçak tuz cezası, tahsil edilmeden sahibi kaçarsa ihbar edene, az miktarda tuz verilecektir. Kaçak tuzlar buldukları yerde sarf edilecektir. Ayrıca söz konusu ceza bedelini ödemeyenler gerek Yunanlı gerek Osmanlı tebaasından olsun bunlara 3 ay hapis cezası verilecektir. Tuz kaçakçılığı yapanlar şayet, yabancı devlet tebaasından ise tabi oldukları devletin konsolosuna haber verilecektir; Düstur, Tertib,I. Cilt:II., s. 706-708.

1909 ve 1914 yılları arasında, Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin çabaları, kaçakçılık faaliyetlerini bir nebze de olsa önlemeye yetmiştir<sup>451</sup>.

---

<sup>451</sup>Akarlı, 1993: 118.



Haritalar 2.3 Tuz Kaçakçılığı Haritası

## 2.4 Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı

Kaçakçılık faaliyetlerine konu olan silah ve fişek, barut ve buna benzer patlayıcı maddeler Doğu Akdeniz'in siyasi dengelerinin değişiminde etkili hale gelmiştir. Silah kaçakçılığı XVIII. yüzyıl sonlarında teknik ilerlemeler bağlamında Batılı devletler ve Osmanlı Devleti arasında gelişen siyasi ve sosyal etkileşimin sonucu olarak görülebilir. Ordunun ihtiyacı olan silah ve mühimmatın imal ve ithali nizamlara göre yapılmaktadır. Ancak nizama aykırı alım-satım ve ülke içinde dağıtım yoğunluk kazanmıştır. Bu nedenle Doğu Akdeniz liman şehirlerinin ticari yapısını ve asayişini olumsuz etkileyen silah kaçakçılığına değinmeden önce Osmanlı Devleti'nin silah üretim ve ithalini etkileyen hususlarla birlikte harp sanayi alanındaki gelişmelerden söz etmek yerinde olacaktır.

Avrupa'da gerçekleşen Sanayi Devrimi sonucu meydana gelen teknolojik gelişmeler Osmanlı Devleti'nin rekabet etme sınırını zorlamıştır. Piyasa değer skalasında ticari dengelerin tutarsızlığı Osmanlı sanayisinde yeniliklerin yapılmasına zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda, küçük sanayi tesisleri genişletilmiş ve yenileri eklenmiştir. Ancak ticaret amaçlı olmaktan çok ordunun ihtiyacı olan silah ve teçhizatı sağlamak amaçlı kurulmuştur. Bilhassa, III. Selim Döneminde Avrupa donanımı ve yöntemiyle maden ocaklarının işletilmesi ve top, tüfek, barut üretilmesi yönünde karar alınmıştır<sup>452</sup>.

Silah üretiminde Avrupa donanımının sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak daha önceki dönemlerde de başta İstanbul olmak üzere devletin, çeşitli eyaletlerinde tüfek imalatı yapılmaktadır. Şam, Mısır, Cezayir, Edirne, Bursa, Erzurum, Trabzon, İşkodra, Avlonya, Prizren, Mostar gibi çeşitli yerlerde ve küçük çaplı silah üretim tesisleri bulunmaktadır<sup>453</sup>. Tüfek yapımı devlet denetiminde tutulmaya çalışılmıştır. Ancak hem devlete ait silah imalathaneleri hem de kişilere ait özel silah imalathaneleri artış göstermiştir<sup>454</sup>.

1826 yılında Yeniçeri Ocağı kapatıldıktan sonra 1827'de kurulan Tophane-i Amire Müşiriyeti kurulmuştur. Tophane-i Amire'ye bağlı tesislerde ordunun ihtiyacı olan silah üretimine devam edilmiştir<sup>455</sup>. XIX. yüzyıl siyasi geriliminde meydana gelen savaşlar, ordunun kullandığı silah ve teçhizata ilişkin eksiklikleri ortaya çıkarmıştır.

Her ne kadar silah üretimi yapan belli başlı merkezleri olsa da orduda modern silahların kullanımı için silah ithal edilmiştir. Nitekim; 1840'lı yıllardan beri ordunun kullanımı için Amerikan silahları ithal edilmiştir. Öyle ki II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında Amerika ve Osmanlı Devleti arasındaki toplam ticaretin büyük bir kısmı silah ve malzeme satışı

<sup>452</sup>Seyitdanlıoğlu, 2009: 58.

<sup>453</sup>Soyluer, 2018: 270; Seyitdanlıoğlu, 2009: 58.

<sup>454</sup>Soyluer, 2018: 52.

<sup>455</sup>Zengin, 2015: 10-11.

oluşturmaktadır<sup>456</sup>. Amerikan silah firmalarının yanı sıra 1861 yılından itibaren Alman silah firması da Osmanlı pazarına girmeye başlamıştır. Bu kapsamda ordunun kullandığı silah ve mühimmatın geliştirilmesi için yenilikler yapılmış ve Alman Krupp Firmasından silah temin edilmiştir. Özellikle 1773 yılında Osmanlı Devleti ordu ve donanmanın güçlenmesi ise Krupp adlı firmadan 500 adet top siparişinde bulunmuştur. Söz konusu sipariş edilen topların değeri 1.000.000 Osmanlı Lirası'dır<sup>457</sup>.

Bilhassa, Kırım Savaşı'ndan sonra imzalanan Paris Antlaşması'yla yeni bir döneme giren Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin etkisiyle orduda reform süreci başlamıştır. Bu dönemde, Alman firmadan silah alımları sonraki yıllarda artış gösterse de Amerika'dan silah ithaline de devam edilmiştir. Ordunun ihtiyacı için 1872 ve 1873 yıllarında Martini Henry tüfekleri sipariş edilmiştir<sup>458</sup>. Martini tüfekler, 1876 yılından itibaren Osmanlı ordusu tarafından kullanılmaya başlamıştır. Söz konusu ithal edilen tüfeklerin sökölüp takılması, onarımı gibi hususları gidermek için gerekli olan araç ve gereçler Tophane-i Amire'ye bağlı fabrikalarda üretilmiştir<sup>459</sup>.

1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nda alınan ağır yenilgi sonrasında da askeri ıslahatlar hız kazanmıştır. Bu nedenle Avrupa'dan silah ve barut gibi harp malzemelerinin ithali yoğunluk kazanmıştır<sup>460</sup>. Bir yandan ordunun ihtiyacını gidermek için ithal edilen harp silahları ve diğer araç gereçlerin teminine talep artarken, diğer yandan silah ithal ve imalinde devlet denetimini artırmak için düzenlemeler yapılmıştır. XIX. yüzyılda, ithali yasak ürünler arasında yer alan silah ve patlayıcı madde imal ve ithali nizamlar çerçevesinde gerçekleşmektedir. Devlet denetiminin artırılmaya çalışıldığı dönemde buna paralel olarak nizama aykırı silah ve patlayıcı madde imal ve ithali artmıştır. Kısaca, patlayıcı madde olarak nitelendirilen ürünler, kaynaklarda mevad-ı muzır ve ecza-ı nariye olarak adlandırılan fişek ve dinamiti tanımlamak için de kullanılmıştır.

XIX. yüzyılda meydana gelen siyasi gelişmeler ve akabinde yaşanan iç isyanlar nedeniyle kıtalar arası silah nakli artmıştır. Özellikle Doğu Akdeniz'de birbiriyle bağlantılı liman şehirleri, sıklıkla kaçak silah sevkiyatına sahne olmuştur. Nitekim; bu dönemde tüm Osmanlı limanlarına silah ve ithali yasak eşya ihracına ilişkin ihbarlar nedeniyle teyakkuzda olunması ve bu kapsamda önlemler alınmıştır. Silah kaçakçılığının, Osmanlı sahillerini korunmasız ve emniyetsiz mahal haline getirdiği kesindir. Bilhassa, Suriye sahillerine ihraç edilmek üzere, Malta'dan hareket eden 'Süver Prens' adlı vapurun; silah, mühimmat ve tömbeki

<sup>456</sup>Soyluer, 2018: 297.

<sup>457</sup>Beşirli, 2004: 123.

<sup>458</sup>Soyluer, 2018: 298.

<sup>459</sup>Zengin, 2015: 32.

<sup>460</sup>Kütükoğlu, 1992a: 97.

taşıdığı ihbarı Maliye Nezâreti'ne bildirilmiştir. Bunun üzerine; İşkodra, Yanya, Selanik, Cezayir-i Bahri Sefid, Hüdavendigâr, Konya, Adana, Trabzon, Halep, Suriye ve Lübnan gibi önemli noktalara da bilgi verilmiştir<sup>461</sup>. Silah dışında dinamit ve barut gibi patlayıcı madde kaçakçılığı da Doğu Akdeniz limanlarında sık karşılaşılmaktadır.

İzmir, Beyrut ve Selanik gibi liman şehirlerde ticari faaliyetleri yoğun olan yabancı tüccar gemileri silah kaçakçılığında ön plana çıkmıştır. Esasen, Osmanlı sınırları dahilindeki gelişmiş ve gelişmekte olan liman hatlarında silah ve patlayıcı madde kaçakçılığında yabancı devletlere ait kumpanya vapurlarına rastlamak mümkündür. Nitekim, ecnebi vapurlarının gece vakti getirdiği silahlar kayıklara nakledilerek sahillere dağıtılmıştır. Kızıldeniz'e kadar uzanan ulaşım hattında kayıklarla Yemen ve civarına silah ve patlayıcı madde ticaretine devam edilmiştir. Bilhassa; Cezayir-i Bahri Sefid Adaları'ndan Meis ve Sömbekü adalarına Yunanistan'dan silahlar taşınarak Anadolu sahillerine nakledilmektedir. Daha da ötesi Korfu ve Şire başta olmak üzere çeşitli adalardan İtalya sahillerine ulaşan kaçak silahlar, Arnavutluk'a kadar ulaştırılmıştır<sup>462</sup>. Belirtildiği üzere, geniş ve çeşitli güzergâhlar kullanılarak Doğu Akdeniz limanlarında kaçak silah taşımacılığı bu dönemde artmıştır. Osmanlı Devleti sınırları dahilinde asayişsizlik ortamının oluşmasına büyük derecede etkisi olan silah kaçakçılığını sadece siyasi nedenlerde açıklamak olanaksızdır. Nitekim; Doğu Akdeniz Limanlarında kaçakçılık faaliyetlerine konu olan, av tüfekleri başta olmak üzere, balık avcılığında kullanılan torpil, barut ve dinamit gibi patlayıcı madde kaçakçılığı da yapılmıştır. Harp araç ve gereçleri olan silah ve patlayıcı maddelerin ithal ve ihracında olduğu gibi av tüfeklerinin ithali de belli nizamlar çerçevesinde gerçekleşmiştir. Özellikle, av silahlarının gümrüklerden geçişinde ithal serbestliği tanındığı bilinmektedir.

Bilhassa, çalışmamıza konu olan Antalya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan hattında gerçekleşen kaçakçılık kapsamında hem harp araç ve gereçleri olan silah ve patlayıcılara hem de avcılık faaliyetlerinde kullanılan silah ve patlayıcı maddelerin kaçakçılığına rastlamak mümkündür.

#### **2.4.1 Antalya Limanı'nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı**

Antalya Limanı, XIX. yüzyılın getirdiği yenilikler siyasi ve sosyal gelişmeler nedeniyle silah kaçakçılığının yapıldığı Doğu Akdeniz limanları arasında bulunmaktadır. Nitekim; Beyrut ve Cebel-i Lübnan'a aktarılan kaçakçı vapurlarının uğrak noktalarından biri haline gelmiştir. Buna örnek olarak, 1886 yılında, Yunan bandıralı bir geminin Lazkiye cihetiyle

<sup>461</sup>BOA., DH. MKT., 2079/102.

<sup>462</sup>BOA., DH. MKT., 666/1, lef.5. (6 Zilhicce 1320/6 Mart 1903).

Beyrut'a barut ithal etmek üzere dolaştığı ihbarı gelmiştir. Bunun üzerine başlatılan takibat sonrasında Beyrut limanına hiçbir şey nakletmeden Adana ve Antalya sahillerine doğru kaçmıştır<sup>463</sup>. İlerleyen yıllarda da benzer bir durumla karşılaşmıştır. Yine Beyrut ve civarına başta silah ve tütün gibi ithali yasak ürünlerin sevkiyatına dair gelen ihbar üzerine tahkikat başlatılmıştır. Özellikle, Beyrut ve Cebel-i Lübnan arasında kaçak silah sevkiyatı yapılmaması için hükümet tarafından tahkikat yapılmıştır. Bu nedenle sahile kaçak sevkiyat yapmaya fırsat bulamayan kaçakçılar Antalya kıyılarına gitmiştir. Ancak ilk fırsatta Beyrut'a 20 mil açıkta bekleyerek balıkçı sandalları vasıtasıyla kaçak sevkiyat yapmışlardır<sup>464</sup>. Bu örneklerden anlaşıldığı üzere; Antalya bir nevi kaçakçı gemilerinin sığınak noktası haline gelmiştir.

Öte yandan, ayrılıkçı hareketlerin devam ettiği dönemde Antalya limanı kaçak silah sevkiyatının yoğunlaştığı önemli yerlerden biri haline gelmiştir. Bilhassa, Ermeni komite mensuplarının kaçak silah nakledeceği yönünde ihbarlar bunu kanıtlar niteliktedir. 1891 yılında Viyana Sefâreti'nden gelen ihbarda, Ermeni komite mensuplarının Anadolu'da ihtilal çıkarmak için Viyana fabrikalarından silah ve mühimmat aldığı ve bu silahları Antalya dahil olmak üzere çeşitli yerlere nakledileceği belirtilmiştir<sup>465</sup>.

Özellikle Teke Sancağı merkez kazası Antalya başta olmak üzere, Antalya'ya yakın olan Alanya Limanı'nda da yabancı vapurların gelip gittiği ve ecnebi silahlarının sahile çıkarıldığı bilinmektedir<sup>466</sup>. Kıbrıs ve Meis gibi adalara olan ulaşım olanağı, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığına müsait bir alan haline gelmesinde etkili olmuştur<sup>467</sup>. Antalya Limanı ve mülhakatı olan iskelelerde silah kaçakçılığının yoğunlaşmasının sebebinin ulaşım olanakları ve Ermenilerin zararlı faaliyetlerinde bulmak mümkündür. Bilhassa Ermeni komiteler tarafından kaçırılan silahların sevkinde transit yol ağında olduğu için silah kaçakçılarının uğradığı sığınaklardan biri haline gelmiştir. Antalya'nın Kıbrıs'la olan ticari ilişkisi ve Antalya ve mülhakatındaki sahillerinin muhafazadan yoksun olması nedeniyle 'erbab-ı fesadi' tarafından her türlü ithali yasak ve zararlı eşyaların taşındığına dair ihbarlar bulunmaktadır<sup>468</sup>. Erbab-ı fesadi ifadesi ve Kıbrıs ile olan ticari ilişkiye değinildiği için Ermeni komitelerinin faaliyetlerini silah kaçakçılığıyla açıklamak mümkündür.

<sup>463</sup>BOA., DH.MKT., 1379/75. (27 Zilhicce 1303/26 Eylül 1888)

<sup>464</sup>BOA., ZB., 709/29.

<sup>465</sup>Dinç, 2017b: 48.

<sup>466</sup>BOA., DH. MKT., 666/1. lef.160. (10 Kanuni-sani 1317/25 Ocak 1902).

<sup>467</sup>BOA., BEO., 370/27689, lef.2. (23 Şâban 1311/1 Mart 1894).

<sup>468</sup>BOA., BEO., 398/29850. (3 Zilkade 1311/ 8 Mayıs 1894); BOA. BEO.407/30479. (15 Zilkade 1311/20 Mayıs 1311); Çelik, 2012: 257.



1894 yılında Hınçak Komitesi tarafından Harput'a silah ve buna benzer alet edevatın, Antalya yakınlarından gönderildiği bilinmektedir. Bu nedenle Mersin İskelesi ile Karataş'ta teftişat başlatılmıştır<sup>469</sup>. Çeşitli önlemler alınması yolunda adımlar atılmış olsa da silahın yanı sıra “ecza-ı memnua” olarak adlandırılan patlayıcı madde yüklü gemilerin yanaşmalarına uygun bir yerdir. Sadece Antalya ve Alanya'da değil, Konya Vilâyeti dahilinde bulunan diğer sahil hatlarında da ithali yasak malların sevki güvenliği tehdit etmektedir<sup>470</sup>. Nitekim; 1899 yılında Antalya'da 53 kilo barut ele geçirilmiştir. Antalya Belediyesine teslim edilmiştir<sup>471</sup>.

Antalya ve bağlantılı olduğu çeşitli kaza sahil ve kıyılarına XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında kaçak silah ve patlayıcı madde sevkiyatı ivme kazanmıştır. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi ortamdan yararlanmak isteyen ayrılıkçı hareketlerin etkisi Antalya'da silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı olarak kendisini göstermiştir. Nitekim; 1905 yılında Ermeni komitelerine mensup kişiler tarafından kayıklar vasıtasıyla Antalya ve civar sahillere tütün ve patlayıcı madde gibi ithali yasak ürünlerin çıkarılacağı ihbar edilmiştir. İhbar sonrası yapılan tahkikatta, Üç Ağız İskelesi'ne yarım saat mesafede olan noktaya, deniz yoluyla getirilen tütün ve barutun kaçak sevkiyatı yapılmıştır. Kaçak sevkiyata Kaş Kazası ahâlisi ve Üç Ağız İskelesi'ne yarım saat uzaklıkta olan kale ahâlisinden birkaç kişinin yardım ettiği tespit edilmiştir<sup>472</sup>. Üç Ağız İskelesi birkaç adadan oluşmaktadır. Bu adaların her biri çeşitli seferlere elverişli olduğu için kıyılardan köylere ulaşım kolaylığı sağlamaktadır. Köylere kayıklar vasıtasıyla silah ve barut gibi ithali yasak ürünlerin aktarıldığı bilinmektedir. Karada Reji İdaresi'nde görevli kolcular bulunmasına rağmen Üç Ağız İskelesi'nin birkaç ada ile bağlantılı olması, ithali yasak ürünlerin ele geçirilmesini zorlaştırmaktadır<sup>473</sup>. Bu nedenle Antalya sahili başta olmak üzere mülhakatı olan çeşitli kaza ve kasaba sahillerinin denetimi için önlemler alınmıştır.

#### **2.4.2 Antalya Limanı'nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler**

Yabancı kumpanya vapurları ve Ermeni komitecilerinin silah ve patlayıcı sevkinin önünü almak ve herhangi bir kaçakçılık faaliyetine meydan vermemek için, karadan ve denizden muhafazaya önem verilmiştir. Özellikle silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının artış gösterdiği 1897 yılında Antalya sahilleri, Orman İdaresi'nin desteğiyle kıyı güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır. Orman ürünlerini almak için Teke Sancağı sahillerine gelip gitmekte

<sup>469</sup>BOA., A.MKT. MHM., 729/12. lef.2. (14 Cemaziyel-evvel 1312/13 Kasım 1894).

<sup>470</sup>BOA., DH.MKT., 2100/20. (21 Rebiü'l-ahir 1316/8 Eylül 1898).

<sup>471</sup>BOA., DH. MKT., 2263/39. (18 Teşrin-i evvel 1315-30 Ekim 1899).

<sup>472</sup>BOA., DH. TMIK. M., 206/1. lef. 2. (25 Ağustos 1321/7 Eylül 1905).

<sup>473</sup>BOA., DH. TMIK. M., 206/1. lef. 2. (25 Ağustos 1321/7 Eylül 1905).

olan gemilerin taşıdığı ürünler hakkında bilgi almak için orman memurlarının desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle Antalya Orman Ser-müfettişliği görevinde güvenilir birinin bulunmasını zorunlu kılmıştır. Sözgelimi, böyle bir önlem alınmasının asıl nedeni, görünürde orman kontrol memurları istihdam edilecektir. Ancak söz konusu, memurların esas ve gizli görevleri silah kaçakçılığını önlemek ve ithali yasak eşyaların limanlardan geçişine engel olmaktır<sup>474</sup>.

Orman memurlarının güvenilir kişilerden oluşması amacıyla, Teke Sancağı orman ser-müfettişi ve ser-müfettiş muavinliği hizmetinde bulunan Ermeni memurların başka bir yere istihdamına gerek duyulmuştur. Özellikle, Teke Sancağı Orman Ser-müfettişi Karabet Efendi ve Ser-müfettiş muavinliği görevini yürüten Artin Efendi'nin görev yerlerinin değiştirilmesi gündeme gelmiştir. Bu yönde bir kararın uygulanması için Karabet Efendi Kastamonu Orman Ser-Müfettişliğine, Artin Efendi ise, Biga Orman Ser-müfettişliği muavinliğine atanması gerekmiştir. Ayrıca bu hususta Biga Orman Ser-müfettiş Muavini Osman Efendi ile Artin Efendi'nin görev yerlerinin becayişlerine yönelik karar alınmıştır<sup>475</sup>.

Bununla da yetinilmeyip ithali yasak olan zararlı malların ve silah kaçakçılığının önlenmesi kapsamında Antalya Limanının güvenliğini tesis etmek için de farklı uygulamalara gidilmiştir. Nitekim; sahillere iki seyyar memur tayini gündeme gelmiştir. Söz konusu iki seyyar memurun görev tanımı şu şekildedir. Biri Antalya'dan Meis karşısına diğeri Antalya'dan Adana Vilâyeti hududuna kadar olan sahillerde dolaşacaktır<sup>476</sup>. Ayrıca Teke Sancağı sahillerinin muhafazası için Teke Mutasarrıflığı'ndan Dahiliye Nezâreti'ne 4 Ocak 1894 tarihli arzda, silah ve ithali yasak olan diğer ürünlerin kaçırılmasının önlenmesi için zabıtalardan daima sahillerde dolaştırılması ve zabıtalardan vapur, gemi ve kayıkları teftiş etmesi için emir ve talimatlar verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunun yanı sıra Antalya mülhakatında olan diğer sahillerde muhafaza kolları oluşturmak gerekli olsa da kazalarda Asâkir-i Zaptiye'nin yeterli olacağı beyan edilerek sadece iki seyyar memurun dolaştırılmasına karar verilmiştir<sup>477</sup>. Her ne kadar kararların uygulanması noktasında ihtilaflar ortaya çıkmışsa da bu kararlar Ermenilerin zararlı faaliyetlerini besleyen adalarla bağlantısını kesmeye ve Antalya'dan Adana hududuna

<sup>474</sup>Ayrıca, kıyı güvenliğini sağlayacak olan Orman Kontrol Memurlarının istihdamı, ayrı bir masraf kalemi olarak Orman İdaresi maliyesini olumsuz etkilemiştir. Öyle ki istihdam edilecek orman kontrol memurlarına ödenecek olan biner kuruş maaş, Orman İdaresi vâridâtından tahsil edilecektir; BOA., BEO., 370/27689, lef.1. (29 Şâban 1311/7 Mart 1897).

<sup>475</sup>BOA., BEO., 367/27491, (22 Şâban 1311/28 Şubat 1894). Ermeni Orman Ser-müfettişliği ve Orman Ser-müfettişliği Muavinliği görevinde bulunulmasının sakıncalı görülmesi ve bu yönde tedbir talebi olmasına rağmen daha sonraki yıllarda Ermeni orman müfettişlerinin istihdamına devam edilmiştir. Nitekim Antalya Orman Müfettişi Oseb Aravyan Efendi'nin, Osmanlı Bankası Müdürü Markaryan ve Parsih Adalyan gibi zararlı faaliyetlerde bulunacağı ihbarı üzerine tahkikat başlatılmıştır; Dinç, 2017b: 49.

<sup>476</sup>BOA., BEO., 367/27491. (22 Şâban 1311/28 Şubat 1894).

<sup>477</sup>BOA., BEO., 370/27689. lef.2. ( 23 Şâban 1311/1 Mart 1897).

kadar olan ulaşım hattının güvenliğini sağlayarak sahil muhafazasının tesis etmeye ne kadar önem verildiğini göstermektedir<sup>478</sup>.

Bu kapsamda alınan tedbirler, Antalya Limanı ve mülhakatı olan sahil ve iskelelerin gözetlenmesine önem verilmiştir. Buna örnek olarak, 1898 yılında Antalya ve Alanya başta olmak üzere Konya Vilâyeti sahillerinden patlayıcı madde ve ithali yasak olan çeşitli malların sevkini artmıştır. Bu kaçak sevkiyatı önlemek için Girit Vapuru Hümâyunu'nun gönderilmesi gerektiği Bahriye Nezâreti'nden talep edilmiştir. Konya Vilâyeti'ne bu hususta gelen cevapta ise, söz konusu sahillere birkaç gün içinde Girit Vapurunun geleceği ve kaçakçılık faaliyetlerine meydan verilmemesi gerektiği belirtilmiştir<sup>479</sup>. Deniz muhafazasını sağlamaya yönelik önlemler artış göstermiştir. Bu nedenle Reji İdaresi'ne tahsis edilen vapurlardan yararlanılmıştır. Nitekim: 1902 yılında Antalya sahillerine Kokoyani adlı kaptanın idaresinde bulunan dört yelken sefinenin ithali yasak ürünleri Antalya sahillerine sevk edeceği ihbarı gelmiştir. Söz konusu ithali yasak ürünler arasında; yüklü miktarda tütün, 40 adet martini ve 50 fiçı barut ve dinamit bulunmaktadır. Bunun üzerine Konya Vilâyeti, sahillerin korunması için Reji İdaresi'nden vapur talebinde bulunmuştur. Belirtildiği üzere, Doğu Akdeniz limanlarında gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri, İzmir gibi gelişmiş veya gelişmekte olan diğer sahil ve limanlarda tehdit oluşturmaya devam etmiştir. Bu nedenle bazı dönemlerde, sahillerin gözetilmesi ve kaçakçılığa meydan verilmemek üzere liman hatlarında dolaştırılan reji vapurları yetersiz kalmıştır. Nitekim Konya Vilâyeti'nin talep ettiği reji vapuru, İzmir'den acilen Antalya sahillerine gönderilmiştir<sup>480</sup>.

Bu dönemde kaçakçılığın önü alınması yönündeki tedbirler, Antalya limanı ile sınırlı kalmamıştır. Özellikle, Teke Sancağı merkez kazası olan Antalya kıyıları olmak üzere Finike, Andifli, Kalkan ve Demre iskelelerinin korunmasına özen gösterilmiştir. Alınacak önlemler, 1902 yılında Teke Mutasarrıflığı'ndan Dahiliye Nezâreti'ne iki adet şifreli telgrafla bildirilmiştir. Bu hususta, Mekri ve Silifke hududuna kadar çavuş, onbaşı ve birkaç jandarmadan ibaret olan iki müfreze oluşturulmuştur. Söz konusu müfrezeler sahillerde sürekli dolaştırılmıştır. Güvenliği üst düzeyde tutmak amacıyla çeşitli iskelelerde bulunan Orman İdaresi ve Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nde istihdam edilen memurlara emir verilmiştir. Antalya limanına yakın olan Finike'de bir polis, Andifli, Kalkan ve Demre iskelelerinde de birer polis

<sup>478</sup>Özellikle, orman memurlarının becayişleri ve istihdam olacak orman kontrol memurlarının istihdamı konusunda, Orman ve Maâdin ve Ziraat Nezâreti tarafından alınan önlemlere ilişkin karşıt görüş belirtilmiştir. Bu karşıt görüş ise; Antalya orman işlerinde mevcut ve müstahdem memurların, orman işlerinde dahi yetersizken kaçakçılık faaliyetinin önlenmesi gibi önemli bir sorumluluğun verilmesi faydasız olduğu yönündedir; BOA., BEO., 385/28811. lef. 2. (22 Ramazan 1311/29 Mart 1894).

<sup>479</sup>BOA., DH.MKT., 2100/20. (16 Rebiül-ahir 1316/3 Eylül 1898).

<sup>480</sup>BOA., DH. MKT., 476/16, lef.2. (28 Mart 1318/10 Nisan 1902).

ve yeterli sayıda jandarma gönderilmesi gerektiği Bunun yanı sıra Finike ve Kalkan telgraf hattı inşasının gerekliliğine değinilmiştir. Bu kadar uzun bir sahilin gerektiği gibi muhafaza altında tutulmasının gerekliliğine değinilerek acilen keşif ve tarassutta bulunulması gerektiği belirtilmiştir. Bilhassa, Antalya'ya birkaç saatlik mesafede bir limanda Reji vapurları gibi çeşitli mahallere girecek kadar küçük fakat oldukça seri bir Karakol Vapuru'nun tahsis edilmesinin gerekliliği beyan edilmiştir. Ayrıca Alanya'ya yakın mesafede hükümetin haberi olmaksızın gelip giden yabancı vapurlarının ecnebi silahlarını taşıdığına dair haberler bulunmaktadır. Bu nedenle yabancı bandıralı vapurların geleceğine dair birkaç gün önce hükümete haber verilmesi gerekmektedir. Öte yandan madenci kayıklarının Atina ve çeşitli yerlere gidiş gelişinin önlenmesi gerekmektedir. Antalya'nın jeopolitik konumu nedeniyle bağlantılı olduğu liman ve iskelelerin hem karadan hem de deniz üzerinden muhafaza edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, Alanya'da olduğu gibi Elmalı sahilinin de güvenliğini sağlayacak kayık bulundurulması ve kaleler ihdas edilmesi gerekliliğine değinilmiştir. Bunun yanı sıra, Elmalı sahiline seyyar bir kolcu kuvvet gönderilmesinin lüzumu nedenleriyle birlikte belirtilmiştir. Böylelikle Antalya ve mülhakatı olan sahil ve iskelelerin hem karadan bir seyyar müfreze, kıyılarda ise vapur dolaştırılmasına yönelik önlemler alınmıştır<sup>481</sup>.

Özellikle 1902 yılında Antalya ve civar sahil ve limanları gözetlemek için gönderilecek karakol gemisinin, yaz kış fark etmeksizin daima limanlarda dolaştırılarak silah kaçakçılığına son verilmek istenmiştir<sup>482</sup>. Bu önlemin yetersiz olduğu görülmüş olacak ki, Antalya ve mülhakatı olan sahillerin deniz üzerinden muhafazası sağlanmaya çalışılmıştır. Bölgedeki kaçakçılığın önü alınamaz hale gelmesinde Antalya Limanı'nın jeopolitik önemi ortaya çıkmaktadır. Bilhassa, bağlantılı olduğu liman ve iskelelerin özellikleri kaçakçılık faaliyetlerine elverişli ortamı sunmuş olabileceği ihtimali göz ardı edilemez.

Nitekim; 1905 yılında Ermeni komitelerine mensup kişiler tarafından kayıklar vasıtasıyla Antalya ve civar sahillere tütün ve patlayıcı madde gibi ithali yasak ürünlerin çıkarılacağı ihbar edilmiştir. Bunun üzerine, Teke Mutasarrıflığı tarafından, Antalya ve mülhakatı olan Kaş Kazası sahillerinin teftiş ve gözetiminde kullanılmak üzere, Reji vapurlarından birinin gönderilmesi gerektiği Reji Nezâreti'ne bildirilmiştir. Başlatılan tahkikat sırasında kaçak ürünlerin, Kaş Kazasına yarım saat mesafede bulunan Üç Ağz İskelesi'ne nakledildiği buradan köylere sevk edildiği tespit edilmiştir. Karada Reji İdaresi'nde görevli kolcular bulunmasına rağmen Üç Ağz İskelesi'nin birkaç ada ile bağlantılı olması nedeniyle ithali yasak ürünlerin ele geçirilmesi zorlaşmaktadır. Bu nedenle, sahillerin karadan ziyade

<sup>481</sup>BOA., DH.MKT., 666/1, lef.160. (12 Kanuni sani 1317/25 Ocak 1902).

<sup>482</sup>BOA., DH. MKT., 666/1, lef.164. (26 Kanuni sani 1317/ 8 Şubat 1902).

deniz yönünden denetlenmesi gerekmiştir. Bu kapsamda, kaçakçı kayıklarının takibi ve Antalya ve Kaş sahillerinin muhafazası için Reji İdaresi'ne ait kayıklar görevlendirilmiştir. Ancak bu önlem hali hazırda kıyı güvenliğini sağlamakla yükümlü olmasına rağmen yetersiz kalmıştır. Bu gerekçelerle Antalya ve civar sahilleri teftiş ve muhafaza etmek için önlemler bir kat daha arttırılması gerekmiştir. Ancak merkez reji kol kayığının geniş çaplı muhafazaya elverişli olmadığı için Rodos civarında bulunan reji vapurlarından birisinin bir müddet Antalya ve mülhakatı olan sahillerde dolaştırılmasının zorunlu olduğu Kaş Valisi tarafından Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>483</sup>.

Özellikle Konya Vilâyeti'nden, Dahiliye Nezâreti'ne bildirildiği üzere, posta vapurlarının her gün uğramaya başladığı Antalya limanında kıyı güvenliği daha fazla önem kazanmıştır. Antalya livasının önemine uygun derecede polis mevcudu bulunmamaktadır. Bilhassa, İskele Polis Karakolu'nda da sadece iki nefer polis bulunmaktadır. Ancak, kıyıların muhafazasında mevcut polis sayısının yeterli olmadığı Emniyet-i Umûm Müdürlüğü'ne bildirilmiştir. Öte yandan limanların güvenliğini sağlayacak istimbol ve kayık gönderilmesi talebinde bulunulduğu bildirilmiştir<sup>484</sup>.

### 2.4.3 Beyrut Limanı'nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı

XIX. yüzyılda artan ticaret hacmi nedeniyle Avrupalı tüccarların ilgi odağı haline gelen Beyrut limanında tütün gibi ticari değeri olan çeşitli ürünler, yasadışı ticarete rol oynamıştır. Artan siyasi gerilim ve güvenliği tehdit eden çeşitli ayaklanmalar sebebiyle yasadışı silah taşımacılığında Beyrut Limanı ön plana çıkmaktadır. Ancak sadece merkez vilâyet Beyrut değil aynı zamanda Beyrut mülhakatından olan kazalarda da silah başta olmak üzere dinamit gibi patlayıcı madde kaçakçılığı yapılmaktadır. Özellikle, Avrupa'da üretilen silahların Osmanlı sahillerine ulaşmasını sağlayan tüccarlar bulunmaktadır. Daha da ötesi, bu dönemde Osmanlı sınırları dahilinde bulunan tüm şehirlerde, silah satışından sorumlu olan komisyoncuları bulunmaktadır. Bu komisyoncular, Avrupa fabrikalarının genel vekilleri olarak silah tüccarlarıyla silah numuneleri hakkında pazarlık edenlerdir. Bunlar, Osmanlı topraklarında fesat çıkarmak isteyenlerdendir<sup>485</sup>.

İzmir Rüsûmat Nezâreti Manifesto Kalemi Müdürü Nikolaki Leksaki Efendi tarafından 9 Haziran 1902 tarihinde takdim olunan lâyiha'nın bazı maddelerine göre; revolver, barut, dinamit ve çeşitli yasak eşya ithali günden güne artmaktadır. Yine aynı lâyihada belirtildiği üzere, silah ve çeşitli patlayıcı maddenin Yunanistan'dan gizlice ithal edilmekte ve

<sup>483</sup>BOA., DH.TMIK. M., 206/1, lef. 2. (25 Ağustos 1321/7 Eylül 1905).

<sup>484</sup>BOA., DH. EUM. MH., 162/107. (9 Zilhicce 1321/26 Şubat 1904).

<sup>485</sup>BOA., DH. MKT., 583/69.

Yunanistan'ın transit olarak Pire, Şire ve Patras gibi limanların kaçak sevkiyatta kullanılmıştır. Söz konusu bu limanlara revolver gibi Yunanistan'da imal edilmeyen mallar nakledilmektedir. Bunun nedeni ise garra tüfeklerin Pire'de dahi imal edilip gümrük ambarlarında saklanmaktadır. Şire limanı ise, revolver ve revolverlerde kullanılan fişekler bulunmaktadır. Ancak bunlar Malta'dan Şire'ye nakledilen veya Pire'deki baruthaneden gelen barut ve diğer birtakım ürünler Osmanlı sahillerine gelmektedir<sup>486</sup>. 1902 yılında takdim edilen lâyihadan önce gerçekleşen kaçakçılık faaliyetlerinde Şire'den hareket eden kaçakçı gemilerine rastlanılmaktadır.



**Fotoğraf 2.3 Pire Limanı<sup>487</sup>**

Nitekim; 9 Eylül 1897'de Şire'den hareket eden vapur, manifestosunda Kıbrıs'a gideceği yazılmış olmasına rağmen Beyrut Limanı'na geçmiştir. Şire'den yüklediği tütün, silah ve patlayıcı maddeleri Suriye sahillerine taşırken İtalyan bayrağı çekmiştir. Söz konusu kaçakçı vapurun içinde 500 martini tüfek, 500 revolver, 15 sandık fişek ve 22 sandık dinamit yüklüdür. Ancak Osmanlı kruvazörünün Beyrut limanına varması sonucu silah ve patlayıcı maddelerin bir kısmını nakledebilmiştir. Şöyle ki, 500 tüfekten sadece 100 adetini, 22 sandık dinamitin sadece 10 sandığını ve fişek sandıklarının tamamını Beyrut'a aktarabilmiştir. Ardından Yunan

<sup>486</sup>BOA., DH. MKT., 583/69. lef. 1.

<sup>487</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91219---0001.jpg> (erişim tarihi 27.05.2020).

bayrağı çekerek Kıbrıs'a hareket eden Selinçe adlı kaçakçı vapuru, buradan 12 sandık dinamiti ise Pire'ye nakletmiş ve ardından Şire'ye geçmiştir<sup>488</sup>.

Belirtildiği üzere, Şire ve Pire gibi önemli güzergâhlar, Selinçe adlı vapurun kaçak silah ve tütün naklinde ön plana çıkmıştır. Esasında kaçak silahların Pire'den başlayan seyri Yunan kaçakçı vapurlarıyla Doğu Akdeniz'in çeşitli kıyılarında devam etmiştir. Özellikle, Selinçe vapuruna Pire'de yüklenen kaçak silahların Foça'da saklandığı bilinmektedir<sup>489</sup>. Bu nedenle, Anadolu sahillerini dolaşarak Suriye sahillerine kaçak sevkiyat yapan Yunan vapurlarının etkin olduğu belirtmek yerinde olacaktır. Ayrıca, Beyrut ve civarına yabancı bandıralı vapurlar aracılığıyla yapılan kaçak silah sevkiyatı bu durumu kanıtlar niteliktedir. Nitekim; tütün kaçakçılığında adına sıklıkla rastlanılan Selinçe adlı Yunan vapuru silah kaçakçılığında da etkin durumdadır.

Öte yandan Beyrut'a kaçak silah nakli yapan Yunan vapuru sadece Selinçe değildir. Aynı zamanda Beyrut ve civarında kaçak silah naklinde etkin olan diğer bir Yunan bandıralı vapur, Zefiros'tur. Özellikle, 1904 yılında Tömbeki Reji Direktörlüğü tarafından, Beyrut Vilâyetine yapılan ihbara göre; Şire'den hareket eden Zefiros adlı vapur tütün gibi bir kısım ihracı yasak madde başta olmak üzere kaçak silahları Beyrut'ta kaçakçılıkla meşgul olan İslam ahâliye teslim edilmek üzere Beyrut limanına çıkarılacaktır<sup>490</sup>. Zefiros adlı vapurun çeşitli kaçakçılık faaliyetlerinde bulunduğu dair ihbarlar bulunmaktadır. Bilhassa, 1904 yılında Şire Başşehbenderliğinden Hariciye Nezâreti'ne bildirildiği üzere; Şire'den tütün ve silah yüküyle hareket eden Zefiros adlı vapur, Selanik, Aydın ve Beyrut gibi önemli merkezlere kaçak silah sevkiyatı yapacaktır<sup>491</sup>. Bu nedenle olacak ki ilerleyen günlerde Hariciye Nezâreti'nden başta Bahriye Nezâreti ve Rüsûmat Emaneti olmak üzere Aydın, Cezayir-i Bahri Sefid, Adana, Konya, Beyrut, Edirne, Selanik ve İškodra vilâyetlerine, Zefiros adlı vapurun Şire'den yüklediği silahları Osmanlı sahillerine ulaştıracağı haberi verilmiştir. Bu nedenle gerekli önlemlerin alınması için dikkat edilmesi gerektiği bildirilmiştir<sup>492</sup>.

Verilen örnekler, Zefiros adlı vapurun Osmanlı sahillerine kaçak silah sevkiyatında faal olduğunu kanıtlar niteliktedir. Yunan bandıralı gemiler, Beyrut ve civarında oldukça etkindir. Nitekim 1907 yılında, Yunan gemisinin tayfasından olan iki kaçakçı karaya çıktığı anda yakalanmış ve birkaç gün sonra tahliye edilmiştir. Söz konusu kaçak ürünleri taşıyan Yunan bandıralı geminin kaptanı Kalimnoz Adası'na doğru açılmıştır. Buradan, 30 bin fişek ve 10

<sup>488</sup>BOA., A.MTZ. KB., 2/50. lef.2. (12 Teşrin-i sâni 1313/ 24 Kasım 1897).

<sup>489</sup>BOA., DH.MKT., 2288/67. (20 Şâban 1317/24 Aralık 1899).

<sup>490</sup>BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 2. (30 Ağustos 1322/ 12 Eylül 1904); BOA., DH.MKT., 888/59, lef. 1 (29 Ağustos 1320/11 Eylül 1904); BOA., BEO., 2409/180647. lef. 2. (3 Receb 1322/ 13 Eylül 1904).

<sup>491</sup>BOA., BEO., 2425/181872.

<sup>492</sup>BOA., BEO., 2476/185674.

sandık tüfeğin yanı sıra yüklü miktarda tütün mübâyaa etmiştir. Alınan habere göre; bunların hepsi Beyrut'a nakledilecektir. Ayrıca, bu kaçak ürünleri nakledecek kişiler arasında meşhur kaçakçı Abido Enekdar ve onun ortaklarından olan Reşid Berberi ve birkaç kişi daha bulunmaktadır. Öte yandan daha önce belirtildiği üzere, Abido Enekdar, yakın bir vakte kadar Rodos'ta sürgün bulunmuş ve daha sonra affedilerek Beyrut'a geri dönmüştür. Öyle ki, onun Beyrut'a gelmesini müteakip kaçakçılık faaliyetleri meydana gelmiştir<sup>493</sup>. Abido Enekdar gibi Beyrut'taki tütün ve silah kaçakçılığında etkin isimler vardır. Nitekim, Reşid Berberi adlı Beyrutlu kaçakçının ismine 1908 yılında yapılan kaçakçılık ihbarında da rastlanılmaktadır. Öyle ki, Reşid Berberi'nin Beyrut'a varışını müteakiben bir gemi onu karşılamak üzere hareket etmiştir. Kıyıda geceleyerek, silahları kömür iskelesinden boş bir kayığa aktararak denize çıkmıştır. Bunun üzerine yine Beyrut ahâlisinden olan Mehmed Berberi'nin de gübre yüklü yelken gemisiyle Beyrut'a geldiği görülmüştür. Geminin içi incelendiğinde ise, 26 adet garra tüfek, 100 mavzer, 74 martini fişek, 125 adet balık torpili, 1 adet tüfek ve 1 adet el tabancası ele geçirilmiştir<sup>494</sup>.

Belirtilen örneklerden anlaşılacağı üzere; gerek yabancı gerekse Osmanlı bandıralı kaçakçı vapur ve gemileriyle limanlara getirilen kaçak silah ve patlayıcı maddenin Beyrut ahâlisi tarafından bölgeye dağıtıldığını söylemek mümkündür. Nitekim, 1908 yılı Haziran Ayı'nda, devriye kuvvetinin dolaştığı sırada Beyrut'ta Hristiyan ahâleden olan birinin, evinin önünde bir araba durmuştur. Ev sakini telaşla içeri girmiştir. Devriye dolaşan kuvvetler eve girdiğinde, bir sandık içinde 9 adet martini ve 200 adet fişek ele geçirmiştir<sup>495</sup>.

Bu dönemde Beyrut ve civar limanlardan aktarılan kaçak silahların dağıtımında Müslim veya gayrimüslimler eliyle muhafaza edilmiştir. Beyrut limanında kaçak silah sevkiyatı yaparak, Beyrut ahâlisinin silahlanmasını sağlayan sadece Yunan bandıralı vapur ve gemiler değildir. Bilhassa XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl ilk başlarında Avrupalı devletlerin Suriye sahillerine artan ilgisinin yoğunluğu daha da hissedilir olmuştur. Nitekim; İtalyan Kumpanya vapurları tarafından da kaçak silah ve patlayıcı madde nakli hakkında ihbarlar bulunmaktadır. Buna örnek olarak, 1909 yılında İtalyan vapurların, Napoli'den yüklediği 5.000 martini tüfeği ithal için Suriye sahillerine doğru hareket ettiği ve özellikle Beyrut yakınlarına çıkaracağı ihbarı gösterilebilir.<sup>496</sup>

<sup>493</sup>BOA., HR.İD., 2104/90.

<sup>494</sup>BOA., DH. MKT., 1271/62.

<sup>495</sup>BOA., Y.PRK.ASK., 258/27. (8 Haziran 1324/21 Haziran 1908).

<sup>496</sup>BOA., BEO., 3702/277599.



İtalyan Kumpanya vapuru dışında Fransız bandıralı vapurlar da kaçak silah ve patlayıcı madde kaçakçılığında etkin rol oynamıştır. Özellikle, 1888 yılı yaz aylarında, patlayıcı madde yapımında kullanılan güherçilenin Fransız Vapurundan kaçırılması dikkate değerdir. Bu noktada esas husus, Fransız vapuruyla getirilen güherçilenin, Beyrut Reji kolcuları tarafından kaçırılmasıdır. Reji kolcularının kaçırmaya teşebbüs ettiği güherçile miktarı, 900 küsur kıyyedir<sup>497</sup>. Çeşitli önlemler alınmasına rağmen, Fransız bandıralı vapurların Beyrut'a silah ve patlayıcı madde kaçırma faaliyetleri devam etmiştir.

Nitekim; 1909 yılında Beyrut Limanı'nda Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Nizi adlı vapurunun, sancak tarafında açıkta bulunan bir sandal bulunmaktadır. Sandal içinde bulunan kaçakçılar, vapura atlamıştır. Ancak sandal içinde iki bavul bulunmuştur. Bu bavullar ve sandal içinde 17 garra tüfek, 12 martini tüfek ve iki mavzer tüfeği bulunmuştur. Daha da ötesi sadece tüfek değil, tüfeklerin ateş alması için gerekli olan kurşun ve fişekler de bulunmuştur. Öyle ki, 75 adet martini kurşunu ve 17 deste mavzer fişeği ortaya çıkmıştır<sup>498</sup>. Bu noktada esas olan Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait vapurun mu bu silah ve patlayıcı maddeyi çıkarttığı veya sandaldaki kaçakçılara yardım mı ettiği sorusu ortaya çıkmaktadır.

Ancak kaçakçılara yardımdan öte söz konusu kumpanyanın, Beyrut'a kaçak silah nakli teşebbüsünde bulunduğu tespit edilmiştir. Beyrut Valisi Halil Bey'in, 1904 tarihli telgrafında belirttiği üzere; karantina altında bulunan Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait olan bir vapurdan, Beyrut Limanı'na kesici alet ve silah kaçırıldığı haberinin gelmiştir. Bunun üzerine takibat başlatılmıştır. Takibat sırasında, gece saat sekizde 3 torba içinde bulunan 148 adet revolver ihraç etmeye teşebbüs edenlerin biri Hristiyan olmak üzere toplam yedi kaçakçı yakalanmıştır. Aynı zamanda bulunan 148 adet revolvere de el konulmuştur<sup>499</sup>.

Beyrut ve civarına kaçak silah ve patlayıcı madde sevkiyatında farklı devletlerin bandırasına sahip vapurlara rastlamak mümkündür. Nitekim: 1901 yılında Beyrut'a doğru hareket eden Alman bandıralı vapur hakkında takibat başlatılmıştır. Söz konusu vapurun içinden kaçak eşya barından 62 sanduka olduğu ortaya çıkmıştır. Bu sandukaların içinde çeşitli elbise, 362 adet revolver bulunmaktadır. 5 sandukanın içinde ise, bira şişesi şeklinde ve 950 gram sıkletinde 70 adet teneke içinde ecza-ı nariye bulunmaktadır. Ayrıca 1 şişe içerisinde ise 5 adet kurşun çıkmıştır<sup>500</sup>. Anadolu sahillerini dolaşarak Beyrut limanına gelen kaçak silah ve patlayıcı madde taşıyanlar arasında Avusturya bandıralı Llyod Kumpanyası'na ait olan Posta Vapuru da bulunmaktadır. Söz konusu vapurla, dört kaçakçı gelmiştir. Kaçakçılar beraberinde,

<sup>497</sup>BOA., DH. MKT., 1519/101. (27 Şevval 1305/7 Temmuz 1888).

<sup>498</sup>BOA., DH. MKT., 2744/42.

<sup>499</sup>BOA., DH.MKT., 867/5. (17 Mart 1320-30 Mart 1904).

<sup>500</sup>BOA., DH.MKT., 2465/30.

600 adet torpil kapsülü, 200 adet torpil, 500 gram torpil fitili, 520 adet fişek kapsülü ve 106 adet tabanca fişegi getirmişlerdir<sup>501</sup>.

Suriye ve Filistin hattında ilerleyen kaçak silah ve patlayıcı maddenin nereden geldiği hususuna değinilecek olursa, Şire ve Pire gibi önemli noktalar dağıtım güzergâhındadır. Nitekim; Belçika'dan gönderilen silahların teslimi sırasında izlenen yol, silah siparişini veren silah tüccarı ve belli bir komisyon mukabilinde gümrük pulları bulunan silah sandıklarının Şire'ye vardığı bilinmektedir. Gönderilen silahların dağıtımında ise, önceden kime mukavele edilmiş ise, o kişi bizzat Şire'ye giderek silah ticarethanesinin bulunduğu yere nakletmektedir<sup>502</sup>. Söz konusu izlenen bu yol hukuki yoldur. Ancak Beyrut'taki ticarethanelerde satılmak üzere hukuka aykırı silah ithal edilmiştir. Bu kapsamda, 1893 yılında Beyrut'ta 'Erman ve Rahib Mahdumu' adlı ticarethanesinin silah ithal edildiğine dair deliller bulunmaktadır. Bundan başka 'Levi Frank ve Şerkes' adlı ticaret evinin de silah ithal edildiği ortaya çıkmıştır<sup>503</sup>.

Beyrut'taki ticarethanelerin ithal ettiği kaçak silahların nereden geldiği hususunda birkaç önemli nokta bulunmaktadır. Daha önce belirtildiği üzere, Avrupalı devletlerine ait kumpanya vapurlarının Beyrut'a kaçak silah sevkiyatı, Pire, Şire, Kıbrıs başta olmak üzere; Kalimnoz Adası ve Napoli gibi yerlerden yapılmaktadır. Kaçak silah ve patlayıcı maddenin Beyrut'a nakliyatı farklı yerlerden yapıldığı gibi getirme yöntemi de farklıdır. Saman yüklü veya gübre yüklü gemilerin kaçak silah taşıdığı bilinmektedir. Öte yandan Beyrut Limanı'na ve mülhakatı olan iskelelere çıkarılan kaçak silah ve patlayıcı maddelerin dağıtımını Doğu Akdeniz sahillerinde ilerlemeye devam etmiştir. Ayrıca, Beyrut Limanı'na kaçak silah yüküyle gelen gemilerin birçoğu barut, dinamit ve fişek gibi patlayıcı maddeler de taşımakla birlikte tütün ve haşhaş gibi ürünleri de beraberinde getirmiştir. Buna örnek olarak; 1895 yılında Beyrut Limanı'na gelen Söğütlü Vapuru gösterilebilir. Söz konusu vapurdan Beyrut'a aktarılan 2 adet revolver, 13 kilo barut, 10 kilo haşhaş ve 13.000 kilo tütüne, kolluk kuvvetleri tarafından el konulmuştur<sup>504</sup>. İlerleyen yıllarda Beyrut ve civarına aktarılan kaçak silah ve patlayıcı sevkiyatı artarak devam etmiştir. Nisan 1905 tarihinde Beyrut Valisi Halil Bey'in Dahiliye Nezâreti'ne gönderdiği telgrafta belirtilen silah ve patlayıcı miktarı bunu kanıtlar niteliktedir. Telgraf içeriğinde, 66 adet garra tüfek, 9.200 fişek, 409 kıyye barut ve barut yapımında kullanılan 109 kıyye güherçile ve 932 kıyye esrar ele geçirildiğine değinilmiştir<sup>505</sup>.

<sup>501</sup>BOA., DH. MKT., 285/14. lef.3. (18 rebîül evvel 1318/19 Eylül 1894).

<sup>502</sup>BOA., DH. MKT., 583/69.

<sup>503</sup>BOA., Y.A.HUS., 284/95. lef. 3. (8 Teşrîn-i sâni 1309/20 Kasım 1893).

<sup>504</sup>BOA., Y.A. HUS., 325/5. (23 Şevval 1316/19 Nisan 1895).

<sup>505</sup>BOA., DH.ŞFR., 342/81. (26 Mart 1321/8 Nisan 1905).

Beyrut Vilâyeti dahilinde bulunan sahillere aktarılan silah miktarı kadar kaçak sevkiyat güzergâhı da o denli artmıştır. Nitekim ithali yasak olmasına rağmen, Girit Adası'ndan Beyrut ve civarına silah sevki yapılmıştır. Özellikle 1899 ve 1920 yılları arasında tüm Osmanlı sahillerinde görülen silah kaçakçılığı kıyı güvenliğinin yetersiz olduğu kadar giriş ve varış noktalarının farklı olmasıdır. Kaçak silah sevkiyatının geliş güzergâhında genel bir hat çizmek gerekirse; Şire, Pire, Patras, Kıbrıs, Malta ve Girit gibi adalar başta gelmektedir.

Doğu Akdeniz limanlarının birbirlerine bağlantılı seyir hattında bulunması, kaçak silah sevkiyatının ithalat ve ihracat noktalarını çeşitlendirmiştir. Örneğin; 1914 yılında Girit Adası'ndaki İslâm ahâli tarafından yelkenli gemilerle Mersin, Karataş, Yumurtalık, İskenderun, Payas, Arsuz ile Suriye limanlarına kaçak silah sevkiyatı yapılmıştır. Halep, Musul, Diyarbakır, Elâzığ ile Zor Sancağı havalisinden katırcılar aracılığıyla Zeytun Kazası Ermenilerine silah ve mühimmat gönderilmiştir<sup>506</sup>. Bilhassa, İskenderun Gümrüğü'ne av tüfeğinin ithali yasak olduğu halde Mersin, Karataş ve Yumurtalık'tan Halep, Lazkiye yönünden Beyrut'a kadar uzanmıştır. Kaçak silah sevkinin Beyrut'a kadar ilerlemesinin sebebi, ithali yasak olan silahların geçişine, Lazkiye Rüsûmat İdaresi'nin nizami muameleye tabi tutarak izin vermesidir. Lazkiye ve civar sahillerin muhafazası önemlidir. Ancak Halep ve İskenderun arasındaki mesafe ile Lazkiye ve Halep arasındaki mesafe farksızdır. Bu bağlamda, kaçakçılığı zanaat haline getiren Giritliler, uzun bir süredir İskenderun'a kaçak silah sevkine teşebbüs etmişlerdir. Ancak, silahların İskenderun'a geçişine izin verilmemiştir. Bu nedenle kaçak silah yüklü gemiler, Lazkiye-Trablusşam yönünde ilerlemeye devam etmişlerdir. Dolayısıyla, Beyrut ve mülhakatı olan sahillere kaçak sevkiyat devam etmiştir<sup>507</sup>. Buna örnek olarak, 25 Ağustos 1322 tarihinde Beyrut ve Trablus arasında bir sahile ithali yasak ürünleri sahile çıkarmak için ilerleyen Nuru'l-Bahr adlı gemi gösterilebilir. Beyrut Vilâyeti'ne yapılan ihbara göre; söz konusu gemi, Yusuf Şükeran adlı kaptanın nezdinde bulunan birtakım vapurlar vasıtasıyla 200 liralık dinamit, yüklü miktarda barut ve silah yüküyle Kıbrıs'a gelmiştir. Burada vapurlara aktarılan silah ve patlayıcı madde kayıklarla Osmanlı sahillerine çıkacağı tespit edilmiştir. Bu noktada silah ve patlayıcı madde taşıyan kaçakçı geminin, deniz üzerinde seyri ortaya çıkmaktadır. Nitekim; saman yüküyle Trablus'tan Kıbrıs'a giden kaçakçı gemisi Beyrut'a gelmiştir. Daha da ötesi, Beyrut'a yakın olan ve Cebel-i Lübnan mülhakatından olan Cünye İskelesi'ne Yusuf Şükeran ve sahillere kaçak silah, dinamit ve barut gibi ecza-ı nariye olarak adlandırılan patlayıcı maddeler ve zararlı faaliyetlerde bulunan kişileri çıkarıp çıkarmadığını teyit etmek için Cebel-i Lübnan Vilâyeti'yle irtibata geçilmiştir<sup>508</sup>.

<sup>506</sup>BOA., DH. TMIK.M., 183/41. lef.1.

<sup>507</sup>BOA., DH. TMIK. M., 183/41. lef.6. (1 Ağustos 1320/14 Ağustos 1904).

<sup>508</sup>BOA., ZB., 467/21.

Uluslararası ticaret ağında gelişme gösteren Beyrut limanı yabancı devlet bandıralı gemilerin uğradığı önemli bir merkez haline gelmiştir. Suriye hattındaki ticarete yön veren Beyrut limanında, silah kaçak sevkiyatının birçok sebebi vardır. Daha doğrusu kaçak silah sevkiyatında rol oynayan etkenler bulunmaktadır. Bunlardan biri de Avrupalı devletlerin, Doğu Akdeniz limanlarındaki çıkarları doğrultusunda izlediği politikadır. Bu hususta, Osmanlı sınırları dahilinde meydana gelen ayrılıkçı hareketlerin XIX. yüzyıldan ve XX. yüzyıl başlarına kadar giderek artması Beyrut ve civarındaki silah kaçakçılığını etkilediği kesindir. Özellikle Beyrut limanı ve mülhakatı olan kazalardan Cebel-i Dürûz'a kaçak silah sevkiyatı yapılmıştır. Örneğin, 1888 yılında Beyrut Vilâyeti'ne bağlı Sur Kazası yakınlarındaki sahile, Kıbrıs'tan küçük kayıklarla külliyyetli miktarda kaçak silah ve martini tüfek nakledilmiştir. Söz konusu nakledilen silahlar buradan Cebel-i Dürûz'e aktarılmıştır<sup>509</sup>.

Ayrıca, Ermeni Komitelerine yapılan destek de Doğu Akdeniz Limanlarına kaçak silah sevkiyatına neden olarak gösterilebilir. Nitekim, 1912 yılında Ermeni komitesi tarafından Amerika'dan demir karyola adı altında her türlü kaçak silah ve patlayıcı madde gönderildiği ve bu kaçak faaliyetin, Beyrut gümrük istiminatorlarının bilgisi dahilinde gerçekleştiği ihbarı bulunmaktadır<sup>510</sup>. Bunun yanı sıra silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının nedenlerini sadece siyasi temellere dayandırmak olanaksızdır. Silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı sahil kesimlerde iktisadi faaliyetlerine de etkisi bulunmaktadır. Bilhassa, kaçak av tüfeklerinin ithalinin<sup>511</sup> yanı sıra balık avcılığında kullanılan dinamit ve balık torpilleri<sup>512</sup> Beyrut ve civarında kaçakçılığı yapılan ürünler dahilindedir. Nitekim; Osmanlı maliyesi için önemli vergi kalemi olan dalyanlardan iltizam usulüyle yararlanılmıştır. Bu bağlamda balık avı dahil olmak üzere tüm balıkçılık faaliyetleri iltizam usulüyle gerçekleşmiştir<sup>513</sup>. Beyrut Vilâyeti merkez kazası dahil olmak üzere mülhakatı olan diğer kazalarda da balıkçılık faaliyetleri bu kapsamda ihale yoluyla mültezimlere bırakılmıştır. Bu noktada dinamit kaçakçılığına neden olarak kısıtlı da olsa mültezimlerin yolsuzlukları gösterilebilir. Örneğin, 1887 yılında balık mevsiminde mültezime dinamit 96.000 kuruşa verildiği halde, 1888 yılında 81.000 kuruşa verilmiştir. Düşük fiyata dinamit verilmesi balık mevsiminde sahillerden dinamit atılmasına ve oltalarının zarar görmesine neden olmuştur<sup>514</sup>.

<sup>509</sup>BOA., Y.PRK. ZB., 4/27. (29 Zilhicce 1305/6 Eylül 1888).

<sup>510</sup>BOA., BEO., 4104/307770. lef.1.

<sup>511</sup>BOA., DH.MKT., 1030/03. lef.4. (24 Teşrin-i sâni 1321/ 7 Aralık 1905).

<sup>512</sup>BOA., DH. MKT., 1271/62.

<sup>513</sup>Kütükoğlu, 1996: 266.

<sup>514</sup>BOA., Y.PRK. ZB., 4/27. (29 Zilhicce 1305/6 Eylül 1888).

Belirtildiği üzere iktisadi ve siyasi pek çok sebep ve sonucu beraberinde getiren silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı, Beyrut ve civarına deniz yolu kullanılarak yapılmıştır. Ancak Beyrut'tan diğer Akdeniz liman şehirlerine, sadece deniz yolu ulaşım ağı kullanılarak kaçak silah sevkiyatı yapılmamıştır. Demir yolu ulaşım hattı da Beyrut ve civarındaki silah kaçakçılığını besleyen yol ağıdır. Özellikle, Beyrut-Şam arasında işleyen posta vagonları da kaçak silah sevkiyatında kullanılmıştır. Nitekim; posta şirketlerinin Beyrut'tan Şam'a, silahların taşınacağı yönünde alınan ihbar nedeniyle tedbirler alınmış olmasına rağmen önceki günlerde kaçak silah sevkiyatı yapılmıştır. Özellikle, 1898 yılında Beyrut'tan Şam'a hareket eden bir yolcu şüphe uyandırmıştır. Üstelik sahipsiz bir yolcu çantası bulunmuş ve içinde fazla miktarda revolver ve fişek bulunmuştur<sup>515</sup>. Yolcu çantasında taşınan silah ve patlayıcı madde dışında, şap varilleri içinde de kaçırıldığı görülmüştür.

Bilhassa, 1900 yılında şimendiferler aracılığıyla şap varilleri içinde, silah bulunduğu ihbarı üzerine Suriye Vilâyeti'ne bildirilmiştir. Variller içinde 63 adet revolver 14 torba fişek ortaya çıktığı ve tahkikata devam edildiği Beyrut Valisi Reşid Bey tarafından Mâbeyn-i Hümayun Baş Kitâbet Dairesi'ne bildirilmiştir<sup>516</sup>. Beyrut'tan Şam'a yapılan kaçak silah sevkiyatı çeşitli eşyalar arasında silah ve fişek gibi mühimmat dolu sandıklarla gönderilmiştir. Buna örnek olarak 1899 yılında Beyrut'ta ikamet eden Rafael adlı kişinin Şam'da satmak üzere çeşitli eşyalar adı altında şimendifer şirketine kaydettirdiği sandıkların içinden 39 revolver ve 2 bin kadar fişek ortaya çıkması gösterilebilir<sup>517</sup>.

Kaçak silah ve mühimmat şimendiferlerle sadece Şam değil daha sonraki yıllarda Hama'ya da sevk edilmiştir. Nitekim; Beyrut Valisi Halil Bey'in 1905 tarihli telgrafında belirtildiği üzere; Beyrut'a gelerek Süvari Alayı'na mensup olduğunu söyleyen iki kişi tarafından silah dolu iki sanduka, asker eşyası adı altında Şimendifer Komisyonu'na teslim edilmiştir. Hama'ya gönderilmek üzere Şimendifer Komisyonuna bırakılan iki sandukanın silah dolu olduğu ihbar edilince tahkikat başlatılarak durum, Hama Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir. Yapılan araştırma sonucunda, söz konusu iki sandık içinde 23 adet garra tüfek, 750 adet fişek bulunmuştur. Yakalanan silahlara el konularak, kaçakçıların durumu adliyeye taşınmıştır<sup>518</sup>. Belirtildiği üzere sadece harp malzemesi olan silah ve mühimmat kaçakçılığı yapılmamıştır. Aynı zamanda kaçak av tüfeklerinin de ithali ve bu yönde alınan önlemler bulunmaktadır. Özellikle, 1905 yılının Mart ayından Mayıs ayının ilk haftasına kadar Beyrut'a 1800 adet çifte av tüfeği getirilmiştir. Sözgelimi, yüklü miktardaki bu av tüfeklerinin miktarı dikkate

<sup>515</sup>BOA., Y.PRK.UM., 43/39.

<sup>516</sup>BOA., Y. PRK. UM., 51/71. (27 Ağustos 1316/9 Eylül 1900).

<sup>517</sup>BOA., DH.MKT., 2210/136. (2 Haziran 1315/14 Haziran 1899).

<sup>518</sup>BOA., DH.MKT., 949/60, lef.2 (6 Nisan 1321/19 Nisan 1905).

alındığında şimendifer hattının hayli tehdit oluşturduğu ortaya çıkmıştır. Bu noktada, Beyrut ve Suriye Vilâyetleri dahiline gönderileceği ve buradan silah ithalinin yasak olduğu şehirlere aktarılacağı ihtimali üzerinde durulmuştur<sup>519</sup>. Bilhassa şimendiferlere yüklenerek Halep'e kadar ulaşabileceği ihtimalinin göz ardı edilmemesi gerektiğine özen gösterilmiştir. Bunun nedeni Beyrut'un bulunduğu konumun önem arz etmesidir<sup>520</sup>. Zira bu önem, şimendifer hatlarıyla daha belirgin hale gelmiştir. Nitekim; Beyrut'a bağlantısı olan Bağdat, Basra, Halep ve civarına av tüfeklerinin ithali yasaklanmıştır. Bu nedenle İskenderun, Bağdat ve Basra gümrükleri tarafından bu yasak muhafaza edilmiştir. Ancak daha sonra Şam ve Halep hatlarının birleşmesinden dolayı Beyrut'a av tüfeklerinin girişi serbest bırakılmıştır. Buraya sevk edilen av silahları şimendiferlere yüklenerek Halep üzerinden Bağdat ve Basra civarına gönderileceği ihtimali üzerinde durulmuştur. Yapılacak muamele Beyrut Rüsûmat Müdürlüğü'ne bildirilmiştir. Bu hususta, av tüfeklerinin ithalinin men edilmesi yolunda atılan adımlar Beyrut Valisi Halil Bey tarafından Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>521</sup>.

Tüm bu örnekler göz önüne alındığında, kaçakçılık faaliyetleri sadece liman ve kıyı bölgelere yakın olan stratejik noktalarda gerçekleşmemiştir. Ulaşım ağının gelişimi ve çeşitliliği uluslararası ticaretin bölgede canlanmasına sebep olsa da yasadışı ticarete olanak sağlamıştır. Sözgelimi; Doğu Akdeniz liman şehirlerine aktarılan kaçak sevkiyat, sahil hattı boyunca sadece kıyılarda gerçekleşmemiştir. Liman şehirlerde, XIX. yüzyılda ulaşım gibi alt yapı olanaklarının iyileştirilmesi, farklı araçların kaçak ürün naklinde kullanılmasına neden olmuştur. Bu kapsamda, kaçakçılık faaliyetlerinde deniz yolu ulaşım hattına alternatif olarak demir yolu ağının kullanıldığını söylemek mümkündür. Ayrıca, ithali yasak olan silah ve patlayıcı madde gibi zararlı maddelerin Beyrut'tan kara yoluyla bağlantılı olduğu diğer mahallere sevk edildiği bilinmektedir. Nitekim; 1894 yılında Beyrut üzerinden Bağdat sahiline kaçak silah ve çeşitli zararlı mallar nakledilmiştir. Buradan başka noktalara ulaşmıştır<sup>522</sup>. Kaçak silah ithal ve ihraç güzergâhı hakkında bir değerlendirme yapmak gerekirse, Beyrut'a kaçak silah sevkiyatı; Pire, Şire, Malta, Kıbrıs başta olmak üzere; Kalimnoz Adası ve Napoli gibi yerlerden yapılmaktadır. Ancak daha önce belirtildiği üzere, kaçak silah ve patlayıcı maddeler; şimendiferler aracılığıyla, Şam ve Hama'ya, kara yolu üzerinden ise Bağdat'a ulaşmaktadır. Esasında deniz, kara ve demir yolu ulaşım olanaklarından yararlanan kaçakçılar, tüm Doğu Akdeniz bölgesinde etkin olarak faaliyetlerine devam etmiştir.

<sup>519</sup>BOA., DH.MKT., 1030/34. lef.1.

<sup>520</sup>BOA., DH.MKT.,1030/34. lef.4.

<sup>521</sup>BOA., DH.MKT., 1030/34. lef.6.

<sup>522</sup>BOA., DH.MKT., 271/85. (20 Muharrem 1312/24 Temmuz 1894).

Bu hususlar göz önüne alındığında Beyrut, jeopolitik konumu göz önüne alındığında kaçak ürün sevkiyatının dağılım noktası haline gelmiştir. Ancak, bu durumu sadece ulaşım olanaklarıyla açıklamak yetersiz kalacaktır. Nitekim; bölgede kaçakçılığı besleyen sorunlar bulunmaktadır. Bu kapsamda, XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında gümrük memurlarının kaçak sevkiyata göz yumması gibi durumlar söz konusudur. Nitekim; 1912 yılında, 110 garra tüfeği ve 110 martini tüfeği içeren sandık, polis dairesindeki memurlar tarafından ele geçirilmiştir. Yapılan tahkikat sonucunda, Beyrut Gümrüğü İthalat Müdürü Hakkı Bey ve gümrük muhafaza memurlarından iki kişinin daha silah kaçakçılığına iştirak ettiği anlaşılmıştır<sup>523</sup>. Belirtildiği üzere; muhafaza memurlarının dahi iştirak ettiği kaçakçılık faaliyetleri önü alınamaz hale gelmiştir.

#### **2.4.4 Beyrut Limanı'nda Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Önlemler**

Gerek vilâyetler arası gerek yerel idare ve gerek Bahriye Nezâreti başta olmak üzere diğer nezâretler arasında gerçekleşen iletişim, tedbirler kapsamında ilk adımdır. Vilâyetlere gelen ihbarlar da önlem alınması hususunda etkilidir. Özellikle, Anadolu sahillerini dolaşarak kaçak silah nakli yapan Yunan bandıralı gemilerin Beyrut'a geleceği yönünde ihbarlar Şire Şehbenderliği tarafından yapılmıştır. Kaçak silah sevkiyatının genellikle deniz yolu üzerinden yapılması deniz muhafazasını sağlamayı zorunlu kılmıştır. Beyrut Limanı deniz üzerinden kontrol altına alınarak kaçakçılık faaliyetlerine geçit verilmemeye çalışılmıştır. Ancak Fransız vapurundan 900 küsur kıyıye güherçileyi kaçırانların reji kolcularının olması önlem hususunda tezatlıkları ortaya çıkarmıştır. Sözelimi, limanda güvenli ticari ortamı sağlamakla görevli reji kolcularının kaçakçı faaliyetlerde bulunması önlemleri etkisiz kılmıştır. Fakat, deniz muhafazasını sağlamak için sahilleri dolaşan kol sandallarının kaçakçı takibinde bulunması olumlu sonuç vermiştir. Zira, güherçile kaçırان reji kolcuları, kol sandalları marifetiyle yakalanmışlardır<sup>524</sup>.

Silah ve mühimmat gibi çeşitli kaçakçılık faaliyetlerinin daima yoğun olduğu iskelelere, asker sevkiyle kara üzerinden emniyeti bir süre geciktirilse bile mümkün mertebe deniz üzerinden takip edilmesi gereği üzerinde durulmuştur. Öyle ki, bundan sonraki yıllarda görüleceği üzere artan miktarda kaçak silah, deniz yolu üzerinden limana aktarılmıştır. Zira iskelelerde kaçak silah depolarının bulunması nedeniyle buraların araştırılarak abluka altına alınması gerekmiştir<sup>525</sup>. Nitekim; 14 Eylül 1904 tarihinde, Zefiros adlı Yunan Vapuru'nun

<sup>523</sup>BOA., BEO., 4104/307770, lef. 2.

<sup>524</sup>BOA., DH.MKT., 1519/101. (27 Şevval 1305/ 7 Temmuz 1888).

<sup>525</sup>BOA. DH. MKT., 2211/157.

Beyrut'a silah ve tömbeki sevk edeceği ihbarının gelmesi üzerine, ilk olarak deniz muhafazasını sağlamak ve kaçakçı vapur ve gemilerinin Beyrut limanına gelmesini önlemek için Bandırma Vapuru Hümâyun sahilleri gözetlemek için memur edilmiştir<sup>526</sup>.

Bu tarihten sonra da yabancı bandıralı kumpanya vapurlarının Beyrut ve civarına kaçak silah sevkiyatını önlemek için deniz muhafazası önem kazanmıştır. Özellikle, Beyrut sahillerine gelen İtalyan Kumpanya Vapurları'nın kaçak silah sevkiyatını önlemek ve Suriye sahillerindeki kaçakçılığın önlenmesi için 16 Ocak 1910 tarihinde Hariciye Nazırı tarafından Beşinci Ordu Hümâyun Müşirliğine gönderilen telgrafta, alınması gereken tedbirlere yer verilmiştir. Bu kapsamda, kaçakçı gemilerinin takibi ve sahillerin muhafazası için gerekli olan vapur ve gambotun bir an evvel gönderilmesi talep edilmiştir<sup>527</sup>. Ayrıca, Beyrut ve civarındaki sahillerde kaçakçılık faaliyetlerinde etkin olan Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait vapurların takibinde Marmaris Gambotu süvarisinin varlığı bilinmektedir<sup>528</sup>. Bu nedenle bilhassa Avrupalı devletlere vapur ve gemilerin limana getirdikleri silah başta olmak üzere diğer ithali yasak maddelerin Osmanlı limanlarına girişini engellemek için deniz muhafazasına ve kıyı güvenliğine itina gösterilmiştir. Daha önce belirtildiği üzere, İzmir Rüsûmat Nezâreti Manifesto Kalemi Müdürü Nikolaki Leksaki Efendinin, 9 Haziran 1902 tarihinde takdim ettiği lâyihanın bazı maddelerinde, çeşitli silah ve patlayıcı maddelerin Pire, Şire, Patras gibi yerlerden geldiği ve bunun önlenmesi için ne yönde tedbirler alınması gerektiğine değinilmiş ve kıyı asayişinin sağlanması üzerinde durulmuştur.

Söz konusu bu önlemler arasında, şebbenderlerin dikkatli olunmalı ve münasip memurlar tayin edilmelidir. Lâyiha içeriğinde önemli bir nokta, kaçak ürün taşıyan vapur ve gemiler aynı zamanda yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Bu nedenle yolcular hakkında bilgi alınmalı ve İzmir'e bildirilmelidir. Aynı durum Beyrut için de gereklidir. Bu kapsamda, bilgili ve kabiliyetli memurların istihdamına dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiş ve Şire örneğiyle açıklanmıştır. Şöyle ki; Şire şebbenderi kendi memurları aracılığıyla, bir gemiye silah ve buna benzer kaçak mal yüklendiği istihbar edecektir. Mümkünse kaçak mal yüklü geminin ve kaptanının fotoğraf makinesiyle bir fotoğraf alarak birçok suretini göndermesi gerekmektedir. Buna ilaveten, gümrük vapuru istihdam edilmelidir. Kaçak barutun temini hususunda, Osmanlı ve Yunan suları arasında birtakım tüccarlar tarafından kayıklar kullanılarak ithal edildiği belirtilmiştir. Kaçak barut ithalini önlemek için bir araştırma yapılmasına yönelik örnek verilirken İzmir ele alınmıştır. Ancak daha önce Beyrut için de gereklidir ibaresi yer aldığı için kaçak barutun İzmir örneğine göz atmak gerekmektedir. Söz konusu örneğe göre, bilhassa,

<sup>526</sup>BOA. BEO., 2409/180647. lef.1. ( 1 Eylül 1320).

<sup>527</sup>BOA. BEO., 3702/277599. lef.2. (19 Kanuni evvel 1323).

<sup>528</sup>BOA. DH.MKT., 2744/42. lef.1. (25 Muharrem sene 327 ve fi 4 şubat? sene 324)



İzmir halkının av merakı nedeniyle av mevsiminde barut getirilmiştir. Ancak kaçak barut sadece avcılara getirilmemiştir. Nitekim; her avcı altı aylık süre için, Tophaneden bir kilogram barut almaktadır. Bu miktar dışında fazla baruta ihtiyaç duyulduğunda avcıların barutu nereden temin ettiği sorusu ortaya çıkabileceği önerisinde bulunulmuştur. Bu duruma son verilmesi için başlıca tedbir, av ruhsatnamesinin sayısı ile birlikte Tophanenin sattığı barut miktarına bakılırsa ne kadar kaçak barut geldiği anlaşılabilir<sup>529</sup>.

Nitekim 1902 tarihinde takdim edilen lâyihadan sonra deniz muhafazasına önem verilmiştir. Zira bundan sonraki yıllarda, kaçak silah ve benzeri zararlı ürünlerin ihracının menedilmesi için alınan tedbirlerden en önemlisi, limanların vapur ve gambotlar aracılığıyla gözetlenerek kaçakçı vapur ve gemilerin geçişine geçit vermemek temel amaçtır. Bilhassa, yasak silah ve zararlı eşyalarının ithalinin tamamen önlenmesi hususunda, Beyrut Vilâyeti'ne merkezden gönderilen 1902 tarihli irade gereğince, Beyrut Valisi Reşid tarafından gönderilen tahriratta belirtilen tedbirler dikkate değerdir. Söz konusu tedbirler şunlardır: Öncelikli olarak kaçakçılığa cesaret edenler için bir kanun maddesi hazırlanmasıyla birlikte sahiller daima muhafaza altında tutulmalıdır. Bu kapsamda acele iki vapuru gönderilmesi gerekir. Ayrıca fahri konsolos kavvaslarının başka bir hizmette bulunmamaları ve ticaretle meşgul olmamaları hususunda konsoloshaneler tarafından teminat altına alınmalıdır. Bunun yanı sıra yeni kavasluk hizmetlerine girecek olanlar dahi ne amaçla olursa olsun ticaretle meşgul olmayacaklarına dair kefalet alınmadıkça kavvas kaydedilmemelidir<sup>530</sup>.

Tüm bu önlemlere rağmen deniz yolu ulaşım hattı üzerinde ilerleyen kaçakçı gemileri, Doğu Akdeniz limanlarının birbirlerine bağlantılı adalar ve sahiller arasında geçişin olanaklarından yararlanmışlardır. Bu nedenle sahil vilâyetler arasında deniz muhafazasını sağlamak için benzer tedbirler alınmıştır. Bilhassa, Girit Adası'ndan kaçak silah sevkini zanaat haline getiren kaçakçıların, Mersin, Karataş ve Yumurtalık'tan Halep, Lazkiye yönünden Beyrut ve civarına kaçak silah sevkini önlemek için Halep kıyılarına seri bir istimbote yahut bir römorkör gönderilmesi gerekmiştir. Tersâne-i Âmire'den gönderilmek üzere münasip istimbote ve römorkör bulunduğu Bahriye Nezâreti tarafından Halep Vilâyeti'ne bildirilmiştir<sup>531</sup>.

Alınan tedbirler, iktisadi faaliyetleri olumsuz etkileyen kaçakçılık faaliyetleri önlenmesi hususunda olumsuz etkileri beraberinde getirmiştir. Bilhassa önlem kapsamında alınan tedbirler ayrı bir masraf kalemini oluşturmuştur. Özellikle; Maliye Nezâreti'nin 1918 yılında Bahriye Nezâreti'ne bildirdiği üzere; denizden asayişini sağlamak için Beyrut ve civarındaki limanların, gözetiminde kullanılacak olan vapuru Hümâyunların gümrük masrafına bakılmaksızın

<sup>529</sup>BOA., DH. MKT., 583/69. lef.1.

<sup>530</sup>BOA., DH. MKT., 666/1. lef.58.

<sup>531</sup>BOA., DH.MKT. M., 183/41. lef.7.

gönderilmesi gerekmektedir<sup>532</sup>. Deniz yolu ticaret hattının güvenliğini sağlayan tedbirler dışında, demiryolu kullanılarak Şam'a gönderilen kaçak silahların sevkiyatını önlemek için şimendifer şirket memurları ve polis dairesi memurlarının sürdürdüğü tahkikat, tedbir kapsamında önemlidir<sup>533</sup>. Harp silah ve mühimmatının yanı sıra av silahlarının da kaçak sevkiyatı önlenmeye çalışılmıştır. Bilhassa, Şam ve Halep şimendifer hattının, birleşmesinden sonra Beyrut'a av silahlarının girişine izin verilmiştir. Ancak, buradan şimendiferlere yüklenerek Halep üzerinden Bağdat ve Basra'da av silahları üzerindeki ithal yasağı devam ettiği için kaçak silah sevkiyatı konusunda dikkatli olunmuştur. Gerek vilâyetler arası gerek Rüsûmat nezâretleriyle iş birliği sağlanmak için irtibatta bulunulmuştur. Şayet Beyrut'tan Bağdat ve Basra civarına kaçak av silahlarının sevk edildiği görüldüğü anda hükümet tarafından zapt ve müsadere edilmesi kararı alınmıştır<sup>534</sup>. Daha önce belirtildiği üzere, polis dairesi memurları ve şimendifer şirketi marifetiyle kaçak silahlara el konulmuştur. Ayrıca Beyrut'tan kara yolu aracılığıyla Bağdat'a sevk edilen kaçak silahların geçişine geçit vermemek için, kara yolu muhafazasının güçlendirilmesi yoluna gitmiştir.

Kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi için hem denizden hem de karadan asayiş sağlanmaya çalışılmıştır. Özellikle, 1899 yılı ilkbaharında inzibat kuvvetlerinin kaçakçılığın önlenmesine yönelik tedbirlere itina gösterilmiştir. Bu kapsamda yapılan tahkikat dikkate değerdir. Nitekim, Mart ayının son cumartesi günü saat iki buçuk civarında Beyrut'un İslâm ahâlisinden olan bir çok kişinin silah kaçakçılığı yaptığı tespit edilmiştir. Silah kaçakçılığıyla meşgul olan kişiler sayı bakımından oldukça fazladır. Hızır Ali ve biraderi Abdi başta olmak silah kaçakçılığına iştirak eden toplam kırk kişi bulunmaktadır. Bu nedenle Beyrut'un farklı noktalarına ilerleyen kaçakçıların faaliyetlerine durdurmak için 10 nefer asker takibe başlamıştır. Bunun yanı sıra, Zabit Hasan ve Polis memuru Abdulvahab gibi isimler devriye dolaşmaktadır. Ele geçirilen kaçakçıların bir kısmı yakalanmamak için çabaladığı sırada kaçakçı revolverinin ateş alması sonucu Polis Memuru Abdulvahab başından vurulmuş ve iki asker de yaralanmıştır<sup>535</sup>. Belirtildiği üzere, tedbirler kapsamında başlatılan takibat sırasında kaçakçılar tarafından kolluk kuvvetlerinin yaralanmasına ve ölümüne neden olan çatışma meydana gelmiştir. Kaçakçıların sayısına oranla inzibat memurlarının sayısının daha az olması, silah kaçakçılığı hakkında yapılan tahkikatın yetersiz olduğunu kanıtlamaktadır. Aynı zamanda kara yolu üzerinden deniz muhafazasının olanaksız olduğu ortaya çıkmıştır.

<sup>532</sup>BOA., BEO., 3232/242385.

<sup>533</sup>BOA., DH.MKT., 2210/136, (2 Haziran 1315/14 Haziran 1899).

<sup>534</sup>BOA., DH.MKT., 1030/34, lef.4.

<sup>535</sup>BOA., DH. MKT., 2200/14.

Bundan sonraki yıllarda yapılan silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı bunu kanıtlar niteliktedir. Kaçakçılar karanlığın görünürlüğü kısıtlayıcı etkisinden faydalanarak faaliyetlerinin çoğunu havanın kararmasıyla başlatmışlardır. Böylelikle hem kara hem de denizde fark edilmelerini en aza indirmek istemişlerse de kimi zaman kolluk kuvvetlerinin gece baskınlarıyla planları bozulmuştur. Örnek vermek gerekirse, Halep Fevkalade Kumandan Vekili Birinci Feriki Bekir Sıdkı'nın 21 Haziran 1908 tarihli telgrafında belirtildiği üzere; gece saatlerinde devriye dolaşan kuvvetler tarafından yürütülen takip sırasında, Beyrut'un Hristiyan ahâlisinden bir kişinin evinde 9 adet martini ve 200 adet fişek ele geçirilmiştir. Suçlu bulunan iki kişi tutuklanarak Polis Dairesine teslim edildiği Beyrut Kumandanlığı tarafından bildirilmiştir. Ancak takibatın devam etmesi ve karadan muhafazanın sağlanması için bir kat daha takviye kuvvetin görevlendirilmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştur<sup>536</sup>.

Ancak 1908 yılından sonra da yabancı devlet bandıralı gemilerin kaçak silah sevkiyatı devam etmiştir. Limandan iç bölgelere aktarılan kaçak silahların dağıtımında rol oynayan Beyrut ahâlisinden olan kişilerin faaliyetleri nedeniyle engel olunamamıştır. Tüm bu nedenlerden dolayı bölgedeki kaçak silah sevkiyatı tüm hızıyla devam etmiştir. Bu nedenle kaçakçılık faaliyetlerinin artışına paralel olarak önlem hususunda alınan tedbirlerde de artış görülmüştür.

#### **2.4.5 Cebel-i Lübnan'da Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı**

XIX. yüzyıl siyasi ve sosyal kaosun şekillendirdiği Cebel-i Lübnan, idari ve iktisadi açıdan özerk yapıya sahiptir. Birçok din ve milliyete ev sahipliği yapan Cebel-i Lübnan, XIX. yüzyılın getirdiği milliyetçi akımların etkisinin görüldüğü önemli konumdadır. Avrupalı devletlerin siyasi çıkarlarının odağında mezhepsel çatışma noktası haline gelmiştir. Bu kapsamda, Osmanlı Devleti, bölgede otoriteyi sağlamak için kurumsal reformlara başvurmuş olsa da asayişin sağlanmasında birtakım zorluklar ortaya çıkmıştır. Hem iktisadi faaliyetleri hem de güvenlik faktörlerini olumsuz etkileyen kaçakçılık faaliyetlerine Cebel-i Lübnan ve civarında yoğunlukla rastlanılmaktadır. Genellikle, Cebel-i Lübnan'da kaçakçılık olarak addedilse de gelişmekte olan Cünye İskelesi'nin rolü göz önünde tutulmalıdır. Nitekim, Beyrut gibi bağlantılı olduğu liman şehirler nedeniyle Doğu Akdeniz bölgesinde dikkate değer stratejik konuma sahiptir. Siyasi ve sosyal kaosun gölgesinde, devlet denetiminin artırılmasına yönelik uygulamalar yapılmasına rağmen bölgedeki mezhepsel ayrılıklar silah kaçakçılığını tetiklemiştir.

<sup>536</sup>BOA., Y. PRK. ASK., 258/27.(8 Haziran 1324/21 Haziran 1908).

1842 yılında muhassıllığın kaldırılmasından sonra Cebel-i Lübnan'da benimsenen yeni idare düzeninde Mârûnî ve Dürzi olmak üzere iki kaymakam atanmıştır. Ancak, Mârûnîler ve Dürziler arasındaki çatışmalar devam etmiştir. Özellikle, Suriye Bölgesi'nde etkisini sürdürmek isteyen Fransa ve İngiltere, ekonomik ve siyasi çıkarlarını korumak adına Mârûnî ve Dürzi gruplar arasındaki anlaşmazlıktan yararlanmaya çalışmışlardır. Nitekim; Fransa, Katolik Mârûnîleri, İngiltere ise Dürzileri desteklemektedirler<sup>537</sup>. 1860 yılında, iki grup arasında meydana gelen çatışma sonrasında yapılan idari reformlar sonrasında Avrupalı Devletlerin etkisini daha da hissedilir hale getirmiştir. Bilhassa, XIX. yüzyıl sonlarında bölgede artış gösteren silah kaçakçılığında etkin olan İngiltere ve Fransa'nın faaliyetleri yadsınamaz. Özellikle hem Beyrut hem de Cebel-i Lübnan'a sevk edilen kaçak silahların Cebel-i Dürûz'a<sup>538</sup> aktarıldığı göz önünde bulundurulursa, bölgedeki silah kaçakçılığında İngiltere'nin rolü büyüktür.

Cebel-i Lübnan sahillerine ithal edilen mühimmat bölgede asayiş o denli etkilemiştir ki, bu dönemde, askeriyenin kullandığı tüfekler şeklinde sekiz adet ateşli silah Beyrut ve Cebel-i Lübnan sahillerinden ara sıra ikişer-üçer olarak Cebel-i Dürûz'a aktarılmaktadır. Ancak bu sırada Cebel-i Lübnan sahillerinde silahlar artmaya devam etmektedir. Bu durum yerel idare tarafından Dahiliye Nezâreti'ne beyan edilmiştir. Özellikle, 17 Temmuz 1317 tarihinde, Cebel-i Lübnan ve Beyrut sahillerinden Cebel ve Havran'a ithal edilmesine meydan vermemek için önlem alınması gerektiği Beyrut Vilâyeti, Cebel-i Lübnan ve Kudüs Mutasarrıflıklarına bildirilmiştir. Söz konusu vilâyet ve mutasarrıflıklardan alınan cevaplarda, her biri hudut ve idareler dahilinde takibat yapıldığı ve bu nedenle kaçakçılığa mahal verilmediği beyan edilmiştir.

Ayrıca, Havran Kumandanlığı'ndan Asakir-i Şahaneye gönderilen 28 Temmuz 1901 tarihli telgrafta belirtildiği üzere, geçenlerde Hayfa Arap eşkıyası üzerine gönderilen kuvvetlerin bulunduğu yere gelip giden Dürzilerin elinde 20 adet martini tüfek olduğu görülmüştür. Buna ilaveten, Cebel-i Lübnan yoluyla kaçırılmak üzere beşer-onar Cebel'e silah ve patlayıcı madde aşırılmış ve buradan kaçak olarak Trablusşam'a çıkarılmıştır. Yapılan tahkikat sonucu, bir çok barut, martini tüfek, revolver fişekleri ele geçirilerek müsadere edilmiştir. Buradaki kaçakçılık faaliyetleri başta Dürziler olmak üzere, tüm Suriye ve Trablus ahâlisinin silahlanmasına neden olacağı için güvenli ortamın oluşturulması yönünde tedbirleri zorunlu kılmıştır. Nitekim; bu hususlar belirtilerek, bölgenin daima tarassut altında tutulması

<sup>537</sup>Keleş, 2008:135.

<sup>538</sup>XIX. yüzyıl ikinci yarısında Şuf, Metn ve Dayrû'l-Kamer kazaları, Dürzilerin yoğun yaşadığı yerlerdir. Bu nedenle Cebel-i Lübnan'ın güneyinde yer alan bu kazaları nitelendirmek amacıyla Cebel-i Dürûz olarak ifade edilmektedir; Yıldız, 2018: 137.

gerektiği Suriye Valisi, Cebel-i Dürzi Islahat Müfettişi ve Müşir Vekili'nin 18 Ağustos 1901 tarihli telgrafıyla arz edilmiştir<sup>539</sup>. Bu hususta, Cebel-i Lübnan'dan farklı noktalara ulaştırılan silahlar Suriye ve civar bölgeleri için tehdit olarak görülmüştür. Bilhassa Dürzilerin ve Arap eşkıyanın silahlanmasına engel olunmaya çalışılmıştır.

Nitekim; yine 1901 yılında Beşinci Ordu Müşiri ve Suriye Valisi'nin bildirdiği üzere; iki Dürzinin Zahle'den 12 martini tüfek getirip Dürzilere sattığı bilinmektedir. Daha da ötesi bu kaçakçı iki Dürzinin, Cebel-i Lübnan ile Kudüs ve Akka gibi yerlere belirli aralıklarla üçer beşer adet ateşli silah sevk ettiği ortaya çıkmıştır<sup>540</sup>. Dürziler dışında Cebel-i Lübnan'a silah sevki yapan eşkıyadan olan kaçakçılar da bulunmaktadır. Nitekim, Beyrut Valisi Halil Bey tarafından Mabeyn-i Hümâyün Baş Kitâbet Dairesi'ne gönderilen 7 Ağustos 1904 tarihli telgrafta bildirildiği üzere; Temmuz'un yirmi birinci gecesi saat üç buçukta Cebel-i Lübnan mülhakatından olan Civanlı civarında silah taşımakta olan büyük yelken gemisi yananmıştır. Söz konusu silah yüklü gemiden büyük miktarda silah, meşhur eşkıyalardan biri olan İlyas Çelebi ve onun ortağı tarafından Cebel iskelesine indirilmiştir<sup>541</sup>. Bu kapsamda ele alındığında kaçak mühimmatın seyri; Beyrut, Cebel-i Lübnan hattından gerek liman ve gerek iç bölgelere aktarılarak farklı noktalara ulaşmaktadır. Sadece silah değil barut gibi ihracı yasak maddelerin limana bağlantısı olan farklı noktalara nakledilmektedir.

Daha sonraki yıllarda, İngilizlerin Cebel-i Lübnan dahilindeki Dürzileri ve Fransızların Mârûnileri kendi taraflarına çekip himaye etmeye çalıştığı dönemde silah kaçakçılığı Cebel-i Lübnan'ın farklı noktalarında devam etmiştir. Nitekim; 1331 yılında Beyrut Vilâyeti'ne bildirildiği üzere, Cebel-i Lübnan'a tabi Cünye Kasabası ahâlisinden birinin riyâsetinde Kıbrıs'tan hareket eden gemi Lübnan yakınlarında bulunan Damur'a yüklü miktarda silah, revolver ve barut getirmiştir. Yine aynı gemiden, Cebel-i Lübnan mülhakatı olan Betron İskelesi'ne yüklü miktarda silah ve mühimmat ithal edilmiştir. Ayrıca, Beyrut Vilâyeti'ne gönderilen şifreli telgrafta, Cebel-i Lübnan'da bulunan İngiliz Konsolosun, Dürzi köylerini dolaşmakta olduğu ve Fransız konsolosunun ise Mârûnî, Katolik ve Süryani patriklerini kendi taraflarına çekmeye çalıştığı ancak patriklerin henüz konsolosa cevap vermedikleri bildirilmiştir<sup>542</sup>. Söz konusu telgrafta belirtildiği üzere, Cebel-i Lübnan halkının silahlanması ve mezhepsel farklılıklardan yararlanmaya çalışan İngiliz ve Fransız konsolosların tutumları,

<sup>539</sup>BOA., DH. TMIK. M., 108/33. lef. 1. (5 Ağustos 1317/18 Ağustos 1901).

<sup>540</sup>BOA., DH. ŞFR., 262/63. (20 Teşrin-i sâni 1317/3 Aralık 1901).

<sup>541</sup>Söz konusu telgraf tarihi, 25 Temmuz 1320/ 7 Ağustos 1904'tür. Telgraf içeriğinde ise, kaçakçılık faaliyetinin Temmuz'un 21. Gecesinde meydana geldiği ifade edilmiştir. Bu nedenle Rumi Tarih'e göre beyanda bulunulmuş olduğu göz önüne alındığında kaçakçılık faaliyeti 3 Ağustos 1904'te gerçekleşmiştir; BOA., Y.PRK. UM., 70/74. (25 Temmuz 1320/7 Ağustos 1904).

<sup>542</sup>BOA., İ. MTZ. CL., 3/114. lef.2. (25 Teşrin-i sâni 1311/7 Aralık 1895).

bölgedeki asayiş ortamının yıkılmasına sebep olarak gösterilebilir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, silah kaçakçılığının temelinde Cebel-i Lübnan'da egemenlik kurmaya çalışan devletlerin, Ortadoğu'daki amaçları ortaya çıkmaktadır.

Halkın silahlanmaması yönünde daha önce başlatılan çalışmalar vardır. Bunlar 1861-olaylarında kendini göstermiştir. Fakat yıllar sonra kaçak silahların bölgeye aktarılması kaos ortamına zemin hazırladığını söylemek mümkündür. Nitekim yabancı bandıralı vapurların daha sonraki yıllarda Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan sahillere silah taşınması bu durumu açıklamaktadır. Nitekim; Ocak 1903 tarihinde Fransa vapuru, İngiliz vapurunu takiben kanuna aykırı olarak Cünye'ye gitmiştir<sup>543</sup>.

Öte yandan Cebel-i Lübnan sahillerine kaçak silah sevkiyatı yapan sadece İngiltere ve Fransa değildir. Yunan bandıralı gemiler XIX. yüzyılda Osmanlı sahillerindeki kaçak nakliyatın ön plana çıkmıştır. Bilhassa, 1887 yılında Yunan bandıralı gemiler, Cebel-i Lübnan ve Suriye sahillerine gelerek barut ihraç etmektedir. Söz konusu kaçak barutların büyük bir kısmının Suriye sahilinde "Nehrü'l- kelb" e yarım saat mesafede bulunan Cebel-i Lübnan'ın önemli bir iskelesi olan Cünye'ye yakın bir noktaya nakledilmiştir. Daha sonra buradan Yafa ve Hayfa arasında Dayrü'l-Kamer'e aktarılmıştır. Ayrıca kaçak barut taşıyan yelkenli gemiler, Halep'e bir saat uzak durarak sandallar vasıtasıyla barutu karaya ihraç edilmiştir. Öte yandan Trablus sahilleri dahil olmak üzere Cebel-i Lübnan'a yakın olan farklı noktalara gizlice barut sevk edilmektedir<sup>544</sup>.

Bu kapsamda değerlendirilecek olursa, bilhassa Beyrut sahillerinden, Cebel-i Lübnan'a kaçak silah ve zararlı maddeler ithal edilmektedir. Yabancı bandıralı vapurların seyir noktasında bulunan Cebel-i Lübnan sahilleri Beyrut'a yakınlığı nedeniyle kaçak mühimmat sevkinde ön plana çıkmıştır. Nitekim; yılında Şire'den, Beyrut sahiline tömbeki ve silah gibi ürünleri nakletmek üzere hareket eden Yunan bandıralı Zefiros adlı vapurun, Cebel-i Lübnan'a kaçak silah sevk edeceği ihtimali üzerine tedbir alınması gerektiği Beyrut Vilâyeti'nden bildirilmiştir. Esasında Beyrut üzerinden Cebel sahili, Halep ve Kudüs sahillerine kaçak silah ve tömbeki gibi ithali yasak ürünlerin sevki hususunda durulmuştur<sup>545</sup>. Genel itibariyle Yunan bandıralı vapurların, Beyrut'a ithal ettiği kaçak silah ve tütünün seyir hattı Cebel-i Lübnan'a doğru uzanmıştır. Nitekim;1906 yılında Yunanistan'dan alınan silahların, Yunan bandıralı Zefiros Vapuru tarafından taşındığı ve bir kısmının Beyrut'a bir kısmını da Cebel-i Lübnan sahillerine kanuna aykırı olarak aktarıldığı bilinmektedir<sup>546</sup>.

<sup>543</sup>BOA., İ. MTZ. CL., 3/114. lef. 12. (12 Kanuni-sani 1318/25 Ocak 1903).

<sup>544</sup>BOA., DH.MKT., 1401/86. lef.1. (21 Kanuni evvel 1302/2 Ocak 1887).

<sup>545</sup>BOA., DH. MKT., 892/1. lef.3.

<sup>546</sup>BOA., TMIK. M., 230/1. lef.3. (14 Ağustos 1322/27 Ağustos 1906).

Tüm bu örnekler dikkate alındığında İngiliz, Fransız ve Yunan vapurlarının Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan sahil noktalara silah ve patlayıcı madde kaçakçılığındaki faaliyetlerinin boyutu açığa çıkmaktadır. Özellikle, vilâyet dahilinde bulunan Cünye ve Betron gibi iskelelerin inşasından sonra ithali yasak ürünlerin sevki, ulaşım olanaklarının gelişimi nedeniyle artmıştır. Bu artış, XIX. yüzyıl sonları ve XX. sonlarında daha belirgin hale gelmiştir. Ancak Cebel-i Lübnan sahillerine silah ve patlayıcı madde sadece deniz yolu ulaşım ağı kullanılarak Şire, Pire, Patras, Kıbrıs, Malta ve Girit adalarından gelmemiştir. Aynı zamanda vilâyet dahilinde kaçak barut imal ve satışı yapıldığına dair ihbar bulunmaktadır.

Nitekim; Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan Şuveykât Kasabası'nda Mahmud bin Yusuf adlı şahıs bir mağara içinde fabrika kurup sanduka imal etmektedirler. Ancak bu fabrikada gizlice kaçak barut imal etmektedirler. Hatta ürettikleri baruttan yıllık olarak 100 kıyye kadarını ihraç edilmektedir. Barut imalinde gerekli olan güherçileyi dahi Zahle Kasabası'ndan kaçak olarak tedarik edilmektedir. Ayrıca teneke varillerle hayli miktarda ecnebi barutu da götürülmektedir. Buna ilaveten kendi ürettikleri baruta değer biçerek ihraç etmektedirler. Tüm bu iddialar nedeniyle kaçak barut üretim ve satışı yapan şahıs ve Nahiye Müdürü Mahmut Efendi hakkında tahkikat yapılması gerektiği, Tophane-i Amire Müşirliği'nden Ağustos 1901 tarihinde Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığına bildirilmiştir<sup>547</sup>. Bu nedenle hem dışardan getirilen kaçak ecnebi barutlar hem de Cebel-i Lübnan sınırları dahilinde üretilen barutlar bölgedeki patlayıcı madde kaçakçılığının boyutunu göstermektedir.

#### **2.4.6 Cebel-i Lübnan'da Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler**

Diğer kaçakçılık faaliyetlerinde olduğu gibi ihbar doğrultusunda başlatılan tahkikatlar tedbir kapsamında önlemlerin amacını saptaması bakımından dikkate değerdir. Öte yandan, merkez ile güzergâh açısından birbirine yakın ve bağlantılı vilâyetler arasında gerçekleşen iletişim önemlidir. Nitekim; Ağustos 1906 tarihinde, Zefiros Vapurunun kaçak silah sevkiyatı yapacağına dair ihbar, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na gelmiş ve durum Beyrut Vilâyeti'ne bildirilmiştir. Zabıta ve Polis İdareleri tarafından başlatılan tahkikatta silahların Beyrut'a değil Cebel-i Lübnan mülhakatından olan bir sahile indirildiği tespit edilmiştir<sup>548</sup>. Beyrut Vilâyeti dışında Cebel-i Lübnan'a yakın diğer vilâyetlerle de iş birliği sağlanmıştır. Özellikle, Cebel İskelesi'ne, yüklü miktarda silah sevkiyatı olduğu için Cebel hudutlarında Trablusşam

<sup>547</sup>BOA., DH. MKT., 2516/55. (26 Temmuz 1317/8 Ağustos 1901).

<sup>548</sup>BOA., DH. TMIK. M., 230/1. lef. 4.

muhafaza memurlarının bulunması nedeniyle durum, Trablusşam Mutasarrıflığına da bildirilmiştir<sup>549</sup>.

Silah ve patlayıcı madde gibi ithali yasak eşyaların, Cünye iskelesi gibi Cebel-i Lübnan'ın çeşitli kıyı ve iskelelerinde yoğunluk kazanmıştır. Bilhassa, 1887 yılında Yunan bandıralı yelkenli gemilerin, Cebel-i Lübnan ve Suriye sahillerinde silah ve barut kaçakçılığına dair istihbaratlar yoğunluk kazanmıştır. Bu duruma son vermek için Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'ndan, Rüsûmat Emaneti ve Bahriye Nezâreti'ne gönderilen 1887 tarihli telgrafta alınması gereken hususlara nedenleriyle birlikte değinilmiştir. Bu hususlar ve nedenler şunlardır; Cebel-i Lübnan dahilinde başta Cünye İskelesi ve Nehrü'l- Kelb gibi yerlerde kaçakçılık faaliyetleri yoğun olduğu için çeşitli iskelelere kulübe inşası talebinde bulunmuştur.

Ayrıca buralarda, sürekli güven ortamı sağlamak için üçer adet gardiyan ve üçer adet süvari istihdamına ihtiyaç duyulmaktadır. Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'nın, iskelelerde kaçakçılık faaliyetini engellemek için belirttiği taleplere karşılıksız kalınmamıştır. Nitekim; 9 Aralık 1886 tarihinde Bahriye Nezâreti'nden, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na ve Rüsûmat Emaneti'ne gönderdiği telgrafta belirtildiği üzere: Nehrü'l- Kelb ve Cünye İskelesi başta olmak üzere çeşitli pek çok yere kulübe inşa edilmiştir. Ancak Cünye İskelesi ve benzeri noktalarda muhafaza kuvvetlerinin sayısını arttırılma yoluna gidilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Ayrıca genel inzibat bakımından, gardiyan ve süvari gibi kuvvetlerin bir gün bile faydası görülmemiştir. Bu nedenle, Cebel sularında küçük bir vapur bulundurulması gerekmektedir. Söz konusu bu tedbirlerin, Cebel sahilinin muhafaza edilmesi açısından amaca hizmet edeceği hususuna da özellikle değinilmiştir<sup>550</sup>.



**Fotoğraf 2.4 Cebel-i Lübnan Manzarası: Cebel-i Lübnan muzafatından Kesrevan Kazası'na mülhak Cebel İskelesi<sup>551</sup>**

<sup>549</sup>BOA., Y. PRK. UM., 70/74. (25 Temmuz 1320/ 7 Ağustos 1904).

<sup>550</sup>BOA., DH.MKT., 1408/107.

<sup>551</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90773---0023.jpg> (erişim tarihi 26.05.2020).



Kolluk kuvvetlerinin sayısının arttırılması ve kulübe inşası gibi önlemler alınmış olsa da Cebel sahillerinde artan kaçakçılık faaliyetleri sonrasında sahil muhafazanın önemi giderek artmıştır. Özellikle, XIX. yüzyıl ortalarından ve XX. yüzyıl başlarına kadar İngiliz, Fransız ve Yunan vapurlarının Akdeniz kıyılarında seyri ve Osmanlı limanlarına silah sevkiyatı kıyı güvenliği için tehdit oluşturmuştur. Nitekim; Şire, Pire gibi Yunanistan'dan Beyrut Limanı'na oradan Cebel-i Lübnan sahillerine aktarılan silah ve patlayıcı madde ithalini önlemek için deniz muhafazasına önem verilmiştir. Bu kapsamda; Beyrut, Cebel-i Lübnan, Hicaz sahillerinin muhafazası gerekmiştir<sup>552</sup>. Özellikle yabancı vapurlar tarafından Beyrut ve Cebel-i Lübnan arasında bir yere kaçak silah ve patlayıcı madde taşınması, sahili gözetiminin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle sahil vilâyetlerde kaçakçılık faaliyetini durdurmak için iki adet istimbote ve iki vapur talebinde bulunmuştur<sup>553</sup>. Bilhassa bölgedeki Dürzi ve Arap ahâlinin silahlanmasını önlemek için kaçak silah sevkiyatının önlenmesi kapsamında Beyrut, Cebel-i Lübnan ve Kudüs sahillerinin daimî surette tarassut altında bulundurulmasını gerektirmiştir<sup>554</sup>.

XIX. yüzyıl sonları XX. yüzyıl başlarında silah kaçakçılığını etkileyen farklı dinamikler bulunmaktadır. Lübnan ve Beyrut gibi merkeze uzak noktalarda Dürzi ve Mârûnî ahâlinin silahlanmasına yönelik önlemler alınmıştır. Ancak başta Cezayir-i Bahri Sefid sahilleri, Selanik ve İskenderun limanlarında da silah kaçakçılığı gerek Rum ve Ermeni çetelerinin varlığı, geniş sahada tedbir uygulamalarını zorunlu kılmıştır. Bu kapsamda, alınan önlemler kurumlar arası iş birliğini beraberinde getirmiştir. Bilindiği üzere, silah ve mühimmatın yasal dağıtımından Tophane-i Amire sorumludur. Bu nedenle sahil güvenliğinde gerekli olan tedbirler kapsamında silahlı memurlarının istihdamı sağlanmıştır. Özellikle, Rüsûmat Emaneti Nezâreti'nden, Tophane-i Amire Müşirliği'ne gönderilen 28 Ekim 1902 tarihli tezkirede sahillerin güvenliğini sağlayacak tedbirlere yer verilmiştir. Söz konusu tedbirler şunlardır: Cezayir-i Bahri Sefid sahillerinde kaçakçılık faaliyetlerinin engellenmesi için Beyrut, Selanik ve İskenderun Rüsûmat Nezâretlerinde, Rüsûmat Deniz Muhafaza Memurları istihdamına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu memurlar, daha önce satın alınmış veya alınacak olan kol sandallarında istihdam edilecektir. Aynı zamanda kol sandallarında istihdam edilmek üzere reis ve tayfalarının silahlandırılması gerekmektedir. Özellikle, hudut muhafaza memurları gibi Rüsûmat deniz muhafaza memurlarının da silahlanması gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle, 100 adet fişek ve bir adet martini tüfek veya martini tüfeğe eşdeğer bir tüfeğe ihtiyaç vardır. Hudut yerlerindeki muhafaza memurlarının kullanması için revolver temininin gerekliliği daha önce de belirtilmiştir. Ancak

<sup>552</sup>Ayrıca, Hicaz civarından çöl yoluyla her türlü kaçakçılık faaliyeti olabileceği nedeniyle bu yönde tedbirin gerekliliği üzerinde durulmuştur. Ancak, tedbirin kapsamı belirtilmemiştir; BOA., DH. MKT., 666/1. lef. 168.

<sup>553</sup>BOA., DH. TMIK.M., 230/1. lef. 4.

<sup>554</sup>BOA., DH. ŞFR., 262/63. lef.2. (20 Teşrîn-i sâni 1317/3 Aralık 1901)

sahil güvenliğini sağlamak için 9 adet kol sandalı bulundurulacaktır. Burada görevli olan muhafaza memurlarına silah temini zorunlu olduğu için 20 adet martini tüfek ve 100 adet fişek veya martini tüfeklerde kullanılan fişeğe muadil farklı silah fişeklerinin temini gerekmektedir. Bu kapsamda, Rüsûmat Emaneti ve Tophane-i Amire Müşirliği arasında yapılan muhaberat sonrasında İstanbul'dan silahlar gönderilmiştir. Ancak martini tüfek muadili bir silah gönderilerek Beyrut, Selanik ve İskenderun limanlar muhafaza altına alınmıştır<sup>555</sup>. Kaçak silahlar arasında sıklıkla bahsi geçen martini, Tophane-i Amire'ce temin edilemeyip yerine muadil başka bir silahın gönderilmesi martini tüfek temininde zorluk yaşandığını söylemek mümkündür.

Genel olarak silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının yoğunlaştığı Doğu Akdeniz Limanları'nda kaçakçılık faaliyetleri, çeşitli güzergâhlar üzerinde farklı ticari ürünler kapsamında limanlara aktarılmıştır. Özellikle, ithali yasak ürünlerden biri olan dinamitin, çimento fiçileri içinde kaçırıldığında dair ihbar üzerine tedbir kapsamında, bir nevi gözlem noktası olarak karakollar inşa edilmiştir. Bu nedenle Anadolu, Rumeli ve Suriye sahillerinde karakolların inşası gerekmiştir. Karakol inşası için gerekli masrafların Rüsûmat Nezâreti tarafından karşılanması ve vilâyetlerce tahsilat idaresi oluşturulması ve refakatlerinde daima beş veya altı muhafız bulundurulmasına karar verilmiştir<sup>556</sup>. Bu dönemde silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı Yunanistan ve civar bölgelerden Osmanlı sahillerine sevki artarak devam etmiştir. Nitekim; 1896-1903 yılları arasında Duhan Reji Dairesi muhafaza memurları tarafından ele geçirilen kaçak silah ve mühimmat, mahalli hükümetlere teslim edilmiştir. Söz konusu ele geçirilen ve mahalli hükümete teslim edilen silah ve mühimmat miktarı, aşağıdaki tabloda belirtildiği gibidir.

<sup>555</sup>BOA., BEO., 1941/145534. (25 Receb 1320/28 Ekim 1902).

<sup>556</sup>BOA., DH. MKT., 666/1. lef.4. (8 Teşrin- evvel 1319/21 Ekim 1903).

**Tablo 2.5 Duhan Reji Dairesi Muhafaza Memurlarınca Ele Geçirilen Kaçak Silah ve Mühimmat<sup>557</sup>**

Küçük Top	Adet	2
Kara Binya	Adet	1
Tüfenk	Adet	470
Revolver	Adet	1.713
Tabanca	Adet	21
Kılıç ve Çaka	Adet	11
Bıçak ve Kama	Adet	58
Süngü	Adet	16
Muhtelif Fişenk	Adet	116252
Muhtelif Kogan (Kovan)	Adet	217.640
Dinamit Kapsülü	Adet	24. 044
Kurşun Kapsülü	Adet	111
Tornavida	Adet	95
Dinamit	Adet	18. 664
Fişenk Kapsülü	Adet	1
Zabra	Adet	1
Barut	Kilo	10. 244

Tabloda belirtilmese dahi barut yapımında kullanılan güherçile<sup>558</sup> kaçakçılığına Beyrut ve Cebel-i Lübnan civarında sıklıkla rastlanılmaktadır. Nitekim; sodyum nitrat, kalsiyum nitrat ve potasyum nitrat maddelerin tümü güherçile olarak adlandırılmaktadır<sup>559</sup>.

Kaçakçı gemilerinin, Anadolu kıyılarını dolaşarak Suriye sahillerinden, Filistin sahillerine kadar olan deniz yolu ulaşım hattında kaçakçılık faaliyetleri bu dönemde artış göstermiştir. Doğu Akdeniz limanlarında geniş bir hat çizerek kaçakçı vapur ve gemilerinin Osmanlı sahillerine aktardığı kaçak silahların bölgeye sevki, farklı noktalardan ilerlemiştir. Bilhassa, Yunanistan'ın her tarafından, harp silah ve mühimmatı gibi ithali yasak olan eşyalar, farklı güzergâhlar üzerinden Osmanlı sahillerine ulaşmaktadır. Örneğin: 1911 yılında Atina Pire Şehbenderliği tarafından Hariciye Nezâreti'ne bildirildiği üzere; Cebel-i Lübnan ahâlisinden iki kaçakçı, Pire Limanı'ndan, içinde 400 liralık ateşli silah bulunan Yunan kayığıyla hareket edeceklerdir. Söz konusu silah dolu kayık, Suriye sahilinden Yafa yönüne doğru ilerleyecektir. Ancak daha sonra İskenderiye'ye doğru ilerlemeye başladığı oradan Maan veya Gazze yoluyla Cebel-i Dürûz'a gidecekleri anlaşılmıştır<sup>560</sup>. Bu örnekte belirtildiği üzere, Yunanistan'dan getirilen kaçak silahlar, Osmanlı sahilleri için tehdit oluşturmuştur. Kaçak silahların sevkini sağlayan, yol ağının geniş olması gerek kara gerek deniz muhafazasını etkisiz kılmıştır.

<sup>557</sup>BOA., DH. MKT., 666/1. lef.1.

<sup>558</sup>Ayrıca Güherçile'nin kullanım alanı hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.; İnce,2011:12; Gölen, 2001: 107-140.

<sup>559</sup>İnce, 2011: 12.

<sup>560</sup>BOA., DH.İD., 94./17. lef.4. (11 Rebiül-ahir 1329/11 Nisan 1911).



## 2.5 Diğer Kaçakçılık Faaliyetleri

Yasal düzenlemelere karşı tepki geliştiren kaçakçılar, yasa dışı uygulamalara başvurarak çeşitli kaçakçılık faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Çalışmanın coğrafi sınırları olarak belirlenen Alanya, Antalya, Beyrut limanı ve Cebel-i Lübnan kıyılarında tütün, kereste, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı kadar fazla olmasa da kaçak yolcu taşımacılığı başta olmak üzere muhtelif kaçakçılık faaliyeti gerçekleşmiştir. Ayrıca önemli vergi kalemlerinden olan müskirât (içki), ipek kozası, haşhaş gibi ticari ürünlerin de kaçakçılık faaliyetlerine konu olduğu tespit edilmiştir.

### 2.5.1 Kaçak Yolcu Taşımacılığı

#### 2.5.1.1 XIX. Yüzyılda Seyahat Uygulamaları

Osmanlı Devleti sınırları dahilinde farklı din ve milletleri bulunması nedeniyle toplumsal yapısı heterojen özelliğe sahiptir. Asayiş ve göç hareketlerinin düzenlenmesi için seyahatler devlet denetiminde tutulmuştur. Ancak denetim altına alınmaya çalışılan her türlü faaliyette olduğu gibi yolcu taşımacılığında da kanuna aykırı hareketler ortaya çıkmıştır. Bilhassa siyasi ve sosyal dengelerin değiştiği XIX. yüzyılda, iç ve dış göçler nedeniyle demografik yapının sürekli şekillendiği görülmüştür. Bu nedenle vilâyetler arasında seyahat etmek için geçiş izni alınması zorunlu hale gelmiştir. Yolcu taşımacılığının kaçak olarak ifade edilmesi için Osmanlı'da, seyahat izinlerinin ortaya çıkışı ve bu kapsamda, yapılan düzenlemelere değinmek yerinde olacaktır.

Osmanlı Devleti'nin kapsadığı sınırların jeopolitik konumları ve bu konumların siyasi ve sosyal özellikleri nedeniyle Batılı devletlerin dikkati her dönem Osmanlı topraklarına yönelmiştir. XVI. yüzyıldan itibaren yabancı tüccarlar, ticari faaliyetlerde bulunmak amacıyla "icâzet, izn-i şerif, hükm-ü şerif" olarak adlandırılan izin belgeleri almak koşuluyla Osmanlı topraklarına gelebilmektedir<sup>561</sup>. Yabancılar verilen ve "yol hükmü" olarak anılan izin belgeleri, yabancı devletlerle imzalanan anlaşmalar kapsamında tanınan ticari imtiyazlarla ilişkilidir. Tercüman, tüccar veya konsolosluk çalışanları gibi belli bir statüde bulunanlar tarafından talep edilmektedir<sup>562</sup>.

1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından ocak mensuplarının sorun çıkarmaması için mürûr tezkiresi verilerek İstanbul'dan gönderilmişlerdir. Aynı yıl iç güvenliğinin sağlanmasından sorumlu olan İhtisab Nezâreti kurulmuş ve İstanbul'a giriş ve çıkışların kontrol edilmesine yönelik düzenlemelere devam edilmiştir<sup>563</sup>. Bu dönemde yabancı

<sup>561</sup>Sezer, 2003: 109.

<sup>562</sup>Turna, 2006: 60.

<sup>563</sup>Çadircı, 1993: 172.

uyruklu kişiler, seyahat edebilmek için elçilikleri vasıtasıyla yol emri alabilmektir. Osmanlı tebaasından olan kişiler ise ellerinde, mürûr tezkeresi bulundurmak suretiyle seyahat edebilecektir. Talep edilen mürûr tezkereleri, kaza ve kasabalarda kadı ve naipler tarafından düzenlenmektedir. Ancak bu durum 1831 yılında sona ermiş ve seyahat olanakları düzenlenmiştir<sup>564</sup>. 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonraki yıllarda yeniden düzenlemeler yapılmıştır. Nitekim 1841 yılında "Men-i Mürûr Nizamnâmesi çıkarılarak seyahatler denetim altına alınmıştır<sup>565</sup>. Sürekli yeni düzenlemelerin yapıldığı bu dönemde farklı tarihlerde düzenlemeler yapılmıştır. Özellikle 14 Şubat 1867 tarihinde Pasaport Odası Nizamnâmesi hazırlanarak yurt dışına giriş ve çıkışlar düzenlenmiştir<sup>566</sup>.

Seyahatler ne amaçla olursa olsun harç ödeyerek elde edilen ve üzerinde seyahat edecek kişinin eşkalini betimleyen özelliklerin yazılı olduğu mürûr tezkiresi temin edilerek yapılmaktadır. 1867 tarihli Pasaport Odası Nizamnâmesi hazırlandıktan sonra uygulama alanında birtakım değişiklikler yapılarak 1887 tarihli nizamnâme daha hazırlanmıştır. Bu kapsamda Osmanlı topraklarına giriş ve çıkışlar denetim altına alınmıştır.

Ancak nizamnâmelerde belirtilen hukuki temele aykırı olarak yurt dışına çıkışlar yapılmıştır. XIX. yüzyılda meydana gelen değişiklikler, Osmanlı sosyal yapısını iktisadi ve kültürel açıdan etkilemiştir. Bilhassa ticari dengelerin Batı yönünde gelişmesi Osmanlı toplumunu, seyahat ve göçlerin ana merkezi haline gelmeye başlayan Amerika'ya ulaştırmıştır<sup>567</sup>. Osmanlı Devleti'nin, dışa göç vermesinin nedeni iktisadi boyutlarla açıklanabilir. Fazla kazanç bağlamında iyileşen yaşam standartları Osmanlı vatandaşlarına cazip gelmiş olabilir. Çalışmamıza konu olan Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarından Amerika'ya göç eden Cebel-i Lübnan ahâlisi'nin gidiş nedenleri bağlamında kaçak yolcu taşımacılığını incelemek için Suriye ve Cebel-i Lübnan ahâlisini göçe yönlendiren nedenlere değinmek yerinde olacaktır.

Karpat'a göre; 1861 yılında Cebel-i Lübnan'ın idari statüsünün değişimi, yöre halkının sosyo-ekonomik yaşamında değişikliklere neden olmuştur. Nitekim bölgenin özel statüsü, Trablus'tan ve Biga Vadisi'nden Cebel-i Lübnan'dan ayrılması halkın kaynaklarını kısıtlamıştır. Bu nedenle Cebel-i Lübnan'ın, gayrimüslim ahâlisi güvenli ekonomik alan bulmak için göçe yönelmiştir. Aynı zamanda eski dini cemaatler dağıldığı için iktisadi sebeplere dini karmaşa da eklenmiştir<sup>568</sup>.

<sup>564</sup>Sezer, 2003: 114.

<sup>565</sup>Kütükoğlu, 2006: 61; Çadircı, 1993: 172.

<sup>566</sup>Çadircı, 1993: 178.

<sup>567</sup>Karpat, 1985: 176.

<sup>568</sup>Karpat, 1985: 178.

Ancak, Issawi'ye göre; Lübnan ve Suriye'den yapılan dış göçün sebebi, 1860 Cebel-i Lübnan ve Şam olayları gibi sosyal ve dini huzursuzluk ortamıdır. Aynı zamanda askerlikten kaçınma isteği ve Ortadoğu'da yabancı okulların açılması bölge halkının, yeni yaşam alanı arama istekleri olarak açıklanmıştır<sup>569</sup>. Öte yandan, yurtdışına gidip daha sonra memleketlerine geri dönenlerin bir miktar sermayeyle gelmeleri ve gittikleri ülkelerden övgüyle bahsetmeleri toplumun geri kalanını da etkilemiştir. Bu nedenle memleketlerine geri dönenlerin, göçe teşvik ettiği düşünülebilir. Bu durum sebep ve sonuçlarıyla birlikte iktisadi yapıyı olumsuz etkilemiştir. Özellikle, belli bir sermaye birikimiyle geri dönenlerin faaliyetleri, göç hareketinin yoğun yaşandığı Cebel-i Lübnan'da emlak ve arazi satışları doğrudan etkilenmiştir<sup>570</sup>.

Her ne sebeple olursa olsun 1890'lı yıllarda Osmanlı Devleti'nin, dışa göç vermesi devlet politikasına ters düşmüştür. Özellikle, tarımsal iş gücünü azaltacağı ve üretimi olumsuz etkileyeceği dolayısıyla ordunun zarar göreceği düşüncesiyle nizamnâmeler hazırlanarak hukuki yollarla engellenmeye çalışılmıştır. Öte yandan Amerika'daki Osmanlı konsoloslarının raporları, devlet aleyhinde siyasi faaliyetlerde bulunan göçmenlerin varlığını işaret ettiği için devlet, dışa göç konusunda temkinli davranmak için çabalamıştır<sup>571</sup>. Zira; ulaşım olanaklarının gelişmesi, göç hareketlerinin limanlarda yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Esasen, Osmanlı sınırları dahilinde iç bölgelerden kıyıya uzanan göç yolları bulunmaktadır. Nitekim; Ankara ve Sivas'tan İzmir'e, Erzincan'dan Trabzon'a, Konya'dan Mersin'e, Halep ve Urfa'dan Beyrut limanına varmaktadır. Dış göç hususunda, gayrimüslimler yoğunluğu oluştursa da Müslüman ahâli de iş gücü olarak yurtdışına göç etmişlerdir<sup>572</sup>.

Devlet denetiminin sağlanmaya çalışıldığı bu dönemde özellikle, yurtdışına çıkmak için tezkere ve pasaport temininin gerekliliği dışında yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu kapsamda 1894 yılında kefalet senedi uygulamasıyla yurtdışına çıkışlar kontrol altına alınmaya başlanmıştır<sup>573</sup>. Ancak Cebel-i Lübnan'dan yapılan seyahat için diğer vilâyetlerde olduğundan farklı bir uygulamaya gidilmiştir. Cebel-i Lübnan ahâlisi, başka bir vilâyete geçmek için alacakları yol tezkereleri için nakdi olarak kefalet ödemek ve güvenilir bir kişiyi kefil göstermek zorundadır<sup>574</sup>.

---

<sup>569</sup>Issawi, 1982: 86.

<sup>570</sup>Genç ve Bozkurt, 2010: 77.

<sup>571</sup>Baycar, 2018: 115.

<sup>572</sup>Karpat, 1985: 183.

<sup>573</sup>Turna, 2013:88

<sup>574</sup>Genç ve Bozkurt, 2010: 79.

Cebel-i Lübnan ve Beyrut'ta yaşayan Fellahların<sup>575</sup> ve Ermenilerin Amerika'ya kaçak yollarla gittiği bilinmektedir. Bunun sebebi, 23 Haziran 1896 yılında Meclis-i Vükelâ kararıyla, Ermenilerin Amerika'ya seyahatlerinin yasaklanmış olmasıyla açıklanabilir. Zira, bir kısım Ermeni'nin başta ticaret olmak üzere çeşitli nedenlerle Amerika'ya gitmek için Avrupa pasaportuyla yola çıktıkları bilinmektedir<sup>576</sup>. Bu dönemde sadece Ermeni ve Fellahlar değil, Mârûnîlerin de kaçak suretle yurtdışına gittiği bilinmektedir. Hatta pasaport alabilmek için Mârûnîler, Fransız vatandaşlığına geçmeyi tercih etmiştir<sup>577</sup>.

Özellikle; XIX. yüzyılda artan milliyetçi isyanlar nedeniyle kaçak yolcu taşımacılığı gayrimüslim tebaanın yaşadığı bölgelerde yoğunlaşmıştır. Bu kapsamda, Ermeni Komitecilerin faaliyetleri başta olmak üzere, Suriye ve Lübnan gibi noktalarda, Fellah ve Mârûnîlerin firarları, kıyı bölgelerde kaçak yolcu taşımacılığını sorun haline gelmiştir. Sözgelimi; Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarında sorun haline gelen kaçak yolcu taşımacılığını örneklerle açıklamak gerekmektedir.

### **2.5.1.2 Beyrut Limanı'nda Kaçak Yolcu Taşımacılığı**

Demografik açıdan heterojen yapıya sahip olan Beyrut Vilâyeti ve Cebel-i Lübnan Vilâyeti dahilinde bulunan çeşitli kazalar ırksal ve mezhepsel farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklardan yararlanmak isteyen Batılı devletlerin amacına hizmet eden stratejik konum çeşitli kaçakçılık faaliyetlerinin meydana gelmesine olanak tanımıştır. Ancak kaçak yolcu taşımacılığı sadece ticari sebeplerle ilgili değildir. Hem siyasi hem de iktisadi yönleriyle asayişsizlik ortamının oluşmasına neden olmuştur. Kaçak yolcu taşımacılığında yabancı bandıralı vapurların kullanılması durumu açıklar niteliktedir. Avrupalı devletlerin, azınlıklar üzerinden politika yürüterek, Osmanlı Devleti'nin sınırları dahilinde çıkar elde etmeye çalıştıkları dönemde, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı konusunda olduğu gibi kaçak yolcu taşımacılığında da etkindirler. Bu kapsamda, kaçakçı çetelerin desteğiyle Ermeni, Mârûnî gibi farklı etnik özelliğe sahip kişileri kaçak olarak yurtdışına çıkışlarında aracı olmuşlardır. Aynı zamanda Fellah tabir edilen çiftçi kesimin deniz yoluyla tezkere harcı ödemediği seyahat ettikleri bilinmektedir.

Beyrut Limanı, kaçak yolcu taşımacılığının sıklıkla görüldüğü yerlerden biridir. Kaçak yolculuğun, ne amaçla yapıldığı ve nerelere ulaştığı konusuna değinmek gerekirse; 1880'li

<sup>575</sup> Osmanlı döneminde, Arap kentlerinin nüfus özelliğini belirtmek için köylü ve kentli nüfus birbirinden ayrı tutulmuştur. Bu kapsamda kırsalda yaşayan ve tarımla uğraşan köylü nüfus "fellah" olarak adlandırılmıştır. Bkz. Raymond, 2018: 67.

<sup>576</sup>Akter, 2006: 8.

<sup>577</sup>Karpat, 1985:184; DH., EUM.4.ŞB., 1/13. lef.2. (19 Teşrîn-i evvel 1310-31 Ekim 1894).



yıllarda Amerika'ya kaçak yolculuğun başlangıç noktası Beyrut Limanı'dır. Cebel-i Lübnan ahâlisinden, Diyarbakır Ermenileri'nden birçok kişi İskenderun ve çeşitli Doğu Akdeniz limanlarından Amerika'ya geçmişlerdir. Göç edenler, ticaret bahanesiyle Beyrut'a oradan yelken gemisiyle Kıbrıs'a<sup>578</sup> varmaktadırlar. Kıbrıs'tan ise Amerika'ya ulaşmaktadırlar. Bu dönemde Amerika'ya göçler, o denli artmıştır ki, göç edenler için Zahle adı verilen yerleşim birimi oluşturulmuştur. Bu hususta, Halep Valisi'nin Dahiliye Nezâreti'ne gönderdiği 30 Aralık 1889 tarihli telgraf içeriğinde, belirttiği üzere; Amerika'ya göç edenler için “bunlara mahsus Zahle namıyla teşkil olunan karyede iskân edilmekte buldukları” yapılan tahkikatlar neticesinde anlaşıldığı İskenderun Kaymakamlığı'ndan bildirilmiştir<sup>579</sup>. Seyahatlerin yasal halde gerçekleştiği izlenimini vermek için Osmanlı sınırları dahilinde seyahat etmek için mürûr tezkeresi temin edilerek kaçak yolculuğa çıkılmıştır. Mürûr tezkeresini alanlar limandan vapurlara binince müdahale edilemez hale geldiği için Kıbrıs üzerinden çeşitli güzergâhlar izleyerek Amerika'ya ulaşmışlardır. Özellikle, Mart 1888 ve Haziran 1889 tarihleri arasında Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'ndan Osmanlı sınırları dahilinde seyahat edeceğini belirten 2830 kişi mürûr tezkeresi temin etmiştir<sup>580</sup>. Bu rakamın Beyrut Limanı'nda yapılan kaçak yolculuklarla ne kadar ilgili olduğu bilinmemektedir. Ancak, mürûr tezkeresi olarak Doğu Akdeniz kıyılarından Marsilya'ya oradan Amerika kıtasına firar edenlerin varlığı bilinmektedir<sup>581</sup>.

1880'li yıllarda; Cebel-i Lübnan, Suriye ve Beyrut'tan Amerika'ya göçler artmıştır. Nitekim; Mersin Limanı'na gelen Fransız Vapuru'nda, 33 Cebelli bulunduğu ve bu vapurun hareket ettiği hakkında önceden ihbar edilmiştir. Ayrıca 8 Nisan 1893 yılında başka bir telgrafla Cebellileri taşıyan vapurun, Beyrut'tan hareket ettiği hakkında bilgi verilmiştir. Ancak; bunun iddiadan ibaret olduğu Cebellilerin, Cebel sahilinden yola çıktığı düşüncesiyle Cebel, Suriye, Beyrut ve Anadolu sahillerinden Amerika'ya geçişin önlenmesi için tedbirler üzerinde durulmuştur<sup>582</sup>.

Özellikle; Beyrut kıyılarından, Cebel-i Lübnan sahillerine geçen yabancı bandıralı vapurlar, Cünye İskeleyi'nden yolcu almaktadır<sup>583</sup>. Bu noktada Beyrut Limanı'nın ve mülhakatı olan diğer limanlara Cebel-i Lübnan ahâlisinden göçmenlerin, Beyrut Limanı'ndan vapurlara binerek göç ettiği hususu ortaya çıkmaktadır. Nitekim; Arabistan yönünden, Mersin Limanı'na

<sup>578</sup>Ayrıca, Osmanlı Devleti'ne karşı zararlı faaliyetlerde bulunan Ermeniler, Kıbrıs'ı geçiş noktası olarak kullanmışlardır. Bkz.; Çelik, 2012: 255.

<sup>579</sup>BOA., DH. ŞFR., 142/1. (18 Kanuni evvel 1305/30 Aralık 1889).

<sup>580</sup>Orha, 2017:164-165.

<sup>581</sup>BOA., DH. ŞFR., 151/2. (16 Safer 1309/21 Eylül 1891)

<sup>582</sup>BOA., DH.MKT., 20/35. lef.1. (9 Şevval 1310/26 Nisan 1893).

<sup>583</sup>BOA., DH. MKT., 20/35. lef.3. (2 Şevval 1310 /19 Nisan 1893).

gelen Fransız Vapuru'na Cebel-i Lübnan ahâlisinden 30 kişinin tezkeresiz olarak Beyrut İskelesi'nden firar ettiği Mersin Mutasarrıflığı'nın tahriratı üzerine, 1893 yılında Adana Valisi tarafından, Dahiliye Nezâreti'ne belirtilmiştir<sup>584</sup>.

Bu dönemde yoğunlukla Cebel-i Lübnan ahâlisinin yurt dışına çıkışları Beyrut Limanı üzerinden gerçekleşmiştir. Sözelimi, Beyrut, Cebel-i Lübnan ve Suriye'den birçok kişinin yabancı vapurlar aracılığıyla Amerika'ya seyahatleri firar şeklinde olmuştur. Kaçak göç hareketleri günden güne artmıştır<sup>585</sup>. Bu artışın nedenini, iktisadi sebepler dışında, Doğu Akdeniz sahillerine yavaşan yabancı bandıralı vapurların firarilere sunduğu ulaşım olanaklarında aramak gerekir. Dahiliye Nezâreti'nden; Beyrut ve Halep vilâyetleri başta olmak üzere, Cebel-i Lübnan ve Kudüs Mutasarrıflığı'na gönderilen 9 Haziran 1903 tarihli telgrafta, denetimsiz göç hareketinin olumsuz etkileri üzerinde durulmuştur. Söz konusu olumsuz etki, ziraatle uğraşan Fellahların firarı nedeniyle durma noktasına gelen iktisadi faaliyetlerdir<sup>586</sup>.

Bilhassa; Suriye ve Beyrut sahillerinden başlayan kaçak yolculukla Fellahların Amerika'ya gidişi ticareti olumsuz etkilendiği ve bu durumun önlenmesi için tedbir alınması yönünde Dahiliye Nezâreti'nden bildirilmesine rağmen, Fellahların firarı, her geçen gün artmaktadır. Özellikle, Fransız vapuruna binerek Anadolu sahillerinden ilerleyen göçler, sonraki yıllarda da devam etmiştir. Nitekim; 1907 yılında Beyrut İskele Komisyonu tarafından İskenderun İskele Komisyonu'na bildirildiği üzere; Beyrut sahilinde bulunan kaçakçı çeteler fenalıklarda bulunmuşlardır. Kaçakçı çetelere Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın destek verdiği görülmektedir. Söz konusu kumpanyaya ait olan Ekvator adlı vapura, iki sandal vasıtasıyla Fellahlar taşınmış ve kaçırılmıştır<sup>587</sup>. Fellahların kaçak yolcuğunda olduğu gibi bölgedeki Ermenilerin de kaçak olarak yurtiçi ve yurtdışı seyahatleri, yabancı devlet bandıralı vapurlarla gerçekleşmiştir. Zira Ermeni nüfusun, kaçak olarak yurtdışına çıkışını üstlenen Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın faaliyetlerine sıklıkla karşılaşılmıştır.

Ayrıca, sadece Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait vapurlar, Ermenilerin yasadışı seyahatlerinde etkin değildir. Beyrut ve civarındaki sahillerde, Ermenilerin kaçak seyahat etmesine yönelik, İngiliz bandıralı vapurların da destek verdiği bilinmektedir. Özellikle, 1907 yılında kaçak yolcu taşımacılığı yapıldığına dair ihbarlar yoğunluk kazanmıştır. Zira,

<sup>584</sup>BOA., DH.MKT., 20/35. lef.5. (4 Nisan 1309/4 Nisan 1893).

<sup>585</sup>Gerek yasal gerek kaçak olarak Amerika'ya gidenlerin bir kısmı memleketlerine geri dönmektedir. Nitekim; Beyrut Limanı'na çıkmak üzere, Cebel-i Lübnan ahâlisinden olan 8 kişiyi alarak, Marsilya'dan hareket eden Aleksandır adlı vapur, 18 Eylül 1902 yılında Mersin Limanı'na gelmiştir; BOA., DH., TMIK. M., 133/14, lef.1. (14 Cemâzi-yel-evvel/18 Eylül 1902); Ancak, Beyrut Valisi Reşid Bey tarafından, Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen 30 Eylül 1311 tarihli telgrafta belirtildiği üzere; Söz konusu göçmenleri taşıyan vapurda yangın çıkmıştır. Yangın nedeniyle dört yolcu, vefat etmiştir. Diğer dört yolcu ise kendini denize atmış ve boğularak vefat etmiştir; BOA., DH.TMIK.M.,133/14, lef.3. (30 Eylül/13 Ekim 1902).

<sup>586</sup>BOA., DH.TMIK.M., 145/9. lef.3. (27 Mayıs 1319-9 Haziran 1903).

<sup>587</sup>BOA., DH.TMIK.M., 247/34.

Beyrut'tan İskenderun'a giden İngiliz Vapuru hareket etmeden iki gün önce Halep'ten 12 Ermeni gelmiştir. Fakat Polis Komiseri Murat ve iskelede görevli olan Komiser Ramazan ve İstasyon Polisi tarafından yakalanmış ve seyahat etmeleri engellenmiştir. Ancak, Ermenilerin yakalanmasına bazı kaçakçılar müdahale ettikleri için 12 Ermeni serbest bırakılmıştır. Daha sonra bu konuya ilişkin başlatılan soruşturma neticesinde durum açığa kavuşmuştur. Nitekim; Çavuş Derviş Efendi'nin yürüttüğü tahkikatla ilgili beyan ettiği ifadeye göre; Halep'ten gelen 12 Ermeni eski tezkere ile gelmişlerdir ve her birinden ikişer Mecidiye alınmıştır. Ayrıca, ertesi gece, Bedevi kıyafetinde 20 Ermeni daha gelmiştir. Bu kişiler dahi serbest bırakılmıştır. Beyrut İskele Komisyonu'nun ifadesi göre; Mesajeri Vapurunda, kaçakçı Ahmedcik ve ortağı olan iki kişi tarafından yaklaşık 30 kadar insan kaçırılmıştır. Bu kaçak olayı, İskele Komisyon memuru Yüzbaşı Cemal, Polis Komiseri Ramazan, Polis Kemal ve Abdurahman Efendiler tarafından görülmüştür. Söz konusu, 30 kişi arabalar vasıtasıyla Beyrut Karantina Dairesi'nin doğusundaki sahilden denize indirilmiştir. Kaçakçı Ahmedcik ve ona ortaklık eden iki kişi tarafından kaçırılan 30 kişinin, denize indirildiği noktada bulunan Rüsûmat Muhafaza Memurlarının müşahede ettiği sırada gerçekleşmiştir<sup>588</sup>.

Bu dönemde polis ve komiserlerin, firar eden Ermenilere yardım ettiği hususunda ihbarlar artış gösterdiği için tahkikat başlatılmıştır. İskenderun İskele Komisyon Heyeti'nin belirttiği üzere; 18 Mayıs 1907 (5 Mayıs 1323 Cumartesi) akşam saat bir buçukta Beyrut'tan İngiliz Milo Vapuruyla gelen simsarlar, sekiz lira alarak, iki kayıkçı çocuğuyla Harput'a 21 Ermeni'yi kaçak olarak taşımıştır. Söz konusu vapur, 25 Mayıs 1907 tarihinde İskenderun'a gelmiştir. Yapılan araştırma sonrasında vapurun, burada üç gün kalacağı ve İskenderiye'ye gideceği anlaşılmıştır<sup>589</sup>. Yine aynı tarihli telgraf içeriğinde belirtildiği üzere; Ermenilerin kaçak yolcu olarak yurtdışına çıkmalarına göz yuman polisler ve diğer kolluk kuvvetlerinin yardım edip etmediğine dair tahkikat başlatılmıştır. Bunun için, Ermeni asıllı münasip kişiler bulunarak İngiliz Vapuruna, muhbir olarak gönderilmiştir. Böylelikle, kaçış yolunda polislerin tutumu ve Ermenilerin firarı hakkında bilgi alınmıştır. Bu kapsamda, muhbirler tarafından elde edilen bilgiye göre; İngilizlerin Milo Vapuruyla Beyrut'tan kaçanların 40 kadarı Harputlu Ermenilerdendir. Kaçakçılar, her bir yolcu için 8 liraya bilet almıştır. Bundan başka, vapur kaptanı tarafından 5'er frank daha alınmıştır. Vapur, limandan çıkarken yolculardan bir kısmını almış bir kısmını sahilde bir noktada bekletmiştir. Burada, parmağında büyük mavi taşlı yüzük bulunan Agobyan Kigork adlı bir Ermeni, yolculardan bir kısmının Cebel'de inişlerini beklemiştir. Beyrutlu başka bir Ermeni'ye teslim ederek şimendifere bindirmiştir. Beyrut'a

<sup>588</sup>BOA., DH.TMIK.M., 247/34. (28 Mayıs 1323/10 Haziran 1907).

<sup>589</sup>BOA., ZB. 709/29. (12 Mayıs 1323/25 Mayıs 1907).

gönderilenler, Beyrut'ta şimendiferden çıkarken polis tarafından layıkıyla inceleme yapmıştır. Fakat üç Ermeni elden kaçmıştır. Bu sırada bir Ermeni gelip polisin ele geçirdiği firarileri kurtarmıştır. Sonunda bunların ellerindeki 8 para “nevl ve semeresi” alınarak iki kayıkçı çocuğuna teslim edilmiştir. Akşam saatlerinde vapur limandan ayrıldıktan sonra, liman dışında bir kıyıda beklerken kayıkçılar vapura yanaşıp firarileri teslim etmişlerdir. İskenderun Komisyon Heyeti bu şekilde beyan ettiği kaçakçılık faaliyetinden başka, Halep Vilâyet'inden İskenderun Kaymakamlığı'na bildirildiği üzere, tahkikat sonucunda, Milo hareketinden bir veya iki gün sonra şimendiferle 6 Ermeni'nin geldiği Türk Komiser Murat ve iskelede bulunan komiserlerden Rifat ve İstasyon Polisi tarafından yakalanan kaçak yolcular, bazı kaçakçıların müdahalesi sonucu serbest bırakılmıştır<sup>590</sup>.

Ayrıca, bu noktada ortaya çıkan husus, kaçak yolculuğun maliyetidir. Belirtildiği üzere, İngiliz Milo Vapuruyla Beyrut'a gelen simsarlar kaçak olarak göç edeceklerden 8 lira almışlardır. Vapura binerken kaptana ödenen 5 frank ve kayıkçılara ödenen miktar yolculuğun maliyetini açıklamaktadır. Yurtdışına çıkarken her bir transit geçişte ne kadar miktara tekabül ettiği tam olarak bilinmese bile simsarlara, kaptan ve kayıkçılara ödenen ücret kaçak yolcular için zorunluluk haline almıştır. Zira kaçak olarak yola çıkanlar, vardıkları yere ulaşırsalar da veya yakalansalar da ticari amaçlı çıktıkları yolda harcamalardan kaçmamışlardır. Bu durumdan fayda sağlayan kesim kaçak yolculuğa aracılık eden simsarlar ve kayıkçılar olmuştur<sup>591</sup>. Öteden beri esas kazancı, sağlayanlar simsarlardır. Halkı göçe yönlendiren ve acentelerin yanı sıra simsarların faaliyetleri de göç hareketleri üzerindeki etkisi büyüktür. Nitekim yurtdışına çıkmak isteyenleri, para karşılığında organize edenler simsarlardır. Bu kişiler, organize halde bir tür çete gibi faaliyetlerde bulunmuştur. Söz konusu çeteleşme yoluna giden simsarların arasında devlet görevlileri de bulunmaktadır<sup>592</sup>. Beyrut ve Cebel-i Lübnan gibi önemli yerlerdeki göç hareketleri, Marsilya'daki acenteler ve simsarların tekelinde gerçekleşmektedir. Organize şekilde hareket etmelerinin nedeni her kazanın ayrı bir simsarının bulunmasıdır. Bunun yanı sıra göçmenlerin Marsilya'ya kadar olan gidiş masrafları yaklaşık 20 altın kadardır. Bu ücret simsarlar tarafından karşılanmaktadır. Aynı zamanda Cebel'den tezkere temin edemeden firar edeceklerinde simsarlara başvurmaktadır. Vapur kaptanlarıyla bağlantılı olan simsarlar, gece sahilde bekleyen göçmenlerin kaçak olarak vapura aktarılmasını sağlamaktadır<sup>593</sup>.

1880'li yıllardan artan kaçak yolcu taşımacılığında, devlet görevlilerin dahi kaçak yolcu taşımacılığına aracılık etmektedir. Bu görevlilerin, simsar olarak nizamaya aykırı harekette

<sup>590</sup>BOA., ZB., 709/29. (21 Mayıs 1323/3 Haziran 1907).

<sup>591</sup>BOA. ZB. 709/29. (21 Mayıs 1323/3 Haziran 1907).

<sup>592</sup>Genç ve Bozkurt, 2010: 77-78.

<sup>593</sup>Orha, 2017: 172.

bulunmalarının nedeni bu işten sağlanan kazanç miktarıdır. Nitekim; 1911 yılında Amerika'ya ulaşmak isteyen yolculardan 1200 Suriyeli'den kişi başına 250 frank alınmıştır<sup>594</sup>.

Genel olarak ortalama masraf miktarına değinmek gerekirse, Lübnan'dan Avrupa'ya gitmek isteyenler, çıkış masrafı olarak 180 dolar harcama yapmaktadırlar. Marsilya'ya gidiş için 10 dolar bilet ücretinin yanı sıra burada konaklamak için de masraf yapılmaktadır. Akdeniz veya Karadeniz'den ülke dışına çıkış için yaklaşık 50-60 dolar masraf çıkmıştır<sup>595</sup>.

### **2.5.1.3 Beyrut Limanı'nda Kaçak Yolcu Taşımacılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler**

Bölgedeki yasa dışı göç bilhassa, Cebel-i Lübnan ve Halep'ten Beyrut'a gelen firariler şekillendirmiştir. Beyrut sahilinde, güvenli yolculuk ve ticaret ortamını sağlamakla yükümlü görevliler bulunmaktadır. Başta Rüsûmat İdaresi muhafaza memurları, İskele Komisyon memurları, Reji İdaresi'nde görevli kolcular, jandarma ve polis gibi kolluk kuvvetleri bulunmaktadır. Bunun yanı sıra tarassut kol sandalları, sahil güvenliğini sağlamak için dolaşmaktadır. Beyrut İskeleyi'ne gelen yolcuların araştırılması ve tetkiki için iskele başında bulunan polis ve Beyrut İskele Komisyon memurları bulunmaktadır. Hem sahilden hem de denizden gelecek fenalıklar bu memurlar tarafından önlemeye yönelik yükümlülükleri bulunmaktadır. Ancak, kaçakçı takibinde yetersiz kaldıkları görülmüştür. Nitekim; kaçak yolcu taşımacılığını sanat haline getiren kaçakçı Ahmedcik ve onun arkadaşlarının Beyrut sahilinden kaçak yolcu sevki hakkında tahkikat başlatılmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda hem polis hem de Beyrut İskele Komisyon memurlarının, kaçak yolcu taşımacılığına göz yumduğu tespit edilmiştir. Buna örnek olarak, Kaçakçı Ahmedcik'in, Fellah ve Ermeni yolcuların kaçak olarak yabancı bandıralı vapurlara binmeleri gösterilebilir. Nitekim; Kaçakçıların vapura yanaşmaları ve firari olan 30 kişinin geçtiği sırada, orada tarassud amacıyla sandal içinde nöbet tutan Polis Kemal ve Abdurahman Efendiler ve Jandarma Nesib Çavuş karaya çıkmıştır. Polis Abdurahman Efendi'nin tercüme etmeleri için kolculara bağırması üzerine; kaçakçılar, tarafından kaçakçılık faaliyetinin nedeni açıklanmıştır. Zira kaçakçılar, "bu kaçakçılık cümlemizin malumatı tahtında yapıldığı ve bunun için para verdikleri" ni belirtmiştir<sup>596</sup>.

Dolayısıyla bu durumun önlenememesinin sebebi, kolluk kuvvetlerinin yeterli itina göstermemesi olarak gösterilebilir. Söz konusu kaçak yolcu taşımacılığı hakkında, Polis Müdüriyeti'nin ve Jandarma Kumandanlığının tespitine göre; kaçakçılık suçu, tamamen Beyrut İskele Komisyonu üzerine yüklenmiştir. Halbuki Beyrut İskeleyi'ne gelen yolcuların araştırılması ve tetkiki için iskele başında meşgul oldukları sırada sahilden ve denizden gelecek

<sup>594</sup>Genç ve Bozkurt, 2010: 77.

<sup>595</sup>Akter, 2006: 43.

<sup>596</sup>BOA., DH.TMIK.M., 247/34; BOA., ZB., 709/29, lef.3.

fenalıklar hem polis hem de Beyrut komisyon memurlarının meşgul oldukları sırada gerçekleşmiştir. Sözgelimi; sahil muhafazadan görevli memurlar hem doğu ve batıdan hem de kara ve denizden gelecek tehlikeye karşı koymak için görev başındadırlar. Ancak sahil muhafazasında yeterli özeni gösterememişlerdir. Yapılan araştırma sonrasında, kaçak yolcu taşımacılığına göz yuman polisler hakkında hukuki süreç başlamıştır. Bu hususta, caydırıcı önlemler alınması ve kaçakçılığa teşebbüs edilmemesi için kaçakçı faaliyete göz yuman polislerin tedibi gerekli görülmüştür. Sevahil-i şahane Müfettişi ve Erkan-ı Harb Kumandanlığı tarafından Beşinci Ordu-u Hümâyun Kumandanlığına bildirildiği üzere; Polis Komiseri Murat ve iskelede görevli Komiser Ramazan ve İstasyon Polisi başta olmak üzere diğer polis memurlarının yanı sıra Jandarma Çavuşu Nesib'in Beyrut'tan gönderilmesiyle birlikte yerlerine diğer vilâyetlerden memur istihdamının yanı sıra gerekli muamelenin yapılması hususuna değinilmiştir. Ayrıca, kaçakçı Yusuf, Selim, Abdü'l-İslâm ve Saadedin gibi birçok kaçakçının sahil olmayan bir yere sürgün edilmelerinin gerekliliği üzerinde durulmuştur<sup>597</sup>. Öte yandan, Beyrut ve civarında gerçekleşen kaçak yolcu taşımacılığında kazanç sağlayan simsarların ve kaçak yolcu taşımacılığında aracı olan kayıkçıların faaliyetleri de en az kaçak yolculuğa göz yuman memurlar kadar sorumludur. Bu nedenle simsar ve kayıkçıların kaçak yolcu taşımacılığına aracı olanların bu işe son vermeleri yönünde uygulamalara nadir olarak rastlanmaktadır. Zira caydırıcı bir önlem alındığını belirtmek zordur. Öyle ki; bu simsarlar, birkaç aydan ibaret kısa bir süre hapis cezası veya nakdi ceza almış olsa da kaçakçı faaliyetlere devam etmişlerdir<sup>598</sup>.

#### **2.5.1.4 Cebel-i Lübnan Kıyılarında Kaçak Yolcu Taşımacılığı**

XIX. yüzyılda, göç eden nüfusun çoğunluğunu gayrimüslimler oluştursa da Müslüman ahâlinin de göç ettiği bilinmektedir. Göç edenlerin dini ve etnik asıllarına belirtmek gerekirse, Özellikle, 1800'lü yıllarda, Suriyeli Müslümanlar, Mârûnî ve Dürzilerle birlikte Cebel-i Lübnan ve Trablusgarp'tan göç etmiştir. Nitekim; 1895 yılında Cebel-i Lübnan'dan göç eden nüfus, diğer bölgelerden göç eden nüfusun oranını aşmıştır<sup>599</sup>. Ancak Suriyeliler, Cebel-i Lübnan'dan giden Ermeniler iş gücü olarak Akdeniz kıyılarından Avrupa ve Amerika'ya ulaşmış olsa da, göç eden Mârûnî nüfus dilencilik yaparak geçimlerini sağlamıştır<sup>600</sup>.

Ayrıca, 1911 yılına ait veriler, Cebel-i Lübnan'dan göç edenlerin büyük bir kısmı Mârûnîler'in oluşturduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra, göç edenlerin bir kısmı daha

<sup>597</sup>BOA., DH.TMIK.M., 247/34. (28 Mayıs 1323/10 Haziran 1907).

<sup>598</sup>Orha, 2017:172.

<sup>599</sup>Karpat, 1985:183; Issawi, 1982: 86.

<sup>600</sup>Ayrıntılı bilgi için Bkz.; Uygun, 2011: 188-212.

sonra Katolik mezhebini tercih ettikleri de bilinmektedir<sup>601</sup>. 1860 ve 1900 yılları arasında göç eden kişi sayısı 120.000 kadardır. 1900 ve 1914 yılları arasında yaklaşık olarak 15.000'dir. Bunların büyük bir kısmı Amerika'ya bir kısmı Brezilya ve Latin Amerika'ya gitmiştir<sup>602</sup>.

Devlet tarafından göç yasağı getirilerek bölgedeki göç hareketliliğine son verilme istenmiştir. Bu nedenle Cebel-i Lübnan'da göç yasağının süresinin uzatılması yönünde yasal düzenlemeler yapmıştır<sup>603</sup>. Söz konusu yasal düzenlemeler yapılmadan önce de tezkeresiz olarak yurtdışına seyahatler gerçekleşmiştir. Ancak, yasal düzenlemeler kapsamında nizamnâmelerle yeni uygulamalar getirilmiştir. Buna rağmen nizamnâme harici uygulamalara başvurular, yabancı bandıralı vapurlar aracılığıyla yurtdışına çıkmışlardır. Daha açık ifade etmek gerekirse, göçten ziyade firari olarak Cebeli Lübnan kıyılarından kaçakçı vapurlar vasıtasıyla ayrılmışlardır.

Cebel-i Lübnan'da göç yasağı uygulanmadan önce de kaçak olarak seyahat edenler olmuştur. Kaçak yolculuğun nedeni sadece yasal tezkere temini için gerekli masraflardan kaçınmak değildir. Esasen kaçak yolculuk masrafı da oldukça fazladır. Her şeyi göze alan göçmenler, göç yasağına uymayarak seyahat etmek için kaçakçı vapurlarıyla yurtdışına çıkmışlardır. Özellikle 1890'lı yıllarda Cebel-i Lübnan sahillerinden kaçak yolcu taşımacılığı artmıştır. Vilâyet tarafından tedbirler alınmış olsa da firari olarak memleketini terk edenler, farklı yollar izlemişlerdir. Öncelikle, seyahat kısıtlaması olmayan başka bir yere gitmek için tezkere alanlar da bulunmaktadır. Bilhassa, Yafa ve İskenderiye'ye gitmek için vilâyetlerden, mürûr tezkeresi temin etmişlerdir. Ancak Osmanlı sınırları dahilinde seyahat etmek için tezkerelerini kullanmamışlardır. Tezkere elde edenlerin esas amaçları, Cebel-i Lübnan sahillerinden küçük kayıklar vasıtasıyla, sahil hattından Kıbrıs'a ilerlemektir. Kıbrıs'tan ise Marsilya'ya gitmek ve oradan Amerika'ya ulaşmaktır. Öte yandan tezkeresi olmadan direkt Cebel-i Lübnan sahillerinden firari olarak yabancı bandıralı kaçakçı vapurlarıyla göç edenler de vardır<sup>604</sup>.

Nitekim; Nisan 1893 tarihinde Fransız vapurunun, Beyrut İskelesi'nden geçişine müdahale edilmesine rağmen, Cünye İskelesi'nden yaklaşık 200 Cebelli göçmeni almıştır. Bunların Cebel-i Lübnan iskelelerinden geçişlerine müsaade olunması göç yasağı kapsamında alınan tedbirleri hükümsüz hale getireceği Beyrut Vilâyeti'nden, Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen 19 Nisan 1893 tarihli telgrafla bildirilmiştir. Aynı zamanda, bu duruma son vermek için ne yönde önlem alınması gerektiği hususuna değinilmiştir<sup>605</sup>. Önlemler hususuna önem

<sup>601</sup>Baycar, 2018: 108.

<sup>602</sup>Issawi, 1982: 86.

<sup>603</sup>Karpat, 1985: 188; Khater, 2001: 54.

<sup>604</sup>BOA., DH. ŞFR., 151/2. (16 Safer 1309/21 Eylül 1891).

<sup>605</sup>BOA., DH. MKT., 20/35. lef.3. (2 Şevval 1310 /19 Nisan 1893).

verilmesine rağmen Fransız vapur kumpanyalarının, kaçak yolcu taşımacılığındaki etkinlikleri devam etmiştir. Beyrut Valisi Nasuhi Bey'in, Dahiliye Nezâretine gönderdiği 30 Kasım 1894 tarihli telgrafta bildirildiği üzere; Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait Senegal adlı vapur, Trablusşam İskelesi'nden gelerek Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarına varmıştır. Cebel-i Lübnan sahillerinden tezkere almaksızın kıyılara inen çok sayıda Cebelli Fellahı aldığı gibi İskenderiye'den Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na mürûr tezkeresi alarak gelen 37 kişi gelmiştir. Daha sonra deniz üzerinden yapılan tatbikat neticesinde daha önce tezkere almadan firar eden 45 Cebelli'nin, İskenderiye'ye gittiği anlaşılmıştır. İskenderiye'ye giden gidiş tarihi muhtemelen 27 Kasım 1893 tarihindir<sup>606</sup>. Bu durum, Cebel-i Lübnan sahillerinden başlayan kaçak yolculukta, firar edenlerin bir kısmının İskenderiye'ye gitmek için tezkere almış oldukları ihtimalini ortaya çıkarmaktadır ancak buna dair kesin bir bilgi vermek imkansızdır.

1894 yılında Cebel-i Lübnan'da yaşanan dışa göç hareketi farklı bir boyut kazanmıştır. Nitekim Suriye Valisi'nin 31 Ekim 1894 telgrafında belirttiği üzere, Cebel-i Lübnan'ın durumu fevkalade önemlidir. Öteden beri Fransa'nın bölge üzerindeki etkisi bulunmaktadır. Öyle ki Cebel-i Lübnan'ın, Hristiyan ahâlisi devlete sadakatiyle meşhur olmasına rağmen Fransa, tabiiyetine karar vermişlerdir. Aynı şekilde bir kısım Cebelli, Cünye İskelesi vasıtasıyla Fransa'ya gitmiştir<sup>607</sup>.

Özellikle, yabancı kumpanya vapurları, Ermenilerin yoğun yaşadığı mahalleri tespit ederek göç hareketliliğini etkilemiştir. Doğu Akdeniz kıyılarında kaçakçılık faaliyetlerinde etkin rol oynayan kumpanya vapurları, başta Beyrut, Cebel-i Lübnan kıyılarında olduğu gibi Süveydiye, Adana Karataş İskelesi, İskenderun gibi çeşitli yerlerden Ermenileri almak için farklı güzergâhlarda seyr-ü sefer etmişlerdir. Ermenilerin XIX. yüzyıldan itibaren Katolik mezhebini benimsemeleri nedeniyle Osmanlı tebaası olan Ermeniler üzerinde Fransa etkin rol oynamaya başlamıştır<sup>608</sup>. Bu durum Fransız vapur kumpanyalarının kaçak yolcu taşımacılığını anlaşılır kılmaktadır.

Ayrıca, kaçakçı faaliyetlerde sadece Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait vapurlar etkin değildir. Yine bir Fransız kumpanyasına ait olan Cyprien Fabre Vapuru da Lübnan, Suriye ve Mersin gibi Doğu Akdeniz limanlarında kaçak yolcu taşımacılığı yapmıştır<sup>609</sup>. Nitekim; Naum Paşa'nın 24 Nisan 1893 yılında Dahiliye Nezâreti'ne belirttiği üzere, 21 Nisan 1893 tarihinde, Cünye İskelesi'nden vapura binerek gidecek olanların çoğu, Yafa, Kudüs, Mısır gibi farklı

<sup>606</sup>BOA., DH. ŞFR., 170/38. (18 Teşrîn-i sâni 1310/30 Kasım 1894).

<sup>607</sup>DH., EUM.4.ŞB., 1/13. lef.2. (19 Teşrîn-i evvel 1310-31 Ekim 1894).

<sup>608</sup>Acar, 2014: 49.

<sup>609</sup>Uygun, 2018: 432.



yerlere gitmek için mürûr tezkeresi temin etmişlerdir. Ancak Fabre Vapur Kumpanyası'na mensup bir vapurun, yolcu almak için Cünye İskelesi'ne uğrayacağı ihbarı gelmiştir<sup>610</sup>.

Alınan ihbarlar sonrasında önlenemez boyuta ulaşan kaçak yolcu taşımacılığı, Cebel-i Lübnan'da göç yasağı uygulanmasına ilişkin kararın nedenlerini göstermektedir. Ayrıca, Cebel-i Lübnan'da uygulanan göç yasağı kararı, 1895 yılında Suriye'de uygulanmaya başlanmıştır. 1896-1897 yıllarında göç yasağı kararına ilişkin yeni düzenlemeler yapılmıştır<sup>611</sup>. Göç kapsamında yapılan düzenlemelerle nüfus hareketliliğini kontrol altına almaya çalışılmıştır. Ancak, göç konusunda yapılan düzenlemeler ve göç yasağına yönelik geliştirilen karşıt tepki, Cebel-i Lübnan'da kendini firar hareketi olarak göstermiştir. Bu nedenle Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan kıyılardan kaçak yolcu taşımacılığı yapılmıştır.

Özellikle, ithali yasak ürünleri getirip Cebel-i Lübnan kıyılarından kaçak yolcuları olarak Doğu Akdeniz limanlarından Amerika'ya ulaşmasını sağlayan yabancı bandıralı vapurların faaliyetleri ciddi boyutlara ulaşmıştır. Nitekim; Yabancı bandıralı vapurlar, Beyrut ve mülhakatı olan sahillerden Cebel-i Lübnan ve Suriye Vilâyeti dahiline kaçak silah ve benzeri zararlı eşyaları ithal etmişlerdir. Kaçakçı vapurları, geri dönerken Amerika'ya firar edecek kişileri taşımışlardır<sup>612</sup>. Cebel-i Lübnan kıyılarından alınan kaçak yolculuğa ilişkin buna benzer örneklere sıklıkla rastlamak mümkündür. Zira, 9 Eylül 1909 tarihli telgrafla, Bahriye Nazırı tarafından, Dahiliye Nezâretine belirtildiği üzere; Cebel-i Lübnan'ın Cünye İskelesi'ne ithali yasak ürünlerin çıkarılmaması ve bu yasağın muhafazası hakkında Meclis-i Mahsûsa-ı Vükelâ kararı bulunmaktadır. Söz konusu bu karar, Beyrut Vilâyeti'ne ve Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir. Ancak, liman reisleri tarafından pratika verilmemesine rağmen Yunan bandıralı bir vapur, Cebel ve Cünye iskelelerine ithali yasak eşya indirmiş ve geri dönerken Amerika'ya götürmek için çok sayıda yolcu almıştır<sup>613</sup>.

Göç edenler hakkında, Cebelli veya Suriyeli Fellahların, Cebel-i Lübnan kıyılarından kaçak olarak yurtdışına gittikleri belirtilmiş olsa da dini veya etnik olarak bir ayırım yapılmamıştır. Genellikle Mârûnîlerin Cebel-i Lübnan kıyılarından kaçak olarak göç ettiği belirtilmiş olsa da Lübnan'dan göç eden Ermenilerin yoğunluğu da bilinmektedir. Beyrut Limanından kaçak olarak yabancı vapurlarla yurt dışına çıkan Ermenilerin yoğunluğuna daha önce değinilmiştir. Bu noktada Cebelli ifadesiyle kastedilenler arasında Ermenilerin de bulunduğunu söylemek mümkündür. Öteden beri Cebel-i Lübnan'da varlığı sürdüren Ermeni nüfusu, XIX. yüzyılda mezhepsel sebeplerle İstanbul Ermeni Patrikliği'nin, Katolik Ermenilere

<sup>610</sup>BOA., DH.MKT., 20/35, lef.2. (12 Nisan 1309/24 Nisan 1893).

<sup>611</sup>Karpat, 1985: 188.

<sup>612</sup>BOA., BEO., 3018/226308. (20 Cemaziyel-evvel 1324/12 Temmuz 1904).

<sup>613</sup>BOA., DH. MUİ., 11/3. lef.33. (14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909).

baskısının yoğunlaştığı dönemde çok sayıda Ermeni'nin göçüyle daha da artmıştır. Doğu Anadolu, Karadeniz bölgelerine gidenler olduğu gibi Lübnan civarına da göç edenler olmuştur. 1820 ve 1830 yıllarında başlayan göç daha sonraki dönemlerde de artmıştır<sup>614</sup>. Özellikle, Cebel-i Lübnan Nizamnâmesi uygulamaya konulduktan sonra Katolik Ermeni olan Davut Efendi, Paşa rütbesiyle Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na atanmıştır<sup>615</sup>. Bu nedenle Cebel-i Lübnan'da yaşayan Ermenilerin daha sonra Amerika'ya göç ettiği hususu göz önüne alındığında, Cebelli olarak ifade edilen Cebel ve Cünye iskelelerinden yurtdışına kaçanlar arasında Ermeni nüfusun yoğun olduğunu belirtmek mümkündür.

Akdeniz sahillerinden New York'a geçiş yapan Fransız Vapur Kumpanyası olan Fabre Kumpanyası'na mensup Roma isimli vapuru ile 1914 ve 1918 yılları arasında 48.000 yolcu taşımıştır. Söz konusu bu yolcuların çoğu, Suriye ve Lübnan kıyılarından alınan Ermeni ve Mârûnilerdir. 1888 yılında Marsilya Şehbenderi Feridun Bey'in bildirdiği üzere, Marsilya'dan Amerika'ya geçen Cebel-i Lübnan ahâlisinin sayısı 2.000'i aşmıştır. Barselona Şehbenderi ise 1889 yılında sadece üç ay kadar kısa bir sürede Barselona'dan geçenlerin Lübnanlı olduğu ve sayılarının 1.000'i geçtiğini belirtmiştir<sup>616</sup>.

Kıyı hattının asayişsizliğinden yararlanmış olan kaçakçılar, Avrupalı devletlere ait şirket gemileriyle, göç etmek isteyenleri, Cebel-i Lübnan mülhakatı olan kıyılardan yola çıkmışlardır. Bilhassa, Cünye ve Cebel iskelelerinden yabancı vapurlarla yurtdışına çıkmışlardır<sup>617</sup>. Cebel-i Lübnan ahâlisinin kaçak yolculukta seyrettiği güzergâhı genel hatları ile belirtmek gerekirse; firarilerin, deniz üzerinden yolculuk seyri genellikle; Cebel-i Lübnan sahillerinden başta Cebel ve Cünye iskelelerinden küçük kayıklarla Kıbrıs'a geçerek firar etmektedirler<sup>618</sup>. Ermeni komitelerinin faaliyetlerinde önemli olan Kıbrıs Adası, aynı zamanda "kaçak yatağı" haline gelmiştir<sup>619</sup>. Bu nedenle kaçak olarak göç eden Ermeniler Kıbrıs'tan Marsilya'ya geçmektedirler<sup>620</sup>. Ancak Marsilya haricinde Barselona ve Liverpool'dan da geçen Lübnanlı göçmenler bulunmaktadır<sup>621</sup>. Söz konusu bu güzergâh Beyrut Limanı'ndan göç eden Cebel-i Lübnanlı göçmenler için de geçerli olabilir. Nitekim; kaçak olarak yurtdışına çıkan Cebelli'lerin, Beyrut Limanı'ndan çıkış yaptığına dair bilgi daha önce belirtilmiştir. Sözelimi, göçmenlerin, Doğu Akdeniz limanlarından başlayan kaçak yolculuğu Liverpool ve Marsilya'dan Amerika kıtasına geçişle son bulmuştur.

<sup>614</sup>Özşavlı, 2014: 20.

<sup>615</sup>Özşavlı, 2014: 20; Ortaylı, 2018: 52.

<sup>616</sup>Uygun, 2018: 436.

<sup>617</sup>Khater, 2001: 54.

<sup>618</sup>BOA., DH. ŞFR., 151/2. (17 Safer 1309-22 Eylül 1891).

<sup>619</sup>Çelik, 2012: 255.

<sup>620</sup>BOA., DH. ŞFR., 151/2. (17 Safer 1309-22 Eylül 1891).

<sup>621</sup>Uygun, 2018: 436; Khater, 2001: 54.

### 2.5.1.5 Cebel-i Lübnan Kıyılarında Kaçak Yolcu Taşımacılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Bölgenin demografik yapısını etkileyen kaçak yolcu taşımacılığı bilhassa, gayrimüslim ahâlinin dışa göç hareketi engellenmeye çalışılmıştır. Özellikle, Beyrut Valisi Aziz Bey'in önlem kapsamında öngördüğü tedbirler konusunda Dahiliye Nezâreti'ne bildirdiği hususlar ve gerekçeleri farklı tarihli telgraflarda belirtilmiştir. Nitekim; 22 Eylül 1891 tarihli telgrafında belirtildiği üzere; Cebel-i Lübnan ahâlisinin firarının, önüne geçmek için merkez ve mülhakatı kazalarda, her türlü önlem alınmıştır. Alınan önlemlere rağmen nasıl firar ettiklerini sorgulayan 6 Kasım 1890, 27 Mart 1891 ve 30 Mart 1891 tarihli maruzlarla Dahiliye Nezâreti'ne durum bildirilmiştir. Ancak herhangi bir emir gelmemiştir. Vilâyet tarafından tedbirler alınmış olsa da Cebel-i Lübnan sahillerinde firarlar önlenememiştir. Bilhassa küçük kayıklarla veya yabancı bandıralı vapurlarla geçişin önlenmesi için sahillerin muhafazasının gerekliliği belirtilmiştir. Bu kapsamda iki küçük karakol vapuru bir kıta da istimbot temini hususuna değinilmiştir.<sup>622</sup>

Beyrut Valisi Aziz Bey tarafından defaatle belirtilen diğer bir husus, mürûr tezkeresi meselesidir. Göç edecek olan Cebel-i Lübnan ahâlisi, Cebel-i Lübnan idaresinden ve Suriye Hristiyanları ise, Suriye Vilâyeti'nden mürûr tezkeresi temin etmişlerdir. Yafa ve İskenderiye'ye gitmek için almış olsalar dahi bu kişilerin esas amacı, mürûr tezkereleriyle Amerika'ya ulaşmaktır. Bu durumun önlenmesi için, ellerindeki mürûr tezkerelerine bakılmaksızın geri çevrilmelidir. Öte yandan, Cebel-i Lübnan ve Suriye köylülerin Amerikaya firarlarının tümüyle yasaklanması gerektiği Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>623</sup>. Beyrut Valisi Aziz Bey'in bu denli ısrarının nedeni, kaçakçılık faaliyetlerinin yoğunluk kazanmasıdır. Öte yandan, dışa göç hareketinin tehlikeli boyuta oluştuğunun farkındalığı olarak değerlendirilebilir.

Kaçak yolcu taşımacılığı dahil olmak üzere, kaçakçı faaliyetleri durdurmak için sahil muhafazaya önem verilmiştir. Bu kapsamda alınan tedbir vapur tahsis edilmesidir. Bu amaçla, Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarını gözetlemekle yükümlü vapur tayini yapılmıştır. Özellikle yılında sahil güvenliğini sağlaması ve kaçakçı takibinde bulunması için Arkadi Vapuru görevlendirilmiştir. Önlem hususunda başarılı olamasa bile, Cebel-i Lübnan sahillerinden, giden göçmenler, arasında pulsuz dönenlerin kaç kişi olduğu 1893 yılında, Arkadi Vapur süvarisi aracılığıyla anlaşılmıştır<sup>624</sup>. Sahillerde göç hareketlerinin denetlenmesine rağmen kaçak yolcu taşımacılığı önlenememiştir. Bu nedenle tedbirin yetersiz olduğu bir kez daha

<sup>622</sup>BOA., DH. ŞFR., 151/2. (17 Safer 1309/22 Eylül 1891).

<sup>623</sup>BOA., DH. ŞFR., 142/1. (28 Mayıs 1307/9 Nisan 1891).

<sup>624</sup>BOA., DH. MKT., 20/35, lef.6. (6 Nisan 1309-18 Nisan 1893).

kanıtlanmış ve tedbirlerin artırılması yönünde karar alınmasına vesile olmuştur<sup>625</sup>. Sahil muhafazanın sağlanması için kıyı bölgelere vapur tahsisine sıklıkla karşılaşılmıştır. Bununla birlikte özellikle, kaçak yolcu taşımacılığının artış gösterdiği 1893 yılında, Osmanlı Devleti'nin sıkıntı yaşadığı kaçak yolcu nakliyatını engelleme hususunda Fransa Konsolosluğu'na başvurulmuştur. 1893 yılında Cünye İskelesi'ne yolcu almak için Faber Vapuru'nun, Cebel-i Lübnan kıyılarına uğrayacağı ihbarının gelmesi üzerine Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı Naum Paşa tarafından bu durumun önlenmesi hususu Fransa Konsolosluğu'ndan talep edilmiştir<sup>626</sup>.

Ayrıca, Cebel-i Lübnan ve Beyrut kıyılarından kaçak yolcu taşımacılığının devlet denetiminde tutulmaya çalışılmıştır. Bu nedenle her bir denetim aracı olan uygulamalar önlem kapsamında değerlendirilebilir. Daha önce belirtildiği üzere, 1894 yılında yol tezkeresi almak isteyenler, kefalet-i nakdiye ödemekle yükümlüdür. Ancak 1894 yılından önce Mayıs 1893 tarihinde, Cebel-i Lübnan ahâlisinden olan Ermenilerin, kefalet-i nakdiye ödeyerek mürûr tezkeresi temin ettiği bilinmektedir<sup>627</sup>. Hatta kefalet-i nakdiye ödemeyenlerin seyahat etmesi uygun görülmemiştir. Bu uygulama ve önlemlere rağmen kaçak yolcu taşımacılığı 1890'lı yıllarda tüm hızıyla devam etmiştir.

Fakat kaçakçılık faaliyetleri gelişmekte olan liman ve kıyı bölgelerde yoğunlaştığı göz önüne alındığında, deniz üzerinde denetim sağlanamamıştır. Özellikle, kıyı hattında, kayık ve mavna gibi küçük araçların kısa mesafeli seyirleri muhafazayı kısıtlı hale getirmiştir. Buna, kayıkçıların kaçak taşımacılık yapan vapurlara aracılık etmesi örnek gösterilebilir. Kaçakçılar yakalanamadığında veya tespit edilemediğinde kıyıda etkin olan kayıkçıların faaliyetleri üzerinde durulmuştur. Nitekim; Beyrut Valisi Nasuhi Bey'in Dahiliye Nezâreti'ne gönderdiği 30 Kasım 1894 tarihli telgrafta, kaçak yolcu taşımacılığına aracı olan kayıkçı ve buna benzer meslek gruplarının cezalandırılması yönündedir. Gümrük muhafaza kuvvetlerine bu noktada büyük görev düşmektedir. Zira, giden kayıkçılar gibi aracı olan diğer meslek grupları da kaçakçılık yapılan mahale geri gelecekler ve tekrar hareket etmeye başlayacaklardır. Bu nedenle tahkikat sonrasında suçlu bulunanlardan, “üçer-beşer ceza-yı nakdi” alınacağı belirtilmiştir<sup>628</sup>. Üçer-beşer ceza-yı nakdi ifadesi, Cebel-i Lübnan'da kaçak yolcu taşımacılığına karşı alınan önlemler, hususunda kesinlik olmadığını göstermektedir. Bu nedenle tedbirlerin caydırıcı olması için gerekli hukuki düzenlemelerin eksikliği alınan önlemlere yansımamıştır.

Kaçakçılık faaliyetlerinin yoğunlaştığı dönemde Cebel-i Lübnan kıyılarında artan kaçak yolcu taşımacılığını önlemek için alınan tedbirlerin kısmen başarılı olduğu görülmüştür. Ancak

<sup>625</sup>BOA., DH. MKT., 20/35, lef.6. (6 Nisan 1309-18 Nisan 1893).

<sup>626</sup>BOA., DH. MKT., 20/35, lef 2. (12 Nisan 1309/24 Nisan 1893).

<sup>627</sup>BOA., HR. İD., 6/75. (1 Mayıs 1309/13 Mayıs 1893); BOA., DH.MKT., 20/35. (9 Şevval 1310/26 Nisan 1893).

<sup>628</sup>BOA., DH. ŞFR., 170/38. (18 Teşrin-i sâni 1310/30 Kasım 1894).

alınan önlemlerin kaçakçı faaliyetleri son verdiğini belirtmek imkansızdır. Sadece gelen ihbarlar üzerine tedbirler arttırılmıştır. Beyrut'tan Cebel-i Lübnan kıyılarına geçen Fransız vapurunun hangi iskeleden ne miktarda firari taşıdığı hakkında bilgi alınmıştır. İhbar ve kaçak yolcu taşımacılığının soruşturulmasında başarılı olunmuştur.

Deniz yolu üzerinden gelecek tehditler, demiryolu hattında da muhafazayı gerekli kılmıştır. Hem deniz hem de demiryolu güzergâhının kaçak yolcu taşımacılığında etkin olduğu gözden kaçmamıştır. Kaçak yolcu taşımacılığı ve diğer kaçakçılık faaliyetlerinin, önlenmesine yönelik tedbirler neden ve kapsamlarıyla birlikte, Suriye Valisi'nin 31 Ekim 1894 tarihli telgrafında belirtilmiştir. Söz konusu telgraf içeriğinde ele alınan konular ve tedbirler şu şekildedir: Cebel-i Lübnan dahilinde yaşayan Hristiyan ahâlinin Fransa tabiiyetine geçmek istediği ve bir kısım Cebelli'nin, Cünye İskelesi'nden Fransa'ya gittiği haberleri üzerine alınan tedbirlerin uygulanması, buradaki mevcut asker sayısı ile mümkün değildir. 4.Ordu Kumandanı seyahatte olduğu için 8. Ordu Kumandanı Cemal Bey'le konu müzakere edilmiştir. Müzakere edilen konulardan biri, kaçak yolcu taşımacılığı ve diğer kaçakçılık faaliyetlerinin gerçekleştiği Cünye İskelesi'nin ikmalî hususundadır. Diğer ise, Yafa-Kudüs hattı memurlarının Fransız olmasıdır. Bu kapsamda alınması gereken tedbirler şunlardır; Yafa-Kudüs hattında görevli memurların yerine Hicaz hattında görevli memurlar gönderilmelidir. Aynı şekilde, Şam ve Beyrut'ta da memurların görevlendirilmelidir. Hattın bir kısmının Beyrut bir kısmının Cebel'den geçmesi tehlikelidir. İleride, bu kısımdan tehdit gelecektir. Bu nedenle, Cebel-i Lübnan dahilindeki mahaller, asker tarafından muhafaza edilmelidir. Yoksa maksada yönelik alınan önlemler faydasız olacaktır. Ayrıca Cebel-i Lübnan'ın idare şekline nazaran, hattın muhafazasını sağlanması için asker yerleştirilmesinin gerekliliğine değinilmiştir<sup>629</sup>.

<sup>629</sup>BOA., DH.EUM. 4.ŞB., 1/13. lef.2. (19 Teşrin-i evvel 1310/31 Ekim 1894).



Fotoğraf 2.5 Beyrut ve Cebel-i Lübnan<sup>630</sup>

### 2.5.2 Müskirât Kaçakçılığı

Osmanlı Devleti, içkiyi toplum için tehdit unsuru olarak görmüştür. Bu nedenle içki kullanımına ilişkin yasaklar getirilmiştir. XVI. yüzyıldan itibaren meyhanelerin kapatılmasına yönelik kararlar alınmış olsa da bazı dönemler gayrimüslim ahâli bu yasaktan hariç tutulmuştur. Alkol ticareti ve tüketimi, ahlaksızlık ve suç gibi olgularla ilişkilendirildiği için katı uygulamalarla yasaklar getirilmiştir. Ancak devlet hazinesine gelir katkısı yüksek olduğu için ticaret ve tüketimi devlet denetiminde gerçekleşmiştir<sup>631</sup>.

XIX. yüzyılda alkol tüketimine ve meyhanelerin varlığına devlet denetiminde izin verilmeyle birlikte İkinci Abdülhamit döneminde İslâm ahâlinin yaşadığı mahallelerde gizli müskirât satışı ve meyhane açılması yasaklanmıştır. Bir süre sonra da tüm meyhaneler, kapatılmıştır. Ancak II. Meşrutiyet'in ilanından sonra müskirât satışı denetimlerle kontrol edilmiştir<sup>632</sup>.

Osmanlı hazinesinin gelir kaynaklarından olan müskirât vergisi hakkındaki hususlara değinilecek olursa bu vergi, alkollü içecekler ve ispirotadan alınmaktadır. Söz konusu vergiler, ürün üzerinden alınan “resm-i miri” ve alkollü içki ve ispiro satan bayilerin yıllık gelirleri

<sup>630</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90501--0032.jpg> (erişim tarihi: 27.05.2020).

<sup>631</sup>Yaşar, 2019: 39-40.

<sup>632</sup>İnce, 2019: 422-423.

üzerinden alınan “resm-i bey’iyye” olmak üzere iki farklı vergi tahsil edilmektedir<sup>633</sup>. Müskirât ithal ve tüketimine ilişkin düzenlemeler sonucunda, vergiler aracılığıyla kontrollü olarak ticareti yapılmıştır. Müskirât temin ve satışına ilişkin her türlü düzenleme vergilerle ilgilidir. Dolayısıyla vergi vermemek ve devletin izin vermediği alanlarda içki satış ve nakline izin verilmemesi için her türlü husus nizamnâmelerde belirtilmiştir.

14 Ağustos 1861 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanacak olan nizamnâmenin esasları uygulanmıştır. Bu nedenle söz konusu nizamnâmenin içerik ve kapsamına değinmek yerinde olacaktır. “Müskirât Amilinden Alınmakta Olan Yüzde Yirmi Rüsûm-ı Müctemia İlga Olunarak Onun Yerine Yüzde On Resm-i Mirî Alınacağından Sureti Tahsiline Dair Nizamnâme” başlığı altında müskirât imali için gerekli olan vergi uygulamasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bilhassa, nizamnâmenin 1. bendinde belirtildiği üzere; Dersaadet ve sair Memalik-i Mahruse’de imal edilen tüm hamr arak ve çeşitli müskirâttan %10 resm-i miri alınacaktır<sup>634</sup>.

1867 tarihli nizamnâme bey’iyle resmi ile ilgili olmakla birlikte müskirât kaçakçılığı olarak addedilen durum ve bu durumu önlemek için alınan önleme ilişkindir. Özellikle 19.maddede belirtildiği üzere bey’iye resmi ödenmediği için “bey’iye tezkeresi” temin edilmeden müskirât mahâli açmak tamamıyla kaçak faaliyetidir. Ayrıca, başka bir ürün ticareti yapmak için açılan mağaza ve dükkanlarda da müskirât satışı yapıldığı takdirde kapatılacak ve mühürlenecektir. İstanbul’da, bu işlem Bâb-ı Vâlâ-yı Zaptiye ile Altıncı Daire-i Belediye Meclisi tarafından yapılacaktır. Taşralarda ise bu yetki, mahalli idare memurlarına aittir. Şayet bu şekilde, bey’iye tezkeresi almaksızın müskirât satışı yapmaya kalkışanlar Osmanlı tebaasından değil de yabancı devlet tebaasından ise kapatma ve mühürleme işlemi, mensup oldukları konsoloshane memurları tarafından yapılacaktır. Nizamnamenin 25.maddesinde belirtildiği üzere: şehir, kasaba, karye ve sair yerlerde gezgincilik suretiyle müskirât satışı yapmak katiyyen yasaktır. Kimse buna cesaret etmeyecektir<sup>635</sup>.

1867 tarihinden sonra da müskirât imal ve satışı hakkında çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. 1881 tarihli nizamnâme bunlardan biridir. Ancak doğrudan kaçakçılıkla ilgili olan 19. ve 25. maddelerin içeriği 1881 tarihli nizamnâmede de aynı kalmıştır<sup>636</sup>.

Nizamnâmelerle düzene tabi tutulan müskirât resmi ve müskirât satışı için gerekli olan bey’iye tezkeresi almaksızın kontrol dışı ticaret yapılmıştır. Bilhassa; Beyrut, Alanya ve Antalya’da kaçak olarak müskirât temini ve satışına dair örnekler bulunmaktadır. Buna örnek

<sup>633</sup>Öznel, 2007: 134.

<sup>634</sup>Düstur, Tertib:I. Cilt: II, s.709.

<sup>635</sup>Düstur Tertib: I. Cilt: II, s.712-719.

<sup>636</sup>Düstur; Zeyl. 2., s.52-55.

olarak; 1897 yılında, kaçakçıların, Şire’den temin ettikleri kaçak içki, Yunan bandıralı Seleniçe adlı vapurla Suriye sahillerine gizlice ithal edilmektedir. Bilhassa, tütün ve tömbeki kaçakçılığında etkin olan Seleniçe adlı kaçakçı vapurunun geliş güzergâhı, sahil denetimi nedeniyle değişmiştir. Tekrar dönüşünde kaçak müskirât sevkiyatı yapılmıştır.

Şöyle ki; tütün, tömbeki gibi çeşitli kaçak ürünü taşıyan Yunan vapuru, yükünün bir kısmını Beyrut sahiline nakletmiştir. Fakat Osmanlı kruvazörünün Beyrut sahiline gelmesiyle birlikte yükünün tamamını kıyıya ihraç edememiştir. Yunan bayrağı çekerek Kıbrıs’a hareket eden vapur, buraya kaçak sevkiyat yapmadan geldiği mahale geri dönmüştür. Kaçak ürünlerin bir kısmını Pire’ye bir kısmını ise Şire’ye nakletmiştir. Ancak Şire’den temin ettiği kaçak içkiyi Suriye sahillerine nakletmiştir. Suriye sahillerinde Lazkiye yönünde hareket eden vapurun, Beyrut kıyılarına da kaçak içki sevkiyatı yapmış olduğu ihtimali bulunmaktadır<sup>637</sup>.



**Fotoğraf 2.6 Pire Limanının Denizden Görünüşü<sup>638</sup>**

Kaçak müskirât sevkiyatında, kaçakçı gemilerinin gidiş ve dönüş güzergâhında Kıbrıs kilit noktadır. Nitekim, Suriye sahillerine kaçak içki sevkedilen Seleniçe vapurunun varış güzergâhı Kıbrıs’tır. 1909 yılında Alanya İskelesi’nde de kaçak müskirât kaçakçılığında da Kıbrıs kilit nokta konumundadır. Fakat kaçak müskirât bu kez Kıbrıs’tan temin edilmiştir. Nitekim; “Alâiye Kazası’nda Hristiyan Mahallesinden ve teba-ı Osmani’den Kuyumcu esnafından Pandeli ile refiki Kunduracı Kocabıyık Yorgi” adlı kişilerin dükkanlarında müskirât kaçırıldığına ilişkin ihbarlar bulunmaktadır. Kaçak müskirâtın Alanya’ya getirilişi şu şekildedir. Alâiyeli Meisli oğlu Halil Ali Reis ve kayıkçı tarafından Kıbrıs Limanı iskelesinden, Alanya’ya 17 Mayıs 1909 (4 Mayıs 1325) tarihinde gece saat beş civarında gizlice kıyıya çıkarılmıştır. Söz konusu müskirât, 28 adet kasanın içinde bulunan 856 kilo rakıdan ibarettir.

<sup>637</sup>BOA., A.MTZ. KB., 2/50. lef.2. (12 Teşrin-i sâni 1313/ 24 Kasım 1897).

<sup>638</sup>İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91227---0029.jpg> (erişim tarihi:27.05.2020).



Kıyıya gizlice çıkarılırken görülen müskirât, Alanya Rûsûmat Kolcusu Süleyman ve Selenti Rûsûmat Muhafaza Memuru Mithat Efendi tarafından yakalanmış ve Rûsûmat İdaresi'ne nakledilmiştir. Kıbrıs'tan Alanya'ya kaçak rakı sevkiyatı hakkında hukuki süreç başlamıştır<sup>639</sup>.

Kıbrıs'tan Alanya'ya nakledilen, kaçak müskirât dışında Antalya'da kaçak olarak nitelendirilebileceğimiz ruhsatsız açılan meyhaneler de bulunmaktadır. 26 Haziran 1916 tarihinde, Antalya'da 42 adet meyhane bulunmaktadır. Ancak bu meyhanelerden, hiçbirinin durumu nizama uygun değildir. Nitekim; Liva Meclis-i İdare tarafından alınan karara göre, yeniden meyhane açmak isteyenlerin ruhsat resmi ödemeleri gerekmektedir. Karara aykırı hareket ederek ruhsat resmi ödenmeksizin açılan meyhaneler bulunmaktadır. Bu nedenle kapatılmıştır. Müskirât Bayii Nizamnâmesinin 16. maddesine göre; söz konusu meyhanede bulunan müskirât, bir heyet tarafından imha edilecektir<sup>640</sup>.

### 2.5.2.1 Müskirât Kaçakçılığını Önlemek İçin Alınan Tedbirler

Müskirât satışı ve imaline yönelik çeşitli yasal düzenlemeler yapılmıştır. Gerek ithali gerek ülke içinde dağıtımını vergiler aracılığıyla denetim sağlanmıştır. Kaçak faaliyete fırsat tanınmaması için nizamnâmeler çerçevesinde içki satışına ilişkin uygulamalar mevcuttur. Nitekim; Antalya'da kaçak olarak açılmış olan meyhanede bulunan içkiler, Müskirât Bayii Nizamnâmesi'nin 16. Maddesine göre; bir heyet tarafından imha edilmesi, önlem kapsamında caydırıcı yaptırımlar söz konusudur<sup>641</sup>. 1916 yılında kaçak içki satışı yapan meyhanenin kapatılması, hem de meyhanede bulunan müskirâtın imha edilmesiyle birlikte kaçak satışı önlemek amacıyla başlayan hukuki süreçte caydırıcı bir karar daha alınmıştır. Bu kapsamda, kaçak müskirât satışı yapan meyhane esnafının, nakdi ceza ödemekle yükümlü olmuştur<sup>642</sup>. Bunun dışında, kaçak müskirât ithal ve satışını önlemekte Rûsûmat kolcusu ve Rûsûmat muhafaza memurunun kıyı bölgede sağladığı asayişin önemi yadsınamaz. Kıbrıs'tan getirilerek Alanya iskelesine çıkarılan 856 kilo kaçak rakının ele geçirilmesinde ve adı kaçak müskirât olayına karışan esnaf hakkında hukuki süreç başlatılmasında söz konusu Rûsûmat memurlarının etkisi büyüktür<sup>643</sup>.

<sup>639</sup> BOA., ŞD., 1773/2, lef. 43. (30 Mart 1326/12 Nisan 1910).

<sup>640</sup>BOA., DH. HMŞ., 1/9. (13 Haziran 1332/26 Haziran 1916).

<sup>641</sup>BOA., DH. HMŞ., 1/9. (13 Haziran 1332/26 Haziran 1916).

<sup>642</sup>BOA., DH. HMŞ., 1/9. (13 Haziran 1332/26 Haziran 1916).

<sup>643</sup>BOA., ŞD., 1773/2, lef. 43. (30 Mart 1326/12 Nisan 1910).

### 2.5.3 İpek Kaçakçılığı

İlk dönemlerden itibaren imalat sektöründe yerini alan ipek, zirai ve sinai gelişmeler nedeniyle Osmanlı iktisadi yaşamında önemli vergi kalemlerinden biri olmuştur. Fiziki şartların sağladığı iklim özellikleri nedeniyle belli bölgelerde yetiştirilme olanağı bulan ipek kozaları, Osmanlı dokumacılığının dış piyasayla etkileşimine neden olmuştur. Nitekim; 1352 yılında Cenevizlilere tanınan ticari imtiyaz kapsamında, İranlı tüccarlar tarafından Bursa'ya getirilen ipek, Floransa'dan getirilen yünlü ürünlerle takas edilmektedir. 1487 ve 1513 yılları arasında Bursa'da ham ipek ticaretinin toplam vergi geliri, 6 milyona kadar varmakta ve Osmanlı sanayisi için hammadde olarak kullanılmaktadır<sup>644</sup>.

XVI. yüzyıl ortalarına kadar, Bursa dışında, Amasya, Edirne, İstanbul vb. birçok yerde ipekli dokumacılık alanında artış yaşanmıştır. Diğer taraftan 1514-1518 yılları arasında İran'dan getirilen ipek kısıtlanmıştır<sup>645</sup>. Buna rağmen koza yetiştiriciliğinin artış göstermiştir. Ancak ipekli dokuma alanında uzun vadeli bir gelişime neden olmamıştır. Öyle ki, Osmanlı Devleti ile İran arasındaki siyasi gerilim nedeniyle İran'dan getirilen ham ipeğin, Anadolu'ya aktarılmasını zorlaşmıştır. Bu nedenle ipekli dokumacılıktan vazgeçilerek koza yetiştiriciliğine önem verilmiştir<sup>646</sup>. Fakat kısıtlı da olsa ipekli dokumacılık devam etmiştir.

Özellikle, XVII. yüzyıldan itibaren Avrupa'da yaşanan gelişmeler ve Anadolu'daki Celali isyanları nedeniyle Akdeniz ekonomisinde meydana gelen kriz Osmanlı topraklarında ipek ticaretini olumsuz etkilemiştir. Dolayısıyla XVIII. yüzyılda Avrupa pazarına aktarılan ipekli dokuma kesintiye uğramıştır. Bu nedenle dokuma piyasası Avrupalı rakiplerinin eline geçmiş ve Osmanlı ipekli kumaşlarına rağbet azalmıştır<sup>647</sup>. Ancak XIX. yüzyılda, ipek böceği yetiştiriciliğinin artmasına paralel olarak ham ipek üretimi de artmıştır.

Vergiler aracılığıyla denetim altına alınan ipek üretimi, mukâtaa sistemi dahilinde iltizama bırakılmıştır. 1804 tarihine kadar Hamidiye Vakfı'na bağlı olan İpek Tartı Resmi Mukataasının (Resm-i Mizan-ı Harîr Mukataası) idaresi, bu tarihten sonra Tersane-i Amire'ye bırakılmış ve mukataa gelirlerine zam yapılmıştır<sup>648</sup>. Dolayısıyla aynı yıl vergi hususunda da düzenlemeler yapılmıştır. Bu kapsamda, ipek alım ve ticaretine kısıtlayıcı şartlar getirilmiştir. Böylelikle, Osmanlı sınırları dahilinde üretilen ipek mukâtaası, emaneten idare edilmek üzere Harir Emîni'ne bırakılmıştır. Söz konusu bu yeni uygulama ile birlikte ipek mukâtaalarının iltizam bedelleri eski sahiplerine ödenmeye devam etmiştir. Ancak harir emininin yardımcısı

<sup>644</sup>İnalçık, 2012: 304-305.

<sup>645</sup>Kıvrım ve Elmacı, 2011: 718.

<sup>646</sup>Kıvrım ve Elmacı, 2011: 719.

<sup>647</sup>Öntüğ, 2009: 155; Kıvrım ve Elmacı, 2011: 719.

<sup>648</sup>Çoruh, 2017: 141.

olarak addedilen bölge eminleri tarafından ipek üretim ve ticareti denetlenmektedir. Bu denetim; ipeği tartmak ve vergi tahsili karşılığında eda tezkeresi verilerek sağlanmıştır<sup>649</sup>.

İpekli dokumaya ilişkin her türlü faaliyet vergiler aracılığıyla denetim altına alınmıştır. Özellikle, afyon ve ham ipek gibi dış ticarete yön veren ürünlerin üretim ve satışında etkili olan hususlar, yed-i vâhid usulüyle kontrol altına alınmıştır. Ancak ipek üzerine getirilen tekel uygulaması, kısa süreli denemenin ardından 1831 yılındaki piyasa şartları nedeniyle kaldırılmıştır<sup>650</sup>. Nitekim, ipek dokumak için gerekli malzeme Amasya, Bursa, Diyarbakır ve Halep gibi yerlerden getirilen ham ipeklerle sağlanarak ipekli dokuma faaliyetlerine devam edilmiştir<sup>651</sup>. Bunlar dışında Cebel-i Lübnan'da yetiştirilen ipek kozası bölgenin ticari yapısında etkili olduğu gibi Beyrut'tan ihraç edilen ipek de dış ticaretin yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Nizamnâmeler ve yayınlanan talimatlarla hukuki çerçevede ipek öşürünün temini hususu her yönüyle açıklanmış ve uygulanması gereken usuller belirtilmiştir. Özellikle 27 Mart 1876 tarihli “Harir öşrü hakkında rüsûmat müdür ve memurlarının hareketlerini mübeyyin talimattır”<sup>652</sup> başlığı altında ipek mahsulünün satış ve nakli gibi önemli noktalar ele alınmıştır. Söz konusu talimatnamenin, nizamnâmenin 1.2. 3.ve 4. maddelerinde öşür bedelinin tahsili ile ilgilidir<sup>653</sup>. 6. maddede ise ipek müzayedesine ilişkin olmakla birlikte ipeğin ölçüm esasları belirtilmiştir. Gerek yaş gerek kuru koza olsun bunlar, kile ile ölçülecektir. Şayet külliyyetli miktarda ipek kozası bulunuyorsa kantarla ölçülecektir. Ayrıca, dellâler marifetiyle müzayede edilen ipek kozası miktarını gösteren mahsul tezkeresi verilecektir. Müzayede edilen ürün; tüccar, fabrikatör veya perakendeci gibi kişilerden her kimin uhdesine bırakılsa bırakılsın ipek, miktarı, kıyye, cinsi, bayii ve müşterilerin isimleriyle birlikte her kıyyenin fiyatı “müzayede kâtibi” tarafından kayıt altına alınacak ve “müzayede defterine” yazılacaktır. Mağazalara nakledilecek mahsul için mizan memurları pusulaları verilecektir<sup>654</sup>.

6. madde dışında 7. ve 10. maddeler ipek müzayedesıyla ilgilidir. İpek kozası veya ipek mamulünün nizama uygun şekilde nakli için tahsil edilecek vergiler ve ruhsata ilişkin hususlara değinilmiştir<sup>655</sup>.

12. maddede ise bir bütün halinde belirtilmiştir. Nitekim; “öşür” ve “resm-i dellâliyesi” ödenen koza ve mamul ipekler için “ruhsat pusulası” verilecektir. Bunların başka bir yere naklinde ise ipeğin, cins ve miktarı belirlendikten sonra fiyatlandırılacaktır<sup>656</sup>. Belirtilen

<sup>649</sup>Cezar, 1986: 216-217.

<sup>650</sup>Genç, 2013: 383.

<sup>651</sup>Quataert, 1993: 112.

<sup>652</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.370-377.

<sup>653</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.374.

<sup>654</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.372.

<sup>655</sup>Düstur, Tertib: I., Cilt: III., s.372-374.

<sup>656</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: III, s.74.

maddelerde yer alan hususlar, mahsulün temini, satışı ve nakli için geçerli olan ruhsat ve tezkere teminine ilişkindir. Ruhsatsız, kanuna aykırı, nizama aykırı ve kaçak ipek üretim, satış, nakil ve sevkiyatı için herhangi bir bedel ödenmesi söz konusu değildir. Bu nedenle, vergi ödemeksizin yapılan her türlü ticari hareketlilik kaçak faaliyetlerini tanımlamak için kullanılmıştır.

Cezai uygulamaların hukuki yaptırımlar açısından temel alınmış olsa da sonraki tarihlerde ihtiyaca göre yeni düzenlemeler yapılmıştır. Zira, XIX. yüzyıl siyasi koşullarının ekonomik alana yansımaları olarak görülen dış borçların ödenmesi ipek üzerinden alınan vergiyi de etkilemiştir. Nitekim; 1879 tarihinde yılında Rûsûm-u Sitte İdaresi kurulmuş ve devlet hazinesine gelir sağlayan tütün ve tuz gibi ürünlerin yanı sıra Bursa ve Samsun ipek öşrü de bu idareye bırakılmıştır<sup>657</sup>. Söz konusu bu vergi kalemleri, 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi ile kurulan Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne devredilmiştir<sup>658</sup>. Bundan sonraki süreçte de ipekten elde edilen gelirin arttırılması için düzenlemeler yapılmıştır. Nitekim; 27 Haziran 1908 tarihli "Harir kozası öşrü ambar hesabının usulü ru'yeti hakkında irade" yayınlanarak, vergi hususu denetim altına alınmıştır<sup>659</sup>. İpek mamulü için ihtiyaç duyulan kozalara ilginin artışı ile birlikte hammadde sorunu bu düzenlemenin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

### 2.5.3.1 Cebel-i Lübnan'da İpek Üretim ve Ticareti

İklim şartlarının uygun olması nedeniyle XVIII. yüzyılda Cebel-i Lübnan'ın tarım arazisinin büyük bir kısmı ipek kozası üretimi için dut ağaçlarının ekimine göre düzenlenmiştir<sup>660</sup>. Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa komutasında olan Mısır ordusunun, 1831 yılında Lübnan'a girmesiyle birlikte bölgedeki iktisadi faaliyetler yeniden düzenlenmiştir<sup>661</sup>. Bölgenin Mısır İdaresi'nde kaldığı dönemde halk yeni düzenlemelere karşı tepki göstermiştir. Lübnan ve Filistin'de isyanlar başlamıştır. İsyancılara sona erdirilmesi için Kavalalı Mehmet Ali Paşa 1834 yılında İbrahim Paşa'ya emir göndermiştir. Bu kapsamda, vergi uygulamaları ve mecburi askerlik gibi hususlar belirtilmiş olmakla birlikte en önemli husus ipek üzerine getirilen tekeldir. Böylelikle, ipek üretimi tamamen Mısırlıların elinde şekillenmeye başlamıştır<sup>662</sup>. Mısır İdaresi'nin Lübnan'da etkili olmaya başladığı dönemde, Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu ipek ihtiyacının karşılanması için dut ağacı ekimi teşvik edilmiştir. Hatta, Lübnan ipeğinden sağlanan gelir miktarının fazlalığı,

<sup>657</sup>Gürsoy, 1984: 21; Küçük ve Ertüzün, 1994: 60; Özdemir, 2009: 73.

<sup>658</sup>Tabakoğlu, 2016: 776-777; Küçük ve Ertüzün, 1994: 59-60.

<sup>659</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: VIII, s.860-861.

<sup>660</sup>Owen, 1993: 30; Hathaway, 2018: 220.

<sup>661</sup>Reinkowski, 2017: 62.

<sup>662</sup>Reinkowski, 2017: 62; Altundağ, 1944: 237.

İbrahim Paşa'yı o denli etkilemiştir ki, ipek üretiminin Mısır'da da yapılması için teşebbüste bulunmuştur. Bu amaçla çok sayıda Dürzi kadını, Mısır'a götürmek istemiştir ancak Dürzilerin muhalefetiyle karşılaşmıştır.<sup>663</sup>

1840'lı yılların sonundan 1850'li yılların başına kadar Fransa'da 'pebrine' adı verilen solucan hastalığının ortaya çıkması koza üretiminde düşüşe neden olmuştur. Bu nedenle Lyons ipek üreticilerine alternatif olarak ham ipek arayışına geçen Fransa, Lübnan'da yetiştirilen ipek kozasını kendine kaynak olarak görmüştür<sup>664</sup>. Fransa'nın Cebel-i Lübnan'a artan ilgisinin hammadde açısından bölge ekonomisine katkı sağladığı düşünülebilir. Ancak, 1860'tan sonra Suriye'nin ipek üreten merkezleri Fransız piyasasına sunulduğu için ekonomik getirisi düşmüştür<sup>665</sup>. Esasen Cebel-i Lübnan'ın siyasi koşulları, iktisadi faaliyetleri şekillendirdiği için ipek kozası ihracatı umulandan daha az kâr sağlamıştır. Zira, ipek kozası üreticileri tüccara bağımlı olduğu için<sup>666</sup> böyle bir durumla karşılaşıldığını söylemek mümkündür.

Siyasi koşulların ipek üretimi etkilemesinin sebebi bölgede, varlığını sürdüren mezhepsel sorunlardır ki mezhepsel sorunların temelinde de ekonomik şartlar yer almaktadır. Bilhassa, Fransa'nın mezhepsel ayrılıkları bahane ederek Mârûnîleri desteklemesi ipek üretimi ve ticaretini etkilemiştir. Nitekim; Cebel-i Lübnan'daki Mârûnîlerin bölgedeki ipek ticaretine hâkim olmaları Fransa'nın, bölge ticaretinde etkin olmasını sağlayan nedenler arasında gösterilebilir<sup>667</sup>. Özellikle, 1850'li yıllarda ipek endüstrisinden yaşanan kriz nedeniyle çoğunluğu Hristiyanlardan oluşan ve ipek üretimi yapan nüfus, Cebel-i Lübnan'dan göç etmiştir. 1860'ta göçler daha da yoğunlaşmıştır. Göçmenler, özellikle Beyrut ve Mısır gibi yerlere giderek daha iyi geçim kaynakları aramışlardır<sup>668</sup>.

Cebel-i Lübnan'ın Avrupa pazarıyla etkileşim sağladığı dönemde, ipek imalat sanayi gelişmiştir. Bilhassa, 1840 ve 1880 yılları arasında Lübnan'daki ipek yetiştiriciliği gelişmeye devam etmiştir. Ayrıca, 1880'li yıllardan sonra ipeğin dış piyasaya aktarılışı Beyrut Limanı'ndan yapıldığı sürece Cebel-i Lübnan'dan ipek ihracatı gelişme göstermeye devam etmiştir. Ancak, Beyrut'tan dış piyasaya ipek kozası sevkinde Fransız tüccarların etkinliği dikkate alındığında ne bölgedeki ipek kozası üreticisi ne de bu ürünleri alan Marsilya ve Lyons'taki iş adamları kârlı çıkmıştır<sup>669</sup>. Piyasa-kâr ilişkisinden ziyade Cebel-i Lübnan sınırları dahilinde çeşitli kazalarda bulunan ipek dolaplarının sayısı bölge halkının, geçim

<sup>663</sup>Çelik, 2016: 283.

<sup>664</sup>Owen, 1993: 155.

<sup>665</sup>Firro, 1990: 151.

<sup>666</sup>Owen, 1993: 153.

<sup>667</sup>Subaşı, 2018: 199.

<sup>668</sup>Zachs, 2005: 46.

<sup>669</sup>Zachs, 2005: 55.

kaynağı hakkında bilgi vermektedir. Nitekim; 1887 ve 1892 yılları arasında başta en fazla Metn Kazası olmak üzere, Kesrevan, Zahle, Küre, Metn, Betron ve Dayrû'l-Kamer gibi kazalarda ipek dolapları bulunmaktadır. Söz konusu bu kazalarda, toplam 6965 adet ipek dolabı bulunmaktadır<sup>670</sup>. Bunun yanı sıra bu dönemde Cebel-i Lübnan'da, 5 tanesi Fransızlar tarafından yönetilen 7 adet ipek fabrikası bulunmaktadır. Burada imal edilen ipekli dokumaların bir kısmı yurtdışına ihraç edildiği gibi bir kısmı da Cebel-i Lübnan'a coğrafi yakınlığı bulunan Halep, Şam ve Bağdat'a gönderilmektedir<sup>671</sup>.

Belirtildiği üzere, Cebel-i Lübnan'da ipek üretiminin artışıyla birlikte ipekli dokuma sanayi de artmıştır. Ancak yetiştirilen ipeklerin, Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a sevk edilmesi buradaki ipekli dokuma sanayisinin aleyhine gelişmelerin yaşanmasına neden olmuştur. Bu olumsuz koşullara rağmen ipek yetiştiriciliği artmıştır. İç piyasada ipek kozasının artışı nedeniyle ihracı hususunda sorunlar çıkmıştır. Bu sorun kendisini, ipek kozası kaçakçılığı olarak göstermiştir. Özellikle, XIX. yüzyılda ipek yetiştiriciliği ile önem kazanan Cebel-i Lübnan'da, yerli ve yabancı tüccarların kaçakçılık faaliyetlerinde ipek kozası da yer almıştır.

### 2.5.3.2 Cebel-i Lübnan Kıyılarında İpek Kaçakçılığı

Fiziki koşulları nedeniyle zirai üretimin ticari yapıyı koşullandırdığı dönemde, Cebel-i Lübnan'da ipek üretimi ve ticareti önemli boyuttadır. Kimi dönemler kesintiye uğramış olsa da XIX. yüzyılda bölgenin siyasi koşullarından yararlanan Fransa, ipek ticaretinde etkin role sahiptir. Bilhassa, Cebel-i Lübnan'ın özel statüsü nedeniyle, Cebel-i Lübnan'da yetişen ipek kozaların sevki için öteden beri öşür tezkeresi aranmamaktadır. Ancak Suriye Vilâyeti mahsulü olan ipeklerden tezkere alınması gerekmektedir. Söz konusu bu iki mahal mahsulünün birbirinden ayrı tutulması için böyle bir uygulama yapılmıştır<sup>672</sup>.

Esasen bu hususta daha önce Duyûn-ı Umûmiyye Komiserliği, Maliye ve Hariciye Nezâretiyle yapılan istişare sonucunda bir karar alınmıştır. Bu karar göre: her devlet tebaasından öşür tezkeresi almakla beraber Cebel-i Lübnan mahsulü olan ipek dükkanlarına dahi nakliye tezkeresi verilmesi hususuna değinilmiştir. Özellikle, Suriye Vilâyeti ve Cebel-i Lübnan mahsulü olan ipek ve kozaların birbirinden ayırt edilmesi için ipek öşür resmi ödenmelidir. Hatta, daha anlaşılır olması için bu işin, bir nezâret müessesesi altında bulundurulmasıyla birlikte imtiyaz harici tutulan koza ve ipeğin muhafazasına önem verilmiştir. Bilhassa, Cebel-i Lübnan imtiyazatının dokuzuncu hükmüne binaen, hiçbir şekilde herhangi bir

<sup>670</sup>Çelik, 2016: 285.

<sup>671</sup>Dereci, 2019: 172.

<sup>672</sup>BOA., DH.MKT. 65/10, lef. 1. (19 Zilhicce 1311- 23 Haziran 1894).

müşkülata asla mahal verilmeyeceği yönünde ısrarlı davranılmıştır<sup>673</sup>. Ancak, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı ve Fransa Sefâreti, ipek ve koza mahsulünün nakli sırasında ödenen tezkere bedeline itiraz etmiş ve muhalefet ortamının yaratılmasına neden olmuştur. Şûrâ-yı Devlet'in kararı üzerine, koza ve ipekler, “tezkere ve şehâdetnâme” verilmesi için her yerde bir memur bulundurulması mümkün değildir. Ayrıca Cebel ahâlisine verilen imtiyazlara da uygun olmadığı için Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı ve Fransa Sefâreti tarafından itiraz edilmiştir<sup>674</sup>.

İtiraz ve muhalefete son vermek için Şûrâ-yı Devlet Dahiliye Dairesi tarafından tanzim olan mazbata, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı ile gerçekleşen görüşmeleri içeren evrak ve Dahiliye Nezâreti'nin tezkeresi üzerine durum, Meclis-i Mahsûsa-ı Vükelâca müzakere edilmiştir. Müzakere sonucunda Cebel-i Lübnan mahsulü ipek ve ipek kozaları hakkında kaçakçılığa ilişkin önemli bir karar alınmıştır. Söz konusu karar, Cebel-i Lübnan'da üretilen ipek ve ipek kozasının için “şehâdetnâme” usulünün uygulanacağı yönündedir. Nitekim; şehâdetnâmesiz olarak derdest edilecek koza ve ipeklere, “kaçak nazarıyla bakılacağı” belirtilmiştir. Alınan karar, sadarete beyan edilmiştir. Ayrıca, bu kararın suistimal edilmemesi ve herhangi bir zorluk ortaya çıkmaması gerekliliği, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir<sup>675</sup>.

Cebel-i Lübnan'da ipek kozasının yetiştirilmesi, ipek imal ve nakli XIX. yüzyılda sorun haline geldiği gibi bu yüzyılın sonunda Cebel-i Lübnan'a nakledilen ipekten alınan öşür vergisi de sorun haline gelmiştir. Bu husustaki gelişmeler ve kurumlar arası görüşmeler, Maliye Nezâreti'nin, Şûrâ-yı Devlet'e gönderdiği 2 Mart 1901 tarihli tezkirede belirtilmiştir. Şöyle ki; Cebel-i Dürûz'da şimdiye kadar tütün ve ipek üzerinden vergi bedeli tahsil edilmemiştir. Bu hususta Beyrut Duyûn-ı Umûmiyye Nezâreti, Suriye Vilâyeti'ndeki uygulamanın geçerliliği için teşebbüste bulunarak usule uygun muamele edilmesinin gerekliliğini, İdare Meclisi'ne bildirilmiştir. Bu konuda, Beyrut Vilâyeti'nden alınan tahriratta dahi şimdiye kadar vergi alınmamasına rağmen, bundan sonra öşre tabi tutulması “su-i tesir” edecektir. Bu nedenle şikâyetlere neden olacaktır. Dolayısıyla Bâbiâli'nin, konu hakkındaki kararı bildirilinceye kadar ipek öşrü hususundaki muafiyet, uygulanmaya devam edecektir<sup>676</sup>.

Belirtildiği üzere; Cebel-i Lübnan'ın idari yapısından dolayı birtakım ayrıcalıklara yer verilmiş olsa da ipek üretim ve nakline ilişkin düzenlemeler kontrol altına alınmıştır. İpek naklinin, nizama uygun olarak yapılması için kaçak olarak addedilen ipeğin özelliği açıklanmıştır. İpek kaçakçılığına ilişkin herhangi bir şahıs ve yer adı bulunmamakla birlikte,

<sup>673</sup>BOA., DH.MKT. 2017/98. (13 Rebiü'l-ahir 1310-4 Kasım 1892).

<sup>674</sup>BOA., MV., 76/88. (24 Rebiü'l-evvel 1311/5 Ekim 1893).

<sup>675</sup>BOA., DH.MKT., 65/10, lef. 1. (19 Zilhicce 1311- 23 Haziran 1894).

<sup>676</sup>BOA. BEO.,1650/123706, lef. 2. (21 Zilkade1319/ 31 Mart 1902).

ipek kaçakçılarının Cebel Temyiz Mahkemesi'nde yargılanacağı kararı alınmıştır<sup>677</sup>. Öte yandan, Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan Betron ve Cünye İskelesi gibi noktalardan ipek kaçakçılığının yapıldığına dair bir ihbar veya herhangi bir veri bulunmamaktadır. Ancak Beyrut'a kaçak olarak sevk edilen ham ipeğin gidiş güzergâhında büyük bir ihtimalle Cünye İskelesi kullanılmaktadır. Bu ihtimalin göz önünde bulundurulmasının nedeni; tütün<sup>678</sup>, kereste<sup>679</sup> ve petrol gazı yüklü kaçakçı vapurlarının Beyrut üzerinden gelerek yüklerinin bir kısmını Cünye İskelesine indirerek bölge tüccarlarına kaçak emtia temin etmeleridir<sup>680</sup>. Belirtilen ticari emtia dışında yabancı bandıralı vapurlarla Amerika'ya göç etmek isteyen kaçak yolcuların, yola çıkış noktası da Cünye İskelesi olmuştur<sup>681</sup>. Tüm bu nedenlerden dolayı Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a aktarılan kaçak ipeğin nakil güzergâhında da Cünye İskelesi'nin kullanılması kuvvetle muhtemeldir.

### 2.5.3.3 Beyrut Limanında İpek Ticareti

Beyrut Vilâyeti'nin merkezi olan Beyrut Kazası dahil olmak üzere, pek çok köyde ipek dokumacılığı yapılmaktadır. Örneğin; 1528 tarihli kayıtlara göre, Beyrut'ta 4 adet ipek dolabı bulunmaktadır. Yıllık vergisi geliri ise 10.000 akçe değerindedir<sup>682</sup>. 1535 yılında ise mevcut ipek dolabı sayısı 12'dir. Bu rakam sonraki yıllarda giderek artmıştır. Öyle ki, 1548 yılında 20 ve 1569'da ise 30 adet ipek dolabı bulunmaktadır. Cebel-i Lübnan dahilinde üretilen ipeğin Beyrut'a aktarılmasıyla birlikte ipek dolapları artmıştır<sup>683</sup>.

XIX. yüzyılda meydana gelen siyasi gelişmeler ve ekonomideki çevresel faktörlerin etkisi, Beyrut'un üretim ve ticaret potansiyelini değiştirmiştir. Mısır Valisi Kavalalı İbrahim Paşa'nın Lübnan'a girişiyle birlikte başlayan süreçte gelişmeye başlayan Beyrut limanı, Suriye bölgesinin Avrupa pazarıyla etkileşim halinde kalmasına neden olmuştur. Nitekim 1833 yılında Suriye ihracatının büyük bir kısmını oluşturan ürünler, Beyrut Limanı'ndan geçmektedir<sup>684</sup>. 1850'li yıllarda gelişen sanayi olanaklarına rağmen ipek endüstrisinde yaşanan kriz Beyrut ipek ihraç ve imalatını tümüyle değiştirmiştir. Bu değişim Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a göç eden Hristiyan ahâlinin sayısının artışıyla ticari olanakları geliştirmiştir. Nitekim; Cebel-i Lübnan

<sup>677</sup>BOA., ŞD., 307/37, lef. 3. (16 Mayıs 1301/28 Mayıs 1885).

<sup>678</sup>BOA., ZB., 467/121. (20 Kânûn-ı sâni 1320/ 3 Aralık 1904).

<sup>679</sup>BOA., A., MTZ., CL., 2/79. Lef. 23. (18 Safer 1312/ 21 Ağustos 1894).

<sup>680</sup>BOA., DH., MUİ., 11/3-1. Lef. 3. (25 Haziran 1325-8 Temmuz 1909).

<sup>681</sup>BOA., DH. MKT., 20/35, lef 2. (12 Nisan 1309/24 Nisan 1893).

<sup>682</sup>Öztürk, 2016: 105; Çelik, 2016: 278.

<sup>683</sup>Çelik, 2016: 279.

<sup>684</sup>Zachs, 2005: 48.



başta olmak üzere, Halep ve Şam'dan gelen göçmenler, Beyrut'un ticari sahasının gelişmesinde etken faktörler arasındadır<sup>685</sup>.

Göçler dışında, Fransa'nın ipek endüstrisi için aradığı ham ipek kaynağının Beyrut'tan tedarik etmesi gibi nedenler buradaki ipek üretimi ve ipekli dokumacılığının gelişimini desteklemiştir. Ayrıca, ipek fabrikalarının varlığı, Beyrut'un en önemli gelir kaynakları arasında yer alması, ipek üretim ve imalatının boyutunu göstermektedir<sup>686</sup>. Bu nedenle Suriye Bölgesi'nin tüm kıyı ve liman ticaretinin gelişimine katkı sunan faktörlerin arasında en önemli faktör, Avrupalı devletlerin bölge sanayisine olan etkisi ile açıklanabilir. Nitekim; Fransa, Beyrut ve Cebel-i Lübnan'a yatırım yaparak ipekli ürün imali yapmaktadır. İmal edilen ürünler çoğunlukla Halep, Şam ve Bağdat'a gönderilmiş olsa da bir kısmı da Fransa'ya ihraç edilmektedir<sup>687</sup>. Cebel-i Lübnan'dan, Beyrut Limanı'na aktarılan ipek, Marsilya Limanı ile Lyon'daki dokuma fabrikalarına gönderilmiştir<sup>688</sup>. Düşük vergilerle, ekonomik taşıma olanağı sunan gemiler kullanılarak yapılan ipek ihracatı nedeniyle, Cebel-i Lübnan ve Beyrut, Avrupalı devletlerin vazgeçilmez hammadde kaynağı olarak görülmüştür.

Osmanlı Devleti, mali düzeni sabote eden durumu önlemek için vergi sistemi kapsamında yeni düzenlemeler yapmıştır. Nitekim; Beyrut'un önemli iktisadi ürünlerinden biri olan ipeğin, üretim ve ticaretini kontrol altında tutmak için Beyrut Gümrüğü dahilinde "harir gümrüğü" oluşturulmuştur<sup>689</sup>. Osmanlı Devleti, Beyrut'taki ipek imalatının Fransızların elinde şekillenmesine izin vermemek ve bu durumu önlemek amacıyla başka devlet tebaasından olan herhangi bir tüccar tarafından ipek nakli yapılmasına karşı çıkmıştır. Bu nedenle ipek imal ve ticaretinin denetimi, Osmanlı tebaasından olan bir Ermeni'ye bırakılmıştır<sup>690</sup>. Beyrut'ta ipek üretim, imal ve ticareti konusunda Osmanlı yönetimi, yabancı nüfuzunun engellemeye veya en azından azaltmaya yönelik bazı tedbirler almış olsa dahi bölgede, yerli sanayiye destekleyen bir tutum içinde olduğunu söylemek mümkündür. Belirtildiği üzere, XIX. yüzyılda Doğu Akdeniz kıyılarında gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri arasında ipek önemli bir yer tutmaktadır. Zira, ipekli dokuma imalatı ve ihracında Avrupalı devletlerin etkisinin kırılmaya çalışıldığı dönemde, ipek kaçakçılığı faaliyetleri yoğunluk kazanmıştır.

---

<sup>685</sup>Zachs, 2005: 46.

<sup>686</sup>Yıldız, 2019: 61-62.

<sup>687</sup>Dereci, 2019: 172-173.

<sup>688</sup>Güneş, 2019: 81; Zachs, 2005: 55.

<sup>689</sup>Yıldız, 2019: 64.

<sup>690</sup>Dereci, 2019: 172-173.

### 2.5.3.4 Beyrut Limanı'nda İpek Kaçakçılığı

Beyrut Limanı'nda gerçekleşen tütün, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı faaliyetlerinde olduğu gibi gümrük memurlarının görevini kötüye kullanmaları veya kıyı hattının asayişsizliğinden dolayı ipek kaçakçılığı da yapılmıştır. Ancak ipek kaçakçılığının en önemli nedeni, ipekten elde edilen kârın fazla olmasıdır<sup>691</sup>.

1844 yılında Suriye Bölgesi'ne ait mahsulün, Beyrut Limanı'ndan, Marsilya'ya hareket edecek gemilere yüklendiği fark edilmiştir. Kaçak olarak yüklenen ipeğin miktarı ise 200 balya kadardır. Bu kaçakçılık faaliyetinden, Beyrut gümrük idarecisi sorumlu tutulmuştur<sup>692</sup>. Buna benzer yüklü miktarda ipek kaçakçılığı olayı da 1872 yılında meydana gelmiştir. Nitekim; bu olaya ilişkin olarak Evans isimli gümrük memurunun, Rüsûmat İdaresi'ne yaptığı ihbar önemlidir. Söz konusu ihbara göre; Evans'ın gözü önünde, Beyrut Kara Gümrüğü'nden, Rüsûmat İdaresi Baş Kâtibi sabık Abdülfettah Efendi tarafından 5-6 lira alınarak kaçak ipek ihracına müsaade edilmiştir. Kanuna aykırı bir durum meydana geldiği için bu ihbarın araştırılmasının gerekliliği beyan edilmiştir<sup>693</sup>. Ayrıca, eskiden Beyrut Kara Gümrüğü Kâtibi olan Abdülfettah Efendi'nin kaçakçılık yaptığına dair ihbar sonrasında tahkikat başlatılmıştır. Tahkikatın sonucunda Abdülfettah Efendi'nin, 98 kıyye ipek kaçırdığı ortaya çıkmıştır. Evans'ın bu sırada ilgili mercilere gönderdiği arızasında belirttiği üzere, kaçakçılık faaliyetine müsaade eden Abdülfettah Efendi, ihbar edildiği ve yargılandığı dönemde Hama Sancağı'nda miri arazi memuru olarak görev yapmaktadır<sup>694</sup>.

### 2.5.3.5 İpek Kaçakçılığının Önlenmesi İçin Alınan Tedbirler

Cebel-i Lübnan ve Beyrut'ta yapılan ipek kaçakçılığı faaliyetleri diğer ürünlerin yasal ve yasa dışı ticaretinden daha fazla birbirleriyle etkileşim halindedir. Dolayısıyla, Cebel-i Lübnan kıyıları ve Beyrut Limanı'nda yoğunlaşan ipek kaçakçılığının önlenmesi için alınan tedbirler benzer özellikler taşımaktadır. Söz konusu benzerlik, Cebel-i Lübnan'da yetiştirilen ham ipeğin veya işlenmiş ipeğin, Beyrut'a nakledilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle buralardaki önlemler birlikte ele alınacaktır.

Yapılan ihbarların gerçekliğinin araştırılması için başlatılan soruşturma sonrasında yargı sürecinde alınan karara göre önleyici tedbirler alınmıştır. Alınan tedbirler içinde hukuki sürecin bir parçası olan cezalar önemlidir. Sözgelimi, kaçak suçuna fiilen iştirak eden veya göz yumanlara verilen caydırıcı cezalar, kaçakçılara göz dağı verecek mahiyete sahiptir. Zira, 1872

<sup>691</sup>Yıldız, 2019: 64.

<sup>692</sup>Dereci, 2019: 256-257.

<sup>693</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 1. (19 Zilhicce 1288/29 Şubat 1872).

<sup>694</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 5. (25 Zilkade 1288/5 Şubat 1872).

yılında Beyrut Kara Gümrüğü Baş Kâtibi Abdülfettah'ın rüşvet karşılığında yüklü miktarda ipeğin gümrükten kaçırılmasına olanak sağlayan ve bu durumu ihbar eden Evans'a hapis cezası verilmiştir. Durum yargı sürecinde o denli ciddi boyuta ulaşmıştır ki kalebentlik cezası verilmiştir<sup>695</sup>.

Cezalar dışında önlem kapsamında kıyı hattının güvenliğini sağlamak için kaçak emtianın naklini önlemek amacıyla kolluk kuvvetlerinin atandığı bilinmektedir. Ayrıca, tütün, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının önlenmesi hususunda alınan tedbirler ipek kaçakçılığı için de geçerlidir. Nitekim; Beyrut Limanı'nda güvenli ticari sahanın oluşturulması ve kaçakçılık faaliyetlerine son vermek sahillerin gözetlenmesi amacıyla istimbob ve vapur tahsis edildiği bilinmektedir.

#### 2.5.4 Haşhaş Kaçakçılığı

Papaveraceae familyasından olan haşhaş bitkisinin Latince adı; Papaver Somniferum'dur<sup>696</sup>. 'Afyon çiçeği' olarak da adlandırılan haşhaş yapı itibariyle, otsu ve çok kapsüllüdür. Yiyeceklerde kullanıldığı gibi tıbbi alanda da kullanılmaktadır. Nitekim; haşhaş başı adı verilen haşhaş kapsülü, olgunlaşmadan bir bıçak yardımıyla çizildiğinde, kapsülden süt salgılanmaktadır. Kısa süre sonra yoğunluğu artan süt bir araya getirilip yoğurulduktan sonra afyon adı verilen madde ortaya çıkmaktadır. Ağrı kesici ve uyuşturucu madde özelliği olan afyon, tıbbi alanda değerli bir maddedir<sup>697</sup>.

Haşhaş bitkisinin ziraatı, Anadolu'da Hitit döneminden itibaren yapılmaktadır. Tıbbi özelliğinden olacak ki, İslam tıbbının etkisiyle birlikte haşhaş ziraatının artışı, afyon üretimini de desteklemiştir. Büyük bir ihtimalle Müslüman tüccarlar vasıtasıyla Hindistan ve Çin'e kadar yaygınlık kazanmıştır<sup>698</sup>. Kullanım alanı nedeniyle önemli bir yere sahip olan haşhaş ziraatı, iklim koşullarının elverişli olduğu bölgelerde yapılmaktadır. Özellikle, Karadeniz gibi bol yağışlı bölgeler dışında Anadolu coğrafyasında haşhaş ziraatı, deniz seviyesinden 1.850 metre yükseklikte kadar yetiştirilme olanağına sahiptir<sup>699</sup>. Haşhaşın yetiştirildiği ve afyonun üretildiği alandan çok ihraç edildiği iskeleler esas alınarak adlandırılmıştır. Bilhassa, iç bölgelerden kıyı hattına sevk edilen afyonlar iskele isimleriyle adlandırılmıştır. Nitekim; Malatya ve Sivas civarında üretilen afyonlar Samsun veya Sinop iskelelerine nakledildiği için Samsun Afyonu

<sup>695</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 1. (19 Zilhicce 1288/29 Şubat 1872).

<sup>696</sup>Mat, 2010: 285; Baytop, 1997: 403.

<sup>697</sup>Özdemir, 2014: 1759.

<sup>698</sup>Mat, 2010: 285; Özdemir, 2014: 1760.

<sup>699</sup>Çıtır, 2015: 31.

veya Sinop Afyonu adıyla ihraç edilmektedir. Aynı şekilde İzmir civarında yetiştirilen afyonlar da İzmir İskelesi'nden ihraç edildiği için İzmir Afyonu olarak adlandırılmaktadır<sup>700</sup>.

1695 yılından itibaren bazı vergi kalemleri mukâtaa sistemi dahilinde iltizama bırakılmıştır. Bunlardan biri de haşhaş olup afyon üretimi de iltizam usulünün uygulanmasıyla şekillenmiştir. Belli bir süre ve bedel karşılığında mültezimin sorumluluğuna bırakılan haşhaş veya afyon mukâtaası devletin önemli gelir kalemlerinden biridir. XVIII. yüzyılda, haşhaş ziraatından elde edilen gelir, “Haşhaş Mukâtaası Kalemi”ne bağlanmıştır. Haşhaş mukâtaasını alan mültezime, haşhaş mültezimi veya afyon mültezimi denilmektedir. Ekilen haşhaştan, dönüm üzerinden senelik miri resim oranı belirlenmektedir<sup>701</sup>. Haşhaş kapsülünden elde edilen haşhaş sütü diğer adıyla haşhaş sakızının, bölgede sorumlu olan mültezime satılması gerekmektedir. Aksi takdirde başka amaçlarla farklı kişilere satılması yasaktır. Zira bu şekilde bir satış gerçekleştiğinde kaçak olarak addedilmektedir<sup>702</sup>.

Kullanım alanının çeşitliliği kapsamında, Osmanlı ticaretinde önemli bir yere sahip olan haşhaş ve afyon XIX. yüzyılda üretim ve satışının denetiminde yeni düzenlemeler getirilmiştir. Yed-i vâhid usulünün uygulanmaya başlanmasıyla afyonun satışı, tüccarın vergi ödeyerek elde ettiği tezkere ile gerçekleşmektedir. Verimli bir sistem geliştirilerek hazineye fazla gelir sağlanması ve devlet denetiminin etkin kullanılması adına getirilen yed-i vâhid uygulaması olumsuzluklara neden olmuştur. Nitekim; 1830'lu yıllara doğru üreticiden ucuza alınan afyon yabancı tüccarlara yüksek fiyatla satılmasına kalkışanlar olmuştur<sup>703</sup>. Diğer taraftan bu uygulama, afyon ihracatında ciddi düşüş yaşanmasına sebep olmuştur<sup>704</sup>. Buna benzer olumsuzlukları önlemek adına, daha merkeziyetçi bir yöntem denenmiş ve üretilen afyonun toplanması, İzmir İhtisab Nazırı Ömer Efendi'nin sorumluluğuna bırakılmıştır. Böylelikle, Osmanlı reayasından olan tüccarlar İzmir İhtisab Nazırı tarafından verilen tezkere ile afyonu toplayabilecektir<sup>705</sup>.

Yed-i vâhid usulünün kaldırışından sonra afyon üzerinden aynî olarak 1/8 oranında öşür resmi ile dönüm resmi birlikte alınmaya başlanmıştır<sup>706</sup>. İç ticarete etkin rol oynamayan afyon, XIX. yüzyıl Osmanlı dış ticaret alanında ön plana çıkmıştır. Öyle ki, bu dönemde ihraç mallarının sıralamasında incir ve ham ipekten sonra gelerek yedinci sırada yer almaktadır<sup>707</sup>. Osmanlı dış ticaret hacminde meydana gelen artışa rağmen ham ipek, incir, buğday ve üzüm

<sup>700</sup>Çıtır, 2015: 31-32.

<sup>701</sup>Özdemir, 2014: 1763-1764.

<sup>702</sup>Özdemir, 2014: 1766.

<sup>703</sup>Kütükoğlu, 1974: 66; Özdemir, 2014: 1766.

<sup>704</sup>Çıtır, 2015: 35.

<sup>705</sup>Kütükoğlu, 1974: 66; Özdemir, 2014: 1766.

<sup>706</sup>Kütükoğlu, 1976: 23.

<sup>707</sup>Çolak, 2013: 521.

gibi ürünlerde olduğu gibi afyonun da toplam ihracat payında dikkate değer bir artış görülmemiştir. Nitekim; bu ürünlerin toplam ihracat payı 1880 yılında %51 olmasına rağmen, 1913'te oran %44'e düşmüştür<sup>708</sup>. Bu dönemde afyonun satış değeri oldukça yüksektir. Yaklaşık olarak 140 ve 165 kuruş arasında değişen fiyat aralığı bazen 200 kuruşa kadar çıkmıştır. 1911 ve 1912 yıllarında ise 249 kuruşa kadar yükselmiştir<sup>709</sup>.

Önemli bir ihraç maddesi olduğu için yed-i vâhid uygulamasıyla, kaçakçılığa meydan vermemek adına afyon üretimi, nakli ve ihracı hususunda düzenlemeler yapılmıştır. Ancak yed-i vâhid usulünün kaldırılışıyla birlikte meydana gelen gelişmeler afyon üretim ve ihracını etkilemiştir. Özellikle, Avrupalı devletlerin hammadde arayışında kaynak olarak nitelendirilen Osmanlı sınırları dahilinde üretilen zirai ürünlerin kaçakçılığı artmıştır. Nitekim; buharlı gemilerin Doğu Akdeniz limanlarında seyri sırasında güvenli ticari sahasının oluşturulamaması, afyonun hammaddesi olarak nitelendirebileceğimiz haşhaşın kaçak sevkiyatına neden olmuştur. Ancak çalışmamızın kapsadığı coğrafi sınırlar dahilinde sadece Beyrut Limanı'nda haşhaş kaçakçılığının yapıldığı tespit edilmiştir.

#### 2.5.4.1 Beyrut Limanında Haşhaş Kaçakçılığı

Beyrut Limanı, tütün ve patlayıcı madde kaçakçılığı kadar yoğun olmasa dahi kaçak haşhaş sevkiyatının yapıldığı veya seyir güzergâhında bulunduğu yerlerden biridir. Nitekim; Beyrut Valisi Nasuh Paşa'nın, Sadarete yazdığı Nisan 1895 tarihli telgraf içeriğinde, Beyrut limanına gelen Söğütlü Vapuru'nda birtakım kaçakçıların bulunduğu belirtilmiştir. Söz konusu kaçakçıların Cebel üzerinden şehre yüklü miktarda tütün, silah ve barut başta olmak üzere 10 kilo haşhaşın şehre çıkarıldığı yönünde ihbar gelmiştir. Bunun üzerine kaçakçılar, iskele polis komiseri tarafından yakalanarak vilâyete teslim edilmiştir<sup>710</sup>.

Beyrut Limanı'na aktarılan kaçak haşhaşın nerede üretildiğinin tespiti hususunda kesin bir yargıda bulunmak olanaksızdır. Ancak, Pire Şehbenderliği'nden gelen 26 Ocak 1900 tarihli telgrafta belirtildiği üzere; "Ayos Espiridon" adlı Yunan bandıralı ufak bir vapura, tömbeki ve silah gibi birçok ithali yasak ürünle birlikte haşhaş yüklenmiştir. Söz konusu vapur, Neon kaptanlığında Yunanistan dahilinde bulunan Epidavron Limanı'ndan yola çıkmıştır<sup>711</sup>. Kaçak haşhaşın Beyrut'a naklinde Yunan bandıralı vapurların etkinliği, 1904 yılında yapılan ihbarla kaçakçıların izlediği güzergâh netlik kazanmaktadır. Pire Baş Şehbenderlik Vekâleti'nden yapılan istihbarata göre; Ayos Espiridon adlı vapurun sahibi aynı zamanda Yunan

<sup>708</sup>Pamuk, 1985: 657.

<sup>709</sup>Çolak, 2013: 523.

<sup>710</sup>BOA., Y.A., HUS. 325/5, lef. 2 (23 Şevval 1312/19 Nisan 1895).

<sup>711</sup>BOA., HR. İD., 2129/131. (12 Kanun-i sani 1315/24 Ocak 1900).

kaçakçılarından olan “Mişel ve Kiga” dır. Bunlar, kaçak haşhaş nakletmek için yola çıkmışlardır. Fakat Ayos Espiridon adlı vapurla değil kaçak haşhaş yükü, Aşilefs adlı başka bir gemiye aktarılmış ve bu gemiyle Beyrut’a doğru hareket edilmiştir<sup>712</sup>.

Ayrıca kısa bir süre sonra Aşilefs adlı kaçakçı vapurunun adına tekrar rastlanılmaktadır. Nitekim; Beyrut Vilâyeti ve Kudüs Mutasarrıflığı’na, Aşilefs adlı Yunan vapurunun kaçak haşhaş yüküyle Beyrut veya Yafa Limanı’na doğru hareket ettiği bildirilmiştir. Ancak bu kez, farklı bir yol denenmiştir. Nitekim; Kuşadası’nda vapura yüklenen üzümün altında haşhaş ve silah saklanmıştır. Söz konusu bu kaçak emtia, Beyrut veya Yafa Limanı’na çıkarılmak üzere yola çıktığı haber verilmiştir<sup>713</sup>. Yunan bandıralı kaçakçı vapurları, Beyrut Vilâyeti merkezinde olduğu gibi ve mülhakatı olan sahillere kaçak haşhaş sevkiyatı yapmıştır. Nitekim; 1889 yılında Abbasyani adlı vapurun, kaçak haşhaş yüküyle Trablusşam’a doğru hareket ettiği ihbar edilmiştir.

Ayrıca, Doğu Akdeniz kıyılarında kaçak haşhaş sevkinde olduğu gibi birden fazla kaçak ürün farklı güzergâhlarda ilerlemiştir. Öyle ki, tömbeki ve haşhaş birlikte taşınmıştır. Ancak haşhaş, Beyrut üzerinden ilerleyerek İskenderiye kıyılarına ulaştırılmıştır. Tömbeki ise o civarda bulunan bir kıyıya aktarılacaktır. Bu kapsamda, Beyrut Reji Nezâreti tarafından, Trablus sahillerinde asayişin sağlanması yönündeki gereklilikler Tömbeki Reji İdaresi’ne bildirilmiştir<sup>714</sup>.

#### 2.5.4.2 Haşhaş Kaçakçılığının Önlenmesi İçin Alınan Tedbirler

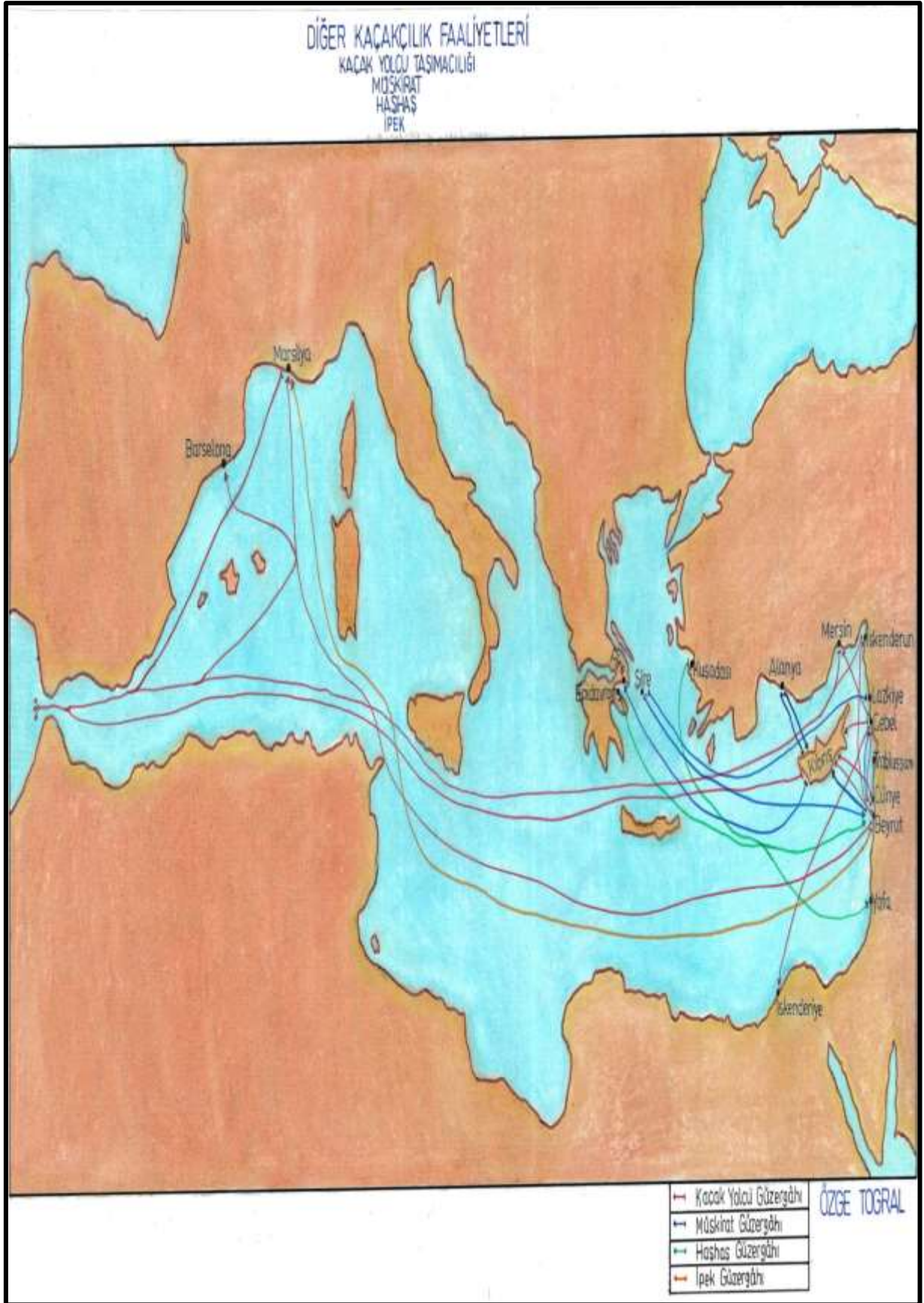
Alınan önlemler kapsamında incelenen dönemle ilgili afyon ihracatına ilişkin yasal çerçeve oluşturulmuştur. Ancak afyonun hammaddesi haşhaşın ithalat ve ihracatına yönelik bir uygulama tespit edilememiştir. Öte yandan kaçak haşhaş sevkiyatı; tütün, silah ve patlayıcı madde ile birlikte yapılmıştır. Bu nedenle tütün, silah ve buna benzer ithali yasak ürünlerin sevkiyatını önlenmeye yönelik tedbirler alınmıştır. Tedbirler, genellikle kıyı bölgelerin asayışı ile ilgilidir. Özellikle, kıyı hatlarını gözetlemekle yükümlü olan kolluk kuvvetlerin atanmış olması bu durumu destekler niteliktedir. Buna örnek olarak, 1899 yılında Abbasyani adlı vapurun, haşhaş yükünü kıyıda iç bölgelere sevkiyatının önlenmesi için Reji Vapuru gönderilmesi gösterilebilir<sup>715</sup>.

<sup>712</sup>BOA., HR. İD., 2105/27. (9 Haziran 1320/ 22 Haziran 1904).

<sup>713</sup>BOA., 2412/180831. (5 Eylül 1320/18 Eylül 1904).

<sup>714</sup>BOA., MKT., 2156/72. (21 Şâban 1316/4 Ocak 1899).

<sup>715</sup>BOA., MKT., 2156/72. (21 Şâban 1316/4 Ocak 1899).



Haritalar 2.5 Diğer Kaçakçılık Faaliyetleri Haritası

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİNİN HUKUKİ BOYUTLARI

Osmanlı iktisadi yapısında önemli vergi kalemleri olan ürünlerin imali, nakli ve satışı belirli nizamnâme ve kanunnâme hükümlerine göre yapılmıştır. Nizamnâmelerin, içeriğine ilişkin olarak, “nizamnâmeye aykırı veya kanuna aykırı” olarak tanımlanan kaçak faaliyetler Doğu Akdeniz limanlarında yoğunluk kazanmıştır. Bu kapsamda, incelenen döneme ilişkin tütün, kereste, silah ve patlayıcı madde, müskirât, tuz, haşhaş ve kaçak yolcu taşımacılığıyla ilgili kaçakçılık faaliyetlerinin hukuki boyutunu açıklamadan önce nizamnâmelerin yer aldığı Düstur’dan bahsetmek gerekmektedir.

Düstur, anlam ve kapsam olarak; Tanzimat Fermanı’nın ilanından sonra, Osmanlı Devleti’nin kuruluşundan itibaren Türkiye Cumhuriyeti’nde kabul edilen nizamnâme ve hukuki mevzuatın yer aldığı resmi külliyatı ifade etmektedir<sup>716</sup>. Özellikle XIX. yüzyılda siyasi ve sosyal alanda yapılan her yenilik farklı uygulamaları beraberinde getirdiği için alınan vergiden, taşıma ücretine ve satışına kadar her türlü ticari hareketlilik nizamnâmelerin içeriğine yansımıştır. Bu bağlamda, her bir kaçakçılık faaliyetinin hukuki boyutu nizamnâmeler ışığında ele alınacaktır.

#### **3.1.Kereste Kaçakçılığı**

Tanzimat döneminden itibaren hız kazanmaya başlayan orman ıslahına yönelik uygulamalar Arazi Kanunnâmesi hükümleriyle şekillenme başlamıştır. Temelde kereste, imal, nakil ve ticareti 13 Ocak 1870 tarihli Orman Nizamnâmesinin hükümleri dikkate alınarak yasal çerçeve oluşturulmuştur. Kerestenin imali ve nakline dair önemli bir düzenleme olan ruhsat uygulaması, 1870 tarihli nizamnâmenin 9. maddesinde belirtilmiştir. İhraç edilecek kerestenin belirlenmesi hususu ise, 10. maddede belirtilerek kaçak kereste temin ve ihracı önlenmeye çalışılmıştır. 11. Madde ise mukavelename harici kesilen kereste teminini önlemek için caydırıcı tedbir olarak değerlendirilecek nakdi cezanın niteliği hakkında bilgi vermektedir. Ayrıca, Miri ormanlar dışında köy ve kasabalara mahsus baltalıklardan kereste teminini düzenleyen 22, 25 ve 26. maddelerin içeriğinde kaçak kereste kesiminin önlenmesine yönelik uygulamalar belirtilmiştir. Esas itibarıyla nizamnâme hükümleri yasal kesim, imal ve nakli için gerekli düzenlemeleri içermiş olsa da bazı noktalar muğlaktır. Bilhassa, söz konusu nizamnâme uygulama sahasında güncelliğini yitirdiği ve orman alanlarının tasarrufunda sorunlara neden

---

<sup>716</sup>Aydın, 1994: 48.



olduğu için yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu nedenle sonraki dönemlerde ihtiyaca göre nizamname hükümlerine yenileri eklenmiştir. Nitekim; 12 Mayıs 1874 tarihli talimatname ile yeni düzenlemeler yapılmıştır. Ardından 19 Nisan 1876 tarihli talimatnameyle vergi oranları tekrar düzenlenmiştir<sup>717</sup>.

Genellikle vergi ödemekten kaçınanların başvurduğu faaliyetlerden biri olan kereste kaçakçılığı kıyı bölgelerde yoğunlaşmıştır. Hem iklim koşulları hem de ulaşım olanaklarının kereste kaçakçılığının artmasına neden olmuştur. Ancak bu yoğunluk hukuki olarak önlenmeye çalışılmıştır. Özellikle; 19 Nisan 1876 tarihli talimatname içeriğinde kereste üzerinden alınan vergi oranları ve kaçak olarak addedilen kereste temininin tanımı yapılmıştır. Vergi oranlarına ilişkin maddelerin içerik ve niteliği hakkında ‘kereste vergi uygulamaları’ alt başlığında belirtilmiştir. Ancak tezkerelerin tetkik ve teftişine dair olan maddeler doğrudan kaçakçılık ile ilgili hususları da talimatnamede belirtilmektedir. Söz konusu talimatnamenin kaçakçılıkla ilgili olan 9, 10, 11 ve 12. Maddelerinin içeriği şu şekildedir.

Dokuzuncu madde: Orman rüsûmu alınmış olan kereste, odun ve kömürlerin tezkereleri muayene edilecektir. Bu muayene, orman memurları veya Rüsûmat memurları tarafından yapılacaktır. Şayet bulunmaz ise mahalli hükümet ve zabıta tarafından tetkik ve muayene edilecektir. Tezkerede beyan edilen cins ve miktar uygunsa mühürlenecektir.

Onuncu madde: Tezkeresiz olan veya cins ve miktarı tezkereye yazılmamış olan kereste, odun ve kömürleri memurlar bekletme hakkına sahiptir. Ancak durumu derhal mensup olduğu liva'nın mutasarrıflığına ve orman müfettişliğine bildirmelidir. Ayrıca, geçişine izin verilmeyerek bekletilen bu kerestelere kaçak nazarıyla bakılacaktır. Bunun yanı sıra tezkerede belirtilen cins ve miktardan fazla keresteler de aynı muameleye tabi tutulacaktır. Bu nedenle iki kat olarak vergi alınacaktır.

9. ve 10. maddelerde belirtilen hususlar, 1863 yılında gerçekleşen kaçak kereste naklini önlemek için uygulanmıştır. Öyle ki, İskenderiye'ye sevk etmek üzere Antalya ormanlarından kesilen kerestelerin bir kısmının kaçak olduğu tezkere kontrolü sırasında ortaya çıkmıştır. Nitekim; 34 parça kereste ruhsat dışı olduğu için limandan geçişi engellenmiştir<sup>718</sup>.

On Birinci Madde: Deniz yoluyla bir iskeleden diğer bir iskeleye veya İstanbul'a gönderilen her türlü kereste, odun ve kömürlerden orman hakkı veya pul resmi tahsil edilecektir. Muayene ilmühaberi veya asıl tezkeresi olmayan kereste ve odun gibi ürünlerden iki kat resim alınacağı üzere, iskelelerde orman memurları veya hükümet memurları taraflarından orman idaresine bildirilecektir<sup>719</sup>

<sup>717</sup>Koç, 2005: 246.

<sup>718</sup>BOA., A.MKT., MHM., 280/37. Lef.1. (1280 R 13 / 27 Eylül 1863).

<sup>719</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: 3, s. 294.

On birinci maddede, belirtilen hususların uygulanmasına ilişkin örneklere Antalya başta olmak üzere civar kıyılarda yapılan kereste kaçakçılığının önlenmesine yönelik tedbirlerde görmek mümkündür. Zira, çeşitli memuriyetlerde bulunan kişilerin yüklü miktarda kereste kaçakçılığına göz yumması nizamnâme şartlarını tümüyle yok saymıştır. Nitekim; 1889 yılında Kalkan İskelesi'nden 20.000 küsur parça kereste kaçırılmıştır. Bu olay, Antalya Rüsûmat Müdüriyeti Kâtib-i Sanisi Saadeddin Efendi'nin, Kalkan Rüsûmat İdaresi'nde vekaleten memur bulunduğu sırada gerçekleşmiştir. Nizamnâmede belirtildiği gibi kaçakçılık faaliyetinde bulunanlardan direkt olarak nakdi ceza tahsil edilmemiştir. Hukuki süreç kapsamında değerlendirme yapılarak tahkikat başlatılmış ve suça iştirak edenler yargılanmışlardır. Nizam gereği, Saadeddin Efendi başta olmak üzere orman memurları ve Rüsûmat memurları da Antalya Meclis İdaresi'nde mahkemeye alınmıştır. Kerestelerin kaçırılmasında Saadeddin Efendi'nin, orman memurlarının ve Rüsûmat memurlarının sorumlu olduğu sonucuna varan İdare Meclisi, durumu tahkik etmeye devam etmiştir. Yapılan incelemelerin sonucu Rüsûmat Emaneti'ne beyan edildiği Konya Vilâyeti'ne bildirilmiştir<sup>720</sup>.

On İkinci Madde: Kaçak kereste, odun ve kömür ihbar eden her kim olursa olsun kaçakçıdan tahsil edilen 2 kat resmin yarısı ihbar edene verilecektir<sup>721</sup>.

1876 tarihli talimatname maddelerinin uygulanışı ile ilgili Antalya ve civarındaki ormanlardan, kaçak kereste kesimi yapanların ödeyecekleri nakdi cezanın miktarı örnek olarak gösterilebilir. 1894 yılında Hacı Ali Rıza Efendi ve Antalya kereste tüccarlarından biri olan, Açıkbaş Yordan Ağa tarafından ruhsatsız olarak 187 metre ve 687 desimetre çam kerestesi temin edilmiştir. Başlatılan hukuki süreçte, ruhsatsız kesilen kerestelerin her metresi için 45 kuruş hesabıyla 85 kuruş lira nakdi ceza ve 15 lira da dava vekiline verilmek suretiyle davanın sulhen sonlandırılması teklif edilmiştir<sup>722</sup>.

Hukuki anlamda mahkeme kararıyla nakdi ceza miktarında değişiklikler yapılmış olsa da temelde nizama uygun tahsil edilen bir miktar bulunmaktadır. Bu miktarın açık olarak belirlenmesinde, 1870 tarihli Orman Nizamnâmesi esas alınmıştır. Nitekim; nakdi ceza bedelinin ödenmesi hususunda diğer bir önemli nokta kefil gösterme yöntemidir. Özellikle, 1900 yılında kaçak kereste teminine göz yumduğu için Alara Orman Süvari Memuru İzzet Efendi hakkında başlatılan soruşturma kapsamında durum yargıya taşınmıştır. Mahkeme sonucunda, iki katı vergi ödemekle yükümlü olmuştur. Söz konusu vergi ya bizzat kendisi tarafından ya da kefil tarafından ödenecektir<sup>723</sup>. Bu karar 1870 tarihli nizamnâmenin 49.

<sup>720</sup>BOA., DH.MKT., 1607/58 (8 Mart 1305/ 20 Mart 1889).

<sup>721</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: III, s.295.

<sup>722</sup>BOA., BEO., 582/43595 (17 Kanuni sani sene 1310/29 Ocak 1895); Dayar, 2016: 257-258.

<sup>723</sup>BOA., DH., MKT., 1051/29. Lef.4. (17 Cemaziyel-ahir 320/ 21 Eylül 1902).

maddesinde, belirtildiği üzere, Ceza Kanunnâmesi'nin 46. maddesi hükmüne dayanılarak nakdi cezanın ödenmesi kefile bırakılmıştır<sup>724</sup>.

Alanya ve Antalya'da yapılan kereste kaçakçılığı faaliyetlerinin önlenmesi için caydırıcı tedbirler, 1870 tarihli nizamnâmesi hükümleri gözetilerek hukuki uygulamalar yapılmıştır. Nitekim; söz konusu nizamnâmenin 36. maddesinde belirtildiği üzere, kanuna aykırı hareket ederek ormanlara zarar ve ziyanda bulunanların ellerindeki araç ve gereçlere zabıta ve orman memurlarının el koyma yetkisi vardır. El konulan bu araç ve gereçler, kazada bulunan mülkiye memurlarına derhal teslim edilmelidir<sup>725</sup>.

Ancak kaçak kereste kesimi yapanları gördüğü halde ihbar etmeyen memur ve tezkere muharriri kendilerini haklı çıkarmak ve kereste kaçakçılığına göz yumdukları hakkındaki iddiaları açıklamak için otuz altıncı maddede belirtilen hususlara sığınmışlardır. 1901 yılında Alanya Orman İdaresi'nin başlattığı teftiş sırasında yolsuzluk iddiaları ortaya çıkmıştır. Söz konusu iddiaya göre, kontrat tarihinin aşılmasına rağmen kereste kesimi yapıldığı orman süvari memuru tarafından görülmüştür. Ancak göz ardı edilerek ihbar edilmemiştir. Ayrıca usule aykırı olarak başka bir müteahhide satılmıştır. Yapılan soruşturma dahilinde gerçekleşen olaylar ayrıntısıyla beyan edilmiştir. Durum yargıya taşınmıştır. Öyle ki, iddiaların odak noktasında bulunan Alara Orman Süvari Memuru Mehmet İzzet Efendi ve Alara Orman Tezkere Memuru'dur. Bu memurlar, Akseki'den Alara'ya geldiği esnada iskeleye kısa bir mesafe uzaklıktayken, odun kesen birkaç kişiyle karşılaşmışlardır. Bu kişilere kim adına kereste kesimi yapıldığı sorulmuştur. Ancak "balta ve buna benzer aletleri zapt edilir diye korktukları için" keresteleri müteahhit Mehmet Efendi namına kesiyoruz diye ifade verdiklerini beyan etmişlerdir. Bu durum, telgrafla Orman Müfettişliğine bildirilmiştir. Soruşturma kapsamında şahitlerin ifadesiyle yolsuzluk iddiaları tüm yönleriyle açıklanmaya çalışılmıştır<sup>726</sup>.

Vergilerin düzenli tahsil edilmesi ve yasa dışı durumlarda alınacak önlemler bakımından hukuki alt yapının temelinde yer alan nizamnâmeler çerçevesinde yargı ön plana çıkmıştır. Ancak Osmanlı hukuk sisteminin, ticaret davalarına yönelik uygulamaları, davalı ve davacı bakımından çeşitli olanaklara sahip olması karmaşık bir hukuki sürecin başlamasına neden olmuştur. Özellikle, 1893 yılında Konya Vilâyeti dahilinde bulunan ormanlardan ruhsatsız kestirilen ağaçlardan dolayı açılan davaların farklı vilâyetlerdeki mahkemelere nakilleri gündeme gelmiştir. Nitekim; Teke ormanlarından kanuna aykırı kesilerek kaçırılmış olan keresteler nedeniyle açılan davalar, Teke ve Hamidabad İdare Meclisi'ndeki davalar, Bidayet Mahkemesi tarafından yürütülmektedir. Konya İdare Meclisi tarafından ise İstinaf

<sup>724</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: II., s.414.

<sup>725</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: 2, s.411.

<sup>726</sup>BOA., DH., MKT., 1051/29. İef.4. (17 Cemaziyel-ahir 1320/ 21 Eylül 1902).

Mahkemesi'nce yürütülmektedir. Bu mahkemelerde, usulsüz kesimlerden sorumlu olan orman memur ve korucuları yargılanmışlardır. Davaların İzmir Meclis İdaresi'ne nakli söz konusudur. Ancak bu nakil kararı Şûrâ-yı Devlet'e aittir<sup>727</sup>.

Yine 1893 yılında Konya Vilâyeti dahilindeki ormanlardan kaçak kereste temini nedeniyle açılan davaların nakli konusunda farklı talepler bulunmaktadır. Davaların hem Konya Vilâyeti Bidayet ve İstinaf Mahkemelerine nakli hem de civar olan vilâyet mahkemelerine nakli hususunda Maliye Nezâreti Müdde-i Umumiliğinin talebi dikkate değerdir. Söz konusu talebe göre; civar mahallerden biri olan Aydın Vilâyeti Mahkeme Adliyesi'nde bidayet ve istinafa devredilerek dava karara bağlanmalıdır. Yine aynı şekilde davaların, civar mahallerden olan Adana ve Bahri Sefid Vilâyetleri'ne nakli hususuna da değinilmiştir. Bu yönde talepler ise Konya Vilâyet Celilesi İstinaf Müdde-i Umumiliği'nden Aydın Vilâyet-i Celilesi İstinaf Müdde-i Umumiliği'ne bildirilmiştir<sup>728</sup>.

Özellikle, Antalya, Aksu ve Isparta ormanlarından kaçak kereste temin edenler için mahkeme kararları caydırıcı olmamıştır. Söz konusu İstinaf ve Bidayet Mahkemelerinde Antalya kereste tüccarından pek çok isim bulunmaktadır. Bu isimler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

**Tablo 3.1 Bidayet Mahkemelerinde Adı Geçen Antalya**<sup>729</sup>

<b>Bidayet Mahkemesine Yapılan İtiraz</b>		
<b>İsimler</b>	<b>Tebliğ Tarihi</b>	<b>İtiraz Tarihi</b>
Nazif Hüseyin Efendi	22 Ekim 1893	23 Ekim 1893
Kunduracızade Yorgi	14 Ekim 1893	16 Ekim 1893
Tüccardan Zenailzade Nikola	7 Ekim 1893	11 Ekim 1893
Abdülmecidzade Ömer Lütfi	4 Ekim 1893	4 Ekim 1893
Sarı Kadızade Mustafa Hulusi	4 Ekim 1893	12 Ekim 1893
Antalyalı Mustafazade Ahmed Besim	4 Ekim 1893	4 Ekim 1893
Antalyadan Zanailzade Pandali	11 Ekim 1893	11 Ekim 1893
Basmacızade Mecid Mehmed	17 Ekim 1893	17 Ekim 1893
Kocaoğlu İstrati	7 Ekim 1893	11 Ekim 1893
Mecid Alizade	6 Ekim 1893	7 Ekim 1893

<sup>727</sup>BOA., ŞD., 2624/30. (9 Rebiü'l-evvel 1311/ 20 Eylül 1893).

<sup>728</sup>BOA., BEO., 243/18175. lef. 1. (23 Teşrîn-i sâni / 7 Aralık 1893).

<sup>729</sup>BOA., BEO., 243/18175. lef. 1. (23 Teşrîn-i sâni / 7 Aralık 1893).

**Tablo 3.2 İstinaf Mahkemelerinde Adı Geçen Antalya Kereste Tüccarları<sup>730</sup>**

İstinaf Mahkemesine Yapılan İtiraz		
İsimler	Tebliğ Tarihi	İtiraz Tarihi
Çakalakçı Mecid Hüseyin Ağazade Mahmud Efendi	11 Ekim 1893	11 Ekim 1893
Abdülmecid Efendizade Ömer Lütfi	4 Ekim 1893	4 Ekim 1893
Mustafa Sabri	4 Ekim 1893	4 Ekim 1893
Çakalakçı Hacı Hasan Ağazade Emin Efendi	5 Ekim 1893	7 Ekim 1893
Kocaoğlu İstrati	11 Ekim 1893	12 Ekim 1893
Hacı Ali Rıza	6 Ekim 1893	7 Ekim 1893

Karara bağlanamayan davalar, Konya Vilâyeti'ne Temyiz Mahkemesi'ne naklettirilmiştir. Son derece karmaşık bir hukuki süreç meydana gelmiştir. Antalya ve civarındaki ormanlardan yapılan kaçak kereste kesiminden dolayı suçlu bulunan orman memur ve korucuları Konya'da yargılanmışlardır. Devam eden mahkemede 28 Mart 1894 yılında davaları karara bağlanamayınca mahkemelerinin başka bir yere nakline karar verilmiştir<sup>731</sup>.

### 3.2. Tütün Kaçakçılığı

Tütünün, Osmanlı topraklarına girdiği tarihten itibaren denetim altında tutulan ürün olmasının yanı sıra tüketim olanaklarının arttığı dönemlerde, kaçakçılık faaliyetleri artmıştır. Vergiler aracılığıyla fiyat ve gelir etkisi sınırlandırılan tütünün imali, nakli ve satışını kontrol altında tutmak için nizamnâmelerde belirtilen hususlar göz önünde tutulmuştur. Nizamnâme harici her uygulama kaçak veya nizama aykırı hareket olarak değerlendirilmiştir. Bunun yanı sıra ruhsat resmi ödenmeden tütün imal ve satışının artmasıyla birlikte ruhsatsız tütün ekim ve nakli XIX. yüzyıl ekonomisinin temel sorunlarından biri haline gelmiştir. Farklı tarihlerde yayınlanan nizamnâmeler, yasal veya yasal olmayan ticari etkinlikler bağlamında hukuki yaptırımları barındırmaktadır.

Nitekim; tütünün, hazineye sağladığı gelirin artırılması için, devletin tarım ve ticaretine zarar vermeyecek şekilde iç tüketim açısından düzenlemeler yapılmıştır. Bu kapsamda, 27 Haziran 1862 tarihli nizamnâme yayınlanmıştır. Ancak nizamnâme esasları, 13 Haziran 1864'ten itibaren uygulamaya konulmuştur<sup>732</sup>. Böylelikle, tütün üzerinden alınan iç gümrük kaldırılmış ve mürûriyeresmi adında yeni bir vergi uygulaması getirilmiştir. Söz konusu yeni verginin uygulama sahası nizamnâmenin birinci bendinde şu şekilde belirtilmiştir; kim

<sup>730</sup>BOA., BEO., 243/18175. lef. 1. (23 Teşrin-i sâni / 7 Aralık 1893).

<sup>731</sup>BOA., DH.MKT., 100/1.

<sup>732</sup>Yılmaz, 2005: 205.

tarafından olursa olsun, tütünün üretim yerinden kaldırılıp, ilk nakledildiği yerde ister pazar veya panayır olsun ister köy, şehir veya iskele olsun buralarda mal sahibinden tahsilat yapılacaktır. Tahsilatın yapıldığını gösteren eda tezkeresi verilecektir. Ne var ki bu usul, İstanbul'a sevk edilecek tuzlar için geçerli değildir. İstanbul'a götürülecek tütünlerin mürûriyeresmi ilk nakledildiği yerde değil İstanbul'da tahsil edilecektir<sup>733</sup>. Özellikle İstanbul'a sevk edilecek tütünün, üretim yapıldığı yerden nakledildiğinde ve uğradığı ilk gümrükte Osmanlı vatandaşı olan güvenilir bir kişiyi kefil göstermek suretiyle tütünün miktarı, nereden geldiği ve ödenmesi gereken resm-i mürûr miktarının belirtildiği tezkere verilecektir. Ayrıca, kefil ve depozito gibi uygulamalara da yer verilmiştir. Böylece, vergi kaçakçılığının önlenmesi için zaruri olan şartlar, nizamnâmenin birinci bendinde belirtilmiştir<sup>734</sup>.

Kaçak faaliyete karşı tedbir mahiyetinde bir başka husus da nizamnâmenin on birinci bendinde belirtilmiştir. Şöyle ki; resm-i mürûr ödenmiş olan ancak ruhsatiye tezkeresi alınmayarak 'kaçırma suretiyle' ithal edilirken yakalanan tütünün miktarı az veya çok ne miktarda olursa olsun derhal müsadere edilerek mahalli hükümete ihbar edilecektir. Tütünün sahibi kaçmış olsa bile kaçak tütünü gören, haber veren veya haber verenlerle birlikte nazır, müdür veya memur hazır olunca mahalli meclise çağrılarak kaçakçılık faaliyeti tahkik ve tetkik edilecektir. Şayet kaçakçılık faaliyeti gerçekse nizamnâmenin onuncu bendinde beyan edildiği üzere, mahalli meclis tarafından satılacaktır. Satıldığını ve kusurunu beyan eden bir nüshası Rüsûmat Emaneti'ne gönderilmek üzere mazbata hazırlanacak ve gelir defterlerine kaydedilecektir<sup>735</sup>.

Şayet yapılan araştırma ve incelemeler sonucunda müsadere edilen tütünün kaçak olmadığı ve haber verenlerin iftirası olduğu anlaşılırsa, tütün sahibine geri iade edilecektir. Ayrıca bu iftirayı yapanlar tütün gümrük memurlarından ise mahalli meclis tarafından bu durumu beyan eden iki mazbata düzenlenecektir. Nüshanın biri Tütün Gümrük Amirine diğeri Gümrük Emaneti'ne gönderilecektir. Tütün kaçırılırken yakalanırsa ihbar eden mükafatlandırılacaktır. Bu uygulamayı sadece tütün gümrük memurları bilse de mükafat elde etmek amacıyla iftira atılabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Mükafata dair, husus dokuz bentli tahriratta belirtilmiştir<sup>736</sup>.

Gümrük gelirlerinin azalması nedeniyle yapılan araştırmada, ülke içinde üretim ve tüketimi en fazla olan tütünün ikinci ve üçüncü sınıf kalitede olması nedeniyle mürûriyeresminin tütün ve cinsine göre vergi tahsil edilmemesi ortaya çıkmıştır. Bu durum,

<sup>733</sup>Yılmaz, 2005: 205.; Düstur. Tertib: I, Cilt:II., s. 621.

<sup>734</sup>Yılmaz, 2005: 205.

<sup>735</sup>Söz konusu onuncu bende göre; tütünler bir sene zarfında bekletilirse müzayedeye satılacaktır; Düstur. Tertib: I., Cilt: II., 1289, s.628.

<sup>736</sup>Düstur. Tertib: I., Cilt:II., 1289, s. 629.

aynı zamanda tütün ekim ve satışını yapanları kaçak faaliyete itmiştir. Bu durumu önlemek ve gümrük gelirlerinin artırılmasına yönelik uygulamaları içeren 10 maddelik yeni bir kararname 19 Ekim 1877 tarihinde yayınlanmıştır. 12 Mart 1868'den itibaren geçerli olan bu kararname, mürûr resminin oranı ve tahsili hususunda değişiklikler yapılmıştır<sup>737</sup>. Ayrıca, kaçak tütün hakkındaki uygulamaları da barındıran kararnamede, kaçak tütünden alınacak vergi hakkında olan maddeleri içermektedir.

Söz konusu kaçak tütün hakkında olan yedinci bentde belirtildiği üzere; kaçak tütünler hakkında bazı değişiklikler gerekmiştir. Şu ana kadar tutulan kaçak tütünler zabt ve müsadere edilecektir. Bununla birlikte mürûr resmi, kıyye başına 12 kuruş nakdi ceza alınmaktadır. Kaçakçılık faaliyetlerinin gereği gibi önlenmesi için caydırıcı muamelelerin, şiddetli şekilde uygulanması gerekmektedir. Bu kapsamda, tütün kaçırmaya kalkışanlar hakkında idare, ne kadar şiddetli davranırsa o kadar haklı bulunacaktır. Bu nedenle kaçak tütünün dahi tuz hakkında da olan muameleye göre 6 kuruş resim alınmaktadır. Tütünün cinsinden alınacak verginin iki katı olan kıyyede 12'şer ve vergi 6 kuruştan yukarı ise 20 kuruş kadar tahsil edilecektir. İkinci seviye tütün ise kıyyesi 40'ar ve 20 kuruş kadar nakdi ceza alınacaktır. Tütün kaçıranları ihbar edenler için verilecek miktar ise, tütünün miktarı ve alınacak nakdi cezadan tahsil edilecektir. Eğer tütün kaçakçısı firar ettiği için nakdi ceza tahsil edilemezse el konulan tütün, bulunduğu yerde satılacaktır. Tutarın yarısının kaydıyla yarısı ihbariye olarak verilecektir<sup>738</sup>. Bu miktarda bir ihbariye verilmesinin nedeni, muhbirlerin teşvik ve gayretlerini artırmak içindir. İhbariye miktarına bu denli itina edilmesi, tütün kaçakçılığı ve zararlı eşya kaçakçılığının engellenmesi içindir. Bu nedenle kaçak tütünü haber verenlere veya tutanlara verilmelidir. Ancak kaçakçılık faaliyetinin önlenmesinde fayda sağlamayanlara hiçbir hisse çıkarılmaması gerektiği hususlarına ihtimam edilmelidir<sup>739</sup>. Nizamnâmenin bu maddesi, önlem olarak değerlendirildiğinde olumlu sonuç verdiği anlaşılmaktadır. Örneğin; Betron İskelesi'nden İskenderiye'ye kaçırılırken yakalanan tütün üzerinden iki kat nakdi ceza tahsil edilmiştir. Alınan iki kat gümrük resminin yarısı kaçak faaliyeti durduran, Beyrut Gümrük Emni'ne bırakılmıştır<sup>740</sup>.

Sekizinci madde ise; tütün kaçakçılığını haber verenlere ihbariye olarak nakdi cezanın tamamının verilmesi tekrar beyan edilmiştir. Kaçak tütüne el konularak sahiplerinin, tütün kaçırma vasıtası olarak kullandıkları araba, hayvan, kayık ve saire gibi nakil araçlarına da el konulacağı belirtilmiştir. 30 Nisan 1867 tarihli "Tahrirât-ı Umûmiye"de dahi belirtildiği üzere;

<sup>737</sup>Yılmaz, 2005: 216.

<sup>738</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II., s. 676-677.

<sup>739</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II., s. 677.

<sup>740</sup>BOA. A. MKT.UM. 561/79.

bundan böyle, birinci seviye ve ikinci seviye yerli mahsül kaçak tütün olarak tutulduğunda, hayvanat, araba, kayık ve muhtelif nakliye vasıtası alıkonulacak ve hükümet tarafından sattırılacaktır. Kaçakçılar üç ay müddetle hapis kalacaklardır. Ancak üç ay hapis cezası verildiğinde nakdi ceza bedeli ödemelerine gerek kalmayacaktır. Bu nedenle nakdi ceza tamamen tahsil edilemediği yarısı verilecektir<sup>741</sup>. Bu durumla ilgili örneği, Beyrut'ta meydana gelen tütün kaçakçılığı faaliyetinde görmek mümkündür. Beyrut'ta, tütün kaçakçılığının artmasından dolayı, mahalli hükümetin bu soruna önem vermesi istenmiştir. Bu nedenle tütün kaçırınların ödemesi gereken nakdi ceza miktarı 330.000 kuruş olduğu halde sadece 14.600 kuruş tahsil edilecektir. Ancak, bir nakdi ceza alınması kararının henüz uygulanmasına fırsat kalmadan kaçakçılar, tütün kaçırmaya devam etmişlerdir. Zira, tütün kaçırmakta ısrarcı olan kaçakçılar, kolcu kuvvetlerini darp etmiş ve yaralamaya kadar varan şiddet uygulamalarına cüret etmişlerdir. Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a kaçak suretle yapılan tütün sevkiyatını önlemek için Duhan Nizamnâmesi'nin, "Duhan Kaçırınlar Hakkındaki Ceza Kanunnâmesi"nin sekizinci maddesinin tatbik edilmesi gerektiği, Beyrut Valisi tarafından Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir<sup>742</sup>.

Osmanlı mali yapısında önemli bir yere sahip olan tütün üretim ve satışından verim sağlamak için her ihtimal göz önünde bulundurularak nizamnâmelerle hukuki alt yapı sağlanmıştır. Bunun yanı sıra, kaçakçı faaliyetleri durdurmak ve kontrol altına almak için uygulanacak caydırıcı tedbirlere de yer verilmiştir.

Osmanlı dış siyasetinde meydana gelen gelişmeler, iktisadi yapıda kayıplara neden olmuştur. Vergi kalemlerinden hazineye sağlanan gelir etkilenmiştir. Bu nedenle devlet tekeline alınan tütün inhisarı Rüsûmat Emaneti'ne bağlanmıştır. 1872 tarihli Özel İnhisar Mukavelenamesinin 14. maddesi kaçakçılık faaliyetlerinin hızını kesmekle ilgilidir. İçerik olarak, devlet, kaçak tütünlerin ele geçirilmesi için gerektiğinde imtiyaz sahiplerine zaptiye kuvvetleri ve memur göndereceğini taahhüt etmiştir<sup>743</sup>. Mart 1874 tarihinde yürürlüğe giren 94 maddelik "Duhan Resmi Hakkında Nizamnâme" ile tütün ekimi serbest bırakılmıştır. Bu nizamnâme ile tütünün üretimi, nakil ve dağıtım ilişkisi tüm yönleriyle denetim altına alınmıştır<sup>744</sup>.

Bu dönemde yasal tütün üretim ve ticareti için yeni düzenlemeler yapılmıştır. Yasal tütün ekimi için, "tütün ekim ruhsatı ve eda tezkiresi" uygulamalarının dışında, işlenmiş tütünün ticaretinde de farklı düzenlemeler söz konusudur. Bunlardan biri de bandrol

<sup>741</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II., s. 677.

<sup>742</sup>BOA. ŞD. 570/68, lef.7 (25 Rebî-ül-evvel 1299/14 Şubat 1882).

<sup>743</sup>Yılmaz, 2005: 142; Yapıştıran, 2013: 51.

<sup>744</sup>Keskin ve Yaman, 2013: 63.



uygulamasıdır. Yabancı ülkelerden getirilen sarma sigara ve ağız tütünlerinin yer aldığı paket ve kaplar üzerine bandrol yapıştırılması gerekmektedir. Nitekim paketler üzerindeki bandrol, gümrükten çıkarılan üründen gümrük resmi alındığına dair “âlâmet ve nişân”dır. Önceden ithal edilen enfiye paketleri üzerinde bandrol bulunmuyorsa, mağaza ve dükkanlarda bandrol yapıştırılması gerekmektedir. Aksi takdirde kaçak nazarıyla bakılarak zabt ve müsadere edilecektir<sup>745</sup>. Yabancı mahsulü olan sarma sigara ile ağız tütünü ve buna benzer enfiyenin paket ve kutuları üzerine bandrol yapıştırılması hakkında yazılan kararnamenin ikinci maddesine göre: paket ve kutuların içinde üçer, altışar ve on ikişer adet olduğu belirtilmelidir. Ayrıca, sigaranın cinsi bandrollere yazılmalıdır. Söz konusu kararnamenin, ilan olduğu günden itibaren üç ay zarfında bandrolletmek üzere, Rüsûmat İdaresi’ne götürülmesi gerekmektedir<sup>746</sup>.

1883 yılında Reji İdaresi kurulduktan sonra da Osmanlı sınırları dahilinde üretilen tütün üretim ve satışını denetleyen nizamnâmeler hazırlanmıştır. Kaçak tütünlerin zabt ve müsaderesine ilişkin hususlar Reji İdaresi döneminde önemli yere sahiptir. Ancak, bazı noktalarda uygulama alanında ihtilaflar ortaya çıkmıştır. Nitekim; 1913 yılında Beyrut Şimendifer ambarında ortaya çıkan 253 kilo kaçak yaprak tütün ve 273 kilo yerli tömbekinin nakil masrafı verilmeden Reji’ye teslim edilmeyeceği Şimendifer Direktörlüğü tarafından bildirilmiştir. Reji İdaresi ise hukuki çerçevede davranılması için kaçak eşya nerede görülürse görülsün nizam gereği, tütünlerin zabt ve müsadere edilmesi gerektiğini Beyrut Vilâyeti’ne beyan etmiştir<sup>747</sup>.

Bunun yanı sıra dışardan yoğun olarak getirilen yabancı tütün ve tömbekinin de kaçak ticareti yapılmaktadır. “Ecnebi Tömbekilerinin Muamelatı Rüsûmiye ve Teftişine Dair Nizamnâme Lâyihası”nın, 28 Aralık 1891 tarihli mukavelenamesinin ikinci maddesine göre; Memalik-i ecnebiyeden ithal olunan ecnebi tömbekileri, Reji Şirketi’nin kurşunlarını taşıyacaktır. Ayrıca, şirket tarafından verilmiş olan tezkireleri bulunduracaktır. Deniz yoluyla nakledilen ve memalik-i ecnebiyeden transit olarak gelen ve mağazalarda bulunan veya depozito edilen tömbekilerde, şirketin kurşun mührü bulunmalıdır. Ancak Osmanlı sınırları dahilinde nakledilecek tömbekilere gümrük memurları tarafından kurşun mührü koyulmayacaktır. Kurşun mührü sadece bir teftiş icrasıyla gerçekleşecektir. Eğer tömbekilerin kurşun mühürleri bulunmuyorsa ve tezkire veya makbuz senetleri yoksa bunlar, kaçak olarak değerlendirilecektir. Bu nedenle zabt ve müsadere edilecektir. Şirketin kurşun mühürleriyle tezkereleri Türkçe olacak ve bunlardan tatbik ile tezkirelerin numuneleri şirket tarafından

<sup>745</sup>BOA. İ.MMS. 52/2310. (14 Cemaziyel-ahir 1293/ 7 Temmuz 1876).

<sup>746</sup> BOA. İ.MMS. 52/2310. (14 Cemaziyel-ahir 1293/ 7 Temmuz 1876).

<sup>747</sup>BOA., DH.MKT., 781/26, lef. 1 (6 Teşrin-i evvel 1319/ 19 Ekim 1903).

Rüsûmat Emanetine verilecektir<sup>748</sup>. Ancak söz konusu lâyihanın, 1891 tarihli mukavelenamesinin sekizinci maddesinde belirtildiği üzere, inhisar tömbekisü bir mahalden başka bir mahale kara yolu aracılığıyla nakil edilecekse, kurşun mühürlerin yanı sıra numuneler üzerinde (<<>) işaretiyle gösterilmiş olmalıdır<sup>749</sup>.

22 Mayıs 1883 tarihli irade ile yürürlüğe giren Reji Şartnâmesi'nin içeriğinde kaçakçılık faaliyetlerine ilişkin alınan tedbirleri belirtilmiştir. Nitekim; Reji İdaresi, tütün kaçakçılığının önlenmesi için gerekli duydukları sayıda kolluk kuvvetini kendisi atayacaktır. Bunların, giysileri devlet memurlarının kıyafetleriyle uyumlu olacaktır. Bu nedenle Maliye Nezâreti sorumlu olacaktır. Hükümet, kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi hususunda Reji'ye yardım etmek için taahhütte bulunmuştur<sup>750</sup>. Reji kuvvetlerinin yetersiz kaldığı hükümetin yardım mahiyetinde kaçakçılık yapılan mahallere jandarma veya polis kuvvetlerinin takviye edildiği bilinmektedir. Bu duruma Antalya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarında sıklıkla karşılaşılmıştır. Sayıları 40-50 civarında olan kaçakçıların, Antalya'da karyeleri dolaşarak zorla tütün satışı yapılmıştır. Bu nedenle bölgedeki jandarma sayısının yeterli olduğu ancak gerekirse kaçakçı takibinde jandarmadan faydalanılabileceği Maliye Meclisi'nden Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmiştir<sup>751</sup>. Fakat yaşanan mali sıkıntıdan dolayı, kaçakçılığı önleme konusunda Reji İdaresi'ne yardım etmek mümkün olmamıştır. Dolayısıyla Reji Şartnâmesi'nde belirtilen destek sağlanamamıştır.

Kaçakçılığın önlenmesi için mahalli hükümet ve Bahriye Nezâreti'nin çabaları da tedbir uygulamalarında yetkili kurum olarak ön plana çıkmaktadır. Nitekim 1909 yılında Maliye Nezâreti'nin, Dahiliye Nezâreti'ne beyan ettiği durum, kurumlar arası iş birliğini göstermektedir. Ayrıca, yapılan müzakerelerin ayrıntısı şu şekilde belirtilmiştir; Antalya kıyıları, başta tütün olmak üzere ithali yasak olan çeşitli ürünlerin naklini önlemek için tedbirler alınmıştır. Bu kapsamda Konya Vilâyeti tarafından Reji İdaresi'ne bildirildiği üzere; kıyı şeridini dolaşarak muhafazayı sağlayacak vapura ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak Reji vapurlarının sayısı, Antalya sahillerine gönderilecek kadar yeterli değildir. Bu nedenle Reji İdaresi, durumu Tütün Rejisi Komiserliğine bildirmiştir. Tütün Reji Komiserliği ise “muhafaza-ı bahriye” oluşturulması halinde ortaya çıkacak masrafları Bahriye Nezâreti'ne tebliğ etmiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezâreti, Osmanlı sahillerinin muhafazası için siparişlerin zorunlu olduğunu ve ithal edilen 24 kıta gambotun tarassudat vapurlarıyla birlikte sahillerin muhafazasında kullanılacağını belirtilmiştir. Ayrıca bu amaçla Rüsûmat, Duyûn-ı Umûmiyye

<sup>748</sup>BOA., İ.M.L., 11/55, lef.2.

<sup>749</sup>BOA., İ.M.L., 11/55, lef. 2.

<sup>750</sup>Altun,1995: 18.

<sup>751</sup>BOA., DH.MKT., 653/33. (20 Zilhicce 1320/ 20 Mart 1903).

ve Reji İdareleri için çıkan masraflar, Bahriye Nezâreti'nin yükünü arttıracığı beyan edilerek gambotlar için gerekli olan meblağ, Babıâli'ye bildirilmiştir. Babıâli ise elde bulunan tarassut vapurlarından başka elde mevcut vapur bulunmadığını ve gambotlar için gerekli meblağ, elde edildikten sonra 24 kıta gambotun derhal sipariş edileceği belirtilmiştir. Ancak, kaçakçılığın önlenmesi için bölgeye sevk edilecek tarassut vapurlarının masraflarına, Reji İdaresi'nin de iştirak etmesinin gerekliliği Bahriye Nezâreti'nden bildirilmiştir. Maliye Nezâreti tüm bu kurumlar arası görüşmeleri beyan ederek hazinenin herhangi bir muamelesine mahal olmadığını Dahiliye Nezâreti'ne beyan etmiştir<sup>752</sup>.

Belirtildiği üzere, kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi hususunda hükümet kaçak faaliyetleri önleme hususunda Reji'ye destek olmak için taahhütte bulunmuş olmasına rağmen, mali yükümlülükler ve hazinenin artan masrafları nedeniyle Maliye Nezâreti bu talebi tek başına karşılayamamıştır. Esasen, Osmanlı tütün ekim, nakil ve satışına yönelik uygulamalar, devlet hazinesine daha fazla gelir sağlamak için düzenlenmiştir. Ancak, tekelci anlayışın oluşması, geliri arttırmaktan çok kaçakçılık faaliyetlerini önlemeye hizmet etmiştir. Yukarıda belirtildiği üzere, tütün için gerekli duyulan her türlü zirai ve ticari hareketliliği düzenlemeye yönelik oluşturulan nizamnâmelerde, hukuki temel açısından önemli olan cezai tedbirler belirtilmiştir.

Sözgelimi, Reji İdaresi'nin tütün ziraatı ve ticareti yapanlar üzerinde oluşturduğu etki, tütün hakkında hazırlanan nizamnâmelerin içeriğini şekillendirmiştir. Öyle ki, kaçakçılık faaliyetlerini önleme çabasından öteye gidememiştir. Gerek 1874 tarihli Duhan Resmi Nizamnâmesi gerek Reji Şartnâmesi'nin içerik ve kapsamı uygulama sahasında olumsuz yanıt vermiştir. Bunun örneklerine Antalya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarında görmek mümkündür. Nizamnâme gereğince, Reji İdaresi'nin, kaçak ürün taşıma vasıtası olan araba, hayvan veya kayıklara el koyma hakkı vardır. Nitekim: Beyrut limanına kaçak tütün taşıyan kaçakçı kayığına el konulmuş ve liman dairesine teslim edilmiştir<sup>753</sup>.

Kaçakçı faaliyetlerde bulunarak, ülkede hukuk ve nizamlara aykırı tütün üretim, satış ve nakli yapanlar hakkında başlatılan takipler önemlidir. Yakalandıkları andan itibaren, kaçak tütüne el konulduğu gibi eğer kaçakçılar firar etmedilerse, haklarında hukuki süreç başlatılmaktadır. Söz konusu hukuki süreç kaçakçıların yargılanmasının ardından yükümlü oldukları cezaları kapsamaktadır. Reji İdaresi kurulmadan önce de var olan caydırıcı kararlar, daha sonraki dönemlerde daha etkili hale getirilmiştir. Elleri kaçak tütünle yakalananlardan

<sup>752</sup>BOA., BEO., 3596/269697, lef 2. (11 Cemaziyel-ahir 1327/30 Haziran 1909).

<sup>753</sup>BOA., DH.MKT., 565/48. (11 Cemaziyel-evvel 1320/ 16 Ağustos 1902).

nakdi ceza<sup>754</sup> alınması kapsamındaki uygulama, kaçak tütün taşınmasında vasıta olan alet ve edevatın tutarıyla orantılıdır. Ancak nakdi cezanın tahsilinde kaçakçılar yükümlü oldukları miktarı ödeyemedikleri halinde birtakım uygulamalar ön plana çıkmıştır. Bu uygulamaya yönelik karar 1890 tarihli Adliye Nezâreti'nde tanzim edilen evrak ile tezkere ile Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'ne gönderilmiştir. Bunun üzerine bir mazbata oluşturulmuştur. Söz konusu mazbatada belirtildiği üzere, nakdi cezanın tahsilinde Reji Nizamnâmesi'nin hususları dikkate alınmalıdır. Bu kapsamda, tütün kaçakçılarının ödemekle yükümlü oldukları miktar ödenemediğinde, 63 seneye kadar hapis cezası verilmelidir. Şayet, nakdi cezanın<sup>755</sup> bir kısmını ödeyenler veya ödedikleri nakdi ceza nispetinde bir ceza aldıklarında yükümlü oldukları ceza süresi de o derece değişmektedir. Örneğin; 100 kuruş nakdi ceza ödemekle yükümlü olan kaçakçı bu tutarı ödemediği için 61 gün hapis cezası verilir. Eğer 61 gün ceza ile yükümlü olanlar nakdi ceza tutarının yarısını ödedikleri takdirde, diğer yarısı için 30 Osmanî tahsil edilecektir. Bu süreçte 20 gün hapis cezası verilmektedir<sup>756</sup>.

<sup>754</sup>Duhan vâridâtının artması için alınan önlemlere önem verilmiş ve nizamnâmeler doğrultusunda hukuki dayanak oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak birtakım eksiklikler tütün kaçakçılarının lehine işlemeye devam etmiştir. Nitekim; Tütün kaçakçıları bir müddetten beri yüklü miktarda tütün kaçırarak nizama aykırı hareket etmeye devam etmektedirler. Dolayısıyla nizamnâmelerde kaçakçılara verilen caydırıcı cezanın belirtilmemiş olması yeni bir düzenlemeyi gerekli kılmıştır. Özellikle, Duhan Nizamnâmesi'nde yer alan hükümler yetersizdir. Bu durumu fırsat bilen kaçakçılar gerek koyunlarında gerek ceplerinde azar azar taşıyarak evlerine aşırırmaktadırlar. Bu tütünler beşer veya onar dirhem taksimiyle ile kağıtlara konularak esnaf ve kahvecilere sevk edilmektedir. Ayrıca bunlara uygun kâğıt dahi satılmaktadır. Bu şekilde gizlice satıldığı görülmüş ve nizamnâme gereği nakdi ceza tahsil edilmiştir. Ancak, nizamnâme ve emirlerin içeriğinde nakdi hususu açık bir şekilde beyan edilmemiştir. Beher dirheme tekabül eden meblağ 5 paradan ibarettir. Ayrıca bu miktar ceza-yı nakdinin görülerek müsadere edilen tütünden alınmıştır. Halbuki, yakalanmadan kaçakçıların sattıkları tütünün sadece 10'da 1'i kadardır. Bu nedenle kaçakçıların verecekleri ceza-yı nakdi miktarı tütün kaçakçılığını önlemeye yetmemiştir. Hatta kaçakçıların kağıtlara sarıp satacakları bu gibi beşer veya onar dirhem tütün toplandığında 25 kuruş ceza-yı nakdi alınacak olursa, tütünün sarıldığı kâğıttan ceza-yı nakdi tahsil edilmelidir. Böylece, tütün kaçakçılığını daha da zayıflatmak mümkün olabilecektir. Bu şekilde beşer veya cüzi bir miktar tütün için 25 kuruş ceza-yı nakdi alınması durumu ceza ile ilgili bir bölümün bendinde bulunmaması nedeniyle kaçak faaliyet önlenemeyecektir. Diğer taraftan tütün vâridâtıyla arasındaki miktar düşürülürse kaçak olduğu anlaşılabilir az miktarda ceza-yı nakdi alınacaktır. Bu durum ise tütün kaçakçılığının düşük miktarda ceza-yı nakdi tahsiliyle önü alınamayacak bir soruna neden olacağından başka tedbirler alınmasını zorunlu kılmıştır. Belirtildiği üzere, nakdi ceza tutarı hakkındaki belirsizlik nedeniyle nizamnâmeler, hukuki yaptırımında yetersiz kalmıştır; BOA., ŞD., 313/1. (12 Cemaziyel-evvel 1303/10 Ekim 1894).

<sup>755</sup>Kaçakçılığın hukuki boyutu kapsamında düzenlenen nizamnâmelerin, ihtiyaca göre yeniden düzenlendiği bilinmektedir. Kaçakçıların ödemekle yükümlü olduğu nakdi ceza hususuna önem verilmiştir. Bu kapsamda, nizamnâmelerin taslağı niteliğinde değerlendirilen lâyiha içeriğinde de kaçakçılara verilecek cezalara yer verilmiştir. Özellikle, 1892 tarihli lâyiha'nın 15.maddesinde belirtildiği üzere, kaçakçılık faaliyeti, cürm, şiddet veya sahte evrak kullanılarak gerçekleşmişse kaçakçılardan, iki kat nakdi ceza alınmalıdır. Ayrıca tütün kaçakçılığında olduğu gibi tömbeki kaçakçıları hakkında başlatılan hukuki süreç ve uygulanacak muameleye ilişkin hususlar Tömbeki Rejisi Mukavelenâmesi'nin 9. Maddesinde belirtilmiştir. Nitekim; kaçak tömbekiler hakkında yapılacak muamele ile ilgili düzenleme, Rûsûmat Emaneti tarafından tanzim olunan 1892 tarihli mazbata ile Şûrâ-yı Devlet'e havale edilen lâyihada belirtilmiştir. Söz konusu lâyihada, tömbeki kaçakçıları hakkında açılan davalar usule uygun olmalıdır. Bu kapsamda, tömbeki kaçakçıların davası "mahkeme-i umumi"de görülmekle birlikte verilen cezaların ağır olması ve bu cezaların zamana göre değerlendirilecektir. Bu kapsamdaki uygulama, lâyiha'nın 20. maddesi gereğince yapılmalıdır; BOA., İ., KAN., 1/37. lef.1-4. (9 Rebiü'l-ahir 1312/10 Ekim 1894).

<sup>756</sup>BOA., MV., 57/12. (18 Muharrem 1308/3 Eylül 1890).

Kaçakçıların yakalanmasından sonra başlatılan yargı sürecinde birtakım ihtilaflar ortaya çıkmıştır. Özellikle, 1905 yılında Teke Sancağı'nda bulunan Çerkez muhacirlerin tütün kaçakçılığı yapması nedeniyle reji kolcuları ve zaptiye memurları olaya el koymuştur. Kaçakçıları yakaladıkları anda meydana gelen arbede sırasında kaçakçılar yaralandığı için olay yargıya taşınmıştır. Reji kolcuları suçlu bulanmayarak berat etmiş olmasına rağmen Liva İdare Meclisi tarafından verilen berat kararı, Temyiz ve Mülkiye Müstantıklığı Kararnamesi ile iptal edilmiştir<sup>757</sup>.

Kaçakçılığı önleyici ve caydırıcı cezalara ilişkin hukuki yaptırımlar düzenlenen nizamnâmelerde, açıkça belirtilmiş olsa da uygulama sahasında birtakım sorunları ortaya çıkarmıştır. Kaçak tütünlerin sevk ve nakil güzergâhları 2.2 numaralı haritada ve tütün kaçakçılığı bölümünde belirtildiği üzere; Pire, Şire ve Patras üzerinden Antalya, Beyrut limanları ile Cebel-i Lübnan kıyılarına kaçak tütün sevkiyatında, Yunan bandıralı vapurların etkisi belirtilmiştir. Ayrıca bu liman ve kıyılar dışında Osmanlı sınırları dahilinde bulunan çeşitli Doğu Akdeniz limanlarında da kaçakçılık faaliyetlerinin başat unsurları halinde bulunan Yunan tebaası dikkat çekmektedir. Kaçak tütünün nakil ve sevkiyatında rol alan Yunanlılar hakkında hukuki sürecin başlatılması ve Osmanlı tebaasından adı kaçakçılık faaliyetlere karışanların yargılanmasında, birtakım ihtilaflar ortaya çıkmıştır. Nitekim, Yunanlıların konsoloslar tarafından himaye edilmesine yönelik öneri, mütalaaname tercümesinde belirtilen öneri Hariciye Hukuk Müşavirliği'nden gelmiştir. Ancak, müşavirlikten daha sonra verilen cevapta belirtildiği üzere bu uygulama sonraki bir tarihe ertelenmiştir<sup>758</sup>.

### 3.3. Tuz Kaçakçılığı

Tuz kaçakçılığını önlemek ve nizama uygun tuz imalini ve satışını düzenlemek için tezkere usulü getirilmiştir. Tezkere usulü, Tuz Nizamnâmesi'nde tuz ve tuzlarla ilgili uygulanacak yasal çerçeveyi oluşturmaktadır. Tuz hakkında yasal olarak uygulanacak her türlü ticari hareketlilik, 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesi içeriğinde uygulanacak her işlemin denetimi açıkça belirtilmiştir. Nizamnâme maddeleri, her yönüyle merkezileşme çabaları ve kaynakları verimli kullanma kılavuzu olarak görülse de uygulama esnasında sorun teşkil etmiştir. Nitekim bu sorun, 'tuz kaçakçılığı' olarak kendisini göstermiştir.

Buna rağmen, her bir ayrıntısı göz önüne alınarak tuzların gerek karadan gerekse denizden nakil seyrini belirtmesi nedeniyle dikkate değer hususları kapsamaktadır. Kaçak tuz olarak nitelendirilen tuzlar, aynı zamanda "tezkeresiz veya tezkere fazlası" olarak addedildiği

<sup>757</sup>BOA., DH.MKT., 966/13.

<sup>758</sup>BOA., MV., 3/55. (18 Receb sene 1302/3 Mayıs 1885).

için tuz kaçakçılığının hukuki boyutunda ilk olarak tezkere ile ilgili hükümlere değinmek gerekir. 1862 tarihli nizamnâmede, tezkere ve hasılatın kontrolüne ilişkin hususlar 16., 17., 18. ve 19. bentde belirtilmiştir. 16. bent; merkezlere çok uzak, İstanbul'a yakın olan tuz memleha ve kuyularının hasılatı, vapurlar veya postalarla İstanbul'a gönderileceklerdir. Ayrıca, hasılatın cins ve miktarının belirtildiği mühürlenmiş pusula, memurlar tarafından her ay sonunda doğrudan İstanbul'a gönderilecektir<sup>759</sup>. 17. bentde ise, tuzu alan müşteriye "eda tezkeresi" verilecektir. Nitekim bu tezkerede, satın alan kişinin ismi, satılan tuzun miktarı, tutarı ve nereye gideceği belirtilecektir<sup>760</sup>.

Tuz Talimâtının 18. bendi'nin yerine düzenlenen nizamiye maddesi ise; memleha, maden veya kuyudan çıkarılan tuzların nakli hususundadır. Kara yolu veya deniz yoluyla taşınacaksa, nakledileceği yer veya başka bir yere sevk edilecekse ellerinde tezkere bulunacaktır. Bu tezkere tuz memuru, gümrük veya duhan müdürü tarafından kontrol edilecektir. Şayet görevliler bulunmuyorsa, muhtar tarafından tezkere kontrol edilecektir. Tezkerede beyan edilen miktarda tuz nakledilmişse, tuzun sarf ve çıkışına izin verilecektir. Eğer; nakledilen tuzun tezkerede belirtilen miktardan %3'ü kadar fazlaysa, fazla miktarın miri fiyat üzerinden bir kat fazlası ceza olarak tahsil edilecektir. Fakat %3'ten fazlaysa miri fiyat üzerinden, değerinin 2 katı ceza tahsil edilecektir. Aynı memlehadan alınan tuz, 2 geminin tezkirelerinde eşit olarak taşındığı belirtilmiş ancak birinde, diğerinden fazla veya eksik çıkması durumunda bir kat fazlası ceza olarak tahsil edilecektir. Bu durumu ihbar edenlere, ihbariye verilecektir. Tezkeresi olmaksızın getirilen tuzlar ister karada ister denizde olsun, "adeta sirkat" anlamına geldiği için el konulacaktır. Tezkeresiz nakledilen tuz için 2 katı fiyatı kadar ceza ödenecektir<sup>761</sup>.

Tuzladan, tuzu aldığı fakat henüz nakledilmeden elindeki tezkerede az miktarda tuz aldığı kaydedilmişse, tuzu satın aldıkları memura haber verirlerse itiraz hakları doğacaktır. Belirtildiği üzere; 18. bentde tezkere ile ilgili karışıklığa neden olacak her ayrıntı göz önünde bulundurulmuştur.

19. bent: satın alınan tuz miktar ve tarihini belirtilen tezkere, yolda veya varış noktasında, ibraz edilmelidir. Aksi takdirde, tuzun sevk ve satışı engellenecektir. Tezkerenin yolda kaybolması durumunda tuzun değerinden üç katı ücret, tuz sahibinden tahsil edilecektir. Söz konusu bu ücret, depozite olarak tahsil edilmiş olduğundan tuzun nakline izin verilecektir.

<sup>759</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt:II, s. 692.

<sup>760</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt:II, s.692.

<sup>761</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt:II, s.695; Kasım, 2016: 54.

Tuzun sahibi, depozito ödedikten sonra eğer, tuzu satın aldığı yerden eda tezkeresi aldığına dair şehâdetnâme alarak geri dönerse depozito olarak ödediği ücreti geri alabilecektir<sup>762</sup>.

Nizamnâme hususlarına göre; vergi ödemeksizin tuzludan tuz almak, nakil bedeli ödenmeden başka bir yere sevk etmek veya tezkerede belirtilen miktardan fazlasını almak tuzun, kaçak olarak tanımlanması için yeterlidir. Bunun yanı sıra, Osmanlı sınırları dahilinde tuz naklinin serbest veya yasak olduğu mahaller bulunmaktadır. Tuzludan imal edilen tuzun nakledileceği yer nizamnâmelerde belirtilmiştir. Örneğin; Antalya ve Alanya ve İçil’de bulunan Gilindire üzerinden Beyrut ile Cidde’den başka bir yere Mısır tuzunun ithali yasaktır. Buralardan başka yerlere sevk edilecek tuz için ruhsat ve şehâdetnâme verilmemesi gerektiği 1883 yılında Mısır Hidivliği’ne bildirilmiştir<sup>763</sup>.

Yapılan çalışma kapsamında limanlardaki kaçakçılık faaliyetleri incelendiği için deniz yoluyla, yapılan kaçakçılık faaliyetleri arasında tuz kaçakçılığı önemli bir teşkil etmektedir. Ecnebi tuzlarının Osmanlı topraklarına sevki yasak olmasına rağmen kaçakçı vapurlarıyla sahillere aktarılmıştır. Nitekim; Antalya sahilleri ve Cebel-i Lübnan kıyıları ecnebi tuzun ithal edildiği önemli mahallerden sadece birkaçıdır. Ecnebi tuzun ithali hukuki olarak önlenmeye çalışılmıştır. Temelde, 1862 tarihli Tuz Nizamnâmesi ele alınsa da sonraki dönemlerde ihtiyaca göre yeni hususlar getirilmiştir. Ecnebi tuzun, Osmanlı topraklarına ithali kesinlikle yasaktır. Bununla birlikte, dışardan kaçak olarak tuz ithal edilirse alınacak önlemlere ilişkin hususlar, nizamnâmenin 22. maddesinde şu şekilde belirtilmiştir. “Diyar-ı ecnebiyeden” deniz veya kara yoluyla tuz getirilecek olursa<sup>764</sup> tuzun gümrüklerden geçişine izin verilmeyecektir. Gümrük, hükümet ve karantina memurları veya liman reisleri tarafından ruhsat verilmeyerek iade edilecektir<sup>765</sup>.

Nizamnâmenin 22. bendinin uygulama sahasına ilişkin kaçakçılık faaliyeti, Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan Betron İskelesi’nde meydana gelmiştir. Nitekim; İtalyan bandıralı vapurun, kaçak tuzları Betron İskelesi’ne nakletmesi nedeniyle, Duyûn-ı Umûmiyye Baş Müdürlüğü tarafından Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı’na bildirdiği üzere; Tuz Nizamnâmesi’nin 22. bendine göre hareket edilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, tuz sevkiyatına meydan verilmeyerek, tuzların geldiği yere geri gönderilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra eğer vapurdan kıyıya tuz ihraç edildiyse bu tuzların müsadere edilmesi gerekmektedir. Ecnebi tuzların, Cebel-i Lübnan dahilinde sarf edilmek üzere, mahalli hükümet adına getirilmiş olsa

<sup>762</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II, s.696-697; Kasım, 2016: 54-55.

<sup>763</sup>BOA., A. MTZ., (05). 3/50, lef.3. (4 Cemaziyel-evvel 1300/13 Mart 1883).

<sup>764</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II., s.698.

<sup>765</sup>Düstur, Tertib: I. Cilt: II., s.699.

dahi ecnebi tuzların ithali yasaktır. Eğer, Cebelin tuza ihtiyacı varsa Osmanlı sınırları dahilinde imal olunan ambarlardan gönderilebileceği Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'na bildirilmiştir<sup>766</sup>.

Tuz kaçakçılığını hukuki yollarla önlemek için, yargıya taşınan kaçakçılık faaliyetleri vardır. Özellikle nizamnâme esaslarına göre, yapılan soruşturma sonrasında kaçakçılık faaliyetinden sorumlu olanlar hakkında açılan davalar bulunmaktadır. Nitekim; Cünye İskelesi'nde kaçak tuz nakli yapanların davası Temyiz Mahkemesi'ne taşınmıştır<sup>767</sup>

### 3.4. Silah ve Patlayıcı Madde Kaçakçılığı

XIX. yüzyıl siyasi gelişmeleri, Osmanlı sınırları dahilinde asayişsizlik ortamının meydana gelmesine neden olmuştur. Kaçak silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının yabancı devletler tarafından desteklenir hale gelmiştir. Özellikle Beyrut ve Cebel-i Lübnan gibi yerlerde Avrupalı devletlerin etkisiyle silah kaçakçılığı daha yoğun hale gelmiştir. Nizamnâmelerle, hukuki olarak kaçak silah ihracına meydan vermemek için düzenlemeler yapılmıştır. Söz konusu düzenlemeleri yabancı devletlerle yapılan ticaret anlaşmalarında da görmek mümkündür. Buna örnek olarak, Osmanlı Devleti'nin, Almanya ve Prusya ile yaptığı 26 Ağustos 1890 tarihli Ticaret ve Seyrisefâin Antlaşması'nın 17.maddesi gösterilebilir. Söz konusu madde içeriğinde; barut, dinamit, top gibi harp araç gereci olan silah ve mühimmatın ithali kesinlikle yasaktır. Silah ve mühimmat ticareti yalnızca sorumlu olan nezâret tarafından yapılacaktır<sup>768</sup>.

Aynı şekilde 1891 tarihli Gümrük Nizamnâmesi'nde, belirtilen ithali uygun silah, alet ve edevat dışında kalan tüm silah ve çeşitli maddelerin gümrüklerden geçişi yasaktır. Özellikle, silah başta olmak üzere, cephanе malzemesi olan her türlü eşya ve çeşitli barut ile dinamit gibi patlayıcı maddenin yanı sıra klorat dö potas, lağım fitilleri ve güherçile ve buna benzere ecza-ı nariyenin ithali yasaktır<sup>769</sup>. Yasak olmasına rağmen, nizama aykırı hareketle bulunarak silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı yapıldığı için hukuki yollarla kaçakçılık önlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda mahalli idare başta olmak üzere, sahil güvenliği sağlamakla yükümlü olan kolluk kuvvetleri tarafından, kaçak silahlara el konulması hukuki açıdan önemlidir. Zira nizamnâme içeriğinde, kaçak eşyanın müsadere edilmesi hükmü yer almaktadır<sup>770</sup>. Bu duruma örnek olarak, 1895 yılında Söğütlü Vapuru'nun taşıdığı barut ve silahlara kolluk kuvvetleri tarafından el konulması gösterilebilir<sup>771</sup>. Aynı şekilde Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait olan vapurdan,

<sup>766</sup>BOA., DH. İD., 170/60, lef. 5. (15 Mayıs 1330/28 Mayıs 1914).

<sup>767</sup>BOA., ŞD., 2273/40, lef.1. (24 Zilkade 1300/ 26 Eylül 1883).

<sup>768</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: VI, s.734.

<sup>769</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: VI, s.1133-1134.

<sup>770</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: VI, s.1125.

<sup>771</sup>BOA., Y.A. HUS., 325/5. (23 Şevval 1316/19 Nisan 1895).



Beyrut Limanı'na kaçak silah sevkiyatı yapan 7 kaçakçının yakalanarak, ellerindeki 148 adet revolvare el konulmuştur<sup>772</sup>.

Bunun yanı sıra silah kaçakçıları yakalandığı anda haklarında hukuki süreç başlatılmıştır. Beyrut'a gelerek yanlarındaki silah dolu sandukaları, Şimendifer Komisyonu'na teslim eden iki kişinin yargılanması için durum adliye'ye taşınmıştır<sup>773</sup>. Silah kaçakçılarının yakalanmasıyla beraber başlayan adli süreç, verilen cezalarla son bulmuştur. Nitekim; silah kaçakçılığı yaptığı için Rodos'a sürgüne gönderilen Abido İnkidar bir süre adada ikamet etmiştir. Ancak silah kaçakçılığını bırakacağı yönünde teminat vererek affedilmiştir. Geri döndüğünde ise tömbeki kaçakçılığına devam etmiştir<sup>774</sup>. Bu durum, sürgün süresinin caydırıcı niteliğe sahip olmadığı içindir. Zira, sürgün süresi yaklaşık 7-8 ay kadardır<sup>775</sup>.

Sürgün cezasının yanı sıra hapis cezası da silah ve patlayıcı madde kaçakçılarının aldığı ceza türlerindedir. Nitekim; Antalya'da Hirabet Avedisyan adlı Ermeni tarafından Müslüman çocuğa bir veya iki dirhem barut sattığı iddiası üzerine kaçakçılık suçuyla yargılanmıştır. Bir ay hapis cezası verilmiştir. Ancak daha sonra hapis süre 3 yıl daha uzatılmıştır<sup>776</sup>.

### 3.5. Kaçak Yolcu Taşımacılığı

XIX. yüzyıl, siyasi koşulların getirdiği asayiş sorunları güvenli bir ticaret ve seyahat sahasının oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Bilhassa, 1826 yılında asayişin sağlanması ve iç güvenliğin kontrolü için İhtisab Nezâreti kurularak, İstanbul'a giriş ve çıkışlar düzenlenmiştir<sup>777</sup>. 1839 yılından itibaren seyahat olanaklarının geliştirilmesi için birtakım uygulamalar yapılmıştır. Gerek ticari gerek siyasi nedenlerle yurt içi ve yurt dışı seyahatler kontrol altına alınmıştır. Söz konusu kontrol, sadece ülke içinde asayiş ortamının sağlanması için değil aynı zamanda mürûr tezkeresi temini için ödenen harçların, hazine gelirlerine katkısı nedeniyle de önemlidir.

Ayrıca demografik yapının iktisadi faaliyetlere etkisi göz önüne alındığında, potansiyel iş gücünün, yurt dışına göç etme talebi seyahat uygulamalarıyla denetim altına alınmıştır. Bu nedenle göç hareketlerinin kontrol altında tutmak için nizamnâmeler hazırlanmıştır. Söz konusu nizamnâmeler; seyahatlerin hukuki boyutu için önem arz etmektedir. Zira, nizama aykırı, seyahat olarak addedilen kaçak seyahatin önlenmesi için hukuki yaptırımları içermektedir.

<sup>772</sup>BOA., DH.MKT., 867/5. (17 Mart 1320-30 Mart 1904).

<sup>773</sup>BOA., DH.MKT., 949/60, lef.2 (6 Nisan 1321/19 Nisan 1905).

<sup>774</sup>Orha, 2017: 112.

<sup>775</sup>BOA., HR. İD., 2104/90.

<sup>776</sup>Yaşar, 2019b: 91.

<sup>777</sup>Çadircı, 1993: 172.

Bilhassa, 1841 yılında “Men-i Mürûr Nizamnâmesi” çıkarılarak seyahatler denetim altına alınmıştır<sup>778</sup>. Nitekim; kaçak seyahat olarak değerlendirebilen hususlar 10., 11., 12., 13., maddelerde açıklanmış olmakla birlikte tezkeresiz veya sahte mürûr tezkeresi temin edenlerin yükümlü olacağı cezalar belirtilmiştir. Özellikle, sahte mürûr tezkeresi temin edenlerin “Kanunnâme-i Humâyûn”da yer alan sahtekarlık maddesine göre cezalandırılması gerektiği, nizamnâmenin 13.maddesinde belirtilmiştir<sup>779</sup>.

14 Şubat 1867 tarihli “Pasaport Odası Nizamnâmesi” ile yurt dışına giriş ve çıkışlar düzenlenmiştir<sup>780</sup>. Söz konusu nizamnâme içeriğinde, yurtdışı ve yurtiçi seyahati yapacak kişilerin pasaport temin etmesi gerektiği belirtilmiştir. Seyahat için sadece pasaport temini yeterli değildir. Seyahat edecek kişi pasaportun yanı sıra mürûr tezkeresi de almak zorundadır. Çalışma kapsamında deniz yolu aracılığıyla gemi veya vapur kullanılarak kaçak yolcu taşımacılığı incelendiği için, nizamnâmenin konuya ilişkin, 11., 12., 13.,14., 15., 16. ve 17. maddeleri önem arz etmektedir.

11. madde: Gerek vapur gerek yelken gemileriyle seyahat edecek kişilerin pasaportları, kaptan tarafından kontrol edilmelidir. Osmanlı sınırları dahilinde çeşitli limanlardan aldıkları yolcuların, ellerindeki pasaport ve yol tezkerelerinin usul ve nizama uygun olup olmadığına dikkat edilmelidir. Aynı zamanda yurtdışına çıkacak olan yolcuların pasaportlarının, mahalli idare tarafından vize edilip edilmediği kontrol edilmelidir.

12. madde: Gemi veya vapur kaptanları, İstanbul başta olmak üzere Osmanlı sahillerinde aldıkları yolcuların pasaportlarını, gemiye girdikleri anda alacak ve mahalli idarenin görevlendirdiği memura teslim edecektr. Karşılığında ise pusula verilecektir. Yolcular 24 saat içinde ellerinde bulunan pusula ile pasaportlarını geri alabileceklerdir.

13. madde: Yolcuların pasaportları usule uygun değilse mensup oldukları devlet konsolosu tarafından kefaletname verilecektir. Kefaletname ibraz edilmediği takdirde sınır dışı edilecektir<sup>781</sup>.

14.madde: Nizama uygun temin edilmeyen pasaportla veya pasaportsuz olarak seyahate çıkmak yasaktır.

15. madde: Nizama uygun olmayarak yolsuzlukla temin edilen pasaport ve tezkere ile dolaşan her şahıs, bulunduğu yerdeki mahalli idare tarafından tevkif edilerek ifadesi alınacaktır. Eğer uygun bir mazereti ve iki kefil varsa tezkere verilecektir. Aksi takdirde geldiği yere gönderilecektir.

<sup>778</sup>Kütükoğlu, 2006: 61; Çadircı, 1993: 172.

<sup>779</sup>Turna, 2013: 74-75; Çadircı, 1993: 175-176.

<sup>780</sup>Çadircı, 1993: 178.

<sup>781</sup>Düstur, Tertib: I., Cilt: II., s. 777-779.

16. madde: Pasaport ve tezkeresi eski olanlar veya sahte isimle temin edilen pasaportla seyahat edenler yakalandığı anda sorgulanacaktır. Şayet suçlu olduğu ortaya çıkan kişi yabancı devlet tebaasından ise mensup olduğu devletin konsolosuna haber verilecek defedilecektir. Osmanlı vatandaşı ise, tedip edilerek cezalandırılacaktır.

17.madde: Her bir yolcunun pasaportu zaptiye memurları, liman memurları ve karantina hizmetlileri tarafından sorulacaktır. Şayet memurlar, nizamnâme hükümlerini bildiği halde görmezden gelirse cezalandırılarak tedip edilecektir<sup>782</sup>.

Temelde, nizama uygun seyahat koşullarını içeren 1867 tarihli Pasaport Odası Nizamnâmesi'nden sonra ülke içi seyahatleri düzenleyen 1887 tarihli bir nizamnâme daha uygulamaya konulmuştur. Söz konusu nizamnâme hükümlerinde, mürûr tezkeresinin seyahat için bir zorunluluk olduğu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, vilâyet dahilinde bulunan kaza, kasaba ve köyler için böyle bir zorunluluk bulunmadığı gibi farklı vilâyetlerin birbirine yakın kazalarına gitmek için mürûr tezkeresi aranmamaktadır. Seyahat edecek kişinin ailesi ile ev ahâlisi tek bir tezkere ile seyahat edebilme hakkına sahiptir. Ayrıca tezkere süresi 1 yıl süreyle geçerli olacaktır. Bu süre zarfında başka bir tezkere ve ilmühaber almak zorunluluğu bulunmamaktadır<sup>783</sup>.

1887 tarihli Nizamnâmenin kaçak seyahatleri önlemek için caydırıcı niteliğe sahip hükümlerle birlikte tezkeresiz seyahat edenlere verilen cezalar; 18., 21., 22. ve 23. maddelerde belirtilmiştir.

18. madde: Mürûr tezkeresi temin etmeksizin veya tezkeresinin geçerli olması için gerekli olan vizeyi almaksızın seyahat edenler, nakdi ceza ödemekle yükümlüdür. Nakdi cezanın miktarı ise, “bir beşlikten beş beşliğe kadar”dır.

21. madde: Mürûr tezkeresindeki kaydı bozan veya değiştiren, Ceza Kanunu'nun 157. hükmü gereğince cezalandırılacaktır.

22. madde: Nizama uygun hareket etmeyerek tezkerelerine sahte isimle kayıt olanlar ve ceza almamak için kendilerine yolsuzlukla kefil bulanlara, Ceza Kanunu'nun 156. hükmü gereğince hapis cezası verilecektir.

23. madde: Nizama aykırı hareket edenlerden tahsil edilecek nakdi ceza, Nüfus İdaresi'ne aittir<sup>784</sup>.

Mürûr tezkeresi almaksızın veya sahte mürûr tezkeresi temin ederek kaçak seyahate başvuranlar dışında, mürûr tezkeresi için fazla miktarda harç parası tahsil edenlerin alacağı cezaya ilişkin uygulama 20. maddede belirtilmiştir. Nitekim; ilmühaber karşılığında fazla para

<sup>782</sup>Düstur, Tertib: I., Cilt:II., s.779.

<sup>783</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt:V., s.861-862.

<sup>784</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt:V., s.864-865.

talep eden dini görevlilerden, nakdi ceza alınacaktır. Cezanın miktarı ise, 100 Osmanlı Altını kadardır<sup>785</sup>.

Nizamnâme hükümlerinde, kaçak olarak seyahat edenlerin cezalandırılması yönünde uygulamalar mevcuttur. 1867 tarihli Pasaport Odası Nizamnâmesi hükümlerinde belirtildiği üzere, yolcuların pasaport ve tezkerelerinin kontrolü gemi kaptanlarına aittir. Ancak Beyrut Limanı'na ve Cebel-i Lübnan kıyılarına gelen yabancı bandıralı kumpanya vapurları, bölge halkının kaçak olarak yurt dışına çıkmasına aracı olmuştur. Bu nedenle kaptanlarla ilgili olan 11. ve 12. maddelerde yer alan hususların yetersizliği ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra kaçak seyahate aracılık edenlerin nizam gereği, tedip edilmesi gerekmektedir. Bunun örneğine, Beyrut Limanı'nda rastlamak mümkündür. Nitekim; kaçak yolcu taşımacılığına göz yuman memurlar ve kaçak yolcu taşıyan yabancı bandıralı vapurlara aracılık eden kayıkçı esnafı ve simsarlar, nizam gereği cezalandırılmıştır. Buna örnek olarak, Beyrut Limanı'ndan kaçak yolcu taşıyan kayıkçı ve kaçak faaliyete aracı olan simsarlara kısa süreliğine de hapis cezası verilmiştir. Bunun yanı sıra nakdi ceza ödemekle yükümlü olanlar bulunmaktadır<sup>786</sup>.

1887 tarihli nizamnâmenin, uygulama sahasında yetersizliği nedeniyle, Amerika'ya göç etmek isteyen Cebel-i Lübnan ahâlisinin lehine gelişen ortamı yaratmıştır. Nitekim; coğrafi yakınlık nedeniyle Suriye Vilâyeti'nden, Yafa ve İskenderiye'ye gitmek için mürûr tezkeresi temin etmişlerdir. Görünürde, nizama uygun olarak hareket etmiş olsalar da esas amaçları yurtdışına firar etmektir. Bu nedenle mürûr tezkeresi uygulamasını kötüye kullanılmıştır<sup>787</sup>. Belirtildiği üzere, nizamnâme kapsamında uygulanan düzenlemeler, Cebel-i Lübnan ahâlisinin kaçak olarak yurt dışına çıkışına engel olmakta yetersiz kalmıştır. Nitekim; yol tezkeresi almak isteyenler nakdi olarak kefalet bedeli ödemekle yükümlüdür. Kefalet bedeli ödeyerek yol tezkeresi temin edenler, görünüşte hukuki çerçevede seyahat edeceklermiş gibi bir izlenim yaratmışlardır<sup>788</sup>. Kefalet uygulamasının bu şekilde suistimal edildiği, 1890'lı yıllarda dışa göç hareketliliğinin artışıyla kanıtlanmıştır.

Nizamnâmeler kapsamında hukuki temeli oluşturulan cezaların türleri, nakdi ceza ve tedip olarak belirtilmiştir. Tedip olarak kullanılan genel ifade sürgün ve hapis cezasını nitelendirmektedir. Daha önce kaçak yolcu taşımacılığına göz yuman ve aracı olan kişilerin hapis cezası aldığına ilişkin örneklere değinilmiştir. Ancak, limandan firar edenlerin sürgün edildiğine dair kısıtlı bilgi bulunmaktadır. Nitekim; Cünye Limanı'ndan firar eden 7 kişi Konya'ya tedip edilmiştir. 17 Ağustos 1918 tarihinde Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı'nın, Dahiliye

<sup>785</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt:V., s.865.

<sup>786</sup>Orha, 2017:172; BOA., DH. ŞFR., 170/38. (18 Teşrîn-i sâni 1310/30 Kasım 1894).

<sup>787</sup>BOA., DH. ŞFR., 142/1. (28 Mayıs 1307/9 Nisan 1891).

<sup>788</sup>BOA., HR. İD., 6/75. (1 Mayıs 1309/13 Mayıs 1893); BOA., DH.MKT., 20/35. (9 Şevval 1310/26 Nisan 1893).

Nezâreti'ne bildirdiği üzere; Cebel-i Lübnan'ın Kesrevan Kazası sakinlerinden olan Yusuf Zai adlı firari, sürgün edilmiştir. Ancak firarının, 14 yaşındaki kızı Vedia ile oğlu Yusuf'un isimleri sehven yazıldığı için onlar da sürgün edilmiştir. Bu mağduriyetin sona erdirilmesi için firari Yusuf Zai'nin eşi Sada, çocuklarının adalet namına affedilmesini talep etmiştir<sup>789</sup>.

Genel olarak değerlendirmek gerekirse; kaçakçılık faaliyetini bizzat gerçekleştirenlere veya kaçakçılığa göz yuman memurlara görevden uzaklaştırma, sürgün veya hapis cezaları verilmiştir. Bu cezalar, Osmanlı ceza hukuku kapsamında “tazir cezaları” olarak nitelendirilmektedir<sup>790</sup>.

### 3.6.Müskirât Kaçakçılığı

Müskirât hakkında uygulamaları içeren nizamnâmelerden en önemlisi 1861 tarihli nizamnâmedir. Bundan sonraki tarihlerde bazı hususlarda değişiklikler meydana gelmiş olsa dahi temelde, 14 bentten oluşan ve 14 Ağustos 1861 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanacak olan nizamnâme esasları dikkate alınmıştır. Bu nedenle söz konusu nizamnâmenin içerik ve kapsamına değinmek yerinde olacaktır. “Müskirât Amilinden Alınmakta Olan Yüzde Yirmi Rüsûm-ı Müctemia İlgâ Olunarak Onun Yerine Yüzde On Resm-i Mirî Alınacağından Sureti Tahsiline Dair Nizamnâme” başlığı altında müskirât imali için gerekli olan vergi uygulamasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bilhassa, birinci bentde, Dersaadet ve sair Memalik-i Mahruse'de imal edilen tüm hamr, arak ve çeşitli müskirâttan %10 resm-i miri alınacağı belirtilmiştir. 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9. ve 10. bentler imal edilen hamr miktarının kaydedilmesi hakkındadır. 11.bentde ise, fabrikalarda kuru üzüm, incir vb. ürünlerden elde edilen madde, her kıyyeden ne kadar miktarda arak imal edilirse bunlar rayiç bedel üzerinden hesaplanacaktır. Bundan sonra fiyata göre %10 oranında resm-i miri tahsil edilecektir. 12.bentde ise, arpa suyu dahi olsa 11.maddede belirtildiği gibi rayiç bedel üzerinden hesaplama yapılacak ve ona göre %10 oranında resm-i miri alınacaktır.

Belirtildiği üzere, miri vergi oranının belirlenmesi ve üretimin kontrolü hususunda uygulamalar bulunmaktadır. Ancak çalışmamız kapsamında, kaçakçılıkla doğrudan ilgili olan nakil hususu, 13. ve 14. bentlerde açıklanmıştır. Söz konusu nizamnâme hükümlerinin içeriği şu şekildedir;

13. bend: Miri resmi tahsil edilen müskirâttan başka bir mahalde farklı bir isimle herhangi bir vergi alınmayacaktır. Sadece iskeleden gemiye yüklenirse gümrük nizamına uygun olarak gümrük resmi tahsil edilecektir.

<sup>789</sup>BOA., DH. EUM., 4.ŞB. 21/32, lef.1.(17 Ağustos 1334/17 Ağustos 1918).

<sup>790</sup>Ayrıntılı bilgi için Bkz; Başoğlu, 2011: 198-202.

14.bend: Bir mahalden başka bir mahale müskirât nakletmek isteyenler, nakledeceği miktarın miri vergisini ödeyerek tezkere almaya mecburdur. Şayet, tezkeresiz müskirât nakledilirse iki kat miri vergi ödeyecektir<sup>791</sup>.

Bunun dışında, müskirât satışı yapılan dükkân ve mağazaların ödemesi gerekli olan vergi hususu, 1867 tarihli Nizamnâme ile müskirâttan alınacak bey'ye resmi'ne dair hükümlerle açıklanmıştır. Özellikle 19. maddede belirtildiği üzere bey'ye resmi tahsil edildiği surette “bey'ye tezkeresi” temin edilmeden müskirât mahâli açmak tamamıyla kaçak faaliyettir. Ayrıca, başka bir ürün ticareti yapmak için açılan mağaza ve dükkanlarda da müskirât satışı yapıldığı takdirde kapatılacak ve mühürlenecektir. İstanbul'da bu işlem Bâb-ı Vâlâ-yı Zaptiye ile Altıncı Daire-i Belediye Meclisi tarafından yapılacaktır. Taşralarda ise mahalli idare memurları bu yetkiye sahip olacaktır. Şayet bu şekilde bey'ye tezkeresi almaksızın müskirât satışı yapmaya kalkışanlar Osmanlı tebaasından değil de yabancı devlet tebaasından ise kapatma ve mühürleme işlemi, mensup oldukları konsoloshane memurlarının bilgisi dahilinde yapılacaktır.

Belirtildiği üzere, kaçakçılık olarak addedilen durumlar nizamnâmenin 19. maddesinde açıklanmıştır. 25. madde ise; gerek şehir, kasaba, karyelerde veya her nerede olursa olsun gezgincilik suretiyle müskirât fûruht etmek katiyyen yasak olduğundan buna kimse cesaret etmeyecektir<sup>792</sup> ifadesi yer almaktadır. Bu nedenle kaçakçılığa asla meydan verilmeyeceği yönündeki kararlılığı belirtilmiştir. Zira, 1881 tarihli “Müskirât Resm-i Mirisi” hakkındaki nizamnâmenin de 19. ve 25. maddelerinin içeriğinde bir değişiklik yapılmamıştır. Öte yandan, 1881 tarihli nizamnâmenin, 16. ve 18. maddeleri kaçakçı faaliyetlerle ilgili olup, müskirât kaçakçılığının önlenmesi yolunda izlenecek yolu sunmaktadır. Söz konusu maddelerin içerik ve kapsamı şu şekildedir:

16.madde: resmi mirisi tahsil edilen müskirâtların, bir mahalden başka bir mahale naklinde başka hiç resim alınamayacaktır. Ancak bir iskeleden, gemiye sevk edilecekse gümrük nizamına göre gümrük resmi alınacaktır.

18.madde: bir mahalde imal edilmiş olan müskirâtın kaydı ve muayenesi sırasında memurlardan müskirât miktarı gizlenip daha sonra ortaya çıkarsa iki kat resm-i miri alınacaktır<sup>793</sup>.

Belirtildiği üzere, temelde nizamnâme hususları dikkate alınarak müskirât imali ve satışı hususunda düzenlemeler yapılmıştır. 1881 tarihinden sonra da çeşitli düzenlemeler söz konusudur. Nitekim; 1888 yılında, 1881 tarihli nizamnâmenin 4. ve 5. maddelerinde değişik

<sup>791</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: II., s.709-711.

<sup>792</sup>Düstur., Tertib I., Cilt: II., s.712-719.

<sup>793</sup>Düstur., Zeyl. 2., s.52-55.

yapılmıştır<sup>794</sup>. Ancak kaçakçılık faaliyetinde temel olan esaslar, 1861, 1867 ve 1881 tarihli nizamnâmelerde yer almıştır.

Müskirât kaçakçılığının hukuki boyutunda önemli bir yer teşkil eden nizamnâme esasları, kaçak faaliyetin tanımı başta olmak üzere iki kat resm-i miri tahsili gibi hususlar, ceza kapsamındadır. Nitekim; 1909 yılında Kıbrıs'tan Alanya'ya kaçak yollarla getirilen 856 kilo rakı Rüsûmat kolcuları tarafından yakalanmıştır. Bunun üzerine kaçak faaliyete aracı olanlar veya adı karışanlar hakkında hukuki süreç başlatılmıştır. Başlatılan soruşturma sonucunda, kaçak içkilerin, Alanya'da Kuyumcu esnafından Pandeli ve Kunduracı Kocabıyık Yorgi'nin dükkanlarına nakledildiği ihbarı nedeniyle Alanya Mülkiye Mahkemesi'nde sorumlu kişiler yargılanmıştır<sup>795</sup>. Kaçakçıların yargılanması sırasında Alanya Mülkiye Mahkemesi Ceza Dairesi'nden gönderilen celp tezkeresiyle pek çok şahidin katılımı sağlanmıştır. Şahitler arasında kayıkçı, sandalcı ve gemici başta olmak üzere Rüsûmat memuru, jandarma piyade neferi gibi birçok meslek grubundan kişiler bulunmaktadır. Bunlardan bir kısmı; Alanya Rüsûmat Kolcusu Süleyman Ağa, Selenti Rüsûmat Memuru Mithat Efendi, Kayıkçı Hacı Osman, Piyade Binbaşısı Abdurrahim, Kethüdacı Ali Reisoğlu Kadri Efendi, Kayıkçı Topal Abdullahoğlu Ahmet, Çavuş Hakkı, Kahveci Dilsizoğlu Fehmi, Duyûn-ı Umûmiyye Memuru Mehmed Emin Efendi'dir<sup>796</sup>.

Ancak, Alanya Duyûn-ı Umûmiyye memurunun, Teke Sancağı Mülkiye İstinaf Mahkemesi ve Alanya Kazası Mülkiye Mahkemesi Başkanlığına bildirdiği üzere; kaçak müskirât, gizlice ithal edilmekte iken Alanya Rüsûmat Kolcusu Süleyman ve Selenti Rüsûmat Muhafaza Memuru Mithat Efendi tarafından yakalanmıştır. Rüsûmat İdaresi'ne nakledildiği için Düyûn-ı Umûmiyye'ye ait olan iki kat resm-i miri miktarının yarısı ve masraflarla birlikte ortaya çıkan meblağın, Yorgi ve Pandeli'den vekaleten alınması gerektiği kararı alınmıştır. Bunun üzerine, masraflar alınarak berat etmişlerdir. Bu nedenle davanın İstinaf Mahkemesi'nde görülmesi zorunlu hale gelmiştir. Davanın, İstinaf Mahkemesi'ne taşınması hususu ise Alanya Mülkiye Mahkemesi'nin, davayı dikkate almamasından kaynaklanmaktadır. Bu durumla birlikte davanın seyri ile ilgili beş ayrı husus tüm yönleriyle birlikte açıklanarak beyan edilmiştir.

1.Halil Reis'in kayığı, yüklü miktarda müskirâtı kıyıya çıkarmak için, açık sahile yanaşacağı bahanesiyle, müskirâtın bir kısmını nakletmiştir.

<sup>794</sup>Düstur., Tertib: I., Cilt: 6, s.121-122.

<sup>795</sup>BOA., ŞD., 1773/2, lef. 43. (30 Mart 1326/12 Nisan 1910).

<sup>796</sup>BOA., ŞD., 1773/2, lef. 4-24.

2.Bu kaçak sevkiyat, Kuyumcu Pandeli'nin dükkanına aktarılırken, çarşıya sapanlar tarafından görülmüştür. Mahkeme sırasında olay ispat edilmesine rağmen hiçbir şey kaçırılmadığı yönünde karar alınmıştır.

3. Olay mahâli polis memurları tarafından tahkikat yapılarak ortaya çıkarılmıştır. Buna rağmen polis memurlarının bilgisine başvurulmamıştır.

4. Pandeli ve Yorgi'nin ellerindeki kaçak müskirâtın nakledildiği dükkan kendi dükkanı değildir. Ayrıca öteden beri mallar, demir kapılı mağazaya ithal edilmektedir. Ancak, o civarda demir kapılı diğer bir mağaza bulunmamaktadır. Olay gecesi gerek dükkan içinde gerek dükkan dışında müskirât bulunmaktadır. Bu durum, gümrük hamallarının bilgisiyle ispatlanacağı halde bu yönde bir karar alınmamıştır.

5.Mahkeme sırasında Selenti Rüsûmat Muhafaza Memuru ve Alanya Rüsûmat Piyade Kolcusu'nun mahkemedeki beyanları ispata yeterli olduğu halde ifadeleri okunmamıştır.

Belirtildiği üzere nizamnâme hükümlerine göre bir yargı ortamı bulunmamaktadır. Dolayısıyla, davada hukuki durumlar yok sayılmıştır. Bu nedenle hakikatin ortaya çıkarılması için 2 Nisan 1909 tarihli dilekçe ile birlikte davaya ilişkin evraklar Alanya Duyûn-ı Umûmiyye memurları tarafından İstinaf Mahkemesi'ne gönderilmiştir<sup>797</sup>. Alanya'da meydana gelen müskirât kaçakçılığı, farklı meslek gruplarının katılımıyla gerçekleşmiştir. Kunduracı ve kuyumcu esnafı olduğu gibi kayıkçıların da kaçakçılık faaliyetinde iş birliği içinde oldukları açıktır.

Kaçak içki sevkiyatında olduğu gibi, kaçak satışın yapılmasını önlemek hususunda nizamnâme esasları dikkate alınmıştır. Özellikle, Müskirât Bayii Nizamnâmesi'nin 16. maddesi gereğince, nizama aykırı açılmış olan meyhanelerdeki müskirâtın imha edilmesi gerekmektedir. Nizamnâmenin bu maddesi gereğince, 1916 yılında Antalya'da bulunan bir meyhanedeki müskirât imha edilmiştir<sup>798</sup>.

### 3.7.İpek Kaçakçılığı

Ürünler üzerinde kontrolü sağlayan denetim mekanizmasının önemli araçlarından biri olan vergi hususu, diğer ticari malların; üretim, nakil ve satışında olduğu gibi ipek ve ipek kozasının da her türlü evresinde kontrolü sağlamıştır. Özellikle, 1804 tarihli "Harir Nizamı" vergi oranlarındaki düzenlemeleri kapsamakla birlikte ipek alım ve satımını sınırlandıran şartları içermektedir. İpeğin tartılması, belli bir rüsûm karşılığında tüccara "eda tezkeresi" verilmesi gibi uygulamalar, nizamnâmenin kısıtlayıcı özelliğini ortaya koymaktadır<sup>799</sup>. 1879

<sup>797</sup>BOA., ŞD., 1773/2, lef. 43. (30 Mart 1326/12 Nisan 1910).

<sup>798</sup>BOA., DH. HMS., 1/9. (13 Haziran 1332/26 Haziran 1916).

<sup>799</sup>Cezar, 1986: 216-217.



yılında Bursa ve Samsun ipek öşürünün, Rüsûm-u Sitte İdaresi'ne bırakılması aynı şekilde Düyûn-ı Umûmiyye'nin kurulmasından sonra bu idareye devredilmesi gibi nedenlerle ipek üretim ve ticareti daha sıkı denetime tabi tutulmuştur. Bu denetim, ipek üretim ve nakli hususunu içeren nizamnâme hükümlerine göre uygulanmıştır. Nitekim uygulamaların kapsamı, 27 Mart 1876 tarihli nizamnâme içeriğinde doğrudan kaçakçılıkla ilgili hükümler, 5.13.14.16. ve 17. maddelerde belirtilmiştir. Söz konusu maddelerin içerik ve kapsamı şu şekildedir;

5. madde: Elinde ipek mahsulü bulunanlar, öşür bedeli ödenmeden veya idareye haber vermeksizin başka yerlerde satarsa, müsadere edilecektir.

13. madde: İpek kozası mahsulünü mizan mahalline getirerek öşür ve resm-i dellâliyesini ödeyerek ruhsat pusulası temin etmek için idareye müracaat edilecektir. Ancak ipek kozasının cins ve kıyyesi o günün müzayede fiyatına göre belirlenecektir. Söz konusu vergileri ödemeksizin kozalardan ipek çekmeye cüret edilemeyecektir. Şayet ruhsat pusulası temin edilmeden hanelerinde, ipek mamul edenler olursa kozaları “öşürden kaçırılmış” olarak addedilecektir. Bu nedenle tamamen el konulacaktır. El konulan ipek, satılmakla birlikte elde edilen tutarın bir kısmı kaçak faaliyeti ihbar edene verilecektir. Ruhsat pusulası olmaksızın fabrikasında kozadan ipek imal eden olursa nizam gereği nakdi ceza ödemekle yükümlüdür.

14.madde: Tüccar ve fabrikatörler mizan mahallinde müzayede ile elde ettikleri kozalar denetlenecektir. Ruhsat pusulalarıyla mağaza ve fabrikalarına naklettikleri kozalar muayene edilecektir. Şayet kozalardan fazla bulunursa “öşürden kaçırılmış demek olacağından” ortaya çıkan fazla miktar müsadere edilecektir. Ardından müzayede ile satışa sunulacaktır.

16.madde: Tezkere ve pusulasında belirtilen miktardan fazlası yer alırsa, bunlar kaçak olarak addedilecektir.

17.madde: Mizan bulunan mahalden ruhsat pusulası olmadan veya mizan olmayan yerlere, öşür tezkeresi olmaksızın nakledilen mahsule el konulacaktır. Dolayısıyla, kaçırılırken veya satılırken ele geçirilen koza ve ipek tümüyle zabt edilecektir. Ardından mahalli hükümete ihbar edilerek müsadere edilecektir. Kaçırılan koza ve ipek her ne miktar ve cinste olursa olsun alenen müzayede olunacaktır.

İpek kozasının satışı ve ipek mamulünden, nizama uygun vergi tahsilini beyan eden ruhsat pusulasının kontrolü yapan mizan memurlarının görev kapsamında olan ipek kozalarının ölçümü önemlidir. Özellikle nizamnâmenin yirminci maddesinde mizan memurlarının sorumluluğunun boyutu belirtilmiştir.

20. madde: Mizan mahallinde lüzumlu miktarda kantar ve terazilere, mizan memurları tarafından sürekli dikkat edilmelidir. Dikkat edilmediği yönünde bir ihbar ve şikâyet olursa

mesuliyet memurlarda olduğu için gerekli uygulama yapılacaktır. Bu kapsamda, Ceza Kanunu'nun yüz ikinci maddesi gereğince görevden uzaklaştırılacaklardır.

Devlet denetiminin hukuki süreçle desteklendiği bu dönemde, kaçakçılar hakkında yapılan tahkikatlar sonucunda kanunnâme hükümlerine göre karar alınmıştır. Nitekim; gümrük memuru Evans'ın yaptığı ihbar kapsamında başlatılan süreç, kaçakçılık faaliyetinin hukuki boyutunu yeterince açıklamaktadır. Öyle ki, Abdülfetah Efendi'nin kaçak ipek ihracına müsaade ettiğini ihbar eden Evans da yargılanmıştır. Yargı sırasında alınan karara göre Evans'a hapis cezası verilmiştir. Bizzat kaçak faaliyete iştirak eden Abdülfetah Efendi ise, ıslah edilmek üzere kalebentlik cezası verilmiştir. Ceza süresi ise 5 yıl ile sınırlıdır. Evans, devam eden hukuki sürecin sonlanması ve aldığı ceza hükmünün kaldırılması için Beyrut Rüsûmat İdaresi'ne talepte bulunmuştur. Bu kapsamda, kanuna uygun hareket ederek, Rüsûmat Emaneti'ne haber verdiğini beyan etmiştir. Zira, haber verdiği için kaçakçılarla aynı cezayı almak yerine cezadan istisna tutulmasının gerekliliği üzerinde durmuştur. Nitekim; Şam-ı Şerif İdare Meclis'inde, görülen dava kararına göre kaçakçılarla bir tutulduğunu belirtmiştir<sup>800</sup>.

Bu durumun açıklığa kavuşması için defalarca ilgili kurumlardan destek aramıştır. Nitekim; Rüsûmat Nezâreti'ne gönderdiği arızasında, sadakaten ve kanunen gerekli olduğu için ihbar ettiğini buna rağmen kendisinin merhametsizce yargılandığını belirtmiştir. Hakkında davacı olanlar her kim ise bu kişilerin de mahkemeye dahil edilmesini talep etmekle birlikte eğer kendisine böyle gazez harekette bulunmaya devam edenler olursa gereğinin yapılmasını beyan etmiştir. Ayrıca, bu kaçak faaliyetin tümüyle nizama aykırı hareket olması nedeniyle adalet için çalıştığını ifade ederek durumun gereğine uygun şekilde tahkik edilmesini talep etmiştir<sup>801</sup>. Yargı sırasında, Evans'a hapis cezası ve bizzat kaçakçı faaliyete göz yuman Abdülfetah'a kalebentlik cezası verilmiştir<sup>802</sup>. Tüm bunlara ilaveten, bu olay Ceza Kanunnâmesi'nin dördüncü faslıının ikinci hükmü gereğince masraflar, Evans ve Abdülfetah Efendi'nin sorumluluğuna bırakılmıştır. Söz konusu masrafların tutarı, 3 bin 500 kuruştur<sup>803</sup>.

Beyrut'ta olduğu gibi Fransa'nın etki alanı haline gelen Cebel-i Lübnan'da da kaçak ipek ve ipek kozası sevkiyatına rastlanmıştır. Bu durumun hukuki olarak sonlandırması için gerekli olan düzenlemeler üzerinde durulmuştur. Nitekim; Şûrâ-yı Devlet Dahiliye Dairesi tarafından tanzim olan mazbatada; bir nevi nakil ruhsatı olan şehâdetnâme ve bedeli ödenen ipeğin niteliğini belirten öşür tezkeresinin verilmesinin gerekliliği belirtilmiştir<sup>804</sup>.

<sup>800</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef.2. (17 Zilhicce 1288/ 27 Şubat 1872).

<sup>801</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 5. (25 Zilkade1288/5 Şubat 1872).

<sup>802</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 1. (19 Zilhicce 1288/29 Şubat 1872).

<sup>803</sup>BOA., ŞD., 558/25, lef. 1. (19 Zilhicce 1288/29 Şubat 1872).

<sup>804</sup>BOA., DH.MKT., 65/10, lef. 1. (19 Zilhicce 1311- 23 Haziran 1894).

İpek kaçakçıları hakkında başlatılan hukuki süreçte ise, yargı devreye girmiştir. Nitekim; 1885 yılında Dahiliye Nezâreti'ne bildirildiği üzere, ipek kozası kaçakçıları hakkındaki davalar; tuz, ipek ve müskirât kaçakçıları hakkında açılan davalar gibi ceza kanunu gereğince, kısmen İdare Meclisi tarafından görülecektir. Bu durum, Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı ve Girit Vilâyeti'ne bildirilmiştir. Ancak Cebel-i Lübnan'ın, İdare Meclisi ve "Hazine-i Menafi" haricinde olması nedeniyle ipek kaçakçıları hakkında açılan davalar, Cebel Temyiz Mahkemesi'nde görülecektir<sup>805</sup>. Ayrıca, idare özelliği bakımından özerk olan vilâyetlerde, ipek kaçakçılığına ilişkin davaların, Temyiz Mahkemesi'nde görülmesine dair karar tüm "elviye-i müstakile" ye bildirilmiştir<sup>806</sup>.

Şûrâ-yı Devlet'in, ipek kaçakçılarının yargılanması hakkındaki, 1901 tarihli irade Hariciye Nezâreti ve Avusturya Sefâreti'ne bildirilmiştir. Söz konusu iradede; Hukuk-u Umûmiyye davaları olduğu için tuz kaçakçılığıyla ilgili davalarda olduğu gibi ipek kaçakçılığı yapanlar da ceza mahkemelerinde yargılanacaktır<sup>807</sup>. Verilen örneklerde belirtildiği üzere, kaçakçılar, müstakil vilâyetlerde yargılanmıştır. Aynı zamanda ipek kaçakçılarına, tuz ve müskirât kaçakçıları gibi muamele edilmiştir.

### 3.8.Haşhaş Kaçakçılığı

Haşhaş bitkisinden elde edilen afyon, kullanım alanı nedeniyle ticari hareketliliğe katkı sağlayan ürünlerden biridir. XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında, afyon ticaretinin hukuki altyapısının oluşturulmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Ancak, haşhaş üretiminin yoğun olduğu Osmanlı topraklarına kaçak haşhaş ithalini önleyecek bir düzenleme bulunmamaktadır. Buna rağmen XIX. yüzyılda ticari hacmi artan Beyrut Limanı'na kaçak haşhaş sevkiyatı; tütün, kereste, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı kadar yoğun değildir.

Bu nedenle, genellikle silah ve tütün gibi ürünlerle birlikte kaçırıldığı için, tütün ve silah kaçakçılığını önlemek amacıyla uygulanan hukuki yaptırımların, haşhaş kaçakçıları için de geçerli olduğu ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Ancak bu hususta genel bir yargıda bulunmak olanaksızdır.

<sup>805</sup>BOA., ŞD., 307/37, lef. 3. (16 Mayıs 1301/28 Mayıs 1885).

<sup>806</sup>BOA., ŞD., 307/37, lef. 4. (23 Cemaziyel-evvel 1302/10 Mart 1885).

<sup>807</sup>BOA., HR.İD., 2105/12. (11 Nisan 1317/ 24 Nisan 1901).

## SONUÇ

XIX. yüzyıl Osmanlı iktisadi düzeninde olumsuz etki yaratan kaçakçılık faaliyetleri, birer ticaret alanı olan Doğu Akdeniz liman şehirlerinde asayişin tam olarak sağlanamamasından kaynaklanmıştır. Asayişin yetersiz kalmasının yanı sıra XIX. yüzyıl siyasi gerilimi sonucu yaşanan toprak kayıpları Osmanlı Devleti'nin gelirlerini etkilemiştir. Hazineye aktarılan gelirlerin azalması vergilerin artışına neden olmuştur. Ağır vergiler altında ezilen halk kaçakçılık faaliyetleriyle kayıtsız gelir elde etmeye çalışmıştır. Özellikle, Osmanlı Devleti'nin, dış borç almaya varan teşebbüsleri, Avrupalı devletlere kalıcı imtiyazların verilmesi ve deniz ticaretinde uygulanan vergi usulleri gibi birçok neden sinai ve zirai ürünlerin kaçakçılığında doğrudan etkiye sahiptir. Bu kapsamda Osmanlı iktisadi faaliyetlerine yön veren idarelerin uygulamaları ön plana çıkmaktadır.

Bilhassa, Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin geniş yetkiler elde ederek önemli vergi gelirlerinden sorumlu olması ve ardından Reji İdaresi'nin tütün ziraati, nakli ve sevkiyatını denetleme yetkisini elinde bulundurması iktisadi düzenin şekillenmesinde etkili olmuştur. Önemli vergi kalemleri arasında bulunan kereste, tütün, tuz başta olmak üzere birçok ürün kaçak ticarete konu olmuştur. Özellikle tütün ve tuz gibi ürünlerin kanuna aykırı imal ve ticaretinde Reji İdaresi'nin uygulamaları başat nedenler arasındadır. Ancak kontrollü şekilde nizamnameler hazırlanarak, iktisadi faaliyetler düzenlenmeye çalışılmıştır.

Donanmanın ve ordunun ihtiyaçları için zaruri olan kereste, yasal ve yasadışı ticarete konu olmuştur. İktisadi değeri bağlamında önemli vergi kalemlerinden biridir. Bu nedenle kereste ve yakacak odun temini orman ıslahı kapsamında değerlendirilmiş ve farklı tarihlerde düzenlenen başta arazi kanunnameleriyle daha sonra ise orman nizamnameleriyle kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Özellikle ormanlık alanların yoğunluğu nedeniyle Hamidabad, Teke ve Burdur ormanlarından elde edilen kaçak kerestelerin, Antalya ve Alanya limanlarından İskenderiye ile Dimyat başta olmak üzere Kaşot Adası gibi yerlere de kaçak nakli yapılmıştır. Esasında İskenderiye ve Dimyat öteden beri yasal kereste ticaretinin yapıldığı güzergâhlardan biri olmakla birlikte orman mahsulleri tanınmış kereste tüccarları tarafından kaçırılmıştır. Vergi vermeksizin, ruhsatsız kesilen keresteler yine ruhsat harcı ödenmeden veya kontratsız olarak limana aktarılmıştır. Antalya ve Alanya'daki kaçak kereste ticareti ormanlık alanların varlığıyla doğru orantılıdır. Fakat sedir ağaçlarının yoğunluğuyla bilinen Cebel-i Lübnan'daki kereste kaçakçılığı, Antalya ve Alanya'da gerçekleşen kereste kaçakçılığından farklıdır. İdari yapısı nedeniyle ayrıcalıklı statüde bulunması Osmanlı Devleti'nin müdahalesini kısıtladığı gibi Cebel-i Lübnan'daki ormanların idaresinde de tam yetki sağlanamamıştır. Buradaki

ormanlardan kaçak kereste temin edildiğine ilişkin herhangi bir veriye ulaşılmamış olsa da tezat olarak Cebel-i Lübnan dahilindeki Cünye İskelesi'ne yabancı bandıralı vapur aracılığıyla kaçak yollarla kereste sevkiyatı yapılacağına dair ihbar bulunmaktadır. Genellikle kaçak kereste sevkiyatını önlemek için tedbirler alındığı bilinmektedir. Öte yandan Beyrut'ta kereste kaçakçılığına ilişkin herhangi bir bilgiye rastlanılmamıştır.

Esasında kereste, tütün, tuz, haşhaş, müskirat, ipek gibi birçok ürünün kaçırılış nedeni daha fazla kâr elde etmek için ucuza mal etme gibi hususlar bulunduğu dair genel bir kanı oluşmaktadır. Ancak bu nedenin arka planında Avrupalı devletlerin hammadde arayışları ve Avrupa pazarlarına kaynak sağlama amacı da bulunmaktadır. Özellikle tütün, afyon ve ipek kaçakçılığının ortak sebebi, Avrupa pazarlarına ucuz maliyetle ham madde sağlamaktadır. Bu hususta Cebel-i Lübnan'ın idari statüsünden yararlandığı tespit edilmiştir. Nitekim; Cebel-i Lübnan Vilayet Nizamnamesi'nde; afyon, tuz veya ipek ihracının kısıtlı olacağına dair herhangi bir ifade bulunmadığını savunarak nizamname harici uygulamalara başvurulmuştur. Bu durum, Fransa ve İngiltere'nin Suriye'deki çıkarları doğrultusunda kullanılmıştır.

Ayrıca Cebel-i Lübnan ve Beyrut'tan yapılan dışa yönelik göç hareketleri de Fransa ve İngiltere'nin amaçlarına hizmet etmiştir. Bilhassa Fransız bandıralı vapurlar aracılığıyla Amerika'ya seyahat edenlerin yoğunluğu bunu kanıtlar niteliktedir. Öte yandan refah yaşama sahip olmak isteyenlerin kaçakçılık faaliyetlerinde etkin oldukları bilinmektedir. Özellikle, daha fazla kazanca sahip olmak isteyen Ermeni, Maruni, Dürzi ve Fellahlar gibi birçok farklı etnik ve dini topluluk, kaçak yollarla yurtdışına çıkmışlardır. Daha iyi yaşam koşullarını elde etmek için gidenler, Beyrut ve Cebel-i Lübnan'ın demografik yapısının değişmesine neden olduğu gibi ülke tarımının aleyhine gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Tarımla uğraşan kesimin büyük bir kısmı ülkesini terk ettiği için bölgenin iktisadi faaliyetleri de doğrudan etkilenmiştir. Bu noktaya kadar ele alınan her bir kaçakçılık faaliyeti sebep ve sonuç ilişkisi kapsamında Osmanlı Devleti'nin iktisadi faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak etkilemiştir. Avrupalı devletler, tüm bu bileşen koşulları kendi çıkarları için kontrollü şekilde kullanmışlardır.

Kısaca, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının nedeni, ülke içinde ayrılıkçı faaliyetlerin etkisi bağlamında Avrupalı devletlerin Doğu Akdeniz üzerinde izledikleri sömürgeci yaklaşımla açıklanabilir. Özellikle silah ve patlayıcı madde kaçakçılığında etkin olan Fransız, İngiliz ve Avusturya kumpanyalarına ait gemilerin varlığı bu durumu destekler niteliktedir. Öte yandan Yunan bandıralı vapurların Antalya, Alanya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarında silah ve patlayıcı madde sevkiyatındaki etkinliği Osmanlı topraklarını asayişten uzak haline getirmiştir. Böylelikle ayrılıkçı isyanların oluşmasına zemin hazırlanmıştır. Özellikle 1860'lı

yıllardan itibaren alenen meydana gelen ayrılıkçı faaliyetler, XX. başlarında etkinliğini artırmıştır. Sözelimi; Ermeniler, Dürziler ve Mârûniler üzerinden izlenen ayrılıkçı politikaya destek veren Avrupalı devletler, silah kaçakçılarını yardımlarını esirgememişlerdir. Silah ve patlayıcı madde kaçakçılığında transit yol görevini üstlenen Kıbrıs, Şire, Pire ve Patras adaları aynı zamanda tütün kaçakçılığında da etkin haldedir. Geniş bir hat üzerinde ilerleyerek Osmanlı sahillerine varan kaçak ürünlerin, ülke içinde denetimi asayiş sorunlarına neden olmuştur.

Antalya ve Alanya'da olmasa bile Beyrut Limanı ve Cebel-i Lübnan dahilinde bulunan Betron ve Cünye İskelesi'nde gerçekleşen tütün, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığı organize kaçakçılığın boyutunu göstermektedir. Yabancı bandıralı vapurlarla getirilişine veya kıyıya sevkine yardımcı olan kişiler İslâm ahaliden oluşmaktadır. Nitekim; ünlü kaçakçı Mehmed Beyzun ve ona yardım eden kardeşi Hızır Beyzun ile birçok kişinin organize olarak kaçakçılık yaptığı bilinmektedir. Adına sıklıkla rastlanan kaçakçılar arasında Abido Enekdar ve Reşit Berberi de aynı şekilde Cebel-i Lübnan ve Beyrut'ta silah kaçakçılığında şöhret sahibi olmuş kişiler arasındadır. Ayrıca, isimleri belirtilen bu kişiler, yaşadıkları yerde tanınmış ve etkili isimlerdendir.

Kaçakçılık faaliyetlerine konu olan ürünlerin kaçırılma nedenlerinde benzer dinamik etkiler bulunmaktadır. Aynı zamanda bu etkileri önlemek hususunda da alınan önlemler benzer özellikler taşımaktadır. Belgelerde karşımıza çıkan tarihler ele alındığında kaçakçıların, yaz-kış ayrımı gözetmeksizin her mevsim denizde ve karada faaliyetlerini gerçekleştirecek zamanı kolladıkları ortaya çıkmıştır.

Bu durum sahil güvenliğini sağlayacak kolluk kuvvetlerinin denetimlerine ara vermeden sıkı bir şekilde gerçekleştirmesi lüzumunu doğurmuştur. Bu kapsamda sahil güvenliğin sağlanması için tedbirlere başvurulmuştur. Bu tedbirler, liman şehirlerin niteliklerini değiştirmiştir. Böylelikle, ticaret ve göç hareketlerinin yoğunluk kazandığı Doğu Akdeniz liman şehirlerinin Avrupa ile etkileşimi artmıştır. Özellikle yabancı bandıralı vapur kumpanyalarına ait vapurların Antalya, Beyrut ve Cebel-i Lübnan kıyılarında dolaşmaları siyasi ve iktisadi sorunları beraberinde getirmiştir.

Kereste, tütün, tuz, silah ve patlayıcı madde kaçakçılığının yanı sıra müskirât gibi pek çok ürünün üretim, nakil ve satış sevki için uygulanan nizamlar geçerliliğini yitirmiştir. Ancak, XIX. yüzyıl Osmanlı mali düzeninde tezat olarak iktisadi kurumlar ve asayişle ilgili kurumların gelişmesine katkı sağladığı düşünülebilir. Bilhassa, kaçak faaliyetleri önlemek için alınan tedbirler sahil muhafaza kuvvetlerinin oluşturulmasına sebep olmuştur.

Önü alınamaz hale gelen kaçakçılık faaliyetleri asayiş olumsuz etkilese de bu duruma son vermeye çalışılmıştır. Bu nedenle sahil gözetlemede teknik ihtiyaçların gerekliliği ortaya

çıkmiştir. Örneğin, Reji İdaresi memurlarının görev alacağı, gözlem noktaları için barakalar inşa edilmiştir. Kısıtlı da olsa vapur, korvet ve istimbot temin edilerek sahil muhafazasını sağlamak için kolluk kuvvetler atanmıştır.

**KAYNAKÇA****Arşiv Kaynakları**

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi Başkanlığı (BOA)

A. MTZ. CL. (Sadaret Eyalet-i Mümtaze Cebel-i Lübnan Evrakı)

2/79                      5/244

A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Muhimme Kalemi Evrakı)

133/43                      144/23                      280/37                      590/26  
729/12

A.MKT.NZD. (Sadaret Mektubi Kalemi Nezâret ve Deva'ir Evrakı)

231/12

A.MKT.UM. (Sadaret Mektubi Kalemi Umûm Vilayat Evrakı)

379/80                      561/79                      564/20

A.MTZ. (05) (Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı)

3/50

A.MTZ. KB. (Sadâret Eyalet-i Mümtâze Kıbrıs Evrakı)

2/50

BEO. (Babıâli Evrak Odası Evrakı)

53/ 3969	72/5388	97/7205	160 /11929
173/12918	178/13335	239 /17869	243/18175
278/42	280/37	314/ 23519	367/27491
370/27689	385/28811	398/29850	407/30479
477/35751	449/ 33662	477/35751	495/37104
582/43595	1289/9663	1289/96631	1650/123706
1941/145534	2409/180647	2412/180831	2425/181872
2476/185674	2706/202885	2740/205433	3018/226308
3115/233565	3119/233887	3232/242385	3596/269697
3702/277599	3869/290142	4104/307770	

C.NF. (Cevdet Nafia)

7/302                      13/55

D.HMK. (Bab-ı Defteri Haremeyn Mukâtaası Kalemi Evrakı)

234/10

DH. EUM. MH. (Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Muhasebe Kalemi)

162/107



## DH. HMŞ. (Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Evrakı)

1/9

## DH. MKT. (Dâhiliye Nezâreti Mektubi Kalemî Evrakı)

2 / 81	20/35	36/9	65/10
100/1	121/15	234/10	271/85
285/14	476/16	565/ 48	583/69
653 /33	666/1	781/26	867/5
888/59	892/1	949/60	966/13
1030/03	1030/34	1051/29	1180/14
1271/62	1354/114	1379/75	1401/86
1408/107	1418/47	1424/48	1449/106
1519/101	1607/58	1993/71	2017/98
2068/42	2079/102	2100/20	2123/59
2156/72	2200/14	2210/136	2211/157
2263/39	2288/59	2288/67	2465/30
2516/55	2744/42	2767/58	

## DH. ŞFR. (Dâhiliye Nezâreti Şifre Evrakı)

142/1	151/2	156/69	170/38
262/63	342/81	428/56	

## DH.EUM.4.Şb. (Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Dördüncü Şube Evrakı)

1/13 21/32

## DH.İ.UM. (Dâhiliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı)

55/ 22

## DH.İD. (Dâhiliye Nezâreti İdare Evrakı)

94/17	94/50	95.1/62	95.2/2
95.2/32	170/60	2104/90	2104/89

## DH. MUİ. (Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı)

11/3 11/3-1 42/30 130/108

## DH.TMIK.M. (Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat Evrakı)

108/33	133/14	145/9	183/41
206/1	230/1	243/31	247/34

## DH.TMIK.S. (Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Evrakı)

70/49

HR. HMS. İŞO. (Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı)

51/9

HR.İD. (Hariciye Nezâreti İdare Evrakı)

6/75

2104/75

2104/90

2105/12

2105/27

2129/131

HR. TH. (Hariciye Nezâreti Tahrirât-ı Hariciye Odası Evrakı)

73/64

İ. KAN.

1/37

İ.ML. (İrade Maliye)

11/55

İ.MMS. (İrade Meclis-i Mahsus)

52/2310

İ. MTZ. (İrade Eyalet-i Mümtaze Evrakı)

11/307

İ.MTZ.CL. (İrade Eyalet-i Mümtâze Cebel-i Lübnan)

3/114

5/244

MV. (Meclis-i Vükelâ Mazbataları)

3/55

57/12

76/88

77/48

MVL. (Meclis-i Vâlâ Evrakı)

643/93

ŞD. (Şûrâ-yı Devlet Evrakı)

307/37

313/1

522/22

523/37

558/25

570/68

1773/2

1328/10

2273/40

2624/30

Y.A.HUS. (Yıldız Sadâret Hususi Evrakı)

284/95

325/5

Y.EE. (Yıldız Esas Evrakı)

112/22

Y.PRK. ZB. (Yıldız Perakende, Zabtiye Evrakı)

4/27

Y.PRK.ASK. (Yıldız Perakende, Askeri Maruzâtı Evrakı)

258/27

Y.PRK.ML. (Yıldız Perakende Evrakı Evrakı Maliye Nezâreti Maruzatı Evrakı)

11/24

## Y.PRK.UM. (Yıldız Perakende, Umum Vilâyetler Evrakı)

43/39	51/71	70/74	
ZB. (Zabtiye Nezâreti Belgeleri)			
319/35	467/21	467/121	709/29
1773/2	2273/30	2273/40	2624/30

**Vilâyet Salnâmeleri**

## KVS. (Konya Vilâyet Salnâmeleri)

1290	1293	1302	1310
1312	1314	1317	1322

## BVS. (Beyrut Vilâyet Salnâmeleri)

1317	1324
------	------

**Diğer Kaynaklar**

- Acar, A. (2014). “Sultan II. Abdülhamid Döneminde Antakya Ermenileri”. *Sultan II. Abdülhamid Sempozyumu İç ve Dış Siyaset Bildiriler*. 20-21 Şubat 2014, Ankara, 38-52.
- Acar, C. İ. (1989). *Lübnan Bunalımı ve Filistin Sorunu*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Ak, M. (2014). “Antalya’da İdari Yapı ve Nüfus (1915)”. *Adalya*, (17): 311-349.
- Akalın, D. ve Çelik, C. (2012). “XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti”. *Turkish Studies*, 7(3):21-45.
- Akarlı, D.E. (1993). *The Long Peace*. Tauris Press, Londra.
- Akgündüz, A. (1995). Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukuki Tahlilleri: Kanuni Sultan Süleyman Devri Kanunnâmeleri. 5(2). Fey Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Aksu, A. (hızl.). (2015). *Osmanlı’da İki Amerikalı Misyoner Levi Parsons ve Pliny Fisk’in Anadolu ve Kudüs Seyahat Raporları*. Dergâh Yayınları, İstanbul.
- Akter, A. (2006). *Tehcir Öncesi Vilayat-ı Sitteden Amerika’ya Ermeni Göçü*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Akyıldız, A. (2012). *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Akyıldız, A. (2019). *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*. Timaş Yayınları, İstanbul.
- Akyıldız, A. ve Kurşun. (2018). *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.

- Altun, M. (1995). *Osmanlı Tütün Tekeli Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l-Menfaa Reji İdaresi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Altundağ, Ş. (1944). “Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Suriye'de Hâkimiyeti Esnasında Tatbik Ettiği İdare Tarzı”. *Belleten*, 8(30): 231-243.
- Armağan, L.A. (1996). *XVI. Yüzyılda Teke Sancağı: Tapu-Tahrir Defterlerine Göre*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Armaoğlu, F. (2017). *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)*. Timaş Yayınları, İstanbul.
- Avcı, S. (2003). “Ekonomik Coğrafya Açısından Önemli bir Maden; Tuz”. *Coğrafya Dergisi*, (11): 21-45.
- Aydın, M. A. (1994). “Düstur”. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (10): 48-49.
- Bağış, İ. A. (1998). *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar Avrupa Tüccarları Berathlı Tüccarlar Hayriye Tüccarları (1530-1839)*. Turhan Kitabevi, Ankara.
- Başoğlu, T. (2011). “Ta'zîr”. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (40): 198-202.
- Battûta, İ. (2004). *İbn Battûta Seyahatnâmesi I.* (Çev. A. S. Aykut). Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Baycar, K. (2018). “Amerika'ya Göç Eden Osmanlı Suriyelileri ve Yeni Topluma Entegrasyon Süreçleri 1870-1914”. *International Journal of History Studies*, 10(7): 103-126.
- Baytop, T. (1997) “Haşhaş”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, (16):403
- Beden, A. (2008). “Konya Vilâyet Sâlnâmelerine Göre XX. Yüzyılın Başlarında Antalya'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı”. M. Oral (hızl.). *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu*. 22-25 Kasım 2007, (1):176-196. Antalya.
- Beşirli, M. (2004). “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları”. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(16): 121-139.
- Beyoğlu, S. (2012). “Osmanlı Devleti'nde ‘Tuz’a Dair Bazı Problemler (1914-1923)”. E.G. Naskali (Ed.). *Tuz Kitabı*, s.201-207.
- Bostan, İ. (1989). “Alanya”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (2): 339-341.
- Bostan, İ. (1997). “XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası”. İ. Kurt, S.A. Tüz (hızl.). *XVI. ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*. Ensar Neşriyat, İstanbul, 185 204.
- Bostan, İ. (2019). *Osmanlı Deniz Ticareti*. Küre Yayınları, İstanbul.
- Braudel, F. (2015). *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*. (Çev. N. Erkurt). Metis Yayınları, İstanbul.

- Bulunur, İ. K. (2008). “19.Yüzyılın İlk Yarısında Çanakkale (Kale-i Sultaniye) Gümrüğü”. M. Demir (Ed.). *Çanakkele Savaşları Tarihi*, (2), Değişim Yayınları, İstanbul.
- Burke, E. (2015). “Akdeniz Modernitesinin Derin Yapıları”. B. Kolluoğlu, M. Toksöz (hzl.). N. Berktaş (Çev.). *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 243-250.
- Buzpınar, Ş.T. (2003). “Lübnan”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, (27): 248-254.
- Büssow, J. (2015). “Zihin Haritaları: Geç Osmanlı Döneminde İki Filistin Gazetesinin Akdeniz Dünyası”. *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 121-138.
- Cahen, C. (2004). “13. Yüzyıl Başlarında Anadolu’da Ticaret”. Çev. Aykut Derman, *Cogito-Selçuklular*, (29): 132-143.
- Cezar, Y. (1986). *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi*. Alan Yayıncılık, İstanbul.
- Cin H. ve Akgündüz, A. (1990). *Türk Hukuk Tarihi I*. Timaş Yayınları, İstanbul.
- Cin, H. (1978). “Tanzimat’tan Sonra Türkiye’de Ormanların Hukuki Rejimi”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 35(1-4):311-379.
- Çadırcı, M. (1993). “Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men’-i Mürûr ve Pasaport Nizâm-nâmeleri”. *Belgeler*, 15(19): 169-182.
- Çakar, E. (2012). *Doğu Akdeniz Sahilinde Bir Osmanlı Sancağı: Trablus (1516-1579)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Çakır, C. (2012). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi*. Küre Yayınları, İstanbul.
- Çakır, D. (2019). *Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Karadeniz’de Tuz Kaçakçılığı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu.
- Çanakcıoğlu, H. (1990). “Ormancılığımızın 150. Yılında Orman Yangınları”. *150. Yılında Türk Ormancılığı Paneli*. 11-13 Aralık 1989, T.C. Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 103-204.
- Çelebi, E. (2011). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*. 9(1). S.A. Kahraman (hzl.). Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Çelik, B. (2015). “Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı (1901-1908)”. *Belleten*, (79):1003-1038.
- Çelik, C. (2012). *İngiliz Yönetiminde Kıbrıs’ın İdari ve Sosyal Durumu (1878-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.

- Çelik, K. (2010). *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ.
- Çelik, K. (2016). “Osmanlı İdaresi’ndeki Lübnan’da İpek Üretim ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26 (1): 277-290.
- Çetin, C. (2014). “Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)”. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 28(II): 349-367.
- Çıtır, B. (2015). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Afyon Ziraati ve Ticareti*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Çolak, F. (2013). “Anadolu’da Afyon Ziraati ve Ticaretine Dair İzlenimler”. *The Journal of Academic Social Science Studies International Journal of Social Science*, 6(1): 513-529.
- Çoruh, H. (2017). *Sultan İkinci Mahmud Döneminde Kıbrıs (1808-1839)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Dayar, E. (2016). *Antalya’da Devlet ve Eşrâf İlişkileri (1839-1908)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Demir, T. (2005). “Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 17(11): 281-298.
- Dereci, Ş. (2019). *Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Dığıroğlu, F. (2007). *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü’l-Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji Şirketi 1883-1914*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Dığıroğlu, F. (2014). “Selanik Ekonomisinde Unutulmuş Bir Alan: Tütün Üretimi, Ticareti ve Reji (1883 -1912)”. *Osmanlı Araştırmaları The Journal of Ottoman Studies*, (43): 227-272.
- Dinç, G. (2005). “Şer’iyye Sicillerine Göre XIX. Yüzyıl Ortalarında Antalya’da Ailenin Sosyo Ekonomik Durumu”. *OTAM*, (17):103-129.
- Dinç, G. (2017a). “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Antalya’da İhracat ve İthalat”. *Uluslararası 9. Türk Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumu*. 4-5 Mayıs 2017, 1-18.
- Dinç, G. (2017b). “Osmanlı Döneminde Antalya Ermenilerinin Sosyal ve Ekonomik Durumları (XIX. ve XX. Yüzyıllar)”. B. Kocaoğlu (Ed.). *Tarihte Ermeniler ve Ermeni Meselesi*, İlkadım Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları, Samsun: 33-55.

- Dinç, G. ve Bakırcılar, N.A. (2012). *Geçmişten Günümüze Antalya Ticaret ve Sanayi Odası*. ATSO Yayınları, Antalya.
- Doğan, A. (2012). *19. Yüzyılda Teke Sancağı Antalya Merkez Kazası'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Durgun, H. (2017). "XIX. Yüzyılda Finike'nin İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısından Kesitler". *Akademik İncelemeler Dergisi*, 12(2):35-63.
- Dursun, D. (1992). "Beyrut". *TDV İslam Ansiklopedisi*, (6): 81-82.
- Düstur, Tertib:I, Cilt.I.
- Düstur, Tertib:I, Cilt.II.
- Düstur, Tertib:I, Cilt.III.
- Düstur, Tertib:I, Cilt: V.
- Düstur, Tertib:I, Cilt: VI.
- Düstur, Tertib:I, Cilt. VIII.
- Ekinci, B. E. (2002). "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri". *Türkler*, H.C. Güzel, S. Koca, K. Çiçek (Ed.). (13): 1401-1413.
- Elibol, N. (2011). "Avusturya Tüccar Gemilerine Ait Veriler Işığında Osmanlı-Avusturya Deniz Ticareti (1700-1800)". H. Çoruh, M.Y. Ertaş, M. Z. Köse (Ed.). *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 175-200.
- Emecen, F. (1991). "Antalya". *TDV İslam Ansiklopedisi*, (3): 232-236.
- Erim, N. H. ve Nakiboğlu, A. (2013). "Osmanlı Bürokrasisinde Yenileşme: Tütün Nizamnâmeleri". *Turkish Studies, International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 8(2): 319-344.
- Faroqhi, S. (1981). "On dokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı". *VII. Türk Tarih Kongresi*. 11-15 Ekim 1976, (2):1461-1472.
- Faroqhi, S. (2006). *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*. (Çev. E.S. Özcan). Doğu Batı Yayınları, Ankara.
- Firro, K. (1990). "Silk and Agrarian Changes in Lebanon 1860-1914". *International Journal of Middle East Studies*, 22(2): 151-169.
- Genç, H. ve Bozkurt, M. İ. (2010). "Osmanlı'dan Brezilya ve Arjantin'e Emek Göçü ve Göçmenlerin Sosyo-Ekonomik Durumu (1850-1915)". *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 28(1): 71-103.
- Genç, M. (2000). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. Ötüken Neşriyat, İstanbul.
- Genç, M. (2013). "Yed-i Vâhid". *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (43): 378-383.

- Geyikdağı, V.N. (2008). *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*. Hill Yayınları, İstanbul.
- Gökbilgin, M.T. (1946). "1840'tan 1861'e Kadar Cebeli Lübnan Meselesi ve Dürziler". *Bellekten*, 10(40):641-703.
- Gökdemir, O. (1993). "İzmir ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı". *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1(3):223-233.
- Gölen, Z. (2001). *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Gönüllü, R. A. (2008). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Alanya (1908-1893)*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Güçer, L. (1963). "XV.-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı". *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23(1-2):97-143.
- Güçlü, M. (1997). *XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*. Antalya Ticaret Odası Kültür Yayınları, Antalya.
- Güçlü, M. (hızl.). (2008). *II. Meşrutiyet Döneminde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Hayatı*. İkinci Matbaa, Antalya.
- Güneş, M.M. (2019). *Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Güran, T. (2014). *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Gürkan, S. E. (2011). "Osmanlı-Habsburg Rekabeti Çerçevesinde XVI. Yüzyıl'daki Akdeniz Siyaseti". H. Çoruh, M.Y. Ertaş, M. Z. Köse (Ed.). *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 11-50.
- Gürsel, S. (1985). "Osmanlı Dış Borçları". *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*. İletişim Yayınları, (3): 672-687. İstanbul.
- Gürsoy, B. (1984). "100. Yılında Duyûn-ı Umûmiyye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme". *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Ord. Prof.Şükrü Baban'a Armağan*, İstanbul, 17-59.
- Harris, W. (2012). *Lebanon A History 600-2011*. Oxford University Press, Newyork.
- Hathaway, J. (2018). *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları*. (G.Ç. Güven). Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.



- Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (Çev. E. Z. Karal). Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Issawi, C. (1982). *The Economic History of Middle East and North Africa*. Columbia Press, New York.
- İnalcık, H. (2000a). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*. (Çev. Berktaş, H.). H.İnalcık. ve D. Quataert (hızl.). Eren Yayıncılık, İstanbul.
- İnalcık, H. (2000b). “İmtiyâzât”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (22): 245-252. İstanbul.
- İnalcık, H. (2012). *Devlet-i’ Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I*. Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- İnce, E. (2019). “İkinci Meşrutiyet Döneminde Müskirât ve Müskirât Satan Yabancı Esnafa İzin Verilmesi”. *Tarih ve Günce*, 2(5): 411-430.
- İnce, Y. (2011). “Kârâneden, Baruthâneye Karaman’da Güherçile Üretimi”. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 13(1): 11-30.
- Karaca, K. (1997). *XV. Ve XVI Yüzyıllarda Teke Sancağı*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Karataş, Y. ve Oğuz, S. (2012). “Osmanlı Devleti’nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği”. *History Studies*, 4(2): 213-225.
- Karpat, H. K. (1985). “The Ottoman Emigration to America, 1860-1914”. *International Journal of Middle Eastern Studies*, 17(2): 175-209.
- Kasım, E. (2016). *Tuz Nizamnâmesi Çerçevesinde 19. Yüzyıl İkinci Yarısında Osmanlı Devleti’nde Tuzlaların İdaresi ve İşletilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kazgan, H. (2005a). *Galata Bankerleri I*. OrionYayınevi, Ankara.
- Kazgan, H. (2005b). *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali I*. Roma Yayınları, Ankara.
- Keleş, E. (2008). “Cebel-i Lübnan’da İki Kaymakamlı İdari Düzenin Uygulanması ve 1850 Tarihli Nizamnâme”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 27(43): 131-158.
- Keskin, E. N. ve Yaman, M. (2013). *Türkiye’de Tütün Reji’den Tekel’e Tekel’den Bugüne*. Nota Bene Yayınları, Ankara.
- Keskin, Ö. (2005). *Orman ve Ma’adin Nezâretinin Kuruluşu ve Faaliyetleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Keskin, Ö. (2006). “Osmanlı Ormancılığı’nın Gelişiminde Fransız Uzmanların Rolü”. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, (44):123-142.
- Khater, F. A. (2001). *Inventing Home Emigration, Gender and the Middle Class in Lebanon 1870-1920*. University of California Press, Berkeley.

- Kıvrım, İ. ve Elmacı, S. (2011). “Osmanlı Döneminde Amasya’da İpekçilik”. *Turkish Studies*, 6(4): 715-728.
- Kızıltoprak, A.A. (2012). *1330 Tarihli Rusumat Salnamesi’ne Göre Osmanlı Gümrükleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Koç, B. (1999) “Osmanlı Devleti’ndeki Orman ve Koruların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma”. *OTAM*, (10):139-158.
- Koç, B. (2005). “1870 Orman Nizamnâmesinin Osmanlı Ormancılığına Katkısı Üzerine Bazı Notlar”. *OTAM*, 24 (37): 231-257.
- Korkmaz, S. (2015). *Milli Mücadele Döneminde Antalya*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uşak.
- Küçük, C. ve Ertüzün T. (1994). “Düÿün-ı Umûmiyye”. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (10):58-62. İstanbul.
- Küçükkalay, M. ve Elibol, N. (2004). “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795- 1804”. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4 (1): 29-54. Eskişehir.
- Külünk, E. M. (2011). *Kapitülasyonların Kaldırılması*. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Kütükoğlu, S.M. (1974). *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*. Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara.
- Kütükoğlu, S.M. (1976). *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Kütükoğlu, S. M. (1992a). “Baruthâne-i Âmire”. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (5): 96-98.
- Kütükoğlu, S. M. (1992b). “Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri”. H. D. Yıldız (hzl.). *150. Yılında Tanzimat*, 91-138, Ankara.
- Kütükoğlu, S. M. (1996). “Gümrük”. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, (14): 263-268.
- Kütükoğlu, S. M. (2006). “Mürûr Tezkiresi”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, (32): 60-61.
- Makdisi, U. (2000). *The Culture of Sectarianism-Community History and Violence in Nineteenth-Century Ottoman Lebanon*. University of California Press, California.
- Mikhail, A. (2019). *Osman’ın Ağacı Altında Osmanlı İmparatorluğu Mısır ve Çevre Tarihi*. (Çev. S.Özgül). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Mat, A. (2010). “Osmanlı İmparatorluğu’nda Afyonun Tarihi”. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 11(1): 285-290.
- Nakiboğlu, A. (2011). *Osmanlı Maliyesinde Süreklilik ve Değişiklik: Rûsûmat Emaneti*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

- Oktar, T. (2003). “Osmanlı Devleti’nde Reji Şirketinin Kurulmasından Sonraki Gelişmeler”. Naskali G.E. (Ed.). *Tütün Kitabı*, Kitabevi Yayınları, İstanbul. 45-55.
- Oktar, T. ve Alan, M. M. (2018). “Reji Şirketi Cibali Tütün Fabrikası İşçi Grevleri (1883-1925)”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 9 (20): 28-38.
- Orha, Z. (2017). *Beyrut Vilâyeti’nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ortaylı, İ. (2008). *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*. Cedit Neşriyat, Ankara.
- Ortaylı, İ. (2018). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Ortaylı, O. (1984). “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”. H. İnalcık, N. Göyünç, H. W. Lowry (Ed.), *Osmanlı Araştırmaları IV*. Enderun Kitabevi, İstanbul, 89-113.
- Öntuğ M. M. (2009). *Ahmet Vefik Paşa’nın Anadolu Sağ Kol Müfettişliği*. Palet Yayınları, Konya.
- Owen, R. (1993). *The Middle East in the World Economy 1800-1914*. IB Tauris, London.
- Özcan, A. (1999). “İane”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, (19): 228-232. İstanbul.
- Özdemir, B. (2009). *Osmanlı Devleti Dış Borçları*. Ankara Ticaret Odası Yayını, Ankara.
- Özdemir, R. (1992). “Osmanlı Döneminde Antalya’nın Fiziki ve Demografik Yapısı (1800-1867)”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 7(1):133-166.
- Özdemir, R. (2014). “Osmanlı Dönemi Karahisar-ı Sahip Sancağı’nda (Afyonkarahisar) Haşhaş ve Haşhaş Sakızlı Üretimi (1700-1850)”. *XVII. Türk Tarih Kongresi*, 4(5): 1751-1774.
- Özdemir, Ş. (2004). *Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özkan, H.S. (2012). “Tarihe Şahitlik Eden Alanya-Bozkır Yolu ve Bu Yolun Tarihi Serüveni”. *Alanya XII. Tarih ve Kültür Sempozyumu*. Mayıs 2012, F. N. Koçak (Ed.). Konya, 292-296.
- Özkuş, A. E. (2010). *Kıbrıs’ın Sosyo-Ekonomik Tarihi (1726-1750)*. Dipnot Yayınları, Ankara.
- Özşavlı, H. (2014). *Lübnan Ermenileri (1914-1939)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Öznel, M. (2007). *II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Maliyesi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Öztürk, M. (2016). “430 Numaralı Tahrir Defterinde Beyrut”. *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, XII (1-2): 95-114.

- Öztürk, N. (1990). "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Sanayileşme ve 1827'de Kurulan Vakıf İplik Fabrikası". *Vakıflar Dergisi*, (21): 23-81.
- Özveren, E. (1994). "Beyrut". Ç. Keyder ve E. Özveren (Ed.), *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 75-102.
- Pamuk, Ş. (1985). "19.Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti". *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, (3): 653-665. İstanbul.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500 – 1914)*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pamuk, Ş. (2007). *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları (Seçme Eserleri I)*, Türkiye İş Bankası, Yayınları, İstanbul.
- Piri Reis. (1973). *Kitab-ı Bahriyye II*. Yavuz Senemoğlu (hızl.). Tercüman Gazetesi Yayınları, Ankara.
- Pryor, H. J. (2004). *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş (Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler)*. (Çev. F. Tayanç ve T. Tayanç). Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Raymond, A. (2018). *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*. (Çev. A. Berktaş). Alfa Yayınları, İstanbul.
- Reinkowski, M. (2017). *Düzenin Şeyleri Tanzimatın Kelimeleri 19. Yüzyıl Osmanlı Reform Politikasının Karşılaştırmalı Bir Araştırması*. (Çev. Ç.C. Dikmen). Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (1993). *Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Quataert, D. (2016). *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*. (Çev. A. Berktaş). İletişim Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. (Çev. S. Tekay). İletişim Yayınları, İstanbul.
- Reyhan, C. (2006). "Cebel-i Lübnan Vilâyet Nizamnâmesi". *Memleket Siyaset Yönetim Dergisi*, (1):171-181.
- Sağlam, H. M. (hızl.). (2009). *Bir Osmanlı İktisatçısı Mehmet Kenan'ın Gözüyle İktisat Tarihinin Evrimi*. Türkmen Kitabevi, İstanbul.
- Schulze, R. (2005). (ed.). *Social, Economic And Political Studies of Middle East And Asia*. (98). Brill, Leiden-Boston.
- Serez, M. (1990). "Ormancılığımızın 150. Yılında Orman Koruması". *150. Yılında Türk Ormancılığı Paneli*. 11-13 Aralık 1989, T.C. Tarım Orman ve Köyişleri Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 93-102.

- Seyitdanlıoğlu, M. (2009). “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28(46): 53-69.
- Sezer, H. (2003). “Osmanlı İmparatorluğu’nda Seyahat İzinleri (18-19. Yüzyıl)”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, (22): 105-124.
- Soyluer, S. (2018). “Tüfekhane-i Âmire’yi Mamur Kılmak: Osmanlı Tüfek İmalatında Avrupalı Uzmanların Rolü”. *Osmanlı Araştırmaları*, (52): 267-309.
- Strabon (2018). *Geographika (Antik Anadolu Coğrafyası XII-XIII-XIV)*. (Çev. A. Pekman). Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Subaşı, T. (2018). “Cebel-i Lübnan’da Dürzî-Marûnî Çatışması ve Osmanlı Yönetiminin Aldığı Tedbirler (1840-1845)”. *IV. Ortadoğu’da Siyaset ve Toplum Kongresi Tam Metin Kitapçığı*, Ediz, İ. ve Turan, Y. ve Ayaşlı, E. (ed.). Sakarya, 194-211.
- Tabakoğlu, A. (2016). *Osmanlı Malî Tarihi*. Dergâh Yayınları, İstanbul.
- Taeschner, F. (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*. (Çev. N. Epçeli). Bilge Kültür ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Taşbaş, E. (2007). *15 No’lu Antalya Şer’iyye Sicili Defterine Göre 1866-1867 Yılları Arasında Antalya Şehrinin İdarî ve Sosyo-Ekonomik Durumu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Tekindağ, Ş. (1955). “Lübnan”. *MEB İslam Ansiklopedisi*, (7):101-107.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya III*, (Çev. A.Suat). C.III., Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayınları, Ankara.
- Tızlak, F. (1995). “Osmanlı Maden İşletmeciliğinden Kanunnâmeden Nizamnâmeğe Geçiş ve 1861 Tarihli Maden Nizamnâmesi”. *Türk Dünyası Araştırmaları*, (98):75-91.
- Toledo, P. (1990). “İnebahtı: Dünya Egemenliği İçin Akdeniz’de Yapılan Son Deniz Savaşı”. (Çev. Ö. Şakiroğlu). *Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 6 (18): 861-876.
- Toprak, T. (1995). “İktisat Tarihi”. Akşin, S. (Ed.). *Türkiye Tarihi III (Osmanlı Devleti 1600-1908)*, Cem Yayınları, İstanbul.
- Toprak, Z. (2012). *Türkiye’de Milli İktisat 1908-1918*, Doğan Egmont Yayınları, İstanbul.
- Tural, E. (2009). “Osmanlı Orman ve Maâdin ve Zirâat Nezâreti’nde Bürokratik Reform (1908-1914)”. *Tarih Dergisi*, (48):85-115.
- Turna, T. (2013). *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürûr Tezkereleri*. Kaknüs Yayınları, İstanbul.
- Uygun, S. (2011). “Denizaşırı Dilencilikçe Bir Örnek; Marûni Dilenciler”. *OTAM*, (30): 188-212.

- Uygun, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*. Kitap Yayınevi, İstanbul.
- Uygun, S. (2018). “Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compagnie Française de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)”. *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı*, (3): 412-448.
- Ünal, M. (2003). “Tütünün Dört Yüz Yılı”. G.E. Naskali (Ed.). *Tütün Kitabı*, Kitabevi Yayınları, İstanbul. 17-33.
- Yapıştıran, C. (2013). *19. Yüzyıl İkinci Yarısında Bitlis ve Tütün*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yaşar, A. (2019). “Koltuk: Osmanlı İstanbul’unda Han Meyhaneleri”. E.G. Naskali (Ed.). *Meyhane Kitabı*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 39-48.
- Yaşar, A. (2019b). *Osmanlı Devleti’nin Son Dönemlerinde Antalya Hapishanesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Yıldız, Ö. (2014). *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*. Tarihçi Kitabevi, İstanbul.
- Yıldız, Ö. (2019). “20. Yüzyıl Başlarında Beyrut Limanında Deniz Ticareti”. *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, II(4): 59-82.
- Yıldız, T. (2018). *Cebel-i Lübnan’da Osmanlı Devleti’nin Mezhep Politikası ve Hukuki Uygulamalar (1839-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yılmaz, F. (2003). “Tütün Üzerine Düşünceler”. G.E. Naskali. (Ed.). *Tütün Kitabı*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 3-17.
- Yılmaz, F. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Tütün: Sosyal, Siyasi ve Ekonomik Tahlili (1600-1883)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yılmaz, F. (2012). “Tütün”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, (42): 1-4.
- Zachs, F. (2005). *The Making of a Syrian Identity*. EJ Brill, Leiden.
- Zengin, E. (2015). *Tophane-i Amire’den İmalat-ı Harbiye’ye Osmanlı Devleti’nde Harp Sanayii (11861-1923)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

**İnternet Kaynakları**

“İstanbul Üniv. Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri”.

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90765---0007.jpg>(erişim tarihi: 08.04.2020).

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90771---0002.jpg>(erişim tarihi:08.04.2020).

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91219---0001.jpg>(erişim tarihi: 27.05.2020).

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91227---0029.jpg>(erişim tarihi: 27.05.2020).

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90501---0032.jpg>(erişim tarihi: 27.05.2020).

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/90773---0023.jpg>(erişim tarihi: 26.05.2020).

## ÖZGEÇMİŞ

<b>Adı ve SOYADI</b>	Özge TOGRAL
<b>Doğum Yeri- Tarihi</b>	İstanbul / 10-11-1989
<b>EĞİTİM DURUMU</b>	
<b>Mezun Olduğu Lise</b>	Nuri Cıngıllıoğlu Lisesi, İstanbul, 2006
<b>Lisans Diploması</b>	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, 2011
<b>Yüksek Lisans Diploması</b>	Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Antalya, 2014
<b>Tez Konusu</b>	35 No'lu Antalya Şer'iyye Sicilinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi (1309-1311)
<b>Yabancı Dil / Diller</b>	İngilizce
<b>E-Posta</b>	ozgetogral@gmail.com
<b>BİLİMSEL FAALİYETLER</b>	
<b>Bildiriler:</b>	
<p>“Sokullu Mehmed Paşa” Evvel Zaman İçinde II. Tarih Öğrencileri 2. Ulusal Sempozyumu,20-22 Mayıs 2010, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi. Basımevi, Eskişehir, 2010: 31-39.</p> <p>“Balkanlarda Bektaşî Geleneği Dergâh ve Tekkeleri” Gelecek Geçmişî Tartışıyor Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. Ulusal Tarih Öğrenci Sempozyumu, 2-4 Mayıs 2013, Kasım 2013.</p> <p>“Azınlık Vakıfları”, Maziden Atıye Türk Dünyası Tarih Öğrencileri III. Ulusal Sempozyumu Bildirileri 21-23 Nisan 2014, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 334-342.</p> <p>“19. Yüzyıl'da Tuna Nehri Havzası'nda Balıkçılık Faaliyetleri”, XVIII. Türk Tarih Kongresi, 3 Ekim 2018, Ankara (Basım aşamasında)</p>	
<b>Makaleler:</b>	
<p>“Antalya'da Veba Salgını ve Alınan Önlemler (1838-1920)”, Cappadocia Journal Of History And Social Sciences, 2018, (10):179-187.</p> <p>“Akdeniz Adalarına Sürgün Edilen Kırım Hanları”, Mediterranean Journal of Humanities, 2018, VIII-(I): 355-366.</p> <p>“Osmanlı Kudüs'ünde Kaçakçılık Faaliyetlerine Genel Bir Bakış (1886-1914)”, Journal of Islamicjerusalem Studies, 2019, 19(3): 375-388.</p>	
<b>Düzenleme Kurulu Üyelikleri:</b>	
<p>“Evvel Zaman İçinde II. Ulusal Tarih Öğrencileri Sempozyumu”, Eskişehir, 20-22 Mayıs 2010.</p> <p>“III. Uluslararası Tatarların Tarihi Mirası Sempozyumu”, Eskişehir, 9-11 Ekim 2013.</p>	