

T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

LAZKİYE LİMANI
(1876-1908)

ELİF KÜTÜKÇÜ DAYI
1208205105

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. AZİZ TEKDEMİR

EDİRNE 2024

Tezin Adı: Lazkiye Limanı (1876-1908)

Hazırlayan: Elif Kütükçü Dayı

ÖZET

Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından olan Lazkiye Limanı, yüzyıllar boyunca sürdürdüğü ticari trafiğini Osmanlı Devleti'ne dahil olduktan sonra da devam ettirmiştir. Zaman zaman uğradığı değişimler ile gelir hacminde azalmalar yaşasa da hiçbir zaman kesintiye uğramamıştır. Bölgede yetişen kendine has ürünleri ile her zaman yabancı tüccarın ilgi odağı olmuştur. Buharlı teknolojilerin dünyaya yayılımı ile başlayan süreçte Avrupa ile etkileşim içinde olan liman ticari bir merkez haline gelmiştir. Bulunduğu konum itibari ile önem arz eden liman, XIX. yüzyılda gerek yerli tüccar ve yöneticilerin gerekse yabancı yatırımcıların atılımlarına söz konusu olmuştur. Fener, gümrük, karakol ve karantina mahalleri gibi ticari bir limanın sahip olması gereken pek çok özelliğe sahip olan ve doğal bir liman arazisi üzerinde bulunan Lazkiye Limanı, günümüzde dahi önemini devam ettirmektedir.

Anahtar Sözcükler: *Doğu Akdeniz, Ticaret, Liman, Osmanlı Devleti.*

Name of Thesis: Port of Latakia (1876-1908)

Prepared by: Elif Kütükçü Dayı

ABSTRACT

Port of Latakia, one of the important ports of the Eastern Mediterranean, continued its commercial traffic for centuries after it was incorporated into the Ottoman Empire. Although it has experienced decreases in its income volume due to changes it has undergone from time to time, it has never been interrupted. It has always been the center of attention of foreign merchants with its unique products grown in the region. Latakia Port, which interacted with Europe in the process that started with the spread of steam technologies to the world, became a commercial center. Since the location of Latakia is important, both local merchants administrators and foreign investors prepared projects for the development of the port in the 19th century. Latakia Port, which has many features that a commercial port should have, such as lighthouses, customs, police stations and quarantine areas and is built on a natural harbor land, continues its importance even today.

Key Words: *East Mediterranean, Trade, Port, Ottoman Empire.*

ÖN SÖZ

Lazkiye Limanı, başta pamuk ve tütün olmak üzere önemli ticaret ürünlerinin Avrupa'ya ihraç edildiği ticari bir limandır. Aynı zamanda çeşitli milletlerin bir arada yaşadığı bölge, ticaretin yanı sıra yolcu trafiğinde de Avrupa Vapur Şirketlerinin güzergahında yer almıştır. Osmanlı Devleti, limanlara gelen ticari ürünlerden aldığı vergilerle hazineye büyük oranda gelir sağladığından limanlarını kontrol altında tutmak için bu bölgeleri düzenlemeye ve geliştirmeye çalışmıştır. Bu bağlamda bir liman kenti olan Lazkiye de devletin düzenleme ve geliştirme girişimlerinden nasibini almıştır. Yapılan çalışmalarda genel olarak bölgedeki ticari ürünlere ve kentin nüfus yapısına değinilmiş fakat liman özelinde bir çalışma yapılmamıştır. Yapmış olduğumuz bu çalışmada, ele aldığımız süreç içinde limanın değişimi için atılan adımlardan, limandaki faaliyetlerden ve limanın konumu itibarıyla bölgede gerçekleşen yasa dışı faaliyetlerden bahsedilmiştir.

Çalışmamız giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde Lazkiye Kenti'nin kuruluşundan Osmanlı Devleti'ne dahil oluşuna, fethinden sonra küçük bir nahiye iken XIX. yüzyılda sancak oluşuna kadar kısa bir tarihçesi verilmiş ve limanın ticari açıdan arz ettiği önemden bahsedilmiştir. Birinci bölümde konumu itibarıyla Avrupalı Devletler ile olan ilişkisi ve bu bağlamda liman işlerliğinin arttırılması amacıyla limanın temizlenmesi yönünde atılan adımlardan bahsedilmiştir. İkinci bölümde limanda devlet kontrolünde yürütülen ticarete, ulaşım, limanda bulunan konsoloslara ve faaliyetlerine değinilmiştir.

Üçüncü bölümde devletin içinde bulunduğu durum çerçevesinde limanın kaçakçılığa elverişli konumda olmasından dolayı limanda yürütülen yasa dışı faaliyetler anlatılmıştır. Çalışmamızın ana kaynağını Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgeleri oluşturmaktadır. Metin içerisinde yer alan tablolar limanın işlerliği açısından önem arz etmektedir. Yine çalışmamızda ele aldığımız sürecin anlaşılabilirliğini sağlamak amacıyla yerli ve yabancı literatürden faydalanılmıştır.

Çalışmamız konusuna beni teşvik eden, bana her daim ışık olarak yolumu aydınlatan ve çalışmamız süresince benden yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen tez danışmanım, Sayın Doç. Dr. Aziz TEKDEMİR' e,

Beni her daim motive etmeye çalışan, çalışmalarım süresince maddi ve manevi desteklerini benden esirgemeyen, tez çalışmalarımı yürüttüğüm süre zarfında zaman zaman ihmal etmeme rağmen her zaman yanımda olan sevgili eşim, Abdurrahim Enes DAYI' ya,

Son olarak eğitim hayatım boyunca her zaman arkamda duran, maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman benden sakınmayan, sabırla ve anlayışla beni her daim motive eden sevgili annem Zuhale KÜTÜKÇÜ ve sevgili babam Sedat KÜTÜKÇÜ' ye sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Elif KÜTÜKÇÜ DAYI

Edirne/2024

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖN SÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	vii
HARİTA, ŞEKİLLER VE TABLO LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

1. LİMANIN TEMİZLENMESİ YÖNÜNDE ATILAN ADIMLAR	10
1.1. Liman Dairesi Odaları Tadilatı Girişimi	35
1.2. Liman Fenerinin Tadilatı	37
1.3. Liman Gümrüğünün Tadilatı.....	39
1.4. İskele Komisyonu Odalarının Tadilatı	44
1.5. İskele Karakolları İnşaatı	46

II. BÖLÜM

2. LİMANDAKİ FAALİYETLER.....	51
2.1. Limanda Ticaret	53
2.2. Limanda Ulaşım	59
2.3. Limandaki Konsolosluklar	62
2.4. Limanda Karantina Uygulamaları	64

III. BÖLÜM

3. LİMANDAKİ YASA DIŞI FAALİYETLER.....	67
3.1. Silah Kaçakçılığı.....	68
3.2. İnsan Kaçakçılığı.....	71
3.3. Tütün Kaçakçılığı.....	89
 SONUÇ	93
KAYNAKÇA.....	95
EKLER	105

KISALTMALAR

A.MKT.UM: Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayet Yazışmaları

BEO: Bâb-ı Alî Evrak Odası

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

C: Cilt

DH.EUM.MH: Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Belgeleri Muhasebe Kalemi

DH.İD: Dahiliye Nezareti İdare Evrakı

DH.TMIK.M: Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu

DER: Derleyen

DİA: Diyanet İslam Ansiklopedisi

HR.MKT: Hariciye Mektubî Kalemi

İ.AS: İrade-i Askeri

İ.DH: İrade Dahiliye Nezareti

İ.HUS: İrade Hususi

İ.MVL: İrade Meclis-i Vâlâ

İ.ŞD: İrade Şura-yı Devlet

İ.TNF: İrade Ticaret ve Nafia Nezareti

MKT.MHM: Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi

MVL: Meclis-i Vâlâ Riyaseti Belgeleri

Nr: Numara

S: Sayı

s: Sayfa

SVB: Salname-i Vilayet-i Beyrut

ŞD: Şûrâ-yı Devlet

Y.PRK.ASK: Yıldız Perakende Askerî Maruzât Evrakı

Y.PRK.PT: Yıldız Perakende Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı

ZB: Zabtiye Nezareti



HARİTA, ŞEKİLLER VE TABLO LİSTESİ

Harita 1. Limanın Temizlenmesi Hakkında Harita	12
Harita 2. Yüzbaşı Tevfik Efendi'nin 1867 Tarihli Haritası	16
Harita 3. 12 Mayıs 1908 Tarihli Yeniden Düzenlenen Liman Haritası.....	33
Harita 4. 12 Mayıs 1908 Tarihli Yeniden Düzenlenen Dalga Kıran Haritası.....	34
Harita 5. Karakolhane ve Kulelerin İnşa Edileceği Güzergahı Gösteren Harita	47
Şekil 1. 1866 Lazkiye Kasabası	3
Şekil 2. 1866 Lazkiye Limanı	12
Tablo 1. Lazkiye'nin İdari Teşkilatındaki Değişiklikler	2
Tablo 2. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla İskelede Gelen Eşya ve Erzaklardan Alınacak Vergiler	13
Tablo 3. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	21
Tablo 4. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	22
Tablo 5. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	23
Tablo 6. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	24
Tablo 7. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	25
Tablo 8. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	26
Tablo 9. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	27
Tablo 10. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	28
Tablo 11. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	29
Tablo 12. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları	30
Tablo 13. 2 Rıhtım Duvarının İnşasıyla Limanın Derinleştirilmesine Dair Masraf Listesi	30
Tablo 14. Dalga Kıran Duvarı İçin Yeniden Düzenlenen Masraf Listesi	31
Tablo 15. Harab Nahiyesi'ne Gümrük Dairesi Yapılması Hakkında Düzenlenen Rapor	42
Tablo 16. Basit Nahiyesi'ne Gümrük Muhafız Memurluğu Odası Yapılması Hakkında Düzenlenen Rapor	43

Tablo 17. Messageries Maritim Kumpanyası 1880-1890 Lazkiye Emtia ve Yolcu Geliri	55
Tablo 18. 1890-1900 Tarihleri Arası Mersin İskelesini Kullanarak Lazkiye'ye Gidip-Gelen Yolcuların Sayısı	60
Tablo 19. 1900-1910 Tarihleri Arası Mersin İskelesini Kullanarak Lazkiye'ye Gidip-Gelen Yolcuların Sayısı	61
Tablo 20. 1902 Yılı Lazkiye'de Görevli Konsoloslar	63
Tablo 21. 1903 Yılı Lazkiye'de Görevli Konsoloslar	63
Tablo 22. 1906 Yılı Lazkiye'de Görevli Konsoloslar	63
Tablo 23. 1908 Yılı Lazkiye'de Görevli Konsoloslar	64
Tablo 24. 1908 Mart Başlangıcından Bitişine Kadar Lazkiye İskelesini Kullanarak Yolculuk Yapanların Listesi	74
Tablo 25. 1908 Mayıs Başlangıcından Bitişine Kadar Lazkiye İskelesini Kullanarak Yolculuk Yapanların Listesi	76
Tablo 26. 14 Şubat 1906'dan 13 Mayıs 1906 Sonuna Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	79
Tablo 27. Mayıs 1906'dan Haziran 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	81
Tablo 28. Haziran 1906'dan Temmuz 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	83
Tablo 29. Temmuz 1906'dan Ağustos 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	84
Tablo 30. Ağustos 1906'dan Eylül 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	84
Tablo 31. Eylül 1906'dan Ekim 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi	86

GİRİŞ

Lazkiye (اللاذقية); Akdeniz'in doğusunda, Suriye Arap Cumhuriyeti'nin batısında yer alan doğal bir liman şehridir. Şehir, ilkçağlardan itibaren konumundan dolayı ticari ve siyasi mücadelelere sahne olmuş ve sık sık iktidar değişikliğine uğramıştır.¹ Fenikeliler tarafından kurulduğu kabul edilen şehir Ramtha olarak adlandırılmıştır. M.Ö. III. yüzyılda I. Selefkos tarafından yeniden imar edilen şehre annesi Laodice'ye atfen Laodicea (Laodikeia) adı verilmiştir.² Roma yönetiminden sonra Bizans İmparatorluğu'nun liman kenti olan Lazkiye, 629 yılından itibaren İslam ordularının da fetih hareketlerinin yer aldığı Bilad-ı Şam bölgesi içine girmiştir. Hz. Ömer, bölgenin fethi için Ebû Ubeyde b. Cerrah'ı görevlendirmiş ve emrine Ubâde b. Sâmit'i komutan atamıştır. Komutan Ubâde b. Sâmit Lazkiye'yi savaştan fethetmek için şehrin kalesine girmeyi planlamıştır. Lazkiye hazırlanan plan sayesinde kolaylıkla ve fazla kan dökülmeden ele geçirilmiştir.³

637 yılında İslam Orduları tarafından fethedilen Lazkiye, sahip olduğu önemli mevkinden dolayı sık sık el değiştirmiştir. Şehir X. yüzyılda tekrar Bizans kontrolüne girmiştir. Ancak bölge XI. yüzyıldan itibaren Haçlı birliklerinin ilgi odağında olmuş ve Bizans-Haçlı yönetimleri arasında el değiştirmeye devam etmiştir. 1088 yılında Haçlılarla mücadeleye giren Selahaddin Eyyubi, bölgeyi ele geçirmesine rağmen egemenliği uzun sürmemiştir. Şehir önce Moğol daha sonra da Memluk hakimiyetine geçmiştir. XVI. Yüzyıl'da Yavuz Sultan Selim'in Halep ve Suriye'deki Memluk Hakimiyetine son vermesiyle Lazkiye Osmanlı Devleti yönetimine girmiştir.⁴ Osmanlı taşra teşkilatı içine giren Lazkiye, Trablusşam Sancağının Cebile Kazasına bağlı bir nahiye olmuştur. Lazkiye'nin Osmanlı yönetimine girdikten sonra idari teşkilatı sıkça değişmiştir.

¹ Şit Tufan Buzpınar, "Lazkiye", *DİA*, C. 27, TDV Yayınları, Ankara, 2003, s. 117.

² Buzpınar, a.g.e., 27/117.

³ Sedat Bilinir, "Lazkiye'de İslâm Fethi'nden Haçlı Kontrolüne Kadar Geçen Hakimiyet Süresi (636-1098)", *Curr Res Soc Sci*, 4/3, (2018): 119.

⁴ Buzpınar, a.g.e., 27/117.

Tablo 1. Lazkiye'nin İdari Teşkilatındaki Değişiklikler⁵

LAZKİYE	اللاذقية	Nâhiye (1516)	Trablus > Arap vilâyeti
		Nâhiye (1547-1645)	Trablusşam > Trablusşam eyâleti
		Sancak (17.yy)	Sayda eyâleti
		Sancak (1847-1864)	Sayda eyâleti
		Sancak (1865)	Sûriye vilâyeti
		Sancak (1866-1867)	Sayda eyâleti
		Kazâ (1868-1879)	Trablusşam > Sûriye vilâyeti
		Sancak (1880-1888)	Sûriye vilâyeti
		Sancak (1889-1918)	Beyrut vilâyeti

Lazkiye, sahip olduğu çeşitli etnik yapı sayesinde birçok kültürü de içinde barındırmaktadır. Şii Nusayriler, Sünni Arap ve Türkmenler gibi Müslüman topluluklar dışında; Rumlar, Maruniler, Ermeniler, Protestanlar ve Latinlerden oluşan Gayrimüslim topluluklar sayesinde çeşitli dini inanışlara da ev sahipliği yapmıştır. Başlıca üretimi tütün olan Lazkiye, küçük ve büyükbaş hayvancılık, ipek üretimi, dut ve üzüm bağlarına da sahiptir. Bu ürünlerin yanı sıra; Lazkiye’de tekstil ürünlerinin renklendirildiği bir boyahane de mevcuttur.⁶ Seyahatleri arasına Lazkiye’yi de alan Evliya Çelebi’ye göre;

“Lazkiye Limanı’nın kalesi, deniz kıyısında liman girişinde dört köşe bir küçük kaledir. Büyüklüğü 300 adımdır. Dört tarafını deniz döver, hendeği yoktur. Ve kuzeye bakan bir demir kapısı vardır. Kaleden dışarı iskele başına gitmek için 15 göz kârgir yapı uzun köprü ile geçilir. Gerçi büyük kale değildir, ancak limanı korumaya gayet elverişli kaledir. Dizdarı ve (---) neferi vardır. Kale içinde 7 avlusuz küçük ev ve 1 mescidi vardır. Bu köprüde bir hoş köşk vardır, gümrük eminlerinin oturduğu bir dinlenme yeridir ve iskele başıdır. Bu mahalde 40-50 mahzen vardır ve üzeri bezirgân

⁵ Tahir Sezen, “Osmanlı Yer Adları”, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 26 Ankara, 2017, s. 510.

⁶ Enver Çakar, “Doğu Akdeniz’de İki Osmanlı Liman Kasabası: Cebele ve Lazkiye (1564-1645)”, İKSAD Publishing House Tarih Araştırmaları V, Bölüm VI, Ankara, 2023, s. 127.

odalarıdır. Nice kere yüz bin kuruşa malik Mısır ve Frengistan bezirgânları kalırlar ve metaları mahzenlerinde doludur. Bu mahalde asla evli kimse olmaz. İskele başında taş merdiven ile çıkılır bir mescidi var. Ve limanı 300 pare gemi alır bir yapma limandır. Sekiz rüzgârın şiddetinden emin, her ne tarafa demir bıraksan iyi yataklı limandır. Kalenin burçlarında kirpi gibi şahane topları liman ağzına nazırdır. Bu limanın üç tarafı ve doğu tarafı eski şehrin harabeleri içinde baştan başa hurma bağlarıdır ve bahçeleridir. Hâlâ mamur şehir iskeleden doğuya bin adım uzak Lazkiye şehrinin daha önce büyük şehir olduğuna Kisra kemerlerinden Havarnak köşklerinden ve Şeddad yapılarından haber verir alâmetler var ki insan görünce hayran olur.”⁷ Çelebi’nin seyahat notlarına bakıldığında Lazkiye Limanı, sahip olduğu kale, köprü ve iskele gibi özellikleri ile döneminin nitelikli limanlarından. Limanın etrafında bulunan konaklama yerleri, mescidi ve hurma bağları dikkate alındığında işlek bir liman ve güzel bir kent olduğu söylenebilir.

Şekil 1. 1866 Lazkiye Kasabası⁸



⁷ Evliyâ Çelebi (2011), *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*; Kütahya, Manisa, İzmir, Antalya, Karaman, Adana, Halep, Şam, Kudüs, Mekke, Medine, 9. Kitap 1.Cilt, Hazırlayan Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s.416.

⁸ Nadir Eserler Kütüphanesi, *II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri*, Erişim adresi, <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/779-44---0130.jpg>

Yüzyıllar boyunca yönetimi el değiştiren Lazkiye, önemini Akdeniz’de ticaret hacmine sahip limanına borçludur. Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı’nın sonunda bölgedeki topraklarını kaybetmiştir. Bölgedeki kontrolün Fransızların eline geçmesiyle birlikte Lazkiye bölgesi bir süre Fransız sömürgesi altında kalmıştır. 1946’da Fransızların Suriye’yi terk etmesi ile Lazkiye, Suriye Devleti sınırları içerisinde kalarak günümüze kadar mevcut konumunu devam ettirmiştir.

Lazkiye Limanı’nın Önemi

Akdeniz’in doğusunda bulunan Lazkiye, konumundan dolayı Halep gibi limanı olmayan ticari kentlerin denize bağlantısıdır. Ayrıca bu liman kenti Orta Asya’dan Doğu Akdeniz’e ve uluslararası sulara bağlantı yoludur. Lazkiye Limanı; civarındaki Beyrut, İskenderun ve Trablus limanları gibi Akdeniz’e açılan kapılardan birisidir. XIV. yüzyılda Halep, Hama ve Humus gibi bölgelerde üretilen başta pamuk olmak üzere birçok ürün Lazkiye Liman’ı üzerinden Avrupa devletlerine ihraç edilmiştir.⁹ Lazkiye Limanı’nın da içinde bulunduğu bu ticari bölge, Avrupa ülkeleri tarafından Levant¹⁰ olarak da isimlendirilmiştir.

XIX. yüzyıla kadar Avrupa’da etkisini sürdüren merkantilizm, uluslararası ticaretin gelişmesini ve ticaret sermayesinin güç kazanmasını sağlamıştır. Böylece sınıf bilinci ve sermaye birikimi sanayileşmeyi hızlandırarak kapitalizme yön vermiştir. Kapitalizmin ortaya çıkışında iki önemli öge rol oynamıştır. Bu ögeler, sanayi ürünleri üreten devletler ve bu ürünlere pazar olan devletlerdir. Sanayi devriminin XVIII. yüzyılın sonları ve XIX. yüzyılın başlarında İngiltere’de

⁹ M. Sait Türkhan, “Lazkiye Limanı’nda İngiliz Konsolosları ve Tüccarları 1700-1772”, *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Cilt VII, Sayı 2, 2021, s.230.

¹⁰ Latince “meydana çıkma, yükselme” anlamındaki **levareden** türetilen kelime güneşin doğduğu yönü işaret eden bir anlam taşır. Haçlı seferleri sırasında Suriye, Filistin ve Kıbrıs ile Mısır’ı, XIII. Yüzyılda Kırım’a kadar uzanan Karadeniz bölgesini kapsadığı görülmektedir. Şerafettin Turan, “Levant”, *DİA, C. XXVII*, Ankara 2003, s. 145-147. Bu terim özellikle önemli göç ve ticaret yolları üzerinde bulunan Doğu Akdeniz için kullanılmıştır. Levant kelimesi ile birlikte Levanten kelimesi de görülmektedir. Levanten, Akdeniz’in doğu sahillerinde ve buralardaki ülkelerde (Yakın Doğu) dünyaya gelmiş veya buralara yerleşip ticaret yapan, aslen Avrupalı kimseler için kullanılan tanımdır. “Levanten”, *Yeni Türk Ansiklopedisi*, C. 6, İstanbul, s. 2072. Doğu Hint ticaret trafiğine Portekizlileri müteakiben İspanyollar onları da İngilizler ve Hollandalılar izledikleri halde Fransızlar kapitülasyonlardan olabildiğince istifade ederek Levant ticaretini ısrarla sürdürme yolunu tercih ettiler. Süleyman Uygun, *Türk- Fransız Deniz Ticareti Vapur Kumpanyaları*, İMEAK Deniz Ticaret Yayınları:107, Ocak 2021, s. 23. Türkler için ise sultanlarının başta Fransız olmak üzere birkaç Batılı devlete bahşettiği (kapitülasyon) ticari cazibe merkezinin karşılığıydı. Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s.32.

doğmasıyla bükme makineleri ve buhar makineleri gibi önemli gelişmeler meydana gelmiştir.

İngiltere’de meydana gelen bu gelişmeler ve İngiliz ticaret filosunun üstünlüğü, İngiliz sanayicilerine XIX. yüzyılın ilk üç çeyreğinde makine ile mal üretip satma tekelini sağlamıştır. Uluslararası alanda XIX. yüzyılın ortalarında yaygın olan serbest ticaret, her ne kadar pazarların genişlemesiyle yerli sanayinin gelişmesine imkân verdi ise de tüm sermaye fazlasının kârlı bir şekilde kullanılmasını sağlayamamıştır.¹¹ Bu sebeple yeni devletlerde işletilecek veya Avrupa’dan borç isteyen devletlerin tahvillerine yatırılacak büyük bir sermaye fazlası meydana gelmiştir.¹² Ayrıca sanayi devrimi beraberinde sömürgecilik anlayışı ve az gelişmişlik kavramını da getirmiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti’nin sömürge devlet olma süreci de XIX. yüzyıla denk gelmektedir.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren, Avrupa devletlerinin Levant bölgesine olan ilgisi XVII. ve XVIII. yüzyıllara kıyasla artmıştır. Bu ilginin sebebi en başta, büyümeye başlayan Batı metropollerinin gıda ihtiyaçlarının karşılanması, bol miktarda hammadde türlerini talep eden endüstrilerinin doyurulması ve buharlı gemi taşımacılığının üretilen mallara erişimi kolaylaştırmasından ileri gelmiştir.¹³ Mamul mallar açısından bakıldığında geniş ve önemli bir piyasa olan Osmanlı Devleti yabancı imalatçıların ve tüccarın hammadde kaynağı olmuştur.¹⁴ Osmanlı Devleti’nin dünya ekonomi sistemi ile bütünleşme sürecini anlamlandırabilmek için öncelikle Osmanlı iktisadi politikasını ele almamız gerekmektedir.

Osmanlı Devleti’nin tarıma dayalı geleneksel iktisadi politikası, temelde üç kavrama dayanmıştır. Bu üç temel kavram; *İaşecilik*, *Gelenekçilik* ve *Gelirciliktir*.¹⁵

¹¹ Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi “Düyunuümumiye”*, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul 1979, s. 24.

¹² Donald C. Blaisdell, *a.g.e.*, s. 25.

¹³ İlber Ortaylı, “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”, *Osmanlı Araştırmaları IV*, Cilt 4, Sayı 4, 1984, s. 89-90.

¹⁴ Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticareti Yayınları: 91, Aralık 2013, s.26.

¹⁵ **İaşecilik (Provizyonizm)**; Buna göre iktisadi faaliyetin amacı, insanların ihtiyacını karşılamaktır. Binaenaleyh üretilen mal ve hizmetlerin, mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması, yani piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek düzeyde tutulması esas hedeftir. Mehmet Genç, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, 2012, s. 178. **Gelenekçilik (Tradisyonalizm)**; Sosyal ve iktisadi ilişkilerde yavaş yavaş oluşan dengeleri, eğilimleri

Üretilen mallar ile önce merkezin ihtiyacı giderilmeli daha sonra kalan kısmı küçük idari birimlere gönderilmelidir. Bölgenin tüm ihtiyacı karşılandıktan sonra artan ürünün ihracına izin verilmektedir. Aynı zamanda devlet ihracata çok sınırlı ölçüde yer vermekle birlikte, ithalatta hiçbir sakınca görmemektedir.¹⁶ Osmanlı Devleti'nin ekonomi ve ticaret felsefesi devletçi olup, toplumun refahına öncelik verilmiştir. Sermayenin kişisel çıkarlar doğrultusunda kullanılmasına ve üretim araçlarının fertlerin elinde toplanmasına fırsat verilmemiştir.¹⁷

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti için savaş ekonomisi çağı olmuştur. Savaşlar ve iç ayaklanmalar ekonomik kayıplara yol açmıştır. Tımar sisteminin çözülmeye başlaması, paranın değer kaybı ve iç ayaklanmalarla birlikte birtakım düzenlemelere gidilmiştir. Reform hareketleri ile gerek idari yapının gerekse ordunun modernleştirilmesi çabaları harcamaların artmasına neden olmuştur.¹⁸ Bu süreç Osmanlı Devleti'ni dış borç almaya itmiştir. 1854 yılında alınan ilk dış borç finanse edilemeyince 1855'te ikinci borç alınmış ve Osmanlı Devleti'nin 1853-1855 yıllarına ait bütçe açığı 5.800.000 sterline yükselmiştir.¹⁹

Akabinde ilan edilen 1856 Islahat Fermanı ile birlikte azınlıklara tanınan ayrıcalıklar 1858'de kendini arazi kanunnamesi ile göstermiş ve yabancılara da daha büyük mali imtiyazlar tanımıştır. Fermanın ilgili hükümleri, mali ve parasal sistemde reforma dönük banka ve benzeri kuruluşların oluşturulması ve Osmanlı Devleti'nin maddi ve kamusal gelirlerini arttırmaya dönük bir fon yaratılması gerekliliğini oluşturmuştur. Bu bağlamda devlet, Avrupa sermayesinden yararlanmak istemiş ve bu

mümkün olduğu ölçüde muhafaza etme, değişme eğilimlerini engelleme ve herhangi bir değişme ortaya çıktığı takdirde, tekrar eski dengeye dönmek üzere değişmeyi ortadan kaldırma iradesinin hâkim olması şeklinde tanımlanabilir. Mehmet Genç, *a.g.m.* s. 180. **Gelircilik (Fiskalizm)**; İktisadi kararları alırken devletin, bir yandan gelirleri yükseltme, diğer yandan harcamaları kısma saikleri altında tavrını belirlemesi olarak özetleyebileceğimiz fiskalizm, Osmanlı iktisadi dünya görüşünü ve bu görüşün yönlendirdiği iktisadi hayatın çeşitli alanlarını biçimlendirmekte diğer iki ilke ile bir arada bulunarak etkili bir rol oynamıştır. Mehmet Genç, *a.g.m.*, s. 183.

¹⁶ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz Münasebetleri 1580-1838*, C. 1, Türk Kültürü Araştırma Enstitü Yayınları, Ankara, 1984, s. 62, 72.

¹⁷ Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 174.

¹⁸ A. Du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Der. Maliye Tetkik Kurulu, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, Ankara 1978, s. 78.

¹⁹ Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye: Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına*, C. 2, Çev. Babür Kuzucu, Gözlem Yayınları, İstanbul 1977, s. 693.

durum devletin mali anlamda yarı sömürge haline gelmesine neden olmuştur.²⁰ Devletin dünya sistemi içerisine dahil olma sürecinde yabancı sermaye yatırımları büyük öneme sahip olmuştur. Yabancı yatırımların çoğu demiryolları ve limanlara yöneliktir. Bu yatırımlar ile birlikte devletin, kapitalist ekonomiye dahil olması hızlanmıştır.²¹

Sanayi devrimini tamamlamış olan İngiltere, çevre ülkelerin pazarlarını ve hammadde ticarete açmak için çeşitli anlaşmalar imzalamıştır. Osmanlı Devleti ile de serbest ticaret anlaşması imzalama arayışında olan İngiltere, Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ile bu fırsatı yakalamıştır. Mısır'da yükselen bu güç, dış ticareti devlet tekeline almış ve gelirleri sanayileşme ve askeri harcamalara yöneltmiştir. İngiltere'nin Mısır'daki çıkarlarına darbe vuran Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'ni de tehdit eder hale gelmiştir. Yalnız Mısır değil, Suriye ve diğer bazı vilayetlerde kayıplar söz konusu olunca Osmanlı Devleti çözümü, ekonomisini İngiltere'ye açarak İngiltere'nin siyasi ve askeri desteğinde aramıştır.

Sonuç olarak Osmanlı ve İngiltere temsilcileri arasında 16 Ağustos 1838 yılında imzalanan anlaşma ile Osmanlı Devleti, İngiltere'nin açık pazarı haline gelmiştir. İngiliz tüccarları mallarını devletin her yerinde pazarlayabilme izni almış, vergileri de ithalatta %5 ve ihracatta %12 olarak belirlemiştir.²² İthalattan alınan %5 oranındaki vergi ödendikten sonra da mallar devlet dahilinde serbestçe dolaşabilecek ve her türlü vergiden muaf olarak pazarlayabilmiştir.²³

Devletin ekonomisi dışarıya açıldıkça Avrupa sermayesi Osmanlı Devleti üzerinde güç kazanmaya başlamıştır. Kapitalist Avrupa devletleri, limanların ve art alanlarının dünya-ekonomi sistemine entegrasyonunu sağlayarak Osmanlı Devleti'ni ham madde ihraç ve mamul ürün ithal eden taraf haline getirmeyi amaçlamıştır.²⁴ Aynı zamanda Avrupa devletleri, ticari ilişkilerini geliştirmek için ulaşım ve iletişim

²⁰ Edhem Eldem, "Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, the Ottoman Bank and the Ottoman Public Debt", *European Review*, Vol. 13, No.3, 2005, s. 432-433.

²¹ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, S. 5, s. 66-85.

²² Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1966, s. 38.

²³ A. Du Velay, *a.g.e.*, s. 33.

²⁴ Şeyma Dereci, *a.g.e.*, s. 19.

yollarına yatırım yapmaya başlamıştır. Bu bağlamda limanlar Osmanlı Devleti'nin dünya-ekonomi sistemine eklemlendiği önemli konumlar olmuştur. Yabancı sermaye yatırımlarının geneline bakıldığında temel aracının ticaret olduğu belirlenmiştir. Devlet geneline bakıldığında büyük paya sahip olan yabancı sermaye Fransızlara ait olup bunun %75'i demiryolu ve limanlara yapılmıştır.²⁵

XIX. yüzyıl sonlarına doğru devletin Avrupalı Devletler ile ticari ilişkilerinde canlanma yaşanmıştır. Bununla birlikte Akdeniz ve irtibatlı limanların hacimlerinde büyüme gerçekleşmiştir. Özellikle Fransa, Doğu Akdeniz rekabetinde öne çıkmak için Osmanlı Devleti'nin ticari bölgelerinde birçok imtiyaz anlaşması gerçekleştirmiştir. Fransız sermayesi 1850'lerde İngiltere ile rekabeti üst seviyeye çıkarmıştır. Napolyon Savaşları ile Kırım Harbi arasında Fransız sermaye ihracı dört kat artarken, 1850 ile 1897 yılları arasında iki katına çıkmıştır.²⁶

Her iki devletin sermaye rekabetine Lazkiye Limanı özelinde bakıldığında öne çıkan ticari ürün ipek olmuştur. Bölgede ipek ve pamuk üretimi yapılmış olup, İngiltere'ye ithal edilen ürünler arasında Lazkiye ipeğine fazlaca rastlanılmıştır. Özellikle az gelmeye başlayan İran ipeğinin yerinin doldurulmasında Lazkiye ipeği büyük öneme sahiptir.²⁷ Fransızlar ise nakit para avantajını kullanarak Kıbrıs, Lazkiye ve Sur gibi limanlardan çokça ipek temin etmiştir ve kimi zaman İngilizler piyasadan yeterli ipek alamaz hale gelmişlerdir.²⁸

Bunun yanında XVII. yüzyıldan itibaren Lazkiye'de üretimi artan tütün de İngiliz tüccarının dikkatini çekmiştir. Lazkiye'nin uluslararası ticaretinin büyük oranı tütün ticaretine bağlı olmuştur. Üretilen tütün Selanik tütününden daha kalitelidir ve ticareti bölgedeki diğer limanlar ile bağlantıları olan Rumlar ve Maruniler tarafından yürütülmüştür.²⁹ Bunun yanında İskenderiye'den bölgeye gönderilen kahvenin de

²⁵ Ahmet Emre Biber, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğinin Evrimi", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, C. 6, S. 1, 2009, s. 40.

²⁶ Rondo Cameron, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquest of Peace and Seeds of War*, Princeton 2nd ed., New Jersey, 1961, s. 60-61.

²⁷ M. Sait Türkhan, "18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Haleb" (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2014, s.71.

²⁸ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de...*, s. 73.

²⁹ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de...*, s. 70.

varış noktalarından biri Lazkiye Limanı'dır. Tütün ve kahve Lazkiye Limanı'nı Mısır ile bağlantılı hale getiren ürünler olmuştur.

Ele aldığımız süreç, Lazkiye Limanı'nın dünya-ekonomi sistemine entegre olmaya başladığı ve merkez ülkelerin ticaretlerini geliştirmek için girişimlerde bulunduğu dönemdir. Avrupa devletlerinin yanı sıra, liman kentleri ve çevrelerinden elde ettiği vergiler ile hazinesine büyük oranda katkı sağlayan Osmanlı Devleti de liman şehirlerine önem vermiş ve gelirlerini kontrol altında tutmaya çalışmıştır. Irak, Mısır ve Anadolu ticaret ağının merkezinde yer alan Lazkiye Limanı, Avrupa Devletlerinin ticaret listesinde sıraya girmiş ve Osmanlı Devleti'nin düzenleme girişimlerinden de nasibini almıştır.

I. BÖLÜM

1. LİMANIN TEMİZLENMESİ YÖNÜNDE ATILAN ADIMLAR

Devlet taşırayı merkeze bağlamak amacıyla idari yapıda yeni yönetim birimleri oluşturmaya, liman ve çevresinde de düzenlemelere gitmeye başlamıştır. Ekonomik işlevi ağır basmakla birlikte üretim merkezinin pazarlara bağlanması, Avrupa merkez ülkelerinin çevre bölgelere yayılması ve nüfuzunu arttırması anlamına gelebileceği gibi Osmanlı merkezinin taşra bölgelerinde yani kendi periferisinde hem ekonomik hem de siyasi denetimi sağlamaya yönelik stratejik-yönetimsel bir işleve de hizmet etmiştir.³⁰

Liman kentlerinin ekonomik potansiyelleri, limanların şekillenmesinde de rol oynamıştır. Sanayi devrimi sonrası teknolojik gelişmelerle birlikte buharlı gemilerin 1830 yılından itibaren Akdeniz bölgesine gelmesi, var olan altyapıların yetersizliğini ortaya çıkarmıştır. Özellikle sonraki 20 yılda Doğu Akdeniz liman kentlerinin, kolay ve hızlı yük indirip ve bindirmeye olanak sağlayacak modern rıhtımlara, artan yük taşıma kapasitesine, uygun geniş gümrük tesisleri ve ambarlara, sağlık tesislerine vb. daha gelişmiş ulaşım tesislerine duyduğu ihtiyaç gittikçe daha belirgin hale gelmiştir.³¹

XIX. yüzyılın ortasına kadar Osmanlı limanlarında yeterince nitelikli tesislerin bulunmadığı, liman zeminlerinin dolmaya ve işlevselliklerini yitirmeye başladığı bazı seyyah ve gezginlerin eserlerinden anlaşılmıştır. 1830'larda Lazkiye'ye gelen batılı seyyah Robinson'un aldığı notlarda liman tabanında kum ve çamurun biriktiği, biriken kum ve çamurun temizlendiği takdirde 150-200 ton kapasiteli gemilerin rıhtıma rahatça yanaşabileceği yazmaktadır.³²

³⁰ Şeyma Dereci, *a.g.e.*, s. 192.

³¹ Vilma Hastaoglou-Martinidis, "Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası: 19. Yüzyıl Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme, *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, Der. Biray Kolluoğlu-Melten Toksöz, İstanbul, 2015, s. 95.

³² George Robinson, *Three Years in The East: Being the Substance of a Journal Written During a Town and Residence in Greece, Egypt, Palastine, Syria and Turkey in 1829-1830, 1831 and 1832*, Palala Press, 2016, s. 364-367.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında yine limanı anlatan bir eserde, limanın zeminin kumla dolduğu ve 150-200 tonluk gemilerden yalnızca 4 veya 5 tanesini kaldırabileceği ancak çok fazla masraf gerektirmeyen bir tadilat ile zeminin temizlenerek limanın işlevselliğinin artırılacağı yazmaktadır.³³ Yalnızca Batılı seyyahlar değil 1908 yılında mutasarrıflık görevini yürüten Mehmet Ali Ayni'nin notlarına bakıldığında da, Lazkiye Limanı'nın harap ve yetersiz olan durumu görülmüştür.³⁴ XIX. Yüzyılın sonlarında limanın durumu hakkında bilgi veren Ali Saib; liman civarının harap olduğunu, 20-30 geminin kullanmasına müsait olsa bile limanın tabanının çok uzun süredir temizlenmemesi sebebiyle işlerliğini yitirmeye başladığını yazmıştır.³⁵

1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'ndan sonra elde ettikleri imtiyazlar ve buharlı gemilerin sağladığı kolay ticaret sebebi ile Avrupa ülkeleri Levant sahillerine verdikleri önemi artırmıştır. Limanlarda ticari faaliyetlerini sağlıklı yürütebilmek amacı ile birtakım girişimlerde bulunmuşlar ve limanların bulundukları kentlere konsoloslarını yollamışlardır. Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti yerli tüccar ve yerli halk tarafından limanın temizlenmediğine dair şikâyetler almıştır.

Hazinesine büyük oranda katkısı olan ithalat ve ihracatın gelirlerini arttırmak isteyen Osmanlı Devleti limanlarını çeşitli yollarla ıslah etmek için adımlar atmıştır. Lazkiye Limanı'nın temizlenmesi ve işlevselliğini arttırmak amacı ile yerli tüccar ve yerli halk tarafından da birtakım çalışmalar yapılmıştır. Yerli halkın teşvikiyle bir kumpanya kurulmak istenmiş ve limanın mevcut durumu hakkında bilgi verilmiştir. Ahali tarafından kurulmak istenen 26 kişilik bu kumpanya; Lazkiye'nin kullanışlı bir ticaret iskelesine sahip olduğunu fakat zamanla zemininin bozulması sebebi ile bir süredir ticaret yapılamadığını, cüzi bir masraf ile bu sorunun giderilebileceğini yazmıştır. Hatta limanın temizlenmesine dair bir öneri hazırlanmış, yöntem ve masrafların nasıl karşılanacağını da detaylı bir şekilde açıklamıştır.

³³ Jacob R. Freese, *The Old World Palestine, Syria and Asia Minor: Travel, Incident, Description and History*, Palala Press, 2016, s. 383-384.

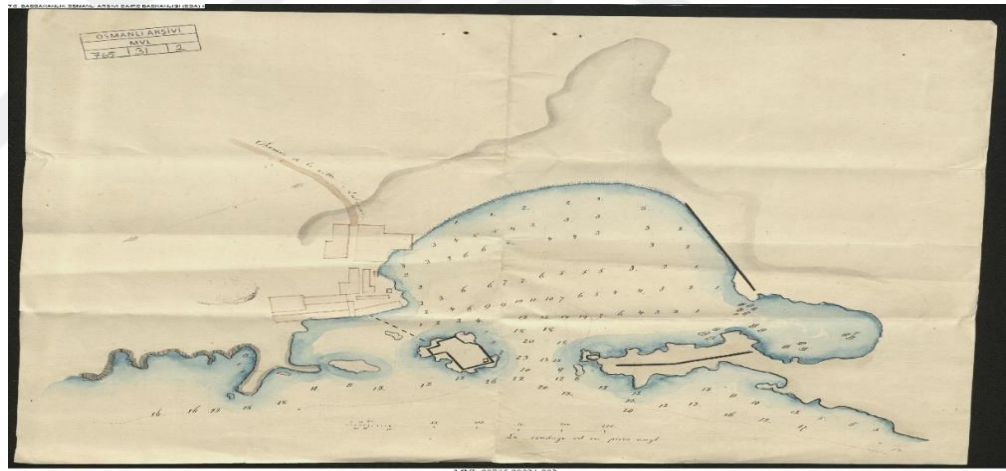
³⁴ İlker Kiremit, *Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Sancağı: Lazkiye (1864-1918)*. (Basılmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi, 2019, s. 21.

³⁵ İlker Kiremit, *a.g.e.*, s. 21.

Şekil 2. 1866 Lazkiye Limanı³⁶



Harita 1. Limanın Temizlenmesi Hakkında Harita³⁷



Öneriye göre limanın temizlik giderleri masrafı 1000 kese akçeydi. Masrafın yarısı kumpanya diğer yarısı ise devlet tarafından karşılanacaktı. Limanda ticareti yapılan ürünlerden 15 sene müddetle belli miktarda vergi alınacaktı ve vergilerin yarısı devlete ve diğer yarısı kumpanyaya ait olacaktı. Müddet dolduktan sonra ürünlerden alınan vergiler iptal edilecek, gemilerden alınan vergiler devlete kalacaktı.³⁸

³⁶ Nadir Eserler Kütüphanesi, II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri, Erişim adresi, <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/779-44---0114.jpg>

³⁷ BOA., MVL., nr. 765/31/02.

³⁸ BOA., MVL., nr. 765/31/07 (12 Teşrinisani 1279/24 Kasım 1863).

Öneride liman temizlenirken çıkarılacak çamurun taşınması ve binaların yapımı için her birine 40 para yevmiye verilmek üzere Akka’ da ki hapishanelerden 70-80 kişinin getirilerek temizliğin halledilebileceği ileri sürülmüş ve yapılması gerekenler maddeler halinde rapor edilmiştir. Rapora göre; limanda Şeyh Said mahallesinden kaleye uzanan duvarın tamir edilmesinin gerekliliği ifade edilmiştir.³⁹

Avrupa’da kullanılan fenerlerin benzeri yapılacak, kullanımı için görevli atanacak, yakılması için de devlet tarafından yağ temin edilecekti.⁴⁰ Bu tamirat masrafını karşılamak için Avrupa’daki gibi limana gelecek gemilerden düzenli bir vergi alınacak, masrafların yarısı devlete yarısı kumpanyaya ait olacak, eğer limanın içine gemilerden eşya dökülür ise Avrupa’daki gibi gemi sahipleri hakkında cezai işlemler yapılacaktı.⁴¹

Tablo 2. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla İskeleye Gelen Eşya ve Erzaklardan Alınacak Vergiler⁴²

Erzak-Eşya	Miktarı	Fiyatı (Para)
Tütün veya Tömbeki	1 Kese	10 Para
Sabun	1 Çuval	20 Para
Pamuk ve Kumaş	1 Çuval	40 Para
Kahve	1 Çuval	40 Para
Şeker	1 Büyük Varil	2 Kuruş
Şeker	1 Küçük Varil	20 Para
Pirinç	1 Çuval	10 Para
Zeytin Yağı	Kantarı 200 okka	40 Para
Süt	Kantarı 200 okka	40 Para
Sade Yağ	Kantarı 200 okka	2 Kuruş
Susam	1 Kile	3 Para
Hinta	1 Kile	2 Para
Darı	1 Kile	1 Para
Arpa	1 Kile	1 Para

Yukarıda tabloda verilen ürünler ve ürünlerden alınacak vergiler ile geçici bir tarife oluşturulacaktı. Örneğin; bölgede yetişen tütünün 1 kesesi 10 paradan

³⁹ Taahhütname 1. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁰ Taahhütname 3. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴¹ Taahhütname 4. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴² Taahhütname 5. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

vergilendirilecekti. Bu tarife 15 sene geçerli olacak, süre bitiminde ek vergiler sonlandırılacak, sadece gemilerden normal vergiler alınacak ve tamamı devlete kalacaktı.⁴³ Liman düzenlendikten sonra liman duvarı tamire ihtiyaç duyarsa onarımı devlet yapacaktı.⁴⁴ Liman tamirâtı devam ederken, vergi gelirleri bir deftere kaydedilecek, gelirler haftada bir kumpanyaya takdim edilecekti.⁴⁵ 2 Müslüman erkek, 6 Hristiyan erkek ve hükümet memurlarından oluşan bir komisyon oluşturulacaktı.⁴⁶ Limanın temizlenmesi için gereken geminin kullanımına Tersane-i Amire tarafından izin verilir ise gemi için gerekli masraf kurulacak kumpanya tarafından karşılanacaktı.⁴⁷

Taahhütname devletçe uygun görülmüştür. Limanın temizlenmesi için gerekli olan geminin Lazkiye'ye yollanması hakkında başvuru yapılmış ve hesapları içeren mazbataları da Makam-ı Kapudani' ye yollanmıştır.⁴⁸ Limanın temizlenmesi için kullanılacak tarak dubası mevcut olmadığından Sayda Valisi'ne konu hakkında bilgi verilmiştir.⁴⁹ Üç duba da müsait olmadığından hangi dubanın işi önce biter ise Lazkiye Limanı'na gönderilebileceği ifade edilmiştir.

Ayrıca limanın temizliği için gerekli keşifleri yapacak bir mühendise de ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu iş için uygun görülen Mühendishane-i Berri Şahane resim hocası Yüzbaşı Tefik Efendi'nin bölgeye gitmesi de tartışma konusu olmuştur. Kendisinin uzun süre Lazkiye'de kalması vakit kaybına sebep olacağından liman için harita ve rapor hazırladıktan sonra geri dönmesi istenmiştir. Yüzbaşı Tefik Efendi'ye askeri maaşının dışında 3000 kuruş, gidiş dönüş masrafları için 5000 kuruş harcırah verilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁰ Limanın temizlenmesi ile bölgedeki deniz ticaretinin artacağı düşünüldüğünden bir an önce işe başlanması istenmiştir.⁵¹ Yüzbaşı Tefik

⁴³ Taahhütname 6. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁴ Taahhütname 7. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁵ Taahhütname 7. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁶ Taahhütname 8. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁷ Taahhütname 9. Madde BOA., MVL., nr. 765/31/04.

⁴⁸ BOA., MVL., nr. 765/31/09 (4 Kanunuevvel 1278/16 Aralık 1862).

⁴⁹ Tersane-i Amire' de mevcut bulunan üç tarak dubasından birincisi, havuzların önlerini ve gerekli bölgeleri temizlemek için daimî olarak Tersane-i Amire taraflarında tutulmaktaydı. İkinci duba baharda Sisam'a gönderilecek orada işi bitince önce Rodos'a ardından da İstanköy'e yönlendirilecekti. Üçüncü duba Selanik'te bulunmakta ise de Sakız ve Midilli'ye gönderileceği karar verilmişti. BOA., A.MKT.UM., nr. 634/48/01.

⁵⁰ BOA., İ.ŞD., nr. 00002/52 (4 Mart 1284/16 Mart 1868).

⁵¹ BOA., İ.ŞD., nr. 00002/52 (22 C. 1284/21 Ekim 1867).

Efendi Lazkiye'ye gitmiş, incelemelerde bulunmuş ve limanı detaylı olarak haritalandırmıştır. Yüzbaşı Tefik Efendi haritasında hem limanın mevcut harap halini çizmiş hem de limanın düzenlendikten sonraki halini resmetmiştir.



Harita 2. Yüzbaşı Tevfik Efendi'nin 1867 Tarihli Haritası⁵²



Harita incelendiğinde liman girişindeki fener kulesinden gümrük bölgesine kadar eskiden yol mevcuttur. Rıhtımın dalgalara maruz kalmasından dolayı kule, harap olarak deniz içinde ada üzerinde kalmış ve gümrük mahzeni ile karadan bağı kopmuştur. Yüzbaşı Tefik Efendi harap olan eski duvarın yapılıp, fener kulesinin iç tarafındaki köşeden gümrük önüne kadar bir rıhtım inşasıyla içerisini doldurup üzerine mağaza ve dükkanların inşa edilebileceğini çizmiş, doldurulacak yerleri haritada kırmızı ile belirtmiştir.

Yüzbaşı Tefik Efendi kullanılacak kum ve toprağı da limanın iç kısmında bulunan bir miktar bostanın boşaltılması ile karşılamıştır. Bostanları boşaltıp limanın iç kısmını genişleterek kapasitesini arttırmış ve rıhtımı derinleştirmiştir. Ancak öneri hayata geçirilememiş ve Yüzbaşı Tefik Efendi'nin çizdiği bu harita daha sonraki önerilerde de keşif haritası olarak kullanılmıştır.

1902 yılına gelindiğinde limanın tekrar temizlenmesi ve buna ek olarak Lazkiye'deki çocuklar için gece mektebi açılması gündeme gelmiştir. Bu iki önerinin toplam masrafının 200.000 kuruş ile karşılanabileceği hesap edilmiş ise de hali hazırda gündüz mektebinin bulunmasından dolayı gece mektebinin gereksiz olduğu düşünülmüş ve sadece limanın temizlenmesinin münasip olacağı belirtilmişti.⁵³ Yüzbaşı Tefik Efendi'nin 1867 yılında hazırladığı harita da keşif defterlerine eklenerek Şurayı Devlet Maliye Dairesine gönderilmiştir.

Liman temizliğinin masrafını karşılamak üzere limandan ihraç olunacak ve ithal edilecek ürünlerden 40 paraya kadar geçici vergi alınması kararlaştırılmıştı.⁵⁴ Ürünlerin vergi miktarını, adedini, ağırlığını ve ölçüsünü belirten bir tarife yapılacak ve vergiler yalnızca belediye tarafından alınacaktı. Alınacak vergiler tüccar ve yerli halk ile mutabık olunarak belirlenecekti.⁵⁵

⁵² BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/117 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/119 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/21 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/23 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/25 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/27 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/29 (30 B. 1284/27 Kasım 1867), BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/31 (30 B. 1284/27 Kasım 1867) künyeli belgelerin birleştirilmesi ile meydana gelmiş harita.

⁵³ Sadrazam Said Paşa'dan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen evrak. BOA., DH.MKT., nr. 564/85/1 (28 Temmuz 1318/11 Ağustos 1912).

⁵⁴ BOA., DH.MKT., nr. 564/85/02 (11 Ağustos 1318/24 Ağustos 1902).

⁵⁵ BOA., DH.MKT., nr. 564/85/03 (8 Teşrinievvel 1319/21 Ekim 1903).

Mahalli hükümetçe hazırlanan bu öneri ürün vergileri dışında mavnalardan 5 ve sandallardan 2 kuruş vergi alınması planlanmış hatta tüccar ve yerli halkın onayı alınmışsa da Bahriye Nezareti'nce bu ek vergiler kabul görmemiştir.⁵⁶ Öneriye göre Beyrut'ta bulunan tarak dubası Lazkiye'ye gönderilecek ve liman temizliği bu yolla sağlanacaktı.⁵⁷ Keşif evraklarına göre fenerin bulunduğu eski kale deniz içinde ve ada halinde kalmış, kaleye iskeleden giden yol ise dalgaların şiddeti ile harap olmuştu. Hatta dalgaların limana ulaşmasıyla liman dolmuş ve kayıkların gümrük iskelesine yanaşması imkânsız hale gelmişti. Bu yüzden çoğunlukla ticari eşyalar ile gelip giden yolcular, hamalların arkasından iskeleye giderken denize düşmekte ve bu da bir hayli hasar ve ziyana sebep olmaktaydı.⁵⁸

Haritaya göre harap olan eski duvar yapılacak, fener kalesinin iç tarafındaki köşeden gümrük önüne kadar da bir rıhtım inşa edilecek, içerisi doldurulacak, bu mahale mağaza ve dükkanlar inşa edilecekti. Gümrük alanının dar ve ticari eşyaların barındırılabilmesi sebebiyle gerekli bölge değiş tokuş yoluyla boşaltılacak, Beyrut Liman İdaresinde bulunan temizlik vapurlarından birisi getirilerek liman temizlenecek ve emsallerinden daha iyi bir liman yapılacaktı. Limana inşa edilecek mağaza ve gazinolar talipleri çıkar ise satılacak ya da kiralanarak belediyeye gelir sağlanacaktı.⁵⁹

Tasarı ilerledikçe çıkabilecek masraflarda düşünülmüş ve yerli tüccar yıllık 1000 kuruş vergi ödemeyi taahhüt etmişti.⁶⁰ Rıhtım açıkta olduğundan ve dalgalara maruz bir noktada inşa edileceğinden kullanılacak suni kayalar 1 ton ile 3 ton arasında eğer gerekli görülür ise 5 ton ile 8 ton ağırlığında olacaktı. Duvar ise 2 veya 3 metre yüksekliğinde yapılacaktı.⁶¹ Muhafaza duvarının genişliğine göre duvarın her iki yüzü kesme taştan yapılacak ve metresi 200 kuruşa imal edilecekti. Taşların ebadı tekdüze ve orta büyüklükte olacak, küçük taşlar yalnızca inşaatın merkezine konulacaktı.⁶²

⁵⁶ BOA., ŞD., nr. 2302/09/11 (23 Şubat 1319/7 Mart 1904).

⁵⁷ BOA., ŞD., nr. 2302/09/11 (23 Şubat 1319/7 Mart 1904).

⁵⁸ BOA., DH.MKT., nr. 564/85/09.

⁵⁹ BOA., DH.MKT., nr. 564/85/09.

⁶⁰ BOA., ŞD., nr. 2302/09/14 (23 Kanunuevvel 1320/5 Ocak 1905).

⁶¹ BOA., ŞD., nr. 2302/09/16 (25 Kanunusani 1320 /7 Şubat 1905).

⁶² BOA., İ.TNF., nr. 16/22/03.

Keşif defterlerinde hangi mahallerin ne kadar derinleştirileceği ve kaç metreküp kum kullanılacağı belirtilmediğinden eksikliklerin giderilmesi istenilmiştir.⁶³ İnşaatın yaklaşık 586.740 kuruşla yapılabileceği hesap edilmiş ve talibi bulunur ise ihale yoluyla gerçekleştirilmesine izin verilmiştir.⁶⁴ İnşaat tasarısı kabul gördükten sonra 19 Aralık 1907 tarihinde talipleri çıkmıştır. 2. Şube memurlarından Binbaşı Ahmed Bahri Efendi ve 1. Firka-i Hümayun'da memur Kolağası Mahmud Nedim Efendi, hem Lazkiye Limanı'nın genişletilmesi, dalga kıran seddi oluşturulması ve rıhtım yapılması için hem de Lazkiye' den Sermin Karyesi' ne kadar dar bir demiryolu inşası için imtiyaz talep etmişlerdir.⁶⁵

Talipler hazırladıkları projeyi Teçhizat-ı Askeriye Nezareti'ne sunmuş, harita ve şartnameler incelenmiştir. Şartnameye göre; Lazkiye'de bulunan liman temizlenecek, derinleşecek ve bir dalga kıran seddi inşa edilerek, antrepo ile hububat ambarı tesisi inşa edilecekti.⁶⁶ Lazkiye ile Sermin arasında bir metre genişliğinde bir demir yolu yapılacaktı.⁶⁷ Bölgede bulunan Cisir eş-Şuğur bataklığı kurutulacaktı.⁶⁸ Asi Nehri ve Nehr'ül Kebir'den elektrik elde ederek Lazkiye Şehri elektrikle aydınlatılacaktı.⁶⁹ Masrafların karşılanması için bir defaya mahsus sermayedar tarafından Teçhizat-ı Askeriye Nezareti adına 1 milyon Frank verilecekti.⁷⁰

Şam-Hama uzantısı demir yolu sözleşmelerine göre Lazkiye-Sermin Şimendifer hattı için imtiyaz verilmesi mümkün olmayıp sadece limanın temizlenmesi uygun görülmüştür.⁷¹ 1867'de ki harita esas alınarak yapılacak olan projeye göre limanın temizlik masrafı Lazkiye iskelesinden ihraç edilecek ürünlerden geçici bir vergi alınmasıyla karşılanacaktı.⁷²

⁶³ Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Şurayı Devlet'e gönderilen evrak. BOA., ŞD., nr. 2302/09/19 (8 Temmuz 1322/21 Temmuz 1906).

⁶⁴ Sadaret' ten Ticaret ve Nafia Nezareti' ne gönderilen evrak. BOA., BEO., nr. 3016/226140/01 (15 Şubat 1322/28 Şubat 1907).

⁶⁵ Ticaret ve Nafia Nezareti'nden yazılan evrak. BOA., T.HFN., nr. 689/76/567 (6 Kanunuevvel 1323/19 Aralık 1907).

⁶⁶ Şartname 1. madde. BOA., T.HFN., nr. 689/76/569 (26 Teşrinisani 1323/9 Aralık 1907).

⁶⁷ Şartname 2. madde. BOA., T.HFN., nr. 689/76/569 (26 Teşrinisani 1323/9 Aralık 1907).

⁶⁸ Şartname 4. madde. BOA., T.HFN., nr. 689/76/569 (26 Teşrinisani 1323/9 Aralık 1907).

⁶⁹ Şartname 5. madde. BOA., T.HFN., nr. 689/76/569 (26 Teşrinisani 1323/9 Aralık 1907).

⁷⁰ Teçhizat-ı Askeriye Nazırı Akif Efendi'den Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen evrak. BOA., T.HFN., nr. 689/76/573 (18 Teşrinievvel 1323/21 Aralık 1907).

⁷¹ BOA., T.HFN., nr. 689/76/569 (26 Teşrinisani 1323/9 Aralık 1907).

⁷² BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/517.

Alınacak vergiler için bir tarife yapılacak, tarifeye göre ürünlerin ağırlığı, adedi, ölçüsü, nitelikleri açıklanacak sonrasında ise Bâbıalî' den izin alınacaktı.⁷³ Yapılan incelemelere göre limanın son hali hakkında da bilgi verilmiştir. Deniz içinde kalan fener kulesine eskiden iskeleden yol mevcut iken rıhtımın dalgalara maruz kalmasından dolayı yol harap olmuştu. Dalgaların liman içine nüfuz etmesi yüzünden liman dolmuş ve kayıklar ile gemilerin iskeleye yanaşması imkansızlaşmıştı.⁷⁴

Yukarıda da bahsedildiği gibi çoğunlukla ticari eşyalar ve gelip-giden yolcular, hamalların arkasından iskeleye çıkmaya çalıştığı esnada bazen denize düşmekte ve hasara uğramaktaydı. Haritada gösterildiği gibi harap olan eski duvar yapılır ve fener kulesinin iç tarafındaki köşeden gümrük önüne kadar bir rıhtım inşasıyla içerisi doldurulur ise bu mahale mağaza ve dükkanlar inşa edilebilirdi.⁷⁵

Yine yukarıda bahsedildiği gibi rıhtım açıkta ve dalgalara maruz bir noktada inşa edileceğinden, maruz kalacağı dalgaların şiddetine göre 1 ile 3 ton veya icap ederse 5 ile 8 tona kadar suni kayalar kullanılacaktı. Küçük taşlar sadece inşaatın merkezinde kullanılacaktı. Aynı şekilde Beyrut Liman idaresinde bulunan temizlik vapurlarından birisi getirilerek limanın içi temizlenir ise milyonlar harcanarak meydana getirilen limanların hepsinden iyi ve önemli bir liman elde edilmiş olacaktı.

Vergilerden gelecek meblağ öncelikle rıhtım yapımında kullanılacak kalanı ise ihtiyaç duyulan caddelerin yapımında kullanılacaktı. Temizlik ve tamirat yapıldıktan sonra denizden ulaşım kolaylaşacak ve liman gelirleri artacaktı. Meclisi Vükela mazbatasına göre Lazkiye Limanı'nın tamirâtı için tahmin edilen 586.740 kuruş masrafın karşılanması için iskeleden ithal ve ihraç edilecek ürünlerden tüccarın da rızası alınarak vergi alınacaktı.⁷⁶

Rıhtım ile limanın masraflarını karşılamak üzere ithal ve ihraç edilecek ürünlerden alınacak verginin tarifesi için Lazkiye tüccarının onayı alınmış ve

⁷³ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/517.

⁷⁴ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/517.

⁷⁵ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/517.

⁷⁶ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/518.

hükümete de takdim edilmiştir.⁷⁷ 1906 yılında planlanan vergi tarifesi 1907 yılında tekrar düzenlenmiş ve padişah tarafından da onay görmüştür.⁷⁸

Tablo 3. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁷⁹

Enva-i Eşya	Sandık	Kilo	Kile	Alınacak Vergi Miktarı	
				Kuruş	Para
Defne Yağı		100		1	
Kuru Yumurta Beyaz		100		1	20
Pamuk		100			10
Kemik		100			5
Çiğ Yumurta	1				10
Yumurta Sarısı		100		1	
Zeytin Yağı		100		1	
Kuru İncir		100			20
Ak Darı			1		5
Kuru Bakla			1		5
Susam		100			4
Hint Yağı Tohumu		100			3
Nohut			1		5
Kuru Koza			1	1	
Ekşi Limon	1				10
Dövme Hurda		100			10
Koyun Yünü		100			10
Meyan Kökü		100			5
Kullanılmış Demir Parçaları		100			5
Sabun		100			20
Zeytin Çekirdeği		100		1	
Yeşil ve Siyah Zeytin		100			20
Sade Yağ		100		5	
Salamura Ağaç Kavunu		100			20
Tuzlu Bağrsak		100			10
Tereyağı		100		5	
Buğday			1		10
Bulgur			1		10
Mahmude Kökü		1			1
Arpa Ekmeği			1		5
Bal Mumu		1			3
Tatlı Badem İçi		1			5
Nar Pekmezi		100			20
Mercimek			1		10
Salamura Peynir		1			1

⁷⁷ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/534 (11 Ağustos 1320/24 Ağustos 1904). Tarifeyi onaylayan tüccar; İsmail, Yusuf Bulsi, Basili Kömin, Mehmet Hame, Mahmut Şuman, Yusuf Fehmi, Abdulfettah, İbrahim Hacı Kasım, Ahmed Çavuş, Çerçi Katol, Mahmut Hayat ve Abdurrauf Sofan Efendilerdir.

⁷⁸ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/520.

⁷⁹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/526 (21 Ş. 1324/26 Eylül 1322/9 Ekim 1906).

Sirke		1			
Bal		1			1
Yılan Balığı		1			1
Karpuz		100			5
Patates		100			20
Deniz Otu		100			1
Elma		100			20

Yukarıda verdiğimiz tabloda ihracatı yapılan ürünlerden alınacak vergi tutarları belirlenerek bir tarife oluşturulmuştur. Ürünlerden alınacak vergiler ürünlerin ağırlığına göre belirlenmiştir. Örneğin; defne ve zeytin yağlarının 100 kilosu 1 kuruştan, tereyağının 100 kilosu 5 kuruştan vergilendirilmiştir. Ak darı, kuru bakla ve nohut gibi hububatlar 1 kilesi⁸⁰ 5 paradan vergilendirilmiş, buğday ve bulgur gibi hububatlar ise kilesi 10 paradan vergilendirilmiştir.

Tablo 4. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸¹

Enva-i Eşya	Adet	Denk	Varil	Çuval	Kilo	Kile	Alınacak Vergi Miktarı	
							Kuruş	Para
Ucuz Toprak								20
Domates Peltesi					1			1
Kuru Bamyâ					1			1
Ham Darı Parçaları					1			1
Tuzlu Cilt Bakır Ham					1			1
Nar Kıyığı					100			20
Hardal Tohumu					100			20
Tütün Çubuğu						1		
Kavun					100			5
Salyangoz					1			1
Kaşar Peynir					1			3
Üzüm					100			10
Burçak						1		5
Ökse					1			5
Ot Süpürke	100							10
Koyun								
Kötü Taş	100							20
Tavuk, Hindi, Güvercin								20
Un					100			5
Zeytin Çekirdeği					100			5
Salamura Zeytin					100			20
Öküz ve İnek								20
Soğan					100			5

⁸⁰ Osmanlı Devleti'nde kullanılan bir çeşit ağırlık birimidir. Bulunduğu bölgeye göre ağırlığı değişir. Detaylı bilgi için bkz. Ünal Taşkın, "Osmanlı Devrinde Ortadoğu'da Kullanılan Ağırlık ve Hacim Ölçüsü Birimleri", *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. 5, S. 2, Elazığ, 2008, s. 63-79.

⁸¹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/527 (26 Eylül 1322/9 Ekim 1906).

Salamura Deniz Otu					100		1	
Ebu Riha Tütünü					1			1
Tömbeki		1					3	
Şeker				1				10
Kahve				1				20
Fatura Büyük		1					3	
Fatura Küçük		1					1	20
Tahta	100						1	
Kibrit	1							20
Kibrit Orta	1							15
Kibrit Küçük	1							10
Pamuk	1							5
Döşemelik Kumaş	1							5
Döşemelik Küçük	1							2
Kurşun Saçma			1				6	10
Pancar					100			10
Çiçek Suyu					1			2
Hamak					100			5

Yukarıda verdiğimiz tarifiede büyük ve küçük baş hayvanlardan alınacak vergiler ağırlığına göre belirlenmemiş, ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuştur. Adetine göre vergilendirilen ürünlerde mevcuttur. Örneğin; 100 adet tahta 1 kuruştan vergilendirilirken, kibrit boyutuna göre adet fiyatından vergilendirilmiştir.

Tablo 5. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸²

Envai Eşya	Adet	Rabt	Denk	Balya	Varil	Sandık	Çuval	Kilo	Erzak Vergi Miktarı	
									Kuruş	Para
Külçe Kurşun			1							20
Kapsül						1			3	
Çifte Av Tüfeği	1								1	
Kiremit	100									20
Demir	1									20
Pirinç İngiliz							1			20
Kaliteli Pirinç							1			10
Ucuz Pirinç							1			5
Sigara Kâğıdı						1			1	
Konyak						1			3	
Rakı								1		2
İspirto								1		1
Pamuk		1								5
Camış Derisi		1							3	
Portakal	100									5
Eşek										
Katır										

⁸² BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/528 (26 Eylül 1322/9 Ekim 1906).

Deve									
Beygir									
Kütük							100		5
Çimento				1				1	
Teneke Tahin	1								10
Hurma			1						10
İpek Tohumu	1								5
Mısır Kokoroz (Buğday)							25		10
Hırdavat Büyük Sandık					1			1	20
Hırdavat Küçük Sandık								1	
Zeytin Yağı							100		20
İrmik						1			10
Boş Çuval			1					1	
Nişasta					1				20
Hasır	1								5
Tütün Tohumu					1			5	
Ecza Sandığı					1			1	
Pirinç						1			10
Şarap							1		1
Karton			1						20
Kibrit					1				20
Tütün Sandığı					1			3	

Çifte av tüfeği gibi silah ve patlayıcı mamul ürünler de adetine göre vergilendirilmiştir. Bunun yanında İngiltere’den ithal edilen pirinç çuvalı 20 paradan vergilendirilirken irmiğin 1 çuvalı 10 paradır. Ayrıca eşek, katır, deve ve beygir gibi hayvanlar da ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuştur.

Tablo 6. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸³

Envai Eşya	Adet	Balya	Varil	Sandık	Çuval	Kilo	Alınacak Vergi Miktarı	
							Kuruş	Para
Yeni Dünya						100		10
Gaz Yağı				1				10
Boş Varil	1							5
Araba	1						5	
Hindistan Cevizi					1			20
Sirke						100	1	
Zift						100		20
Kilim Alasından	1						1	
Kilim Ucuzundan	1							20
Arpa suyu				1			2	
Kanaviçe		1						5
Taze zerdali						100		20

⁸³ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/529 (26 Eylül 1322/9 Ekim 1906).

Kuru zerdali					100	3	
Taze kayısı					100		20
Kuru kayısı					100	3	
Turunç (limon, portakal gibi alınacak)							
Demir kırı (demir gibi alınacak)							
Fişek kovanı			1			2	
Kepek				1			5
Gaz teneke	100					1	
Kav				1			20
Yazı Kâğıdı		1				1	
Çelik				1		1	
Katran					100	1	
Alçı					100		10
Anason					1	1	
Taş kömürü					100		10
Kavata (domates türü)							
Fasulye	1				1		20
Sakız				1			
Arpacık soğan					1		10
Ceviz yağı			1				
Çay						1	20
Kestane				1			20
Eski Varil			1				5
Şeker Kamışı	100						5
Ayva				1			20
Maden Suyu				1			20

Kilim, kanaviçe gibi dokuma ürünler ucuz ve kaliteli olarak sınıflandırılmış ve kalitesine göre vergilendirilmiştir. Sandıkları üzerinden fiyatlandırılan ürünlerde bulunmaktadır. Örneğin; gazyagının bir sandığı 10 para, arpa suyunun 1 sandığı 2 kuruş ve maden suyunun 1 sandığı 20 para olarak belirlenmiştir.

Tablo 7. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1906 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁴

Envai Eşya	Adet	Parça	Kilo	Alınacak Vergi Miktarı	
				Kuruş	Para
Koli Postal		1			5
Tuz			100		10
Mavnadan Aylık	1			5	
Sandaldan Aylık	1			2	

Mavna ve sandallar ürünlerin liman ile gemiler arasında taşınmasında rol oynamıştır. Nakliyecilik görevini üstlenen bu küçük teknelerden vergiler aylık olarak

⁸⁴ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/530 (26 Eylül 1322/9 Ekim 1906).

alınmıştır. Örneğin 1 mavnadan aylık 5 kuruş ve 1 sandaldan aylık 2 kuruş vergi alınmıştır.

Tablo 8. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁵

Enva-i Eşya	Sandık	Kilo	Kili	Alınacak Vergi Miktarı	
				Kuruş	Para
Defne Yağı		100		1	
Kuru Yumurta Beyaz		100		1	20
Pamuk		100			10
Hava Civa		100			20
Kemik		100			5
Çiğ Yumurta	1				10
Yumurta Sarısı		100		1	
Zeytin Yağı		100		1	
Kuru İncir		100			20
Ak Darı			1		5
Kuru Bakla			1		5
Susam		100			4
Hint Yağı Tohumu		100			3
Nohut			1		5
Kuru Koza			1	1	
Ekşi Limon	1				10
Koyun Yünü		100			10
Meyan Kökü		100			5
Kullanılmış Demir Parçaları		100			5
Sabun		100			20
Zeytin Çekirdeği		100		1	
Yeşil ve Siyah Zeytin		100			20
Sade Yağ		100		5	
Salamura Ağaç Kavunu		100			20
Tuzlu Bağırsak		100			10
Tereyağı		100		5	
Buğday			1		10
Bulgur			1		10
Mahmude kökü		1			1
Arpa Ekmeği			1		5
Bal Mumu		1			3
Tatlı Badem İçi		1			5
Nar Pekmezi		100			20
Mercimek			1		10
Salamura Peynir		1			1
Sirke		1			
Bal		1			1
Yılan Balığı		1			1
Karpuz		100			5
Patates		100			20
Deniz Otu		100			1

⁸⁵ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/561 (13 Şubat 1322/26 Şubat 1907).

1907 yılında yeniden düzenlenen tarifelerde çok fazla değişiklik olmamıştır. Örneğin hububatların kilesi aynı fiyattan vergilendirilirken, defne yağı ve tereyağın kilosu da yine aynı fiyattan vergilendirilmiştir.

Tablo 9. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁶

Enva-i Eşya	Adet	Denk	Çuval	Kilo	Kili	Alınacak Vergi	
						Miktarı	
						Kuruş	Para
Elma				100			20
Ucuz Toprak							20
Domates Peltesi				1			1
Kuru Bamyâ				1			1
Ham Darı Parçaları				1			1
Tuzlu Bakır Ham				1			1
Nar Kıyığı				100			20
Hardal Tohumu				100			20
Tütün Çubuğu					1		
Kavun				100			5
Salyangoz				1			1
Kaşar Peynir				1			3
Üzüm				100			1
Burçak					1		5
Ökse				1			5
Ot süpürke	100						10
Çiçek suyu				1			2
Koyun							
Rimli taş	100						20
Tavuk, hindi, güvercin							
Hamak				100			5
Un				100			5
Zeytin Çekirdeği				100			5
Salamura Zeytin				100			20
Öküz, inek							
Pancar				100			10
Soğan				100			5
Salamura Deniz Otu				100		1	
Ebu Riha tütünü				1			1
Tömbeki		1					3
Şeker			1				10
Kahve			1				20
Fatura Büyük		1				3	
Fatura Küçük		1				1	20
Tahta	100					1	
Kibrit Büyük	1						20
Kibrit Orta	1						15
Kibrit Küçük	1						10
Döşemelik Kumaş	1						5
Döşemelik Kumaş Ucuz	1						2

⁸⁶ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/562 (13 Şubat 1322/26 Şubat 1907).

Koyun, tavuk, hindi, güvercin, öküz ve inek gibi küçük ve büyük baş hayvanlar 1906 yılında olduğu gibi 1907 yılında da ayrı bir fiyatlandırmaya tabi tutulmuştur. Yine tahta da 1906 yılında olduğu gibi 100 adeti 1 kuruştan vergilendirilmiştir.

Tablo 10. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁷

Envai Eşya	Adet	Rabt	Denk	Balya	Varil	Sandık	Çuval	Kilo	M i k t a r	
									Kuruş	Para
Kurşun Saçma					1				6	10
Külçe Kurşun			1							25
Kapsül						1			3	
Kiremit	100									20
Demir	1									20
İngiliz Pirinç							1			20
Pirinç Kaliteli							1			10
Pirinç Ucuz							1			5
Sigara Kâğıdı						1			1	
Konyak						1			3	
Rakı								1		2
İspirto								1		1
Pamuk		1								5
Camış Derisi		1							3	
Portakal	100									5
Eşek										
Katır										
Deve										
Beygir										
Kütük								100		5
Çimento					1				1	
Teneke Tahin	1									10
Hurma			1							10
İpek tohumu	1									5
Mısır kokoroz								25		10
Hırdavat						1			1	20
Büyük Sandık									1	
Hırdavat									1	
Küçük Sandık										
Zeytin Yağı								100		20
İrmik							1			10
Boş Çuval				1					1	
Nişasta						1				20
Hasır	1									5
Tütün tohumu						1			5	
Ecza sandığı						1			1	
Şarap								1		1
Karton				1						20
Kibrit						1				20

⁸⁷ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/563 (13 Şubat 1322/26 Şubat 1907).

Eşek, katır, deve ve beygir gibi hayvanlar 1906 yılında olduğu gibi ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuştur. Bunun yanında İngiliz pirinci yahut ırmik gibi diğer ürünlerin fiyatlandırılmasında da bir değişiklik olmamıştır.

Tablo 11. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁸

Enva-i Eşya	Adet	Balya	Varil	Sandık	Çuval	Kilo	Alınacak Vergi Miktarı	
							Kuruş	Para
Tütün Sandığı				1			3	
Yeni dünya	100							10
Boş Varil	1							5
Araba	1					5		
Hindistan Cevizi					1			20
Sirke						100	1	
Zift						100		20
Kilim Alasından	1						1	
Kilim Ucuzundan	1							20
Arpa Suyu				1		2		
Kanaviçe		1						5
Taze Zerdali						100		20
Kuru Zerdali						100	3	
Taze Kayısı						100		20
Kuru Kayısı						100	3	
Turunc (portakal limon gibi alınacak)								
Demir Kiriş (demir gibi alınacak)								
Fişek Kovanı			1			2		
Kepek				1				5
Gaz Teneke	100					1		
Kav				1				20
Yazı Kâğıdı		1				1		
Çelik				1		1		
Katran						100	1	
Alçı						100		10
Taş Kömürü						100		10
Fasulye	1				1			20
Sakız				1		1		
Arpacık Soğan					1			10
Ceviz Yağı			1			1		
Çay						1		20
Kestane				1				20
Kullanılmış varil			1					5
Şeker Kamışı	100							5
Ayva				1				20

Yalnızca hububat veya mamul ürünler değil tabloda görüldüğü üzere ikinci el ürünlerinde ticareti yapıldığından bu ürünlerde vergilendirilmiştir. Örneğin; kullanılmış 1 adet varilden 5 para vergi alınmıştır.

⁸⁸ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/564 (13 Şubat 1322/26 Şubat 1907).

Tablo 12. Limanın Temizlik Masrafını Karşılama Amacıyla 1907 Yılında İskeleden İthal/İhraç Olunacak Ürünlerden Alınacak Vergi Miktarları⁸⁹

Enva-i Eşya	Adet	Parça	Sandık	Kilo	Alınacak Vergi Miktarı	
					Kuruş	Para
Maden Suyu			1			20
Koli Postal		1				5
Tuz				100		10
Mavnadan Aylık	1				5	
Sandaldan Aylık	1				2	

Mavna ve sandıklardan alınacak aylık verginin miktarı değiştirilmemiş, 1906 yılında düzenlenen vergilendirme ile aynı oranda tutulmuştur.

Tablo 13. 2 Rıhtım Duvarının İnşasıyla Limanın Derinleştirilmesine Dair Masraf Listesi⁹⁰

İnşaatın Türü	Metreküp	Fiyat	Para/Kuruş
İki rıhtım duvarı da iri taştan inşa olacaktır.	2400	50	120.000
Duvarların dış tarafında iri yontma taş ve halis kumlu su kireci kullanılacaktır.	1317	200	263.400
Limanın derinleştirilmesi	0	0	150.000
Yüzde on hesapla çıkabilecek masraf için ayrılacak miktar	0	0	53.340
		TOPLAM (Mecidiye 20 kuruş hesabı ile)	586.740

Fen heyeti, keşif evraklarını ve listeleri incelemiş, liman için bir rapor yollamıştır. İki rıhtım duvarı da iri taştan inşa olunacaktır ve 2400 metreküp taşa ihtiyaç duyulmuştur. Rapora göre taşların adetinin fiyatı 50 kuruştur ve 120.000 kuruş masraf çıkmıştır. Duvarların dış tarafında iri yontma taş ve kumlu su kireci

⁸⁹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/565 (13 Şubat 1322/26 Şubat 1907).

⁹⁰ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/532 (12 Şubat 1321/25 Şubat 1906).

kullanılması düşünülmüştür. 1317 metreküp gereken bu taşların adeti 200 kuruştan hesaplanmış ve 263.400 kuruş masraf çıkmıştır. Ayrıca keşif raporunda limanın derinleştirilme masrafı 150.000 kuruş gösterilmiştir. Ancak limanda tamire ihtiyaç duyulan bölgelerin nasıl tamir edileceğine dair bilgi verilmemiştir. Bu nedenle konuya atıf yapılarak keşif defterinin yeniden düzenlenmesi istenilmiştir.⁹¹ Heyet, dalga kıran seddinde kullanılacak suni kayaların ağırlığının 7-8 ton olmasına karar vermiştir.⁹² Dalgayla gelen suların, dalga kıran duvarının içine birikmesini önlemek için yapılacak olan kanalın işe yaramayacağını bildirilmiş ve rıhtım ile dalga kıran seddi arasındaki kaldırımın her iki yüzüne meyil verilmesi uygun görülmüştür.⁹³

Denizin içinde sadece 12.000 metreküp bir temizlik yapılsa bile orta hacimdeki gemiler için gereken derinlik sağlanamamaktadır.⁹⁴ El aletleri kullanılarak yapılacak temizliğin zahmetli ve uzun zaman alacak olması sebebiyle otomatik temizlik aletlerinin kullanımı uygun görülmüştür.⁹⁵ Fen heyetinin raporu üzerine dalga kıran duvarının ne boyutta ve nasıl olacağına dair yeni bir düzenleme yapılmıştır.

Tablo 14. Dalga Kıran Duvarı İçin Yeniden Düzenlenen Masraf Listesi⁹⁶

Açıklama	İnşaatın Türü	Ebat			Miktar Metreküp	Fiyat	Mecidi Yirmi Kuruş
		Uzunluk (Metre)	En (Metre)	Yükseklik (Metre)			
Sert ve iyi cins taştan olmak üzere her taşın ağırlığı asgari olarak 300 kilogram olacaktır.		110	10		1100	40	44.000
Bloklar adı cinsten moloz ve taştan yapılacak ve her birinin ağırlığı 7-8 ton ve 4-4.5 metreküp hacminde olacaktır.		110	11	3	3630	200	72.600
İşbu duvar harç ve moloz taşlar ile inşa edilecektir		110	3	4	1320	100	132.000

⁹¹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/542.

⁹² Rapor 1. madde. BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/515 (17 Teşrinisani 1323/30 Kasım 1907).

⁹³ Rapor 2. madde. BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/515 (17 Teşrinisani 1323/30 Kasım 1907).

⁹⁴ Rapor 4. madde. BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/515 (17 Teşrinisani 1323/30 Kasım 1907).

⁹⁵ Rapor 5. madde. BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/515 (17 Teşrinisani 1323/30 Kasım 1907).

⁹⁶ Beyrut Vilayeti Ser Mühendisinin hazırladığı liste. BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/538 (25 Kanunusani 1323/7 Şubat 1908).

İşbu duvarın su içinde kalan kısımları su harcı ve moloz taşından iki sıra suni bloklardan yapılacak ve su haricindeki kısmının yüzleri düzgün taş ve oyulmuş taştan olacaktır.		170	1,30	3	663	170	112.710
Cinsi hafriyat kum ve taş parçalarından ibarettir. Masrafı karşılanabilecek şekilde küçük temizleme aletiyle yapılacaktır. Hafriyattan çıkan toprak icap ettiği kadar rıhtım duvarları arasına dökülecek ve fazlası liman haricine atılacaktır.			15.000	1,5	22500	12	270.000
İş bu döşeme dalga kıran boyunca 8,00 metre genişliğinde ve dahili rıhtım boyunca 5,00 metre genişliğinde olmak üzere denize doğru cüzzi meyil verilerek yapılacaktır. Döşeme altına (0.20) metre.	Döşeme teşkili (110x8) + (170x5) = 1730 kum konacak ve döşeme ortası 1,20 metre olacaktır				1730	25	43.250
					Toplam		1.325 .960
					Tahmin edilen ek masraf		32.040
					Mecidi yirmi kuruş hesabıyla		1.360.000

Dalga kıran duvarının suyun üst kısmında kalan yüzeyinde sert ve iyi cins taş kullanılmaya karar verilmiş ve her taşın ağırlığının asgari 300 kilogram olması şart koşulmuştur. 110 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde inşa edilecek duvarın malzeme masrafı 44.000 kuruştur.

Dalga kıran duvarının, suyun altında kalan kısmında kullanılacak bloklar moloz ve taştan olacak ve her birinin ağırlığının 7-8 ton olması istenmiş ve 72.600 kuruşa mal edilebileceği tahmin edilmiştir.

Duvar inşa edilecek bölgenin küçük temizlik aletleri ile temizlenmesinden çıkacak toprağın gerektiği kadarı rıhtım duvarları arasına dökülmesi ve fazlasının da liman dışına atılması düşünülmüştür. Yine bu işlemin masrafı da 270.000 kuruş hesaplanmıştır. Duvarın denize bakan kısmına meyil verilmek istenmiştir. Toplam masraf 1.325.960 kuruş hesap edilmiş buna ek çıkabilecek masraflar da 32.040 kuruş hesaplanmıştır. Ek masraflarla birlikte toplam masraf 1.360.000 kuruştur. Yeni düzenleme dikkate alınarak limanın şeklini ve dalga kıran bloklarının nasıl yerleştirileceğini gösteren harita çizilmiştir.

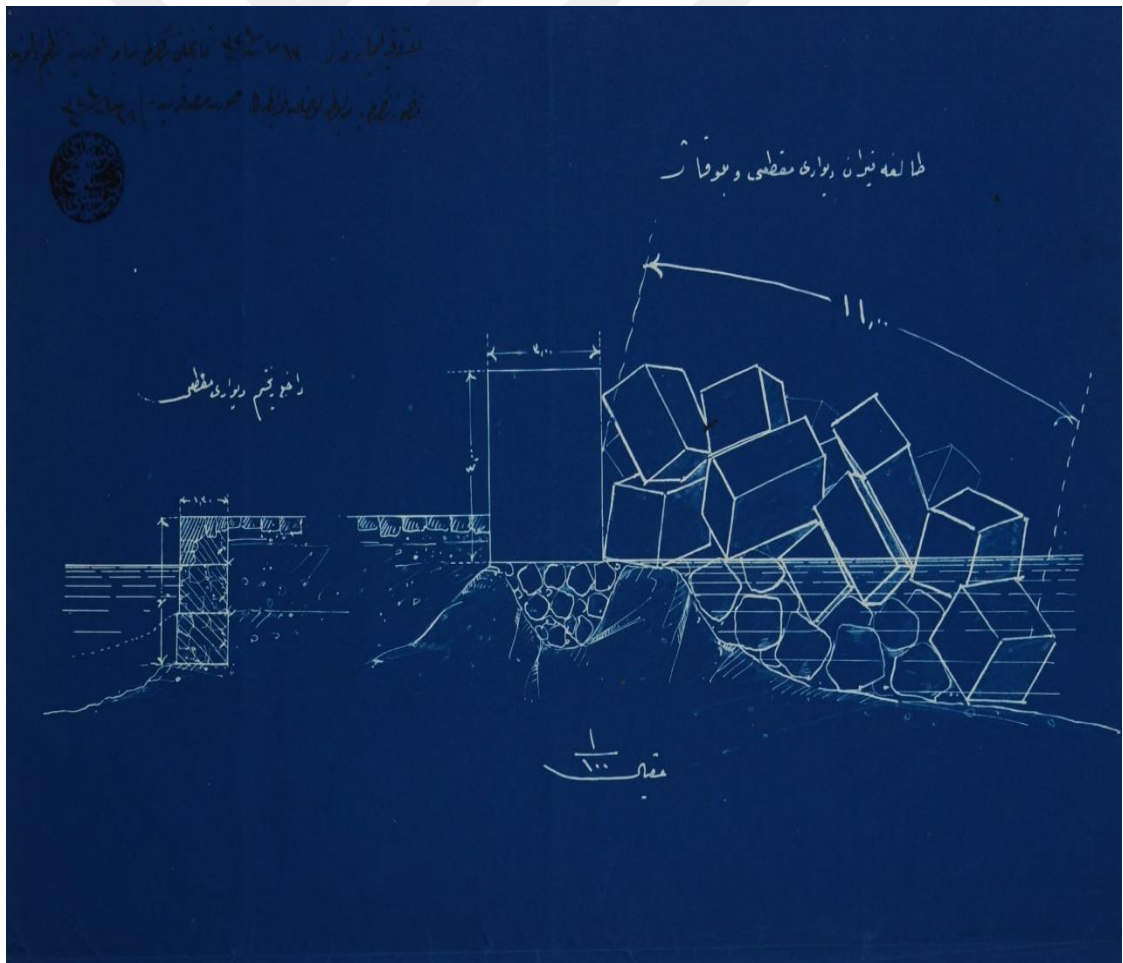
Harita 3. 12 Mayıs 1908 Tarihli Yeniden Düzenlenen Liman Haritası⁹⁷



⁹⁷ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/568 (29 Nisan 1324/12 Mayıs 1908).

Haritaya göre fener ile gümrük binaları arası doldurulacak ve emlak mahaline dönüştürülecekti. Liman hali hazırda 230 metre çapında daire şeklindeydi. Derinlik asgari 0,50, en fazla ise liman içinde 5 metreydi. Limanın derinliği su seviyesinden itibaren 2 metreydi. Yelkenli gemilerin barınabilmesi için deniz seviyesinden itibaren derinlikleri 2 metreden az olmamalıydı. Bu yüzden 2 metre kâfi olsa da limanın zemini zamanla dolabileceğinden derinlik 2,5 metreye ulaştırılmalıydı. Temizlik işlemi için hafriyat miktarı 22.000 metreküp olup, 2.500 liraya yapılabileceği tahmin edilmekteydi. Küçük temizlik aletleri kullanılırsa masraf en az 50-80 bin Frank olacağından bu kadar masraf uygun görülmemekteydi ve temizlik el ile ya da daha ucuz bir buharlı alet ile yapılmalıydı.⁹⁸

Harita 4. 12 Mayıs 1908 Tarihli Yeniden Düzenlenen Dalga Kıran Haritası⁹⁹



⁹⁸ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/551.

⁹⁹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/536 (29 Nisan 1324/12 Mayıs 1908).

Şiddetli dalgalara maruz kalan dalga kıran duvarının korunması için duvarın boyutu 11 metre uzunluğunda, 3 metre genişliğinde, 4 metre yüksekliğinde olacak ve 7-8 ton ağırlığında bloklar kullanılacaktı. 4 metreküp hacminde bulunan blokların nakil edilmesi zor olacağından her metreküpüne 200 kuruş uygun görülmüştü. Ayrıca zemin bozuk olduğundan dalga kıran duvarlarının altları düzeltilecekti.¹⁰⁰ Beyrut Vilayeti Ser Mühendisinin raporuna göre toplam temizlik masrafı Mecidi 1 milyon 360 bin kuruştur.¹⁰¹ Daha önceki rapora göre 773 bin 260 kuruş fazlalık çıkmıştır. Aradaki farkın nasıl karşılanacağı Beyrut Vilayetine sorulmuştur. Beyrut Valisi Nazım Efendi, aradaki farkın vergiler ile karşılanacağını Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirmiştir.¹⁰²

Durum kabul gördükten sonra vergilerin komisyon tarafından toplanması ve ayrıca komisyonun hasılat hakkında peyder pey nezarete bilgi vermesi kararlaştırılmıştır.¹⁰³ Her ne kadar proje devletin mali durumu göz önüne alınarak, masrafları vergiler yahut ihaleler ile karşılanmaya çalışılarak en ince detayına kadar planlanmış ise de liman temizlenememiş ve proje gerçekleştirilememiştir. Ancak limanın tamamı düzenlenememiş olsa da limanda bulunan liman dairesi, liman gümrüğü, liman feneri gibi tesisler zaman içerisinde tadilat görerek yeniden işlevsellik kazanmıştır. Ayrıca karakol ve iskele komisyonu gibi yeni birimler kurulmuş ve bu birimlere de binalar inşa edilmiştir.

1.1. Liman Dairesi Odaları Tadilatı Girişimi

Limanların saha ve idari sınırlarını belirleyen, gemiler demir atarken ya da kıyıdaki tesisleri kullanmaları için yanaşırken veya tesislerden ayrılırken uyacakları kuralları belirleyen birime Liman Dairesi ya da Liman Başkanlığı denilmektedir.¹⁰⁴ Gemilerin limanlara girip çıkması, yük alıp boşaltması ve diğer işlerin yürütülmesini sağlayan liman görevlileri de liman reisleridir. Her limanda olduğu gibi Lazkiye Limanı'nda da liman dairesi ve liman reisleri bulunmuştur.

¹⁰⁰ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/551.

¹⁰¹ BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/552 (28 Kanunusani 1323/10 Şubat 1908).

¹⁰² BOA., T.NFİ., nr. 1359/108/625 (26 Teşrinisani 1324/9 Aralık 1908).

¹⁰³ BOA., T.NFİ., nr. 1359/108/625(8 Kanunuevvel 1324/21 Aralık 1908).

¹⁰⁴ Mevzuat Bilgi Sistemi, (Çevrimiçi) <http://www.mevzuat.gov.tr> *Limanlar Yönetmeliği*.

Limanın dolan zemininden dolayı işlevselliğini kaybetmesi, limanda bulunan tesisleri de kullanılamaz hale getirmişti ve bu sebeple liman temizlenirken çevresinde de birtakım düzenlemelere gidilmişti. 1902 yılında Dahiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen bir belgede, liman dairesi kullanımı için uygun bina olmamasından dolayı Lazkiye'deki liman reislerinin uygunsuz mevkilerde çalıştığını, liman daireleri yapılsa bile belediyelerin bu alanları işgal ettiği bildirilmişti.

Ayrıca deniz kenarlarında miri veya belediyeye ait arazilerden yeterli bir kısım Bahriye Nezareti adına kullanıma verilir ise sorunun çözülebileceğine dair öneride bulunulmuştu.¹⁰⁵ Bu öneri uygun bulunmuş ve sadece Lazkiye değil, Cebele ve Banyas' ta da liman daireleri yapımı gerekli görülmüştür. Bunun için bölgelerde ihtiyaç duyulacak kadar arazinin boşaltılmasına karar verilmiş ve bu arazilerin belgelerinin de Defter-i Hakani' ye kaydedilmesi istenilmişti.¹⁰⁶

Bir süre araziler hakkında işlem yapılamamış ise de daha sonra belgeler arasında yapımı düşünülen liman daireleri hakkında bilgilere tekrar rastlamaktayız. Lazkiye' de 315 zirai arsa ve Cebele de bazı arsalar, Bahriye Nezareti tarafından idare edilmek üzere Şubat 1908 yılında hükümet adına kayıt edilip kamulaştırılmıştır.¹⁰⁷ Araziler kamulaştırılmış ancak liman dairelerinin yapımına başlanmadan önce belgelerin kaydedildiği defter yanmış ve ne yapılması gerektiğinin de bilinmediği yazılmıştır. Dahiliye Nezareti defterin yanması üzerine kamulaştırılan araziler hakkında Beyrut Vilayeti' nden bilgi istemiştir.¹⁰⁸ Beyrut Valisi kamulaştırılan araziler ile ilgili bilgi vermiş, bu arazilerin Maliye Nezareti adına kayıt edildiğini aktarmıştır.¹⁰⁹ Her ne kadar bu araziler Maliye Nezareti' ne tahsis edilmiş ve Defter-i Hakani' ye kaydedilmiş ise de liman daireleri yapılamamıştır.

¹⁰⁵ BOA., DH.MKT., nr. 2581/78/01 (16 Kanunusani 1317/29 Ocak 1902).

¹⁰⁶ Bahriye Nazırı tarafından Dahiliye' ye yazılan evrak. BOA., DH.MKT., nr. 492/38/01 (6 Nisan 1318/ 19 Nisan 1902).

¹⁰⁷ BOA., DH. İD., nr. 75/61/07 (4 Kanunuevvel 1329/17 Aralık 1913).

¹⁰⁸ BOA., DH. MKT., nr. 74/61/01 (18 Temmuz 1329/31 Temmuz 1913).

¹⁰⁹ BOA., DH.MKT., nr. 74/61/08 (23 Teşrinisani 1329/6 Aralık 1913).

1.2. Liman Fenerinin Tadilatı

Deniz fenerleri, denizlerde oluşabilecek kazaları önlemek, seyirleri emniyetli hale getirmek, gemilerin güvenle kıyıya yanaşmasını sağlamak, deniz alanlarını belirlemek amacı ile geçmişten günümüze kadar kullanılan ışık ve işaret kuleleridir. İlk fenerler, geceleri gemilere yol göstermek amacı ile yüksek tepelerde ateş yakılarak oluşturulmuştur. Fener sözcüğünün; İskenderiye fenerine atıfla Eski Mısır dilinde, yüksek sütun anlamına gelen “Pharao” sözcüğünden geldiği tahmin edilmektedir.¹¹⁰

Deniz ticaretinde etkin rol oynayan deniz fenerlerine Roma İmparatorluğu döneminde de önem verilmiş ve Akdeniz’e çok sayıda fener yapılmıştır. XVIII. yüzyıla kadar genellikle taş ve ahşap kullanılarak inşa edilen deniz fenerleri, zamanla modernleştirilmeye başlanmıştır. 1759 yılında İngiltere’de yapılan Eddystone Feneri, taş ve örgü biçiminde açık denizde yapılan ilk modern fenerdir.¹¹¹ Klasik dönemde Osmanlı Devleti’nde kullanılan deniz fenerleri genellikle zeytinyağı ile aydınlatılmış ve bu zeytinyağları vakıflar ile tersanelerden temin edilmiştir.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından sonra buharlı gemiler ulaşımı kolaylaştırdığından hem nakliye hem de sefer sayılarında artış yaşanmış, artan bu trafik klasik fener anlayışının dönüşümünü zorunlu hale getirmiştir.¹¹² Özellikle 1853-1856 Kırım Savaşı esnasında, boğazlarda fenerlerin yetersiz kalması üzerine Fransız Mühendis Jean Marius Michel¹¹³, devletin önemli kıyılarına deniz fenerleri inşa edilmesi ve fener vergisi alınmasını önermiştir.¹¹⁴

¹¹⁰ Yasemin Nemlioğlu Koca, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science*, 6(2), 2018, s. 104.

¹¹¹ D. Alan Stevenson, *The World’s Lighthouses: From Ancient Times to 1820*, Dover Publications, 2013, s. 12-19.

¹¹² Mesut Karakulak-Halim Kılıç, *Bir Buharlı Güzergahını Aydınlatmak: Kıbrıs’ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878)*, Akademik Bakış, C. 11, 2018, s.148.

¹¹³ III. Napolyon’a rapor ulaştırmak için yola çıkan Fransız General Oliver Lannes’ in bindiği Messageries Maritimes posta vapurunun kaptanı olan Jean Marius Michel, 1843’ten beri sık sık Osmanlı sularında sefer yapan ve rotalara hâkim olan donanma subayıdır. 1855 yılında başlayarak Osmanlı İmparatorluğu kıyılarına fenerler inşa etmeye başlamış ve inşa ettiği fenerlerin 120’sinin işletmelerini de kendisi almıştır. Gayretlerinden dolayı Sultan Abdülmecid kendisine Paşa unvanını vermiştir. Mesut Karakulak-Halim Kılıç, *a.g.m.*, s.145.

¹¹⁴ Yasemin Nemlioğlu Koca, *a.g.m.*, s. 110.

1855 yılında 10 yıl müddetle Marius Michel' e imtiyaz verilmiş ve Osmanlı Fenerler İdaresi Direktörlüğü' ne¹¹⁵ getirilmiştir.¹¹⁶ Modern fenerlerin, Osmanlı Devleti limanlarında yapılmaya başlanması da bu dönem ile başlamıştır. Direktör olan Michel öncelikle Boğaz hattındaki fenerleri daha sonra 1856-1857 yılları arasında Rumeli, Anadolu, Ahirkapı ve Fenerbahçe fenerlerini yenilemiştir.¹¹⁷ 1856-1914 yılları arasında, Osmanlı Devleti limanlarında toplam 205 fener yapılmış ve yenilenmiştir.¹¹⁸

G. Wortabet 1856 yılında kaleme aldığı eserinde, Fransız acentenin Lazkiye Limanı'nda ticaret yaptığını ve geceleri gemilerin beklendiği sırada yanan bir fenerin de bulunduğundan bahsetmiştir.¹¹⁹ Marius Michel, yenileyeceği fenerler projesi kapsamına Lazkiye fenerini de almış ve limanın girişine bakan, eski kale üzerinde bulunan fenerin yerine, yeni bir fener yapımı kabul edilmiştir.¹²⁰ Osmanlı Fenerler İdare-i Umumisi 1863 yılında Lazkiye fenerinin yenilenmesi için bölgeye birkaç mühendisin gönderilmesi gerektiğine ve inşaat için de Tophane-i Amire' den ruhsat alınmasına karar vermiştir.¹²¹

Fenerler İdare Müdürü G. Pavcruy, Hariciye Nazırı Ali Paşa'ya aynı proje ile ilgili detaylı bilgi vermiş, inşaatla yer alacak fener teknisyenleri adına mahalli hükümetleri bilgilendirmesini istemiştir. Ayrıca bölge hükümetlerinden yapılacak inşaatlar için gerekli alanların temin edilmesini talep etmiştir. Pavcruy, Mersin Bagasfe Burnu, Hatay Karataş Burnu, Suriye Tripoli, Lazkiye Raz-ihm-ahm, Kıbrıs Kiti Burnu ve Gaten Burnu'nu işaret ederek bu bölgelere fener yapılması gerektiğini dile getirmiştir.¹²² İnşaatın ruhsatı 15 Kasım 1863 tarihinde verilmiştir.¹²³ Fener yenilendikten 46 yıl sonra 1906 yılında, bu sefer de fener odalarının tamiri söz konusu

¹¹⁵ Osmanlı topraklarında bulunan fenerlerin inşa, bakım, onarım, işletme haklarını elinde bulunduran Fenerler İdaresi Umumiyesi Müdürlüğü, 1938 yılında satın alınarak Denizbank'a bağlanmıştır. Erişim: <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tarihce>

¹¹⁶ Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", *Belleten*, C. 79, S. 286, 2015, s. 1051.

¹¹⁷ Mesut Karakulak-Halim Karakulak, *a.g.m.*, s.145.

¹¹⁸ Yasemin Nemlioğlu Koca, *a.g.m.*, s. 114.

¹¹⁹ Gregory M. Wortabet, *Syria, and the Syrians: or, Turkey in the Dependencies, of Bayroot, Syria*, Vol. I., James Madden, 8, Leadenhall Street, London, s. 26.

¹²⁰ BOA., HR.MKT., nr. 463/12/01.

¹²¹ BOA., HR.MKT., nr. 463/12/02 (10 Teşrinievvel 1279/9 Kasım 1863).

¹²² BOA., HR.MKT., nr. 460/49/03 (10 Kasım 1863).

¹²³ BOA., HR.MKT., nr. 460/49/01 (3 Teşrinisani 1279/15 Kasım 1863).

olmuştur. Fener memuru, fenerin altında bulunan 2 odayı tamir etmeye teşebbüs etmiş, bu durum da Fener İdaresi tarafından Beyrut Vilayeti' ne bildirilmiştir.¹²⁴

Beyrut Valisi Halil Bey, Fener mahalinin acilen tamir edilmesi gerektiğini ve Beyrut Fener İdaresi'nin de bu görüşte olduğunu Dahiliye Nezareti'ne yazmıştır.¹²⁵ Bahriye Nezareti, fenerin atıl durumda olduğunu, masrafların Fenerler İdaresi tarafından karşılanması şartıyla fener direğinin değiştirilmesine karar vermiştir.¹²⁶ Ayrıca gardiyan odalarının tamirinin mümkün olacağını ancak mevsimin kış olmasından dolayı tamirin kara yolu ile yapılmasını uygun görmüştür.¹²⁷ Tamirat başlamadan önce hususun cihet-i askerice sorun oluşturup oluşturmayacağı da dikkate alınarak Serakerlik makamına bildirilmiştir.¹²⁸

5. Ordu-i Hümayun Kumandanlığı' ndan gelen cevapta; kalenin zemin katında, oda kemeri üzerinde, fener memurunun ikametine mahsus yapılan odaların 40 yıl önce yapıldığı, zemin katın ayrıntılı bir şekilde yenilenmesinde askeriyece bir mahsurun olmadığı bildirilmiştir. Fakat kalenin eski şeklinin bozulmamasına dikkat edilmesi gerektiği düşünülmüştür.¹²⁹ Ayrıca inşaata başlanması için de inşaat dairesine haber verilmiştir.¹³⁰ Sonuç olarak fener yenilendikten 46 yıl sonra fener odaları da yenilenmiştir.

1.3. Liman Gümrüğünün Tadilatı

Gümrük, bir ülkenin sınırlarından giren veya çıkan ya da ülkeden transit geçen eşya ve erzaklardan devlet tarafından belirlenmiş vergilerin alındığı yerdir.¹³¹ Osmanlı Devleti'nde gümrük idaresi olan Rüsûmât Emaneti, vergilerin toplanmasının yanında kara ve sahil sınırlarında ordu ile birlikte güvenliği sağlayan kurumdur.¹³²

¹²⁴ BOA., DH.MKT., nr. 1114/43/01 (15 Ağustos 1322/28 Ağustos 1906).

¹²⁵ BOA., DH.MKT. nr. 1114/43/03 (31 Ağustos 1322/13 Eylül 1906).

¹²⁶ BOA., DH.MKT. nr. 1114/43/08 (2 Ş. 1324/7 Eylül 1322/20 Eylül 1906).

¹²⁷ BOA., DH.MKT. nr. 1114/43/08 (2 Ş. 1324/7 Eylül 1322/20 Eylül 1906).

¹²⁸ Yaver-i Hazret-i Şehriyardan Tophane-i Amire Müşiri ve Umum-ı Mekatip-i Askeriye-i Şahane Nazırı'ndan Dahiliye Nezareti'ne BOA., DH.MKT., nr. 1114/43/08 (30 Eylül 1322/13 Ekim 1906).

¹²⁹ BOA., DH.MKT., nr. 1114/43/05 (9 Teşrinievvel 1323/22 Ekim 1907).

¹³⁰ BOA., DH.MKT., nr. 1114/43/06 (17 Teşrinievvel 1323/26 Ekim 1907).

¹³¹ Türk Dil Kurumu Sözlüğü, Ankara, 1959.

¹³² Birten Çelik, "Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı", *Belleten*, C. 79, S. 286, s.1005.

Devlette dahili ve harici olmak üzere iki çeşit gümrük bulunmuştur.¹³³ Ayrıca devletin ticaret ağı içerisinde sahilde bulunan gümrüklere “sevahil gümrükleri”, sınırda bulunan gümrüklere “hudut gümrükleri” ve devlet içerisinde bulunan gümrüklere de “kara gümrükleri” denilmiştir.¹³⁴

Mallar gümrüklerden girerken alınan vergiye *âmediye*, gümrüklerden çıkarken alınan vergiye *refiye* ve transit geçerken alınan vergiye ise *müruriye* denilmiştir.¹³⁵ 1838 öncesi ithalat ve ihracattan %3'lük gümrük vergisi, ülke içinde bir şehirden başka şehre nakledilen ürünlerden de %8'lik iç gümrük vergisi alınmıştır.¹³⁶ Balta Limanı Anlaşması'ndan¹³⁷ sonra ithalattan alınan vergiler %5, ihracattan alınan vergiler ise %12 olarak sabitlenmiştir.¹³⁸

Gümrüklerde bulunan kontrol memurları, limana yanaşan gemilerde denetimler yapmıştır. Ayrıca kontrol memurlarının yanında yardımcı olarak kolcularda bulunmuştur. Bu kolcular bir nevi bekçiler gibidir. Gümrüklerden geçecek malların takip edilmesi, kaçakçılığın önlenmesi kolcuların vazifesidir ve gerektiğinde kolcular denetimlerini silahlı bir şekilde gerçekleştirmiştir.¹³⁹ Limana gelen gemilerin tonilato¹⁴⁰ belgesini kontrol etmişlerdir.

¹³³ **Dahili Gümrükler**; Ülke içinde üretilen veya dışarıdan gelen malların, ülke içinde bir şehirden diğer şehre naklinde giriş ve çıkışında alınan resimdir. Bkz. Zeki Çevik, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Gümrük”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen ve Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 10, 2004, s.10. **Harici Gümrükler**; Yabancı ülkelerden Osmanlı Devleti’ne gelen ve Osmanlı Devleti’nden yabancı ülkelere giden mallardan alınan resimdir. Bkz. Zeki Çevik, *a.g.m.*, s.10.

¹³⁴ Şennur Kaya, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, Ocak 2012, s.75.

¹³⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, “Gümrük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul, 1996, s. 263-268.

¹³⁶ Şeyma Dereci, *a.g.e.*, s.103.

¹³⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.

¹³⁸ Şeyma Dereci, *a.g.e.*, s. 103.

¹³⁹ Burak Altınsoy, *Tütün Kaçakçılığı:Reji Kolcuları ve Uygulamaları*, Selenge Yayınları, İstanbul, 2022, s. 56.

¹⁴⁰ Limanlara yanaşan gemilerin; hacimlerinin, ağırlıklarının ve diğer özelliklerinin yazılı olduğu belge. Tonilato tarifesine göre 300 tonilatodan fazla olan gemiler için yarım Osmanlı lirası, 100-300 tonilato arası gemilerden çeyrek Osmanlı lirası, 100 tonilatodan az gemiler için 10 kuruş alınmaktaydı. Bkz. Özlem Yılmaz, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitapevi, İstanbul, 2014, s. 42.

Tonilato belgesi olmayan gemilere patenta¹⁴¹ verilmemiştir.¹⁴² Limanlara gelen mallar denetimden geçtikten sonra gümrük depolarına taşınmıştır. 1830-1870 yıllarına kadar buharlı gemilerin limanlara yanaşabilmeleri, yüklerini boşaltarak gümrük binalarında bulunan depolara rahat taşınabilmeleri konusunda herhangi bir atılım yapılamamıştır.¹⁴³ Genellikle mallar gümrük depolarına mavnalar¹⁴⁴ aracılığı ile taşınmış bu da ne yazık ki maddi kayıplara sebep olmuştur.

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde etkin rol oynayan Avrupa tüccarının¹⁴⁵ ve ticaretin yoğunluğu¹⁴⁶ ile sadece gümrük depolarında değil, gümrük memurlarının odalarında da yetersizlik söz konusu olmuştur. İlk olarak 1863 yılında, Lazkiye Limanı gümrük odalarının hem emtia memurlarına hem de tütün memurlarına yetmediği anlaşılmış ve ek odalar yapılmasına karar verilmiştir. İki odalı gümrüğü tütün memurları ile emtia memurları paylaşmıştır. Gümrüğe 2 oda daha yapılarak kullanımının tütün memurlarına verilmesi düşünülmüştür.¹⁴⁷ Lazkiye Tütün Nezareti yeni odaların yapımı için başvuruda bulunmuş, Meclis Azası Hüseyin Ağa ve Hudud-u Telgrafiye'nin baş mühendisi Mösyö Şarlo inşa olunacak mahalleri keşfetmiş ve bir mazbata hazırlamıştır.¹⁴⁸

Beyrut Gümrük Emini İbrahim Bey vekaletle bir mazbata göndererek mevcut iki odaya ek olarak üç oda daha yapılmasını, yeni odaların ikisinin memurlara diğerinin ise nöbetçilere tahsis edilmesini istemiştir. Keşif çalışmaları sonrasında üç

¹⁴¹ Geminin mevcut mürettebatının, yolcuların ve hareket limanının sağlık durumlarını, geminin uğradığı limanlarda uygulanan sağlık tedbirlerini ve limandan ayrılmasında bir sakınca olmadığını gösteren belgedir. Bkz. <https://denizcilik.uab.gov.tr/yonerge-talimat>

¹⁴² Osman Öndeş, *a.g.e.*, s. 77.

¹⁴³ Mehmet Yavuz Erler, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875)", *Osmanlı Araştırmaları*, C. 21, S. 21, 2001, s.72.

¹⁴⁴ Büyük buharlı gemilerin yanaşmasına uygun bulunmayan kıyılarda kara ile deniz arasında ürün nakli mavnalar yani insan gücü ile çalışan büyük tekneler aracılığıyla sağlanıyordu. İskelelere yanaşan mavnalardan ürünleri hamallar olarak gümrük depolarına taşıyorlardı. Bkz. M. Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 152.

¹⁴⁵ Devletteki ticari konuların Ticaret Nezareti'nin kontrolünün altına alınmak istenmesi nedeniyle Avrupa tüccarının işlerinin Ticaret Nezareti tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Aziz Tekdemir, "Ticaret Nezareti'nin Kuruluşu ve İdari Birimleri", *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret*, Der. Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012, s. 54.

¹⁴⁶ Özge Togrul, *19. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Kaçakçılık*, Selenge, İstanbul, 2021, s. 21.

¹⁴⁷ BOA., İ.MVL., nr. 00482/2 (26 Kanunusani 1278/7 Şubat 1863).

¹⁴⁸ BOA., İ.MVL., nr. 00482/1.

odanın masrafının tahminen 14 bin 71 kuruş olabileceğini ifade etmiştir.¹⁴⁹ Meclis-i Vâlâ' nın Sadaret'e yolladığı mazbatadan sonra 9 Mart 1863'te odaların yapımı için olur verilmiş ve aynı sene içerisinde inşaata başlanmıştır.¹⁵⁰

Lazkiye'nin kıyı şeridinde bulunan küçük yerleşim yerlerinde dahi gümrük idarelerinin bulunması gerektiği düşünülmüştür. Çünkü kıyı şeridi boyunca mal yüklemeye ve boşaltmaya uygun yerler ürün akışını sağlamış ve gümrük vergisinden kaçmak isteyenler bu bölgeleri kullanmıştır. Hem devletin önemli gelir kalemlerinden olan vergilerin kaybının yaşanmaması hem de kaçakçılığın önlenmesi amacıyla bu bölgelere yeni gümrük binaları yapılması kabul edilmiştir. Ticarete elverişli olan Harab ve Basit Nahiyyelerinde de vergi kaybını önlemek amacıyla gümrük binaları yapılması kararlaştırılmış ve inşaat ayrıntılı olarak planlanmıştır.

Tablo 15. Harab Nahiyesi'ne Gümrük Dairesi Yapılması Hakkında Düzenlenen Rapor¹⁵¹

Sual	Cevap
Vilayeti	Beyrut
Sancağı	Lazkiye
Kazası	Banyas
Nahiyesi	Harab
Mahallesi	Harab
Cadde İsmi/Bina Numarası	Yok
Binanın dış duvarları ne ile inşa edilmiştir?	Taş ve kireçtendir.
Binanın iç duvar döşemeleri ve merdivenlerinin malzemesi nedir?	Taş ve kireçtir, döşemesi camdır.
Bina kaç katlıdır?	1 kattır.
Binanın inşaat tarzı nedir ve çatısı ne ile örtülüdür?	Üzeri kireç ve camdır.
Binanın arşın olarak ölçüsü nedir?	Boyu 8, eni 6 ve derinliği 5 arşındır.

¹⁴⁹ BOA., İ.MVL., nr. 00482/2 (26 Kanunusani 1278/7 Şubat 1863).

¹⁵⁰ BOA., İ.MVL., nr. 00482/4 (17 Ramazan 1279/8 Mart 1863).

¹⁵¹ BOA., ML.EEM., nr. 911/55/02 (19 Mayıs 1328/1 Haziran 1912).

Bina hangi amaçla kullanılacaktır?	Gümrük Şubesi olarak kullanılacaktır.
Binanın etrafında başka binalar var mıdır?	Etrafında bina yoktur.
Binanın yakınında bulunan binalar yangın duvarları ile korunmakta mıdır?	2 tarafı cadde ve arka tarafı tarladır.

Harab Nahiyesine inşa edilecek olan gümrük dairesi 1 katlı planlanmıştır. İnşaatında taş ve kireç kullanılması düşünülmüştür. Boyu 8 ve eni 5 arşın hesaplanmıştır. Etrafında bina olmayacağı, iki tarafının da cadde olacağı ve binanın arka tarafının tarla olacağı tespit edilmiştir.

Tablo 16. Basit Nahiyesi'ne Gümrük Muhafız Memurluğu Odası Yapılması Hakkında Düzenlenen Rapor¹⁵²

Sual	Cevap
Vilayeti	Beyrut
Sancağı	Lazkiye
Kazası	Banyas
Nahiyesi	Basit
Mahallesi	Basit
Caddenin İsmi/Bina Numarası	Deniz kenarı ve bina numarası yok.
Binanın dış duvarları ne ile inşa edilmiştir?	Taş ve kireçtendir.
Binanın iç duvar döşemeleri ve merdivenlerinin malzemesi nedir?	Taş ve kireçtir, merdivenleri yoktur.
Bina kaç katlıdır?	1 kattır.
Binanın inşaat tarzı nedir ve çatısı ne ile örtülüdür?	Çatının üzeri cam ve kireçtir.
Binanın arşın olarak ölçüsü nedir?	Ön ve arkası 8, yan tarafları 7 ve derinliği 5 arşındır.

¹⁵² BOA., ML.EEM., nr. 911/55/03 (19 Mayıs 1328/1 Haziran 1912).

Bina hangi amaçla kullanılacaktır?	Gümrük Şubesi olacaktır.
Binanın etrafında başka binalar var mıdır?	3 tarafı taş bina, ön tarafı cadde ve deniz kenarıdır.
Bina etrafındaki diğer binalar ile mesafesi nedir?	Etrafındaki binalar ile arkadan 4 ve yandan 2’şer arşındır.
Binanın yakınında bulunan binalar yangın duvarı ile korunmakta mıdır?	Yangın duvarları yoktur.

Basit Nahiyesine inşa edilecek olan gümrük binası 1 kat planlanmıştır. Harab Nahiyesinde yapılması düşünülen gümrük binası gibi inşaatında taş ve kireç kullanılmak istenmiştir. Boyu 8, eni 7 arşın hesaplanmıştır. Üç tarafının taş bina ve ön tarafının cadde ile deniz kenarı olacağı tespit edilmiştir. Her ne kadar gümrük binalarının inşaatı planlanmış olsa da devletin içinde bulunduğu ekonomik sebepler dolayısıyla bu planlar sadece kararda kalmış ve inşaatlar yapılamamıştır.

1.4. İskele Komisyonu Odalarının Tadilatı

Limanlara yanaşan gemilerde seyahat eden şahısların kimliklerini, mürur tezkirelerini¹⁵³ ve pasaportlarını kontrol etmekle görevli olup padişah iradesiyle kurulmuş olan komisyonlardır. Bu komisyonlar limanlara 1 ay içerisinde gelip giden tüm şahısların adedini, mezhep ve uyruklarını nezarete raporlamakla yükümlüdür. Komisyonlar karşılaştıkları durumlarda uygulayacakları yaptırımlar ile ilgili bilgiyi nezarete telgraf çekerek öğrenmek zorundadır. Komisyonlar vazifeleri süresince yaşanan yolsuzluklardan sorumlu tutulmuştur.

Komisyonlar gönderecekleri raporları ya da her gün vilayete takdim edecekleri jurnalleri önce Seraskerlik makamına sonra sırası ile Bahriye Nezareti ve Zaptiye Nezareti memurlarına onaylatmakla görevlidir. Ayrıca bir sorunla

¹⁵³ Osmanlı topraklarında seyahat etmek isteyen yerli ve yabancı herkes seyahat için bir izin belgesi almak mecburiyetindedir. XVI. yüzyılda “yol hükmü” denilen bu belge XIX. yüzyılda “mürur tezkiresi” adıyla anılmıştır. Yol hükümleri genellikle yabancı elçilik mensuplarına, tüccara, yerli ve yabancı ruhbanaya yönelik olarak onların geçeceği yerlerin idarecilerine hitaben kaleme alınmıştır. Şahısların korunması, vergi bahanesiyle herhangi bir şekilde rahatsız edilmemeleri, paralarıyla yiyecek içecek almalarının sağlanmasını içermiştir. Bkz. S. Mübahat Kütükoğlu, “Mürur Tezkiresi”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 32, 2006, s. 60-61.

karşılaşmaması için tedbir amaçlı komisyon memurlarının refakatine de gerekli sayıda polis, jandarma ve sandallar verilecektir.¹⁵⁴ Bu kapsamda Lazkiye’de de İskele Komisyonu kurulmuştur. Komisyon kurulduktan sonra Mürefte Kaymakam yardımcısı Mehmet Efendi 1000 kuruş maaş ile iskele komisyonuna memur tayin edilmiş¹⁵⁵ ve bu tayin Beyrut Vilayeti’ ne de haber verilmiştir.¹⁵⁶ Komisyona bir de Eczayı Nariyye Müfettişi¹⁵⁷ Mehmet Şükrü Efendi 1482,5 kuruş maaşla atanmıştır.¹⁵⁸ Mehmet Şükrü Efendi’nin 1482,5 kuruşluk maaşından 100 kuruş Tekaüd Sandığı aidatı ve 25 kuruş da harik¹⁵⁹ ianesi aidatı kesilerek kendisine 1357,5 kuruş maaş verilmiştir.¹⁶⁰

Lazkiye İskele Komisyonu memurlarından Mehmet Bey’in Dahiliye Nezareti’ne yolladığı evrakta, liman komisyonuna tahsis edilen odaların, liman teşkilinden kısa süre sonra fırtınalardan dolayı su altında kaldığı ve kullanılamayacak duruma geldiği bildirilmiştir.¹⁶¹ Su altında kalan odalar yüzünden komisyon açıkta kalmış ve geçici olarak bir yer kiralamak üzere başvuruda bulunulmuştur.¹⁶² Başvurular yapıldıktan sonra gerekli keşifler yapılmış, komisyon için geçici olarak 2 oda kiralanması gerektiği ve su altında kalan odaların etrafındaki rıhtımın 2 arşın kadar genişletilmesinin zaruri olduğuna karar verilmiştir.¹⁶³

Aradan 1 hafta geçmesine rağmen hâlâ odaların kiralanmaması ve işlerin aksamasından dolayı Beyrut Vilayeti’ ne ihtar çekilmiş¹⁶⁴, çekilen bu ihtar üzerine yıllık 1000 kuruş verilerek komisyon için geçici bir oda kiralanmıştır.¹⁶⁵ Oda

¹⁵⁴ Dahiliye Nezareti’nden Bâb-ı Âli’ye gönderilen evrak. BOA., DH.TMIK.M. nr. 251/19/01 (23 Temmuz 1323/5 Ağustos 1907).

¹⁵⁵ BOA., DH.MKT.M., nr. 219/08/01 (15 Mart 1322/28 Mart 1906).

¹⁵⁶ BOA., DH.MKT.M., nr. 219/08/02 (2 Nisan 1322/15 Nisan 1906).

¹⁵⁷ Limana gelen gemilerde patlayıcı madde ve silah bulunup bulunmadığını teftiş eden memur.

¹⁵⁸ BOA., ZB., nr. 408/90/01.

¹⁵⁹ 1905 yılında Edirne’de çıkan ve Kaleiçi mevkindeki hemen hemen bütün binaların yanmasına sebep olan yangın için memurların maaşından kesilen yardım parası. Bkz. Aziz Tekdemir, *Edirne Tramvay Hattı Projeleri*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2019, s. 79.

¹⁶⁰ BOA., ZB., nr. 341/40/01 (21 Safer 1324/2 Nisan 1322/15 Nisan 1906).

¹⁶¹ BOA., DH.TMIK.M., nr. 234/28/01 (4 Kanunuevvel 1322/17 Aralık 1906).

¹⁶² Müfettiş Kaymakamı Said Bey’in Dahiliye Nezareti’ne yolladığı evrak. BOA., DH.TMIK.M., nr. 236/72/01 (15 Kanunusani 1322/28 Ocak 2907).

¹⁶³ Serasker Rıza’nın Dahiliye Nezareti’ne yolladığı evrak. BOA., DH.TMIK.M., nr. 1146/91/01 (21 Kanunusani 1322/5 Şubat 1907).

¹⁶⁴ BOA., DH.TMIK.M., nr. 236/72/02 (29 Kanunusani 1322/11 Şubat 1907).

¹⁶⁵ BOA., DH.TMIK.M., nr. 264/09/02 (29 Ağustos 1323/11 Eylül 1907).

kiralandıktan sonra Beyrut Valisi Halil Bey'in Dahiliye Nezareti'ne yolladığı telgrafta, mağaza sahibinin kirasını alamadığı ve bu yüzden şikayetçi olduğu yazmaktadır.¹⁶⁶ Kira bedelinin yüksek olmasından dolayı mahalce karşılanamayacağı anlaşılmış ve kiranın Beyrut Vilayeti tarafından ödenmesi uygun görülmüştür.¹⁶⁷ Maliye Komisyon 1. Azası Mehmet Ziya Bey, Beyrut Vilayeti' nin ödeyeceği kirayı, yapıların hane kiralari giderlerinden karşılanacağı hususunu Sadarete bildirmiş¹⁶⁸ ve kiranın Beyrut Vilayeti tarafından ödenmesine karar verilmiştir.¹⁶⁹

Komisyon kurulduktan ve işlerini yürüteceği mekâna kavuştuktan sonra hemen faaliyete başlamıştır. Asli görevleri olan raporları Dahiliye Nezareti'ne yollamaya başlamış ve bu raporlarda sadece limana 1 ay zarfında gelip giden yolcuların kimliklerini değil, o aya ait iskelede gerçekleşen bütün olayları da teferruatlı¹⁷⁰ olarak yazmıştır.

1.5. İskele Karakolları İnşaatı

Limanlarda ve sahillerde güvenliği sağlamak amacıyla içinde asker veya zaptiye memuru oturtmak için yapılan binalara iskele karakolları denilmektedir. 1893 yılından itibaren Ermeni komitacıların Kıbrıs'ta toplanıp, eğitim gördükten sonra Suriye ve Anadolu sahillere çıkararak Osmanlı topraklarına patlayıcı madde, silah vs. sokarak ayrılıkçı hareketlerde bulunmaları bu bölgelerde ciddi tedbirler alınmasını gerektirmiştir.¹⁷¹ Bu karar ile birlikte 1894 yılında Beyrut Vilayet sahillerinin korunması için güneyde Yafa Kazası sınırından doğuda Antakya Kazası sınırına kadar karakol yapılmasına karar verilmiştir.

Karakolların 12'si Beyrut sahillerinde 20'si Nablus, Akka, Trablusşam ve Lazkiye Sancakları' na bağlı sahillerde inşa edilecektir. Karakol binalarının her biri 8 ve 10'ar adam ile birkaç hayvan ayrıca süvari, jandarma piyadesi, gümrük kolcusu

¹⁶⁶ BOA., DH.TMIK.M., nr. 264/09/01 (29 Kanunuevvel 1323/10 Şubat 1908).

¹⁶⁷ BOA., İ.DH.01459/1 (29 Ağustos 1323/11 Eylül 1907).

¹⁶⁸ BOA., İ.DH.01459/2 (13 Eylül 1323/26 Eylül 1907).

¹⁶⁹ BOA., İ.DH.01459/3 (30 Eylül 1323/13 Ekim 1907).

¹⁷⁰ Kaçmaya çalışan şahıslar, patlayıcı madde kaçırınlar ve yolculuk yapanların uyrukları ayrıntılı olarak raporlanmıştır. BOA., DH.TMIK.M., nr 270/58/01 (30 Nisan 1324/13 Mayıs 1908).

¹⁷¹ Ahmet Tetik-Melike Gürler-Çiğdem Aksu, *Ermeni Komitelerinin Amaçları ve Eylemleri (Meşrutiyet'in İlanından Önce ve Sonra)*, Genelkurmay ATESE Yayınları, Ankara, 2008, s. 134.

içine alacak kapasitede yapılacaktır. Duyun-u Umumiye ve reji kolcularından oluşan yarı sabit ve yarı seyyar birer kuvvet oluşturularak, inşaatların masrafları merkezden tedarik edilen para ve halkın bağışları ile karşılanacaktır. Bütün karakolların sayısı toplam 32 adet olacaktır.¹⁷² Karakollar inşa edildikten sonra sayısı yetersiz görülmüş ve Mersin, Silifke, İskenderun, Süveydiye ve Lazkiye arasındaki sahilin karadan ve denizden korunması hakkında da karar çıkartılmıştır.¹⁷³

Harita 5. Karakolhane ve Kulelerin İnşa Edileceği Güzergahı Gösteren Harita¹⁷⁴



¹⁷² BOA., BEO., nr. 53/40123/01 (6 Kanunuevvel 1310/18 Aralık 1894).

¹⁷³ BOA., İ.HUS., nr. 46/12/01 (13 Mart 1312/25 Mart 1896).

¹⁷⁴ BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/04.

Bunun üzerine 5. Orduyu Hümayun Kumandanlığı'ndan gelen bildiride Süveydiye'ye kadar uzanan sahilin çeşitli noktalarına 10 adet karakol yapılması kararlaştırılmıştır. Karakolların merkezlerinin Süveydiye, Midilli ve Sayda olması uygun görülmüş ve her karakola 40'ar süvari ve 58'er piyade jandarma istihdam edilmesi istenmiştir. Karakollara ek bir taraftan Mersin'e ve diğer taraftan Lazkiye'ye kadar aralıklı kuleler inşa edilecek, bu kulelerin inşası için de Daire-i Askeriye-i Bahriye ve Tophane-i Amire inşaat dairelerinden birer memur ayrıca askeri komisyon dairesinden bir kişinin yer aldığı özel komisyon kurulacaktır. 10 adet karakolun inşaat masrafı 70.000 kuruş tutmaktadır ve bu masraf Halep Vilayeti tarafından karşılanacaktır.¹⁷⁵ Silifke'den Lazkiye'ye kadar sahillere denizden koruma sağlamak için de bir donanma kurulacak ve donanmanın başına da bir komodor¹⁷⁶ tayin edilecektir.¹⁷⁷

Karakollar ve kulelerin yapımı tamamlandıktan, donanma kurulduktan sonra donanmanın başına Mirliha Ahmet Paşa getirilmiş ve kendisine talimatname takdim edilmiştir. Talimatnameye göre Arkadi vapuru Beyrut'tan, Hayrettin vapuru, Ziver-i Derya vapuru, Kaplan vapuru, Tayyar ve Tair torpidoları Silifke'den Lazkiye'ye kadar sahillerde daima dolaşacaktı.¹⁷⁸ Gemiler sahillere patlayıcı madde, silah, ithali ve ihracı yasak olan ürünlerin çıkmasına mâni olacak ve eğer denk gelirse el koyacaklardı.¹⁷⁹

Arkadi vapuru Beyrut'ta, İsmail vapuru Yumurtalık'ta, Beyrut vapuru Yumurtalık-İskenderun arasında, Ziver-i Derya vapuru İskenderun'dan Hınzır Burnu'na, Tayyar torpidosu Hınzır Burnu'ndan Ras El Basit Burnu'na, Tair torpidosu da Ras El Basit Burnu'ndan Lazkiye'ye kadar görev alacaktı.¹⁸⁰ Fırtına olmadığı sürece gemiler mevkillerini terk etmeyecek, aksi durumda gemiler en yakın limana gidecek, kuleler ile daima iletişimde olacak ve eğer bir sorun yaşarlarsa şifreli telgraf

¹⁷⁵ BOA., İ.HUS., nr. 46/12/01 (13 Mart 1312/25 Mart 1896).

¹⁷⁶ Amiral yetkilerine sahip bir deniz subayı.

¹⁷⁷ BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/01 (11 L. 1313/26 Mart 1896).

¹⁷⁸ Talimname 1. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

¹⁷⁹ Talimname 2. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

¹⁸⁰ Talimname 3. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

ile Bahriye Nezaretine zamanında haber vereceklerdi.¹⁸¹ Gemilerdeki askerler Bahriye Kanunnamesi hükümlerine uyacaklardı.¹⁸²

Mürettebat için gereken meblağ bölgeler tarafından ödenecek, askerlere sıkıntı yaşatılmayacak ve 5 vakit namazları bırakılmayacaktı.¹⁸³ Mersin ile Lazkiye arasındaki sahilleri teftiş eden Mirliya Ahmet Paşa, Lazkiye sahillerine 28.000 kuruş masraf edilerek 16 süvari, 26 atlı piyadeye mahsus 9 karakol daha yapıldığını bildirmiştir.¹⁸⁴ Mirliya Ahmet Paşa inşa edilen ek karakol sayısını yetersiz görmüş, 29 karakol daha inşa edilmesini önermiş ve aynı gün olur verilmiştir.¹⁸⁵

Kulelerin yapımından 10 yıl sonra bu mahaller bakımsız ve işlevsiz hale geldiğinden tamiratları gündeme gelmiştir. Lazkiye sahillerindeki bütün kulelerde toplam 4'er süvari ve 4'er piyade bulunmaktadır. Ancak her kulede 10'ar askerin bulundurulması gereklidir. Ayrıca en önemli gözetleme noktası olan Vadi-i Kandil bölgesinin savunmasız olması fellahların kaçış güzergahı olarak bu mahalleri kullanmasına meydan vermektedir. Bu yüzden tamiratların bir an önce yapılarak karakollara da 1'er zabıt daha ikame ettirilmesi gerektiği mahalli hükümetçe Dahiliye Nezareti'ne bildirilmiştir.¹⁸⁶

1912 yılında karakolların tamir edilmesi gerektiği tekrar gündeme gelmiştir. Beyrut Valisi Ethem Bey Dahiliye Nezareti'ne yolladığı raporda Lazkiye'de mevcut karakolun 482 kuruş ile tamir edilebileceğini yazmıştır.¹⁸⁷ Mevcut karakolun kullanım dışı olmasından dolayı başka bina kiralandığı ve kiranın da ödenemediğinden bahsetmiştir.¹⁸⁸ Tamirat masraflarının mevcut durumlardan dolayı ödenemeyeceği konusu Maliye Nezareti'ne haber verildiği de vilayete bildirilmiştir.¹⁸⁹

¹⁸¹ Talimname 4. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

¹⁸² Talimname 5. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

¹⁸³ Talimname 6. Madde. BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/03.

¹⁸⁴ BOA., İ.AS., nr. 15/36/01 (7 Mayıs 1312/19 Mayıs 1896).

¹⁸⁵ BOA., İ.AS., nr. 15/36/02 (7 Mayıs 1312/19 Mayıs 1896).

¹⁸⁶ BOA., DH.TMIK.S., nr. 65/03/02 (25 Ağustos 1322/7 Eylül 1906).

¹⁸⁷ BOA., DH.EUM.MH., nr. 42/43/02 (7 Teşrinisani 1328/21 Kasım 1912).

¹⁸⁸ BOA., DH.EUM.MH., nr. 42/43/02 (7 Teşrinisani 1328/21 Kasım 1912).

¹⁸⁹ 1912-1913 Balkan Savaşları sebebi ile tamirat masraflarına bütçe ayırlamayacağını açıklayan, Emniyet-i Umumiye İdaresi Muhasebe Kaleminden Beyrut Vilayetine gönderilen tahrirat. BOA., DH.EUM.MH., nr. 42/43/01 (3 Kanunuevvel 1328/16 Aralık 1912).

Osmanlı Devleti kaçakçılara ve çetecilere karşı sahillerde karakollar, gözetleme kuleleri inşa ederek ve denizde donanma oluşturarak koruma sağlamaya çalışmıştır. Ancak İngiltere ve Fransa gibi devletler körfezde sürekli donanma bulundurmıştır. Ermeni çetecilere açıkça destek vermeseler bile psikolojik destek kazandıran bu savaş gemilerini engelleyebilecek ve onların faaliyetlerini yavaşlatabilecek bir tedbir alınamamıştır.¹⁹⁰



¹⁹⁰ Naim Ürkmez, *Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914-1919)*, Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2016, s. 15.

II. BÖLÜM

2. LİMANDAKİ FAALİYETLER

Sanayi devrimini tamamlayan gelişmiş ülkeler, az gelişmiş bölgelerin hammaddelerini alarak kendi sanayi üretimini arttırmakta ve bu bölgelere mamul ürün ihraç ederek, bölgeleri sanayi ürünlerinin pazarı haline getirmektedir.¹⁹¹ Bu bağlamda Fransa, Doğu Akdeniz limanlarında ticari bağlantılar kurmuş ve ticari ilişkilerini geliştirmiştir. İngiltere ise sömürgelerinin güzergahı üzerinde olmasından dolayı Doğu Akdeniz limanlarına önem vermiştir. Daha sonra İngiltere de bu bölgelerde ithalata önem vermiş ve her iki ülke açısından bölge önem arz etmiştir. Buhar makinasında yaşanan gelişim ile birlikte hem uluslararası ticarete artış yaşanmış hem de uluslararası ulaşım kolaylaştırmıştır. Bu durum Avrupa ekonomisinin Osmanlı liman kentlerini üzerindeki kontrollerini arttırmıştır.¹⁹²

Bunun yanı sıra Osmanlı liman kentlerinde faaliyet gösteren her yabancı şirket, emtia ve yolcu taşımacılığı, posta taşımacılığı gibi birçok yerel boşluğu doldurmuş, bu durum Osmanlı Devleti'nin ekonomisi aleyhinde gelişmelere yol açarak yabancı sermayeye olan bağımlılığı arttırmıştır. Durumun farkında olan Avrupalı tüccar kesim, Osmanlı liman kentleri ile olan münasebetlerini arttırmak için daha fazla girişimlerde bulunmuştur. Örneğin; Fransız Burjuvazi ailesi olan Rostandlar, ticaret odası başkanlığı yaptıkları dönemde Levant limanları ile Marsilya arasındaki ticaretin gelişmesi için çaba sarfetmiş, Marsilyalı armatör ve tüccarın yönlerini Osmanlı limanlarına çevirmesine yönelik teşviklerde bulunmuştur. Hatta Joseph Rostand 1834 tarihli raporunda özellikle Levant'ta bulunan Fransız ticaret kurumlarının revizyon edilmesi gerektiği ve Fransız tüccarın serbest hareket edebilme imkanına kavuşturulmasının önem arz ettiğini vurgulamıştır.¹⁹³

¹⁹¹ Şeyma Dereci, *a.g.e.*, s. 12.

¹⁹² Süleyman Uygun, "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 12, S. 24, 2018, s. 97-140.

¹⁹³ Süleyman Uygun, "Levant İskelelerinde Yükselen Bir Fransız Burjuvazi Ailesi: Rostandlar ve Levant Nakliyat Kumpanyaları", *Cedrus*, C. 6, 2018, s. 573-596.

Özellikle rekabetin yükseldiği XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali durumdan yararlanan sanayi devletleri imtiyazlar elde etmişler ve Osmanlı Devleti ile olan ticaretlerini geliştirmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin temel ihraç ürünleri tütün, üzüm, incir, meşe palamudu, tiftik, ham ipek, pamuk, zeytinyağı, afyon ve fındık gibi tarım ürünleridir. İhraç edilen tek mamul kilimler ve el dokumalarıdır. 1838 Anlaşmasından sonra devlet, iplik ve kumaş alanında %80-%90 oranında dışa bağımlı hale gelmiş ve ihtiyacını ithal ürünlerden karşılamak zorunda kalmıştır.¹⁹⁴ XX. yüzyılın başlarından itibaren Anadolu ve diğer bölgelerdeki nüfus ithal kumaş ve ithal iplikten dokunmuş pamuklu ürünleri kullanmaya başlamıştır.

Bu dönemde İngiltere'den ithal edilen ürünlerin ortalama %91'i pamuklular, demir, çelik, şeker ve yünlülerden oluşmuştur.¹⁹⁵ Bu oran içerisinde pamuklu ürünler yılda ortalama %80 ile en yüksek paya sahiptir.¹⁹⁶ Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye olan ihracatı ise tarımsal ürünler ve hammaddelerden olup, ihracatın %65'ini kök boya ve %8,9'unu ham ipek oluşturmaktadır.¹⁹⁷ İki devlet arasındaki deniz trafiğine 1840-1845 yılları arasında bakıldığı zaman Osmanlı limanlarına gelen İngiliz gemilerinin toplamı 2.782 gemidir ve 532.151 ton emtia ithal edilmiştir. 1845-1850 yılları arasında Osmanlı limanlarına 5.850 İngiliz gemisi 1.183.717 ton emtia getirmiştir.¹⁹⁸

Fransa sermayesi ise ağırlıklı olarak demiryolu yatırımları ve ulaştırma şirketleri ile Osmanlı piyasasında yer almıştır.¹⁹⁹ Fransa'nın 1854'te yolcu ve eşya taşımacılığında elde ettiği gelir 5.120.249 frank, 1855'te 9.820.062 frank ve 1856'da 12.588.620 franktır.²⁰⁰ Gerek limanlar ile yapılan ticarete gerekse yolcu taşımacılığında artış yaşanmasıyla Avrupa sermayesinin Osmanlı coğrafyasına yayılması, devletin sömürü sürecine dahil oluşunun göstergesidir. Bu bağlamda

¹⁹⁴ Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1988, s. 12.

¹⁹⁵ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul, 2007, s. 125.

¹⁹⁶ Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s. 125.

¹⁹⁷ Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s. 126.

¹⁹⁸ Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s. 136.

¹⁹⁹ Onur Çapar, "*Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)*" (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019, s. 79.

²⁰⁰ Onur Çapar, *a.g.e.*, s. 82.

başlıklar halinde vereceğimiz faaliyetler Lazkiye Limanı'nın kapitalist sisteme girişini de göstermektedir.

2.1. Limanda Ticaret

Liman kentleri, dünya kapitalist ekonomisi ile bağlantılı olan yerlerdi. Ticaret, kapitalist döngülere dahil olmanın temeliydi ve ticari emtianın siyasal sınırları aşabilmesi, tüccarın bu kentlere kanallara edilmeleriyle gerçekleşti.²⁰¹ Kapitülasyonların teşvikiyle Avrupalı pek çok tüccar liman kentlerine yönelmiş ve bu kentlerde yabancı tüccar toplumunu meydana getirmiştir. Mamul mallar açısından önemli bir piyasa olan Osmanlı Devleti yabancı tüccar ve imalatçıların hedefi olmuştur. Genellikle yerli gayrimüslimler aracılığı ile ticaret yürüten yabancılar zaman içerisinde ticareti aracısız yürütmek istemişlerdir. İngilizler genellikle Ermeni ve Rumlar aracılığı ile ithal ettikleri ürünleri satmışlardır.²⁰² İlk başta Osmanlı piyasasında yol gösterici rolde olan yerli gayrimüslimler zamanla kendi ticaret evlerini açmış ve Avrupa mamullerini doğrudan ithal etmeye başlamışlardır.

Lazkiye'nin uluslararası ticarete büyük öneme sahip ürünü olan tütünün ticareti Rumlar ve Maruniler tarafından yürütülmüştür. Ticari yol gösterici konumundayken yabancı tüccara rakip haline gelen aracılar, yerli piyasa hakkında yeterli bilgi sağlamamış, ürünler ile alakalı sorunlar yaşandığında suçu yabancı tüccara ya da Osmanlı tüccarına atmıştır.²⁰³ Bu yüzden yabancı tüccar açısından dış ticaretin olabildiğince aracısız yürütülmesi istenmiştir.

Limandan mal yükleyecek gemilerin organizasyonu şu şekilde oluşturulmuştur. İngiltere'den gelen gemiler önce İskenderun'a uğrayarak gemilerini boşaltacaktır. Boş gemiler İskenderun'dan Lazkiye'ye gelerek mal yükleyecek ve ardından önce İskenderun'a sonra Kıbrıs'a uğrayarak mal alacaktır.²⁰⁴ İskenderun limanı İngiliz ticaret filosunun ana ticaret limanı olmuş, diğer limanlar mal temin edilecek ara limanlar olarak görülmüştür. Trablusşam, Lazkiye ve Sayda gibi

²⁰¹ Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özveren-Donald Quatert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 121.

²⁰² Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s. 265.

²⁰³ Osman Öndeş, *a.g.e.*, s. 27.

²⁰⁴ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de...*, s. 75.

limanlarda mal temin edilen ara limanlar sayılmıştır.²⁰⁵ Bunun yanı sıra İskenderun, Trablusşam, Beyrut, Sayda, Lazkiye, Dimyat, İskenderiye ve Reşit gibi Doğu Akdeniz limanlarındaki depolar ve hanlar ise malların gerek uluslararası dolaşımı ve gerekse iç piyasaya dağılımı bakımından önemli yere sahip olmuştur.²⁰⁶

Limanda ithalat ve ihracatta Fransız kumpanyalar ön plana çıkmıştır. Bu kumpanyaların en önemlileri Cyprien Fabre Kumpanyası ve Messageries Maritim Kumpanyası'dır. Bu kumpanyalar hem ticari ürünler hem de yolcu taşımıştır. Cyprien Fabre Kumpanyası'nın bölge limanlarına taşıdığı başlıca ithal ürünler, demir, hırdavat, cam, yağ, bardak ve çimento iken limandan ihraç ettiği başlıca ürünler, ipek, kayısı çekirdeği, kuru üzüm, susam, pamuk, hububat ve yün gibi ürünlerden oluşmuştur.²⁰⁷ Ayrıca Cyprien Fabre Kumpanyası Hayfa ve Lazkiye limanlarından buğday, sabun ve arpa ihraç ederken, pirinç, tuz, şarap, şehriye ve tekstil gibi işlenmiş ürünler de ithal etmiştir. 1890 yılında kumpanyanın 5 adet vapuru Lazkiye Limanı'na uğramış ve 8.444 ton emtia taşımıştır.²⁰⁸

Messageries Maritim Vapur Kumpanyasına gelince, 1880 yılında 12.165 kilogram ve 1882 yılında 6.460 kilogram emtia ithal ederken, 1880 yılında 58.541 kilogram ve 1882 yılında 45.201 kilogram emtia ihraç etmiştir.²⁰⁹ Yine bu kumpanyanın vapurlarını 1880 yılında 380 ve 1882 yılında 432 yolcu Lazkiye'den giderken kullanmıştır. 1880 yılında ise 432 ve 1882 yılında 483 yolcu Lazkiye'ye gelirken kullanmıştır.²¹⁰ Lazkiye'de 1874/1875 yılları arasında 253.166 kuruşluk ithalat gerçekleşmiş, 1895 yılında ise 1.536.867 Frank'a ulaşmıştır.²¹¹

²⁰⁵ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de...*, s. 235.

²⁰⁶ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de...*, s. 154.

²⁰⁷ Süleyman Uygun, "Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compaigne Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)", *Tübitak*, 2018, s. 24.

²⁰⁸ Süleyman Uygun, *Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası...*, s. 27.

²⁰⁹ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 115.

²¹⁰ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet...*, s. 116.

²¹¹ Vital Cuinet, *Syria Liban et Palestine (Geographie Administrative)*, Paris, 1896 s. 49.

Tablo 17. Messageries Maritim Kumpanyası 1880-1890 Lazkiye Emtia ve Yolcu Geliri²¹²

Yıllar	Yolcu Geliri (Frank)	Emtia Geliri (Frank)
1880	15.641,20	37.978,20
1881	13.316,90	66.905,00
1882	30.635,90	211.174,08
1883	16.888,10	142.248,08
1884		
1885	8.911,00	41.940,00
1886	11.550,00	52.152,00
1887	11.815,00	29.259,08
1888	8.861,45	62.651,50
1889	16.526,25	82.039,41
1890	10.465,35	44.292,54

1880-1890 yılları arasında 144.428 Frank yolcu geliri ve 770.638 Frank emtia geliri elde edilmiştir. Lazkiye’den ihraç edilen ürünlerin bazıları bölgede bizzat yetiştirilmiştir. Narenciye, zeytin ve badem yetiştirmeye müsait olan bölgenin dağlık alanlarında da kaliteli tütünler üretilmiştir. Farklı tütün türlerinin yetiştirildiği Lazkiye’de en meşhur tütün Ebu Riha isminde olmaktadır.²¹³ Lazkiye Limanı’nda 1737 yılında 8.587 kantar²¹⁴ ihracatı yapılmıştır.²¹⁵ Bu ihracat sayesinde liman idaresi 77.103 kuruş kazanmıştır.²¹⁶ Yine 1737 yılları arasında Venedikli Tüccarlar Lazkiye limanından 1000 kantar kadar tütün ticareti yapmıştır.²¹⁷ Ebu Riha tütünlerine Avrupa devletleri çokça rağbet etmiş bunun üzerine tütün ekim alanları genişletilmiştir.

²¹² Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet...*, s. 120.

²¹³ İlker Kiremit, *a.g.e.*, s. 16.

²¹⁴ Osmanlı Devleti’nde kullanılan ölçü birimidir. 23 Eylül 1881 tarihli kararname ile 1 kantar 10 batmana, 1 batman ise 10 kilograma eşitlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Kallek, “Kantar”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul, 2001, s. 317- 320.

²¹⁵ Mustafa Dağ, “Son Dönem Osmanlı Lazkiye’sinde Bir Tütün İşletmesi: Lazkiye Tütün Ticareti Osmanlı Anonim Şirketi (1916-1925)”, *Osmanlı’da Toplum, Şehir ve Ticaret III*, Erkan Işıktaş-Muhammet Nuri Tunç, Ankara, 2023, s. 202; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağı 1300-1600*, Kronik Yayınları, İstanbul, 2019, s. 163.

²¹⁶ Mustafa Dağ, “Son Dönem Osmanlı...”, s. 202; M. Sait Türkhan, “Lazkiye Limanı’nda İngiliz Konsolosları ve Tüccarları 1700-1772”, *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, C. 7, S. 2, 2021, s. 233.

²¹⁷ Mustafa Dağ, “Son Dönem Osmanlı...”, s.203; Özgür Oral, *Osmanlı-Venedik Ticaret İlişkileri (1763-1794)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2017, s. 154.

XX. yüzyılın başlarına kadar tütün gelirleri hazineye önemli miktarda katkıda bulunmuştur. XIX. yüzyılın sonlarında aldığı borçları ödeyemeyen Osmanlı Devleti dış borç ödemelerini durdurduğunu ilan etmiştir.²¹⁸ Osmanlı Devleti ve alacaklı devletler arasında 1881 yılında imzalanan Muharrem Kararnamesine göre Osmanlı Devleti vergi gelirlerinin bir kısmını alacaklı devletler adına toplayacak özerk bir kuruluşa devredilmiştir.²¹⁹ Böylelikle devletin önemli gelir kaynaklarından olan tütün gelirleri, Duyunu Umumiye İdaresi'ne bırakılmıştır. Osmanlı Düyunu Umumiye İdare Meclisi tarafından 1883 yılında Osmanlı Devleti Tütünleri Reji Şirketi adıyla bir şirket kurulmuştur. Böylelikle tütün ticareti tekel ayrıcalıkları olan şirkete bırakılmıştır. Tütün üreticilerine ekim yapmak için ruhsat alma zorunluluğu getirilmiş ve üretimlerini yalnızca rejiye satmak şartı koşulmuştur.

Reji kurulurken alınan karara göre yılda 750.000 Türk lirası Duyunu Umumiye'ye verecektir.²²⁰ Reji, 1884/1894 yılları arasında 60.707.895 kilo işlenmiş tütün satarken 18.279.692 Türk lirası elde etmiştir. 1894/1901 yılları arasında ise 47.017.492 kilo işlenmiş tütün satmış ve 13.602.374 Türk lirası elde etmiştir.²²¹ Bu bağlamda Ebu Riha tütünleri de reji için önemli gelir kaynaklarından olmuştur. İhraç edilmek üzere reji ambarlarına getirilen ürünlere bazen rüsumat memurları tarafından el konulmuştur. Memurların bu girişiminin iki sebebi vardır.

Birincisi, bölgede üretilmekte olan bu tütün çeşidinde rekabeti ortadan kaldırmaktır. İkincisi ise tütünleri kaçak yollarla satarak daha fazla para elde etmektir. 1874 yılında Lazkiye rüsumat memurlarının bu girişimi, Lazkiye İngiltere Konsolosu tarafından şikayetle sonuçlanmıştır. Konsolos Mösyö Vitali durumu Beyrut'ta bulunan İngiltere General Konsolos'una şöyle aktarmıştır;

“Satın aldığım bir miktar tütünü İngiltere'ye göndermek üzere doğrudan Lazkiye Rüsumat İdaresi'ne götürmüş isem de rüsumat memurları tarafından ihracıma engel olunarak tütünler ambarlarda alıkonulmuştur. Tütünlerin ambarlarda bekletilmesi hem ticaretimi sekteye uğratmakta hem de tütünlerin bozulmasına sebep

²¹⁸ Melda Yaman Öztürk-Nuray Ertürk Keskin, “Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak”, *Çalışma ve Toplum Dergisi*, S. 2, 2013, s. 94.

²¹⁹ Melda Yaman Öztürk-Nuray Ertürk Keskin, *a.g.m.*, s. 95.

²²⁰ Donald C. Blaisdell, *a.g.e.*, s. 108.

²²¹ A. du Velay, *a.g.e.*, s. 336.

olmaktadır. Her ne kadar resmi ve gayri resmi ihtarlarda bulunmuş isem de memurlar tütün ihracatı nizamına aykırı davranmaya devam etmektedir. Durumu kaymakama bildirerek yardımını talep etmek durumunda kaldım. Zararımın mesuliyeti memurlara ait olarak mahalli hükümet aracılığıyla durumu protesto etmekteyim.”²²²

Beyrut Genel Konsolosu Mösyö Jackson Eldreg durum üzerine Mösyö Vitali’ye bölgede tedbir amaçlı bu tarz uygulamaların yapılabildiğinden bahsetmiş ve onu protestosundan vazgeçirmeye çalışmış ise de başarılı olamayarak durumu İngiltere Sefareti’ ne bildirmiştir. Mösyö Jackson Eldreg’in İngiltere Sefareti’ ne bildirisi şöyledir;

“Bölgedeki tütünlere uygulanan durdurma kararı eğer devam ederse Suriye’de tütün zirâati zarar görecektir. Ayrıca tütünler çiftçiler tarafından meydanlara götürülerek araçlar vasıtasıyla tüccara satılmaktadır. Tütünlerin rüsumat ambarlarına taşınması da mesafenin uzak olmasından dolayı zaman kaybına yol açmakta ve kazanılan para da yol parasını anca karşılamaktadır. Yaşanılan bu güçlükler durdurulmaz ise hazine-i celile yılda 10.000 kese akçe zarara uğrayacaktır.”²²³ Durumun İngiltere Sefareti’ ne bildirilmesinden sonra Mösyö Vitali’nin tütünleri teslim edilse de yeni gelen tütünleri de aynı muameleyi görmeye devam etmiştir.

Limandan sadece tütünler değil tütün taşıma sandıkları ve nargilede kullanılan tömbeki de ihraç edilmiştir. 1892’den önce tömbekinin satış fiyatı üzerinden %75 gümrük vergisi alınırken 1892’den sonra bu vergi kilo başına 3 kuruş olarak düzenlenmiştir.²²⁴ Bir diğer önemli ihraç ürünü de pamuktur. 1864 yılında İngiltere, başta Doğu Akdeniz bölgesindeki konsolosları olmak üzere Osmanlı Devleti’ndeki konsoloslarından pamuk üretimi hakkında raporlar göndermelerini istemiştir. Bu raporlar ışığında verimli bölgeleri tespit ederek, yeni ekim yöntemlerini ve tekniklerini uygulanmayı ve pamuk ekimini teşvik etmeyi amaçlamıştır.

²²² BOA., HR.TH., nr. 16/13/02.

²²³ BOA., HR.TH., nr. 16/13/03.

²²⁴ A. du Velay, *a.g.e.*, s. 303.

Hazırlanan raporlara göre pamuk ekimi yapılan en geniş tarım arazileri Adana ve Maraş olarak tespit edilmiştir.²²⁵ Arazisinin dörtte üçü pamuk için elverişli olan Lazkiye’de İngiltere tarafından pamuk ekimi teşvik edilmiştir. Yalnızca Lazkiye değil, Trablus, Sayda ve Hayfa’ da verilen teşviklerle elde edilen pamukların sevkiyat limanı olarak da Lazkiye kullanılmıştır. İhraç edilen malların varış noktası ise Marsilya ve Liverpool olmuştur.²²⁶ 1910 yılında bölgede toplam 3.500.000 Frank değerinde 3000 ton pamuk üretilmiştir.

Bölgede ihracatı yapılan diğer ürünler ise zeytinyağı ve sabundur. Zeytin özellikle Lazkiye, Yafa, Hayfa ve Halep’te yetiştirilmiştir. Zeytinyağı ve sabun en fazla Mısır’a ihraç edilmiştir. 1895’te Beyrut Limanı’ndan 3000 ton zeytinyağı ve 1000 ton sabun ihraç edilerek 3.500.000 Frank gelir elde edilmiştir.²²⁷ 1896 yılında bölgede 71.615.574 frank ihracat, 56.228.988 frank ithalat yapılmıştır. İhracatın 45.056.500 frangı Beyrut Limanı’ndan, 18.598.807 frangı Trablusşam Limanı’ndan, 7.960.267 frangı Lazkiye Limanı’ndan gerçekleştirilmiştir. İthalatın ise 42.693.102 frangı Beyrut Limanı’ndan, 11.999.019 frangı Trablusşam Limanı’ndan, 1.536.867 frangı Lazkiye Limanı’ndan yapılmıştır.

1896 yılında buharlı ve yelkenli toplam 9.016 gemi bölgeye gelmiş, bu gemilerin 3.170’i Beyrut’a, 891’i Akka’ya, 527’si Hayfa’ya, 1.508’i Trablusşam’a, 570’i Lazkiye’ye demir atmıştır. Gemilerin toplam yük miktarı 1.597.979 tondur. Yük miktarının 740.531’i Beyrut’a, 43.987’si Akka’ya, 110.626’sı Hayfa’ya, 429.723’ü Trablusşam’a ve 170.891’i Lazkiye’ye aittir.²²⁸ Veriler incelendiğinde bölgenin en büyük ticari limanı olan Beyrut’u sırasıyla Trablusşam, Lazkiye, Hayfa ve Akka takip etmiştir. Bölgedeki ticaretin %49,5’u Beyrut, %28,7’si Trablusşam, %11,4’ü Lazkiye, %7,4’ü Hayfa ve %2,9’u Akka’ da gerçekleşmiştir. Bölge ticaretinin %89,6’lık oranı Beyrut, Trablusşam ve Lazkiye limanlarından yapılmıştır. Bunun sebebi Şam, Halep, Hama ve Humus gibi üretim merkezlerinin bu limanlara yakın olmasıdır.

²²⁵ Emel Demir Görür, “Zirai Teşvik: Osmanlı Devleti’nde Pamuk Üretimini Arttırma Teşebbüsleri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 35, 2023, s. 497-522.

²²⁶ Emel Demir Görür, *a.g.m.*, s. 497-522.

²²⁷ Vital Cuinet, *a.g.e.*, s. 67.

²²⁸ Vital Cuinet, *a.g.e.*, s. 49.

1910 yılında limana pamuklu iplikler İngiltere'den ithal edilmiş ve ham yün İngiltere, Fransa ve İtalya'ya ihraç edilmiştir.²²⁹ Aynı yıl Avusturya ve Rusya'dan şeker ithal edilirken, İtalya ve Fransa'ya buğday ihraç edilmiştir. Yine 1910 yılında İsveç, Belçika, İngiltere, Almanya ve Avusturya'dan demir ve nalbur ürünleri ithal edilmiş, Mısır ve Fransa'ya yulaf ihraç edilmiştir. Aynı yılın devamında Lazkiye Limanı'na Çin'den ipek ipliği ithal edilmiştir. İtalya ve Avusturya'ya pamuk, Mısır'a yağ ihraç edilmiştir. Yine 1910 yılında Lazkiye Limanı'na Rusya, Amerika ve Romanya'dan petrol, Avusturya'dan kereste, Marsilya'dan fayans, Hindistan ve Çin'den deri ithal edilmiştir. Fransa'ya koza ve yumurta, Mısır ve İngiltere'ye tütün ihraç edilmiştir. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren bölgenin ticareti, dünya genelindeki hareketliliğe paralel bir gelişme izlemiştir.

2.2. Limanda Ulaşım

İngilizlerin 1811 yılında buhar gücünü gemilerde kullanmaya başlaması deniz ulaşımında yeni bir çağı başlatmıştır. 1816'da İngiltere ile Fransa arasındaki Manş denizi buharlı gemi ile ilk kez 22 günde geçilmiştir.²³⁰ Yaşanan teknolojik gelişmeler Osmanlı Devleti'nde de görülmeye başlamıştır. Ancak vapur yapımı için gerekli alet ve yetişmiş eleman olmadığından devlet daha çok savaş gemileri ile ilgilenmiş, genellikle ulaşımında kullanılacak buharlı gemiler satın alma ve kiralama yoluyla memlekete getirilmiştir. Ulaşımında kullanılan gemilerin yetersiz kalması sebebiyle devlet yabancıların taşımacılık faaliyetlerine göz yummuş ancak doğrudan imtiyaz da vermemiştir.²³¹ Çoğunlukla Fransa, İngiltere ve Avusturya kökenli kuruluşlar tarafından Osmanlı limanlarına sefer düzenlenmiştir. Fransız bir şirket olan Messageries Imperiales 1850'li yıllarda Marsilya'dan yola çıkarak Malta, İskenderiye, Beyrut, Trablusşam ve Lazkiye Limanı'na uğramıştır. Avusturyalı Lloyd şirketi

²²⁹ Kürşat Çelik, "19. Yüzyılın Sonu ile 20. Yüzyılın Başlarında Suriye'de Dış Ticaret", *Tarih Okulu Dergisi*, S. 16, 2013, s. 705-738.

²³⁰ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2013, s. 107.

²³¹ Davut Hut, *a.g.m.*, s. 109.

vapurları ise İzmir'den kalkarak Rodos, Mersin, Lazkiye, Trablusşam ve Beyrut Limanlarına gitmiştir.²³²

1851 yılında yine Fransız kökenli Messageries Maritimes Şirketi 20 günde bir İstanbul'dan hareket ederek İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa güzergahını kullanarak İskenderiye'ye sefer düzenlemiştir.²³³ 1872 yılına gelindiğinde yerli denizcilik kuruluşu Şirket-i Hayriye'nin yanında, 15 yabancı denizcilik kuruluşu da Osmanlı limanlarında hizmet vermiştir.²³⁴ Ayrıca 1895'ten itibaren Akdeniz'de İstanbul ile bağlantılı iki posta hattı kurulmuştur. Posta hatlarına denk gelecek şekilde Kıbrıs, Mersin, İskenderun, Lazkiye ve Trablus serbest ticaret hattıyla Beyrut'a bağlanmıştır.²³⁵ Bu düzenli seferler esnasında Mersin iskelesine uğrayarak Lazkiye'ye gelip giden yolcuların kayıtlarına arşivlerde ulaşılmıştır.

Tablo 18. 1890-1900 Tarihleri Arası Mersin İskelesini Kullanarak Lazkiye'ye Gidip-Gelen Yolcuların Sayısı

Tarih	Lazkiye'den Gelenler		Lazkiye'ye Gidenler	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
14 Mart-14 Nisan 1894 ²³⁶	2	29	11	39
14 Ocak-14 Şubat 1896 ²³⁷	11	33	2	12
14 Aralık 1896-14 Ocak 1897 ²³⁸	11	30	5	36
14 Nisan-14 Mayıs 1897 ²³⁹	11	25	8	10
14 Temmuz-14 Ağustos 1897 ²⁴⁰	22	162	12	19
14 Ekim-14 Kasım 1897 ²⁴¹	5	33	11	69
14 Aralık 1897-14 Ocak 1898 ²⁴²	7	24		18
14 Mayıs-14 Haziran 1900 ²⁴³	17	50	14	35

²³² Davut Hut, *a.g.m.*, s. 122.

²³³ Süleyman Uygun, Messageries Maritimes Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri, Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi, C. 6, s. 494.

²³⁴ Mehmet Yavuz Erler, *a.g.e*, s. 73.

²³⁵ Süleyman Uygun, *Messageries Maritimes Vapur Şirketi'nin...*, s. 498.

²³⁶ BOA., DH.TMIK.M., nr. 69/22/01 (1 Mart 1310/14 Mart 1894).

²³⁷ BOA., DH.TMIK.M., nr. 29/43/01 (1 Kanunusani 1312/14 Ocak 1896).

²³⁸ BOA., DH.TMIK.M., nr. 27/86/02 (1 Kanunuevvel 1312/14 Aralık 1896).

²³⁹ BOA., DH.TMIK.M., nr. 35/30/01 (1 Nisan 1313/14 Nisan 1897).

²⁴⁰ BOA., DH.TMIK.M., nr. 39/81/01 (1 Temmuz 1313/14 Temmuz 1897).

²⁴¹ BOA., DH.TMIK.M., nr. 47/14/01 (1 Teşrinievvel 1313/14 Ekim 1897).

²⁴² BOA., DH.TMIK.M., nr. 48/35/01 (1 Kanunuevvel 1313/14 Aralık 1897).

²⁴³ BOA., DH.TMIK.M., nr. 89/07/01 (1 Mayıs 1316/14 Mayıs 1900).

Arşiv belgeleri arasında ulaştığımız Mersin İskelesi kayıtlarına göre 1890-1900 tarihleri arasında Mersin İskelesi' den Lazkiye İskelesi'ne 63 kadın ve 238 erkek yolculuk yapmıştır. Yine 10 yıllık bu süreçte 86 kadın ve 386 erkek Lazkiye İskelesi'nden hareket ederek Mersin İskelesi' ne ulaşmıştır.

Tablo 19. 1900-1910 Tarihleri Arası Mersin İskelesini Kullanarak Lazkiye'ye Gidip-Gelen Yolcuların Sayısı

Tarih	Lazkiye'den Gelenler		Lazkiye'ye Gidenler	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
14 Şubat-14 Mart 1902 ²⁴⁴	7	24	11	45
14 Mart-14 Nisan 1904 ²⁴⁵	12	7	34	41
14 Mayıs-14 Haziran 1904 ²⁴⁶	11	38	9	23
14 Ağustos-14 Eylül 1904 ²⁴⁷	13	19	31	43
14 Kasım-14 Aralık 1904 ²⁴⁸	4	14	17	21
14 Aralık 1904 -14 Ocak 1905 ²⁴⁹	20	29	20	82
14 Ocak -14 Şubat 1905 ²⁵⁰	7	14	7	26
14 Kasım -14 Aralık 1906 ²⁵¹	2	12		42
14 Aralık 1906 -14 Ocak 1907 ²⁵²	17	37	2	22
14 Nisan -14 Mayıs 1907 ²⁵³	18	34	22	33
14 Ekim -14 Kasım 1907 ²⁵⁴	13	55	8	30
14 Haziran -14 Temmuz 1908 ²⁵⁵	21	48	39	55

Yukarıdaki tabloda bahsettiğimiz üzere 1900-1910 tarihleri arasında 10 yıllık süreçte Mersin İskelesi'nden Lazkiye İskelesi'ne 200 kadın ve 463 erkek yolculuk yaparken, 145 kadın ve 331 erkek Lazkiye İskelesi'nden Mersin İskelesi'ne ulaşmıştır. Hem vapur şirketlerinin sefer güzergahlarına Lazkiye'yi almaları hem de gelip giden yolcu miktarlarına bakıldığında Lazkiye'nin işlek bir liman olduğu anlaşılmaktadır.

²⁴⁴ BOA., DH.TMIK.M., nr. 120/34/02 (1 Şubat 1317/14 Şubat 1902).

²⁴⁵ BOA., DH.TMIK.M., nr. 198/09/01 (1 Mart 1320/14 Mart 1904).

²⁴⁶ BOA., DH.TMIK.M., nr. 176/21/01 (1 Mayıs 1320/14 Mayıs 1904).

²⁴⁷ BOA., DH.TMIK.M., nr. 184/20/01 (1 Ağustos 1320/14 Ağustos 1904).

²⁴⁸ BOA., DH.TMIK.M., nr. 186/24/01 (1 Teşrinisani 1320/14 Kasım 1904).

²⁴⁹ BOA., DH.TMIK.M., nr. 188/62/01 (1 Teşrinievvel 1320/14 Aralık 1904).

²⁵⁰ BOA., DH.TMIK.M., nr. 218/55/01 (1 Kanunusani 1320 /14 Ocak 1905).

²⁵¹ BOA., DH.TMIK.M., nr. 237/40/01 (1 Teşrinisani 1322/14 Kasım 1906).

²⁵² BOA., DH.TMIK.M., nr. 237/41/01 (1 Kanunuevvel 1322/14 Aralık 1906).

²⁵³ BOA., DH.TMIK.M., nr. 268/65/01 (1 Nisan 1323/14 Nisan 1907).

²⁵⁴ BOA., DH.TMIK.M., nr. 263/29/01 (1 Teşrinievvel 1323/14 Ekim 1907).

²⁵⁵ BOA., DH.TMIK.M., nr. 273/111/01 (1 Haziran 1324/14 Haziran 1908).

2.3. Limandaki Konsolosluklar

Devletlerarası siyasi etkileşimde etkin rol oynayan konsoloslar, ticarete de yer almıştır. Devletin son yüzyılında farklı coğrafyalarda yer alan konsoloslar ülkeleri adına birçok faaliyet yürütmüşlerdir. Bulundukları ülkelerde kendi vatandaşlarının her türlü işleri ile ilgilenmişlerdir. Başkent dışında devletin ağırlıklı olarak ticaret kentlerinde yer alan konsoloslar ve vekiller, bölgelerinde olup bitenleri başkonsolosluğa ve büyükelçiliğe haber vermiştir.

Limanlarda kendi ülkelerine ait gemiler ile ilgilenen konsoloslar, Osmanlı makamları ile tacirler arasındaki anlaşmazlıklarda arabuluculuk rolünü üstlenmişlerdir. Bu bağlamda ticari limana sahip Lazkiye’de de farklı ülkelere ait konsoloslar bulunmuş ve bu konsolosların ticari yönleri ağır basmıştır. Lazkiye’de İngilizlerin konsolosluk açmasının en önemli nedeni Lazkiye ve civarında yetişen pamuk ve ipek olmuştur.²⁵⁶ Ticari faaliyetlerin yanında özel alacak ve borçların tasviyesine de yardım eden İngiliz konsolosları, ticari istihbarat da yapmıştır.²⁵⁷ İngiltere konsolosları tercümanlar vasıtasıyla bazı devletlerin de konsolos vekilliklerini yürütmüştür.

Tercümanlar genellikle yerli gayrimüslimlerden seçilmiştir. 1875 yılında Lazkiye’de bulunan Rusya Konsolos Vekili Mösyö İlyas Morfos’ un vefatı üzerine yerine oğlu atanmıştır.²⁵⁸ Arşiv belgelerinde daha erken dönemlerde Lazkiye’ye tayin edilen konsoloslar ve tercümanlara denk gelinmiştir. 1867 yılında Fransa Konsolosluğu’na tercüman olarak yerli gayrimüslimlerden Astur Yakup Efendi tayin edilmiştir.²⁵⁹ Yine Lazkiye İtalyan Konsolosluğu’nda tercüman Yazıcı Efendi’nin istifasıyla yerine Çozeye Efendi görevlendirilmiştir.²⁶⁰

²⁵⁶ M. Sait Türkhan, *a.g.m*, S. 7, 2021, s. 240.

²⁵⁷ Uğur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu’ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s.198.

²⁵⁸ BOA., HR.MKT., nr. 900/100/02 (10 Teşrinisani 1291/ 22 Kasım 1875).

²⁵⁹ BOA., HR.MKT., nr. 577/44/02 (2 S. 1284/5 Haziran 1867).

²⁶⁰ BOA., HR.MKT., nr. 596/16/01.

Tablo 20. 1902 Yılı Lazkiye’de Görevli Konsoloslar²⁶¹

Devletler	Konsoloslar
İngiltere/Avusturya/Macaristan	Mösyö Nikola Vitali
Fransa	Mösyö Cefrua
Rusya	Mösyö Corcis Merkis
İtalya	Mösyö Alfred Giz
İspanya	Mösyö Jan İbrahim

1902 yılında İngiltere Konsolosu Mösyö Nikola Vitali, Avusturya ve Macaristan konsolos vekilliğini de yürütmüştür.

Tablo 21. 1903 Yılı Lazkiye’de Görevli Konsoloslar²⁶²

Devletler	Konsoloslar	Tercümanlar
Fransa	Mösyö Jökurva	Abdullah Efendi
İngiltere	Mösyö Vitali	Niamullah Efendi
Hollanda	Mösyö Vitali	Corci Nasri Efendi
Avusturya/Macaristan	Mösyö Vitali	Vitali Efendi
İspanya	Hana İbrahim Efendi	Nikola Efendi

1903 yılında İngiltere Konsolosu Mösyö Vitali, Hollanda, Avusturya ve Macaristan konsolos vekilliğine devam etmiştir. Fransa ve İspanya konsolları değişerek Fransa Konsolosluğu’na Mösyö Jökurva, İspanya Konsolosluğu’na Hana İbrahim Efendi tayin edilmiştir.

Tablo 22. 1906 Yılı Lazkiye’de Görevli Konsoloslar²⁶³

Devletler	Konsoloslar	Tercümanlar
Fransa		Abdullah Efendi
İngiltere	Mösyö Nikola Vitali	Niamullah Efendi
Avusturya	Mösyö Nikola Vitali	Vitali Efendi
İspanya	Hana İbrahim Efendi	Nikola Efendi
İtalya	Mösyö Alfred Giz	İbrahim ve Selim Efendiler
Hollanda	Mösyö Nikola Vitali	Corcis Nasri Efendi

²⁶¹ Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1318/M. 1902.

²⁶² Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1319/M. 1903.

²⁶³ Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1322/M. 1906.

1906 yılında İngiltere Konsolosu Mösyö Vitali, Hollanda ve Avusturya konsolos vekilliğine devam etmiştir. Fransa, İspanya ve İtalya konsoloslarında değişiklik olmamıştır.

Tablo 23. 1908 Yılı Lazkiye’de Görevli Konsoloslar²⁶⁴

Devletler	Konsoloslar	Tercümanlar
Fransa	Mösyö Edkar Coşurva	Şükrü Efendi
Avusturya	Nikola Vitali	Vitali Efendi
İngiltere	Nikola Vitali	Niamullah Efendi
İspanya	Hana İbrahim Efendi	Nikola Efendi
Rusya	Mösyö Corcis Merkis	
İtalya	Mösyö Alfred Giz	İbrahim ve Selim Efendiler
Hollanda	Mösyö Nikola Vitali	Corcis Nasri Efendi

1908 yılında İngiltere Konsolosu Mösyö Vitali, Hollanda ve Avusturya konsolos vekilliğine devam etmiştir. 1913 yılında Fransa Konsolos memurluğuna Mösyö Elfones Jokrav tayin edilmiştir.²⁶⁵ Ayrıca Lazkiye’de görev yapan İngiliz konsolos ve acente vekilleri yerli idareciler ile kredi ilişkileri de düzenlemiştir.²⁶⁶

Bunun yanında Halep hazinedarı İskenderun, Trablusşam, Akka ve Lazkiye’de bulunan konsolos vekilleri ve liman temsilcilerinin hesaplarını kontrol etmekle görevlendirilmiştir.²⁶⁷ Temsilcileri oldukları ülkelerin tüccarının sorunlarıyla ilgilenmekle görevli olan konsoloslar zamanla kendileri de ticari ilişkileri yönlendirmiştir. Örneğin; Mösyö Morfos vefatından önce İngiltere Konsolosu Mösyö Vitali gibi bütün ticareti ile ilgilenmiştir.²⁶⁸

2.4. Limanda Karantina Uygulamaları

Yüzyıllar boyunca salgın hastalıklara karşı çeşitli önlemler alınmış ve hastalık bulaşan kişiler tecrit altında tutulmuştur. Hastalık bulaşan kişilerin gözlem altında

²⁶⁴ Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1324/M. 1908.

²⁶⁵ BOA., BEO., nr. 4213.315938.01 (2 Eylül 1329/14 Eylül 1913).

²⁶⁶ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de...*, s. 75.

²⁶⁷ M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de...*, s. 201.

²⁶⁸ BOA., HR.MKT., nr. 535/20/01.

tutulduğu karantina yerlerine Osmanlı Devleti'nde tahaffuzhâne denilmiştir. Özellikle XIX. yüzyılda Avrupa merkezli kolera salgınlarına karşı sağlık teşkilatları kurulmaya başlanmış, bunun yanında hac kabileleri arasında da salgınlar meydana gelmiş ve devlet salgınlara karşı kesin adımlar atmıştır. 26 Nisan 1838 tarihinde Meclis-i Tahaffuz kurulmuş, çıkarılan kanun ve tüzükler ile tahaffuz meclisine denetleme yetkisi verilmiştir.²⁶⁹

İlk olarak uygulamalara Çanakkale de başlanmış ve Akdeniz civarında da karantina noktaları kurulmuştur. Limanlara gelen gemiler belirli süre bekletilmiş ve bulaşık olan gemilere patentalar verilmemiştir. Sağlık kontrolünü sağlamanın dışında ticarî boyutları olan karantina uygulamasına, Avrupalı devletler sürekli itiraz etmişlerdir. İtirazların sebebi gemilerden ve yolculardan talep edilen vergilerdir. İtirazları önlemek için Hariciye Nâzırı Reşid Paşa'nın teklifiyle İstanbul'daki elçilerin temsilcileri de karantina meclisine dahil edilmiştir.²⁷⁰

Adana Vilayeti'nde 1890-1895 yılları arasında meydana gelen kolera vakaları salgın haline geldiğinden Silifke'den Suriye'ye kadar olan sahil şeridi karantina altına alınmış ve kordonlar oluşturulmuştur.²⁷¹ Bunun üzerine Adana sahillerine uğrayan gemiler Beyrut ve Urla tahaffuzhanelerinde 10 gün karantinaya tabi tutulmuştur.²⁷² Gemilerin bulaşık yerlerden Lazkiye ve Trablusşam sancakları sahillerine gelebileceği de düşünüldüğünden, bu sancakların sahillerine kordon ve kolcu istihdam edilmesi sancaklara bildirilmiştir.²⁷³

Karantina masrafları için gereken meblağın, bölgelerin mal sandığından karşılanması uygun bulunmuştur.²⁷⁴ Bulaşık sahillere uğramayan gemiler karantinaya tabi tutulmamıştır. Örneğin; 1894 yılında Sadareten hareket eden Mürüvvet Vapuru,

²⁶⁹ Sevtap Metin, "Osmanlı Devleti'nden Lozan'a Karantina Teşkilatlanması: Yeni Bir Kapitülasyon muydu?", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 23, S. 2, 2021, s. 923.

²⁷⁰ Gülden Sarıyıldız, "Karantina", *DİA*, C. 24, İstanbul, 2021, s. 463-465.

²⁷¹ Kurtuluş Demirkol, "Adana ve Kolera (1890-1895)", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 56, 2018, s. 143.

²⁷² Beyrut Valisi'nden Sadarete gönderilen evrak. BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/05 (2 Eylül 1310/14 Eylül 1894).

²⁷³ Sadareten Hariciye Nezareti'ne gönderilen evrak. BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/01 (3 Eylül 1310/15 Eylül 1894).

²⁷⁴ Sıhhiye Nazırından Sadarete gönderilen evrak. BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/04 (5 Eylül 1310/17 Eylül 1894).

Silifke ve Antalya'ya uğramış ancak oralarda hastalık kalmadığından kordona alınmasına gerek duyulmamıştır.²⁷⁵

Salgınların hafiflemesi üzerine de karantina uygulamaları yavaş yavaş kaldırılmaya başlanmıştır. Önce Kelenderis'ten Ayas'a kadar Adana Vilayeti'nin sahillerinde 10 gün karantinada kalan gemiler gidecekleri yerlerde tekrar karantinaya alınmamıştır.²⁷⁶ Daha sonra Alanya'dan, Konya Vilayeti' nin Teke Sancağı' na gelen gemilerin 24 saat ihtiyat karantinasına son verilmiştir. Son olarak Lazkiye ve Trablusşam kordonlarına gerek duyulmayarak, Osmaniye sahilinde de tedbir karantinası kaldırılmıştır.²⁷⁷

²⁷⁵ Beyrut Valiliği'nden Sadarete gönderilen evrak. BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/09 (19 Eylül 1310/1 Ekim 1894).

²⁷⁶ Sıhhiye Nazırından Sadarete gönderilen evrak. BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/08 (25 Eylül 1310 /7 Ekim 1894).

²⁷⁷ BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/07 (27 Eylül 1310/9 Ekim 1894).

III. BÖLÜM

3. LİMANDAKİ YASA DIŞI FAALİYETLER

Her dönemde her devlette kısacası insanların olduğu her yerde yasal olan faaliyetler kadar yasal olmayan faaliyetler de görülmüştür. Her devlet kendi kanunlarını koyarak ve yürüterek bu tarz faaliyetleri önlemeye çalışsa da ne yazık ki tam olarak son verilememiş, alınan önlemler bir süre sonra yetersiz kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu son yüzyılda gerek içinde bulunduğu durum gerek dış etkenler devleti yasal olmayan her türlü girişime maruz bırakmıştır. Stratejik öneme sahip her türlü ürün kontrol altında tutularak ihracı ya belli ölçüde yapılmış ya da yasaklanmıştır. Zahire, bakliyat, bakır, silah, barut, top ve kurşun gibi ürünler ihracı yasaklı ürünler arasında yer almıştır.²⁷⁸

Ürünlerin kaçak yollar ile devlet dışına çıkarılmasını önlemek için merkezi yönetim tarafından tedbirler alınmıştır. Ancak taşrada gümrük memurlarının rüşvet karşılığında görevlerini suistimal etmeleri kaçakçılıkla yapılan mücadeleyi zora sokmuştur.²⁷⁹ Kaçakçılık faaliyetinde bulunan kimseler genellikle deniz yolunu tercih ederek iskelelerin bulunmadığı bölgeleri ihraç mahali olarak kullanmıştır. Bu sayede hem ihracı men olan ürünleri kaçırabilmiş hem de vergi ödememiştir. Yalnızca ürün ya da silah değil insan kaçakçılığı da yapılmıştır.

Kaçakçılık söz konusu olduğunda özellikle Fransız vapur şirketleri ön plana çıkmıştır. Messageries Kumpanyası ticari faaliyetlerinden çok kaçakçılık faaliyetleri ile gündeme gelmiştir. XIX. yüzyılın sonlarına doğru artan iç isyanlarda kumpanya etkili olmuş, isyancıların yurt dışına kaçmasına yardım etmiş ve isyancılara silah temininde aracılık yapmış olduğu devlete ait raporlarda tespit edilmiştir.²⁸⁰

²⁷⁸ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 175.

²⁷⁹ Savaş Yılmaz, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Karaborsacılık ve Kaçakçılık", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 30, S. 2, 2020, s. 519-534.

²⁸⁰ Onur Çapar, *a.g.e.*, s. 84.

3.1. Silah Kaçakçılığı

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa Devletleri silah ve patlayıcı maddelerde teknik ilerlemeler kaydetmiştir. Bu devletler ile etkileşimde olan Osmanlı Devleti ordusunun ihtiyacı kadar silah ve mühimmatın, yasalar çerçevesinde ithalini gerçekleştirmiştir. Bunun yanı sıra her türlü av tüfeği de devlet kontrolünde ithal veya ihraç edilmiştir. Gümrüklerden kaçırılan her türlü patlayıcı ürüne devlet el koyarak müsadere etmiştir. Buna rağmen nizamla aykırı alım ve satıma devam eden kaçakçılar olmuştur. Doğu Akdeniz limanlarının birbiri ile bağlantılı olması, bazı sahil noktalarının kaçakçılığa elverişli olması özellikle bu bölgenin kaçakçılar tarafından tercih edilmesine sebep olmuştur.

Ermeni komitelerine silah ve mühimmat yardımında bulunan Avrupalı Devletler faaliyetlerini Akdeniz limanlarında sefer yapan vapurları aracılığı ile gerçekleştirmiştir. Özellikle Ermeni komitelerine Amerika'dan demir karyola adı altında her türlü kaçak silah ve patlayıcı madde gönderildiği ihbar edilmiştir.²⁸¹ Ermeni ve Rum isyancıları desteklemek amacıyla Fransız kumpanyalarının Marsilya üzerinden Osmanlı limanlarına göndermiş oldukları ürünlerin arasında silah ve patlayıcı madde temin ettikleri de tespit edilmiştir.

Örneğin, Kasım 1889'da Pire'ye gönderilmek için Messageries Kumpanyasının Moeris gemisine yüklenmiş üç sandık silah, Selanik Limanı'nda yakalanmıştır. Yine aynı kumpanyaya ait Kırım isimli buharlı gemiyle Pire'ye gönderilen ürünler arasında bir sandık fişek İzmir Limanı'na çıkartılmıştır. 1906 yılında Messageries Kumpanyasının Ekvator isimli buharlı gemisinin Mersin Limanı'nda çok miktarda fişek ve silah ile yakalanması üzerine Adana, Beyrut ve Aydın Liman idareleri kaçakçılık konusunda uyarılmıştır.²⁸²

Devletin tüm limanlarında olduğu gibi vapur şirketlerinin uğrak noktası olan Lazkiye Limanı'nda da söz konusu kaçakçılık aynı durumda olmuştur. Rüsumat Emanetinden Şurayı Devlete yollanan bir belgede parçalı ve çifte demirli av tüfeklerinin Bağdat ve çevresine ithalinin yasak olmasından dolayı Beyrut için açıklık

²⁸¹ Özge Togrul, *a.g.e.*, s. 160.

²⁸² Onur Çapar, *a.g.e.*, s. 85.

olmadığından tüfek kapsül ve kovanların geçirilmesinin yasak olup olmadığına dair bilgi istenmiştir.²⁸³ Beyrut gümrüğünce ithaline izin verilmiş, bunun üzerine Trablusşam ve Lazkiye iskelelerinde de silahların ithaline izin verilip verilmediği öğrenilmek istenmiştir.²⁸⁴ Lazkiye ve Trablusşam iskelelerinde silah ithaline izin verilmediği, silahların Bağdat ve Basra sahillerine de götürülmesinin yasaklandığı ayrıca yapılan anlaşmaların maddeleri gereğince ithali uygun görülen av eşyalarının geçirilmesine izin verileceği rüsumat emanetine bildirilmiştir.²⁸⁵

Bahsedilen anlaşmalar, İngiltere ile 30 Haziran 1861 tarihinde imzalanan Kanlıca Ticaret Anlaşması ve Alman Gümrük Birliği ile 20 Aralık 1890 tarihinde imzalanan anlaşmalardır. İngiltere ile imzalanan anlaşmanın 15. maddesi gereğince Osmanlı Devleti barut, top, silah ve savaş mühimmatlarının ithalini genel olarak yasaklama hakkını elinde bulunduracaktı. Yasak olmayan her türlü mühimmat, ithali zamanında mahalli kanunlara tabi olacaktı. Fakat İngiltere sefareti tarafından birer istisna ruhsatı verilir ise de güçlü bir sebep olmadığı sürece ruhsat geçerli olacaktı.

Barut ithali yasak değil ise şartları şu şekildeydi, İngiltere devleti tebaası mahali kanundan fazlasını satamayacaktı ve İngiliz gemisi barut yüklü iken Osmanlı Devleti'nin bir limanına gelir ise bu gemi mahalli memurlar tarafından belirlenen ve tahsis edilen yere demir atarak yüklü olan barutu memurların gösterdiği ambara taşıyacak ve memurların nezareti ile karaya çıkarılacaktı. Barut ambarlara taşınacak ürünler arasındaydı, av tüfeği ve piştov bu şartlara tabi değildi.²⁸⁶ Alman Gümrük Birliği ile imzalanan anlaşmanın 17. maddesine göre, barut, dinamit ve ateşli top vs. Osmanlı Devleti'ne ithali veya Osmanlı topraklarından geçişi katiyen yasaktı.

Barut, yasaklı eşyalar, top fişekleri ve bazı silahların boğazlardan geçmesi yasak olduğu zamanlarda Almanya Sefareti tarafından geçişleri için izin istenir ise izin verilecekti. Silah ve mühimmat ticareti doğrudan doğruya hükümetin gözetiminde olacaktı.²⁸⁷

²⁸³ BOA., BEO., nr. 147/011014/05 (26 Teşrinisani 1308/8 Aralık 1892).

²⁸⁴ BOA., BEO., nr. 147/011014/03 (3 Kanunisani 1308/15 Ocak 1893).

²⁸⁵ Meclisi Mahsus' dan Rüsumat Emanetine gönderilen evrak. BOA., BEO., nr. 147/011014/02 (6 B. 1310/24 Ocak 1893).

²⁸⁶ BOA., BEO., nr. 147/011014/04.

²⁸⁷ BOA., BEO., nr. 147/011014/04.

Silah ve patlayıcı maddelerin ithalinde de miktarlar devletin gözetimi altında tutulmuştur. Eğer dikkat çeken bir miktar söz konusu olur ise merkeze haber verilmiştir. Örneğin; 1898’de Lazkiye iskelesine 1 yılda 50.000 kilo külçe kurşun ile av tüfeklerine mahsus 16.000 kutu kapsül geldiği ve bunların daha öncekilere göre fazla olduğu Sadarete bildirilmiştir.²⁸⁸ Yine 1905 yılında Avrupa’dan Lazkiye’ye gelen yabancı bir vapurun yüklü miktarda silah ve patlayıcı madde ile dolu olduğu bunlarında Lazkiye’ye nakil edildiği bildirilmiş ve nakile aracılık edenlerin isimleri de haber verilmiştir.²⁸⁹

1906 yılında ise İskenderun İskele Komisyonu memuru Eczayı Nariye müfettişinden alınan şifreli telgrafta Kıbrıs, Beyrut ve Mersin’e uğrayarak İskenderun’a ulaşan ve Lazkiye Trablusşam, Mersin ve Dersaadet yoluyla Marsilya’ya hareket eden Evranok isimli Fransız vapurunda çok sayıda silah ve fişek mevcut olduğu bildirilmiştir.²⁹⁰

Kaçakçılığın önlenememesinin sebeplerinden biri de memurların rüşvet almasıdır. Bu gibi durumlar Lazkiye iskelesinde de yaşanmış ve memurlar şikâyet edilmiştir. 1906 yılında Fransız Messageries vapurundan fişek almakla suçlanan Lazkiye Rüsumat Müdüriyeti Muayene Memuru Fethi Efendi, suçunu itiraf etmiştir.²⁹¹ Bunun üzerine kendisi Hayfa Gümrük İkinci Katipliğine tayin edilmiştir.²⁹²

Bir başka şikâyet de Trablusşam ve Lazkiye iskelelerinde kaçakçılara yardım eden gümrük kolcuları hakkında olmuştur.²⁹³ 1907 yılında yine Beyrut Vilayeti’ne İtalya’ya ait Pirlif vapurunda ihraç edilmek üzere tüfek ve fişek bulunup vapurun Lazkiye, Trablusşam ve Beyrut iskelelerine uğrayacağı ihbar edilmiştir.²⁹⁴

²⁸⁸ BOA., DH.MKT., nr. 2126/49/01 (19 Teşrinievvel 1314/31 Aralık 1898).

²⁸⁹ Bu isimler Halil Bey, Nikola Efendi, İbrahim Efendi, Mehmet Efendi, Eyüp Efendi, Matran Efendi, Tefik Efendi, Hana İshak ve Mehmet Ağa’dır. BOA., Y.PRK.PT., nr. 23/117/01 (16 Ağustos 1321/29 Ağustos 1905).

²⁹⁰ BOA., ZB., nr. 469/164/01 (30 Mayıs 1322/ 26 Mayıs 1906).

²⁹¹ BOA., BEO., nr. 2872/215344/04 (27 Haziran 1322/10 Temmuz 1906).

²⁹² BOA., BEO., nr. 2872/215344/05 (18 Temmuz 1322/31 Temmuz 1906).

²⁹³ BOA., BEO., nr. 2893/216962/03 (26 Şubat 1322/11 Mart 1907).

²⁹⁴ BOA., ZB., nr. 609/59/01 (5 Haziran 1323/18 Haziran 1907).

1908 yılında ise bizzat Beyrut Valisi Halil Efendi, Lazkiye gümrüğüne ulaşan saçma kurşunlarının dikkat çekici miktarda olduğunu Dahiliye Nezareti'ne bildirmiş ve tedbir alınmasını istemiştir.²⁹⁵

3.2. İnsan Kaçakçılığı

Farklı dine ve ırka mensup milletleri sınırları içerisinde bulunduran Osmanlı Devleti, asayiş ve göç hareketlerini kontrol altında tutmak için gerek devlet sınırları içinde gerekse devlet sınırları dışına yapılacak seyahatleri denetim altına almaya çalışmıştır.²⁹⁶ Her ne kadar kontrol altına almaya çalışılsa da yolcu taşımacılığında kanuna aykırı faaliyetlerde bulunulmuştur.

Bu hususta kaçmaya çalışan yahut devlete kaçak girmeye çalışan azınlıklar ön plana çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde dış ticaret genellikle Ermeni ve Rumlarla yürütülmüş, Avrupa bağlantılı ticarete bu milletler etkin rol almıştır. Ancak Avrupa'da yükselen milliyetçi duygular Osmanlı Devleti'ne bağlı bu milletleri de etkilemiştir.

1847 yılında politik sebeplerden dolayı İngiltere, Osmanlı Devleti'nden bağımsız bir kilise kurma izni elde etmiştir. Böylelikle Ermenilerin milliyetçi duygularının gelişmesine yardım etmiş ve isyanlara giden yolun kapısını açmıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı Türk-Ermeni ilişkilerinde dönüm noktası olmuştur.²⁹⁷ Ermeniler, Rusya'nın desteği ile ayrılıkçı faaliyetlerde bulunan cemiyetler kurmaya başlamıştır.²⁹⁸ 1890'lardan itibaren Ermeniler Doğu Vilayetlerinde peş peşe isyan etmeye başlamış ve "Büyük Ermenistan" ı

²⁹⁵ BOA., DH.TMIK.M., nr. 264/10/01 (19 Şubat 1323/3 Mart 1908).

²⁹⁶ XIX. yüzyılda göç alma ve göç vermede artış yaşanmıştır. Rusya, Kuzey Karadeniz'de ele geçirdiği Osmanlı topraklarına özellikle Anadolu'daki Ermeniler ve Rumlar olmak üzere Hristiyanları çekmeye çalışmıştır. Bazı Müslümanlar da iş bulmak gayesiyle Rusya'ya göç etmişlerdi. Ayrıca, 1860'dan sonra işsizlik ve toprakların verimsizleşmesi nedenleriyle Harput, Lübnan ve kısmen Suriye gibi Osmanlı topraklarından Amerika Birleşik Devletleri ile Güney Amerika'ya gidenler oldu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Karpat, *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s. 19.

²⁹⁷ Enver Ziya Karal, Erdal Aydoğan, "Ermeni Meselesi", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 6, 2010, s. 201-215.

²⁹⁸ Bülent Yıldırım, "XIX. Yüzyılda Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Unsurlar ve Ayrılıkçı Ermeni Faaliyetleri", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 7, Ankara, 2006, s. 73-92.

hedeflemişlerdir.²⁹⁹ Ermeni komiteciler I. Dünya Savaşı'na kadar 1890 'da Erzurum'da, 1892'de Yozgat ve Kayseri'de, 1894'te Sason'da, 1895'te Bâbüâli'de, 1896'da Van'da isyan gerçekleştirmiş hatta 1905'te II. Abdülhamid'e suikast girişiminde bulunmuşlardır.³⁰⁰ Doğu Akdeniz sahillerinin korunaksız olması, isyanlarda rol alan ve Ruslar ile iş birliği yapan Ermenilerin bu bölgelere göç etmesiyle bölge insan kaçakçılığına elverişli hale gelmiştir. Kaçmak için bu bölgeyi kullanan Ermeni nüfusunun fazla olması sebebiyle insan kaçakçılığı hususunda çalışmamızda özellikle Ermeniler ele alınmıştır.³⁰¹

Osmanlı gayrimüslimleri için ekonomik yönden cazip bir merkez olan Amerika aynı zamanda Ermeni komitecilerinin de kaçtıkları yerdir. Bu sebeple 23 Haziran 1896'da Meclis-i Vükela Ermenilerin Amerika'ya seyahat etmesini yasaklamıştır.³⁰² Ancak birçok Avrupalı Vapur Kumpanyası kaçakları ve göçmenleri gemilerinde gizlice taşımıştır. Bu kumpanyaların en başında geleni Fabre Kumpanyasıdır. Bu kumpanyanın sefer güzergahına Göçmen Hattı da denilmiştir.³⁰³

Bunun yanında Paquet Kumpanyasının istihdam ettiği işçilerin genellikle Ermenilerden oluşması sebebiyle şirket, Ermeni isyanlarını lojistik olarak desteklemiştir. Messageries Kumpanyasının Jourdain buharlı gemisinde görevli olan Agop'un, Amerika'dan gelen Ermenileri kaçak yollarla Osmanlı Devleti'ne soktuğu anlaşılmış ve İzmir'de yakalanmıştır.³⁰⁴ Kaçakçılık olaylarına isimi karışan bir diğer Fransız Vapur Şirketi de Fraissinet Kumpanyasıdır. İtalya ve Portekiz üzerinden Newyork hattında her yıl binlerce mülteci taşımış, Arapların, Ermenilerin ve Marunilerin Amerika'ya göçlerine yardım etmiştir.³⁰⁵

²⁹⁹ Ahmet Altıntaş, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Tehcir Kararı Alması ve Uygulaması", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, C. 7, 2005, s. 77-99.

³⁰⁰ Ramazan Tosun, "Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı ve Mahiyeti", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 14, 2003, s. 113-163.

³⁰¹ XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'ni meşgul eden önemli sorunlardan biri de Ermeni meselesi oldu ve mürur tezkeresi uygulamalarında Ermeniler sıklıkla yer aldılar. Özellikle 1890'lardan itibaren Ermeniler' le ilgili konular gündemi daha fazla meşgul etti. Anadolu'da Ermeniler, milliyetçilik akımlarından etkilendiler. Örgütlendiler ve Rusya'dan destek aldılar. Detaylı bilgi için bkz. Nalan Turna, *19. YY.'Den 20.YY.'Ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürûr Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2013, s. 25.

³⁰² Özge Togrul, *a.g.e.*, s. 183.

³⁰³ Süleyman Uygun, *Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası...*, s. 431.

³⁰⁴ Onur Çapar, *a.g.e.*, s. 86.

³⁰⁵ Onur Çapar, *a.g.e.*, s. 91.

Bölgede kaçak yolcu taşımacılığının sıklıkla görüldüğü yerlerden biri Beyrut sahilleridir. Cebel-i Lübnan ahalisinden, Diyarbakır Ermenilerinden birçok kişi İskenderun ve çeşitli Doğu Akdeniz limanlarından Amerika'ya gitmişlerdir. Göç edenler ticaret bahanesiyle Kıbrıs'a, Kıbrıs'tan ise Amerika'ya geçmişlerdir. Özellikle XIX. yüzyıl sonundan itibaren iç ve dış göçler nedeniyle vilayetler arası ulaşımında geçiş izni almak zorunlu hale getirilmiş ve seyahatler ne sebeple olursa olsun seyahat eden kişi her türlü bilgisinin yazılı olduğu mürur tezkiresi temin etmek zorunda olmuştur. Ancak seyahatlerin yasal halde yapıldığı izlenimini vermek için mürur tezkiresi temin eden bazı kimseler kaçak seyahate çıkmıştır.³⁰⁶ Mürur tezkiresi alanlar, limanlardan vapurlara binince müdahale edilmediği için Kıbrıs üzerinden çeşitli güzergahları izleyerek Amerika'ya ulaşmıştır.³⁰⁷

Sahillerde göçmen ticaretiyle ilgilenen çok sayıda komisyoncu ve simsar, vapur kumpanyaları ile iş birliği yapmış ve %5 komisyon almıştır.³⁰⁸ Kaçakçılık faaliyetlerini durdurmak amacıyla sahillerde devriye gezilmesine karar veren devlet, bu iş için Arkadi vapurunu görevlendirmiştir.³⁰⁹ Ayrıca yukarıda bahsettiğimiz sebeplerden dolayı iskele komisyonları mürur tezkireleri olmasına rağmen limanlara gelen Ermenileri detaylı olarak kaydetmiş ve her türlü şüpheyi hükümete rapor etmiştir.

Örneğin; Lazkiye İskele Komisyon Heyetinin 1906 tarihli raporunda Messageries Kumpanyası'nın Senmalin isimli vapurunda Ermeni komitecilerinden Artin Kendiryan'ın da bulunduğu ve kendisinin sahile çıkmasına izin verilmediği hükümete bildirilmiştir. Aynı raporda devlete giriş çıkışların yasak olduğu sebebiyle Tarsus Ermenilerinden Tursu Oğlu Bedros'un bindiği İtalyan Menfi Vapurundan inmesine izin verilmediği yer almıştır. Aynı vapurda yer alan ve yurt dışına kaçan Ermenilerden Maraşlı Agop oğlu Canuziya'nın da vapurdan inmesine izin

³⁰⁶ Mürur tezkereleriyle ilgili bazı yazışmaların, özellikle Ermeniler' in kontrol edilmesine yönelik olduğu anlaşılmaktadır. Ermeniler' in kimlik tanımları sıklıkla yapılmakta, sadece güvenilir olanlarına izin verilmekteydi. Kimlik tanımlarını yapmayan Ermeniler' in İstanbul' a gitmelerine izin verilemeyeceği, açık bir dille ifade edilmekteydi. Ancak iyi hâl sahiplerine yani herhangi bir suça veya olaya bulaşmamış, güvenilebilecek durumdaki Ermenilere engel çıkarılmayacaktı. Bkz. Nalan Turna, *a.g.e.*, s. 159.

³⁰⁷ Özge Togrul, *a.g.e.*, s. 184.

³⁰⁸ Süleyman Uygun, *Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası...*, s. 433.

³⁰⁹ Özge Togrul, *a.g.e.*, s. 197.

verilmemiştir. Ayrıca yapılan kontrollerde hüviyetlerinde sıkıntı olanların da seyahat etmeleri yasaklanmıştır. Örneğin; heyetin raporunda Fransız Massageries Kumpanyasının Ekvator isimli vapuru ile gelen Selim oğlu Begos'un elindeki geçiş belgesinin silik olması ve hüviyetinden de şüphe duyulmasından dolayı tutuklandığı ve seyahatinin yasaklandığından bahsedilmiştir.

Heyet raporunda kaçma ihtimali olanlar hakkında gelen ihbarları da değerlendirmiş ve hükümete bildirmiştir. Lazkiye Limanı'na uğrayan ve Trablusşam yoluyla Beyrut'a giden İtalyan vapuru, seyir esnasında Lazkiye'nin Harab iskelesi civarından 40 kadar Fellahı kaçak aldığı ve Messageries Kumpanyasının Ekvator vapurunda da 35 Ermeni ve Fellahın kaçmak için bulunduğu ihbarları yazılmıştır.³¹⁰ Komisyon Heyeti limana gelen her türlü yolcunun listesini ve bilgilerini raporlamaya devam etmiştir.

Tablo 24. 1908 Mart Başlangıcından Bitişine Kadar Lazkiye İskelesini Kullanarak Yolculuk Yapanların Listesi³¹¹

İskele İsmi	Tebaayı Ecnebiye				Tebaayı Şahane								Toplam		Özet
	Yunan	Amerikan	İtalyan	Fransız	Ermeni			Rum		İslam					
					Çocuk	Yetişkin									
Gidenler	Kadın	Kadın	Erkek	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın		
Beyrut				1		1		28	1	62	23	92	24		
Trablus Şam				1				6	4	24	9	31	13		
Yafa								1		10	1	11	1		
Hayfa										5	2	5	2		
Halep										2		2			
Humus								1		3		4			
Şam										1	1	1	1		
Deraliye								1		2		3			

³¹⁰ BOA., DH.TMIK.M., nr 223/49/01 (1 Mayıs 1322 /1 Mayıs 1906).

³¹¹ BOA., DH.TMIK.M. nr. 267/66/01 (Mart 1324/Mart 1908).

Port Said									1		1			
İskenderun							1		11	4	12	4		
Kudüs	1							3	1		1	4		
Mersin							4		35	4	39	4		
Rodos							4				4			
Bingazi							1				1			
Cihet-i Askeri									41		41			
Toplam	1			2		1	47	8	198	44	248	53	301	
Gelenler														
Beyrut			1	1			30	4	53	11	85	15		
Trablus							6	4	15	12	21	16		
Hayfa								1	1		1	1		
Kıbrıs									1		1			
Dersaadet							1				1			
Yafa									1	1	1	1		
İskenderiye							4	1			4	1		
İskenderun	1					1	5	2	7		13	4		
Mersin		1			2	2	1	4	3	27	4	33	10	
Cihet-i Askeriye										25		25		
Toplam	1	1	1	1	2	3	1	50	15	130	28	185	48	233
														534

Tabloda yolculuk yapanların cinsiyeti, uyruğu, giden ve gelen yolcuların miktarı ayrıca gittikleri ve geldikleri iskeleler ayrıntılı olarak verilmiştir. Tabloya göre iskeleyi kullanarak 248 erkek ve 53 kadın Lazkiye'den gitmiş, 185 erkek ve 48 kadın Lazkiye'ye gelmiştir. Lazkiye İskele Komisyonu'nun Ömer Lütfi Bey ve Mehmet Salih Bey imzalı Mart ayı raporunda, Trablus'ta adam yaralayarak Yunan vapuruna binip kaçmaya çalışan Hacı Beder'in yakalandığı ayrıca Hacı Beder'in üzerinde silah, bir miktar fişek ve bıçak bulunduğu rapor edilmiştir. Ayrıca bu raporda Hacı Beder'in yanında arkadaşı Trabluslu Anum Giyalde'nin bulunduğu, Giyalde'nin üzerinde ise silah, bir miktar fişek ve bir adet bıçağında bulunduğu bahsedilmiştir.³¹²

³¹² BOA., DH.TMIK.M., nr. 267/66/01 (31 Mart 1324/13 Nisan 1908).

Komisyondun Nisan ayı raporunda ise Lazkiye İskelesi'ne gelip giden yolcuların miktarının 687 kişi olduğu ve bunların 7'sinin Ermeni ve 184'ünün asker olduğu yazılmıştır.³¹³

Tablo 25. 1908 Mayıs Başlangıcından Bitişine Kadar Lazkiye İskelesini Kullanarak Yolculuk Yapanların Listesi³¹⁴

İskele İsmi	Tebaayı Ecnebiye						Tebaayı Şahane						Toplam		Özet
	Belçika	Amerikan	Rus	Fransız	İngiliz		Alman	Ermeni		Rum		İslam			
Gidenler	Erkek	Kadın	Erkek	Erkek	Erkek	Kadın	Erkek	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
Beyrut		3			1	2		1		21	6	38	5	61	16
Trablus Şam			1							2		13	14	16	14
Yafa										2	1	7	3	9	4
Hayfa												2	2	2	2
Nasıra										2				2	
Akka											2				2
Kudüs												2	2	2	2
Priştine												1		1	
İzmir												3	1	3	1
Port Said												1		1	
Kale-i Sultaniye												1		1	
Humus												1		1	
Midilli										1				1	
İskenderun										4	2	9		13	2
Mersin				1			1	1		1		18	17	24	17
İskenderiye												2		2	
Deraliye	1													1	
Ciheti Askeri												42		426	
												6			

³¹³ BOA., DH.TMIK.M., nr 270/58/01 (30 Nisan 1324/13 Mayıs 1908).

³¹⁴ BOA., DH.TMIK.M., nr. 272/81/01 (Mayıs 1324/Mayıs 1908).

Toplam	1	3	1	3	1	2	1	2		33	11	52	44	566	60	626
Gelenler																
Beyrut	1			3			1	2		15		19	8	41	8	
Trablus			1							1	3	9	5	11	8	
Yafa												2	1	2	1	
Hayfa											1				1	
İskenderiye							1			1	3			2	3	
İzmir										1		1	1	2	1	
İskenderun		3								1	2	2	5	3	10	
Mersin		2			1	1		1	1	5	1	19	13	26	18	
Ciheti Askeri												68		68		
Toplam	1	5	1	3	1	1	2	3	1	24	10	12	33	155	50	205
																831

Yukarıda verdiğimiz tablo Lazkiye İskele Komisyonu üyelerinden Ömer Lütü Bey ve Mehmet Salih Bey'in Mayıs ayı raporudur. Tabloya göre iskeleyi kullanarak 566 erkek ve 60 kadın Lazkiye'den gitmiş, 155 erkek ve 50 kadın Lazkiye'ye gelmiştir. Komisyonun raporunda, Lazkiye'nin kuzeyine 1 saat uzaklıkta bulunan sahil boyundaki taş ocağında, nakil gemilerine limana uğramadan karantina memuru tarafından patente verilmekte olduğu, kaptanların gizlice Fellah, Ermeni, asker ve silah kaçakçılığı yaptıklarının tespit edildiği de yazılmıştır. Ayrıca bu raporda Tartus ve Harab sahilleri arasında Cezire-i Arvadlı Ali'nin kendi kayığı ile Kıbrıs açıklarında Fellah kaçırdığı da bildirilmiştir.³¹⁵

Kaçmaya çalışan Ermeniler yakalanmamak için farklı yollara da başvurmuşlardır. Bu yollardan biri de geçiş kimliklerine sahte bilgiler yazmalarıdır. Komisyon yaptığı kontrollerde aslen Ermeni olmasına rağmen kaçmalarını kolaylaştırmak için geçiş belgelerine Protestan ve Katolik yazdıran birtakım yolculara denk gelmiş ve yapılan sorgulamalar neticesinde bunların aslen Ermeni olduklarının anlaşıldığını rapor etmiştir.³¹⁶

³¹⁵ BOA., DH.TMIK.M., nr. 272/81/01 (31 Mayıs 1314/13 Haziran 1908).

³¹⁶ Lazkiye İskele Komisyonundan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen evrak. BOA., DH.TMIK.M., nr. 224/48/01 (17 Mayıs 1322/30 Mayıs 1906).

Ermeni kaçaklara yardımcı olan komisyoncular da mevcuttur. Bunların en meşhurları Malatyalı Mahmut ve Antepli Mevlüt'tür. Arşiv belgelerinde bu iki şahıs hakkında çokça şikâyet mevcuttur. Bu iki şahıs genellikle kaçak yollarla devlet sınırları içerisine giren Ermenilere yardım etmiştir. Örneğin bu iki şahıs, Bezmeşin ve Palu Karyeleri'nden 4 Ermeni komitecisini Lazkiye sahillerine çıkartırken yakalanmışlardır.³¹⁷ Yine bu iki şahıs daha önce Amerika'ya kaçan ve Osmanlı Devleti'ne kaçak yollarla geri dönen Ermenilere yardım etmişlerdir.

Devlete kaçak giren Ermenilerin isimleri de tespit edilmiştir. Bunlar Mamüratü'laziz vilayetinden elde ettiği geçiş belgesiyle ticaret için Mısır'a giden oradan Amerika'ya kaçmış olan Harputlu Nikogos oğlu Ohan, İskenderiye'ye giderek oradan Amerika'ya geçmiş olan Harputlu İshak oğlu Kirkor, İstanbul'a gelerek buradan Marsilya ve Amerika'ya kaçmış olan Rabiyan oğlu Erakil'dir.³¹⁸ Bu Ermeniler, Malatyalı Mahmut ve Antepli Mevlüt yardımıyla Pire'den Yunan vapuruna binerek gece, Lazkiye'ye yakın kayalıklara kayık aracılığıyla çıkarken yakalanmışlardır.³¹⁹

İskele komisyonu edindiği her türlü ihbarı merkeze bildirirken, merkezden gelen ihbarları da dikkate almış ve ihbar edilen şahıslar gemilerden indirilmeyerek sahillere çıkartılmamıştır. Zaptiye Nezareti'nden Beyrut Vilayetine gelen bir telgrafta Mehmet isimli şahsın Larnaka'dan kayığa 105 Ermeni bindirdiği, Gazbori lakaplı Halit ve oğlunun bunları kaçırdığı haberinin alındığı ve bunların hiçbirinin sahillere çıkmasına izin verilmeyerek kayıkçının tutuklanması gerektiği haber edilmiştir.³²⁰ Yine Zaptiye Nezareti'nden Beyrut Vilayetine gelen bir telgrafta Ermeni Komitesine bağlı 4 Ermeni'nin İskenderiye'den Beyrut, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Taşocağı ve civar iskelelere çıkarak gizlice gireceklerinin haber alındığı ve şahısların yakalanarak tutuklanması gerektiği bildirilmiştir.³²¹

Zaptiye Nezareti'nin Beyrut Vilayetine gönderdiği bir başka telgraf da şöyledir. Gaz yüklü yelkenli kayıkla patlayıcı madde taşıyan 8 Ermeni'nin Mersin ve

³¹⁷ BOA., ZB., nr. 446/26/01 (8 Ağustos 1322/21 Ağustos 1906).

³¹⁸ BOA., ZB., nr. 446/37/01 (15 Eylül 1322/28 Eylül 1906).

³¹⁹ BOA., ZB., nr. 447/105/01 (15 Eylül 1322/28 Eylül 1906).

³²⁰ BOA., ZB., nr. 617/33/01 (13 Nisan 1324/26 Nisan 1907).

³²¹ BOA., ZB., nr. 607/116/01 (24 Nisan 1323/7 Mayıs 1907).

Lazkiye arasındaki sahile gelmek üzere Kıbrıs'tan hareket ettikleri ve bu kayıpta İbrahim Azadveryan adında bir Ermeni'nin bulunduğu haber alındığı ve şahıslar sahillere çıkınca tutuklanmaları gerektiği bildirilmiştir.³²² Lazkiye'nin kaçakçılık olaylarına müsait bir konumda olması merkezi yönetimin dikkatini çekmiş ve Beyrut Vilayetine tedbirler alınması yönünde tebligatta bulunulmuştur.

Zaptiye Nezareti'nden Beyrut Vilayetine gönderilen bu tebligata sebep olan olaylar şöyledir. Harput ahalisinden 2'si Müslüman 30'u Ermeni 32 kişi, Lazkiye sahilllerinden bir yelkenli gemi ile kaçıp Kıbrıs'a geçmiştir. Kıbrıs'tan Messageries Şirketi'nin Evranok isimli vapuruna binen şahıslar, Çanakkale, İzmir ve Pire yolu ile Marsilya'ya gitmiştir. Uzun süredir Lazkiye'den birçok Ermeni ve Cebel-i Lübnanlının da yelkenli gemiler ile Kıbrıs'a ve oradan Fransız vapurlarıyla diğer ülkelere firar ettikleri anlaşıldığından bir an önce bölgenin araştırılması ve eksikliklerin de tamamlanması gerektiği Beyrut Vilayetine bildirilmiştir.³²³ Merkezi yönetim iskeleleri kullanarak seyahat eden Ermenilerin özellikle tespit edilmesini istemiştir. Bunun üzerine Lazkiye İskele Komisyon Heyeti, seyahat eden Ermenilerin detaylı bilgilerinin yer aldığı listeleri hükümete göndermiştir.

Tablo 26. 14 Şubat 1906'dan 13 Mayıs 1906 Sonuna Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³²⁴

Vapur ve Kumpanya İsmi	Mürur Tezkiyesini Aldığı Mahal ve Tarih	Yaptığı İş	Yola Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi	Cinsiyeti	
									Kadın	Erkek
Nemçe Kum./Mari Vap.	Lazkiye 1 Mart 1906		Mersin	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Lazkiye	Oseki Kızı Bakusi	1	

³²² BOA., ZB., nr. 608/116/01 (24 Mayıs 1323/6 Haziran 1907).

³²³ BOA., ZB., nr. 408/51/01 (31 Mayıs 1326/13 Haziran 1910).

³²⁴ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 223/49/02 (1 Mayıs 1322/14 Mayıs 1906).

Nemçe Kum./Helyos Vap.	Bursa 21 Şubat 1906		Kudüs	Bursa	Ermeni	Osmanlı		Turik Oğlu Hanos		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	14 Ocak 1906	Kasap	Kudüs	Keskin	Ermeni	Osmanlı	Bursa	Karaoğlu Oğlu Bedro		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	Deraliye 27 Şubat 1907	Sobacı	Kudüs	Deraliye	Ermeni	Osmanlı	Deraliye	Zahi Ezrabek		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	Kayseriye 27 Şubat 1906	Nalbant	Kudüs	Kayseriye	Ermeni	Osmanlı	Kayseriye	Sinon Oğlu Bedroç		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	Adapazarı 21 Şubat 1906	Bakkal	Kudüs	Adapazarı	Ermeni	Osmanlı	Adapazarı	Morsis Oğlu Kapril		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	Lazkiye 28 Şubat 1906	Lazkiye Reji Müdürü	Deraliye	Lazkiye	Ermeni	Avusturya	İzmir	Mösyö Bobli oğlu Edgar		1
Nemçe Kum./Helyos Vap.	Lazkiye 28 Şubat 1906		Deraliye	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	İzmir	Harnes Kızı Çerkeryan	1	
İtalya/Tebe Vap.	Adapazarı 27 Şubat 1906	Tüccar	Kudüs	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Adana	İskenderyan Oğlu Ohannes		1
İtalya/Tebe Vap.	Adapazarı 27 Şubat 1906		Kudüs	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Adana	Deşfod Oğlu İstor		1
Fransız Kum./Ekvator Vap.	Beyrut 6 Mart 1906		Kesb	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Selim Oğlu Begos		1
Fransız Kum./Ekvator Vap.	Beyrut 7 Mart 1907		Kesb	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Hana Kızı Çerkin	1	
Nemçe Kum./Efgaryan Vap.	Cesr-i Şu'ur 26 Aralık 1905	Tüccar	Kesb	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Nişan Oğlu Yusuf		1
Nemçe Kum./Mari Vap.	Mersin 21 Nisan 1905		Kesb	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Karviç Oğlu Küşyan		1

Messageries Kum./ Ekvator Vap.	İskenderun 14 Eylül 1905	Tüccar	Lazkiye	İskenderun	Ermeni	Osmanlı	Bilan	Cebrebyan Oğlu Kiryakor	1
--------------------------------------	--------------------------------	--------	---------	------------	--------	---------	-------	-------------------------------	---

Listeye göre toplam 15 Ermeni yolcunun bilgileri kaydedilmiştir. Bu yolcuların meslekleri, nereli oldukları ve mürur tezkiyelerini nereden aldıkları detaylı olarak yazılmıştır. Yolculardan Katolik ve Protestan olarak geçiş belgesi alanlar araştırılmış ve sonucunda Ermeni oldukları anlaşılmış ve tutuklanmışlardır.³²⁵

Tablo 27. Mayıs 1906'dan Haziran 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³²⁶

Vapur Kumpanya İsmi	Tezkiyesini Aldığı Mahal ve Tarih	Yaptığı İş	Yola Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi ve Eşkali	Cinsiyet	
									Kadın	Erkek
Messager ies Kum./ Sakaryan Vap.	Beyrut 2 Mayıs 1906		Lazkiye	Trablus	Ermeni	Osmanlı	Halep	Musa Kızı Viktorya	1	
Messager ies Kum./ Sakaryan Vap.	Beyrut 2 Mayıs 1906	Çocuk	Lazkiye	Trablus	Ermeni	Osmanlı	Halep	Mişel Oğlu Hacı		1
Messager ies Kum./ Sakaryan Vap.	Beyrut 2 Mayıs 1906	Kız	Lazkiye	Trablus	Ermeni	Osmanlı	Halep	Hacı Kızı Behçet	1	
Messager ies Kum./ Sakaryan Vap.	Beyrut 17 Mayıs 1906	Hamal	Kesb	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Musal Oğlu Gazal (Esmer, Kara Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)		1

³²⁵ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 223/49/02 (1 Mayıs 1322/14 Mayıs 1906).

³²⁶ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 224/84/01 (1 Haziran 1322 /14 Haziran 1906).

Messenger ies Kum./ Sakaryan Vap.	Beyrut 17 Mayıs 1906	Hamal	Kesb	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Banos Oğlu Kürkyan (Buğday, Kırca Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
Messenger ies Kum./ Sakaryan Vap.	Maraş 14 Mayıs 1906	Attar	Beyrut	İskenderun	Ermeni	Osmanlı	İskenderiye	Agop Oğlu Yanos (Buğday, Kumral Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
Nemçe Kum./ Elektra Vap.	Maraş 28 Nisan 1906	Tüccar	Beyrut	İskenderun	Ermeni	Osmanlı	İskenderiye	Yavan Oğlu Artin (Buğday, Kumral Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
İtalyan Kum. Vapuru	Adana 30 Mayıs 1905	Yoktur	Beyrut	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Deraliye	Vesgalas Oğlu Otani (Buğday, Kırca Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
Nemçe Kum. Vapuru	İskenderun 14 Eylül 1905	Tüccar	Beyrut		Ermeni	Osmanlı	İskenderun	Cıra Oğlu Kirkor (Buğday, Kumral Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
Nemçe Kum. Vapuru	Beyrut 22 Ekim 1906	Tüccar	Beyrut		Ermeni	İran	İran	Hacik Oğlu Simon (Buğday, Kırca Bıyıklı, Ela Gözlü, Orta Boylu)	1
İtalyan Kum. Vapuru	Lazkiye 21 Mayıs 1906	Yoktur	Kudüs	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Lazkiye	Sarah Oğlu Ciremnas (Esmer, Ela Gözlü, Kısa Boylu)	1

Toplam 11 Ermeni yolcudan 9'u erkek 2'si kadındır. Listede seyahat eden erkek yolcuların nereli olduklarının ve mürur tezkirelerini nerelerden aldıklarının dışında ten renkleri, göz renkleri ve boyları gibi ayrıntılara yer verilmiştir.

Tablo 28. Haziran 1906'dan Temmuz 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³²⁷

Vapur Kumpanya İsmi	Tezkiresini Aldığı Mahal ve Tarih	İş	Yola Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi ve Eşkali	Cinsiyeti	
									Kadın	Erkek
Messageries Kum./ Ekvator Vap.		Hamal	Kesb	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Panos (44 Yaşında, Uzun Boylu, Kumral Bıyıklı)		1
Messageries Kum./ Safalyen Vap.		Mektep Şakirdi	Lazkiye	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Kesb	Ziron Oğlu Corci (24 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü)		1
Nemçe Kumpanyası Vapuru	İzmir 2 Temmuz 1906	Nisa	Lazkiye	İzmir	Ermeni	Osmanlı	Aydın	Çilingiryan Kızı Harlima	1	
Nemçe Kumpanyası Vapuru		Tüccar	Lazkiye	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Kayseri	Murat Oğlu Kigorak (37 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı)		1
Nemçe Kumpanyası Vapuru	İzmir 2 Temmuz 1906	Reji Sabık Müdürü	Lazkiye	İzmir	Ermeni	Avusturya	İzmir	Mösyö Meşrup Bobli (42 Yaşında, Uzun Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı)		1
Nemçe Kumpanyası Vapuru	Lazkiye 17 Haziran 1906	Tüccar Hademess	Kayseri	Talas	Ermeni	Avusturya	Talas	Karabet Oğlu Agop (41 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı)		1

Listedeki toplam 6 Ermeni yolcudan 5'i erkek ve 1'i kadındır. Erkek yolcuların yaşları, boyları ve göz renkleri gibi ayrıntılara yer verilmiştir. Bunun yanında hangi vapur kumpanyalarını kullandıkları da kaydedilmiştir.

³²⁷ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 228/65/01 (1 Temmuz 1322/14 Temmuz 1906).

Tablo 29. Temmuz 1906'dan Ağustos 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³²⁸

Vapur Kumpanya İsmi	Tezkiresini Aldığı Mahal ve Tarih	İşi	Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi ve Eşkali	Erkek
Messageries Kum./ Varinok Vap.	Yoktur		Lazkiye	Beyrut	Ermeni	Osmanlı	Lazkiye	Meblügün Oğlu Yakup (18 Yaşında, Orta Boylu, Mavi Gözlü, Beyaz Tenli)	1
Nemçeluit Kum./Enkarbet Vap.	İzmir 30 Tem. 1906	Tüccar	Lazkiye	İzmir	Ermeni	Osmanlı	Kayseri	Simon Oğlu Yıvan (47 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kır Bıyıklı)	1
Nemçeluit Kum./Enkarbet Vap.	İzmir 30 Tem. 1906		Lazkiye	İzmir	Ermeni	Osmanlı	İskece	Dimoş Oğlu Dimitri (46 Yaşında, Uzun Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Tenli)	1
Nemçeluit Kum./Enkarbet Vap.	Lazkiye 6 Ağust. 1906	Tüccar	Şam-ı Şerif	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Kayseri	Murat Oğlu Kigorak (37 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Tenli)	1

Temmuz- Ağustos 1906 tarihleri arasında toplam Ermeni 4 erkek yolcu Lazkiye iskelesini kullanmıştır. Yolcuların 3'ü Nemçeluit Kumpanyasına ait vapuru ve 1'i de Messageries Kumpanyasına ait vapuru kullanmıştır.

Tablo 30. Ağustos 1906'dan Eylül 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³²⁹

Vapur Kumpanya İsmi	Tezkiresini Aldığı Mahal ve Tarih	İşi	Yola Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi ve Eşkali	Cinsiyeti	
									Kadın	Erkek

³²⁸ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 229/75/01 (1 Ağustos 1322/14 Ağustos 1906).

³²⁹ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 233/27/01 (1 Eylül 1322/14 Eylül 1906).

Nemçeluit Kum./ Elektra Vap.	17 Eylül 1906	İşçi	Trablus	Bilan	Ermeni	Osmanlı	Bilan	Mardiros Oğlu Begosi (55 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı, Buğday Tenli)	1
Nemçeluit Kum./ Elektra Vap.	4 Eylül 1906	Saka	Hayfa	İskenderun	Ermeni	Osmanlı	Birecik	İbrahim Oğlu Horak (33 Yaşında, Uzun Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Tenli)	1
İtalyan Kum./ Bersaya Vap.	4 Eylül 1906	Şakird	Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	Neum Oğlu İlyas (15 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Beyaz Tenli)	1
İtalyan Kum./ Bersaya Vap.	4 Eylül 1906	Şakird	Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	Soris Oğlu İlyas (14 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Beyaz Tenli)	1
İtalyan Kum./ Bersaya Vap.	4 Eylül 1906	Tüccar	Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	İlyas Oğlu Neum (41 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Tenli)	1
İtalyan Kum./ Bersaya Vap.	24 Ağustos 1906	Rahip	Lazkiye	Bilan	Ermeni	Osmanlı	Kayseri	Hason Oğlu Yakup (44 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Siyah Bıyıklı, Kumral Sakallı, Esmer Tenli)	1
Messageries Kum./ Evranok Vap.	Beyrut 1 Kasım 1905		Lazkiye	Beyrut	Ermeni	İran	İran	Hacik Oğlu Simon (52 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kır Bıyıklı, Buğday Tenli)	1
Nemçeluit Kumpanyası	1 Kasım 1905	Rahip	Trablus	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Maras	Sekeryan Oğlu Kifos (46 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Kumral Sakallı, Buğday Tenli)	1
İtalyan Kumpanyası	Lazkiye 6 Ağustos 1906	Talebe	Beyrut	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Urfa	Edvar Oğlu Evardis (25 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı, Buğday Tenli)	1

Ağustos-Eylül 1906 tarihleri arasında yolculuk yapan toplam Ermeni 9 erkek yolcudan yalnızca ikisi Lazkiye Limanı'nda inmiş, geri kalan yolcular güzergahlarına devam etmiştir.

Tablo 31. Eylül 1906'dan Ekim 1906'ya Kadar Deniz ve Kara Yolu ile Lazkiye'ye Gelip Giden Ermenilerin Listesi³³⁰

Vapur Kumpanya İsmi	Tezkiresini Aldığı Mahal ve Tarih	İşi	Yola Çıktığı Mahal	Gideceği Mahal	Mezhebi	Tabiyeti	Doğum Yeri	İsmi ve Eşkali	Cinsiyet	
									Kadın	Erkek
Nemçe Kum./ Mariterize Vap.	İzmit 30 Temmuz 1906	Nisa	Lazkiye	İzmit	Ermeni	Osmanlı	İzmit	Ağya Kızı Birazin (40 Yaşında)	1	
Messageries Kum./ Evrano Vap.	Adana 28 Ağustos 1906	Şakird	Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	Hayfazon Oğlu Pedros (23 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Beyaz Sakallı)		1
	Adana 28 Temmuz 1906		Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	Artin Oğlu Maruzon (26 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Siyah Bıyıklı, Buğday Sakallı)		1
	Adana 23 Temmuz 1906	Hurdacı	Beyrut	Adana	Ermeni	Osmanlı	Adana	Karabet Oğlu Artin (25 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)		1
	Adana 28 Şubat 1906	Reji Sabık Müdürü	Lazkiye	Beyrut	Ermeni	Avusturya	İzmir	Mösyö Bobli (42 Yaşında, Uzun Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı, Buğday Sakallı)		1
İtalya Kumpanyası	Halep 6 Eylül 1906	Kunduracı	Yafa	İskenderun	Ermeni	Osmanlı	Kilis	Corci Oğlu Ohonnes (23 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)		1

³³⁰ Lazkiye İskele Komisyonu'ndan Dahiliye Nezareti'ne gönderilen liste. BOA., DH.TMIK.M., nr. 233/27/01 (1 Teşrinievvel 1322/14 Ekim 1906).

	Suriye 4 Tem. 1906	Talebe	Şam	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Haçin	Dikran Oğlu Menas (19 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
	Adana 23 Ağus. 1906		Beyrut	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Adana	Sak Oğlu Vanis (26 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
	Adana 26 Ağus. 1906	Talebe	Beyrut	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Haçin	İşkaron Oğlu Artin (32 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
	Adana 22 Ağus. 1906	Talebe	Beyrut	Mersin	Ermeni	Osmanlı	Adana	Karabet Oğlu Haçer (19 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
Nemçeluit Kum./ Mariterize Vap.	Lazkiye 28 Şubat 1906	Reji Sabık Müdürü	Beyrut	Lazkiye	Ermeni	Avusturya	İzmir	Mösyö Edvar (42 Yaşında, Uzun Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
İtalyan Kum./ Sen Fabori Vap.	Lazkiye 28 Şubat 1906	Reji Gardiyanı	Beyrut	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Antakya	Bogos Oğlu Emirhan (27 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Kumral Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
	Lazkiye 28 Şubat 1906	Terzi	Beyrut	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Antakya	Musis Oğlu Bekaryan (28 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Siyah Bıyıklı, Buğday Sakallı)	1
Messengeries Kum./ Evrano Vap.	Lazkiye 29 Ağus. 1906	Terzi	Hayfa	Lazkiye	Ermeni	Osmanlı	Lazkiye	Abdullah Oğlu Hanop (33 Yaşında, Orta Boylu, Ela Gözlü, Sarı Bıyıklı, Beyaz Sakallı)	1

Eylül-Ekim 1906 yılları arasında Lazkiye güzergahını kullanarak yolculuk yapan Ermenilerin 13'ü erkek 1'i kadındır. Ermenilerin kaçmalarına sadece komisyoncular değil aynı zamanda yabancı konsoloslar da yardım etmiştir. Serasker Rıza Bey gönderdiği bir evrakta Trablusşam Amerikan Konsolosu' nun aranmakta olan 13 firariyi kendi sandalıyla kaçırdığından bahsetmiş hatta ona Lazkiye gümrük

kolcularının ve Trablusşam İskele memurlarının da yardım ettiğini bildirmiştir. Ancak konsolos kendine yöneltilen iddiayı reddetmiştir.³³¹ Devlet kaçakları önlemek için sahilden ve karadan her ne kadar tedbirler alsa da Müslüman ya da Gayrimüslim komisyoncular sahillerin kaçmaya müsait noktalarını bildiklerinden her daim faaliyetlerine devam etmişlerdir. Aynı zamanda yabancı vapur kumpanyaları da komisyoncuların işlerini kolaylaştırmıştır.

Yalnızca kaptanlar ve halkın değil komisyon üyelerinin de kaçakçılık ve rüşvet gibi suçlara karıştığı, görevlerini kötüye kullandıkları tespit edilmiştir. İskele memurlarından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen şifreli belgeye göre, komisyon azalarından Mehmet Şükrü Efendi'nin kaçakçılık ile ünlü olduğu, vaktiyle mahalli hükümetçe uzaklaştırılan kaçakçı George avanesi ile temasta bulunduğu, defalarca uyarılmasına rağmen dikkate almadığı bildirilmiştir.³³² Sadece komisyon memurları değil Beyrut Valisi de bu durumdan rahatsız olmuş ve Mehmet Şükrü Efendi'nin görevden alınması hakkında dilekçe vermiştir.³³³ Bu durum üzerine Mehmet Şükrü Efendi'nin görevine son verilmiş, yerine Hasan Efendi³³⁴ düşünülmüş ise de bu memuriyetin maaşını kabul etmemesi sebebiyle yerine Mersin İskele Komisyonundan Muhtar Efendi tayin edilmiştir.³³⁵

Vazifesinden azledilen Mehmet Şükrü Efendi ise İstanbul'a dönene kadar ki geçen 6,5 aylık süre için maaşını istemiş³³⁶ ancak memurların azlinden sonra maaşlarını almalarının uygun olmadığı kendisine bildirilmiştir.³³⁷ İskele Komisyonları 1908 yılında Kanuniesasi'nin tekrar yürürlüğe girmesi ile ilga edilince görevli memurlar açıkta kalmış ve bu sorunun nasıl çözüleceği meselesi gündeme gelmiştir.³³⁸ İskele Komisyon memurluğundan önce, Mürefte Kaymakam Yardımcılığı yapan Mehmet Efendi'de açıkta kaldığından tekrar bir kaymakam yardımcılığı vazifesi

³³¹ Serasker Rıza Bey'in Bab-ı Ali'ye gönderdiği evrak. BOA., BEO., nr. 2969/222645/02 (10 Kanunuevvel 1322/23 Aralık 1906).

³³² BOA., DH.TMIK.M., nr. 228/39/01 (24 Temmuz 1322/6 Ağustos 1906).

³³³ BOA., DH.TMIK.M., nr. 228/39/04 (30 Teşrinisani 1322/13 Aralık 1906).

³³⁴ BOA., ZB., nr. 408/113/01 (27 Kanunuevvel 1323/9 Ocak 1908).

³³⁵ BOA., DH.MKT., nr. 1260/88 (29 Mayıs 1324/11 Haziran 1908).

³³⁶ BOA., DH.MKT., nr. 811/12/01 (30 Kanunuevvel 1324/12 Ocak 1909).

³³⁷ BOA., DH.MKT., nr. 2811/12/02 (26 Nisan 1325/9 Mayıs 1909).

³³⁸ Meclis-i Mebusan Reisinden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen evrak. BOA., DH.MKT., nr. 2853/99/01 (18 Mayıs 1325/31 Mayıs 1909).

istemiş ise de uygun bir yer bulunamamış, kendisi Lazkiye’de bir nahiye müdürlüğüne tayin edilmiştir.³³⁹

XIX. yüzyılın siyasi koşullarının sonucu olarak ortaya çıkan asayiş sorunları, güvenli bir ticaret ve seyahat ortamının oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Bu bağlamda 1826 yılında İhtisab Nezâreti³⁴⁰ kurulmuştur. Bilhassa 1841 yılında Men-i Mürur Nizâmnamesi çıkarılarak seyahatler denetim altına alınmıştır.³⁴¹ 1867 yılında Pasaport Odası Nizâmnamesi ile yurt dışına giriş ve çıkışlar düzenlenmiştir. Seyahat edecek kişiler için sadece pasaport yeterli görülmemiş ve mürur tezkiresi almaları da zorunlu kılınmıştır. Kaçakçılık faaliyetini bizzat yürütenlere ve kaçakçılığa göz yuman memurlara görevden uzaklaştırma, sürgün ve hapis cezaları verilmiştir.³⁴² Ancak tüm bu düzenlemelere rağmen nizamlarda açık bulan simsarlar ve düzenlemelerin uygulanması esnasındaki yetersizlikler maalesef kaçak yolculuğu engelleyememiştir.

3.3. Tütün Kaçakçılığı

Tanzimat’ın ilanına kadar tütünde sabit bir vergilendirme yapılmamış ancak üreticiden ürünü ekeceği arazinin miktarına göre vergi alınmıştır. Tanzimat ile birlikte tütünde müruriye resmi uygulamaya sokulmuş, tütün tüccara satıldığı vakit 12 kuruş vergi alınmıştır.³⁴³ 1881’de kurulan Düyûn-u Umumiye İdaresi’nin en önemli kalemleri arasında tütün geliri yer almıştır. İdare kurulduğunda kararnamesinde yer alan maddelere göre devlet içerisindeki tütün kontrolü bağlı olarak kurulan Reji şirketine devredilmiştir. Ele aldığımız 1876-1908 tarihleri arasında Lazkiye Sancağı, Suriye Vilayeti ve Beyrut Vilayeti arasında el değiştirmiştir. Bu sebeple başlık içerisinde bahsettiğimiz veriler iki vilayet sahillerini de kapsamıştır.

1883 yılında yürürlüğe giren Reji Şartnamesine göre bandrol uygulamasının geçerli olduğu tüm bölgelerde tütün üretim ve satımından Reji İdaresi sorumlu

³³⁹ BOA., DH.MKT., nr. 2853/99/02 (10 Haziran 1325/23 Haziran 1911).

³⁴⁰ İhtisab Nezareti hakkında detaylı bilgi için bkz. Ziya Kazıcı, *Osmanlılarda İhtisab Müessesesi*, Kültür Basın Birliği, İstanbul 1987.

³⁴¹ S. Mübahat Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 60-61.

³⁴² Özge Togrul, *a.g.e.*, s. 246.

³⁴³ Burak Altunsoy, *Osmanlı’da Tütün Kaçakçılığı: Reji Kolcuları ve Uygulamaları*, Selenge Yayınları, İstanbul, 2022, s. 25.

olmuştur. Lübnan ve Girit dışında uygulanan vergiler Reji Şirketi'ne devredilmiştir.³⁴⁴ Tütün ihracatı serbest tutulmuş ancak tütünlerin depolama ve muhafaza yetkisi Reji İdaresine verilmiştir. Reji depoları uzak bölgelerde ise üreticinin olduğu bölgelere ambarlar inşa edilmiştir. Tütün üretimini denetleme yetkisi de Reji İdaresine ait olmuştur. Tütün yetiştirmek isteyen tüm çiftçilere Reji İdaresinden ekim ruhsatı alma zorunluluğu getirilmiştir.³⁴⁵ Reji Şartnamesindeki satış, nakil ve üretim yöntemleri tütün üreticilerini tütün kaçakçılığına itmiştir.³⁴⁶ Tütün kaçakçılığı reji şirketinin kurulmasından önce de görülürken şirket kurulduktan sonra uygulanan katı kurallarla daha sık hale gelmiştir.³⁴⁷

Antalya, Beyrut ve Lübnan gibi limanlar en çok kaçakçılık yapılan yerler olmuştur. 1887 yılında Antalya limanına gelen 66 tonilatoluk Delfine isimli Yunan yelkenli gemisi kaçak tütün taşımıştır.³⁴⁸ Beyrut ve civarındaki limanlar tütün kaçakçılığında ön plana çıkmıştır. Yabancı yatırımların ön plana çıktığı bu limanlarda artan gemi yoğunluğu, kaçakçılık faaliyetlerinin artmasına da neden olmuştur. Beyrut limanında adı en çok tütün kaçakçılığına karışan Yunan bandralı vapur Seleniçe ve Zefiros'tur. Tömbeki Reji Direktörlüğü'nün 1904 yılında Beyrut Vilayeti'ne bildirisinde Şire'den hareketli Zefiros isimli gemide, çok miktarda kaçak tütün taşıdığından bahsedilmiştir.³⁴⁹ Ayrıca Seleniçe isimli diğer vapur Şire'den yüklediği tütünlerle bölge sahillerinde dolaşırken İtalyan bayrağı çekmiş ardından Lazkiye Limanı'na geçtiği sırada ise Yunan bayrağı çekmiştir.

Sahip olduğu iklim koşulları sebebiyle tütün üretimine elverişli olan Lübnan da kaçakçılığın yoğun olduğu bir bölgedir. Tütünler Beyrut ve Suriye Vilayetleri'nden Cebel-i Lübnan'a aktarıldığından, Lübnan tütünlerin Avrupa'ya kaçırılması konusunda tampon bölge görevini üstlenmiştir.³⁵⁰ Tütün kaçakçılığını önlemek için reji idaresine bağlı kolcular faaliyete geçirilmiştir. Ancak reji kolcuları da zaman

³⁴⁴ Özge Togral, *a.g.e.*, s. 105.

³⁴⁵ Filiz Dıgıroğlu, "Selanik Ekonomisinde Unutulmuş Bir Alan: Tütün Üretimi, Ticareti ve Reji (1883-1912), *Osmanlı Araştırmaları The Journal of Ottoman Studies*, S. 43, 2014, s. 238.

³⁴⁶ Özge Togral, *a.g.e.*, s. 106.

³⁴⁷ Donalt Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi*, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, s. 16.

³⁴⁸ Özge Togral, *a.g.e.*, s. 107.

³⁴⁹ Özge Togral, *a.g.e.*, s. 114.

³⁵⁰ Özge Togral, *a.g.e.*, s. 128.

zaman rüşvet alma yoluna gitmiştir.³⁵¹ Tütün kaçakçılığını önlemek için her türlü denetim hakkına sahip kolcuların 1885-1886 yılları arasında masrafı Halep'te 354.894 lira, Beyrut'ta 764.923 liradır. 1886-1887 yılları arasında ise masraflar Halep'te 324.409 lira iken Beyrut'ta 749.805 lira olmuştur.³⁵²

Ayrıca Osmanlı Devleti Reji Kolcularının 1884-1894 yılları arasındaki sayıları 17.286'dır. 1895-1907 yılları arasındaki sayıları ise 32.049'dur. Sonuç olarak 1896-1907 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin tüm limanlarında yakalanan kaçak tütün miktarı 2.737.000 kilo olmuştur.³⁵³ Kolcu sayısındaki artış göz önüne alındığında tütün kaçakçılığının bölgede artış gösterdiği ve önlemek amacıyla kolcu sayısının da artırıldığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Reji kolcuları ile üreticiler arasında da zaman zaman gerilimler yaşanmıştır. Lazkiye'den Tartus kasabasına götürülen dört çuval kaçak tütüne Tartus Reji kolcuları tarafından el konulmuştur. Bunun üzerine tütün üreticileri Reji İdaresi önünde toplanmıştır. Üreticilerin tütünleri geri almak amacıyla ambarları basacaklarını düşünen kolcular, toplanan insanların üzerine ateş açmış ve yaşanan olay sonucunda bir kişi ölmüştür.³⁵⁴ Reji kolcuları, rüşvet verme gibi girişimler de bulunmuştur. Lazkiye Müstantik'i³⁵⁵ iken Kastamonu Merkez Bidâyet Mahkemesi Müstantikliği'ne tayin edilen ve kendince haksız yere tutuklandığını düşünen ve bu durumu şikâyet eden Hüsnü Efendi'nin tutuklanmasındaki gerekçe Reji kolcularından rüşvet almış olmasıdır.³⁵⁶

Kaçakçılık faaliyetlerini önlemek için çeşitli tedbirler alınmıştır. Örneğin kaçak tütün ithal ya da ihraç ederken yakalanan kimselerin mallarına miktara bakılmaksızın el konulmuş ve derhal müsadere edilmiştir. Kaçaklık faaliyetlerini ihbar

³⁵¹ Burak Altunsoy, *a.g.e.*, s. 125.

³⁵² Oktay Gökdemir, "Aydın Vilayetinde Tütün Rejisi" (Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994, s. 104-105.

³⁵³ D. Quataert, *a.g.e.*, s. 30.

³⁵⁴ Burak Altunsoy, *a.g.e.*, s. 116.

³⁵⁵ Osmanlı Devleti'nde 1879 yılında Usul-i Muhakemat-ı Cezaiyye Kanun-ı Muvakkati'nin yürürlüğe girmesinden sonra bir şüphelinin hakkında karar verilmeden önce şüpheliyi sorgulayan ve gerçeği ortaya çıkarmakla görevli memurlara müstantik denilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. İbrahim Ülker, "Osmanlı Ceza Yargılamasında Müstantik (Sorgu Hâkimi)", *İstanbul Üniversitesi Ceza Hukuku ve Kriminoloji Dergisi*, S. 11, 2023, s. 41-57.

³⁵⁶ Burak Altunsoy, *a.g.e.*, s. 125.

edenlere ise nakdi mükafatlandırma yapılmıştır. Kaçakçılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü vasıtaya hükümet tarafından el konulmuş ve hükümet tarafından sattırılmıştır. Ancak her ne kadar önlem alınmaya çalışılsa da yasa dışı faaliyetlerin önüne geçilememiştir.



SONUÇ

Doğal liman arazisi üzerine kurulu Lazkiye Limanı, bölgenin denize açılan kapılarından biridir. Kurulduğu Fenikeliler döneminden Osmanlı Devleti'ne kadar Doğu Akdeniz ticaretinde etkin rol almıştır. Humus, Halep, Hama gibi pamuk üretiminin yoğun olduğu hinterland bölgelerine sahip Lazkiye Limanı, Ebu Riha isimli kendine has tütün ile Avrupalı Devletlerin dikkatini çekmiştir. Buğday, arpa ve mısır gibi hububatların yanında demir, kibrit, döşemelik kumaş vs. ürünlerinde ihraç edildiği geniş ürün yelpazesine sahiptir. Sanayi devriminden sonra büyüyen Batı metropollerinin artan ihtiyaçları, değişen dünya ekonomi-sistemi ve buharlı gemilerin ham maddelere erişimi kolaylaştırması Avrupa'nın Doğu limanlarına yönelmesini sağlamıştır. Bunun yanında kapitalist Avrupa devletleri, limanların ve art alanlarının dünya-ekonomi sistemine entegrasyonunu sağlayarak Osmanlı Devleti'ni ham madde ihraç ve mamul ürün ithal eden taraf haline getirmeyi amaçlamıştır. Bu bağlamda limanlar Osmanlı Devleti'nin dünya-ekonomi sistemine eklendiği önemli konumlar olmuştur.

Kurdukları ticari ağları geliştirmek ve korumak için çeşitli girişimlerde bulunan Avrupa Devletleri yöneldikleri Doğu Akdeniz limanlarına yatırım yapmaya başlamıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ni tedirgin etmiştir. Limanlarını ve buralardan elde ettiği gelirleri kontrol altında tutmak için kendisi de birtakım girişimlerde bulunmuştur. Limanlarda gidilen bu dönüşümler, Lazkiye Limanı özelinde yalnızca Avrupalı devletlerin yatırımları ve Osmanlı Devleti'nin girişimleriyle değil, yerli tüccar ve ahalinin de atılımlarıyla olmuştur. Bu bağlamda Lazkiye Limanı'nın temizlenmesi ve geliştirilmesi için birçok proje düşünülmüştür. Gümrük mahallerini, deniz fenerlerini, karakolları, karantinaları ve liman dairelerini yenilemeye başlamışlardır. Özellikle limanın dolan zemini temizlenerek limanın kapasitesi arttırılmak ve büyük tonajlı gemilerin limana rahatlıkla demir atmasını sağlamak istemişlerdir. Ayrıca dalga kıran setleri oluşturularak limana gelen gemiler muhafaza edilmek istenmiş ve gümrük mahalleri genişletilerek Avrupa limanlarında olduğu gibi mağazalar ve caddeler açılması düşünülmüştür. 1863, 1902 ve 1907 yıllarında

tasarlanan bu projeler, maalesef devletin içinde bulunduğu ekonomik durum sebebiyle gerçekleştirilememiştir.

Lazkiye Limanı, Fransa, İngiltere, Avusturya ve Rusya menşeli vapur şirketlerinin Akdeniz sefer güzergahında da yer almıştır ve Avrupa'ya birçok yolcu bu limanı kullanarak seyahat etmiştir. Vapur şirketleri limanda yolcuların dışında, yük, emtia ve posta taşımacılığı da yapmıştır. İncelediğimiz Osmanlı Arşiv Belgelerinde yer alan yolcu tabloları limanın işlerliğini açıkça ortaya koymuştur. Ayrıca limandaki bu yolcu trafiği Lazkiye Limanı'nın ele aldığımız süreç içerisinde dünya-ekonomi sistemine eklenmeye başladığının bir başka göstergesidir.

XIX. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nde yükselen milliyetçilik anlayışıyla birlikte ayrılıkçı faaliyetlerde bulunmuş olan azınlıklar, Amerika'ya firar etmek için Lazkiye Limanı'nı kullanmaya başlamışlardır. Lazkiye sahillerinin kontrolsüz noktalarının fazla olması, azınlıkların özellikle bu bölgeyi tercih etmelerine sebep olmuştur. Yerli halktan bazı kimselerin komisyonculuk yaparak kaçmak isteyenlere yardımcı olması bölgede kaçakçılık faaliyetlerini daha da arttırmıştır. Devlet hem denizden hem karadan sahilleri korumaya çalışsa da azınlıklar bir yolunu bularak kaçmak için Avrupa bandralı vapurları kullanmışlardır. Aynı zamanda her türlü kaçak silah ve patlayıcı maddeleri de yine Lazkiye sahilleri üzerinden devletin sınırları içerisine sokmaya çalışmışlardır. Durumun farkında olan devlet, tedbirler almaya başlamış ve belirli aralıklar ile karakollar yapmıştır. Ayrıca iskelelere kurulan komisyonlar ile seyahat edenleri kayıt altına almaya başlayan devlet bir nebze de olsa kaçakçılık faaliyetlerini engellemeyi başarmıştır.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

BOA., MVL., nr. 765/31/02; 31/04; 31/06; 31/07; 31/09

BOA., A.MKT.UM., nr. 634/48/01

BOA., İ.ŞD., nr. 00002/52

BOA., T.NFİ., nr. 01322/8/117; 8/119; 8/21; 8/23; 8/25; 8/27; 8/29; 8/31

BOA., DH.MKT., nr. 564/85/02; 85/03

BOA., ŞD., nr. 2302/09/11; 09/14; 09/16; 09/19

BOA., DH.MKT., nr. 564/85/09

BOA., İ.TNF., nr. 16/22/03

BOA., BEO., nr. 3016/226140/01

BOA., T.HFN., nr. 689/76/567; 76/569; 76/573

BOA., T.NFİ., nr. 1357/93/515; 93/517; 93/518; 93/520; 93/526; 93/527; 93/528; 93/529; 93/530; 93/532; 93/534; 93/536; 93/538; 93/542; 93/551; 93/552; 93/561; 93/562; 93/563; 93/564; 93/565; 93/568

BOA., T.NFİ., nr. 1359/108/625

BOA., DH.MKT., nr. 2581/78/01

BOA., DH.MKT., nr. 492/38/01

BOA., DH.İD., nr. 75/61/01; 61/07; 61/08

BOA., HR.MKT., nr. 463/12/01; 12/02

BOA., HR.MKT., nr. 460/49/01; 49/03

BOA., DH.MKT., nr. 1114/43/01; 43/03; 43/05; 43/06; 43/08;

BOA., İ.MVL., nr. 00482/1; 00482/2; 00482/4

BOA., ML.EEM., nr. 911/55/02; 55/03

BOA., DH.TMIK.M., nr. 251/19/01

BOA., DH.MKT.M., nr. 219/08/01; 08/02

BOA., ZB., nr. 408/90/01

BOA., ZB., nr. 341/40/01

BOA., DH.TMIK.M., nr. 234/28/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 236/72/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 1146/91/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 236/72/02
BOA., DH.TMIK.M., nr. 264/09/01; 09/02
BOA., Ī.DH.01459/1; 01459/2; 01459/3
BOA., DH.TMIK.M. nr. 267/66/01
BOA., DH.TMIK.M., nr 270/58/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 272/81/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 228/39/01; 39/04
BOA., ZB., nr. 408/113/01
BOA., DH.MKT., nr. 1260/88
BOA., DH.MKT., nr. 811/12/01
BOA., DH.MKT., nr. 2811/12/02
BOA., DH.MKT., nr. 2853/99/02
BOA., BEO., nr. 53/40123/01
BOA., Ī.HUS., nr. 46/12/01
BOA., Y.PRK.ASK., nr. 110/61/01; 61/03; 61/04
BOA., Ī.AS., nr. 15/36/01; 36/02
BOA., DH.TMIK.S., nr. 65/03/02
BOA., DH.EUM.MH., 42/43/01; 43/02
BOA., HR.TH., nr. 16/13/02; 13/03
BOA., DH.TMIK.M., nr. 69/22/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 29/43/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 27/86/02
BOA., DH.TMIK.M., nr. 35/30/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 39/81/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 47/14/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 48/35/01

BOA., DH.TMIK.M., nr. 89/07/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 120/34/02
BOA., DH.TMIK.M., nr. 198/09/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 176/21/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 184/20/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 186/24/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 188/62/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 218/55/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 237/40/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 237/41/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 268/65/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 263/29/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 273/111/01
BOA., HR.MKT., nr. 900/100/02
BOA., HR.MKT., nr. 535/20/01
BOA., HR.MKT., nr. 577/44/02
BOA., HR.MKT., nr. 596/16/01
BOA., BEO., nr. 4213.315938.01
BOA., MKT.MHM., nr. 71/15/01; 15/04; 15/05; 15/07; 15/08; 15/09
BOA., MKT.MHM., nr. 574/02/01
BOA., HR.SYS., nr. 2197/21/03; 21/05
BOA., BEO., nr. 147/011014/03; 147/011014/04; 011014/05
BOA., DH.MKT., nr. 2126/49/01
BOA., Y.PRK.PT., nr. 23/117/01
BOA., ZB., nr. 469/164/01
BOA., BEO., nr. 2872/215344/03; 215344/04; 215344/05
BOA., ZB., nr. 609/59/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 264/10/01
BOA., DH.TMIK.M., nr. 223/49/01

BOA., ZB., nr. 446/26/01
 BOA., ZB., nr. 446/37/01
 BOA., ZB., nr. 447/105/01
 BOA., ZB., nr. 617/33/01
 BOA., ZB., nr. 607/116/01
 BOA., ZB., nr. 408/51/01
 BOA., DH.TMIK.M., nr. 223/49/02
 BOA., DH.TMIK.M., nr. 224/84/01
 BOA., DH.TMIK.M., nr. 228/65/01
 BOA., DH.TMIK.M., nr. 229/75/01
 BOA., DH.TMIK.M., nr. 233/27/01
 BOA., BEO., nr. 2969/222645/02
 Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1318/M. 1902
 Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1319/M. 1903
 Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1322/M. 1906
 Sâlnâme-i Vilâyet-i Beyrut (SVB), R. 1324/M. 1908

2. ANSİKLOPEDİLER

BUZPINAR, Şit Tufan, “Lazkiye”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 27, Ankara 2003.

KALLEK, Cengiz, “Kantar”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul, 2001.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Gümrük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.14, İstanbul 1996.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Mürur Tezkiresi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 32, İstanbul, 2006.

_____, “Levanten”, *Yeni Türk Ansiklopedisi*, Ötüken Neşriyat, C. 6, İstanbul 1985.

SARIYILDIZ, Gül den, “Karantina”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 24, İstanbul 2021.

TURAN, Şerafettin, “Levant”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 27, Ankara 2003.

UYGUN, Süleyman, “Messageries Maritimes Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi*, C. 6, İstanbul 2020.

3. TEZLER

ÇAPAR, Onur, *Osmanlı Devleti’nde Fransız Sermayesi (1838-1914)* (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2019.

GÖKDEMİR, Oktay, *Aydın Vilayetinde Tütün Rejisi* (Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994.

KİREMİT, İlker, *Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Sancağı: Lazkiye (1864-1918)* (Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2019.

ORAL, Özgür, *Osmanlı-Venedik Ticaret İlişkileri (1763-1794)* (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2017.

TÜRKHAN, M. Sait, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Haleb* (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2014.

4. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

ALTINTAŞ, Ahmet, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Tehcir Kararı Alması ve Uygulaması”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, C. 7, 2005.

ALTUNSOY, Burak, *Osmanlı’da Tütün Kaçakçılığı: Reji Kolcuları ve Uygulamaları*, Selenge Yayınları, İstanbul 2022.

BİBER, Ahmet Emre, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi”, *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, C. 6, S. 1, 2009.

BİLİNİR, Sedat, “Lazkiye’de İslâm Fethi’nden Haçlı Kontrolüne Kadar Geçen Hakimiyet Süresi (636-1098)”, *Curr Res Soc Sci*, 4/3, 2018.

BLAISDELL, Donald C., *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Denetimi “Düyunuümumiye”*, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul 1979.

BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1988.

CAMERON, Rondo, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquest of Peace and Seeds of War*, Princeton 2nd ed., New Jersey, 1961.

CUINET, Vital, *Syria Liban et Palestine (Geographie Administrative)*, Paris, 1896.

ÇAKAR, Enver, “Doğu Akdeniz’de İki Osmanlı Liman Kasabası: Cebel ve Lazkiye (1564-1645)”, *İKSAD Publishing House Tarih Araştırmaları V*, Bölüm 6, Ankara 2023.

ÇELİK, Birten, “Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı”, *Belleten*, C. 79.

ÇEVİK, Zeki, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Gümrük”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen ve Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.10, 2004.

DAĞ, Mustafa, “Son Dönem Osmanlı Lazkiye’sinde Bir Tütün İşletmesi: Lazkiye Tütün Ticareti Osmanlı Anonim Şirketi (1916-1925)”, *Osmanlı’da Toplum, Şehir ve Ticaret III*, 2023.

DEMİRKOL, Kurtuluş, “Adana ve Kolera (1890-1895)”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 56, 2018.

DERECİ, Şeyma, *Dünya Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2023.

ELDEM, Edhem, “Ottoman Financial Integration with Europe: Foreign Loans, the Ottoman Bank and the Ottoman Public Debt”, *European Review*, Vol. 13, No.3, 2005.

ERLER, Mehmet Yavuz, “İstanbul’da Deniz Ulaşımı (1870-1875)”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 21, S. 21, 2001.

EVLIYA Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi; Kütahya, Manisa, İzmir, Antalya, Karaman, Adana, Halep, Şam, Kudüs, Mekke, Medine*, 9. Kitap C. 1, Hazırlayan Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2011.

FREESE, Jacob R., *The Old World Palestine, Syria and Asia Minor: Travel, Incident, Description and History*, Palala Press, 2016.

GENÇ, Mehmet, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, C. 3, S. 1, 2012.

GÖRÜR, Emel Demir, “Zirai Teşvik: Osmanlı Devleti’nde Pamuk Üretimini Arttırma Teşebbüsleri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. 35, 2023.

HUT, Davut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı”, *Osmanlı’da Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu*, Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2013.

ISSAWİ, Charles, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1966.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağı 1300-1600*, Kronik Yayınları, İstanbul 2019.

KARAKULAK, Mesut-Halim Kılıç, “Bir Buharlı Güzergahını Aydınlatmak: Kıbrıs’ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878)”, *Akademik Bakış*, C.11, 2018.

KARAL, Enver Ziya-Erdal Aydoğan, “Ermeni Meselesi”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 6, 2010.

KARPAT, Kemal, *Osmanlı’ dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.

KARPAT, Kemal, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

KAYA, Şennur, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, Ocak 2012.

KAYNAK, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, S. 5.

KAZICI, Ziya, *Osmanlılarda İhtisab Müessesesi*, Kültür Basın Birliği, İstanbul 1987.

KEYDER, Çağlar-Y. Eyüp Özveren-Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

KILIÇASLAN, M. Emre, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Yayıncılık, İstanbul 2019.

KOCA, Yasemin Nemlioğlu, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science*, 6(2), 2018.

KOCABAŞOĞLU, Uğur, *Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu’ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul, 2007.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz Münasebetleri 1580-1838*, C. 1, Türk Kültürü Araştırma Enstitü Yayınları, Ankara 1984.

MARTİNİDİS, Vilma Hastaoglou, “Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası: 19. Yüzyıl Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme”, *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, Der. Biray Kolluoğlu-Meltem Toksöz, İstanbul 2015.

METİN, Sevtap, “Osmanlı Devleti’nden Lozan’a Karantina Teşkilatlanması: Yeni Bir Kapitülasyon muydu?”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 23, S. 2, 2021.

ORTAYLI, İlber, “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”, *Osmanlı Araştırmaları IV*, C. 4, S. 4, 1984.

ÖNDEŞ, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticareti Yayınları: 91, Aralık 2013.

ÖZTÜRK, Melda Yaman-Nuray Ertürk Keskin, “Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak”, *Çalışma ve Toplum Dergisi*, S. 2, 2013.

PAMUK, Şevket, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme Seçme Eserleri II*, V. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2021.

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

QUATAERT, Donalt, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direnişi*, Yurt Yayınları, Ankara 1987.

ROBINSON, George, *Three Years in The East: Being the Substance of a Journal Written During a Town and Residence in Greece, Egypt, Palastine, Syria and Turkey in 1829-1830, 1831 and 1832*, Palala Press, 2016.

SEZEN, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 26 Ankara 2017.

STEVENSON, D., *The World’s Lighthouses: From Ancient Times to 1820*, Dover Publications, 2013.

TAŞKIN, Ünal, Ünal Taşkın, “Osmanlı Devrinde Ortadoğu’da Kullanılan Ağırlık ve Hacim Ölçüsü Birimleri”, *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. 5, S. 2, Elâzığ, 2008.

TEKDEMİR, Aziz, *Edirne Tramvay Hattı Projeleri*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2019.

TEKDEMİR, Aziz, “Ticaret Nezareti’nin Kuruluşu ve İdari Birimleri”, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Esnaf ve Ticaret*, Der. Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012.

TETİK, Ahmet- Melike Gürler-Çiğdem Aksu, *Ermeni Komitelerinin Amaçları ve Eylemleri (Meşrutiyet’in İlanından Önce ve Sonra)*, Genelkurmay ATESE Yayınları, Ankara 2008.

TOGRAL, Özge, *19. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Kaçakçılık*, Selenge, İstanbul 2021.

TURNA, Nalan, *19. YY. ’Den 20.YY. ’Ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürûr Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2013.

Türk Dil Kurumu Sözlüğü, Ankara 1959.

TÜRKHAN, M. Sait, “Lazkiye Limanı’nda İngiliz Konsolosları ve Tüccarları 1700-1772”, *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, C. VII, S. 2, 2021.

UĞUR, Ahmet -Recep Karabulut, “Osmanlı Devleti’nde Dış Borçlar ve Tasnifi (1854-1914)”, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S. 23, 2022.

UYGUN, Süleyman, “Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası (Compaigne Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)”, *Tübitak*, 2018.

UYGUN, Süleyman, “Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compaigne Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 12, S. 24, 2018.

UYGUN, Süleyman, “Levant İskelelerinde Yükselen Bir Fransız Burjuvazi Ailesi: Rostandlar ve Levant Nakliyat Kumpanyaları”, *Cedrus*, C. 6, 2018.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

UYGUN, Süleyman, *Türk- Fransız Deniz Ticareti Vapur Kumpanyaları*, İMEAK Deniz Ticaret Yayınları:107, Ocak 2021.

ÜLKER, İbrahim, “Osmanlı Ceza Yargılamasında Müstantik (Sorgu Hâkimi)”, *İstanbul Üniversitesi Ceza Hukuku ve Kriminoloji Dergisi*, S. 11, 2023, s. 41-57.

ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yayıncılık, İstanbul 2012.

ÜRKMEZ, Naim, *Doğu Akdeniz’de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914-1919)*, Pegem Akademi Yayınları, Ankara 2016.

WALLERSTAIN, Immanuel-Hale Decdeli-Reşat Kasaba, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci”, *Toplum ve Bilim Dergisi*, C. 23, Güz 1983.

WORTABET, Gregory M., *Syria, and the Syrians: or, Turkey in the Dependencies, of Bayroot, Syria, Vol. I.*, James Madden, 8, Leadenhall Street, London.

VELAY, A. Du, *Türkiye Maliye Tarihi*, Der. Maliye Tetkik Kurulu, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları, Ankara 1978.

YERASİMOS, Stefanos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye: Tanzimat’tan I. Dünya Savaşına*, C. 2, Çev. Babür Kuzucu, Gözlem Yayınları, İstanbul 1977.

YILDIRIM, Bülent, “XIX. Yüzyılda Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Unsurlar ve Ayrılıkçı Ermeni Faaliyetleri”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 7, Ankara, 2006.

YILMAZ, Savaş, “XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Karaborsacılık ve Kaçakçılık”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 30, S. 2, 2020.

YILMAZ, Özgür, “Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı”, *Belleten*, C. 79, S. 286, 2015.

YILMAZ, Özlem, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitapevi, İstanbul, 2014.

5. İNTERNET KAYNAKLARI

<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/779-44---0130.jpg>

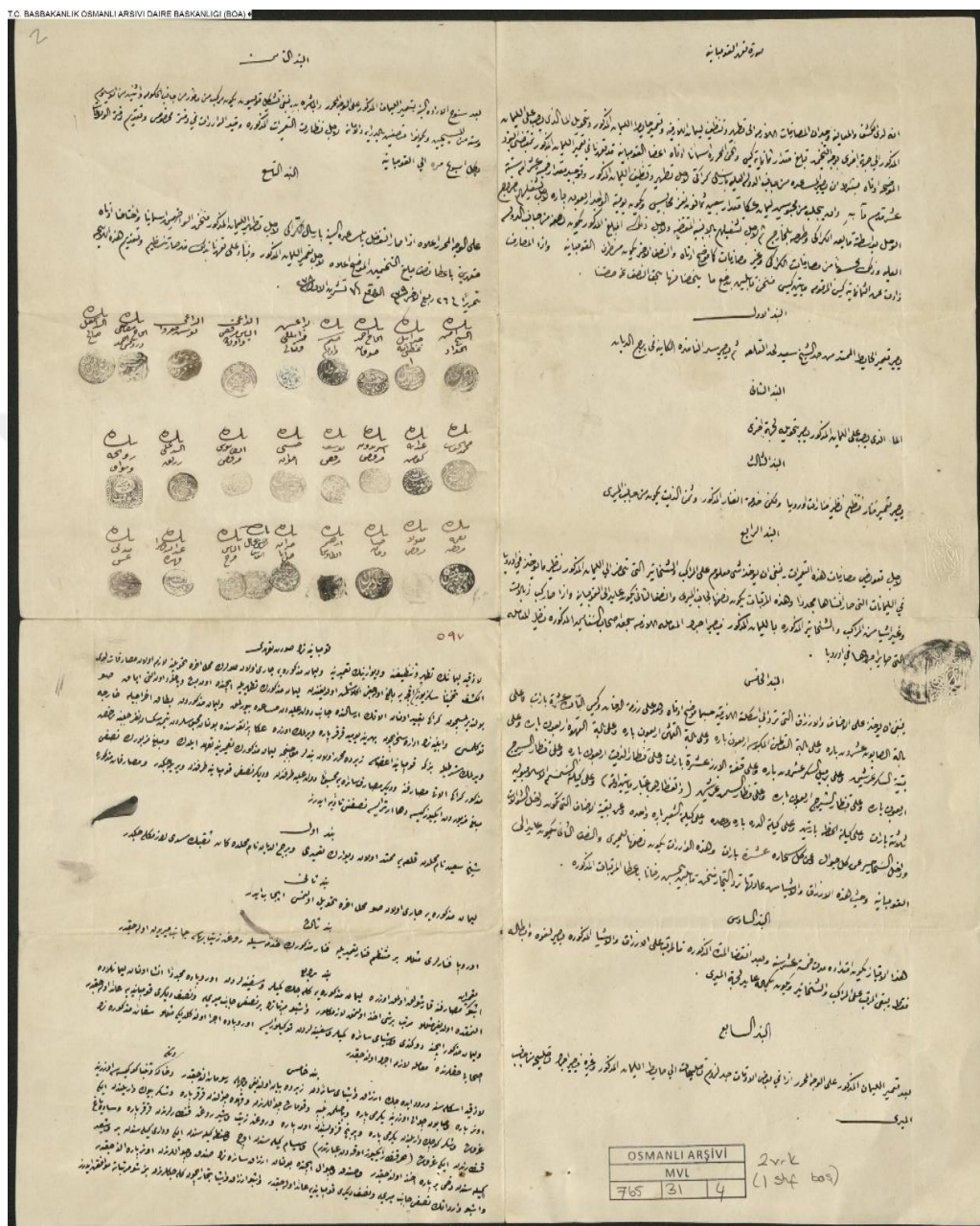
<http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/779-44---0114.jpg>

www.mevzuat.gov.tr **Limnlar Yönetmeliği.**

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/tarihce>

<https://denizcilik.uab.gov.tr/yonerge-talimat>

EK 2: Kumpanyanın Taahhütname Maddeleri



EK 4: 1907 Tarihinde Binbaşı Ahmed Bahri Efendi ve Kolağası Mahmud Nedim Efendi'nin Lazkiye Limanı Genişletme Projesi ve Demiryolu İnşası İmtiyaz Talepleri

