

Doğu Akdeniz Sularında Kaçakçılık Faaliyetleri Üzerine Bir Değerlendirme (19. Yüzyılın Sonu-20. Yüzyılın Başı)

A Review of Smuggling Activities in the Waters of the Eastern Mediterranean (Late 19th Century- Early 20th Century)

Melike KAYAM* - Songül ULUTAŞ**

Öz

Doğu Akdeniz geçmişten günümüze pek çok siyasi üst yapının rekabet alanı olan stratejik bir coğrafyaya sahiptir. Çalışmamızın mekânsal sınırlandırması toplumsal, ekonomik ve kültürel zenginliğe sahip Doğu Akdeniz'dir. Araştırmamızın temel problematiği Osmanlı egemenliğinde fakat pek çok yabancı devletin de rekabet alanı olan Doğu Akdeniz sularında 19. Yüzyılın sonu ve 20. Yüzyılın başlarında kontrol edilmesi neredeyse olanaksız bir hale gelen kaçakçılık faaliyetleri ve etkilerini incelemektir. Yasa dışı faaliyetler olarak kaçakçılık, bir rekabet alanı olarak sınırları ve etkileri çok geniş olan Akdeniz coğrafyasında çok sayıda olaya konu olmuştur. Bu nedenle özellikle belirli başlıklar çerçevesinde sınırlandırılarak Doğu Akdeniz sularında kaçakçılık faaliyetleri değerlendirilmiştir. Sürecin genel konjonktürü de göz önünde bulundurularak üzerinde durulan konular ecza-i nariye (patlayıcı madde) ve silah, zararlı yayınlar, firari insan ve vergi kaçakçılığıdır. Kaçakçılık faaliyetlerinin Doğu Akdeniz'de ada kıyılarında yoğunlaşması dikkat çekmektedir. Örneğin Girit ve Kıbrıs Adaları kaçakçılık faaliyetlerinin yürütülmesi konusunda önemli bir durak noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tür yasa dışı faaliyetlerin yoğunlaşmasında güvenlik açıklarının sıklaştığı Osmanlı'nın müdahale gücünün hem içerde hem dışarıda zayıfladığı son dönem konjonktürü etkili olmuştur. Buna rağmen kısıtlı olanaklarla da olsa devlet kaçakçılığı önlemeye yönelik bazı tedbir ve önlemler almaya çalışmıştır. Bu çalışma kapsamında kaçakçılığa karşı devletin geliştirdiği kontrol mekanizmaları da değerlendirilmiştir. Çoğunlukla Osmanlı arşiv belgeleri olmakla birlikte İngiliz devlet arşivlerinden de çalışmamızı destekler nitelikte tasarruf edilmiştir.

Anahtar kelimeler: Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz, Kaçakçılık Faaliyetleri.

Abstract

The Eastern Mediterranean has long been a strategic geography and a competitive arena for many political entities. Our study's spatial focus is on the Eastern Mediterranean, known for its social, economic, and cultural richness. The primary issue our research addresses is the smuggling activities and their effects in the waters of the Eastern Mediterranean during the late 19th and early 20th centuries, a period when controlling these activities became nearly impossible under Ottoman sovereignty but also a competitive zone for many foreign states. As illegal activities, smuggling incidents in the Mediterranean—a region with vast boundaries

Makale Geliş Tarihi: 20.09.2024. Makale Kabul Tarihi: 10.03.2025.

Araştırma Makalesi / Künye: KAYAM, Melike, ULUTAŞ, Songül. "Doğu Akdeniz Sularında Kaçakçılık Faaliyetleri Üzerine Bir Değerlendirme (19. Yüzyılın Sonu-20. Yüzyılın Başı)". Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD), 18/36, (Haziran 2025): s. 347-368. DOI:10.19060/gav.1720495

* Öğr. Gör. Dr., Mersin Üniversitesi, Rektörlük Atatürk İlkeleri İnkılâp Tarihi Bölümü, E-mail: melikekara@mersin.edu.tr, ORCID: 0000-0002-6471-0525

** Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, E-mail: snglulutas@gmail.com, ORCID: 0000-0002-7605-9151

gav

Akademik
Bakış
347
Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

and impacts—have been numerous. Therefore, smuggling activities in the waters of the Eastern Mediterranean have been evaluated within the framework of specific significant topics. Considering the general context of the period, the focused topics include explosives and weapons, harmful publications, fugitive human trafficking, and tax evasion. Smuggling activities are notably concentrated on the island coasts of the Eastern Mediterranean. For instance, the islands of Crete and Cyprus emerge as significant transit points for conducting smuggling activities. The intensification of such illegal activities was influenced by the frequent security gaps and the weakened intervention power of the Ottoman Empire, both internally and externally, during its final period. Despite limited resources, the state attempted to take certain measures and precautions to prevent smuggling. This study also evaluates the control mechanisms developed by the state against smuggling. Primarily based on Ottoman archival documents, the study is also supported by documents from British state archives.

Key Words: Ottoman Empire, Eastern Mediterranean Coasts, Smuggling Activities, Nationalism.

Giriş

Osmanlı Devleti 19. yüzyılın sonlarında Doğu Akdeniz'in önemli bir siyasi gücüydü. Büyük Britanya'nın Kıbrıs ve Mısır'daki varlığı bölgedeki ticari ve siyasi ilişkilerin aktif bir unsuru olmasını sağlıyordu. Fransa, Rusya ve Avusturya'nın bölgede kendi aralarında ve Osmanlı Devleti'ne karşı yürüttükleri çıkar mücadelesine yüzyılın sonunda Almanya ve İtalya da rakip olmuştu. Fransa'nın 18. yüzyılın sonunda Mısır Seferi ve sonrasında Suriye'ye kadar ilerleyişi Osmanlı Devleti'nin Rusya ve İngiltere ile yaptığı iş birliğiyle durdurulmuştu. Mısır'daki Fransız işgali üç yıl içinde son bulsa da bu süreç Doğu Akdeniz'in emperyalist güçler için bir çatışma alanı haline dönüşmesine ortam hazırlamıştı.¹

Doğu Akdeniz'de 19. yüzyıl boyunca Sanayi Devrimi'yle değişen ve gelişen teknolojik ve ekonomik dengeler etkili olmuştu. Bu süreçte gemi inşa teknolojisindeki gelişme ile ulaşım daha ucuz ve güvenli hale gelirken, Akdeniz'de zaman ve mesafe ilişkisini değiştirmişti.² Devrimin, üretim biçimlerini değiştirip seri hale getirmesi, 19. yüzyılda Doğu Akdeniz'i ham madde pazarına dönüştürmüştü. Demiryolları sayesinde kara ile liman şehirleri arasındaki ilişkiler daha yoğun ve girift hale gelerek bu bölgelerdeki geleneksel yaşamı dönüştürmüştü.³ Akdeniz'i 19. yüzyılda dönüştüren bir diğer büyük etki, Fransız Devrimi'yle milli egemenlik düşüncesinin doğuşu ve ulus devletlerin ortaya çıkışıydı. Bu gelişme ile 19. yüzyılın Akdeniz'i siyasal olarak yeniden yapılanmıştı. Ulusal birliklerin kurulmasıyla yeni devletler aşamalı olarak ortaya çıkmış ve sanayi öncesi dönemin imparatorluklarının parçalanıp ulus devletlerin oluşması süreci başlamıştı.⁴ “Doğu Sorunu”nun

1 Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih 1789-1994*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s.92.

2 İlhan Tekeli, “Bir Akdeniz Üst Anlatısı İçinde İzmir”, *Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Kitabı*, İzmir 2016, s.31.

3 Ali Akyıldız, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019, ss. 14-15.

4 Tekeli, a.g.m., s.31.

yansımaları ve milliyetçiliğin bölgede yarattığı kaos, bu dönemde Akdeniz'in doğu kıyılarını ticari, sosyal, askerî açıdan daha hareketli bir hale getirmişti. Bu konjonktürel etkiyle bölge genelinde yaşanan siyasi, ticari toplumsal hareketlilik kaçakçılık faaliyetlerinin de artışına neden olmuştu. Kaçakçılık faaliyetlerine ilişkin net bir tanım yapmak ya da net bir sınır çizmek çok olanaklı değildir. Bu problemin temelinde de yasa dışı bir alan olarak kaçakçılıkla birçok faaliyetin eşleştirilebilmesi yatmaktadır. Ancak dönemsel ve bölgesel olarak yasa dışı sayılan faaliyetler değişiklik gösterebilmekteydi. Örneğin gümrük tarifelerindeki değişkenlik ya da yasaklı sayılan bir yayının belli bir süre önce yasaklı olmaması gibi değişkenler kaçakçılığın net bir tanımını yapmayı daha da zorlaştırmaktadır. Sözlük tanımında *“bir devletin yasalarına karşı gelerek yapılan “ticaret” veya “gizli olarak, sezdirmeden kaçırma işi”* ifadesi yer almaktadır.⁵ Bu konuda tespit edilen kaynaklara bakıldığında hem Osmanlı hem de Büyük Britanya tarafından kaçak ya da yasa dışı olarak tanımlanarak tedbir alınması ya da faaliyetin “menedilmesi” yönünde yazışmalar dikkat çekmektedir. Bu faaliyetlerde ilk sırada silah ve eczâ-yı nâriye gibi ürünlerin yasa dışı yollarla taşınması yer almaktadır. Bu konuda ön plana çıkan temel sorun milliyetçi çatışmaların da yoğun olduğu bir dönemde kaçak silah ve eczâ-yı nâriye olarak adlandırılan fişek barut gibi yanıcı patlayıcı malzemelerin “asilere, isyancılara, çetecilere” satılması ya da dağıtılmasıydı. Bir diğer yasa dışı faaliyet türü, “zararlı yayın”ların ülkeye izinsiz sokulmasıydı. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin gündemini meşgul eden Ermeni olayları ve Girit sorunu devlet politikalarına uymayan yayınların ülkeye sokulması konusunda hassasiyet yaratmış ve yasa dışı faaliyet olarak tanımlanmıştı. Bu dönemin diğer önemli sorunlarından biri de insan kaçakçılığı olmuştu. Bu faaliyet iki farklı şekilde değerlendirilmişti. İlk ticareti yasaklanmasına rağmen köle taşınmasına devam edilmesi diğeri ise suçlu kişilerin başka ülkelere kaçırılmaları ya da suç işlemek üzere bölgeye yeniden götürülmeleridir. Kaçakçılık faaliyetleri tespit edilen veriler arasında ön plana çıkan diğer önemli bir konu, ticareti yapılan ürünler üzerinden yapılan vergi kaçakçılığı yani gümrük vergisi ödemedi ya da eksik ödeyerek ticari mal ve ürün taşınmasıydı. Gümrük tarifeleri ve kurallarının değişkenliği bu tür faaliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedir. Yasa dışı avcılık faaliyetleri de arşiv belgelerinde kaçakçılık olarak tanımlanmıştır. Özellikle adalar ve kıyı şeritlerinde yasa dışı sünger avcılığı ve satışı kaçak yürütülen faaliyetler olarak değerlendirilmiştir.

Kaçakçılık olarak sayılabilecek bu ve benzeri faaliyetlerin alanını ve türlerini farklı örnekler üzerinden daha da arttırmak mümkündür. Özellikle Doğu Akdeniz'deki ada kıyıların kaçakçılık faaliyetlerinin yoğunlaştığı noktalar arasında yer aldığı gözlemlenmiştir. Coğrafi olarak girintili çıkıntılı kontrolü zor olan kıyı bölgeleri kaçak faaliyetlerin daha kolay yürütülmesi için uygun bir zemin oluşturmuştur. Bu çalışmada belirtilen zaman ve

gys

Akademik
Bakış

349

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

mekânda gerçekleşen kaçakçılık faaliyetlerinden sadece belirli örnekler seçilerek genel bir değerlendirme yoluna gidilmiştir.

Doğu Akdeniz'deki kaçakçılık faaliyetleri, Osmanlı ve denizcilik tarihi literatüründe genel olarak ticaret, korsanlık ve diplomatik problemlerle birlikte ele alınmıştır. Araştırmacıların genel olarak Osmanlı-Avrupa ticaret ağı içerisinde kaçakçılığın rolü üzerinde yoğunlaşmış oldukları anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın problemi, Osmanlı Devleti'nin bölgede zayıflayan otoritesiyle eş zamanlı yabancı devletlerin bölgedeki faaliyetlerinin artmasının Doğu Akdeniz'de kaçakçılığı nasıl ve hangi boyutlarıyla etkilediğini anlamaktır. Kaçakçılığın, yalnızca ekonomik bir faaliyet olmadığı bunun ötesinde, siyasi ve askerî boyutlarıyla da dönemin Akdeniz dengelerinde belirleyici bir unsur haline gelmesi bölgeyi ve süreci anlayabilmek açısından önemli bir olgudur. Metodolojik olarak çalışma, nitel araştırma yöntemi temel alınarak oluşturulmuş ve tarihsel analiz tekniğiyle hazırlanmıştır. Bu bağlamda, başta Osmanlı arşiv belgeleri olmak üzere, İngiliz Dışişleri belgeleri ve dönemin konsolosluk raporları incelenmiştir.

Doğu Akdeniz'in Stratejik Konumu ve Kaçakçılık Faaliyetleri Açısından Önemi

Sınırları net bir şekilde çizilemese de Doğu Akdeniz, Ege Denizi'ni, Girit'in doğusunda kalan Afrika, Anadolu ve Ortadoğu kıyı şeridini yani Levant'ı kapsamaktadır. Bölge, 19. yüzyılın son döneminde siyasi açıdan Osmanlı Devleti egemenliğindeydi. "Osmanlı Akdeniz'i" kavramı siyasi olarak Akdeniz'in tamamını Osmanlılara ait saymayı amaçlayan bir sınır çizmeyi hedeflememektedir. Fakat İdris Bostan'a göre bu tanım, hâkimiyet alanlarını içine alan ve Akdeniz'e düzen veren bir devlet olarak Osmanlı deniz hukuku kurallarının yönettiği bir denizi kastetmektedir.⁶ Bu coğrafya kendi içinde birtakım bölgesel farklılıklar taşımaktadır.⁷ Girit ve Kıbrıs Adaları Doğu Akdeniz ticaretinde oldukça kritik bir mevkide bulunmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra söz konusu bölgeler hukuken Osmanlı, idari olarak yabancı devletlerin yönetimine tabi hale gelmiştir. Kıbrıs bu süreçte 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı sonucunda imzalanan Ayastefanos ve Berlin Antlaşmaları ile idari olarak İngiltere yönetimine bağlandı. Ermeni Meselesi konusunda da uluslararası kamuoyu yaratılarak Avrupalı Devletlerin desteği alındı. Bu gelişmeler incelenen süreçte Doğu Akdeniz sularından yabancı bandıralı gemilerle yurt dışına birçok Ermeni firarının kaçırılması ve Ermeni olaylarını desteklemek adına gerekli silah ve teçhizatın transferi için Kıbrıs'ın ül olarak kullanılması sonucunu doğurmuştu.⁸ Diğer taraftan Osmanlı Devleti

6 İdris Bostan, "Osmanlı Akdeniz'i Üzerine", *Coğrafya, Tarih ve Uluslararası Hukuk Boyutlarıyla Küresel ve Bölgesel Denkleme Ege ve Doğu Akdeniz*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2021, s.149.

7 Eyüp Özveren, "Giriş: Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, sf 18.

8 Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız, Songül Ulutaş, "Çukurova Bölgesi Ermeni Olaylarında Kıbrıs'ın Rolü", *Uluslararası Kıbrıs Sempozyumu Kitabı, Mersin'den Kıbrıs'a Tarih, Hukuk ve Gelecek*, Mersin, 2012, ss. 85-93.

Girit'te 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonra büyük sorunlarla uğraşmıştır. 1866 isyanı, 1878'de imzalanan Halepa Sözleşmesi, 1896 Olayları ve 1897 Teselya Savaşı sonrasında adaya verilen özerklikle Osmanlı Devleti'nin adadaki egemenliği sembolik bir hale gelmişti. 1913 Atina Antlaşması ile de Ada Yunanistan'a bağlanmıştır. Bu kaotik konjonktürel ortamda kaçakçılık faaliyetlerinin yoğunlaşması çalışmanın odağını da bu coğrafyaya çekmiştir. Dolayısıyla Doğu Akdeniz, 19. yüzyıl boyunca aşamalı olarak emperyalist devletlerin rekabet alanı olmuştur. Bölgeyi, önceki dönemden ayıran en temel özellik havzadaki denetimin içerdeki güçlerden dışarıdaki güçlerin eline geçmesiydi. Bölgede kurulan yabancı hâkimiyet çok yönlüydü.⁹ Bu üstünlüğün en önemlisi yük ve yolcu taşımacılığı işini büyük oranda emperyalist devletlerin üstlenmesiydi. Özellikle, Osmanlı kıyılarında bu işi Avusturya, Fransa, İtalya, Alman, İngiliz ve Rus şirketlere ait vapur şirketleri/kumpanyaları yürütmekteydi. Doğu Akdeniz kıyılarında uzun süre faaliyetlerini sürdüren Lloyd Kumpanyası (Avusturya) ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'na¹⁰ (Fransız) ait vapurlar ön plandaydılar.¹¹ Bölgede artan ticari hacimle birlikte kaçakçılık faaliyetleri de artmıştı.¹² Ortaylı'ya göre, 17. yüzyıl sonundan beri Osmanlı-Avrupa ticaretini hukuki belgeler, anlaşmalar değil, kaçakçılık düzenliyordu. 16. yüzyılda Dobruca'dan İstanbul'a mecburi tekelle buğday getiren gemi kaptanının yükünü gizlice Avrupa gemilerine boşalttığı günden beri kaçak ticaret her alanda artmaktaydı. Bu noktada 1838 anlaşması ancak kaçak yapılan ticaretin belgelenmesi ve kontrol altına alınmasında etkili olmuştu. Anlaşma yapılmışsa hazineye vergi giriyordu, yapılamamışsa kaçak ticaret devam ediyordu.¹³

Silah ve Eczâ-yı Nâriye Ticareti Üzerinden Yürütülen Kaçakçılık Faaliyeti

Kaçakçılığın yasa dışı ve büyük ticari gelir elde edilebilen bir faaliyet alanı olduğu düşünülürse kuşkusuz silah ve ateşli-yanıcı madde alışverişi en kazançlılarından biriydi. Söz konusu faaliyet mali kazanç sağlamakla birlikte yüzyıl boyunca Doğu Akdeniz'deki milliyetçi isyanlara ve çetecilere de hizmet etmişti. Balkanlarda ve tüm Doğu Avrupa'da yürütülen silah ticareti büyük ölçüde "*Doğu Sorunu*"nun bir parçası olarak değerlendirilebilir. Bölgede nüfuz mücadelesi içinde olan emperyalist devletler Osmanlı toprakları üzerindeki uzun vadeli planlarında farklı şartlar ve yollarla ayrılıkçı isyanları destekli-

- 9 İlhan Tekeli, "İzmir Modeli, İzmir İçin Demokratik Bir Belediyecilik Önerisi", *II. Kitap*, İzmir Akdeniz Akademisi, İzmir, Eylül 2018, s.21
- 10 Kumpanyanın Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine odaklanan bir çalışmada bkz., Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015.
- 11 Ali Akyıldız, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*. Timaş Yayınları, İstanbul, 2019, s. 42.
- 12 Özge Togrul, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında Kaçakçılık Faaliyetleri (Antalya, Alanya, Beyrut, Cebel-i Lübnan)*, Akdeniz Ü. SBE., (Yayımlanmamış Doktora Tezi), s. 3. 18. yüzyıl Lübnan kıyılarına ilişkin önemli bir örnek olarak bkz.; Mehtap Çelik, "Bir Gümrük Defterine Göre Doğu Akdeniz'deki Ticari Hareketlilik: XVIII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam İskelesi". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 42, 2023, 123-50.
- 13 İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, (2. Baskı) Hil Yayınları, İstanbul, 1983, s. 84.

gazi

Akademik
Bakış
351
Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

yordu. Fransa ve Rusya, Osmanlı Devleti içindeki Hristiyan prenslere silah yardımında bulunmaktaydı. Özellikle Rusya'nın Ortodoks Hristiyan halklar üzerinden Osmanlı Devleti topraklarında yürüttüğü politikalar “Doğu Sorunu”nun temel konularından biriydi. Tüm doğu Avrupa ve Balkanlardaki ayaklanmalar, söz konusu devletler tarafından gizli ya da açık şekilde özellikle silah ve mühimmat açısından destekleniyordu. Silah ticareti açısından değerlendirildiğinde bu süreç genellikle kaçakçılık yoluyla askeri araçlar elde ederken aynı zamanda silaha sahip olma ve silahlı kuvvetler kurma konusundaki egemenlik haklarının tanınmasını istemek anlamına da geliyordu.¹⁴ “Doğu Sorunu” ve Afrika mücadelesi ikinci el silah ticaretini de şekillendirmişti. Doğu Avrupa’da özellikle Romanya toprakları silah kaçakçılığının bağlantı noktası olarak hizmet ederken Sırbistan’ın bağımsızlık mücadelesine yasa dışı silah ticareti büyük katkı sağlamıştı.¹⁵ 19. yüzyılda özel silah üreticileri için Çarlık Rusya’sı, Osmanlı Devleti ve Balkan devletleri tüfekler ve toplar için hayati pazarlar olarak hizmet ediyordu. Özellikle de Batı ve Orta Avrupalı silah tedarikçileri için bölge, 1860-1914 döneminde dünyanın en önemli savunma pazarı haline geldi.¹⁶

Bu hareketli ortam içinde aynı emperyalist devletler sadece silah üreticisi ya da pazarlayıcı olarak değil aynı zamanda farklı araçları aracılığıyla da tüm Doğu Akdeniz’deki kaçak silah ticaretine etki ediyorlardı. Mesajeri Maritim Kumpanyası’nın, Fransa hükümeti ile yaptığı anlaşmaya göre “*Katolik misyonerler bedava taşınacak ve seyahat süresince buharlı mürettebatı, dini görevlilere her türlü kolaylığı gösterecekti.*” Osmanlı topraklarına özellikle de Mersin, Beyrut, Lazkiye ve Trablus gibi Fransa’nın nüfuz rekabeti içinde olduğu Doğu Akdeniz’in liman kentlerinde faaliyetlerde bulunan misyonerler, yanlarında “*evrâk-ı muzırâ*” olarak adlandırılan propaganda evrakları, kitap, broşür, gazete vb. sair “*eşyâ-yı memnû’a*” da taşıyorlardı.¹⁷ Mesajeri gemileriyle yürütülen yasadışı taşımacılık faaliyetleri genel olarak İstanbul, İzmir, Selanik ve Beyrut gibi limanlara sehven ve gizlice ürünlerin çıkarılmasıyla yürütülmeye çalışılıyordu. Yabancı ülkelerden getirilen eczâ-yı nâriye, genel olarak küçük ve ıssız iskele kentleri kıyılarında açıkta duran Mesajeri gemisinden, kayık ve mavnalar aracılığıyla sahile taşınıyordu.¹⁸

Fransız gemileri gibi Yunan gemileri de 19. yüzyıl sonlarında Doğu Akdeniz kıyılarında kaçakçılık faaliyetlerinde yer alıyordu. 1890 yılında Beyrut sahillerinde Yunan vapurlarının silah ve yasaklı mal kaçakçılığı yaptığı tespit edilmesi üzerine buraya merkezden iki istimbót gönderilmesi istenmiştir. Ayrıca bu durumun burada devamı halinde oldukça vahim bir hal alacağı vurgulanarak kaçakçılığın tamamen önlenebilmesi için gerekli tedbirlerin

14 Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College 2007, ss. 37-38.

15 Grant, a.g.e., s. 63.

16 Grant, a.g.e., s. 4.

17 Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul, s. 267.

18 Uygun, a.g.e., s. 275.

ciddiye alınması da belirtilmiştir. Suriye Vilayeti'nden Vali Nazım tarafından gönderilen bir telgrafta 1899 yılında yaşanan olaylar hakkında genel bir durum tahlili yapılmıştır. Vilayetten iletilen bilgilere göre Beyrut'ta Hristiyan ve Müslüman ahalî arasında “*kan gütmek*” gibi memleketin asayişini bozan olayların meydana geldiğinden yakınılmaktadır. Bu iki grup arasındaki çatışmayı körükleyen ve hatta sebepsiz yere cinayetler işleyerek halkın can güvenliğini tehdit eden iki İslam, iki de Hristiyan elebaşı bulunmaktadır. Vali Nazım bunlardan iki İslam'ın Akka'ya, iki Hristiyan elebaşının da Nablus'a gönderilerek ortalığın yatıştırılmaya çalışıldığını bildirmiştir. Bu elebaşların taraftarlarının 20-25 civarında oldukları ve buradan sadece tütün kaçırmakla kalmayıp aynı zamanda Beyrut ve Trablusşam'a silah, yasaklı madde ve hatta dinamit ithal ettikleri de anlaşılmıştır. Bu dinamitlerle bir hafta önce çok büyük bir patlamanın düzenlendiğini ve bu patlamada çok sayıda ölümün ve zayıfın gerçekleştiği söylenmektedir. Olayda kullanılan dinamitlerin Beyrut balıkçıları tarafından avlanma sırasında kullanıldığı süsü verilerek taşındığı ve olaya kişisel çıkarların girmesiyle bazı yerel güvenlik görevlilerinin de göz yumduğu ifade edilmektedir. Bu nedenle vali acilen bu duruma müdahale edilmesini ve gerekli istimbotların bölgenin güvenliği için gönderilmesinin şart olduğunu belirtmiştir.¹⁹

Kayıtlarda yetkililer tarafından ele geçirilen ve ne amaçla kullanılacağını öğrenilmesi için yoğun tahkikat yapılan silah ve ateşli maddelerle ilgili çok sayıda belge bulunmaktadır. Özellikle Lübnan sahillerinde kaçakçılığın önlenmesi için bir tedbir vasıtası olarak istimbot isteği tekrarlanmaktadır. Trablusşam mutasarrıflığından Zaptiye Nezâreti'ne gönderilen raporda hem bölgedeki kaçakçılık faaliyetlerine hem de arka plandaki girift ve yasadışı ilişkilere dair ayrıntılı bilgi verilmektedir. Trablusşam'da gemilerden ele geçirilen üç yüz otuz beş kıyye barut ve dokuz yüz yirmi bir kıyye güherçile ile on iki adet gora tüfeğinin bir kısmı Trabluslu Cemil Ülfet adlı kişinin evinde bulunmuştur. Buraya da Cemil adlı kişinin evine kendisi evde yokken kardeşi tarafından Almanya Trablusşam viskonsolos yasakçıları Hüseyin Melah ve Mahmud Monkara tarafından kimliği tespit edilemeyen bir hamalla taşındığı anlaşılmıştır. Cemil'in evine bir miktarı nakledilen kaçak malların bir kısmı Hollanda Trablus Viskonsolosu yasakçılarından Hacı Reşid, Receb El-sefer Celani'nin evinin bir odasına, bir kısmının Trabluslu Abdurrezzak Hatur adlı kişinin kiraladığı bir ahıra, bir kısmının Mahmud Bey Câmi'nin minaresinin aşağı tarafında bulunan bir odaya, bir kısmının Mehmed Naki adlı bir kişi tarafından Trabluslu Hamamcı Mustafa tabbâhhânesine, bir kısmının Tahon El-mesleh olarak bilinen değirmenin bitişiğinde bir havluda ve bir kısmının da Mevrânî muhtârı Selim Hâdi Bey'in idaresinde cadde üzerinde bulunan bir yerleştirildiği yapılan tahkikat sonucunda tespit edilmiştir. İdari, adli ve askeri memurlardan bir heyet oluşturularak yapılan soruşturma sonucunda konsolos yasakçıları başta olmak üzere adı geçen kişilerin ta-

Gör

Akademik
Bakış

353

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

mamı tutuklanarak adliyeye sevk edilmişlerdir. Yetkililer ele geçirilen kaçak malların nasıl ve nereden bölgeye getirildiğine dair yapılan araştırmadan net bir sonuç alamasa da bu faaliyetleri yürüten kişilerin zaten bu işlerle uğraştıkları bilgisine ulaşmışlardır. “*Her türlü eşyâ-yı memnû’a kaçırmakla ma’lûm ve mütevâtir*” ve bu yolla da bir hayli servet yapmış bu kişilerin isimleri merkeze bildirilmiştir. Söz konusu kişiler, Yunan gemileriyle taşınan silahlar ve eczâyı nâriye-yi bazı yabancı iskelelerinden Trablusşam Sancağı’na yaklaşık on iki saatlik mesafedeki sahillere ya da Lübnan sınırına indirip, geceleri azar azar iç bölgelere taşımaktadırlar. Trablusşam Sancağı’nın coğrafi açıdan uzun ve açık sahilleri güvenlik açığı oluşturmakta ve bölgedeki kolluk güçlerinin de az oluşu söz konusu faaliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Bölgede görevli sadece otuz süvariden ibaret Osmanlı askeri birliği yeterli olmamakla birlikte bu tür kaçakçılık faaliyetlerine engel olunabilmesi için hem güvenlik güçlerinin arttırılmasına hem de Trablus’dan Lazkiye’ye kadar tüm sahili kontrol edecek bir istimbota ihtiyaç olduğu merkeze bildirilmektedir. Ayrıca daimî olarak Trablus’ta bulunacak bir tabur piyadeye ihtiyaç duyulmaktaydı.²⁰

Aynı bölgeden bir başka belge örneği, Beyrut’lu Hodrankidar (Kodrandaki), Cemil Serduk, Galabini (Galabeyni), Ömer Ebu Tefvik adlarında dört şahsın Pire’ye gönderdikleri Martini Hazi tüfekleri ve kurşun imaline mahsus bir makine ile ilgilidir. Söz konusu kayıta bu dört şahıs daha önceden yasadışı şekilde Pire’ye gönderdikleri Martini Hazi tüfekleri ile kurşun imaline mahsus makineyi almak için Pire’ye gitmişlerdi. Söz konusu şahıslar, silahları Suriye’ye göndermek için gerekli araçları hazırlamak üzere Girit Adası yakınlarında küçük bir adaya gitmişlerdir. Bu sırada süvarilere mahsus olmak üzere gıra usulünde Karabina tüfekleri de gönderildiği tespit edilmiştir. Ancak silahları koydukları sandıkların üzerine Arapça yazıldığı için de miktarları anlaşılmamaktadır. Yapılan araştırmada Kodor ya da Kodrandaki adında bir şahsın Pire’de 274 fişeği kendi hesabından satın alarak Girit yakınındaki bir adaya gitmiş olduğu, fakat Osmanlı mahkemesi tarafından yakalanıp 15 sene hapse mahkûm edildiği ve diğer üçünün de daha sonra Beyrut’a dönmüş olabilecekleri beyan edilmiştir.²¹

Resmi yazışmalarda sıklıkla kaçakçıların yakalanmasının zorluğundan yakınılmaktadır. 1895 tarihli Ege kıyılarına ilişkin bir örnekte Eczâ-yı Nâriye müfettişlerinden Bekir Sıdkı Efendi özel bir görevle Çanakkale’ye teftiş için gönderilmiştir. Müfettişin incelemelerinden sonra nezarete gönderdiği raporda bölgeye ulaşan şüpheli/kaçak silah ve eczâ-yı nâriye taşıyan bir gemi hakkında detaylı bilgi vermiştir. İletilen bilgilere göre 7 Eylül 1895’te Trieste’den hareket edip Çanakkale’ye ulaşan Avusturya bandıralı Kaptan Koso- viç’in yönetimindeki Orora adlı vapurda bir sandık revolver ve bir sandık fişek bulunmaktadır. Kaptandan alınan bilgilere göre revolver gemiye Preve-

20 BOA, Y. MTV, D:220, G:82.

21 BOA, BEO, D:1784, G:133737.

ze'de yüklenmiş ve İstanbul'da teslim edilecekti. Fişekler ise Trieste'den alınmış ve İstanbul'da Ermeni fesat komitesinden ismi henüz öğrenilemeyen bir kişiye teslim edileceği tahmin edilmekteydi. Gemi ertesi sabah saatlerinde İstanbul'a ulaşacaktı. Bu durumda İstanbul Polis Müdürlüğü'nün gemideki silah ve fişeklere el koyması istenmiştir.²²

Kaçakçılığa engel olunması sürecinde yararlılık gösteren devlet memurlarının kimi zaman ödüllendirildikleri görülmektedir. Şöyle ki; memurların yoğun gayretiyle kaçakçılardan ele geçirilen on dokuz sandık dolusu silâh ve eczâ-yı nâriye İzmir Cephanesinde güvenlik altına alınmış ve bu kaçak malların yakalanmasında emeği geçen memurlar terfi ettirilmişlerdir.²³ Kimi zaman da ele geçirilen kaçak silahlar devlet görevlilerin kullanabilmesi amacıyla ilgili birimlere gönderilmekteydi. Nitekim Rüsûmât Deniz Muhafız memurları tarafından bulunan ve kaçak olduğu tespit edilen yaklaşık altmış adet revolver marka silahların polisler tarafından kullanılmak üzere muayene için Tophane-i Amire'ye gönderilmesine karar verilmiştir.²⁴

Tüm Doğu Akdeniz'de 19. yüzyılın sonlarında yoğun bir şekilde devam eden kaçakçılık faaliyetlerinin özellikle Yunanistan ve Girit arasında ayrıca yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Burada ticari bir faaliyet olarak kaçakçılık yapılmasının yanı sıra daha önce de belirtildiği üzere kaçak silah ve cephan taşıması faaliyetleri Girit'in Osmanlı Devleti'nden kopuşu ve Yunanistan'a bağlanma süreciyle ilgilidir. Yunanistan adanın, kendisine bağlanma sürecini hızlandırmak amacıyla yerel iş birlikçilerle, çetecilere el altından silah mühimmat dağıtma işini yüzyılın büyük bir kısmında sürdürmüştür.²⁵ Kayıtlara giren büyük miktardaki kaçak silah ve cephan taşıması işi adada ne kadar vahim bir süreç yaşadığının da ip uçlarını vermektedir. Boyolina adlı Yunan gemisi süvarisi, Yunan Hükümeti tarafından yüklenen dört dağ topu ile şaşbo(?), milona ve gıra cinslerinde 35.000 tüfeği ve 2 milyon cephaneyi Girit Adası'nın İsfakiye sahiline taşımaktadır. Aynı geminin Girit gibi kuzey Ege'ye Kavala ve İneroz'a da cephan taşıdığı düşünülmekte ve konunun anlaşılması için ise tahkikat yapılması gerektiği belirtilmektedir.²⁶

Çukurova Bölgesinde, Adana Vilayeti dâhilinde Yumurtalık'tan Anamur'a kadar uzanan kıyı şeridi de kaçakçılığa dair pek çok olayın yaşandığı önemli bir stratejik konumdu.²⁷ Bu konuya ilişkin Girit'ten Halep ve Adana sahillerine getirilmekte olan silah ve ithali yasaklı malların deniz yoluyla ve hile ile kaçırıldığına dair veriler mevcuttur. Söz konusu süreçte bu gibi

gpx

Akademik
Bakış
355
Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

22 BOA, Y. PRK. ZB, D:16, G:56.

23 BOA, Y. EE. KP, D:15, G:1419.

24 BOA, DH.MKT, D:1996, G:23.

25 Çalışma bağlamında adanın Osmanlı Devleti'nden kopuş sürecine odaklanılmayacaktır. İlgili sürece odaklanan bir çalışma olarak bkz.; A. Nükhet Adıyeke, *Osmanlı Devleti ve Girit Bunalımı*, TTK Yayınları, Ankara, 2000.

26 BOA, BEO, D:557, G:41765.

27 Şenay Özdemir Gümüş, "19. Yüzyılın Sonunda Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu- III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, 2011 s. 231.

kaçakçılık faaliyetlerinin artması nedeniyle önleyici tedbir olarak kaçakçılık yapılan bölgelere sürekli seyir halinde olan bir vapurun gönderilmesi talep edilmekteydi. Ancak Bahriye Nezâreti'nde hali hazırda uygun ve elverişli bir vapurun olmadığı gerekçesi ile daha önce Beyrut sahilinde görevli olan Bandırma Vapuru'nun tamir edildikten sonra gönderilebileceği iletilmiştir. Bununla birlikte kaçakçılık faaliyetlerinin tamamen ortadan kaldırılması amacıyla Trablusgarp ve Bingazi gibi yerlerden sıklıkla yardım vapuru gönderilmesi talebi yapılmaktadır. Bunun için bu bölgelerde güvenlik seyri yapmak üzere merkez tarafından iki adet vapur sipariş edildiği bildirilmiştir.²⁸

Öte taraftan Girit ve Kıbrıs suları 1889'da sadece silah ve yasaklı madde kaçakçılığı için değil kaçak sünger avcılığı için de uğrak noktalardan biriydi. Bunun için devlet Doğu Akdeniz sularında Rodos, Sakız, Mondros ve Mısır sahilleri başta olmak üzere kesinlikle ruhsatsız sünger avcılığına izin vermemekteydi.²⁹ Girit çevresinde kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi amacıyla Şakir Paşa valiliği döneminde kruvazörler görevlendirilmiştir. Ayrıca kıyı şeridi boyunca da askeri birlikler konuşlandırılmıştır. Bu tedbirlerin adaya kaçak şekilde silah mühimmat sokulmaması için yeterli olacağını düşünen valinin aksine İngilizler, bu kadar geniş bir kıyıda geceleri küçük teknelerle yapılan kaçakçılığın önlenmesinin çok zor olduğunu belirtmişlerdir.³⁰ Adaya yasa dışı gönderilen mühimmatlarla ilgili İngiliz yetkililer, Yunanistan dış işleri bakanı Skouzes'ten bilgi istemişlerdir. Bakan, bu tür faaliyetlerin bireysel olabileceğini hükümet nezdinde böyle bir sevkıyla ilgileri olamayacağını söylese de İngiliz yetkilileri ikna edememiştir.³¹ Yunan resmi makamları bu tür faaliyetlerin bireysel olduğu gibi önlenmesinin de mümkün olamayacağı konusunda ısrarcıdır. Çünkü Osmanlı Devleti bu faaliyetleri engelleyebilmek için adada daha fazla askeri önlem alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Yunan yetkililer, bu tür kaçak faaliyetleri desteklediklerini inkâr etseler de adaya sistematik bir şekilde yasa dışı silah ve mühimmat gönderilmeye devam edilmiştir. Adada oluşturulan eylem komitesi Epitropi'nin faaliyetlerini arttırmasıyla kaçak silah mühimmat trafiği daha da yoğunlaşmıştır.³² Kaçak silah ve mühimmat küçük yelkenlilerle yapılmaktadır. Sahildeki küçük koy ve girintilere kolaylıkla girebilen yelkenliler ve balıkçı tekneleri geceleri diğer Yunan adalarından fark edilmeden Girit'e malları taşımaktaydılar.³³

Girit'te yaşanan olaylar ve ada Müslümanlarının yaşadıkları sıkıntılarla ilgili haberler devletin diğer bölgelerinde Müslümanlar tarafından protesto edilirken bir taraftan bazı Rumlar tarafından heyecanla karşılanmaktaydı. İzmir'deki Rumlar arasında Girit ve Yunanistan'daki son olaylar büyük bir

28 BOA, Y.A.HUS, D:489, G:13.

29 BOA, DH.MKT, D:1622, G:99.

30 Turkey. No. 2 (1890), Affairs of Crete, No. 116, s.116.

31 Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 138, ss.86-87.

32 Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 208, ss.117-118.

33 Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 474, s.278.

ilgiyle takip ediliyordu. Atina gazeteleri gizlice şehre sokulup ve büyük bir ilgiyle okunuyor, şehrin her yerine dağıtılıp aynı zamanda iç kısımlara da gönderiliyordu. Ülkeye girişi yasak olan bu yayınların Türkleri kıskırtarak Rumlara karşı toplu bir tepkiye dönüşmesinden çekinilmiştir.³⁴

İnsan Kaçakçılığı

Kaçakçılığın bir başka yönünü de insan kaçakçılığı oluşturmaktadır. Dönemin ve bölgenin koşulları bu faaliyeti, bir taraftan ayrılıkçı/milliyetçi isyanlarla ilişkili hale getirirken bir taraftan da köle ticareti gibi yüzyıllardan beri devam edip 19. yüzyılda aşamalı olarak ortadan kaldırılmak istenen ticari faaliyetle ilişkilendirmektedir.

19. yüzyılla birlikte Osmanlı topraklarında başlayan milliyetçi isyanlar, bağımsız Yunanistan'ın ortaya çıkışıyla ilk somut sonuca ulaşmıştır. Yüzyılın tamamında devam eden isyanlar süreci, Berlin Antlaşması'ndan sonra yani 19 yüzyılın son döneminde Ermeniler ve Giritli Rumlar arasında yoğunlaşmıştır. İsyancılara lojistik destek sağlamada bölgedeki ulaşım ağını yöneten emperyalist devletlerin büyük katkıları olmuştur. İsyancılar devam ederken yabancı deniz nakliyat şirketleri aracılığıyla kaçak yolcu taşınması en üst düzeyde devam etmekteydi. Mesajeri gemileri Osmanlı Ermenileriyle Fransa'da yaşayan Ermeni komitacıları arasında bir iletişim ve haberleşme kanalı gibi görev yapıyordu. Osmanlı topraklarından Avrupa'ya giden Ermenilerin en yoğun varış noktaları Marsilya'ydı. İsyancılar sırasında, Ermeni komitacıların büyük kısmı Marsilya'dan Mesajeri gemileri aracılığıyla kaçak bir şekilde Anadolu'ya geliyordu. Aynı gemilerle Anadolu'da suç işlemiş birçok Ermeni de ülke dışına kaçak yollardan kaçırılıyordu. Tabii bu trafik esnasında insanlara eşlik eden çok sayıda silah ve mühimmat da bulunmaktaydı.³⁵

1893 tarihli bir belgede; Mersin'den doğruca Marsilya'ya gideceğini karantina ve konsolosluga bildirmiş "Elen" isimli Fransız bandıralı vapurun Mersin'e gelişinden önce Trablusşam'a uğrayarak 150'ye yakın tezkeresiz Cebel-i Lübnanlı firari aldığı ve buradan da Marsilya'ya kadar başka iskelelere uğrayarak firarileri oralarda kısım kısım bıraktığı bildirilmektedir. Firarilerin kimliklerini araştırmak ve Marsilya'ya kadar beraber gitmek üzere yolcu tarzında bir hafiye memurunun da vapura bindiği ancak bir faydasının görülmediği de eklenmiştir. Bu süreçte Beyrut iskelelerinden Marsilya'ya giden vapurların genelinde firari bulunmaktaydı. Her ne kadar gerekli tedbirler alınsa da bunların miktarı zamanla daha da artmakta olup büyük bir kısmının daha sonra memleketlerine geri döndükleri görülmektedir. Bu konuyla ilgili Osmanlı yetkilileri alınması gereken tedbirleri şu şekilde belirtmiştir; *"firarilerin memleketlerine geri dönüşlerinde ya Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'ye kabul olunmaktan mahrum veya firara cesaretlerinden dolayı ağırca bir ceza ile mahkûm etmek veya Amerika'ya kabul ettirilmemeleri*

görsel

Akademik
Bakış
357
Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

34 Turkey, No.1 (1898) Asiatic Provinces Of Turkey, No. 73, s.78.

35 Uygun, a.g.e., s. 271.

hakkında bir karar verilmek”. Bu gibi tedbirler alınmadığı müddetçe, firarilerin de silah ve yasaklı eşyaların da ithalinin önünün alınamayacağı vurgulanmıştır.³⁶

20. yüzyılın başında da firari taşınma işi sürmektedir. 1908’de Kıbrıs’ta kayıkcılık yapan bir şahsın bir hayli Ermeni’yi Karataş civarında bir Ermeni çiftliğinin sahiline çıkarmasıyla ilgilidir. Ancak Adana Vilayeti’nin Kıbrıs’a karşı olan sahili çok geniş olmadığı için karadan da tahkikat yapılması gerekmektedir. Denizden takibatın da daha iyi yapılabilmesi için de merkezden bir vapur tayin edilmesi talep edilmiştir.³⁷

6 Mayıs 1902 tarihinde ister Osmanlı olsun ister yabancı olsun Osmanlı limanları veya yabancı limanlar ile Osmanlı limanları arasında vapur işletmek isteyenlerin doğrudan doğruya Osmanlı idaresine başvurarak uygun bulunması halinde resmi ruhsat alması gerektiği konusundaki uygulama kabul edilmiştir. Ancak bu süreçte birçok yabancı bandıralı geminin resmi ruhsatının olup olmadığına dair hiçbir veri bulunmadığı tespit edilmiştir. İngiltere Bills Kumpanyası’nın Donev, Anton, Foterma ve Kalitya isimli yük gemilerinin sürekli şekilde Arabistan ve Bahr-i Sefid sahillerinde resmi ruhsata sahip olmadan seyir yaptıkları ve yüklerinin arasında her daim kaçak, yasaklı madde, silah ve Ermeni firari taşıdıkları tespit edildiği için ilgili limanlardaki görevliler tarafından gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir. Aynı süreçte, birçok yabancı bandıralı geminin benzer şekilde yüklerinin arasında kaçak silah, yasaklı madde ve firari transferi yaptığı tespit edilmiştir. Yunan bandıralı Nealinin Kumpanyası’na bağlı Hinüz adlı vapur Yanya Vilayeti’nin Serandoz Limanı’na resmi ruhsatsız giriş çıkış yapıyordu. Bununla birlikte Avusturya Loyd Kumpanyasına bağlı Cara Vapurunu her hafta Preveze’ye işlerken resmi ruhsatsız bir halde zaman zaman çevre iskelelere de giriş yapıyordu. Bu gemilerin Osmanlı sularında seyrinin tamamen yasaklanması mümkün olamayacağı için sadece yükleri arasında patlayıcı madde, silah vs. gibi yasaklı mallar ve firari taşıdıkları ilgili liman görevlileri tarafından tespit edilirse resmi ruhsatları iptal edilebilecekti. Bu nedenle limandaki görevlilerin daha dikkatli çalışmaları konusunda uyarılarda bulunulmuştu.³⁸

İnsan kaçakçılığı konusuyla ilgili uluslararası gündemi uzun yıllar meşgul eden diğer bir sorun da yasaklanmasına rağmen devam eden köle ticareti ve kaçak köle taşınması faaliyetidir. Osmanlı Devleti’nde köleliğin kaldırılması yönünde olmasa da ticaretinin yasaklanmasına ilişkin ilk düzen-

36 BOA, DH.MKT, D:210, G:6. Bu süreçte Cebel-i Lübnanlı grupların firar etmelerinin en önemli nedeni bölgede yaşanan görünürde Maruni-Dürzi ve arka planında İngiliz-Fransız çekişmesi idi. Bu çekişmeler can güvenliğinin ve huzuru bozan önemli nedenlerdi. Ayrıca bu grupların bölgedeki yabancı grupların ekonomik arenadaki baskın güçlerinden dolayı iş bulma sıkıntısı çektikleri ve iş bulma amacı ile yurt dışına kaçmak istedikleri de bilinmektedir. Bu kaçma faaliyetlerinin yoğunluğu bölgede kaçmak isteyenlere yardım eden bir meslek konunun da ortaya çıkmasına neden olmuştu. Ayrıntılı bilgi için bkz.; Kürşat Çelik, *Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Ü. SBE., (Yayımlanmamış Doktora Tezi), ss. 198-199.

37 BOA, BEO, D:3302, G:247588.

38 BOA, DH. TMİK.M, D:128, G:75.

lemeler Tanzimat dönemi ile kendini göstermiştir. Bu sürecin başlamasında biraz da dünya devletlerinin bu kuruma aldığı tavır ve onların taleplerinin de rolü bulunmaktadır.³⁹ Özellikle İngiltere 1812 yılından itibaren Osmanlı topraklarında köleliğin yasaklanması için farklı siyasi süreçleri kullanmıştır. 1840 yılında Britanya dış işleri bakanı Lord Palmerston İstanbul büyükelçisi Lord Ponsoby'ye bir mesaj göndererek Mehmet Ali Paşa konusunda, İngilizlerin Osmanlı Devleti'nin yanında yer almasında köle ticareti ve kölelik kurumuna ilişkin önlemler almasına bağlı olduğunu bildirmiştir. Büyükelçi gerekli makamlarla yaptığı görüşmelerden sonra dış işleri bakanına gönderdiği mesajda henüz bu konuda ısrarcı olunmaması gerektiğini Osmanlıların bu talebi garip bir küçümseyici tavırla karşıladıklarından bahsetmiştir. Bu rapor üzerine İngiltere bir süre Osmanlı Devleti'nden bu konuyla ilgili bir talepte bulunmamıştır.⁴⁰

Mustafa Reşit Paşa sadareti süresince kölelik kurumuyla bazı düzenlemeler yapılması için adımlar atmıştır. Tanzimat Fermanı'nın metninde de yer alan eşitliğin korunması, güçsüzlerin gözetilmesi gibi noktalar özellikle esir pazarlarının kaldırılması yolunda birtakım girişimleri de beraberinde getirmiştir.⁴¹ Oldukça uzun bir geçmişi olan söz konusu kurumu, birdenbire kaldırmak çok olanaklı olmamıştır. Ancak Tanzimat dönemiyle başlayan düzenlemeler sonrasında atılan bazı adımlarla Osmanlı Devleti'ni de en azından ticaretinin yasaklanması noktasında ciddi adımlar atmaya sevk etmiştir. Köleliğin kaldırılması hareketine devam eden Sultan Abdülmecid, 1847'de siyahi esir ticaretini yasakladığını bildirmiş ve aynı yıl Üsküdar esir pazarı da resmen kaldırılmıştır.⁴²

Resmi tüm girişimlere rağmen bazı esirciler bu işi kendi evlerinde, bazılarları da Fâtih Camii civarı ile Tophane semtinde kaçak olarak yapmaya devam etmişlerdir. 1856 Paris Antlaşması ile Osmanlı devleti, Avrupa Milletler Cemiyeti'ne girmiş ve bu antlaşma ile de siyahi köle ticaretinin kaldırılması kararını onaylamıştır. Ayrıca köle ticareti ile uğraşanları sıkı bir denetlemeye tabi tutacağını, kölelere azatlık verileceğini taahhüt etmiş ve buna ilişkin sözleşmeler de yapmıştır. Bunun üzerine 1857 yılı başlarında Sultan Abdülmecid Mısır, Trablusgarp ve Bağdat valilerine gönderdiği emirle siyahi ticaretini kesin olarak yasaklamış, bu işi yapanların cezalandırılacağını belirtmiştir.⁴³ Bu konuda Trablusgarp, Bağdat, Bursa valileri ile Basra Körfezi'ndeki Osmanlı donanma komutanlıklarına kesin emirler gönderilmiştir. Mısır valisi Sait Paşa'ya da Sudan ve Habeşistan'dan alınarak Mısır'da satılan siyahi kölelerin azat edilmesi ve bu işle uğraşanların cezalandırılmaları konusunda talimat göndermiştir. Osmanlı Devleti köle ticaretinin yasaklanması ve esir

39 İsmail Parlatır, "Osmanlı Sosyal Hayatından Köleliğin Kaldırılışı". *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi* (C. 31, S. 1-2), s.417.

40 Konuyla ilgili ayrıntılı bir değerlendirme için bkz; Ehud R. Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss.78-79.

41 Parlatır, a.g.m. s.418.

42 Parlatır, a.g.m., s.419.

43 Nihat Engin, "Osmanlılarda Kölelik", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 26, s. 248.

görsel

Akademik
Bakış

359

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

pazarlarının kaldırılması yolunda kararlar alırken zaman zaman da bu kararlara aykırı davranışlarda da bulunmuştur. 1848 tarihli bir belgede Trablus valisinin gönderdiği köle ve cariyelerin yol giderlerinin karşılanması karara bağlanmaktadır.⁴⁴

1880 yılında İngiltere baskılarının bir sonucu olarak, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında Afrika esir ticaretinin engellenmesine ilişkin bir anlaşma imzalanmıştır.⁴⁵ Sekiz maddeden oluşan bu anlaşmada Kızıl Deniz, Arabistan sahili, Basra Körfezi ve Doğu Afrika kıyılarından siyahi kölelerin Osmanlı topraklarında her türlü ticaretinin yasaklandığına dair her iki tarafta birbirine taahhütte bulunmuştur. Herhangi bir yolla aranan bir gemide sahibine refakat ettiğini gösterir belgeye (şehadetnâme) sahip olmayan tüm köleler azat edilecek onlar üzerinden ticaret yapanlar belirlenirse cezalandırılacaktır.⁴⁶ Genel olarak Doğu Akdeniz sularında Basra Körfezi ve Kızıl Denizde Osmanlı Bayrağı taşıyan herhangi bir gemide siyahi kölelere rastlanırsa sorumlular tutuklanacak, bölgeye en yakın Osmanlı yetkilileri gemiye el koyacaktır. Aynı şekilde İngiltere bayrağını taşıyan gemilerde benzer bir durum söz konusu olursa devreye en yakın İngiliz hükümeti yetkilisi girecektir.⁴⁷ Anlaşma çok detaylı olmasa da söz edilen bölgelerde yapılacak köle ticaretinin önüne geçilmesi için ciddi hükümler içermektedir. Ancak daha önceki anlaşmalarda da olduğu gibi el altından söz konusu ticaret devam etmiştir. 1890'da toplanan ve "kölecilik aleyhtarlığı" olarak nitelenen Brüksel Konferansı'na katılan Osmanlı Devleti burada alınan kararları da resmen benimsemiştir. Böylelikle İmparatorlukta mevcut esir pazarları, yavaş yavaş ortadan kalkmaya başlasa da İmparatorluğun sonuna kadar esir ticareti varlığını sürdürmüştür.

1880 tarihli Osmanlı İngiltere köle ticaretinin yasaklanmasına ilişkin anlaşmada yer alan birinci ve ikinci maddesine göre sahibine refakat eden köleler ile tüccarlar tarafından yeni alınmış ya da kaçırılmış kölelerin resmi makamlarla karşılaşmalarında alınacak tutum farklıydı. Kölelerin eşkâllerini belirtir bir şehadetnâmeye sahip olmaları durumunda herhangi bir yasal işlem uygulanmazken bu belgeye sahip olmayan köleler yakalandıklarında azat edilmektedirler. 1883 tarihli belge Hanya'ya uğrayan gemideki siyahi kölelerin efendileriyle seyahat eden aylıklı veya ülkenin farklı bir yerindeki efendilerinin yanına gönderilmek üzere gemiye alınmış siyahilermiş gibi gösterilse de durumun aldatmacadan ibaret olduğu ve bu tip söylemlerin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁸ Bunun üzerine Girit valiliğine izin verilerek gemide bulunan tüm siyahilerin gemiden çıkartılması emredilmişti. Kölelerin, on beş günde bir gelen vapurun Hanya'ya ulaşmasına kadar burada tutulması ve Arap göçmenlerin evlerinde iskân edilmesi istenmiştir. Ayrıca Arap muhacirlerin şeyhlerine de bu konu hakkında bilgi verilerek şeyhinde muhacirlere kölelere iyi davranılması konusunda

44 Parlatur, a.g.m., s.419.

45 BOA, HR.TO, D:476, G:28.

46 BOA, HR.TO, D:476, G:28. Anlaşmanın birinci ve ikinci maddesi.

47 BOA, HR.TO, D:476, G:28. Anlaşmanın beşinci maddesi.

48 BOA, HR.TO, D:261, G:37.

öğüt vermesi istenmiştir.⁴⁹ Ayrıca, İstanbul'da sahiplerinin yanına gidecek kölelere izin verilerek eğer yanlarına gitmek istemezler ise Girit'te Müslüman ailelerin yanında hizmetkârlığa geçebilecekleri iletilmişti. Hanya'da bulundukları sürede oluşan masrafların ise eski ya da yeni sahipleri tarafından ödenmesine karar verilmiştir.⁵⁰

Aynı tarihlerde Afrika içlerinden limanlara taşınmaya devam edilen kölelerle ilgili İngilizler daha sıkı kontrol ve sert önlemler alınması konusunda yazışmalar yapmaktaydılar. Bölgedeki İngiliz yetkililer, yerel yönetici ve yerli tüccarlara köleleri kervanlarıyla birlikte Bingazi'ye getirmemeleri konusunda, uyarı ve cezaları bildiren duyurular yapılmasıyla bir nebze olsun bu trafiğin önüne geçilebileceğini düşünmüşlerdi. Ayrıca söz konusu trafiğin ana aktörlerinden biri olan "*kötü şöhretli Abdülkadir'in*" de bir an önce tutuklanması gerekmektedir. Aynı yazışmada Hanya limanına yanaşan şüpheli gemilerin liman kolluk güçleri tarafından gerektiği aranmadığı ve Osmanlı yetkilileri tarafından şehir valisine kontrollerin daha sıkı yürütülmesiyle ilgili bir emir verilmesiyle ilgili tavsiyede bulunulmasının bir zorunluluk olduğu vurgulanmıştır. Bingazi'den kalkarak Girit ve Levant'a giden yelkenli gemilerde, Türk posta vapurlarında kaçak taşınan köleleri gün ışığına çıkarmak için daha etkili yöntemlere başvurulması gerektiği İngiliz yetkililer tarafından vurgulanmıştır.⁵¹

1885 tarihli bir başka belgede siyahi köle taşıyan, Trablusgarp'tan kalkıp İstanbul'a gidecek olan geminin Kandiye'ye uğradığında durdurularak azadnâmesi bulunmayan kölelerin tutuklanması emredilmiştir.⁵² 1893 tarihinde içinde Afrika siyahilerini taşıyan ve köleleri Girit'e ihraç etmeyi planlayan Osmanlı bayraklı gemi ve tüccarlar hakkında 1880 tarihli İngiltere- Osmanlı Anlaşması'nın beşinci maddesinin uygulanması istenmiştir. İçinde siyahi esir bulunduğu ihbar edilen Osmanlı gemilerinde arama yapılabilmesi için Bab-ı Ali Girit Vilayeti başkanlığına izin vermiştir.⁵³ Söz konusu madde uyarınca gemiye el konmuş sorumlular da tutuklanmıştır.

İngiliz yetkililer, Doğu Akdeniz'in farklı bölgelerinde devam eden köle ticaretine karşı önlem alınmasıyla ilgili pek çok adım atmışlardır. Bu noktada Bingazi'den veya diğer Afrika limanlarından Selanik'e gelen tüm Türk ticari gemilerinin, yerel deniz kuvvetleri yetkilileri tarafından aranıncaya kadar kıyıyla iletişim kurmalarına izin verilmemesinin etkili bir çözüm olabileceği vurgulanmıştır.⁵⁴ İngilizler 1889 yılına gelindiğinde en azından da Mısır'da köle ticaretinin fiilen durdurabildiklerine inanmaktadırlar. Her ne kadar birkaç kaçakçı aracılığıyla sınırdan çok az sayıda faaliyet devam etse de düzenlemeler artık sonuç vermeye başlamıştır.⁵⁵

49 BOA, HR.TO, D:261, G:37.

50 BOA, HR.TO, D:261, G:37.

51 Slave Trade. No. 1 (1884), No. 56, S. 35.

52 BOA, HR.TO, D:262, G:58.

53 BOA, HR.TO, D:265, G:91.

54 Slave Trade. No. 1 (1884), No. 78, S. 60.

55 Slave Trade. No. 1 (1889), No. 44, s. 66.

Gümrükler Üzerinden Gerçekleştirilen Kaçakçılık Faaliyetleri

Gümrükler Osmanlı gelir kaynaklarının önemli bir kısmını oluştursa da gümrük siyasetinin ardında yatan neden sadece gelirleri artırmak değildi. Osmanlı gümrük politikaları aynı zamanda yabancı müdahalesine karşı oluşturulmuş bir kalkan olarak kullanılmaktaydı. Gümrük politikalarının asıl hedefi ihracatı artırarak ekonomiyi geliştirirken yerli sanayiye de koruma altına almaktı.⁵⁶ Kapitalist ekonomilerin tüm dünyaya yayılması ile gümrükler Avrupalı ülkelerde yavaş yavaş kaldırılmaya başlanmıştır. 1874'te fiilen kaldırılan kara ticaretindeki iç gümrükler iç ticarete de bir rahatlamayı beraberinde getirmiştir.⁵⁷ Dahili gümrükler, karada 1874'te kaldırıldı. Ancak, deniz yoluyla yapılan ticaretten alınan gümrükler 1900'lere kadar devam etmişti; çünkü, deniz yoluyla yapılan giriş çıkışları kontrol etmek çok daha zor ve ehemmiyetli olmuştu. 1880'lere gelindiğinde bazı küçük yerlere bile gümrük idareleri kurularak ticareti kontrol altında tutma çabalarının devam ettiği görülmektedir. Yüksek vergilerden dolayı kaçak ticaretin, her türlü mal yükleme ve boşaltmaya uygun yerler olan kıyı şeridindeki nehir ağızlarına doğru geniş ve hızla yayılması devletin buraları kontrol altına alma çabasını da anlamlı kılmaktaydı.⁵⁸ Bu nedenle gümrükler üzerinden de vergi kaçırma ve kaçakçılık faaliyetleri sıkça rastlanan sorunlardan biri olmuştur. Devlet her ne kadar önlemler alarak bu yasa dışı faaliyetlere engel olmak istese de çoğu kez yerel memurların da ihmalleriyle Doğu Akdeniz kıyılarında gümrükler üzerinden kaçakçılık sık rastlanan bir duruma dönüşmüştür.

İngilizler için bu bölge hem ham madde satın alabilecekleri hem de mamul ürün satabilecekleri önemli pazar alanlarından biri olmuştu. 16 Ağustos 1838 tarihli Osmanlı-İngiliz Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile İngiltere sadece kârlı çıkacağı bir anlaşmaya imza atmamış ve Yakın Doğu'da geniş bir etki alanı oluşturmanın ilk adımını atmıştı. Bu anlaşma, mevcut kapitülasyon imtiyazlarını süresiz teyit etmekle kalmayıp dâhilî resimlerin kaldırılması ile ithalâtta eşyanın değeri üzerinden yalnız % 3, ihracatta ise % 9 gümrük vergisi getirmişti.⁵⁹ 19. yüzyılın sonunda artık Osmanlı Devleti'nin merkez ülkelerle mamul mal ithalatı ve hammadde ihracatı temelinde eklemelenmesi belirginleşmeye başlamıştı.⁶⁰ Dış ticaret hacminin artışı Osmanlı gümrüklerinde bir düzenleme gerektirmişti. 1881'den itibaren Emil Bertram'ın başında olduğu reformlar, Rüşûmât Emaneti, Reji ve Maliye Nezareti'nde görevleri süresince de devam etmişti.⁶¹ Çelik'e göre Bertram Efen-

56 Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu, 1700–1922* (Çev. A. Berktaş), İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 946.

57 Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, s. 197.

58 BOA, İ.ŞD, D:58, G:3338.

59 Halil İnalcık, "İmtiyazât", TDV İslâm Ansiklopedisi, (22): 245-252. İstanbul.

60 Murat Baskıcı, "Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 64(1) 2009, s.64.

61 Birten Çelik, "Osmanlı Gümrüklerinde 19. Yüzyıl Son Döneminde Yapılan Reformlar ve

di'nin görev sürecinde yasal düzenlemelerin bir bölümü kendisi görevdeyken bir kısmı da görevi sonrasında uygulamaya konulabilmektedir.⁶² Bertram Efendi'nin hazırlamış olduğu 15 Eylül 1886 tarihli nizâmnâme konumuz açısından önemlidir.⁶³ “*Manifesto hâricinde zuhûr eden eşyâ hakkında ta’lîmât*” adıyla kabul edilen yasal düzenlemeyle gümrüklere deniz yoluyla gelen yolcu ve ticari gemilerinin beyan ettikleri dışında mal bulundurmaları yasaklanmıştır. Bu tür vakalarda para cezası uygulanacağı da belirtilerek gümrükler üzerinden yapılacak kaçakçılığın önüne geçilmek istenmiştir. Çelik, önemli bir tespitte bulunmakta ve farklı ülkelerle imzalanan antlaşmalarda farklı tarifeler uygulanması nedeniyle tarife dışı kalan mallara ilişkin nasıl bir işlem yapılması ve hangi ölçüde gümrük bedeli alınacağı net olmadığı için kaçakçılığın yoğunlaştığı süreç olan 1860’lardan sonra söz konusu manifestonun önemli bir tedbir olduğunu belirtmektedir.⁶⁴

Gümrükler üzerinden yürütülen kaçakçılığın engellenmesine yönelik düzenlemeler sürdürülmüştür. Gemilerdeki yolcuların gizli bir şekilde üzerlerinde taşıdıkları kaçak malların yakalanabilmesi amacıyla kolcular görev yapmakta ancak sadece erkek yolcular aranabilmektedir. Kolcuların erkek olmasından dolayı kadın yolcular aranmamaktadır. İşleyişteki bu boşluğun ortadan kaldırılabilmesi için kadın yolcuların aranması amacıyla 1901 yılından itibaren Osmanlı gümrüklerinde kadın kolcular istihdam edilmeye başlamıştı.⁶⁵ Gümrüklerde genelde gemilere mal ve ürün yükleme ya da boşaltılması esnasında eksik ürün bildirimi yapılması yoluyla da kaçakçılık yapılmaktadır. Kimi kez özensizlik kimi kez de yerel memurlarla iş birliği olması bu türdeki kaçakçılık faaliyetlerinin artmasına neden olabilmekteydi. 1886 tarihli Nizâmnâme aslında tam da bu soruna odaklanmıştır. Nizâmnâme öncesi 1861 tarihli bir kayıta Kıbrıs Tuzla İskelesi’nde İsveç Konsolos vekili Antonaki’nin 23 balya (216,5x23=4979,5 kg) ham ipeği Kıbrıs gümrüğünden kaçırmış olduğu belirtilmektedir. Konsolos vekiline bu kaçakçılık sırasında kayıkçı Cevani, arabacı Baki, hamal Yasumi isimli şahısların yardımları olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine konsolos vekili hapisle cezalandırılması uygun olmayacağı gerekçesiyle iki kat gümrük resmi ödeyerek cezalandırılmasına karşın yardım edenlerin devletin malını kaçırmak gerek-

gpr

Akademik
Bakış

363

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

Yabancı Uzmanlar”, XVIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler (III. Cilt), Edit. Semiha NURDAN – Muhammed ÖZLER, , Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2022. s. 187. ss.173-211.

62 Çelik, a.g.m., s. 188.

63 Altı maddeden oluşan manifestoyla yük ve yolcu taşımacılığı üzerinden oluşabilecek yasa dışı durumlara engel olunması amaçlanmıştır. Madde 1 — Manifestoya dâhil olmyan eşyanın âti-deki bendelerde mu’âmele-i istisnâ’iyye ile tefrik edilmiş olan ksmundan mâ’adâ kâffesinden iki kat resim alınacak ve bu iki kat kâmilên irâd-ı kayd olunacaktır. Yolsuzluk acenta veyahud kaptanın tesâmüh veyahut kusûrundan neşet eyleyibde bu bâbda bir şikâyet tahaddüs eyler ise sâhib-i eşyanın fazla verdiği resmi acenta veyahud kaptandan araması iktizâ edeceği cihetle bu yolda müdâfa’a olunması lâzımdır. Nizamnamenin tamamı için bkz.; Düstûr, Birinci Tertib, C 5, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1937, s. 518.

64 Çelik, a.g.m., ss. 189-190.

65 Birten Çelik, “Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı: Kadın Gümrük Kolcuları (1901-1908)”, *Belleten*, C 79, S. 286 (Aralık 2015), ss. 1003-1038.

çesiyle altı ay hapis cezasına çarptırılmasına karar verilmiştir.⁶⁶

Gümrüklerdeki kaçakçılık faaliyetlerinde yereldeki memurların yolsuzlukları ya da ihmallerinin de etkili olduğu sık rastlanan bir olgudur. 1881 yılında İskenderun Rüşûmât İdaresi bir yangın atlatmıştır. Yangının adli makamlarca yürütülen soruşturmada kasten çıkarıldığı ve işin başında da Rüşûmât İdaresi'nin eşyâ-yı ayniye memuru Mehmed Efendi'nin olduğu tespit edilmiştir. Tüm Rüşumat Dairesi personelinin ifadesi alındıktan sonra tablo netleşmiştir. Büyük ihtimalle söz konusu gümrükte uzun süredir devam eden yolsuzlukların üstüne gidilmesi bu işe karışanların kanıtları yok etmek amacıyla çıkardığı bir yangınla sonuçlanmıştır.⁶⁷

Nizâmnâmenin etkili sonuçlar yarattığına dair İngiliz belgelerinde de izler bulunmaktadır. Kikladlar ve özellikle de Siroz'un 1897 yılına ilişkin ticari raporlarında İngilizler, 1886 tarihli Nizâmnâmeye atıflarda bulunmuşlardır. Siroz'da 1896 yılı için ticarete belirgin bir durgunluğun yaşanmamasının 1897'de Girit krizi sırasında geçici olarak Kiklad Adaları'na yerleşen Giritli tüccarların ada ekonomisine kazandırdığı hareketliliğe yorulmaktadır. Ancak İngilizlere göre Siroz'un ekonomik geleceği pek de parlak değildir. Pire, açılan fabrikalar ve limanında artan ticari hacmiyle Yunan ticaretinin merkezi haline gelmiş bu durum da, küçük Yunan adalarının ticari faaliyetlerinin azalmasına neden olmuştur. Ayrıca Sirozlu tüccarların Girit sorununun uzayacağı beklentisiyle aşırı stok yapmaları nedeniyle kriz akut hale gelmiştir. Çünkü beklenildiği ölçüde erimeyen stoklardan dolayı büyük maddi kayıplar oluşmuştur. Ada ekonomisini olumsuz etkileyen bir diğer faktör de 1886 yılında çıkarılan ve yurt dışından transit geçen malların, gönderici tarafından sadece varış limanına indirileceğine dair bir garanti verilmedikçe Türk gümrük depolarından çıkmasına izin verilmediğini düzenleyen Nizâmnâmedir. Söz konusu yasal düzenleme, malların fiilen varış limanlarına indirildiğini gösteren, Osmanlı Devleti'ndeki Yunan Konsolosları tarafından tasdik edilen sertifikaların da ibraz edilmesini gerektirmektedir. İngilizlere göre bu düzenleme tütün, tömbeki, şeker ve kahve ticaretini etkilemiş, Osmanlı topraklarında kaçakçılığının önlenmesi amacıyla yürürlüğe konulmuştur. Gerekli garantiyi almanın zorluğu nedeniyle hem kaçakçı hem de gerçek tüccar bu durumdan eşit derecede etkilenmektedir. Sonuç olarak, Siroz limanının transit ticareti şu anda kötü durumdadır.⁶⁸

Girit'te yaşanan kaçakçılıkla ilgili bir başka örnek, sorunun ada yöneticilerinin siyasi tavrıyla ilgili olduğunu göstermektedir. Adadaki ürünlerin büyük bir kısmı, kaçakçılık yoluyla adadan çıkarılmaktadır. İngilizler, bu durumla ada yönetiminin kasten kaçak ticarete göz yumduğunu çünkü Osmanlı Devle-

66 BOA, A.MKT.MVL, D:134, G:87.

67 Naim Ürkmez, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İskenderun Limanı'nda Yapılan Yolsuzluklar" *Hatay Tarihi ve Kültürü Üzerine Araştırmalar-1 Dr. Mehmet Tekin Armağanı*, Edit. Sacit Uğuz Doç. Dr. Bülent Arı, Mustafa Kemal Üniversitesi Yayını No. 59, Hatay, 2016, s. 153.

68 No. 2252 Annual Series. Diplomatic and Consular Reports. Greece. Report for the Year 1898 of the Trade of the Cyclades, s.4.

ti'ne "fayda sağlamak istemedikleri" gibi bir tespitle açıklamaktadırlar. Oysaki adadaki ekonomik kriz ciddi boyuttadır. Üzüm ihracatının devam etmekte kısa süre sonra başlayacak olan şarap ihracatı ve zeytin hasadının da eylül ayında başlaması nedeniyle, bu kaçak ticaretin önüne bir an evvel geçilmelidir.⁶⁹ Yasal ticareti büyük oranda sabote eden gümrükler üzerinden yürütülen kaçakçılık kayıt dışı bir ekonomi yarattığı gibi devlet gelirlerine de ağır bir darbe anlamına gelmektedir. 19. yüzyılın son döneminde Osmanlı Devleti'nin mali durumu göz önüne alındığında gümrük vergilerinin önemi daha anlamlı hale gelmektedir. 1886 Nizâmname'si büyük yararlılık sağlamışsa da söz konusu faaliyetin tamamen engellediğini iddia etmek mümkün değildir. Çünkü bireysel ihmallerin ya da yolsuzlukların denetimi son derece zordur.

Sonuç

Akdeniz Coğrafyası tüm tarihsel süreçlerde büyük güçlerin egemenlik savaşları içinde olduğu bir mücadele alanı olmuştur. Özellikle 19. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı Devleti de bu rekabete dâhil olmuş ve olumsuz etkilenmişti. Sürece dair incelenen tarihsel olaylar ve kaynakların analizi sonucunda ulaşılan bulgular uluslararası bu konjonktürel durumun Doğu Akdeniz sularında yasa dışı faaliyetlerin daha da artmasında etkili olduğunu göstermiştir. Çalışmada ulaşılan bulgular çerçevesinde, Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de zayıflayan otoritesinin kaçakçılık faaliyetlerinin artışını nasıl etkilediği sorusu çerçevesinde ele alınmış ve Osmanlı'nın güvenlik zafiyetleri ile dış müdahaleler arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca kaçakçılığın sadece ekonomik bir faaliyet değil, aynı zamanda bölgesel istikrarsızlığa ve etnik/siyasi gerilimlere zemin hazırlayan bir unsur olduğu da ulaşılan bir başka önemli çıkarımdır. Böylece çalışmanın, Doğu Akdeniz'deki kaçakçılık faaliyetlerinin siyasi, ekonomik ve toplumsal boyutlarını bir arada ele alarak literatüre sunduğu katkı daha görünür kılınmıştır.

Her yasa dışı faaliyet gibi kaçakçılık da güvenlik açıklarının en yoğun olduğu dönemlerde ve stratejik noktalarda daha fazla görülmüştü. Örneğin ada coğrafyası ve girintili kıyı yapıları kaçakçılık faaliyetleri için oldukça uygun görülmekteydi. Doğu Akdeniz sularında yapılan kaçakçılık faaliyetlerinde Girit ve Kıbrıs Adaları'nın stratejik konumlarından dolayı önemli uğrak noktalardan biri olduğu sonucuna varılmıştır. Söz konusu bu adalarda yabancı devletlerin müdahalesinin yoğun olması Osmanlı adına bir güvenlik zafiyetinin oluşmasına da neden olmuştur.

1880-1910 arası süreçte Doğu Akdeniz kıyıları üzerinden yapılan yasa dışı faaliyetlerin en önemli ortak noktası silah, patlayıcı madde ve firarilerdi. İncelenen belgelerde transferi yapan gemilerin hemen hemen hepsinin Yunanistan, İngiltere, Avusturya ve Fransa başta olmak üzere yabancı bandıralı gemiler olduğu tespit edilmiştir. Bu belgelerde transferin yapıldığı adı geçen yerlerin toplumsal karışıklıkların yoğun olduğu yerler olması dikkat çekmektedir. Bu nedenle silah ve savaş malzemeleri getirilmesi buradaki

Görüş

Akademik
Bakış

365

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

karışıklığı destekleyici faaliyetler olarak karşımıza çıkmaktadır. Emperyalist devletler bu sürece sadece aynı zamanda silah üreticisi ve tedarikçisi olarak dâhil olmuşlardı. Misyonerlik faaliyetlerinin de bu süreçte bir aracı kurum olarak kullanıldığı dikkat çekmektedir. Patlayıcı bir madde olan dinamitin balıkçılıkta kullanılıyor olduğunun ileri sürülmesi gibi kaçakçılığı yasa dışı olmaktan çıkarıp meşrulaştırmak için birçok yol denenmişti. Misyonerlerin ayrıcalıklı konumlarına yapılan atıf da kaçakçılık faaliyetlerine dâhil olduklarında yapılan işi meşrulaştırıcı bir araç haline getirmektedir.

Osmanlı Devleti kapitalizmle ekonomik ilişkilerin tüm dünyaya hızla yayıldığı bu dönemde emperyalist devletler için paha biçilmez bir hammadde kaynağı ve pazar haline gelmişti. Bu süreçte en stratejik noktalardan biri olan Doğu Akdeniz suları da bu güçler için bir rekabet alanı olmuştur. Kuşkusuz bu mücadelede en zayıf halka Osmanlı Devleti idi. Özellikle 19. Yüzyılın sonlarından itibaren müdahale gücünü iyice yitiren Osmanlı sahip olduğu coğrafyanın zenginliklerinden faydalanmak isteyen devletlerin paylaşım alanı haline gelmişti. En büyük zafiyetlerinden biri olan güvenlik ve otorite açığı ise kaçakçılık faaliyetlerinin engellenemez boyuta ulaşmasına zemin hazırlamıştır. Her ne kadar gerekli tedbirler alınmaya çalışılsa da yeterli donanımına sahip olunmaması sebebiyle kaçakçılık faaliyetlerinin uzun yıllar devam ettiği görülmektedir. En sıradan kıyı koruma aracı olarak kullanılan istimbottların sağlanmasında yaşanan sorunlar bu yetersizliğin en önemli göstergesiydi. Ulaşılan örnekler bağlamında genel olarak değerlendirmek gerekirse kaçakçılık hem ekonomik getirisi olan bir faaliyet hem de farklı çıkar ve amaçlar için emperyalizmin bir aracı olarak uzun yıllar kullanılmıştır.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA., BEO., 1289/96632.

BOA., BEO., D:1784, G:133737- D:3302, G:247588- D:557, G:41765.

BOA., DH.TMIK.M., D:128, G:75.

BOA. DH.MKT. D:1996, G:23.- D:1622, G:99.- D:210, G:6.

BOA., HR.TO., D:476, G:28.- D:261, G:37.- D:261, G:37.- D:261, G:37.- D:262, G:58.- D:265, G:91.- D:476, G:28.- D:476, G:28.

BOA., İ.Ş.D., D:58, G:3338.

BOA., A.MKT.MVL, D:134, G:87.

BOA., Y. MTV., D:220, G:82.

BOA., Y.A.HUS., D:489, G:13.

BOA. Y. EE. KP., D:15, G:1419.

BOA. Y. PRK. ZB., D:16, G:56.

Büyük Britanya Kamu Kayıtları Ofisi

Britanya Parlamento Belgeleri

Turkey. No. 2 (1890), Affairs of Crete, No. 116. -Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 138.- Turkey. No.1 (1907), Affairs of South-Eastern Europe, No. 137.-Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 208.-Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 318.- Turkey. No.7 (1896), Affairs of Crete, No. 474.-Turkey. No.1 (1898) Asiatic Provinces Of Turkey, No. 73.- Turkey. No.5 (1898), Affairs of Crete, No. 65.- Turkey. No.5 (1898), Affairs of Crete, No. 135.- Turkey. No.1 (1899), Affairs of Crete, No. 53.- Slave Trade. No. 1 (1884), No. 56.- Slave Trade. No. 1 (1884), No. 78.-

Slave Trade. No. 1 (1889), No. 44.- Slave Trade. No. 1 (1889),

Britanya Dış Ticaret Raporları

No. 2252 Annual Series. Diplomatic and Consular Reports. Greece. Report for the Year 1898 of the Trade of the Cyclades.

Resmi Yayınlar

Düstûr, Birinci Tertib, C 5, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1937.

Araştırma ve İnceleme Eserler

ADIYEKE, A. Nühket, *Osmanlı Devleti ve Girit Bunalımı*, TTK Yayınları, Ankara, 2000.

AKYILDIZ, Ali, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019.

BASKICI, "Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 64(1) 2009, 39-55.

BOSTAN, İdris, "Osmanlı Akdeniz'i Üzerine", *Coğrafya, Tarih ve Uluslararası Hukuk Boyutlarıyla Küresel ve Bölgesel Denklemede Ege ve Doğu Akdeniz*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2021.

ÇELİK, Birten, "Osmanlı Gümrüklerinde 19. Yüzyıl Son Döneminde Yapılan Reformlar ve Yabancı Uzmanlar", *XVIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler (III. Cilt)*, Edit.Se-miha Nurdan – Muhammed Özler, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2022, 173-211.

ÇELİK, Birten, "Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı: Kadın Gümrük Kolcuları (1901-1908)", *Belleten*, C 79, S. 286 (Aralık 2015), 1003-1038.

ÇELİK, Kürşat, *Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elâzığ, 2010.

ÇELİK, Mehtap. "Bir Gümrük Defterine Göre Doğu Akdeniz'deki Ticarî Hareketlilik: XVIII. Yüzyılın Ortalarında Trablusşam İskelesi". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 42, 2023, 123-50.

ENGİN, Nihat, "Osmanlılarda Kölelik", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 26, İstanbul, 2011, 246-248.

GRANT, Jonathan A., *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College 2007.

HOBSBAWM, Eric. J., *1780'den Günümüze Milletler ve Milliyetçilik Program*, Mil, Gerçeklik, (Çev. Osman Akinhay, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1995.

İNALCIK, Halil, "İmtiyâzât", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul, 2011, 245-252.

KASABA, Reşat, *The Ottoman Empire and The World Economy The Nineteenth Century*, State University of New York Press, New York.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (18538-1850)*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1976.

ORTAYLI, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınları, İstanbul, 1983.

ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay, "19. Yüzyılın Sonunda Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu- III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, Mersin, 2011, 231-240.

ÖZVEREN, Eyüp, "Giriş: Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce*, Tarih, Görünüm, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, 13-26.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1990.

PARLATIR, İsmail, "Osmanlı Sosyal Hayatından Köleliğin Kaldırılışı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, C. 31, S. 1-2, 1987, 417-420.

QUATAERT Donald, *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922* (Çev. A. Berktaş), İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.

TEKELİ, İlhan, "Bir Akdeniz Üst Anlatısı İçinde İzmir", *Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Kitabı*, İzmir 2016, 13-36.

TEKELİ, İlhan, *İzmir Modeli, İzmir İçin Demokratik Bir Belediyecilik Önerisi*, II. Kitap, İzmir Akdeniz Akademisi, İzmir, Eylül, 2018.

TOGRAL, Özge, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz Limanlarında Kaçakçılık Faaliyetleri (Antalya, Alanya, Beyrut, Cebel-i Lübnan)*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

gpr

Akademik
Bakış

367

Cilt 18
Sayı 36
Yaz 2025

Tarih Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, Antalya, 2020.

TOLEDANO, Ehud R., *Osmanlı Köle Ticareti 1840–1890*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

UÇAROL, Rifat *Siyasi Tarih 1789-1994*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995.

ULUTAŞ Songül, “Çukurova Bölgesi Ermeni Olaylarında Kıbrıs’ın Rolü”, *Uluslararası Kıbrıs Sempozyumu Kitabı, Mersin’den Kıbrıs’a Tarih, Hukuk ve Gelecek*, Mersin, 2012, 85-93.

UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015.

ÜRKMEZ, Naim, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İskenderun Limanı’nda Yapılan Yolsuzluklar” *Hatay Tarihi ve Kültürü Üzerine Araştırmalar-1 Dr. Mehmet Tekin Armağanı*, Edit. Sacit Uğuz Doç. Dr. Bülent Arı, Mustafa Kemal Üniversitesi Yayını No. 59, Hatay, 2016, 146-159.

İnternet Sayfası

<https://sozluk.gov.tr/>, son erişim tarihi 18.06.2024.

Extended Abstract

The Eastern Mediterranean has long been a strategic region, serving as a battleground for various political powers throughout history. Our study focuses geographically on the Eastern Mediterranean, specifically examining the issue of smuggling activities in the late 19th and early 20th centuries, during which these waters, under Ottoman sovereignty, became an arena for competition among foreign states and saw a rise in uncontrollable smuggling operations. The main objective of this research is to analyze the smuggling activities and their impacts in the Eastern Mediterranean from the late 19th century until the early 20th century, particularly between 1880 and 1910. The study delves into various categories of illegal trade, including explosives, weapons, seditious publications, human smuggling, and tax evasion. Archival records and secondary sources were used to focus on specific cases, with particular attention to smuggling operations along the island coasts, such as Crete and Cyprus, which were significant hubs for these activities. One of the noteworthy findings is that these illicit activities intensified in response to the Ottoman Empire’s declining internal and external intervention capabilities. Despite limited resources, the Ottoman state attempted to implement various measures to curb smuggling. However, defining smuggling and setting clear boundaries for such activities is complex, as the nature of illegal trade was fluid and constantly evolving. Factors such as fluctuating customs regulations or the temporary banning of certain publications added to the difficulty of defining smuggling. During this period, smuggling primarily involved arms, explosives, and fugitives, and the majority of the ships involved in these operations sailed under foreign flags, including those of Greece, Britain, Austria, and France. The destinations for these shipments were often regions with significant social unrest, making it clear that the influx of arms and war materials fueled ongoing conflicts. Furthermore, imperialist states not only participated in this trade but also acted as weapon producers and suppliers. Missionary activities during this period also played a role in facilitating smuggling operations. Various justifications, such as claiming that dynamite (an explosive material) was used for fishing, were employed to legitimize smuggling. Additionally, the privileged position of missionaries allowed them to provide cover for smuggling activities, further complicating efforts to suppress these operations. In this period, the Ottoman Empire became a valuable source of raw materials and a market for imperialist states as global capitalism spread rapidly. The Eastern Mediterranean emerged as a critical zone of competition, and the Ottoman Empire was the weakest link in this struggle. By the late 19th century, the Ottomans had lost much of their ability to maintain order, and the region became a battleground for foreign powers seeking to exploit its resources. The Empire’s significant security and authority gaps provided fertile ground for smuggling operations to flourish. Despite efforts to address these issues, the lack of adequate resources, such as the difficulties in providing steamships for coastal protection, was a clear indication of the Empire’s weakness. In conclusion, smuggling during this period served both as a profitable economic activity and as a tool for imperialism, with foreign powers using it to further their own interests for many years.