

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

1880-1914 YILLARI ARASINDA DOĞU KARADENİZ'DE KAÇAKÇILIK
(SİLAH VE İNSAN)

HAZIRLAYAN
BUŞRA DURMUŞ

DANIŞMAN
PROF. DR. İLHAN EKİNCİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ORDU 2021

ÖĞRENCİ BEYAN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak savunduğum “1880-1914 Yılları Arasında Doğu Karadeniz’de Kaçakçılık (Silah ve İnsan)” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmadan yazdığımı ve yararlandığım kaynakların “Kaynakça” bölümünde gösterilenlerden farklı olmadığını, belirtilen kaynaklara atıf yapılarak yararlandığımı belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

25 / 01 / 2021

Buşra DURMUŞ
17530300016

ÖNSÖZ

Kaçakçılık, canlı cansız her türden varlık üzerinden çok yönlü olarak yapılan yasadışı bir etkinlik olarak kabul edilmektedir. TDK'ye göre kaçak, “*yasaca belirtilmiş gerekli gümrük ve vergileri ödenmeden bir yere sokulan veya bir yerden çıkarılan*”, “*bağlı bulunduğu yerden veya yasadan kaçan, uzaklaşan*”, veya “*gizlice kaçırılmış olan mal veya madde*” şeklinde tanımlanmaktadır. Kaçakçı ise, “*yasalara karşı gelerek bir yere mal sokan, bir yerden mal kaçırın veya bir yere satan kimse*” olarak tanımlanmıştır.

Kaçakçılık faaliyetlerinin Osmanlı üzerindeki etkisini saptamak, çalışmanın sağlığı açısından elzemdir. Bu noktada söz konusu tarihlere kaçakçılığın belli bir kesime göre kesin olarak tanımını yapmak güçtür. Kaçakçılığın kim tarafından yapıldığı, kaçırılan ürünün cinsi, kaçakçılığın hangi amaçla yapıldığı gibi değerlendirilmesi gereken pek çok dinamik vardır. Çalışmada bunların her biri ayrı ayrı işlenerek değerlendirme yapılacaktır. Geçmiş ile bugün arasındaki kavram farkı bariz bir şekilde ortadadır. Söz konusu yıllarda yapılan kaçakçılığın halk nezdinde bugünkü anlamda algılanmadığı açıktır. Hatta bizzat kaçakçılığın öznesi durumunda olan kişilerin çoğunun bunu bir suç unsuru olarak değil, yeni bir iş kolu olarak gördüğü söylenebilir.

Çalışmada; 1880-1914 yılları arasında Doğu Karadeniz’de yapılan kaçakçılık faaliyetleri silah ve insan kaçakçılığı merkeze alınarak arşiv belgeleri ve yapılan çeşitli çalışmalar ışığında değerlendirilecektir. Kaçakçılığa neden olan unsurlar ile kaçakçılığın sosyal, ekonomik ve siyasal etkileri üzerinde durulacaktır.

Kaçakçılık, bu zamana değin fazlaca ele alınmayan ve yapılan araştırmalarının sınırlı olduğu bir konuyken son yıllarda kaçakçılıkla ilgili yapılan çalışmalarda artış görülmektedir. Yine de silah ve insan kaçakçılığı, Osmanlı Devleti’nin farklı coğrafi bölgelerinde aynı anda yoğun bir biçimde görülmesi ve Osmanlı arşivinde çok miktarda belgelere yansımış olmasına karşın, nispeten az araştırılmıştır. Süleyman Uygun, 2015 yılında basılan “Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)” adlı kitabında Kaçakçılık Faaliyetleri adındaki başlık altında konuya değinmiştir. Benzer bir şekilde 2020 yılında Mesut Karakulak, “Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı

Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)”, adlı kitabında silah ve insan kaçakçılığını birer başlık altında işlemiştir. Kubilay Hamzaoğlu, “Trabzon Vilayeti’nde Kaçakçılık (1855-1908)” adlı yüksek lisans tezinde kaçakçılığı Trabzon üzerinden genel anlamda kaleme almıştır. Bu tezin birinci bölümünde silah kaçakçılığı bir başlık altında ele alınmıştır. Kaçakçılığın devletin başka bir bölgesi üzerinden ele alınması ise Sinan Çakar tarafından “Kızıldeniz’de İnsan ve Silah Kaçakçılığı (1890-1910)” adlı yüksek lisans tezinde görülmektedir. Ancak, araştırmaların bir kısmında yer alsa da kapsamlı olarak Doğu Karadeniz üzerinden silah ve insan kaçakçılığına dair müstakil bir çalışma yapılmamıştır.

Çalışmanın amacı, Osmanlı Devleti’nin özellikle son dönemlerinde artış gösteren kaçakçılık faaliyetlerinin devleti ne şekilde etkilediği ve bu etkiye karşı nasıl bir tepki verildiğini anlamaktır. Kaçakçılığın kimler tarafından hangi amaçlarla yapıldığı ve bunun önüne geçmek için alınan önlemler Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nden alınan belgeler ve konuyla ilgili yapılan çalışmalar üzerinden değerlendirilecektir.

Çalışmanın giriş bölümünde; klasik dönemde yapılan silah ve insan kaçakçılığından başlanarak, devletin son yıllarında kaçakçılığın yoğun bir şekilde artmasının ana sebeplerinden olan Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması ve bölgeye yeni ulaşım teknolojilerin gelişi üzerinde durulacaktır. Bu iki mühim gelişmeyle birlikte bölgede yaşanan ticari değişime değinilecektir. Birinci bölümde; Osmanlı Devleti’nin kaçakçılığa bakış açısı, kaçakçılığın siyasi ve ekonomik nedenleri üzerinde durularak, kaçakçılık yapan ve buna aracı olan kişiler anlatılacaktır. İkinci bölümde; devletin kaçakçılığa karşı almış olduğu idari, askeri ve hukuki önlemler ve bu önlemleri uygulamada yaşadığı sıkıntılar üzerinde durulacaktır.

Çalışmanın her aşamasında bilgi ve önerileriyle yol gösteren ve çalışmanın ortaya çıkmasında büyük katkı sağlayan değerli danışmanım Prof. Dr. İlhan Ekinci’ye destek ve katkılarından dolayı minnettarım. Kaynak bulma noktasında yardımlarını esirgemeyen Doç. Dr. Süleyman Uygun ve Dr. Öğr. Üyesi M. Emre Kılıçaslan’a teşekkür ederim. Ayrıca eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen kıymetli ailem ve bu süreçte bana yol arkadaşlığı yapan Havva Yazıcı ve Emel Kurt’a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	İ
ÖZET.....	VI
ABSTRACT.....	VII
KISALTMALAR VE SİMGELER.....	VIII
TABLOLAR DİZİNİ	IX
GİRİŞ	1
KLASİK DÖNEMDE KAÇAKÇILIK.....	1
KARADENİZ'İN ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI VE KAÇAKÇILIĞA ETKİSİ.....	6
YENİ ULAŞIM TEKNOLOJİLERİ VE KAÇAKÇILIK	11
BİRİNCİ BÖLÜM	18
1. DOĞU KARADENİZ'DE SİLAH VE İNSAN KAÇAKÇILIĞI (1880-1914) 18	
1.1. OSMANLI DEVLETİNİN KAÇAKÇILIĞA BAKIŞI.....	18
1.2. KAÇAKÇILIĞIN NEDENLERİ.....	22
1.2.1. Siyasi Nedenler	22
1.2.2. Ekonomik Nedenler	28
1.3. SİLAH KAÇAKÇILIĞI	32
1.4. İNSAN KAÇAKÇILIĞI.....	36
1.5. KAÇAKÇILIĞI KOLAYLAŞTIRAN UNSURLAR	39
1.5.1. Coğrafi Konumun Kaçakçılığa Etkisi.....	39
1.5.2. Kayıkçıların Kaçakçılığa Etkisi	42
1.5.3. Nöbet Usulü	46
1.5.4. Devlet Memurlarının Kaçakçılığa Etkisi	49
1.5.5. Yerel Güçlerin Etkisi	57
1.5.6. Kumpanyaların Kaçakçılığa Etkisi	60
1.5.7. Bandıra Değişikliği	68
1.6. KAÇAKÇILIĞIN YAPILIŞ ŞEKLİ.....	71
1.7. DOĞU KARADENİZ'DE KAÇAKÇILIK GÜZERGÂHLARI.....	76
1.8. KAÇAKÇILIĞININ YOL AÇTIĞI OLUMSUZLUKLAR	82
1.8.1. Salgın Hastalıklar.....	82

1.8.2. Kazalar	84
1.8.3 Silahlı Çatışmalar.....	85
İKİNCİ BÖLÜM.....	89
2. KAÇAKÇILIĞI ENGELLEME NOKTASINDA ALINAN ÖNLEMLER VE YAŞANILAN SORUNLAR.....	89
2.1. İDARİ ÖNLEMLER.....	89
2.2. HUKUKİ DÜZENLEMELER.....	92
2.3. KAÇAKÇILIĞI ÖNLEME NOKTASINDA YAŞANAN SIKINTILAR..	98
2.3.1. Güvenlik Güçlerinin Tedarik Edilmesi Noktasında Yaşanan Sıkıntılar	98
2.3.2. Vapur ve Silah Tedarikinde Yaşanan Sorunlar.....	100
2.3.3. Devlet Memurları Arasında Rekabet Ve İrtibatsızlık / Kurumlar Arası İlişkiler	104
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	108
KAYNAKÇA	111
EK-1: RUSYA HÜKÜMETİNİN SINIRDA YAKALADIĞI KAÇAKÇILARLA İLGİLİ YAPTIĞI İŞLEMLER	122
EK-2: MÜRUR TEZKİRESİ ÖRNEĞİ	126
EK-3: 1879 YILINDA GÜMRÜKTEN KAÇIRILIRKEN YAKALANARAK MÜSADERE EDİLEN ROVELVERLAR	127
ÖZGEÇMİŞ	128

ÖZET

1880-1914 YILLARI ARASINDA DOĞU KARADENİZ'DE KAÇAKÇILIK (SİLAH VE İNSAN)

Karadeniz, stratejik konumu dolayısıyla tarih boyunca devletlerin ilgisini çeken bir bölge olmuştur. Osmanlı Devleti tarafından ele geçirilmesinin ardından dış ticarete kapanan Karadeniz'de klasik dönemde kaçakçılık faaliyetleri görülse de bunlar ciddi boyutlara ulaşmamaktaydı. Küçük Kaynarca Antlaşması ile uluslararası ticarete açılması ve buharlı gemilerin gelişiyile birlikte Karadeniz'in ticari hacmi büyümüştür. Büyük limanlarda yaşanan ticari hareketlilik etkisini küçük limanlarda da göstermiş, denizlerde kontrol sağlamak güç hale gelmiştir. 19. yüzyılda yaşanan bu değişimler kaçakçılığın zirve noktasına çıkmasına neden olmuştur. Bölgede yaşanan bu değişim ile birlikte ekonomik açıdan zor durumda kalan tüccar, kayıkçı, devlet memurları arasından önemli bir kesim kaçakçılığı geçim kapısı olarak görmeye başlamıştır. Öte yandan Osmanlı'dan kopma gayesinde olan azınlıklar silah ve insan kaçakçılığının ana aktörlerinden olmuşlardır. Kaçakçılığın en önemli temsilcilerinden biri de bölgede kurulan yabancı deniz şirketleri olmuştur. Bu çalışmada 1880-1914 yılları arasında yapılan kaçakçılık faaliyetleri, nedenleri, kaçakçılığı kolaylaştıran unsurlar ve bu konuda alınan önlemler, silah ve insan üzerinden değerlendirilerek Osmanlı Devletinde bıraktığı etkiler üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler; Silah, Göç, Ticaret, Kaçakçılık, Doğu Karadeniz.

ABSTRACT

SMUGGLING IN THE EAST BLACK SEA BETWEEN 1880-1914 (WEAPON AND HUMAN)

The Black Sea has been a region that attracted the attention of states throughout history due to its strategic location. Although smuggling activities were seen in the classical period in the Black Sea, which was closed to foreign trade after its capture by the Ottoman Empire, they did not reach serious dimensions. With the opening of the Küçük Kaynarca Treaty to international trade and the arrival of steam ships, the commercial volume of the Black Sea has grown. The commercial mobility experienced in large ports has also shown its effect in small ports, and it has become difficult to control the seas. These changes experienced in the 19th century caused smuggling to reach its peak. With this change in the region, a significant portion of traders, boatmen and government officials who are in economic difficulties have started to see smuggling as a means of subsistence. On the other hand, the minorities aiming to break away from the Ottomans became the main actors of arms and human trafficking. One of the most important representatives of smuggling has been foreign shipping companies established in the region. In this study, the smuggling activities carried out between 1880-1914, its reasons, the factors that facilitate smuggling and the measures taken in this regard, will be evaluated on the basis of weapons and people and their effects on the Ottoman Empire.

Keywords; Arms, Immigration, Trade, Smuggling, Eastern Black Sea.

KISALTMALAR VE SİMGELER

A. MKT:	Sadaret Mektubi Kalemi Evrakı
A. MKT.MHM:	Sadâret Mektubî Mühimme Kalemi Evrakı
A.DVN.MHM.d:	Bab-1 Asafi Divan-1 Hümayun Mühimme Kalemi
A.M:	Sadaret Müteferrik Evrakı
BEO:	Bâbîâli Evrak Odası Evrakı
BOA:	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C:	Cilt
Çev:	Çeviren
DH. ŞFR:	Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı
DH.EUM.2,Şb:	Dahiliye Emniyet-i Umimiye İkinci Şube
DH.EUM.6,Şb:	Dahiliye Emniyet-i Umimiye Altıncı Şube
DH.EUM.EMN:	Dahiliye Emniyet-i Umimiye Emniyet Şubesi Evrakı
DH.EUM.THR:	Dahiliye Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı
DH.H:	Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı
DH.ID:	Dahiliye Nezareti İdare
DH.MKT:	Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH.MUİ:	Dahiliye Nezâreti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı
DH.TMIK.M:	Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu
Ed:	Editör
HAT:	Hatt-ı Hümayun
Haz:	Hazırlayan
HR.İD:	Hariciye Nezareti İdare
HR.SYS:	Hariciye Nezâreti Siyasi
HR.TH:	Hariciye Nezâreti Tahrirât-ı Hariciye Odası
İ.RSM:	İrâde Rüsumat

MV:	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
OTAM:	Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
OÜSBAD:	Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi
ROPİT:	Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası
s:	Sayfa
S:	Sayı
ŞD:	Şûrâ-yı Devlet Evrakı
TDK:	Türk Dil Kurumu
TDV:	Türkiye Diyanet Vakfı
TTK:	Türk Tarih Kurumu
Y.A.HUS:	Yıldız Sadâret Hususî Maruzat Evrakı
Y.A.RES:	Yıldız Sadâret Resmi Maruzat Evrakı
Y.EE.KP:	Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı
Y.MTV:	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK.A:	Yıldız Perakende Evrakı Sadâret Maruzatı
Y.PRK.BŞK:	Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı
Y.PRK.ML:	Yıldız Perakende Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.UM:	Yıldız Perakende Evrakı Umumi
ZB:	Zabtiye Nezareti Evrakı

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1: Trabzon Limanı Gemi Trafiği	16
Tablo 2: 1887-1899 Yılları Arasında Görevlendirilen Kolcu ve Gözetim Masrafları Göstergesi.....	20
Tablo 3: 1879 Yılında Gümrükten Kaçırılırken Yakalanarak Müsadere Edilen Rovelverlar.....	33
Tablo 4: Fransız Konsolos Cantanze'ye göre 1903 Yılında Samsun'da İşleyen Kumpanyalar.....	61
Tablo 5: Karadeniz Limanlarında Sefer Yapan Yabancı Bandıralı Gemi Sayıları69

GİRİŞ

KLASİK DÖNEMDE KAÇAKÇILIK

Osmanlı'nın tarıma dayalı ekonomisi, kendine has dinamikler doğrultusunda işlemekteydi. Osmanlı ekonomik algısı rekabet ve çatışma üzerine değil, işbirliği ve dayanışma üzerine kuruluydu. Devletin ithalat ve ihracat algısı da bu dinamikler üzerinden şekillenmekteydi¹. Ticaret kâr gütmeye aracı olarak değil, halkın ihtiyacının temini noktasında kullanılmaktaydı. Bu nedenle ithalat desteklenirken, ihracat kısıtlanmaktaydı. Bu kısıtlama doğrultusunda devlet; ihraç edilecek mallara yüksek vergiler koyarak satışını sınırlandırdığı gibi², stratejik gerekçeler ve alım-satım dengesinin korunması gibi nedenlerden dolayı bazı ürünlerin ihracatını engelleme yoluna gitmiştir. Bu engellemeler ise Osmanlı'nın tarih boyunca kara ve denizlerde uğraştığı önemli sorunlardan biri olan kaçakçılığın ortaya çıkışına zemin hazırlamış³, ihracata konulan her engel kaçakçılığı da beraberinde getirmiştir. Batı'da satılan metanın genel olarak Osmanlı mallarından daha pahalı olması, Batılıların ihtiyaç duydukları metayı Osmanlı'dan temin etme istek ve faaliyetlerine neden olmuştur⁴. Yabancı tüccarlar, Osmanlı'nın ihracatı kısıtlama eğilimine organize bir şekilde kaçakçılık yaparak karşılık vermiştir⁵. Denetime tabi tutulan metalar başlıca; barut, silah, hububat, balmumu, pamuk vs gibi ürünlerdi⁶.

Osmanlı sahip olduğu tekelci anlayış doğrultusunda, gerekli gördüğü emtiaların ticaretini sıkı denetime tabi tutmuştur. İthalatta yapılacak yolsuzlukların önünü alabilmek ve kaçakçılığı önleyebilmek için sıkı tedbirler

¹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2014, s. 68.

² Burcu Kılınç Savrul, Hasan Alp Özel, Cüneyt Kılıç, "Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'nin Dış Ticaretinin Gelişimi", *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, C.8, 2013, s. 58.

³ Şenay Özdemir Gümüş, "19.Yüzyılın Sonunda Kaçakçılığa Karşı Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu - III Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin, 2011, s.231.

⁴ Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.43, Prof. Dr. S.F. Ülgener'e Armağan, İstanbul, 1987, s.120.

⁵ Halil İnalçık, "İmtiyâzât", *İslam Ansiklopedisi*, C.22, TDV Yayınları, s.247.

⁶ Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Olan Mallar (Memnu Meta)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991, s. 283.

almış, kaçakçılıktan yakalanan tüccar ve gemicilerin mallarını müsadere etmiştir⁷. Klasik dönemde gerçekleşen kaçakçılığa bakıldığında bunun çoğunlukla memleketin Batı taraflarında gerçekleşti görülmektedir. 16. yüzyıl, eşkıyalık ve kaçakçılığın hızla yükseldiği bir dönemdir. Bu dönemde özellikle silah kaçakçılığında artış yaşanmış, Batı Anadolu topraklarında ucuz ve sayıca fazla olan silahların eşkıyalarca temini kolaylaşmıştır⁸.

Kaçakçılık iki şekilde gerçekleşmekteydi. İlki ihracı yasak olan malların kaçırılması, ikincisi ise limanda gümrük vergisinden kaçınmaydı. Klasik dönemde Osmanlı ile Venedik arasında yapılan ticarete her iki kaçakçılık da söz konusuydu. Girolama Cappello'ya göre 1600 yılında İstanbul'a gelmek üzere yüklenen Venedik gemilerindeki malların yüzde yirmi beşi için gümrük bedeli ödenmemişti. Silah ihracatı ise iki ülke tarafından da yasaklanmıştı. Kâfir ülkelere askeri açıdan önem arz eden stratejik hammaddelerin ihraç edilmesinden sakınılmıştır⁹. Devamlı olarak birbiriyle mücadele halinde olan Hıristiyan ve Müslüman devletler savaşlarda kullanılacak hammadde ve silahların ihracını yasaklama yoluna gitmişlerdir. Hem Hıristiyan hem de Müslüman devletlerin uyguladığı bu ambargolara uymayanlar, çeşitli şekillerde cezalandırılmakla tehdit edilmiştir. Örneğin Papa, ihracı yasak olan silah, kereste, at ve bazı yiyecek maddelerini Müslümanlara kaçak yollarla ulaştıran kişileri lanetlemek ve aforoz etmekle tehdit etmiştir. Ancak buna rağmen ekonomik kâr elde etme peşinde olan tüccarlar bu maddelerin ticaretini yapmaktan geri durmamıştır¹⁰. Durum Müslümanlar tarafından da aynı tepki ile karşılanmaktaydı. Osmanlı Devleti de İslam Peygamberi Hz. Muhammed'in düşmana silah ve gıda satılmasını yasaklayan hadisi doğrultusunda savunma araçlarının satışını yasaklama yoluna gitmiştir¹¹. II. Mehmed'in şeyhülislamı olarak görev almış olan Molla Hüsrev; silah, demir ve at gibi metallerin ihracının barış zamanlarında dahi yasak olduğunu

⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, Yapı Kredi Yayınları, (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul, 2015, s. 151.

⁸ Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006, s. 174.

⁹ Maria Pia Pedani, "Ottoman Merchants In The Adriatic. Trade and Smuggling", *Acta Histringe* 16, No: 1-2, 2008 s. 163.

¹⁰ Murat Türk, *Osmanlı Devleti İle Avrupa Devletleri Arasındaki Memnu Meta Ticareti (1550-1600)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli, 2017, s. 37-38.

¹¹ Tabakoğlu, 1987, 120.

belirtmiştir. Çünkü bu gibi metalar, Müslümanların aleyhinde kullanılma ihtimali taşımaktaydı¹².

Venedik ve Osmanlı arasındaki silah kaçakçılığı 16. yüzyılın ortalarında görülmektedir. Silah ihracının yasak olması iki ülke arasında silah alışverişinin kaçak yollarla yürütmesine neden olmuştur. Ancak bu kaçakçılık daha çok Venedik'ten Osmanlı'ya silah aktarımı şeklinde gerçekleşmekteydi. Bunun nedeni ise Venedik'te bulunan silahların Osmanlı'da üretilenlerden daha kaliteli olduğu düşüncesiydi. 1551'de Sinan Reis'in gemilerindeki silahlar, Venedik hükümetince yakalanmış ve silahlara el konulmuştur. 1560 yılında ise Venedik'in Brescia kentinden İstanbul'a yoğun bir silah aktarımı olduğu belirtilmektedir¹³.

Karadeniz'de ise iç ticaret Kefe ve Kırım Hanlığı ile yapılırken, dış ticaret Abazalarla yapılmaktaydı. Kefe ve Kırım ile yapılan iç ticaret yasarken, Abazalarla yapılan dış ticaret ekseriyetle kaçakçılığa dayanmaktaydı¹⁴. Silah, Abazaların en çok ilgisini çeken ürünler arasında yer almaktaydı¹⁵. Yerel idare, Trabzon beyi, kadısı ve iskele eminine gönderdiği bir hükümde Kefe'ye doğru yola çıkan ve yanlarında meşin, silah ve tuz gibi ürünleri taşıyan gemilerin Abaza ve Megril taraflarına gitmesini yasaklamalarını emretmiştir¹⁶. Abazaların Osmanlı üzerinden silah temin etme arzuları devlet tarafından risk olarak algılanarak önüne geçilmeye çalışılan bir durum olmuştur. Öyle ki olası bir kaçak silah temininin önüne geçebilmek adına Abazalara tuz satılmasına dahi izin verilmemiştir¹⁷. Bunun nedeni, Abazaların Osmanlıya karşı devamlı olarak saldırı ve savaş halinde olmalarıydı. Bu yolla Abazalarla ticareti keserek silahların kaçak yollarla Sukhumi'ye götürülmesini önlemek amaçlanmıştır. Ancak yasaklamalara rağmen yasal ticaret dahi kesilememiştir. Mallarını Kırım ve Kefeye götüreceklerini beyan eden gemiciler yasadışı şekillerde faaliyetlerine devam etmişlerdir. Buna karşın devlet silah, meşin gibi mühim malların taşınmasına izin vermeden önce söz konusu bölgelerden bu mallara ihtiyaç olduğuna dair belge istemeye başlamıştır. Bu hususta özellikle Trabzon limanı sıkı denetim altında tutulmaktaydı. Buna

¹² Molla Hüsrev, *Gurer ve Dürer Tercümesi*, C. 2, Eser Neşriyat, İstanbul, 1980, s. 11.

¹³ Pedani, 2008, 164.

¹⁴ Mehmet Ali Türkmenoğlu, *XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon (Şer'iyeye Sicillerine Göre)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2016, s. 190.

¹⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 109.

¹⁶ BOA, A.DVN.MHM.d, 30, 164/386.

¹⁷ Türkmenoğlu, 2016, 219.

karşılık tekne sahipleri denetimlerin daha az olduğu bölgeleri tercih etmeye başlamışlardır. Ancak zaman içerisinde kurallara bağlılık azalmaya başlamış, özellikle 17. yüzyıl ortalarında denetim azalmıştır¹⁸.

16. yüzyılda Karadeniz’de yapılan yasadışı ticaret faaliyetlerinden biri de esir ticaretiydi. Esir ticareti yoğun olarak deniz üzerinden yapılmaktaydı. Ruslar başlangıçta köle ticaretine karşı çıksalar da sonraları Çerkez nüfuzu hâkimiyeti altına alamayacağını kavrayınca sessiz kalmayı tercih etmiş ve göç hareketlerini Kafkasları temizleme politikasının bir unsuru olarak görmüştür¹⁹. Esirler, Kafkasya’dan gerçekleşen esir ticaretinin ilk uğrak yeri olan Batum’dan Trabzon’a oradan da İstanbul’a yelkenli gemilerle gönderilmekteydi²⁰.

Abazalara yollanan mal karşılığında esir satın alınır ve bu esirler Sinop, Samsun üzerinden Anadolu’ya gönderilirdi. Bu esirler bazen yasal olarak ücretlerinin beşte biri miktarınca devlete vergi ödeyerek getirilirken, bazen de kaçak yolla getirilmekteydi. 16. yüzyılın sonlarına doğru Karadeniz’de yaşanan bir gemi kazasında Jane aşiretine mensup olan bir beylerbeyinin esir ve tüccarı kaçırdığına dair belgeler vardır²¹. Yasak olmasına rağmen silah, tuz, zahire, meşin gibi malların küffara götürülmesi ve köle ticaretinin devam etmesi Karadeniz’in kapatılma nedenleri arasındadır²². Amerika ve İngiltere’de 1807-1808 yılları arasında köle ticareti resmi olarak yasaklanmıştır. Bu yasağı 1838’den sonra aşamalı olarak diğer ülkeler de izlemiştir. Böylece uluslararası köle ticareti tedricen kaldırılmıştır²³.

16. yüzyılda Rize ve civarında Gürcü ve Abazaların zararlı faaliyetleri üzerine merkeze yapılan şikâyetler artış göstermiştir. II. Selim devrinde korsanların faaliyetlerine ve silah kaçakçılığına son vermek için tedbirler alınmıştır. Kaptanlar tarafından yapılan silah kaçakçılığının engellenmesi için Batum ve Kefe Beylerbeyilerine fermanlar gönderilmiş, ticaret gemilerinin sahile yanaşmaları izne tâbi tutulmuştur. Abazaların zararlı faaliyetleri için ise Rize ve

¹⁸ Faroqhi, 2000, 109-110.

¹⁹ Özgür Yılmaz, *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon(1808-1878)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2006, s. 128-129.

²⁰ Abdullah Bay, “Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)”, *Türkiyat Mecmuası*, C.26/1, 2016, s.67.

²¹ Faroqhi, 2000, 110-111.

²² Mikail Acıpınar, “Ahidnameler Çerçevesinde Karadeniz’de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar)”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.327.

²³ Ardeshir Farrokhzad, *İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı Suçları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2018, s.26.

diğer sahillerde muhafız kayıkları teftiše başlamıştır²⁴. Kaçakçılıkta yakalanan kişiler ilk yakalandıklarında yerel idarelerce uyarılmış ve isimleri merkeze bildirilmiştir. Aynı kişilerin kaçakçılığa devamı tespit edildiğinde ise çeşitli cezalandırmalara gidilmiştir. Kaçakçılığı yapan kişi tımar sahibi ise rütbesi ve tımarı elinden alınmıştır. Bazı kimselere sürgün, kürek cezası, kalebentlik, hapis gibi cezalar uygulanmıştır. Kaçakçılığı önleme konusunda yerel idarecilere de sık sık uyarılar gönderilmiş, bu suçtan yakalananların kim olursa olsun görmezden gelinmemesi, ihmalkârlık durumunda ise buna yol açan görevlilerin cezalandırılması istenmiştir²⁵.

Silah ihracının yasaklanması, yapılan antlaşmalar ve yabancı tüccarlara verilen beratlarla da eklenmiştir. Nüfus artışı, uzun süren savaşlar, fiyat hareketliliği, kuraklık, kıtlık gibi doğal afetler kaçakçılığı artıran unsurlar niteliğindedir. Devlet bu faaliyetlerin önüne geçebilmek için önemli bir gayret sarf etmek zorunda kalmıştır²⁶. Sürekli olarak devam eden kaçakçılığın önüne geçilebilmesi için yerel ve askeri görevliler uyarılsa da bu durum kaçakçılığın önüne geçmekte tam olarak çözüm sağlayamadığı açıktır. Çiftçiden en üst düzey devlet adamlarına kadar geniş çaplı çıkar ilişkisi kaçakçılığın önüne geçmeyi zorlaştırmıştır. Sancak ve beylerbeyi, yeniçeriler, tımar sahipleri ve ulemadan bazı kimseler de bu kârlı faaliyeti sürdürmekten geri durmamıştır. Sözü geçen, itibarlı aileler de kaçakçılığı yürütmede etkin rol oynamışlardır²⁷.

Osmanlı Devleti reayanın silahlanmasını da yasaklamıştır. Özellikle 16. ve 17. yüzyılda tüfeğin Anadolu'da yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmasıyla birlikte bazı tedbirler alınmıştır. Silah taşıyanlar eşkıya olarak tanımlanmış ve sıklıkla silah, eşkıya teftişleri yapılmıştır. Silahın otoriteye karşı olan kimselerin eline geçmesi siyasi anlamda bir tehdit unsuru olduğu için bunun önüne geçilmeye çalışılmıştır. *Mısır Kanunnamesi* ise bu yasağı hukuki bir zemine oturtmuştur. Silahların imali hatta tamiri dahi bizzat devlet tarafından yapılmış, devlet görevlileri dışında silah taşınması yasaklanmıştır²⁸.

²⁴ İdris Bostan, "Rize", *İslam Ansiklopedisi*, C.35, TDV Yayınları, İstanbul 2008, s. 148.

²⁵ Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı'nda Hububat Kaçakçılığı", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 7, 2004, s. 58-59.

²⁶ Türk, 2017, 3-4.

²⁷ Genç, 2004, 54-55.

²⁸ Mücteba İlgürel, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ateşli Silahların Yayılışı", *Tarih Dergisi*, S. 32, Haziran 2011, s. 302.

Savaş dönemlerinde yasadışı ihracatın önüne geçmek için tedbirler artırılmıştır. İhracat yapılacak olası iskelelerde sıkı tedbirler alınmış, ihracatın belirli kişilerce belirli noktalarda yapılacağına dair taahhüt istenmiştir. Tüccarlara kefil gösterme zorunluluğu getirilmiştir. Aynı zamanda yüklenen ürünlerin cinsi, miktarı ve gemi reislerinin isimleri deftere kaydedilmiştir. Gemilerin iskeleye yanaşmaları izne tabi tutulmuş, izinsiz gemilere ürün verilmemesi noktasında kadı ve görevliler uyarılmıştır. Bölge denetimini sağlamakla görevli olan memurlar da görevli oldukları iskelelerde ikamete mecbur tutulmuşlardır. Bölgeyi denetleyecek istihbarat elamanları ve kontrol amacıyla görevlendirilen gemiler de limanların asayişini sağlama noktasında devletin aldığı tedbirler arasındadır²⁹. İskelelerden geçen kişiler yoklanıp, kim oldukları ve nereye gittiklerinin sorgulanması istenmiştir. Başka yerlere kaçak olarak gitmeye çalışanlara izin verilmemesi noktasında iskele eminine emir verilmiştir. İskeleden geçen kişiler, geçişleri için kefil göstermek zorunda bırakılmış, kefilsiz geçmeye çalışanlara ruhsat verilmemiştir. Çanakkale'den İstanbul'a gelen Venedik, Fransa gibi devletlere ait gemilerin de kontrol edilerek yasak mallar taşımadığından emin olunması istenmiştir³⁰.

19. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı klasik iktisadi anlayışının dışına çıkılmaya başlanmıştır. Bu dönemde toplumsal değişim doğrultusunda yeniden yapılanma yoluna gidilmiştir. Balta Limanı Antlaşması ile devlet, “Yed-i Vâhid” yetkisinden vazgeçerek yabancı tüccarlara yerli tüccarlarla eşit haklar tanıma yoluna gitmiştir. Stratejik ve ekonomik bazı nedenlerden dolayı kısıtladığı ihracata karşı da tutumu değişmek zorunda kalmıştır³¹.

KARADENİZ'İN ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI VE KAÇAKÇILIĞA ETKİSİ

Karadeniz, tarih boyunca deniz ticaretinde Doğu-Batı arasındaki yeri, Asya ve Avrupa arasındaki stratejik konumu dolayısıyla devletlerin dikkatini çeken önemli bir bölge olmuştur. Asya ve Avrupa çevresine konuşlanan devletler

²⁹ Genç, 2004, 51-52.

³⁰ Ahmet Refik Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı*, (Haz. Abdullah Uysal), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s. 155-156.

³¹ Berrin Akın, “19.Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo Ekonomik ve Mekânsal Yansımaları “Ayvalık Örneği”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.8.

bölge ticaretini elinde tutmak ve Karadeniz’i kontrol altına almak için mücadele vermiştir. Osmanlı Devleti de boğazların alınmasından sonra yönünü buraya çevirerek 15. yüzyılda Karadeniz’i Türk gölü haline getirmeyi başarmıştır³². Bu dönemden sonra Karadeniz ticareti kuzey-güney yönlü ticarete evrilmiştir. Yaşanan bu gelişme, bölgenin ticari değerini yok etmese de içe dönük bir ticari yapı getirmiştir³³.

1461 senesinde Trabzon’un ele geçirilmesiyle birlikte Karadeniz’de kapalılık ilkesi uygulanmıştır. Yabancı bandıralı gemilerin limana girmeleri yasaklanarak ticaret, yalnızca Türk bandıralı gemilere bırakılmıştır³⁴. Karadeniz iç deniz hükmündeyken geleneksel yöntemler kullanılmış, küçük çapta faaliyetler yürütülmüştür. Uluslararası ticarete açılmadan evvel Karadeniz’de yapılan ticaret, belli dönemlerde ve güzergâhlarda belirli ürünlerin taşındığı, orta ve küçük teknelerle yapılan geleneksel bir ticaret olmuştur³⁵.

Osmanlı’nın Karadeniz’i iç deniz haline getirme nedenlerinden biri bölgeyi İstanbul’un kalabalık nüfusunun iâşesini sağlayan bir “*besin ambarı*” olarak görmeleri olmuştur³⁶. Rüstem Paşa, Karadeniz’in bu durumundan dolayı Avrupalı tüccara buradan tereke vermenin doğru olmadığını Sultan Süleyman’a verdiği bir dilekçede belirtmektedir³⁷. Özellikle dış ticaretin kapalı olması Karadeniz’deki mal fazlasının İstanbul’a gitmesine ve böylece İstanbul’un iâşesini sağlamasına yarıyordu. İngiltere’nin İstanbul Büyükelçisi Henry Grenville’nin “...Karadeniz, İstanbul’u besleyen bir annedir, onun tahılını ve değişik ihtiyacını karşılar.” sözünden durum anlaşılmaktadır³⁸. Bunun dışında ihracı yasak olan

³² Yasemin Nemlioğlu Koca, “19.Yüzyılda Trabzon Limanı Seferler, Tüccarlar, Malları”, *Karadeniz Araştırmaları*, S.49, Bahar 2016, s.158.

³³ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II*, (Ed. Osman Köse), Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s.886.

³⁴ Rahmi Çiçek, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-Tebriz Ticaret Yolu”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, C.1, Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri, Uşak, 2011, s.432.

³⁵ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ayanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S.37, Bahar 2013, s.40.

³⁶ Necmettin Aygün, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Güney Kesimde İktisadi Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, C.6, S.23, Güz 2009, s.42.

³⁷ Arıkan, 1991, 286.

³⁸ Yasemin Nemlioğlu Koca, “18.Yüzyılda Karadeniz’de Rus Deniz Ticareti ve Etkileri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.23, 2017, s.86.

silah, tuz, zahire, meşin gibi malların küffara götürülmesi ve köle ticaretinin yoğun olarak devam etmesi Karadeniz'in kapatılma nedenleri arasındadır³⁹.

Karadeniz, tam anlamıyla Osmanlı egemenliğine girince bölgenin ticari fonksiyonlarında da değişimler görülmüştür. Yabancı bandıralı gemilerin girmesinin yasaklanmasıyla birlikte Trabzon gibi limanlar ticari merkez olmaktan ziyade üretim ve tüketim mallarının yer değiştirdiği limanlar haline gelmiştir. Ancak yine de bu durum limanların değerini azaltmamıştır. Bölge Türk bandıralı gemiler vasıtasıyla üretim-tüketim mallarının yer değiştirdiği bir iç liman haline bürünmüştür⁴⁰.

Karadeniz'in iç deniz hükmünden uluslararası ticarete açık bir deniz haline gelmesindeki en önemli etken Rusya'dır. Rusya'nın tarih boyunca süregelen sıcak denizlere inme politikasının bir unsuru olan Karadeniz'de ticaret hakkı talebi bu süreci hızlandırmıştır. Rusların 1696'da Azak'ı ele geçirmesiyle başlayıp yüz yıl süren bu süreç Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkı kazanmalarıyla sonuçlanmıştır⁴¹. Rusların Karadeniz'de ticaret yapma isteği ilk olarak 1700 yılında İstanbul Antlaşması'nda ortaya atılmıştır. Rusya, antlaşmaya Karadeniz ticareti ile ilgili madde koymak istemiştir. Fakat söz konusu tarihte bu istek geri çevrilmiştir. Rusya'nın bu arzusu ancak 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile gerçekleşmiştir⁴².

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesi Rusya'ya Akdeniz ve Karadeniz'de ticaret hakkı tanımaktaydı. Daha sonra 1783'de Kırım'ın da Rusların eline geçmesiyle Karadeniz, Rus tehdidine açık halde gelmiş oldu. Önceleri sadece kıyı güvenliği için küçük bir donanma bulunduran devlet, Rus tehdidi nedeniyle Karadeniz'de sürekli donanma buldurmaya başlamıştır. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte müthiş bir ticari canlılık yaşanmış, zaman zaman (savaş vs. gibi durumlarda) azalmalar yaşansa da genel itibariyle Rus gemileri Karadeniz'de hızla artış göstermiştir⁴³. Başlangıçta sadece Rusya'nın elde ettiği bu hakkı kısa sürede Avusturya, İngiltere, Fransa başta

³⁹ Acıpinar, 2015, 327.

⁴⁰ Yılmaz, 2006, 97.

⁴¹ Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, S.7, İlkbahar 2009, s.367.

⁴² Yunus Emre Aydın, *19.Yüzyılda Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, Bursa, 2016, s.41.

⁴³ Koca, 2017, 92-93.

olmak üzere diğer Avrupa devletleri de elde etmiştir. Böylece Trabzon ticari bir merkez konumuna gelmiştir⁴⁴.

Osmanlı Devleti, Karadeniz'in iç deniz olma statüsünü kaybetmesi ve Rus bandıralı gemilerinin görülmesinden sonra buradaki ticari hâkimiyetini kaybetmiştir⁴⁵. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması deniz ve limanlarda değişimlere neden olmuştur. Denizlere tür ve boyut olarak farklı çeşitlerde gemiler girmiştir. Bu farklılık Karadeniz'deki klasik gemicilik anlayışının değişimiyle sonuçlanmıştır⁴⁶.

Denizlerde yaşanan canlılık ticaret yolları üzerinde de etkisini göstermiştir. Tarih boyunca devletler için önem arz eden, ipek yolunu Karadeniz'e ulaştıran Trabzon-Tebriz güzergâhı Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte canlanmaya başlamıştır⁴⁷. Özellikle İngiltere'nin Trabzon-Erzurum güzergâhını kullanarak mallarını İran pazarına sokmaları Trabzon'un öneminin artmasına neden olmuştur. Aynı zamanda İngiltere ve Rusya'nın ticari rekabeti bölgeyi besleyen unsurlar arasındadır⁴⁸.

Karadeniz, 19. yüzyılın ikinci evresinde de hareketlilik göstermeye devam etmiştir. Özellikle Kırım Savaşı sırasında Osmanlı'nın İngiltere ve Fransa ile aynı safta yer alması ve müttefiklerin malzemeleri Trabzon aracılığı ile tedarik etmeleri ticaret hacmini artırmıştır⁴⁹. Fransızların İran ticaretinde Karadeniz'i tercih etmeleri de bölgedeki ticari hareketliliği artırmıştır. Trabzon'un yanı sıra Sinop, İnebolu, Giresun ve İç Anadolu için çıkış kapısı hükmünde olan Samsun'da da yoğun ticari faaliyetlere başlanmış ve yabancı ticaret şirketleri buralarda acentelikler kurulmuştur⁵⁰.

Trabzon limanı, özellikle 1860–1870 yılları arasında duraksamış, 1850lerde geldiği hareketli seviyeye yeniden ulaşamamıştır. Bunda Rusya'nın yeni ticaret yolu açma gayreti, vergilerde sağladığı kolaylıklar, Poti-Tiflis demiryolunun bitmesi ve Süveyş Kanalı'nın açılması gibi bir dizi olayın etkisinin

⁴⁴ Özgür Yılmaz, 2006, 99-101.

⁴⁵ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S.14, Yaz 2007, s.64.

⁴⁶ Ekinci, 2013a, 887.

⁴⁷ Çiçek, 2011, 431-432.

⁴⁸ Yılmaz, 2009, 371.

⁴⁹ Yılmaz, 2009, 372-373.

⁵⁰ Özgür Yılmaz, "19.Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.15, Güz 2013, s.45-46.

olduğunu söylemek mümkündür. Trabzon'un beslendiği en önemli yer olan İran transit ticaretin güzergâhının yön değiştirmesi şüphesiz ki Trabzon limanının durağanlaşmasında büyük pay sahibidir⁵¹.

Rusya, Suhumkule-Tiflis ticaret güzergâhını; düzgün yollar ve antrepolar yaptırmak, telgraf hattı kurmak, karantina sürelerini kısaltmak, düşük vergi olanağı sağlamak gibi önlemlerle Trabzon-Tebriz yolunun önüne geçirmeyi başarmıştır. Bunun üzerine Trabzon'daki bazı konsoloslar vekillığe indirilerek Poti ve Tiflis'te yeni konsolosluklar açılmıştır⁵². Rusların bu uygulamalarıyla beraber Süveyş Kanalı'nın da devreye girmesiyle Trabzon'da ticaret, önemli oranda düşüş yaşamıştır⁵³. Ticaretteki bu yavaşlama Osmanlı ordularına yapılan satışlarla bir miktar azalmışsa da orduya satılan ürünlerin standart piyasa fiyatlarının altında olmasından dolayı pek etkili olamamıştır. Ticarete yaşanan bu maddi kayıplar kaçakçılık faaliyetlerini artırır niteliktedir⁵⁴.

Karadeniz'in dış dünyaya açılması ile birlikte kendi kendine yetme prensibine dayanan Osmanlı ekonomisi, serbest ekonomiye doğru bir geçiş yaşamıştır⁵⁵. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra Trabzon'da ithalat ve ihracat kapasitesi belirgin bir fark ortaya koysa da liman asıl patlamayı 1830'lu yıllarda yaşamıştır. Bunun nedeni devletin 19. yüzyıl başlarında yaşadığı siyasi sorunlarla bağdaştırılabilir. 19. yüzyıl başlarında yaşanan Fransız ihtilali, Mısır'ın işgali, Osmanlı Rus savaşı, Yunanistan'ın bağımsızlık savaşı ve Kavalalı isyanı gibi sorunlar, Trabzon limanının gelişimini olumsuz etkilemiştir⁵⁶.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla Rize, Trabzon gibi işlek limanların yanı sıra küçük iskelelerde de hareketlilik baş göstermiştir. Kısaca Karadeniz'in büyük küçük tüm iskeleleri ticari merkez konumuna gelmiştir⁵⁷. Yabancı gemiler büyük küçük farkı olmaksızın Karadeniz'in pek çok kasaba ve

⁵¹ Yılmaz 2009, 374.

⁵² Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C.67, 2012, s.52.

⁵³ Çiçek, 2011, 435.

⁵⁴ Türkmenoğlu, 2016, 218.

⁵⁵ Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder, E.Özveren, D.Quataert), (Çev.Gül Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.128.

⁵⁶ Yılmaz, 2009, 370.

⁵⁷ Aydın, 2016, 2.

şehrinde yolcu ve mal nakletmeye başlamışlardır⁵⁸. Yoğun ticari faaliyetler başlarda Avrupalı tüccarlar tarafından yürütülürken zamanla Osmanlıya mensup olan gayrimüslim tebaa aktif olmaya başlamıştır. Himaye sistemi dolayısıyla sahip oldukları ayrıcalıklardan yararlanan Ermeni, Rum ve Yahudi reaya uluslararası ticareti adeta ele geçirmişlerdir⁵⁹.

19. yüzyılda deniz ticaretinde yaşanan bu artış ile beraber kaçakçılık da ciddi boyutlara ulaşmıştır. İçteki denetimsizlik ve haberleşmede yaşanan aksaklıklar bu durumun önüne geçilmesini önlemiştir⁶⁰. Araştırılan dönem içerisinde kaçakçılık faaliyetlerinin giderek artması, bölgenin kaçakçılığa açık hale gelmesindeki en kritik etken şüphesiz ki Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıdır. Önceleri iç deniz hükmünde olan Karadeniz'de kaçakçılık faaliyetleri küçük çaplı olarak gerçekleşse de, bu iç denizin uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Karadeniz, kaçakçılığın hat safhada yaşandığı, çok sayıda devletin rekabet ettiği bir deniz haline gelmiştir. Bölgenin ticaret hacminin büyümesi, deniz trafiğinin artması bu tür vakaların artışını beraberinde getirmiştir.

YENİ ULAŞIM TEKNOLOJİLERİ VE KAÇAKÇILIK

Buhar gücünün gemilerde kullanılmaya başlandığı sıralarda Osmanlı'da ticaret ve askeri nakliyat vasıtaları olarak muhtelif deniz taşıtlarından istifade edilmekteydi. Bunlar; korvet, kalyon, uskuna, brik, firkateyn, golet, şalope, çekleve ve kereste gibi gemilerdi. Genel olarak gemiler hem ticari hem de savaş gemisi olarak kullanılmaktaydı. Osmanlı gemiciliğine hâkim olan yelkenli gemilerin pek çok türü vardı⁶¹. Devlet, suyolları üzerinde Avrupa ile arasındaki bağlantıyı bu yelkenli gemilerle sürdürmekteydi⁶².

Liman kentlerinde yaşayan toplumlar yerleşim yerlerinin yanında bulunan denizin ihtiyacına ve ellerindeki malzemelere göre gemiler inşa etmekteydi.

⁵⁸ Yusuf Oğuzoğlu, "20.Yüzyıla Giren Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi", *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.508.

⁵⁹ Yılmaz, 2013, 52.

⁶⁰ Nevin Memiş, *19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2008, s.58.

⁶¹ Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, C.5, Ocak 2013, s.115.

⁶² Koca, 2016, 163.

Yapılan her gemi tipi birbirinden farklı olduğu için bu gemilerin ihtiyaçları artıları ve eksileri de aynı oranda farklıydı⁶³. Karadeniz'in coğrafi yapısından mütevellit burada seyreden gemiler genelde çok büyük olmayan, tonaj olarak da yüz-iki yüz tonajı geçmeyen gemilerdi. Uzun gövdeli olan bu gemiler sağlam kerestelerden yapılmaktaydı. Gemilerin yelkeninde ise keten kullanılmaktaydı. Sinop limanından Abaza'ya kadar uzanan sahil yolunda inşa edilen bu gemilerin yapımı da ticari bir etkinlikti⁶⁴.

İnsan gücüne dayalı olan üretimin değişerek yerini düzenli, seri üretime bırakması şeklinde ifade edilebilecek olan Sanayi İnkılâbı ile birlikte dünya başka bir boyuta evrilmiştir⁶⁵. Sanayi İnkılâbının getirdiği buhar gücü pek çok alanda kendini gösterdiği gibi denizlerde de etkin bir yer edinmiştir. Gemilerde kullanılan buhar gücü sayesinde ülkeler arası mesafeler kısalmış, gemilere yüklenen malların adedi artmış, gemiler daha sağlam ve dayanıklı hale gelmiştir. Yani buharlı gemiler hem ulaşım, hem güvenlik hem de nakliyat açısından büyük kolaylık sağlamıştır⁶⁶.

Buharlı çağından önce deniz taşımacılığında belirsizlik söz konusuydu. Gemilerin limana geliş gidişlerinin gün ve saatleri hatta bazen haftaları dahi belli olmamaktaydı. Hava koşullarındaki belirsizlik, rüzgârlar ve gemilerin bu zor şartlara dayanıklı olmaması gibi nedenler yelkenlilerin belli bir düzende çalışmalarına engel teşkil etmekteydi. Ancak buharlı gemilerin ortaya çıkışıyla birlikte bu durum değişmiştir. Gemilerin gidiş gelişlerinde gün ve saatlerin belli olduğu tarifeler ortaya çıkmıştır⁶⁷. Buharlı gemilerin icat edilmesi, dünya ticaretine başka bir boyut kazandırmıştır. Gerek dünya gerekse Osmanlı'da deniz ticareti önem kazanmış, ticaret hacmi büyümüştür. Artan ticari hacim yeni pazar ihtiyacı doğurmuştur. Böylece liman kentlerinin önemi artmıştır⁶⁸. Buharlı gemilerin gelişi, Karadeniz kıyılarında ticaret için itici güç oluşturmuştur⁶⁹.

⁶³Ünal Özdemir, "Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi", *SOBİAD*, Temmuz 2015, s.422.

⁶⁴ Aydın, 2016, 61.

⁶⁵ Düzcü, 2013, 113.

⁶⁶ Aydın, 2016, 38.

⁶⁷Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, İletişim Yayınları, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul, 2016, s.182.

⁶⁸ İlhan Ekinci, "Hamidiye Vapur İdaresi – Fırat ve Dicle'de Osmanlı - İngiliz Rekabeti", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, C.2, s.445.

⁶⁹ Özgür Yılmaz "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", *Bellekten*, TTK Yayınları, C.LXXXIX, S.286, 2015 s.1040.

Karadeniz limanlarının ticari anlamda giderek canlanması buharlıların sayılarının artışıyla doğru orantılıdır.

Yelkenliye dayanan klasik Osmanlı denizciliğinin buharlı gemilerle tanışması, klasik Osmanlı denizciliğinden modern denizciliğe geçiş olarak adlandırılır. Dünya ticaretinde yelkenli denizciliğin sonunu getiren buharlı gemiler, Osmanlı'da da klasik denizciliğine son vererek modern denizciliğe geçişini sağlamıştır. Buharlı geminin gelmesi, devleti pek çok alanda değişim ve dönüşüme tabi tutmuştur. İlk olarak denizlerde ve ticarete hissedilen bu değişim diğer alanlarda da kendini belli etmiştir⁷⁰. Ancak bu geçiş evresi oldukça sancılı olmuştur.

Devletin sahip olduğu gelenekçi yaklaşıma göre denenmiş olan ve bilinen iyiyken, ne getireceği bilinmeyen değişimler kötüydü. Osmanlı'da gelenek, hukuki temellere dayandırılmış kurallardı. İktisadi anlamda yaşanan bir değişime uyum sağlamak gelenekten sapma olarak kabul edilmiş ve bu değişim ortadan kaldırılarak mevcut olan yapı korunmaya çalışılmıştır. Gelenekçiliğe sıkı sıkıya bağlı olan bu iktisadi yapıda değişim imkânsız olmasa da oldukça zor ve yavaş ilerleyen bir unsurdur⁷¹. Buharlı gemiler, Osmanlı ile Batılı devletlerarasındaki farklı iyice açmıştır. Osmanlı Devleti, buharlı gemi çağına uzun bir süre gecikmiştir⁷². Bu gecikmeye rağmen buharlı gemiler, sahip oldukları avantajlar sayesinde geleneksel usulleri dönüştürerek devletin Avrupa ekonomisine uyum sağlama noktasında etkin rol oynamış, ulaşılması güç bölgeleri dahi Avrupa ticareti ile bağlantılı hale getirmiştir⁷³.

Limanların ticaret hacmi arttıkça buharlıların yayılım ve kullanım oranı da artış göstermiştir. 20. yüzyılın ortalarına kadar sadece posta ve yolcu taşımacılığında kullanılacağı zannedilen buharlı gemiler, zamanla denizlerin ticaretinin hâkimi konumuna gelmişlerdir. Öyle ki denizlerde otoriter bir varlık

⁷⁰ Levent Düzcü, "Yakınçağ Türk Denizcilik Tarihinde Yaklaşımlar, Zorluklar ve Temel Çalışma Alanları Üzerine Bir Deneme", *Tarih Dergisi*, S.60, İstanbul, 2014, s.97-99.

⁷¹ Genç, 2014, 78-79.

⁷² Özdemir, 2015, 429.

⁷³ İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C.XXI, S.2, Aralık 2006, s. 40.

göstermek isteyen devletler, sivil ve resmi filolarını bu gemilerle oluşturmak zorunda kalmışlardır⁷⁴.

Devlet, geleneksel ticari anlayışını değiştirmemekte ısrarcı olsa da, Avrupalı şirketlerin Karadeniz'deki hareketlerine tepkisiz kalmamış, kurduğu deniz şirketleriyle ticari faaliyetlere katılım sağlamıştır. Başlangıçta bu şirketler sadece Samsun, Trabzon, Giresun gibi büyük limanlarda faaliyet göstermiştir. Ancak eski ve düşük tonajlı bu gemiler, gelişmiş Avrupa gemileri karşısında yüksek kâr elde edememiştir. Osmanlı deniz şirketleri, bu durumu telafi edebilmek adına Avrupalı tüccarların uğramadığı küçük limanlara uğramaya başlamıştır. Ancak, Osmanlı bünyesindeki gemilerin küçük limanlarda düzenli sefer yapmasına karşılık Avrupalı şirketler de bu bölgelere düzenli olarak uğramaya başlamışlardır. Küçük limanlarda görülen bu hareketlilik iç bölgelerde de ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Örneğin, Ordu limanı bu küçük limanlardan biridir. *Fevaid-i Osmaniye* şirketine ait gemiler Ordu limanında düzenli olarak faaliyete başlayınca Avrupalı şirketler de bölgeye seferler düzenlemiş, böylece Ordu'nun ticari hacmi genişlemiştir⁷⁵. 1833-1836 yılları arasında Osmanlı gemileri Karadeniz ticaretinde hâkim konuma yükselmişti. Bu üç yıllık süreçte ticaret hacmi tonaj olarak 2 kat, değer olarak 3 kat artmış ve henüz diğer Avrupa gemileri pazara girmediğinden bu artışı Osmanlı gemileri sağlamıştır. Ancak İngiltere ve Avusturya şirketleri bölgede aktif olarak faaliyete başlayınca Osmanlı gemileri taşımacılıktaki üstünlüklerini kaybetmiştir⁷⁶.

Yeni teknolojinin eskiye üstünlüğü her halükarda ortada olsa da ikisi arasındaki rekabet oldukça uzun sürmüştür. Buharlı gemilerin gelmesiyle birlikte beklendiği gibi yelkenliler önemini kaybetmemiş, tersine yüzyılın sonlarına kadar artış göstermeye devam etmiştir⁷⁷. Osmanlı deniz ticaretinin büyük bir bölümü yabancı teknelerle yapılmaktaydı. Osmanlı gemilerinin sayısı da fazlaydı ancak ebat olarak küçük teknelerden oluşmaktaydı. Buharlı gemiler ülkeye girse de

⁷⁴ M. Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Kitap, 2019, s.31.

⁷⁵ Kemal Saylan, "XX. Yüzyılın Başında Ordu Limanının Ticari Potansiyeli", *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.233-234.

⁷⁶ Koca, 2016, 166.

⁷⁷ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II*, (Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.919.

Osmanlı bu küçük teknelerden vazgeçmemiş, buharlıya uyum sağlayamadığı için küçük tekneleri kullanmaya devam etmişti⁷⁸.

Buharluların gerisinde kalan yelkenliler, sonunda bu gemilerle rekabet edemeyerek onların birer aracısı konumuna gelmişlerdir. Varlıklarını büyük iskeleler ile küçük iskeleler arasında yük taşıyarak sağlamışlardır. Yani buharlılara karşı büyüyerek değil küçülerek tepki vermişlerdir. Söz konusu küçülme yalnızca boyuttan ibaret kalmamış, ticari olarak da kendini aynı şekilde göstermiştir⁷⁹.

Osmanlı hükümeti bünyesinde barındırdığı küçük gemileri himaye etme adına vergilerde indirim yapmış yahut bu küçük tonajlı gemileri vergiden muaf tutmuştur. Hükümet, yabancı vapur şirketlerine karşı kendi bünyesinde barındırdığı ve himaye etme ihtiyacı duyduğu yelkenlilerin yanında olmuştur. Devletin desteği, yelkenlilere buharlı gemilere karşı direnişlerinde fayda sağlamıştır. Yeni ulaşım araçlarının yanında eskilerin varlığını devam ettirme noktasında yelkenliler tonajlarını artırma, nakliyeciler de tarifelerini indirme yoluna gitmişlerdir⁸⁰. Bununla beraber yelkenliler, varlıklarını sürdürebilmek adına yeni teknolojik gelişmelere karşı illegal yollara başvurmuşlardır.

⁷⁸ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s.105.

⁷⁹ Ekinci, "19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun 2007, s.124.

⁸⁰ Ekinci, 2006, 62.

Tablo 1: Trabzon Limanı Gemi Trafığı

Sene	Toplam	Buharlı Sayısı	Yelkenli Sayısı	Buharlı tonaj	Yelkenli tonaj
1836	170				
1846	133				
1858	324	173	151		
1867	386	287	99	140.85	16.83
1875	5.25	315	9	231.84	2.50
1880	6.89	406	21	376.79	5.01
1885	6.37	448	5.92	449.00	36.32
1890	9.53	517	9.01	530.17	63.27
1895	9.00	515	8.49	572.03	44.79
1900	7.10	487	6.61	522.02	35.81
1905	8.09	602	7.48	629.82	37.45
1910	7.37	975	6.39	1 186.24	29.57
1912	6.50	775	5.72	1 072.98	25.15
1913	5.93	643	5.29	1 004.24	27.58

Kaynak: Murat Baskıcı, *XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş* s. 40.

Tablo 1’de buharlı sayısının ekseriyetle artış olduğu gözükmektedir. Fakat yelkenli gemilerin daha fazla oldukları ve buharlı gemilere rağmen sayılarının artırmaya devam ettirdikleri gözükmektedir. Osmanlı yelkenli gemiciliği buharlılar karşısında gittikçe güç kaybederken, ayakta kalabilmek için devletin çizdiği meşru ticaret sınırlarını zorlamaya başlamış ve kaçakçılığa yönelmiştir. Buharlı gemilerin denizleri ele geçirmesi ile mücadele noktasında kaçakçılık, kontrolü zor olan yelkenlilere varlıklarını devam ettirmede yardımcı olmuştur.

Buharlıdan yelkenliye geçiş aşaması büyük liman ve iskelelerde hızlı bir şekilde gerçekleşirken, ulaşılması güç olan uzak ve küçük iskelelerde bu geçiş daha yavaş seyretmiştir. Yelkenli gemiler her ne kadar tonajlarını düşürseler de çeşitli yöntemlerle bir müddet daha ticarete varlıklarını korumayı başarmışlardır. Buharlılar karşısında direnemeyen yelkenliler, varlıklarını sürdürebilmek adına bir tür direnişe geçerek kaçakçılık, tabiiyet değişikliği, korsanlık gibi faaliyetlerde

bulunmuşlardır. Senelerden beri devam ede gelen kaçakçılık faaliyetleri bu etkenle beslenerek artışa geçmiştir⁸¹.

19. yüzyıl ticaretin yalnızca Osmanlı'da değil dünya genelinde değişim gösterdiği bir dönem olmuştur. Özellikle buharlı gemilerin icadıyla birlikte dünyanın çoğu noktasında ticari faaliyetler artış göstermiş, dünya limanları teknolojik gelişmelerle iç içe girmiştir. Ticari faaliyetlerin artış göstermesine paralel olarak denizlerde yaşanan yasadışı fiiller de artış göstermiştir. Tüccar ve gemicilerin daha çok kâr elde etme istekleri ve ellerindeki imkân kaçakçılığın da dünya genelinde yaygınlık kazanmasına sebebiyet vermiştir. Ancak devletler, ekonomik politikalarının dışında kalan şeyleri illegal olarak tanımlamaktaydı. Oysa halk nezdinde kaçak olarak alınan bir mal kişiye rahatsızlık vermemektedir. Pek çok kişi yasal yollarla temin edebileceği bir mala fazla miktar ödemektense kaçak yolla gelen bir mala az miktarda para ödemeyi tercih etmekteydi. Nitekim talep olmasa arz da olmazdı. Bu bağlamda kaçakçılık her ne kadar malı kaçıran kişiye addedilen bir suç unsuru olsa da aslında iki taraflı bir işidir. Adam Smith kaçakçılardan şu şekilde bahsetmektedir: *“Ülkenin yasalarını çiğnemekle suçlansa da tabii adaleti çiğnemeye gücü yetmez. Eğer ülkesinin yasaları tabiatın suç saymadığı bir şeyi suç haline getirmiş olmasaydı, her açıdan mükemmel bir vatandaş olacaktı. Pek çok insan kaçakçılığa karşı, yalan yemin etmeksizin kolay ve emin yolunu bulması halinde kayıtsız değildir. Vergi kanunlarının ihlaline ve hemen daima onu izleyen yalan yemine açıktan bir cesaret olmasına rağmen; kaçak malları satın almaktan herhangi bir rahatsızlık hissetmek çoğu ülkelerde herhangi bir kimseye itibar kazandırmak yerine yalnızca onu teşhire ve çoğu kimselerden daha dolandırıcı olma şüphesi altında tutmaya varacak en ukala bir ikiyüzlülüğün örneği olarak değerlendirilecektir⁸².”*

⁸¹ Ekinci, 2006, 55-56.

⁸² Deane, 2000, 197.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DOĞU KARADENİZ'DE SİLAH VE İNSAN KAÇAKÇILIĞI (1880-1914)

1.1. OSMANLI DEVLETİNİN KAÇAKÇILIĞA BAKIŞI

Osmanlı Devleti'nin kaçakçılığa karşı tutumunu anlama noktasındaki en önemli unsur belgelerde kaçakçılığın tanımı yapılırken kullanılan ifadelerdir. Osmanlı belgelerinde silah kaçakçılığı adı bir suç olarak tanımlanmıştır⁸³. Silah kaçakçılığı yapan kişilerin bazı belgelerde *müfsid*⁸⁴, komitacı faaliyetlerle kaçak yollarla giriş çıkış yapan kişiler ise *erbabı fesad*⁸⁵ veya *erbabı mefasid*⁸⁶ olarak adlandırıldığı görülmektedir. Silah ve insan kaçakçıların faaliyetleri, devleti siyasi açıdan olumsuz olarak etkilediği için bunlardan *muzırrat-ı siyasiyeye mucip ahvaller* şeklinde bahsedilmiştir⁸⁷. Kaçak olarak özellikle Rusya civarından gelen yolcuların ise *eşhas-ı muzırra*⁸⁸ şeklinde anıldığı görülmektedir.

Yapılan silah kaçakçılığı ve siyasi emellere hizmet amacı güden insan kaçakçılığı, *devlet ve memlekete ihanet* olarak atfedilmiştir. Bu girişimlere son vermemenin daha büyük bir ihaneti beraberinde getireceği endişesi, dikkat ve itinayla tedbirler alınmasının önemi vilayetlerce bilinmekteydi⁸⁹. Devletin kaçakçılık mekanlarına bakışı da farklı olabilmekteydi. Osmanlı için esas olan kara güvenliğiydi. Buna bağlı olarak denizlerde gerçekleşen kaçakçılık faaliyetlerini önleme nedeni aslında kara güvenliğini korumaya yönelikti. Denizlerde güvenliği sağlamak, denizden karaya gelebilecek olası tehditleri önleyebilmek adına alınan siyasi bir önlemdi⁹⁰.

Kaçakçılıkla mücadele noktasında etkili olabilmek için görevlilere ödül ve cezalar verilme yoluna gidilmiştir. Devletin en çok üzerinde durduğu kaçakçılık türü olan silah kaçakçılığı ile mücadele konusunda kaçakçıların yakalanmasında etkin olan memurların mükâfatlandırılacağı, kayıtsızlık gösterenlerinse mesul

⁸³ BOA, DH.H, 41/86/1, 21 Haziran 1328 (4 Temmuz 1912).

⁸⁴ BOA, A.MKT.MHM, 545/28, H. 1 Cemaziyelahir1318 (26 Eylül 1900).

⁸⁵ BOA, BEO, 3209/240623/3, 11 Şubat 1323 (24 Şubat 1908).

⁸⁶ BOA, DH.TMIK,M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

⁸⁷ BOA, DH.MKT, 327/60/4, 6 Kanunievvel 1310 (18 Aralık 1894).

⁸⁸ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

⁸⁹ BOA, BEO, 2864/214743/7, 10 Ağustos 1322 (23 Ağustos 1906).

⁹⁰ Zekeriya Kurşun, *Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi Katar'da Osmanlılar 1871-1916*, TTK Yayınları, Ankara, 2004, s.169-170.

tutulacağı belirtilmiştir⁹¹. 19. yüzyılın sonlarından itibaren hızla arttığı görülen kaçakçılığın önü alınmadığı müddetçe giderek yayılarak önlenemez hale geleceği, bu nedenle derhal bir çözüm bulunması gerektiği Trabzon valisi tarafından dile getirilmiştir⁹².

Babîali, bazı zamanlarda ihracı yasak olan mallar dışında kalan ürünlerin, işeyi etkilemeyecek ve askeri açıdan olumsuz sonuçlar getirmeyecekse yabancı tüccarlara kaçak olarak satılmasına göz yummaktaydı⁹³. Ancak, söz konusu silah ve mühimmat kaçakçılığı gibi devleti olumsuz etkileyecek bir iş olduğunda merkez tarafından olaya bakış daha ciddi bir hal almaktaydı. Kaçakçılığın kim tarafından yapıldığı ve kaçırılan ürünün ne olduğu değerlendirme açısından oldukça önemlidir. Örneğin silah ve mühimmat kaçakçılığı devletin otoritesini tehdit etmesi ve aleyhine kullanım ihtimali yüzünden en çok dikkate alınması gereken unsurdu. Bu tür faaliyetler her dönemde devlet tarafından ciddi bir suç olarak kabul edilmiş ve hiçbir zaman hafife alınmamıştır. Silah, devlet otoritesini tehdit etmesi dışında halkın güvenliğini de tehdit eden bir unsurdur. Çeşitli çatışmalar, yaralanmalar ve ölümlere neden olacak bu ürünün satışı kontrol altında tutulmak istenmiştir. Yine bu konuyla alakalı yapılan tahkikatlar sağlam tutulmaya çalışılmış, kaçırılan ürünün miktarı, nereden nereye taşındığı ve kimlerin aracılığı olduğu bilinmek istenmiştir⁹⁴.

Osmanlı'nın kaçakçılığa bakışı kaçırılan ürüne göre değişim gösterdiği, bazı metalara şiddetle karşı çıkılırken bazılarında göz yumulduğuna değinilmiştir. Devletin, Reji İdaresi tekelinde olan tütünün kaçırılmasına verdiği tepki/tepkisizlik buna en iyi örnektir.

Osmanlı Devleti'nin dış borçlarına karşılık olarak Düyun-u Umumiye İdaresi ile yapılan anlaşmayla 1883 yılında Reji İdaresi kurulmuştur. Muharrem Kararnamesinin 9. Maddesine göre Reji, tütün idaresini tekeline almıştır. "*Müşterekü'l Menfaa İnhisar-ı Duhan-ı Devlet-i Aliye-i Osmaniye*" adıyla da

⁹¹ BOA, A.MKT.MHM, 545/28, 11 Eylül 1316 (24 Eylül 1900).

⁹² BOA, BEO, 2864/214743/4, 9 Eylül 1318 (22 Eylül 1902).

⁹³ Bahar Arslan, *II.Meşrutiyet Dönemi'nde Aydın Vilayeti'nde Güvenlik*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2008, s.82.

⁹⁴ BOA, A.MKT.MHM, 545/28, 11 Eylül 1316 (24 Eylül 1900).

anılan idare, Osmanlı Bankası, Alman Bleichroder ve Avusturyalı Credit Anstalt banka gruplarının denetimine girmiştir⁹⁵.

Reji İdaresi denetimi altına aldığı tütünü tüccardan değerinin altında bir fiyatla satın almaktaydı. Geçim kaynağı tütün olan tüccarlar, Reji'nin düşük fiyat vermesi üzerine ellerindeki tütünleri kaçak olarak satma yoluna gitmiştir. Tek uğraşları tüccarlık olan bu kişiler Reji'nin gelişiyle birlikte birer kaçakçıya dönüşmüşlerdir⁹⁶. Devlet memurları ve askerlerin de dâhil olduğu tütün kaçakçılığı, bazı kesimler tarafından ekonomik kâr elde etme amacı taşıırken, bazıları bunu sadece Reji'ye muhalefetten dolayı yapmaktaydı. Reji, kaçakçılıkla mücadeledeki en büyük sıkıntının devletin bu kaçakçılığa göz yumması olduğunun farkındaydı⁹⁷.

Tablo 2: 1887-1899 Yılları Arasında Görevlendirilen Kolcu ve Gözetim Masrafları Göstergesi

Sene	Kolcu Sayısı	Harcamalar
1887	3.62	115
1889	4.14	138
1890	4.62	143
1892	4.91	159
1895	5.95	161
1896	6.52	164
1897	6.70	188
1898	6.35	208
1899	6.53	205

Kaynak: Quataert, 2017, s.49

Tablo 2'de Reji İdaresi'nin Osmanlı'da yoğun olarak gerçekleşen kaçakçılık faaliyetleri ile mücadele etme doğrultusunda görevlendirdiği kolcu sayısı ve kaçakçılığın denetimi için yapılan gözetim masraflarının her geçen yıl giderek arttığı gözükmektedir.

⁹⁵ Serdar Ösen, "20. Yüzyıl Başlarında İzmit Sancağı'nda Tütün Üretiminde Karşılaşılan Sıkıntılar ve Tütün Kaçakçılığı", *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C.2, Kocaeli, 2016, 1256.

⁹⁶ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitapyayinevi, İstanbul, 2015, s. 276.

⁹⁷ Quataert 2017, 50.

Osmanlı Devleti, Reji'ye karşı olan tutumunu açık bir şekilde belli etmemekteydi. Elbette ki hükümet, diğer devletlerle yaptığı ve kendini bağlayan antlaşmalara ters düşecek kararlar alamazdı. Duyunu Umumiye ve Reji İdaresi'nin Karadeniz sahillerinde kaçakçılığı engellemek için görevlendirdiği Kont Darto'ya yardımcı olmaları için sahil memuriyetine özel olarak buyruldu göndermesi⁹⁸ bu tepkiyi açıktan vermediğini göstermektedir. Ancak arka planda gayri resmi olarak çeşitli yollarla memurların bu konuda sessiz kalmasını sağlayabilirdi. Tütün kaçakçılığına kayıtsız kalan memurlara ceza vermemek, hatta onları daha iyi yerlere sürmek, memurlar hakkında açılan davalarda yargılama kararı vermemek veya geciktirmek gibi birçok yolla tepkisini göstermekteydi.

Reji, Osmanlıyı kaçakçılarla mücadelede tepkisiz kalmakla suçlamış, kaçakçılığın önlenmesinin önündeki en büyük engelin bu tepkisizlik olduğunu ileri sürmüştür. Reji'nin 1893'de Samsun'da kaçakçılarla ilgili yaptığı 100'den fazla şikâyet hakkında araştırma yapılmadan takipsizlik kararının çıkması, mahkemeye taşınan davalarda ise adli görevlilerin kaçakçıların tarafını tutması Reji'yi suçlamalarında haklı çıkarmaktadır⁹⁹.

Osmanlı hükümeti ve halkının Reji İdaresine karşı sahip oldukları olumsuz duygular, hatta idarenin ortadan kaldırılması gerektiği düşüncesi bu tepkisizliğin temelinde yatan ana sebebi. Halk idareye karşı tepkisini tütün kaçakçılığı yaparak verirken; hükümet, kaçakçılığı görmezden gelerek vermektedir. Reji İdaresi'nin tütün tekeline elinde almasının hemen ardından başlatılan yoğun tütün kaçakçılığı, Osmanlı Devleti nezdinde halkın idareye verdiği bir tür direniş olarak kabul edilmiş ve göz yumulmuştur¹⁰⁰. Kaçakçılar ile jandarma ve kolcular arasına çıkan çatışma sonucunda öldürülen kolcunun resmi yazışmada *itlaf*¹⁰¹ şeklinde ifade edilmesi Duyunu Umumiye ve üyelerinin devlet nezdinde olumsuz görüldüğünü göstermektedir¹⁰².

⁹⁸ BOA, BEO, 32/2383, 30 Haziran 1308 (12 Temmuz 1892).

⁹⁹ Quataert, 2017, 63.

¹⁰⁰ Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İletişim Yayınları, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul, 2017, s. 44-45.

¹⁰¹ "telef etme, mahvetme." Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara, 2015, s. 539.

¹⁰² BOA, BEO, 994/74485, 17 Rebiülevvel 1315 (16 Ağustos 1897).

Osmanlı hükümetinin Reji'ye karşı yürütülen kaçakçılık faaliyetlerini yabancı bir şirketi zorda bırakan bir unsur olduğu için kendisi açısından faydalı olarak gördüğü dahi söylenebilir. Fakat bu durum zamanla Osmanlıyı da olumsuz etkilemiştir. Nitekim tütün kaçakçıları sadece tütünle kalmamış, silah kaçakçılarında da yardım etmiş ve devlete karşı kötü niyet besleyen kişilere fayda sağlamışlardır¹⁰³.

Tütün kaçakçılarının aynı zamanda birer silah kaçakçısına dönüşmesiyle beraber devletin Reji'ye karşı tutumu da değişmiştir. Çünkü devlet için silah kaçakçılığı da en az Reji kadar tehlikeliydi. Osmanlıya karşı yapılacak devrim veya isyan hareketlerine karşı kullanılması muhtemel olan silahlar, güvenlik açısından büyük bir tehdit olarak algılanmaktaydı. Kaçakçılığın önüne geçmek için gerekli olan asker ve maddi gelirden yoksun olan devlet, Reji ile kaçakçılığı önlemede işbirliği yapma yoluna gitmiştir¹⁰⁴.

1.2. KAÇAKÇILIĞIN NEDENLERİ

1.2.1. Siyasi Nedenler

19. yüzyılın yarısından sonra patlak veren ayrılıkçı hareketler, kaçak yolcu ve silah taşımacılığının had safhaya ulaşmasının en büyük nedenlerinden biri olmuştur. Osmanlı bünyesinde yaşayan çeşitli azınlıklar, devlet otoritesinden kopma arzularından dolayı kaçak yollarla silahlanmışlardır. Ermeni, Sırp, Karadağlı ve Bulgarlar bu türden faaliyetleri yoğun olarak yapan gruplardı. Ateşli silahların yasaklanma sebeplerinden biri de bu gruplarının silah tedarikinin önüne geçme isteğiydi. Azınlıkları silahlandırma noktasında en büyük rolü Rusya oynamıştır¹⁰⁵.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Rus orduları, Osmanlı içerisinde yer alan Ermenilerle doğrudan temasa geçmişlerdir. Rus ordusu içindeki Ermenilerle birleşen Osmanlı Ermenilerinin bir kısmı savaştan sonra Rusya'ya gitmiştir. Savaş sonucu imzalanan Berlin Antlaşması ile birlikte Ermeniler, Osmanlı'ya karşı harekete geçmiştir. Ermenilere en büyük desteği veren güç ise

¹⁰³ Ekinci, 2006, 65-66.

¹⁰⁴ Quataert, 2017, 72-73.

¹⁰⁵ Özkan, 2016, 299.

bölgedeki çıkarını düşünen Rusya olmuştur. Rus desteğiyle birlikte Ermeniler harekete geçerek çeşitli komiteler ve cemiyetler kurmuşlardır. Ermenilerin kurduğu komiteler arasında en mühim olanı Hınçak ve Taşnaksutyun komiteleridir. Rusya’da bulunan Ermenilerin Hınçak Komitesinin üyeleri arasında yer alması, Rusya’nın ne kadar etkin olduğunu kanıtlamaktadır. Amaçları Doğu Anadolu’yu işgal altına alıp bağımsız Ermenistan kurmak olan bu cemiyetler, hedefleri doğrultusunda Osmanlı içlerinde isyanlar çıkarmaya başlamışlardır¹⁰⁶. Ermenilerin bu emellerini gerçekleştirmek için ihtiyaç duyduğu askeri teçhizat ise kaçakçılık yoluyla temin edilmiştir. Bu kaçakçılık çoğunlukla deniz aracılığıyla yapıldığı için Karadeniz limanları tedarik açısından en önemli noktalardan biri olmuştur¹⁰⁷. Ermenilerin kaçak olarak ülkeye sokulmasında yerli kayıkçıların da katkısı büyüktür.

Karadeniz’in coğrafi yapısı gereği bölgede kaçakçılık faaliyetleri büyük oranda kayıkçılar vasıtası ile gerçekleşmekteydi. Bu kayıkçılar belli bir ücret karşılığında kaçak yollarla Osmanlı’ya eşya ve yolcu taşımaktaydılar. Bunlardan belgelere yansıyan örneklerden biri de Sürmeneli Kerim reisti. Rize’de Müftüparafol mahallesinden alınan çatışma ihbarı üzerine yüzbaşı ve zaptiyeler tarafından bölgede yapılan arama çalışmasıyla ormanda 5–10 Ermeni bulunmuştur. İfadeleri alınan Ermeniler; Sürmene, Akçaabat, Yomra ve Trabzon ahalilerinden olduklarını ve Kerim reis kendilerini Batum’dan kaçak olarak getirdiğini söylemişlerdir. Toplam 27 Ermeni, Kerim reis ve tayfası ile kaçak eşya dolu bohçalarlar Rize’ye gelmişlerdi. Kerim reis ifadesinde kaçak yolcuları 100 menat ücretle kayığına aldığı itiraf etmiştir¹⁰⁸. Aynı zamanda suçlu bulunan reislerin yanında zararlı yayınlar da bulunmuştur. Kerim reis ile birlikte 27 Ermeni’den 17’si tutuklanırken 7 tanesi kaçmayı başarmıştır. Ermeniler arasında tahliye olanların bir kayıkla Batum’a iade edilmeleri Lazistan mutasarrıflığınca emredilmiştir¹⁰⁹. Bir diğer belgede Kiği’den hareket ederek Rusya’ya gitme niyetinde olan 4 Ermeni’nin süvari bölüğü devriyeleri tarafından yakalanarak hükümete teslim edildiği, bu kişilere kılavuzluk edenin ise Müslüman olduğu belirtilmiştir. Birkaç gün sonra 15 kişinin de Bayburt üzerinden Rusya’ya

¹⁰⁶ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-1994)*, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s.375-377.

¹⁰⁷ Tuğrul Özcan, XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek Fatsa Limanı”, *OÜSBAD*, S.12, Temmuz 2015, s.407.

¹⁰⁸ BOA, DH.TMIK.M, 113/46/1, 2 Teşrinievvel 1317 (15 Ekim 1901).

¹⁰⁹ BOA, DH.TMIK.M, 113/4676, 13 Teşrinisani 1317 (26 Kasım 1901).

gideceğine dair duyum alınmıştır. Ermeniler Kiğı'dan Bayburt'a oradan Batum'a veya Tercan üzerinden Kars'a gidiyorlardı. Kaçakçıların bu kadar yolu son noktaya kadar yakalanmadan gitmeleri ise bölgede nasıl bir güvenlik zayıfatı olduğunu gözler önüne sermektedir¹¹⁰.

20. yüzyılın başlarında bölgede kaçakçılığın belirgin bir şekilde arttığı belgelere yansımıştır. Lazistan sancağı ve Batum arasında yapılan silah alışverişi ve insan taşımacılığı serbestçe icra edilmekte ve giderek artış göstermekteydi. Rusya'dan Osmanlı'ya gelen kişilerin çoğunlukla Ermeni olduğu ve bunların fesat düşüncelerle gidip geldikleri pek çok belgede rastlanmaktadır. Rusya'dan gelen Ermeniler, yanlarında zararlı evraklar getirmekteydiler. Bu da kaçakçılığın komiteci faaliyetler doğrultusunda yapıldığını doğrulamaktadır¹¹¹. Rusya tarafından gelen Ermeni komiteciler, bölge halkına çeşitli broşürler dağıtarak Osmanlıya karşı kışkırtmaya çalışmaktaydı. Bu gibi faaliyetler yüzünden Osmanlı hükümeti Karadeniz'in bazı limanlarında indi-bindi faaliyetlerini yasaklamak zorunda kalmıştır¹¹². Ermeniler, pek çok yerden getirdikleri bu evraklarla Karadeniz'de örgütlenme faaliyetleri yürütmekteydi. Trabzon vilayetinden baş kitabete gönderilen şifreli telgrafta Trabzon'da 18 yaşlarında Vartan isiminde bir Ermeni'nin üzerinde bulunan 3 parça kâğıttan Truşak komitesine mensup olduğu ve bu doğrultuda hareket ettiği anlaşılmıştır. Vartan'ın ifadesine göre aynı komiteden 3 arkadaşı daha yakalanmıştır¹¹³. Doğu Karadeniz, özellikle de Trabzon, Ermeni fesatçılar için lojistik destek sağlamada en önde gelen limanlardan biriydi. Silah ve mühimmat temini ve bunların Anadolu'ya taşınması noktasında Trabzon büyük rol üstlenmekteydi. Trabzon, ticaret kumpanyaları vasıtasıyla haberleşme açısından da Ermeniler için önem arz etmekteydi¹¹⁴. Kumpanyalar, taşımacılıkta Rus ve Ermenilere yardımcı olmuştur. Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası asilere lojistik destek vermiş, kaçak yolcu taşımacılığı yapmıştır. Kumpanya, Fransa'ya gitmiş olan komiteci Ermeniler ile Osmanlı Ermenileri arasında aracı konumundaydı¹¹⁵. Mesajeri Maritim

¹¹⁰ BOA, ŞD, 2766/32/6, 20 Mayıs 1321(2 Haziran 1905).

¹¹¹ BOA, BEO, 3209/240623/2, 28 Şubat 1323 (12 Mart 1908).

¹¹² Özcan, 2015, 409.

¹¹³ BOA, Y.PRK.UM, 79/61, 10 Şubat 1322(23 Şubat 1907).

¹¹⁴ Tuğrul Özcan, *II.Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz'de Meydana Gelen Ermeni Olayları*, Akis Kitap, İstanbul, 2007, 87-88.

¹¹⁵ Uygun, 2015a, 256.

Kumpanyası, suça karışmış olan Ermenileri Osmanlı dışına çıkarırken, Marsilya’da bulunan pek çok komiteciyi Anadolu’ya getirmiştir¹¹⁶.

Kumpanyaların sahip olduğu bir takım avantajlar, komiteci faaliyetlerin serbestçe yürütülmesine kolaylık sağlamaktaydı. Örneğin, Mesajeri Maritim buharlılarının posta taşımacılığında çantaları mühürlü ve kapalı şekilde taşımalarına müsaade edilmesi, ihtilalcilere fikirlerini devletin pek çok yerine rahatça ulaştırma imkanı vermekteydi. Mesajeri buharlılarının sahip olduğu bu gizlilik, devlet ve toplum için tehdit oluşturmaktaydı¹¹⁷.

Ermenilere destek veren ülkelerden biri de Amerika idi. 1820 senesinde Osmanlı’ya gelen Amerikan misyonerler, Hıristiyanlığı yayma gayesiyle Osmanlı’da faaliyet göstermeye başlamışlardır. Misyonerlerin Osmanlı’da en çok etki ettiği kesim ise Ermeniler olmuştur. Bağımsız bir Ermenistan Devleti kurma ve Ermeni milliyetçiliği oluşturma noktasında çalışan Amerikalı misyonerler, Ermenilerin çıkardığı isyanların en önemli tetikçilerinden biriydi¹¹⁸.

Ermeniler, 1880’lerin sonunda kendi menfaatleri doğrultusunda komiteci hareketleri destekleyen Amerika’ya yoğun olarak göç etmeye başlamışlardır. Burada hücreler kuran komiteciler New York’ta ilk ihtilal gazeteleri olan Haik Gazetesi’ni çıkarmışlardır¹¹⁹. Bu gazetede diğer Ermenileri kışkırtmaya yönelik, Ermeni milletini kurtarmak için silahlanmanın ve savaşın gerekliliğini yazmışlardır¹²⁰.

Ermenilerin emellerine ulaşma noktasında en büyük ihtiyaçları para ve silah tedarikiydi. Bunları Amerika’daki Ermeni gruplar karşılamaktaydı. 1894 senesinde Amerika’da bulunan Ermenilerin elinde 2 milyon tabanca ve tüfek mermisi, 50.000 martini, 75.000 tabanca vardı. Ermeniler, burada satın aldıkları silahları kaçak yollarla Osmanlı’daki Ermenilere göndermekteydiler¹²¹.

¹¹⁶ Uygun, 2015a, 271.

¹¹⁷ Süleyman Uygun, “Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri”, *Gazi Akademik Bakış*, C.8, S.16, Yaz 2016, s.127.

¹¹⁸ Dilşen İnce Erdoğan, “American Board of Commissioners for Foreign Mission (ABCFM) Near East Relief’e Amerikan Misyonerlerinin Anadolu’daki Faaliyetleri”, *Belgi Dergisi*, C.2, S.14, Temmuz 2017, s.563.

¹¹⁹ <https://turksandarmanians.marmara.edu.tr/tr/amerika-birlesik-devletlerinde-ermeni-faaliyetleri/> (27 Eylül 2020).

¹²⁰ Özcan, 2007, 13.

¹²¹ <https://turksandarmanians.marmara.edu.tr/tr/amerika-birlesik-devletlerinde-ermeni-faaliyetleri/> (27 Eylül 2020).

Amerika'dan Osmanlı'ya dönen Ermeniler de beraberinde pek çok silah getirmekteydi¹²². Amerikan yazışmalarında Osmanlı'ya silah ve cephane naklinin büyük kentlerden değil Trabzon ve Samsun gibi limanlar aracılığı ile yapıldığı vurgulanmaktadır¹²³. Bu yoğun silah ticaretinde kumpanyalar da etkiliydi. Trabzon vilayetine Paquet kumpanyasına ait bir vapurda 15 Ermeni'nin yanlarında rovelver ve fişek olduğu ihbar edilmiştir¹²⁴.

Amerika'dan yanlarında çok sayıda silah ve fişekle dönen Ermeniler, yakalanmamak için getirdikleri silahları liman harici gümrük idaresi olmayan başka bir mahalde boşaltmaktaydılar¹²⁵. Özellikle Washington'dan Osmanlı'ya ciddi bir silah aktarımı yapılmaktaydı. Manas Kazancıyan adındaki bir Ermeni'nin 2500 lira değerinde silah ve mühimmat sevkiyatı yaptığı istihbarat memurları tarafından bildirilmiştir¹²⁶.

1890'larda isyanlarda başarılı olmayan Ermeniler yabancı devletlere göç etmeye başlamışlardır. Bu devletlerin başında ise Rusya ile Amerika gelmektedir. 1890-1900 yılları arasında yaklaşık 12.000 Ermeni Amerika'ya, 25.000 Ermeni de Rusya'ya göç etmiştir. 19. yüzyılın son evrelerinde Amerika ve Avrupa'ya göç eden Ermeniler, Osmanlı içinde kalan ailelerini de göçe teşvik etmekteydi¹²⁷. Bir diğer belgede Trabzon'dan Rusya'ya üç ay içinde 1500 Ermeni'nin gittiği bildirilmektedir¹²⁸. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren had safhaya ulaşan kaçak yolcu taşıyıcılığı Osmanlı'nın uluslararası alanda saygınlığını zedelemekteydi. Bu illegal faaliyetler ülke güvenliği açısından da tehdit niteliğindedi. Özellikle Ermeni isyanlarının devlet için önemli bir sorun olduğu bu tarihlerde yolcu taşımacılığının fazla olması Babıâli için olumsuz bir durumdu. İsyancıların elebaşları ve komiteciler kumpanyaların desteğiyle rahatlıkla Osmanlı topraklarına girerek devlet ve halk için tehdit oluşturmuyorlardı¹²⁹. Bu nedenle yabancı vapurlar aracılığı ile kaçak olarak Osmanlı topraklarına gelen Ermeniler de geldikleri bölgelere geri gönderilmekteydiler. Özellikle yabancı diyarlardaki

¹²² BOA, ZB, 118/27, 17 Mart 1310 (29 Mart 1894).

¹²³ Özcan, 2007, 100-101.

¹²⁴ BOA, BEO, 307/22984, 25 Teşrinievvel 1309 (6 Kasım 1893).

¹²⁵ BOA, BEO, 321/24062, 22 Teşrinisani 1309 (4 Aralık 1893).

¹²⁶ BOA, A.MKT.MHM, 545/28, H. 1 Cemaziyelahir 1318(26 Eylül 1900).

¹²⁷ Süleyman Uygun, "19. Yüzyılda Anadolu'dan İstanbul'a Olan Mevsimlik Ermeni İşçi Göçleri", *Journal of History Studies*, C.7, S.4, 2015 s.148.

¹²⁸ BOA, A.MKT.MHM, 664/28/5, 13 Ağustos 1907 (26 Ağustos 1907).

¹²⁹ Uygun, 2015a, 287.

komite mensupları ve Osmanlı'dan atılan *Ermeni fesatlarının* gelişi kesin suretle yasaklanmıştır¹³⁰. Yurtdışına giderek bağımsız devlet kurma düşüyle örgütlenen Ermenilerin eşleri, kocalarının Osmanlı topraklarına kabul edilmesi konusunda Sadarete mektup yazsalar da bu istek kabul edilmemiştir. Bu talebe karşılık olarak verilen kararda; göç eden kişilerin Osmanlı tabiiyetinden düşürülüp, kadınların bir daha dönmek üzere eşlerinin yanına gitmesine izin verilmiştir¹³¹.

Ermenilere lojistik sağlama noktasında en etkin kumpanyalardan biri de Fransız Paquet Kumpanyasıydı. Amerika'da bulunan Ermeni komiteleri Osmanlı içlerindeki Ermenilere askeri talim öğrenmede yardımcı olacak resimli kitaplar ve eğitim verecek kişilere verilecek altın ve gümüş madalyayı Paquet Kumpanyası vapuruyla gizlice Samsun'a sokmaya çalışırken yakalanmışlardır. Bu olay üzerine Osmanlı Fransa'dan gelen yolculara pasaport zorunluluğu getirmiş, pasaportsuz olanların Fransa'ya geri gönderileceğini Fransız hükümetine telgrafla bildirmiştir¹³². Özellikle Amerika'dan pek çok sayıda Ermeni ve kaçak silah bu kumpanya aracılığı ile Karadeniz'e getirilmiştir¹³³.

Haik Gazetesi ve Hınçak Komitesi, isyana hazırlanan Ermenileri ABD vatandaşlığı altına girip Osmanlı'ya dönerek isyan faaliyetlerinde bulunmaları için kışkırtmaktaydı¹³⁴. Kışkırtmalar sonucu Ermenilerin bir kısmı Amerikan vatandaşı olmuştur. Ancak bu kişiler Osmanlı'ya geri dönmeye teşebbüs ettiklerinde bir engelle karşılaşmışlardır. Ülke asayişini yıkıcı faaliyetlerde buldurması nedeniyle Osmanlı hükümeti, tabiiyet değiştirenlerin dönüşüne izin vermemiş ve bu konuda Amerika'ya verdiği nota ile Ermenilerin dönüşlerinin Monroe Doktrinine aykırı olduğunu bildirmiştir¹³⁵. Ermenilerin yalnızca yabancı tabiiyetinden çıkmak koşuluyla Osmanlı'ya kabul edilecekleri aksi halde geldikleri noktalara geri gönderilecekleri bildirilmiştir¹³⁶. Gelenler arasında Osmanlı topraklarında ailesi, evi olan ve ticaretle uğraşan kişiler ise yalnızca kefil

¹³⁰ Erbabı fesattan olan Vanlı Bedros ile Marviros'un Batum yoluyla bölgeye geleceği haberi üzerine Trabzon vilayeti bu kişilerin gelmesi durumunda hemen tutuklanmalarını emretmiştir. BOA, DH.TMIK.M, 56/57/2, 14 Temmuz 1314 (28 Temmuz 1898).

¹³¹ Oktay Karaman, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Ordu ve Giresun Kazalarında Ermeniler", *Tarihte Türkler ve Ermeniler: Merkez ve Taşrada Ermeniler Nüfus ve Göç*, C.6, TTK Yayınları, 2014, s. 144.

¹³² BOA, Y. PRK. BŞK. 33/80, H.26 Ramazan 1311 (7 Ekim 1893).

¹³³ BOA, DH. TMIK.M, 73/60, 21, Rebiülahir 1317 (27 Ekim 1899).

¹³⁴ Recep Karacakaya, "Amerika Birleşik Devletleri ve Ermeni Meselesi (1890-1900)", *Tarih Dergisi*, S.46, İstanbul, 2009, s.89.

¹³⁵ Nedim İpek, "Anadolu'dan Amerika'ya Ermeni Göçü", *OTAM*, 6,2, 1995, s.264-265.

¹³⁶ İpek, 1995, 267.

göstermek kaydı ile geriye gönderilememekteydi¹³⁷. Osmanlı'nın ABD pasaportuna sahip olan Ermenilerin dönüşünü yasaklaması, Amerikan basını tarafından hoş karşılanmamış, bu durum Kapitülasyonların ihlali olarak değerlendirilmiştir¹³⁸. Amerika'dan dönmek isteyen Ermenilerin dönüşlerine izin verilmemesi I. Dünya Savaşına kadar Türk- ABD ilişkilerinin bozulmasına neden olmuştur¹³⁹.

Karadeniz'de daha çok Ermeni hareketleri görülürken devletin Batı kesimlerinde Rumların faaliyetleri etkilidir. Yunan Megali İdeası doğrultusunda hareket eden Rumlar silahlanarak Anadolu'da eşkıya hareketleri yapmaktaydı. Daha çok Yunanistan tarafından sağlanan silah tedarikiyle bölge halkını korkutarak iç taraflara kaçmaları ve bölgenin savunmasız kalmasını hedeflemekteydiler¹⁴⁰.

Devletler veya azınlıklarla yaşanan gerginlikler de silah kaçakçılığını tetiklemekteydi. Örneğin Türkler ve Yunanlar arasında yaşanan gerginlik, Marsilya tarafından Yunanistan'a yapılan silah sevkiyatında ciddi bir artış yaşanmasına sebebiyet vermiştir. M. Maritim Kumpanyasının buharlı gemisinde Selanik'te 3 sandık silah yakalanmıştır. Bu silahlara hükümet el koymuş, Fransa seferinin çabalarına rağmen iade etmemiştir. Türk-Yunan savaşı eşliğinde Rumların silah toplamak istediği, Mesajeri Maritim Kumpanya'nın da buna destek olduğu anlaşılmaktadır. Yunanların sahillerde titiz bir şekilde aranması, kaçakçılık faaliyetlerini yürütmek için bir aracı bulmalarının gereği doğurmuş, böylece M. Maritim Kumpanyası Yunanlara sevkiyat konusunda yardımcı olmuştur¹⁴¹.

1.2.2. Ekonomik Nedenler

Osmanlı'nın son dönemlerinde artış gösteren kaçakçılık faaliyetlerinin bir diğer önemli nedeni ekonomik sıkıntılardır. Devletin içinde bulunduğu mali sıkıntılar halk ve devlet görevlilerini etkilediği için çoğu kişi kaçak yollarla kazanç elde etme yoluna gitmekteydi.

Osmanlıya giren yabancı mallar kolaylıkla satılırken yerli mallar yüksek iç gümrüğünden dolayı aynı şekilde satılamamaktaydı. Mallar bir bölgeden diğer

¹³⁷ BOA, DH.TMIK.M, 56/57/3, 15 Temmuz 1314 (25 Temmuz 1898).

¹³⁸ İpek, 1995, 266.

¹³⁹ Uygun, 2015a, 147.

¹⁴⁰ Yapucu, 2006, 179.

¹⁴¹ Uygun, 2015a, 276.

bölgeye geçerken yüksek iç gümrüğü vergileri ödemek zorunda kalınıyordu. Tüccarların kredi olanağı olmaması, sermaye azlığı konusunda yaşanan sıkıntılar ve bilgisizlik gibi nedenlerden ötürü yerli tüccarlar, yabancı tüccarlarla rekabet edemiyordu. Bunun yerine daha kolay olan arabuluculuk, stokçuluk ve kaçakçılık gibi yollara başvurmak zorunda kalıyorlardı¹⁴². Yerli tüccarın Avrupalı tüccar karşısında yaşadığı ekonomik sıkıntılar onları kaçakçılığa zorluyordu. Geçimlerini sağlamak ve varlıklarını devam ettirmek adına karaborsa, kaçak mal taşıma ve stokçuluğa yöneliyorlardı.

Karadeniz’de geçimin zor olmasının nedenlerinden biri de bölgenin dağlık olmasıydı. Tarım alanı az olduğu için bölge nüfuslanamıyordu. Bölgede ziraata uygun ve yeterli tarım alanı olmaması halkın denizciliğe yönelmesine neden olmuştur. Fakat bölgeye vapurların gelmesi ve yaşanan ticari değişimler kayıkçıları olumsuz etkilemiştir. Her zaman taşıyacak yolcu ve eşya bulamayan kayıkçılar geçim sıkıntısı çekmekteydi. Bunlardan bir kısmı Rusya, Bulgaristan ve Romanya’ya giderek buralarda çalışmaya başlamıştır. Fakat bu sefer de boşta kalan kayıklar için harç ödemek zorunda kalmışlardır. Yaşadıkları geçim sıkıntısı kayıkçıları kaçakçılık yapmaya mecbur bırakmıştır. Kaçak eşya ve yolcu taşıyan kayıkçıların amacı 5–10 kuruş kazanmaktan ibaretti. Kayıklarında taşıdıkları ve siyasi emelleri olan Ermenilerin amaçlarını saptayamıyor yalnızca ellerine geçecek parayı düşünüyorlardı. Bu konuyla ilgili Trabzon Valisi: “...*şu filin gayesini idrak etmiş olsalar ona cesaret edemeyecekleri muhtac-ı mülazat değildir...*” şeklinde ifade etmiştir¹⁴³. Aynı şekilde Ermeni kesim arasında da ekonomik etkenler nedeniyle göç edenler veya kaçakçılık yapanlar vardı. 1883 senesinde kurulan ve Osmanlı’daki tütün üretimini denetim altına alan Reji İdaresi¹⁴⁴, tütüne değerinin altında fiyat vermesi, borçlanma konusunda üreticiye yardımcı olmaması ve baskılarından dolayı tütün üreticilerini göçe yöneltmiştir. Bu doğrultuda tütünle yaşamını sağlayan 200 Ermeni, Trabzon’dan Rusya’ya göç etmiştir¹⁴⁵.

¹⁴² Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, s.178-179.

¹⁴³ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

¹⁴⁴ Filiz Dıġırođlu, “Samsun Reji İdaresi”, *Samsun Sempozyumu*, C.3, Samsun Valiliği, Samsun, 2011, s.393.

¹⁴⁵ Quataert, 2017, 51.

Ermeniler arasında da ekonomik endişelerden ötürü Rusya'ya çalışmak için gidenler vardı. Bu kişiler senede birkaç kere geriye dönerek ailelerini ziyaret etmekteydi. Kaçakçılığın artmasıyla birlikte bu kişilerin gelip gitmesi sıkıntılı bir hâl almış oldu. Yasaklamalar, onları da aileleriyle görüşmek maksadı ile gizli bir şekilde gelmeye mecbur bırakmıştır. Tahkikat memuru bu kişilerin fesat düşünceli kişilerle karıştırılmaması gerektiği konusunda devlet memurlarını uyarmıştır¹⁴⁶. Amerika, Avrupa ve Bulgaristan'a giden Ermeniler arasında komiteciler dışında para kazanma amacıyla gidenler de mevcuttu. İki grup arasında siyasi faaliyetler için mi yoksa ekonomik kaygılar için mi gidildiği arasında ayırım yapmak oldukça zorlayıcıdır.

Rus temsilcileri, fakirlik ve sefaletin Osmanlı tebaasını Rusya tarafına göçe yönelttiğini belirtmiştir. Yerel halk, Osmanlı içlerinden temin ettikleri ürünleri Rusya'da satarak ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Bölge halkının göç etmesindeki en büyük etken toprak koşullarıydı. Geçimini sağlamakta zorluk çeken Osmanlı tebaası mevsimlik işçi olarak Rusya'ya gitmekteydi. Rusya'ya yapılan iş göçü kaçak geçişlerin sayısını da artırmıştır. Gümrüklerde kontrollerin zayıf olması da bu artışın sebeplerinden biriydi. Yalnızca Murgul Vadisi üzerinden kaçak yollarla Rusya'ya geçen kişi sayısı 7.000-8.000 bine ulaşmaktaydı. Bu yoğun iş göçlerinin sebeplerinden biri de Rusların sınırda yaşayan Osmanlı ahalisinden az miktarda vergi almasıydı¹⁴⁷.

Maaşlarını alamayan memurlar geçimlerini sağlayabilmek için kaçakçılığa başvurmuşlardır¹⁴⁸. Osmanlı Devleti son dönemlerinde yaşadığı ekonomik sıkıntılardan dolayı askeri ve sivil personellerinin maaşlarını geç ve düzensiz bir şekilde ödemekteydi. Maaşı geciken personel kaçakçılık yaparak temin edemedikleri maaşı bu yolla telafi etmekteydiler¹⁴⁹.

Kaçakçılığın önlenmesi ile görevli olan tarassud kayıklarının reisleri de zaman zaman kaçakçılık faaliyetlerine karışmakta veya sessiz kalmaktaydı. Devlet hazinesine oldukça para sarf ettiren tarassud kayıkları beklenen performansı

¹⁴⁶ BOA, BEO, 3209/240623/3, 11 Şubat 1323 (24 Şubat 1908).

¹⁴⁷ Resul Turan, *Çarlık Rusyası Döneminde Batum Vilayeti (1878-1914)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, s.108-109.

¹⁴⁸ Mehmet Başaran, Ali Özçelik, "Ege Adaları Menşeli Rum Çetelerinin Eşkivalık ve Kaçakçılık Faaliyetleri (XIX. Yüzyılın İkinci Yarısından XX. Yüzyılın İlk Çeyreğine)" *İzmir Araştırmaları Dergisi*, Aralık 2019, s.92.

¹⁴⁹ Quataert, 2017, 50.

sergileyememişlerdir. Tarassud kayıklarının reis ve tayfaları 700 kuruşluk bir maaş almaktaydılar. Bu miktarla geçimlerini sağlamaları oldukça güçtü. Bu nedenle kaçakçıları yakaladıklarında bir aylık maaşları kadar rüşvet verildiğinde bunu kabul ederek kaçakçıları serbest bırakıyorlardı. Bazen de kaçakçılara mukavemet göstermeye cesaret edemiyorlardı. Diğer bir engel ise kaçakçıların kayık reis ve tayfalarından birinin akrabası çıkmasından dolayı serbest bırakılması şeklinde sonuçlanıyordu. Yakalanan kişiler de mahkemece berat ettiriliyor yahut az bir ceza ile kurtuluyorlardı. Bazen hapse atılsalar dahi bu mahkûmiyet cezası kısa süreli olduğu için caydırıcı özelliğe sahip değildi. Verilen cezalar kaçakçıları korkutmuyor, yaptıkları işlerden geri durmalarını sağlamıyordu Verilen diğer cezalar ise sefere çıkmaktan men etme ve reislerin kayıklarının karaya çıkartılarak resmi evraklarının ellerinden alınmasıydı. Fakat bu da geçici bir müddet olduğu için fayda sağlamamıştır. Bölge kayıkçılarının yaşam biçimi haline getirdiği kaçakçılığın tümüyle engellenemeyeceği yerel yetkililer tarafından bilinen bir gerçektir. Merkez Canik ve Lazistan sancaklarına sahilde gidip gelecek hızlı hareket eden üç adet istimbot gönderilmesini isteyen Trabzon Valisi Reşid Paşa, kaçakçılık noktasında bundan başka bir şey yapılamayacağını ve tarassud kayıklarından menfaat beklemenin beyhude olduğunu belirtmiştir. Valiye göre bu kayıkların hazineye zarardan başka bir getirisi yoktu. Kaçakçılara verilecek cezalar arasında en etkili olacak olanın ise sahile uzak olan noktalara (Kastamonu, Sivas gibi) sürgün edilmeleri¹⁵⁰.

Kaçakçılığın bir diğer nedeni ise vergi denetim unsurlarından kaçınma isteği¹⁵¹. Gerek yerli gerekse yabancı tüccarlar kaçakçılığı gümrük işlemlerinden sıyrılmanın bir yolu olarak görmüşlerdir¹⁵². Kısaca özetlemek gerekirse kaçakçılığın 5 ana nedeni vardır. Bunlar; Komitacı faaliyetler yürütmede yardımcı olması, geçim sıkıntısı, daha az vergi ödeme isteği, ihracı yasak olan mallara ulaşma ve kâr elde etmektir.

¹⁵⁰ BOA, HR.TH, 322/48/5, 20 Teşrinievvel 1321 (2 Kasım 1905).

¹⁵¹ Pedani, 2008, 163.

¹⁵² Hamzaoğlu, 2019, 37.

1.3. SİLAH KAÇAKÇILIĞI

İnsanlar tarih boyunca güvenlik nedeniyle silahlara bağımlıydılar. Önceleri bu durum avlanma ihtiyaçları ve savunma için kullanılırken zamanla saldırı için de kullanılmaya başlamıştır. Özellikle barutun icadı silah kullanımına farklı bir boyut kazandırmıştır. Devletin güvenliğini sağlamada kullanılan silah, aynı zamanda güvenliği tehdit eden bir unsurdur. Bu nedenle 1524 tarihli *Mısır Kanunnamesi*'nde hükümet çalışanları dışındaki kişilerin silah taşınması yasaklanmıştır. Ayrıca silah üretimi de yalnızca devlet eline bırakılmıştır. Bu yasaklamalar kaçakçılığı da beraberinde getirmiştir. Oldukça kazançlı bir iş olan silah kaçakçılığı, hem yerel hem de yabancı tüccar için önemli bir gelir kaynağı olmuştur¹⁵³.

Silah ticareti ve silahların kaçak yollarla tedariki tarih boyunca devletler için hassas bir konu olmuştur. 19. yüzyılda kullanımı ve yaygınlaşması noktasında önemli gelişmeler yaşanan silah ve ticareti, Osmanlı gibi geniş coğrafyaya sahip devletler için büyük önem taşımaktaydı. Sahip olduğu toprakları korumak için bu ticaretin önüne geçmeye çalışan Osmanlı Devleti, varlığını sürdürdüğü son yıllarında bu konunun takibatı üzerinde sıkıca durmuş, konuyla bağlantılı pek çok yazışma yapmıştır¹⁵⁴.

Kaçırılan diğer metallerden farklı olarak silah, devleti uğrattığı ekonomik zarar dışında yaralanma ve ölümlerle sonuçlanabilecek eşkıya hareketlerine de neden olmaktadır. Yakıcı ve yanıcı hasar verme özelliği dolayısıyla kitleleri imha edebilecek güçte olan silah ve patlayıcı maddeler en tehlikeli kaçakçılık türü arasında yer almıştır¹⁵⁵.

Kaçakçılıkta yükte hafif, pahada ağır olan ürünler daha çok tercih edilmekteydi. Silah bu ürünler arasında en cazip olanıydı. Ateşli silahların saklanması da taşınması da kolaydı¹⁵⁶. Bölge halkının karakteristik olarak silaha olan merakı, güçlü devletlerin Osmanlı içlerindeki azınlıkları silahlandırma arzusu

¹⁵³ Selim Hilmi Özkan, "Arms Smuggling across Ottoman Borders in the Second Half on the 19th Century", *Journal of Balkan and Eastern Studies*, C.18, S.3, 2016, s.297-298.

¹⁵⁴ Durmuş Akalın, "Kızıldeniz'de Cibuti Üzerinden Yapılan Silah Kaçakçılığının Yemen'e Etkileri ve Osmanlı Devleti (1898-1914)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.34, S.58, 2015, s.656.

¹⁵⁵ Kubilay Hamzaoğlu, *Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık (1855-1908)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2019, s.59.

¹⁵⁶ Özkan, 2016, 299.

gibi nedenler de Karadeniz’de silah kaçakçılığını yaygın hale getirmiştir¹⁵⁷. Bölgede silah kaçakçılığının günden güne artış gösterdiği belgelerden anlaşılmaktadır. Hatta bu durumla ilgili Dâhiliye Nezaretine yapılan tahkikatların neden bir sonuca ulaşamadığı ve tahkikatta görev alan memurların isimleri sorulmuştur¹⁵⁸.

Kaçakçılıkla ilgili belgelerde yoğun olarak görülen silahlar; martini, gırıra, moldovan, mavizer, rovelver, tabanca gibi silahlardı. Bunun yanında fişek, mermi kovani, top, barut gibi mühimmatlar da sık görülmektedir.

Tablo 3: 1879 Yılında Gümrükten Kaçırılırken Yakalanarak Müsadere Edilen Rovellerar

Cins	Ceviz Saplı Demir	Siyah Saplı Demir	Siyah Saplı Ma’dem	Beyaz Ma’dem Demir	Siyah Demir Sagır	Evvelce takdim olunan
Adet	71	25	7	9	11	32
Toplam	155					

Kaynak: BOA, Y.PRK.ML, 1/79, H.15 Zilhicce 1296 (30 Kasım 1879).

Tablo 3’de görüldüğü üzere bazı zamanlarda yüksek miktarda silah nakliyatı yapılmaktaydı. Gümrükte yakalanan toplam 155 silah müsadere edilerek Mabeyne takdim olunmuş ve silahların cins ve isimlerini gösteren bir cetvel sunulmuştur.

Hasan Mahmud ve Hüseyin kaptanların idaresinde olan Şahin isimli yelkenlinin Sünne’den Trabzon ve Sinop civarlarına silah getirdiği Sünne şehbenderliğinden Hariciye Nezaretine ihbar edilmiştir. İhbarı yapan Sünne baş şehbenderliği gemide ikişer adet martini tüfeği olduğunu bildirmiştir. Sürmeneli esnafın da yardımının olduğu anlaşılan silahlar, Kalas’da 50-60 franga satılırken Osmanlı’ya ithallerinde ise 15-20 liraya satılmaktaydı. Hariciye Nezareti bölgede görev yapan Osmanlı memurlardan, Mustafa ve Hacı Hüseyin’in kaçakçılığın ne şekilde yaptığı ile ilgili sorguya çekilmeleri istemişti¹⁵⁹. Silah kaçakçılığında büyük bir rant ve kâr elde edildiği açıktır. Bu kârlı alışverişten faydalanmak

¹⁵⁷ Davut Hut, “Rize’de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı”, *Rize Defteri 3*, Rize Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s.40.

¹⁵⁸ BOA, BEO, 2864/214743, 20 Haziran 1322 (3 Temmuz 1906).

¹⁵⁹ BOA, DH.MKT, 912/85/6, 17 Kanunisani 1320 (30 Ocak 1905).

isteyen esnaf da silah kaçakçılığına tepkisiz kalmamıştır. Kaçakçılıktan elde edilen maddi kazancın kaçakçılığı kapsam olarak büyüttüğü açıktır. Maddi kazanç, suç şebekelerine dâhil olan meslekler yelpazesini artırmaktaydı.

Şehbenderhanenin ihbarı üzerine sandal limana demir atmadan önce tarassud filikaları polis ve jandarmalar tarafından tutulmuş ve gizli yerleri sökülerek silah aranmıştır. Yapılan arama sonucunda gemide silah bulunamamıştır. Ancak yine de olayın üzerinde durularak derin bir tahkikata başlanmıştır. Konu ile ilgili pek çok kişinin ifadesine başvurulmuştur. Sürmene'den Kadaklıoğlu Yusuf Kaptan, silah ithal ve ihracından haberi olmadığını söyleyerek suçlamaları inkâr etmiştir. Sürmene'nin Hamados karyesinden Ayanoğlu Yusuf bin Yakub ise ifadesinde Mehmet ve Hüseyin kaptanların elma yüküyle Sünne'ye gelip elmayı orada satarak dönüşte gemilerine silah doldurduğunu bildirmiştir. Yine aynı karyeden Sancaktaroğlu Mehmet bin Hacı Yusuf ve Çınaroğlu Mehmet kaptanla damadı Topçuoğlu Musa'nın kaptanlara 3 er Napolyon altınına silah ve tüfek sattığı Romanya'dan bildirilmiştir. Mehmet ve Hüseyin kaptanlardan başka Romanya'dan aynı şekilde silah taşımacılığı yapan başka sandalcıların olduğu da bildirilmiştir. Küçükoğlu Mehmet'in ifadesinde ise Mehmed ve Hüseyin kaptanların balıkçılık için denizde oldukları sırada gece 5-6 sularında limana yanaşan yelkenli küçük bir kayığa doğru gittikleri, gece vakti bu gibi küçük bir filikanın gemiye yanaşmasının nedeninin silah kaçırması olabileceğini söylemiştir. Sabahleyin Sürmene limanında demir atmış şekilde beklemesi de gece görülen geminin Şahin-i Bahri namındaki gemi olduğunu kanıtlamıştır. Yapılan tahkikat sonucunda Mehmet ve Hüseyin kaptanların kaçakçılık yaptığı, gittikleri seferlerden dönerken yanlarında hasırlara sarılı bir şekilde silah ve tüfek getirdikleri ortaya çıkmıştır. İhbar edilen ve nereden alındığı bilinmeyen silahların Romanya'dan temin edildiği de bu ayrıntılı araştırma sonucunda öğrenilmiştir. Polis ve jandarmalar tarafından yapılan aramada gemide silah bulunmamasının nedeninin ise silahların açık sularda filikalar aracılığı ile diğer mevkilere taşınmasından kaynaklı olduğu ortaya çıkmıştır. Giresun'un Keşap nahiyesinden İbrahim adında birinin taşıdığı elma yüküyle birlikte silahları geçici olarak sandalına alıp Keşap sahiline

çıkardığı anlaşılmıştır. Kaçakçı kaptanlar Mehmed ve Hüseyin ile beraber onlara yardım eden sandalcı İbrahim tutuklanarak mahkemeye gönderilmiştir¹⁶⁰.

Amerika'dan dönen, Ermeniler de, yanlarında toplu olarak silah getirmektedir. Bu silahların gümrüklerde yakalanmaması için iskeleye gelmeden farklı bölgelerde aktarımları yapılmaktaydı¹⁶¹. Kaçak olarak silah ithalatı yapan ve ihtilal niyetinde olduğu ihbar edilen Hosrof Kasabyan güvenlik açısından yakalanmıştır¹⁶².

Her ne kadar resmi olarak kaçakçılığa karşı duruyor gibi olsalar da Batılı devletler de bu illegal ticaretten yararlanmışlardır¹⁶³. Devletler veya azınlıklarla yaşanan gerginlikler silah kaçakçılığını tetiklemiştir. Örneğin, Türkler ve Yunanlar arasında yaşanan gerginlik, Marsilya tarafından Yunanistan'a yapılan silah sevkiyatında ciddi bir artış yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın buharlı gemisinde Selanik'te 3 sandık silah yakalanmıştır. Bu silahlara hükümet el koymuş, Fransa sefirinin çabalarına rağmen iade etmemiştir. Türk-Yunan savaşı eşliğinde Rumların silah toplamak istediği, Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın da buna destek olduğu anlaşılmaktadır. Yunanların sahillerde daha titiz bir şekilde aranması araya bir aracı koyma gereği doğurmuş, böylece kumpanya bu rolü üstlenerek Yunanlara sevkiyat konusunda yardımcı olmuştur¹⁶⁴. Silah kaçakçılığının önemli bir kısmının vapur kumpanyaları aracılığı ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Kumpanyalar bölgede yer alan ahaliyle işbirliği içinde hareket etmekteydi¹⁶⁵.

Silah kaçakçılığı, zamanla devletin sosyal dokusu ve güvenliğini tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Bu bağlamda devletin son dönemlerinde karşılaştığı tehlikeli sorunların arasında yer almıştır. Silah kaçakçılığı, siyasi ve sosyal boyutu dışında, vergi gelirlerinde önemli kayıplara yol açtığından dolayı ekonomik olarak da devleti zarara uğratan bir unsurdur. Gerek toplum gerekse devlet nezdinde pek

¹⁶⁰ BOA, DH.MKT, 912/85/11, 22 Mart 1321 (4 Nisan 1905).

¹⁶¹ BOA, ZB, 118/27, 17 Mart 1310 (29 Mart 1894).

¹⁶² BOA, DH.EUM.2.Şb, 5/58/12, 21 Şubat 1330(6 Mart 1915).

¹⁶³ Özkan, 2016, 308.

¹⁶⁴ Uygun, 2015a, 276.

¹⁶⁵ İstanbul'dan Trabzon'a gelen Nemçe Kumpanyası vapuru yolcularından Trabzon'un Şarlı nahiyesi ahalisinden Osman'ın eşyaları arasında 94 adet boş Martini fişegi kovani ile 2 kilo barut ve Vakfikebir ahalisinden Mevlüd'ün eşyaları arasında 2 Yunan gırra tüfeği ile 47 kovani ve vapurda kime ait olduğu anlaşılamayan 3 adet tüfek ile 1 Yunan mavizeri bulunmuştur. BOA, ZB, 23/99, 19 Kanunisani 1323 (1 Şubat 1908).

çok açıdan zarara yol açan silah kaçakçılığı, Osmanlı için en çok dikkate alınan kaçakçılık türü olmuştur. Devletin neredeyse her döneminde mevcut olan bu kaçakçılık türünde de diğer kaçakçılık çeşitleri gibi 19. yüzyıldan itibaren büyük artış yaşandığı anlaşılmaktadır. Bu artışın sebepleri ve devletin almaya çalıştığı önlemler ilerleyen bölümlerde ele alınacaktır.

1.4. İNSAN KAÇAKÇILIĞI

Göç hareketleri, devletler tarafından toplum düzenini bozan bir unsur olarak kabul edilmiş ve sınırlarını korumak adına bu faaliyetin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu durum kişileri göç etmek için kaçak/illegal yollara başvurmak zorunda bırakmıştır. Kişiler, belirledikleri ülkeye gidebilmek için maddi bir menfaat karşılığında kendilerini oraya götürecek kişi veya örgütlerle anlaşarak istedikleri yerlere kaçak suretle gitme yoluna girmişlerdir¹⁶⁶.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve akabinde buharlı gemilerin yoğun olarak sefere başlamasıyla birlikte liman kentlerinde canlılık meydana gelmiştir. Bu canlılık beraberinde liman kentleri arasında iç göç, uluslararası alanda ise dış göçe neden olmuştur. Yapılan iç göç temelde ekonomik kaygılardan kaynaklanmaktayken dış göç ise ekonomik nedenlerin yanı sıra siyasi amaçlar taşımaktaydı. 19. yüzyılın ikinci evresinde Rum ve Ermeniler başta olmak üzere Osmanlı'daki azınlıklar, büyük devletlerin desteği ile isyan hareketlerine girişmiştir. Azınlıklara gerekli olan teçhizatı sağlama noktasında kumpanyalar önemli bir yer tutmuştur. Kumpanyalar, silah-yolcu taşımada ve iletişimde isyancılara yardımcı olmuştur. Kumpanyalar, suça karışmış olan Ermenileri Osmanlı dışına çıkarırken, farklı ülkelerde bulunan pek çok komiteciyi de Anadolu'ya getirmişlerdir¹⁶⁷.

Osmanlı Devleti, son dönemlerinde gerek ekonomik gerekse siyasi nedenlerden dolayı dışarıya büyük oranda göç vermiştir. Nüfusu bir zenginlik olarak gören Osmanlı, özellikle 19. yüzyıl sonlarına doğru iyice artış gösteren göç hareketlerine karşı pek çok tedbir almış, ancak yine de bu göçü

¹⁶⁶ Busenaz Bahadır, *Türk Hukuku'nda Göçmen Kaçakçılığı Suçu TCK md.79*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 2019, s.1.

¹⁶⁷ Uygun, 2015a, 271.

engelleyememiştir. Göç hareketlerindeki artışın en etkin nedenlerinden biri de nakliyat şirketlerinin kaçak yolcu taşımada birbiri ile yarışır halde olmalarıydı¹⁶⁸.

Osmanlı Devleti'nin giderek artış gösteren göçlerin önüne geçebilmek için aldığı tedbirlerden biri 1867 tarihli Pasaport Nizamnamesidir. Nizamnamenin ilk maddesi; “*Memaliki mahruse-i şahaneye dâhil olmak veyahut harice çıkmak ve yahut dâhili memlekette geşt-ü güzâr etmek arzusunda bulunan her kim olur ise olsun memur-ı hakikisi tarafından usul ve kaideye muvafik bir kıta pasaport ahzına mecbur ola*¹⁶⁹” şeklindedir. Böylece giriş çıkışlar izne tabi tutulmuştur. Ancak bu durum kaçakçılığı engelleyememiş, devlet bu konuda tedbir, yasak ve denetimleri artırdıkça kaçakçılık daha cazip hale gelmiştir¹⁷⁰.

Kumpanyaların yanı sıra yerel denizciler de kaçak yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Trabzonlu Hasan Lazoğlu namındaki reis, Batum iskelesinden Çerkez sahiline giderken yakalanmış, gemisinde top ve kaçak eşya bulunmuştur. Bir başka kaptan Alman kayığı ile Batum ve Çerkez iskelelerine iki kıt'a top ve tuz kaçırırken yakalanmıştır. İki kayıkta da taşıdıkları kaçak eşyanın yanında bir de Çerkezler bulunmaktaydı¹⁷¹. Özetle Lazistan sancağı ve Batum arasında gemiciler vasıtasıyla pasaportsuz yolcu ve eşya taşınmaktaydı. Gemi reislerinin pasaportsuz yolcu taşınması ve kaçak eşya naklinin son bulması için tedbirler alınması gerektiği konusunda görevliler uyarılmıştır¹⁷².

Karadeniz'de kaçak yolcu geçişlerinde yaşanan artışın en önemli etkenlerinden biri de Rusya'nın ekonomik gelişimi sonrasında ortaya çıkan iş gücü açığını Osmanlı Ortodoks ve Rumlarını kendine çekerek kapatma çabasıdır. Rusların 19. yüzyılda sahip olduğu Osmanlı gayrimüslimlerini kendine çekme politikasının altında yatan sebeplerden biri bu iş gücü açığıdır. Rusya, kalifiye işçi ihtiyacını Osmanlı'da ekonomik açıdan zor durumda olan, arazi sahibi olmayan ve geçimini sağlayamayan kişiler aracılığı ile karşılamak istemiştir. Özellikle Kırım Savaşı sonrasında Osmanlı tebaası üzerindeki göç baskılarını artırmıştır.

¹⁶⁸ Uygun, 2015a, 126.

¹⁶⁹ Belkıs Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006, s. 32.

¹⁷⁰ Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK Yayınları, Ankara, 2020, s.199.

¹⁷¹ BOA, A.M, 8/84, 29 Zilhicce 1266 (5 Kasım 1850).

¹⁷² BOA, A.MKT.MHM, 614/2/13, 6 Şubat 1312 (18 Şubat 1897).

Bunun ana nedeni Rusya'dan ayrılan Çerkez nüfusunun boşalttıkları arazileri kalkındırma isteğidir. Rusya'nın Karadeniz üzerinde yürüttüğü göç hareketinin en önemli temsilcileri ise konsoloslardı. Özellikle Samsun ve Trabzon konsolosları, Osmanlı gayrimüslimlerini Rusya'ya göç ettirmek için çeşitli propaganda faaliyetleri yürütmüştür¹⁷³.

Rusya, her ne kadar işgücü açığını Ermeni ve Rumlarla kapatmaya çalışsa da yine de topraklarına yapılan göçü kontrol altında tutmak istemiştir. Bu nedenle topraklarına gelen göçmen miktarının Rusya'nın isteği dışında yükseldiği zamanlarda göç yolunu kapatmayı tercih etmiştir. Rus elçiliğinin Hariciye Nezaretine yazdığı yazıda kendi topraklarına yoğun bir Ermeni göçü olduğunu ve bundan çekindiklerinden bahsetmiştir. Elçilikten gelen ifadeye göre, Samsun civarındaki Ermeniler bölge memurları tarafından göçe zorlanmış ve bunun sonucu olarak Samsun'dan Rusya'ya üç ay içinde 1500 kişinin göç ettiği ifade edilmiştir. Konsolos, kiradıkları yelkenli kayıklarla gizlice Rusya'ya kaçan şahısların bu hareketin bazı teşebbüslere yol açabileceğinden endişe duyduğunu belirtmiştir. Bu durumun kendilerini zora sokacağını bu nedenle de bu göç hareketinin önüne geçilmesi gerektiği Hariciye Nezaretine yazılmıştır. Konuyla ilgili Samsun'un uyarılması ve gerekli önlemlerin alınması istenmiştir¹⁷⁴.

Rusya'ya göç eden Ermenilerin yalnızca Karadeniz'dekilerle sınırlı olmadığı anlaşılmaktadır. Belgelere bakıldığında bu hareketin içine Bitlis, Ahlat civarındaki Ermenilerin katıldığı da anlaşılmaktadır. Ahlat'tan Rusya'ya 2'si kadın 3'ü çocuk olmak üzere 95 Ermeni'nin gece saat 5 raddelerinde sınır boyunda yakalandığı ancak kılavuzları ile silahlı 5 kişinin kaçtığı bildirilmiştir. Aynı şekilde Van ve Erzurum'da da benzer şekilde hareketlere rastlanmıştır. Söz konusu vilayetler tarafından bu durum nazarı dikkate alınmamıştır¹⁷⁵. İlerleyen belgelerden kaçak kişilerin üçünün yakalandığı ancak rehberlerinin yakalanamadığı anlaşılmaktadır¹⁷⁶.

Söz konusu yılları kapsayan dönemlerde Trabzon valisi Kadri Bey, kaçakçılık ile sıkı bir mücadeleye girişmiştir. Gayri resmi olarak Rus konsolosuna

¹⁷³ Eyüp Şimşek, "On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Bölgesi'nden Rusya'ya Yapılan Göçler Üzerine Bazı Gözlemler", *TAD*, C. 36, S. 62, Ankara, 2017, s. 251-252-254.

¹⁷⁴ BOA, A.MKT.MHM, 664/28/4, (21 Ağustos 1907).

¹⁷⁵ BOA, A.MKT.MHM, 664/28/7, (3 Ekim 1907).

¹⁷⁶ BOA, A.MKT.MHM, 664/28/9, (12 Ekim 1907).

müracaat etmiş ve bizzat Batum'a giderek bu konuyla ilgili hükümet memurları ile görüşmeler gerçekleştirmiştir. Vali, Batum şebenderliğine iki memleket arasında altmıştan fazla kaçakçının gidip geldiğini, pasaportsuz yakalanan kişilerin konsoloslar vasıtası ile Rusya'dan geldiyse Rusya'ya, Osmanlı topraklarından gittiyse de Osmanlı'ya geri gönderilmesi gerektiğini söylemiştir. Kasten veya silah zoruyla yakalanan kişilerin ise Rusya tarafından iade olunmadığı ve bunun duyulmasının kaçakçıları cesaretlendireceği konusunda sefarethaneyi uyarmıştır¹⁷⁷. Rusya memurlarının bu kaçakçıları teslim konusunda bazı zamanlarda zorluk çıkarması, bu kişileri iş gücü açığını kapatmak maksadıyla topraklarında tutmasına bağlanabilir.

1.5. KAÇAKÇILIĞI KOLAYLAŞTIRAN UNSURLAR

1.5.1. Coğrafi Konumun Kaçakçılığa Etkisi

Antik çağlardan beri coğrafi konumu, deniz taşımacılığı ve ticari yolların kesiştiği noktada olması gibi nedenlerden ötürü Doğu Karadeniz gözde bir alan olmuştur¹⁷⁸. Artvin, Rize, Trabzon, Giresun, Bayburt ve Gümüşhane'yi kapsayan Doğu Karadeniz'in kıyı kesimi dar, iç bölgesinde yer alan dağları ise yüksektir. Bu da iç ve kıyı kesimleri arasındaki ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. İrili ufaklı pek çok liman ve iskeleyi bünyesinde barındıran Karadeniz'in oldukça sert ve dalgalı olması da aynı şekilde deniz ticaretini olumsuz etkilemiştir¹⁷⁹.

Karadeniz, hemen her mevsim dalgalı ve fırtınalı bir deniz olmasına karşın, gemilerin sığınabileceği güvenilir liman ve iskele sayısı azdı. Karadeniz'in dik dağlarından gelen akarsuların denize getirdiği kum, sahilin derinliğini azaltmaktaydı. Bu durum gemilerin nehir ağızlarından kıyaya yanaşmasını engellemekteydi¹⁸⁰. Yüksek ve sıralı dağları, engebeli arazisi nedeniyle iç ve kıyı bölgeleri arasındaki ulaşım gücünü¹⁸¹. Bu coğrafi yapı, bölge halkının taşımacılıkta denize yönelmesine sebebiyet vermiştir. Karadeniz'in diğer bölgelerle bağlantısı

¹⁷⁷ BOA, BEO, 2864/214743, (9 Eylül 1318) 22 Eylül 1902.

¹⁷⁸ Coşkun Erüz, Emre Peşman, Ercan Köse, "Trabzon, Hyssus Limanı (Sürmene-Araklı) ve Paraskalmion (çapar) Teknesinin Zamansal Değişimi" *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.543.

¹⁷⁹ Aydın, 2016, 1.

¹⁸⁰ Aydın, 2016, 103.

¹⁸¹ Remzi Fışkın, Ali Yasin Kaya, İsmail Balık, "1940-1980 Dönemi Karadeniz Bölgesi Denizyolu Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.338.

deniz vasıtasıyla yapılmıştır. Ait olduğu coğrafyanın özellikleri, Karadeniz’de denizciliğin öneminin arttırmış ve gemiciliğin bir geçim kaynağı olarak kullanılmasına sebep olmuştur¹⁸².

Bölgede denizcilik kültürünün gelişmesinin bir diğer sebebi ise Karadeniz’de özellikle doğuya doğru gidildikçe tarım alanlarının miktarının azalmasıydı. Bu nedenle Doğu Karadeniz’de yetişen ürünler ancak mahalli ihtiyacı karşılayacak düzeydeydi. Bu durum 1850’li yıllardan itibaren gerek devlet gerekse halk nezdinde sıkıntılı bir hâl almıştır¹⁸³. Geçim sıkıntısı yaşayan bölge halkından gemicilikle uğraşanlar, yaygın olarak kayıklarıyla kaçak emtia taşıyıcılığı yapmaktaydı¹⁸⁴. Bu durumun temel sebebi değişen şartlara uyum sağlayamayan Karadeniz gemicilerinin yasal yollarla yeteri kadar para kazanmanın oldukça zor olmasıdır.

Karadeniz’in sahip olduğu coğrafi konumu geçim alanlarını daralttığı gibi güvenliğin sağlanmasını da önlemekteydi. Deniz üzerinden yapılan kaçakçılığı önlemek üzere hükümet tarafından bölgeye gönderilen vapurlar, çetin Karadeniz şartlarına uyum sağlamada zorlanmaktaydı. Küçük veya yeterince hızlı olmayan vapurlar, oldukça zorlu olan Karadeniz’de varlıklarını devam ettirme konusunda başarılı olamıyorlardı. Bu gibi durumlarda Bahriye Nezaretine mevcut olan vapurların bölgeye uyum sağlayamadığı ile ilgili yazılar yazılarak yeni vapur temini istenmekteydi. Ermeni bozgunculuğunun önüne geçebilmek için Ordu, Giresun, Sürmene iskeleleri arasını denetlemesi için gönderilen üç vapurun ikisinin bölge denizine dayanıklı olmadığı ve küçük olduğu anlaşılmıştır¹⁸⁵. Duyunu Umumiye Komisyonu tarafından yapılan müracaatta, üç vapurdan Trabzon ile Mesut isimli olanların ufak ve köhne olmaları nedeniyle deniz şartlarına uyum sağlayamadıkları belirtilmiş; vilayetin teftişi ve kaçakçılığın engellenmesi için bu iki vapur yerine bölgenin denizine uyumlu seri hareket eden bir vapurun gönderilmesi gerektiği söylenmiştir. Yine talep üzerine istenen kırk nefer zabitanın da istihdam edilmesi gerektiği bildirilmiştir¹⁸⁶.

¹⁸² Ekinci, 2013, 21.

¹⁸³ Şimşek, 2017, 256.

¹⁸⁴ Hut, 2016, 31.

¹⁸⁵ BOA, BEO, 284/21237/1, 16 Eylül 1309 (28 Eylül 1893).

¹⁸⁶ BOA, BEO, 284/212372, 11 Eylül 1309 (23 Eylül 1893).

Karadeniz'in kuzey ve doğu taraflarından esen rüzgârlara açık konumda olan limanlarında, denizin dalgalı ve rüzgârlı olduğu günlerde gemiler sefer yapamamaktaydı. Bu durum bazı zamanlarda günlerce devam eder, kıyı ile gemiler arasında bağlantı kesilirdi. Nehirlerin taşıdığı malzemeler ile deniz kumla dolar, fırtınalardan sonra limanların derinliği deđişirdi¹⁸⁷. Bu durum büyük ticaret faaliyetlerini karşılamak amacıyla tasarlanan buharlı gemilerin bölgenin sığ limanlarına yanaşmasını güç duruma düşürmekteydi. Buharlı gemilerin bu açığına ise yelkenli gemiler kapatılmaktaydı. Büyük gemilerin yapamadığı yükleme-boşaltma işlemi yelkenli gemiler aracılığı ile yapılmaktaydı. Limana yanaşamayan büyük gemiler açıkta demirleyerek taşıdığı eşya ve yolcuları *mavna*, *çapar* veya *preme* adı verilen teknelere boşaltılmaktaydı¹⁸⁸. Ancak, limanların durumu yalnızca büyük tonajlı gemiler için değil, aynı zamanda küçük tonajlılar için de tehlike arz etmekteydi. Kayıklarla yapılan taşımacılıkta havanın sakin olduğu zamanlarda boşaltım işlemi hızla yapılırken rüzgârlı havada gerek mallar gerekse yolcular günlerde kayıklarda bekletilmekteydi. Artvin'de Borçka üzerinden Batum'a mal ve yolcu taşıyan kayıkçıların boşaltım işlemi suyun akış yönü doğrultusunda hareket edildiğinde 2 saat sürerken dönüşler akış yönünün tersi istikametinde olduğundan en iyi ihtimalle 5 saat sürmekteydi¹⁸⁹.

Olumsuz hava koşulları kaçakçılık faaliyetlerinde de aksamalara neden olmaktadır. Fırtınalı zamanlarda taşıdıkları yük ve yolcularla denizde seyir halinde olan kaçakçılar kıyıya yanaşmak durumunda kalıyorlardı. 27 Ermeni'yi kaçak olarak taşıyan Kerim reis, Soğuksu taraflarında fırtınanın başlamasıyla birlikte karaya çıkmak zorunda kalmıştır. Kaçakçılık yaparken fırtınaya yakalanan gemi reisleri kıyıya yanaşarak kayıklarındaki kaçak yolcuları bölgenin saklanmaya müsait olan ormanlarına götürmekte ve havanın düzelmesini beklemekteydi¹⁹⁰. Plan dışında gerçekleşen bu gibi durumlar kaçakçıların yakalanmasına sebebiyet vermektedir.

¹⁸⁷ Yılmaz, 2013b, 183.

¹⁸⁸ Kemal Saylan, "XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 19, 2015, s.235.

¹⁸⁹ Ahmet. Atalay , "XIX. Yüzyılın Sonlarında Elviye-i Selâse'de Karayolu Yapım Faaliyetleri", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 9, S.2, Ara. 2017, s. 4-5.

¹⁹⁰ BOA, DH.TMIK.M, 113/46,6, 13 Teşrinisani 1317(26 Kasım 1901).

1.5.2. Kayıkçıların Kaçakçılığa Etkisi

Karadeniz'in; Sinop, Perşembe gibi doğal koy ve limanlara neredeyse hiç sahip olmaması vapur ve gemilerin karaya yanaşmalarına olanak vermemiştir. Gemi ile kıyı arasında getir götür işlemi *kayıkçı*, *mavnacı* ve *çaparacı* denilen esnaf aracılığı ile yapılmıştır. Gemilerden boşaltılan mallar, küçük ve orta boylu kayıklar aracılığıyla rıhtıma taşınmaktaydı¹⁹¹. Fransız hükümeti tarafından 1869'da Osmanlı'nın Doğu bölgelerini gözlemlemek için gönderilen Théophile Deyrolle Trabzon'a geldiğinde karşılaştığı manzarayı; "*Sahilin az derin olması, büyük vapurları açıkta demirletiyor; vapur geldiği zaman sürü ile üşüşen kayıklarla karaya çıkılıyor. Limanın biricik alameti olan taş ve kazıklarla yapılmış, küçük iskelemler bir sed tüccar eşyası ile dolu olduğu vakit, yolcular, kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına biniyor ve karaya ayak basıyor...*" şeklinde anlatmıştır¹⁹².

Kayıkçı esnafı, klasik Osmanlı esnaf anlayışına benzer şekilde belli bir düzen üzerine hareket etmekteydi. Kefalet sistemine göre işleyen bu anlayışta kayıkçı olmak isteyen kişi hem meslek ehli olmalı hem de bu işi yapabileceğine dair kefil göstermeliydi. İskelede bulunan her bir kayıkçı bir diğerinin kefil olmaktadır. Bağlı oldukları iskeleye vergi ödemek zorunda olan kayıkçıların kendi iskeleleri dışından yolcu ve yük almasına izin verilmemekteydi¹⁹³. Kayıklar, özellikle 17. yüzyıldan itibaren eşya ve yolcu taşımacılığında deniz vasıtalarının en temel unsuru olmuştur¹⁹⁴.

Osmanlı Devletinin Karadeniz'i uluslararası ticarete kapatıp bir iç deniz hüviyetine sokması buradaki denizciliğin de içe kapanık bir hâl almasına sebebiyet vermiştir. Karadeniz'de uzun müddet devam eden geleneksel denizcilik anlayışı gemi ebat ve şekillerinin gelişmemesi ve sabit kalmasına yol açmıştır. Seyyah Jean, Karadeniz gemiciliği ile ilgili: "*Bu gemilerin tekniği ve kapasiteleri düşük olduğundan ticaret işlerinde kullanılma alanları birkaç iskele ile sınırlıydı. İskelelerinde yük bulamadıkları takdirde başka taraflara gitmiyorlardı. Kendi*

¹⁹¹ Saylan, 2015, 43.

¹⁹² Théophile Deyrolle, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul Çığır Kitapevi, (Çev: Reşad Ekrem Koçu), İstanbul, 1987, s.7-8.

¹⁹³ Cengiz Orhonlu, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği", *Tarih Dergisi*, C.16, S.21, Haziran 2011, s. 111.

¹⁹⁴ Ahmet Önal, *18. Yüzyıla Ait Buyruldu Mecmuası (Türk Tarih Kurumu Y.70-Değerlendirme, Transkripsiyon)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2006, s.25.

iskelelerinde yük buluncaya kadar birçok boş vakit harcıyorlardı. Bu durum ise gemicilerin boş vakitlerinde bir takım masraflar yapmaya maruz kaldığı, bu nedenle ticaret gelirleri masraflarını karşılayamaz hale getiriyordu. Gemiciler yaptıkları meslekten zarar görüyorlardı.” şeklinde çıkarım yapmıştır¹⁹⁵. Karadeniz’in iç deniz olma durumu uluslararası ticarete açılmasından sonra denizciler için olumsuz bir durum olmuştur. Geleneksel denizcilik anlayışına sahip bu kişiler yeni gelişimlere ayak uyduramamıştır.

19. yüzyılın ikinci evresinden itibaren yabancı sermayedarların modern tesisler inşa etmesi kayıkçıları zor durumda bırakmıştır. Özellikle devletin son otuz yılında yabancı liman şirketleri ve kayıkçılar arasında kıyasıya bir rekabet oluşmuştur. Bu aynı zamanda eski ile yeni teknolojinin rekabeti olmuştur¹⁹⁶. Yelkenli gemiler varlıklarını korumak için çeşitli yollara başvurmuştur. Bu yollar her zaman meşru sayılacak yollar olmamıştır. Yelkenliler; kaçakçılık, bandıra değişikliği yahut kendilerine bir himaye arayışı içine girmişlerdir¹⁹⁷.

Karadeniz’in sahip olduğu coğrafi özelliklerden dolayı ekim alanlarının dar olması, tarım yapılamaması, buharlı gemilerin varlığı karşısında direnememeleri ve geçimlerini sağlama noktasında bir çıkış yolu bulamamaları kayıkçıları kaçakçılığa itmiştir. Kaçakçılık yaparken yakalanan kayıkçılar verdikleri ifadelerinde bu işi yapma nedenlerini aç ve sefil olmalarına bağlamışlardır¹⁹⁸.

Kayıkçıların yol açtığı en büyük sıkıntı kaçak yolcu ve eşya taşımacılığı idi. Bu tür kaçakçılık faaliyetlerini en sık yapan kesim ise Rum ve Ermeni kökenlilerdi. Bu gruplar, özellikle siyasi emelleri doğrultusunda hareket eden ayrılıkçı kesime yardımcı olmaktadır¹⁹⁹. Ekonomik anlamda zor durumda kalan kayıkçılar, geçimlerini kaçakçılığa yönelerek sağlamaktaydı. Kayıkçıların bazıları, gayeleri yalnızca ekonomik çıkar elde etmek olduğundan dolayı taşıdığı kişilerin

¹⁹⁵ Ekinci, 2013a, 887.

¹⁹⁶ Can Nacar, 20. Yüzyılın Başında Samsun Limanında Çalışmak: Serbest Ticaret ve Nöbet Usulü Tartışması”, *Toplum ve Bilim Dergisi*, İletişim Yayınları, S. 136, 2016, s.40.

¹⁹⁷ Ekinci, 2006, 65.

¹⁹⁸ Hamzaoğlu, 2019, 41-42.

¹⁹⁹Abidin Temizer, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II*, (Ed. Osman Köse), Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013 s.1079.

kim olduğu ve hangi amaçla bu işi yaptıklarını sorgulamadan sadece aldığı ücrete odaklanmaktaydı²⁰⁰.

Karadeniz’de sayıları oldukça fazla olan küçük sandallar, kolaylıkla gözden kaybolabildikleri ve takipleri zor olduğu için kaçakçılar tarafından tercih edilmekteydi. Trabzon’dan Batum’a giden ve buralardan kaçak eşya ve kaçak yolcu getiren çok sayıda sandal ve kayık mevcuttu. 10 Temmuz 1892 tarihli belgede 400’den fazla kayıkla kaçak yolcu ve eşya taşındığı Hariciye Nezaretine bildirilmiştir. Bu sandallar, Trabzon’dan boş bir şekilde Batum’a ulaşmakta, orada kaçak yolcu, tuz veya tütün ile doldurularak Trabzon’a dönmekteydi. Küçük sandalların faaliyetlerinin yoğunlaştığı zamanlarda bu sandallara ruhsat verilmemesi kararı alınabiliyordu²⁰¹.

Merkez unsurlarınca denetlenebilirliğin az oluşu yerli kayıkçıları gün geçtikçe cesaretlendiren bir olguydu. Kaçakçılığı kazanç kapısı haline getiren kayıkçılar, giderek taşıdıkları şeylerin çeşitliliğini artırmaktaydı. Batum ve çevresinin tuz bakımından zengin olmasının sebebiyle Sürmene, Rize ve Hopa kayıkçıları tarafından tercih edilen bir bölge olmuştur. Kayıkçıların başlangıçta sadece ecnebi tuzu nakli ile başlayan serüvenleri ilerleyen zamanda silah ve kaçak yolcu taşımacılığına kadar gitmiştir²⁰². Kayıkçıların verdiği zarar da kaçakçılıkla aynı oranda artış göstermekteydi. Başlangıçta taşınan ürünler devleti yalnızca ekonomik anlamda zorlarken silah ve insan kaçakçılığının işin içine girmesiyle birlikte ekonomik zararın yanına siyasi zarar da eklenmiştir. Belgelerde silah ve insan kaçakçılığı *muzırrat-ı siyasi* şeklinde tanımlanmış, kayıkların belki de sadece maddi kazanç amacıyla yaptığı bu işler devlete karşı farklı niyetlerde olan kişi ve gruplara hizmet etmiştir.

Küçük sandalların bu gibi hareketleri nedeniyle zaman zaman gidiş gelişleri yasaklanmıştır. Özellikle kaçakçılığın hat safhaya ulaştığı dönemlerde bu küçük sandallara ruhsat verilmemesi yoluna gidilmiştir²⁰³. Vilayet iskelelerinde ilk zamanlarda gelip giden küçük tekneler için herhangi bir kayıt alınmadan, tekneler bir kurala bağlı olmaksızın serbest bir biçimde hareket etmekteydi. Ancak bu küçük teknelerin kaçakçılığı alışkanlık haline getirmesiyle liman ve

²⁰⁰ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

²⁰¹ BOA, BEO, 31/2284/1, 28 Haziran 1308 (10 Temmuz 1892).

²⁰² BOA, DH.MKT, 327/60/9,21 Mayıs 1311 (10 Temmuz 1892).

²⁰³ BOA, 31/2284, 17 Zilhicce 1309 (13 Temmuz 1892).

polis idare defterlerine gidiş gelişleri ile sıra numaraları kaydedilmeye başlanmıştır. Fakat bu durum Lazistan sancağına bağlı kayıkçıları kaçakçılıktan döndürememiştir. Kaçakçıların en azılı olanları ise ticaretten men edilmiştir²⁰⁴.

Mapavri limanında yapılan araştırmada limanla Rusya arasında çok sayıda kaçak yolcu ve silah taşındığı anlaşılmıştır. Kayıkçılar, 2'den 3 tona kadar olan küçük kayıklarına aldıkları kaçak yolcuları liman idaresine gemici gibi kaydettirerek Rusya'ya sevk etmekteydi. Bu durum Mapavri limanında görev alan kayıkçıların sıklıkla yaptığı bir iş haline gelmiştir. Kayıkçılar, hâlihazırda küçük olan kayıklara 7 adet gemici kaydettirmekteydi. Bunun üzerine kayıkların taşıdığı yolcu sayısına kısıtlama getirilmiş ve 4 yolcudan fazla kişi taşımaları yasaklanmıştır. Kayıkçıların bu durumu liman reislerinin ihmalkârlığından kaynaklandığı öne sürülmüş ve görevini kötüye kullanan reislerin cezalandırılması istenmiştir²⁰⁵.

Kaçakçılığı yaşam biçimi haline getirmiş olan kişiler kısıtlanmaya çalışılmıştır. Ordu sahilinde kayıkçılık yapan Hakkı isminde birinin iskeleden iskeleye devamlı olarak kaçak yolcu taşınması üzerine bir takım önlemler alınmıştır. Benzer suçlardan dolayı Ordu liman dairesine 190 kuruş borçlu olan Hakkı'nın Ordu dışındaki limanlara gitmesi izne tabi tutulmuştur²⁰⁶. Kaçakçılık yapan kişiler, para cezasının yanı sıra hapse de atılmaktaydılar. Lazistan sahiline götürülmek üzere Batum'da bir sandala silah nakledecek olan reisler ve silahların sahibi denilen kişiler yakalanarak tutuklanmıştır²⁰⁷. Trabzon ve civarında bulunan laz kayıkçıları, fırsat buldukça silah ve eşkıya kaçırmayı ve bunun ticaretini yapmayı meslek haline getirmişlerdi. Çoğunlukla Rusya tarafından farklı ürünlerin içinde gizli olarak getirdikleri silah ve barutları satarak kendilerine yeni bir iş alanı oluşturmuşlardı²⁰⁸.

Gümrüğe eşya çıkarmakla görevli olan sandalcı, kayıkçı ve mavnacılar hakkında 1883 senesinde bir nizamname yayınlanmıştır. Bu nizamnamenin ilk maddesine göre vapur ve gemiler aracılığı ile gelen mallar vapur ve gemilerden alınmayacak, doğrudan gümrüğe çıkarılacaktı. Bu usule uymayan ve kaçakçılık

²⁰⁴ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

²⁰⁵ BOA, DH.MKT, 966/40/3, H.4 Rebiülahir 1323 (8 Haziran 1905).

²⁰⁶ BOA, DH.H, 41/26/2, 9 Mart 1328 (22 Mart 1912).

²⁰⁷ BOA, Y.PRK.UM, 47/73, 21 Temmuz 1315 (2 Ağustos 1899).

²⁰⁸ BOA, DH.TMIK.M, 270/29, 9 Mayıs 1324 (22 Mayıs 1908).

yapan kayıkçılar hangi devlet tabiiyetinden olursa olsun mallarına el konulacaktı. Bununla beraber kaçırmaya çalıştıkları ürünün bedelinin iki katı kadar da para cezası ödeyeceklerdi²⁰⁹. Kaçakçılığın önüne geçebilmek için alınan diğer bir önlem ise iskele yapmaktı. Trabzon'da kaçak silah aktarımını önlemek için sekiz iskele yapılmak kararı alınmıştır²¹⁰.

1.5.3. Nöbet Usulü

Karadeniz limanlarının düşük kapasiteleri ve iskelelerinin yetersizliği gibi sebepler ara bir hizmet olan yük taşımacılığını meydana getirmiştir. İskelele yanaşması mümkün olmayan büyük vapurlar içlerindeki yük ve yolcuları mavna ve kayıklarla karaya taşınmaktaydı²¹¹. Bu araçların çalışma düzeninin nasıl olacağı ise sahillerde büyük anlaşmazlıklara neden olmuştur. Devlet adamları, tüccar ve mavnacılar çalışma düzeniyle ilgili ortak bir karara varmada güçlük çekmişlerdir²¹².

Yük ve yolcu taşıyan büyük vapurlar açıkta demirler; *mavnacı*, *salapuryacı*²¹³, *kayıkçı* denilen esnaf ise açıkta bekleyen vapura giderek eşyalarını kıyıya naklelerdi. Çalışmalarında belli bir düzen olmayan mavnacılar, yüklem-boşaltma işlemini yapacak başka araçlar olmadığı için disiplinli bir şekilde çalışmamaktaydılar. Gemilerin kıyadan uzakta demirlediği zamanlarda yüksek fiyatlar istemekteydiler. Acelesi olan kaptanların mallarını boşaltmada ise rüşvete göre hareket etmekteydiler. Bu meblağı vermek istemeyen kaptanların yüklem-boşaltma işlemleri ise hayli uzun zaman almaktaydı²¹⁴. Osmanlı Devleti, kayıkçılar arasında yaşanan rekabeti ve haksızlığı önlemek için nöbet usulü denilen çalışma düzenini tanzim etmiştir. Ancak nöbet usulü, limanlarda yaşanan sorunlara tam manası ile çözüm getiremediği gibi çalışma düzeniyle ilgili yeni tartışmaları da beraberinde getirmiştir²¹⁵.

²⁰⁹ BOA, ŞD, 573/4, 10 Ağustos 1299 (22 Ağustos 1883).

²¹⁰ Temizer, 2013, 1080.

²¹¹ Duygu Çakır, *Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Karadeniz'de Tuz Kaçakçılığı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu, 2019, s.51.

²¹² Nacar, 2016, 43.

²¹³ "Ticaret eşyası taşımakta kullanılan, 10-15 Tonluk, üçgen biçimindeki yelkeni olan ticaret gemisi", <https://sozluk.gov.tr/> (3 Şubat 2021).

²¹⁴ Özcan, 2015, 398.

²¹⁵ Nacar, 2016, 46.

Limanlarda alınacak tedbirler ve uygulanacak tarifeler her bir limanın ihtiyacına göre düzenlenmekteydi. Nöbet usulünün uygulanması da bu konuda farklılıklar göstermiştir. Bazı bölgelerde hem ithal hem de ihraç ürünleri için uygulanırken bazı bölgelerde değişim göstermiştir. Samsun'daki Dedeagaç limanında ihtiyaca göre asayışı sağlamak ve kaçakçılığın men edilmesi için ithal edilecek eşyalar nöbet usulüne tabi tutulurken, ihraç edilecek eşyalar nöbetten muaf olmuştur²¹⁶. Dâhiliye Nezareti müsteşarlığından yazılan tezkerede de nöbet usulünün kaçakçılık takibini kolaylaştırdığı için faydalı olduğu ve devamının gerekliliği belirtilmiştir²¹⁷.

Tüccarın nöbet usulüne karşı olma sebebi rekabet ortamı olmamasından dolayı çaparıcıların sorumsuzca davranmalarıydı. Tüccarlar, nöbet usulü öncesinde mallarının hızlıca taşındığı ancak nöbet usulüyle bunun değiştiği, mavnacıların gece çalışmayıp meyhanelerde vakit geçirdiğinden yakınmışlardır. Yükleme işleminin gecikmesi dışında diğer bir sorun da mavnacıların eşyaları özenle taşımamalarıydı. Mavnacıların bu gibi sorumsuz davranışları tüccarların nöbet usulüne muhalif olmasına neden olmuştur²¹⁸.

Fatsa limanı reislerinden olan Sürmeneli Ali reisin nöbet usulünün kaldırılması hakkında yaptığı başvuru reddedilmiştir. Bahriye Nezaretinden gelen cevapta Sürmeneli Ali reisin isteğinin altında kişisel menfaatleri yattığı ve bölge için nöbet usulünün faydalı ve gerekli olduğu üzerinde durulmuştur. Ayrıca, çevresindeki reisleri nöbet usulüne karşı kışkırtmaya çalışan Ali reisin bu muhalefeti sürdürmesi halinde tutuklanacağı bildirilmiştir²¹⁹.

Nöbet usulüne karşı çıkanlar olduğu kadar taraftar olanlar da vardı. Bir kesim nöbet usulünün kaldırılması için talepte bulunurken, bir kesim de kaldırıldığı zaman yeniden yürürlüğe konması için yazılar yazmıştır. Belgelerden nöbet usulünün pek çok kere anlaşmazlıklara yol açtığı anlaşılmaktadır. İnebolu iskelesinin kayıkçı esnafları nöbet usulünün kaldırılması üzerine yaptıkları şikayette “*Tüccardan bazıları menfaatlerini temin etmek ve iki yüzü aşkın kayıkçının kendilerine hizmetkar gibi kullanmak maksadıyla..*” nöbet usulünü kaldırttıklarını ve kendilerinin zor durumda kaldığını dile getirerek yeniden

²¹⁶ BOA, MV, 139/83, 9 Mart 1326 (22 Mart 1910).

²¹⁷ Nacar, 2016, 57.

²¹⁸ Nacar, 2016, 46.

²¹⁹ BOA, DH.MKT, 915/15, 20 Teşrinievvel 1320 (2 Kasım 1904).

uygulamaya koyulmasını talep etmişlerdir²²⁰. Hacı Dursun ve 4 lonca azası, Maliye Nezaretine yazıkları dilekçede tüccar ve çapar sahiplerinin kaçakçılık faaliyetlerini rahat bir şekilde yürütebilmek adına nöbet usulüne karşı çıktıklarını iddia etmektedir. Lonca azalarının dilekçeyi yazma sebebi kaçakçılık tehdidi üzerinden taraftarı oldukları nöbet usulünün yeniden devreye sokulmasını sağlamaktır. Bu nedenle dilekçeyi, kaçakçılığın engellenmesinden sorumlu olan Rüsumat Müdüriyet-i Umumiyesi'nin bağlı olduğu Maliye Nezaretine göndermişlerdir. Silah kaçakçılığı nezaret için önemli bir sorun teşkil etse de Maliye Nezareti kaçakçılığın engellenmesi için nöbet usulünden yana olmamıştır²²¹.

Samsun limanında boşaltma işlemi sırasında çaparlar liman yetkililerince sıraya sokulmaktaydı. Yükleme işleminde ise nöbet usulü geçerli değildi. Tüccarlar çapar sahipleri ile anlaşarak mallarını taşıyorlardı. Fakat bazı çaparcılar yükleme işleminin de sıraya sokulmasını talep etmişlerdir. Bu talep üzerine Bahriye Reisleri liman reislerine gemilerin yükleme işlemlerinde de nöbet uygulanacağını duyurmuştur. Bu karar bölgedeki bazı tüccar ve çaparcılarca tepkiyle karşılanmıştır. Nöbet usulü taraftarları ile muhalifleri arasında kavga çıkmıştır. Yaşanan pek çok sıkıntı sonucunda liman reisi çaparları sıraya sokmayı başarsa da muhalifler sessiz kalmamıştır. Samsun'un önde gelen tüccarları konu Dâhiliye ve Ticaret ve Nafia Nezaretine taşısa da bir sonuç almamış ve buna müteakiben bölgede 3 gün sürecek olan bir boykot başlatılmıştır. Boykotla beraber limandaki işler kesintiye uğramış, gelen gemiler yükleme yapmadan dönmek zorunda kalmıştır²²².

Şurayı Devlet ve Mülkiyet Dairesinin nöbet usulünü tartışmak üzere toplandığında Liman Dairesi memuru olan Yüzbaşı Eyüp Sabri Bey, nöbet usulünün kaldırılmasının kaçakçılığı artıracığı yönünde bir konuşma yapmıştır. Diğer bir örnekte ise İnebolu liman reisi Abdullah Efendi'nin raporunda nöbet sırasında kayıkçı kethüdalarının yabancı vapurların eşya ve yolcularını gizlice teftiş ettiğini belirtmiştir. Benzer bir tepkiye Marmara denizinde de

²²⁰ BOA, DH.MKT, 2634/90, 18 Eylül 1324(1 Ekim 1908).

²²¹ Nacar, 2016, 53.

²²² Nacar, 2016, 43-44.

rastlanmaktadır. Silivri liman reisi, nöbet usulünün bozulduğunda kaçakçılığın da artacağına dair uyarıda bulunmuştur²²³.

Fatsa liman tüccarlarından Hacı İbrahimzade Ali ile 11 arkadaşının imzasıyla yazılan telgrafta Fatsa limanında uygulanan nöbet usulünün kaldırılması talep edilmiştir. Bahriye Nezareti, nöbet usulünün kaldırılmasının kayıkçıların mağduriyeti ile sonuçlanacağını bildirmiştir. Çünkü tüccar nöbette olan kayığa yük vermeyerek sürekli olarak kendi anlaştığı kayığa malını yüklemektedir. Fatsa gibi 30 kayıktan oluşan küçük bir iskelede kendi menfaatleri doğrultusunda hareket eden komisyoncuların sözüyle bu usulün kaldırılması diğer mavnacıların mağduriyetine neden olacaktır. Nöbet usulünün kaldırılması tüccar ve komisyoncuların menfaatine göre hareket etmek olacak ve diğer esnaf *işsiz ve ekmeksiz* kalacaktı²²⁴. Hem bu sebepten hem de nöbet usulünün kaçakçılığı engellemede de faydalı olduğu gerekçeleriyle devamına karar verilmiştir²²⁵.

1.5.4. Devlet Memurlarının Kaçakçılığa Etkisi

Devlet içinde görev alan kişilerin bir kısmı sahip oldukları yetkilerini kötüye kullanarak kaçakçılık yapmaktaydı. Görevlileri kaçakçılığa iten en büyük etken ise Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılardı. Devletin, memurların maaşını düzenli bir şekilde ödeyememesi bu kişileri kaçakçılığa yönlendirmiştir. Devletten alamadıkları maaşı kaçakçılık yaparak telafi etme yoluna gitmişlerdir²²⁶. Bir diğer etken ise yasadışı kazancın daha fazla olması ve cazip gelmesiydi.

Osmanlı resmi kayıtlarında kaçakçılarla işbirliği halinde olan memurlar ile ilgili çok sayıda belge mevcuttur. Söz konusu belgelerden sahip oldukları mevkilerin memurları cesaretlendirdiği ve onlara kaçakçılık noktasında büyük avantaj sağladığı anlaşılmaktadır. Lazistan sancağında zabıta tabur kumandanı olan alay beyi Hacı Ömer ve vilayetin alay kumandanı olan babası yetkilerinden aldıkları güvenceyle bölgede pek çok olumsuz tavır sergilemekteydi. Aynı zamanda hükümet karşıtı olduğu bilinen Hacı Ömer bölgede olumsuz faaliyetler yürütmekteydi. Hakkında şikâyetle bulunulduğunda ise babasının mevkiinden aldığı güçle, suçlamaların kim tarafından yapıldığı öğrenerek bu kişileri tehdit

²²³ Nacar, 2016, 56.

²²⁴ BOA, DH.MKT, 2822/101/1, 27 26 Nisan 1326 (11 Mayıs 1910).

²²⁵ BOA, DH.MKT, 2822/101/2 26 Nisan 1326 (11 Mayıs 1910).

²²⁶ Quataert, 2017, 50.

etmekteydi. Bu da şikâyet edecek kişiler tarafından çekinilecek bir işti. Hacı Ömer, Rusya'dan hareket eden ve kaçak silah taşımacılığı yapan kaçakçı reislerden her seferinde iskele polisi Mustafa Efendi vasıtasıyla üçer lira almaktaydı. Kaçakçılığa göz yuman kişiler arasında işbirliği olduğu anlaşılmaktadır. Bu kişilerin daha da ileriye giderek kadınların namusuna dahi göz diktikleri, çevrede eşkıya gibi davrandıklarından yakınılmıştır. Eşraf ve ulemadan kişiler tarafından yazılan bu belgede kaçakçılık yapan kişilerin beraberinde başka suçlar da yaptıkları ve şikâyetlerini hükümsüz kaldığı durumlar olduğu anlaşılmaktadır²²⁷.

Kaçaklık yapan, buna destek olan veya göz yuman pek çok görevli vardı. Bunlar; alay komutanları, iskele memurları, kayıkçı esnafı, gemi reisleri, jandarma ve polis kuvvetleri, Reji kolcuları vs. gibi oldukça geniş yelpazededir. Bu durum giderek artan kaçakçılıkla mücadele noktasında devleti en çok zora sokan unsurlar arasındadır. Bu mücadele için görev alan kişilerin bizzat işin içinde yer almaları, yanlış yönlendirmelere sebebiyet vermektedir.

19. yüzyıl itibariyle Lazistan sahilinde kayıkçılar tarafından yoğun bir şekilde yapılan silah ve insan sevkiyatının giderek had safhaya ulaşmasının en etkin sebeplerden biri liman görevlilerinin ihmalkârlığıydı. Trabzon'dan toplam 800 kadar kişinin kaçak yollarla ihraç edilmesinden liman memurları ve tayfaları sorumlu tutulmuştur. Bu gibi durumların önlenmesi için görevini kötüye kullanan kişilerin cezalandırılması gerektiği Hariciye Nezaretine bildirilmiştir²²⁸.

Kaçakçılık yapan yetkili kişilerin limandaki görevlilerle anlaşma halinde olduğu, yani kaçakçılığın organize bir şekilde yürütüldüğü anlaşılmaktadır. İskele memurları da bu konuda etkin rol oynamaktadırlar. Kaçakçılarla anlaşan iskele memurları kayık başına ücretler alırken, onlar da denetleme unsurlarından olan kişilere belirli miktarlarda para ödüyorlardı. Lazistan sahilinde görev yapan ve silah kaçakçılığı yapan iskele polisi bölgenin alay beyine her sefer için üçer lira

²²⁷ BOA, BEO,2043/153205, 10 Mart 1319 (23 Mart 1903).

²²⁸ BOA, DH.MKT, 2822/101, H.1 Rebiülahir 1323 (5 Haziran 1905).

ödemekteydi²²⁹. Bahriye reisleri ve limanlarda görev alan memurların kaçakçılar ile bir olarak fenalıklar yaptığına dair hayli örnek mevcuttu²³⁰.

Kolluk güçlerinin maaşlarının yetersiz olması mesleğe tercihin yalnızca işsizlik durumunda yapılmasına neden olmuştur. Kendilerinden sayıca ve teçhizat bakımından güçlü olan çetelerle çatışıp hayatlarını tehlikeye atan kolluk kuvvetlerine 7 mecrediye maaş verilmekteydi. Kolluk güçleri, ekonomik sıkıntılarında kendi başlarına çözme yoluna gitmiş ve kanunsuz işler yapmışlardır²³¹.

Kaçakçılığın takibi için görevlendirilmiş bir müfettişin Karadeniz limanlarında yaptığı gözlem sonucunda sunduğu rapor memurlar ve kaçakçılık arasındaki ilişkiyi saptamak adına önemli bir örnektir. Avusturya Kumpanyasına ait olan Elektra vapurunda kaçak silah olduğu ihbarı üzerine bir müfettişe adı geçen vapura binerek gizlice gözlem yapması emredilmiştir. Cumartesi günü İstanbul'dan çıkan vapur İnebolu ve Samsun iskeleleri ardından Salı akşamı Trabzon limanına varmıştır. Müfettiş vapurda olduğu 4 gün boyunca uğradıkları limanların teftişi hakkında gözlemler yapmış ve bu gözlemleri raporunda belirtmiştir. Güzergâhın ilk uğrak yeri olan İnebolu iskelesinde herhangi bir sıkıntı yaşamamış, limandaki kontroller nizama uygun bir şekilde gerçekleşmiştir. Ancak Samsun limanında aynı intizam görülmemiştir. Karadeniz'in en işlek limanlarından biri olan Samsun limanında görevli olarak sadece bir komiser ve bir jandarma çavuşuna rastlanmış ve yalnızca mürur tezkiresi kontrolü yaptığı görülmüştür. Samsun gibi işlek bir limanda görülen bu büyük güvenlik ihlali üzerine müfettiş merkez komiseri Hayri efendiye deniz tarafından da gözlem yapılması gerektiğine dair bir uyarı raporu göndermiştir. Aynı durumun yaşanmaması için Giresun, Ordu ve Trabzon'a da telgraf çekerek vapura karşı dikkatli olmalarını istemiştir. Ancak ertesi gün vapur Giresun'a vardığında müfettişin telgrafına rağmen yine de aynı ihmal görülmüştür. Limanda Hacı Ömer adında yalnızca bir komiser ve rüsumat kolcusu bulunmuştur. Bu hal üzerine vapurdan inen müfettiş, aynı Samsun'da olduğu gibi bu limanda da yalnızca

²²⁹ BOA, BEO, 2043/153205, 10 Mart 1319 (23 Mart 1903).

²³⁰ „bahriye reislerinin serkeşlikleri mübalağaya mahmul derecede olub..liman rüesası gibi memur-ı resmîyenin edepsizlikleri inzıam ederse...”BOA,BEO, 2864,/214743/5, 24 Teşrinisani 1318, (7 Aralık 1902).

²³¹ Yapucu, 2006, 167-168.

mürur tezkiresi kontrolü yapıldığını görmüştür. Müfettiş, iskeledeyken bir olay daha dikkatini çekmiştir. İskele komiseri ve rüsumat kolcusunun yakınlarında vapurdan inen bir yolcu kıyıdaki sandala bir sandık indirmekteydi. Görevlilerin sandığı kontrol etmemesi üzere müfettiş iskele polisi Hacı Ömer'i uyararak sandıkta silah olabileceği ihtimali üzerine kontrol etmesini söylemiştir. İskeleden yeniden vapura binen müfettiş akşamüzeri Trabzon'a varmıştır. Vapur, Trabzon'da gözlem altına alınmıştır. Müfettiş iner inmez Samsun ve Giresun limanlarındaki ihmali rapor ederek görevliler ve Giresun'daki sandık hakkında tahkikat başlatılmasına dair nezarete rapor yazmıştır. Elektra vapurundakiler, Trabzon'a geldikleri gecenin sabahında gözlem altında olmalarına rağmen silahları karaya çıkarmaya çalışmıştır. Limanda görevli olan polislerin bu teşebbüsü fark etmesi üzerine hemen duruma el konmuştur. Vapurda 27 adet Yunan gırta tüfeği olduğu ve bunlardan 19 adedinin kıyıya çıkarılırken denize düştüğü, 8 adedinin ise kıyıya çıkarıldığı tespit edilmiştir²³². Elektra vapurunda yaşanan bu olay, büyük limanlarda yaşanan güvenlik ihlalinin boyutlarını gözler önüne sermektedir. Görevlilerin bu özensiz halleri, limanda yaşanan kaçakçılık faaliyetlerine göz yumdukları hatta belki de kaçakçılarla anlaşmalı oldukları ihtimalini düşündürmektedir. Giresun'da bulunan sandığın içinde de silah olması, müfettiş tarafından dikkat etmeleri noktasında önceden uyarılmamalarına rağmen memurların limanda güvenlik önlemi almaması, hatta yanlarındaki sandığı gördükleri halde kontrol etmemeleri²³³, kaçakçılarla işbirliği içinde olduklarını kanıtlar niteliktedir. Bu örnek yabancı kumpanyaların sürekli uğradıkları limanların memurları ile işbirliği içine girerek, kaçakçılık faaliyetlerini memurların aracılığı ile yaptıkları izlemini oluşturmaktadır.

Tütün kaçakçılığının önüne geçmekle görevlendirilen Reji kolcuları arasından da kaçakçılığa bulaşan kişiler vardı. Trabzon'a giden Avusturya vapurunda 5 çuval fişek ve 3 sandık tüfek yakalanmıştır. Kaçak fişek ve silahlar İzmir Reji kolcusu Muharrem ve Ateş Mehmed adına Pire'den yüklenmiştir²³⁴. Osmanlı sularında silah, patlayıcı madde ve benzeri şeylerin ithal edilmemesi için verilen onca emir ve alınan önlemlere rağmen kaçakçılığın önüne geçilemiyordu. Bunun temelinde söz konusu emirlerin uygulayıcısı ve denetleyicisi olan polis ve

²³² BOA, ZB, 384/72/1, 27 Nisan 1325 (10 Mayıs 1909).

²³³ BOA, ZB, 384/72/2, 2 Mayıs 1325 (15 Mayıs 1909).

²³⁴ BOA, DH.MUI, 8/2/15, H. 27 Şaban 1327 (13 Eylül 1909).

zabitaların kaçakçılardan güçsüz olmalarıydı. Diğer bir etken ise bu görevlilerin küçük hediyelere tamahkârlık etmeleri idi. Sahillerde güvenliğin sağlanamamasındaki en büyük etken polis ve jandarma efradının durumuydu. Vilayetler, bu sıkıntılı duruma çözüm olarak gümrük idaresinde görev alan kişilerden zayıf olan veya görevini kötüye kullanan kişilerin diğerlerine de ibret olması için işlerine son vererek çözüm aramışlardır²³⁵.

Kaçakçıların Karadeniz sahillerinden getirilen silahları pirinç ve saman çuvalları derininde kilitli olarak Anadolu içlerine kadar götürmekteydiler. Yapılan araştırmalarda bu silahların Bağdat'a kadar gittiği anlaşılmıştır. Sahillerde gemi ve vapurların uğrak noktalarında güvenlik görevlileri olduğu halde bu tarz hareketlerin tespit edilememesi, bu kişilerin oldukça yüksek miktarda silahla uzun yollarda herhangi bir engelle takılmadan hareket etmeleri memurların görevlerini yerine getirmekte sorumsuz davrandığını göstermektedir. Kaçakçıların büyük çoğunluğunun yakalanması gerekirken yalnızca küçük bir kısmı gelen ihbarlar doğrultusunda yakalanmaktaydı. Bu durum memurlar arasında kaçakçılığa göz yuman pek çok kişinin olduğunu göstermektedir. Gümrük İdaresince sık sık memurların bu sorumsuz hallerinin araştırılması ve görevlerini suiistimal edenlerin görevlerine son verilmesi istenmiştir²³⁶. Kaçakçıların güzergâhında olan Gümüşhane tabur ağasının görevini yerine getirmediği, gece gündüz sarhoş olduğu yazmaktadır. Bu durumdaki bir kişinin bölgede gerçekleşen faaliyetleri takip etmesi mümkün gözükmemektedir. Bölge için istenen ek kuvvetin yanı sıra görevini yerine getiremeyen bu tabur ağasının da görevden alınması ve yerine işini bilen tecrübeli birinin getirilmesi talep edilmiştir²³⁷.

Kaçakçılarla işbirliği halinde olanların tespiti dışında görevlerini hakkıyla yerini getirmeyenler de mesleklerinden uzaklaştırılmıştır. Kerim reis ve tayfasının kaçak yolcularla yaşadığı çatışmada bölgede görevli olan tabur ağası olaydan kısa bir süre sonra istihbarat aldığı halde olay mahalline zamanında gitmeyerek yerine Yüzbaşı Hurşid ve mülazım Mustafa ağaları göndermiş, kendisi ise sabahleyin olay yerine gelmiştir. Tabur ağasının bu sorumsuz davranışı vilayetçe tepki ile karşılanmıştır. Şehirde 27 kişinin 3 gün boyunca saklanması ve tabur ağasının bundan bihaber olması, kendisine malumat verildiği halde dahi olay yerine intikal

²³⁵ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

²³⁶ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

²³⁷ BOA, BEO, 296/22144, 4 Teşrinisani 1309 (16 Kasım 1893).

etmemesi, görevini suiistimal etmek ve *kifayetsizlik* olarak yorumlanmış ve tabur ağası adliyeye verilmiştir. Trabzon vilayetince tabur ağasının görevine son verilmiştir²³⁸.

Memurlar üzerinden yapılan suçlamaların araştırmalar sonucunda asılsız çıktığı da olmuştur. Bu suçlamaların nedenleri arasında memurlar arasında birbirini kaçaķçılık ile suçlayarak iç çatışmalarında haklılık kazanma arzusundan veya memurlar arası rekabet ve kıskançlıktan kaynaklı olabileceği muhtemeldir. Bu konuda tarafların dürüstlüğünü saptamak güçtür. Bazen de kaçaķçılıkla mücadele eden kişiler kaçaķçılar tarafından suçlu gösterilmeye çalışılmıştır. Bu, denetleyen kişinin görevden alınmasıyla kaçaķçıların özgürce faaliyetlerine devam etme isteğinden kaynaklı olsa gerektir. Samsun'da gümrük memurları ve kayıkçılar tarafından yapılan kaçaķçılıđa iskelelerde herhangi bir muamele yapılmadığına dair gelen yazı üzerine Maliye Nezareti konuyla ilgili değerlendirme yapmıştır. Yapılan değerlendirmede gerek kayıkçılarının gerekse memur ve yardımcılarının silah kaçaırdığına dair bir vaka olmadığı gibi böyle bir şeyin duyulup hissedilmediği söylenmiştir. Yalnızca bu ihbar üzerine başlatılan araştırmada bölgenin kayıkçılarında Kel Sefer'in vapura yanaşarak 7 çuval kömür kaçaırırken yakalanmış ve adliyeye teslim edilmiştir. Konuyla ilgili olarak da söz konusu kaçaķçılıđa neden olan kişilerin ortaya çıkması ve cezalandırılması için derin bir tahkikat yapılması emredilmiřtir²³⁹.

Batum şehbenderliği, Rize'nin kaçaķçılıđın merkezi olduğu ve bölgede yer alan jandarma efradının kaçaķçılıđa karşı ihmalkâr davrandıklarına dair Lazistan mutasarrıflığına ihbarda bulunmuştur. Konuyla ilgili Lazistan sancağı meclis idaresi toplanarak Batum şehbenderinin iddiasının asılsız olduğunu söyleyerek şehbender karşı iddiada bulunmuştur. şehbenderin muhtelif ücretler karşılığında kaçaķçılarla işbirliği yaptığını Babıâli'ye bildirilmiştir. Tarafların karşılıklı olarak birbirini suçlaması da merkezi zora sokan durumlardan biridir. Hangi tarafın iddialarının doğru olduğunu saptamak eldeki verilere göre olanaksızdır²⁴⁰.

Silah ve mühimmatın Osmanlıya getirilmesinde en büyük rollerden biri de gümrük kontrolüne tabii olmayan memurlar ve yabancı postalardı. Gümrüklerde

²³⁸ BOA, DH.TMIK.M, 113/46,2, 4 Teşriniyevvel 1317 (17 Ekim 1901).

²³⁹ BOA, DH.MKT, 2906/84, 3 Ağustos 1325 (16 Ağustos 1909).

²⁴⁰ BOA, BEO, 2818/211306, H.7 Recep 1324 (27 Ağustos 1906).

aranmayan bu kişiler silahları da beraberlerinde Osmanlı topraklarına sokmaktaydılar. Yine gemi kaptan ve mürettebatına cüzi bir miktar rüşvet veren mösyöler silahların karaya çıkarılmasında etkili kişilerdi. Gümrüklerde verilen ayrıcalıklı durumun devamı halinde kaçakçılığın önüne geçilmesi mümkün olamayacağı görünmektedir²⁴¹.

Kaçakçılarla işbirliği yapan görevliler olduğu gibi görevlerini layıkıyla yerine getiren ve asayişini sağlayan görevliler de vardı. Sakız'da bulunan Şükrü Efendi de asayişini sağlama noktasında namı duyulan bir komiserdi. Bu nedenle Samsun'da ardı arkası kesilmeyen kaçakçılık faaliyetlerini engellemek için buraya atanması istenen memurların başında gelmekteydi²⁴². Ancak adı geçen komiserin bulunduğu noktanın önemi dolayısıyla tayini yapılmamıştır. Bunun yerine Samsun'un yerlisi olduğundan bölgeye hakim olan üçüncü sınıf komiserlerinden komiser Salih'in terfi alarak Samsun'a tayini sağlanmıştır. Samsun iskelesinin önemli bir iskele olmasından dolayı komiser Salih, ikinci komiserliğe terfi ettirilmiştir. Yine vilayet polislerinden Saffet Efendi de üçüncü komiserliğe tayin edilmiştir. Bölgeden istenilen 3 neferin tahsis edilmesi için 12.970 kuruşa ek olarak 9.857 kuruş eklenerek hazine tarafından tahsil edilmiştir²⁴³.

Kaçakçılığa göz yumanların yanı sıra kaçakçılıkla mücadelede dikkat çeken kişiler de mevcuttu. Vilayetlere güçlü ve disiplinli valiler atandığında bölgedeki kaçakçılık azalırken, bu valilerin tayin veya vefatı gibi durumlarda yeniden artış göstermekteydi. Kaçakçılıkla mücadele noktasında en ünlü isimlerden biri olan Kadri Bey, göreve geldiği zamandan beri gerek vilayet merkezi gerekse vilayete bağlı liva, kaza ve karyeler arasında güvenliği sağlamış, kaçakçıları zor durumda bırakmış ve aldığı tedbirlerden dolayı herkesçe takdir edilmiştir. Ancak valinin sıkı tedbirlerine rağmen bölgedeki memurların disiplinden uzak halleri valinin icraatlarının önüne geçmekteydi²⁴⁴. Fakat yine de 1890'lı yıllarda Trabzon'a atanıp 10 sene kadar görevde kalan Kadri Bey'in valiliği sırasında bölgedeki kaçakçılık faaliyetlerinde ciddi bir azalma yaşanmıştır²⁴⁵.

²⁴¹ BOA, Y.PRK.ML, 23/85, H. 29 Zilhicce 1320 (29 Mart 1903).

²⁴² BOA, BEO, 321/24062/2, 20 Teşrinievvel 1311 (12 Kasım 1893).

²⁴³ BOA, ZB, 188/27, 17 Mart 1310 (29 Mart 1894).

²⁴⁴ BOA, BEO, 2864/214743/6, 22 Haziran 1322 (15 Haziran 1906).

²⁴⁵ Esat Aktaş, Hakan Yaşar, "Ordu Kazası'nda Asayiş Sorunları (19. Yüzyılın Sonu-20.Yüzyılın Başı)", *OTAM*, Bahar 2017, s.8.

Valinin vefatından sonra ise kaçakçılık yeniden günbegün artmıştır. Kadri beyin ardından göreve gelen vali kaçakçılık faaliyetlerini icra ettirenlerin bölgedeki memurlar olduğunu söylemiştir. Kaçakçılara yardım edenlerin başında ise liman ve iskelelerde görevli olan memurlar vardı. Kaçakçılığın önlenmesini önündeki en büyük engellerden biri de memurların onlarla yaptığı işbirliğiydi. Yakalanıp geri gönderilen kişiler kısa bir müddet sonra yeniden aynı yerde görülüyorlardı. Konuyla ilgili Batum baş şebenderi Niyazi Bey: “...Batum’da derdest edebildiklerimi mahfuzen mahalli hükümetine iade ettiğim bunca mücrimini bir ay sonra yine Batum’a gelmiş görüyorum bu sebeple gayreti acizanem hebaya gidiyor...” şeklinde yakınmıştır. Niyazi Bey, bu durumu icra ettirenlerin bizzat limanlardaki hükümet memurları olduğunu söylemektedir. Şebender, Batum’dan Osmanlı’ya kaçak surette hareket eden bir kayıkçıyı Rize mutasarrıflığına telgrafla bildirmiştir. Gelen haber üzerine Ermenileri taşıyan kayıkçı yakalanmıştır. Ancak memurlarca Rusya’dan Osmanlıya gelen kaçakçılar Osmanlı’dan Rusya’ya, Osmanlı’dan Rusya’ya gelenler ise Rusya’dan Osmanlıya gidiyor gibi gösterilmiştir. Bu şekilde memurlar, kaçak yolcuları istedikleri liman ulaştırırken para da kazanmışlardır. Lazistan’da görev yapan en düşük rütbeli zabıta neferinden, en yüksek rütbeli memura kadar kaçakçılık bir ticari kazanç kapısı olarak görülmekteydi Memurların kendi menfaatlerine göre hareket etmesi limanlardaki kaçakçılık faaliyetlerinin ve buna bağlı karışıklıkların günden güne artmasına yol açmaktaydı²⁴⁶.

Daha önce bölgeye atanan bazı valilerin kaçakçılığı tam olarak engelleyemese de büyük oranda azalttığına değinilmişti. Bu valilerden biri de Sırrı Paşaydı. Valinin kaçakçıların üzerine gitmesi, kaçakçılığı Kastamonu tarafına yöneltmiştir. Ancak ekonomik faaliyetlerin Kastamonu tarafına kayması, Trabzon bölgesinin vergi gelirlerinin düşmesine neden olduğundan bu olumsuz durumu sonlandırmak isteyen Sırrı Paşa, Kastamonu’ya kadar müdahale etmek zorunda kalmış ve kaçakçılarla mücadele noktasında Kastamonu valisine bir takım önerilerde bulunmuştur²⁴⁷.

Memurlar, kaçakçılıkla mücadeleye teşvik ettirilmeye çalışılmıştır. Bunun için ödül ve cezalandırma yoluna gidilmiştir. Kaçak eşyanın giriş çıkışını

²⁴⁶ BOA, BEO, 2864/214743/6, 22 Haziran 1322 (15 Haziran 1906).

²⁴⁷ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

engelleme noktasında hizmette bulunanlar mükâfatlandırılırken, görevini suiistimal edenler cezalandırılmıştır²⁴⁸.

1.5.5. Yerel Güçlerin Etkisi

Ayanlık örgütü, başlangıçta verilen görevleri yerine getirmede devlet ile halk arasında aracı konumunda olan ve fazla şikâyet almayan bir yapıdaydı. Ancak devletin kontrolünü kaybetmesi ile birlikte ayanlık örgütü kuvvetlenerek farklı bir konuma gelmiştir. Giderek güçlenen ayanlar, çeşitli kanunsuz işlere girişmiş, gerek devlet gerekse buldukları çevrenin halkına zararlar vermiştir. Yani başta iyi niyetle kurulan ve o yönde ilerleyen ayanlık örgütü, zamanla devlet içinde karışıklıklara yol açan bir hal almıştır²⁴⁹. 18. yüzyıla iz bırakan ayanlar 19. yüzyılda da şehirlerde ağa ve beyler olarak etkin olmaya devam etmişlerdir. Saraya karşı güç gösterisinde bulunmaktan çekinmeyen ayanlar, idari yapıda önemli yer elde etmişlerdir²⁵⁰.

Ekonomisi tarıma dayanan toplumlarda yerel güçlerin etkin rol oynaması olağandır. Ekonomik açıdan güçlü olabilmek için ulaşım olanaklarını en iyi şekilde kullanmak isteyen ayanlar denizlerde de varlık göstermişlerdir. Özellikle sahil kenarlarında yaşayan ayanlar için faaliyet alanlarını güçlendirmek ve denizlere hakim olmak önemliydi. Ayanları denizle alakadar eden diğer bir unsur ise devletin denizlerde kendilerini görevlendiriyor olmasıydı. Babıâli; gemilerin tamiri, sahillerin korunması, tersanelerin bakımı, tekne inşası gibi çeşitli konularda ayanlardan yardım almıştır. Özellikle zahire kaçakçılığı ve bunun engellenmesi konusunda birçok görevliyle beraber ayanlara da hükümler gönderilmiş ve güvenliği sağlamaları istenmiştir. Devlet, bir yandan ayanların nüfuzlarından faydalanmak isterken bir yandan da onları kontrol altında tutmaya çalışıyordu. Bu nedenle denizlerde ayanları görevlendirerek kontrol sağlamaya çalışmıştır. Ancak denizlerde istenen hâkimiyetin sağlanamaması kaçakçılığı tetiklemiştir. Öyle ki bu kaçakçılık faaliyetlerinin içine ayanlar da karışmıştır. Kaptanlarla işbirliği yapan ayanlar ele geçirdikleri kaçak malları kaptanlarla beraber satmışlardır²⁵¹.

²⁴⁸ BOA, Y.A.HUS, 480/74, 18 Teşrinisani 1320 (31 Ekim 1904).

²⁴⁹ Yücel Özkaya, *Osmanlı İmparatorluğunda Ayanlık*, TTK Yayınları, Ankara, 1994, s. 171.

²⁵⁰ Hamdi Özdiş, "19.Yüzyıl Sonlarında Trabzon Vilâyetinde Muhacir ve Yol Meselesi", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.8, 2008, s.8.

²⁵¹ Ekinçi, 2013b, 19-21.

Ayanları denizciliğe iten diğer bir etken ise gemi yapımında etkin rol oynamalarıydı. Sivil alanda gemi yapımında malzeme tedariki çoğunlukla Karadeniz'den sağlamaktaydı. Karadeniz'in bitki örtüsünün yapısı gereği, bölgede kerestenin fazla olması gemi inşa işi için uygun bir ortam sağlamaktaydı. İstanbul'da devlet daha çok kendi tersanesi için çalıştığından burada sivil gemi yapımına fazla imkân tanınmamaktaydı. Sektör, bu yüzden malzeme tedarikinin daha kolay olduğu Karadeniz'e yöneliyordu. Bu noktada ayanlar kilit bir rol üstleniyorlardı. Gemi yapımı yüksek maliyetli bir iş olmasından dolayı ancak ekonomik anlamda güçlü olan kişiler tarafından yapılmaktaydı. Reayadan birinin büyük gemi yapması söz konusu değildi. Bu nedenle daha çok devletin üst kademesinden olan kişiler yahut yüksek gelirli kişiler bu işe bakmaktaydılar. Şüphesiz ki ayanlar bu duruma en çok uyan kişiler arasında yer almaktaydılar. Ayanlar özel sektör ile devlet arasında durmaktaydılar. Özel sektör için ticaret gemisi yaparken devlet için savaş gemisi yapıyorlardı. Ayanlar, bu aradaki konumları nedeniyle denizciliğe karşı kayıtsız kalmamış ve bu alanda da varlıklarını göstermişlerdir. Gerek gemi yapımı gerekse denizdeki ticari faaliyetleri ile önemli bir rol oynamışlardır²⁵². Ayanların gemi yapımında yardımcı olmaları bazı zamanlarda ödüllendirilmiştir. Sinop ayanı Kâvizade Hüseyin Bey, seferi hümayun için gemi inşasında yaptığı yardımlardan dolayı sultan tarafından kapıcıbaşılık görevine getirilmiştir²⁵³.

Devlet, gemi yapımında ekonomik açıdan üstün olan kişilerden hem savaş zamanlarında hem de ticarete kullanılmak üzere yapılacak gemiler inşa etmesini istiyordu. Elbette ki ayanlar bu kişilerin başında gelmekteydi²⁵⁴. Fakat gemi yapımında önemli rol oynayan ayanlar başlarına buyruk halden geri durmamaktaydı. Devlet, Karadeniz'de beş çifte, çektirme tarzındaki gemilerin yapılmasını istemiyordu. Bu konuyla ilgili gerekli yerlere emir göndermesine rağmen ayanlar arasında hala bu tarz gemilerin yapımına devam edilmekteydi. Varna ayanı Hacı Osman da bu yasağa uymayan kişiler arasında yer almaktaydı. Devletin yasakladığı çektirme ve beş çifte gemilerden 14 adet yaptırdığı

²⁵² Ekinci, 2013b, 35-36.

²⁵³ BOA, HAT, 698/33681, 29 Zilhicce 1250 (28 Nisan 1835).

²⁵⁴ Ekinci, 2013b, 37.

bildirilmiştir. Ayanların devletten bağımsız hareketleri denizlerde de kendini açık bir şekilde göstermektedir²⁵⁵.

Sahil bölgelerinde merkezi otorite zayıflayınca âyanlara gün doğmuş ve bu bölgelerde nüfuzlarını artırma yoluna gitmişlerdir. Ayanları kontrol altında tutmak isteyen Babiâli, gelirlerini bölmek, denetlemek bazen de ortadan kaldırmak gibi yollara başvurmuştur. Devletin âyanlara karşı bu kısıtlayıcı tutumu bölgedeki gayrimüslimlere ve yabancılara avantaj sağlamıştır. Denizlerde kaybettiği otoriteyi yeniden kazanmak isteyen idareciler, büyük gemi inşa etmeleri için uyarılarda bulunmuştur. Kontrolü daha kolay olan büyük gemiler, nereye gideceği belli olmayan gözden kolayca kaçabilecek, denetimi oldukça güç olan küçük gemilere oranla avantajlıydı. Küçük gemilerin bu başıbozuk ve özgür halleri âyanların mizacıyla uyum göstermekteydi. Daha serbest hareket etmek isteyen, merkezi otoriteden uzak ayanlar için bu alan son derece cazipti. Denizin belirsizliği, deniz araçlarındaki denetim ve kontrol mekanizmalarının zayıflığı ayanları denizcilikle uğraşmaya itmiştir. Böylesine özgür bir alanda faaliyet yürütmek tam da onların yapısına uyacak bir işti²⁵⁶.

20. yüzyılın başlarında Samsun limanında çaparların çalışma usulü ile ilgili yapılan değişikliğe en sert tepkileri veren tüccar aileleri arasında ayanlar yer almaktaydı. İstanbul, Balıkesir, Konya, Selanik, Samsun, Trabzon, Erzurum ve Batum'u içine alacak kadar geniş bir bölgede ticari faaliyet gösteren Nemlizade biraderler, çalışma usulündeki değişikliğe karşı çıkan aileler arasındadır. Konu ile ilgili yapılan yazışmalarda Nemlizade biraderlerin Samsun'daki işlerini yürüten Nemlizade Hamdi Efendi'nin imzası gözükmektedir. Çapar sahiplerinin iddiasına göre Nemlizade Hamdi Efendi, bölgede validen dahi daha fazla nüfuza sahipti²⁵⁷. Önde gelen tüccar ailelerinin Samsun'un sosyal ve ekonomik hayatında ne denli öneme sahip olduğu çaparlıkların iddiasından anlaşılmaktadır.

Bölgede her ne kadar jandarma, zaptiye olsa da bölgenin asıl yöneticileri ağa ve beylerdi. Bölgede ciddi hâkimiyet kuran bu ağa ve beyler, halka istediği gibi baskı kurmaktaydılar²⁵⁸.

²⁵⁵ BOA, C.BH, 59/2787, H.29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840).

²⁵⁶ Ekinci, 2013b, 39.

²⁵⁷ Nacar, 2016, 45.

²⁵⁸ Özdiş, 2008, 19.

1.5.6. Kumpanyaların Kaçakçılığa Etkisi

Uluslararası ticaretin sağladığı avantajları doğru bir şekilde kullanmak, ekonominin sınaî durumuna gelebilmesi için yapılabilecek en temel şeydi. Bu da ülke içinde fazla olan malların kıt olan mallarla değiştirilmesi ile mümkündü. Sanayi öncesinde Avrupa için ekonomik olarak olgunlaşmanın ve sınaî bir duruma gelebilmenin yolu ticari ilişkilerin gelişmesi ve farklı kıtalara yeni pazarlar açmaktı²⁵⁹. Bu doğrultuda hareket eden Avrupalılar 19. yüzyılın getirdiği teknolojik gelişmelerle birlikte dünya genelinde ticari faaliyetler yürütmeye başlamışlardır.

Yabancı kumpanyalar ilk olarak Tanzimat Dönemi'nde görülmeye başlanmış ve bu dönemden itibaren yaygınlaşmıştır²⁶⁰. 1833'te Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası'nın *Argo* isimli gemisi İstanbul seferi için Karadeniz'e açılmıştır. Bu şirket 1836 yılında İstanbul- Trabzon arasında düzenli seferlere başlamıştır²⁶¹. Kumpanyaların Karadeniz'de düzenli olarak sefere başlaması ise 1840'lı senelere tekabül etmektedir. Karadeniz'de düzenli olarak sefer yapan ilk kumpanyalar Lloyd ve Peninsular & Oriental Kumpanyası idi. Her iki kumpanya da 1845'de Karadeniz'e düzenli olarak seferler yapmaya başlamıştır. Avusturya'ya ait Lloyd Kumpanyası Triyeste'den başlayarak önce İzmir-İstanbul'a oradan da Sinop ve Trabzon'a sefer yaparken, İngiltere'ye ait Peninsular & Oriental Kumpanyası Liverpool'dan başlayarak önce İstanbul, ardından da Samsun ve Trabzon güzergâhında seferler yapmaktaydı²⁶². Daha sonraki tarihlerde Karadeniz'de sefer yapan kumpanyalar giderek artış göstermiştir.

²⁵⁹ Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılâbı*, TTK Yayınları, (Çev. Prof. Dr. Tefvik Güran), Ankara, 2000, s. 46.

²⁶⁰ Ekinci, 2006, 42.

²⁶¹ Süleyman Uygun, *Türk-Fransız Deniz Ticaret İlişkileri, Vapur Kumpanyaları*, İmeak Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2021, s. 62. (Eser basım aşamasındadır.)

²⁶² Uygun, 2015b, 371.

Tablo 4: Fransız Konsolos Cantanze'ye göre 1903 Yılında Samsun'da İşleyen Kumpanyalar

Birinci Sınıf	İkinci Sınıf
Lloyd	Navigation Russe
Messageries	Kurci
Paquet	Mahsusa
Levant Line	Florio Rubattino
Panhellenique	Hacı David

Kaynak: Yılmaz, 2013, 189.

19. yüzyılda her sahada etkinliğini kaybeden Osmanlı Devleti'nin bu durumundan yararlanan kumpanyalar, kendi çıkarları doğrultusunda yasadışı işler yapmışlardır. Bunlardan biri de kaçakçılıktır. Kumpanya şirketleri; silah, barut gibi ithali yasak malların yanı sıra yasadışı insan taşıyıcılığı gibi pek çok unsuru kaçak yollarla Osmanlı sınırlarına giriş çıkışına aracılık etmişlerdir. Kumpanyaların silah ve insan kaçırmadaki etkisi arşivdeki belgelerden rahatlıkla görülmektedir. Yabancı şirketlerin yoğun olarak faaliyet gösterdiği bu dönemde bilhassa ateşli silahların kaçak yollarla aktarımında ciddi artış yaşanmıştır. Bu artışta elbette ki Osmanlı'da baş gösteren ayrılıkçı hareketlerin etkisi vardır. Yabancı vapur kumpanyaları ise bu ayrılıkçı faaliyetlere lojistik sağlama noktasında etkin rol oynamışlardır. Kumpanya şirketleri bu sayede hem ticari olarak kâr elde etmiş, hem de bağlı oldukları ülkelerin siyasi çıkarlarına katkıda bulunmuşlardır²⁶³.

Rusya Vapur Kumpanyası'nın Rize'de bulunan acentesi Yunanlı Andorya Kolaro'nun kumpanya vapurlarıyla Rusya'dan, Erzurum ve Trabzon'daki Ermenilere ulaştırmak üzere çok sayıda rovelver getirdiği bildirilmiştir. Lazistan Mutasarrıflığı bu durumun limana gece saatinde gelen yabancı devlet vapurlarına pratika verilmemesinden kaynaklandığını ve geceleri de pratika verilmesi durumunda sorun çözüleceğini beyan etmiştir²⁶⁴.

Kaçakçılık noktasında oldukça yoğun çalışan bir diğer vapur da Fransız Kumpanyasına ait olan Sirkas vapurudur. Vapur ile ilgili pek çok belge mevcuttur. Özellikle Ermenilerin Amerika'ya gidiş gelişlerinde aktif olarak

²⁶³ Karakulak, 2020, 191.

²⁶⁴ BOA, DH.TMIK.M, 46/14, 12 Ağustos 1313 (24 Ağustos 1897).

çalışmıştır. Bu vapurla gelen 35 Ermeni'nin 25'inin daha önce Harput'tan kaçak olarak Amerika'ya giden kişiler olduğu anlaşılmıştır. Gidişlerinden 2 sene sonra Sirkas vapuruyla pasaportsuz olarak gelen bu kişilerin limanca kabul edilmemesi soruna yol açmıştır. Vapur kaptanının geri gönderilmek istenen yolcuları vapura bindirmemesi üzerine 25 kişi 3 gün zabıt altında tutulmuştur. Daha sonra Lloyd vapuruna bindirilerek geldikleri yere geri gönderilmişlerdir²⁶⁵. Fransızlara ait Paquet Kumpanyası da Ermeni faaliyetlerine yardımcı olan kumpanyalar arasındaydı. Paquet Kumpanyasına ait pek çok belgede Marsiya'dan aldığı silahlı Ermenileri Karadeniz'e getirdiği görülmektedir²⁶⁶. Özellikle bu şirkete ait olan Anadolu vapuru ile ilgili çok sayıda belge mevcuttur. Bu vapurla taşınan kaçak yolcuların sayısı 60-70'e kadar çıktığı görülmektedir²⁶⁷. Yine Fransa'ya ait olan Fraissinet Kumpanyasına bağlı vapurlar aracılığı ile Rum, Ermeni ve Bulgar komiteciler kaçak yollarla silah nakliyatı ve yasadışı yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. 1894 tarihinde Hınçak komitesine ait olan 38 sandık silahın Fraissinet vapuru ile Osmanlı'ya getirilmek üzere olduğuna dair bir telgraf gönderilmiştir²⁶⁸.

Vapur kumpanyaları Ermenilerin zararlı faaliyetlerinin en büyük tedarikçilerinden biriydi. Çok sayıda eşya ve yolcu ile birlikte komitelere ait gizli yayınlar ve komite üyelerini taşıma noktasında da etkin olmuşlardır. Ermeni Gizli Komitesi üyesi Prens Argomensky adındaki Ermeni'nin Avusturya vapuruna binen 23 kişi arasında olduğu saptanmıştır. Argomensky'nin yanında bulunan diğer üç kaçak yolcunun ise ikisi Rus tebaası biri ise İngiltere pasaportuna sahipti²⁶⁹. Kumpanyalar, Karadeniz'de bir takım zararlı yayınların da dağıtımını sağlamaktaydı. Paquet Kumpanyası Samsun Acentesi Hekimyan Ohannes ve kâatibi Çamkenuyan Agop, Ermeni komitelerine ait her türlü zararlı evrakın dağıtımını yapmaktaydı²⁷⁰.

²⁶⁵ BOA, DH.TMIK 73/60, 1 Ağustos 1315 (13 Ağustos 1899).

²⁶⁶ Marsilya'dan gelen Pake kumpanyasına ait vapurda 10-15 Ermeni'nin Roveller getirdiği haber verilmişti. BOA, BEO, 321/24062/2, 20 Teşrinievvel 1311 (12 Kasım 1893), Paquet Kumpanyasına ait olan Anadolu vapuru ile 9 Ermeni'nin Amerika'ya taşındığı Samsun iskelesinden bildirilmiştir. BOA, DH.TMIK,M, 39/68, 25 Rebiülahir 1315 (24 Ağustos 1897).

²⁶⁷ BOA, Y.EE.KP, 25/2438, 27 Rebiülahir (1 Haziran 1905).

²⁶⁸ Süleyman Uygun, "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2012, (24), s.130.

²⁶⁹ BOA, Y.A.HUS, 241/35, 10 Rebiülahir 1308 (24 Ekim 1890).

²⁷⁰ BOA, DH.MKT, 316/34, 16 Teşrinisani 1310 (18 Kasım 1894).

19. yüzyıldan itibaren Karadeniz'e yapılan yoğun silah aktarımını merkezinde yer aldıklarına değinilmişti. Kumpanyalar getirdikleri bu silahları kendileri için ayrılmış olan ambarlara boşaltmaktaydılar. Fransız Paquet kumpanyası, Belçika bandırla vapuru Anvers'den Samsun'a geldiğinde kumpanyanın gümrükte kendisine tanzim edilen ambarında üç sandık aktarımı yapmıştır. Zaptiye Nezaretinin araştırmaları sonucu adı geçen sandıkların içinde silah ve jurnaller bulunmuştur²⁷¹. Yine Paquet Kumpanyası'nın *Armenie* isimli vapuruyla Trabzon'a gönderilen mallar Ustazade Hasan Efendi tarafından sahiplenilmiştir. Marsilya'dan gelen altı varil ambara nakledilirken varillerden birisi hamalın arkasından yere düşerek kırılmıştır. Kırılan varilin içinde güherçile olduğu ambar memuru tarafından görülmüştür. Ambar memurunun ihbarı üzerine yapılan araştırmada üç varilin şap, diğer üç varilin ise 510 kıyye güherçile yüklü olduğu anlaşılmıştır. Söz konusu güherçilenin kaçak olarak nakli için 4080 kuruş cezai nakdi ödenmesi talep edilmiştir. Kaçak olarak getirilen güherçileler ise müsadere edilmiştir²⁷². Karadeniz'de serbest ticaret hatlarının oluşmasıyla birlikte kâr oranı yüksek olan işlere meyil de artmıştır. Yabancı devletlere ait şirket acenteleri ve gemi kapları kâr oranlarını yükseltmek için silah, insan ve emtia kaçakçılığı yapıyorlardı. Denetim noktalarından uzakta olan bölgeler bu iş için en verimli yerlerdi²⁷³. Kumpanyalar oluşturdukları ticaret hatlarının devamlılığı için yüksek kârlar elde etmeye çalışmaktaydı. Bu kâr arzusu özellikle devlet denetim mekanizmasının az olduğu bölgelerde kumpanyaların etkisi artırarak kaçak eşya ve yolcu taşımalarına neden olmaktaydı. Kumpanya gemileri, denetimden uzak olan yerlerde demirleyerek küçük tekne ve sandallar aracılığı ile yolcu nakliyatı yapardı. Ancak konsoloslar bazen bu önlemleri geçersiz kılıyordu. Mesajeri Maritim Kumpanyasına ait olan buharlılarda yakalanan kişiler, Fransa konsolosluğu ile iletişime geçerek sorunu çözebiliyorlardı²⁷⁴.

Trabzon yoluyla Giresun'a gelen Yunan Destoni Kumpanyasına ait *Konstantinos* adlı vapurun içinde iki varil ile şüpheli bir sandıktan şüphe duyularak gümrük idaresince kontrol edilmek istenmiştir. Meclis İdaresi azası

²⁷¹ BOA, BEO, 2137/160230, 29 Temmuz 1319 (11 Ağustos 1903).

²⁷² BOA, DH.MKT, 428.31, 17 Ağustos 1311 (29 Ağustos 1895), Süleyman Uygun, "Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie De Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri", *A.Ü TAED*, 56, Erzurum, 2016, s. 135.

²⁷³ Uygun, 2015a, 78.

²⁷⁴ Uygun, 2015a, 284.

tarafından tayin olunan Yanko Efendi ile Ticaret Odası azası ve vapurun Giresun acentesi ile gümrük heyeti huzurunda varil açılmış, içinde bir sandık daha olduğu görülmüştür. Sandık içerisinde 15 adet gırra tüfeği namlusu ve metrisleri görülmüştür. Bir diğer sandıkta ise 78 pakette 780 adet gara fişeği bulunmuştur. Varilin kim tarafından gönderildiği acenteye sorulmuş ve cevap istenmiştir. Acente olayın sorumlusunu araştırıp sonucunu Giresun kaymakamlığına bildireceğini söylese de bunu yapmamıştır. Acentenin konunun üzerinde yeterince durmadığı anlaşılmaktadır. Bu olay, acentelerin bünyesinde gerçekleşen kaçakçılık faaliyetlerine göz yumduğu yahut gizliden gizliye destek verdiği şeklinde yorumlanabilir. Yapılan araştırma sonucunda varilin Pire'den Yuvani Hristo Lar adında biri tarafından gönderildiği anlaşılmıştır²⁷⁵.

Kumpanya memurları bazen kaçakçılığın önüne geçilmesi noktasında zorluk çıkarmaktaydı. Kendileri de bizzat bu işle alakadar oldukları için memurlara engel olmaya çalışıyorlardı. Kaçakçılığı engellemek üzere görev yapan jandarmalara kumpanya memurlarınca engel olunduğu ve bu kişilerin isimlerinin istendiği belgelerle sabittir²⁷⁶.

Karadeniz sularında kaçakçılık faaliyetlerinde etkin rol oynayan devletlerden biri de Rusya'dır. Her iki devlet arasında imzalanan ticari antlaşmalarda silah, mühimmat, top, barut gibi eşyaların ithal ve ihracı kesin surette yasaklanmış olsa da Rus şirketleri bunu göz önünde bulundurmuyarak kaçakçılık faaliyetlerinde etkin rol oynamışlardır. Rusya'ya ait olan ROPİT Şirketi bu faaliyetleri etkin bir biçimde desteklemiştir. ROPİT, Karadeniz'de kaçakçılık faaliyetlerini Osmanlı'dan Rusya'ya, Rusya'dan Osmanlı'ya olmak üzere iki taraflı olarak yürütmekteydi. Bu durum her iki devletin liman görevlilerinin ROPİT ile işbirliği içinde olduğunu göstermektedir. Rusya tarafından Osmanlı topraklarına gelen mallar olduğu gibi Osmanlı'dan Rus topraklarına giden mallar da vardı. Osmanlı bandıralı vapurlar Rusya içine kaçak emtia getirmekteydi. Osmanlı'dan Rusya tarafına yapılan kaçakçılık daha çok emtia üzerineydi. Rus mallarının pahalı olması, özellikle üretim alanlarından uzakta yaşayan Rusları Osmanlı'dan mal almaya yöneltmiştir. Yine Rusya'nın ele geçirdiği topraklardaki halkın ihtiyacını bilmemesi de talebi Osmanlı mallarına çeviriyordu. Karadeniz üzerinden Rusya'ya yapılan bu kaçakçılıktan Rusya da

²⁷⁵ BOA, DH.MKT, 2915/51/4, 26 Temmuz 1325 (8 Ağustos 1919).

²⁷⁶ BOA, DH.ŞFR, 65/196, 29 Haziran 1332 (12 Temmuz 1916).

rahatsızlık duyuyor, gümrükte bu durumu engellemek için tedbirler alıyordu. Ancak tüm tedbirlere rağmen Osmanlı mallarının kaçak olarak topraklarına girmesine engel olamıyordu²⁷⁷.

Yolcu taşımacılığı, kumpanyalar arasında rekabet ortamı oluşturmuş, sadece yolcu taşımak için 3-4 buharlıdan oluşan *Russa Danoise* ve *Societe Gozieas* gibi kumpanyalar kurulmuştur²⁷⁸. Karadeniz'e en çok yolcu taşıyan şirketlerin başında gelen ROPİT, 1896 yılından itibaren sefer sayılarını daha da artırmak istemiştir. Rus hükümeti aynı sene içinde Karadeniz-Bulgar hattını oluşturarak Odessa'dan İstanbul'a kadar olan tüm seferlerini birleştirmiştir. Böylece ROPİT, Karadeniz limanlarında kesintisiz olarak sefer yapmaya başlamıştır²⁷⁹.

Karadeniz'de yaşanan Rus-İngiliz rekabeti tarafların konsolosluklarının devamlı olarak birbirinin faaliyetlerini rapor etmesi şeklinde görülmektedir²⁸⁰. Rusya konsolosu Mösyö Maşin, Trabzon'dan gelen bir İngiliz vapurunun barut ve savaş aletleri taşıdığı ve Polathane'de gece vakti bu silahları sandallara yüklediğini ihbar etmiştir. Sandalcılar arasından Osmanlı tebaasından kimselerin olduğunu ve barut dolu varilleri sandallarına aldığını belirtmiştir. Konsolos'un iddiasına göre bu istihbarat önemsenmemiş ve silahlar nakledilmiştir. Konsolos, vilayetin bu özensiz tutumunu protesto etmiştir. Merkezi idare ise konsolosun suçlamalarını kabul etmemiş, böyle bir vakıanın gözden kaçırılmasına müsaade edilmeyeceğini belirtmiştir. Hatta İngiltere'ye ait yabancı bir vapurun kıyıdan dürbünle görülmesi üzerine liman karantina memurları ve liman reislerine haber verilerek araştırılması istenmiştir. Vapur muayene alanına geldiğinde Samsun'a gidecekken yanlışlıkla Trabzon'a geldiğini beyan etmiştir. Ancak vapurun Polathane güzergâhına geri döndüğü iddiası üzerine şüphe duyularak Polathane müdürü uyarılmıştır. Önceden istihbar olunan silahların bu gemide olabileceği ihtimali üzerinde durularak geminin karaya kayıklara herhangi bir yük aktarıp aktarmayacağını dikkatle takibi uygun bulunmuştur. Konu ile ilgili Batum'a varıncaya kadar tüm müdürlere uyarı yazıları gönderilmiştir. Vapurun geliş nedeni İngiltere konsoloslughuna sorulmuştur. Ancak İngiltere konsolosu da konuya vakıf

²⁷⁷ Karakulak, 2020, 191-192.

²⁷⁸ Uygun, 2015a, 283.

²⁷⁹ Karakulak, 2020, 105.

²⁸⁰ Yılmaz, 2008, 172.

olmadığını, araştırıp sonucunu yazacağını belirtmiştir. Bu arada vapur yeniden Polathane'den Trabzon'a gitmiş ve burada demir atmıştır. Konsolosluk, daha sonra vapurun geliş nedeninin kömür tedariki olduğunu belirtmiştir. Trabzon valisi vapur hakkında şüphe duysa yapılan anlaşmalara göre açıkta demirlemiş olan vapuru aramaya hakkı yoktu. Bu nedenle yapılabilecek tek şey vapurun uzaktan izlenmesi ve yanına sandal vs. gibi araçların gidip gitmediğinin kontrol edilmesiydi²⁸¹. Osmanlı yetkilileri, buharlı gemi limandayken şüpheli olan vatandaşlarını arayabilir veya ellerinde izin belgesi varsa teslim alabilirlerdi. Ancak gemi limandan ayrıldığı an müdahale hakların kaybediyor, şüpheli şahıs Osmanlı vatandaşı olsa dahi yolcuya müdahale edemiyorlardı. Çünkü buharlı gemiler mensup oldukları ülkelerin yüzen kara parçaları hükmündeydi²⁸². Mesajeri Maritim buharlısına arama yapma amacıyla giren zaptiyelerin gemi çalışanları, acente veya Fransız konsoloslar tarafından uluslararası hukukun ihlali gerekçesi ile darp edildiği bilinmektedir. Kumpanyaların sahip olduğu bu dokunulmazlık, komiteci faaliyetlerin alanını oldukça genişletmiştir²⁸³.

Rusya konsolosu yeniden Trabzon valisine giderek, vapurun evvelki gece Polathane'de bir Osmanlı sandalına 40 kadar silahlı Çerkez, barut ve mühimmat aldığını aktarmıştır. Vapurun şüpheli durumu Akçaabat müdürünün dikkatini çekmiş ve birkaç zaptiye sandalı kontrol için gönderilmiştir. Ancak sandalda bulunan Çerkezler, sandalın muayenesine izin vermeyip tepki gösterince memurlar bir şey yapmadan geri dönmüşlerdi. Rusya konsolosunun bu iddiaları da Trabzon valisi Mehmed Emin tarafından yalanmıştır. Vapurun karaya ve herhangi bir sandala bir şey nakletmediği, 30-40 Çerkez taşıdığı iddia edilen sandalın Trabzon tarafına doğru yol alıp, vapur ile karşılaşmadan gittiğini söylemiştir. Rusya konsolosu, Trabzon valisinin yanı sıra kaza müdürleri, liva kaymakamları gibi yetkililere de durumla ilgili yazılar yazmıştır. Rusya konsolosunun, İngiltere'ye ait olan vapurun yaptığı kaçakçılık faaliyetini bu kadar derinden takip etmesi dikkat çekicidir. Konsolosun, İngiliz vapurunun bu hareketini Rusya'nın bölgedeki emellerine ters düşecek bir unsur olarak gördüğü söylenebilir. Konsoloslar, kendi vatandaşlarının yaptığı kaçakçılığı görmezden gelseler de farklı devletlerin tüccarlarına karşı aynı tepkiyi vermemişlerdir.

²⁸¹ BOA, HR.SYS, 1205/2, 4 Rebiülahir 1280 (18 Eylül 2863).

²⁸² Uygun, 2015a, 287.

²⁸³ Uygun, 2015c, s.131.

İstihbarat edindikleri kaçak gemileri Osmanlı'ya bildirmiş ve sonucunu takip etmişlerdir²⁸⁴.

Kumpanya buharlıları, تنها ve küçük iskelelere yakın mevkiilerde açıkta demirliyor, kayık ve mavnalar aracılığı ile yükleme-boşaltma işlemleri yapıyorlardı²⁸⁵. Kumpanyalar, yükleme-boşaltma işlemi için iskelelerde belirli mavnacılarla anlaşığı gibi, bazen bizzat mavna satın alarak yükleme-boşaltma işlemini bu yolla gerçekleştiriyorlardı. Ancak kumpanyaların gerek kendi mavnaları gerekse tebaadan anlaşıkları mavnacılar ile taşımacılık sırasında kaçak eşya ve evrak taşıdığı bilinmektedir²⁸⁶. Dâhiliye Nezareti, Lloyd Kumpanyasına ait olan Galiçya adındaki vapurda 6 çuval içinde toplam 100 adet gırra tüfeğı taşıdığı ve tüfeklerin zabıt sandalları ile gizlice Trabzon'a taşıyacağı ihbarıyla Emniyeti Umumiye Müdüriyetini uyarılmıştır²⁸⁷. Gelen ihbar üzerine vapurun hareketleri dikkatlice izlenmiştir. İstanbul'dan yola çıkan kumpanya vapuru Trabzon'a oradan İnebolu, Samsun, Giresun, Rize, Batum güzergâhında ilerlemiş ve her bir limanda vapurun boşalttığı mallar sıkı bir şekilde kontrol edilmiştir. Aynı istikamette İstanbul'a dönen vapur, herhangi bir silah satışı yapmasa da belli bir müddet yine gözlem altında tutulmuştur²⁸⁸.

Osmanlı gümrüklerinin eksikliği de kaçakçılığın gizlenmesi konusunda kumpanyalara yardımcı olmaktadır. Kumpanyalar, bazen gümrük işlemi yaptırmadan direkt olarak kendileri için tahsis ettikleri depolara mal aktarımı yapmaktaydı. Bu olay kaçakçılığa zemin hazırlayan bir durum olduğundan devlet, bunun tespit edildiğı durumlarda kumpanyalardan açıklama istenmekteydi. Buna benzer bir olaya Akdeniz'de rastlanmaktadır. Preveze Limanına gelen Lloyd Kumpanyası vapurunun, gümrük işlemi yapmadan kendi deposuna mal aktarımı yapması üzerine devlet tarafından bir açıklama talep edilmiştir. Lloyd bu durumu gümrük memurlarının dikkatsiz davranışı sonucu malların hasar gördüğü şeklinde yanıtlamıştır. Kumpanya'nın gümrüklerdeki bu mazeretten faydalanarak kaçakçılığın üzerini örtmesi muhtemeldir²⁸⁹.

²⁸⁴ BOA, HR.SYS, 1205/2, 4 Rebiülahir 1280 (18 Eylül 2863).

²⁸⁵ Uygun, 2015a, 276.

²⁸⁶ Kılıçaslan, 2019, 153-154.

²⁸⁷ BOA, DH.EUM,THR, 35/77/3, 15 Mayıs 1326 (8 Mayıs 1910).

²⁸⁸ BOA, DH.EUM,THR, 35/77/1, 27 Mayıs 1326 (9 Haziran 1910).

²⁸⁹ Kılıçaslan, 2019, 207.

Kumpanyalar resmi kayıtlarında yaptıkları kaçakçılık faaliyetlerine yer vermemektedir²⁹⁰. Bu durum yapılan faaliyetlerin yalnızca tek taraflı olarak değerlendirilmesine sebebiyet vermektedir. Kumpanyaların yaptığı kaçakçılıklarla ilgili elde olan tek kaynak Osmanlı arşivi olduğundan dolayı olaylar yalnızca bu yönüyle ele alınmaktadır.

1.5.7. Bandıra Değişikliği

Yabancılara ait vapur şirketlerinin Osmanlı denizlerinde seyrüsefere başlaması ve sahip oldukları kapitülasyonların sağladığı avantajlar doğrultusunda ticaret yapmaları yerli denizcileri olumsuz etkilemiştir. Ancak yine de Karadeniz’de küçük ve yelkenli gemilerin yoğun faaliyetleri buharlıların gelişinden sonra da devam etmiştir. Yelkenlilerin varlıklarını uzun süre devam ettirme nedeni buharlılara karşı sahip oldukları avantajlardı. Bunlar, navlunların düşük olması dolayısıyla kıyıya daha fazla yaklaşma imkânlarının olması ve fırtınalara dayanıklı bir yapılarının olmasıydı. Bu avantajlar sayesinde karaya mal yükleme ve boşaltma işlemi çoğunlukla bu vasıtalar ile gerçekleşmekteydi²⁹¹.

Buharlı gemilerin gelişinden sonra İngiltere, Fransa, Avusturya gibi devletlere ait bandıra taşıyan kumpanyalar Karadeniz’de ticaret yapmaya başlamışlardır. Kumpanyaların ticari faaliyetine uyum sağlayamayan Osmanlı tebaası yeni ulaşım araçları karşısında rekabet gösterememiştir. Bu olumsuz durumu ortadan kaldırmak için kayıkçılar, gemilerine Rus bandırası çekme yoluna gitmişlerdir. Özellikle Rum kayıkçıların tercih ettiği bu yöntem sayesinde kayıkçılar bir müddet daha varlıklarını devam ettirmişlerdir²⁹².

²⁹⁰ Uygun, 2007, 256.

²⁹¹ Yılmaz, 2013, 190.

²⁹² Mehmet Yavuz Erler, “Trabzon Vilayeti’nde Kanun Kaçakçıları (1856-1869)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.19, S.30, Mayıs 1997, s.74.

Tablo 5: Karadeniz Limanlarında Sefer Yapan Yabancı Bandıralı Gemi Sayıları

Bandıra	Gemi Sayısı	Gemi Tonajı
Osmanlı	7378	164.89
Fransa	109	188.39
Avusturya	106	127.58
Rus	82	68.64
Yunan	54	46.69
Alman	37	56.19

Kaynak: Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Raylı*, Çalıcı Basın Yayın, İstanbul 2011, s.81

Tablo 5'te Osmanlıya ait olan 7378 adet geminin içine yelkenliler de dâhildir. Ancak sayıca fazla gözükmesine rağmen Fransa'ya ait olan 109 geminin tonajına dahi sahip değildir.

Bandıra değişikliğini Müslüman kesim arasında da yapanlar vardı. Denizcilerin Rus bandırası çekme nedenlerinden biri devletin takip organlarından kaçmaktı. Karadeniz'de kaçak eşya ve yolcu taşıyan denizciler, yabancı bandıralı gemilerin, Osmanlı bandıralılara oranla daha az teftiş edilmesinden dolayı bandıra usulsüzlüğü yapmışlardır. Bir diğer sebep ise, yabancı bandıralı gemilere uygulanan vergi indirimiydi²⁹³.

Yabancı ülkelerin bandırasını taşıyan vapurlar, denizlerde ait oldukları ülkelerin kara parçası sayılmasından²⁹⁴ bu vapurlarda Osmanlı denetimi pek fazla hissedilmemekteydi. Vapur, Osmanlı limanında olsa da içinde bulunan şüpheli bir şahsın aranması için arama izni bulunmalıydı. Vapur limanda değilse içindeki şüpheli Osmanlı tebaasından olsa dahi görevlilerin müdahale hakkı olmazdı. Bu durumda vapurun kendi görevlileri konuyla ilgilenir pek çok zaman da kayıtsızlık gösterirdi²⁹⁵. Yabancı vapurların denizlerdeki özgür hareketleri yasadışı yollardan ticaret yapan kesimi cezp etmiştir.

Denizlerde rahat hareket etmek isteyen bazı reisler, kayıklarına Rus bandırası çekme yoluna gitmekteydi. Ancak asayiş sağlama noktasında etkin olan valiler bu durumun önüne geçmeye çalışmıştır. Böyle davranan kişiler Rus konsolosu tarafından himaye olunmaya çalışılsa da Osmanlı tebaasından oldukları

²⁹³ M. Emre Kılıçaslan, "Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya", *Türk Denizcilik Ticareti Tarihi Sempozyumu IV(Doğu Karadeniz)*, 2012, s.224.

²⁹⁴ Ekinci, 2006, 82.

²⁹⁵ Uygun, 2015a, 287.

için buna müsaade edilmemiştir. Hatta Rus tebaasından olan kayıkçılar dahi sahilde dolaştıkça Lazistan sancağında uygulanan emirlerin dışına çıkamayacakları bildirilmiştir. Bu durum Rizeli kayıkçıları bir süre bandıra değişikliğinden vazgeçirmiştir. Alınan önlemlerin yanında potansiyel kaçakçılar da vilayetçe tanınmaktaydı. Bölgede nam salmış azılı kaçakçılar ise ticaretten men edilmiştir²⁹⁶.

Osmanlı tebaasını başka bir ülke bandırası çekmeye iten diğer bir sebep de Rusya'nın yabancı bandıralı gemilere balıkçılık yapmayı yasaklamasıydı. Osmanlı, Trabzon ile Batum'daki balıkların aynı olmasına rağmen balıkçıların ısrarla Batum'a gitmesinin altında farklı nedenler yattığına inanmaktadır. Devlet bu endişesinde çok da haksız değildir. Bazı balıkçıların fırsattan istifade ederek avlandıkları bölgelere yolcu ve eşya taşıdığı olmuştur²⁹⁷.

Bölgenin coğrafi yapısı gemi yapımı için müsait olduğundan Karadeniz iskelelerinde sık sık gemi inşa edilmekteydi. Bu gemiler Osmanlı iskelelerinde yapıldığı ve sahipleri de Osmanlı tebaasından olduğu için Osmanlı sancağı çekilmekteydi. Ancak bazı durumlarda serbestçe hareket etme niyetinde olan kişiler, bu gemilere farklı devletlerin bandırasını çekmekteydi. Giresun limanında inşa edilen 12 yelkenli gemiye Osmanlı iskelelerinde inşa edildiği halde Rus bandırası çekildiği görülmüştür. Rus sahilinde ticaret yapacak olan gemilere Rus bandırası olmadıkça yük verilmemesinden ve gümrük vergilerinden kurtulmak dolayısıyla gemi sahipleri Rus tebaasından bir kaptan ile anlaşarak gemilerine Rus bandırası çekmişlerdir. Batum baş şebenderliğinden gelen muharreratta bu gibi işlere bulaşan Rusyalı pek çok şahsın olduğunu ve bu hareketin genellikle kaçakçılık amacıyla yapıldığını belirtmiştir. Şebenderler Nizamnamesinin 149. maddesine göre Osmanlı gemilerinin satılması, Devleti Aliyye şebenderi huzurunda olmalı ve satış senedi şebender tarafından hazırlanmalıydı. Aksi halde yapılan satış yok hükmünde sayılacaktı. Bu tarzda anlaşmalı bir şekilde ecnebi bandırası çektirilmesi yasaktı. Herhangi bir resmi işlem yaptırmayan bu 12 yelkenli de nizamnameye aykırı olduğu için satışın yeniden Osmanlı şebenderi huzurunda yapılması kararı Hariciye Nezareti tarafından verilmiştir²⁹⁸.

²⁹⁶ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

²⁹⁷ Kılıçaslan, 2012, 225.

²⁹⁸ BOA, MV, 81/57, 19 H.Rebiülevvel 1312 (20 Eylül 1894).

1.6. KAÇAKÇILIĞIN YAPILIŞ ŞEKLİ

Osmanlı topraklarında meydana gelen kaçakçılık 3 şekilde gerçekleşmekteydi. Bunlardan ilki yasak olmayan emtianın kaçak olarak taşınmasıydı. Bunda amaç ticari kâr elde etmektir. Bu türden kaçakçılığın olumsuz yanı hazineye verdiği maddi zarardır. İkincisi yasak olan emtia, özellikle silah ve fişek kaçaklığıydı. Bu türden faaliyetler, silahların çetelerce devlete karşı kullanılma olasılığından dolayı siyaseten de zarara yol açmaktaydı. Bu kişiler aynı zamanda yerel halk için de tehlike oluşturmaktaydı. Üçüncüsü ise yolcu kaçaklığıydı. Devlete karşı siyasi amaçlarla yabancı memleketlerde komitacı faaliyetler yürüten kişiler söz konusu olduğu için siyasi anlamda sorun arz etmekteydi²⁹⁹. İkinci ve üçüncü türden kaçakçılık, yani silah ve yolcu taşımacılığı devlet için siyasi boyutlarda tehdit içerdikleri için dikkat edilmesi gereken unsurlar olarak kabul edilmekteydi.

Kaçakçılık genel anlamda kalabalık gruplar halinde yapılmaktaydı. Bu işi bireysel olarak yapmak oldukça güç olacağından nadir görülen bir şeydi. Konuyla ilgili belgelere bakıldığında genel itibariyle bu kişilerin silahlı olarak dolaştığı anlaşılmaktadır. Bu durum yakalanma söz konusu olduğunda devlet görevlileri ile kaçakçılar arasında silahlı çatışma, yaralama, hatta ölüme kadar gidecek olan zorlu mücadelelere neden olmaktaydı. Belgelerde belirtilen kişi sayıları bu çetelerin ne denli kalabalık olduğunu kanıtlamaktadır. Trabzon taraflarından yanlarında Martini tüfeği ve silah olduğu iddia edilen iki yüz kadar kaçakçının iki yüz yük tütününü Erzurum'a götürdüğü Reji tarafından bildirilmiştir. Sonrasında gelen ihbarda yine silahlı halde olan 300 kişinin 250 yük tütününü kaçırmaya hazırlandığı seraskerliğe bildirilmiştir³⁰⁰.

Kaçakçılık, çoğunlukla organize bir şekilde yürütülmekteydi. Bu işle uğraşan kişilerin farklı limanlarda tanıdıkları olur ve kaçakçılık bunlar aracılığı ile yürütülürdü. Kaçakçılar bir limanda faaliyet gösteremeyince başka limana yönelirlerdi. Romanov adında bir kaçakçı ihraç etmeye çalıştığı çok miktarda tüfek ve cephaneyi Trabzon'da ihraç etmeyi başaramayınca Triyeste limanına götürmüştür. Ancak Triyeste'de polisler tarafından yakalanmıştır. Romanov

²⁹⁹ BOA, DH.MKT, 2602/18/2, H. 1 Ramazan 1321 (21 Kasım 1903).

³⁰⁰ BOA, BEO, 305/22824, 21 Rebiülahir 1311 (1 Kasım 1893).

verdiği ifadede Trabzon'da M. Pabubyan ve D. Garibyan adlarında iki kişi ile birlikte işbirliği yaptığını itiraf etmiştir³⁰¹.

Kaçakçı çeteleri silahlı bir şekilde dolaşmaktaydı. Muhtemelen yasadışı yollarla elde ettikleri bu silahları kaçak emtiayı taşıırken yanlarında bulunduruyorlardı. Kalabalık ve silahlı olan bu grupların tehlike arz etmesi olağandır. Sayıca oldukça kalabalık olan bu grubun zaptiye kuvvetleri tarafından yakalanması elbette zorlayıcıdır. Bölgede bulunan kuvvetler de bu gruba müdahale etmek için yeterli değildi.

Kaçakçı çetelerinin arasında kayıkçılardan devlet görevlilerine kadar pek çok insan vardı. Karşılıklı çıkar ilişkisine dayanan bu gruplarda herkes kendi üzerine düşen görevi yapmaktaydı. Rize'nin Rusya ile Batum'a yakın olması nedeniyle pek çok kişinin fırsattan istifade ederek kendi hesabına kaçakçılığa bulaştığı bilinmektedir. Kaçakçılık çoğu kişi tarafından bir iş alanı olarak görülmekteydi. Rize'de gizli bir topluluk İstanbul ile Tuna'dan silah ve patlayıcı madde getirerek Erzurum ile Kürdistan taraflarına götürüp satmaktaydı. Bu topluluğun içinde Rize Divan-ı Harp kâtibi Ahmed efendinin de dâhil olduğu ihbar edilmekteydi. İhbar üzerine başlatılan tahkikatın sonucunda beş altı seneden beri Romanya'ya giden Rizelilerin Rusya'dan Trabzon'a dönüşlerinde aynı iskelelere uğrayarak Tuna'ya giden *Gagarin* adlı vapurla bazen İstanbul yoluyla *mavizer*, *moldovan* ve *martini* tüfekleri getirdiği anlaşılmıştır. Getirilen silahlar bazen yakalansa da birçoğu başarıyla kaçırılmaktaydı. Rize'de silah ve patlayıcı madde taşıyan ünlü şahıslar tüccardan Dervişzade Hacı Hafız Osman, Hacı İbrahim efendi esnaftan Suyabatmaz Yağcı Sadık ve berber Mahmud usta, posta kayıkçısı Ali reis ve Gafur efendi şeklinde isimleri verilmiştir. Bölgede tüccardan esnafa pek çok farklı meslek grubundan kişinin kaçakçılıkla alakadar olduğu görülmektedir³⁰².

Kaçakçılar, fişekleri yağ tenekesi, tüfekleri ise bal tenekelerinin içinde getirmekteydi. Berber Mahmud'un bal tenekesi ile Tuna'dan 700 Martini fişegi getirirken gümrükte yakalanmıştır. Rize iskelesinde görevli olan memurların da bu çete ile işbirliği içinde olduğu iddia edilmekteydi. İskele memuru Hakkı, zabıta Kürt Süleyman ve Rize rüsumat müdüriyeti başkanı Hacı İbrahim'in ve yine

³⁰¹ BOA, DH.EUM.6.Sb, 3/38/4, 3 Mayıs 1331 (16 Mayıs 1915).

³⁰² BOA, İ.RSM, 16/35, 23 Teşrinievvel 1318 (6 Aralık 1902).

askerlerden İbrahim bin Burhan'ın silah kaçakçılığı yaptığı iddia edilmekteydi. İbrahim bin Burhan asker kıyafetleri ile gidip çuvala sarılı halde olan sayıca fazla martini fişegini alıp iskele dışına götürmüş, memurların durumu fark etmesiyle iskeleye gelmesi için uyarılmıştır. Ancak memurların ihtarını duymamış gibi yaparak oradan hızlıca uzaklaşmaya çalışırken, polis ve zabıta tarafından yakalanmıştır. Yaşanan olaydan sonra İbrahim bin Burhan Divan-ı Harbe gönderilmiştir. İbrahim bin Burhan ve taraftarları mahkemeyi tehdit etmişlerdir. Bu olayda kaçakçı çetelerin devlet kurumlarına karşı ne denli cüretkâr davrandıkları anlaşılmaktadır. Yine aynı çete tarafından Lazistan polis müdüriyetinden gelen, Trabzon ve Rize'ye çıkarılmak Rus Gagarin vapuru ile martini tüfeği götürülmekte olduğu ihbarın yazıldığı telgraf, Rize memurini tarafından göz ardı edilmiştir. Bu örnekten kaçakçılığın organize bir şekilde yürütüldüğü ve bu faaliyetleri yapan çetelerin elinin pek çok yere uzandığı anlaşılmaktadır. Bünyesinde pek çok farklı meslek grubunu barındıran kaçakçılık çetesi devletin memurlarını dahi içine çekmesi olayın ne denli ciddi boyutlara ulaştığını göstermektedir. İhbar edilen vapurda bulunan üç sandığın içinde 6 Mavizer, 3 Martini tüfeği, 650 Mavizer ve 150 Martini fişegi bulunmaktaydı. Kaçakçıların gümrük başkanı Hacı İbrahim Efendi ile anlaşma yaptığı iddia edilmekteydi. Şüphe üzerine tutuklanan berber Muhammed'in üzerinde bulunan anahtarların gemideki sandıklarla uyumlu olması ise suçunu kesin suretle kanıtlamıştır. İskelede ele geçirilen silahlar ise ertesi gün Komiser Hakkı ve Hilmi efendiler tarafından hükümete gönderilmiştir³⁰³.

Kaçakçılık; iskeledeki görevliler, liman müdürleri vs. aracılığı ile yapıldığı gibi iskele bulunmayan, gümrük kapısı olmayan yerlerde de yapılmaktaydı. İskele olmasa da kıyıya yanaşmak için uygun ortamı olan sığ yerlerde gizlice boşaltım yapılmaktaydı. Özellikle güvenlik ihlalinin olduğu düşük denetimli kıyılar ve küçük iskeleler kaçakçılık için son derece elverişli alanlardı. Mevcut bir yapı olmayan ancak gemilerin kolay yanaşabileceği ıssız yerler kaçakçılığın kolayca yürütüldüğü noktalardır. Kaçakçılık liman veya iskele olmaksızın deniz içinde gemiden gemiye aktarım yoluyla da gerçekleştirilmekteydi³⁰⁴. Samsun içinde yer alan İlyasköy mevkiine gelen posta vapurları öteden beri istedikleri iskelelerde durup eşya ve yolcu bırakmaktaydı. Bu durumun önüne geçilmesi için

³⁰³ BOA, DH.MKT, 610/43/1, 7 Teşrinisani 1318 (20 Kasım 1902).

³⁰⁴ Gümüş, 2011, 233.

iskeleden vapurlara veya vapurlardan harice mal ve yolcu indirmek yasaklanmıştır. Gidip gelecek yolcuların isimleri ve eşyalarının türü yazılmış, yalnızca gümrüğe mahsus olan iskeleye gidilmesi kararlaştırılmıştır. Vapur kumpanyalarının acenteleri de istedikleri mahallerden eşya ve yolcu çıkardığından aynı yasaklara kumpanyalar da dâhil edilmiştir. Karar verilen bu muamelenin takibi için iskelede polis ve zabıtalara görevlendirilmiştir. Ayrıca yolcuların tezkire alması şartı koşulmuş, tezkiresi olmayan yolcuların gidip gelmeleri men edilmiştir. İlyasköy’de bir karakol ikame edilmiştir. Söz konusu bölge ve çevresinin güvenliğinin sağlanması maksadıyla önceden kararlaştırılan 10 polisten 3’ü bölgeye gönderilmiştir. Temin edilen sayı bölgeye tam olarak yeterli gelmese de asayişe gayret edilmenin lüzumlu olduğu vurgulanmıştır. Bölgenin denizinin muhafazasız ve açık olmasından dolayı iki sandal ve bu sandallarda çalıştırılmak üzere 3 kürekçinin görevlendirileceği bildirilmiştir. Kolcu sandalının yanı sıra bölgede teftiş yapmak için gönderilen üç vapurdan ikisinin harap durumda olduğu ve her zaman denize açılmadığından yeni vapur yollanması gerektiğini ifade etmiştir. Hopa’dan Sinop hududuna kadar olan 100 mil mesafede yolcu, tuz ve tütün kaçakçılığının yoğun olarak yaşandığı ve bu yerlerde teftişin daha fazla olması gerektiği belirtilmiştir³⁰⁵. Sadece Karadeniz’de değil diğer bölgelerde de durum benzerdir. Kıyı hattının tam olarak kontrol edilmesinin zor olması denizler aracılığıyla yapılan kaçakçılığı kolaylaştırmıştır. Devlet Adana’da da benzer sıkıntılar yaşamıştır. Kıyılarda denetimin boş olması, limanlarda ithalat ve ihracatı denetleyecek memurların olmaması veya yetersiz olması denetim boşluğu oluşturuyordu. Bu bölgede de kaçakçılığın önüne geçilebilmesi açısından Mersin meclis idaresi ticarete görevli sıkıntısı yaşayan küçük çaplı iskelelerin kullanılmasını yasaklamıştır. Yine bölgeye yeni görevliler tayin edilmiştir. Ancak kaçakçılar rüşvetle veya şiddet yoluyla görevlileri etkisiz hale getirerek yine faaliyetlerine devam etmişlerdir³⁰⁶.

Kayıkcı ve devlet memurları dışında kaçakçılıkla yoğun olarak alakadar olan diğer bir unsur ise yabancı devlet kumpanyaları idi. Giresun komiserliğinden alınan telgrafla Trabzon’a gelecek olan bir Avusturya vapurunun silah taşıdığına dair ihbar verilmiştir. İhbar üzerine vapurun limana ulaşmasından evvel önlemler alınmış, vapur gelir gelmez tahkikata başlanmıştır. Gözlem için görevlendirilen

³⁰⁵ BOA, BEO, 284/21237, 17 Nisan 1309 (29 Nisan 1893).

³⁰⁶ Gümüş, 2011, 233.

askeri inzibat memuru Prizrenli Hasan, vapurda silah bulunduğu iddiasının yerinde bir tespit olduğuna kanaat getirmiştir. Vapur, Lloyd kumpanyasına ait olan Galiçya vapuruydu. Durumun Avusturya konsolosuna bildirilmesi ile konsolos, vapura gidip tahkikat yapması için bir görevli yollamıştır. Görevliler, araştırmaları sonucu vapurun ikinci kaptanı Panayot'un kamarasında çuvala sarılı iki bavul, bu bavulların içinde ise silah olduğunu tespit etmiştir. Kamarada gizli olan Cüllaboğlu İsmail ve Cüllaboğlu Mehmed adındaki kişiler de yakalanmıştır. Bavulların içinde 32 adet Yunan *girra* tüfeği bulunmuştur. Tüm inkârlara rağmen, silahların Pire'den alındığı ve bu vakayı takip eden Hasan efendinin şahadeti üzerine elde edilen delillerle tespit edilmiştir. Kaçakçılığı yapan kişilerin niyetinin iyi olmadığı, amaçlarının bozgunculuk yapmak olduğu anlaşılmıştır. Kaçakçılığın kâr ve ticaret maksadıyla değil, ayaklanma çıkarma maksadıyla yapıldığı ifade edilmiştir. Bu türden kaçakçılık faaliyetleri adli bir suç değil, doğrudan doğruya asayiş tehdit eden siyasi bir suç olarak kabul edilmiştir. Devletin güvenliğini tehdit eder nitelikte olan bu tarz kaçakçılık faaliyetleri adî suçlardan kabul edilmiştir³⁰⁷. Mesele basit bir kaçakçılık hareketinden ibaret olmadığından olayın müsebbipleri örfi idare mahkemesine sevk edilmiştir. Bunun üzerine Cüllaboğlu İsmail ve Cüllaboğlu Mehmet'in eşleri Dâhiliye Nezaretine yazıkları dilekçede, kocalarının Trabzon'da mahkemeye çıkmak yerine İstanbul'da çıkmalarının haksızlık olduğunu dile getirmişlerdir³⁰⁸.

Kaçakçılar, silahları genelde farklı ürünlerin içlerine saklayarak nakletmekteydi. Karadeniz sahillerinden getirdikleri silah, dinamit ve diğer patlayıcı maddeleri şeker, pirinç ve saman çuvalları içerisinde saklayarak Anadolu içlerine kadar sokmaktaydılar³⁰⁹. Yine güvenlik unsurlarınca aranması güç olacak çimento, maden kömürü gibi ürünlerin arasına da saklanmaktaydı. Kaçak eşyalar sayıca fazla olan ve güvenlik görevlilerince kontrol etmenin mümkün olmadığı ürünlerin arasına az miktarda gizlenmekteydi. Örneğin 500 veya 1000 adet çimento fiçilerinin içine çinkodan yapılmış ve üzeri tahta ile örtülmüş sandıkların

³⁰⁷ BOA, DH.H, 41/86/5, 17 Haziran 1328 (30 Haziran 1912).

³⁰⁸ “..biz köylüyüz fakiriz İstanbul'daki idare-i örfinin Trabzon'a hiçbir şümul olamaz burada heyet-i adliye variddir kocalarımızın bir kabahati var ise cezalarını çekerler şimdiye kadar birçok kimseler Trabzon'a silah çıkariyorken ve çıkarmış iken yakalamışlar ve bunların bir tanesi idare-i örfi mahkemesine sevk olmuyorda bi-kes(kimsesiz) olan zevcimizin bu defa Dersaadet'e sevk olunması emsaline yapılmayan bir muamele eddediyoruz...” BOA, DH.H, 41/86/3, 26 Haziran 1328 (9 Temmuz 1912).

³⁰⁹ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

içine birkaç tane tüfek koyularak yapılmaktaydı. Sandıklar gümrüğe gelmeden diğer ucu iskeleye bağlı olan iplerle bağlanıp denizin içine atılmaktaydı. Gece olunca da sandallarla taşınarak kıyıya çıkarılmaktaydı. Bazen de kaçırılması istenen ürünler ıssız bir yerde sandallar aracılığı ile başka paketlerle değiştirilerek aktarılmaktaydı. Bu yöntemlerle kaçırılan eşyalar kıyıya çıkarıldıktan sonra kumpanyalar için tahsis edilmiş depolara götürülmekte ve orada muhafaza edilmekteydi³¹⁰. Yabancı konsolos ve tüccarlar, ıssız sahillere küçük iskeleler yaptırıp bu noktadan mal yükleyip indirmektedirler. İskeleye yakın yerlerde bulunan mahzenlerde de gelen malları saklamaktaydılar³¹¹.

Karadeniz coğrafyasının önemli geçim alanlarından olan balıkçılık da zamanla kaçakçılıkla bağlantılı hale gelmiş ve balıkçıların bir kısmı av için gittikleri yerlerde kaçakçılık yapmıştır. Balık avı için Romanya'ya giden Trabzonlu kayıkçılardan Topçu oğlu Yusuf ve Mehmet, Hundur oğlu Şükrü ve Hacı Yusuf Hamadüz iskelesinde indirilmek üzere kayıklarına Köstence'den silah nakletmişlerdir. Hamadüzlü İzzet ve Alemdarzade Hacı Mehmed tarafından siparişi verilen bu silahlar Tuzladaki avlak yerlerinde nakledilirken yakalanmışlardır³¹².

1.7. DOĞU KARADENİZ'DE KAÇAKÇILIK GÜZERGÂHLARI

Karadeniz, Osmanlılar için son derece önem arz eden bir yerdi. Avrupalı devletler Akdeniz ticaretine egemenken Osmanlı Devleti de Karadeniz ticaretinin egemenliğini elinde tutuyordu. Öyle ki bölge 17. ve 18. yüzyıllarda siyasi ve askeri başarısızlıklara rağmen ekonomik canlılığını kaybetmemiştir. Bu durumun temel nedeni ise Karadeniz'in konumudur³¹³. Henry Grenville, Karadeniz ticaretinin önemini, "*Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz*" sözleriyle

³¹⁰ BOA, DH.MKT, 2602/18/2-3, H. 1 Ramazan 1321 (21 Kasım 1903).

³¹¹ Kılıçaslan, 2019, 206.

³¹² BOA, ZB, 461/10, 8 Eylül 1323 (21 Eylül 1907).

³¹³ Aydın, 2016, 35.

belirtmiştir³¹⁴. Karadeniz'in ticari değeri bölgede pek çok farklı karayolu ve liman güzergâhının oluşmasına neden olmuştur.

Doğu Karadeniz iskele ve limanları 1817-1819 seneleri arasında bölgeyi gezen seyyah P. Minas Bijişkyan tarafından "Batlama, Giresun, Boğacık, Zefre, Tirebolu, Halkalava Pazarı, Görele, Büyük Liman, Trabzon, Kovata, Sürmene, Of, Rize Soğuksu, Atina, Eski Trabzon, Laroz, Arkava, Hopa şeklinde sıralanmıştır³¹⁵.

Osmanlı içlerinden yabancı bölgelere kaçırılacak olan mallar, limanlar aracılığı ile çeşitli rotalara bağlanarak yurtdışına çıkarılmaktaydı. Yabancı bölgelerden gelen mallar ise aynı rota üzerinden limanlara, limanlardan da ticari yol güzergâhlarıyla iç bölgelere nakledilmekteydi³¹⁶. Karadeniz güzergâhında yer alan Sinop, Samsun, Trabzon, Giresun ve Batum limanları önem arz etmekteydi. Bu limanlar arasında özellikle 18. ve 19. yüzyıllarda Trabzon ile Samsun öne çıkmaktadır³¹⁷.

Klasik dönemde Trabzon, Sinop, Azak ve Kefe gibi limanların gölgesinde kalan Samsun 18. yüzyıldan itibaren gelişim göstermiştir. Kara yolu ile Kayseri ve Sivas üzerinden Tokat'a buradan da Samsun ve çevre limanlara ulaşan mallar bölgenin önemini artırmıştır. Karadeniz'de kuzey bölümünde gerçekleşen ticaretin ana ihraç limanı Sinop iken güneyden bölümünden gelen malların ihraç noktası Samsun'du. 1840 yılından sonra buharlı gemi nakliyatının gelişimiyle birlikte Samsun limanında da büyük ilerlemeler yaşanmıştır³¹⁸.

Trabzon ise hâkimiyeti altına girdiği devletleri gerek siyasi gerekse iktisadi açıdan olumlu yönde etkileyen bir coğrafyaydı. Limanın sahip olduğu en önemli avantaj Doğu ticaretinin transit merkezi olmasıydı. Trabzon; Kars, Diyarbakır, Malatya, Tokat gibi bölgeleri besleyen bir limandı. Aynı zamanda Erzurum, Tebriz, Tahran gibi merkezlerin de transit limanı konumundaydı³¹⁹. İran'a giden mallar Trabzon-Erzurum-Bayeziid-Tebriz doğrultusunda hareket

³¹⁴ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert), (Çev. Gül Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.45-46.

³¹⁵ Aydın, 2016, 57.

³¹⁶ Kubilay Hamzaoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları", *History Studies*, C.12, S.6, Aralık 2020, s. 3108.

³¹⁷ Hamzaoğlu, 2019, 75.

³¹⁸ Aygün, 2009, 48-49.

³¹⁹ Hamzaoğlu, 2019, 75.

etmekteydi. İran üzerinden gelenler ise aynı güzergâhın aksiyle Trabzon'a ulaşmaktaydı³²⁰. Güzergâha ayrıntılı bir biçimde değinmek gerekirse; Trabzon-Maçka-Torul-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Hasankalesi-Eleşkirt-Aydın Bey-Diyadin-Bayezid-Maku-Hoy üzerinden Tebriz'e ulaşmaktaydı³²¹. Trabzon vilayetinden başlayarak Erzurum-Tebriz hattı ile birlikte Samsun-Sivas ve Kars üzerinden yurtdışına çıkarılan mallar, Rusya-Gürcistan ve İran-Van güzergâhıyla ile Osmanlı sınırlarına getirilmekteydi.³²² Ancak Rusya'nın, Kafkasya yolu güzergâhında tren yolu yaptırmasıyla Trabzon-Erzurum yolu işlerliğini kaybetmiştir. Yapılan yeni yolun daha ucuz olması ve ulaşımın hızlı bir şekilde yapılması ticari faaliyetlerin bu noktaya yönelmesine neden olmuştur³²³.

Deniz yoluyla getirilen kaçak mallar karayolları güzergâhlarıyla iç bölgelere taşınmaktaydı. Karadeniz üzerinden en çok tercih edilen karayolu güzergâhı ise Trabzon-Erzurum-Sivas ve Harput güzergâhıydı. Bu güzergâh kaçakçıların oluşturduğu en önemli ağıdı. Ancak karayolunda da aynı denizlerde olduğu gibi ticari yollar dışında ulaşılması güç, ıssız ve kontrolden uzak olan noktalar kaçakçılık güzergâhı olarak tercih edilmekteydi. Karadeniz üzerinden Trabzon'a gelen kaçak malların Erzurum'a ulaşmasında iki temel rota vardı. Bunlardan kısa olanı Trabzon-Sürmene-Erzurum güzergâhıyken uzun olanı Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum güzergâhıydı. Kaçakçılar her iki yolu da kullanmakla birlikte genel olarak uzun olan güzergâhı tercih etmekteydi. Bunun sebebi, geçtikleri noktalarda daha çok ticaret yapma olanağı bulmaları ve güvenlik unsurlarınca yakalanma ihtimallerinin daha düşük olmasıydı³²⁴. Artvin ve Batum civarından gelen göçmenler de kara yolu olarak Erzurum-Bayburt üzerinden gelerek Tokat-Amasya-Muş gibi yerlere gitmekteydiler³²⁵.

Doğu Karadeniz'de ticari faaliyetler artış gösterdikçe yol yapım faaliyetlerinde artış yaşanmıştır. Artvin'de kayıklara alınan yolcular ve emtia

³²⁰ Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, C.14, İstanbul, 2002, s. 489.

³²¹ Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, C.1, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, s.382.

³²² Hamzaoğlu, 2019, 116.

³²³ Abdülvahab Hayri, *İktisadî Trabzon*, (Haz. Melek Öksüz), Serander Yayınevi, Trabzon, 2008, s.79.

³²⁴ Hamzaoğlu, 2020, 3115.

³²⁵ Muammer Demirel, "Artvin ve Batum Göçmenleri (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan Sonra)", *A.Ü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.40, Erzurum, 2009, s.317.

Borçka üzerinden Batum'a getirilmekteydi. Ancak denizlerde yaşanan olumsuzluklar deniz yolu ve karayolunun birleşme noktası olan Kapandibi mevkiinde bir karayolu yapma kararı alınmasıyla sonuçlanmıştır. Denizden gelecek olan mal ve yolcular için en uygun nokta düz ve geniş olması nedeniyle bu mevki idi. Çoruh Nehri'nin suları bu bölgede durulmaktaydı. Burada nehrin iki yakasına getirilen emtia için ambarlar ve yolcuların konaklayacağı oteller olması da uygun bir rota olacağını göstermekteydi. Kapandibi'nde kayıklardan boşaltılan mal ve yolcular arabalarla Batum'a zahmetsizce getirilecek, buradan da Anadolu veya dış ülkelere gönderilebilecekti. Yurtdışından gelen emtia da aynı şekilde Batum üzerinden Elviye-i Selase'ye sevk edilebilecekti. Bu gerekçelerle söz konusu karayolunun yapımına başlanmıştır. Kapandibi güzergâhından sonra ise Hopa-Borçka-Artvin-Ardanuç-Ardahan-Oltu-Erzurum-Kars güzergâhında karayolu yapılmıştır³²⁶.

Batum ve Acara'ya komşu konumunda olan Gürcü toprakları ve Gurya civarında yapılan ticaret, Batum için önem arz etmekteydi. Avrupa menşeli mallar Acara-Maçahel civarı üzerinden Gurya'ya kaçak yollarla geçirilmekteydi. Kırım Savaşı sonrası Rusya'nın Poti'deki ticari faaliyetleri artırması Batum ticaretini olumlu yönde etkilemiştir. Batum'da ticari faaliyetlerin artış göstermesinin bir diğer önemli etkeni ise ROPİT'in burada sefer yapması olmuştur. Böylece önceleri kumpanyalar tarafından pek tercih edilmeyen Batum limanında, ROPİT'in gelişyle birlikte ticari canlılık yaşamıştır³²⁷.

Karadeniz'e buharlı gemilerin gelişyle birlikte artış gösteren ticari faaliyetler, kaçakçılık faaliyetlerinin de artış göstermesine neden olmuştur. Karadeniz üzerinden yapılan kaçakçılık faaliyetlerinin önemli bir bölümü bu buharlı gemiler üzerinden yapılmaktaydı. Kısa süre içinde Osmanlı topraklarında hızla yayılım gösteren yabancı vapur şirketleri kaçak eşya ve yolcu taşımacılığındaki en büyük etken olmuşlardır. Yabancı devletlerin denizlerde faaliyetlerini günden güne artırması, Osmanlı Devleti'ni harekete geçirmiş ve yabancı bandıralı vapurlara rekabet edebilmek için önlemler almıştır. Tersane-i Amire'den birkaç vapurla yolcu taşımacılığına başlamıştır. Ancak Osmanlı'ya ait olan vapurlar yoğun ticari hareketlilik ve yolcu trafiğini kaldıracak düzeyde

³²⁶ Atalay, 2017, 4-6.

³²⁷ Turan, 2019, 140-141.

değildi. Aynı zamanda devletin yaşadığı savaşlar, asker nakli, göç ve isyan hareketleri sonucunda gemiler seferberlik halinde oluyor ve ticarete yetersiz kalıyordu. Karadeniz’de gittikçe artış gösteren yabancı vapurlarla rekabet etmek Osmanlı vapurları için olağan değildi. Başta ROPİT, İngiliz Peninsular Oriental, Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd, İtalyan kumpanyaları gibi Karadeniz’de sefer yapan pek çok kumpanya vardı³²⁸. Kumpanyaların izlediği rotalar, aynı zamanda kaçakçılık faaliyetlerinin seyrettiği rotalar olmuştur. Bu sebeple kumpanyaların takip ettiği güzergâh, kaçakçılık faaliyetlerinin uzantılarını anlamak açısından önemlidir.

1845 senesinde Avusturya’ya ait Lloyd ve İngiltere’ye ait Peninsular& Oriental Kumpanyalarının Karadeniz’de düzenli seferler yapmaya başlamasıyla bölgede ticari hareketlilik baş göstermiş oldu. Lloyd, Triyetse-İzmir-İstanbul üzerinden Sinop ve Trabzon’a hareket ederken, Peninsular & Oriental Kumpanyası Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon güzergâhında hareket etmekteydi³²⁹.

Trabzon ile İstanbul arasında kumpanyalar aracılığı ile yapılan seferler Giresun-Ordu-Sinop-İnebolu-Amasra limanları arasında yapılmaktaydı. Trabzon-Odessa arasındaki seferler ise Batum-Poti-Redut-Sohum-Kerç-Kefe limanları arasında gerçekleşmekteydi. İngiliz bandırası taşıyan gemiler Trabzon-Londra ve Liverpool arasında hareket etmekteydi³³⁰. Fransız Paquet Kumpanyası, Marsilya’dan hareketle 14 günde bir Çanakkale-İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon-Batum istikametinde hareket etmekteydi. Zamanla bu güzergâh Novorossiysk’e kadar uzatılmıştır. Aynı zamanda navlun durumuna göre vapurlar, İzmir-Selanik-Sinop-İnebolu-Ünye-Fatsa-Ordu gibi limanlara da uğramaktaydılar. Yine Marsilya’dan yüklenen mallar, İran’a uzanarak Poti limanında boşaltılmaktaydı³³¹. İstanbul-Trabzon hattında hareket eden Lloyd Vapur Kumpanyası Sinop-Ordu-Giresun-İnebolu limanlarına da uğramaktaydı. Bu

³²⁸ Karakulak, 2020, 77.

³²⁹ Uygun, 2015b, 371.

³³⁰ Karakulak, 2020, 80.

³³¹ Süleyman Uygun, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 10/20, Mayıs 2016, s. 146.

güzergâhta haftada bir sefer yapan Lloyd, zamanla güzergâhını Batum'a kadar uzatmıştır³³².

Kumpanyalar Karadeniz'de faaliyetleri artırabilmek için yeni güzergâhlar oluşturmaktaydı. Bu bağlamda ROPİT, Karadeniz-Bulgar hattını devreye sokmuştur. Bu hat ile Varna-Burgaz-İstanbul-İnebolu-Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon-Rize güzergâhında ilerlemekteydi. Böylece Anadolu Hattı-Kırım Kafkas Hattı ve Karadeniz-Bulgar hattı ile Rusya ile Karadeniz'in tüm limanları arasında seferler düzenlenmekteydi³³³.

Kumpanyaların bu güzergâhlar üzerinden kaçakçılık faaliyetleri yürüttüğü belgelerle sabittir. Avusturya Kumpanyasına ait olan Elektra vapurunda İstanbul-İnebolu-Samsun-Ordu-Giresun ve Trabzon istikametinde silah taşırken gelen ihbar üzerine Trabzon'da yakalanmıştır³³⁴. Yine Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Galiçya vapurunun taşıdığı silahlar, İstanbul-Trabzon-İnebolu-Samsun-Giresun-Rize ve Batum hattında ilerlediği bilinmektedir³³⁵.

Ticari güzergâhlar; toprak kaybı, savaş, teknolojik gelişimler gibi etkenlere bağlı olarak yer değiştirmekteydi. Kaçakçılık bölgeleri de buna müteakiben değişim göstermekteydi. Kaçakçılar mevcut olan güzergâhları kullanmakla beraber bunlara alternatif olacak yollar da üretmeye çalışmışlardır. Ancak bu yollar mevcut olan yollar dışında yeni güzergâhlar keşfettikleri anlamına gelmemektedir. Mevcut olan yolların atıl bölgelerinde, gözlerden uzak, gümrük kontrollerinin zayıf ve denetimin az olduğu alanları tespit ederek buralardan hareket etmekteydiler³³⁶. Büyük gemilerin yanaşması güç olan noktalarda sandallar aracılığı ile özellikle gece vakti kıyaya taşınmaktaydı³³⁷.

³³² M. Emre Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (Ed. Coşkun Yılmaz), C. 6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s.483.

³³³ Karakulak, 2020, 105.

³³⁴ BOA, ZB, 384/72/1, 27 Nisan 1325 (10 Mayıs 1909).

³³⁵ BOA, DH. EUM,THR, 35/77/1, 27 Mayıs 1326 (9 Haziran 1910).

³³⁶ Hamzaoğlu, 2020, 76.

³³⁷ BOA, DH.MKT, 2602/18/2-3, H. 1 Ramazan 1321 (21 Kasım 1903).

1.8. KAÇAKÇILIĞININ YOL AÇTIĞI OLUMSUZLUKLAR

1.8.1. Salgın Hastalıklar

Kaçak yolla denizden gelen yolcular, bölgede salgın hastalıkların zuhur etmesine yol açmaktaydı. Yoğun ve önemli bir ticaret alanı olan Karadeniz’de bulaşıcı hastalığın yayılmasındaki en önemli etken bölgeye kara ve deniz yollarından kaçak suretle gelen tüccarlar ve göçmenlerdi³³⁸. Kaçak olarak geldikleri için karantina noktalarına uğramayan ve sıhhi kontrol yaptırmayan deniz vasıtaları, geldikleri yerdeki hastalıkları Osmanlı içine getirmekteydi.

Sağlığı tehdit edecek bir salgın hastalık oluştuğunda kayıklar karantinaya alınır, kayıkçılar günlerce iş yapamayarak maddi zarara uğrarlardı³³⁹. Rusya’da baş gösteren kolera salgınından dolayı Osmanlı karantina uygulaması yapılmaktaydı. Fakat kaçak yollardan ülkeye giren yelken kayıkları tahaffuzhaneye³⁴⁰ uğramadığı için Osmanlı topraklarına kolera salgınına taşımaktaydı. Devlet bu yelkenlileri bulaşıcı hastalıkların yayılma aracı olarak görmekteydi. Yelkenlilerin başboş bir şekilde hareket etmesini engellemek için bölgeye iki gözetleme sandalı istihdam edilmiştir. Gözetleme sandallarının masraflarının kim tarafından ödeneceği ise ayrı bir tartışma konusu olmuştur. Trabzon’a gönderilen sandalların bir aylık gideri 1500 kuruştur. Başlangıçta Maliye Nezareti tarafından ödenen bu ücret, daha sonra nezaret tarafından Trabzon Vilayet Defterdarlığına tebliğ edilmiştir³⁴¹.

İstanbul’da baş gösteren kolera salgının da kaçak yollarla gelen şahıslar yüzünden patlak verdiği iddia edilmiştir. Özellikle Rusya’dan gelen çok sayıdaki kaçak yolcu gizlice memlekete giriş yaptığı için karantinaya girmeyerek Osmanlı topraklarında koleranın yayılmasına ve yüzlerce kişinin bu hastalıktan dolayı ölmesine neden oluyordular³⁴². Yine 1910 senesinde Rusya’dan Trabzon’a denizyoluyla gelen kolera, buradan Anadolu’ya sirayet etmiştir. Bu seneyi takip

³³⁸ Hanefi Bostan, “XV.-XIX. Yüzyıllarda Trabzon Şehir Nüfusu, Nüfusun Yükseliş ve Düşüş Nedenleri”, *AVRASYA Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, C.6, S.13, .Mayıs 2018, s.145.

³³⁹ Temizer, 2013, 1079.

³⁴⁰ Tahaffuzhane: “*Bulaşıcı hastalık zuhurunda karantinada bulunulacak hastaların muayyen müddeti geçirmek için ikametlerine tahsis olunan yerlere verilen addır.*” (Pakalın, 1993, s.373).

³⁴¹ BOA, DH.MKT, 2694/89, 4 Zilhicce 1326 (28 Aralık 1908).

³⁴² BOA, DH.ID, 51/11, 14 Teşrinievvel 1328(27 Ekim 1910).

eden yılda ise Samsun'dan İstanbul'a giden bir geminin Samsun'daki kolerayı İstanbul'a yaydığı görülmektedir³⁴³.

İngiliz seyyah Frederick Walpole, Trabzon'da uygulanan karantina için “İran'dan gelen hastalıklara karşı bir koruma görevi görmektedir.” demiştir. Bu ifade doğru olmakla birlikte eksiktir. Karantina yalnızca İran değil, deniz vasıtası ile gelebilecek hastalıklar için de alınmış bir önlemdir³⁴⁴.

Salgın hastalıklardan korunmak için İstanbul, Trabzon, Samsun gibi limanlarda, limana giriş yapan gemiler sıhhi kontrolden geçmekteydiler³⁴⁵. Sahilleri sıhhi açıdan gözetim altında tutmak ve kontrol etmekle yükümlü olan gözetleme filikalı, kaçakçılık faaliyetlerini gözleme ve tespit edilen kayıkları denizlerden men etme görevini de taşımışlardır³⁴⁶. Salgın hastalıkların yayılmasını önlemek için alınan bir diğer önlem sahile gelen vapurlardan pratika itası istemektir. Gemideki tayfa ve mürettebatın sıhhatli olduğunu ve herhangi bir bulaşıcı hastalık taşımadıklarını gösteren bu belgeler özellikle salgın hastalıkların yaygın olduğu dönemlerde önemli yer teşkil etmişlerdir³⁴⁷. Pratika itası ve Mürur tezkiresi, yolcuların salgın hastalıkları karşı kurulan kordon ve karantinaya takılmadan hareket etmelerini sağlamaktaydı³⁴⁸.

Karantina bulaşıcı hastalıklardan korunma amacı güden bir kontrol mekanizmasıydı. Salgın hastalık olan yerlerden gelen gemiler tahaffuzhanede 10 gün karantina altında tutulmaktaydı. Bu tedbir sağlık açısından gerekli olsa da ticari açıdan olumsuz bir durumdu. Bunun farkında olan Rusya ticareti kendi güzergâhına çekme amacıyla karantina müddetini 4 güne indirmişti. Buna karşılık Osmanlılar Rusya'nın bu atağına karantina sürelerini 24 saate indirerek karşılık vermiştir. Ancak uygulama noktasında rüşvet alan görevliler yüzünden aksaklıklar çıkmaktaydı. Sonraları karantina uygulaması sürekli halde değil mevcut bölgede salgın hastalık olduğu durumlarda uygulanmaya başlanmıştır. Osmanlıların karantinası gelişmiş düzeyde de değildi. 3-5 çadırdan ibaret olan bu alanlar gelen

³⁴³ Hut, 2016, 41.

³⁴⁴ Özgür Yılmaz, “İngiliz Seyyah Frederick Walpole'nin Trabzon İzlenimleri”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, C.1, Trabzon, 2007, s.443.

³⁴⁵ Yılmaz, 2013, 185.

³⁴⁶ Özcan, 2015, 408.

³⁴⁷ BOA, Y.PRK.A, 9/32, 3 Nisan 1315 (15 Nisan 1899).

³⁴⁸ Özgür Yılmaz, “Vebe, Kolera ve Salgınlar: Trabzon'da Halk Sağlığı ve Sağlık Kurumları (1804-1895)”, *Mavi Atlas*, 5(1), 2017. s.186.

yolcuların eşya ve hayvanlarını koruma noktasında da oldukça zayıftı. Zaman zaman bölgeye gelen eşkıyalar bu yolcuların mal ve hayvanlarını ele geçirmekteydi. Devlet bu eşkıyalar üzerinde asayişî sağlamak için sık sık kuvvetler sevk ederek cezalandırmalar yapmaktaydı³⁴⁹.

1.8.2. Kazalar

Devletler tarafından toplumun düzenini bozan bir unsur olarak kabul edilen göç hareketleri, beraberinde bir takım sıkıntıları getirmekteydi. İstedikleri bölgeye yasadışı yöntemlerle gitmek isteyen kişiler maddi menfaat karşılığında belirli kişiler aracılığı ile götürülmekteydi. Bu illegal faaliyet her zaman başarılı olmamakla birlikte çeşitli kayıplar ve kazalara neden olmuştur³⁵⁰.

Kumpanyalar aracılığı ile taşınan göçmenler, yolculuk esnasında pek çok sıkıntı yaşamaktaydı. Yolculuk esnasında hırsızlık faaliyetleri ve gemi kazaları bu olumsuzlukların başında gelmekteydi. Kumpanyalar binlerce yolcu taşıdıkları esnada gerçekleşen kazalarda dünya kamuoyuna yalnızca mürettebat kayıplarını bildirirken göçmenlerden pek söz etmemektedirler³⁵¹.

Karadeniz’de kaçak yolcu taşımacılığının Rusya’dan başlayarak Batum üzerinden Trabzon’a sandallarla yapılmaktaydı. Daha sonra sandallarla gemiler arasında uygun bölgede aktarma yapılmaktaydı. Pasaportsuz yolcuların aktarımı ise açıkta gerçekleşmekteydi. Bu aktarım sırasında bazen kazalar yaşanmaktaydı. Gece vakti Rusya’dan gelen pasaportsuz 38 yolcu ile dolu olan sandal aktarma alanına gelmeden su alarak batmıştır. Sandaldaki yolcuların Osmanlı tebaasından olduğu saptanmıştır. Kaçakçılık yapılırken yaşanan kazalarda pek çok kez can ve mal kaybının olduğu bilinmektedir. Bu olayda yalnızca 15 kişi kurtarılmış, geri kalanı ise vefat etmiştir. Meselenin müsebbipleri tespit edilerek cezalandırılması gerektiği Batum baş şebenderliğine yazılmıştır. Bu şekilde kara ve sahilden Osmanlı memleketine gelen yüzlerce kişinin hayatları tehdit altında oluyordu. Gayri resmi olarak gelen yolcular pek çok kez kazalara karışarak hayatlarını kaybediyorlardı. Hükümet, benzer felaketlerle karşılaşmamak için Rusya’dan

³⁴⁹ Hüseyin Kaleli, “19.Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.9, 2003, s.8-9.

³⁵⁰ Bahadır, 2019, 1.

³⁵¹ Süleyman Uygun, *Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası ve Doğu Akdeniz’de Fransız Rekabeti*, Lambert Academic Publishing, Türkçe Özel Seri, 2018, s. 52.

yapılan bu kaçak yolcu hareketinin önüne geçilmesi gerektiği üzerinde durmuştur³⁵².

1.8.3 Silahlı Çatışmalar

Kaçakçılar yakalanma durumlarında zaman zaman devlet memurları ile silahlı çatışmalara girmektedir. Bu çatışmalarda her iki taraftan da yaralanma ve ölümler olabiliyordu. Hopalı kaçakçıların, Rusya'dan getirdikleri eşyaları sınır muhafız memurları tarafından yakalanınca bunlar, teslim olmamak için arbede çıkarmışlardı. Bölgenin taşlık olması memurların işini zorlaştırmış ve kaçakçıların yalnızca iki tanesi yakalanabilmiştir³⁵³.

Ereğli madenlerinde çalışan memur ve amelelere zorla kaçak tütün satmaya çalışan Laz kayıkçılarıyla da bir arbede yaşanmıştır. Ortalığı yatıştırmak için İstanbul'dan bölgeye bir vapurla asker sevk edilmiştir. Ancak kaçakçılar vapurdaki askerlere ateş açmışlardır. Olayın müsebbibi yakalanarak hapse atılmıştır. Fakat ertesi gece hapisanenin duvarını delerek firar etmiştir³⁵⁴. Bu olay kaçakçıların ne denli cüretkâr olduğunu göstermektedir. Devletin merkezi otoriteyi sağlamada zorluk çektiği bu dönemde nüfuzları güçlü olmayan eyalet yöneticileri asayişini sağlama noktasında başarılı olmamışlardır. Bu durum, kaçakçılara serbestçe hareket etme olanağı sağlamıştır.

Kaçaklık ile eşkıya hareketlerinin birbiriyle olan bağımlı saptama konusunda Rize'nin ünlü eşkıyası Sandıkçioğlu Şükrü örnek teşkil etmektedir. İşlediği bir cinayetten dolayı 15 sene kürek cezasına mahkûm edilen Rizeli Sandıkçioğlu Şükrü adındaki şahıs kürek mevkiine götürülürken vapurdan denize atlayarak firar etmiştir. Kastamonu civarlarına giden Şükrü burada eşkıya faaliyetleri yürüterek bölge halkına zarar vermiştir. Daha sonra Kastamonu'dan Rize'ye yerleşmiştir. Burada ahaliyi tehdit ederek 5-10 sene serbestçe dolaşmıştır. Bölge halkından kimse eşkıyayı ihbar etmeye cesaret edememiştir. Bölgenin ünlü valilerinden Kadri Bey zamanında sıkı bir şekilde takibi yapılan Sandıkçioğlu Şükrü bu süreçte birkaç zabıtayı şehit etmiş, birkaçını da yaralamıştır. Tüm uğraşlara rağmen eşkıya 15 sene boyunca yakalanamamıştır. Bunun ardında kendisine destek veren şahısların etkisi de büyüktür. Serbestçe hareket eden

³⁵² BOA, DH.ID, 51/11, 20 Eylül 1326 (3 Ekim 1910).

³⁵³ BOA, BEO,2864,214743, 14 Teşrinievvel 1326 (22 Eylül 1902).

³⁵⁴ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

Sandıkçioğlu ve arkadaşları kaçakçılığa da bulaşmışlardır. Rize ve Trabzon civarında silah, tuz, tütün ve insan (özellikle Ermenilerin) kaçakçılığı yapmışlardır. Şükrü, Zaptiye kordonunu dahi aşarak adeta kendisine hudut tayin edecek hale gelmiştir. Sandıkçoğlu Şükrü meselesi kaçakçılar arasında oldukça cüretkâr davranan eşkıyaların da olduğu, devlete ve halka büyük zarar veren bu kişilerin etkisiz hale getirmede devletin ne denli zorlandığını gösteren güzel bir örnektir. Sandıkçioğlu, zabıtlara haber göndererek bulunduğu mevkie gelen zabıtalara vuracağını söyleyecek kadar ileri gitmişti. Bölgede nam saldığı şöhret ve nüfuzunun etkisiyle tüccarlardan, bakkallar ve kasaplardan ve diğer esnaflardan istediği ürünleri gidip almaktaydı. Zorla kız alıp vermek, nikâhlı olanları boşatmak ve bölgedeki alacak verecek davalarına müdahil olmak, istediği kişileri hapse attırmak gibi işler de yapıyordu. Hem devlete hem de bulunduğu bölge ahalisine yıllardır verdiği zararlardan ötürü devleti usandıran bu eşkıyanın yakalanması için yoğun bir çalışmaya başlanmıştı. Samsun'dan 2 zabıt mülazım, 10 nefer zaptiye, Rize'den 20 nefer asker ile 25 zabıta geceli gündüzlü Şükrü ve arkadaşlarını aramakla görevlendirilmiştir. Yerel kuvvetlerin 25 gün süren araştırmaları sonucunda Şükrü'nün 4 arkadaşı Kazancızade Hamid, Zırnıhzade Hacı Şaban, Hacı Lütfullah ve Hasan yakalanmıştır. Şükrü'nün yakalanan adamlarına şiddet uygulanmasına rağmen nerede saklandığını itiraf etmemişlerdir³⁵⁵. Şükrü'ye yataklık yapan bu kişilerin çıkartılması için liva savcı muavini Hayri Efendi müfreze aleyhine karar çıkartsa da bu durum eşkıyalara hizmet olarak kabul edilmiş ve Hayri Efendi hakkında Adliye Müfettişliğince tahkikat başlatılarak görevine son verilmiştir. Kazancızade Hamid ve diğerlerinin bölgede sahip oldukları nüfuz dolayısıyla farklı bir mevkie nakledilmişlerdir³⁵⁶.

Şükrü, kasabaya iki saat mesafede asker, müfreze ve eşraftan bazı kimseler tarafınca ablukaya alınmıştır. Sonunda Şükrü ve biraderleri yakalanmıştır. Bölgede senelerden beri eşkıyalık ve kaçakçılık yapan, halka türlü eziyetlerde bulunan Şükrü ve arkadaşlarının yakalanması merkez idaresince büyük bir başarı olarak kabul edilmiş ve bunu yapan görevlilere ödöl verilmiştir. Şükrü ve arkadaşlarının yakalanmasında etkin olan jandarma, polis ve çavuşların rütbeleri birer derece artırılmıştır. Jandarmadan İbrahim ve Osman çavuşlarla Hurşid ve Süleyman ve süvari Osman ile Mahmut ve bunların onbaşlarına iftihar madalyası

³⁵⁵ BOA, DH.TMIK.M, 189/47/2, 14 Kanunievvel 1310 (26 Aralık 1894).

³⁵⁶ BOA, DH.TMIK.M, 189/47//2/11, 20 Kanunievvel 1320 (2 Ocak 1905).

verilmiştir. Görevlilere aynı zamanda para ödülü de verilmiştir. Bidayet mahkemesi Cemal Efendi ve ikinci polis komiserliğinden Hilmi Osman Efendi de terfi almıştır. Yine ikinci sınıf polis komiserliğinden Osman ve Salih Efendi birini sınıf polis komiserliğine terfi etmiştir³⁵⁷.

Bazı zamanlarda kaçakçı reisler ve kaçırdıkları kişiler arasında silahlı çatışmalar olmaktadır. Rize'nin Müftüparafol mahallesinde birkaç yaralı ve ölü şahsın bulunması ihbarı üzerine bölgeye yüzbaşı ve mülazım çavuşlar intikal etmiştir. Mahalle ahalisinden Kara Mustafa oğlu Mehmed reisin evinde yaralı bir şekilde yatmakta olduğu haberi üzerine reis sorguya çekilmiştir. Mehmed reisin ifadesine göre, geceleyin kayınpederinin evinden dönerken sahile bir saat mesafedeki ormanlık bir alan olan Soğuksu tarafından gelen gürültü üzerine yönelmiş ve üzerine atılan 3 kurşunla yaralanmıştır. Olayın gerçekleştiği Soğuksu mevkiine gidildiğinde elbiseleri parçalanmış 3 kişinin cesediyle karşılaşmıştır. Kaçak yollarla taşıdıkları Ermenileri ormanda saklayan kayıkçı Kerim reis ve silahlı 7-8 kişi kaçak yolcuların üzerlerindeki para ve eşyaları alabilmek amacıyla kaçakçıları öldürmekteydiler. Yolcular arasında da silahlı şahıslar olmasıyla ormanda çatışma çıkmış, ölüm ve yaralanmalarla sonuçlanmıştır. Lazistan Sancağı Bidayet mahkemesince yapılan araştırma sonucunda Muhammed reis ve İsmail ve Sami'nin öldürülmesinden Kerim reis ile arkadaşı Çolak Mehmed'in sorumlu olduğu ve Ermenilerden Ohannes'i öldürmek maksadıyla kurşun attıkları bu nedenle cinayetten yargılanacakları kararı verilmiştir. Aynı zamanda suçlu bulunan reislerin yanında zararlı yayınlar da bulunmuştur. Tahliye edilen Ermenilerin ise bir kayıkla Batum'a iade edilmeleri Lazistan mutasarrıflığınca emredilmiştir³⁵⁸.

Sürmene'den Pülümür'ün Kasım karyesine gelen fişek ve barut kaçakçılığı yapan Lazlar ile bölge halkı arasında bir çatışma çıkmış ve Lazlardan birisi ölmüştür. Diğerleri de 3 hayvan yükü barut ile ahaliden bazı kimselerin yardımıyla firar etmişlerdir. Pülümür kaymakamı, yapılan araştırmada Lazların 2 buçuk yağ tenekesi barut ile 1 martini ve 1 Yunan gırıra tüfeği elde etmiştir. Kaçak Lazlardan 5 tanesi ise yükleriyle birlikte yakalanmıştır³⁵⁹.

³⁵⁷ BOA, DH.MKT.M, 189/47/13, 27 Kanunievvel 1320 (9 Ocak 1905).

³⁵⁸ BOA, DH.TMIK.M, 113/46,6, 13 Teşrinisani 1317 (26 Kasım 1901).

³⁵⁹ BOA, DH.TMIK.M, 270/29, 9 Mayıs 1324 (22 Mayıs 1908).

Samsun'da da Rum, Ermeni ve Gürcüler kaçakçılık, cinayet, yaralama, gasp, hane basma, dağa kaldırma gibi pek çok eşkıya faaliyetleri yürütmüşlerdir³⁶⁰.

Kaçakçıların yargılandıkları mahkemelerde suçlarının kanıtlanmadığı için serbest bırakılmalarına dair örnekler de mevcuttur. Rize Duyunu Umumiye memurunu öldüren kaçakçı zanlılar, haklarında yeterince delil olmadığı için serbest bırakılmışlardır. Trabzon vilayeti, davanın yeniden açılabilmesi için yeni bir ihbar yahut delil olması durumunda tahkikatın yeniden başlatılacağını bildirmiştir.³⁶¹ Akçaabad bölgesinden hareket eden 70'den fazla kaçakçının takibine giden jandarma ve kolcular sayıca kaçak çetesinden azdı. Çıkan çatışma sonucunda bir kolcu öldürülürken, bir jandarma da yaralanmıştır³⁶².

Osmanlı Bankası genel müdürü Edgar Vincent, 1882 senesinde Times'a verdiği bir demeçte kaçakçılarla mücadele ederken yaşanan sıkıntılarla ilgili *"Anadolu'nun bazı bölgelerinde kaçakçılık silahlı çetelerce yapılmaktadır. Bu cürekâr kaçakçıların takibi sırasında can kayıpları meydana geldiğini söylemekten üzgünüm."* demiştir³⁶³.

Kaçakçıların, kaçakçılık faaliyetlerini gerçekleştirirken genelde silahlı olmaları gerek kendileri, gerek halk, gerekse devlet görevlileri için bir tehdit unsuru olmuştur.

³⁶⁰ Özcan, 2007, 102.

³⁶¹ BOA, DH. MKT, 1695/101, H.15 Cemaziyelahir 1307 (6 Şubat 1890).

³⁶² BOA, 994/74485, 17 Rebiülevvel 1315 (16 Ağustos 1897).

³⁶³ Quataert, 2017, 45.

İKİNCİ BÖLÜM

2. KAÇAKÇILIĞI ENGELLEME NOKTASINDA ALINAN ÖNLEMLER VE YAŞANILAN SORUNLAR

2.1. İDARİ ÖNLEMLER

Kaçakçılık ile ilgili rastlanılan belgelerin neredeyse tamamında kaçakçılığın önlenmesi için çözümler arandığı veya önerilerde bulunulduğu görülmektedir. Bu önlemlerden en yaygın olanları bölgedeki memurların sayılarını artırmak ve kaçakçılığın takibi için gerekli olan teçhizatların tedarikini sağlamaktır. Kaçakçılığın önlenmesi ile ilgili görevlendirilen güvenlik güçleri zabıt, zabıtiye, jandarma, polis ve kolculardan meydana gelmekteydi³⁶⁴. Kaçakçılığın men edilmesi için Karadeniz sahillerinde kaçakçılığın fazla olduğu yerlerde görev alan jandarma ve polislerin sayıları artırılmıştır³⁶⁵.

Karadeniz'in büyük limanlara sahip olmaması ve denizinin çoğu sahilde sığ ve kumluk olması dolayısıyla vapurların kıyıya yanaşmada çektikleri zorluğa daha önce değinilmişti. Bu durumdan faydalanan kayıkçı ve mavnacı esnaf Karadeniz'de etkin bir şekilde işlemişlerdir. Fakat kayıkçılar arasında bu durumu fırsat bilen kişiler de olmaktadır. Açıkta demirleyen gemilere giderek mal sevkiyatı yapan kayıkçılar aldıkları malları gümrüklere değil ıssız bölgelere nakletmekteydi. Bu da geniş sahil boyunca kaçakçılığın takibini yapma noktasında yerel yönetimleri zor durumda bırakmaktaydı. Kayıkçıların yaptığı bu türden hareketleri engellemek için kontrol dışında kalan noktalara karakollar yapılmalı ve buralara askerler yerleştirilmeliydi. Ancak bu önlemlerin gerçekleştirilebilmesi için maddi bir alt yapı gerekmektedir. Ne var ki devlet ekonomisi bunları gerçekleştirebilecek düzeyde değildi³⁶⁶.

Gemilerin ıssız bölgelerde yaptığı mal aktarımı yahut gemiden sandallara yapılan aktarımın denetlenmesi için de birtakım önlemlere başvurulmuştur. Tanzimat Meclisi tarafından verilen talimata göre gemilerin limanlara getirdikleri mal gümrüğe gitmeli ve burada tescili yapılmalıydı. Bunu yapmayan reisler kaçakçı kabul edilerek malın değerinin 2 katı nakdi ceza ödeyecekti³⁶⁷. Alınan bu

³⁶⁴ Hamzaoğlu, 2019, 64.

³⁶⁵ BOA, BEO, 2169/162658 27 Ağustos 1317 (9 Eylül 1901).

³⁶⁶ Kurşun, 2004, 172.

³⁶⁷ Özcan, 2015, 408.

önlem sayesinde aktarılan malların miktarı ve cinsi belirlenecek ve denetlenilebilecekti.

Kaçakçılıkla mücadele noktasında alınan kararlar bazen limanları olumsuz yönde etkileyebiliyordu. Ermenilerin komiteci faaliyetleri nedeniyle Babıâli Samsun'da geceleri limanda yapılan tüm faaliyetleri yasaklamıştır. Gün batımında başlayıp şafak vaktinde son bulan bu yasak nakliye şirketlerini Ünye ve Fatsa limanlarında faaliyet yapmaya sevk etmiştir³⁶⁸.

Kaçakçılık ile mücadele noktasında alınan önlemlerden biri de denizleri gözetlemekle yükümlü olan tarassud vapurlarıydı. Denizlerde adeta yüzen bir karakol hükmünde olan bu gemiler limanlar arasında dolaşarak teftiş yapmaktaydı. Sahil boyunca devamlı olarak seyrüsefer yapan bu vapurların, gezindiği sahilin genişliği ve önemine uygun olması gerekiyordu. Osmanlı Devleti'nin yaşadığı en büyük sorunlardan biri de bu vapurların teminini sağlamaktı. Silah kaçakçılığının önlenmesi için sahilin Trabzon vilayeti için bir tarassud vapuru istenmiştir. Ancak Tersane-i Amire'de karakol vazifesi görecektir bir vapur mevcut değildir. Bu nedenle Sinop'ta bulunan Ordu tarassud vapuru, Trabzon sahilinin gözetimini sağlamak için görevlendirilmiştir. Osmanlı Devletinin kaçakçılığı önleme konusunda yaşadığı en büyük sorunlardan birisi de gemi tedarikiydi. Sahilleri gözetlemek için büyük vapurlar temin edilemiyor, elde olanlar ise tüm denizlerin güvenliğinden sorumlu oluyor ve yeterli gelmiyordu³⁶⁹. Sahillerin muhafazasını sağlamayı hedefleyen vapurlar bölgeye yeterli gelmeyince ek olarak seri hareket eden yeni vapurlar istenmiştir³⁷⁰. Trabzon vilayetince Bahriye Nezaretine vapur istenmişse de nezaret tarafından gönderilen vapur işe yaramamış, yeniden yapılan müracaatla bu vapura İnebolu vapuru ile değiştirilmiştir. İnebolu vapuru hızlı hareket eden ve bölge denizine yetebilen bir vapur olmasına karşın bu sefer de kömür tedariki noktasında sıkıntı yaşanmıştır³⁷¹. Gerek temini gerekse masrafları açısından sahillerde dolaştırılan bu gözetleme vapurları merkezi hayli uğraştırmıştır. Vapurların temini noktasında yaşanan sıkıntılara bir sonraki bölümde değinilecektir.

³⁶⁸ Özcan, 2015, 409.

³⁶⁹ BOA, DH.MKT, 2882/7, 4 Temmuz 1325 (17 Temmuz 1909).

³⁷⁰ BOA, DH.MKT, 2804/28, 26 Mart 1325 (8 Nisan 1908).

³⁷¹ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

Kaçakçılığı önlemede uygulanan bir diğer unsur para cezasıydı. Fakat belirlenen meblağların yüksek olmaması cezanın caydırıcılığını engellemekteydi. Trabzon ve civarında bulunan köylerden Rusya'ya kaçan kaçakçılar, yakalandıkları takdirde sadece 25 kuruş nakdi ceza ödüyorlardı. Kaçakçılıkla mücadele noktasında caydırıcı olması amacıyla uygulanan cezalar bazen yeterli gelmemiştir. Bu gibi durumlarda verilen cezanın artırılması kararı alınmıştır³⁷².

Yerel idareciler kaçak yolcu taşımacılığı yapan kayıklar için verilen cezaların da artırılması taraftarıydı. Çeşitli bölgeler üzerinde Rusya ile yapılan kaçak yolcu trafiğinde yakalanan kaçakçılar başka kayıklarla geldikleri noktalara geri gönderiliyordu. Bu durum da etkin bir caydırıcılık barındırmıyor, geri gönderilen kişiler muhtemelen kısa bir süre sonra yeniden gelmeye çalışıyordu. Kaçakçılığın önlenmesi için daha ağır cezaların gerekliliğini savunan Trabzon valisi kaçakçılık yapan 3 kayığı benzerlerine örnek olması için herkesin gözünün önünde yaktırmıştır. Kayığı yakılan reislerden biri de Kerim reisti. Bu cezayı alma nedeni; Batum'dan getirdiği 27 kaçak yolcuyu Rize'de تنها bir sahile çıkararak orman derinliğine götürüp burada yolcuları öldürerek, para ve eşyalarına el koymasıydı. Alınan tüm önlemlere rağmen kaçakçılığın ancak azaltılacağı, bu faaliyetlere tamamıyla son vermenin mümkün olmayacağı da vilayetçe bilinen bir gerçektir³⁷³.

Yerli kayıkçıların kaçak tuzla başlayıp gittikçe geniş bir yelpazeye yayılan ve siyasi anlamda devleti zora sokacak olan kaçakçılık hareketlerinin engellenebilmesi için Trabzon valisi tarafından alınan önlemler kaçakçılıkla mücadelenin bir özeti niteliğindedir. İlk olarak iskelelerin isimleri yazılmış ve reisler kefalete bağlanmıştır. Büyük küçük fark etmeksizin sahilde gezinen tüm kayıklara Türkçe ve Fransızca numaralar verilmiş ve kayıkların isimleri ile numaraları kaydedilmiştir. Reis ve tayfalarının eşkâli ve ayırıcı nitelikleri pasaportlarının yanı sıra kayıkların numara ve isimlerinin yazılı olduğu evraklara eklenmiştir. Sahilin boş olan noktalarına karakollar yaptırılmış ve bu karakolhanelere zaptiye kuvvetlerinden başka Duyunu Umumiye ve Reji İdareleri tarafından ikame edilecek kolcular yerleştirilmiştir. Aynı zamanda sahillerde sürekli olarak seyrüsefer yapacak bir vapur temin edilmiştir. Bu önlemlere karşın

³⁷² BOA, ŞD, 2766/32/5, 20 Haziran 1321 (3 Temmuz 1905).

³⁷³ BOA, DH.TMIK.M, 117/13, 22 Kanunievvel 1317 (4 Ocak 1902).

yine kaçakçılığın devam etmesi durumunda ise bir takım cezalandırılmalara gidilmiştir. Kaçakçılığa devam eden reislerin kayıkları karaya çektirilmiştir³⁷⁴.

Kastamonu Valisi Halil Paşa, kaçakçılığa son verebilmek için verilen cezaların artırılması gerektiğini savunmaktaydı. Vali, kaçakçıların mahkemeye gönderilmesinin herhangi bir fayda vermediğini, buralarda işin takibatla geçirtilip üzerinde durulmadığını dile getirmiştir. Bundan dolayı mahkemeye teslimden ziyade ilk yakalanışta kayıklarını 3 ay, ikincisinde 6 ay alıkonulmasını, eğer üçüncü defa da yakalanırsa bu sefer kayıklarının müsadere edilip kendilerinin de kayıkcılıktan men edilmesinin güzel bir sonuç getireceğini savunmuştur. Kaçakçılarla mücadele için yapılacak olan karakolların ormanlardan elde edilecek ağaçlarla cüzi bir masrafla yapılabileceğini, fazla külfetli bir şeye gerek olmadığını ve bu küçük çaplı masrafin Duyunu Umumiye İdaresince ödenebileceğini söylemiştir³⁷⁵. Devletin ekonomik olarak zorluk çektiği bu dönemde yerel idarelerce masrafların en aza indirgenmeye çalışıldığı ve pratik çözümler aradığı anlaşılmaktadır. Vali, Kastamonu'da ve Karadeniz'in sahil kesimi arasında ortaklaşa bir şekilde yapılan kaçakçılığa önüne geçilebilmesi için her iki vilayetin aynı şekilde sert tedbirler alması gerektiğini savunmuştur. Bu nedenle Trabzon'da uygulanan numaralandırma usulünü Kastamonu'da da uygulamıştır³⁷⁶.

2.2. HUKUKİ DÜZENLEMELER

Devlet kaçakçılığın önüne geçebilmek için idari ve askeri önlemlerin yanı sıra hukuki anlamda da bir takım önlemler almıştır. Kaçakçılık ile ilgili koyduğu yasakları ve verilecek cezalandırmaları çeşitli kanun ve nizamnamelerle hukuki bir zemine oturtmuştur. Alınan karar ve nizamların bazılarında ek olarak her milletten kişi için geçerli olduğu maddesi eklenmiştir. Ekseriyetle alınan önlemler yabancı devletlerin konsolosluklarına bildirilmiştir. Bu şekilde Avrupalı devletler ve tebaasının sahip oldukları imtiyazlardan dolayı yaptıkları kaçakçılık

³⁷⁴ BOA, DH.MKT, 327/60/3, 16 Teşrinisani 1310 (28 Kasım 1894).

³⁷⁵ BOA, DH.MKT, 327/60/8, 24 Nisan 1311 (6 Mayıs 1895).

³⁷⁶ BOA, DH.MKT, 327/60/8, 4 Nisan 1311 (16 Nisan 1895).

faaliyetlerinin önlenmesi hedeflenmiştir. Diğer bir etken ise Avrupalı devletlere karşı denizlerde sahip olduğu/olmaya çalıştığı otoriteyi korumaktı.

1838 Balta Limanı Antlaşması'nda ithalat ve ihracatla ilgili net sınırların çizilmemesi ve yasaklı ürünlerin belirtilmemesi sonraki yıllarda Osmanlı Devleti için sorun teşkil etmiştir. Öteden beri ihracı yasak olan silah, cephane, barut, tuz, tütün vs. gibi ürünlerin yasağını devam ettirmek isteyen Osmanlı'nın tutumu İngiltere tarafından tekelliliğin yeniden canlandırılması olarak yorumlanmıştır. Antlaşmadaki bu eksiklik sonrasında pek çok ek antlaşma yapılmıştır. 1861 senesinde Fransa ile yapılan ticaret sözleşmesinde bu durum açıklığa kavuşmuştur. Sözleşmenin 11. Maddesine göre; silah, barut, top gibi malların ticareti Osmanlı nezaretinde olacak, hiçbir Fransız tüccar bu malların ithalatını yapmayacaktı. Bu madde ile güvenliği ciddi anlamda tehdit eden silah ve cephane kaçakçılığının engellenmesi hukuki olarak tanınmış ve Osmanlı'nın müdahale etme hakkı meşrulaşmıştır. 1872 *Barut Nizamnamesi'nin* 15. hükmüne göre Osmanlı memleketine sokulan yanıcı ve patlayıcı maddeler hiçbir bedel ödenmeden müsadere edilecek, değerinin iki katı da para cezası kesilecekti³⁷⁷.

Antlaşmalarda olduğu kadar nizamnamelerde bulunan boşluklar da kaçakçılığı önleme ve cezalandırma noktasında sıkıntılara neden olmuştur. Bu yüzden bu gibi boşluklar fark edildiği an doldurulmaya çalışılmıştır. Dolu fişek kapsülleri ve kovanlarının yakalanması üzerine bunların da Barut Nizamnamesine eklenmesi lüzumunu göstermiştir. Böylece artık kapsüllü, boş veya dolu fişek kovani ithal ve ihraç edenlere de nizamname doğrultusunda muamele olunacağı³⁷⁸ 1896 Barut Nizamnamesi'ne 2 madde şeklinde eklenmiştir.

Birinci madde: her türlü rovelver ve tüfeğe mahsus dolu fişeklerin Osmanlı topraklarına ithali yasaktır. Bu eylem doğrultusunda yakalananlar hükümet tarafından zapt olunacak ve malları müsadere edilecektir. Her bir dolu fişek için ise 1 kuruş ceza ödeyecektir.

³⁷⁷ Uygun, 2015a, 271- 273.

³⁷⁸ BOA, ŞD, 638/30/3, 16 Mayıs 1312 (28 Mayıs 1896).

İkinci madde: Her türden rovelver ve tüfeğe mahsus demir fişek kovanının ithali yasaktır. Bu eylem doğrultusunda yakalananlar hükümet tarafından zapt olunacak ve malları müsadere edilecektir. Her adetten 20 para ceza ödenecektir³⁷⁹.

Sahil kentlerine gidecek olan malların gümrük bedeli çıktıkları limanda değil vardıkları limanda alınırdı. Tüccara, çıkış yaptığı limanda malının cins ve miktarının yazılı olduğu bir ilmühaber kaimesi verilirdi. Tüccarın vardığı limanda ödediği gümrük bedeli bu ilmühaberin üzerine işlenirdi. Bu uygulamadaki amaç malların kaçak yollarla taşınmasını engellemektir. Çünkü limanlardan gümrük bedeli ödemediği çıkan tüccarlar gümrük olmayan ıssız yollara saparak buralarda mallarını satmaktaydı. Taşınan malların miktarının yazılması ile bu gibi faaliyetlerin önüne geçmek amaçlanıyordu³⁸⁰.

19. yüzyılda Osmanlı'da yaşanan değişim ve gelişimler iç ve dış göçü artırmıştır. Buharlı gemilerin neredeyse her limana uğraması, bu kentlerin nüfusunda değişikliğe neden olmuştur. Bir yandan liman kentleri ve iç kesimler arasında yaşanan iç göçte, diğer yandan Amerika, Avrupa gibi ülkeler başta olmak üzere yapılan dış göçte ciddi artış görülmektedir. Göçlerin artması, Osmanlı hükümetini tedbir almaya zorlamıştır. Bu doğrultuda 1867'de *Pasaport Nizamnamesi* çıkarılmıştır. Nizamnamenin ilk maddesinde Osmanlı topraklarına giriş çıkışın yapanların (her kim olursa olsun) yanında pasaport bulundurması zorunlu hale getirilmiştir. Yanlarında pasaport bulundurmayan kişilere başlangıçta sadece para cezası verilirken sonradan bunlara hapis ve ülkeden ihraç cezaları da eklenmiştir. Ancak alınan sert önlemler, kaçakçıların pasaport dairesindeki görevlilerle işbirliği yapmasına yol açmış, bu da kaçakçılığı örgütlü ve organize bir hale getirmiştir³⁸¹. Pasaport Nizamnamesine 1884, 1894 ve 1911 yıllarında getirilen eklemelerle birlikte para cezasının yanı sıra hapis ve ülkeden ihraç edilme cezaları getirilmiştir³⁸².

Karadeniz bölgesinden gerek Müslüman gerek Hıristiyan ahaliden yüz binlerce kişi aileleriyle birlikte Rusya, Romanya veya Bulgaristan taraflarına kaçak yollarla gitmekteydiler. Bunlardan bir kısmı geriye dönmeyip sonrasında

³⁷⁹ BOA, ŞD, 638/30/1, H. 4 Cemaziyelahir 1314(10 Kasım 1896).

³⁸⁰ Mübahat Kütükoğlu, "Gümrük", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.14, İstanbul, 1996, s.263.

³⁸¹ Uygun, 2015a, 282-283.

³⁸² Uygun, 2015c, s.131.

Rusya'da tabiiyet iddia ederken büyük bir kısmı devamlı surette gidip gelmekteydiler. Bu kişilerin nadiren pasaport aldıklarını, pasaport alanların ise vizesiz dönüş yaptığını öğrenen Trabzon valisi bu başıboş hale son vermek için dönüşlerde pasaport kullanımını zorunlu hale getirmiştir. Tanesi 10 kuruş olan bu pasaportların Rusya tarafından alınan harç ücretlerini de konsolosluğa başvurarak indirtmiştir. Böylece yolcuların pasaportlu ve vizeli olmasını zorunlu hale getirmiştir. Buna uymayanlar ise para cezasına çarptırılmıştır. Ancak pasaportsuz olan kişilerin yanında çoğu zaman bu cezayı ödeyecek para bulunamıyordu. Vizesiz halde dönen 15 kişinin üzerinde 15 kuruş dahi bulunamamış ve geldikleri yere geri gönderilmişlerdir. Bu durumda para cezasının etkili olmayacağı anlaşılmıştır. Vali, bozuk giden bu düzene bir çare bulmak için şehbenderliğe yazmış ve bu hususta yardım istemiştir³⁸³.

Osmanlı sınırları içinde bir yerden bir yere seyahat etmek için izin almak gerekiyordu. Yerli ve yabancılara seyahat için bir tezkire veriliyordu. Bu tezkire daha çok tüccarlar, yabancı elçilik üyeleri ve ruhbanlar tarafından alınıyordu. Tezkerede seyahat edecek kişinin hangi devletin tebaasından olduğu, kendisi ve baba adı, ikamet adresi, nereye seyahat edeceği ve seyahat edecek kişinin eşkâli (yaş, boy, göz rengi, sakal-bıyık vs.) yazardı³⁸⁴.

Osmanlı denizlerinde seyahat eden yahut *diyari ecnebiyeye* seyahat edecek kişilerin Mürur Tezkiresi ve Pasaport Nizamnameleri olmalıydı. Yanında pasaport ve tezkiresi olmayanlar evrak kontrolü için belirlenen mevkilerden alınıyordu. Kaçakçılar yakalanırken onlara aracılık eden kayıkçılara herhangi bir ceza verilmiyordu. Pasaport Nizamnamesinin 19. maddesi gereğince kaçak eşya ve şahıs taşıyan yelkenli gemi kaptanları ve mavnacılara para cezası veriliyordu. Bu madde ceza için yeterince kapsayıcı değildi. Pasaport kontrolü için belirlenen noktalar dışında karaya yolcu indiren veya bindiren kişilere 50 Osmani altını veya 10 güne kadar hapis cezası verilmekteydi. Kaçakçılık yapan veya bunlara aracılık eden kişilerin niyetine göre de cezanın oranı değişmeliydi. Komitacı faaliyetler doğrultusunda hareket eden kişileri bilerek taşıyan kayıkçı ile, taşıdığı yolcuların niyetini bilmeden sadece bir yerden başka bir yere adam taşıyan kayıkçının aynı cezayı alması adil olmayacaktı. Kısaca kaçakçılığın örgüt ve planlamasının içinde

³⁸³ BOA,BEO, 2864/214743/4, 13 Teşrinievvel 1318 (26 Ekim 1902).

³⁸⁴ Mübahat Kütükoğlu, "Mürur Tezkiresi", *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları C.32, İstanbul, 2006, s.60-61.

olan kayıkçılara ayrı, yalnızca yolcu taşıyanlara ayrı ceza verilmeliydi. Bu nedenle kaçakçılık ile ilgili verilen cezaları belli kıstaslara ayırmak daha mantıklı bir işti³⁸⁵. Hükümete muhalif bir işe ortak olan kayıkçılar beş beşlik derecesinde(en yüksek düzeyde) nakdi para cezası ve hapis cezası verilecektir. Kaçak yolcu taşıyan vapur ve yelkenli kaptanları 10 ile 50 Osmanlı altını ödeyecek, kaçak yolcu taşıyan kayıkçıların ise 3 günden 10 güne kadar hapis cezası ve bunun yanı sıra 2 Osmanlı altını nakdi ceza ödeyeceklerdi. Bu kararın Mürur tezkeresine bir madde olarak eklenmesi ve böylece kanunda yer alan açıklığın kapatılmasının lüzumu Sadaret makamına yazılmıştır³⁸⁶.

Sınırlarda alınacak önlemleri belirlemek için oluşturulan komisyon Rusya'nın hududunda uyguladığı usullerin birer kopyasını alarak tetkik edilmek üzere Jandarma Kumandanlığı'na gönderilmiştir. Rusya hükümetinin sınırda yakaladığı kaçakçılar hakkında yaptığı muamele 20 madde halinde sıralanmıştır. Sınır güvenliğini sağlama ve kaçakçılığı önleme noktasında devletin yabancı devletlerin uyguladığı tedbirleri takip ettiği anlaşılmaktadır³⁸⁷.

Babıâli, silah kaçakçılığına karşı aldığı önlemlere silah satan dükkânları da dâhil etmiştir. Osmanlı topraklarına sokulması ve satılması yasak olan rovelver ve benzeri silahların toplu olarak silah dükkânlarında satılmasının önüne geçmek için bir takım önlemler alınmıştır. Ancak yapılan teftişlerde bu önlemlerin yeteri kadar etkili olmadığı anlaşılmıştır. Osmanlı Devleti, Almanya ile yaptığı ticaret muahedesinde harp silahlarının yasak olduğunu eklemiştir. Ancak, bu yasaklamalar detaylandırılmamıştır. Silahın ziynet olarak kullanılması ve av silahlarının kullanımının yasaklanmasına dair maddeler eklenmemiştir. Özellikle ecnebi silahçılar bu açıktan faydalanarak dükkânlarında söz konusu silahların satışına devam etmiştir. Bu fırsattan faydalanan ecnebi tüccarlara sefaretler de yardımcı olmuştur. Memurların müdahalesi söz konusu olduğunda sefirler, küçük çaplı silahların yasak olmasına dair yazılı bir belge olmamasını öne sürerek itiraz etmişlerdir³⁸⁸. İtirazlar karşısında hükümet, dükkânlarda mevcut olan bu türden silahların, bir defaya mahsus olarak satın alınacağı ancak bundan sonra yine satışına devam edilirse silahlara el konulacağı dükkân sahiplerine bildirilmiştir.

³⁸⁵ BOA, ŞD, 2766/32/5, 20 Haziran 1321 (3 Temmuz 1905).

³⁸⁶ BOA, ŞD, 2766/32/5, 20 Haziran 1321 (3 Temmuz 1905).

³⁸⁷ BOA, DH.EUM.EMN, 66/34/2/1, 11 Şubat 1324 (24 Şubat 1914).

³⁸⁸ BOA, Y.A.RES, 134/92, 14 Kanunisanı 1321 (27 Ocak 1906).

Hangi silahların satılmasının serbest, hangilerinin yasak olduğuna dair belli bir listenin oluşturulmasının gereği anlaşılmıştır. Merkezi idare ithali yasak olan silahların satışı ile ilgili ciddi önlemler almak isterken, yabancı ülke sefirleri kendilerini bu yasaklamaların dışında tutmaya çalışmıştır. Ancak Babiâli, satışı serbest olan silahların türünün yazılı olduğu bir *İthalat-ı Esliha Nizamnamesi* oluşturulması ve bu nizamnamenin yabancı sefaretlere de gönderilmesi kararı vererek durumu kontrolü altına almıştır. Nizamnameye göre, silah dükkânlarında bulunan ve satılması yasak olan silahlar Osmanlı hükümeti tarafından satın alınacaktı. Satın alma anında konsoloshane tarafından belirlenen bir memur görevli olarak bulunacaktı. Nizamnameye uymayan silahların fabrikalardan alındığı bedele iki tarafın da uygun bulacağı bir miktar zam ekleyerek satış işlemi gerçekleşecekti. Satış yapıldıktan sonra silahçılar, nizamname gereğince silah ticaretine devam edebileceklerdi. *İthalat-ı Esliha Nizamnamesi*'nin ilk maddesine göre; sınırlara getirilen rovelver, tüfek ve bıçak gibi ziynet eşyaları seyyahlara iade edilecek ve gümrük memurları konuyla ilgili uyarılacaktı. İkinci maddeye göre; konsoloshane görevlilerinin memurlarına silah taşıma ruhsatnamesi verilecektir. Üçüncü maddeye göre; ilaç yapımında kullanılacak olan maddelerin haberli bir miktarda ithaline müsaade edilecekti. Dördüncü maddeye göre; ticaret antlaşmalarının müzakeresi esnasında gerektiğinde İthalat-ı Esliha Nizamnamesinin müzakereye alınma hakkı baki kalacaktı. Beşinci maddesine göre; Nizamname tüm Devleti Aliyye'nin her bölgesinde geçerli olacaktı. Altıncı maddesine göre; Nizamnamenin yürürlüğe koyulduğu tarih sefaretlere resmen bildirilecekti. Silahların ithali Almanya Ticaret Antlaşmasına bağlı silah cetveline uygun olarak kaleme alınacak ve sefarethaneler de bu nizamnameye göre hareket edecekti³⁸⁹. Bu nizamname ile silah kaçakçılığı ve satışının önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı topraklarında yaşayan halkın güvenliği ve emniyeti için silahın ziynet olarak kullanımı 1879 senesinde yenilenen Ticaret Muahedesinde yasaklanmıştır. Yine 1880 yılında muahedeye eklenen karar göre; hükümet tarafından kurşunlu-kurşunsuz barutlu fişek, her türden top ve teçhizat, eczalı-eczasız yuvarlak tüfek ve kurşunları, süngülü-süngüsüz tüfekler, mızrak ve güherçilenin cinsinden silahların Osmanlıya sokulması kesinlikle yasaklanmıştır.

³⁸⁹ BOA, HR.İD, 177/77/4, 10 Şubat 1313 (22 Şubat 1898).

Antlaşmaya eklenen bu madde Duyun-u Umumiye kalemine kayıt ettirilmiş ve tüm yabancı ülke sefarethanelerine bildirilmiştir. Bu gibi faaliyetlere uymayan kişiler ile ilgili verilecek hüküm ise Osmanlı hükümetine ait olacaktır³⁹⁰.

2.3. KAÇAKÇILIĞI ÖNLEME NOKTASINDA YAŞANAN SIKINTILAR

2.3.1. Güvenlik Güçlerinin Tedarik Edilmesi Noktasında Yaşanan Sıkıntılar

Kaçakçılık faaliyeti genel itibariyle kalabalık gruplar arasında organize bir şekilde yapılmaktaydı. Bu kalabalık grupların etkisiz hale getirilmesi için bunlarla mücadele edecek güçlerin de aynı oranda kalabalık olması gerekmektedir. Ancak devlet kaçakçı çeteleriyle mücadele edebilecek güvenlik güçlerini temin noktasında yetersiz kalmıştır. Sayıca yetersiz olan güvenlik güçleri de kaçakçılıkla mücadele noktasında başarılı olamamıştır. Güvenliğin sağlanabilmesi için sahillerin ihtiyacına göre görevli olması gerekirken, genelde güvenlik güçlerinin sayıları olması gerekenin altındaydı. Uzunluğu 200 mili aşkın olan Trabzon sahilinde 20 mevkide zabıta ve hükümet görevlileri vardı. Fakat görevliler yukarıda değinildiği üzere görevlerini getirmede her zaman yeterli gelmediği için deniz tarafından da teftişin yapılması şarttı³⁹¹.

Kaçakçıların kalabalık ve silahlı gezmesi jandarma ve kolcular için sıkıntılı bir durumdu. Trabzon'da silahlı halde olan 300 kişinin 250 yük tütününü kaçırmaya hazırlandığı Reji tarafından seraskerliğe bildirilmiştir³⁹². Kalabalık olan bu gruhun silahlarını etkisiz hale getirmek, ellerindeki tütünleri almak ve bu kişileri yakalamak bölgede bulunan kuvvetlerin başaracağı bir iş değildi. Bu nedenle kaçakçılarla mücadele için merkezden kuvvet talep edilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda 20 süvari ve 30 nefer piyade gönderilmesi talep edilmiştir. 19. yüzyılda kaçakçılığın artması ve kaçakçıların sayıca üstün olması, kaçakçılıkla mücadele konusunda sıkıntı yaratan bir husustur. Devletin zaptiye kuvvetlerinin kaçakçılar karşısında sayıca yetersiz kaldığı pek çok belgede görülmektedir³⁹³.

³⁹⁰ BOA, Y.PRK.ML, 23/85, 29 Zilhicce 1320 (29 Mart 1903).

³⁹¹ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

³⁹² BOA, BEO, 305/22824, 21 Rebiülahir 1311 (1 Kasım 1893).

³⁹³ BOA, BEO, 296/22144, 4 Teşrinisani 1309 (16 Kasım 1893).

Trabzon vilayeti, jandarma alayı ve polis sınıfı miktarının az olmasından dolayı kaçakçılığın takibinin yapılamamasından yakınılmaktadır. Yaz ayları geldiğinde bunaltıcı havalardan ve yaşayış biçiminden dolayı sahil kesimi 8–10 saatlik mesafede bulunan yaylalara çıkıyor ve sahil boş kalıyordu. Geniş ve boş olan sahilin az sayıdaki jandarma efradıyla kontrol edilmesi yaz aylarında daha da güç hale geliyordu³⁹⁴.

Kaçakçılar karşısında yaşanan dezavantajların ortadan kalkması için yerel idareler tarafından merkezden pek çok kez karakol inşası ve zabitan talep edilmiştir. Yapılan karakollara gönderilecek zabitanın yanı sıra Duyun-u Umumiye ve Reji İdaresi'nden de ek kuvvet olarak kolcu istenmiştir³⁹⁵. Bu şekilde güvenlik güçlerini eksikliği Reji İdaresi bünyesindeki kolcularla giderilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin taşrada asayişini temin edecek olan jandarma istihdamını sağlayamaması bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Jandarma eksikliğinin kapatılması için rastgele kişilerin jandarma olarak görevlendirilmesi bir takım usulsüzlüklere yol açmıştır. Yine jandarma yoksunluğundan dolayı asıl görevleri bütün kaçakçılığını takip etmek olan kolcuların asayişini sağlamak için görevlendirilmesi birçok şikâyete neden olmuştur. Gerekli askeri vasıflara sahip olmayan bu kişiler çoğu zaman nüfuz sahibi kişilerle işbirliği yaparak görevlerini kötüye kullanmışlardır. Asayişini sağlamakla görevlendirilen kolcular, asayişsizliğin kaynağı konumuna gelmişlerdir³⁹⁶.

Kaçakçılığın takibi esas olarak jandarmaların görevidir. Ancak bu grupların kalabalık olmasından dolayı yalnızca zabıt kuvvetlerince güvenliğin temini mümkün olmamaktaydı³⁹⁷. Bu yüzden askeri kuvvetlerin jandarmaya yardım konusunda gücü yetmediğinde, vilayet tarafından görevlendirilecek jandarma ve zabıtların istihdam edilmesi için Trabzon Vilayetince izin istenmiştir³⁹⁸.

³⁹⁴ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

³⁹⁵ BOA, DH.MKT, 327/60/8, 24 Nisan 1311 (6 Mayıs 1895).

³⁹⁶ Aktaş, Yaşar, 2017, 18.

³⁹⁷ BOA, BEO, 989/74171/2, 23 Temmuz 1313 (4 Ağustos 1897).

³⁹⁸ BOA, 994/74485, 17 Rebiülevvel 1315 (16 Ağustos 1897).

2.3.2. Vapur ve Silah Tedarikinde Yaşanan Sorunlar

Kaçakçılık faaliyetlerinin artış göstermesinden rahatsızlık duyan Osmanlı Devleti, aldığı önlemleri uygulama noktasında bir takım zorluklar yaşamıştır. Bu zorluklardan biri de denizlerde güvenliği sağlayan vapurların masraflarını karşılama noktasında yaşadığı sıkıntılardır. Sahilleri denetleyen karakol gemileri bölgede artış gösteren silah kaçakçılığını takibe yeterli gelmemekteydi. Silah kaçakçılığının takibinin hakkıyla yapılabilmesi için bölgeye daha büyük gemiler gönderilmesi talep edilmiştir. Ancak Bahriye Nezaretinden gönderilen cevapta Tersaneyi Amire’de gemi olmamasından dolayı silah kaçakçılığının bölgede karakol gemisi kontrolüne devam etmesini istemiştir³⁹⁹.

Ekonomik olarak zaten zor durumda olan Babıâli, bu masrafları zaman zaman Duyunu Umumiye’ye karşılatmak istemiştir. Fakat İdare, masraflarını karşıladığı denetim unsurlarını kendi bünyesinde olan tütün tekelinin kaçırılması üzerinde durmasını istemekteydi. Kendi çıkarı doğrultusunda hareket eden idare diğer kaçakçılık çeşitlerine karışmak istemiyordu. Diğer mahallerdeki gemilerin masraflarını karşılamıyor, tütün kaçakçılığı dışında yapılan müdahaleleri kendisi için gereksiz ve boş masraf olarak görüyordu. Babıâli, idarenin bu hareketini doğru bulmuyordu. Denetimde olan gemilerin tütünün yanı sıra diğer ürünlerin kaçırılmasını da takip etmesinin masrafları arttırmayacağını ileri sürüyordu⁴⁰⁰. Bölge güvenliği için tahsis edilen İnebolu vapuru vazifesi için yeterli olsa da bahriye dairesi, vapurun kömür masrafını karşılamıyordu. Masraflar yalnızca Duyun-u Umumiye İdaresine ait olan tuz kayıkları vasıtasıyla karşılanıyor bu da yeterli gelmiyordu. İnebolu vapurunun masrafını kimin üstleneceği konusu bir müddet nezaretler arasında tartışma konusu olmuştur.

Duyunu Umumiye tuz ve tütün tekelinin elinde bulundurduğundan bölgede teftiş amaçlı gezen İnebolu vapurunun kömür tedarik mastarının idare tarafından ödenmesi isteniyordu. İdare, bunu kabul edip İnebolu vapurunun kömür masraflarını karşılasa da kısa bir müddet sonra ödeneği kesmiştir. Konuyla ilgili idareye yeniden müracaat edilse de bir cevap alınamamıştır. Bunun üzerine boşta bekleyen vapurun kömür tedariki için Bahriye Nezaretinden, bölgeye gelecek olan mahsusa vapurları ile bir miktar kömür gönderilmesi istenmiştir. Ancak bu

³⁹⁹ BOA, DH.MKT, 1305/6/1, 15 Kanunievvel 1324 (28 Aralık 1908).

⁴⁰⁰ BOA, A.MKT.MHM, 614/2, 10 Eylül 1312 (22 Eylül 1896).

vapurların kömürleri kendi ihtiyaçları için bile yeterli olmadığından bu başvurudan da bir sonuç alınamamıştır⁴⁰¹.

Kaçakçılıkla mücadele doğrultusunda ele geçirilen tütünler Duyunu Umumiye'ye bırakılıyordu. Buna karşılık idare vapurun işletme maliyetini karşılıyordu. Ancak bunu yalnızca tütün söz konusu olduğunda ve kendini ilgilendiren bölgelerle sınırlı tutuyordu. Devletin kömür masraflarını Duyunu Umumiye'ye karşılatma çabası konuyla ilgili art arda yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır. Trabzon ve etrafındaki kaçak eşhas ve eşya ithalinin önüne geçmekle yükümlü olan İnebolu vapurunun kömür bedeli ile ilgili olan belgelerde devletin bu amacı için epey bir mücadele ettiği görülmektedir. Duyunu Umumiyece masrafları karşılanan vapurun esas vazifesi tütün kaçakçılığının önüne geçmek olduğundan devletin her türlü kaçakçılığın masrafının karşılanması konusunda giriştiği mücadeleye kayıtsız kalmıştır. Babıali, Trabzon Vilayeti, Dahiliye Nezareti, Maliye Nezareti, Bahriye Nezareti, ve Duyunu Umumiye ile yapılan bu çoklu yazışmalarda mesele eni konu tartışılrsa da masrafların karşılanması konusunda idare ikna edilememiştir. Vapurun kömür masrafının kim tarafından karşılanacağı tartışılırken Batum'a gelen Ermenilerin sayıları artıyordu. Ermenilerin Batum şebenderliğinin haberi olmadan Lazistan sahiline dönmeleri gerektiği ve bu gibi fenalıklara meydan vermemek için söz konusu sorunun çözüme ulaştırılması gerekiyordu. Uzun süren yazı trafiği sonunda kömür masraflarını Bahriye Nezareti üstlenmiştir⁴⁰².

Bazen gemilerin tedariki konusunda iletişimsizlik yaşanmıştır. 28 Ağustos 1896 tarihli belgede istenilen vapurun yollandığı yazsa da 22 Eylül 1896 tarihli belgeye bakıldığında vapurun bölgeye ulaşmadığı anlaşılmaktadır. Aynı belgeden Preveze limanında motoru harap olduğu için tamire ihtiyaç duyan bir vapurun bulunduğunu anlaşılmaktadır. Hal bu iken sahilde silah kaçakçılığı yapılacağı duyumu alınmıştır. Bu ihbar üzerine bir an evvel önlem alınması gerektiği üzerinde durulmuştur. Devletin çoğu zaman vapur sıkıntısı yaşadığı, elde olan vapurların da sağlam olmaması nedeniyle ihbar durumunda dahi kaçakçılığa karşı etkinlik sağlayamadığı zamanların olduğu anlaşıyor.⁴⁰³

⁴⁰¹ BOA, DH.TMIK.M, 52/15, 24 Şubat 1313 (8 Mart 1898).

⁴⁰² BOA, A.MKT.MHM, 614/2/15, 23 Kanunievvel 1312 (4 Ocak 1897).

⁴⁰³ BOA, A.MKT.MHM, 614/28, 10 Eylül 1312 (22 Eylül 1896).

Trabzon'da kaçakçılığın her türlüünün önüne geçilebilmesi için tarassud kayığı talep edilmiştir. Tarassud kayıkları temin edilemeyince karakol vapuru istenmiştir. Aksi halde bu yoğun Ermeni hareketinin önüne geçmek mümkün olmamaktadır. Kaçakçılığı önleme noktasında vapur ve kayıkların temini konusunda çekilen sıkıntılar pek çok belgede karşımıza çıkmaktadır. Devletin yeteri kadar denetleme organına sahip olmayışı gözler önündedir. Bir konuda sıkıntı çıktığında seri bir şekilde sorun halledilemiyor, şikâyetler peş peşe yeniden yazılmak durumunda kalınıyordu. Vapurların kömür masraflarını karşılamak devleti zorlayan durumlardandı. Kömür tedarikinde çıkan sorunlardan dolayı bazı zamanlarda tarassud vapurları teftişe çıkamıyordu⁴⁰⁴.

Trabzon'da bir tarassud vapurunun kömür olmadığı için bekletilmesi üzerine merkezden kömür gideri için bütçeden para ayrılması istenmiştir. Buna karşılık 6 milyon kuruş toparlanmaya çalışılmış ve kömür giderleri Mabeyni Hümayun Dairesi tarafından karşılanmıştır⁴⁰⁵.

Sahillerin güvenliğini sağlayan vapurların yetersiz gelmesinin yanında, var olanların sağlam olmaması da diğer bir sorundur. Bölgelere istenen vapurlar hemen temin edilemiyor, isteklerin çoğu zaman yinelenmesi gerekiyordu. Limanda bulunan vapurların bazılarının ise tamire muhtaç durumda olduğu belirtilmişti⁴⁰⁶. Sahillerin muhafazası için gönderilen vapurların çoğu eski veya tamir edilmiş vapurlardı. Bu nedenle sıklıkla bozulmakta veya sorun çıkarmaktaydılar. Bu durum kaçakçılığın önüne geçilmesi noktasında zorlayıcı bir unsurdur. Pek çok zaman sahilin güvenliğini sağlamak adına istenilen vapurların tedariki konusunda sıkıntılar çıkmıştır. Elde olan vapurların da tamire muhtaç halde olmaları bazı zamanlarda kaçakçılığın ihbarı durumunda dahi devletin elini bağlamaktaydı.

Yaşanan diğer bir sorun ise kaçakçılar ile askeri unsurların elindeki silahların birbirine denk olmamasıydı. Kaçakçıların ellerinde bulunan silahlar oldukça modern silahlardı. Zabitanın elinde bulunan silahların bu silahlara mukavemet göstermesi oldukça güç bir işti. Diğer bir sorun ise kaçakçıların organize bir şekilde toplu olarak dolaşmalarıydı. Silah bakımından yetersiz olan

⁴⁰⁴ BOA, A.MKT.MHM, 664/28/11, 13 Teşrinievvel 1323 (26 Ekim 1907).

⁴⁰⁵ BOA, BEO, 169/12605/4, 4 Mayıs 1309 (16 Mayıs 1893).

⁴⁰⁶ BOA, A.MKT.MHM, 614/2, 10 Eylül 1312 (22 Eylül 1896).

yerel güçler, sayı bakımında da yetersizdi. Kaçakçılar, zabıta kuvvetlerinin kendileri karşısında yetersiz kaldığının farkındaydı. Bundan aldıkları cesaretle istedikleri gibi hareket etmekteydiler⁴⁰⁷. Görev aldıkları vilayetlerin güvenliğini sağlamaktan mükellef olan zabıtalara sayı ve maaşları az, ellerindeki silahları ise yetersizdi⁴⁰⁸. Devletin kolluk kuvvetlerinin kaçakçılar karşısında düştüğü acz Osmanlı'nın son dönemlerinde askeri açıdan da sıkıntılı zamanlar yaşadığının göstergesiydi

Jandarmalar, eşkıyalarla girdiği çatışmalarda teçhizat bakımından yetersiz kalıyorlardı. Eşkıya çetelerinin kaçak yollarla temin ettiği silahlar, jandarmanın elindekilerden daha yeni ve fazlaydı. *girra, rovelver, vincester, martini, mavizer* gibi tüfekler kullanan çeteler, silahlı çatışmalarda daha avantajlı konumda oluyordular. Teçhizatın yetersiz olması dışında jandarma sayısı da kalabalık olan çeteler karşısında yetersizdi⁴⁰⁹. Trabzon kayıkçıları Kastamonu tarafına gidip burada kaçakçılığın yanı sıra ahaliyi zora sokacak bir takım eşkıya zorbalıkları yapmaktaydı. Lazların ellerinde bulunan silahların son derece gelişmiş olması ve toplu halde dolaşıyor olmaları zaptiye kuvvetlerini zor durumda bırakmaktaydı. Kalabalık kaçakçı çeteleriyle zaptiye unsurları karşılaştığında mukavemet için bölgeye zaptiye takviyesi yapılması gerekiyordu. Ancak ek kuvvet bölgeye ulaştığında kaçakçılar işlerini bitirip kaçmış oluyorlardı. Bu çeteler merkezin kuvvet unsurlarının kendileri ile mukavemet edemeyeceğinin farkındaydı. Kolluk kuvvetlerinin yetersiz olmasından aldıkları güçle istedikleri gibi hareket edebiliyorlardı⁴¹⁰.

Devletin her noktasında benzer sıkıntılar yaşanmaktaydı. Aydın valisinin merkeze yazdığı bir raporda jandarmaların eşkıyalara mukavemet gösterebilmesi için onlarla aynı tip Martini tüfekleri kullanmaları gerektiğini yazmıştır⁴¹¹. Eşkıyaların kaçak yollarla temin ettiği martini silahları zamanının güçlü silahlarındandı. Bu silahlar karşısında jandarmalar zor duruma düşmekte ve kaçakçı eşkıyalara karşı etkin bir mücadele sergileyememektedirler⁴¹².

⁴⁰⁷ BOA, DH.MKT, 327/60/8, 24 Nisan 1311 (6 Mayıs 1895).

⁴⁰⁸ Cihan Özgün, Aysun Sarıbey Haykiran, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Zamanlarında Eşkıyanın Gölgesinde Bir Kaza: Kuşadası", *History Studies*, C.4, S.4, 2012, s.286.

⁴⁰⁹ Yapucu, 2006, 167.

⁴¹⁰ BOA, DH.MKT, 327/60/8, 24 Nisan 1311 (6 Mayıs 1895).

⁴¹¹ BOA, Y.MTV, 266/126, 7 Teşrinievvel 1320 (20 Ekim 1904) , Özgün, 2012, s.286.

⁴¹² Özgün, 2012, 287.

2.3.3. Devlet Memurları Arasında Rekabet Ve İrtibatsızlık / Kurumlar Arası İlişkiler

Mevcudiyetini 19. yüzyılın sonuna kadar sürdüren klasik Osmanlı taşra yapısı Tanzimat'la beraber gelen mülki düzenlemelerle bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Taşrada Osmanlı sultanı adına yetkilendirilen beylerbeyi ve sancakbeylerinin askeri ve sivil yetkileri birbirinden ayrılmıştır. Vilayetlerde gerçekleşen bu değişimle vilayet yöneticileri mülki amir pozisyonuna geçmişlerdir⁴¹³. Önceleri mali, idari ve askeri yetkileri elinde bulunduran bu görevliler Tanzimat ile birlikte yalnızca idari otoritenin temsilcileri konumuna gelmişlerdir. Tanzimat'ın getirdiği mali, mülki ve yerel yönetim unsurlarının yeniden şekillenmesi⁴¹⁴ bir takım uyumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. 19. yüzyılda vilayetlerde asayiş sağlama noktasında yaşanan sıkıntılardan biri de mülki memurlar ile askeri memurlar arasında yaşanan irtibatsızlıktır. Güvenliği sağlama noktasında birbiri ile koordineli bir şekilde çalışması gerekliliğinin lüzumu anlaşılrsa da iki grup arasında uyum yakalanamıyordu⁴¹⁵.

Osmanlı'nın son döneminde kurumlar arasında da bütünlük söz konusu değildir. Nezaretler arasında anlaşmazlıklar ve görüş ayrılıkları olduğuna dair örnekler mevcuttur. Bunlardan biri vapur ve kıyı arasında yük taşımacılığı yapan mavnaların çalışmasıyla ilgili olan nöbet usulüne karşı verilen tepkidir. Ticaret ve Nafia Nezareti, nöbet usulünü ülke ekonomisine zarar veren ve kaldırılması gereken bir unsur olarak görürken, Bahriye Nezareti bu usulün kaçakçılığın takibini kolaylaştırdığı için asayiş sağlama noktasında gerekli olduğunu savunmuştur. Kurumlar arasındaki fikir ayrılığı yerel düzlemi de etkisi altına almıştır. Liman reisleri Bahriye Nezareti kararları doğrultusunda hareket ederken, liva idare meclisi temsilcileri bu kararlara muhalif bir tutum sergilemişlerdir. Nezaretler arasındaki bu uyumsuzluk Şurayı Devlet'in bir sene içinde aynı konu ile ilgili üç kez farklı karar vermesine neden olmuştur. Bazı zamanlarda sıklıkla

⁴¹³ Mehmet Boztepe, "Osmanlı Devleti'nin Taşra Yönetimini Şekillendiren "Merkeziyetçilik" Yaklaşımı ve Günümüze Etkileri", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.36, Haziran 2013, s.9.

⁴¹⁴ Ahmet Apan, *Türkiye'de Mülki İdare: Tarihsel Gelişimi ve İşlevsel Dönüşümü*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2014, s.69.

⁴¹⁵ BOA, BEO, 305/22824, H. 21 Rebiülahir 1311 (1 Kasım 1893).

yaşanan karar değişikliklerinin nedenlerinden biri de devletin ahalinin desteğini kaybetme korkusudur⁴¹⁶.

Bölge görevlilerinin aralarındaki rekabet, karşılıklı olarak birbirine karşı suçlamalarda bulunmasına neden olmuştur. Kendisine kaçakçılık suçu isnat edilen kethüdazade Galip Efendi, Şurayı Devlete yazdığı maruzatında kaçakçılığa bulaşmadığını“...hakkımda idareten muamele olanacağı mesmu’ çakeranem olması üzerine icrayı adalet için teşkil buyurulmuş olan Şurayı Devlete müracaata mecbur oldum eseri tefi olarak isnad edilen kabahatlerden hiçbirinin faili değilim kaçakçılık ve alel husus Ermeni kaçırmakta olduğum tahkikat ile sübut bulmuş imiş tahkikatı kim icra etmiş iskele memuru Necip efenindin ifadesi ise kendi aleyhine söylemeyip de neden bana iftira ediyor tahkikat icra ettirilsin mumaileyhin Trabzon muvasalatından beri ne kadar kaçakçılık icra edilmiş ise hepsi mumaileyhin nezaret ve muaveneti ile yapılmıştır Velinimet benim temiz padişahımız efendimiz hazretlerine ve hükümet-i seniyyelerine olan sadakatim icabınca mumaileyhin bu gibi kaçakçılığına ancak bendeniz mani oldum...” şeklinde ifade etmiştir. Kaçakçılığın kendisine bu suçlamayı yapan iskele memuru tarafından yapıldığını, kendisinin suçlamaların tam aksine bu tür faaliyetin önüne geçmeye çalıştığı için iftiraya uğradığını iddia etmiştir⁴¹⁷.

Kaçakçılığın engellenmesi noktasında yaşanan zorluklardan biri de istihbarat ağında yaşanan sıkıntıydı. Gelen yanlış veya anlaşılamayan ihbarlar çözümü zorlaştırmıştır. Pire şebenderliği tarafından Aleksi adında bir vapurun içinde 700 gırıra tüfeği ile İstanbul’a gideceği ihbar edilmiştir. İhbar üzerine İstanbul’da tarassud memurlarının gözetimi altında gemideki mallar boşaltılmış ve silaha rastlanmamıştır. Aleksi isminin ise vapurun değil, silahı yüklediği iddia edilen kişinin adı olduğu anlaşılmıştır⁴¹⁸. Benzer bir durum Rize’de de yaşanmıştır. Hüsameddin bin Ahmed mührüyle Rize’ye yazılan bir ihbarnamede Rize’de bir kumpanyanın Ermeni kaçakçılığı yaptığı iddiasında bulunulmuştur. Muhbirin Yıldız Otelinde kaldığı bilgisi üzerine söz konusu noktaya tahkikat memuru gönderilmiştir. Tahkikat memuru 16 gün boyunca bölgede kalmasına rağmen böyle biriyle karşılaşmamış, Rize’de Hüsameddin bin Ahmed adında bir zabıta olmadığını öğrenmiştir. İhbarnamede kaçak silah ve Ermeni taşıdığı iddia

⁴¹⁶ Nacar, 2016, 58-59.

⁴¹⁷ BOA, ŞD, 1859/14, 11 Haziran 1326 (24 Haziran 1910).

⁴¹⁸ BOA, DH.MKT, 2775/33, 4 Mart 1325 (17 Mart 1909).

edilen kumpanyanın da var olmadığı ortaya çıkmıştır. Liva mutasarrıfı Muhiddin Paşa hakkında isnat edilen suçlar da yersiz görülmüş ve paşanın görevine sadık olduğu anlaşılmıştır. Söz konusu ihbarın yanlış yönlendirme amacıyla yazılması da muhtemeldir⁴¹⁹. Memurlar, ayanlar, kayıkçılar kısaca kaçakçılık yapma potansiyeli olan kişilerin şikâyetlerine temkinli yaklaşmak gerekmektedir. Çünkü bu şikâyetler, bazen bölgede kaçakçılarla mücadele eden görevlileri, kaçakçılarla işbirliği içinde gibi göstererek görevden uzaklaştırma çabasıyla kaynaklanabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Böylece hem güçlü memurların denetiminden kurtulabilecek hem de devletin odak noktasını başka bir yöne çevirerek rahat hareket etme imkânı bulabileceklerdi.

Yerel görevliler arasındaki rekabet de bölgede asayişin sağlanmasının önüne geçen bir engel olmuştur. Trabzon valisi Sırrı Paşa ile fahri iskan memuru Çürüksulu Ali Paşa arasında yaşanan rekabet bu engellerden biriydi. Gürcü göçlerini yönlendiren Çürüksulu Ali Paşa, bölgede hâkimiyet kurmak için Sırrı Paşa'yı etkisiz hale getirmeye çalışmıştır. Bu hakimiyet arzusu doğrultusunda hareket eden Ali Paşa, eşraf ve beyleri yanına çekerek valinin üzerine gitmeye çalışmıştır. Yani merkezle taşra arasında siyasi bir hakimiyet yarışına neden olmuştur. Oldukça dirayetli bir vali olmasına karşın Sırrı Paşa'nın merkezde otoriteyi sağlayamamasının en önemli nedeni Ali Paşa başta olmak üzere Gürcüler ve yerel unsurların yol açtığı asayiş sorunlarıydı. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının neden olduğu iktidar boşluğunun yanı sıra Ali Paşa'nın rekabetçi hareketleri de valinin otoritesini azaltmaktaydı. Sırrı Paşa'nın bölgeye aşına olmayışı ve adamlarının az olması da bölgede otorite kurmasını zorlaştırmıştır. Paşa, bölgeye asayişini sağlamak için zaptiye kadroları talep etse de bu istek pahalı ve gereksiz görülerek reddedilmiştir. Oysa bölgede bulunan 117 bine karşı zaptiye sayısı sadece 57'ydi⁴²⁰. İki taraf için de bir onur meselesine dönen bu mücadele aslında buldukları bölgede kendi kendilerinin yöneticisi konumunda olan yerel elit ile merkezi hükümetin temsilisi konumunda olan valilerin rekabetiydi⁴²¹.

Amacı valilik koltuğuna oturmak olan Ali Paşa, bölgede Sırrı Paşa hakkında karalama faaliyetleri yaptırmaktaydı. Bu doğrultuda eşkıyalara el

⁴¹⁹ BOA, BEO, 3209/240623/3, 11 Şubat 1323 (24 Şubat 1908).

⁴²⁰ Özdiş, 2008, 17-18.

⁴²¹ Oktay Özel, "Çürüksulu Ali Paşa ve Ailesi Üzerine Biyografik Notlar", *Kebikeç*, 16, 2003, s.105.

altından destek dahi verilmiştir. Ali Paşa'nın sahip olduğu nüfuz yalnızca muhacir halkla sınırlı kalmamış, Trabzon ve Samsun'da da Lazların yaptığı kanunsuz hareketleri cesaretlendirmiştir. Sırrı Paşa'nın Rize ve Samsun kaymakamları üzerinde de etkin olmadığı anlaşılmaktadır⁴²². İkili arasında yaşanan mücadele ve merkeze karşılıklı olarak giden pek çok suçlayıcı telgraf sonunda Sırrı Paşa valilikten azletirilmiştir. Bu azlin en etkili sebeplerden biri ise valinin bölge halkından değil dışarıdan gelmiş olmasıdır. Ali Paşa hedefi olan valiliğe ulaşmasa da en azından Sırrı Paşa ile girdiği rekabet galibiyetle sonuçlanmıştır⁴²³.

⁴²² Özdiş, 2008, 21.

⁴²³ Özdiş, 2008, 27.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Kaçakçılık, Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarından yıkılışına değin denizlerde uğraştığı bir problem olmuştur. Karadeniz'in ele geçirilmesinden bir müddet sonra dış ticarete kapatılması bu faaliyetleri sınırlandırsa da tamamen ortadan kaldırmamıştır. Ancak, Rusya'nın çabaları sonucu Karadeniz'in 1774 senesinde uluslararası ticarete açılması ile birlikte bölgede yaşanan kaçakçılık faaliyetlerinde ciddi artışlar görülmüştür. Buna müteakip buharlı gemilerin Osmanlı sularında seyrüsefer yapmaya başlamasıyla kaçakçılık faaliyetleri önlenemez hale gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin kaçakçılığa bakış açısı ise kaçırılan metaya göre değişim göstermiştir. Devletin en çok üzerinde durulmasını istediği kaçakçılık faaliyetleri silah ve insan kaçakçılığıydı. Küçük bir ekonomik kayıp gibi görülen bu olgu devletin iş/askeri gücü ve ekonomisinin bölünmesine yol açmış, devleti siyasi anlamda tehdit edebilecek (komitacılık, isyan, örgütlenme gibi) büyük sorunlar doğurmuştur. Osmanlı'nın siyasi ve ekonomik anlamda zor zamanlardan geçtiği son dönemlerinde kaçakçılık, bu sıkıntılara ek olarak başlı başına üzerinde durulması gereken bir konu haline gelmiştir. Silah ve insan kaçakçılığının temelinde devlete karşı komiteci faaliyetler yürütmenin yanı sıra ekonomik olarak gelir elde etme kaygısı da yer almaktaydı. Özellikle kaçakçılığa bulaşan yerel kayıkçılar ve devlet memurları kaçakçılığı geçimlerini sağlama noktasında bir ek iş olarak görmüşlerdir.

19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında kaçakçılık faaliyetlerinin had safhaya çıkmasının bir diğer nedeni bölgeye gelen yabancı devlet kumpanyaları olmuştur. Kumpanyalar, mensup oldukları ülkenin çıkarları ve daha yüksek kâr elde etme arzularından dolayı Karadeniz'de kaçakçılık faaliyetleri yürütmüşlerdir. Özellikle Osmanlı'ya karşı ayrılıkçı hareketler sergileyen komitecilere tedarik sağlama noktasında yardımcı olmuşlardır. Belgelerde kumpanyaların çok sayıda kaçak yolcu ve silah taşıdığı görülmektedir. Kumpanyaların ait oldukları devletlerin kara parçaları hükmünde olması, denetim unsurlarından sıyrılmalarında yardımcı olmaktaydı. Kumpanyaların sahip oldukları bu haklardan istifade etmek isteyen Osmanlı tüccarları, gemilerine yabancı devlet bandırası çekme yoluna gitmiştir. Bu da kaçakçılık faaliyetlerinde onlara özgürlük sağlamıştır.

Kaçakçılığın toplu halde organize biçimde yapılması, bu faaliyetlerin önüne geçilmesini zorlamaktaydı. Kaçakçı çeteleri, deniz aracılığı ile dış ülkelerden gelen kaçak ürünleri kara yolu ile iç güzergâhlara sokmaktaydı. Bu faaliyetlerinde ise ticari güzergâhlardan faydalanmışlardır. Genel olarak gümrük denetiminden uzak, atıl iskeleleri tercih etmişlerdir. Kaçakçıların denetimden uzak alanlarda faaliyet göstermesi bir takım olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. Özellikle salgın hastalıkların yaygın olduğu dönemlerde karantinaya girmeden hareket eden bu kişiler, hastalığı geldikleri noktalardan Karadeniz'e taşımaktaydılar. Silahlı bir şekilde dolaşan kaçakçılar, bölge halkı için de tehlike arz etmekteydi. Kaçakçıların pek çok çatışma, yaralama ve katle sebebiyet verdiği aşikârdır.

Osmanlı Devleti, kaçakçıların neden olduğu pek çok olumsuz etkeni ortadan kaldırmak ve bu türden faaliyetlerin önüne geçebilmek için son yıllarına değin mücadele etmiştir. Kaçakçılarla mücadele noktasında yeni iskele ve karakollar açmış, bu mevkilere çeşitli asker, polis ve memur tayin etmiştir. Aynı zamanda kaçakçılığın deniz tarafından takip edilebilmesi için bölgeye gözetleme vapurları göndermiştir. Tedbir almak dışında çeşitli cezalandırmalar vererek kaçakçıları caydırmaya çalışır. Kaçakçılıkla yakalanan kişilerin malları müsadere edilmiş, para ve hapis cezaları verilmiştir. Bu işte nam salmış ünlü reisleri kayıkcılıktan men edilmiş, bazı zamanlarda da kayıklarına el konmuştur. Kaçakçılarla işbirliği halinde olan görevlilere de bir takım cezalar verilmiştir. Bunların başında sürgün ve görevden ihraç edilme gelmektedir. Devlet, aldığı önlemleri hukuki zeminde de sağlamlaştırmış, silah ve kaçak yolcu taşımacılığının yasak olduğunu belirten nizamnameler çıkarmıştır. Kaçakçılıkla mücadele noktasında alınan kararlar ise yabancı devlet sefirlerine özel olarak bildirilmiştir.

Kaçakçılığı önlemek için çok sayıda tedbir alınsa da bunları uygulama aşamasında bir o kadar sıkıntı yaşanmıştır. Bunların başında kalabalık gruplarla mücadele edecek olan güvenlik unsurlarının yetersizliği gelmekteydi. Nitekim bu yetersizlik kişi sayısı ile sınırlı değildi. Aynı zamanda devletin kolluk güçlerinin elinde bulunan silah ve teçhizat, gelişmiş silahlar kullanan kaçakçı çeteleri karşısında yeterlilik sağlayamamıştır. Kaçakçıları deniz üzerinden takip eden vapurların temin edilmesi de devleti zorlayan unsurlardandır. Ticari hareketliliğin artış göstermesiyle birlikte gözlemlenmesi gereken alanlar da büyümüştür.

Devletin elinde bulunan küçük ve bakımsız gemiler yoğun ticari faaliyetlerin olduğu limanlar için yetersiz kalmıştır. Oldukça sert bir yapısı olan Karadeniz'in şartlarına uyum sağlayabilecek büyük ve seri hareket eden vapurların bölgeye gönderilmesi devleti zorlamıştır. Denize uyum sağlayan gemiler temin edildiğinde ise bu gemilerin işletim bedellerini karşılamada yaşanan sıkıntılar devreye girmiştir. Devler memurları arasında yaşanan irtibatsızlık ve rekabet de kaçakçılıkla mücadeleyi olumsuz etkilemiştir.

Sonuç olarak silah ve insan kaçakçılığı; siyasi, sosyal ve ekonomik açıdan zor zamanlar geçiren Osmanlı Devleti'ni diğer kaçakçılık unsurlarına oranla daha çok endişelendirmiştir. Bu tür kaçakçılık faaliyetlerinin gerek ekonomik gerekse siyasi zararlarından korunmak isteyen devlet, devamlı olarak kaçakçılıkla mücadele halinde olmuştur. Ancak, Osmanlı Devleti aldığı tüm önlemlere rağmen kaçakçılığa karşı toplumsal bir otokontrol mekanizması geliştirilememiş, bu durum kaçakçılara serbestçe hareket etme olanağı sağlamıştır.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

A.M: 8/84.

A.DVN.MHM.d: 30, 164/386.

A.MKT.MHM: 545/28; 614/2; 614/28; 664/28.

BEO: 169/12605/4; 2043/153205; 2137/160230; 2169/162658; 2818,211306;
284/21237/1;2864/214743; 296/22144; 305/22824; 31/2284; 32/2383;
3209/240623; 321/24062; 307/22984, 989/74171; 994/74485.

C.BH: 59/2787.

DH.EUM.THR: 35/77/3; 35/77/1.

DH.MKT: 1305/6; 189/47; 1695/101; 2602/18; 2634/90; 2694/89; 2775/33;
2804/28; 2822/101; 2906/84; 2915/51; 316/34; 327/60; 428/31; 610/43;
912/85; 915/15; 966/40.

DH.TMIK.M: 189/47/2; 270/29; 46/14; 52,15; 56/57/2, 56/57/3; 39/68; 113/46;
117/13; 270/29; 189/47//2; 73/60.

DH.EUM: 2.Şb, 5/58/12.

DH.EUM: 6.Şb, 3/38/4.

DH.EUM.EMN: 66/34.

DH.H: 41/26/2; 41/86/1, 41/86/3, 41/86/5.

DH.ID: 51/11.

DH.MUİ: 8/2/15.

DH.ŞFR: 65/196.

HAT: 698/33681.

HR.İD: 177/77/4.

HR.SYS: 1205/2.

HR.TH: 322/48/5.

İ.RSM: 16/35.

MV: 139/83; 81/57.
ŞD: 1859/14; 2766/32; 573/4; 638/30.
Y.PRK.BŞK: 33/80.
Y.A.HUS: 241/35; 480/74.
Y.A.RES: 134/92.
Y.EE.KP: 25/2438.
Y.MTV: 266/126.
Y.PRK.A: 9/32.
Y.PRK.ML: 23/85; 1/79.
Y.PRK.UM: 79/61; 47/73.
ZB: 118/27; 23/99; 384/72/1, 384/72/2; 461/10.

ARAŞTIRMA ESERLERİ

- Abdülvahab Hayri, *İktisadî Trabzon*, (Haz. M. Öksüz), Serander Yayınevi, Trabzon, 2008.
- Altınay, A. R., *Onuncu Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı*, (Haz. A. Uysal), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987.
- Çadırcı, M., *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.
- Deane, P., *İlk Sanayi İnkılâbı*, TTK Yayınları, (Çev. Prof. Dr. T. Güran), Ankara, 2000.
- Deyrolle, T., *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul Çığır Kitapevi, (Çev: R. E. Koçu), İstanbul, 1987.
- Eldem, V., *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994.
- Faroqhi, S., *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev. N. Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

- Genç, M. *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2014.
- İnalçık, H., *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, Yapı Kredi Yayınları, (Çev. R. Sezer), İstanbul, 2015.
- Karakulak, M., *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK Yayınları, Ankara, 2020.
- Karaman, O., “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Ordu ve Giresun Kazalarında Ermeniler”, *Tarihte Türkler ve Ermeniler: Merkez ve Taşrada Ermeniler Nüfus ve Göç*, C/6, TTK Yayınları, 2014, s.141-152.
- Keyder Ç., Özveren E., Quataert, D., “Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E.Özveren-D.Quataert), (Çev. G. Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- Kılıçaslan, M. E., *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Kitap, 2019.
- Kurşun, Z., *Basra Körfezi’nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi Katar’da Osmanlılar 1871-1916*, TTK Yayınları, Ankara, 2004, s.169-170.
- Molla Hüsrev, *Gurer ve Dürer Tercümesi*, C/2, Eser Neşriyat, İstanbul, 1980.
- Özcan, T., *II.Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz’de Meydana Gelen Ermeni Olayları*, Akis Kitap, İstanbul, 2007.
- Özkaya, Y., *Osmanlı İmparatorluğunda Âyânlık*, TTK Yayınları, Ankara, 1994.
- Quataert, D., *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İletişim Yayınları, (Çev. S. Tekay), İstanbul, 2017.
- _____ ”19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II*, (Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004.
- _____ *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, İletişim Yayınları, (Çev. A. Berktay), İstanbul, 2016.
- Turgay A. Ü., “Trabzon”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914*, (Ed. Ç. Keyder-E.Özveren-D.Quataert), (Çev.G. Çağalı Güven), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- Uçarol, R., *Siyasi Tarih (1789-1994)*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995.
- Uygun, S., *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitapyayınevi, İstanbul, 2015.

_____ *Türk-Fransız Deniz Ticaret İlişkileri, Vapur Kumpanyaları*, İmeak Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2021.

_____ *Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası ve Doğu Akdeniz’de Fransız Rekabeti*, Lambert Academic Publishing, Türkçe Özel Seri, 2018.

SÜRELİ YAYINLAR VE SEMPOZYUM BİLDİRİLERİ

Acıpınar, M., “Ahidnameler Çerçevesinde Karadeniz’de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar)”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.319-336.

Akalın, D. “Kızıldeniz’de Cibuti Üzerinden Yapılan Silah Kaçakçılığının Yemen’e Etkileri ve Osmanlı Devleti (1898-1914), *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C/34, S/58, 2015, s.651-686.

Akın, B., “19.Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo Ekonomik ve Mekânsal Yansımaları “Ayvalık Örneği”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.7-23.

Aktaş, E., Yaşar H.,”Ordu Kazası’nda Asayiş Sorunları (19. Yüzyılın Sonu-20.Yüzyılın Başı)”, *OTAM*, Bahar 2017, s.1-24.

Arıkan, Z., “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Olan Mallar (Memnu Meta)”, *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991, s.279-306.

Atalay, A., "XIX. Yüzyılın Sonlarında Elviye-i Selâse’de Karayolu Yapım Faaliyetleri", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, C/9, S/2 2, 2017, s.1-24.

Aygün, N., “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Güney Kesimde İktisadi Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, C/6, S/23, 2009, s.41-76.

Baskıcı, M., “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C/67, 2012, s.33-56.

Başaran M., Özçelik A., “Ege Adaları Menşeli Rum Çetelerinin Eşkîyalık ve Kaçakçılık Faaliyetleri (XIX.Yüzyılın İkinci Yarısından XX.Yüzyılın İlk Çeyreğine)” *İzmir Araştırmaları Dergisi*, Aralık 2019.

Bay, A., “Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)”, *Türkiyat Mecmuası*, C/26/1, 2016, s.61-80.

Bostan, H., “XV.-XIX. Yüzyıllarda Trabzon Şehir Nüfusu, Nüfusun Yükseliş ve Düşüş Nedenleri”, *AVRASYA Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, C/6, S/13, Mayıs 2018, s.121-154.

Boztepe, M., “Osmanlı Devleti’nin Taşra Yönetimini Şekillendiren “Merkeziyetçilik” Yaklaşımı ve Günümüze Etkileri”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S/36, Haziran 2013, s.1-14.

- Çiçek, R., “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-Tebriz Ticaret Yolu”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, C/1, Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri, Uşak, 2011, s.431-454.
- Demirel, M.,. “Artvin ve Batum Göçmenleri (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan Sonra)”, *A.Ü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S/40, Erzurum, 2009, s.317-340.
- Dığıroğlu, F., ”Samsun Reji İdaresi”, *Samsun Sempozyumu*, C/3, Samsun Valiliği, Samsun, 2011, s.393-400.
- Düzcü, L., “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiyeye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, C/5, Ocak 2013, s.113-127.
- _____ “Yakınçağ Türk Denizcilik Tarihinde Yaklaşımlar, Zorluklar Ve Temel Çalışma Alanları Üzerine Bir Deneme”, *Tarih Dergisi*, S:60, İstanbul, 2014, s.95-119.
- Ekinci, İ. “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II*, (Ed. Osman Köse), Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s.885-905.
- _____ “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C/XXI, S/2, Aralık 2006, s.35-76.
- _____ “19. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun, 2007, s.113-141.
- _____ “Hamidiye Vapur İdaresi – Fırat ve Dicle’de Osmanlı - İngiliz Rekabeti”, *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, C/2, s.445-461.
- _____ “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S/37, Bahar 2013, s.15-49.
- _____ “Karadeniz’de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)”, *Karadeniz Araştırmaları*, S/14, Yaz 2007, s.63-77
- Erlor, M. Y., “Trabzon Vilayeti’nde Kanun Kaçakçıları (1856-1869)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C/19, S/30, Mayıs 1997, s.69-98.
- Erüz C., Peşman E., Köse E., “Trabzon, Hyssus Limanı (Sürmene-Araklı) ve Paraskalmion (çapar) Teknesinin Zamansal Değişimi” *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.542-552.

- Fışkın R., Kaya A. Y., Balık İ., “1940-1980 Dönemi Karadeniz Bölgesi Denizyolu Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.337-350.
- Genç, S., “XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı’nda Hububat Kaçakçılığı”, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C/5, S/7, 2004, s.49-60.
- Hamzaoğlu, K., “XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları”, *History Studies*, C/12, S/6, Aralık 2020, s.107-126.
- Hut, D., “Rize’de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı”, *Rize Defteri 3*, Rize Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s.27-45.
- İlgürel, M., “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ateşli Silahların Yayılışı”, *Tarih Dergisi*, S/32, Haziran 2011, s.301-318.
- İnce Erdoğan, D., “American Board of Commissioners for Foreign Mission (ABCFM) Near East Relief’e Amerikan Misyonerlerinin Anadolu’daki Faaliyetleri”, *Belgi Dergisi*, C/2, S/14, Temmuz 2017, s.552-565.
- İpek, N., “Anadolu’dan Amerika’ya Ermeni Göçü”, *OTAM*, 6/2, 1995, s.257-280.
- Kaleli, H., “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S/9, 2003, s.1-19.
- Karacakaya, R., “Amerika Birleşik Devletleri ve Ermeni Meselesi (1890-1900)”, *Tarih Dergisi*, S/46, İstanbul 2009, s.85-105.
- Kılıçaslan, M.E., “Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya”, *Türk Denizcilik Ticareti Tarihi Sempozyumu IV (Doğu Karadeniz)*, 2012, s.219-230.
- _____ “Avusturya Lloyd Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (Ed. C. Yılmaz), C/6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s.480-491.
- Kılınç, Savrul, B., Özel H. A., Kılıç C., “Osmanlı’nın Son Döneminden Günümüze Türkiye’nin Dış Ticaretin Gelişimi”, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, C/8, S/1, 2013, s.55-78.
- Nacar, C., “20. Yüzyılın Başında Samsun Limanında Çalışmak: Serbest Ticaret ve Nöbet Usulü Tartışması”, *Toplum ve Bilim Dergisi*, İletişim Yayınları, S/136, 2016, s.40-60.
- Nemlioğlu, Koca, Y., “18.Yüzyılda Karadeniz’de Rus Deniz Ticareti ve Etkileri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S/23, 2017, s.83-106.

- _____ “19.Yüzyılda Trabzon Limanı Seferler, Tüccarlar, Malları”, *Karadeniz Araştırmaları*, S/49, Bahar 2016, s.157-187.
- Oğuzoğlu, Y., “20. Yüzyıla Giderken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi”, *OÜSBAD*, S/12, Temmuz 2015, s.496-509.
- Orhonlu, C., “Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul’da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Tarih Dergisi*, C/16, S/21, Haziran 2011, s.109-134.
- Ösen, S., “20. Yüzyıl Başlarında İzmit Sancağı’nda Tütün Üretiminde Karşılaşılan Sıkıntılar ve Tütün Kaçakçılığı”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C/2, Kocaeli, 2016, s.1255-1264.
- Özcan, T., XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek Fatsa Limanı”, *OÜSBAD*, S/12, Temmuz 2015, s.395-411.
- Özdemir Gümüş, Ş., “19.Yüzyılın Sonunda Kaçakçılığa Karşı Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu - III Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin, 2011, s.231-240.
- Özdemir, Ü., Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi, *SOBİAD*, Temmuz 2015, s.421-441.
- Özdiş, H., “19.Yüzyıl Sonlarında Trabzon Vilâyetinde Muhacir ve Yol Meselesi”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl 4 S/8, 2008, s.5-40.
- Özel, O., ”Çürüksulu Ali Paşa ve Ailesi Üzerine Biyografik Notlar”, *Kebikeç*, 16, 2003, s.95-144.
- Özgün, C., Sarıbey Haykıran, A., ”Osmanlı İmparatorluğu’nun Son Zamanlarında Eşkıyanın Gölgesinde Bir Kaza: Kuşadası”, *History Studies*, C/4, S/4, 2012, s.277-292.
- Özkan, S. H., “Arms Smuggling across Ottoman Borders in the Second Half on the 19th Century”, *Journal of Balkan and Eastern Studies*, C/18, S/3, 2016, s.297-312.
- Pedani, M. P., “Ottoman Merchants In The Adriatic Trade and Smuggling”, *Acta Histriage* 16, No: 1-2, 2008, s.155-172.
- Sayan, K., “XX. Yüzyılın Başında Ordu Limanının Ticari Potansiyeli”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.231-241.
- _____ “XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S/19, 2015, s.37-56.

- Şimşek E., “On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Bölgesi’nden Rusya’ya Yapılan Göçler Üzerine Bazı Gözlemler”, *TAD*, C/36, S/62, Ankara, 2017, s.247-271.
- Tabakoğlu, A., “Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C/43, Prof. Dr. S.F. Ülgener’a Armağan, İstanbul, 1987, s.111-150.
- Temizer, A., “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik II*, (Ed. Osman Köse), Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s.1077-1084.
- Tozlu, S., “19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, C/1, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, s.381-397.
- Uygun, S., “19. Yüzyılda Anadolu’dan İstanbul’a Olan Mevsimlik Ermeni İşçi Göçleri”, *Journal of History Studies*, C/7, S/4, 2015, s.137-155.
- _____, “Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie De Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri”, *A.Ü TAED*, S/56, Erzurum, 2016, s.1339-1363.
- _____, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 10/20, Mayıs 2016, s.137-172.
- _____, “Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2012, (24), s.97-140.
- Yılmaz, Ö., “19.Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*: S/15, Güz 2013, s.39-76.
- _____, “Veba, Kolera ve Salgınlar: Trabzon’da Halk Sağlığı ve Sağlık Kurumları (1804-1895)”, *Mavi Atlas*, 5(1), 2017, s.172-200.
- _____, “20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. De Cortanze’nin Raporlarına Göre”, *Tarih Boyunca Karadeniz ve Canik I*, (Ed. Osman Köse), Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s.181-195.
- _____, “Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı”, *Bellekten*, TTK Yayınları, C/LXXXIX, S/286, 2015, s.1039-1075.
- _____, “İngiliz Seyyah Frederick Walpole’nin Trabzon İzlenimleri”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, C/1, Trabzon, 2007, s.439-452.
- _____, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C/2, S/7, İlkbahar 2009, s.359-382.

SÖZLÜK VE ANSİKLOPEDİLER

- Bostan, İ., “Rize”, *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, İstanbul, 2008, (C.35 s.147-151).
- İnalçık, H., ”İmtiyâzât”, *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, İstanbul, 2000, (C.22 s.245-252).
- Kütükoğlu, M., “Gümrük”, *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, İstanbul, 1996, (C.14 s.263-268).
- _____ “Mürur Tezkiresi”, *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, İstanbul, 2006, (C.32 s.60-61).
- Tozlu, Selahattin, “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler*, İstanbul, 2002, (C.14 s.481-492).
- Devellioğlu, F., *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara, 2015.
- Pakalın, Z., *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü III*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

TEZLER

- Apan, A., *Türkiye’de Mülki İdare: Tarihsel Gelişimi ve İşlevsel Dönüşümü*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2014.
- Arslan, B., *II.Meşrutiyet Dönemi’nde Aydın Vilayeti’nde Güvenlik*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2008.
- Aydın, Y.E., *19.Yüzyılda Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, Bursa, 2016.
- Bahadır, B., *Türk Hukuku’nda Göçmen Kaçakçılığı Suçu TCK md.79*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 2019.
- Çakar, S., *Kızıldeniz’de İnsan ve Silah Kaçakçılığı (1890-1910)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019.

- Çakır, D., *Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Karadeniz'de Tuz Kaçakçılığı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu, 2019.
- Farrokhzad, A., *İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı Suçları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2018.
- Hamzaoğlu, K., *Trabzon Vilayeti'nde Kaçakçılık (1855-1908)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 2019.
- Konan, B., *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2006.
- Memiş, N., *19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2008.
- Önal, A., *18. Yüzyıla Ait Buyruldu Mecmuası (Türk Tarih Kurumu Y.70-Değerlendirme, Transkripsiyon)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2006.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O., *Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006.
- Turan, R., *Çarlık Rusyası Döneminde Batum Vilayeti (1878-1914)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019.
- Türk, M., *Osmanlı Devleti İle Avrupa Devletleri Arasındaki Memnu Meta Ticareti (1550-1600)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli, 2017.
- Türkmenoğlu, M. A., *XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon (Şer'ie Sicillerine Göre)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2016,
- Yılmaz, Ö., *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2006.

İNTERNET KAYNAKLARI

<https://cdn.islamansiklopedisi.org.tr/madde/32/murur-tezkiresi-1.jpg>

<https://sozluk.gov.tr> (21 Kasım 2020).

<https://turksandarmeniens.marmara.edu.tr/tr/amerika-birlesik-devletlerinde-ermeni-faaliyetleri/> (27 Eylül 2020).

<https://www.ttk.gov.tr/genel/tarih-cevirme-kilavuzu/>

EK-1: Rusya Hükümetinin Sınırdaki Yakaladığı Kaçakçılarla İlgili Yaptığı İşlemler

Rus devriyelerinin derdest ettiği eşyasız hayvansız bir Rus tebaası

Madde 1 - Yakalanan şahıs üzerinde para varsa, Rüşumat Dairesine 15 menat ceza-i nakdi öder. Bu paranın 10da 7si muhbirine giderken 10d 3ü rüşumata ait olurdu. Parasının olmaması durumunda ise mülkiye hükümetine gönderilirdi.

Eşyası var ise

Madde 2 - Eşyası Rusya mamulâtındansa dokunulmayıp yine 15 menat cezayı nakdi alınırdı.

Hayvanı bulunursa

Madde 3 - Hayvanın kendine ait olduğunu kanıtlarsa hayvanına herhangi bir şey yapılmaz

Rusya'dan Osmanlıya geçerken derdest ettikleri kaçak

Madde 4 - 15 menat cezayı nakdi alındıktan sonra Kars'a teslim olunur.

Eşyası varsa

Madde 5 - Rus malı ise herhangi bir işlem yapılmaz. Parası varsa cezayı nakdi alınır, yoksa eşyası satılır.

Hayvanı bulunursa

Madde 6 – Hayvanının kendi malı olduğu ve Rus hayvanı olduğunu ispatlamalıdır. Şayet ispatlarsa hayvan için bir işlem yapılmaz. Kendisi için cezayı nakdi alınır. İspat edemezse hayvanı satılır. Ücretin 10da 7'si muhbirine 10da 3ü Rüşumata aittir. Ek olarak da rüşumatın aldığı ücretin 5 katı cezayı nakdi alınır. Parası yoksa 24 saat hapse atılır. Hapsi bitince şehbenderhaneye teslim edilerek sınır dışı edilir⁴²⁴.

Füruht olunan hayvan hakkında diğer muamele

⁴²⁴ BOA, DH.EUM.EMN, 66/34/2/1, 11 Şubat 1324 (24 Şubat 1914).

Madde 7 – Kendi malı olduğunu ispatlayamazsa rüsumat tarafından zapt edilen hayvanın bedeli 40 güne kadar rüsumatça korunur eğer çalıntı mal ise sahibine verilir, sahibi bulunamazsa muhbirine veya hazineye teslim edilir.

Osmanlı tarafından Rusya'ya geçerken derdest olunan kaçak eşhas Rus tebaası

Madde 8 – Birinci madde geçerlidir. Cezai nakdi alındıktan sonra hükümete teslim edilir.

Eşyası varsa

Madde 9 – Eşyası zapt edilir ve eşya için Rusya tarafından *en ağır rüsunun* beş misli ceza bedeli alınır. Cezai nakdiyi vermeye durumu yoksa eşyası satılarak ücreti temin olunur ve kaçakçı hükümete gönderilir.

En ağır rüsün: Kaçakçının ait olduğu millete göre bir meblağ belirlenir. Örneğin Fransızlardan yüzde yetmiş beş, Yunanlardan yüzde otuz, Almanlardan yüzde elli oranında beş misli cezayı nakdi alınır.

Hayvanı varsa:

Madde 10 - Hayvanı zapt edilir. Hem kendisi hem de hayvanı için cezayı nakdi alınır. Veremezse hayvanının ceza bedeli yerine malına el konulur. Kendi ceza bedeli içirse hapse atılır.

Tutulan mevkiin hududu olan mesafesine nazaran Rus tebaasının göreceği muamele

Madde 11 - Yakalandığı mevkiî sınırdan yedi verst uzaklıkta olursa yukarıda bahsedilen muamele uygulanır. Yedi versten uzak olursa kendisi için ceza verilmez, varsa eşyası zapt edilir ve satılarak ücreti alınır.

Osmanlı tarafından Rusya'ya geçerken derdest olunan eşhas Osmanlı tebaası olursa

Madde 12 – Yine rüsumata teslim olunur. Parası varsa 15 menat istenir. Yoksa sınır dışı edilip şehbenderhaneye gönderilir.

Eşyası veyahut hayvanı bulunduğu halde Osmanlı tebaası

Madde 13 - Eşyası ile hayvanı zapt olunur. Eşya ve hayvanı için yukarıda belirtilen cezayı nakdi uygulanır. Cezayı ödeyecek durumu yoksa günlüğü 8

menat sayılacak şekilde hapsedilir. Hapsi cezasını hayvanı ve malının bedeli için yatar. Kendisi için ceza talep edilmez. Çıktığında ise sınır dışı edilir.

Zapt edilen eşyaya yapılan muamele

Madde 14 – Rüşumata teslim edilen hayvan ve mal satılarak bedeli muhbir ile rüşumat arasında pay edilir. Cezayı nakdiyi ödemeye durumu el vermeyen kişiler için hapse mahkûm edilen kaçakçı namına muhbiri olan askere bir şey verilmez.

Derdest olunan Osmanlı tebaasının eşyası bulunmayup da üzerinde silah zuhur ederse

Madde 15 – Kaçakçılık suçlarından dolayı olan gerekli cezaları verdikten sonra silahlı kişilere eşkıya nazarıyla bakılarak o yolda muamele edilir ve cezayı nakdi alınır. Ceza bedelini ödedikten sonra sınır dışı edilir⁴²⁵.

Silahlı olmakla beraber eşyası da bulunursa

Madde 16 – 15.Maddedeki şartlar geçerli olmakla beraber kaçak eşyadan dolayı muhbiri olan devriyeye karşılık verebileceği ihtimalden dolayı ağır ceza görür.

Eşkîya suretiyle derdest olunan Osmanlı tebaası hakkında diğer bir muamele

Nerede olursa olsun karşılaşılan Osmanlı tebaasına eşkıya cezası verilir. Hangi bölgede yakalanmışlarsa oraya ilanda bulunulur. Eşyası çalınan birileri varsa gelip teşhis ederler. Yahut bir cinayet olayında teşhis edilirlerse cinayet tamamen kaçakçıya yüklenir.

Kaçak olarak Rusya'ya geçerken derdest olunan hayvan hakkında muamele

Madde 18 – At, deve, katır, eşek karantinadan müstesna olmak üzere büyükbaş hayvanlar 21 gün küçükbaşlar ise 1 hafta karantina edilirdi.

Kaçak olarak derdest olunan Osmanlı tebaası şüpheli eşhastan ise

Madde 19 – Yakaladıktan sonra gerekli işlemler yapılır, şayet parası varsa cezayı nakdi alınır sonra jandarma idaresine sevk edilirdi.

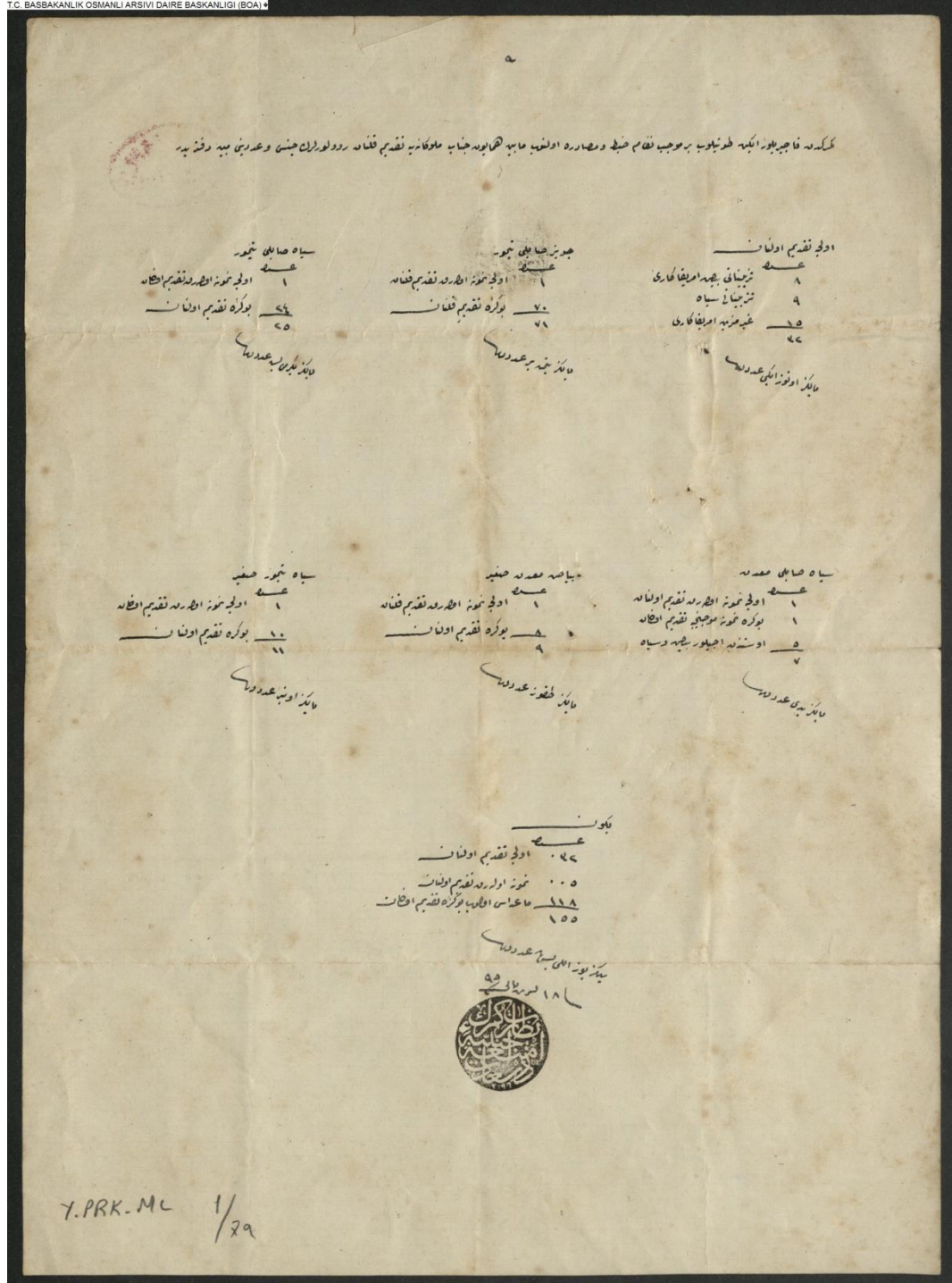
Tutulan kaçak eşya ve hayvana hakkında diğer bir muamele

⁴²⁵ BOA, DH.EUM.EMN, 66/34/2/3. 11 Şubat 1324 (24 Şubat 1914).

Madde 20 - Yakalanan şahsın üzerinde bulunan eşyanın kaçak olduğunu kabul etmemesi durumunda gümrükte karantina süresi bittikten sonra eşyaları gümrük kasası ve anbarında muhafaza edilir. Hak iddiasında olan kişi mahkeme sonucunu kazanır ve kaçakçı olmadığını kanıtlarsa eşyası ve ödediği ceza kendisine takdim olunur. Mahkemeyi kazanamaması durumunda ise gümrük eşyasını satardı.⁴²⁶

⁴²⁶ BOA, DH.EUM.EMN, 66/34/2/4, 11 Şubat 1324 (24 Şubat 1914).

EK-3: 1879 Yılında Gümrükten Kaçırılırken Yakalanarak Müsadere Edilen Rovelverlar



Y.PRK.ML.00001.00079.001

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı-Soyadı	Buşra DURMUŞ
Doğum Yeri-Tarihi	Rize – 1994
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Ordu Üniversitesi
Yüksek Lisans	
Bildiği Yabancı Diller (varsa)	
Bilimsel Faaliyetleri (varsa)	
İş Deneyimi	
Stajlar	
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	
İletişim	
E-Posta Adresi	bsra.drms@hotmail.com
Tarih	