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

DÜNYA-EKONOMİ SİSTEMİ BAĞLAMINDA XIX. YÜZYILDA BEYRUT LİMANI

ŞEYMA DERECİ

DANIŞMAN
DR. ÖĞR. ÜYESİ HACER ATEŞ

EDİRNE 2019

T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TARİH ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

Şeyma DERECİ tarafından hazırlanan ***"Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında 19. Yüzyılda Beyrut Limanı"*** konulu **DOKTORA** Tezi Savunma Sınavı, Trakya Üniversitesi Lisansüstü Öğretim ve Öğretim Yönetmeliği'nin Madde 33-34 uyarınca **27.02.2019 Çarşamba** günü, saat: **13:00**'da yapılmış olup, doktora tezinin (*) .Kabul Edilmesine OY BİRLİĞİ / ~~OY ÇOKLUĞU~~ ile karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ	KANAAT	İMZA
Prof. Dr. Kemalettin KUZUCU	Kabul Edilmesine	
Doç. Dr. Nurten ÇETİN	Kabul Edilmesine	
Dr. Öğr. Üyesi Hacer ATEŞ (Danışman)	Kabul Edilmesine	
Dr. Öğr. Üyesi Sabri Can SANNAV	Kabul edilmesine	
Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin S. TABAKOĞLU	Kabul Edilmesine	

(*) Jüri üyelerinin, tezle ilgili kanaat açıklaması kısmında **"Kabul Edilmesine / Red Edilmesine / Düzeltilmesine"** seçeneklerinden birini tercih etmeleri gerekmektedir.

T.C
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
ULUSAL TEZ MERKEZİ

TEZ VERİ GİRİŞ FORMU

Referans No	10239476
Yazar Adı / Soyadı	ŞEYMA DERECİ
T.C.Kimlik No	19211139164
Telefon	5376819370
E-Posta	seyma_drc@hotmail.com
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Özgün Adı	Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı
Tezin Tercümesi	Beirut Port in the XIXth Century in the Context of the World-Economy System
Konu	Tarih = History
Üniversite	Trakya Üniversitesi
Enstitü / Hastane	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	Tarih Anabilim Dalı
Bilim Dalı	Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı
Tez Türü	Doktora
Yılı	2019
Sayfa	345
Tez Danışmanları	DR. ÖĞR. ÜYESİ HACER ATEŞ
Dizin Terimleri	
Önerilen Dizin Terimleri	Dünya-ekonomi, Beyrut, liman, Osmanlı

07.03.2019

İmza:.....

Tezin Adı: Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı

Hazırlayan: Şeyma DERECİ

ÖZ

Doğu Akdeniz'in Suriye kıyısında Trablusşam, Sayda, Akka gibi iskeleler ticari işlemlerin daha yoğun olduğu alanlar olarak XIX. yüzyıl başlangıcına kadar politik ve ekonomik bakımdan önem taşırken, küçük bir sahil kasabası olan ve kısmen coğrafi şartlarından dolayı hem yabancı ülke tüccarı hem de bölge tüccarı açısından pek rağbet edilmeyip atıl bir durumda kalan Beyrut Limanı, bu yüzyıldan itibaren uluslararası bir ticaret limanı olarak Doğu Akdeniz'de ön plana çıkmaya başlamıştır. XIX. yüzyılda İstanbul, İzmir, Selanik, İskenderiye gibi Osmanlı liman şehirleri genel bir dönüşüm ve gelişme yaşarken Beyrut Limanı da bu dönüşümden nasibini almış ve Osmanlı'nın ticaret hacmi en yüksek limanlarından biri ve Suriye bölgesinin önemli bir politik merkezi haline gelmiştir. Bu dönüşüm Beyrut ve Suriye bölgesinin kapitalist ekonomik sisteme katılmasının bir sonucudur. Avrupa merkezli sistemin pazar alanı olarak gelişen Beyrut ve art alanı *Dünya-Ekonomi Sistemi'*ne dâhil olmuş ve XIX. yüzyılda Beyrut Limanı uluslararası bir limana dönüşmüştür.

Bu çalışma ile Osmanlı'nın son yüzyılında limanın bir ticaret bölgesi olarak ivme kazanmaya başladığı dönemden itibaren yaklaşık bir asırlık süreçte yaşanan siyasi ve sosyo-ekonomik dönüşümü görmeye çalıştık. Ayrıca bu tez çalışmasıyla amaçladığımız, Immanuel Wallerstein tarafından küresel ekonomik ve sosyal ilişkileri tanımlamak için analiz ettiği ve kavramsallaştırdığı Dünya-Sistemi perspektifinden limanın sistemin bir parçası haline gelip gelmediğini incelemek, şayet Avrupa ile bir ekonomik entegrasyon söz konusuysa hangi aşamalarla gerçekleştiği ve Osmanlı'nın bu süreçte nasıl bir refleks geliştirdiğini anlamaya çalışmaktır.

Name of Thesis: Beirut Port in the XIXth Century in the Context of the World-Economy System

Prepared by: Şeyma DERECİ

ABSTRACT

While port towns such as Tripoli, Sayda and Akka were more politically and economically important until the beginning of the XIXth century as areas where commercial transactions were more intensive, on the Syrian coast of the East Mediterranean, the port of Beirut that a small coastal town has remained idle in terms of both the foreign merchant and the regional Merchant partly due to its geographical conditions, has started to stand out in the Eastern Mediterranean as an international trading port since this century. In the XIXth century, the Ottoman port cities such as Istanbul, Izmir, Thessaloniki and Alexandria experienced a general transformation and development, while the port of Beirut took its share from this transformation and became one of the ports with the highest trade volume among the Ottoman ports and an important political center of the Syrian region. This transformation is the result of the integration of Beirut and Syria into the capitalist economic system. Beirut and its hinterland that developed as the market area of the European centric system were included in the World-Economy System. So, the port of Beirut became an international port in the XIXth century.

We tried to see the political and socio-economic transformation that took place in a period of about one century from the time when the port began to gain momentum as a commercial region in the last century of the Ottoman Empire through this study. In addition, the purpose of this thesis is to examine whether the port has become a part of the system from the perspective of the World-System, which is analyzed and conceptualized by Immanuel Wallerstein in order to define the global economic and social relations, and it is important trying to understand which stages it contained and how Ottoman Empire developed a reflex in this process, if there was an economic integration with Europe.

ÖN SÖZ

"Keşfetmekten vazgeçmeyeceğiz ve sonunda keşiflerimiz başladığımız yere varmış olacak ve ilk defa o yerin farkına varmış olacağız"[1].

Şimdi dönüp bakıyorum ve çalışmalarımın sonunda vardığım kanı şu ki: şuan, başlamış olduğum yerdeyim, ne yapmış olduğumu ve ne yapmam gerektiğini şimdi kavrıyorum. Osmanlı egemenliği döneminde Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi sistemleri bağlamında tarihsel gelişimini incelemekle geçirmiş olduğum, bunun yanında tarih disiplini, multidisipliner yöntemlere dair metodolojik ve fikri yönden mesleki gelişmeme birçok katkı sunan çalışmalarımın toplam altı yıllık evresini sonlandırırken aslında farkettiğim tam da Eliot'un bu dizelerinde ifade ettiği histir ve emeklerimi bu fikriyâta ve duyguya ulaşmak için dahi harcamaya bedeldi.

"Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında 19. Yüzyılda Beyrut Limanı" konulu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Beyrut Limanı'nın yükselişi adı altında limanın Avrupa kapitalist sisteme katılması işlenmiştir. Avrupa devletlerinin bölgeye hem ticari hem de politik olarak ilgi göstermeye başlamaları, Mehmet Ali Paşa'nın bölgeye kısa bir süre egemen olması ve limanın ön plana çıkmasında dönüm noktası olarak kabul edilen bu süreç zarfında limanınn ticari trafiğini canlandırmak için yapılan yenilikler üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde limanın dünya ekonomi sistemine katılmasından sonra periferileşmesi, sisteme adapte olması sürecinde liman ve çevresinde yaşanan dönüşüm ve limanın sistem içindeki konumu incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu evrenin Osmanlı açısından nasıl algılandığı ve değerlendirildiği üzerinde de durulmuştur. Üçüncü bölümde artık periferileşen ve ticaret hacmi gittikçe artan uluslararası bir limanın modern hale getirilmesi üzerinde durulmuştur.

---

[1] Thomas Stearns Eliot, "Little Gidding", *Four Quartets*, London, s. 43. (We shall not cease from exploration And the end of all our exploring will be to arrive where we started and know the place for the first time).

Bu tez çalışması 6 yıllık bir çalışma sürecinde ortaya çıktı. Zorlu ve uzun çalışma dönemimde tezimin şekillenmesinde birçok insan ve kurumun katkısı olmuştur. Dolayısıyla bu müddet zarfında teşekkür etmem gereken şahısların ve kurumların sayısı hayli fazla. Öncelikle tez danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Hacer Ateş hocama tez çalışmamı yürütürken verdiği destek ve fikirleri için teşekkür ederim. Çalışma konusunun belirlenmesi sürecinde desteğini gördüğüm, bir liman kent üzerine çalışmam hususunda beni yönlendiren ve daha da önemlisi Osmanlı Arşivi'nde bulunan Beyrut Limanı ile ilgili bazı önemli belgelerin tasnif kodlarını vererek uzun sürecek arşiv çalışmamı kolaylaştırdığı için Dr. Öğr. Üyesi Aziz Tekdemir hocama ne kadar teşekkür etsem azdır. Yazdıklarımı okuyarak yazım ve imla hatalarımı düzeltmeme yardımcı olan Prof. Dr. İbrahim Sezgin'e; çalışmalarımı sürdürdüğüm süre zarfında önerdiği yayınlar ve fikirler ile ufkumu genişleten 'kitap kurdu' arkadaşım ve meslekdaşım Arş. Gör. Emre Elmas'a; ve aynı şekilde çalışmalarım esnasında, tez yazma sürecinde teşviklerini ve desteklerini hiçbir zaman esirgemedikleri ve tezi bitirebilmem için verdikleri cesaret ve gösterdikleri kolaylıklar için çalışma arkadaşlarıma müteşekkirim.

Tez çalışmam sürecinde gerek yurtiçi gerek yurtdışından birçok kurumun maddi desteğinden istifade ettim. Kısa süreli burs olanağı ile bir ay süresince kurumlarında misafir eden *Istanbul Institut Français d'Études Anatoliennes-Ifea / Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü*'ne, gösterdiği misafirperverlik ve alaka için Enstitü Müdürü Jean-François Pérouse'e ve tez çalışmalarım konusunda teşviklerinden dolayı Işık Tamdoğan hanımefendiye, enstitü kütüphanesinden istifade etmemi sağlayan idari personeline teşekkürlerimi sunarım. Bu arada bu enstitüde bir ay ikâmetin sırasında Osmanlı Arşivi'nden çalışmam için gerekli olan materyallerin önemli bir kısmını temin etme fırsatı buldum. İstanbul dışından çalışmalarımı yürüttüğüm için Osmanlı Arşivi'ne devam etmem büyük sıkıntıydı. Bu nedenle bana bu konuda sunmuş oldukları imkândan dolayı müteşekkirim.

Tez çalışmamı yürütürken yaklaşık bir ay süresince *Beyrut Institut Français du Proche Orient-Ifpo / Fransız Yakın Doğu Araştırmaları Enstitüsü'*ün desteğiyle Beyrut'ta bulundum. Enstitü yönetimi ve kütüphanesine ve personeline, özellikle

kütüphaneci Basile Khoury Beyefendi'ye sundukları çalışma koşulları için teşekkür ederim. Enstitü'nün misafir bursiyeri olarak Beyrut'ta bulunduğum sırada Beyrut Liman Arşivi'ni görme fırsatını da buldum. Bu arşivde daha ziyade Fransız Manda dönemine ait belgeler bulunduğundan ve çalışma koşullarının pek elverişli olmamasından dolayı çok az belge incelemiş oldum. Fakat yine de *Institut Français du Proche Orient'*ın evsahipliği sayesinde Osmanlı döneminde ait belgelerin de bulunduğu liman arşivini görme şansını yakaladım.

Beyrut Amerikan Üniversitesi Kütüphanesi personeli Samar Mikati Kaissi hanımefendiye ayrıca teşekkür etmek isterim. Hem kütüphanede gösterdiği alaka için hem de Beyrut'un en zengin fotoğraf koleksiyonuna sahip *The Fouad Debbas Collection* idaresi ile benden habersiz iletişime geçerek yöneticisi Yasmine Chemali'nin bana ulaşmasını sağladığı için. Beyrut'ta bulunduğum sırada Yasmine Chemali'den, Samar Hanım'ın haberdar etmesi üzerine koleksiyonlarında bulunan Beyrut ile ilgili fotoğrafları tezimde kullanabilmem için benimle paylaşabileceklerine dair bir e-posta aldım. Bu benim için bir sürpriz oldu. Bu sayede Beyrut Limanı ile ilgili tarihi fotoğraf albümlerinden haberdar olmamı ve tezimde kullanabilme fırsatına sahip oldum. Bu yüzden *The Fouad Debbas Collection*'a ve yöneticisi Yasmine Chemali hanımefendiye teşekkür ediyorum. Beyrut'ta bulunduğum sırada zengin fotoğraf koleksiyonlarından istifade etmemi sağlayan diğer bir kurum *Arab Image Foundation*'a da gösterdikleri alaka için, fotoğraf albümlerini benimle paylaştıp tezimde kullanmama müsaade ettikleri için müteşekkirim.

Finansal olarak tez çalışmalarımda önemli bir destekçi *TÜRK TARİH KURUMU* oldu. Araştırmalarımın hemen başlangıcında Ortadoğu ve Afrika Araştırmaları alanında doktora bursuyla çalışmamı desteklemeye layık görerek 4 yıl boyunca maddi destek almak üzere ödüllendirildim. Bu benim için bir onurdu. Fakat tez çalışmalarım için yurt dışında bulunan kütüphaneler ve arşivlere gitmem ve uzun süreli bir araştırma yapmam zorunluluk haline gelince, yurtdışı desteği için *TÜBİTAK*'a müracaat ettim ve projemin kabul edilmesi üzerine iki yıl finansal yardımını gördüğüm *TTK* bursundan feragat etmek zorunda kaldım. Bu süre zarfında

verdikleri destek çalışmalarımı yürütebilmem hususunda gereken kaynakları temin etmemde maddi açıdan ciddi bir kolaylık sağladı.

Bu çalışma *Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu-(TÜBİTAK)'nun* 2214/A Yurtdışı Doktora Araştırma Burs Programı tarafından desteklenmiştir. Bu destek kapsamında araştırmacı olarak altı ay süresince Londra'da *University of London/School of Orient and African Studies*'de bulundum ve aynı zamanda Londra'nın birçok kütüphanesinden istifade etme imkânı elde ettim. Yurtdışında araştırmalarıma devam etme fırsat tanıdığı ve çalışmamı desteklediği için *TÜBİTAK*'a müteşekkirim.

Londra'da bulunduğum süre zarfında benimle ilgilenen ve çalışmalarımda yol gösterici olan *SOAS Near & Middle Eastern Studies Bölümü* hocalarından Dr. Yorgos Dedes'e; gönderdiğim hiçbir e-postamı karşılıksız bırakmayan, Dr. Dedes ile iletişime geçmemi ve araştırmalarım için Londra'ya gitme fırsatı elde etmemi sağlayan Prof. Dr. Benjamin Fortna'ya; ve Londra'da çalışmalarımı yürüttüğüm dönemde kaynaklara ulaşma konusunda verdikleri hizmet ve sağladıkları rahat çalışma koşulları için *SOAS Kütüphanesi, The British Library* ve *The National Archives* personeline müteşekkirim.

Son olarak, eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi hiçbir desteklerini esirgemeyen ve her daim arkamda olan babam Osman Beyefendi ve annem Nurhan Hanımefendi'ye sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Fakat tez çalışmalarımı yürüttüğüm süre zarfında ailemi hep ihmal ettiğim için müteessirim. Uzun süren bu çalışmamı onlara adayarak bu hissiyatımı bir nebze olsun gidermeyi ümit ediyorum.

Şeyma DERECİ

Edirne 2019

İÇİNDEKİLER

ÖZ I
ABSTRACT II
ÖN SÖZ III
İÇİNDEKİLER VII
KISALTMALAR IX
ŞEKİL VE TABLO LİSTESİ XI
GİRİŞ 1
1. Kaynaklar Üzerine 3
2. Kuramsal ve Tarihsel Çerçeve 9
3. Beyrut Limanı: Kısa Bir Tarihçe 25
I. BÖLÜM 38
BEYRUT LİMANININ YÜKSELİŞİ 38
1. Doğu Akdeniz Sahil Şeridinde Limanlar 38
2. Neden Beyrut Limanı? 57
3. Beyrut'ta Yeni Bir Güç: Mehmet Ali Paşa 70
4. Mecburi İstasyon: Karantina İdaresi 84
5. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın Tesiri 96
II. BÖLÜM 102
LİMANIN DÜNYA EKONOMİK SİSTEME ENTEGRASYONU 102
1. Merkez-Taşra Entegrasyonu 105
2. Deniz Seyrüseferinde Değişim 122
3. Ticaret Hacminde Değişim ve İktisadi Dalgalanmalar 147
4. Ticari Ürün Olarak İpek 169
5. Hinterland ile Bağlantı Sağlanması 177
III. BÖLÜM 198
MODERN LİMANIN KURULMASI 198
1. Modern Liman İçin İlk Teşebbüsler 199
2. Liman İmtiyazının Verilme Süreci 219
3. İnşaatın Başlaması ve Safhaları 230
4. Limanın İşleyişi ve Karşılaşılan Güçlükler 240

4. 1. Nakliyecilikte Yaşanan Sorunlar 245
4.2. Gümrük İdaresi ve Yaşanan Sorunlar 252
5. Alternatif Liman Arayışları 263
SONUÇ 271
KAYNAKÇA 282
EKLER 312

KISALTMALAR

age.	: Adı geçen eser
agm.	: Adı geçen makale
agt.	: Adı geçen tez
APB	: Archive de Gestion et Exploitation du Port de Beyrouth
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
Der.	: Derleyenler
DDC	: Document Diplomatiques et Consulaire
Ed.	: Editör
FO	: Foreign Office
Fr	: Frank
Gös. yer.	: Gösterilen yer
Haz.	: Hazırlayan
Ifea	: L'Institut Français d'Études Anatoliennes
Ifpo	: L'Institut Français du Proche-Orient
IRCICA	: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
MS.	: Milattan Sonra
No	: Numara
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SOAS	: School of Orient and African Studies
TALİD	: Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi
TBL	: The British Library
TDK	: Türk Dil Kurumu
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TNA	: The National Archives
TTK	: Türk Tarih Kurumu

TÜBİTAK : Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜCAUM : Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi
vd. : ve diğerleri
vs. : ve sair
Yay. : Yayınlayan”

ŞEKİL VE TABLO LİSTESİ

Şekil 1: Haçlılar Çağında Beyrut Limanı

Şekil 2: Beyrut Limanı Girişindeki Kale

Şekil 3: İskenderun, Lazkiye, Trablusşam, Beyrut, Sur, Akka, Hayfa, Yafa Limanlarını Gösterir Beyrut Vilayeti Haritası

Şekil 4: William Henry Bartlett'in Gravürlerinde Beyrut Limanı

Şekil 5: Mehmet Ali Paşa'nın Karantina Düzenlemeleri Öncesi Beyrut'a Uğrayan Ana Ticaret Yolları

Şekil 6: Mehmet Ali Paşa'nın Karantina Düzenlemeleri Sonrası Beyrut'a Uğrayan Ana Ticaret Yolları

Şekil 7: 1825-1898 Yılları Beyrut Dış Ticareti (Frank)

Şekil 8: 1863 Tarihli Beyrut Liman Projesi

Şekil 9: 1868 Tarihli Beyrut Liman Projesi

Şekil 10: Beyrut'ta İnşa Olunacak Limana Dair Stoecklin'nin Planı

Şekil 11: Beyrut Liman Şirketi Tarafından Hazırlanan Liman Tesisleri Planı

Şekil 12: İnşa Aşamasında Beyrut Limanı

Şekil 13: Taş Ocağı İle Geçici Liman Arasında Telefon Hattı Kurulması Projesi

Şekil 14: 1896 Yılı Beyrut Limanı ve Rıhtımından Bir Görünüş

Tablo 1: Hayfa Limanı'na Giriş-Çıkış Yapan Gemi Sayısı

Tablo 2: Hayfa Limanı İhracat Verileri

Tablo 3: Yafa Limanı İhracat Verileri (Frank)

Tablo 4: Yafa Limanı'na Uğrayan Gemi Sayısı

Tablo 5: Beyrut Limanı'na Uğrayan Yelkenli Ve Buharlı Gemilerin Miktarı

Tablo 6: Akdeniz'de Bulunan Ana Limanların Yaklaşık Gemi Tonajı

Tablo 7: 1867 Yılında Beyrut Limanı'nda Yelkenli Ve Buharlı Gemiler Tarafından Yapılan Deniz Seferleri

Tablo 8: 1825-1833 Tarihleri Arasında Beyrut Ticareti (Frank)

Tablo 9: 1825-1867 Yıllarına Ait İthalat İhracat Verileri

Tablo 10: 1836-1857 Yılları Arasında Beyrut'tan İpek İhracatı

Tablo 11: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketinin Yıllara Göre Geliri

Tablo 12: Beyrut Limanında Trafik

Tablo 13: Osmanlı Devleti Limanlarında 1892 Yılına Ait Genel Deniz Seferleri

GİRİŞ

XVI. asırdan itibaren şekillendiği kabul edilen, tarihsel ve sosyo-ekonomik bir Dünya tarihi anlatısı sunan ve Batı Avrupa merkezli Dünya-Ekonomi olarak tanımlanan bir yaklaşım 1974 yılında Immanuel Wallerstein tarafından ileri sürüldü. 'Dünya-Sistem'i diye ifade edilen bu olgu kapitalist ekonomik sistemin analizine yönelik marksist gelenekten gelen bir yaklaşımdır. Wallerstein, *"Bu yeni sistemin bir dünya sistemi oluşu bütün bir dünyayı içine aldığı için değil, hukuksal olarak tanımlanmış bütün politik birimlerden büyük olmasındandır. Ve bu sistem bir Dünya-Ekonomisidir*" diyerek sistemin ekonomik bir karakter taşıdığını ifade etmektedir[2]. Buna göre ticari faaliyetler ile daha XVI. yüzyılda Dünya-Ekonomisi oluşmuş ve hegomonik güç olarak Hollanda öncülüğünde genişlemeye başlayan sistem, XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren merkezî rolünü endüstri devrimini tamamlamış olan İngiltere'ye kaptırmıştır. Sömürgecilik ve hammadde-mamül madde dolaşımıyla sistem sürekli genişleyerek ve küresel düzlemde devletlerarasında *merkez - yarıçevre - çevre (merkez - yarıperiferi - periferi)* olarak hiyerarşik bir yapılanma oluştu. Merkez ülkeler sanayisini geliştirmiş, kapitalist ekonomiye sahip, hammadde alıp mamül ürün ihraç eden ülkeler iken, çevre ülkeler ise tarım ürünü ve hammadde bakımından zengin, kaynaklarını merkez ülkelere ihraç eden ve bu sayede merkezin normlarına göre sistemin bir parçası olan ülkelerdir. Merkez ve çevre bölgeler arasında bir ara form niteliğinde bulunan yarıçevre konumundaki ülkelere dair ise merkeze özgü ürünleri çevreye ve çevreye özgü ürünleri de merkeze ihraç eden

---

[2] Immanuel Wallerstain, *Modern Dünya Sistemi*, C. 1, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2012, s. 33. Wallerstein, Dünya-Sistemi'nin geçirdiği evreleri farklı dönemleri içermek üzere *Modern Dünya-Sistemi* (The Modern World-System) adını verdiği 4 ciltlik kitabında ele alır. Çalışmasının ilk cildi kapitalist tarım ve Avrupa Dünya-Ekonomi'nin kökenleri alt başlığı ile İspanya hegemonyasını, ikinci cildinde Hollanda hegemonyasını ve İngiltere ile Fransa'nın bir ekonomik güç olarak ortaya çıkmaya başladığı dönemi kapsayan 1600-1750 tarihleri arasında Avrupa'da Dünya-Ekonomi'nin pekiştirilmesi ve merkantilizmin gelişimini ele alır. Sanayi devrimi çağını incelediği üçüncü ciltte 1730-1840 tarihleri arasında Kapitalist Dünya-Ekonomi'nin genişlemesi ve İngiltere hegemonyasını inceler. Çalışmasının son cildinde ise 1789-1914 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nin yükselişini ele alır. Bkz: Immanuel Wallerstain, *Modern Dünya Sistemi*, 4 Cilt, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2010-2011-2012-2014.

ülkeler olmak üzere özel bir politik yapıya sahip ülkeler olarak konumlandığı söylenilebilir[3].

İncelediğimiz dönemi kapsayan XIX. yüzyılda çevreleşen bölgelerin dünya ekonomisine dâhil olmaları esasen Sanayi Devrimi sonrasında merkez ülkelerin ucuz hammadde kaynakları arayışı ve Batı Avrupa ülkelerinin mamül ürünlerine pazar arayışları neticesinde olmuştur. Avrupa'nın hemen yanıbaşındaki Osmanlı'nın da bu süreçten etkilenmemesi mümkün değildi. Bu dönemde artık Osmanlı Devleti Avrupa pazarları için hammadde ihraç eden ve Avrupa'dan sanayi ürünleri satın alan bir çevre ekonomiye dönüşme evresindedir. Bu süreci başlatan mihenk noktası ise Osmanlı'nın serbest ticarete geçişini yasalaştıran 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması olmuştur. Bu süreçle yabancı devletlerin artan ticaret hacminin en çok hissedildiği mekânlar olarak öne çıkan liman kentlerinin sadece coğrafi bir alan değil, Osmanlı Devleti'nin kapitalist sistemin merkezleriyle bağlantısını sağlayan, kapitalist Dünya ekonomi'ye dâhil olma sürecinin yoğun olarak yaşandığı ayrıcalıklı alanlar oldular. Dolayısıyla limanlar tarihsel olarak merkez-çevre ilişkisini şekillendiren ve insanların, fikirlerin ve metanın akış alanı olarak faaliyet yürüten bölgeler olmuştur. Bu akış temel olarak ticari ilişkiler tarafından şekillendirilirken buna bağlı olarak yeni bir yaşam tarzı da yaratmıştır. Liman şehrin fiziksel biçimi ve sosyal yapısı arasında daima var olan karışık ilişkileri gösteren şehir alanının inşa formunda değişiklik oluşturur. Dolayısıyla sadece coğrafi alan olarak değil, toplumsal mekânlar olarak da ele alınması gereken alanlar olarak değerlendirilebileceği için limanlar daima karşılıklı etkileşimin yeni bir çeşidini yaratan ticari bağlantılar ile Dünya-Ekonomi sistemine imparatorluğun bütünleşmesini kolaylaştıran bir alan olarak değerlendirilebilir[4]. Bu yüzden Eyup Özveren bu alanları liman-şehir olarak ifade etmekte ve liman-şehir kavramını, liman şehrinden farklı değerlendirmektedir. Liman-şehir, bir liman kentinden farklı olarak

---

[3] Dünya-Ekonomi Sistemi hakkında genel bilgi için bkz: Immanuel Wallerstein, *Dünya-Sistemleri Analizi*, Çev. Ender Abadoğlu-Nuri Ersoy, Bgst Yayınları, İstanbul 2011.

[4] Nurçin İleri, "Rewriting the Port-City History in the Light of Contemporary Global Kapitalism", *New Perspectives on Turkey*, No: 47, 2012, s. 185.

kısıtlı bir zamanın kavramıdır. 'Liman şehri' bütün zaman ve alanlarda geçerli coğrafi bir ifade iken, 'liman-şehir' İngiliz yüzyılı olarak adlandırılan Dünya-Ekonominin belirli bir aşamasına aittir. Yani ekonomik, sosyal ve politik alanı ifade eden bir kavramdır[5].

Çalışmada bir liman-şehir olarak Beyrut'un Dünya-Ekonomi sistemine ve Avrupa kapitalizmine entegrasyonunun mümkün olup olmadığı üzerinde duracağız. Bu değerlendirmeyi yapmadan önce aktif bir liman olarak kullanılmaya başlandığı dönemden itibaren, çevre limanların özellikle Akka, Hayfa, Trablusşam gibi limanların XIX. yüzyıl öncesinde daha aktif olmasına rağmen bu yüzyıldan itibaren neden ticaret hacminin Beyrut Limanı'na kaydığına dair bir inceleme yapmayı hedeflemekteyiz.

1. Kaynaklar Üzerine

Çalışmamızda Osmanlı dönemine ait arşiv vesikalarından olduğu kadar, Osmanlı Devleti'ndeki yabancı devlet temsilcilerinin (İngiltre ve Fransa) raporları, seyahatnameler, Beyrut liman arşivi kayıtları ve ikincil kaynaklardan istifade edilmiştir.

Önemli derecede istifade ettiğimiz kaynaklardan biri önce Sayda sonrasında Beyrut'a taşınan Fransız konsolosluğu tarafından Paris'e Fransız hükümetine gönderilen raporlardır. Bu verilerden Beyrut Limanı ithalat ve ihracat kayıtları, Beyrut'ta üretim, şehrin yönetimsel yapısı, taşrada nüfuz mücadelelerini, liman tesislerinin inşaası vb. süreçleri takip etmek mümkün olabilmektedir. Bu raporlar Beyrut'ta bir dönem Fransız konsolosu olarak görev yapan Adel Ismail tarafından tıpkıbasım olarak 1982-1992 yılları arasında yayınlanmıştır[6]. Ticari malumatın çokça

---

[5] Y. Eyup Özveren, *The Making and Unmaking of An Ottoman Port-City: Nineteenth-Century Beirut, Its Hinterland, And The World-Economy*, Unpublished Thesis, State University of New York, Binghamton 1990, s. 3.

[6] *Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours*, Correspondance Commerciale, Consulat de France à Beyrouth, Tome I-VI, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1982-1992.

yer aldığı bu vesikalardan çalıştığımız dönem itibariyle XIX. yüzyılın büyük bir kısmını kapsayan I'den VI. cilde kadar olan kısımlar incelenmiştir. Söz konusu konsoslosluk raporlarından Beyrut Limanı'nda yaşanan değişimi, gelişimi ve ithalat ve ihracat verileri olmak üzere dış ticaret hacmini görmek mümkündür. Özellikle gümrük kayıtları ve gümrük idaresinde yaşanan usulsüzlükler çalışmamızda önemli veriler olarak kaydedilmiştir. Bu veriler sayesinde yabancı ülke tüccarlarının ve konsoloslarının Beyrut'un ticareti ve iktisadi dinamikleri hakkındaki görüşleri, şikâyetleri ve yabancı tüccarlar tarafından modern bir limanın ve tesislerinin gerekliliği hususunda dile getirilen talepler ve ihtiyaçların takip edilmesi mümkün olmuştur. Ayrıca Beyrut'ta bulunan ve Beyrut'un sosyal, iktisadi ve politik yapısına doğrudan şahitlik eden diplomatik temsilciler tarafından hazırlanan raporların kaynaklardan biri olarak kullanılması çalışmamızda özgün bir hikaye sunmamızı sağlamıştır.

Beyrut Limanı'na dair evrakın bulunduğu arşiv, günümüzde Beyrut Liman Yönetimi ve İşletmesi binasındadır. Christine Babikian tarafından hazırlanan ve iki ciltten oluşan "*La Compagnie du Port de Beyrouth Histoire d'un Concession 1887-1990*"[7] adlı tez çalışması esas olarak bu arşiv kayıtları kullanılarak hazırlanmıştır. Babikian, arşiv salonunda herbiri kodlanmış dosyalar içinde sınıflandırılmış dökümanların olduğundan bahsetmekle birlikte, kullanılmayan eski bir hangarda dosyaların bulunduğundan, ancak çalışmalarını yürüttüğü sırada bu evraklara müracaat etmesine müsaade edilmediğinden bahsetmektedir ve kullanımının mümkün olduğu dosyaların bir tasnifini sunmaktadır. Özellikle 1975 yılından itibaren Lübnan'ın bombalanması ve birçok defa maruz kalınan yangın dolayısıyla arşiv dökümanlarının iyi korunamadığını bildirmektedir.[8] Bu bilgi doğrultusunda

(Beyrut'ta bulunan Fransız konsolosluğuna ait raporların tıpkı basım olarak yayınlandığı bu referans bundan sonra konsolos raporunun künyesi ile DDC olarak kısaltılarak verilecektir.)

[7] Christine Babikian, *La Compagnie du Port de Beyrouth Histoire d'un Concession 1887-1990, Tome I-II*, Université Saint Joseph Faculté des Lettres et des Sciences Humaines Département d'Histoire, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Beyrut 1996.

[8] Christine Babikian, *La Compagnie du Port de Beyrouth Histoire d'un Concession 1887-1990*, Tome I, s. 12-25.

2014 yılında Beyrut Liman Yönetimi ve İşletmesi (Gestion et Exploitation du Port de Beyrout)'ne ait arşivde yaptığımız çalışmalarda düzenli kaydedilmiş arşiv dökümanlarına ulaşmamız mümkün olmadığı gibi liman işletme idaresinde arşiv için profesyonel bir uzmanın ve uygun bir arşiv salonunun bulunmaması sebebiyle evrakları yeterince incelememiz de mümkün olmamıştır. Bu doğrultuda Babikian'ın çalışmasında kullandığı belgelere ve Beyrut Limanı arşiv salonunda yaptığımız çalışmaya istinaden belgelerin çoğunlukla Osmanlı sonrası Fransız manda dönemine ait olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı dönemine ait dosya nispeten az olmakla birlikte neredeyse tamamı Fransız şirkete verilen imtiyaz sonrası liman inşası ve sonraki süreci kapsamaktadır. Çalışmamızda kullandığımız 1886-1936 yılları arasındaki evrakı kapsayan P.1/A dosyası genel antlaşmalar, mukavelenameler, liman şirketinin teşkili, liman inşa sürecinde yapılan görüşmeler ve şirket idare meclisinde alınan kararlar, limanın inşaası ve genişletme çalışmaları, imtiyaz sahibi ile şirket yazışmaları, mektuplar ve tutanaklardan oluşmaktadır. Bu dosya içindeki belgelerin dili Fransızca ve Osmanlıcadır. Bu dosya 1888 yılında liman şirketinin oluşmasını sağlayan şartları ve Osmanlı yönetimi ile şirket arasında kurulan ilişkinin çerçevesini çizmeye ve liman şirketi üyeleri arasındaki iletişim ve aldıkları kararları görmemize olanak sağlamıştır. P.9/G dosyasından Beyrut Limanı'nda demirleyen gemilerin şirkete ödedikleri 1897 yılına ait vergileri görmemiz mümkün olmuştur. Diğer kullandığımız P.9/İ dosyası ise 1895-1914 yılları arası dönemde Fransa, İngiltere ve Almanya konsolosları ile şirket arasında yapılan Fransızca yazışmaları kapsamakla birlikte konumuz açısından özellikle istifade ettiğimiz husus Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ve gümrük idaresine yönelik tüccarların şikâyetleri olmuştur.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde ettiğimiz belgelerden limanın gerekliliği konusunda hem yerel ve hem de merkezi yönetimde yapılan mütaalaları görmemiz ve liman imtiyazının verilme süreci, inşası, inşaatın safhaları ve inşa sırasında karşılaşılan güçlükler, işgücü organizasyonu gibi verilere ulaşmamız mümkün olmuştur. Ayrıca liman ile hammadde ve tarımsal kaynaklara yakın art alanları arasında ulaşım ve iletişim bağlantılarının sağlanabilmesi, ürün akışının artması ve hızlanması için ulaşım ağlarına yönelik yapılan yatırımları ve limanın ulaşım ve dış ticaret için ideal yerler olduğuna dair değerlendirme yapma imkânına

sahip olduğumuz belgelere de ulaşmamız mümkün olmuş ve liman üzerinde yabancı nüfuzuna karşı Osmanlı merkezinin tavrını da belgeler vasıtasıyla görmemiz çerçevesini çizdiğimiz araştırmamızın sınırları içinde önemli ampirik veriler olarak çalışmamıza önemli katkılar sağlamıştır.

Önemli devlet arşivlerinden biri olan ve tarihi kayıtların iyi korunduğu Londra'da bulunan The National Archives'te İngiltere'nin dış ilişkilerinin kaydedildiği Foreign Office tasnifinde Türkiye ve Suriye ilgili yer alan kayıtlardan İngiltere'nin Doğu Akdeniz sahilleri hakkkındaki görüşleri, İngiltere'nin bölgedeki ticareti, Beyrut limanında ticaretin arttırılması için önerileri, ithalat ve ihracat verileri, karantina teşkilatı, bölgenin idari yapısı, Fransa ve İngiltere rekabetini yansıtan verilere ulaşmak mümkün olmuştur.

Beyrut limanı ile ilgili istifade ettiğimiz en önemli monografik çalışmalardan biri Yaşar Eyup Özveren'in 1990 yılında hazırlamış olduğı tez çalışmasıdır[9]. Liman şehirlerin sosya-ekonomik yapısını Immanuel Wallerstein'in Dünya-Ekonomi sistemi teorisi bağlamında değerlendirerek Beyrut limanını bu çerçevede inceleyen ve bu alanda ilk tezlerden biri olan "*The Making and Unmaking of an Ottoman Port-City: Nineteenth-Century Beirut, Its Hinterland, and the World-Economy*" isimli doktora çalışmasında Özveren, bir sahil kasabasından XIX. yüzyılda bir '*liman-şehir'*e Beyrut'un gelişmesini ve Dünya-Ekonomi sistemde değişen koşulların sonucunda şehrin üstünlüğünü elinde tutmak için önde gelen katmanlarının çabalarını tespit etmeye odaklanmıştır. Bunu yaparken de Beyrut'un art alanı ile bağlantılarını ve bu ilişkinin şehrin gelişimine katkısını, daha ziyade Beyrut ve çevresi ile ilgili seyahatnamelere ağırlık vererek incelemiştir. Biz de hemen hemen aynı perspektiften tez çalışmamıza odaklanmakla birlikte yabancı devletler nezdinde ve Osmanlı'nın söz konusu süreçte reaksiyonuna göre bir değerlendirme yapmayı hedefledik.

---

[9] Eyup Özveren, *The Making and Unmaking of An Ottoman Port-City: Nineteenth-Century Beirut, Its Hinterland, And The World-Economy,* Unpublished Thesis, State University of New York, Binghamton 1990.

Lübnan tarihi ile ilgili önemli çalışmaları bulunan Leila Tarazi Fawaz'ın *"Merchants and Migrants in Nineteenth Century Beirut"*[10] isimli çalışması Beyrut'un tüccar sınıfı ve ticaret faaliyetleri hakkında istifade ettiğimiz önemli araştırma eserlerden birini oluşturdu. Fawaz, Beyrut ticareti ve sosyal hayatı hakkında kapsamlı çalışması ile XIX. yüzyılda yayılan Avrupa kapitalizmi karşısında bölgesel ve yerel değişimin arkaplanının önemli ipuçlarına değinmektedir. Özellikle Avrupa başta olmak üzere dış Dünya'nın şehrin hinterlandı, yani Cebel-i Lübnan ve Suriye'nin diğer şehirleriyle bir bağlantı noktası konumunda olduğunu ve Beyrut'ta hızla değişen demografik ve sosyo-ekonomik yapının etkilerinden ve yaklaşık bir yüzyıl içinde şehrin nasıl 6.000 nüfuslu bölgesel bir sahil kasabasından ticari, kültürel ve politik bir kozmopolit merkeze dönüştüğünü gösteriyor. Batı ve Ortadoğu arşiv kaynaklarının yanında özel şahıslara ait belge ve fotoğraflar, kronikler, röportajlar ve çağdaş yayınlar ile XIX. yüzyıl Beyrut'unun yapısını ortaya koyuyor.

Osmanlı Arşivi, Osmanlı Bankası Arşivi, Paris ve Nantes'de bulunan Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi, İngiltere Ulusal Arşivi, Arapça süreli yayınlar, Osmanlı Salnameleri gibi kaynak eserler olmak üzere çok geniş bir literatür kullanan Jens Hansens'in *Fin de Siécle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital*[11] isimli çalışmasında Osmanlı taşrasında bir vilayet merkezi haline gelen kentin ekonomik gelişimini görmek mümkün olduğu gibi kentteki sosyal ilişkileri, merkezle yerel halk arasında iletişimi ve kentteki burjuva sınıfının şehrin gelişimindeki rolü ve entelektüel yaşamı hakkında doyurucu bilgilere ulaşmamız mümkün oldu.

Çalıştığımız dönem içinde Osmanlı'nın en aktif limanlarını bir sayısında konu edinen *Review* dergisi çalışma tarzımızı belirlemede önemli bir yol gösterici oldu. Fernand Braudel Merkezi öncülüğünde, yayın organı *Review*'de Çağlar Keyder, Reşat Kasaba, Eyup Özveren, Donald Quataert gibi bir grup tarihçi ve

---

[10] Leila Tarazi Fawaz, *Merchants and Migrants in Nineteenth Century Beirut,* Harvard Univesity Press, Cambridge, Massachusettes, London 1983.

[11] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital*, Clarendon Press, Oxford 2005.

sosyolog derginin bir sayısını, kapitalizm çağının başlamasıyla Doğu Akdeniz'deki önemli liman şehirlerinde meydan gelen ekonomik ve sosyal değişimi incelemek üzere özel sayı olarak yayınladı[12]. Kapitalist sistem bağlamında Osmanlı kıyı şehirlerini değerlendiren yazarlar, periferideki liman şehirlerinin Dünya-Ekonomi ağının genişlemesinde ve iletişimin sağlanmasında ayrıcalıklı yerler olarak ortaya çıktığını ifade etmektedirler. Bu sayıda İzmir, Patras, Trabzon, Beyrut ve Selanik gibi Osmanlı ekonomisi açısından büyük bir ticari ivme kazanan Osmanlı limanları Dünya-Ekonomi sistem bağlamında incelenmiştir.

Dünya ekonomisine bütünleşme süreci geleneksel ekonomiden pazara yönelik ekonomiye dönüşümü beraberinde getirdi. Osmanlı topraklarında Avrupa piyasaları için ihracat ürünlerinde üretim artışı başladı.[13] Artan ticaretle birlikte limanlar yabancı ticaretin yoğunlaştığı merkezler haline geldi. Böylece liman-şehirler, art alanlarını Dünya-Ekonomi sisteme eklemleyen bağlantı noktalarına dönüşmüş oldu. Bu bölgelerdeki ticaretin yoğunlaşmasının iç bölgelerden nüfus göçüyle birlikte demografik artışı da beraberinde getirdiği açıkça görülmektedir. Liman şehirlerde yaşanan bu sosyo-ekonomik dönüşüm Dünya-Ekonomi sistem teorisi bağlamında araştırmacıların dikkatlerini liman kentlerin başat rolünden dolayı bu alanlara çekmiştir. Osmanlı liman kentleri arasında politik olarak en faal olan iki şehir, Selanik ve Beyrut'ta meydana gelen dönüşümü mukayeseli olarak incelediği "*Constructing the Modern Ottaman Waterfront: Salonica and Beirut in the Late Nineteenth Century" a*dlı çalışmasında Downes, yeni limanlar ve rıhtımların kurulması, denizcilik endüstrisinin gelişmesi, Osmanlı'nın denizcilik alanında yapmış olduğu reformlar ve yenilikleri Selanik ve Beyrut'ta uygulamaları, söz konusu iki şehirde liman işçilerinin organizasyonu ve faaliyetleri ile kıyı şeridinde yaşanan dönüşümün yerel nüfusu nasıl etkilediği üzerinde durmaktadır.

---

[12] *Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914, Review,* Vol. 16, No: 4, Fall 1993. Review dergisinin söz konusu sayısı Tarih Vakfı Yurt Yayınları tarafından *"Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914"* adıyla 1994 yılında Türkçe yayınlanmıştır.

[13] Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913),* Yurt Yayınları, Ankara 1984, s. 16.

2. Kuramsal ve Tarihsel Çerçeve

Geç dönem Osmanlı tarih çalışmaları XX. yüzyılda uluslararası eğilimlerle paralel, üç farklı metodoloji ve teorik çerçeve ile uyumlu bir şekilde gelişmiştir. Bu üç farklı evre 1950-1970 yılları arasındaki çalışmalarda modernleşme yaklaşımları, 1970-1990 yılları arasında makro modeller, 1990'lı yıllarından itibaren günümüze kadar post-yapısalcı yaklaşım gibi sosyal bilimler ekollerinin kabul gördüğü aşamalardır. Bu yaklaşımların her birinin ise tek bir bağlama göre Osmanlı tarihini inşa ettiklerini görmekteyiz. Bunlardan modernleşme yaklaşımı analitik çerçeve olarak Batı'yı referans almakta ve Osmanlı tarihini Batılılaşma süreci içinde değerlendirmekte, makro modeller Dünya-Ekonomi sistemi ile ekonomik entegrasyon süreci üzerinden Osmanlı'nın periferileşmesini, post-yapısalcı yaklaşım ise çalışmalarının odağına devlet ile yerel aktörler arasındaki siyasi dengeleri koyarak Osmanlı merkezi ve periferisi arasındaki bağlantı mekanizmaları üzerinde odaklanmaktadır[14].

Üç metodik yaklaşımın her biri belirtilen dönemler içinde daha etkili olmakla birlikte, birden çok yaklaşımla sentezlenen çalışmalar da yapılmıştır. Osmanlı tarihi çalışmalarında Osmanlı Ortadoğusu'nun sahil, iç kesimler ve hudut bölgelerinin kendine özgü politik, ekonomik, sosyal ve kültürel koşulları içinde ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiğini savunan ve bunun için de bir dizi sosyal bilimler yaklaşımını bir arada kullanmayı tercih eden Cem Emrence, Osmanlı liman şehirlerinin yükselişini, kapitalist sisteme dâhil olmasını ve kıyı bölgelerde yeni bir orta sınıfın oluşmasını Dünya-sistemi analizi ile izah etmiştir[15]. Bu çalışmamamızda XIX. asırda Osmanlı liman kentlerinde Avrupa ile ticari, ekonomik ve hatta sosyal ilişkiler ağının yoğun bir şekilde artması ve kapitalist bir ekonomik yayılmacılığın tesirinin hissedilmesinden ötürü, bu asırda hegemonik güç merkezinin Batı

---

[14] Cem Emrence, "Three Waves of Late Ottoman Historiography (1950-2007)", *Middle East Studies Association Bulletin*, Vol. 41, No. 2 (Winter 2007), s. 137-151; Cem Emrence, *Remapping the Ottoman Middle East: Modernity, Imperial Bureaucracy and Islam*, I.B. Tauris, London-New York 2012, s. 15-16.

[15] Cem Emrence, *a.g.e*, s. 8-9.

Avrupa'da güçlenerek konuşlandığı kabul edilen ekonomik bir paradigma ekseninden yaklaşımı referans alarak bir Osmanlı limanına odaklandık.

Çalışmamızda bu yaklaşımdan istifade ederek Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi sisteminin bir parçası olması ve bu süreçten itibaren liman alanı çevresinde yaşanan ilişkiler ağı üzerinde odaklanmayı hedefledik. Kuramsal çerçevesi 1970'li yıllarda Immanuel Wallerstein tarafından belirlenen Dünya-sistemleri analizi[16], tarihsel boyutta kapitalist ilişkiler ağını sistematik bir şekilde incelemekte ve marksist görüşten türetilen bu kavram kapitalist sistem çerçevesinde belirli bir coğrafi alanda ekonomik işbölümünü tanımlamaktadır.

Bu yaklaşımın analistleri ulusal anlatıların yerine dünya-sistemleri olarak adlandırdıkları bir yaklaşımı tercih ettiler. Çünkü onlar tarihçilerin ulusal tarihle, iktisatçıların ulusal ekonomiyle, sosyologların ulusal toplumları ve siyaset bilimcilerin ulusal politikayla bir bütünden bağımsız alan olarak ilgilenmelerine kuşkuyla yaklaşmışlardır. Bunun yerine, tekil/ulusal bir tarihsel anlatı yerine *'mini-sistemler'* ve *'dünya-sistemleri'* adını verdikleri tarihsel sistemler bağlamında bir analiz yapmayı daha açıklayıcı buldular[17]. Bu perspektife göre de Wallerstein, analizini yaptığı sistemdeki esas unsurun, ancak yerel veya tekil tarihsel olayların makro ölçekte tarihsel analizlere katkı sağladığı oranda önem arz ettiği, aksi durumda ise incelemelerin yetersiz olduğunu vurgulamakta ve tümevarımsal bir yöntem tercih ederek tekil olanı bütünü anlamak için analiz etmektedir[18].

Wallerstein, mini-sistemleri, karşılıklı değiş tokuş esasına dayanan, homojen ve küçük bir sosyal sisteme sahip olan toplumlar olarak tanımlamaktadır. Dünya-sistemlerini ise *'Dünya-Ekonomisi'* ve *'dünya-imparatorluğu*' olmak üzere farklı kategorilerde ele alır. 'Dünya-imparatorluğu' kavramı ile merkezi bir siyasi

---

[16] Immanuel Wallerstein, *Dünya-Sistemleri Analizi*, Çev. Ender Abadoğlu-Nuri Ersoy, Bgst Yayınları, İstanbul 2011; Immanuel Wallerstain, *Modern Dünya Sistemi*, 4 Cilt, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2010-2011-2014.

[17] Immanuel Wallerstein, *Dünya-Sistemleri Analizi*, s. 40.

[18] M. Asım Karaömerlioğlu, "Bağımlılık Kuramı, Dünya Sistem Teorisi ve Osmanlı/Türkiye Çalışmaları", *Toplum ve Bilim,* S. 91, 2002, s. 89.

erkin varlığıyla bürokrasinin ekonomik faaliyetler üzerinde tasarruf ve denetim hakkının olduğu bir yapı kastetmekte, Rusya, Çin ve Osmanlı gibi devletleri büyük bürokratik yapılar olan ve kendi kendine yetebilen devletler olarak kabul ettiği için Dünya-imparatorluğu olarak adlandırmaktadır. 'Dünya-Ekonomisi' ise birçok siyasi yapıdan oluşan, bürokrasinin denetiminin sınırlı olduğu, bürokratik araçlara ihtiyaç duymadan ekonomik ve ticari eylemlerin yürütüldüğü bir kavrama gönderme yapar. Dünya-Ekonomi ona göre mutlaka kapitalist bir sisteme dayanması gerekir ve kapitalizm de bir Dünya-Ekonomisi çerçevesi içinde var olabileceği için modern dünya-sistemini kapitalist bir Dünya-Ekonomi olarak tanımlar[19]. XVI. asırda Avrupa'da doğan Dünya-Ekonomi sistemi ticaret aracılığıyla genişleyen bir sistemdir. Uluslararası bir ticaret ağının mevcudiyeti ülkelerin dışa açılımına olanak tanır, dolayısıyla Batı Avrupa'da teknolojik yeniliklerle beraber üretimin artmasıyla oluşan dış ticaret ülkelerin dış çevrelere yayılmasına neden olmuştur[20]. Bu durum kapitalist Dünya-Ekonomi'sinin XVI. asırdan itibaren neden Batı Avrupa'da merkezlendiğinin sebebini açıklar.

Tarihsel ve toplumsal bir anlatıyı içinde barındıran ve Dünya tarihini mikro ölçekte, tekil/yerel bir anlatıdan ziyade bütünsel olarak ele alan Dünya-Ekonomi sisteminin insanların-metaların dolaşımı ve değişimi ile sürekli genişlediği kabul edilmektedir. Kuzeybatı Avrupa'da ticaret aracılığıyla genişlemeye başlayan sistem, hegemonik güç olarak ekonomik, politik, askeri ve kültürel üstünlüğe sahip bir devletin, diğer devletler üzerindeki kontrolüne ve sömürüsüne dayanır. Buna göre Portekiz öncülüğünde başlayan ve XVII. yüzyılda Hollanda merkezli gelişen sistem bir yüzyıl sonra merkezî yerini İngiltere'ye kaptırmıştır. Dünya Sistemi yaklaşımına göre kapitalist üretim sistemi, içinde *merkez - yarı çevre – çevre* olmak üzere ülkeleri konumlandırarak bir işbirliğini zorunlu kılmaktadır. XVIII. yüzyılın sonundan itibaren endüstri devriminin gerçekleşmesi beraberinde sömürgecilik anlayışını da

---

[19] Immanuel Wallerstein, *Dünya-Sistemleri Analizi*, s. 40-41, 51-53; Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 1, s. 35.

[20] Filiz Elmas, "Modern Dünya-Sistemi Analizi ve Dış Ticaret", *Ekonomik Yaklaşım*, C. 23, Özel Sayı, 2012, s. 142.

getirmiş ve sanayileşme sürecinin üretimde el emeği gücünü fabrika üretimine bırakması sanayi devrimini tamamlamış ülkeler için yeni hammadde arayışına sebep olmuştur. Bu gereksinim sonucunda merkez, yani sanayi devrimini tamamlayan gelişmiş ülke, periferinin yani yarı gelişmiş veya az gelişmiş bölgelerin hammaddelerini alıp kendi sanayi üretimini arttırmakta ve periferi bölgeler bu sanayi ürünlerin pazarı haline gelmektedir[21]. Wallerstein bu hususta kapitalist Dünya-Ekonomisiyle bütünleşme ve entegrasyonun, sisteme dâhil olanlar tarafından istenen bir şey olmadığını ve bu konuda inisiyatifin Avrupa'nın tekelinde ve belirleyici olduğunu söylemektedir[22].

Wallerstein, XVI. asırda başladığını iddia ettiği kapitalist Dünya-Ekonomisinin daha önceki sistemlerden ayırt edici özelliği olarak, sistem içerisinde merkez-çevre bağlantısı, kesintisiz sermaye birikimi, ekonomik genişleme ve daralma evrelerinin olması[23] ve sistemin merkezini oluşturan bir hegemonik erkin varlığı ile ekonomik ve politik bir rekabetin gerekli olduğunu öne sürmektedir. Ona göre daha önceki dönemlerde böyle bir oluşum yoktu ve ilk defa yaklaşık 500 yıl önce oluştu.

Wallerstein'in analizlerine yönelik bazı eleştirilerin olması kaçınılmazdır. Bunlardan öne çıkanlardan Andre Gunder Frank ve Barry Gills, Wallerstein'in XVI. yüzyılda oluştuğunu iddia ettiği Batı Avrupa kapitalist ekonomi sistemi analizine ve Avrupa merkezci olmasına karşı çıkarak insanı merkeze alan bir yaklaşım sunduklarını ve 5000 yıldan beri mevcut olan ve evrilmeyi sürdüren tek bir dünya sisteminin varlığını kabul etmektedirler. Yani Mezopotamya ve Mısır gibi merkezi uygarlıkları da bu sistemin bir parçası olarak görmektedirler ve Akdeniz çevresinden

---

[21] Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 1, s. 347-348.

[22] Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 3, s. 157.

[23] A/B çevrimleri olarak ayrılan ekonomik genişleme ve daralma evreleri için bkz: Nikolai D. Kondratieff, *İktisadi Yaşamın Uzun Dalgaları*, Yay. Haz: Uğur Selçuk Akalın, Kalkedon Yayınları, İstanbul 2010.

Mezopotamya'ya, İran'a, Hindistan'a, Orta Asya'ya kadar uzanan ekonomik bir ilişkiler ağından söz etmektedirler[24].

Frank ve Gills, Wallerstein'in modern dünya sisteminin ayırt edici karakteristiği olarak sunduğu ilkelere katılmakla birlikte bunların sadece Avrupa merkezli olmadığını daha önce de var olan dünya sistemlerinde mevcut olduklarını iddia etmektedirler[25]. Wallerstein'in iddia ettiği gibi kapitalist Dünya-Sistemi'nden çok önce de dünya ekonomik sisteminde bir birikim sürecinin var olduğu, sistemde genişleme ve daralma döngülerinin sadece 500 yıllık bir geçmişe sahip olmayıp sürekliliğinin söz konusu olduğunu ileri sürmektedirler. Modern ekonomi sisteminden önce de hegemonik güçlerin yükseliş ve düşüşlerine göre ve merkezi konumlarının değişmesiyle beraber yürüyen ve biribirine bağlantılı olarak milattan önceki dönemleri de kapsayacak şekilde var olduğu kanaatindedirler[26]. Wallerstein'in Avrupa merkezci bir yaklaşım benimsediği yönünde bir eleştiri de Abu-Lughod'dan gelmiştir. Eleştirisi, XVI. yüzyıl öncesinde küresel ticaret olgusunu reddeden ve ancak bu yüzyılda başladığı kabul edilen kapitalist bir Dünya-Ekonomisine yöneliktir ve 1250-1350 dönemlerini kapsayan, coğrafi olarak Orta Asya ve Hint Okyanusu'nda merkezlenen ileri bir dünya sistemi olduğu kanaatindedir. Abu-Lughod, XII. asır sonlarında henüz başlangıç aşamasında olan ve XIV. asırda zirveye ulaştığını iddia ettiği, sınırlarının ise Kuzey Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan bölgeyi kuşatan bir dünya sisteminden bahsetmektedir. Bu sistem Amerika ve Avustralya gibi büyük kıtaları kapsamamasına rağmen, Asya'nın sahil ve bozkır bölgelerini, Ortadoğu ile Afrika'nın kuzey kesimlerini ve periferi konumunda olmak üzere Avrupa'nın da sistemin bir parçası olduğu geniş bir alanı içermektedir[27]. Sistem içerisinde sadece çevresel bir rol oynayan Avrupa kıtası ise merkezi rolü ancak bu yüzyıldan itibaren üstlenmiştir. Yani "Batı'nın yükselişi

---

[24] Andre G. Frank-Barry K. Gills, "5000 Yıllık Dünya Sistemi: Disiplinler Arası Bir Giriş", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı Beş Binyıllık mı?,* s. 41, 64.

[25] Andre G. Frank-Barry K. Gills, "Dünya Sisteminde Çevrimler, Krizler ve Hegemonik Değişiklikler (MÖ 1700-MS 1700)", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı Beş Binyıllık mı?*, s. 286-287.

[26] Andre G. Frank-Barry K. Gills, "5000 Yıllık Dünya Sistemi: Disiplinler Arası Bir Giriş", s. 103.

[27] Janet Abu-Lughod, *Before European Hegemony,* s. 8, 352-353.

Doğu'nun düşüşü ile gerçekleşmiştir"[28]. Frank ve Gills ise çok daha önceden ortaya çıktığını ileri sürdükleri dünya sisteminin 1500'lü yıllarda Batı Avrupa'da merkezlenmesini, "Avrupa içi bir süreç olarak değil, daha çok ekonomik çekim odağının Doğu'dan Batı'ya kaymasının sonucu olarak" görmektedirler[29].

Wallerstein, Dünya-Sistemi'nin bu hiyerarşik yapılanmanın yanında tek bir merkezi olduğunu savunur. Bu merkez de genellikle tek bir ülke ve/veya şehirde konumlanır. Mesela merkez ülke XVI. yüzyılda Hollanda iken, XVIII. yüzyılda İngiltere ve XX. yüzyılda ABD olması gibi. Oysa Janet Abu-Lughod, her ne kadar aynı dönemi kastetmiyorlar olsalar da, bu noktada dünya ekonomik sistemi ile ilgili farklı düşünmektedir. "*Before European Hegemony: A World System A.D. 1250-1350*", isimli eserinde ise sistemin içinde birçok merkezinin olabileceğinden ve her bölge birbiriyle bütünleştiği için sistem içindeki gerileme ve yükselişlerin eş zamanlı olduğunu söylemektedir. Yani bir yerdeki gerileyiş diğer bir bölgenin lehine bir sonuç yaratmaz aksine karşılıklı ticari bağlantının söz konusu olduğu diğer bölgeleri de olumsuz etkilemekte, sistemin bir bölgesindeki yükselişi de diğer bölgenin lehine olmaktadır[30].

Kendi analizlerine yapılan eleştirilere yanıt olarak kaleme aldığı makalesinde Wallerstein mukabil görüşlerini –1500'lü yıllardan itibaren kapitalist modern dünya-sistemi adını verdiği yaklaşım biçimini savunan– belirtmiştir. Buna göre 1500'lü yıllardan önce de ekonomik işbirliği ve ticaretin gerçekleştirildiğini kabul etmekte, mevcut olan sistemi ise dünya-imparatorlukları diye adlandırmakta ve

---

[28] Janet Abu-Lughod, "Süreksizlikler ve Süreklilik: Tek Dünya Sistemi mi Yoksa Birbirini İzleyen Sistemler mi?", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı Beş Binyıllık mı?,* s. 508-509.

[29] Andre G. Frank-Barry K. Gills, "5000 Yıllık Dünya Sistemi: Disiplinler Arası Bir Giriş", s. 89.

[30] Abu-Lughod, 14. Yüzyıl ortasında sistem içinde Dünya'nın birçok parçasından bağımsız değil eşzamanlı olarak bir değişim yaşandığını belirtmektedir. Veba gibi salgın hastalıklar birçok bölgeyi etkilediğinden sistem gerilemiştir. Buna bağlı olarak nüfus ve dolayısıyla tarımsal üretim ve şehirleşmede gerileme başladı. Bütün bunlar ticaret hacminde ve değerinde bir düşüş demekti. Aynı zamanda ticaret yollarının da bir dönüşüm yaşadığından bahsetmektedir. Bütün bunlar ona göre Dünya sistemi içinde bütün bölgelerin eşzamanlı olarak etkilendiği semptomlardı. Bkz: Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: A World System A.D. 1250-1350,* Oxford University Press, New York and Oxford 1989, s. 358-359.

birbirleriyle uzun mesafe ticaret yaptıklarını kabul etmektedir. Fakat bu ticaretin tarihin hiçbir döneminde birbirlerine entegre olmuş bir işbölümü içeren bir yapıya ve bütünleşmiş üretim süreçlerini içeren bir işbölümüne dayanan bir sistem oluşturmamışlardır. Ayrıca kendisine eleştiri yöneltenlerle kavramların kullanımı ve taşıdıkları mana açısından farklılık olduğunu iddia etmektedir. Burada Wallerstein, tarihsel sistemler analizinde dünya-sistemleri kavramının kullanımı üzerinde durur. Ona göre tire (-) işareti ve kavramın çoğul kullanılması ile birçok dünya-sistemi olduğunu vurgulamakta ve modern dünya sistemi olarak adlandırdığı kapitalist Dünya-Ekonomisi'ni birçok eş zamanlı ve çok sayıda sistemden biri olarak kabul etmektedir. Kastettiği Dünya-Sistemi, dünyadaki bir sistem veya dünyanın bir sistemi değildir. Başlı başına, kendi içinde ilişkiler ağı ve belirli bir işbölümü olan "bir dünya olan" sistemdir. Frank ve Gills'in geliştirdiği dünya sistemi (tekil ve tire yok) kavramı ile Wallerstein'ın geliştirdiği dünya-sistemleri (çoğul ve tire var) kavramı teorik ve kavramsal farklılıklar içermektedir. İlki Avrupa dışında olan ve XIV. yüzyıl öncesi yılları da kapsayan ve 5000 yıldan beri var olan, ikincisi ise 1500 sonrası döneminde oluşan ve kapitalist bir ekonomik yapıya sahip Batı Avrupa merkezli analiz birimini seçer.

Sermaye birikiminin kapitalizm öncesi toplumlarda da mevcut olduğuna dair yapılan tenkitler üzerine, Wallerstein kapitalist olarak tanımladığı modern dünya-sisteminin daha önceki sistemlerden ayırt edici bazı özelliklerini vurgulamakta ve bunların da önkapitalizmin gerekliliği olarak seri mamül üretimi, ücretli emek, yüksek teknolojinin kullanımı ve bu sayede yüksek kâr getirecek yatırımları ve teşebbüsleri içerdiğini ileri sürmektedir. Bunlardan daha mühimi ise kapitalizmin uzun ömürlü olmasını sağlayan ayrıt edici özelliği kesintisiz sermaye birikimi ve buna olanak tanıyan bir sistemin mevcudiyetiydi. Sadece sermaye sistemin uzun ömürlü olmasını sağlamaz, kesintisiz olması da gerekirdi. Ona göre bu görüşe uygun bir sistem ilk defa 1500'lü yıllarda Avrupa'da ortaya çıktı ve zamanla

yayılarak genişledi. Başka hiçbir tarihsel sistemin de kesintisiz sermaye birikimine imkân tanıdığını söylemek mümkün değildir[31].

Wallerstein'in analizine yapılan önemli eleştirilerden biri de niteliksel değil niceliksel veriler üzerine inşa edildiği şeklindedir. XVI. yüzyılda kapitalist sistemin gelişmesini niceliksel verilere dayanarak yani değerli metaların ticareti-dolaşımı, bölgeler arası işbölümü ve merkez ülkelere çevre ve yarı-çevre ülkelerden meta aktarımı üzerinden açıklaması eleştirilerin önemli bir nedenini oluşturur[32].

Önemli eleştirilerden bir diğeri de çevre ülkelerde meydana gelen tarihsel değişimlerin, gelişmelerin dışsal faktörlerle, yani merkezde meydana gelen olayların bir tezahürü ve yönlendirmesi olduğu yönünde yapılan değerlendirmeleredir. Böyle olduğunda çevre ülkelerde meydana gelen yapılar, bürokratik düzenlemeler ve olayların aktörü dışsal etkenlere bağlantılı olarak merkez ülkeler olduğu kabul edilmekte ve çevrenin kendine özgü karakteri ve yapısı yadsınmakta ve sistemi yönettiği kabul edilen merkeze karşı çevrenin pasif olduğu ve herhangi bir reaksiyonu olmadığı kabul edilmektedir. Konumuz açısından önem taşıyan önemli bir husus da bu eleştiriyi içermektedir. Dünya-Sistemi perspektifinden yapılan analizlerde çevre ülkelerde limanlar, demiryolları gibi ulaşım ağlarının tamamen merkez ülkelerin yönlendirmesi ve talebi doğrultusunda hayata geçirildiği kabul görmekte ve içsel-yerel faktörlerin rolü ve dış etkenlere karşı çevre ülkelerin korumacı tedbirleri azımsanmaktadır. Hatta XIX. asırda Osmanlı topraklarında -özellikle yabancı sermaye ile- yapımına başlanan limanlar gibi demiryollarının da Osmanlı Devleti'nin Dünya-Sistemi'ne eklemlenmesinin bir sonucu olarak kabul görmüştür[33]. Osmanlı demiryollarının gelişimi ile ilgili çalışmaları bulunan Muhteşem Kaynak, Osmanlı'da ulaştırma ağının geliştirilmesinin Osmanlı Devleti

---

[31] Immanuel Wallerstein, "Dünya Sistemleri Kavramına Karşı Dünya-Sistemi Kavramı: Bir Eleştiri ", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?*, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 532-533; Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 1, s. 35.

[32] M. Asım Karaömerlioğlu, *a.g.m*, s. 92.

[33] Bu hususta bir değerlendirme için bkz: Leyla Şen, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, S. 11, Ankara 2001, s. 95-124.

açısından askeri bir stratejik zorunluluk olduğunu kabul etse de devlet adamlarını ulaştırma sistemine yönelten en önemli nedenin Avrupalı devletler tarafından yapılan telkinler olduğunu ve kapitalist sistemin ekonomik amaçlarına yönelik baskılarının sonucunda gerçekleştiğini belirtmekte ve bu hususta *"Osmanlı yöneticilerinin demiryollarından sözden öte ekonomik çıkar bekleyişleri yoktu"* demektedir[34]. Oysa bu tür yaklaşımlar Osmanlı'nın Dünya-sistemi'ne entegrasyonunu daha ziyade dışsal sebeplere bağlamakta ve devletin karar verme mekanizmalarının pasif kaldığı izlenimi vermektedir. Zira Osmanlı Devleti'nin demiryolları gibi ürün nakliyatını kolaylaştıracak ulaşım ağlarını teşvik etmekteki amaçlarından biri askeri alanda lojistik desteğin naklini kolaylaştırmak olduğu gibi tarımın geliştirilerek ürünlerin hızlı ve kolay bir şekilde nakledilmesiyle iç ve dış ticaretin canlanmasının sağlanmasıydı[35].

Merkez ve çevrenin her iki tarafı açısından bakıldığında, gerek Avrupa ülkeleri ve gerekse Osmanlı yönetimi açısından diğer ulaşım yatırımları gibi Beyrut Limanı'nın da entegrasyonun bir aracı olarak görüldüğü anlaşılmaktadır. Kapitalist Avrupa ülkelerinin amaçladıkları, limanın ve dolayısıyla verimli tarım ve hammaddeye sahip art alanlarının Dünya-Ekonomik sisteme entegrasyonunun sağlanmasıyla Osmanlı Devleti'nin hammadde ihraç ve mamul ürün ithal eden taraf olarak sisteme katılımı ve uluslararası işbölümünün bir parçası haline getirilmesiydi. Osmanlı yönetimi açısından ise limanın uluslararası ekonomik sisteme entegre olmasının yararı yanında kendi içsel dinamikleri de baskın bir rol oynamıştır. Osmanlı merkezi idaresinin limanların modernleştirilmesi ve kullanışlılığını sağlamaya yönelik teşebbüslerini ekonomik kontrol ve merkeziyetçiliğini arttırma, hatta askeri lojistik gibi amaçların şekillendirdiğini söyleyebiliriz. Yani ulaşım ve

---

[34] Muhteşem Kaynak, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*, Gazi üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 1982, s. 137, 144.

[35] Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararasarası Sermaye*, İletişim Yayınları, 2005, s. 49, 145. Demiryolu imtiyazının yabancı devletler tarafından elde edilmesi sonrası özellikle hatların geçtiği güzergâhlarda tarımın iyileştirilmesi ve çiftçinin modern tekniklerle üretim yapmasına özellikle İngiltere ve Almanya şirketleri olmak üzere demiryolu şirketlerinin ön ayak olması husununda bkz: *Aynı eser*, s. 48-49. Bu sayede Osmanlı topraklarında tarımın ticarileşmesi de mümkün olabilmekteydi.

altyapı sistemlerine yapılan yatırımlarda dışsal faktörlerin etkisi olduğu kadar belki daha da fazla Osmanlı yönetimi açısından altyapı ve ulaşım hizmetlerinin yaygınlaştırılmasının kendi iç dinamiği ile de ilgili olduğu kanaatindeyiz. Bu yönüyle entegrasyon sürecinde limanların önemli bir rol oynaması sadece çevre ülke konumunda ele aldığımız Osmanlı'nın ve Beyrut Limanı'nın merkez ülkelere entegre olması anlamı taşımadığını daha ziyade çevre ülkenin merkezinin kendi çevresi konumunda olan bölgeleri merkezine entegre etme gibi bir işleve hizmet ettiğini söyleyebiliriz[36].

Wallerstein'in analizlerine ve Dünya-sistemine yönelik eleştirileri konumuz açısından değerlendirdiğimizde gerek sistemin 5000 yıldan itibaren tek bir sistem olması, gerek 500 yıl önce başladığı yönünde görüşler bir yana, bizim için önemli nokta incelediğimiz dönemde Avrupa merkezli bir sistemin olmasıdır. Nitekim Wallerstrein'in de diğer birçok muhalif eleştiride bulunanların da ortak noktası XVI. yüzyılda sistemin Avrupa merkezli olduğu ve XIX. yüzyılda da hâlâ Batı Avrupa eksenli olduğudur. Dolayısıyla Beyrut Limanı ve bölgenin Avrupa ülkeleri ile ticari ve ekonomik ilişkilerini ve bölgede Avrupa nüfuzunu kapitalist bir Dünya-Ekonomisi bağlamında incelemeyi uygun gördük.

Batı Avrupa hegemonyasının merkez konumunda olduğunu kabul ederek, devletleri kendi öz bağlamları içinde değerlendirmeyip bütüncül bir yaklaşım öneren ve merkez ülkeler ile işbölümü yapan ülkelerle sınırlarını ve ticari ve ekonomik ilişkilerinin boyutlarını merkez-periferi olarak formülleştiren Wallerstein, bu kategorinin dışında kalan kısımları ise dışsal bölge olarak nitelendirmiştir. Bu tabirle Dünya-Ekonomi sisteminin dışında kalan ve kendi kendine yetebilen imparatorlukları kastetmiştir. Rusya, Çin, Hindistan gibi ülkeler yanında Osmanlı Devleti'ni de dışsal bölge olarak konumlandıran[37] ve *"Dünya-Ekonomisine katılımın*

---

[36] Osmanlı yönetiminin demiryollarına yaptığı yatırım için bu bağlamda bir değerlendirme için bkz: Leyla Şen, *a.g.m,* s. 97.

[37] Wallerstein Rusya, Çin ve Hindistan'ın Osmanlı gibi hemen hemen aynı dönemlerde Dünya-Ekonomisi'ne katıldığını ifade etmektedir. Bu tarih aralığı da genel olarak 1750-1850 aralığıdır. Bkz: Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 3, s. 151-188.

zorunlu olarak, siyasi yapıların devletlerarası sisteme eklemlenmesi anlamına geldiğini"[38] söyleyen Wallerstein, XIX. asrın ilk çeyreği içinde *"Osmanlı Devleti'nin Avrupa devlet sistemine katılan ve onun diplomasi biçimini kabul eden ilk Hristiyan olmayan ülke olduğunu"*[39], yüzyılın ikinci yarısında artık sisteme tamamen eklemlendiğini[40] onaylar. Bununla birlikte Osmanlı'nin Dünya-sistemi ile ilk ilişkileri ve dünya ekonomisinin tesirlerinden etkilenmeye başladığı tarih konusunda kesin bir şey söyleyemediğini görmekteyiz. Merkez olarak kabul ettiği Batı Avrupa ile kıtanın geri kalanının Dünya-Ekonomi süreci hakkında birşeyler söyleyebilmesine rağmen Osmanlı ekonomik ve sosyal tarihi hakkında çok az şey bildiğini itiraf eden Wallerstein, 1550-1850 yılları sosyal ve ekonomik tarihi Osmanlı dönüşüm tarzını kavramak için dikkate alınması gereken tarihler olduğunu belirtmektedir[41]. Bununla birlikte Osmanlı'nın XVIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar *dünya dışı* devlet olduğu kanaati onda daha ağır basmakta, ancak bu tarihten itibaren Avrupa, Osmanlı İmparatorluğu'nu kendi yörüngesine sokmuş ve onu kapitalist Dünya-Ekonomisinin sınırlarına dâhil etttiğini ileri sürmektedir[42]. Fakat Wallerstein'in hipotezine mukabil böyle bir sistem içine Osmanlı'yı konumlandırmanın doğru olup olmayacağı, bir entegrasyon söz konusuysa bunun ne zaman ve nasıl gerçekleştiği veya Osmanlı'nın kendine özgü yapısının ayrıca değerlendirilmesi gerektiği şeklinde yorumlar yapılmıştır[43].

Osmanlı coğrafyasının bir bütün olarak değil farklı bölgelerinin farklı dönemlerde Dünya-Ekonomi ile bütünleştiğini belirten Huri İslamoğlu ve Çağlar Keyder'e göre Balkanlar XVIII. yüzyılda, Doğu Akdeniz ve Mısır XIX. yüzyılın ilk

---

[38] *Aynı eser,* s. 187.

[39] *Aynı eser*, s. 190.

[40] *Aynı eser*, s. 194. Osmanlı'nın sisteme katılma döenmleri ile ilgili bir değerlendirme için ayrıca bkz: Immanuel Wallerstein - Reşat Kasaba - Hale Decdeli, "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci", *Toplum ve Bilim*, S. 23, Güz 1983, s. 41-51.

[41] Immanuel Wallerstein, "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Question for Research", s. 391.

[42] Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 3, s. 155; Immanuel Wallerstein, "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Question for Research", s. 391-392. Ayrıca bkz: Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi*, C. 1, s. 82.

[43] Dünya-Sistem analizine yönelik eleştiriler hakkında bkz: M. Asım Karaömerlioğlu, *a.g.m,* s. 91-97.

çeyreğinde sistemine dâhil olmuştur.[44] Murat Çizakça da eklemlenme periyodunun coğrafi farklılığını kabul etmekle birlikte, Osmanlı endüstrisindeki belirli sektörlerin de farklı dönemlerde Dünya-Sistemi'ne entegre olduğunu söylemekte ve şöyle bir dönemlendirme yapmaktadır: 1550-1650 evresi entegrasyonun başladığı, 1830-1900 evresi ise tamamen entegrasyonun gerçekleştiği periyottur. Bu iki farklı evre dış ticarette değişen arz-talep şartlarının bir sonucu olarak Osmanlı'daki belirli üretim sektörlerinin sisteme dâhil olma dönemlerinin farklılığından kaynaklanmaktadır. Yani ipek, pamuk, yünlü kumaş gibi ürünlerin sisteme dâhil olma dönemleri farklı farklıdır[45]. Bursa ipeğinin sisteme dâhil olma dönemi ile pamuğun veya Lübnan ipeğinin dâhil olma dönemi aynı olmayabilir. Mehmet Genç'in Osmanlı Devleti'nin ne zaman ve ne kadar kapitalist sistemin tesiri altında kaldığı konusunda fikirlerine baktığımızda ise, Osmanlı tımar sisteminde iltizam lehine dönüşüm yaşanırken, XVI. yüzyıl ortalarına doğru Dünya ekonomisinin değişime uğramasının imparatorluk üzerinde tesirlerinin olduğunun ve bu tesirlerin bir etkisi olarak da nakdî ekonominin önem kazanması dolayısıyla iltizam usulunun yayıldığını ifade etmektedir[46]. Buradan Genç'in de Osmanlı iktisadi politikalarının bu dönemlerde Dünya-Ekonomi siteminin tesiri altında kalmaya başladığını düşündüğünü anlamamız mümkündür.

Sanayi devrimi sonucunda Avrupalı ülkelerin coğrafi olarak kendilerine oldukça yakın Osmanlı hammadde kaynaklarına olan taleplerinin artması ve Avrupa mamül ürünlerinin bölgeye ihracının yüksek bir düzeye ulaşması üzerine Osmanlı dış ticaretinin arttığı XIX. yüzyılda Osmanlı'nın Doğu Akdeniz sahil şehirlerinin büyük

---

[44] Huri İslamoğlu-Çağlar Keyder, "Agenda for Ottoman History", *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 1, No. 1, Summer 1977, s. 53.

[45] Murat Çizakça, "Incorporation of the Middle East into the European World-Economy", *Rewiev (Fernand Braudel Center)*, Vol. 8, No. 3, Winter 1985, s. 371-374. Murat Çizakça'nın bu sonuca ulaşmasında Osmanlı ekonomisi üzerine Mehmet Genç'in, malikâne usulüyle satılan vergi kalemlerinden elde ettiği istatistiki veriler önem arz etmiştir. Bkz: Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi,* İstanbul 2012, s. 120-142. Ayrıca Osmanlı tarihi çalışmalarında Dünya-Sistemi ile ilgili genel bir inceleme için bkz: Ebubekir Ceylan, "Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları", *TALİD,* C. 1, S. 1, 2003, s. 81-95.

[46] Mehmet Genç, *a.g.e*, s. 104.

bir ivme kazandığı ve uluslararası ticarete açıldığı gözlenmektedir[47]. İzmir, İskenderiye gibi diğer Doğu Akdeniz limanlarıyla birlikte Beyrut Limanı'nın da bu tarihte sistemin bir parçası haline geldiğini göz önünde bulundurmaktayız. Beyrut Limanı'nı incelediğimiz bu çalışmamızda çevre alan olarak kabul ettiğimiz Osmanlı Devleti'nin bu liman özelinde merkez ülkelerin bölgedeki nüfuzuna karşı gösterdiği reaksiyonunu ve teşebbüslerini göz önünde bulundurmaya çalışacağız ve ulaşım sistemindeki gelişmelerin devletin kendine özgü gereksinimleri olan içsel etkenlere dayalı askeri, politik, ekonomik ve hatta imgesel ihtiyaçların bir tezahürü olup olmadığına da değinmeye çalışacağız.

Son dönemlerde marksist ve neo-marksist teorilerin önemini yitirmesinin bir sonucu olarak Wallerstein'in Dünya-sistemi analizi gibi ekollerin etkisi azalmıştır. Bunun nedenlerinden biri tarihte insan veya kültür gibi unsurların, tekil olan hakkında hiçbir şey söylememeleridir. Oysa bu konuda kesinlik ve determinist bir yaklaşımdan kaçınan post-modern teorilerin eleştirilerine maruz kalsa da[48] Beyrut Limanı'nın gelişmesini ve uluslararası bir liman haline gelme aşamasını ekonomi-politik bir değerlendirme yaparak açıklamayı hedeflediğimiz ve niceliksel olarak Avrupa ile ticaret artışını sistemin bir parçası olmasına bağladığımız[49] için Dünya-Ekonomi sistemi çerçevesinde ele almayı tercih ettik.

Amaçlarımızdan biri, şehirdeki üretim ve ticaret verilerinin incelenmesi yoluyla XIX. yüzyıl boyunca Beyrut Limanı'nın ekonomik büyümesini göstermektir. Yukarıda belirttiğimiz dönemleri analiz edebilmek için Beyrut Limanı'ndaki büyüme ve gelişmeyi, genel hatlarıyla döngüsel olarak ekonomik büyümeyi tanımlayan

---

[47] Bkz: Çağlar Keyder - Donald Quataert - Eyup Özveren, **"**Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspectives", *Review (Fernand Braudel Center),* Vol. 16, No: 4, Fall 1993, s. 519-558; Meltem Toksöz, "Ottoman Mersin: The Making of an Eastern Mediterranean Port-Town, New Per*spectives on Turkey*, No. 31, Fall 2004, s. 73.

[48] M. Asım Karaömerlioğlu, *a.g.m,* s. 97.

[49] Ebubekir Ceylan, *a.g.m,* s. 85-86.

*Kondratieff Çevrim Teorisi'*nin[50] dönemlendirmelerinden istifade ile ekonomideki dalgalanmaların Beyrut Limanı için uyumlu olup olmadıklarını değerlendirdik.

Rus asıllı ekonomist olan Kondratieff, çalışmalarının sadece kapitalist sistemle, Batı Avrupa ülkeleri ve Amerika ile uyumlu olduğunu ve elde ettiği sonuçların başka bir ekonomik sisteme uygulanamadığını belirtir. Sanayi devriminin gerçekleştiği XVIII. yüzyıl sonlarından başlayarak kapitalist sistemdeki dalgalanmaları evrelere ayırır. Kapitalist ekonominin ilkeleri korunduğu müddetçe her yeni evre bir önceki evresinden farklı olarak birbirini izleyen evreler ile takip eder. Bu evrelerin her biri de kendi içinde gelişme-yükseliş ve daralma-düşüş dönemlerini kapsayan çevrimlerden oluşur ve kapitalist sistem bu sayede genişler.[51] İlk uzun dalga 1789'da başlayıp 1814'e kadar yükseliş, 1814'ten 1849'a kadar düşüş ile ilk çevrimini 60 yılda tamamladı. İkinci uzun dalga 1849'dan 1873 yılına kadar yükseliş, 1873'ten 1896'ya kadar düşüş dönemini kapsar. İkinci dalga 47 yıllık bir çevrimden oluşur. Üçüncü uzun dalganın yükselişi 1896 yılından itibaren 1924 yılına kadar sürmektedir[52].

Batı Avrupa merkezli Dünya-Ekonomisi, XIX. yüzyıl boyunca süren, Kondratieff çevrimleri olarak adlandırılan dalgalanmalarla birlikte sisteme yeni alanların katılması ve periferileşmesiyle sürekli genişlemektedir. Reşat Kasaba, yeni alanların Dünya-Ekonomisi'ne çoğunlukla, sistemde bir daralma-düşüş döneminden sonra yeniden yapılanma geçirirken katıldığını ifade eder[53]. Kapitalist ekonomiye dâhil olan bölge merkezin yeniden üretimine bir katkı sunmuş olur ve uluslararası

---

[50] Sovyet Rusyası'nda 1920'li yılların en önemli iktisatçılarından biri olan Nikolai Dmitrievitch Kondratieff, kapitalist sisteme uygulanabilen *uzun dalga teorisi* üzerine yaptığı çalışmalar ile tanınmaktadır. Kondratieff dalgaları hakkında bilgi için bkz. Nikolai D. Kondratieff, *İktisadi Yaşamın Uzun Dalgaları*, Yay. Haz: Uğur Selçuk Akalın, Kalkedon Yayınları, İstanbul 2010, s. 13-50. George Garvy, "Kondratieff's Theory of Long Cycles", *The Review of Economic Statics*, Vol. 25, No. 4, November 1943, s. 208-209. Kondratieff uzun dalga (long cycles) teorisini, 'wages' olarak değil 'cysles' tabiri ile ifade etmiştir. Yani her bir evre gelişme ve daralma olmak üzere döngüsel çevrimlerden oluşur.

[51] Nikolai D. Kondratieff, *a.g.e,* s. 17-18*;* George Garvy, *a.g.m,* s. 208-209.

[52] Nikolai D. Kondratieff, *a.g.e,* s. 17-18.

[53] Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 12.

koşulları göz ardı ederek sadece yerel koşullar bazında incelenebilecek bir alan olmaktan çıkar. Buna göre Beyrut özelinde incelediğimiz dönem olan dalgalanmaların ilk iki evresinin, yani XIX. Yüzyılı kapsayan döneminin Beyrut Limanı'nda nasıl seyrettiği, limanın hangi tarih aralığında Dünya ekonomisine dâhil olduğu ve periferileştiği cevap aradığımız sorular arasındadır.

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden yüzyıl sona erinceye kadar ele aldığımız süreci üç döneme ayırarak incelemeyi uygun gördük. Bu dönemleri belirlerken Osmanlı merkezi idaresinin Avrupa ticaret ağına entegrasyon sürecinde taşraya bakışının nasıl şekillendiği ve bölgede yaşanan değişimlere reaksiyonunu da göstermeye çalıştık. Bu bağlamda, entegrasyon sürecini dikkate alarak ele aldığımız ilk dönem XIX. yüzyılın başlarından -XVIII. yüzyılın sonlarına da değinmek mümkün- 1840 yılına kadar Beyrut ve limanının Dünya-Ekonomi sisteminin bir parçası olmaya başladığı, yani sisteme katıldığı dönemdir. Yani Beyrut XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde artık sisteme katılmıştır. Beyrut Limanı'nın canlanması ve uluslararası ticaretin bir parçası haline gelmesinde Osmanlı'nın asi valisi, Mehmet Ali Paşa'nın 1831 yılında Beyrut'u işgal etmesi dönüm noktası olmuş ve bu işgal, Dünya-sistemi'ne entegre olma aşamasında olan Beyrut Limanı için sürece ivme kazandıracak bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Mehmet Ali Paşa ordularının 1831 yılında Suriye'yi işgali ile başlayan süreç ile Beyrut'ta yaptığı yatırımlar, altyapı çalışmaları bölgenin bir ekonomi ve ticaret merkezi olması yolunda attığı önemli adımlar Osmanlı Devleti'nin Suriye topraklarının Avrupa'ya entegrasyonunu hızlandırdı. Bu yüzden Beyrut'un Avrupa ekonomisi ile entegrasyon sürecinin başladığı dönemden itibaren Beyrut liman şehrinde görünen ekonomik büyümeyi evreleriyle incelemeye, bunu da ticaret ve üretim verileri üzerinde yaptığımız incelemelerle ortaya koymaya çalıştık.

Çalışmamızın ikinci bölümünde Beyrut Limanı'nın "*Dünya-Sistemi*"ne katıldığı süreçle periferileşme sürecini birbirinden ayırarak incelemeyi uygun gördük. Dünya sistemleri çerçevesinde Osmanlı Devleti'ni incelediği çalışmasında Reşat Kasaba, sistemin dışında bulunan bir alanın *Dünya-Ekonomi Sistemi*'ne dâhil olduğu süreçle bu alanın sistem içindeki konumunu belirleyen süreçlerin her zaman

aynı olmadığını ileri sürmektedir[54]. Nitekim aynı değerlendirme Beyrut ve limanı için de uygun görünmektedir. Avrupa merkezli ekonomik ilişkiler ağının güçlenmesi sonrası Beyrut Limanı'nın periferi konumuna gelmesi yerel ve uluslararası düzlemde değişimi ve dönüşümü kaçınılmaz kılmıştır. Sisteme katılma gerçekleştikten sonra Beyrut ve limanının Dünya-Ekonomisi'ndeki konumu bölgenin coğrafi yapısı ve madeni kaynakları, sosyo-kültürel ve yönetimsel koşulları, bu koşullar altında entegrasyon sürecinde yaşanan değişimler ve kapitalist Dünya-Ekonomi sisteminin merkezinde meydana gelen iniş-çıkışlar gibi etkenler üzerinden değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu etkenlere bağlı olarak periferileşme süreci yaşanırken bölgede büyük bir dönüşüm yaşandığı görülmektedir. Dünya-Ekonomisinde yaşanan değişimin Suriye kıyılarına yansıyan tesiri Beyrut için 1840'lı yıllardan itibaren söz konusudur ve süreçten sonra Beyrut'un tamamen periferileştiği görülmektedir. Avrupa'yı ve hatta Doğu Akdeniz'i etkileyen Napolyon Savaşları'nın sona ermesiyle Avrupa'da oluşan yeniden yapılanma, Osmanlı ekonomik tarihinde bir dönüm noktası olan 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın etkileri ve taşrada mali ve politik denetim gücü iyice zayıflayan Osmanlı Devleti'nin reformist tedbirleri bu dönemin esas belirleyicileri olmuştur. Beyrut Limanı'nın periferileştiği bu dönemi hem merkez-çevre bağlamında hem de Osmanlı'nın kendi merkezi ile çevresi arasında ilişki bağlamında, Tanzimat düzeninin uygulanmaya başlanmasıyla taşrada Osmanlı merkezi gücünün tesisinin sağlanması için yapılan girişimlerin ve limanın ticari ve ekonomik işlevinde ivme kazanan gelişmeye de bağlı olarak yaşanan idari dönüşüm ve düzenlemelerin Beyrut'un limanı üzerinde nasıl bir gelişim seyri izlediği üzerinde durmaya çalıştık.

Üçüncü bölümümüzde ise Beyrut'un Batı Avrupa merkezli ekonomik ilişkiler ağının önemli bir ayağı haline gelmesinden sonra, yani periferileşme gerçekleştikten sonra limanın merkez-çevre arasında önemli bir bağlantı noktası haline gelmesi üzerine Beyrut Limanı'nın denetimi için Suriye bölgesinde ekonomik pazarını güçlendirmek isteyen Avrupa devletlerinin limanın inşa ve işletme

[54] Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, s. 11.

imtiyazını elde etmeye çalışmak suretiyle nüfuz kurma mücadesi üzerine odaklanmayı amaçladık. Bu bölümü 1860'lı yıllardan, bölgede idari yapının değiştiği dönemden XIX. yüzyılı sonuna kadar, meşruti sisteme geçiş ile Osmanlı yönetim sisteminde değişimin yaşandığı döneme kadar ele alarak inceledik. Bu sayede, aynı zamanda Osmanlı'nın ekonomik ve politik bir sarsıntı geçirdiği süreçte, özellikle II. Abdülhamid'den itibaren Osmanlı hükümetinin artık yabancı devlet müdahalesine karşı önlem almak amacıyla geliştirdiği korumacı ve himayeci tavır çerçevesinde Beyrut ve çevresinde yapılan yatırımlar ve liman inşa ve işletilmesine yönelik uyguladığı politikalar bağlamında bir değerlendirme sunulmuş olcaktır.

3. Beyrut Limanı: Kısa Bir Tarihçe

Tarihsel süreç içerisinde Beyrut Limanı'nın Suriye kıyı sahilindeki diğer limanlara nazaran daha az ehemmiyet teşkil ettiği kanısı hâkim olmakla birlikte Akdeniz havzası içinde transit ticareti ile meşgul olan Fenikeliler döneminde Beyrut'un deniz faaliyetlerinin aktif olduğu görünmektedir. Fakat bu dönemde de Sayda ve Sur (Tyre) deniz ticaretinde çok daha önemli bir yer işgal etmekte ve Fenikeliler Kıbrıs, Girit, Rodos, Yunanistan, Karadeniz, Sicilya, İspanya ve hatta Baltık ülkeleri gibi ülkelerle ticaret yaparak uzak bölgelerden ithal ettikleri ürünleri özellikle Sayda ve Sur limanları üzerinden kervan ağları vasıtasıyla iç bölgelere doğru taşınmaktaydılar[55].

Beyrut için Roma Dönemi çok net olarak bilinen bir çağ olmamakla birlikte Roma İmparatorluğu hâkimiyetinin oldukça geç dönemlerinde Beyrut'ta bir limanın varlığı tespit edilebilmiştir. MS. 551 yılında büyük bir deprem ile şehrin büyük bir bölümü tahrip olduğu için ticari hayatın getirdiği refahın net olarak bilinmesi mümkün değildir. Burada büyük bir yönetim merkezi ve uzak ülkelerle ticaretin yapıldığını gösterir bir liman ve gelişmiş bir ticaretin varlığına dair izler vardır. Bölgenin yerli halkı Akdeniz adalarında büyük tahıl ve köle pazarları açmak suretiyle ticari faaliyetlerde bulunmaktaydılar ve takas ticaretiyle Roma ve İtalyan

[55] Maurice Bassous, *Le Rôle Économique du Port de Beyrouth*, Beyrut 1957, s. 6.

tüccarlarla işbirliğine girerek Doğu ve Batı arasında ticari faaliyetlerini yürütmekteydiler. Bu dönemde Trablusşam'dan Sur (Tyre)'a kadar limanların canlı olduğu belirtilmektedir. Çünkü bu limanlar bu dönemde de Suriye, İran ve Hindistan'dan gelen ürünler için antrepo görevi görmekteydi[56]. Nitekim bu dönemde küçük bir limana sahip olan Beyrut Doğu Akdeniz'de Roma filosuna ev sahipliği yapan ve çevre bölgeler ile ticaretini yürüten Suriye sahilinin ana limanlarından biriydi. Bizans egemenliği döneminde de aynı şekilde Beyrut ve çevre limanları Akdeniz havzasında önemli bir rol oynamaktaydı ve Doğu-Batı arasında ticaret trafiğinin akışında kullanışlı bir güzergâh sunmaktaydı[57].

Şehir VII. yüzyılda Müslümanlar'ın hâkimiyetine geçtikten sonra Beyrut hakkında daha net bilgiler mevcuttur[58]. Emevilerin bölgeye hâkimiyetinden sonra 635 yılında Şam onların egemenliği altına girmiş ve Beyrut Emeviler döneminde Şam'ın limanı haline gelmiştir. Burada bir filo oluşturularak, zaman zaman Kıbrıs ve Ege Denizi'nde bulunan adalara akınlar düzenlemek için üs olarak kullanılırdı. Aktif bir deniz ticaretinin yapılması ise Haçlı Seferleri ile Avrupalıların bölgeyi denetimleri altına aldıkları dönemdedir[59].

Nitekim İslam egemenliğinin Akdeniz ve çevresinde genişlediği dönemde bölge bir süre Arap denetiminde kaldıktan sonra XI. yüzyılın sonlarına doğru Suriye kıyı sahilleri Haçlı Seferleri ile tanışmıştır. Kudüs'ün limanı olarak faaliyet gösteren Yafa'yı ele geçiren Haçlılar şehri başlıca merkezleri olarak tercih etmişlerdi. Haçlılar için Doğu Akdeniz limanlarına, yani Suriye kıyı şeridine egemen olmak Batı-Doğu ticaretini denetim altına almak için önem arz etmekteydi. 1110 yılına kadar Hayfa, Akka, Sayda ve Beyrut gibi kıyı şehirler Kudüs merkezli Haçlı Krallığı tarafından ele

---

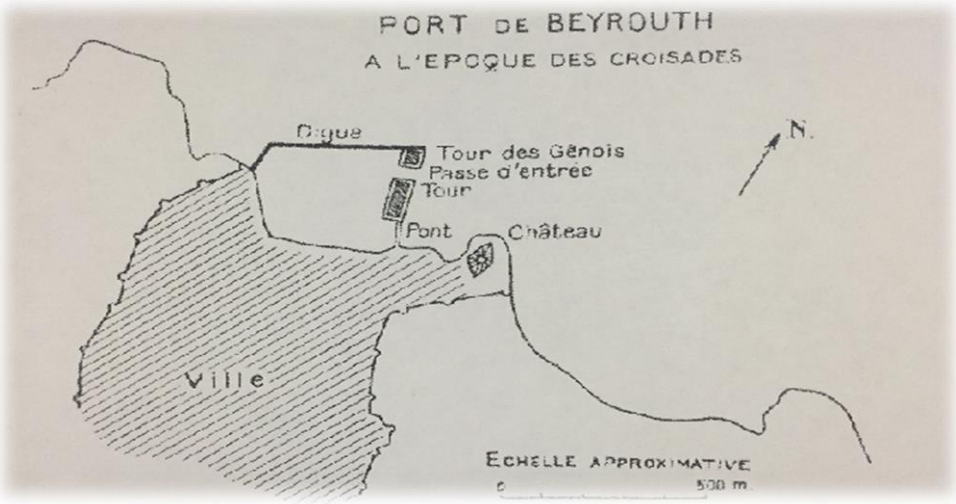
[56] Adel Ismail, *Le Liban: Histoire d'un Peuple,* Dar al-Makchouf, Beyrut 1965, s. 34.

[57] Maurice Bassous, *a.g.e,* s. 7. Roma hâkimiyeti döneminde ipek üretim merkezi olarak Suriye önemli bir yere sahipti. Özellikle Beyrut ve Sur şehirleri başlıca ipek imalat merkeziydiler. Bkz. William Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev: Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000, s. 22-23. Aynı şekilde ipek ve cam endüstrisi Bizans döneminde Beyrut, Sur, Sayda ve çevresinde gelişmişti. Adel Ismail, *Le Liban: Histoire d'un Peuple*, s. 38.

[58] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 7

[59] Jean Laugenie, "Le Port de Beyrouth", *Revue de Géographie de Lyon*, Vol. 31, No. 4, 1956, s. 272.

geçirildi ve İslam egemenliğine son verildi.[60] W. Heyd, Haçlı Seferleri sırasında Doğu ticaretinin çok geliştiğinden bahsederek Batı'dan gelen tüccarların bu sayede ilk defa Asya'da tutunabildiklerinden ve Haçlılar'ın sadece sahil boyunca kıyı şeridini işgal etmiş olmalarına rağmen kurdukları koloniler sayesinde Doğu Akdeniz ticaretine hâkim olmaya başladıklarından bahsetmektedir. Suriye bölgesinde Müslüman şehirlerin hiçbirinde Haçlı Dönemi'nde Müslümanlar ticaretle çok fazla meşgul değillerdi. Bununla birlikte bir ticaret merkezi ve Doğu mallarının toplandığı bir pazar alanı olarak Şam ön plana çıkmaktaydı ve Suriye sahilindeki limanlardan, Sayda ve Beyrut'a üç gün, Sur ve Akka'ya olan uzaklığı dört gün mesafesindeydi[61]. Önemli bir ticaret merkezine olan yakınlık ve Batı'da Doğu ülkelerinden gelen ticaret ürünlerine olan ilgi bölgede bulunan iskelelerin önemini arttırmış ve bu bağlamda Beyrut'un da Doğu-Batı ticareti için önemi artan bir liman olması kaçınılmazdı.



Şekil 1: Haçlılar Çağında Beyrut Limanı[62]

Beyrut Limanı, Haçlılar'ın şehri işgali sırasında iyice tahkim edilmişti. Bunu seyyahların ifadelerinden de görmek mümkündür. Johannes Phocas 1185

[60] William Heyd, *a.g.e*, s. 147-151.
[61] William Heyd, *a.g.e*, s. 177, 186-189.
[62] Jean Laugenie, "Le Port de Beyrouth", *Revue de Géographie de Lyon*, Vol. 31, No. 4, 1956, s. 273; Christine Babikian, *a.g.t*, s. 39.

yılında Selahaddin Eyyubi tarafından alınmadan önce bölgeyi ziyaret ettiğinde limanı *"girişi kapatan bir zincire sahip ve uçlarının her birinde bir büyük kule ile hilal şeklinde yapay bir liman"* olarak tanımlamıştır[63]. Haçlılar Dönemi'nden itibaren deniz tarafından gelecek tehlikeye karşı şehrin savunması her şeyden önce kale ve liman tesisleri ile yapılmaktaydı. Nitekim Haçlılar tarafından 1125 yılında Beyrut'un ele geçirilmesinden sonra hemen hemen *Şekil: 1'*deki plana benzer tarzda ilk limanı kurdukları ve limanı aktif kullandıklarına dair kayıtların mevcut olduğu anlaşılmaktadır[64]. Bu liman körfezin batısında kayalıklara eklenmiş 100 m. genişliğinde ve 150 m. uzunluğundaki bir bent ile havzanın deniz yönünde kapatılmasıyla oluşturulmuştu. Dönemin 5-6 kadırgasını bünyesinde barındırabilen liman havzasının derinliği 2 veya 3 metreyi aşmıyordu. Limanın doğu tarafında girişi kayalık adacıklar üzerine inşa edilen Ceneviz kuleleri denen büyük kuleler ile korunmaktaydı. Güney tarafındaki kule 3 kemerli bir köprü ile karaya bağlanmıştı. Girişte gerilen bir zincir ile liman alanı geceleri kapatılmaktaydı. Limanın güvenliği hemen yakınındaki Beyrut kalesi ve güneyindeki Hassan kulesi ve kuzeyinde bulunan Khodr kulesi vasıtasıyla sağlanmaktaydı[65]. Bu liman tesisi 1840 yılında Mehmet Ali Paşa'nın bölgedeki hâkimiyetine son vermek için birleşik Osmanlı-İngiliz ve Avusturya güçleri tarafından bombalanıncaya kadar mevcuttu[66]. Aynı şekilde bu döneme ait iskele de XIX. yüzyıl sonunda denizi doldurmak suretiyle rıhtım alanı genişletilirken tamamen yok edilmiştir[67].

---

[63] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 9.

[64] Samar Abbas, *Beirut Port: Past, Present and Future,* Amrican University of Beirut, Master Thesis in Business Administrataion, Beyrut 1985, s. 5.

[65] René Grousset, *Histoire de l'Asie I*, Paris 1921, s. 237-238; Jean Laugenie, *a.g.m,* s. 273; Christine Babikian, *a.g.t,* s. 38-40. Hassan kulesi bugünkü Saint-Georges Hotel'in konumunda, Khodr kulesi de bugünkü Karantina bölgesinde bulunmaktaydı.

[66] Jean Laugenie, *a.g.m,* s. 273; Christine Babikian, *a.g.t,* s. 38-40. Kudüs Haçlı Krallığı'na tabi limanlarda Zincir Mahkemesi olarak adlandırılan özel mahkemeler kurulmuştu. Halktan gelen gümrükler ile ilgili şikayetlerin görüşüldüğü bir mahkemeydi. Bu isim ile anılmasının sebebi bilhassa Doğu memleketlerinde her limanın girişinin iki tarafında bulunan kuleler arasında bir zincirin gerilmesinden kaynaklanmaktaydı. Yani Zincir mahkemesi ifadesi, liman gümrüğüne dair muamelelerde hüküm vermek için kurulan mahkemeyi ifade etmekteydi. Bkz: William Heyd, *a.g.e*, s. 373-374.

[67] Jean Laugenie, *a.g.m,* s. 272.

Suriye sahilleri Haçlılar sayesinde Fenikeliler döneminde olduğu gibi yeniden canlandı ve Batılı tücarlar için özellikle Beyrut ve Akka limanları tercih edilen limanlar haline geldiler. Bu vesile ile uzun bir süre Doğu'nun ticareti, Halep, Şam, Hindistan, Çin, Orta Asya'nın neredeyse bütün ticaret ürünleri Suriye'nin limanları yoluyla Batı'ya ulaştı ve Beyrut Limanı bu süre zarfında Suriye sahilindeki uluslararası trafiğin birkaç ana antreposundan biri oldu[68].

1187 Hattin Savaşı ile Selahaddin Eyyubi ticaret için önem arz eden Yafa, Sayda, Cebel, Lazkiye ve Beyrut limanlarını ele geçirmişse de Müslümanların bu hâkimiyeti kısa sürmüş ve yaklaşık on yıl sonra Hristiyanlar'ın eski Kudüs Haçlı Krallığı döneminde liman olarak ön plana çıkmaya başlayan Beyrut'u yeniden ele geçirmeleriyle Sur ve Akka limanlarından sonra Beyrut sayılı limanlardan biri haline gelmiştir. Suriye kıyısındaki liman şehirleri Haçlıların başlıca ticaret merkezleri olarak işlev görmüş ve Doğu-Batı ticaretini yürüten Avrupalılar sayesinde Suriye kıyılarında ticaret yeniden canlanmıştır. Şehirde ticaretin geliştiğinin bir göstergesi olarak 1221 yılından itibaren Beyrut'ta bulunan Venedik, Ceneviz ve Marsilyalıların bir takım hakları genişletilmiş ve mülk edinme konusunda ayrıcalık tanınmıştı. Böylece özellikle Cenevizliler için Beyrut başlıca antrepo haline gelmiştir[69].

Doğu Akdeniz'deki limanlar Avrupalı devletlerin elinde kaldığı müddetçe oluşturulan ticari kurumlar sayesinde Batı'nın ticaret akışı bölgeye yönelmişti[70]. Sahil şeridinde hüküm süren Haçlı idaresi sırasında Venedik, Ceneviz gibi İtalyan kent devletlerinin iç bölge şehirleri, Şam ve Halep ile kurdukları ticari ilişkiler kesintiye uğramamıştır. Beyrut da bu bağlamda Doğu-Batı ticaretinin ortak pazarı haline gelmiş olan kıyı bölgesinde önemli bir yer edinmiş ve İtalyan kent

---

[68] René Grousset, *a.g.e,* s. 237-238.

[69] William Heyd, *a.g.e,* s. 343, 354.

[70] Suriye sahilinin Mısırlıların eline geçmesi ve Haçlıların idare merkezi Akka'nın düşmesinden sonra Batılı tüccar, ticaret akışı güzergâhı için Doğu Akdeniz'de üs olarak olarak Kıbrıs Adasına yönelmiş ve orada tutunabilmek için girişimlerde bulunmuşlardır. Bkz: William Heyd, *a.g.e,* s. 407.

devletlerinin ticaret gemilerinin en sık uğradıkları limanlardan biri olmakta gecikmemiştir[71].

Haçlı güçleri Suriye sahil şeridi boyunca çok dar bir alanı işgal ediyorlardı. Ancak burayı hem idari hem de ticari merkezleri haline getirdikleri için özellikle Cenevizliler'in Akka, Sur ve Beyrut'ta koloni kurmak suretiyle Batı ile yapılan ticareti kontrol etmeleri için yeterliydi[72]. Fakat Batı'ya gönderilecek ticaret ürünleri için kıyı şeridindeki limanlara akan ticaret ürünlerinin geldiği yer Suriye'nin Müslüman kontrolünde olan kısımlarıydı. Yani Suriye'nin limanları başlıca ürünlerini Halep ve Şam gibi büyük pazar şehirlerinden ve hatta bu şehirler kadar ticaret merkezi olarak kabul edilmese de Hama ve Humus gibi kentlerden karşılamaktaydılar[73].

Haçlıların Doğu Akdeniz sahili boyunca üstünlüğü XIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürmüş, bu dönemden itibaren 1291 yılında Suriye sahilleri Memlük egemenliğine geçmiştir.[74] Memlükler bölgeyi ele geçirdiklerinde Suriye topraklarını idari olarak Şam, Halep, Hama, Trablus, Safed ve Kerek naibliklerine ayırıp Beyrut'u da Şam naibliğine bağlı birim haline getirdiler. Memlük döneminde Suriye sahilleri Haçlı saldırılarına karşı tahkim edilmişti[75]. Beyrut ve çevresi Memlükler tarafından atanan Buhturid adında yerel bir ailenin idaresine verilmiş ve Beyrut'un küçük limanı ve sahiller de Buhturidler'in denetimi altında olduğu için[76] liman gelirleri, kereste, demir gibi metaların ticaretinden kâr sağlamaktaydılar[77]. Fakat Buhturidlerin Beyrut iskelesinde kurdukları kontrol ile Venedik, Ceneviz gibi Suriye sahiline gelen Avrupalı tüccarların Beyrut'ta gümrük idaresi, depo gibi tesisler

---

[71] William Heyd, *a.g.e*, s. 400.
[72] William Heyd, *a.g.e*, s. 393-398
[73] William Heyd, *a.g.e*, s. 415.
[74] William Heyd, *a.g.e*, s. 393-398.
[75] Mustafa L. Bilge, "Lübnan", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 27, İstanbul 2003, s. 246.
[76] Kamal S. Salibi, "The Buḥturids of the Garb: Mediaeval Lords of Beirut and of Southern Lebanon", *Arabica*, T. 8, Fasc. 1, Ocak, 1961, s. 92-93.
[77] Fawaz, Buhturidler'in bu denetiminin şehrin gelişimine bir katkı sunmadığını sadece kendi siyasi pozisyonlarını güçlendirdiklerini vurgulamaktadır. Bkz: Leila Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 20.

olmasına rağmen Beyrut yerine Trablusşam'ı tercih ettiklerini görmekteyiz[78]. Yani Buhturidlerin Beyrut Limanı'nı denetimleri altında bulundurmaları limanda ticaretin canlanmasına değil aksine başka yönlere kaymasına sebep olmuştur.

Memlüklerin egemenliği döneminde ticaret ve ekonomik faaliyet iç bölgelere kaydı. Doğu Akdeniz boyunca Roma dönemlerinden kalan limanların çoğunluğunun önemi azaldı. Ruth Kark, sahil bölgelerinin Memlükler tarafından ele geçirilmesinden sonra kasıtlı olarak itina gösterilmeyip harebeye çevrildiği yorumunu yapmıştır. Ona göre Memlük hâkimiyeti döneminde ve sonrasında Doğu Akdeniz'in limanları ve sahil kasabaları istikrarsız ve durağan bir dönem yaşadı[79]. Memluk sultanlarının politikası Haçlıların yeniden işgal etmesine engel olmak ve bölgeyi onların taarruzlarından korumak için Beyrut'u savunmadan yoksun bırakıyordu. Liman uzun bir süre Haçlıların işgali devam ettiği müddetçe muhafaza edilmişti, fakat onların kontrolü sona erdikten sonra ihmal edildiği anlaşılmaktadır. Nitekim seyyah John Poloner 1421 yılında bölgeyi ziyaret ettiğinde limanı elverişsiz olarak tanımlamıştır[80]. Aynı şekilde Osmanlı klasik döneminde de Beyrut durgun bir liman kasabasıydı.

Beyrut'un Osmanlı hâkimiyetine geçişi 1516 yılında Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi sırasında gerçekleşmiştir. Bundan sonra idari olarak Şam Beylerbeyliği'ne bağlı iken XVII. yüzyıl başlarında Sayda Eyaleti'ne bağlı sancak

---

[78] William Harris, *Lebanon: A History 600-2011*, Oxford University Press, Oxford 2012, s. 79.

[79] Ruth Kark, "The Rise and Decline of Coastal Towns in Palestine", *Ottoman Palestine 1800-1914: Studies in Economic and Social History*, Ed: Gad G. Gilbar, Leiden 1990, s. 70. Monicault, Haçlıların bölgede egemenliğinin sona ermesi ile Suriye pazarının Memlük kontrolüne geçtiğini ve bu sayede Memlüklerin Mısır'ın ticaretinin gelişmesi için Akka ve Sur limanlarını harabeye çevirdiklerini iddia etmektedir. Yani İskenderiye tüccarları Doğu ticaretinin tek temsilcisi olmak ve ticaret merkezini İskenderiye'ye çekmek için böyle bir yöntem izledikleri vurgusu yapmaktadır. Bkz: Jacques de Monicault, *Le Port de Beyrouth et l'économie des Pays du Levant sous Mandat Français*, Théses Doctorat, Universite de Paris, Paris 1936, s. 10-11.

[80] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 9. 1432 yılında limanın durumundan bahseden Bertrandon de la Broquière limanın iyi, derin ve gemiler için güvenli olduğundan bahsetmiştir. Onun aktardığı bilgiye göre limanın yakınlarında bir kalenin harabeleri bulunan Beyrut zengin bir şehirdi. Hacılar tarafından ziyaret edilirdi ve burası ticari bir merkez ve Akdeniz'in diğer limanları ile iletişimi sağlayan bir hareket noktasıydı. Bkz: Bertrandon de la Broquière, *Voyage d'Outremer*, Yay. haz. Charles Henri Schefer, Paris 1892, s. 29-30; Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 9-10.

statüsünde İstanbul'dan atanan Maan hanedanlığına mensup yerli emirler tarafından yönetilmeye başlanmıştır. Bu hanedanlığa mensup üyelerin atanması idari teşkilatta otonom bir yapıya sahip oldukları anlamında olmayıp, aile fertlerinin atanması daha ziyade Osmanlı'nın onayına tabii idi. Böylece idarecilere merkeze bağlı sancak beyi statüsü verilmekteydi[81]. Bölgede ise vergi gelirlerinin toplanması işi iltizam usulüyle gerçekleştirilmekte[82] ve vergi de Osmanlı Sultanı adına emirler aracılığıyla toplanmaktaydı[83].

Osmanlı döneminde limanın genel görüntüsüne baktığımız zaman XVII. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nden bilgi edinmemiz mümkündür. Evliya Çelebi, Beyrut kıyısında limanın her iki tarafında kalenin varlığından bahsetmekte ve limandaki kaleler hakkında da teferruatlı bilgi vermektedir. Onun verdiği bilgiye göre kalede muhafızlar, erler ve cephaneler ile düşmana karşı her zaman hazırlıklı olmak için limana dönük büyük toplar vardı. Limanın öbür ucunda da karadan iki yüz adım ileride ve dört tarafı da denizle çevrili bir kale vardı. Bu kaleye sadece ince duvardan oluşan küçük bir köprü ile varılmaktaydı. Bu kalenin topları da diğer uçtaki kale gibi limana dönüktü ve gece-gündüz kale muhafızı ve 120 asker mevcuttu. Muhtemelen kışla görevi gören bu kalenin içine imam ve müezzin dışında kimsenin girmesi yasaktı. Liman havzasında kayalıklar vardı ve bu yüzden limana büyük gemiler giremezdi. Bu gemiler rüzgârdan korunaklı alanlarda açık denizde demirlemekteydiler. Kıyıda iskele

---

[81] Rhoads Murphey, " 'Mutlaki' İdare Sistemi'nin Ayrıntıları Osmanlı Genişleme Dönemi'nde Zaman ve Mekân Analizi (Doğu ve Güney Kesimleri)", *1864 Vilayet Nizamnamesi*, Ed. Erkan Tural, Selim Çapar, TODAİE, Ankara 2015, s. 23; Feridun Emecen, "Fahreddin Ma'noğlu", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C. 12, İstanbul 1995, s. 80. Osmanlılar'ın bölgeyi denetimleri altına alışı hakkında geniş bilgi için bkz. Nikolay İvanov, *Osmanlı'nın Arap Ülkelerini Fethi 1516-1574*., TTK, Ankara 2013. Ayrıca Beyrut'un Osmanlı hakimiyetine geçişi hakkında bkz. Davut Dursun, "Beyrut", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 6, İstanbul 1992, s. 82.

[82] Orhan Kılıç, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı İdari-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ 1997, s. 144; Fawwaz Traboulsi, *A History of Modern Lebanon,* Londra 2012, s. 3.

[83] Alexander Schölch, "Was There a Feodal System in Ottoman Lebanon and Palestine?", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation*, Ed: David Kushner, Kudüs 1986, s. 137. Ayrıca bkz: Naîmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyn Fî Hulâsati Ahbâri'l-Hâfikayn)*, C. II, Haz: Mehmet İpşirli, TTK, Ankara 2007, s. 761-763.

başında 200'den fazla tüccar mahzeni ve 16 büyük han vardı ve bu mahalde iskele başında gümrükhane vardı. Limanı koruyan kalelerden başka şehri kuşatan bir kale de vardı[84]. Beyrut Nehri üzerinde eyalet sınırlarında benzeri olmadığını iddia ettiği 9 gözden oluşan bir köprü mevcuttu. Beyrut ve Sayda gemileri bu köprü altından denize kadar olan mahalde kışlamaktaydılar[85]. Evliya Çelebi'nin Beyrut Limanı ile ilgili verdiği bilgiler genel olarak bunlardan ibarettir.



Şekil 2: Beyrut Limanı Girişindeki Kale[86]

Bölgenin kendine özgü yönetim sistemi içinde, yerel idarecilerden olan Maanoğulları, Zahir el-Ömer, ve sonrasında Şihabi emirleri gibi mahalli güçlerin dönem dönem merkezi hükümete muhalif tavır sergilemeleri Osmanlı'nın doğrudan bölgeye nüfuzunu güçleştirmekteydi[87]. Hatta Maanoğlu Fahreddin'in Osmanlı

---

[84] Evliya Çelebi, şehir hakkında genel bilgi vermektedir. 600 köy ve 8 nahiye ile Sayda eyaletine bağlı bir sancak olduğu bilgisini vermekte ve limanda bulunan kulelerden başka asıl Beyrut kalesinin içinde 2600 hanenin bulunduğundan ve eğitim, din vs. gibi yapıları ile sosyal bakımdan gelişmiş olduğundan ve ticaret hanlarının da varlığıyla canlı bir şehir portresi çizmektedir. Bkz. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 7-10. Kitaplar*, C. 2, Yay. Haz. Seyyit Ali Kahraman, Yücal Dağlı, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s. 9/209-210.

[85] *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 7-10. Kitaplar,* C. 2, s. 9/209.

[86] *Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours*, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, Beyrouth 1983, s. ?

[87] Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, C. III, Yay. Haz: Abdülkadir Özcan, TTK, Ankara 2018, s. 287.

saldırılarına karşı kendini savunmak ve Osmanlı donanmasından korumak amacıyla Beyrut Limanı'nı -ve hatta Sayda Limanı'nı- ablukaya alarak kapattığını da görmekteyiz[88]. Bu da Osmanlı'nın bölgeyi denetim altında tutma konusunda bölge idarecileriyle karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Dolayısıyla merkezi yönetimin Cebel-i Lübnan, Beyrut, Sayda gibi bölgelerde mahalli idarecilerin gücünü tam olarak kırması mümkün olamadığı gibi bu coğrafyada yerel liderlerin isyanları[89] sebebiyle tam bir otorite tesis etmesinin de güç olduğu görülmektedir.

Gerek Maanoğulları gerekse Zahir el-Ömer Avrupa ile kurdukları ilişkileri sayesinde bölgeyi ticari ve ekonomik olarak Avrupa'ya açık hale getirmişlerdir[90]. Yerel yöneticilerin Avrupa ile ilişkilerini geliştirmeleri limanların uluslararası ticarete açılmalarında önemli bir adımdı. Sayda, Akka ve Trablusşam limanları bu süreçte önem kazanmasına rağmen Beyrut Limanı'nda aynı ölçüde bir gelişme hissedilememiştir. Bunda Beyrut'un hemen ardında uzanan dağ silsilesi gibi iç bölgelere ulaşımda coğrafi engeller uluslararası ticaretin haricinde bölgesel ticareti dahi kısıtlamaktaydı. Hatta Leila Fawaz, Beyrut Limanı ticaretinin sahil şeridi ile sınırlı kaldığından bahsetmektedir[91]. Fakat Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde gemi

---

[88] Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, Columbia University Press, New York 2010, s. 48; Christine Babikian, *a.g.t*, s. 40.

[89] Bölgede güçlü bir lider karakter olan Maanoğlu Fahreddin, Osmanlı yönetimine senevi vergi ödediği ve Osmanlı meşruiyetini ihlal edecek faaliyetlerde bulunmadığı müddetçe merkezle arasında bir çatışma yaşanmazdı, aksi bir durum yaşandığında ise Osmanlı yönetimi hemen harekete geçmiştir. Nitekim Osmanlı merkezi idaresiyle anlaşmazlığa düşmesi ve isyan etmesi üzerine Frenkler'den yardım istemiş ve Osmanlı güçlerine karşı direnemeyince İtalya'ya kaçmıştır. Yedi yıl aradan sonra Osmanlı yönetimi nin affetmesi üzerine 1618 yılında ülkesine dönerek eski görevini üstlenmiştir. Fahreddin, Osmanlı yönetimini tanımayıp ikinci defa isyan etmesi sonunu getirmiştir. 1633 yılında İstanbul'a getirilerek infaz edilmiştir. Bkz: Naîmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, s. 404, 761-763, 804; Lewis V. Thomas, *A Study of Naima*, Ed. Norman Itzkavitz, New York University Press, New York 1972, s. 29-30.

[90] Maanoğlu Fahreddin'in, Avrupa ile ilişkilerini iyi tuttuğu anlaşılmaktadır. Osmanlı yönetimine isyanında direnemeyince İtalya'ya kaçması bunun bir göstergesidir. Bkz: Naîmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, s. 404.

[91] Leila Fawaz, "The Changing Balance of Forces Between Beirut and Damascus in the Nineteenth and twentieth Centuries", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, No: 55-56, 1990, s. 209. Fakat Christine Babikian, 17. yüzyılın başında 1625 yılına doğru Sayda iskelesini kullanan Fransız tüccarlar Şam ile ticaret yapmanın Beyrut'ta daha kolay olacağı kanaatiyle burada pazar kurduklarından bahsetmiştir. Bkz. Christine Babikian, *a.g.t*, s. 40.

trafiği ve şehrin ihracatı hakkında da kısa bilgiler verdiğini görmekteyiz. Evliya Çelebi bu dönemde Akka, Sayda ve Trablusşam ile birlikte Beyrut'tan da Mısır'a giden gemilerin varlığından[92] ve bu bölgeden Rumeli'ye ticaret eşyası nakledildiğinden bahsetmektedir[93]. Beyrut Limanı her ne kadar küçük çaplı ithalat-ihracat için kullanılıyor olsa da limanda uluslararası aktif ticaretin yapıldığını görmemekteyiz. Ne zaman ki İngiltere sanayi devrimini tamamlayıp bölgeye yöneldi ve Fransa bölge ile ilgilenmeye başladı, Beyrut için durum değişti.

Osmanlı yönetiminin yerel yöneticilerin gücünü kırmak ve bölgede tam denetim sağlamak amacıyla 1776 yılında Cezzar Ahmet Paşa'yı[94] Sayda valiliğine ataması da Beyrut Limanı'nın uluslararası bir liman olarak gelişmesine engel teşkil edecek bir hamleydi. Cezzar Ahmet Paşa'nın atanmasıyla Osmanlı egemenliği bölgede yeniden tesis edilmiş ve Paşa da kıyı boyunca kendi kontrolünü sağlamıştır[95]. Akka'yı merkez edinen Cezzar Ahmet Paşa, burada ve çevre limanlar olan Sayda ve Beyrut'ta Avrupa tüccarlarının rağbet ettiği ipek, tahıl ve pamuk ticaretini tekeline almak suretiyle ithalat-ihracatı denetleyebilmek için limanlar üzerinde kontrol sağlamış oldu. Bir Osmanlı Paşa'sı olarak Osmanlı idaresine açıkça isyan etmemesi ve bağlı kalması merkezi yönetim ile kurduğu bir denge sayesinde mümkün olmuştur. Şahsi nüfuzu ile aşiretleri, yerel beyleri otoritesi altına almış buna karşılık Osmanlı yönetimi onun bölgedeki otoritesini kabul etmiş ve gücünü sınırlayamamıştır.

Cezzar Ahmet Paşa'nın ticareti denetimi altına alması ve tarım ürünleri üzerinde tekel kurması özellikle Fransız tüccarları çok endişelendirmiş ve Fransızların ticari menfaatleri zedelenmiştir[96]. Hatta Napolyon'un 1799 yılında

---

[92] *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 7-10. Kitaplar*, C. 2, s. 9/12.
[93] *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1-6. Kitaplar*, C. 2, s. 5/200.
[94] Feridun Emecen, "Cezzar Ahmet Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s. 516-518.
[95] Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, C. II, Kitap 1, Yay. Haz: Şevki Nezih Aykut, TTK, Ankara 2018, s. 44.
[96] Feridun Emecen, "Cezzar Ahmet Paşa", s. 517.

Cezzar Ahmet Paşa üzerine Akka'ya sefere çıkmasına sebep olmuş, fakat yenilerek geri çekilmek zorunda kalmıştır.

1831 yılında Mısır Mehmet Ali Paşa'nın işgali ile Osmanlı egemenliği Beyrut'ta kesintiye uğramış ve Osmanlı-İngiliz-Avusturya'dan oluşan müttefik donanmasının ortak harekâtı ile şehrin bombalanmasına kadar Mehmet Ali Paşa'nın egemenliğinde kalmıştır. Mısır hâkimiyeti Beyrut için bir dönüm noktası olmuştur. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Beyrut'un ekonomik ve ticari yönden önemi artmaya başladıktan sonra uluslararası müdahaleler de kendini göstermiştir. İngiliz ve Fransızlar, nüfuzlarının mücadele alanı olması dolayısıyla Lübnan dâhilindeki meselelere müdahil olmaya başladılar.

1860 yılında Dürzi ve Maruni gibi dini mezhep grupları arasında yaşanan çatışmalar ve iç isyanın başlaması üzerine Avrupa devletleri olaya ve bölgeye müdahale etmişlerdir. 19 Haziran 1861 tarihinde Osmanlı Devleti ve beş büyük Avrupa devleti arasında imzalanan protokol ile Beyrut, Suriye vilayetinden ayrılarak idari yönden doğrudan İstanbul'a bağlanmış ve Padişah tarafından atanan Hristiyan bir mutasarrıf idaresinde özerk Cebel-i Lübnan mutasarrıflığı kurulmuştur[97]. Bununla birlikte bölgede yaşanan çatışmalar Osmanlı açısından baktığımızda çözümün devlet otoritesini taşrada daha etkin kılmak şeklinde tezahür etmiştir. Merkezin reformlarını taşrada uygulamak için önemli hamlelerden biri 1864 yılında yapılan Vilayet Nizamnamesi olmuştur[98]. Vilayet Nizamnamesi'yle birlikte yapılan bir takım idari düzenlemelerle Balkanlarda Tuna Vilayeti oluşturularak merkezi yönetim güçlendirilme yoluna gidilmiş ve kısa bir süre sonrasında aynı yöntem Ortadoğu'da uygulanmaya başlanmıştır. Sayda Eyaleti lağv edilerek Beyrut, Suriye Vilayeti'nin idari birimi haline getirilmiş[99] ve daha sonra Beyrut'un büyüyen ekonomik ve politik

---

[97] Kürşat Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010, s. 16.

[98] Metin Ünver, "Vilayet Nizamnamelerinin Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatına Etkileri 1864-1876", *1864 Vilayet Nizamnamesi*, Ed. Erkan Tural, Selim Çapar, TODAİE, Ankara 2015, s. 100-108.

[99] *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, 1282/1865, s. 176.

gücü dolayısıyla Şam'dan yönetmek zorlaştığı için 1888 yılında Beyrut Vilayeti, sınırları Beyrut merkez sancak olmak üzere Nablus, Lazkiye, Trablusşam ve Akka sancaklarını kapsayacak şekilde tesis edilmiştir[100]. Beyrut'un, Osmanlı idari teşkilat yapısı içerisindeki bu değişimin ve merkezi konuma ulaşmasının ardında yatan şüphesiz ki şehrin ticari yönden bir atılım yapmış olmasıydı. Vilayet merkezi olduğu dönemde artık Beyrut Limanı ticaret hacmi hızla yükselen ve İstanbul, İzmir, Selanik ve Trabzon limanlarıyla birlikte Osmanlı sahillerinde en faal beş limandan biri olmuştur. Aynı zamanda yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren yabancı devlet temsilciliklerinin Beyrut'a taşınmaya başlanması ve sonraki süreçte yaşanan çatışmaları sonuca bağlamak için uluslararası düzeyde yapılan görüşmelerin merkezi olmasıyla aynı zamanda bir diplomasi merkezi haline gelmiştir.

[100] *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 377-378. Beyrut Vilayeti'nin kurulması ve bölgede Osmanlı hâkimiyeti ile ilgili bkz: Zafer Orha, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017.

I. BÖLÜM

BEYRUT LİMANININ YÜKSELİŞİ

1. Doğu Akdeniz Sahil Şeridinde Limanlar

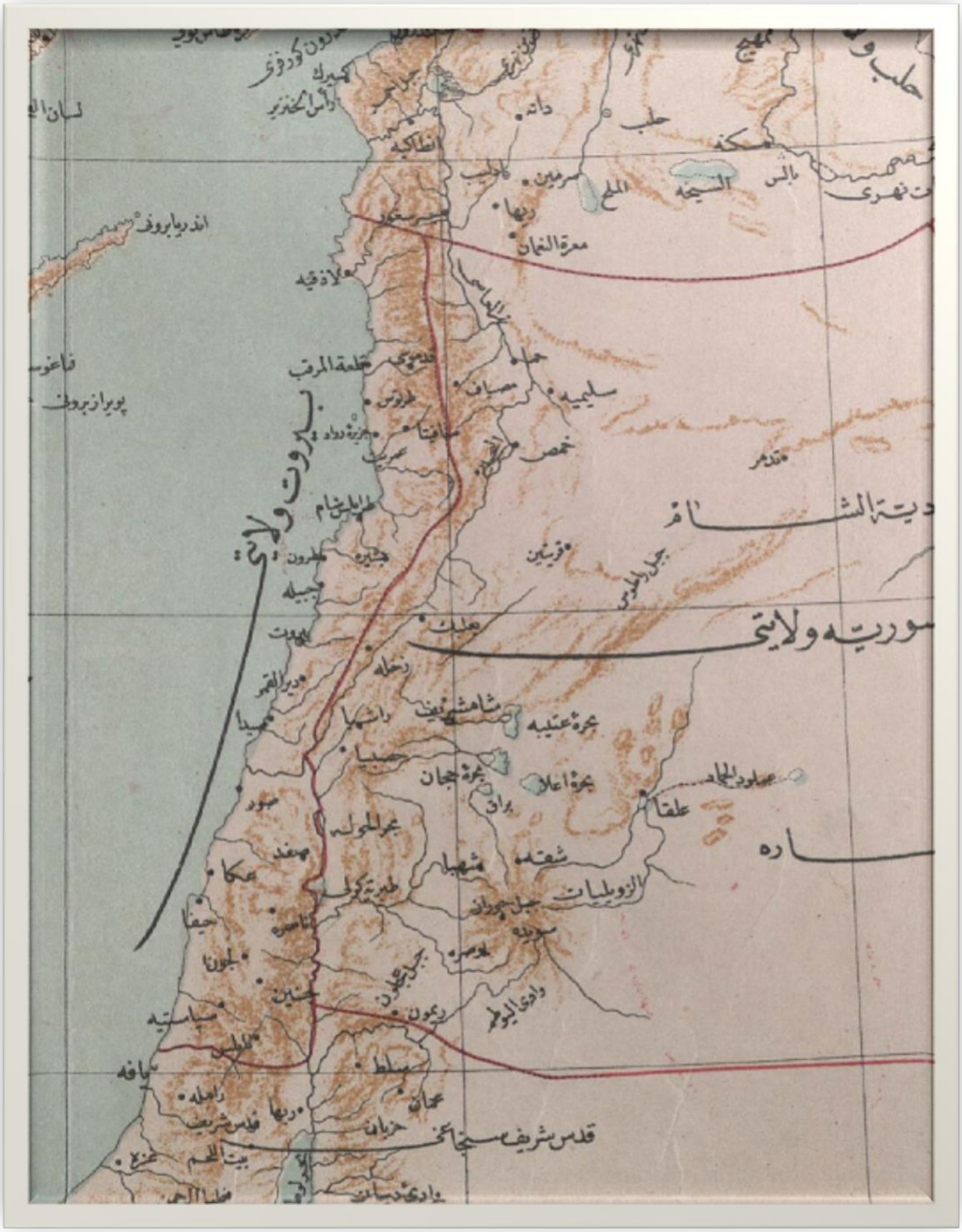
Batılı kaynaklarda Asya'nın Akdeniz'e kıyısı olan Anadolu'nun güneyindeki topraklar Suriye sahili olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla bu coğrafyayı tanımlarken bu tabirin kullanılmasının uygun olacağı düşüncesiyle İskenderun'dan Yafa'ya kadar Doğu Akdeniz sahilinden bahsederken coğrafi terim olarak Suriye sahili ifadesini kullanmayı tercih ettik. Antik dönemde Suriye coğrafyasından kastedilen alan bugünkü Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Ürdün bölgelerini kapsayan geniş bir alandı. Güneyde Arap çölleri kuzeyde Toros Dağları ve Batı'da Akdeniz ile mahduttu[101]. Ele aldığımız coğrafyadan genel olarak bahsederken bir Osmanlı coğrafi kavramını kullanmamamızın sebebi bu coğrafyanın Osmanlı idari sistemi altında tek bir idari birim olmayıp tarihsel süreç içerisinde Halep, Şam, Trablusşam, Sayda eyaletlerine; vilayet sistemine geçtikten sonra da Beyrut ve Suriye valiliklerine bölünmüş olması ve söz konusu mekânsal tabirlerin idari sistemde kapsadığı sınırların sık sık değişikliğe uğramasıdır. Bu idari sınırlar da siyasi koşullar ve ihtiyaçlara göre şekillenmekte, eyalet ve vilayet sınırları genişlemekte, daralmakta veya merkezleri değişmekteydi[102]. Dolayısıyla idari birimlerin sınırlarında yapılan değişikliklerden dolayı daha kapsayıcı ve standart bir coğrafi kavramın kullanılmasının uygun olacağı kanaatindeyiz.

Beyrut limanı hakkında incelemelerimize geçmeden önce, XIX. yüzyıl boyunca Beyrut Limanı'ndaki yükselişi görmek için daha net bir portre sunmak adına kentin güney ve kuzeyinde bulunan, İskenderun'dan İskenderiye'ye kadar Suriye kıyı şeridindeki limanların tarihsel sürecini kısaca değerlendirmek uygun olacaktır.

---

[101] Daniel Pipes, *Greater Syria: The History of an Ambition*, Oxford University Press, Oxford 1990, s. 3.

[102] Muhammed H. Kutluoğlu, *The Egyptian Question (1831-1841*), Eren Yay., İstanbul 1998, s. 53.



Şekil 3: İskenderun, Lazkiye, Trablusşam, Beyrut, Sur, Akka, Hayfa, Yafa Limanlarını Gösterir Beyrut Vilayeti Haritası[103]

[103] http://tarihvemedeniyet.org/2009/10/beyrut-vilayeti-ve-cebel-i-lubnan-mutasarrifligi.html (Erişim: 4.6.2018).

Haçlılar döneminde Suriye kıyı şeridi limanlarının genel durumuna baktığımız zaman Lazkiye limanının sahilin en iyi limanlarından biri olduğunu görmekteyiz. Dönemin her gemisi için müsait bir yapıdaydı. Güneyinde 14 mil kadar yakınında bulunan Cebel Limanı ise Lazkiye kadar önemli olmakla birlikte sadece tonajı hafif olan gemiler için uygundu. Trablusşam Limanı, Doğulu ve Batılı birçok milletin ticaret yapabildiği bir limandı[104]. Haçlı krallığına bağlı limanlara Orta Asya ve Uzakdoğu'nun ticaret ürünleri de gelmekteydi. Akka Limanı ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı şehirler içinde en faal kullanılan liman olduğu gibi Kutsal toprakları ziyaret eden hacılar da gidiş-geliş güzergâhı için Akka Limanı'nı kullanmaktaydı. Kullanılan liman havzası geniş ve güvenliydi. Hacılar ve tüccar için elverişli bir sığınak görevi görürdü. Tyre (Sur) limanı da hemen hemen Akka Limanı kadar işlekti. İki limanı ve sağlam tahkimatı ile yerli ve yabancı gemilerin sığınağı olarak hizmet eden büyük bir antrepoydu. Limanı iyi olmasına ve Şam gibi büyük bir ticaret merkezine yakın olmasına rağmen Beyrut, bu dönemde henüz Akka ve Sur ile yarışabilecek durumda değildi. Fakat ilerleyen dönemde limanın elverişli konumu ve Şam'a yakın olmasının avantajlarını görecektir. Hayfa Limanı da kervan ticaretinin durak yerlerindendi. Kudüs Haçlı Krallığına bağlı kuzeydeki bu limanlara karşılık güney limanları ise ticaret gemilerine yeterince güvenli sığınak sağlayacak pozisyonda değildi. Buna rağmen Yafa Limanı, Haçlıların merkezi Kudüs'e ve hacılar için kutsal topraklara yakın olduğundan Avrupalılar bölgeye hâkim olduğu müddetçe Batıdan gelen gemilerin sık uğrak yeri olmayı sürdürdü. Doğu'dan gelen ticaret ürünleri daha ziyade kuzeydeki limanlar vasıtasıyla ihraç edilmekteydi[105].

Haçlılar dönemi limanların genel görüntüsüne baktıktan sonra Akdeniz'in doğusunda en uç nokta olan İskenderun limanından sahil boyunca güneye doğru inerek Afrika'nın kuzey doğu ucunda İskenderiye limanına kadar uzanan yay boyunca XIX. yüzyıla kadar aktif olarak kullanılan limanlar hakkında genel bir tarihsel değerlendirme yapılması uygun alacaktır.

---

[104] William Heyd, *a.g.e,* s. 184-185.
[105] William Heyd, *a.g.e,* s. 189-191.

İskenderun Limanı'ndan başlayarak bölgenin Osmanlı hâkimiyetine geçmesinin ardından XVI. yüzyılda Akdeniz ticaretinin oldukça canlı olduğu dönemde Venedikli tüccarların 1593 yılında İskenderun Limanını tercih ettiklerini görmekteyiz. Ardından da diğer Hristiyan devletlere ait gemiler onları izlemiştir. Bunda Braudel'in belirttiğine göre Trablusşam ile mukayese edildiğinde uygun depolama tesislerinin olmaması ve koşullarının elverişli olmamasına rağmen Halep'e yakınlığının ürün nakliyatında ve iletişimde avantaja sahip olması ve Trablusşam'daki idari usulsüzlüklerin burada bulunmaması önemli rol oynamıştır[106]. İngilizler de önceleri Trablusşam Limanı'nı kullanıyor olmalarına rağmen aynı tarihlerde benzer sebeplerle Levant kumpanyası ticaretini yürütmek üzere temsilciliklerini İskenderun Limanı'na taşımışlardır. Aynı şekilde Fransızlar da burada güçlü bir şekilde temsil edilmekteydi. Osmanlı hükümeti korsanların saldırısına açık olması hasebiyle limanı kapatıp Venedik, İngiliz ve Fransız konsoloslarının Trablusşam'a geri dönmesini emretmişse de bu buyruğunun uygulanmasında muvaffak olamamıştır[107]. Avrupalı devletler tarafından özellikle de İngilizler tarafından İskenderun Limanı'nın Trablusşam'a tercih edilmesi ile XVII. yüzyıldan itibaren Halep'in doğal bir limanı haline gelmiştir.

İskenderun, coğrafi olarak rüzgârlara karşı korunaklı bir yapıda olduğu için limana giren gemilere güvenli bir ortam oluşturmakta ve liman havzasının büyük olması da şehrin uluslararası ticarete katılması için avantaj sağlamaktaydı. Bu özellik çevredeki diğer limanlara kıyasla fazla miktarda geminin aynı anda demirlemesine imkân vermektedir[108]. Fransız konsolosu dahi 1833 tarihli raporunda Beyrut Limanı'nı kıyı şeridindeki limanlar ile mukayese ederken gemilerin demirlemesinde

---

[106] Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. 1, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1989, s. 381.

[107] Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu-Batı Yayınları, Ankara 2013, s. 48, 110.

[108] M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2014, s. 227.

İskenderun'dan sonra en iyisi olduğunu ifade etmiştir[109]. Coğrafi yapısı ve iç bölgelerdeki ticaret merkezlerine yakın olması limanın yabancı devletler tarafından tercihinde büyük rol oynasa da tüm bu avantajlarına rağmen nemli havası, çevresinin bataklıklarla çevrili olması ve dolayısıyla sıtma gibi rahatsızlıkların yaygın olması bu avantajların önüne geçmiştir.

Anadolu'nun güneyinde Kilikya Ovası'ndaki bataklıkların Halep'in Akdeniz'e çıkış noktası olan İskenderun Limanı'nı olumsuz etkilemesi gayet tabii idi. Buradaki bataklıklar limana giriş-çıkışta mal yüklü kervanlar için engel teşkil etmekte, dolayısıyla bütün bu zorluklar limanın tüccarlar tarafından tercih edilmemesine sebep olmaktaydı. Şehirde yerleşik tüccar ve konsolosların dahi rahatsız olduğu ve ticareti olumsuz etkileyen İskenderun çevresindeki bataklıkların İngiliz ve Fransız konsolosların teşebbüsleriyle kurutulması planından ekonomik gelişmenin arttığı 1850-60'lı yıllarda dahi verimli sonuç alınamadı.[110] 1856 yılında Amerikan konsolusunun Suriye sahilleri hakkında hazırladığı raporda, İskenderun Limanı için *"Suriye sahilinin en kuzeyinde bulunan İskenderun 1.000 kişiden daha az nüfusa sahip perişan bir liman kasabası görünümündedir. Bataklıklarla çevrili ve yerleşimcileri için öldürücü derecede kötü bir havası vardır"*[111] diyerek limanın genel bir tasvirini sunmuştur. Liman yapısı itibariyle geniş bir demirleme alanına sahip ve yüksek dağların liman ağzını güney ve doğu rüzgârlarından korumasından ötürü Suriye sahilinin en iyi limanlarından biri olmasına rağmen İskenderun Limanı'nı aktif bir şekilde kullanmak için elverişli olmadığını görmek mümkündür.

---

[109] *DDC,* Henry Guys à Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 277.

[110] Faruk Tabak, "Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim (1550-1850)", *Osmanlı'dan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Yay. Haz. Biray Kolluoğlu, Meltem Toksöz, Çev. Neyyir Berktay, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2015, s. 43-44.

[111] Charles Issawi, *The Fertile Cressent 1800-1914; A Documentary Economic History,* Oxford University Press, New York-Oxford 1988, s. 226. İskenderun, Avrupa'dan getirilen ticaret ürünlerinin Diyarbakır, Musul Halep'e ulaşması için bir depo olarak kullanılmaktadır. Bu limandan yapılan ihracat ürünleri daha ziyade yün, pamuk ipek, kökboyası gibi ticaret ürünleridir.

XIX. yüzyıldan itibaren buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla İskenderun Limanı daha sık uğranan bir liman olmaya başlamış ve gerek yabancı devletlerin girişimiyle gerek Osmanlı hükümeti tarafından iskeleler inşa edilmiştir. Karayolu ve demiryolu gibi limanı art alanına bağlayan altyapı çalışmalarının yapılmaya başlanmasıyla modern liman ihtiyacı hâsıl olmuşsa da Osmanlı döneminde mümkün olmamıştır.

İskenderun Limanı'ından yaklaşık 80 mil daha güneyde bulunan bir diğer liman Lazkiye'dir. Fransızların Doğu Akdeniz ticaretinde uğrak yerlerinden biri olan Lazkiye limanı, Halep'in limanlarından biri olarak hizmet etmekte ve Halep ticaretinde önemli bir güzergâh konumundaydı. Özellikle XIX. yüzyıl oratalarında liman alanının fiziki koşullarına bakıldığında ise alanın yarısının kumla dolu bir vaziyette olması ve girişinin dar olması sebebiyle yüksek tonajlı gemilerin girişine pek uygun olmadığı anlaşılmaktadır. Limandan ihraç edilen asıl ürün tütün olmakla birlikte ipek ve pamuk da ticareti yapılan ürünler arasındaydı[112].

Lazkiye'nin yaklaşık 75 mil güneyinde ve Beyrut'un 50 mil kuzeyinde yer alan Trablusşam, Memlük döneminden Suriye toprakları Osmanlı hâkimiyetine geçinceye dek, yaklaşık XVI. yüzyıl ortalarına kadar, bölgenin işlek olan neredeyse tek limanıydı ve art alanının ürünlerinin ihracı için bir depo görevi görmekteydi. Braudel, Trablusşam Limanı hakkında XVI. yüzyılda Doğu Akdeniz ticaretinin en canlı olduğu dönemde en faal iskele olduğu bilgisini vermektedir. 1511-1534 yıllarında İngiliz limanlarından Doğu Akdeniz'e yünlü kumaş gibi ticaret ürünü getiren gemiler Trablusşam'a - Beyrut'a da - düzenli seferler yapmakta ve dönüşte baharat, ipek, pamuk gibi ürünleri götürmekteydiler[113]. Çünkü burası ticaret limanı olarak işlev gördüğü gibi Hristiyanlar tarafından kutsal topraklara varış güzergâhı

[112] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 226.
[113] Fernand Braudel, *a.g.e*, s. 414-417.

olarak kullanılmak suretiyle dini bir vazifeyi yerine getirmek için de en çok kullanılan limanlardan biriydi[114].

Hollanda tüccarları da 1600'lü yıllarda Trablusşam Limanı'nı kullanmaktaydı. Hatta Fransız konsolosunun Trablusşam Limanı'nda Hollanda ticaretine engel olmaya çalıştığını ve bu limanda bir rekabetin söz konusu olduğunu görmekteyiz. Osmanlı'nın bu konuda tavrı ise Hollanda tüccarının girişimlerinden rahatsızlık duyan Fransa konsolosunun müdahil olmasını engellemek şeklinde olmuştur[115]. Çünkü daha önce Hollanda tüccarları İngiliz veya Fransız bandıralı gemiler vasıtasıyla Akdeniz'de ticaret yapabilmekteydiler. Osmanlı ve Hollanda arasında ticari ilişkilerin artması ve siyasi temasların kurulmasıyla Hollanda tüccarı doğrudan Osmanlı Devleti sınırları içinde ticaret yapmaya başlamışlardır. Fakat Hollanda tüccarının kendilerinden bağımsız ticarete başlamaları Fransız devletini rahatsız etmiş olmalı ki diplomatik yollarla engelleme yoluna gitmişlerdir. Buna karşılık Osmanlı yönetimi Hollanda tüccarının kendi limanlarında alışverişine müsamaha göstermek suretiyle iki ülke arasında doğrudan ticari ilişkilerin kurulması mümkün olmuş[116] ve Hollanda tüccarı Trablusşam Limanı'nda ticari bir varlık da göstermişlerdir. Bununla birlikte özellikle Fransa'nın XVII. yüzyıl boyunca Trablusşam Limanı'nda faal bir ticareti olduğuna dair Osmanlı arşivinden bilgilere ulaşmak mümkün[117], hatta Osmanlı hâkimiyetinde olduğu dönemlerde İngiltere

---

[114] Fernand Braudel, *a.g.e,* s. 171, 380.

[115] *Osmanlı Arşivi (BOA),* A. DVN. DVE. d., No. 26/1, s. 6, Haziran 1636.

[116] Hollandalılar daha önce İngiliz ve Fransız bayrağı altında Osmanlı Devleti sınırları içerisinde ticaret yapabilmekteydiler. Ticari ilişkilerin artması üzerine doğrudan Osmanlı topraklarında ticaret yapmak daha avantajlı olacaktı. Böylece iki ülke arasında 17. asrın ilk çeyreğinde siyasi ilişkileri kurmak suretiyle ticari ilişkiler de gelişti. Hans Theunissen, "Dostluğun Bedeli: 1612-1617 Yılları Arasında Hollanda ile Osmanlı Devleti Arasındaki Resmi İlişkilerin Oluşmasında Hediyelerin Rolü", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,* S. 25, Ankara 2008, s. 51; Zeki Çelikkol-Alexsander de Groot-Ben J. Slot, *Lale ile Başladı: Türkiye ve Hollanda Arasındaki Dört Yüzyıllık İlişkilerin Resimli Tarihçesi,* TTK, Ankara 2000, s. 3, 16.

[117] *BOA,* A. DVN. DVE. d. No. 28/3, s. 39, 24 Nisan 1690; *BOA,* A. DVN. DVE. d., No. 28/3, s. 104, Ekim 1694; *BOA,* A. DVN. DVE. d., No. 28/3, s. 121, 1695.

gemilerinin ve tüccarlarının işlerini görmek üzere konsolos tayin etmek suretiyle bu limanda ticaretlerini XIX. yüzyıl sonlarına kadar sürdürdüğünü görmekteyiz[118].

XIX. yüzyıl ortalarında yaşanan ekonomik gelişmenin sonucu olarak Doğu Akdeniz limanlarının ihracat oranları artmıştır. Yani 1850'li yıllarda Beyrut ve çevre limanlarında genel bir bir değişim söz konusu olduğu gibi bunun etkileri Trablusşam Limanı'nda da hissedilmiştir. Gemilerin güvenli demirleme olanağı bulduğu[119] bu limanda ithalat ve ihracat verileri artış göstermiştir. Özellikle Trablusşam'ın Hama ve Humus gibi önemli tarım havzasına bağlantısının olması önemini arttırmış, hatta Beyrut'ta bulunan Fransız ticaret odası da burada bir şube dahi kurmuştur[120]. Fransız konsolosluğu raporuna göre, 1861 yılında Trablusşam Limanı'nın toplam ithalat değeri 1.914.000 frank olmak üzere en fazla ithalat yapan ülke sırasıyla 1.413.000 frank ile Mısır, 299.000 frank ile Türkiye ve 152.000 frank ile Fransa iken bu limandan en çok ihracat yapan ülke ise 1.530.500 frank ile Fransa olmuştur. Ardından 1.117.000 frank ile Türkiye ve 711.000 frank ile Mısır gelmekteydi[121].

XVI. yüzyıl ortalarına kadar Suriye kıyı şeridinin en önemli limanlarından biri olan Trablusşam bu tarihten, yani Osmanlı yönetiminden itibaren ise yavaş yavaş yerini Sayda'ya bırakmıştır ve buranın limanı Trablusşam'dan daha çok ön plana çıkmaya başlamıştır. Osmanlı yönetimi, bölgede Maanoğlu gibi yerel liderlerin isyanını kontrol altına tutabilmek için fetihten sonra sancak statüsünde olan Sayda'yı 1613 yılında eyalet merkezi haline getirmiştir[122]. Bu sayede Sayda, Osmanlı

---

[118] *BOA*, A. DVN. DVE. d., No. 36/2, s. 33, Ocak 1753; *BOA*, A. DVN. DVE., d., No. 38/4, s. 31, 28 Mayıs 1873.

[119] 1856 tarihli Amerikan konsolosluk raporu verisi için bkz. Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 226.

[120] *DDC*, Lesparda à Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Tome IV, s. 122.

[121] 1858-1860 yılları ihracat verileri için bkz: *DDC* Outrey à Thouvenel, Direction des Consulat et Affaires, No.5, Beyrouth, 15 Nisan 1862, Tome IV, s. 405. Fransa'ya ait Beyrut konsolosluk raporlarında ithalat-ihracat verilerinden bahsederken Osmanlı sanki bu bölgenin egemeni değilmiş gibi burası ile ticaret yapan ülkeleri sıralarken Osmanlı Devleti de dâhil edilerek Türkiye olarak bahsedilmektedir.

[122] Ersin Gülsoy, "Sayda", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, İstanbul 2009, s. 209-210.

döneminde önemli bir ticaret merkezi haline gelen Şam'ın ana limanı ve Güney Suriye'nin ekonomik ve politik merkezi haline gelmiştir.

Evliya Çelebi, Seyahatname'sinde Beyrut'un 25 mil kadar güneyinde bulunan Sayda limanı hakkında ayrıntılı bilgi vererek Müslüman hâkimiyetinden önce liman ve çevresinin, Osmanlı döneminde hâlâ izleri görünen, mamur ve şen bir yer olmasına rağmen kendi ziyareti sırasında harap göründüğünden bahsetmiştir. Buna rağmen limanın iki bin adım uzunluğunda, oldukça büyük olduğundan ve büyük kalyonların ve kadırgaların demirlediğinden bahsetmektedir. Hatta Akdeniz iskelelerinde bakıma muhtaç olmakla birlikte bu kadar büyük bir limanın bulunmadığını söylemektedir[123]. XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren tedricen ekonomik ve idari yönden önemini kaybetmeye ve bölge ticaretinin merkezi Beyrut'a kaymaya başlamasına rağmen Fransız tüccarların hâlâ Sayda'yı tercih ettiğine dair kayıtlar da vardır. Nitekim 1830'larda Marsilya ile yapılan ipek ticareti için hâlâ bu limanın kullanıldığını görmekteyiz[124]. Hatta 1825 yılında bir Fransız konsolos *"Beyrut, Şam'ın limanı olarak görülmesine rağmen birkaç yönde Sayda daha iyi düzeydedir. Bütün mevsimlerde Sayda-Şam yolu Beyrut yolundan daha kullanışlıdır. Sayda Limanı ağzının gemilerin demirleyeceği yer, nakliyenin kolaylığı ve daha az maliyetli olması açısından Beyrut kadar iyi olduğuna inanıyorum*"[125] diyerek XIX. yüzyılın ilk çeyreği boyunca Fransız tüccarların ve konsolosların tercihlerinin Sayda'dan yana olduğunu ve ticaret limanı olarak Sayda'nın kullanılması ile ilgili umutlarını sürdürmeye devam ettiklerini görmekteyiz. Nitekim Şam ve verimli ovalara yol bağlantısı dolayısıyla ticaret devam etmekteydi. Buna rağmen XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kıyı şeridi boyunca deniz ticaretinin önemi artmış olmasına rağmen Sayda Limanı eski konumunu koruyamadı.

---

[123] *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 7-10. Kitaplar*, C. 2, s. 9/199-200.

[124] Sayda'dan Marsilya'ya 1834 tarihi konsolosluk raporuna göre 517.50 frank değerinde 46 balya ipek gönderildiğine dair kayıt mevcuttur. Bkz. *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, , Tome I, s. 303.

[125] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 82; Charles Issawi, *The Fertile Crescent 1800-1914*, s. 160.

1850'li yıllarda ise artık Sayda Limanı hemen hemen kumla doluydu ve küçük bir limana sahipti[126].

Sayda'nın hemen güneyindeki Sur Limanı'nın ticaret geçmişindeki şöhreti eski Sayda kadar ünlü olsa da, 1850'li yıllarda artık 2.000 nüfuslu perişan bir şehir görünümündedir ve limanı kum ile dolduğu için ticaret adına neredeyse hiçbir şey yapılmadığı gözlenmektedir[127]. Hatta XIX. yüzyıl son çeyreğine doğru hâlâ kumla dolu sığ bir liman olduğu için ticaret ve deniz ulaşımı için pek tercih edilmeyen bir liman olduğu[128] ancak 1882 yılında bir rıhtım inşasına başlandığı anlaşılmaktadır[129].

Suriye sahilinde sık kullanılan bir diğer limana baktığımızda, bölgedeki politik koşullardan ötürü XVIII. yüzyıldan itibaren, yani Zahir el-Ömer (öl. 1775) döneminde Sayda'ya rakip olabilecek bir liman olabilecek şekilde Akka Limanı'nın geliştiği görülmektedir. Osmanlı idaresine karşı başkaldıran bir aşiret reisi olarak tanımlanan Zahir el-Ömer, 1746 yılında Akka'yı merkez edindi ve Sur, Beyrut, Sayda, Safed bölgelerinde de nüfuzunu genişletti. Osmanlı kayıtlarında Sayda mukataaları mültezimi olarak kayıtlı olan Zahir el-Ömer, Lübnan ve Suriye sahilindeki pekçok yerleşim yerini denetimi altına almış, Hayfa iskelesinin kontrolünü de sağlamıştır. Zahir el-Ömer'in nüfuzu altındaki bölgelerin liman ve iskelelerinin gümrük gelirlerine el koyması Osmanlı hazinesine zarar vermekteydi. Bu yüzden Osmanlı hükümeti bölgede idari ve mali denetimini sağlamlaştırabilmek için ona karşı mücadele vermiştir[130]. Akka'da ticaretin gelişmesinde yerel bir güç

---

[126] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 226.

[127] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 226.

[128] *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1298/1881, s. 145.

[129] *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1299/1882, s. 297.

[130] Zahir el-Ömer ve Osmanlı'ya karşı isyanı ve Sayda eyaletinde nüfuz alanları hakkında bkz: Feridun Emecen, "Zâhir el-Ömer", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 44, İstanbul 2013, s. 90-91. Osmanlı'ya karşı mücadelesi sonucunda Akka'ya yerleşti ve 1746 yılında bölgeyi nüfuzu altına aldı. Burada, Tyre (Sur), Sayda, Safed bölgelerinde de kontrolü sağlayarak Osmanlı idarecilerinin denetiminden uzak aşiret reisi sıfatıyla mahalli bir idare kurdu. Zahir el Ömer Sayda eyaletinde Osmanlı idarecileriyle mücadele ederken Cebel-i Lübnan'ın Şihabî emirleri 1748 yılında Şam'ın Mısır ve Avrupa ile ticari bağlantısını kendi taraflarına çekmek suretiyle Beyrut'u kendi emirlikleri altına aldılar. Fakat 1773 yılında Zahir el Ömer'in Beyrut'u kuşatmasıyla emirlerin Beyrut üzerindeki kontrolü sona erdi. Osmanlı'nın bu dönemde Rusya ile savaşta bulunmasından

merkezi olarak Zahir el-Ömer'in idaresi önemli rol oynadı. Böylece bu liman kasabasında XVIII. yüzyılda Mısır'daki gibi yerel güçlü bir otorite oluştu ve Akka bu sayede bölgede yüzyılın önemli bir ticaret merkezi olarak işlev gördü[131].

Akka şehrine baktığımız zaman, bir tarım havzası olan Havran ve çevresinin denize çıkış noktası olması hasebiyle mühim bir ticaret merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Yelkenli gemilerin girişine son derece müsait limanı ile ticaret işlemlerini kolaylaştırmaktaydı. Özellikle XVIII. yüzyıl sonlarında Avrupa ticaretine geniş çapta açılan kıyı şeridindeki oldukça aktif liman şehirlerinden biriydi. Hatta daha önce Fransa ile ticari bağları açısından hem idari hem de ekonomik açıdan üst konumda bir liman şehri olan Sayda'nın önüne geçtiği gibi Kudüs ve limanı olarak kullanılan Yafa'yı bile geride bıraktı[132]. Thomas Philipp, Akka şehrini incelediği monografik çalışması *Acre: Rise and Fall of a Palestinian City 1730-1831*'de, Arap coğrafyasının batısında modern Avrupa Dünya ekonomisine bağlanan ilk bölgenin Akka olduğunu iddia etmektedir[133]. Yani Akka'nın Dünya Ekonomi sistemine dâhil olma süreci Zahir el-Ömer döneminde mümkün olduğu kanaati yaygındır. Zahir el-Ömer'in girişimleriyle Akka'nın, sahil şeridinde önemli bir liman olduğu, Doğu Akdeniz kıyılarında denizcilik yapan Malta korsanlarına sığınak temin ettiği, bölgenin gelişimine katkı sunan ipek ve pamuk ticaretini desteklediği ve Avrupalı tüccarlarla bağlantısı olduğu kaydedilmektedir.

---

istifade ile gücünü arttırmaya başladı hatta Osmanlı aleyhine faaliyette bulunarak 1770 yılında Akdeniz'de bulunan Rus donanmasına denetimi altındaki limanları açtı ve ardından Rusların 1772'de Beyrut'u denizden bombardımana tutmasına ve şehri yağmalamasına müsaade etti. Osmanlı-Rus Savaşı'nın sona ermesi ve barış sağlanması sonrasında Zahir el-Ömer, Osmanlı'ya başkaldırısında muvaffak olamamış ve 1775 yılında ölümünün ardından onun nüfuz alanı Akka'ya yerleşen Cezzar Ahmet Paşa'nın denetimine geçmiştir.

[131] Thomas Philipp, Akka'da Osmanlı Devleti'nin bilinçli, anlaşılır bir ekonomik politikası olduğu ve bunun için gayret ettiğine dair bariz bir gösterge olmadığını iddia etmektedir. Ayrıca ona göre Osmanlı bölgeye yatırım yapmak için bir çaba göstermediği gibi, sadece hac kervanlarının yolu istisna, ne ticaretin akışını yönlendirmek için ne de ürünlerin üretimi için bir önlem aldığını belirtmektedir. Bkz. Thomas Philipp, *Acre: Rise and Fall of a Palestinian City 1730-1831*, Columbia University Press, New York 2001, s 13-16.

[132] Amnon Cohen, *Osmanlı Kudüs'ünde Loncalar*, Çev: Nurettin Elhuseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 9.

[133] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 3.

Zahir el-Ömer bir takım girişimleriyle Osmanlı'ya karşı isyanı sonucunda bölgeyi denetimi altına aldı ve faaliyetleri ile Fransızlar arasında da destek buldu. Akka'nın art alanında yönetimini sağlamlaştırdıktan ve Batı Celile üzerinde ticaret alt yapısını kurduktan sonra Akka üzerinde kontrol kurmaya, bölgeyi ticari aktivitelerine entegre etmeye çalıştı. Zahir el-Ömer Fransız tüccarlar ve yerel nüfus arasında doğrudan bir bağlantı olmasını engellemeye kararlıydı. Pamuk ticaretindeki potansiyel kârlardan dolayı Zahir el Ömer ürünün satış ve dağıtımı üzerinde etkili bir tekel kurdu. Kurduğu yeni politik ve ekonomik tekel yapılanmasında ürünlerin ihracatında Fransız tüccarlar onun işbirlikçisi oldular. Uyguladığı hâkim tekel politikası Akka'nın sosyo-ekonomik ve ticari yapısında belirleyici bir rol oynadı. Pamuk ticareti üzerinde denetim kurulmasıyla tekel uygulaması başlamış oldu ve daha sonra özellikle tahıl ve daha sonra susam, zeytinyağı ve sabun gibi diğer ürünlere de genişletilerek politik güç ve ekonomik çıkar birleşmiş oldu[134].

Osmanlı hükümeti, Sayda beylerbeyine tabi olmakla birlikte Zahir el-Ömer'e mültezim olarak Akka, Safed, Nasıra Taberiye ve bütün Celile bölgesinin yetkisini vermişti[135]. Onun kontrolü altında Akka 1760'ların başlarından itibaren bütün Suriye'nin politik ve ekonomik merkezi oldu ve bölgenin Avrupa ile bütün ticareti Akka Limanı yoluyla yapılmaya başlandı. Akka'da ünlü bir tüccar aile olan Catafago ailesinin kayıtları Akka ve Avrupa'nın Akdeniz limanları arasında düzenli ticaret bağlantıları olduğunu ortaya çıkarmaktadır[136]. Akka XIX. yüzyıl başlarına kadar bu hâkim pozisyonunu korudu. Bu döneme kadar Akka Limanı'nın diğer sahil limanlarını geride bırakarak ön plana çıkmasında Zahir el-Ömer'in tekelci politikasıyla ipek ticareti önemli rol oynadı. XVIII. yüzyılda Avrupa ile ticari ilişkilerin gelişmesi sonucunda Suriye sahil şeridinde ticaret çoğunlukla İskenderun veya Trablusşam limanları vasıtasıyla Halep'e ulaşmaktaydı ve buradan İran, Hicaz

---

[134] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 101-102.

[135] Osmanlı kayıtlarında Zahit el-Ömer'in Akka mültezimi olarak belirtildiğine dair bkz: *BOA*, C. ML, 181/7635, 5 Haziran 1764.

[136] Eugene L. Rogan, "Catafago Family and the Commerce of Acre 1816-1825", *National Museum News*, No: 11, İlkbahar 2000, s. 45.

ve daha ötesine bağlanan uzan mesafe ticaretini tedarik etmekteydi[137]. Hicaz ile ticaret önemli bir rol oynamasına rağmen İran'ın XVIII. yüzyılın başlarında politik kaosa sürüklenmesiyle İran'dan Hicaz'a ipek ve tekstil ürünleri ticareti durma noktasına geldi. Fransız ipek endrüstrisinin hammadde tedariki için yeni kaynaklar araması gerekiyordu. Dolayısıyla Akka, yüzyılın ortasında Avrupa ile ticari ilişkilerinde Doğu Akdeniz'de özellikle Fransızların rağbet ettiği önemli bir merkez haline geldi. Avrupa'nın hammadde için artan ticaret talebi doğrudan Akka'yı ve hinterlandı konumunda olan Cebel-i Lübnan ve Celile'yi Marsilya'ya bağladı[138].

Akka'nın ekonomik ve ticari bakımdan yükseliş yaşadığı dönemde, limanın sağlamlığı ve korunaklı yapısıyla sağladığı olanaklarla birlikte, geniş ekonomik politikalar uygulayan mahalli yöneticilerin gayretleri de dikkate değerdir. Akka'nın sahil coğrafyası boyunca ekonomik etkinliği, egemenliği ve toplumun yapısı Yafa, Sayda ve en önemlisi Beyrut gibi diğer liman şehirlerinin kaderi için geniş kapsamlı etkilere sahipti. 1820'li yıllardan sonra Beyrut, Akka'nın ticari üstünlüğü ile mücadele etmeye başladı. Sonuç olarak Suriye'nin 1831 yılında Mısır tarafından işgali ve Akka'nın uzun süren muhasarası onun politik rolü kadar ticari avantajını da sonlandırdı. XVIII. yüzyılda mevcut olan ekonomik ve politik gücünü kaybetmesi, ticari etkinliğinin azalması ve otoriteyi destekleyen sosyal sınıflar ve kurumlardan mahrum olması takip eden yüzyıl başından itibaren Akka'nın Dünya ekonomisinin bir parçası olamamasına sebep oldu. Politik ve ekonomik merkeziliğini kaybetmesi Dünya sistemine uyum sağlayabilen yeni sosyal ve ekonomik bir modeli geliştirmesinde bir engele dönüştü. Beyrut gibi diğer yerler bu süreci kısa bir süre sonra Akka'dan devraldılar[139].

1840'tan sonra Osmanlı merkezi otoritesinin Suriye'de tekrar kurulması ve politik merkez olarak tercih edilmemesinden sonra Akka, ilgisiz bir liman olarak

---

[137] 18. Yüzyıl Doğu Akdeniz ticareti hakkında bkz: M. Sait Türkhan, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014.

[138] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 11.

[139] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 190-191.

kaldı. Hatta Suriye sahilinin limanları hakkında 1856 yılında bir rapor hazırlayan Amerikan konsolosu Akka limanına 30 yıldan beri büyük bir gemi giremediğini, liman havzasının kumla dolu olduğunu ve önemli miktarda yün, pamuk ve tahılın bu limandan küçük gemilerle taşındığını söylemektedir[140]. Thomas Philip de İngiliz birliklerinin Birinci Dünya Savaşı sırasında Suriye'yi işgal etmek için Mısır'dan Akka'ya gelinceye kadar Akka'nın hiçbir önemli rol oynamadığını belirtmektedir[141]. Fakat Fransız konsolosluk raporlarına baktığımızda tarım ürünleri ticaretinin yapıldığına dair kayıtlar vardır. Bu raporlara göre 1859 yılında buğday, tütün, yağ, susam ve pamuk başta olmak üzere ihracat değeri 1.679.465 Frank, 1860 yılında 1.191.255 Frank idi. Yine bu raporlara istinaden deniz trafiğine baktığımızda 1859 yılında 15.748 ton hacminde 945 gemi seyrüsefer yapmıştır. Bu gemilerden 10.848 ton hacminde 904 gemi Türk bandıralı, 1.820 ton hacminde 26 gemi, 2.256 ton hacminde 11 gemi, 824 ton hacminde 4 gemi İngiliz bandıralıydı. 1860 yılında ise toplam 13.768 ton hacminde 728 gemi kaydedilmiştir. Bunlardan 8.288 ton hacmminde 688 gemi Türk, 1.120 ton hacminde 16 gemi Yunan, 4.360 ton hacminde 24 gemi Fransız bandıralıydı[142]. 1860 olayları bütün Suriye sahil bölgesini etkilediği gibi Akka Limanı ticaretinde de önemli ölçüde bir durgunlağa sebep olmuştur.

Akka'dan sadece iki mil güneyde Karmel Dağı eteklerinde bulunan Hayfa limanı Zahir el-Ömer'in hâkimiyetinden önce çok önemli olmayan bir yerdi. Zahir el-Ömer, Akka çevresini ve sahil bölgesinin tahkimatını sağlamlaştırma gayretlerinin bir parçası olarak Hayfa'yı da 1750'lerden itibaren güçlendirdi. Şehrin gelişmesi 1830'lu yıllardan sonra başlamıştır. Akka, Mısır ordusu adına İbrahim Paşa tarafından bombalanınca Avrupalı konsoloslar ve varlıklı tüccarlar Hayfa'ya yerleşmeye başlamışlardı. Hayfa gemilerin demirlemesi için uygun bir yer olarak görülmüş ve Kuzey Filistin ve tahıl havzası olan Havran'ın ana limanı haline gelmiştir. Osmanlı Devleti, Hayfa'yı 1905 yılında Hicaz demiryolunun merkez

---

[140] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 225.

[141] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 18.

[142] *DDC*, Outrey à Thouvenel, Direction des Consulats et Affaires, No. 5, 15 Nisan 1862,Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 407.

istasyonlarından biri yaptığında Beyrut'tan sonra ikinci ana liman olmuştur.[143] Gad Gilbar XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Filistin bölgesinin Dünya ekonomik sistem ile bütünleştiği yönünde yaptığı değerlendirmeye paralel olarak Yafa limanının da aynı şekilde Hayfa limanı gibi sosyal-ekonomik değişme ve gelişmelere sahne olduğunu belirtmektedir. Bu sürecin başlangıcını da Mehmet Ali Paşa güçlerinin bölgeden geri çekilmesinden sonra 1838 Ticaret antlaşmasının Batılı devletlere sağladığı avantajlar sayesinde özellikle İngiltere başta olmak üzere Avrupalı devletlerin ticaret ürünlerinin akınına uğradığı döneme dayandırmaktadır[144].

Amerikan konsolosunun Suriye sahillerindeki limanlar ile ilgili hazırladığı rapora göre Hayfa Limanı 1850'lerde gemiler için oldukça güvenli bir sığınak imkânı sağlamaktaydı. Safed ve Nablus'tan pamuk, Celile ve Eşdraelon alanlarından buğday ve arpa ve çevre bölgelerden yün bu limana getirilmekteydi[145]. Kısa bir tarih aralığı için Hayfa Limanı'nın deniz trafiğine baktığımız zaman şu verileri görmekteyiz:

1858	911 gemi (22.660 ton)
1859	723 gemi (17.070 ton)
1860*	442 gemi (10.134 ton)

Tablo 1: Hayfa Limanı'na giriş-çıkış yapan gemi sayısı

[143] Mehmed Refik-Mehmer Behçet, *Beyrut Vilayeti Cenûb Kısm*ı, C. 1, Vilayet Matbaası, 1333-1335, s. 288; Mahmoud Yazbak, "Nablus versus Haifa, 1870-1914: Administrative Developments and their Impact on Social Stratification", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation Biâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Ed: Thomas Philipp&Birgit Schaebler, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1998, s. 269.

[144] Gad G. Gilbar, "Economic and Social Consequences of the Opening of New Markets: The Case of Nablus, 1870-1914", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation Biâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Ed: Thomas Philipp&Birgit Schaebler, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 199, s. 281-285.

[145] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 225.

* 1858-1860 yılları ihracat verileri için bkz: *DDC*, Outrey à Thouvenel, Direction des consulat et affaires, No. 5, 15 Nisan 1862, Consulat de France à Beyrouth, , Tome IV, s. 406.

1858	1.442.685 Frank
1859	1.297.637 Frank
1860**	479.531 Frank

Tablo 2: Hayfa Limanı ihracat verileri

1850'li yıllarda genel olarak yaşanan ekonomik gelişmenin de etkisiyle Hayfa'da ihracat genişlemeye başlamış olmasına rağmen[146] Lübnan bölgesinde 1860 yılında yaşanan iç karışıklıklar sebebiyle yeniden düşüşe geçtiğini görmekteyiz.

Hayfa limanında 1859 yılında bandırasına göre tespit edilen gemiler şu şekildedir: 10.400 ton hacminde 6.668 gemi Osmanlı, 3.814 ton hacminde 21 gemi Fransız, 1.250 ton hacminde 8 gemi Yunan, 816 ton hacminde 4 gemi İngiliz, 520 ton hacminde 2 gemi İtalyan idi.[147]

Hayfa ve Akka limanlarının 1860 yılı için toplam ihracat değeri 1.670.787 frank, 1861 yılında ise 3.661 frank idi. Her iki limanın 1860 yılı için deniz trafiğine baktığımızda 23.902 ton, 1861 yılında ise toplam giriş-çıkış yapan 117 Avrupalı gemi 37.709 ton hacminde olmak üzere bu limanlara uğradı. Bunlardan 19.795 ton hacminde 49'u Fransız gemisiydi[148]. 1861 yılında 5.560 ton hacminde 38 gemi, 1862 yılında 18.121 ton hacminde 117 gemi Akka limanına uğradı. Hayfa limanına 1861 yılında 4.590 ton hacminde 21 gemi, 1862 yılında 5.905 ton hacminde 39 gemi uğradı. Fransız konsolosluğunun bu verileri rapor etmesindeki sebeplerden biri de hükümetin bölgeye yatırım yapması, yolların bakımı ve liman inşaası için gereken

** 1858-1860 yılları ihracat verileri için bkz: *DDC,* Outrey à Thouvenel, Direction des consulat et affaires, No. 5, 15 Nisan 1862, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 406.

146 *DDC,* Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Tome IV, s. 122.

147 *DDC,* Outrey à Thouvenel, Direction des consulat et Affaires, No. 5, 15 Nisan 1862, Tome IV, s. 406.

148 *DDC,* Outrey à Thouvenel, Direction des consulats et affaires, No. 10, 2 Mayıs 1862, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 408. Ek

ticaret hacminin bölgede mevcut olduğunu göstermekti.[149] Yani ticaret hacminin bölgeye yatırım yapmak için yeterince iyi koşullarda olduğu kanatine varabiliriz.

1850'li yıllardan itibaren Yafa Limanı'nın önem kazanmaya başladığını görmekteyiz. Filistin bölgesinin önemli limanı olan Yafa, bu ülkenin bütün ticaret ününlerinin ihraç noktasıdır[150]. Arpa, buğday, susam tohumu ihracatı yapılan ana ürünler olmakla birlikte tahıl, sabun, mısır, zeytinyağı pamuk ve ipek ise ikincil derecede ihracat ürünü olarak kabul edilmekteydi.[151] İhracat verileri XIX. yüzyılın ortalarında büyük bir artış kaydetmiştir. Bu da orta Viktorya dönemi ekonomik genişlemesiyle bağlantılı olsa gerektir.

1841	1.625.000
1843	1.291.622
1849-1850*	5.934.444
1850-1851**	7.551.250

Tablo 3: Yafa Limanı ihracat verileri (Frank)[152]

Aşağıda verilen tablodan anlaşılacağı üzere Yafa limanında deniz seferleri trafiğinde de ihracattaki artışa paralel bir artışın olduğu görülmektedir.

---

[149] *DDC,* Outrey à Drouyn de Lhuys, No. 25, Beyrouth, 6 Temmuz 1863, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 56. (Ek: A. Auman à M. Outrey, Hayfa, 6 Şubat 1863)

[150] *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851,Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 88. Zeytinyağı, susam tohumu, pamuk tedarik ediliyor. Sabun üretimi yapılıyor. Asıl işlemler tahıl ve yağ bitkileri tohumlarından yapılıyor. Ayrıca moka kahvesi, doğal soda da Kızıl Deniz yoluyla Mekke'den geliyor. Sabun Kıbrıs, Mısır, Suriye sahilleri, Tarsus ve Karaman bölgesine gönderiliyor. İki yıldan beri ise sabun ihracatı gümrük mültezimlerinin keyfi vergi taleplerinden dolayı çok azaldı. Yağ üzerinden şehre girişte %9 oranında çıkışta ise ise okkada 20 para vergi talep ediyorlardı.

[151] *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 89-91.

[*] Haziran 1849'dan Şubat 1850'ye kadar olan tarih aralığını kapsamaktadır.

[**] Haziran 1850'den Şubat 1851'e kaar olan tarih aralığını kapsamaktadır.

[152] *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 90.

1841	364 gemi (6'sı Fransız bandıralı)
1843	371 gemi (8'i Fransız bandıralı)
1849-1850	394 gemi (26'sı fansız bandıralı)
1850-1851	442 gemi (45'i Fransız bandıralı)

Tabl 4: Yafa Limanı'na Uğrayan Gemi Sayısı[153]

1856 yılı raporuna göre Yafa limanı dönemin standartlarına göre bir liman olarak uygun görülmemekteydi. Kıyı boyunca tehlikeli kayalıklar uzandığı için bütün büyük tekneler ve buharlı gemiler kıyıdan neredeyse yarım mil açık denizde demirlemek zorunda kalıyorlardı. Sadece küçük teknelere uygun bir sığınak sunmaktaydı. Şehrin nüfusu hemen hemen 20.000 kişi kadardı. Pamuk, arpa, yün ve meyve gibi çeşitli ürünler çevre bölgelerden bu limana getirilirdi.[154] Ticaret gemileri için uygun olmayan bir liman olmasına rağmen Kudüs'ü ziyaret eden hacıların Yafa limanını kullanmaları sebebiyle sık uğranılan bir yerdir.[155]

XVII. yüzyılın sonlarından itibaren İskenderun, Trablusşam, Beyrut, Sayda, Akka, Sur, Hayfa ve Yafa'yı kapsayan yaklaşık 250 km'lik kıyı şeridi boyunca Akdeniz ticaretinde çarpıcı bir şekilde büyüme göze çarpmaktadır[156]. Bu canlanmada Avrupa'nın, özellikle İngiltere'nin Doğu Akdeniz havzasından tarım ürünü ve hammadde ihtiyaçlarını karşılaması önemli rol oynamıştır. Bölgede Osmanlı otoritesinin tam sağlanamamış olması ve Avrupa piyasasının artan talepleri bölgenin ekonomisini Avrupa'ya bağladı.

---

[153] *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV,, s. 91.

[154] Charles Issawi, *The Fertile Cressent*, s. 225.

[155] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, Tome I, s. 303. Yafa birçok kayıtta hacıların uğrak yeri olarak geçmektedir. Bkz. Fernand Braudel, *a.g.e,* s. 171, 210, 243, 414.

[156] Daniel Panzac, "Commerce et Commerçant des Ports du Liban Sud et de Palestine (1756-1787)", *Revue du Monde Musulman et de la Mediterranée*, Villes au Levant, No: 55-56, 1990, s. 76.

Anadolu'nun güneyinde İskenderun'dan itibaren sahil şeridi boyunca sıralanmış limanların Avrupa ve Suriye ve güneyindeki tarım alanları arasında ticaret ve iletişim ağının genişlemesinde art alanla kıyı şeridi arasında ticari, ekonomik ve demografik olarak kurulan bağlantının önemli derecede etkisi vardı. Yetiştirilen ürünler yeni oluşan piyasaya ihraç edilen tarım ürünlerine dönüştüler. Diğer taraftan ise Avrupa piyasalarına onları bağlayan yeni çekim merkezleri oluştu. Cebel-i Lübnan bölgesinde ipek üretimi ve Suriye bölgesinde tahıl üretimi XVIII. yüzyıldan itibaren Avrupa piyasaları için ticarete yönelik önemli bir ürün oldu. Aynı zamanda limanlar arasındaki ticaret bağlantısını da canlandırdı. Bu dönemde Dimyat'tan Yafa, Akka, Tyre, Sayda, Beyrut, Trablusşam ve Kıbrıs limanlarına bağlanan aktif gemi seferleri başladı. Sahil ticareti bölgede Kuzey-güney sahil ticareti bağlantısından biriydi. Cebel-i Lübnan'dan kereste Yafa ve Beyrut yoluyla Kudüs'e, İpek Beyrut yoluyla Sayda veya Akka'ya ve oradan Marsilya'ya, kereste ve sabun Yafa ve Dimyat yoluyla Mısır'a ihraç edildi. Dimyat'tan pirinç Akka'ya götürülmekteydi[157]. Bu şekilde XVIII. yüzyıl sonundan itibaren birbirine eklemlenen bir ticaret ağı oluşmuş oldu. Zaten yine bu yüzyıl içinde bölgede üç büyük ticaret ağı oluşmuştu. Hint okyanusundan Hicaz yoluyla Şam ve Halep'e geleneksel uluslararası uzun mesafe ticaret bağlantısı, Mısır ile Suriye sahilini birbirine bağlayan yerel ticaret bağlantısı ve Güneydoğu Akdeniz sahilinden tütün, sabun ve kereste ve Mısır'dan tahıl ticareti ve yeni olarak gelişen Akka'dan Fransa'ya ulaşan sahil bölgesi ticareti[158]. Ayrıca ticaret yolları, hac yolu ve askerî yollarla da çakışmaya başladı.

Kıyı boyunca sıralanmış limanların Dünya ekonomi sistemine entegrasyonu aynı dönemde mümkün olmamıştır. Hatta bazıları tamamen sistemin dışında kalırken bazıları ise sisteme dâhil olma evresindeyken diğer limanların rekabetinden dezajantajlı çıkmıştır. Akka Limanı diğer limanların aksine ilk olarak dünya ekonomik sistemin bir parçası olmaya başlamış ve bunda da ipek ihracatı ile yerel

---

[157] Ticaretin sosyal yapısı değişti, yerel güç merkezleri türedi ve bu değişimin etkileriyle Arap eyaletlerinde uzun süre merkezi hükümetin yönetimi altnda kalan geleneksel güç merkezleri 18. Yüzyılda tekrar ortaya çıktı. Mesela Şam'da yerel Al-Azm ailesinin hanedan gücü ve Kahire'de Neo-Memlük'lerin gücünün yükselmesi. Bkz Thomas Philipp, *a.g.e,* s. 3-4, 11.

[158] Thomas Philipp, *a.g.e,* s. 12.

yöneticiler ve tüccarların Avrupa ülkeleriyle kurduğu ilişkiler önemli rol oynamıştır. XIX. yüzyıldan önceki geçmiş yılların deneyimi Akka'nın Suriye sahilinde hâkim liman şehir olarak öneminin arttığını gösterdi. Fakat Akka yüzyıl başlangıcından itibaren bu rolünü kaybetti ve kıyı şeridi boyunca uzanan daha önceki tarihlerde dönem dönem Beyrut'a nazaran çok daha aktif bir ticaret potansiyeline sahip olan Akka, Hayfa, Yafa, Sayda, Sur veya Trablusşam değil de XIX. yüzyılda Beyrut Limanı ani ve büyük bir ekonomik ivme kaydetti.

2. Neden Beyrut Limanı?

Beyrut Limanı'nın diğer çevre limanları geride bırakarak yükselmesinde birçok amil etkili olmuştur. Bu sebeplere geçmeden önce limanın Osmanlı hâkimiyeti döneminde XIX. yüzyıla kadar neden gelişme kaydedemediği konusu üzerinde durmak yerinde olacaktır.

XVII. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz limanları bir durgunluk dönemine girmiştir. Bunun ardındaki sebep Dünya-Ekonomi sisteminin ticaret güzergahındaki eksen kayması olduğu kadar bu coğrafyada yaşanan iklimsel ve ekolojik faktörlerin tesirleridir. Ayrıca Osmanlı ve Fransa arasında yapılan kapitülasyon antlaşmaları ile Doğu Akdeniz'de uygulanan ve tüccarların alış-veriş yapmak için kullanabilecekleri limanları belirleyen *Echelles sistemi* adı verilen bir uygulamanın Beyrut'u dışarda bırakması da bu faktörler içinde yer almaktadır. Bu da Beyrut Limanı'nın etkin kullanılmamasının önemli bir sebebini oluşturmaktadır. Bu etkenlere değindikten sonra Beyrut Limanı'nın gelişim seyrini izlemeye devam edeceğiz.

Dünya sistemindeki dönüşüme baktığımızda, sistemin yeni çekim merkezinin 1560 yılından itibaren Akdeniz'den Baltık ve Kuzey denizine kaymasında Hollanda'nın yükselişi önemli rol oynamaktaydı. Hollanda'nın Dünya ekonomisinde hegomonik güç olarak Güney Avrupa devletlerinin yerini alması küresel ticari meta akış yönünü güneyden kuzeye kaydırmak suretiyle yeniden yapılandırdı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin Ege kıyıları Doğu Akdeniz'deki ticaret yollarının daha büyük kısmına hâkim olmaya başladı. İzmir ve Selanik gibi liman

şehirler ve Balkan coğrafyası, böylece Anadolu'nun güneyi, Suriye güneyi kıyı şeridindeki limanlar ile Halep, Şam gibi ticaret kentlerinin önüne geçtiler[159].

XVII. yüzyılın başından itibaren Baltık çevresi ve Karadeniz, Dünya-Ekonomi'nin ticaret güzergâhı olarak ön plana çıktı ve Akdeniz'in ticaret güzergâhındaki rolü değişti. Yeni sistem Halep'in kuzeyinden İzmir-İstanbul güzergâhı ticaret akışına egemen olmak suretiyle Halep'in güneyinde kalan liman güzergâhlarının aleyhine oldu. Doğu Akdeniz havzasındaki ticaret yollarının kuzeye kayması XIX. yüzyıl başlarında İngiliz hegemonyasının Dünya-Ekonomi Sistemi içinde egemen bir güç ve ekonominin merkezlerinden biri olmasıyla ve Doğu Akdeniz limanlarına yönelmesiyle tersine çevrildi.

Napolyon Savaşları döneminde İngiliz ticaretine engel olmak için uygulanan *Kıta Ablukası* sırasında ve ülkenin tahıl talebini karşılamak için Akdeniz'e yönelmesiyle bölgede ihracata yönelik tarımsal üretim arttı. Buna ek olarak buharlı gemilerin ortaya çıkması ve XIX. yüzyıl ortalarında yaşanan ekonomik gelişme ile Doğu Akdeniz liman kentleri eski faal dönemlerine geri döndüler[160]. Bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda Beyrut Limanı'nın XVI. yüzyıldan itibaren işlek olmamasının ve ticaret hacminin düşük olmasının sebebi anlaşılabilir. Ne zamanki İngiltere, sanayi devrimi sonrası Akdeniz'e yöneldi ve Fransa da devrim sonrası serbest ticaretle birlikte Doğu Akdeniz sahilinde Beyrut Limanı'nı ticari teşebbüsleri için merkez olarak belirledi. Beyrut ve çevre limanlarının önemi artmaya başladı.

Hollanda'nın yükselişiyle bağlantılı ticaret yollarının kuzeye kaymasının sebep olduğu Doğu Akdeniz'in güneyinde bulunan limanların ticari canlılığını kaybetmeye başlamasından başka bu coğrafyada ekonomik gerileyişin bir diğer nedeni aynı dönemlerde Küçük Buzul Çağı'nın[161] ve ona bağlı iklim değişikliği ile

---

[159] Faruk Tabak, *a.g.m*, s. 31-32.

[160] Faruk Tabak, *a.g.m*, s. 38-39.

[161] Güneyi Vural, *Fiziki Özellikleri ve Beşeri Etkileriyle: Küçük Buzul Çağı (1300-1850)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2016; Barbaros Gönenç-Güneyi Vural, "Çevre Tarihi Açısından Küçük Buzul Çağı ve Sosyal Etkileri*", Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi-TÜCAUM Uluslararası Coğrafya*

ekolojik yapının dönüşümü oldu. Aşırı yağış ve kuraklık gibi iklimsel dalgalanmaların Küçük Buzul Çağı'nda döngüsel olarak tekrarlanması Osmanlı ve Akdeniz coğrafyasında siyasal, sosyal ve ekonomik istikrarsızlıkların bir önemli sebebi idi[162]. XIV. yüzyıl başlarında Akdeniz havzasını etkisi altına aldığı kabul edilen Küçük Buzul Çağının yol açtığı ekolojik ve iklimsel değişimin etkileri XVI. yüzyıldan itibaren ortaya çıkmaya başladı. Dönemsel olarak aşırı kuraklıklar ile yağışların artmasından dolayı su baskınları ve bataklık alanların oluşmasıyla kendini gösteriyordu[163]. Bu da tarım alanları ve yerleşim yerlerinin daralmasna sebep olmuştur. Neredeyse bütün Akdeniz havzası iklimsel dalgalanmaların etkisi altındaydı[164]. Suriye sahilindeki limanların da bu iklim değişikliğinden etkilenmemesi mümkün değildi. Bataklık alanların genişlemesi ve su baskınlarının artması Akdeniz havzasınadaki liman şehirlerinin ekolojik yapısının değişmesine ve hatta kullanışsız hale gelmesine yol açmıştır.

Beyrut Limanı'nın Osmanlı hakîmiyeti döneminde XIX. yüzyıla kadar aktif olmamasının en önemli sebeplerinden birini limanın *échelles sistemi*'nin dışında kalması teşkil etmektedir. *"Échelles"* terimi XVI. yüzyılda Fransa'ya verilen kapitülasyonlarda Fransızların ticaret yapabilecekleri Osmanlı kentlerini ifade eden bir kavram olarak kullanılmaktadır. Yani bu terim Fransa ile yapılan ticaret antlaşmalarına bağlı bir Osmanlı liman şehrini ifade etmekteydi. Doğu Akdeniz'de Osmanlı Devleti ve Fransa arasında özel bir ticari sistem yürürlükteydi. Şöyle ki,

---

Sempozyumu (13-14 Ekim 2016), Ed. Ali Özçağlar-Necla Türkoğlu vd., Ankara 2016, s. 10-25. Ayıca Küçük Buzul Çağı hakkında geleneksel tarihe ekolojik bir bakış açısı sunan çalışma için bkz: Sam White, "The Real little Ice Age*", Journal of Interdisciplinary History*, Vol. 44, No. 3, Winter 2014, s. 327-352,

[162] Küçük Buzul Çağı'nın Osmanlı coğrafyasına sosyal, siyasal ve ekonomik etkisi hakkında geniş bilgi için bkz. Sam White, *Osmanlı'da İsyan İklimi; Erken Modern Dönemde Celali İsyanları*, Çev. Nurettin Elhuseyni, Alfa Yay., İstanbul 2013, s.

[163] 19. Yüzyıl ortalarına kadar Filistin, Suriye ve Anadolu'nun güney sahillerinde hâlâ bataklık alanların olduğuna ve bu yüzyılda bataklıkların kurutulup tarıma açılmaya çalışıldığına dair bkz: Haim Gerber, *The Social Origins of Modern Middle East*, Boulder-Colorado 1994, s. 74-87.

[164] Akdeniz havzasında Küçük Buzul Çağından etkilenen alanlar için bkz: Faruk Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: A Geohistorical Approach*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 2008, s. 17.

1535 yılında Osmanlı Devleti tarafından Kanuni Sultan Süleyman döneminde Fransa'ya verilen kapitülasyonlarla *Échelles* sisteminin temel ilkeleri belirlendi ve Fransızlara bahşedilen bu imtiyaz Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'da Fransızlara ticaret yapma hakkı veriyordu. Buna bağlı olarak ticaret yapılan limanların çoğunluğunda "*échelles sistemi*" tarafından düzenlenmiş bir uygulamaya teamül gösterilmekteydi[165]. Yani genel olarak Doğu Akdeniz ve Anadolu'nun sahil şehirleri sabit bir serbest ticaret bölgesi olarak Fransız tüccarlarına ayrıcalık sunan iskeleler olarak hizmet etmekteydi. Beyrut ise Osmanlıların Avrupa ülkelerine verdiği bazı imtiyazları ifade eden kapitülasyonların yaygın olduğu dönemlerde bir ticaret merkezi değildi ve *"échelles sistemi"*ne dâhil edilmediği, belki de daha doğrusu ticaret yapmak için uygun bir yer olarak tercih edilmediği anlaşılmaktadır. XVI. yüzyılda ticaret yolları Akdeniz'den okyanuslara kayınca buna karşı mücadele etmek için Fransa ile bir antlaşma yapıldı ve *échelles sistemi* olarak bilinen sistem ortaya çıktı. Bu sisteme dâhil olan Levant limanlarında tüccar ve konsolsoluk temsilcilerinden oluşan bir Fransız grubu bulunmaktaydı. Osmanlı ve Fransız hükümetlerinin müdahalesinden muaf bir diplomatik ve ticari faaliyet alanının güvencesi de sağlanmıştı. Yani ticaret gerçekte serbest değil, aksine bir takım düzenlemelere tabi iken, bu alan serbest ticaret uygulamalarının mümkün olduğu sınırlı bir bölgeydi. Sadece Fransızlar değil Fransız himayesindeki diğer milletlerin tüccarları da bu limanların ayrıcalığından istifade ettiler[166].

Echelles olarak adlandırılan liman-şehirlere yerleşen Fransız tüccarlar Osmanlı kanunlarına tabii değillerdi. İskenderun, Lazkiye, Trablusşam, Sayda, Akka, Yafa, Ramlah ve Halep şehirleri Fransızların ticaretlerini yürüttükleri ve *échelles sistemi*ne dâhil olan bölgelerdi. Beyrut ise bu sisteme tabi değildi. Osmanlı Devleti

---

[165] Gabriel Efendi Noradounghian, *Recueil d'actes Intenationaux de l'Empire Ottornan 1300-1789*, Tome I, Paris 1897, s. 83-87. 1569 ve 1604 yılında yenilenen kapitülasyonlar için bkz: *Aynı eser,* s. 88-102.

[166] İngilizlere karşı üstünlüklerini korusalar da yine de az sayıdaydılar. 1764 yılında Suriye'de ve Filistin'de 130 Fransız vardı. Bkz: François Charles-Roux*, Les Échelles de Syrie et de Palestine au XVIII^e Siécle*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1928, s. 83.

ile bir antlaşma yapmadan Doğu Akdeniz sahilinde yeni bir limanın yabancı bir devletin ticaretine açılması mümkün değildi[167].

XVII. yüzyılda, hatta daha önce bile Marsilyalı tüccarlar Doğu akdeniz sahil şehirlerinde bu sistem doğrultusunda yabancı ticaret acentesi kurma hakkı temin ettiler. XVIII. yüzyıl sonuna kadar Fransızlar, *Échelles*'in büyük çoğunluğuna yerleşmeye devam ettiler. Art alandan gelen ürünlerin pazarı için ve gemilere yükleme yapılabilecek en uygun görünen yerleri tercih ediyorlardı. Fransızların tercih ettiği ve *Échelles* sistemine tabi olan kuzeyden güneye Suriye sahillerindeki yerleşim yerlerini takip ettiğimizde öncelikle İskenderun'u görmekteyiz. Burası sahilin en derin ve en güvenilir limanıydı. Halep'in limanı olarak işlev görmekteydi. Fransız gemileri nadiren daha güneydeki Lazkiye'ye demirlemekteydiler. Burada genellikle tütün ihracatı yapıyorlardı ve Fransızlara ait hiçbir ticaret odası yoktu. Trablusşam'da ise Fransız ticaret acenteleri vardı. Beyrut ise Échelle sisteminin dışındaydı ve arada bir tek tük Fransız tüccarı uğruyordu. Sayda ise iyi korunaklı olmamasına ve küçük kayalıklarına rağmen Fransızların en sık uğradığı limandı. Sur ise önceleri önem verilen bir yer olmasına rağmen Franszılar için sadece nadiren uğranan bir limandı. Denizciler tarafından takdir edilse de hiçbir tüccarın kalıcı yerleştiği görülmemişti. Birçok Fransız ticaret acentesine ev sahipliği yapan Akka körfezi ise çok korunaklı bir yerdi ve denizin durumu gemilerin şehrin önüne demirlemesine engel oluyordu. Hayfa Fransız tüccarlar için daha korunaklı bir demirleme alanı sağlıyor, Yafa ise Echelles sistemine dâhil olmasına rağmen bu bölgede oldukça yetersiz bir limandı[168].

Beyrut bu sisteme dâhil olmadı ve dâhil edilmesi konusunda bir girişimin olduğuna dair de bir kayda da rastlamadık. Avrupa ile Osmanlı ticaretinin artması söz konusu olmadığı müddetçe sınırlı sayıda échelles sistemine tabi liman bulundurmak mantıklıydı. Osmanlı Devleti açısından altyapı düzenlemeleri ve bakım masraflarından başka, rahatlıkla denetlenebilen birkaç limandan gümrük vergilerini

---

[167] François Charles-Roux, *a.g.e,* s. 83; Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 66-67.
[168] François Charles-Roux, *a.g.e,* s. 5-6.

tahsil etmek daha kolaydı. Osmanlı idarecileri limanların belirli sayıda tutulmasını ve böylece bölgede kaçak ticaretin önüne geçilebileceğini düşünmekteydi. Bu şekilde kaçak ticaret yok edilemese bile azaltılabilirdi. Fransa açısından ise sisteme tabi sınırlı sayıda limanın varlığı sınırlı sayıda konsolos demekti. Bölgede Fransa'yı temsil eden tüccar-konsolosların sayısının az olması yönetim masraflarının da az olması manasına gelmekteydi. Çünkü tüccar-konsolosların yönetiminin masrafı ithalat-ihracat yapılan limanlar çok dağınık bulunmadığı takdirde daha az maliyetli idi. Diğer bir husus, sınırlı sayıda limanların varlığı mali ve idari olarak her iki devlet için de tercih edilen bir husus olmakla birlikte aynı zamanda her iki taraf açısından limanların çok yaygın olmaması, belirli noktalarda mal ve insan giriş çıkışlarının denetim altında tutulmasını sağladığı için veba ve benzeri hastalıkların yayılmasının da önüne geçiyordu. Yani Échelles sistemi XIX. yüzyılda Akdeniz ticareti artıncaya kadar hem Fransa hem de Osmanlı Devleti açısından daha avantajlıydı[169].

Bölgedeki Osmnalı idarecilerinin uygulamaları echelles sisteminin Fransızlar aleyhine işlemesine sebep olmuştur. Echelles sistemi kapsamında 1740 yılına kadar Fransızlar Suriye sahilleri ve bu sahillerin önemli tarımsal üretim art alanı olan Celile'yi dolaşıp ticaret yapmakta serbestlerdi. Tarım ürünlerini ve diğer ticaret ürünlerini üreticiden doğrudan satın alabilmekteydiler. Oysa bu tarihten itibaren Zahir el-Ömer'in kontrolünü yaygınlaştırması ve uyguladığı tekel sistemi ile Fransız ticaretini sahilde çok sınırlı bir alana hapsederek Fransız ticaretine darbe vurmuştur[170]. Zahir el-Ömer'den sonra yerel liderleri denetim altına almak için Osmanlı yönetiminin Beylerbeyi olarak atadığı Cezzar Ahmet Paşa merkeze karşı bir güç olarak ortaya çıkarken Cebel-i Lübnan emirlerinin aleyhine Suriye sahilini kontrolü altında birleştirerek Trablusşam, Sayda, Akka ve Beyrut'ta otoritesini güçlendirdi. Yabancı tüccara karşı uygulanan tekeli daha da ileri götürülerek aynen devam ettirdi.

---

[169] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 67.
[170] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 114.

Doğu Akdeniz'de ticaretin Cezzar Ahmet Paşa'nın kontrolünde tekelleştirilmesi ve ardından Fransa'da yüzyıl sonlarına doğru devrimin yaşanması Fransız tüccarının Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerinin kesintiye uğramasına sebep oldu. Yüzyıllardır ticari imtiyazları sayesinde Doğu Akdeniz'de güçlü bir mevkiye sahip olmalarına rağmen artık Suriye sahilinde neredeyse Fransız tüccar kalmamıştı. Nadiren Fransız gemiler Suriye sahiline uğramaktaydı[171].

Devrim Fransa'sına karşı Avrupa'da kuşkulu bir tavır oluştuğu gibi Doğu Akdeniz sahilinde de devrime karşı tepki hemen hissedildi. Bunun üzerine Napolyon'un Suriye'ye sefer düzenlemesi, Cezzar Ahmet Paşa'yı misilleme yapmak için Sayda ve Akka'dan Fransız tüccarını sınır dışı etmek, yani échelles sistemini tek taraflı tanımayarak Fransız tüccarlara verilen imtiyazı iptal etmek suretiyle harekete geçirdi[172]. Bu durum ise ticaret hacminde bir düşüş demekti aynı zamanda. Dolayısıyla serbest ticaretin lehine sadece sistem dâhilindeki limanların tüccar ve konsolosluk sâkinleri arasında güç ve yetkilerin tekrar dağıtımı hakkında düzenlemelerin yapılması ve *échelles sistemi*nin yürürlükten kaldırılması devrim Fransa'sının gündemine alındı[173]. Fransız ulusal meclisi yeni rejime muhalif ve eski düzen kalıntısı birçok uygulamayı yürürlükten kaldırma niyetiyle 6 Eylül 1792 yılında Échelles sisteminin bütün birimlerini ilga etti. Bu sistem üzerine önemli bir çalışması bulunan Charles-Roux bu süreci değerlendirirken Suriye ve sahillerinde Fransa açısından anarşi ve belirsizliğe sebep olduğunu belirtmiştir[174]. Fransa'da bir ihtilalin gerçekleşmesi, Ahmet Cezzar Paşa'nın *"Échelles sistem*i"nin uygulanmasına izin vermemesi suretiyle Fransa'nın sistemin dışına itilmesi ve Fransız Ulusal Meclisi tarafından sistemin yürürlükten kaldırılması Doğu Akdeniz'de Fransız ticaretinin kesintiye uğramasına ve ticari ayrıcalığını kaybetmesiyle sonuçlandı.

---

[171] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 124.

[172] Jean-Pierre Farganel, "Les échelles du Levant dans la Tourmente des Conflits Méditerranéens au XVIIIe siècle: La Défense des Intérêts Français au fil du Temps", *Cahiers de la Méditerranée; Crises, Conflits et Guerres en Méditerranée (Tome 1),* No. 70, 2005, s. 80; Chantel el-Hayek, *The Last levantine City: Beirut 1830-1930*, Massachusetts Institute of Technology, Unpublished Thesis, Boston 2015, s. 36-37.

[173] Eyup Özveren, *a.g.t*, s. 68; François Charles-Roux, *a.g.e*, s. 149.

[174] François Charles-Roux, *a.g.e*, s. 149, 162-163.

Échelles sistemi Marsilya ticaret odasının denetimi altındaydı. Dolayısıyla ona da darbe vurulmuş oldu. Doğu Akdeniz ticaretini tekelinde bulunduran Marsilya Limanı, Fransa'nın en büyük ticaret limanlarından biriydi ve yaptığı ticaretten çok kazançlı çıkmıştı. Marsilya ticaret odasının konsolosları atama ve ücretlerini karşılama yetkisi vardı. Échelles sistemi kaldırılınca Marsilya Ticaret Odasının Doğu Akdeniz ticaret tekeline de son verilmiş oldu. Bununla birlikte İngiliz Levant Kumpanyasına baktığımızda benzer uygulamalara sahip olduğunu görmekteyiz. Doğu Akdeniz sahillerinde Fransız tüccarlarına nazaran İngiliz tüccarları daha az faaldi. Fakat Halep civarında İngiliz tüccarları daha çok yoğunlaşmıştı ve Halep'te Levant kumpanyası koruması altında ticaret ve konsolosluk temsilciliği Marsilya ticaret odasının Doğu Akdeniz limanlarındaki uygulamalarına benzer düzenlemelere sahipti.[175] Levant Kumpanyası yaklaşık aynı dönemlerde Fransız çağdaşları gibi serbest ticaret savunucularının taarruzu altındaydı. Bu durum Dünya ekonomisinin değişen şartlarının meydana getirdiği ticari uygulamaların dönüşümünün bir tezahürüydü. Nitekim 1825 yılında Levant kumpanyası da ilga edildi[176]. Böylece serbest ticaretin önünü kapatan engeller ortadan kaldırılmış oldu.

Hem Échelles sistemi hem de Levant Kumpanyası'nın ilga edilmesi bu örgütlenmeler sayesinde Doğu Akdeniz ticaret tekelini ellerinde bulunduran İngiliz ve Fransız tüccarlar aleyhine bir girişimdi ve çağın serbest ticaret anlayışının bir tezahürüydü. Fakat échelles sisteminin kaldırılmasının ardından diğer bütün Fransız limanlarına ve tüccarlarına Doğu Akdeniz ticareti açılmış oldu[177].

Beyrut Limanı'nın Osmanlı döneminde atıl kalmasının sebepleri olarak sunduğumuz ve Doğu akdeniz kıyısındaki limanları da büyük ölçüde olumsuz etkileyen amillerin tesiri XIX. yüzyılda artık ortadan kalkmış oldu. Yani Küçük Buzul Çağı sona ermeye başladı, Dünya ekonomi sisteminde Hollanda'nın yerini

---

[175] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 68-69.

[176] Levant Kumpanyası hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz: Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu-Batı Yayınları, Ankara 2013.

[177] Fransız Limanlarının serbest ticaretten istifade ile teşebbüslerde bulunmalarına rağmen Fransa'nın Doğu Akdeniz ticaretinde Marsilya başat liman olarak kaldı. Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 68

İngiltere'nin almasıyla Hollanda'nın kontrolünde daha kuzeyde olan ticaret güzergâhı İngiltere'nin Doğu Akdeniz'e yönelmesiyle güneye kaydı. Böylece bölgedeki limanların ticaret hacmi arttı. 1789 ihtilali evresinde kısa bir dönem boşluktan sonra Fransa da eskisi gibi Doğu Akdeniz sahillerine geri döndü ve 1806'da Fransa tekrar Sayda ve Akka'ya diplomatik temsilci gönderdi. Fakat Doğu Akdeniz'de şartları değişmiş buldular. Artık Fransızların yerini Grek ve Maltalı tüccar gemileri almış oldu[178]. Napolyon savaşları dolayısıyla Akdeniz'de meydana gelen ticari boşluğu Grek tüccarlar doldurmuşlardı.

Bu süreç Beyrut Limanı'nın cazibe merkezi olmaya başlamasının ilk adımı olarak değerlendirilebilir. Çünkü Fransızlar Beyrut Limanını bölge ile ticaretlerini kolaylaştıracak bir basamak olarak gördüler. Beyrut vasıtasıyla Fransa, bölgeye tekrar giriş elde etmek için bir geçit oluşturmuş oldu.[179] Yani Beyrut Limanı'nda yaşanan dönüşüm Fransız emperyal politikasının bir tecellisi olarak gelişti.

Beyrut, Suriye sahilindeki diğer limanları geride bırakarak yükselişe geçti ve XIX. yüzyıl başlangıcında 6.000-7.000 nüfusa sahip olan Beyrut, Avrupalılar tarafından Suriye'nin en sık uğranan limanı ve Avrupalı tüccarların antreposu haline gelerek Akka, Trablusşam ve Sayda'yı ticari önem bakımından geçti. Hatta bu limanların yerini almaya başladı[180]. XVIII. yüzyılın hemen sonlarında ve XIX. yüzyılın ilk on yılına kadar Akka, Suriye sahilinde hâkim liman şehir olarak daha avantajlı bir pozisyondaydı. Bu da onun politik ve idari olarak merkez konumundan kaynaklanmaktaydı. Buna rağmen Akka Limanı, Dünya ekonomi sisteminin yörüngesine girme aşamasındayken bunun gerçekleşmesi mümkün olmadı ve yerini Beyrut'a kaptırdı.

---

[178] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 124.

[179] Chantel el-Hayek, *a.g.t*, s. 33.

[180] Dominique Chevallier, *La Société du Mont Liban à L'Époque de la Révolution Industrielle en Europe*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1971, s. 185. Akka'nın ticari, ekonomik ve idari merkez olarak gerileyişindeki sebep, Cezzar Ahmet Paşa'nın bu bölgede uygulamış olduğu tekel sistemi kadar, bu dönemlerde bölgede yaşanan büyük bir depremin etkisidir. Bkz: Eugene L. Rogan, *a.g.m*, s. 49.

Aslında yukarıda belirtmiş olduğumuz argümanlar; yani Echelles sisteminin yürürlükten kaldırılması, Küçük Buzul Çağı'nın sona ermeye başlaması, Dünya ekonomi sisteminde ticaret güzergâhlarının değişmesi gibi amiller, Akka gibi sisteme eklemlenme evresinde olan bir limanın değil de Beyrut'un cazibe merkezi olmaya başlamasının ardında yatan sebebi tam olarak açıklamaz. Bunun doğrudan sebebinin yerel ekonomik faktörler olduğunu söyleyebiliriz. Yani tekel sisteminin uygulanması. Cezzar Ahmet Paşa'nın tekelci uygulamaları ve kanunlara aykırı alınan vergiler Akka, Sayda ve Trablusşam'da İngiliz ve Fransız kurumlarının zarar görmesine sebep oldu ve bu da zengin tüccarları Beyrut'ta ticaret yapmaya zorladı. Oysa Beyrut'ta tüccarlar için bu tarz sınırlamalara başvurulmamaktaydı. Hatta Suriye ile ticaret yapan yabancı tüccarlar, Sayda ve Trablusşam'dan Beyrut'a göç etmeleri için Paşa'nın tekelci uygulamalarını ve bölgedeki otokratik nüfuzunu tehdit olarak gören Emir Beşir II[181] tarafından teşvik edildiler. Emir'in itinalı davranması, Sayda ve diğer sahil şehirleri ve köylerdeki karışıklıktan şehri koruması, yollarını ve art alanını koruması sayesinde Beyrut, kervan trafiği ve Şam ticareti için iyi bir güzergâh noktası haline geldi. Dolayısıyla tüccarlar Beyrut'a hareket ettiler ve burada işlerini kesintisiz yürütebildiler[182]. Bu durum Beyrut'u zengin tüccarlara açmış oldu. Yani Beyrut yabancı ticaretin teşviki için en uygun yer haline gelerek İngiltere ve Fransa arasında bir rekabet alanına dönüşmüş oldu.

---

[181] 1697 yılında Maanoğlu hanedenlığının idaresinin sona ermesi üzerine Maanoğulları üyeleri yerine bölgeye Emir olarak Şihabiler adıyla anılan ailenin bir üyesi olan Beşir atandı ve Şihabiler devri diye adlandırılan yeni bir dönem başladı. Şihabiler XVIII. yüzyılın başından itibaren otoritelerini güçlendirdilerse de yüzyılın sonuna doğru Cezzar Ahmet Paşa'nın Osmanlı yönetimi tarafından Sayda Valiliğine getirilmesi ve bölgeyi kontrolü altına almasıyla durum değişti. Beşir II'yi (1788-1840) emir olarak atasa da Cezzar Ahmet Paşa'nın otoriter tavırları dolayısıyla bu devirde Şihabiler güçlü bir nüfuza sahip olamamışlardır. Bölgede yaşanan Dürzi ve Maruniler arasındaki mezhepsel gerilimler 1842 yılında emirlik döneminin sonunu getirdi ve çifte kaymakamlık adı verilen yeni bir dönem başlamış oldu. Bkz: Ş. Tufan Buzpınar, "Lübnan", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 27, İstanbul 2003, s. 250. Beşir II hakkında ayrıca bkz: Adel Ismail, *Le Liban: Histoire d'un Peuple*, s. 116-127.

[182] Dominique Chevallier, *a.g.e*, s. 185; Adel Ismail, *Le Liban: Histoire d'un Peuple*, s. 126; Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 25.

28 Ocak 1802 tarihinde Marsilya Ticaret Odası tarafından Fransa hükümetine gönderilen bir yazıda "Sayda'ya tabi olan Akka, Sur, Şam, Yafa ve Ramlah'ın toplam ithalatı 1.500.000, ihracatı ise 1.900.000 Frank'tır. Fransızlar Sayda'da 10'a yakın "*ticaret odası*"na sahiplerdir. Fakat bölgede yaşanan dönüşüme bakıldığında Beyrut limanı, Sayda ve Akka'nın toplamı kadar bir gelişme gösterdi[183]. Beyrut'ta kendini göstermeye başlayan ticari gelişme karşısında Fransız konsolos ve tüccarlar sessiz kalmamışlar ve Beyrut'un Doğu Akdeniz sahlinde ticaret ve diplomasi merkezi olması için girişimlerde bulunmuşlardır.

1811'de Beyrut'un ticaretinin günden güne arttığı kanaatinde olan[184] ve 1813 sonlarında Beyrut'u ziyaret eden Akka'da bulunan Fransız konsolos Pillavoine şehrin canlılığından etkilenerek bir rapor hazırladı. Fransız hükümetine hazırladığı raporunda Beyrut'un varlığının deniz aşırı ticaret, ipek üretimi ve Suriye hinterlandı ile bağlantılı sayısız kervandan oluştuğunu bildirdi[185]. Pillavoine, Beyrut'u *"une République de négociants qui ont leur force et leur loix"(kendi kanunları ve gücü olan bir tüccar cumhuriyeti)* olarak tanımlamakta hatalı değildi[186]. Yani Beyrut'ta tüccarlar, kendilerinden yasadışı vergi talep eden bir idareciye veya tekel uygulamalarına dair herhangi bir işleme maruz kalmamakta, bu durum da yabancı tüccarların serbest ticaret yapmaları için elverişli bir ortam sunmaktaydı.

Beyrut Limanı'nın diğer *échelles sistemi* limanlarını geride bırakmaya başladığını Sayda'da bulunan Fransız konsolosunun 1819'da yazdığı raporda da görmek mümkündür. Sayda konsolosu raporunda Beyrut'un, Sayda ve Akka'yı bir liman olarak gölgede bıraktığını ve Şam tüccarları ticaretlerini Fransa ile bu limanda yürütmeye meylettiklerinden bahsetmektedir. Dolayısıyla ona göre Beyrut'a bir konsolos atamak makul olabilirdi. Özellikle İngilizlerin Malta yoluyla ticaret

---

[183] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Tome I, , Beyrouth, s. 276.

[184] Philip Mansel, *Levant: Splendour and Catostraphe on the Mediterranean*, Yale University Press, New Haven 2011, s. 92.

[185] Thomas Philipp, *a.g.e,* s. 129.

[186] Philip Mansel, *a.g.e,* s. 93.

ürünlerini Beyrut'a getirmeleriyle Şam'ın ithalat ticareti yeni gelişen Beyrut limanına kaymaya başladı[187].

Akka'da, idarecilerin tekel kontrolü sebebiyle serbest ticareti mümkün kılacak ne bir Arap tüccar ne de yabancı tüccar bulunmaktaydı. Pillavoine, Beyrut'u ziyaretinden sonra Fransız konsolusluk ofisinin Akka'dan dönemin koşullarına göre artık revaçta olan serbest ticaret için elverişli bir alan sunan Beyrut'a transferini önerdi[188]. Bu raporlara istinaden Napolyon savaşlarının sona ermesinden sonra Akdeniz ticaretinin yeniden canlanmasını sağlamak için Beyrut'ta Fransız konsolosluk temsilciliği 1821 yılında kuruldu[189]. Fransız konsolosluk yönetim temsilciliğinin burada kurulması Beyrut'un diğer limanlar üzerinde elde ettiği ekonomik gücün de artmasına sebep oldu. 1808, 1810, 1824-1838 yıllarında Beyrut'ta Fransız hükümetini temsilen konsolos olarak görev yapan Henry Guys Fransız hükümetinin Beyrut'a yatırımlarını önemsemiş ve sık sık hükümetini Beyrut'a ilgi göstermesi hususunda telkin edecek şekilde raporlar hazırlamıştır[190].

---

[187] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 81.

[188] Thomas Philipp, *a.g.e,* s. 130.

[189] 1821 yılında Sayda Beyrut ve Akka iskelelerine gelen Fransa tüccarının işlerrini görmek üzere konsolos tayin edildiğine dair bkz: *BOA,* A. DVN. DVE. D, No.. 31/6, s. 178, Ekim 1821. Ayrıca bkz. *BOA,* A. DVN. DVE. d., No. 31/6, s. 256, Ağustos 1829; Chantel el-Hayek, *a.g.t,* s. 25.

[190] *DDC,* Henry Guys au Comte Sébastiani, Affaires Commerciales, No. 33, 31 Décembre 1830, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 228. Henry Guys şehre ekonomik gelişme ve refahın 1824-1838 yıllarında geldiğine inanmaktadır. Fransız hükümetinin Beyrut'a yatırım yapmasını telkin edecek şekilde bir rapor hazırlamıştır. 31 Aralık 1830 yılına ait raporunda Marsilya'dan Beyrut'a yapılan ticarette yıl içinde bir azalma gözlendiğini, limanın 1.516 tonluk 10 gemisinden Ağustos yılı itibariyle 994 tonluk 7 geminin kaldığını diğerlerinin geri döndüğünü rapor etmiştir.



Şekil 4: William Henry Bartlett'in Gravürlerinde Beyrut Limanı[191]

Beyrut Limanı'nda faaliyet yürüten tüccarları ve konsolosluk görevlilerini kapsayan bir hana sahip olmanın gerekliliği hissedilmeye başlayınca Beyrut'un konsolos vekili olarak atanan ve her fırsatta Beyrut Limanı'nın önemine değinen Henry Guys, Beyrut'un bir transit limanından daha ziyade önemli olmaya başladığını ve bölgede Fransız ticaretinin artmış olduğunu ileri sürerek burada bir konsolosluk kurulmasının yararlı olacağının savunucularından biri olmuştur. Ona göre Fransız kurumları Beyrut'ta diğer şehirlerden daha güvende olacaktır[192]. Nitekim Henry Guys'un yakındığı gibi Osmanlı idaresi süresince Sayda, Trablusşam ve diğer çevre limanlarda ticaret yapan yabancı tüccarların bölgedeki Osmanlı idarecilerinin suistimallerinden daha önceki devirlerde de sürekli yakındıklarını görmekteyiz[193]. Otoritenin çeşitli baskılarından korunmak için Cebel-i Lübnan ve çevresinden yerli

---

[191] *Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours,* Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 343; Hussein I. El-Mudarris-Oliver Salman, *Romantic Travel Through Bartlett's Engravings from Europe to the Middle East*, Ray Publishing and Science, Halep 2007, s. 128.

[192] *DDC*, Henry Guys à Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Tome I, s. 275-276.

[193] *BOA*, A. DVN. DVE. d., No. 26/1, s. 38, Tarih 1644; *BOA*, A. DVN. DVE. d., No. 26/1, s. 107, Tarih 1661; *BOA*, A. DVN. DVE. d. No. 26/1, s. 65, Tarih 1653; *BOA*, A. DVN. DVE. d., No. 36/2, s. 32, Tarih 1752.

ve yabancı tüccarlar Beyrut'a gelmeyi ve ticaretlerini burada yapmayı tercih ettiler. Beyrut'un iskelesinde tüccarlar diğer limanlara göre daha ucuza gemileri yükleyebiliyorlar veya iç bölgelere sevkiyat yapabiliyorlardı. Gümrüğün kendileri için avantajları diğer liman gümrüklerine göre daha elverişli görünüyordu[194].

1830 yılına gelince artık Beyrut ticaretinin ve deniz trafiğinin yoğunlaştığını konsolosluk kayıtlarından da net bir şekilde görmek mümkündür. Beyrut ile Marsilya, Trieste ve Livourne tüccarlarının bir ticari alışveriş oluşturduğu görülmektedir. Hatta Akdeniz'in Arapları veya Yahudileri Suriye ürünlerini Trieste, Livourne ve daha ziyade Marsilya'ya yöneltmeye başlamışlardır. Bu sayede Avrupa'nın çeşitli yerleri ile Beyrut Limanı arasındaki ilişkinin canlanması için bağlantının güçlenmesi sağlanmış oldu. Hatta yüzyılın ilk çeyreği tamamlanınca Trieste'den 4 Avusturya gemisinin ve ayrıca Liverpool'den de İngiltere'ye ait bir geminin bu sahilde bulunması Beyrut'un ticareti için bir yenilik olarak görülmüştür[195].

Beyrut Limanı artık yabancı milletler için bir cazibe merkezi haline gelmeye başlamışsa da aktif bir liman haline gelmesinde öncelikle Mehmet Ali Paşa'nın bölgeyi işgal etmesi ve Beyrut'u hem yönetim hem ticaret merkezi olarak ön plana çıkarması önemli bir evre olmuştur. Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut limanının gelişimine ve limanı Dünya sistemine dâhil etmesinde oynadığı role değindikten sonra bu süreçte önemli bir adım olan 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması üzerinde durulacaktır.

3. Beyrut'ta Yeni Bir Güç: Mehmet Ali Paşa

Kuzey Afrika'da Osmanlı Devleti'nin önemli bir ticaret ve idare merkezi olan Mısır'ın Fransızlar tarafından işgalinden sonra Bâbıâli tarafından Kavalalı Mehmet Ali Paşa 1805 tarihinde Mısır valiliğine getirilmişti. Halkın desteğini de

---

[194] *DDC,* Henry Guys à Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 277, 279.

[195] *DDC,* Henry Guys au Comte Sébastiani, Affaires Commerciales, No. 33, 31 Décembre 1830, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 230.

elde eden Paşa, kısa bir sürede Mısır'da nüfuzunu genişletmiş ve gerek iktisadi gerek idari bir takım geniş kapsamlı düzenlemeler yapmıştı. Bu yenilikler modernleşme girişimleri için Mehmet Ali Paşa açısından öncelikli vasıtalardı. Avrupa ile gerek ticari ve gerek politik ilişkilerini geliştirmiş ve askeri alanda yaptığı yenilikler ile Fransız modelini örnek alarak Avrupai tarzda modern bir ordu oluşturmuş, kurduğu ordu ise gücünün Sudan'a, Arap yarımadasına ve 1831'de Suriye'ye yayılmasını sağlamıştır.

Bir Osmanlı paşası olan Mısır Valisi Mehmet Ali'nin reformlarının başarısı kısa sürede İstanbul'da yankı bulmuş, özellikle ordu alanında yaptığı yenilikler Osmanlı merkez yönetiminin Mora'da başlayan Rum isyanında Mehmet Ali Paşa'dan yardım istemesine sebep olmuştu. 1825 yılında modern ordusuyla Paşa, Mora isyanını bastırmış ve isyan karşısındaki başarısına ve ordusunun kayıplarına mukabil olmak üzere Bâbıâli'den Suriye bölgesinin kendisine verilmesini istemişse de bu talebi reddedilmiştir. Buna rağmen Suriye'ye yönelik tasavvurlarından vazgeçmemiştir. Mısır'da giriştiği reform programları ve sanayileşme hamlesi gereği ihtiyaç duyduğu hammadde kaynaklarını temin etmek için Suriye bölgesine hâkim olmayı planlayan Mehmet Ali Paşa, bölgeye sahip olmak suretiyle ülkesine kereste, kömür ve insan gücü temin etmiş olacaktı. Bu yüzden Suriye topraklarında gözü olan Mehmet Ali Paşa, 1831 yılında oğlu İbrahim Paşa komutasında bir orduyu göndererek kısa sürede Beyrut, Trablusşam, Sur ve diğer şehirleri de işgal ederek Suriye'yi denetimi altına almayı başardı. Hatta İbrahim Paşa babasının istediği alandan daha fazlasını elde etmiş oldu. Babasının istekleri Akka, Sayda ve Şam eyaletleri ile sınırlı iken İbrahim Paşa ise bütün Suriye'ye hâkim olmuştu[196].

Mehmet Ali Paşa esasında Suriye'nin güney bölgelerini kendi hâkimiyet alanının bir parçası olarak görmekteydi. Hatta Osmanlı idaresine karşı giriştiği mücadelesinde bölgenin yerel lideri Emir Beşir'in desteğini dahi almıştı. Bu da

---

[196] Muhammed H. Kutluoğlu, *a.g.e,* s. 75. Mehmet Ali Paşa yönetiminin Suriye topraklarında kurduğu idari düzen hakkında ayrıca bkz: Yitzhak Hofman, "The Administration of Syria and Palestine Under Egyptian Rule (1831-1840)", *Studies on Palestine During the Ottoman Period,* Ed. Moshe Ma'oz, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem 1975, s. 311-333.

Mehmet Ali Paşa'nın Sultan II. Mahmud'a karşı Suriye'deki mücadelesini kolaylaştıracak bir adım oluşturmuştu[197].

Kendisine tabi bir valisinin isyanı karşısında Sultan Mahmud üzerlerine bir ordu göndermek suretiyle harekete geçmiş, fakat Osmanlı ordusunun İskenderun civarında Belen'de mağlup olması üzerine Mısır kuvvetleri daha kuzeye, Kütahya'ya kadar ilerleyerek payıtaht için bir tehdit oluşturmuştu[198]. Bu başarıları üzerine Sultan Mahmud, Mısır kuvvetlerinin galibiyetini tanımak zorunda kalmış ve Mısır kuvvetlerinin işgal ettiği bölgeleri, İbrahim Paşa'nın denetimine kuzeyde Adana'ya kadar bırakmaya razı olmuştu. Böylece Aralık 1831 yılından itibaren Sur, Sayda, Beyrut ve Trablusşam Mısır kuvvetlerinin yönetimi altına girmiştir. Böylece İbrahim Paşa, babası Mehmet Ali Paşa adına Suriye bölgesine hâkim olduğu gibi vergi gelirlerini toplama hakkına sahip olmak suretiyle Adana bölgesi muhasssıllığını da elde etmiştir[199].

Mısır güçlerinin Suriye topraklarındaki başarısında yerel unsurların desteği önemli rol oynamıştı. Nitekim Suriye'de yerel liderlerle yaptığı işbirliği sayesinde kolaylıkla egemenliğini sağlamış ve 1832-40 yılları arasındaki idaresi döneminde Beşir II'nin de desteği ile nüfuzunu güçlendirmişti. Daha önce belirtildiği üzere Emir Beşir II, Osmanlı yönetimine karşı Mehmet Ali Paşa kuvvetlerine asker ve cephane desteği dahi sağlamıştı[200]. Bu şekilde Suriye'nin limanları Mehmet Ali Paşa'nın kontrolüne geçmiş ve Suriye'de 1840 yılına kadar sürecek hükümranlığı başlamıştır. Ancak 1840 yılında Emir Beşir II'in varisi Beşir Kassim'in Mehmet Ali Paşa'ya

---

[197] Letitia W. Ufford, *The Pasha: How Mehmet Ali Defied the West 1839-1841*, McFarland&Company, Jefferson 2007, s. 36.

[198] Muhammed H. Kutluoğlu, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 25, İstanbul 2002, s. 63.

[199] Bâbıâli, 14 Nisan 1833 tarihinde bir tevcihat yayınladı. Buna göre Mısır, Halep, Şam Trablusşam, Akka ve Girit valiliği ile Beyrut, Safed, Kudüs ve Nablus'u Mehmet Ali Paşa'ya, Etiyopya, Cidde ve Mekke valiliğini İbrahim Paşa'ya verdi. 3 Mayıs 1833 tarihinde de Sultan Mahmud, İbrahim Paşa'yı Adana muhasssıllığına atadı ve bölgenin vergi gelirlerini toplama hakkı verdi. Bkz. Muhammed H. Kutluoğlu, *a.g.e*, s.101-103.

[200] Jihane Sfeir-Khayat, "Beyrouth au milieu du XIX^{e} Siècle: Naissance d'un Centre", *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain, Beyrut 1997, s. 44.

karşı Osmanlı, İngiliz ve Avusturya'dan oluşan ittifak güçleri safında yer alması ve bu ittifak kuvvetleri tarafından Beyrut'un bombalanması sonucunda Mısır güçleri Tarsus, Adana, Urfa, kilis Antakya İskenderun, Trablusşam, Lazkiye, Sayda, Beyrut, Yafa, Halep ve işgal ettiği diğer bölgelerden çekilmek zorunda kalmıştır[201].

Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa Suriye'de yönetimi ele aldığında işgalden önce var olan düzeni devam ettirerek bir takım idari yeniliklerden kaçınmış ve Beyrut, Sayda, Sur ve Yafa mütesellimlerinin görevlerinde kalmasına izin vermişti[202]. Kısa bir süre sonra ise Şam, Trablusşam, Adana ve Tarsus, Sayda ve Filistin olmak üzere idari kısımlara ayrılarak oluşturulan Suriye'ye Mısır'dan genel bir vali atanarak bir eyalet statüsü verildi. Bununla birlikte Sayda ve Tarsus arasındaki sahil şeridi ve Bekaa'nın doğusuna doğru bir alanın durumu değişmeyip yıllık 1500 kese vergi karşılığı iltizam olarak sınırlı bir yetki ile Emir Beşir'in idaresi altında bırakılmıştı[203]. Nitekim Beyrut'un ekonomik ve ticari bir merkez olarak ön plana çıkmasında Beşir II'nin politikası önemli bir rol oynamıştı. İşgal sürecinde de Sayda ve diğer sahil şehirlerinin karmaşasından Beyrut'u koruyan Beşir II'nin sayesinde şehir oldukça güvenli kalabildi. Hatta tüccarlar daha rahat iş yapabilecekleri Beyrut'a hareket etmişlerdi[204].

Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne isyan ederek 1831 yılında bütün Suriye'yi oğlu İbrahim Paşa komutasında işgal etmesi Avrupa politik ve ekonomik nüfuzunun bölgede yayılmasının da başlangıcı olmuştur. Çünkü bölgeyi hâkimiyeti altına alan İbrahim Paşa, bölgede yaptığı askeri, idari ve mali düzenlemelerle birlikte, Avrupa devletlerinin desteğini sağlamak amacıyla fethettiği bölgede yaşayan gayr-i müslim halka karşı yapılan ayrımcılığı ortadan kaldırmış ve müslim – gayr-i müslim eşitliğini sağlamaya yönelik girişimlerde bulunmuştu. Konsoloslukların açılmasına müsaade ederek Avrupa'nın politik ve ekonomik nüfuzunun yönetimi

---

[201] Muhammed H. Kutluoğlu, *a.g.e,* s. 167-169.
[202] Muhammed H. Kutluoğlu, *a.g.e,* s. 67.
[203] Yitzhak Hofman, *a.g.m,* s. 314, 316.
[204] Leila Tarazi Fawaz, *Merchants and Migrants in Nineteenth Century Beirut*, Harward University Press, Cambridge-Massachusetts-London 1983, s. 26.

altındaki bölgelerde yayılmasına zemin hazırlamıştır[205]. Yaptığı altyapı çalışmalarıyla ve yolların güvenliğini sağlayarak ve Şam ve daha doğudan gelen ticaret ürünlerinin Akdeniz'e çıkış noktası haline geldi. Bu sayede ticaret ve sanayi canlanmaya başlamış ve beyrut'un [206]. Nitekim Sayda ve Akka şehirlerindeki politik ve ticari gerileyişin tüccarın ve ticaret acentalarının Beyrut'a yerleşmesine sebep olması ve ticaretin gözle görülür bir artış kaydetmesi Beyrut'u, Mısır ve Avrupa'nın Suriye ile yaptığı ticarette ana liman haline getirmiştir[207]. Bu süreç de bölgenin Avrupa ile entegrasyon sürecini hızlandırmıştı. Osmanlı coğrafyasını Avrupa politik ve ekonomik yörüngesine dâhil etmiş, Avrupalı güçlerin etki alanlarını bu bölgelerde genişletebildikleri bir yönetim anlayışının başlangıcı olmuştur. Bundan sonra aktedilen ticaret antlaşmaları, verilen imtiyazlar ve yabancı devletlere tanınan ayrıcalıklarla süreç hızlanmış ve Osmanlı'nın Suriye kıyıları gibi iç bölgeleri dahi Avrupa ticaretine açılmıştır.

Avrupa ülkelerinin hammadde taleplerinin artması, mamül madde pazarı için Suriye bölgesine yönelmeleri ve Beyrut ve çevresinde Avrupa ilgisinin artması neticesinde, Mehmet Ali Paşa Şam, Kudüs gibi şehirlerde yabancı devletlerin diplomatik düzeyde temsilci bulundurmalarına ve konsolosluk kurmalarına müsaade etmiştir. Nitekim Beyrut'ta Mısır egemenliği başladıktan sonra idari ve ticari merkez konumuna gelen şehrin bir diplomasi merkezine dönüştüğü görülmektedir. Mehmet Ali Paşa bütün bölgeyi ele geçirdiğinde idari merkezini Beyrut'a taşıması ve burayı bir eyalet merkezi olarak tercih etmesi üzerine Avrupa konsolosları buraya yerleşmeye başlamışlardı. Bölgede mevcut olan konsolosluk merkezleri Beyrut'a taşınmaya başladığı gibi yeni ve ilk defa konsolosluk açan devletler de bulunmaktaydı. Şehre taşınan konsolokluklardan ilki İngiliz ve Fransız konsoloslukları olmuştur. Daha önce de belirttiğimiz gibi Beyrut'ta Fransız konsolosluk temsilciliği 1821 yılında kurulmuş ve Henry Guys konsolos vekili

---

[205] Sebahattin Samur, *İbrahim Paşa Yönetimi Altında Suriye*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 1995, s. 64-65.

[206] Letitia W. Ufford, *a.g.e*, s. 36.

[207] Engin Deniz Akarlı, *The Long Peace: Ottoman Lebanon 1861-1920*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California 1995, s. 23-24.

olarak görevlendirilmişti. 1837 yılında da Akka'da bulunan Fransız konsolosluğu resmi olarak Beyrut'a taşınmıştı[208]. Amerika 1832 yılından itibaren Beyrut'ta konsolosluk düzeyinde vekil ile temsil ediliyorken 1836 yılında konsolosluk açılmıştı. 1840 yılına gelindiğinde Fransa, İngiltere, Rusya ve Avusturya devletlerinin burada genel konsolosluğa sahip olmasıyla Avrupa konsoloslarının sayısı Beyrut'ta gittikçe artmış ve kısa bir süre içerisinde de Prusya, Sardunya, Toskana, İspanya, Napoli, Hollanda ve Yunanistan da konsolosluk açmışlardır[209].

Mısır'da bir dizi reform programına girişmiş olan Mehmet Ali Paşa'nın benzer düzenlemeleri Suriye'de de gerçekleştirmeye teşebbüs ettiği görülmektedir. Buna göre öncelikli olarak Mehmet Ali Paşa güçlü ordu ile desteklenen bir yönetimle Suriye'yi denetimi altına aldıktan sonra önemli şehirlerde oluşturmuş olduğu Meclis-i Şura vasıtasıyla idari kontrolü sağlamış oldu[210]. Suriye coğrafyası ele alındığında bu meclisler Osmanlı'nın Tanzimat dönemi yerel meclislerinin de ilk örneğini oluşturmaktadır[211]. Yönetim organı olarak atadığı 12 kişilik meclis şehrin ileri gelen yerel elitleri, dini liderler ve tüccarlardan oluşmaktaydı (25 Ocak 1834). Böylece yerel idari sorunlarına çözüm arayan Hristiyanlar ve Müslümanlar tarihte ilk defa bir kurul içinde eşit sayıda yer almış oldular. Meclis vasıtasıyla tüccarların da şehrin gelişmesi ve yönetimine katkı sağlamasına olanak tanınmış, yerli ve yabancı tüccarlar limanın altyapı olanaklarının geliştirilmesi konusunda saflarını birleştirmişlerdir. Bu sivil meclis Mısırlı memurlar ile birlikte liman ticaretinin daha aktif hale getirilmesi için kamu sağlık hizmetlerinin geliştirilmesi, yeni caddelerin açılması, yeni idari birimlerin oluşturulması ve liman alanının genişletilmesi gibi altyapıyı geliştirmeye yönelik yeniliklere öncelik vermiştir[212].

---

[208] Samir Kassir, *Beirut,* California University Press, Berkeley-Los Angeles-California 2010, s. 107; Chantel el-Hayek, *a.g.t,* s. 38.

[209] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 25.

[210] Yitzhak Hofman, *a.g.m*, s. 330-332.

[211] Sato Tsugitaka, "The Local Councils as the Origin of the Parliamentary System in the Ottoman Empire", *Development in Parliamentarism in the Modern Islamic World*, Ed. Sato Tsugitaka Tokyo 2009, s. 179.

[212] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 214.

Mehmet Ali Paşa bölgeyi egemenliği altına aldıktan sonra Mısır'da yaptığı gibi bir sanayileşme hamlesi başlatmış ve bölgeye yatırım yapmaya girişmişti. Nitekim bu yatırımlarının bir parçası olmak üzere İskenderiye'den 30'a yakın Avrupalı işçi, makineler ve araç gereçler taşıyan bir gemiyi pamuk ipliği, şapka ve kumaş fabrikası kurmak için Beyrut kıyısına göndermiştir[213]. Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut ve Suriye topraklarını 'sömürgesi' olarak gördüğü söylenilebilir. Zaten Suriye topraklarını kendi coğrafyasının bir uzantısı ve doğal egemenlik alanı olarak kabul ediyordu. Bu yüzden hayli Avrupalı işçi, kaliteli araçlar ve makineler ile Cebel-i Lübnan'ın kömür ve demir madenlerini sömürmek için Beyrut'a gelmesi[214] ülkesindeki sanayileşme hamlesi için bu toprakların doğal kaynaklarından, kereste ve madenlerinden istifade etmek niyetiyleydi. Bu doğrultuda Mehmet Ali Paşa güçlerinin Beyrut'a hâkim olmasından sonra Beyrut'u da İskenderiye gibi Suriye'de modernleşme girişimlerinin odağına koymuştur. Özveren'in de ifade ettiği gibi Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut'a hâkim olmasından sonra İskenderiye Kahire için neyse, Şam için de Beyrut aynı oldu. Her iki şehir de Mısır yönetiminin Avrupa ile iletişim kanallarını açık tutması hasebiyle Avrupa'da meydana gelen gelişmelerden etkilenen ve bundan kazanç sağlayan kentler olmuşlardı[215].

Mehmet Ali Paşa döneminde İskenderiye ticareti canlanarak Avrupa ticaretinde önemli bir yer edinmişti. Paşa, ülkenin limanlarını Avrupa gemilerinin ticaretine açmış ve ticaretin hızlı bir şekilde gelişmesine olanak tanımıştı. Ayrıca bir karantina alanı tesis ederek yolcuların ve ticari yüklerin sıhhî denetimini sağlamış,[216] birçok yeni liman tesisi, antrepo vs. yapılar inşa ederek gemilerin emniyetini

---

[213] *DDC,* Henry Guys au Comte de Rigny, Direction Commerciale, No. 82, 18 Şubat 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 367. Mısır hükümeti'nin daha önce Sayda'da bir fabrika kuracağına dair rivayetler hakkında bkz: *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Tome I, s. 280.

[214] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 51, 29 Avril 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 314.

[215] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 85.

[216] Shane Elizabeth Minkin, *In life as in Death: The Port, Foreign Charities, Hospitals and Cemeteries in Alexandria, Egypt, 1865–1914,* New York University Departments of History and Middle Eastern and Islamic Studies, Unpublished PhD Thesis, New York 2009, s. 81-82.

sağlamak suretiyle İskenderiye'yi tüccarlar için kullanışlı bir liman haline dönüştürmeye çalışmıştı[217]. Beyrut'un idari bir merkez yapılmasından sonra İskenderiye ile aynı kaderi paylaştığı söylenilebilir. Ticaret yollarının kervan güzergâhından limanlara kayması ve yabancı ticaretin artması her iki şehrin büyümesine katkı sunmakla birlikte İskenderiye Beyrut'a nazaran bir avantaja da sahipti. Sadece ticari bir liman değil, aynı zamanda donanma tersanesini de bünyesinde barındıran bir limandı. Bu yüzden Mehmet Ali Paşa'nın İskenderiye için gerçekleştirdiği modernleşme atılımları, altyapı çalışmaları ve askeri yenilikleri Beyrut'a nazaran İskenderiye'nin Mehmet Ali Paşa döneminde daha çok gelişmesine katkı sağlayan bir unsur olmuştur[218]. Buna karşılık Mısır idaresinin yatırımlarla Beyrut'u Suriye'nin İskenderiye'si yerine koyduğu söylenilebilir. Ayrıca yapılan yatırımlar Beyrut'un ilerleyen döneminde Avrupa ticareti için önemli bir liman olarak öne çıkmasında mihenk noktası oluşturmuştur.

Mısır yönetiminin Beyrut ve çevresinde uyguladığı yönetim biçimiyle Beyrut'ta idari yapı bölgesel feodaliteden Akdeniz ekonomisinin canlanmasını sağlayan bir liman-şehre dönüştü. Bölgede Osmanlı idaresini askıya alan yeni yönetim Şam'ın limanı olarak da Beyrut'u ön plana çıkardı. Bu hamle ile Suriye coğrafyasının Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik hâkimiyet alanından bağlantısının kesildiği bir süreç başlamış oldu. Mısır egemenliği döneminde Suriye, Osmanlı ekonomik nüfuz alanından ayrılarak Sultanın yetkisi alanındaki ticaret güzergâhlarına uğramaksızın ticari faaliyetlerini yürütebilecek duruma gelmişti[219]. Mısır güçlerinin bölgeden uzaklaştırıldığı dönemden itibaren de Avrupa güçlerinin gerek politik gerekse iktisadi müdahalesi bölgede kendini hissettirmiştir. Bunun dışında Mehmet Ali Paşa egemenliği döneminde elitler ve tüccarlardan oluşan halkın katılımının sağlandığı şehir meclisi ve yapılan diğer altyapısal yenilikler süregiden bir evreyi, yani Suriye'nin Avrupa etki alanına dâhil olmasının yanında, hinterlandın

---

[217] Recep Kürekli, *Mısır İskenderiyesi'nin Sosyo-Ekonomik Yapısı 1882-1914*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2015, s. 337.

[218] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 85.

[219] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 85.

ekonomik denetimini ve politik kontrolün sağlanmasını da hızlandırmıştır. Bu gelişmelerin etkisiyle Beshara Doumani Suriye'nin Avrupa politik ve ekonomik yörüngesine girme sürecinin Mehmet Ali Paşa ile başladığını öne sürmektedir[220]. Aynı şekilde Philip Mansel de modern Beyrut'un kurucusu olarak Mehmet Ali Paşa'yı göstermektedir[221]. Birçok araştırmacının da ifade ettiği gibi Beyrut'ta Mehmet Ali Paşa yönetiminin başlaması ile Dünya-Ekonomi Sistemi'ne entegrasyonun süreci başlamış olup bu süreç yüzyılın ikinci yarısında Beyrut Limanı ile hinterlandı arasında şose yol, demiryolu ve modern liman tesisleri inşası sayesinde ticaretin daha da kolaylaşması ve hızlanmasıyla devam etmesi neticesinde, artık Beyrut Limanı uluslararası ekonomi ve ticaret sisteminin bir parçası haline gelmeye başlamış oldu.

Mısır yönetiminin 1832 tarihinde Beyrut'u hâkimiyet altına alması bu şehrin modernleşmesinin başlangıcı olarak kabul edilmekle birlikte limanının kaderindeki dönüm noktası da yine aynı döneme denk gelmektedir. Beyrut, Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa kontrolünde Mısır idaresine geçtikten sonra ilk olarak yapılan yatırımlardan biri de limanın genişletilmesi çalışmalarına başlanmasıydı. Zaten Napolyon savaşlarının ardından (1803-1815) Avrupa'da barışın yeniden tesisi ile Suriye sahillerinde uluslararası ticaret yeniden canlanmıştı. Bundan istifade ile İbrahim Paşa güneyde Gazze, kuzeyde Adana'ya kadar olan bölgede kıyı boyunca kamu güvenliğini sağlamış ve sahil ticaretinin geliştirilmesine çaba göstermişti. Beyrut Limanı'nın kervan ticaretinin önemli bir merkezi olan Şam'ın ana limanı haline getirilmesinde[222] esas faktör, İbrahim Paşa'nın limanı ıslah ettirmesi, bir karantinahane ve ticaret ürünleri için yeni bir depo inşa edilmesini emretmesidir. Bu gelişmeler İngiliz ve Fransız temsilcilerin dikkatini çekmiş ve daha çok yabancı

---

[220] Beshara Doumani, *Rediscovering Palestine: Merchants and Peasant in Jabal Nablus, 1700-1900*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles-London 1995, s. 45.

[221] Philip Mansel, *a.g.e*, s. 91.

[222] J. Lewis Farley, *Two Years in Syria*, 1858, s. 27.

ticaretin Beyrut'a yönelmesini sağlamıştır[223]. Hatta Fransa hükümeti, Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da kurmuş olduğu yönetim tarzını Suriye'de de uygulamaya girişmesini heyecanla takip ederek ülkesinin ticari menfaatlerinin korunması kaygısını taşıyan dönemin Beyrut Konsolosu Henry Guys'tan Fransa tüccarının menfaatleri açısından bölgenin ticari geleceğini nasıl etkileyeceğini incelemesini istemiştir[224].

XIX. yüzyıl Avrupa nüfuzunun iktisadi ve politik manada Suriye kıyı bölgelerinde hızlı bir şekilde yayıldığı dönem olmakla birlikte Mısır yönetiminin bölgede hüküm sürdüğü yılların bu tesirin kolaylaşmasını sağlayan dönem olarak kabul edilmesi hatalı sayılmayacaktır. Aynı şekilde, Osmanlı'nın son yüzyılı boyunca Filistin bölgesinde yaşanan dönüşümü inceleyen Alexander Schölch, Avrupa nüfuzunun bölgeye girişini Mehmet Ali Paşa döneminde yapılan girişimlere atfetmekte ve Mısır güçlerinin Suriye bölgesinden çıkarılmasına rağmen bölgede yeniden tesis edilen Osmanlı egemenliğinin Mehmet Ali Paşa politikalarını aynen devam ettirmesinden dolayı Avrupa etkisinin artarak devam ettiğinden bahsetmektedir. Zaten Osmanlı Sultanı, Mısır ordusunu Suriye'den çıkarmak için İngiltere başta olmak üzere Batılı devletlerin desteğini almak zorunda kalmıştı[225]. Hanssen'e göre de Osmanlı yönetimi 1840 yılında Mısır güçlerini Suriye'den ve Beyrut'tan çıkardıktan sonra sembolik bir kontrol sağlamıştır[226]. Nitekim Osmanlı Devleti'nin İngiltere'nin öncülüğünde ittifak güçleriyle Mehmet Ali Paşa kuvvetlerini Suriye'den çıkarması böyle bir sonucu kaçınılmaz kılmaktaydı. Bu işbirliği ile başlayan süreç bölgenin idari yönetiminde bütün politik kararlara yabancı

---

[223] *The National Archives (TNA),* FO 78/264, 16 Kasım 1835'den alıntılayan Charles Issawi, "British Trade and the Rise of Beirut (1830-1860)", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 8, No. 1, January 1977, s. 93-94.

[224] *DDC,* Duc de Broglie à Henry Guys, Dép. 35, 31 Mayıs 1835, Paris, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 378.

[225] Filistin bölgesinde Avrupa nüfuzunun başlaması ve 19. yüzyıl boyunca yaşanan dönüşüm hakkında Bkz: Alexander Schölch, *Palestine in the Late Ottoman Period: Studies in Political, Social and Economic Development*, Washington 1993, s. 49.

[226] Jens Hanssen, " 'Your Beirut is on My Desk' Ottomanizing Beirut under Sultan II. Abdülhamid", *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Munich-London-New York 1998, s. 46.

güçlerin katılımını olanaklı kılmıştı. Mehmet Ali Paşa'nın kuvvetlerinin tahliyesinden sonra 1842 yılında iki kaymakamlı bir idare sisteminin oluşturulması da Avrupalı devletlerin araya girmesiyle gerçekleştirilmişti. Maruniler doğrudan Fransa'nın desteğine sahiplerdi ve temsilcileri de Mehmet Ali Paşa yönetimi ve Beşir II'nin yönetimi altında sahip oldukları ayrıcalıkları kaybetmeyi istemiyorlardı.[227] Dürziler de İngiltere'nin desteğini görmekteydiler. Her iki grubun 1840 yılından sonraki bütün politik müzakerelerde Avrupalı devletler nezdinde üzerinde durdukları husus kendilerine taltif edilmiş olan geleneksel ayrıcalıklarının devamlılığının sağlanmasıydı. Dolayısıyla yerli unsurlar karşılıklı beklentiler doğrultusunda Avrupalı güçlerin politik müdahalelerinin aracısı oldu.

Şehrin gelişmesinde özellikle Mehmet Ali Paşa egemenliğinin sürdüğü 1832-1840 yılları arası dönemde, limanın aktif kullanılmasında ticarette görülen canlanmanın önemli bir rolü olmuştur. Nitekim bölge kaynaklarına ülkesi için ihtiyaç duyan Mehmet Ali Paşa, Beyrut ve Mısır arasında gerçekleştirdiği ithalat ve ihracat ticareti ile bu sürece ivme kazandırmıştır. Bunun dışında limanın uluslararası ticarette aktif olarak kullanılmasının da önünü açtığı anlaşılmaktadır. Zira Mısır yönetimi tarafından gayri müslim unsurlara verilen güvenceler, karantina merkezi olarak Beyrut'un seçilmesi, Şam başta olmak üzere iç bölge şehirlerinin Beyrut üzerinden Avrupa ile ticaretlerinin yükselişe geçmesini sağlamış ve Beyrut bir ticaret merkezi ve antrepo haline gelmiştir. 1830'larda genişletilerek inşa edilen iskele[228] gemi seferlerini oldukça kolaylaştırmış ve ticaret hacminin artmasına katkı sağlamıştır. İstatistiki verilere bakıldığında 1835 yılında limana 130 gemi giriş yapmış, 1838'de bu sayı 680'e ulaşmıştı. Bu süreçte birçok Avrupalı tüccar da şehre yerleşmişti. Hatta 1839 yılında kurulan 69 firmanın yarısı yabancılar tarafından kurulmuştu[229]. Mehmet Ali Paşa idaresinin Beyrut'ta varlığından ve yaptığı ticari düzenlemelerden Fransız konsolosu Henry Guys'ın kendi tüccarı ve hükümeti adına

---

[227] Caesar E. Farah, *The Politics of Interventionism in Ottoman Lebanon, 1830-1861,* New York 2000, s. XX.

[228] Samar Abbas, *a.g.t,* s. 5.

[229] Philips Mansel, *a.g.e,* s. 94.

memnun olduğunu hükümetine göndermiş olduğu rapordan takip edebilmekteyiz. Beyrut'ta bulunan Fransız konsolosu Henry Guys'ın hükümetine sunduğu rapora göre, *"bu bölgedeki gümrükler ve tarifeler gibi ticari sorunlar Osmanlı'nın diğer bölgelerinde de görülmektedir. Fakat Mısır yönetimi burada sonuçları bir iki yıla görülebilecek düzenlemeler yapmıştır"*. Bununla birlikte Henry Guys'ın raporlarından Avrupalı tüccarların burada iyi koşullarda bulunduğu kanaatine sahip olduğunu da anlamaktayız[230].

Bununla birlikte her ne kadar Avrupalı tüccarın Beyrut ve çevresine ilgisi artsa da bilhassa Suriye bölgesinde Mehmet Ali Paşa'nın yabancı ticaretini koruyucu ve destekleyici bir tavır içinde olmadığı daha ziyade kendi ekonomik menfaatlerine uygun davrandığını anlaşılmakradır[231]. Nitekim yabancı ticareti kısıtlayıcı tekel uygulaması bunlardan biridir. Yabancı konsolosların ve tüccarın Mehmet Ali Paşa idaresinden memnun olduğuna dair izlenimler daha ziyade bölgede bulunan ve askerî bir vazife ile görevlendirilen Fransız asıllı Süleyman Paşa'nın kendi görev ve sorumluluklarının üstünde Avrupa konsolsoları ile iyi ilişkiler kurarak yerel yetkililerle arabulucu bir rol oynamasından kaynaklanmış olması muhtemeldir. Özellikle Süleyman Paşa'nın tavırları yabancıların ve konsolosların memnuniyetine sebep olduğu, hatta yabancı tüccarları koruyucu bir tavır takınmış olduğu anlaşılmaktadır[232].

Mehmet Ali Paşa döneminde Beyrut Limanı'nın artık Doğu Akdeniz'de Suriye sahilinin en önemli uğrak yerlerinden biri haline gelmiş olduğunu da Fransız konsolosluk raporlarından doğrulamak mümkündür. Henry Guys hazırladığı raporda

---

[230] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 312.

[231] Mehmet Ali Paşa'nın Suriye bölgesinde fabrika kurma girişimleri sırasında Fransız konsolosu bu hususta Fransız ticareti ile ortak hiçbir şeyin olamayacağını, çünkü Mehmet Ali Paşa'nın başkaları için çalışmayacağını belirtmiştir. Bkz: *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Tome I, s. 280.

[232] Mısır ordusunda görevlendirilen Süleyman Paşa, aslında bir Fransız subayı olup ihtida etmiştir ve Mısır ordusunu Fransız usulüne göre düzenlemiştir. Ordudaki en yüksek rütbeli subaydı ve Mısır kuvvetlerinin yanında Suriye'nin işgalinde önemli rol oynamıştır. Bkz: Yitzhak Hofman, *a.g.m*, s. 321; M. Sabry, *a.g.e*, s. 383-384.

"Beyrut Doğu Akdeniz'in en önemli iskelelerinden biridir" ifadesini kullanmıştır[233]. Limanın artan önemine binaen hem İngiltere'nin hem de Fransa'nın ve diğer Avrupa devletlerinin bölge ile yakından ilgilenmeye başladıklarına dair yorumlar kayıtlarda sık görülmektedir. Bununla birlikte Mehmet Ali Paşa idaresinin Beyrut'ta varlığının özellikle ikinci yarısından itibaren Avrupa konsolosları ve Mısır yönetimi arasında gerginlikler ve anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştı. Bilhassa Suriye genel valisi ile yabancı ülke konsolosları arasında devamlı bir gerginliğin söz konusu olduğu görülmektedir[234]. Bunun nedeni de Mısır yönetiminin uyguladığı gümrük tarifelerinin yüksek olması ve bu konuda suistimallerin yaşanmasıydı. Mısır yönetiminin bölgede kurmaya çalıştığı düzen Suriye'nin ticari faaliyetleri için önem taşımasına rağmen kısa bir süre sonra yerel yetkililer uluslararası antlaşmalara saygı duymaksızın ve milletlerarası ilkelere riayet etmeksizin vergi uygulamaya başladıkları anlaşılmaktadır[235]. Diğer önemli bir sebep de Mehmet Ali Paşa'nın uyguladığı tekel sistemiydi. İhraç ürünlerine uyguladığı tekel, başta İngiltere olmak üzere Avrupa tüccarının hoşnutsuzluğuna ve ticari faaliyetlerinin sekteye uğramasına sebep olmuştur. Bu yüzden Beyrut Limanı ve çevresinde Mehmet Ali Paşa'nın varlığı başta İngiltere olmak üzere bölgede ticaret yapmak isteyen Avrupa ülkelerinin tepkisine sebep olmuştur. Hatta bu konuda Mehmet Ali Paşa güçlerinin bölgeden çıkarılması için Osmanlı yönetiminden yardım istemişlerdir[236].

---

[233] *DDC,* Henry Guys au Comte de Rigny, Direction Commerciale, No. 82, 18 Şubat 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 367. Henry Guys, Beyrut'u Mısır yönetimi için iyi bir insan kaynağına sahip yer olarak görmektedir. Bkz: *Aynı yer*

[234] M. Sabry, *L'Empire Égyptien Sous Mohamed Ali et La Question d'Orient (1811-1849),* Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1930, s. 385-386.

[235] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 100, 20 Temmuz 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 385; *TNA*, FO, 195/127, No. 15, 20 Ağustos 1836, *TNA*, FO, 195/127, 12 Ekim 1836.

[236] İngiltere'nin Mehmet Ali Paşa'nın Suriye'de uyguladığı vergi tarifeleri ve tekel konusundaki şikâyetleri bkz: *BOA*, HAT, 677/33021, 6 Nisan 1837; *TNA*, FO, 195/127, No. 15, 20 Ağustos 1836, *TNA*, FO, 195/127, 12 Ekim 1836. Ayrıca Mehmet Ali Paşa'nın hâkim olduğu bölgelerde uyguladığı tekelinin Sicilyateyn ticaretini sekteye uğrattığı hakkında bkz: *BOA*, HAT, 1186/46757, 31 Mart 1837; *BOA*, HAT, 1184/46723, 6 Nisan 1837.

Suriye bölgesinde Mısır yönetimine karşı yabancı tüccar dışında yerel halk düzeyinde de uygulanan politikalardan dolayı muhalefet oluşmuştu. Beyrut ticaretini tekele alma dışında bilhassa Mısır yönetiminin aşırı vergi talepleri, zorla askere alma gibi uygulamaları ve buna karşılık özellikle Hristiyanları askerlik gibi sorumluluklardan muaf tutması ve silahlanmalarına müsaade etmesi özellikle Müslüman yerli halkın tepkisine sebep olmuştur[237]. Neticede bu tür memnuniyetsizlikler yönetime karşı isyanların başlamasını beraberinde getirmişti[238]. Dolayısıyla yönetime karşı oluşan tepkiler Mısır güçlerini Suriye'den çıkarmak isteyen Osmanlı Devleti'nin işini kolaylaştırmış oldu. Neticede Osmanlı Devleti'nin işbirliği yaptığı İngiltere[239], Rusya, Prusya ve Avusturya'nın desteğiyle Mısır güçleri 1841 yılında bölgeden çekilmek zorunda kalmış ve Beyrut'ta Mısır yönetimi resmi olarak sona ermiştir. Osmanlılar bölgede kontrolü tekrar ele alınca bölgenin idari yapısını yeniden organize etmişlerdi. Otoriteyi yeniden sağlayan Osmanlılar bu süreçte bölgede yaşanan kargaşadan ötürü idari yapısında bir değişiklik yaparak yüzyıllardır uygulanan usül yerine bölgeyi doğrudan doğruya merkezden tayin edilecek bir valinin idaresine bırakarak özerkliğine son vermiş ve biri Maruni biri Dürzi olmak üzere iki kaymakamlı bir idare sitemi benimsemiştir[240]. Beyrut'ta Mısır yönetimi 1841 yılında sona ermesine rağmen 1830'ların başında İbrahim Paşa tarafından yerleştirilen şehir yönetim mirasının XIX. yüzyıl sonuna kadar devam ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim 1868 yılında ilk defa belediye kurulduğunda ilk reisi İbrahim Paşa tarafından Beyrut'ta görevlendirilmiş bir memurun oğlu olan Nami Bey olmuş ve Mısır kökenli belediye reislerinin atanması da en son 1893 yılına kadar sürmüştür[241].

---

[237] Sebahattin Samur, *a.g.e,* 50-82.

[238] *TNA*, FO, 195/171, No. 10, 29 Mayıs-1 Haziran 1840; *TNA*, FO, 195/171, No. 11, 24 Haziran 1840.

[239] *TNA*, FO, 195/171, No. 27, 3 Haziran 1841; *TNA*, FO, 195/171, (Imperiale Army in Southern Syria), 24 Haziran 1841.

[240] Erdoğan Keleş, "Cebel-i Lübnan'da İki Kaymakamlı İdari Düzenin Uygulanması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi,* S. 43, C. 27, 2008, s. 134-135.

[241] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 144, 153-154; Philip Mansel, *a.g.e,* s. 150.

Beyrut'un Mısır güçleri tarafından işgali ve bu süreçte bölgede yapılan yeniliklerin Beyrut'un bir ticaret şehri olarak gelişmesine ve limanın aktif olarak kullanılmasına yarar sağladığı ortadadır. Nitekim Beyrut'un ithalat ve ihracat verileri liman ticaretinin artış oranını göstermektedir. 1825-1827 yılları arasında ithalat ortalama 4.6 milyon fr ve ihracat 3.2 milyon fr civarında iken 1836-1838 yıllarında bu oranlar 14.5 milyon fr ve 8.5 milyon fr'a kadar yükselmiştir. Mısır güçlerinin geri çekilmesinden ve Osmanlıların tekrar Beyrut'ta egemen olmasından sonra bile yabancı ticaretteki artış devam etmiştir. 1841-1843 yıllarında ortalama ithalat 23.4 milyon fr ve ihracat 16. milyon fr iken 1855-1857 yıllarında 36.8 milyon ve 39.9 milyon fr olmasıyla ithalat-ihracat ticaretinde bir artış grafiğinin olduğu görünmektedir[242].

Şehirde ticari trafiğin getirdiği hareketlilik şehrin canlanmasına ve limanın çok işlek bir yer haline gelmesine vesile olmuş; bunda da Mehmet Ali Paşa'nın bölgede yaptığı yatırımlar ve uyguladığı politikaların önemli bir etkisi olmuştur. 1855 yılı ilk günlerinde Beyrut'a varan bir seyyah *"20 yıl önceki Beyrut'u ve şimdi halkın şartlarını bilenler 1835 ve 1855 yılları arasındaki farklılığın gece ve gündüz gibi olduğunu tasdik edeceklerdir"*[243] diyerek kısa bir süre içinde şehirde nasıl büyük bir değişim yaşandığını vurgulamak istemiştir. Nitekim bu süre zarfında Beyrut Avrupa ürünü ithal eden ve yerel tarım ürünü ihraç eden küçük bir kasabadan Avrupa ticaret ürünlerini yeniden ihraç eden modern transit bir ticaret şehrine dönüşmüştür.

4. Mecburi İstasyon: Karantina İdaresi

Avrupa ülkelerinde bulaşıcı hastalıkların denetim altına tutulabilmesi için karantina yöntemine XV. yüzyıldan itibaren başvurulmuştu. Osmanlı Devleti'nde ise bu uygulama daha geç tarihlerde, XIX. yüzyılda Hindistan'dan yayılan kolera salgınının Osmanlı topraklarında etkisi hissedilmesi üzerine deneyimlenmeye

---

[242] Charles Issawi, "British Trade and the Rise of Beirut (1830-1860)", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 8, No. 1, January 1977, s. 93-94.

[243] Gregory M. Wortabet, *Syria and the Syrians or Turkey in the Dependencies*, Vol. I, London 1856, s. 36.

başlanmıştır[244]. Nitekim modern karantinahane düzenlemelerine 1831 yılında yaşanan büyük kolera salgını ile başlanmış ve ilk olarak İngiltere, Fransa ve Avusturya devletlerinin Bâbıâli'den Osmanlı limanlarına Rusya'dan gelen gemilerin hastalık bulaştırma riski taşıması ihtimali sebebiyle karantinaya tabi tutulmalarını istemeleri üzerine İstanbul'da uygulanmıştır[245]. Osmanlı idarecilerinin veba, kolera gibi bulaşıcı hastalıklara karşı aldıkları sağlık tedbirleri Avrupalı devletlerin diplomatik baskılarıyla gerçekleştiği gibi Mısır'da modernleşme alanında önemli atılımlara öncülük eden Mehmet Ali Paşa'nın kurduğu karantina teşkilatının, hem Batı ülkelerine hem de Mısır valisine modenleşme yarışında kendini ispatlamaya çalışan Osmanlı Sultanı II. Mahmud'un karantina teşkilatının kurulması için harekete geçiren itici bir güç olduğu söylenebilir[246]. Nitekim Osmanlı topraklarında ilk olarak Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa tarafından karantina sistemine geçilmiştir. Yabancı sağlık uzmanlarının desteğini de alan Paşa'nın sağlık alanında yaptığı bu uygulama modernleşmenin önemli bir adımıydı[247]. Sultan Mahmud da benzer modernleşme uygulmasını İstanbul'da, Mehmet Ali Paşa'nın İskenderiye'de karantina sistemini uygulamasından yedi yıl sonra gerçekleştirmiştir[248]. Sonrasında 1835 yılında oldukça sistemli bir şekilde ilk olarak Çanakkale olmak üzere, Trabzon, Bursa, Siroz, Midilli gibi şehirlerde de yaygınlaştırılmıştır[249].

Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da karantina kurması 1813 yılına kadar geri gider. Bu tarihlerde İstanbul'dan veba salgınına dair haberlerin gelmesi ve İskenderiye'de de ortaya çıkması Paşa'nın Mısır'da karantina kurmasına vesile

---

[244] Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856),* Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s. 266.

[245] Gülden Sarıyıldız, *Hicaz Karantina Teşkilatı 1865-1914),* TTK, Ankara 1996, s. 5.

[246] Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", *Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 8, S. 18, 2009, s.139-140.

[247] LaVerne Kuhnke, *Lives at Risk: Public Health in Nineteenth-Century Egypt,* University of California, Berkeley and Los Angeles, California 1990, s. 91-93.

[248] *Birsen* Bulmuş, *Plague, Quarantines and Geopolitics in the Ottoman Empire,* Edinburgh University Press, Edinburgh 2012, s. 10-11.

[249] Gülden Sarıyıldız, "Karantina", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 463-464; Necati Çavdar-Erol Karcı, "XIX. Yüzyıl Osmanlı Sağlık Teşkilatlanmasına Dair Bibliyografik Bir Deneme", *Turkish Studies,* C. 9/4, 2014, s. 258.

olmuştur. Genellikle yoğun bir trafiğin olduğu liman şehirlerinde veba gibi salgın hastalıklar görüldüğü için İskenderiye ve Dimyat limanlarında birer karantina kurmuştu. Bundan sonra 1814, 1819, 1821 yıllarında Mısır'da veba salgınları görülmüştür[250]. Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa, Suriye'yi kontrolü altına aldıktan sonra Beyrut'ta da İskenderiye'de olduğu gibi bir karantinahane teşkil etmiştir.

Beyrut liman şehrine bir karantinanın kurulması şehrin ticareti ve insan trafiğinin artması için bir dönüm noktasıydı. Çünkü şehri bulaşıcı hastalık ve veba salgınlarından korumak için gemilerle gelen ürünlerin ve insanların belirli bir süre karantinada tecrit edilmesi gerekirdi ve bu da trafiğin zorunlu olarak karantina idaresinin olduğu yere yönelmesi demekti.

Beyrut'ta 1813, 1816, 1827 yıllarında salgınların olduğuna dair kayıtlar bulunmaktadır. Daha erken yıllarda bir salgın tehdidi ortaya çıktığında çözüm olarak hastalık geçinceye değin ticaret başka bir limana nakledilirdi. Salgının sebep olduğu tehditten dolayı Osmanlı yönetimi kamu sağlığı için bürokratik düzenlemelerini arttırmıştır. Buna göre Osmanlı topraklarına gelen gemiler hastalığın yayılmasını engellemek için bir karantina istasyonunda durmak zorundaydılar.[251] 1831 yılında Beyrut'ta veba salgınının görülmesi ve şehrin ticari ve sosyal hayatını neredeyse durma noktasına getirmesi[252] Mehmet Ali Paşa iktidarını harekete geçirmiştir. Paşa, Suriye sahillerinde liman ve iskelelerin salgınlara karşı denetimi ve emniyeti için ilk olarak Trablusşam'da bir karantina kurmaya karar vermiş fakat burada şehir sakinlerinin şiddetli tepkisiyle karşılaşmıştı. Beklenmedik bu tepki üzerine Mısır yönetimi yönünü Beyrut'a çevirmiş ve burada bir karantina kurmaya karar

---

[250] LaVerne Kuhnke, *a.g.e*, s. 77-78.

[251] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 33, Ellen Pauline McAmis, *Building the Means of Trade and Forging a Center of Commerce in Beirut (1834-1936)*, The University of Texas at Austin, May 2012, s. 17.

[252] Joseph F. Michaud- J. F. Poujoulat, *Correspondance d'Orient 1830-31*, Vol. 7, Paris 1835, s. 295.

vermiştir[253]. Suriye sahilinde karantina kurma önerisi de öncelikle Avrupa'dan gelmişti.

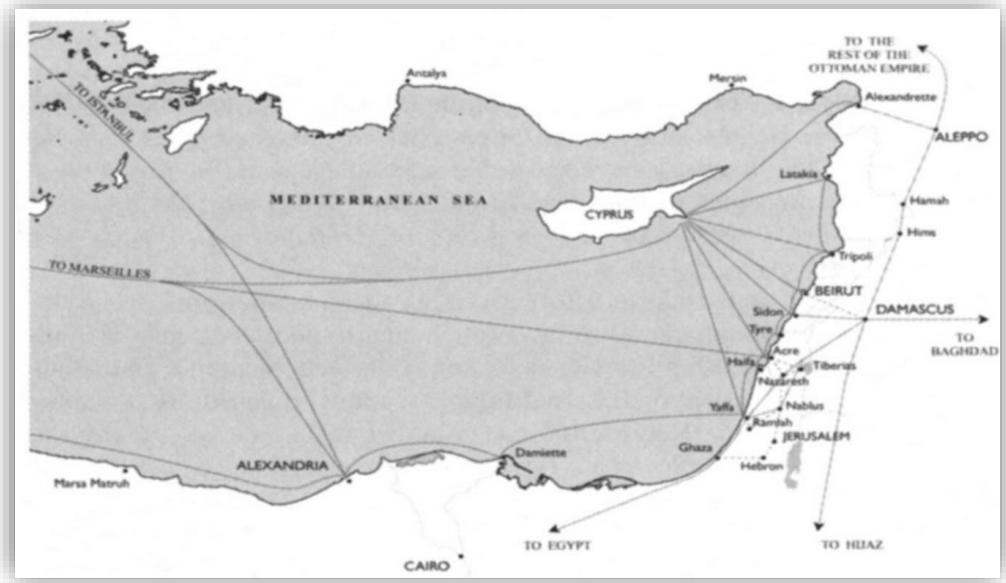
Avrupa tüccarı ve yabancı devlet temsilcileri karantinanın kurulması meselesiyle yakından ilgilenmişler ve yabancı konsolosların da katılımı ve desteğiyle kurulan sağlık komisyonu sayesinde Beyrut'ta salgın tehdidine karşı önlem alınması için önemli bir adım atılmıştır. Bunun neticesinde sağlık koşullarının iyileştirilmesi, veba vb. salgın hastalık tehdidine kesin bir şekilde son verilmesi ve ticaret güvenliğinin sağlanabilmesi için karantinahane projesini yürürlüğe koymaya karar vermişlerdi[254]. Karantina uygulaması konusunda Mısır yönetiminin girişiminde konsolosluğun desteğinin olmasının ardındaki gerekçenin sadece sağlık tedbirleri olmadığı görülmektedir. Beyrut'taki Fransız konsolosu Henry Guys ve Suriye Sağlık komitesinin bir üyesi, karantina tesisinin mevcudiyetini tek bir noktaya gemilerin yanaşmasının ticaret pratiğini kolaylaştırmasına bağladılar. Şöyle ki, Beyrut'ta karantina kurulması Suriye'den ihracat edilen ticaret ürünlerinin tek bir noktada toplanması demekti. Bunun Fransız tüccarları ve gemicileri için olumlu tarafı, tek bir limana uğramak suretiyle sefer sayılarını sınırlandırabildikleri gibi yüklerini toplayabilmek için birkaç aylarını Suriye sahillerinde harcamak zorunda kalmamalarıydı[255]. Böylece İskenderiye'de uygulanan modeli Beyrut'a Mehmet Ali Paşa yönetimi getirmiş ve uygulamış oldu. Görüldüğü üzere Beyrut'ta karantinanın kurulmasının amacı etkili bir biçimde bulaşıcı hastalıklardan korunmak ve salgına karşı tedbir almak olduğu gibi ticareti organize etmek gibi iki yönlü bir eyleme hizmet ettiği, hem de Mehmet Ali Paşa'nın Avrupa kamuoyunda yaratmak istediği olumlu paşa imajına sahip olmasına imkân tanıdığı aşikârdır.

---

[253] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 12.

[254] *DDC*, Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 51, 29 Avril 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 313; Eyup Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert, Çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1914, s. 82.

[255] Toufoul Abou-Hodeib, "Quarantine and Trade: The Case of Beirut 1831-1840", *International Journal of Maritime History*, Vol. 19, No. 2, 2007, s. 229.



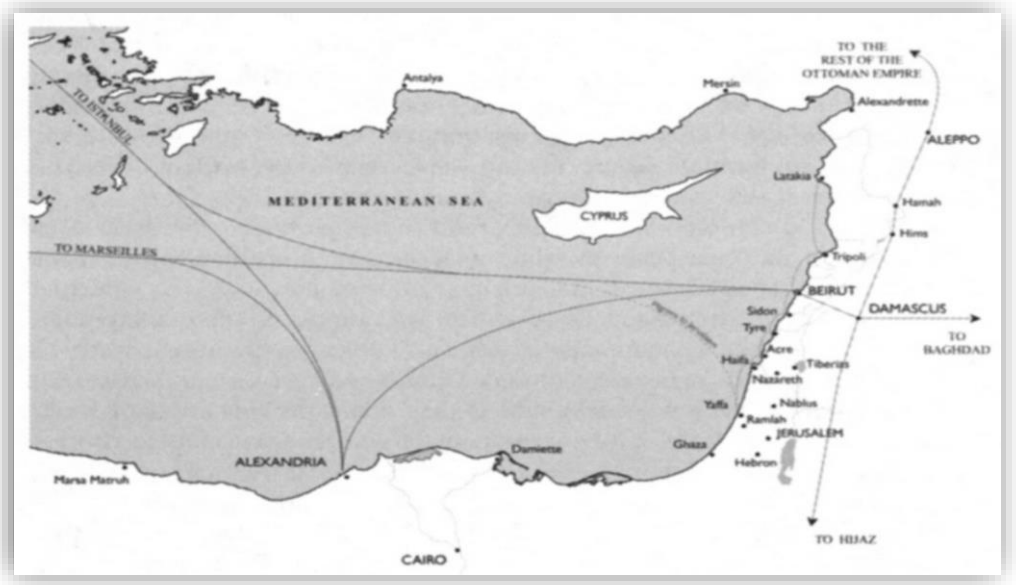
Şekil 5: Mehmet Ali Yolları[256]*Paşa'nın Karantina Düzenlemeleri Öncesi Beyrut'a Uğrayan Ana Ticaret*

Şehirde karantina ilk defa 1834 yılında Mehmet Ali Paşa adına Suriye'yi idare eden İbrahim Paşa tarafından kurulmuş oldu[257]. Bu sayede 1834-1835 yılında alınan önlemler ve kurulan karantina tesisleri sayesinde ciddi ölçüde iyileşme görülmüştür. Kentin yönetimine ve gelişimine tüccarların etkin katılımını sağlayan Mısır yönetiminin Beyrut'ta tesis ettiği ve limanın gelişmesine önemli bir katkı sunan kayda değer bir girişimin limanda bir karantinanın kurulması olduğu rahatlıkla söylenilebilir. Henüz bu tarihlerde Beyrut dışında Suriye sahillerinde ve Ege'de bir karantina merkezi yoktu. Sadece İskenderiye'de vardı. Yabancı ülke konsoloslarının karantina ile ticareti tek bir noktada toplama amacı da taşıdıkları gibi Toufoul Abou-Hodeib, İbrahim Paşa'nın da Beyrut'ta karantina kurmasının sebebinin sadece ticaret yaparken hastalığın yol açtığı etkilerin önüne geçmek değil, aynı zamanda ticaretin akışını kontrol etmek ve yeniden yönlendirebilmek amacını taşıdığını ifade

[256] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 232.

[257] Eyup Özveren, *a.g.m*, s. 82. Karantina Beyrut Limanı'nın kuzey tarafında Köpek Nehri yakınında kuruldu. Bkz: *DDC,* Henry Guys au Comte de Rigny, Direction Commerciale, No. 82, 18 Şubat 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 367. Buna rağmen salgını tam olarak engellemek mümkün olamadı ve 1838, 1848 ve 1865 yıllarında Beyrut'ta kolera salgını görüldü. Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 231.

etmektedir. Nitekim Beyrut'ta karantinahanenin inşası şehri deniz seferleri ve gemiler için zaruri uğrak yeri haline getirmiştir. Suriye için yola çıkan bütün Avrupalı gemiler, İstanbul ve Marsilya'dan hareket eden ve İskenderiye, Antakya, Sayda, Sur, Hayfa ve Akka'dan geçen ticaret bu sayede Beyrut'a karantina için uğramak zorundaydılar[258].



Şekil 6: Mehmet Ali Paşa'nı Karantina Düzenlemeleri Sonrası Beyrut'a Uğrayan Ana Ticaret Yolları[259]

Mısır idaresinin karantina uygulamasına geçmesiyle Beyrut ve İskenderiye, Marsilya ve İzmir ile yapılan ticarette daha önemli hale gelirken diğer limanlar bu ticaret ağının dışında bırakıldı. Beyrut ana güzergâh noktası olarak belirlenip Mısır ve Avrupa'dan bu limana yapılan ithalatın, bölgesel tüketim için diğer liman şehirlere yeniden dağıtımı bu liamandan gerçekleştirildi. Deniz seferlerinin ve dolayısıyla ticaretin Beyrut'ta mecburi yoğunlaşması Şam ile Beyrut'un ticari bağlantısını arttırdı ve Beyrut'un hem kuzeyindeki hem de güneyindeki limanların ticaret hacmi açıdan zayıflamasına sebep oldu. Aynı zamanda Beyrut ve Şam arasındaki bağlantı bölgesel ve uluslararası ticareti de genişletti. Mehmet Ali Paşa

[258] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 234; Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 18.
[259] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 234.

yönetimi altında karantinalara sahip iki şehir, İskenderiye ve Beyrut arasında doğrudan bağlantı kurulması ve sağlık açısından güvenli bölge olarak Avrupa devletleri tarafından da onay görmesi Mısır ve Suriye'nin ekonomik bütünlüğünü garantiye almış oldu[260].

Sadece ticaret gemileri değil hac kafilesi için de Beyrut Limanı mecburi bir istasyon haline gelmişti. Karantina merkezi olarak Beyrut'un belirlenmesi ve burada bir karantina istasyonun kurulmasından sonra özellikle hac zamanlarında Kudüs'e giden hacıları taşıyan gemiler hariç, kutsal toprakları ziyarete giden hacıları taşıyan bütün gemiler tedbir amacıyla Beyrut karantinasına uğramak zorundaydılar. Böylece Şam'ın Osmanlı döneminde hac kervanları için merkezi bir yer olması, yani Anadolu ve Rumeli'den gelen hacı adayları için hac kervanlarının hazırlandığı yer ve ana güzergâh noktası üzerinde bulunmasından[261] dolayı Beyrut Limanı, Şam hac kervanı güzergâhı için zorunlu istasyon haline gelmiş oldu. Kudüs hacıları için ise ayrıca bir uygulama ile Yafa'da özel bir karantina inşaasına izin verilmşti[262].

Karantinanın kurulmasından önce ve sonra kullanılan güzergâha baktığımız zaman bu tecrit uygulamasına geçilmesiyle artık Beyrut Limanı'nın Doğu Akdeniz sahilinin zorunlu uğrak yeri olduğu görülmektedir. Mehmet Ali Paşa denetimi altında deniz seferlerinin İskenderiye-Beyrut arasında bir güzergâh takip etmesi ve Suriye kıyı şeridi boyunca başka bir istasyona uğramaması Paşa'nın ticareti tekelleştirme yansımalarının bir göstergesi olduğu gibi Dünya-Ekonomi'nin Suriye'ye yönelik ticari ve ekonomik nüfuzunda Beyrut Limanı'nın ana bağlantı noktası olduğu da söylenebilir.

---

[260] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 235.

[261] Suraiya Faroqhi*, Hacılar ve Sultanlar (1517-1638),* Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 12, 34-38; A. Latif Armağan, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menazilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları XX*, İstanbul 2000, s. 78-79.

[262] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 233. İstanbul, İzmir, Selanik ve Enez gibi limanlardan hacılar Yafa Limanı'na gelmekteydi. Bkz: Daniel Panzac, "Commerce et Commerçant des Ports du Liban Sud et de Palestine", s. 86.

Beyrut Limanı'na sabitlenen ve ticaret yolunda bir uğrak noktası olarak konumlandırılan karantinahane, sadece büyüyen ekonomik koşullar ile uyumlu bir şekilde Beyrut'un Avrupa ile ilişkilerini düzenlemedi, aynı zamanda Doğu Akdeniz limanları boyunca Beyrut'un diğer liman şehirler ve Suriye kıyısının art alanlarıyla ilişkilerini değiştiren ve belirleyen bir yere sahip oldu ve bölgenin ticari ve sosyal güzergâhını yöneten bir liman şehri olarak Beyrut'un gelişmesine de yardımcı oldu[263]. Ticaretin yoğunlaştığı merkez olarak karantina tesislerinde alınan sağlık önlemleri ile limanın fonksiyonu güçlendirilmişti. Uygulanan tedbirler aynı zamanda Beyrut'un art alanı ile ilişkilerini de belirleyerek Cebel-i Lübnan'dan izole edilmesini de beraberinde getirdi. Bu da bölgenin sosyolojik ve politik düşünce yapısının şekillenmesinde önemli bir faktör oluşturdu.

Karantina düzeninin uygulanmasına geçilmesi bir ikilik de oluşturmaktaydı. Bir tarafta sistemin işlemesi yani ticaret ve deniz trafiğinin merkez noktasına konan karantina düzenine yolcuların ve tüccar gemilerinin riayet etmesi Suriye sahilindeki liman şehirlerin global ticari bir ağa bağlanma evresinde limanların etrafındaki ticari aktiviteyi organize etmekte, diğer tarafta ise Mehmet Ali Paşa tarafından ticareti tekelleştirmede bir vasıta sayılan bir girişim olarak tesis edildiğini düşündüğümüz karantinahane uygulaması merkezileşmenin bir boyutunu oluşturmaktaydı. Nitekim Mehmet Ali Paşa için yönetimin arka planını şekillendiren kurumlar üzerinde merkezi bir idarenin varlığı gücün tekelini elde etmek için gerekli bir adımdı[264].

Karantinanın kuruluşu Doğu Akdeniz'deki XVIII. yüzyıl deniz ticaret güzergâhına bir darbe vurduğu ve ticaret yollarında bir değişime neden olduğu

---

[263] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 224.

[264] Fransız ulusal meclisinin bu dönemde bir yönetim anlayışı olarak merkeziyetçi bir politika izlemesinin bir yansımasını hemen hemen eş zamanlı olarak Osmanlı Devleti'nde de görmek mümkündür. XIX. yüzyıl başında devrim sonrası Napolyon Fransa'sında merkezi yönetim için bkz: Hakan Özdemir-Selahattin Bakan, "Ulus-Devletin Oluşumu ve Sorunları Açısından Almanya ile Fransa'nın Karşılaştırılması", *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 5, S. Ek, Aralık 2016, s. 43-44.

söylenebilir[265]. Nitekim bu yüzyılda İngiliz Levant Kumpanyası için bir ticaret merkezi olmasından dolayı kervan şehri Halep'in ve onun limanı olarak hizmet eden İskenderun Limanı bir avantaja sahipti. Ayrıca Kıbrıs'a baktığımızda ise Suriye sahilleri ile iletişim kurmak amacıyla İskenderiye'ye yönelen gemiler için bir durak olarak kullanılan geleneksel bir antrepoydu. Fakat XIX. yüzyılda kervan ticareti aleyhine deniz yoluyla taşınan ticaretin önem kazanmasına doğru bir dönüşüm yaşanmasıyla İskenderun'un Kıbrıs'a yakınlığı bir avantaj olarak önemini koruyamadı. Karantina düzenlemeleri gereği Avrupa'dan gemiler Kıbrıs'a uğramayarak Beyrut'a doğrudan yönelmeye başlamışladr[266]. Dolayısıyla karantinahane, ticaret güzergâhında bir değişim sürecinin önemli bir dinamiği olarak bir işleve sahip olmuştur.

Ticaret güzergâhının değişimi ve belirlenmesindeki fonksiyonu açısından bakıldığında karantina ve karantinahane tesisleri uygulamalarını kapitalist sistem düzleminde David Harvey'in *"mekânsal sabitleme-spatial fix"* kavramı çerçevesine yerleştirebiliriz. Harvey, *"mekânsal sabitleme"* kavramıyla sermayenin hareketi ve dönüşümüne karşı bölgede güvenli ve sabit olma problemine odaklanmaktadır. Yani ona göre kapitalist sistem düşük masrafla ulaşım, nakliye ve haberleşmeyi kolaylaştırmak için yollar, su depoları, tesisler, fabrikalar ve diğer fiziki alt yapı yatırımlarıyla hareket özgürlüğü sağlayarak alanı sabitlemek ve çevrenin güvenliğini sağlamak zorundadır[267]. Bu açıdan değerlendirildiğine karantinahaneler, *"mekânsal sabitleme"* perspektifinde ürünlerin mekânsal akışını belirlemek veya sabitlemek ve ulaşım ve nakliyatın güvenliğini sağlamak için bir araç olarak ticaret trafiğinin kapitalist tarzına özgü ve uygun bir vasıta oldu. Suriye'nin Dünya ekonomi sistemine büyük ölçüde entegre olduğu sırada Beyrut'ta karantinahanenin açılması bu bağlamda değerlendirilebilir. Buna istinaden David Harvey'in *"mekânsal sabitleme"* kavramını dikkate alarak karantinanın fonksiyonunu sadece sıhhi tedbir olarak

---

[265] Daniel Panzac, "International and Domestic Maritimes Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 24, No. 2, 1992, s.195-196.

[266] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m*, s. 235.

[267] David Harvey, "Globalization and the 'Spatial Fix'", *Geographische Revue*, No. 2, 2001, s. 25.

değerlendiremeyiz. Karantina, ticari olarak Dünya ekonomik sistemin nüfuzuna girmeye başlayan bölgeler ile Avrupa arasındaki bağlantıya aracılık etmekteydi. Aynı zamanda sermaye dolaşımını kolaylaştıran ve kontrol edebilen bir yatırım aracıydı. Yani sadece bulaşıcı hastalıklardan korunmak amacıyla tedbiren uygulanan bir yöntem değil aynı zamanda kapitalist sistemde tekelciliğin diğer bir tezahürüydü ve bu yüzden karantinanın, ticaret akışı ve deniz trafiğini kontrol etmek için oluşturulmuş, tekel sistemini güvenceye alan bir tesis olduğu söylenilebilir[268].

Mehmet Ali Paşa, İskenderiye ve Beyrut'ta genel sağlık önlemlerini uygulamak için sağlık komitesi kurulması ve her iki şehirde karantina bölgesi inşası için Avrupalı konsoloslardan danışmanlık istemişti. Paşa'nın karantinanın Osmanlı topraklarında uygulanması için yaptığı girişimler modernizm ve Avrupa ticaretine uyum sağlama gayretlerinden biriydi ve onun Osmanlı Devleti'inde en erken karantina uygulamalarını başlatmasından sonra Sultan Mahmud II de bulaşıcı hastalıklardan deniz yollarını koruma amacıyla Osmanlı merkezi yönetimini bu girişime dâhil etti.

Beyrut'ta karantina tarafından oynanan çoklu rol Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır'da gerçekleşen reformlar bağlamında anlaşılması gerekir. Karantinahane ile sağlık önlemleri, salgın hastalıklardan korunmada önemli bir rol oynadığı gibi halk üzerinde yönetimin kontrolünü genişletmeye ve uluslararası ticaret akışını yönlendirmeye katkı sağlamıştır. Karantina binaları da askeri hastaneler ve medikal tesislerdeki artışla el ele yürüdü. Karantina Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen teknoloji, büyüyen uluslararası ticaret ve güçlü askeriye tarafından desteklenen modern devletin inşasına doğru dönüşümün bir tezahürüydü. İskenderiye ile birlikte Beyrut Limanı ülkenin iç ve dış ticaretini yönlendirmek ve kontrol etmek için önemli

[268] Serbest ticaretin ve piyasaların, tekel sistemini tercih ettiği ve kapitalizmin olmazsa olmazı olduğu hakkında bkz. Wallerstein, *Dünya-Sistemleri Analizi*, s.55.

bir noktaydı. Bu açıdan bakıldığında taşraya merkezi otoritesini yayan imparatorluk bağlamında Beyrut'u Suriye sahillerinin ana limanı haline getirmiştir[269].

Modernizasyonun bir tezahürü olarak değerlendirilebilecek olan karantinaya yerli halkın ve tüccarın tepkisi olumlu olmamıştır[270]. Nitekim karantina düzeninin kurulması ticaret ve yolcu trafiğinin bir düzen ve kurala tabi olması ve karantinanın şartlarının layıkıyla uygulanması kaçakçılık gibi usulsüzlüklerin de bir nebze olsun ortadan kalkması demekti[271]. 1834 Eylülünde Beyrut'ta kurulan sağlık komitesi şehirdeki bütün konsoloslardan oluşan bir komisyonun nezaretinde çalışmalarını yürütmekteydi. Bu kurum şehirdeki bazı kesimler ve yetki sahibi kurumlar tarafından eleştirilmekte, kontrolünü azaltmak için bütün vasıtaları kullanmaktaydılar. Tepki kurumsal bir yeniliğe karşı duyulan şüphe ve öfke kadar Müslüman bir coğrafyada karantina önlemleri ve bulaşıcı hastalıklara karşı alınan tedbirlere karşı alınan tavır Müslüman kaderciliğinden de kaynaklanıyordu[272]. Karantinaya karşı bu tepkinin önemli bir sebebi muhtemelen yolcular, gemiler ve ticaret ürünlerinden talep edilen vergiler olmuştur. Mısır yönetimi adına bölgede bulunan Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa, karantinaya karşı oluşan tepki ve şikâyetler dolayısıyla, sorunun çözümü hususunda görevliye tehdit dolu bir mektup göndermiştir[273]. Fransız tüccarlarının da uygulanan vergilerden şikâyetçi olmaları üzerine karantinanın işleyişine gereken itinanın gösterilmediğini iddia eden Fransız konsolosu, Mısır yönetiminin sadece vergi gelirlerini arttırmaya çalıştığı ve mali yönden Mısır hazinesine katkı sunduğu için karantinayla ilgilendiği yönünde eleştirilerde bulunmuştur. Yani salgın hastalıklardan korunmak için karantinayı bir araç olarak görmeyip gereken özeni göstermemekle itham etmiştir[274]. Bu tepkinin sebebi de karantinaya alınan ticaret ürünlerine yeni vergilerin uygulanmasına özellikle yabancı

---

[269] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 227.
[270] *Aynı eser*, s. 239.
[271] *BOA*, BEOAYN. d., No. 1714, 10 Nisan 1839, s. 12.
[272] Birsen Bulmuş, *a.g.e,* s. 15.
[273] *DDC,* Henry Guys à M. de Lesseps, Dép. 100, 6 Aralık 1836,), Consulat de France à Beyrouth, (7 Aralık 1836 No. 115'in 1. Eki), Tome II, s. 88-89.
[274] *Aynı belge*, s. 93-94.

Fransız tüccarların protestosu olmuştur[275]. Mısır yönetiminin bölgede artan kontrolüne, Beyrut karantinasındaki sınırlamalarına, koyduğu vergilere insanların gösterdiği tepki ise Beyrut Limanı'na yakın, daha küçük limanları kullanmak suretiyle ortaya çıkmıştır[276].

Fransa ve İngiltere, iki büyük güç Osmanlı ve Mehmet Ali Paşa arasındaki gerilimde karşı tarafları desteklediler. İngiltere daha ziyade Bâbıâli'den yana bir tavır takınmakta ve Fransa'nın Mehmet Ali Paşa ile olan ilişkilerinin yakınlığından rahatsızlık duymaktaydı. Hatta Fransa ve Mehmet Ali Paşa arasında bir işbirliği olduğu kanaatiyle bunun önüne geçmek için bazı hamleler yapmıştır. Bunlardan biri Fransız savaş gemilerinin Mısır'daki Mehmet Ali Paşa ile Suriye'de bulunan oğlu arasında mesaj taşıdığı iddiasıydı[277]. Bu iletişimi kontrol altına almak için Suriye'de bulunan İngiliz temsilcisi Richard Wood bütün Suriye sahili boyunca, İskenderun'dan Yafa'ya kadar sağlık tedbirleri için karantina kurulmasını talep etti. İngiltere'nin sözde amacı sağlık kontrolünü sağlamak suretiyle hastalıkların yayılmasının önüne geçmek ve ticaret ürünü ve insan seyahatinin güvenliğini sağlamaktı. Gerçekte ise Mısır ve Suriye arasındaki bağlantıyı kontrol etmek veya kesmek için olduğunu görmekteyiz. Wood, Fransız savaş gemilerinin Mehmet Ali Paşa ile oğlu İbrahim Paşa arasında iletişimi sağladıkları konusunda endişelenmekte ve bu konuda hükümetini uyarmaktaydı. Aslında amacın Mısır ile Suriye arasındaki haberleşmenin kontrolünü sağlamak olduğu anlaşılmaktadır[278].

Mısır'dan ve başka şüpheli yerlerden gelen bütün gemiler ve yolcularının kontrol için Beyrut'a uğramak ve burada karantinada 14 gün kadar bir süre durmak

---

[275] *DDC,* Henry Guys au Comte Molé, Direction Commerciale, No. 155, 7 Aralık 1836, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 87. Fransız tüccarlar, Beyrut'ta karantinaya alınması gerekmeyen ticaret ürünlerinden % 1/2, alınması gereken ürünlerden ise % 2 vergi alınmasına tepki göstermişlerdi. Bkz: *DDC,* Direction Commerciale, F. 155, 5 Aralık 1836, Consulat de France à Beyrouth, (Ek: 7 Aralık 1836, No. 115'in 2.), Tome II, s. 97.

[276] Toufoul Abou-Hodeib, *a.g.m,* s. 240

[277] *TNA,* FO 195/ 171, No. 28, 21 Aralık 1840.

[278] *TNA,* FO 195/ 171, No. 18, 28 Kasım 1840; Leyla Fawaz, "Foreign Presence and Perception of Ottoman Rule in Beirut", *The Empire in The City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire,* Ergon Verlag Wurzburg in Kommission, Beirut 2002, s. 94-95.

zorundaydılar[279]. Fransızların da karantina kurallarına uymayarak İngilizlerin şüphelerini haklı çıkardıkları görülmektedir. Nitekim Fransız konsolosunun karantina yönetimine tepkisi ve idareye karşı şüpheleri oluşmuştu. Fransız konsolosu karantinahanenin ve uygulanan sağlık kordonunun Beyrut'ta yayılan veya yayıldığı iddia edilen veba hastalığı bahanesiyle Cebel-i Lübnan ve Beyrut arasındaki haberleşmeyi gözetlemek için politik bir önlem olduğu fikrindedir[280]. Belki bu yüzden karantina kurallarına itaat etme ve sakinlikle karşılama niyetinde değillerdi. Zira Ekim 1840 tarihinde İskenderiye'den Beyrut'a seyreden bir Fransız savaş gemisinin kaptanı kontrol için karantinaya getirildiğinde, kendisine eşlik eden konsolsoluk memurları ve birkaç tüccarla karantina müdürünün itirazlarına aldırış etmeyerek karaya çıktı. Yani karantina engeline takılmama konusunda ısrarcıydı. Richard Wood, Mısır'daki Mehmet Ali Paşa ve Suriye'deki İbrahim Paşa arasında gidip gelen mektupların Şam'daki bir Fransız ajan vasıtasıyla ulaştırıldığı konusunda şüphelerini hükümetine bildirdi[281]. Yabancı ülke konsolos ve tüccarlarının karantina uygulamalarına tepkileri, Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut'ta egemenliği sona erinceye kadar devam etti. Bu tepkilerin en önemli sebebi Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut'ta genel olarak ağır vergileri yürürlüğe koyduğu gibi karantinahaneye konan eşyalardan da vergiler almaya başlamasındandı.

Osmanlı güçleri Mehmet Ali Paşa'nın Beyrut'ta egemenliğine son verip denetimi sağladıktan sonra da limanda karantina uygulamasına devam etmiştir. Hatta Beyrut Limanı'nın kuzeyinde bulunan küçük limanlardan Batrun, Cebel ve Cünye iskelelerinde de Beyrut karantina idaresine bağlı olmak üzere, maaşları Osmanlı yönetimi tarafından karşılanan karantinahaneler denetimi sağlamak üzere faal hale getirilmiştirr[282].

5. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın Tesiri

---

[279] *TNA,* FO 195/ 171, No. 18, 28 Kasım 1840.

[280] *DDC,* Méloizes à Guizot, Direction Commerciale et du Contentieux, No. 48, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, 20 Mart 1841.

[281] *TNA,* FO, 195/ 171, No. 28, 21 Aralık 1840.

[282] *BOA,* C. SH, 22/1061, 12 Şubat 1862.

Beyrut ticaretinin dışa açılmasıyla beraber ekonomik gelişme kaydetmesinde, Beyrut Limanı'nın Avrupa sermayesinin denetimi altına girmesinde ve Avrupa ekonomik nüfuzunun yayılmasındaki en önemli dönüm noktalarından biri de Balta Limanı Ticaret Antlaşması'yla başlayan süreçtir. Yani Avrupa ekonomisi ve ticaretiyle entegre olmanın hızlandığı evre İngiltere ile imzalanan 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile başlayıp ardından 1841 yılına kadar Fransa, Rusya, Avusturya ve diğer Avrupalı devletlerle yapılan benzer içerikteki antlaşmalar bu sürecin hızlanmasına katkı sunmuştur.

16 Ağustos 1838 tarihinde Osmanlı ve İngiltere temsilcileri arasında imzalanan antlaşma merkez Avrupa kapitalist sisteminin pazarı haline gelen Osmanlı ekonomisinin Dünya-Ekonomi Sistemi'ne dâhil olma sürecinin en önemli aşaması olarak kabul edilmektedir[283]. Dolayısıyla Antlaşmanın getirdiği düzenlemelerden kısaca bahsetmekte fayda vardır. Bunların bir kısmı Osmanlı'nın dış ticarette uyguladığı tekel düzeni ve vergilerle ilgiliydi. Dış ticaret üzerinden bütün tekeller ve koruyucu ticari sınırlamaların Avrupa tüccarları lehine kaldırılması ve gümrükler ile ilgili yapılan düzenlemeler Beyrut Limanı'nda yaşanan dönüşüme ilişkin ve tesiri olan düzenlemelerdi.

Bu antlaşma öncesinde Osmanlı Devleti bir ürünün herhangi bir yörede ihracatını bir özel kişinin tekeline bırakabiliyordu. Ayrıca bazı hammaddelerin veya gıda ürünlerinin darlığının çekildiği durumlarda ihracatını yasaklayabiliyor, savaş dönemlerinde de artan harcamaların telafisine karşılık dış ticarete ek vergi uygulayabiliyordu. Bu ticaret antlaşması ile birlikte Osmanlı Devleti yed-i vahit denilen ihracattaki tekel sistemini kaldırıyor, olağanüstü vergiler ve sınırlamalar uygulamaktan vazgeçiyordu. İngiltere ile imzalanan bu ticaret antlaşması ile tüccarlarına ayrıcalık tanınmış oluyordu[284]. Balta Limanı Antlaşması'nın getirdiği bir

---

[283] Ahmet Emre Biber, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, C. 6, S. 1, 2009, s. 27-44.

[284] *TNA*, FO, 195/127, No. 8, 6 Mart 1839. Osmanlı Devleti topraklarında bu ticaret antlaşmasına rağmen özellikle tekel uygulamaları hususunda antlaşmaya aykırı davranıldığında İngiltere konsoslunun protestolarına dair bkz: *Gös. yer*.

diğer düzenleme gümrük vergilerine ilişkindi. 1838 öncesi Osmanlı Devleti gerek ithalat ve gerek ihracat üzerinden % 3 oranında gümrük vergisi uygulamaktaydı. Ayrıca ticari ürünler ülke sınırları içinde bir bölgeden başka bir bölgeye nakledilirken % 8 oranında iç gümrük vergisini hem yerli hem yabancı tüccarların ödemeleri mecburiydi. Bu antlaşma ise ithalattan alınan vergileri % 5, ihracattan alınanları ise % 12 olarak sabitliyordu. Ayrıca yabancı tüccarlar iç gümrük vergisinden muaf tutulurken yerli tüccarlar iç gümrük vergilerini ödemeye devam ediyorlardı[285].

Bu antlaşmanın ithalattan alınan vergileri ihracattan alınanlardan daha düşük olarak belirlemesi Avrupalı devletler için bir avantaj olmakla birlikte, antlaşmanın tekelleri ve devlet müdahalelerini ortadan kaldırması Avrupa ülkelerine hammadde sağlayan ve bu pazardan sanayi ürünleri tedarik eden Osmanlı ekonomisinin, merkez ülkelerin pazarı için çevre ekonomiye dönüşmesine olanak tanımıştır. Dolayısıyla Avrupalı devletlerin Suriye'nin hammadde kaynaklarına yöneldiği XIX. yüzyıl ilk çeyreğinden itibaren Beyrut Limanı'nın çevreleşme süreci başlamış ve artık Osmanlı Devleti'nin Avrupa ülkeleri ile etkileşim ve bağlantısı olmaksızın bir dış ticaret ve ekonomi politikası izleme seçeneği ortadan kalkmış oldu.

Ekonomik argümanlar dışında Balta Limanı Ticaret Antlaşması'na Osmanlı Devleti ve İngiltere'yi sürükleyen diğer bir itici güç siyasiydi. Yani Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı egemenliğine karşı koyabilecek güce ulaşmasıydı. Osmanlı siyasi otoritesine bir tehdit olarak görülmekle birlikte uhdesine aldığı eyaletlerde uyguladığı dış ticaret politikası gerek Osmanlı ve gerek İngiltere ticaretine bir darbe vurmaktaydı. Her ne kadar Beyrut'u işgal etmesi ve burada uyguladığı yeniliklerle Avrupalı tüccarların bölgeye yönelmesine ve ilgi göstermelerine yol açmış olsa da Beyrut'ta idareyi ele aldıktan sonra dış ticarette tekel ve aşırı vergi uygulamaları özellikle İngiltere olmak üzere diğer yabancı ülkelerin de tepkisine sebep

---

[285] Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 204-206.

olmuştur[286]. Osmanlı Devleti de Avrupalı devletlerle birlikte askeri gücü ile saltanatını tehdit eden asi valisi Mehmet Ali Paşa güçlerini Suriye'den çıkarmak için işbirliği yapmıştı. Yabancı ülkeler açısından bakıldığında da hem Paşa'nın dış ticaretteki tekeline son verilmiş, hem de uyguladığı aşırı vergilerinden kurtulmuş olunacaktı.

Esasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu 1838 Balta Limanı Antlaşması, Mehmet Ali Paşa'nın dış ticarette tekelci düzenine darbe vuran bir antlaşmaydı. Dolayısıyla sadece Dünya-Ekonomi gibi küresel bir oluşumun sonucu değil, önemli derecede yerel bir nedenselliğin ürünüydü. Fakat sonucuna bakıldığında Paşa'nın güçlerinin Suriye topraklarından çıkarılması ve Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın yürürlüğe girmesi Beyrut Limanı'nın dış ticaret hacminin ve dolayısıyla Avrupa nüfuzunun artmasının önemli bir aşaması olmuştur.

Mısır ve Beyrut'ta başta olmak üzere ihracata yönelik tarım ürünlerinde tekel kurmasıyla Avrupalı ülkelerin tepkilerini üzerine çekmiş olan Mısır yönetimini, Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinin akabinde, 1841 yılında birleşik İngiliz, Avusturya ve Osmanlı güçlerinin Beyrut ve Akka'yı kuşatarak Suriye'den çıkarmaları yerel idarecilerin ve Mehmet Ali Paşa idaresinin Suriye kıyı şehirlerinde deniz ticaretinde dayatmış oldukları yüksek tarife şartlarını sona erdirmiştir[287]. Böylece 1838 ticaret antlaşmasıyla başlayan liberal bir ticaret çağı süreç içerisinde komşu limanlar üzerinde ticari bir merkez olarak ön plana çıkmasının avantajıyla Beyrut'un ticari üstünlüğünü bir kez daha vurgulamıştır.

1838 Ticaret Antlaşması'nın aktörü olan İngiltere, Bâbıâli'nin önce ticaret partneri olmuş ve Osmanlı'nın yabancı ticareti –Beyrut özelinde daha ziyade ithalatı- artmıştı. Ticaret hacmindeki artış da tüccar ve aracıların her grubunun statüsünü

---

[286] *BOA*, HAT, 677/33021, 6 Nisan 1837; *BOA*, HAT, 1179/46566, 28 Nisan 1835; *BOA*, HAT, 677/33021, 6 Nisan 1837; *BOA*, HAT, 1186/46757, 31 Mart 1837; *BOA*, HAT, 1184/46723, 6 Nisan 1837; *TNA*, FO, 195/127, No. 15, 20 Ağustos 1836, *TNA*, FO, 195/127, 12 Ekim 1836.

[287] Butrus Abu Manneh, "Mehmed Ali Paşa and Sultan Mahmud II: The Genesis of a Conflict", *Turkish Historical Review*, May 2010, Vol. 1 Issue 1, 2010, s. 23; Engin D. Akarlı, *a.g.e*, s. 23.

iyileştirmekle birlikte[288] Osmanlı egemenliği altındaki bölgelerde gümrük tarifelerinin düzenlenmesi ve ithalat ve ihracatı yapılan ticaret ürünlerinin dolaşımının kolaylaşmasından Suriye coğrafyası etkilenmişti[289]. Fakat daha çok 1838 ticaret antlaşması İngiltere'nin çıkarlarına uygun bir antlaşma olduğu ve İngilizlerin işine yaradığı şeklinde Fransız tüccarlarının sürekli şikâyetine sebep olmuştur. Nitekim 1845 yılında Beyrut'ta bulunan Fransız konsolosu hükümetine yazdığı raporda Balta Limanı Ticaret Antlaşması sonuçlarının Fransa'nın aleyhine gelişen bir durum yarattığını ifade etmiştir. Şöyleki; *"1838 Ticaret Antlaşması %3 tek vergi yerine ihracat vergisini %12'ye ve ithalat vergisini %5'e çıkarıyor. Bu değişiklik neredeyse tamamen ihracata dayanan Fransız ticareti için dezavantajlı bir durumdur. İhracatın asıl ürünü de ipektir. İngilizler ise Fransız ticaretinden farklı bir pozisyonda bulunuyorlar, Fransızların aksine daha ziyade ithalat yapıyorlar ve %2 ek vergi getirilmiş olmasına rağmen İngiliz tüccarlar iç gümrük vergileri kaldırıldığı için 1838 Antlaşması'ndan büyük avantajlar elde ettiler"*[290]. Fransız konsolosunun bu şikâyetinde haklılık payı vardır. Çünkü ihracata göre ithalat vergisinin düşük olması mamül madde için pazar arayışında olan İngiltere'nin kazançlı çıkmasına yarayacak bir durum yaratmıştır[291].

Bölge özellikle İngiltere ithal ürünlerinin istilasına uğramıştı. Fakat kısa bir süre sonra diğer Avrupa ülkeleriyle Balta Limanı Ticaret Antlaşması'na benzer içerikte antlaşmalar yapılması ile Avrupa ve Suriye bölgesi piyasası arasındaki genişleyen ticari bağlantılar bölgenin Avrupa ekonomik sisteme entegrasyonunu hazırlamıştır.

---

[288] Kasaba, "A Time and A Place for the Nonstate: Social Change in the Ottoman Empire During the 'Long Nineteenth Century' ", *State Power and Social Forces: Domination and Transformation in the Third World*, Ed. Joel S. Migdal, Atul Kolhi, Vivienne Shue, University of Cambridge Press, Cambridge-New York 1994, s. 216.

[289] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 186.

[290] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 33, 29 Ocak 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 67.

[291] 1835-1844 yıllar arasında Beyrut'ta İngiltere'nin yaptığı ticaretin artış gösterdiğine dair bkz: Charles Issawi, "British Trade and the Rise of Beirut (1830-1860)", s. 94.

XIX. yüzyıl ilk çeyreği sona erdikten sonra Beyrut artık Dünya-Ekonomi Sistemi'nin bir parçası olmaya ve çevre ekonomik alan haline gelmeye başlamıştır. Bunda Avrupa'da meydana gelen endüstriyel gelişmelerin katkısı olduğu kadar Beyrut ve civarında yaşanan gelişmelere baktığımızda öncelikle Mehmet Ali Paşa'nın bölgeye egemen olmasıyla Avrupa ilgisinin arttığını görmekteyiz. Mehmet Ali Paşa'nın 1832-1841 yılları arasında Suriye'ye yerleşmesi ve Beyrut'u ticari bir merkez olarak tercih etmesiyle bu liman şehrin kaderinin değişmeye başladığı söylenilebilir. Nitekim Beyrut Limanı yapılan yatırımlarla Avrupalı tüccarların mecburi uğrak yeri ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı alan haline gelmiştir. 1838 Ticaret Antlaşması da serbest ticaret ilkesi ile Avrupa ilgisinin yoğunlaştığı Beyrut Limanı'nda ticari aktivitenin artış göstermesine ön ayak olmuştur. Bu da Beyrut ve limanının Dünya-Ekonomi Sistemi'nin çevreleştirdiği mekân olmasına yol açmış ve limanın sisteme entegrasyon süreci başlamıştır.

II. BÖLÜM

LİMANIN DÜNYA EKONOMİK SİSTEME ENTEGRASYONU

XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle batı bölgelerinin kapitalist Dünya ekonomisine katıldığı göz önünde bulundurularak[292] İzmir, İskenderiye gibi diğer Doğu Akdeniz limanlarıyla birlikte Beyrut Limanı'nın da bu tarihlerde sistemin bir parçası haline gelmeye başladığını düşünmekteyiz. Osmanlı'nın sisteme katılmasından sonra değişen tarımsal üretim, yani ihracata dayalı ürün yetiştiriciliğinin yaygınlaşması ile tarım ürünleri de periferileşmenin sürecinde belirleyici olmuştur. Osmanlı coğrafyasının bir bütün olarak değil Batı bölgeleri ilk olarak olmak üzere farklı coğrafyalarının farklı dönemlerde Dünya-Ekonomi ile bütünleştiğini belirten İslamoğlu ve Keyder'e göre Balkanlar XVIII. yüzyılda çiftliklerde özellikle ihracata yönelik buğday, mısır, tütün ürünleriyle; Mehmet Ali Paşa döneminde Mısır coğrafyası pamuk üretimiyle; XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Batı Anadolu meyve gibi gıda ürünleriyle; Doğu Akdeniz'de Suriye sahilleri ipek üretimiyle ve bu ürünlerin Batı'ya ihracının artmasıyla; Anadolu 1830'larda ticaret gelirlerinin artmasıyla Avrupa kapitalist sistemine dâhil olmuşlar ve çevreleşme süreci başlamıştır[293]. Çevreleşen/perifeleşen bölgedeki üretim faaliyetlerinin dünya ekonomisi içindeki üretim ve tüketim bölgelerine bağlanması ve diğer taraftan bu bölgelerin siyasal yapılarının dünya sisteminin devletler ağına dâhil olması suretiyle işleyen süreç içerisinde sisteme katılan Beyrut'un ve limanının periferileşmesi de gerçekleşmiştir.

1814 öncesinde Beyrut Limanı'nda yok denecek kadar az Avrupalı tüccar olduğu, akabinde ise Beyrut'ta ticaretin canlanmasından dolayı Fransız tüccarlar

---

[292] Reşat Kasaba 1750-1815 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününün sisteme katıldığını söylemektedir. Bkz: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, s. 35.

[293] Huri İslamoğlu-Çağlar Keyder, "Agenda for Ottoman History", s. 52-54. Ayrıca Osmanlı'nın farklı bölgelerinin, farklı tarım ürünleriyle sisteme entegre olması hakkında bkz: Murat Çizakça, *a.g.m,* s. 353-377; Immanuel Wallerstein, "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Question for Research", s. 397.

Beyrut'a yerleşmek için geldiklerine ve sonuç itibariyle bazı ticari kazançlar elde ettiklerine dair kayıtlar mevcuttur[294]. 1820'li yıllarda ise esas olarak Fransa olmak üzere Avrupa ülkeleri ve Mısır ile Beyrut arasında ticaretin yoğunlaştığı görülmektedir. Fransızlardan başka İngiliz, Avusturya, Toskana, Mısır ve Rus gemileri de Beyrut Limanı'nda ticari işlemlerde bulunmaktaydılar[295]. Buna ek olarak Beyrut bölgesinde, özellikle Kesrevan'da Marsilya ile ticaret yapan birkaç firma da bulunmaktaydı. Dolayısıyla XVIII. yüzyıl sonları ve XIX. yüzyıl başlarından itibaren Beyrut'ta ticaretin arttığına dair çokça veriye ulaşmak mümkündür[296]. Hatta Suriye kıyı bölgelerinde 1784 yılına gidildiğinde Trablusşam, Sayda ve Akka'ya olmak üzere Suriye ile yapılan ticaret ithalatta 1.193.403 lira ve ihracatta 1.604.020 lira olarak görülmektedir. 1802 tarihinde Akka ve Sayda için ithalat 1.500.000 frank ve ihracat 1.800.000 frank'a ulaştı. Beyrut'ta ise 1824'te ithalat 621.000, ihracat 483.000 frank, 1825'te ithalat 1.884.000, ihracat 1.356.000 frank, 1826'da ise ithalat 1. 300.000, ihracat 650.000 frank'tı. Suriye sahili ve Beyrut ile ticaretin her geçen yıl artmaya devam ettiği görülmektedir[297]. Her ne kadar 1826 yılında bir önceki yıla göre azalma olsa da 1824 yılına göre yine de artış olduğu görülmekte ve yüzyıl boyunca gerek Avrupa piyasalarındaki dalgalanmalara, gerek yerel koşullara bağlı olarak inişli çıkışlı olmak üzere genel bir yükseliş trendi olduğu anlaşılmaktadır.

Serbest ticaretin yaygınlaşması ve Beyrut Limanı'nda yapılan ithalat ve ihracat oranlarının hızla artmaya başlamasından Osmanlı ekonomik yapısının etkilenmemesi mümkün değildi. Artık Osmanlı ekonomisi klasik dönem ilkelerini zamanla terkederek yerine devletlerarası sisteme uygun tarzda esnek bir ekonomi

---

[294] 15 Ocak 1827 tarihli Fransa'nın Beyrut konsolosluk raporundan alıntılayan Charles Issawi, *The Fertile Crescent*, s. 161.

[295] *DDC*, Henry Guys, 30 Septembre 1824-31 Décembre 1825, Beyrouth, Tome: 1, s. 91-144.

[296] Beyrut'ta bulunan konsolos temsilcisi Henry Guys'ın ticaretin aktif olduğuna dair raporu bkz: *DDC*, Henry Guys au Baron de Damas, Direction Commerciale, No. 27, 9 Mart 1825, Tome I, s. 112.

[297] 15 Ocak 1827 tarihli Beyrut Fransız konsolosluğu raporundan alıntılayan Charles Issawi, *The Fertile Crescent*, s. 162.

politikası takip etmeye başladığı görülmektedir[298]. Nitekim bu değişimle birlikte Osmanlı imparatorluğu içinde malların akışının devlet eliyle yönetilmesi ilkesi çalışamaz hale gelmişti. Yani Avrupa pazarlarında Osmanlı tarım ürünleri ve hammaddelerine karşı artan talep ve bundan kaynaklanan fiyat artışları Osmanlı ticaret sermayesini bu pazarlara çekerek onun devlet denetiminin dışına kaçabilmesine neden olmuştur. Sonuç olarak ticaret sermayesi gitgide Avrupa pazarının ekonomik işbölümü ile bütünleşmiş, iç ticaret dış ticarete göre gerilemiştir. Ticaret iç merkezlerden kıyı kentlerine kaymış ve yabancı tüccarların ya da onların temsilcilerinin (azınlık tüccarların) gücünün artması, çoğunluğu Müslüman olan yerli tüccar sınıfına büyük bir darbe vurmuştur. Dolayısıyla bölgede yerli tüccarların ticaret alanından çekilmesi ve yerini yabancı tüccarların alması Dünya-Ekonomi'nin gelişmesi ile değişen yapılardan ötürü yaşanan bir sürecin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır[299].

Beyrut'un Avrupa merkezli ekonomik sisteme katılımının gerçekleşmesi sürecinde sistemin bu zaman zarfında geçirdiği aşamalar ve dalgalanmalara bağlı olarak gerçekleşen dönüşüm Beyrut'ta var olan politik ve idari yapının değişmesine bir sebep teşkil ettiği gibi şehrin ticari ve ekonomik yapısının da büyük ölçüde değişmesine yol açmıştır. Bu da doğrudan liman ticaret hacmini, işgücü organizasyonunu ve liman çevresinde gelişen sosyal yapıyı etkileyen bir unsurdu. Beyrut'ta bu dönüşümün yaşanması İstanbul merkezi ile Osmanlı'nın uzak bir eyaletinde canlı bir ticaret antreposu haline gelen liman kenti arasındaki ilişkinin boyutunu da değiştirmiştir. Bu yüzden çalışmamızın bu bölümünde Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi Sistemi'ne katılması sonrasında yaşanan dönüşümü, hem Osmanlı merkezi idaresinin bu kaçınılmaz sürece takındığı tutum açısından hem

---

[298] Mehmet Genç'in Osmanlı mali sistemi için kavramsallaştırdığı 3 prensipten tradisyonalizmin XIX. yy başından itibaren reform ve ıslahat çağı ile birlikte aşınmaya başladığını, fiskalizmin devlete yeni kaynak bulmak için varlığını daha geniş alanlara yayarak devam ettirdiğini ve provizyonizmin 1840'larda terkedilmeye yüz tutarak ancak 1860'lardan itibaren silinmeye başladığını söylemektedir. Bkz: Mehmet Genç, "19. Yüzyılda Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik Prensiplerindeki Değişmeler", *Dîvân: İlmi Araştırmalar Dergisi,* C. 4, S. 6, 1999, s. 5-7.

[299] Huricihan İnan, "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", *Toplum ve Bilim,* S. 23, Güz 1983, s. 23.

de kapitalist ekonomik sistemin aktörlerinin Beyrut ve hinterlandında yaptığı yatırımlarla ve ticari faaliyetlerle nüfuzunu genişletmesi üzerine Beyrut Limanı vasıtasıyla ivme kazanan ticaret hacmi açısından bir değerlendirme yapmaya çalışacağız.

1. Merkez-Taşra Entegrasyonu

Batı Avrupa ülkelerinin iktisadi ve siyasi güçlerinin Osmanlı coğrafyasına yayılmasıyla imparatorluğun geneli Wallerstein'in merkez-periferi modeliyle uyumlu bir bütünleşme ve sömürü sürecine girdiği gibi Beyrut da adım adım aynı sürece dahil oldu. Bu sürecin kapitalist sistem ülkelerinin dayatmasının sonucu olduğu kabul görmekle birlikte Osmanlı yönetiminin politikaları ve Osmanlı toplumunda yaşanan iktisadi ve sosyal dönüşüm gibi iç etkenlerle bağlantılı olduğu gerçeği de yadsınmamalı[300]. Bununla birlikte Beyrut'un ve hinterlandının liman aracılığıyla Dünya-Ekonomi Sistemi'nin bir parçası haline gelme süreci sistemin merkez ülkeleri ve Osmanlı Devleti arasında karşılıklı bir uzlaşı sonucu gerçekleşen bir olgu değildi. Osmanlı yönetiminin İstanbul merkez olmak üzere periferisi olarak kabul ettiğimiz Suriye kıyı sahilleri ve Beyrut'un sisteme dâhil olmasına Osmanlı merkezinin bir tepkisi, reaksiyonu olduğu görülmektedir. Zira Beyrut Limanı ve hinterlandı bu süreçte merkez temsilcileriyle taşra ahalisi arasında karşılıklı bir pazarlık alanı, aynı zamanda yabancı tüccarlara ve yatırımcılarına, yani bölgede yayılan kapitalist ekonomik sisteme karşı Osmanlı merkezi idaresinin Beyrut'ta meşruiyetini koruma mücadelesinin bir sahnesini sunmuştur. Dolayısıyla burada Osmanlı idaresinin Beyrut Limanı'nın uluslararası ekonominin bir parçası haline gelmeye başlamasına gösterdiği refleks ve merkez ve taşra arasındaki ilişkinin boyutunu incelemeye çalışacağız.

Daha önce de belirtildiği gibi XIX. yüzyıl başlarında dahi Beyrut ve çevresinin Osmanlı otoritesini zaman zaman tehdit eden yerel ileri gelenlerin,

---

[300] Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, Ed. Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Master, Çev: Sermet Yalçın, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2012, s.236.

emirlerin nüfuz alanının bir parçası olması Beyrut Limanı'nda yabancı ticareti engelleyici bir unsur olarak görülmekteydi. Fransız konsolosu Henry Guys, 1833 yılında bu limanın Cebel-i Lübnan emirlerine mensubiyetinin sona erdiği andan itibaren sahip olduğu avantajları kullanabileceğini ileri sürerek bölgede güçlü bir nüfuzu bulunan emirlerin Beyrut Limanı'nı kullanan tüccarlar için engel teşkil ettiğini ifade etmiştir[301]. Buradan yabancı yatırımcıların bölgedeki mahalli güç odaklarının nüfuzunu kendi ticari menfaatleri açısından dezavantajlı gördükleri dönemler olduğunu söylemek mümkündür.

Osmanlı merkezi idaresi açısından da yerel liderler hususunda aynı durumun söz konusu olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Mehmet Ali Paşa'nın Suriye'yi işgali sırasında Maruni Katolik olan Şihab ailesinden Emir Beşir II (1788-1840) Osmanlılara karşı Suriye'yi denetimi altına alan Mısır yönetimini desteklemişti. Osmanlılar 1841 yılında İngiliz Avusturya müttefik donanmasının desteğiyle Mısır güçlerini Suriye'den çıkarıp Osmanlı otoritesini yeniden tesis ettiklerinde Beşir II'nin yerine Şihab ailesinin zayıf bir ferdini, Beşir III'ü getirdiler[302] ve bu da Osmanlı merkezi gücünün bölgede uygulanabilmesi için uygun koşulları sağlamış oldu[303]. Bölgedeki emirlerin gücünün azalması Osmanlı erkinin Beyrut'ta ve dolayısıyla bölgede daha fazla hissedilmesine olanak tanıyacaktı. Dolayısıyla bu da limanın kontrolünün, ticari ve iktisadi denetiminin sağlanabilmesi sonucunu doğurabilirdi.

Osmanlılar Beyrut'u idareleri altına aldıktan sonra Mehmet Ali Paşa'nın bölgede başlatmış olduğu yenilikleri kendi yönetimleri için örnek almıştı. Zaten mali kriz, Osmanlı'nın Avrupa topraklarında ayrılıkçı hareketlerin baş göstermesi ve dış baskılar Bâbıâli yönetimini 1839 yılında Tanzimat olarak bilinen bir dizi reform programını uygulamaya zorladı. Bu program askeri gücün modernleştirilmesini,

---

[301] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Tome I, s. 277.

[302] Ahmed Lütfi Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, C. 6-7-8, Yay. Haz. Yücel Demirel, YKY, Ankara 1999, s. 1062-1063.

[303] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants,* s. 23.

tarım üretimini ve ticaret gelirlerinin arttırılmasını hedeflemekteydi. Bütün bunlar tebaanın daha iyi kontrolünün sağlanmasını ve tebaa hakkında daha çok bilgi sahibi olmayı gerektiriyor ve nüfus sayımı, zorunlu askerlik, vergilerin toplanması gibi reformlar doğrudan bölgenin politik kontrolünü kolaylaştırmak için kamu kurumlarının tesisini zorunlu kılıyordu. Aynı zamanda bu düzenlemeler Mehmet Ali Paşa'nın Suriye'yi işgali sırasında yaptığı reformlara benzemekteydi. Nitekim Tanzimat'ın öngördüğü yenilikler çoğunlukla Bâbıâli tarafından uygulanmasından önce Mısır yönetimi tarafından bölgede denenmişti. Osmanlı yönetiminin de düzenli vergi tahsilinin sağlanması, 1840 yıllarında Suriye'de nüfus sayımı yapması gibi uygulamalar merkeziyetçiliği sağlamak ve otoritesini taşrada yaygınlaştırmak adına Tanzimat çağında denediği uygulamalardı. Mısır güçlerinin ayrılmasından sonra Şihab ailesinin zayıflaması ve 1842'de bölgenin tekrar organizasyonu, idari ve ekonomik baskı, genellikle Cebel-i Lübnan'ı Beyrut ile karşı karşıya getiren[304] mezhepsel gerilim civarda 20 yıl kadar sürecek sorunun temellerini oluşturdu.

Nitekim huzursuzlukların kökeninde Dürzi ve Maruniler arasında yaşanan anlaşmazlık vardı ve gerginliklerin derinleşmesi üzerine Osmanlı Devleti, yabancı devlet temsilcileriyle görüşüp bu sorununun çözümü için girişimlerde bulunarak 1842 yılında güçlü bir yerel otorite olan Şihab emirliğine son verdi[305]. Böylece yerel bir güç odağı saf dışı bırakılmış oldu. Osmanlı yönetiminin böyle bir karar almasında İngiltere ve Fransa'nın bölgeye müdahil olması önemli bir etkendi. Özellikle İngiltere bölgenin, Trablusşam, Sayda ve Beyrut'un Cebel-i Lübnan sınırlarına dâhil

---

[304] 1840 yılında Suriye'de Osmanlı yönetiminin yeniden tesis edilmesine eşlik eden politik ve idari değişiklikler, Beyrut'un Cebel-i Lübnan'a dahlinin artmasına vesile oldu. Şöyleki Mehmet Ali Paşa güçleri idaresi altında Beyrut yönetim ve diplomasi merkezi haline gelmişti. 1840'tan sonra da şehrin bu durumu devam ettirildi ve güçlendirildi. Cebel-i Lübnan ile Beyrut'un ilişkisi iki zıt süreci takip etti. Şöyleki Cebel-i Lübnan bölgesinin zayıflaması ve Beyrut'un politik olarak güçlenmesi. İdari organizasyon Beyrut'u Cebel-i Lübnan'ın gözlemcisi durumuna getirdi. Beyrut ve Cebel-i Lübnan ayrı yetki sınırlarında kaldı fakat bölgedeki sorunlara Beyrut'un müdahil olmasına ve işin içine girmesine neden oldu. Bölge üzerinde Beyrut'un etkisi 1860 yılındaki sivil savaş sonrasında da hissedilmeye devam etti. Bkz: Leila Fawaz, "The City and the Mountain", s. 491.

[305] İrfan C. Acar, *Lübnan Bunalımı ve Filistin Sorunu*, TTK, Ankara 1989, s. 12-13.

edilerek otonom bir şekilde emirlerin idaresinde olması gerektiği kanaatindeydi[306]. Hatta bölgede bulunan İngilz diplomatik temsilcisine göre, Suriye bölgesi Osmanlı idaresine terk edildiği takdirde karmaşanın kaçınılmaz olacağı şeklinde bir değerlendirme dahi yapılmıştır[307]. Dolayısıyla Osmanlı yönetimi aldığı kararla kendi meşruiyetini bölgede kabullendirmek ve bölgeyi merkezi idareye bağlamak ve Tanzimat'ın öngördüğü reformları bölgede uygulamak suretiyle yabancı devletlerin müdahalesine karşı bir hamle yaptığını ve Beyrut ile civar limanlara yönelik bu devletlerin tasavvurlarına karşı korumacı bir politika takip etme gibi bir izlenim verdiğini söyleyebiliriz. Hatta Cebel-i Lübnan meselesinin çözümü için Eylül 1842 tarihinde beş müttefik devlet elçi ve maslahatgüzarlarıyla yapılan görüşmeler sırasında da bölgede asayişin sağlanacağına dair güvence verirken Bâbıâli, yabancı devlet temsilcilerine bölgenin*'sahib-i mülk*'ü olduğunu sıklıkla vurgulama gereği duymuştur[308].

Beyrut Limanı'nın hinterlandı olan Cebel-i Lübnan'da yaşanan siyasi gelişmelerin konumuz açısından önem arz etmesinin ve bu bölgedeki gelişmelere değinmemizin sebebi genel itibariyle bir limanın büyümesi hinterlandı ile kurulan ilişkisine veya hinterland üzerinde sağladığı kontrole ve denetime bağlı olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim Beyrut'un hinterlendı üzerindeki etkisini de aynı şekilde değerlendirmekteyiz. 1840 yılında bölgede mezhep çatışmaları patlak verince zaten Sayda Valisi'nin karargâhı Akka'dan Beyrut'a taşınmıştı[309]. Böylece Cebel-i Lübnan emirliğinin 1842'de lağvedilmesi Osmanlı Devleti'ne hem Beyrut ve hem de Şam üzerinden Cebel-i Lübnan üzerinde geçmişte olduğundan daha çok kontrol

---

[306] *The British Library (TBL),* Add. MS. 40038, Charles Napier to Lord Palmerston, 15 Ekim 1841. İstanbul'da bulunan İngiltere elçisi Startford Canning'in Cebbel-i Lübnan'ın eski usule göre idaresinin devam etmesi talebi hakkındaki görüşü için bkz: *BOA,* HR. SFR. 3, 2/13, 10 Temmuz 1842. Hatta İngiltere'nin bölgeye yönelik tasavvurları ilerleyen yıllarda da devam etmiş ve Mehmet Ali Paşa yönetimi Suriye'den çıkarılmasının ardından İngiliz kumandan Charles Napier sekiz yıl bölgede kontrolü sağladıktan sonra "Cebel-i Lübnan'ın idaresinin Sayda, Trablusşam ve Beyrut Limanı'nı da kapsayacak şekilde genişletilmesi halinde İngiltere için çok yararlı olabilir" önerisinde bulunmuştur. Bkz: Philip Mansel, *a.g.e*, s. 96.

[307] *TNA*, FO, 78/449, No: 15, 22 Mart 1841.

[308] *BOA,* İ. MTZ. CL, 1/15, 26 Eylül 1842.

[309] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut*, s. 33.

kurmasına izin verdi. Nitekim emirliğe son verilip Dürzi ve Marunileri temsilen iki kaymakamlı bir idare esasına dayanan bir sistem getirilmiş ve kaymakamların da Bâbıâli tarafından atanması ilkesi benimsenmiştir[310]. Ayrıca iki kaymakamlığın altında her dini cemaati temsilen üyelerin bulunduğu bir yerel meclis oluşturuldu. Böylece din ve mezhep esasına dayanan bir idari yapı oluşturulduğu gibi Tanzimat'ın öngördüğü daha modern ve yeni düzenlemelerden esinlenilmiş oldu. Bölgede halkı temsilen yerel meclislerin oluşturulması Osmanlı merkezi idaresinin bölgede gücünü arttırdığı merkeziyetçi bir yapının sağlamlaştırılması girişimleri için önemlidir.

Tanzimat döneminde gelişen merkezi kurumlar vasıtasıyla yeni yönetim kurumları olarak taşrada yerel meclislerin[311] oluşturulması ve gerçekleştirilen yeni düzenlemelerle merkezden uzak bölgelerde Osmanlı yönetiminin otoritesini etkili bir şekilde hissettirmesi merkez-taşra entegrasyonunun önemli bir sürecini oluşturdu[312]. Dolayısıyla bölgede artan Avrupa ekonomik nüfuzuna karşı Osmanlı'nın yaptığı merkezileşme girişimlerini, Beyrut'un Dünya-Ekonomi Sistemi'ne dâhil olma sürecine İstanbul merkezli bir tepki, yani ekonomik baskıya siyasi refleks, olarak değerlendirmekteyiz. Aynı şekilde Osmanlı Nablus'u hakkında önemli bir çalışması bulunan ve bölgeyi merkez-periferi ilişkisi bağlamında değerlendiren Beshara Doumani, yerel meclislerin rolünü merkezî idare-taşra ilişkisinde önemsemektedir. Ona göre yeni şehir formunun elitlerini oluşturan ve mültezim, tüccarlar, komisyoncular, üreticiler ve küçük sanayicileri kapsayan yerel meclisler, siyasi yetkinin sınırları içinde Osmanlı hükümeti ile pazarlık yapmak için yerel unsurlara

---

[310] *BOA*, İ. MTZ. CL, 1/20, 24 Ocak 1843; Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 24-25.

[311] Tanzimat döneminden itibaren taşrada kurulan, halktan da temsilcilerin katıldığı meclisler (Muhassıllık Meclisleri 1840-1842, Memleket Meclisleri 1842-1849, Eyalet Meclisleri 1849-1864, Vilayet İdare Meclisleri ve Umumi Meclisleri 1864-1908) hakkında bkz: Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 2013, s. 208-268.

[312] Jens Hanssen, "Practices of Integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", s. 64. Tanzimatın ilanında her bir kaza ve livaya muhassıl olarak İstanbul'dan bir memur gönderilmiştir. Bkz: Ahmet Lütfi Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lütfî Efendi Tarihi*, C. 6-7-8, YKY, Ankara 1999, s. 1118.

fırsat sağlamış olduğu[313] gibi aynı şekilde Osmanlı'nın bölgede otoritesini güçlendirmesine ve karşılığında taşra halkının idarede temsiliyetine katkı sağlamıştır.

Tanzimat reformlarının altında yatan genel tasavvur hükümet ve tebaası arasında doğrudan bir ilişki kurmak ve uzak bölgelerde doğrudan merkezin kontrolünde bir yönetimi yaygınlaştırmaktı. Bundan sonra yapılan idari düzenlemelerde bu anlayışı görmek mümkündür[314]. Büyük güçlerin Osmanlı iç işlerine müdahalesi ve buna mukabil devlet erkânının Tanzimat'ı algılayışı Osmanlı Devleti'nin merkez-taşra, yani periferisi arasındaki ilişkiyi açıklamada yarar sağlar, gerek Tanzimat Fermanı ve gerek Islahat Fermanı yerel güçlere karşı hem halkın hem de merkezi gücün etkinliğini arttırmayı hedeflediğini söyleyebiliriz. Bâbıâli 1856 yılında da Islahat Fermanı ile ikinci dalga reform programlarına girişti. Periferide merkezin kontrolünü arttırmaya yönelik girişimlerden 1858 Arazi Kanunnâmesi[315] ve 1864 Vilâyet Nizamnâmesi de ayrıca önem arz eden gayretlerdi.

---

[313] Doumani, *Rediscovering Palestine: Merchants and Peasant in Jabal Nablus, 1700-1900*, s. 147, 240; Jens Hanssen, "Practices of Integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", s. 65.

[314] Halil İnalcık, gerileme paradigmasından okuyarak Tanzimat'ı ve reformlarını adem-i merkeziyetçilik olarak değerlendirmektedir (Bkz: Halil İnalcık, "Centralization and Decentralization in Ottoman Administration", *Studies in Eighteenth Century Islamic History*, ed. Thomas Naff - Roger Owen, Carbondale 1977, s. 27-52). Oysa Tanzimat ve sonrasında yapılan reformların asıl amacının merkezi idareyi güçlendirerek devletin taşrada otoritesini sağlamaya yönelik olduğu görülmektedir. Erken Tanzimat döneminde gelişen merkezi kurumlar, İstanbul ve periferi arasındaki ilişkileri geliştirdi ve periferiyi merkeze daha çok yakınlaştırdı ve taşrada merkezi idarenin temsilcisinin merkezi hükümetin taşrada gücünü etkili olarak genişletmesiyle merkez ve periferi arasında bir entegrasyon sürecinin sağlandığının ifade edilmesi daha mümkündür. Bu konu hakkında genel bir bilgi için bkz: Stanford J. Shaw, "The Origins of Representative Government in the Ottoman Empire, An Introduction to the Provincial Councils, 1839-1876", *Near Eastern Round Table, 1967-1968*, ed. Richard B. Winder, New York University Press, New York 1969, s. 53-142; İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, TTK, Ankara 2018, s. 18, 24; Jens Hanssen, "Practices of Integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", *The Empire in the City; Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut 2002, s. 49-75; Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, TTK, Ankara 2013.*

[315] 1848 Arazi Kanunnamesi'nin Osmanlı merkezi gücünü ve vergi gelirlerini arttırmayı hedeflediğine dair değerlendirmeler hakkında bkz: Doreen Warriner, *Land and Poverty in the Middle East*, Middle East Economic and Social Studies, London - New York 1948, s. 17; Eugene L. Rogan, *Frontiers of the State in the Late Ottoman Empire: Transjordan, 1850-1921*, Cambridge University Press, Cambridge 1999, s. 82-83. 1858 Arazi Kanunnamesi üzerine yazılmış çalışmalar

Yine bunların da taşrada devlet kontrolünü yaymak ve genişletmek için bir girişim olarak yürürlüğe konduğu söylenebilir[316]. Bütün bunlar Bâbıâli'nin merkezileşme ve kendi periferisini de kontrol edebilme niyetinin göstergesiydi. Yapılan düzenlemeler öncelikle yerel meclisler vasıtasıyla şehrin ileri gelenlerinin desteğini alarak ve güçlü bir askeri otorite ile desteklendi[317]. İdari değişikliklere rağmen Osmanlı Devleti'nin Cebel-i Lübnan'da 1842 yılında Avrupalı devletlerin müdahalesiyle inşa ettiği yeni idari yapılanma bölgede mezhepsel sorunların yeniden ortaya çıkmasını engelleyemedi. 20 yıl gibi kısa bir sürede Beyrut ve çevresinde Dürzi ve Maruniler arasında çatışmalar yeniden başladı[318]. Bu olaylar Avrupa devletlerinin olaylara yeniden müdahil olmasına sebep oldu. Bâbıâli'nin görevlendirdiği Fuad Paşa[319] başkanlığında beş büyük devlet İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya temsilcilerinden oluşan bir komisyon kurulmuş ve 9 Haziran 1861'de sorunun çözümüne dair imzalanan antlaşma 23 Haziran'da da bir fermanla yürürlüğe girmiştir[320]. Böylece iki kaymakamlı idare usulünden vazgeçilip diğer dini grupların da dâhil edildiği ve din ve mezhep esasına göre siyasal iktidara katılmayı öngören

---

hakkında kapsamlı bir değerlendirme için bkz: E. Atilla Aytekin, "Hukuk, Tarih ve Tarihyazımı: 1858 Osmanlı Arazi Kanunnamesi'ne Yönelik Yaklaşımlar", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C. 3, S. 5, 2005, 723-744. Ayrıca bu kanunname üzerine yapılan kapsamlı bir tez çalışması için bkz: Mustafa Macit Kenanoğlu, *1858 Arazi Kanunnamesinin Osmanlı Siyasal ve Toplumsal Yapısı Üzerindeki Etkileri (1858-1876),* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2002, s. 184-185.

316 Osmanlı yönetiminin merkez ve periferi algısı ve periferiye yönelik idari tasavvurları için bkz: Metin Heper, "Center and Periphery in the Ottoman Empire: With Special Reference to the Nineteenth Century", *International Political Science Review* Vol. 1, No. 1, Studies in Systems Transformation (1980), s. 81-105.

317 Tanzimat siyasetine muhalif olanların da meclislerde yer alarak uygulanan yeniliklere karşı çıktıkları ve halkı isyana teşvik ettikleri de görülmekteydi. Tanzimatın öngördüğü ve reformların bir parçası olan yerel meclislerin üyeleri her zaman merkezi idareyi destekleyen bir tavır sergilemiştir. Bkz: Halil İnalcık, "Tanzimat'ın Uygulanması ve Sosyal Tepkileri", *Belleten*, C. XXVIII, S. 112, 1964, s. 636; Emre Satıcı, "Tanzimat Dönemi Bursa Eyaletinde İç Güvenliğin Sağlanmasına Yönelik Önlem ve Çabalar (1839–1867)", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM),* S. 24, 2008, s. 180-181.

318 *BOA*, HSD/AFT, 9 Mayıs 1861.

319 Cebel-i Lübnan'da yaşanan olaylardan dolayı Fuad Paşa'nın olağanüstü yetki ile Beyrut'a görevlendirildiğine dair bkz: *BOA*, A. DVN. NMH, 11/7, 18 Temmuz 1860; *BOA*, A. MKT. MHM, 227/54, 24 Temmuz 1861.

320 17 maddeden oluşan Cebel-i Lübnan idaresine dair hükümler için bkz: *TBL*, Add. MS, 44913 A, 1861.

Bâbıâli tarafından atanacak bir Mutasarrıf tarafından bölgenin idaresinin sağlanacağı bir sistem kuruldu. Bu nizamname ile Cebel-i Lübnan, Osmanlı idari sisteminde adem-i merkeziyetçiliğin ilk ve en önemli örneği oldu. Cebel-i Lübnan elde ettiği özerk statüsü ile Bâbıâli'ye yıllık belirli oranda vergi ödemek dışında merkeze karşı mali bir yükümlülüğü olmadığı gibi mülki manada da bir sorumluluğu kalmamış oldu[321]. Oysa Beyrut, kurulan Lübnan Mutasarrıflığı'nın dışında bırakıldı ve idaresi, doğrudan merkezde olmak suretiyle İstanbul'a bırakıldı. Böylece Bâbıâli, limanı vasıtasıyla bir ticaret merkezi haline gelen Beyrut'un kaderini yerel güçlere bırakmama ve yabancı devlet müdahalesini kontrol altında tutmanın bir aracını kaybetmemiş oldu.

Siyasi gelişmelerin bu şekilde seyrinin yanı sıra Cebel-i Lübnan mutasarrıflık ile idare edilirken Beyrut, Suriye sahilinde küçük eyalet limanından bütün bölgenin en önemli sosyal, ekonomik ve politik merkezine dönüştüğü araştırmacılar tarafından genellikle ifade edilmektedir[322]. XIX. yüzyılda dış ticarette ilerleme ile birlikte güzergâhlar ve ulaşım yollarındaki değişimler ticaret ve ekonominin kontrolü için idari merkezlerin de değişmesine yol açmaktaydı. Buna bağlı olarak yeni gelişen merkezlerin baskısıyla idari birimlerin sınırları ve merkezleri yeni mevcut koşullara göre düzenlenmekteydi. Aynı şekilde Dünya-Ekonomi Sistemi'nin bir parçası olmaya başlamasıyla Beyrut Limanı'nın aktif kullanılması ve şehirde Avrupa nüfuzu ile ticari ve ekonomik faaliyetlerin artması yüzyıl boyunca birçok defa idari yapıda da değişimi gerektirmişti. Beyrut'un mülkî

---

[321] İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),* s. 53. Ayrıca Bkz: Engin D. Akarlı, "Administrative Council of Mount Lebanon", *Lebanon: A History of Conflict*, Ed. Nadim Shehadi, Dana Haffar Mills, The Centre for Lebanese Studies, London 1988, s. 79-80. Engin Deniz Akarlı'ya göre ise Cebel-i Lübnan'da mutasarrıflığın oluşturulması ile başlayan "*The Long Peace"* diye adlandırdığı süreç sadece hak ve sorumlulukların paylaştırıldığı bir sistem olarak ilan edilmiş olmadı, aynı zamanda taşrayı, yani Osmanlı'nın periferisini merkeze yani İstanbul'a daha çok yakınlaştıran, merkezileşmeye doğru kayan bir süreci de kurumsallaştırmış oldu. Bkz: Engin D. Akarlı, *The Long Peace: Ottoman Lebanon 1861-1920*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California 1995.

[322] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants,* s. 24-25.

bir merkez olması, vilayet olarak statüsünün yeniden belirlenmesi, yani idari ve mekânsal olarak Beyrut'ta yeni düzenlemelerin yapılmasına yol açmıştır.

Beyrut idari olarak hemen hemen XIX. yüzyıl ortalarına kadar Şam Eyaleti'ne bağlı iken 1844 yılından itibaren Sayda Eyaleti'ne bağlı bir sancak ve eyaletin idari merkezi haline getirildi. 1864 Nizamnamesiyle Beyrut'la birlikte Lazkiye, Akka, Trablusşam, Sayda gibi kıyı şeridinin diğer liman şehirleri de dâhil olmak üzere Cebel bölgesi, Şam, Kudüs, Havran, Hama, Humus sancakları birleştirilerek mekânsal değişikliklerle ve yeni idari birimin sınırları yeniden çizilerek Şam merkez olmak üzere Suriye Vilayeti yeniden teşkil edildi[323]. Burada önemli husus Osmanlı merkez idaresinin birkaç yıl öncesinde taşrada yerel güç odaklarına kaptırmış olduğu yetkilerini yeniden ele geçirmek için bir takım düzenlemeler yapmış olmasıdır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi 1860 yılında ortaya çıkan bunalım sonucunda Dürzi ve Maruniler arasındaki dini ve mezhepsel gerilimi kontrol etmek için uluslararası garantiler altında Haziran 1861'de Cebel-i Lübnan'ın yeni politik ve ekonomik bir düzen ile bölgede yarı otonom bir alan olarak yeni bir organizasyon belirlenerek dizayn edildiği protokolden sonra 1864 yılında tekrar yapılan düzenlemeler ile Sultan adına vergi toplayan bir sancak beyi olarak hizmet eden yerel emirlerin elinde olan vergi toplama yetkisi alındı ve güç mutasarrıflara geçti. Yani 1864 Vilayet Nizamnamesi ile Bâbıâli 1861'de yapılan ve Osmanlı merkezi idaresinin Cebel-i Lübnan'da yetkisini azaltan düzenlemelere karşı taşrada esas aktör olarak erkini göstermeye çalıştı[324]. Beyrut idari olarak Cebel-i Lübnan mutasarrıflığının bir parçası olmamasına rağmen 1850 yılında kurulan ticaret mahkemesi[325] yoluyla fiilen mahkemenin yargı yetkisi 1860'lı yılların başında

---

[323] *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye,* 1282/1865, s. 175-177. Sayda Eyaleti lağv edildiği ve teşkil edilen Suriye Vilayeti'nde yapılan idari düzenlemler ile ilgili ayrıca bkz: *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, 1281/1864, s. 187-190; 1282/1865, s. 175-177; 1283/1866, s. 172-173; 1284/1867, s. 183-184; 1285/1868, s. 188-189.

[324] Ömer Turan, *Les Effets du Reglement Organique du Mont-Liban de 1861 sur la Loi de Vilayet de 1864*, Québec Universitesi Yayınlanmamış Master Tezi, Montreal 2011, s. 74.

[325] Sayda Eyalet Meclisi talebi doğrultusunda Şam-ı Şerif ve Selanik gibi bazı mahallerde olduğu gibi ticaret davalarının görüşülüp çözümü için Beyrut'ta Osmanlı tüccarı, İslam ahalisi ve reayayı

Cebel-i Lübnan'a kadar genişletildi[326]. Bunu da Osmanlı idaresinin Beyrut yoluyla, hinterlandında kontrol kurmasının diğer bir vasıtası olarak görmek mümkündür.

Bununla birlikte şunu da eklemek gerekir ki Beyrut'un büyüyen ekonomik ve politik gücü karşısında Şam, önceki yıllarda sahip olduğu üstünlüğü Beyrut'a kaptırmaya başlamıştı. Nitekim bunda 1860 olaylarında da Beyrut'un politik üstünlüğünü arttırması önemli bir etkendi. Sorunun çözümü için Beyrut'ta toplanan uluslararası komisyon Suriye'nin politik merkezinin Şam'dan Beyrut'a kaymasına yardımcı olmuş oldu[327]. Bunun tezahürünü de sonraki süreçte Beyrut tüccar ve konsoloslarının taleplerinde görmek mümkündür. Hatta yeni oluşturulan Suriye Vilayeti'ne Şam'ın idari merkez olarak tercih edilmesi Beyrut sakinleri tarafından itirazlara sebep olmuştur. Şöyle ki; hem Beyrut halkı ve tüccarları ve hem de bölgede bulunan yabancı devlet konsolosları Şam'ın aksine Beyrut'un *"ticaretin şart-ı azamı olan iskele"*ye sahip olmasından dolayı önemli bir doğal ticaret merkezi haline geldiği ve buna istinaden ticari işlemlerini kolaylaştıracağı gerekçesiyle Beyrut'un Suriye Vilayeti'nin merkezi olması için halkın ileri gelenleri topluca Bâbıâli'ye dilekçe sunmuşlardır[328].

Sayda ve Şam eyaletlerinin birleştirilerek Suriye Vilayeti'nin kurulması sadece idari bir düzenleme olarak görülmemelidir. Bu, aynı zamanda Bâbıâli'nin 1860 olaylarının ardından dayanışma ve barışı sağlamaya yönelik aldığı bir tedbir olduğu kadar, yabancı müdahalesine engel olmaya yönelik bürokratik bir düzenlemesi olduğunun da göstergesidir[329]. Bu girişimler sonucunda Beyrut, 1888

---

temsilen dört, dost yabancı devletleri temsilen birer azadan oluşmak üzere bir ticaret mahkemesi kurulması hususunda Meclisi-i Vâlâ'nın aldığı karar için bkz: *BOA,* A. AMD, 16/36, 6 Ocak 1850.

[326] Chantel el-Hayek, *a.g.t,* s. 27-28; Roger Owen, *The Middle East and the World Economy 1800-1914*, I. B. Tauris&Co Ltd, New York 1993, s. 165.

[327] Leila Fawaz, "The Changing Balance of Forces Between Beirut and Damascus in the Nineteenth and Twentieth Centuries", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, No: 55-56, 1990, s. 210-211.

[328] *BOA,* İ. DH, 537/37280, 13 Mayıs 1865.

[329] Butrus Abu Manneh "The Establishment and Dismantling of the Province of Syria, 1865–1888", *Problems of the Modern Middle East in Historical Perspectives: Essay in Honour of Albert Hourani*, Ed. John P. Spagnolo, The Middle East Centre, Oxford 1992, s. 22.

yılında bir vilayet haline getirilinceye kadar Suriye Vilayeti'nin yönetim merkezi olmuştur.

İdari bir merkez olma önceliğini bir kıyı kentine kaptırmak istemeyen Şam yerel elitlerinin itirazlarına rağmen Beyrut'un vilayet merkezi olması için şehrin ileri gelenleri ve tüccarının politik çabaları ancak 1888'de sonuç vermiştir[330]. 1865 yılından beri eyalet merkezi olması için Beyrut'un sâkinleri gönderdikleri dilekçelere rağmen ancak 20 yılı aşkın bir süre sonra II. Abdülhamid döneminde Beyrut'u kendi eyaletinin merkezi yapmak için Şam'dan onu kesin olarak ayıran irade yayınlanmıştır[331]. Böylece 1888 yılında vilayet merkezi Beyrut olmak üzere Nablus, Akka, Trablusşam ve Lazkiye sancaklarını içerecek şekilde vilayetin sınırları belirlenip, Şam vilayetinden ayrılarak idari yapısında değişiklik yapılmış, Sayda ve Sur şehirleri de bu vilayete tabi kaza haline getirilmiştir[332].

Tanzimat ile başlayan süreçte yapılan bu yönetimsel düzenlemeler, Doğu Akdeniz'de kıyı kesimlerinin hem ekonomik hem de sosyal olarak özgün yapısı ve merkezden oldukça bağımsız hareket edebilme eğilimi sebebiyle Osmanlı merkez yönetiminin bu bölgelerde ve Suriye kıyı bölgelerinde kontrolü sağlama yönünde attığı adımlardan biridir[333]. Vilayetler sistemine geçiş ile Beyrut merkez olmak üzere teşkil edilen vilayet birimi vesilesiyle Bâbıâli bunu başarmayı hedeflemiştir. İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi artık bu yüzyılda Arap dünyasının Avrupa ile ekonomik bütünleşmesini, merkezi yönetim önleyememiştir. Buna karşılık Avrupa düşünce hayatı ve kültürünün bu bölgeyi tesiri altına almasına karşılık bu şekilde yönetimsel

---

[330] *BOA,* Y. A. HUS, 210/59, 7 Şubat 1888; *BOA,* DH. MKT, 88/1497, 7 Şubat 1888; 29 Mart 1888.

[331] Jens Hanssen, "Practices of Integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", s. 68-69, 71.

[332] *BOA,* İ. MMS, 95-4011, 22 Kasım 1887; *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut,* 1311-1312/1894, s. 146-196.

[333] Tanzimat ile başlayan süreçte Osmanlı'nın merkezileşme yönelimi hakkında kısa bir bilgi için bkz: Kemal H. Karpat, "The Transformation of the Ottoman State 1789-1908", s. 45-50.

bazı tedbirler almıştır[334]. Eğitim[335] ve bürokrasi yoluyla kısmen başarılı olduğu da söylenebilir.

Dünya-Ekonomi bağlamında Osmanlı İmparatorluğu'nu değerlendiren araştırmacılara göre, sistem Osmanlı coğrafyası gibi bir bölgeyi içine almak üzere genişlediğinde bu süreç bölgenin üretim sistemleri, toplumsal yaşamı örgütleyen kurallarını biçimlendirdiği gibi devlet yapısını, yani ideolojisini de yeniden biçimlendirir. Buna göre *Osmanlı Devleti de kendini yenilediğinde bu daha modern olma yönünde bir adım değil, bölgeye atfedilen çevresel rol ile daha fazla bütünleşme doğrultusunda bir adım*[336] olduğu iddia edilmektedir.

Her ne kadar Osmanlı Devleti merkeziyetçi bir yönetim anlayışını kendi meşruiyeti için vasıta olarak kullansa da, yapılan idari düzenlemeler çevreleşme sürecine engel teşkil etmeyip, bu sürece katkıda bulunduğu da söylenilebilir.

Yüzyılın son çeyreğinde, Osmanlı yönetiminde Sultan II. Abdülhamid'in idaresi altında merkez-taşra ilişkileri, yani Osmanlı'nın kendi merkezi ile çevresi arasındaki ilişki açıkça değişmiş ve Osmanlı'nın çevresi konumundaki Beyrut'un Osmanlı merkeziyle entegrasyon süreci daha da genişletilmiştir. Onun parlamentoyu kapatma kararı, taşranın politik olarak büyüyen gücüne karşı yeni sultanın etrafında merkezi güçlerin bir reaksiyonu olarak görülebilir. Özellikle Kudüs, Halep, Beyrut ve Trablusşam mebusları parlamentoda muhalif sesler olarak belirdiler[337]. Aynı zamanda II. Abdülhamid yönetimi sırasında Beyrut'un ileri gelenleri şehirde politik

---

[334] İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Suriye ve Lübnan Üzerine Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları, IV,* Ed. Halil İnalcık, Nejat Göyünç, Health W. Lowry, İstanbul 1984, s. 111.

[335] Eğitim yoluyla Arap coğrafyasının ideolojik olarak Osmanlı'ya bağlılığının sağlanması çabaları için bkz: Benjamin C. Fortna, *Mekteb-i Hümayun: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İslam, Devlet ve Eğitim*, Çev: Pelin Siral, İletişim yayınları, İstanbul 2002. Abdülhamit döneminde Arap bölgelerinde, özellikle Beyrut'ta eğitim kurumlarının arttığına dair bkz: Bayram Kodaman, *Abdülhamit Devri Eğitim Sistemi*, TTK Yayınları, Ankara 1991.

[336] Immanuel Wallerstein-Hale Decdeli-Reşat Kasaba, *agm,* s. 53.

[337] Abdul Latif Tibawi, "Great Syria 1876-1890-Divided Loyalties: Ottoman, Muslim or Arab", *Islamic Quarterly* Vol. 11, No. 1-2, January-June 1967, The Islamic Cultural Centre, London 1967, s. 9-10; Jens Hanssen, "Practices of integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", s. 71.

ve ekonomik egemenliklerini devam ettirebildiler. Bâbıâli'ye gönderdikleri dilekçeler, ideal eyalet için gösterdikleri çabalar ve meclis aracılığıyla yönetime katılma gibi merkez-çevre ilişkisini belirleyen kanallar vasıtasıyla hareket alanlarını genişletebildiler[338]. En yüksek bürokratından vilayetlerdeki küçük idari birimlerdeki memurlara kadar devletin ideolojisinin benimsetilmesi II. Abdülhamid'in uyguladığı merkeziyetçi politikanın bir gerekliliği, bir imparatorluk projesiydi[339].

Görüldüğü üzere idari değişikliklerle birlikte mekânsal olarak da düzenlemeler yapılmıştır. Bütün bunlar XIX. yüzyıl Osmanlı zihniyetinin altında yatan merkeziyetçi yönetimin ve bir liman-şehir haline gelen bölgeyi bürokratik yollarla kontrol altında tutmak için tedbir aldığının bir tezahürü olduğunu söyleyebiliriz.

XIX. yüzyıl ikinci yarısından itibaren Beyrut ve Cebel-i Lübnan arasındaki ilişki Lübnan'ın politik yaşamını etkileyen önemli değişimler geçirdi. Beyrut Limanı ve hinterlandı olan Cebel-i Lübnan bölgesi daima bir ölçüde karşılıklı bağımlıydılar. Fakat Avrupa nüfuzunun artmaya başladığı dönemde bölgenin politik ve ekonomik dönüşümüne karşılık daha çok bağımlı hale geldiler. Karşılıklı bu bağımlılık giderek Cebel-i Lübnan üzerinde Beyrut'un hâkimiyetine dönüştü. Daha önceki yüzyıllarda ise Cebel-i Lübnan'ın Beyrut üzerinde egemenliği söz konusu idi. Bu değişim Beyrut lehine gibi görünse de Cebel-i Lübnan'ın birçok çözümsüz kalan sorunu da Beyrut'a taşındı. 1860 Mayıs ve Haziran tarihlerinde Cebel-i Lübnan'da ortaya çıkan iç isyan Beyrut'a taşınan bu kargaşalıkların en önemlisiydi. Fakat bu olaylar sırasında Beyrut'ta hiçbir şiddet eylemi olmamıştır. Beyrut'un bu eylemlerden kaçınabilmesinin sebeplerinden biri Avrupa otoritesinin[340] burada güçlü olmasıydı. Diğer bir sebep de Mısır işgalinin sona ermesinden itibaren Suriye'de Osmanlı

---

[338] Jens Hanssen, "Practices of integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", s. 74.

[339] Selim Deringil, *İktidarın Sembolleri ve İdeoloji: II Abdülhamit Dönemi (1876-1909),* Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 2002, s. 183.

[340] İlber Ortaylı, "The Port Cities in the Arab Provinces of the Ottoman Empire (A Study of the Disintegration of the Arab World in the Nineteenth Century, With Special Reference to Basra)", *Ottoman Studies,* İstanbul Bilgi University Press, İstanbul 2012, s. 129.

idaresinin yeniden tesisinin gerçekleşmesiyle Osmanlı nüfuzunun da etkili bir şekilde hissedilmesiydi[341]. Buna rağmen Osmanlı'nın Doğu bölgelerinin ekonomik olarak merkeze bağlantısı zayıflama tehdidi altındayken ve Avrupa nüfuzu artarken, merkezi yönetimin buna karşılığı bölgeyi idari, iktisadi ve özellikle kültürel ve ideolojik bakımdan merkeze bağlama ve Arap bölgelerindeki nüfuzunu arttırmak şeklinde olmuştur[342].

Beshara Doumani, Nablus bölgesini incelediği *"Rediscovering Palestine: Merchants and Peasant in Jabal Nablus, 1700-1900"* adlı çalışmasında yaptığı tespit Beyrut için de kısmen geçerlidir. Merkez-çevre bağlamında bir değerlendirmede bulunan Doumani, bölgeyi yani Osmanlı'nın taşrasını, Osmanlı merkez yönetimi açısından şu şekilde konumlandırmıştı: "*Osmanlı Devleti'nin merkezden uzak taşra bölgeleri aynı anda, hem Osmanlı dünyasının politik periferisinde hem de materyal merkezinde konumlanmıştı. Şöyle ki; bölge sakinlerinin politik söylemleri İstanbul'da merkezi yönetimin karar verme sürecini etkilemiyordu. Fakat bölgenin insan kaynağı ve üretme kapasitesi, imparatorluğun vergi gelirini oluşturmaya ve askeri gücün ve metropolün ihtiyaçlarını tedarik etmede hayati derecede önemliydi. Bu taşra bölgesinin değişen politik ekonomisine derinlemesine bir bakış Osmanlı hâkimiyetinde değişimin derin akışında değerli bir perspektif sağlayabilir"*[343]. Beyrut Limanı söz konusu olduğunda Doumani'nin söyleminin aksine yerel elitler ile meclis limanın inşası için projelerin gündeme gelmesi ve liman işletme imtiyazının belirlenmesi sürecinde karar verici pozisyonundaydı. Beyrut özelinde baktığımızda bilhassa liman genişletme ve moderneleştirme girişimleri sırasında şehrin elitleri ve tüccarların ve yerel meclis üyelerinin etkin bir şekilde merkezi yönetimin karar verme sürecini -bir sonraki bölümde Beyrut Limanı imtiyaz ve inşa sürecinde görülecektir- etkilediği anlaşılmaktadır. Buna karşın Doumani'nin sunduğu görüşün Beyrut için de geçerli olduğuna inandığımız tarafı ise merkeziyetçilik sayesinde mali

---

[341] Leyla Fawaz, "The City and the Mountain", s. 489-490.

[342] İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Suriye ve Lübnan Üzerine Bazı Notlar", s. 89-90.

[343] Beshara Doumani, *Rediscovering Palestine: Merchants and Peasant in Jabal Nablus, 1700-1900*, University of California Press, Berkeley 1995, s. 2.

gelirleri arttırma amacı güden Osmanlı yönetiminin Beyrut Limanı'nın ticari kapasitesini ve elde edilecek gümrük gelirlerini göz önünde bulundurduğu kanısında olmamızdır.

Liman şehirlerindeki toplumsal ve ticari bağlantılar, genellikle alanın daha geniş ekonomik ve mekânsal düzende özerk pazarlar olarak dizayn edilmesine katkı sağladı. Böyle bir atmosferde liman şehirlerde rekabet halindeki gruplar, yatırımlar ve elde edecekleri kârlar için bölgeyi kullanmak istediklerinde bölge sık sık çatışmaların odağı halinde geldi[344]. Beyrut Limanı'nda ve hinterelandı limana bağlayacak ulaşım ağlarının yapılması sürecinde bunu görmek mümkündür. Serbest piyasa ekonomisinin sömürü yönelimine karşı Osmanlı devlet aygıtlarının hemen karşı refleks geliştirmesi ve buna bir tedbir alma çabalarının zaman alması rekabetin ve mahalli çatışmaların yaşanmasına ortam hazırlamıştır. Cebel-i Lübnan'da yaşanan çatışmalar da bir liman olarak Beyrut'un ticari bir merkez haline gelmesi ve Avrupalı devletler için ekonomik bir rekabet alanına dönüşmesinin kaçınılmaz dolaylı sonuçlarından biriydi. Her ne kadar bölgedeki mezhepsel çatışmalar Beyrut'ta görülmese de bölgenin liman vasıtasıyla pazar ekonomisine açılması ve bir rekabet alanına dönüşmesinin hinterlandında yaşanan dönüşüme[345] tesiri olmaması düşünülemezdi.

Osmanlı merkezi gücünün taşrada Tanzimat reformlarını uygulamaya çalışarak merkeziyetçi bir yapı sağlamak istemesi ve taşranın yönetiminin doğrudan kontrolünün İstanbul'dan sağlanması yönünde bir dizi düzenleme yapmasına mukabil Selanik, İzmir, Trabzon, Beyrut, İskenderiye gibi liman şehirleri Osmanlı İmparatorluğu'nda tarihsel olarak hükümet kontrolünden uzak bir çevrede faaliyet yürüten grupların ortaya çıktığı alanlar sundu. Genel olarak XVIII. yüzyılın ortasından itibaren liman şehirlerini Dünya-Ekonomisi'ne bağlayan ticari ilişkiler ağı

---

[344] Nurçin İleri, "Rewriting the Port-City History in the Light of Contemporary Global Kapitalism", *New Perspectives on Turkey*, No: 47, 2012, s. 185.

[345] Kemal H. Karpat, "The Transformation of the Ottoman State 1789-1908", *Studies on Ottoman Social and Political History; Selected Articles and Essays*, Ed. Reinhard Schulze, Brill Press, Leiden-Boston-Köln 2002, s. 49.

yoğunlaştı, liman şehirlerinin doğası değişti ve onların etrafındaki ve dâhilindeki bölgeler merkezi yönetimin doğrudan kontrolünden uzak kaldı. Bu gelişmeler de özellikle Müslüman olmayan toplumlara geniş bir hareket alanı ve nüfuzları için yeni araçlar sağladı. Bu açıdan 1840'tan sonraki periyotta Osmanlı ekonomisinin dikkate değer bir gelişme yaşaması, yüzyıl sonuna doğru ticaret hacminin artması ve liman şehirlerinin de hemen hemen aynı oranda büyümesi açısından önemlidir. Bir liman olarak bu şehirlerin büyümesinin önemli etkeni yabancı ticarete aktif bir şekilde dâhil olmalarıydı[346].

1850-1860 yılları arasında Lübnan'da yaşanan olayların Osmanlı yerel ve idari sisteminde meydana getirdiği çatlaklar hükümetin idari reformlarını gerçekleştirebilmek, ordunun asker ve para ihtiyacını karşılayabilmek için yeni gereksinimlere ihtiyaç duymasına yol açmış, özellikle merkezileşmenin sağlanabilmesi ve denetimi arttırmak adına Osmanlı hükümeti vergi gelirlerinin artışına ihtiyaç duyuyordu[347]. Liman şehirleri ve onların çevreleri genel itibariyle elde edilen vergilere göre merkezi yönetimin hazinesine en yüksek katkı sağlayıcılar arasındaydı ve bölgede uygulamaya koyulan vergilerin artışı ticari aktivitenin gelişmesi oranıyla aynıydı[348]. Dolayısıyla XIX. yüzyılda merkezi hazineye daha fazla gelir sağlama arzusunda olan Bâbıâli yönetimi için liman şehirlerin kontrol altında tutulması mühim olmalıydı.

Buna bağlı olarak XIX. yüzyılda Osmanlı eyalet sisteminde yapılan düzenlemeler ile üretici ve toplayıcı bölge merkezleri değişmiş ve idari yapıda yeni yönetim birimleri oluşturulmuştu. Bütün bunların öncelikli amacı taşrayı merkeze daha çok bağlamak ve bu sayede vergi gelirlerini doğrudan merkeze aktarmak suretiyle hazine gelirlerini arttırmaktı. Nitekim yüzyıl boyunca Bâbıâli'de zaman zaman aksi yönde bir yönetim anlayışı benimsendiği görülse de Osmanlı idaresinin,

---

[346] Reşat Kasaba, "A Time and A Place for the Nonstate", s. 210-211.
[347] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 201.
[348] Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Ekonomi*, s. 96.

topraklarını kontrol etmek amacıyla genel tasavvuru merkeziyetçi bir yapıyı güçlendirmek ve korumaktı.

Geçmişte, yaklaşık yüzyıl öncesinde Suriye sahilinde Akka, Sayda, Sur ve Trablusşam önemli liman şehirleri iken Beyrut'un onları geride bırakıp vilayet merkezi bir liman-şehir olarak öne geçmesi dikkate değer bir gelişmedir. Artık Beyrut Limanı özellikle yabancı ticaretin yoğunlaştığı bir merkezdi. Politik ve ekonomik koşulların Beyrut lehine değişerek Dünya-Ekonomisi'ne uyum sağlayabilen bir saha olarak ön plana çıkan Beyrut Limanı ve çevresinde Osmanlı merkez idaresi için yönetimsel değişimin yaşanması kaçınılmazdı. İdare merkezi Beyrut olan yeni vilayeti oluşturmanın asıl nedenlerinden biri Osmanlı'nın vergi gelirlerini kontrol altında tutabilmek, ulaşım ve altyapı tesislerinin denetimini sağlayabilmek olduğu kadar İstanbul yönetiminin sahil boyunca yabancıların girişimlerini ve faaliyetlerini bu sayede daha yakından denetim altında tutabilecek olmasıdır[349].

Beyrut'ta yabancı etkisinin giderek artması ve faaliyet alanlarını da genişletmeye başlamaları Osmanlı hükümetinin Beyrut'a neden yatırım yaptığını ve Beyrut'un diğer Doğu Akdeniz limanlarını geride bırakıp hızlı bir gelişme gösterdiğini daha net açıklayacaktır. Suriye kıyısındaki limanlara nazaran Beyrut Limanı'ndaki çarpıcı gelişmeye dikkat çeken Samir Kassir, daha önce aktif bir ticaret trafiği varken çevre limanlar değil de neden Beyrut Limanı'nın hızlı bir ivme kazandığını sorgulamaktadır[350]. Mansel'in buna verdiği cevap ise Sultan Abdülhamid'in Arap eyaletlerine yönelik İslamcı politikasından kaynaklandığı yönündedir. Yani Sultan Abdülhamid Osmanlı hanedanlığına bağlılığı güçlendirmek için Hristiyanların hem nüfus hem de faaliyetleri bakımından yoğunlaştığı Beyrut'u, diğer eyalet merkezlerinde yaptırdığı gibi hastane, okul vb. kamu binaları yapmak

---

[349] Abdul Latif Tibawi, *A Modern History of Syria, Including Lebanon and Palestine*, Londra 1996, s. 181; Benjamin C. Fortna, *a.g.e*, s. 76.

[350] Samir Kassir, *a.g.e*, s. 86; Chantel el-Hayek, *a.g.t*, s. 27.

için tercih etmiştir[351]. Nitekim Beyrut, Abdülhamid'in İslamcı politikası açısından hac güzergâhında önemli bir istasyon olduğu gibi yabancı nüfuzunun Suriye'nin diğer limanlarının aksine daha fazla hissedilen limanıydı. Yabancı konsolosların resmi ikametgâhı, misyoner okulları ve yabancı şirketlerin yoğun olarak bulunduğu Beyrut'u tercih etmek yabancı etkisini azaltmak ve hatta yok etmek için İstanbul tarafından uygun görülen bir politikaydı. Buna da Beyrut'un ve limanın Dünya-Ekonomi Sistemi'ne Osmanlı merkezi idaresinin bir tepkisi olarak bakabiliriz.

Osmanlı merkezinin Dünya ekonomisinde yaşanan değişime uyum sağlamaya çalışırken bir yandan da kendi meşruiyetini ve hâkimiyet alanını korumak amacıyla bir reaksiyon göstermesinin ardında yatan önemli bir dış etken özellikle Avrupa devletlerinin Osmanlı coğrafyasında ulaşım ve iletişim araçları vasıtasıyla ticari ilişkilerinin artmasıydı. Ulaşım ağlarının yaygınlaştırılması da endüstri devrimi sonrası teknolojinın ulaşımda kullanılmasıyla deniz ve kara ulaşımı ve demiryolları hatlarıyla olmuştur.

2. Deniz Seyrüseferinde Değişim

---

[351] Philip Mansel, *a.g.e,* s. 151; Chantel el-Hayek, *a.g.t,* s. 30. Osmanlı Devleti'nin Balkan coğrafyasının büyük çoğunluğunu kaybetmesi neticesinde gelirlerinde önemli ölçüde azalma olmuştu. Bunun üzerine Osmanlı yönetimi, Ahmet Cevdet Paşa'nın önerisini dikkate alarak, Arap bölgelerine yöneldi. Engin D. Akarlı'nın üzerinde durduğu Osmanlı yönetiminin vergi gelirlerini artırmak için Arap eyaletleri ile ilişkilerini geliştirmek niyetinde olup olmadığını bir tarafa bırakarak Abdülhamit'in devletin egemenliğini güçlendirmek maksadıyla Müslüman dayanışmasını inşa etmek niyetiyle Arap coğrafyasına yönelmiş olduğudur. Hamidiye rejimin imparatorluğun bütünlüğünü sağlamak için Arap bölgelerinde yaptığı yatırımlar bunun görünen yüzüdür. Devletin yüceliğini simgeleyen kamu binalarının yapımı, okullar açmak suretiyle verilen eğitim müfredatıyla Arap ve Türkler arasında ortak ilişki kurarak Sultana bağlılığın vurgulanması (Bkz: Benjamin C. Fortna, *a.g.e,* s. 295), yerel liderler ile iyi ilişkilerin kurulması izlediği propaganda vasıtaları arasında olmakla birlikte Hamidiye döneminde Suriye bölgesinde yapılan yatırımların boyutu dikkate değerdir. Suriye ve Hicaz'da yapılan demiryolu uzunluğu 2.350 km'dir. Bu oran diğer bölgeler ile mukayese edildiğinde çok fazladır. Beyrut Limanı'nın inşası, elektrik, posta, telgraf şebekelerinin yaygınlaştırılmasının Abdülhamit rejiminin İslam birliği etrafında Arap coğrafyasının sadakatini sağlamak için yapılan yatırımlar arasında olduğu söylenebilir. Bkz: Engin Deniz Akarlı, "Abdülhamid II's Attemp to Integrate Arabs into the Ottoman System", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation,* Kudüs 1986, s. 85-86.

Limanların ve sahil kentlerinin yükselişi ve çöküşünün bir yandan stratejik ve politik değişimler diğer yandan da ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı kaldığı söylenebilir. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda deniz ulaşımı ve yük taşımacılığı genellikle yelkenli gemiler vasıtasıyla yapılmaktaydı. 1830'lu yıllara kadar da ağırlıklı olarak bu şekilde devam etmiş ve bu tarihlerden itibaren de yerini hızlı bir şekilde buhar gücüne dayanan gemilere bırakmıştır. Deniz ulaşımında endüstriyel devrimin getirdiği yenilikler, gemi teknolojisindeki gelişmeler ve buhar gücünün gemilerde uygulanması Avrupa devletlerinin denizlerde yayılmacılığını artırırken aynı şekilde Avrupa ile Osmanlı Devleti arasındaki ulaşım hatlarınınn artmasını ve deniz seferlerinin yaygınlaşmasını sağlamıştır. Bu bağlamda deniz ticareti, mühendislikteki teknolojik ilerlemeler sebebiyle hızlı bir şekilde büyürken Beyrut Limanı, Akdeniz ticaretinde önemli bir yer edinmeye başlamıştır. Yelkenli gemilerden ziyade buharlı gemilerin tercih edilmesi seyahat zamanının daha kısa sürmesi ve ticaret hacminin daha çok artması demekti. Buna bağlı olarak Beyrut'un buharlı gemiler için uğrak yeri olarak tercih edilmesi limanın cazip hale gelmesinde ve Avrupa ile iletişim ağlarını arttırmasıyla değişen Dünya-Ekonomi Sistemi'ne uyum sağlama hususunda önemli bir rol oynamıştır.

Avrupa'da gerçekleşen endüstri devrimi sonrası gelişen teknolojiyle ve buhar gücünün kara ve deniz ulaşımına uygulanmasıyla Avrupa ekonomik tesiri çok geniş alanlara yayılmış ve Dünya-Ekonomi'nin çevreleştirdiği alanın genişlemesine olanak sağlamıştır. Suriye kıyı bölgelerinin bu sisteme dâhil olmasındaki koşullar ise öncelikle buharlı gemilerin geliştirilmesi ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması ile sağlandığı gibi buharlı gemilerin Doğu Akdeniz'e sefer düzenlemeye başlamaları ve ülkenin iç kesimlerine kadar nüfuz eden ve çoğunluğu Avrupa sermayesi ile yapılan demiryolları, şose yollar ve limanların inşasıyla sağlanmıştır. Burada özellikle üzerinde durulacak olan husus deniz nakliye şirketlerinin aracılığıyla Beyrut Limanı'nın Suriye kıyı şeridinde ve hatta hinterlandında Avrupa yayılmacılığının önemli bir aracı olmasıdır.

Deniz ulaşımının ivme kazanmasında buhar gücünün gemi teknolojisine uyarlanması önemli bir etken olmuştur. Avrupa'da öncelikle İngiltere, 1811 yılında

buhar gücünü gemilerde uygulamaya ve bu tekniği hızlı bir şekilde geliştirerek 1820'li yıllardan itibaren tersanelerde buharla çalışan gemiler inşa etmeye başlamıştı[352]. Bu sayede buharlı gemilerin Akdeniz'e açılması da Osmanlı sularındaki trafikte İngiltere'nin üstünlüğünde katalizör görevi görmüştür. Buharlı gemiler inşa etmeye başlayan İngilizler kısa sürede bu tekniği geliştirerek Akdeniz'e de seferler düzenlemeye girişmişler, hatta Osmanlı limanlarına ilk defa buharlı gemilerin, yani vapurların gelişi 1828 yılında İngilizler tarafından İstanbul'a getirilerek Padişah'a satılması suretiyle gerçekleşmişti. Ertesi yıl İngiltere'den bir vapur daha sipariş verilmesiyle Osmanlı sularında buharlı gemiler dönemi başlamış oldu. 1830'lu yıllardan itibaren de yerli şirketlerin yanı sıra yabancı şirketlerin vapurları da işletilmeye başlanmış[353] ve kısa bir süre içinde Avusturya, İngiliz, Rus, Fransız vapur şirketleri Osmanlı sularında gemi işleten, yolcu ve yük taşıyan ülkeler olmuşlardır.

Önceki yüzyıllarla mukayese edildiğinde XIX. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'de gemi ulaşımı konusunda ani bir canlanma yaşanmış ve Suriye'ye Avrupa ekonomik nüfuzu ve 1830'lardan sonra buharlı gemi taşımacılığının yaygınlaşması Beyrut'u Akdeniz'de başat bir liman haline getirmiştir. Önceki yüzyılda bir ticaret merkezi olan ve Avrupa ile ticari ilişkilerini sürdüren Şam tüccarlarının da Avrupa ticaretinin merkezi olarak müreffeh hale gelen Beyrut'a yönelmeleri[354] söz konusu ticaretin limanlara kaydığının bir göstergesi olduğu gibi aynı zamanda uzun erimli ticarete de işaret etmektedir. Beyrut'un başarısının en önemli etkenlerinden biri de 1830'larda başlayan buharlı gemi seferleriyle Beyrut'un neredeyse on yıl boyunca

---

[352] Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 146.

[353] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu 1789-1867*, TTK, Ankara 2001, s. 116. İngiltere'den buharlı gemi satın alınmasından itibaren Osmanlı yönetimi Avrupa'da gelişmekte olan gemi inşa teknolojilerini takip etmeye başlamış ve bunları uygulayabilmek için eğitimsel ve teknik manada bazı girişimlerde bulunmuştur. Bkz: Mücteba İlgürel, *a.g.e,* s. 146-156.

[354] Leila Fawaz, "The Changing Balance of Forces Between Beirut and Damascus in the Nineteenth and Twentieth Centuries", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, No: 55-56, 1990, s. 210-211.

İzmir ile İskenderiye arasındaki tek uğrak limanı olmasıydı, diğer Suriye kıyı şeridi limanları bu hayati ulaşım ağının dışında bırakıldığı bir dönemde Beyrut düzenli seferler için tercih edilen bir liman olmuştur[355]. Fakat bütün gemilerin buharlı gemilere hemen dönüşmesi mümkün değildi ve yüzyıl sonuna kadar limanda görülen gemilerin çoğunluğu yelkenli olmaya devam etmiştir[356].

1837 yılından itibaren İngiliz Peninsular and Orient Şirketi[357] ile Oriental buharlı gemi şirketi, Fransız Messageries Maritimes ve Avusturyalı Lloyd şirketleri İskenderiye'den İstanbul'a kadar Doğu Akdeniz'deki ana limanlara uğrayan düzenli gemi seferleri hattı oluşturmuşlardı[358]. İngilizler 1835 yılından itibaren Doğu Akdeniz'e yönelik buharlı gemi seferleri hattını ilk kuranlardan olmakla birlikte ilk defa 1837 yılında Londra'dan yola çıkan gemiler Malta ve İskenderiye yoluyla düzenli olarak Beyrut Limanı'na uğramaya başlamışlardı[359]. Bu tarihten itibaren de İngilizler Doğu Akdeniz'e deniz yoluyla düzenli ulaşımı planlamalarında buharlı gemiler odak noktası olmuş ve Liverpool'dan ayrılan buharlı gemiler İskenderiye ve Beyrut'a, önceleri sadece posta, değerli eşya ve hafif yükler taşımak suretiyle ve maliyeti oldukça yüksek olmak üzere seferler düzenlemişlerdir. 1842 yılında İngiliz Peninsular and Orient vapur hattı da Southompton'dan İstanbul'a ve Beyrut'a seferlere başlayıp kısa süre sonra bu hizmetten vazgeçmesine karşın birçok İngiliz gemileri Suriye limanlarına düzenli olarak veya belirli aralıklarla uğramaktaydılar[360].

---

[355] Eyup Özveren, *a.g.m,* s. 81.

[356] *Revue Commerciale du Levant,* Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, XIII[e] Année, 31 Juillet 1899, No. 148, Constantinople 1899, s. 121-127; *Revue Commerciale du Levant,* Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, XIV[e] Année, 31 Juillet 1900, No. 160, Constantinople 1900, s. 54.

[357] *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company's Guide Book for Passengers,* Printed for the Chicago Exhibition, Londra 1893, s. 37-46.

[358] Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, s. 46. Ayrıca bkz: J. Lewis Farley, *a.g.e,* s. 76-77.

[359] *DDC,* Henry Guys au Comte Molé, Direction Commerciale, No. 171, 24 May 1837, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 138. İlk buharlı gemi Beyrut'a 1835 yılında varmıştır. Bkz: Charles Issawi, *Fertile Crescent,* s. 205

[360] *TNA,* FO, 78/715, 31 Aralık 1847.

Buharlı gemi seferleri Akdeniz'de Avrupa ülkeleri arasındaki ticari rekabetin önemli bir ayağını oluşturmuştur. Nitekim Avrupa'da yaşanan teknolojik yeniliklerle beraber sanayi alanındaki gelişmelerin XIX. yüzyıl başından itibaren Avrupalı güçlerin hammadde ihtiyacı için Doğu Akdeniz ticaretine yönelmelerine yol açması Doğu Akdeniz'deki dengelerin Batılı güçler lehine evrilmesine neden olmuş ve Osmanlı otoritesinin açtığı boşluğu da Avrupa devletlerinden özellikle İngiltere ve Fransa rekabeti doldurmuştur. Bu iki devletin rekabeti kadar bölgeye müdahil olmak isteyen Rusya ve Avusturya'nın Akdeniz sularında boy göstermeye başlamaları rekabeti daha da arttırmış, hatta bu ülkelerin bilhassa XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren deniz seferlerinde gemi miktarı ve gücünü arttırma çabaları da rekabetin önemli boyutunu oluşturmuştur[361].

Fransızların Doğu Akdeniz'e giriş için Mısır gibi önemli bir noktayı işgal etmeleri, ardından Akka'yı kuşatmaları buna karşın bu girişimlerinin başarısızlıkla sonuçlanması ve Osmanlı yönetiminin Fransızlara karşı tavır almaları[362] Doğu Akdeniz'de ekonomik üstünlüğün İngilizler lehine değişmesine yol açmıştı. Bunun kaçınılmaz sonucu ise özellikle deniz ulaşımında İngiltere'nin Doğu Akdeniz sahillerinde daha faal olmasına ve Akdeniz'de nüfuzunu yaygınlaştırmasına olanak tanımasıdır. Buna karşılık Doğu Akdeniz'de İngiltere'ye kaptırdığı ticari üstünlüğe karşı dış politikasını yeniden gözden geçiren Fransa ise Osmanlı sularında daha etkin hale gelebilmek için vapur seferleri düzenleyecek olan Messageries Maritimes Şirketi'nin kurulmasına önemli bir misyon yüklemişti[363]. 1837 yılında Marsilya ve İstanbul arasında ilk vapur seferlerine başlamış olan Fransa[364], sonrasında Doğu Akdeniz'de vapur seferlerini daha da genişletme yoluna giderek 1838'de İskenderiye-Marsilya arasında doğrudan iletişim kurmak için buharlı gemi inşası için

---

[361] Durmuş Akalın-Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies*, Vol. 7, Issue 3, Ankara 2012, s. 26-27.

[362] Şenay Özdemir Gümüş, "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 9, 2013, s. 249-278.

[363] Süleyman Uygun, *a.g.t*, s. 101.

[364] *BOA*, HAT, 1189/46780, Tarih 1838.

girişimlere başlamış ve 1845 yılında Beyrut-İskenderiye-Malta-Marsilya arasında sefer hatları kurmuştu[365]. Hemen hemen aynı dönemlerde, 1839 yılında Avusturya da Doğu Akdeniz limanları için sefere çıkacak buharlı gemi işine girişmişti.

1840'lı yıllardan itibaren artık Doğu Akdeniz limanları için Avusturya, Fransa, İngiltere olmak üzere üç ülke arasında rekabetin söz konusu olduğunu görmekteyiz. Bu rekabet de buharlı gemi seferlerinin artmasına yol açmış ve söz konusu ülkelere ait buharlı gemi şirketleri Doğu Akdeniz limanlarında işlettikleri buharlı gemilerle deniz ulaşımının kolaylaşmasında önemli rol oynamışlardı. Ayrıca Beyrut Limanı'nın da ticari ve ekonomik açıdan gelişmesi buharlı gemilerin Suriye sahilinde özellikle bu limana uğramasını gerektirmekteydi. Hatta 1846 yılında deniz taşımacılığı yapan şirketlerin özellikle kömür madenlerine yakın olan Beyrut'a[366] yakıt ikmali için kömür deposu kurmaları Beyrut Limanı'nın uğrak yeri olmasını kaçınılmaz kılmıştı. 1850'den itibaren İngilizlere ait bir vapur şirketi Liverpool ve Beyrut arasında Cebelitarık, Malta, İskenderiye'ye de uğrayan vapur hattı kurmuş, takip eden on yıl içinde İngiliz gemileri Doğu Akdeniz'e sıklıkla uğramaya başlamışlardı. Artık 1850-60 yıllarına gelindiğinde deniz yolu ticaret ürünlerinin bütün çeşidi için en ucuz, kolay ve önemli bir ulaşım vasıtası haline gelmişti. Bu dönemden itibaren yabancı vapur şirketlerinin düzenli yaptıkları gemi seferleri bölge ulaşımını kolaylaştırmış ve Avrupa ile ticari bağlantıları güçlendirmişti[367].

İngiltere'nin Doğu Akdeniz limanlarına sıklıkla buharlı gemi seferleri düzenlediği yıllarda bölgede deniz ulaşımında egemen olan iki şirket bulunmaktaydı. Bunlar Fransız Messageries Maritimes Şirketi[368], diğer bir hat Alman ticaret

---

[365] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 176.

[366] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 51, 29 Avril 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 314.

[367] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 177.

[368] Şirket 1796 yılında 14 posta taşımacılık şirketinin bir araya gelmesiyle kuruldu. Messageries Royal adıyla anılan şirket 1848 yılında II. Cumhuriyet ilan edilince ismini Messageries Maritimes National olarak değiştirdi. 1850'li yıllara kadar Fransa ile Doğu Akdeniz arasında posta taşımacılığı Fransa tarafından devlet eliyle idare edilmekteydi. Ancak devlete ait buharlı posta taşımacılığında devlet zarara uğradığı için imtiyazlı ve özel posta taşımacılığının devlet için avantajlı olacağı düşünülerek imtiyazı Messageries Maritimes şirketine 28 Şubat 1851 tarihinde

ürünlerini taşıyan Avusturya Lloyd Şirketi[369]'ydi. Ayrıca Rus Vapur ve Ticaret Şirketi de Suriye limanlarına ve Beyrut Limanı'na vapur seferleri düzenlemekteydi[370]. Bunlardan başka çoğunluğu oluşturan ise birçok şirket ile Doğu Akdeniz sularında boy gösteren İngiliz vapur şirketleriydi[371]. Bu vapur şirketlerinin tamamen düzenli olmasa da kesintisiz bir şekilde Beyrut Limanı ile birlikte Suriye'nin önemli limanlarına yüzyıl sonuna kadar uğradıkları anlaşılmaktadır[372].

Beyrut'a Fransız hükümetine ait vapurlar 1845 yılında seferler yapmaya başlamıştı. Daha sonra Doğu Akdeniz'de vapur işletme imtiyazı Fransa yönetimi tarafından Messageries Maritimes Şirketi'ne verildi[373]. 1851 yılında şirketin Fransız hükümetiyle yaptığı antlaşmaya göre, buharlı gemiler ile hareket merkezi Marsilya olmak üzere her 10 günde bir sırasıyla Malta, Siros, İzmir, Midilli, Çanakkale, Gelibolu'dan geçerek İstanbul'a; on beş günde bir Malta ve İskenderiye'ye; her 20

---

verdi. Kısa bir süre sonra Fransa'da II. Cumhuriyet idaresi sona erip imparatorluk ilan edildikten sonra büyük bir anonim şirkete dönüştü ve 5 Aralık 1853 tarihinde hissedarlarının onayıyla ismi Messageries Maritimes Imperial olarak değiştirildi. Şirket Akdeniz, Karadeniz, Atlantik ve Uzakdoğu'ya kadar faaliyet alanını genişletti. Fransa'nın taraf olduğu savaşlarda devlete büyük lojistik destek sağladı ve Dünya'nın çok uzak noktalarına bağlantı sağladığı için Fransız emperyalizminin gelişmesine ön ayak oldu. 1871 yılında III. Cumhuriyet ilan edilmesiyle şirket devlet desteğini kaybetti ve kamuoyu baskısı altında kaldığı için ismini Messageries Maritimes olarak değiştirdi. Şirket hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devletinde Fransız Sömürgeciliği 1851-1914*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013; Marie Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes: l'Essor d'une Grande Compagnie de Navigation Française 1851-1894*, Presses de I'Université Sorbonne, Paris 2007.

[369] Mustafa Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

[370] Mesut Karakulak, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (Ropit) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2017., s. 34, 62.

[371] Charles Issawi, *Fertile Crescent*, s. 205; Dominique Chevallier, *a.g.e*, s. 184.

[372] *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1296/1879, s. 126; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1297/1880, s. 249-251; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1298/1881, s. 229; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1299/1882; s. 256; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1300/1883, s. 266; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1301/1884, s. 214; *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1302/1885, s. 207. Söz konusu Salnamelerden Beyrut Limanı'na uğrayan yabancı vapur şirketlerini ve uğradıkları güzergâhları takip etmek mümkündür.

[373] Jacques Thobie, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman: 1895-1914*, Paris 1977, s. 36.

günde bir İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablusşam ve Beyrut'a ve buradan da Yafa ve İskenderiye limanlarına sefer düzenleyecekti[374]. Bununla birlikte şirketin kurulmasının ardından şirket yöneticilerinin yaptığı genel toplantıda Osmanlı limanlarına vapur hattı kurulmasının amacı, "Fransa ile Osmanlı toprakları arasında bağlantı kurulması sağlanarak bölgenin zengin kaynaklarını Fransız ticaretine açmak ve Fransız sanayi ürünleri için pazar alanı oluşturmak"[375] olarak ifade edilmiştir. Buna göre Fransa'nın ekonomik ve politik olarak Osmanlı'nın Akdeniz sahillerinde nüfuzunu güçlendirmeye odaklandığı anlaşılmaktadır. Nitekim zamanla Beyrut Limanı başta olmak üzere Suriye kıyılarının ana limanlarına uğramaya başlamıştır. Aynı şekilde Messageries şirketi özelinde şirketin amacına referansla değerlendirildiğinde Osmanlı limanlarına ve Beyrut Limanı'na doğrudan sefer düzenlenmesi, deniz seferi yapan şirketler aracılığıyla Dünya ekonomi sisteminin dışında olan bir bölgenin nasıl sisteme dâhil olduğunun ve çevreleştiğinin, ekonomik ve ticari bakımdan nasıl Avrupa devletlerinin nüfuzuna girdiğinin vasıtalarını görmek açısından önem taşımaktadır. Şirketin Doğu Akdeniz'e vapur seferleri düzenlemeye başlamasının hemen ardından Beyrut ile doğrudan ulaşımın sağlanmasına yönelik girişimler de Beyrut Limanı'nın buharlı gemi seferleri yapan şirketlerin Suriye kıyısında temsil ettikleri Avrupa merkezli Dünya-Ekonomi Sistemi'ne ticari ve iktisadi bakımdan katılımının gerçekleştiğinin bir göstergesidir. Beyrut Limanı gemi tonajlarının da artmasıyla artık daha çok hammadde ihraç eden ve mamül madde ithal eden bir liman pozisyonuna gelecektir. Öyle ki, 1850'li yıllarda liman ve çevresinde görülen yapısal gelişmeler ve çokça buharlı gemilerin bölgeye varması Beyrut'ta ticaretin ani bir canlanma kaydetmesine neden olmuştur. Aynı şekilde sahil boyunca oluşturulan kısa rotalar Beyrut'u Ortadoğu ve Avrupa arasında ticaretin merkezi haline getiren ulaşım bağlantılarının bir ağına dönüştürürken gelecek elli yıl içinde şehir ekonomisi de kitlesel bir büyümeye sahne olacaktır.

---

[374] Charles Issawi, *The Fertile Crescent*, s. 227-228; Süleyman Uygun, *a.g.t*, s. 39-40, 103.

[375] *AFL, 1997 002 5199, Assemble Generale du 28 Mayıs 1853, s. 36-37*'den aktaran Süleyman Uygun, *a.g.t*, s. 39.

1852 yılında bölgeye düzenli olarak uğramaya başlamalarıyla ticaret kısa sürede Fransızlar'ın lehine dönmeye başlamıştı. Bu tarihlerde Marsilya'dan hareketle belli başlı limanlara uğrayarak Malta, İskenderiye ve Yafa üzerinden Beyrut'a ulaşan ve buradan İstanbul'a yönelen Messageries şirketine ait bir vapur seferi sırasında tasvir edilen izlenimlerde Beyrut Limanı'nın pitoresk görüntüsünden bahsedilmekle birlikte rıhtımı dar olması ve insan kalabalığı nedeniyle ticaret eşyalarının derli toplu olmayan hali ile eşyaları koymak için uygun bir iskeleye sahip olmamasına vurgu yapılmış[376], ilerleyen konularda görüleceği üzere, kısa bir süre içinde Messageries Şirketi, liman inşası için Bâbıâli nezdinde girişimlerde bulunmuştur.

Suriye kıyılarında Messageries Maritimes'e ait posta vapurları seyrüsefere başladığı Temmuz 1852 tarihinden itibaren, 12 ay içinde şirketin hem yük hem de yolcu taşımacılığı yapan 36 vapurunun Beyrut'a vardığı anlaşılmaktadır. Beyrut Fransız konsolosunun verdiği bilgiye istinaden, sefere başlandığı bir yıl içinde Messageries vapur şirketi ile 3.002.473 frank değerinde, ihraç edilen ürünler arasında ipek, yün, ipek kozası vb. olmak üzere 482.680 kg ağırlığında 7.174 adet koli ile Beyrut Limanı'ndan hareket etmiştir. Aynı yıl vapur şirketi ile yapılan ithalat ise 233.341. kg ağırlığında 3.683 koliden ibaretti ve mamül ürünlerden oluşan ithalat ürünleri ise nalbur, ilaç, sabun, iç yağı, balmumu altın ve gümüş olmak üzere 5.552.446 frank değerindeydi. Taşınan ticari ürünlerle birlikte vapurların yolcu sayısı da önemli derecede artmıştı. Bu tarihlerde Avusturya Lyold vapur şirketinin de Messageries şirketi vapurlarıyla aynı güzergâhı takip ettiği görülmektedir. Özellikle Beyrut Limanı'nın ticareti ve yolcu sayısının artmaya başlaması, kârlı bir güzergâh olarak görülmesi üzerine bölgeye uğrayan vapur şirketleri için rekabet alanına dönüştüğünü Fransız konsolosun beyanlarında görmek mümkündür[377].

Beyrut Limanı'nda gemi trafiğinin artmasına bağlı olarak gemilerin geliş ve gidişleri ve barınmaları ile ilgili sıkıntıların yaşanması olağandı. Nitekim henüz

---

[376] *Les Paquebots du Levant: Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Méditerranée*, Services Maritimes des Messageries Nationales, Paris 1853, s. 88.

[377] *DDC*, De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 165-166.

yüksek tonajlı ve fazla sayıda gemilerin barınmasına elverişli olmayan limanda farklı yabancı vapur şirketlerine ait gemilerin aynı anda bulunma zamanlarının çakışması sık sık sorun teşkil etmiştir. Gemilerin limana geliş-gidişlerinin çakışmasıyla ilgili sorun ise esasen limanlarda uygulanan karantina prosedürü ve tecrit edilme süresinin uzunluğundan kaynaklanmaktaydı. Bununla birlikte Paris'te yapılan ve Osmanlı Devleti'nin de iştirak ettiği Sıhhiye Konferansı'nda alınan kararlara göre Mısır haricinde[378] Osmanlı Devleti topraklarında ve Suriye'deki limanlara uygulanan karantinaların gerek müddeti, gerekse uygulanan prosedürün azaltılması vapur seferlerini kolaylaştıran önemli bir etken olmuştur[379]. Çünkü limanlara gelen gemilere uygulanan karantina müddetinde ve muamelelerde keyfilik olduğu gibi ticaretin de bir rekabet alanına dönüşmüş olmasından bazı devletler başka bir devlete karşı hiçbir gerekçe olmaksızın karantina uygulayabilmekteydi. Ülkeler arasında karantinahanelerde yolcu ve ticaret eşyası taşıyan gemilere uygulanacak prosedür hakkında müşterek bir fikir birliğinin olmaması[380] uluslararası ticaretin önünde bir engel olduğu için Paris'te toplanan konferans ile katılımcı devletlerin ülkelerindeki karantina işleyişinde fikir ve uygulama birliğine varması ve bir takım düzenlemelerin

---

[378] *BOA*, A. AMD, 38/59, 21 Mayıs 1853. Karantina uygulamalarının kaldırlmasına veya bekleme süresinin azaltılmasına rağmen Mısır Osmanlı Devleti'nden hariç tutulmuş, Osmanlı hükümeti ise Mısır'ın Osmanlı'dan ayrı değerlendirilmesine itirazı olmuştur. Bkz: *BOA*, İ. MTZ. (05), 16/527, 26 Ekim 1852.

[379] *DDC*, De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 165-166. Paris'te imzalanan Osmanlı Devleti ile Avrupalı devletler arasında karantina düzenlemesi hakkında kabul edilen esaslar hakkında bkz: *BOA*, HR. MKT, 40/90, 19 Aralık 1852.

[380] 1853 yılına kadar bir karantina mukavelesi mevcut değildi ve devletler arasında ülkelerinde uyguladıkları karantina süresi hususunda ortak bir uygulamanın olmaması anlaşmazlığa sebebiyet verebilmekteydi. Şöyle ki; salgın hastalığa maruz kalmış bir devlete karşı devletlerden biri karantina gününü az ve başka bir devlet de çok olarak tayin ederse karantina da bekleme süresi çok olan devlet az olan devleti salgın hastalık tehdidi altında gördüğünden o ülke için de karantina uyguluyordu. *Sâlnâme-i Nezâret-i Umûr-ı Hâriciye*, Dersaadet 1316, s. 457. Oysa bu yöntemin uluslararası ticari rekabetin olduğu bir çağda keyfiliğe de yol açması mümkündü. Bu yüzden karantina, ticareti engelleme aracı olarak kullanılabildiği gibi devletlere karşı politik bir silah olarak kullanılması da olağandı.

yapılmasına karar verilmesi ile deniz seferlerinin de aksamasına neden olan bir faktörün çözümü hususunda önemli adım atılmış oldu[381].

Karantinaların kaldırılması veya işleyişi hususunda bir takım düzenlemelerin yapılması ile kamuoyunda Osmanlı limanlarının sıhhi açıdan güvenli olduğu intibaını uyandırdığı için yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarına sefer düzenlemeleri daha cazip hale gelmiş oldu. Hatta bu sıralarda Messageries Maritimes Şirketi, Marsilya ve Beyrut arasında doğrudan bir hat kurma önerisinde bulunmuştur. Bu önerinin kabul edilmesi Beyrut'un ticareti için büyük bir gelişme olanağı sağlayacaktır[382].

Messageries Şirketi başlattığı vapur seferleriyle Fransa'nın Suriye kıyılarında ticari ilişkilerinin ivme kazanmasında önemli rol oynamıştır. Şirketin Suriye hattı ilk dönemler Marsilya ve Beyrut arasındaki ticari ilişkileri geliştirmekten ziyade Doğu Akdeniz ticaretinde aktif olmak için kurulmuş olsa da Beyrut ticaret hacminin günden güne artması üzerine şirket ve Fransız hükümeti daha ziyade Beyrut Limanı'na odaklanmıştır[383]. Özellikle 1860 yılında yaşanan mezhepsel çatışmalar şirketin kendi lehine döndürebileceği bir fırsat sunmuştu. Bu doğrultuda Fransa Cebel-i Lübnan'da Dürziler ve Maruniler arasında meydana gelen iç çatışmaları kontrol altına alma gerekçesiyle Fransa tarafından Beyrut'a askeri birlik sevkedilmiş[384] ve bu hadisede Messageries vapurlarını da bir gövde gösterisi olarak kullanması akabinde, şirketin Suriye kıyısına düzenlediği seferler daha cazip hale gelmeye başlamıştır. Hatta Messageries vapurlarının Beyrut kıyısına uğramalarından sonra Fransız buharlı gemi seferleri İngiliz seferlerinin sayısına ulaşmış oldu. Aşağıdaki tabloda Beyrut Limanı'na sefer düzenleyen İngiliz ve Avusturyalı vapur şirketleri karşısında Fransız buharlı gemilerindeki artış miktarını görmek

---

[381] *Sâlnâme-i Nezâret-i Umûr-ı Hâriciye*, s. 457-458.

[382] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 65, 1 Ağustos 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 170.

[383] Süleyman Uygun, *a.g.t,* s. 103.

[384] Yaklaşık bir yıl Beyrut'ta bulunan Fransız askerinin tahliye edilmesi hakkında bkz: *BOA,* A. AMD, 93/82, 26 Şubar 1861.

mümkündür. 1870 yılında Fransız buharlı gemilerinde düşüş görülse de bu muhtemelen Fransa'nın o tarihte Prusya ile harp halinde olmasından kaynaklanmıştır.

	Fransa			İngiltere			Avusturya		
	Buharlı	Yelkenli	Tonaj	Buharlı	Yelkenli	Tonaj	Buharlı	Yelkenli	Tonaj
1868	146	20	145784	100	60	101102	120	20	73748
1869	156	40	153760	146	38	70480	102	14	132528
1870	140	8	96200	162	30	74800	100	10	130966

Tablo 5:Beyrut Limanı'na Uğrayan Yelkenli ve Buharlı Gemilerin Miktarı[385]

1866 yılında buharlı gemiler Beyrut Limanı'nın gemi ücretlerinin %70'ini karşılamaktaydı. Beyrut Limanı'nda demirleyen gemilerin çoğunluğunu İngiliz bandıralı gemiler oluşturmakta, dolayısıyla diğer ülkelere ait vapur şirketleri de İngiliz gemileri ile mücadele etmek zorundaydı[386]. İskenderiye üzerinden doğrudan Beyrut'a sefer düzenleyen İngiliz gemileri Liverpool Şirketi'ne ve The Foreign Mail Şirketi'ne, Avusturya bandıralı gemiler Lloyd şirketine aitti. Beyrut'a uğrayan Fransız gemilerinden birkaç gemi dışında neredeyse tamamı ise Messageries şirketine aitti. Beyrut'a sefer düzenleyen bu şirketler birbirleyle rekabet halindeydi ve bu rekabette özellikle İskenderiye ile Beyrut Limanları ön plana çıkmıştır. Süveyş kanalının açılması ile İskenderiye'nin öne geçmesi ve İngiltere'nin de 1882 yılında Mısır'ı işgal etmesi üzerine Messageries Maritimes Şirketi de Beyrut'u ticari ve politik açıdan tercih ederek Doğu Akdeniz hatlarının merkezi haline getirmiştir[387].

Ticaret için deniz gücünün artan öneminin farkında olan İngiltere, buharlı gemi teknolojisine öncelik vermişti. Hatta bu dönemde İngiliz gemilerinin – ve Fransız gemileri de – yapıları ve şartları hızlı bir şekilde değiştirilerek daha önce kullanılan ahşap yapılı gemilerin yerine demir gövdeli gemiler ikame edilmeye

[385] Süleyman Uygun, *a.g.t,* s. 104.
[386] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 183.
[387] Süleyman Uygun, *a.g.t,* s. 105.

başlanmış, bu değişim de beraberinde daha çok yük nakline olanak tanımıştır[388]. Nitekim 1865 yılında İngiliz buharlı gemilerinin sayısı bütün gemilerin sayısının %6'sını, 1870'te % 20 ve 1900'de %75'ini oluşturduğu görülmektedir[389].

Aşağıdaki tabloda XIX. yüzyıl boyunca Akdeniz çevresindeki limanlara uğrayan gemilerin yaklaşık tonaj değeri verilmektedir. Buna göre artış miktarı diğer limanlarla mukayese ederek genel olarak görülmesi mümkündür.

	1830	**1860**	**1890**	**1913**
İskenderiye	140	1.250	1.500	3.500
Cezayir	20		1.400	9.700
Basra	10		100	400
Beyrut	40	400	600	1.700
İstanbul			800	4.000
İzmir	100	600	1.600	2.200
Fas	25	100		500
Trabzon	15	120	500	
Tunus	20		400	1.400

Tablo 6: Akdeniz'de Bulunan Ana Limanların Yaklaşık Gemi Tonajı (Bin Ton)[390]

Beyrut Limanı'na yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa ülkeleri ve Osmanlı'ya ait gemilerin seferleri ve kapasitelerinden genel olarak bahsedecek olursak yüzyıl boyunca Suriye sahilleri ve Beyrut Limanı için deniz trafiğinde görülen değişimi de görmek mümkün olacaktır.

1825 yılında Fransız, İngiliz Avusturya, Toskana, Napoli, Sardunya, İspanyol ve Ruslara ait olmak üzere toplam 173 gemi Beyrut Limanı'na giriş yapmıştı[391]. 1838 yılında Beyrut Limanı'na uğrayan Avrupalı ticaret gemilerinin sayısı ise 9.807 ton hacminde 75 gemi iken[392] on yıl sonra, 1848 yılında bu oran

---

[388] William Henry Sykes,"Organisation, Strength, and Cost of the English and French Navies in 1865", *Journal of the Statistical Society of London*, Vol. 29, No. 1, 1866, s. 36-37.

[389] Boutros Labaki, *a.g.e*, s. 177.

[390] Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, s. 48.

[391] *DDC*, Henry Guys, 31 Aralık 1825, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 144. Bu tarihte aynı ülkelere ait limandan çıkış yapan gemilerin sayısı ise 179 olarak verilmiştir. Bkz: *Gös. yer.*

[392] *DDC*, Alexandre Deval au Maréchal Soult, Direction Commmercial, No: 25, 20 Haziran 1839, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 232.

1.132 gemi olmak üzere 132.250 ton ağırlığında kapasiteye ulaşmıştı. 1849 yılında ise bu oran 137.222 ton hacimde kapasiteye sahip 2.898 gemiden oluşmuştur[393]. Bunlardan 28.388 ton ağırlığında olan 148'si Fransız bandıralı gemilerden oluşmaktaydı. 1850 yılına gelindiğinde ise bir önceki yıla göre 125.539 ton kapasitede 1.573 adet olmak üzere gemi sayısı ve tonajında artış kaydedilmiştir. Beyrut Limanı'na giriş-çıkış yapan gemilerden Fransız bandıralı olanların sayısı ise 209 adet olmak üzere 48.361 ton hacminde kapasiteye sahipti. Fransız gemilerin ağırlığında neredeyse iki katına kadar ulaşan bir artış olduğu gemi sayısında da 60 adet civarında bir artış olduğu görülmektedir[394].

Beyrut ve iskelelerine uğrayan yabancı buharlı gemilerinin sayısı artmış olmasına karşın hâlâ Osmanlı bandıralı gemilerin Osmanlı sahillerinde hâkim oldukları anlaşılmaktadır. Nitekim 1850 yılında toplam giriş ve çıkış yapan Osmanlı bayrağı taşıyan gemi sayısı 89.643 ton kapasiteye sahip olmak üzere 1.900 civarındaydı[395]. Bununla birlikte genel olarak Beyrut Limanı gemi trafiği 1851 yılında bir önceki yıla göre azalmıştır. 1851 yılına bakıldığında toplam 219.277 ton ağırlığında kapasitede olmak üzere 2.354 gemi Beyrut Limanı'na giriş-çıkış yapmıştır. Bu gemiler arasında Fransız bandıralı olanların sayısı ise toplam 32.928 ton hacme sahip olmak üzere 150 gemiden ibaret olmak üzere bir önceki yıla göre bir düşüş söz konusuydu. Bunun sebebi ise Fransız konsolosunun ifadesine göre ticaretin bu yıl içinde durgun geçmesinden kaynaklanmıştır[396]. Buna bağlı olarak da Fransız ithalat ve ihracat verilerinde de gemi trafiğindeki gerileme sebebiyle bir azalma olduğu görülmektedir[397].

---

[393] *DDC*, De Lesparda au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No. 4, 7 Haziran 1850, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 48.

[394] *DDC*, De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 86.

[395] *Gös. yer.*

[396] *DDC*, De Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 122.

[397] *Aynı eser*, s. 118.

1852 yılında 241.978 ton hacminde 4.506 gemi Beyrut Limanı'na giriş ve çıkış yapmıştır. Önceki yıla mukayese edildiğinde ticaretin ve gemi seferlerinin arttığı görülmektedir. Bunun sebebi bölgede sorunların sona erip sükûnetin hâkim olmaya başlamasıyla ilgili bir durumdu. Ticaret verilerine baktığımızda Beyrut'a yapılan özellikle ithalatta düşüş görünmektedir. Fakat bunun sebebi Beyrut Limanı'na gelen ithal ürünlerde bir düşüş değildi. Yaklaşık iki yıl öncesine kadar Tarsus ve Halep'e gidecek olan ticaret ürünleri Beyrut Limanı'na indirilmekteydi ve buradan daha sonra ürünlerin varacağı bölgeye nakletmek için yeniden yükleme yapılmaktaydı. 1852 yılından itibaren ise düzenli olarak her ay Halep'e ihracat yapmak için Liverpol'dan ayrılan ve İskenderun'a varan gemiler ticaret ürünlerini bu limana bırakıp gemiye burada yükleme yapmak yerine Beyrut Limanı'na gelip buradan yükleme yapmaktaydılar. Bu durum ithalat ve ihracatta görünen dengesizliği ve ithalat oranındaki azalmayı açıklamaktadır[398].

Fransız konsolosu Lesparda'nın beyanlarından anlaşıldığına göre Beyrut Limanı'na 1852 yılı içinde giriş-çıkış yapan gemilere bakıldığında 4.506 gemiden 3.794'ü 114.950 ton ağırlığında kapasitede ve bunların da yaklaşık 2/3'ü yelkenlilerden ibaret Osmanlı bandıralı gemilerdi ve Suriye iskeleleri arasında seferler düzenlemekteydiler. Oysa 1851 yılına ait kayıtlarda Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı 77.320 ton kapasitede 1.721 gemi olduğuna dair bilgi mevcuttur. Fakat Lesparda raporunda Osmanlı bandıralı gemilerin bir yıl içerisinde bu kadar artış kaydetmesinin mümkün olmadığını söylemektedir. Ona göre Osmanlı idaresine tabi karantina yetkilileri kibirli bir tutumla kendi gemilerinin miktarını ve tonajını ayrıca kaydederek gemilerinin miktarını fazla göstermeye çalışmaktaydı. Suriye limanlarında Fransızlara ait 400 olan gemiden 92'si Beyrut Limanı için, 108'i de Yafa'dan Lazkiye'ye kadar kıyı şeridi boyunca sefer düzenlemekteydi. Diğer 200 Fransız gemisi ise ithalat-ihracat yaparak 38.072 ton kapasiteye ulaşmıştı. Ayrıca Beyrut Limanı'nda ticari faaliyette bulunan yaklaşık 30.000 ton hacminde 151 gemi ise İngilizlere aitti. Oysa bir yıl önce, 1851 yılında İngilizlere ait gemi sayısı 168 idi.

---

[398] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 161.

Ayrıca 1852 yılı verilerine göre gemilerin ortalama tonajına baktığımızda İngiliz gemisi 196 ton, Fransız gemisi 190 ton, Osmanlı gemisi ise 33 ton ağırlığa sahipti[399].

1852 yılında Beyrut'a yapılan ithalatta 6.803.212 frank ile İngiltere ilk sırada yer almakta, onu 6.643.231 frank ile Avusturya[400], 3.781.038 frank ile Fransa takip etmekteydi. Bunların dışında Suriye sahilleri ile ticari ve ekonomik ilişkilerini doğrudan doğruya geliştirmek isteyen Hollanda 1851 yılından itibaren Beyrut Limanı'na 262.000 frank değerinde üç kargo gemisi göndererek gemi seferlerine başlamış ve 1852 yılında da iki gemi göndererek bölgenin ticari faaliyetlerinde rol almak niyetinde olduğunu göstermiştir. Ayrıca merkezi Anvers'de olan Belçika'ya ait bir şirket de aynı şekilde Suriye ile ticari bağlantısını geliştirmek için Beyrut'ta bir ticaret acentası açmıştır[401].

Bu dönemlerde özellikle Beyrut Limanı ile Avrupa ülkelerinin ticari ilişkileri, gerek Osmanlı Devleti ile Avrupa ülkeleri arasındaki politik ilişkilerin barışçıl bir seyir izlemesi ve gerek buna bağlı olarak buharlı gemi seferlerinin artmasıyla ivme kazandığı bir dönem olmuştur. Özellikle 1850'lerin ilk yıllarında Suriye limanları ve Osmanlı'nın diğer bölgelerindeki limanlarda karantinanın kaldırılması Beyrut'u ticari uğrak limanı olarak kullanan gemiler için memnun edici bir gelişme olarak görülmüştür[402]. Nitekim karantina prosedürlerine tabi olmamak ticari menfaatlerine daha uygundu. Dolayısıyla Beyrut Limanı'nda gemiler için karantina süresinin azaltılması veya kaldırılması hem gemi seferlerinin hem de buna bağlı olarak ticaret hacminin artmasına vesile olacaktı.

---

[399] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 163-164.

[400] Fransa'nın Beyrut konsolosu kayıtlarda Avusturya'dan yapılan ithalatın aslında doğrudan doğruya o ülkeden değil, İsviçre'ye ait ürünler olduğunu ve Avusturya Llyod Şirketi ile birçok limana uğrayarak Beyrut Limanı'na geldiği için Avusturya'ya ait ithalat zannedildiğini ve bu yüzden Avusturya ithalat açısından Fransa'nın önünde olabildiğini ima etmektedir. Bkz: *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 161.

[401] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 161-162.

[402] *Aynı belge*, s. 159.

Beyrut Limanı için 1852 yılı deniz ticareti Avrupa ülkeleri açısından memnun edici olmasına karşın 1853 yılı itibariyle Kırım Savaşı'nı önceleyen Osmanlı ve Rusya arasındaki gerilim ticari işlemlerin aksamasına yol açmıştır[403]. Osmanlı Devleti'nin bu tarihlerde Rusya ile savaşa girme ihtimalinin kaçınılmaz olması nedeniyle ordu için zahire ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bazı tedbirler alınmıştı[404]. Bunlardan biri de yabancı tüccara tahıl satılması konusunda ve ihracatına dair bazı yasaklamalara gidilmesiydi[405]. Buna bağlı olarak 1853 yılında Beyrut Limanı'nın deniz trafiğinde bir önceki yıla göre düşüş yaşandığı ve kapasitesinin 209.861 tona gerilediği anlaşılmaktadır. Lesparda'ya göre Suriye'nin güneyinde, özellikle Havran'da kargaşanın hâkim olması ticaretteki bu düşüşün bir nedeni olduğu gibi[406] buna ilaveten Suriye sahilinde 1853 yılında Osmanlı yönetiminin içinde bulunduğu savaş koşullarından dolayı provizyonist tarzda iktisadi tedbirler alması ve buna bağlı küçük kabotaj uygulanmasından kaynaklanmaktaydı. Bu doğrultuda Suriye kıyılarında yerli ve yelkenli gemilerle yapılan deniz ticareti oldukça aktif hale getirildi ve dolayısıyla özellikle tahıl ürünlerinin üretim alanlarından Suriye sahilinin ana limanlarına yerli gemilerle sevkiyatına ağırlık verildi. Bu yüzden söz konusu savaş döneminde Suriye kıyısı iskelelerinin deniz trafiğinde ilk sırada Osmanlı bandıralı gemiler bulunmakta, hemen ardından ise Fransız bandıralı gemiler yer almaktaydı. 1853 yılı verilerine bakıldığında 119'u doğrudan Fransa'dan gelmek üzere 145 gemi, başka iskelelerden ise 26 gemi Beyrut Limanı'na giriş yapmıştı. Limandan çıkış yapan 144 gemiden 120'si ise Suriye sahilindeki diğer limanlarda ticari işlemleri sona erdikten sonra Fransa'ya geri dönmüş ve geri kalanı ise Beyrut ve çevresinde kalmaya devam etmiştir. Bu gemiler tamamen Suriye sahillerine Fransa'dan gelen ve Fransa'dan gönderilen gemileri

---

[403] *Gös. yer.*

[404] *BOA*, İ. DH, 272/17028, 30 Mayıs 1853. Bu dönemde yaşanan Kuraklık ve çekirge istilası gibi afetlerden dolayı muhtemel kıtlığa karşı da hububat ihracında tedbirler alınmıştır. Bkz: *BOA*, A. MKT. UM, 144/18, 16 Ekim 1853. Ayrıca bkz: Figen Taşkın, *Kırım Savaşı'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Ekonomik Etkileri ve İaşe Sorunu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2007, s. 154.

[405] *BOA*, A. MKT. UM, 146/35, 8 Kasım 1853.

[406] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 4, 29 Mayıs 1854, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 194.

temsil etmemektedir. Çünkü gemilerin büyük çoğunluğu Lazkiye, İskenderun, Tarsus ve Yafa'da yükleme yapıp Beyrut'a uğramaksızın Fransa'ya geri dönmek üzere bir güzergâh takip etmişlerdir[407].

Osmanlı yönetiminin savaş sürecinde uyguladığı ihracat kısıtlamaları nedeniyle ticari menfaatleri tehlikeye giren ülkeler, özellikle İngiltere ve Fransa, bu yasağa itiraz etmeleri ve ihraç kısıtlamalarının hafifletilmesini istemelerine binaen Bâbıâli'nin düzenleme yapmak suretiyle yerel ihtiyaçtan arta kalan tahıl ürünlerindeki ihraç yasağındaki kısıtlamaları kısmen kaldırmasına rağmen[408] savaş dolayısıyla alınan provizyonist tedbirlerin yabancı ülke ticareti açısından olumsuz tesirleri 1854 yılı deniz trafiğine de yansımıştı. Nitekim 1854 yılında Beyrut Limanı deniz seferlerinde gemilerin toplam hacmi 194.369 ton olmak üzere önceki yıla göre 15.492 ton ve 903 gemi kadar bir azalma olduğu görülmektedir[409]. Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa ile müttefik olarak Rusya'ya karşı muharib olduğu Kırım Savaşı'nın tesirlerinin hissedilmeye başlamasıyla çatışmanın ve gerginliğin ürettiği koşullar Akdeniz'de yürütülen ticari faaliyetleri yavaşlatmış ve Suriye sahilleriyle Osmanlı Devleti'nin diğer bölgeleri ve Yunanistan arasındaki olağan dönemlerde sürdürülmekte olan deniz seyrüseferindeki azalmanın bir sebebini teşkil etmiştir. Hatta Beyrut'a ayrıca önem veren ve bu sıralarda ipek ürünlerine ihtiyaç duyan Fransız devletinin deniz trafiğine bakıldığında da Beyrut Limanı'na gelen gemilerinin sayısı bir önceki yıl 119 gemi iken 70'e düştüğü görülmektedir[410].

Tahıl ürünlerine getirilen ihracat kısıtlamaları Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Akdeniz iskelelerinden 6 Kasım 1855 tarihinde kaldırılmıştı[411]. Böylece İngiliz ve Fransız elçilerinin yasağın kaldırılması yönündeki girişimleri ve savaşın sona ermesiyle ihracata müsaade edilmesi deniz trafiğindeki hareketliliği de

---

[407] *Aynı belge*, s. 200.

[408] *BOA*, İ. MVL, 291/11699, 6 Aralık 1853.

[409] *DDC*, De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 17, 30 Haziran 1855, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 236.

[410] *Aynı belge*, s. 237.

[411] Figen Taşkın, *a.g.t*, s. 161. Yasağın kaldırılmasına dair bkz: *TNA*, FO, 195/519, No. 1, 1 Şubat 1856; No. 5, 5 Şubat 1856.

arttırmıştır. Nitekim 1855 yılı deniz trafiğine baktığımız zaman bir önceki yıla göre iki kattan fazla bir artış olduğu görülmektedir. Fransız raporlarına göre 421.616 ton kapasiteye sahip 4.246 geminin Beyrut Limanı'na giriş-çıkış yaptığı görülmektedir[412]. Deniz trafiğinin artması ithalat ve ihracat verilerinde de yukarı doğru bir ivme kaydetmiştir. Özellikle buharlı gemi seferlerinin sayısında İngiltere en güçlü role sahip olan ülkeydi, onu Avusturya ve Fransa takip ediyordu. Buharlı gemi teknolojisi hususunda diğer ülkeleri geride bırakan İngltere'nin Suriye'ye varan gemilerinin tonajı Fransız gemilerinden daha yüksek olduğu görülmektedir. Nitekim Beyrut Limanı'na gelen 276 İngiliz gemisi 91.718 ton ağırlığında kapasiteye sahipken, 217 Fransız gemisi ancak 27.219 ton ağırlığındaydı. Özellikle buharlı gemiler her yıl gittikçe artarken yelkenli gemilerde aynı oranda bir düşüş yaşanmaktaydı ve vapur şirketleri arasında özellikle Rusya ile süren savaşın sona ermesi itibariyle artık ciddi bir rekabet söz konusuydu ve bu da 1856 yılından itibaren Suriye sahilinde buharlı gemi seferlerinin artacağının bir habercisiydi. İngiliz vapur şirketleri yanında Messageries Maritimes ve Lyold şirketleri en çok buharlı gemi seferleri yapan yabancı vapur şirketleriydi[413].

Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Buharlı gemi ulaşımı yelkenli gemilerin yerini almaya başlamasıyla birçok yeni yabancı şirket Doğu Akdeniz'de hatlar kurmak suretiyle yük ve yolcu taşımacılığına başlamışladı. Bunlar arasında Fransız vapur şirketlerinden Bazin Şirketi, Phocéenne Şirketi, Arnoud Touache Şirketi ve Canne Altaras Şirketi; İngiliz şirketileri arasında Londra Lascaride Şirketi Beyrut Limanı'nda faaliyete başlama aşamasında olan şirketlerdi. Bunlardan başka Sardunya ve Belçika da bölgeye sefer düzenleyen vapur şirketlerine sahip ülkeler arasındaydı[414].

1860'lı yıllardan itibaren buharlı gemi sayısı gittikçe artmaya başlayan Beyrut Limanı'nın 1863 yılı verilerine bakıldığında Fransızlara ait gemilerden 107'si

---

[412] *DDC,* De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 32, 17 Ağustos 1856, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 303.
[413] *Aynı belge*, s. 305-306.
[414] *Aynı belge*, s. 306.

yelkenli, 120'si buharlı gemiden oluşmak üzere toplam 117.926 ton hacminde 227 gemi limana demir atmıştı. Bunlar arasında Avusturya Lloyd ve Rus posta vapurlarıyla yapılan gemi sefeleri önceki yıllara göre önemli ölçüde değişmedi. İngiltere ise 86'sı buharlı gemi olmak üzere 124.952 ton hacminde 188 gemi ile Beyrut sahillerinde kendini göstermekteydi[415]. 1866 yılına gelindiğinde Beyrut deniz seferleri buharlı gemilere ait olanlar 280.000 ton kapasitede olmak üzere yaklaşık 400.000 ton ağırlığında bir kapasiteye ulaşmıştı[416].

	Yelkenli Gemi		**Buharlı Gemi**		**Toplam**	
	Adet	**Tonaj**	**Adet**	**Tonaj**	**Adet**	**Tonaj**
İngiliz	27	7.896	79	64.829	106	72.725
Avusturya	16	3.434	52	27.560	68	30.994
Amerikan	2	603	-	-	2	603
Mısır	2	-	2	1.600	2	1.600
Fransız	8	1.227	16	6.465	24	7.692
Mess Imp	8	-	72	68.400	72	68.400
Yunan	9	1.092	-	-	9	1.092
Hollanda	3	411	-	-	3	411
İtalyan	24	4.261	-	-	24	4.261
Kudüs	5	375		-	5	375
Osmanlı	2.824	37.644	11	3.663	2.835	41.307
Prusya	3	614	-	-	3	614
Rusya	-	-	-	33.660	51	33.660
İsveç	2	182	-	-	2	182
Sisam	1	75	-	-	1	75
Ulah-Eflak	1	75	-	-	1	75
Toplam	**2.925**	**57.889**	**283**	**206.177**	**3.208**	**264.066**

[415] *DDC,* Outrey à Drouyn de Lhuys, No. 9, 19 Ağustos 1864, (Ek: Ceccaldi à Outrey, Temmuz 1864), Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 72. Liverpol ile Doğu Akdeniz limanları arasında ticaret yapan İngiliz buharlı gemilerinin seferlerinin sık olduğuna ve Suriye sahili limanları arasında aktif seferler düzenlediğine dair bkz: *TNA,* FO, 78/1833, No. 28, 18 Mayıs 1864.

[416] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 184. Suriye limanlarının buharlı gemilerin sıklıkla uğrak yeri haline gelmesi teknik bir takım yeniliklerin yapılmasına vesile olmuş, Beyrut Limanı ile güney ve kuzey yönündeki Lazkiye, Trablusşam, Beyrut, Hayfa, Yafa, Gazze ve Larnaka gibi Anadolu'nun güney limanları ve Suriye sahilinin limanlarında deniz fenerleri inşa edilmiştir. Bununla birlikte fenerlerin inşası Osmanlı yönetimi tarafından yabancı buharlı gemilerden yeni vergilerin alınmasını da beraberinde getirdiği için şikâyetlere de sebep olmuştur. Bkz: *TNA,* FO, 78/1833, No. 28, 18 Mayıs 1864.

Tablo 7: 1867 yılında Beyrut Limanı'nda yelkenli ve buharlı gemiler tarafından yapılan deniz seferleri[417]

1867 yılında toplam tonaj 264.066 iken Beyrut Limanı'na uğrayan gemilerin sayısı ve kapasitesi artarak devam etmiş, 1873 yılında 295.952 tona, 1874 yılında 312.437 tona kadar yükselmiştir. Buna karşılık 1875 yılında 264.536 tona, 1876 yılında ise 236.261 tona düştüğü görülmektedir. Bu düşüşün bir sebebi yaklaşık 4 ay süren kolera salgının ticareti ve ekonomik hayatı olumsuz etkilemesiydi[418]. Bunun yanısıra Avrupa'da bu dönemde cereyan eden 1873 ekonomik buhranının etkileri de ticaretin sekteye uğramasında önemli bir etken olarak görülebilir[419].

Her ne kadar ticaret hacminin artmasında önemli bir rolü olan buharlı gemiler uluslararası ticaret ve ulaşım için rağbet görse de Beyrut Limanı'nda yüzyıl sonuna kadar buharlı gemilerin sayısı yelkenli gemilerin sayısını geçmediği anlaşılmaktadır. Hatta Beyrut'ta liman tesislerinin kurulması ve büyük yük gemileri için dahi uygun hale getirildiği dönemde bile yelkenli gemilerin sayısı buharlı gemilerden fazlaydı. Liman inşasının başladığı 1890 yılında limana giren bütün gemilerin toplamı 538.285 ton kapasiteye sahip olmak üzere 3.096 gemiydi ve bu miktar ile Suriye sahili limanları arasında ilk sırada yerini almaktaydı[420]. 1892 yılında da aynı şekilde ilk sıradaki yerini koruyarak 679.714 ton hacminde 3.105

---

[417] *DDC*, Walewski au Marquis de Moustier, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 72, 22 Şubat 1868, (Ek: Edmond Portalis à M. Walewsky, 8 Şubat 1868), Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 277.

[418] 1875 yılında yaşanan kolera salgını ve şehre olan etkisi hakkında bkz: *DDC*, Tricou au Duc Decazes, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 13, 25 Kasım 1875, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 393; Tricou au Duc Decazes, No. 11, 2 Eylül 1875, Tome V, s. 395-398; *DDC*, Tricou au Duc Decazes, No. 18, 31 Mart 1876, Tome V, s. 400; *DDC*, Tricou au Duc Decazes, No. 26, 12 Mart 1877, Tome V, s. 404.

[419] H. L. Beales, "Revisions in Economic History: The 'Great Depression' in Industry and Trade", *The Economic History Review*, Vol. 5, No. 1, 1934, s. 66.

[420] Beyrut Limanı dışında Suriye sahilindeki limanlarda 1890 yılı gemi trafiği çoğunluk yelkenli gemi olmak üzere Lazkiye Limanı 574 gemi 87.914 ton, Trablusşam Limanı 1.613 gemi 264.842 ton, Akka Limanı 876 gemi 95.646 ton, Hayfa Limanı 720 gemi 120.687 ton, Yafa Limanı 1.327 gemi 453.301 ton kapasiteye sahipti. Bkz: *Revue Commerciale du Levant*, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1890, Constantinople 1891, s. 402-407.

gemiyi barındırmıştır[421]. Liman inşaatı bitirilip gemi trafiğine tamamen açıldıktan sonra, İngiliz, Avusturya, Mısır, Fransız, Yunan, İtalyan, Osmanlı, Rus, Alman Amerikan, Norveç bandıralı gemiler olmak üzere 1898 yılında 801.213 ton kapasitede 2.601 gemi limana giriş yapmıştı. Gemi sayılarında azalma söz konusu olsa dahi tonajlarının arttığı görülmektedir[422].

Deniz seferlerinde yaşanan teknik değişimler ve Osmanlı sularına yönelik yapılan yabancı devletlere ait deniz seferlerinin artması üzerine Osmanlı'nın bu değişime uyum sağlamak adına takip ettiği uygulamalar ve yabancı vapur şirketlerinin nüfuzuna karşı yaptığı hamlelerden bahsetmek uygun olacaktır. Osmanlı Devleti henüz buharlı gemi teknolojisiyle tanışmadan, kendi sularında vapurla yolcu taşımaya ve vapur işletmeciliğine başlamadan önce Doğu Akdeniz'e vapur hatları kuran yabancı şirketler Osmanlı sahilleri arasında yolcu taşımacılığına da girişmişti. İstanbul Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, İstanbul sularında ihtiyacın hâsıl olmasından istifade eden ve yüksek kazancın farkına varan yabancı şirketler tarafından başlatılmıştı. Fakat günden güne sayılarının artması ve yolcu taşımaya ruhsatlarının olmamasına rağmen bu işe kalkışmaları hukuka mugayir görülmesinden dolayı Osmanlı yönetimi, yabancı devletlere ait vapurların boğazda yolcu taşımasını yasaklamıştı[423]. Buna mukabil Osmanlı yönetimi halkı hoşnut tutmak ve halka kolaylık sağlamak adına Boğaziçi'nde seyrüsefer etmek üzere tersaneden vapur tahsis etmiştir[424]. 1840'lı yılların başında iki vapurun deniz yolları için kullanıma sunulmasıyla devlet eliyle Osmanlı vapur işletmeciliğinin temelleri atılmıştır. Önceleri Hazine-i Hassa Vapur idaresi adı verilen işletme Marmara kıyıları yanı sıra Karadeniz ve Doğu Akdeniz limanlarına da yolcu ve yük taşımacılığını üstlenmiştir. Daha sonraları İdare-i Mahsusa[425] olarak adlandırılan vapur işletmesi 1860'lı yılların

---

[421] *Revue Commerciale du Levant*, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1892, Constantinople 1893, s. 315-318.

[422] *Revue Commerciale du Levant*, XIVe Année, 31 Juillet 1900, No. 160, Constantinople 1900, s. 54.

[423] *BOA*, A. AMD, 40/91, 25 Ekim 1852.

[424] *Boğaziçi: Şirket-i Hayriye Tarihçe-Salname*, Şirket-i Hayriye İdaresi, İstanbul 1330/1914, s. 2.

[425] Vapur işletmesi 1864 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1876 tarihinden itibaren de İdare-i mahsusa olarak adlandırılmış ve 1911 yılına kadar bu isimle anılmıştır. Devlete ait bir işletme olarak

başından itibaren İstanbul'dan hareketle Hereke - İzmit, Mudanya - Gemlik, Silivri - Tekirdağ, Gelibolu-Midilli - İzmir, Kavala - Golos - Selanik, İzmir - Sakız - Rodos, Rodos - İskenderiye, Anadolu Limanları - Beyrut, İzmir - Girit - Sisam'a seferler düzenlemeye başlamışlardı[426]. Bu işletme tamamen devlete ait bir girişimdi ve bölgesel ulaşımda kullanıldığı gibi Marmara ve Ege kıyılarında da ulaşım için kullanılmakta, hatta sık sık askeri nakiller de yapmaktaydı. Fakat şirketin vapurları pek iyi durumda olmaması ve neredeyse tüm vapurların hasarlı olması şikâyetlerin sürekli artmasına sebep olmaktaydı. Buna rağmen İdare-i Mahsusa gemileri aynı hatlarda yolcu ve yük nakline devam etmiştir. Bu arada Osmanlı yönetiminin sürekli yasaklamasına rağmen yabancı rakipleri sık sık yolcu taşımaktaydılar[427].

Ayrıca Osmanlı'da bir özel girişim mahiyetinde ilk yerli anonim şirket olarak 1850 yılında Osmanlı'da buharlı vapur işletmesi Şirket-i Hayriye[428] adıyla kurulmuştu[429]. Osmanlı yönetimi vapur seferleri hususunda özellikle yabancı vapur şirketlerine kendi sularında meydan vermemek için bu dönemlerde ilk yerli anonim şirket olarak Şirket-i Hayriye adıyla kurulan bir vapur şirketine İstanbul Boğazı sularında yolcu taşımak[430] ve buna ilaveten İzmir, Gelibolu, Gemlik, Tekirdağ ve Karadeniz kıyılarında Ahyolu ve Varna'ya sefer düzenlemek ve ticaret yapmak

---

faaliyetlerini yürüten vapur şirketi 1911 yılında Seyr-i Sefain İdaresi olarak Osmanlı'nın sonuna kadar devam etti. Bkz: Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 100.

426 Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: 'İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 160.

427 Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e,* s. 100.

428 Şirket-i Hayriye hakkında genel bilgi için bkz: Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriye", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C. 39, İstanbul 2010, s. 201-2013.

429 *BOA*, İ. DH, 227/13579, 12 Ocak 1851. Ahmet Cevdet Paşa, *Tezâkir 1-12,* Yay. Haz. Cavit Baysun, TTK, Ankara 1991, s. 13, 20. Şirketi Hayriye'nin kuruluşu ve kurulduğu tarihten itibaren özellikle İstanbul Boğazı olmak üzere Marmara Denizi çevresinde işlemesi, faaliyetleri, gelirleri ve masrafları hakkında bkz: *Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe-Salname*, Ahmet İhsan ve Şürekâsı, İstanbul 1330/1914. Şirket-i hayriye'nin kuruluş tarihi için Bkz: Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriye Hakkında Bazı Değerlendirmeler", *I. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu,* 29 Mayıs – 1 Haziran 2013, s. 360.

430 Ahmed Cevdet Paşa, *Tezâkir 1-12,* Yay. Haz. Cavit Baysun, TTK Yayınları, Ankara 1991, s. 20.

yetkisi vermişti[431]. Burada Osmanlı merkezi yönetiminin yabancı nüfuzuna karşı yerli bir şirket kurulmasına müsaade etmek suretiyle yolcu taşıma ve sahillerinde seyrüsefer yapma koşullarını kendi denetimine almak suretiyle korumacı bir politika izlediğini görmekeyiz. Bu tavır öncelikle Osmanlı'nın merkeze yakın sahillerinde görülse de daha sonra merkezden daha uzak bölgelerinde de görülmüştür. Nitekim ilerleyen tarihlerde Beyrut ve çevresinde yabancı şirketlerin sefer sayılarının arttığı dönemlerde Suriye limanlarına da uğrayan Şirket-i Hayriye vapurları 1887 yılından itibaren Beyrut Limanı'na ve 1891'den itibaren de Trablusşam Limanı'na düzenli olarak uğramaya başlamıştı.

Yüzyıl sona ererken ticaret hacminin büyümesi, modern Beyrut Limanı'nın faaliyete geçmesi ve iç kesimlere ekonomik bakımdan nüfuz etmeyi ve ulaşımı kolaylaştıran ve daha güvenli kılan tren yolu hatlarının açılması buharlı gemilerin Beyrut Limanı'na düzenli seferlerin sayısını arttırmıştır. Özellikle Fransız, Avusturya ve Rus vapur şirketleri Beyrut Limanı'na uğrayan hemen hemen haftalık seferlere sahiplerdi. Başta Fransa'ya ait gemiler Beyrut Limanı'nda daha aktif olmakla birlikte birçok ülkeye ait vapurların Beyrut Limanı'nı tercih ettiği görülmektedir. Mısır'da 1886 yılından itibaren Doğu Akdeniz'de deniz seferlerini yapmak üzere Hıdıv adına kurulan bir vapur şirketi Beyrut Limanı'na seferler düzenlemeye başladığı gibi İtalyan vapur şirketleri 1892 yılından itibaren, İsveç ve Norveç vapurları 1880 yılından itibaren Beyrut ve Trablusşam'a düzenli olarak uğramaya, Hollanda'ya ait bir vapur şirketi de 1897 yılından itibaren La Rochelle, Pire, Selanik ve İstanbul gibi Akdeniz limanlarına uğramak suretiyle buharlı gemi seferlerine başlamışlardı. Buna rağmen XIX. asır sonlarında Almanya, Belçika, Danimarka hâlâ Levant limanlarına uğrayan düzenli hatlara sahip olmayan ülkelerdi[432].

Osmanlı limanlarında ticaret dışında tüm deniz faaliyetlerinin Avrupa'ya yönelik yapıldığını ve bu limanlar arasındaki ulaşımda yabancı vapur şirketlerinin hâkimiyetinin söz konusu olduğunu, dolayısıyla bu tesire istinaden de ulaşımın

---

[431] *BOA,* A. AMD, 20-47, 26 Eylül 1852.
[432] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 177.

önemli bir aracı haline gelen buharlı gemilerin Osmanlı topraklarının veya sahillerinin birbiriyle değil, söz konusu sahillerin Avrupa'nın önemli limanlarıyla bağını güçlendirdiğini belirten İlhan Ekinci, bu gelişmeyi Tanzimat dönemi merkeziyetçi anlayışa ters bir tezahür olarak yorumlamıştır[433]. Buharlı gemi seferleri yabancı şirketlerin kontrolünde Osmanlı limanlarının Avrupa limanlarıyla bağını ve iletişimini güçlendirmiş olduğu fikrine katılmaktayız. Dolayısıyla buharlı gemiler sayesinde kurulan ağlar ve sık seferlerin oluşturulması deniz seferlerinde öncelikli olarak tercih edilen limanların Dünya-Ekonomi'ye eklemlenmesinde önemli bir rolü olmuştur. Buna karşın Ekinci'nin fikirlerinden şu noktada ayrılıyoruz ki; Osmanlı yönetiminin buna tepkisiz kalmadığı ve Tanzimat'ın merkeziyetçiliğine aksi bir uygulamanın vapur seferleri hususunda olmadığı yönündedir. Özellikle 1860'lı yıllardan itibaren Osmanlı yönetiminin kendi limanlarında vapur seferleri hususunda Dünya-Ekonomi'nin baskısı ve nüfuzuna karşı himayeci ve korumacı bir ekonomik siyaset tarzına yöneldiğini söylersek hatalı sayılmayız[434]. Hatta birçok Osmanlı limanında bu anlayışa uygun bir politik tavır alındığı görülmektedir. Karadeniz sahillerinde seyrüsefer yapan Rus ve Fransız vapur şirketleri diğer limanlardan başka bir Osmanlı limanı olan Batum Limanı'dan da yolcu ve yük almaktaydılar. Söz konusu yabancı şirketlerin Batum'a da uğrayarak ticari menfaat elde ettikleri gerekçesiyle, Osmanlı merkezi idaresi Trabzon'a uğrayan Osmanlı vapurlarına Batum'a da uğrayarak buradan yolcu ve yük almaları için yetki vermiştir[435]. Vapur seferlerinin başlaması hususunda Batum'un yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir liman olduğu ve ticari işlemleri kolaylaştırdığı vurgusu yapılması yanında, Osmanlı merkezinin yabancı vapur şirketlerinin kendi limanlarında yapmış olduğu yolcu ve yük nakline karşı kendi egemenlik haklarını korumaya ve himaye etmeye yönelik bir tavrın söz konusu olduğu anlaşılmaktadır.

---

[433] İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, S. 21, Ankara 2006, s. 76.

[434] Yabancı buharlı gemi seferlerine karşı Osmanlı yönetiminin tavrının kendi limanlarını ve hâkimiyet alanını korumacı ve himayeci bir anlayışa uygun olduğuna ve bunu da Rus vapur şirketinin Osmanlı limanlarındaki faaliyetlerine göre değerlendiren bir görüş hakkında bkz: Mesut Karakulak, *a.g.t*, s. 315.

[435] *BOA*, MVL, 736/84, 31 Mayıs 1867.

Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarına seferler düzenlemeye başlamaları, günden güne yolcu ve yük naklininin artması, bu sayede ticari ve ekonomik ilişkilerin canlanmasıyla Dünya-Ekonomi'nin merkezinde bulunan ülkelerin vapur şirketlerinin faaliyet ağlarını genişlettikleri Osmanlı limanlarının kendi limanlarıyla bütünleşmesini sağladıkları gibi Osmanlı'nın kendi limanlarının da birbiriyle bütünleşmesini, yani İstanbul'un Beyrut ile İzmir ile veya Karadeniz'de işlek herhangi bir liman ile bütünleşmesini ve ilişki ağlarını genişletmelerini sağlamıştır. Osmanlı merkez yönetiminin de kendi denetiminde vapur seferlerine başlamaları ve yerli vapur şirketleri kurulmasına müsaade etmek suretiyle Avrupa ekonomisinin yabancı vapur şirketleri eliyle artan baskısına karşı rekabet etme yoluna gittiği görülmektedir. Osmanlı vapur şirketlerinin kurulması ve Doğu Akdeniz'de seyrüsefere başlaması, bu güzergâhta sefer sayıları, yolcu ve yük taşımacılığının artması ve yaygınlaşması bu limanları merkeze daha yakınlaştırmıştır. Yani Osmanlı yönetiminin kendi çevresinin İstanbul merkez ile bütünleşmesini sağlamak suretiyle merkezden uzak olan limanların Dünya-Ekonomi'nin merkezi ile bütünleşmesine karşı bir hamle geliştirdiği söylenebilir.

3. Ticaret Hacminde Değişim ve İktisadi Dalgalanmalar

Eski dönemlerden beri bir iskele alanı var olmasına rağmen Beyrut liman şehri 1850 yılından sonrasına kadar Halep ve Şam gibi iç merkezlerde görüldüğü gibi ciddi bir ticaret hacmine ulaşamamıştı[436]. Özellikle kış ayları uzun mesafe deniz ticareti için pek uygun olmayıp daha ziyade Mayıs-Eylül arasındaki dönemde ürünlerin güvenli taşınması mümkün olabilmekteydi[437]. Avrupa ile uzun mesafe seyahatler ve ticaret gittikçe artmasına rağmen Beyrut Limanı uluslararası ekonomik ilişkiler bağlamında henüz ticaretin önemli bir kısmını oluşturmayıp limandaki trafiği genellikle Osmanlı kıyıları boyunca kısa seferler yapan küçük Osmanlı nakliye

[436] Brant Williams Downes, *Constructing the Modern Ottaman Waterfront: Salonica and Beirut in the Late Nineteenth Century*, Unpublished PhD Thesis, Stanford University, 2007, s. 69.
[437] Samir Kassir, *a.g.e*, s. 110.

gemileri oluşturmaktaydı[438]. Lübnan ipeği için Avrupa'dan talep artmaya başlamasına rağmen uzun mesafe seyahatler 1850 yılından önce nadir görülmekteydi ve gemilerin çoğunluğu Levant ve Anadolu limanlarına ürünlerini taşımak suretiyle kısa mesafe ticaret daha çok tercih edilmekteydi[439].

İhracatı yapılan ticaret ürünlerinin bölgedeki üretiminin artışı ile birlikte ithalat-ihracat verilerindeki değişim oranları bize Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi Sistemi'nin bir parçası haline gelip gelmediğine ve entegrasyonun gerçekleşip gerçekleşmediğine yönelik bir kanıt sunmaktadır. Burada kastedilen Batı Avrupa merkezli ekonomik eğilimlerin ve daralmaların Beyrut Limanı'nın ticaretini etkileyip etkilemediğidir. Ayrıca XIX. yüzyıl boyunca Dünya-Ekonomi'ye entegre olmasıyla Beyrut Limanı'ndaki ekonomik değişimi göstermek amacıyla ithalat ve ihracat verilerindeki dalgalanmaları sistemin merkezine ilişkin olup olmadığına *Kondratieff Çevrim Teorisi'*yle sınayarak ve limandaki ticaret verilerini değerlendirerek yapmaya çalıştık. Beyrut Limanı'ndaki ekonomik büyüme ve gelişmeyi, genel hatlarıyla döngüsel olarak tanımlayan *Kondratieff Çevrim Teorisi'*nin dalgalanmalarını ifade eden dönemlerinden istifade ile merkez ekonomideki dalgalanmaların Beyrut Limanı için geçerli olup olmadığını gözden geçirdik.

Kondratieff, XVIII. yüzyıl sonlarından başlayarak sanayi devriminin gerçekleşmesi sonrasında kapitalist sistemdeki dalgalanmaları evrelere ayırmaktadır. Kapitalist sisteme ilişkin olduğunu iddia ettiği ve Batı Avrupa ülkeleri ile Amerika'ya uyarlanabilen bu teoriye göre, kapitalist ekonominin ilkeleri korunduğu müddetçe her yeni evre, farklı bir evreyi takip eder. Bu evrelerin her biri de kendi içinde gelişme-yükseliş ve daralma-düşüş dönemlerini kapsayan çevrimlerden oluşur ve kapitalist sistem bu sayede genişler[440]. Buna göre ilk uzun dalga 1789'da başlayıp 1814'e kadar yükseliş (A evresi), 1814'ten 1849'a kadar düşüş (B Evresi) ile ilk çevrimini 60 yılda tamamlamış, ikinci uzun dalga 1849'dan 1873 yılına kadar

---

[438] *DDC,* De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 86.

[439] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 16.

[440] Nikolai D. Kondratieff, *a.g.e,* s. 17-18*;* George Garvy, *a.g.m,* s. 208-209.

yükseliş (A Evresi), 1873'ten 1896'ya kadar düşüş (B Evresi) dönemini kapsamak suretiyle 47 yıllık bir çevrimden oluşmaktadır. Üçüncü uzun dalganın yükselişi ise 1896 yılından itibaren 1924 yılına kadar sürmektedir[441]. Buna göre Beyrut özelinde incelediğimiz dönem olan dalgalanmaların ilk iki evresinin, yani XIX. asrı kapsayan döneminin Beyrut Limanı'nda nasıl seyrettiği ve Dünya-Ekonomi'deki konumu bu döngüsel yapıya bakılarak da tespit edilebilmektedir.

Beyrut'un ekonomisine dâhil olan Avrupa ülkelerinden Fransa ve İngiltere en önemli olanlarıydı. Fransa Suriye sahilleri ile limanlarında en azından XVIII. yüzyıldan beri ticari bağlantılar kurmuş, bu ticaret ilişkilerini takip eden yüzyılda daha da genişletmişti. Diğer yandan İngiltere bu döneme kadar daha çok Hindistan ticareti ile yoğunlaşmıştı ve onun için Suriye sahillerinin önemi Irak, İran ve Suriye içinden geçen kervan güzergâhı üzerinde olmasından kaynaklanmaktaydı. 1830 yılından sonra da bölgenin pozisyonu İngiliz mamul ürünleri için bir pazar ve ham madde sağlayıcısı olarak belirlenmişti. Her iki ülkeye, İngiltere ve Fransa'ya bakıldığında Suriye bölgesine ilişkin ticaretleri farklılık göstermekte, yani Fransa'nın bölgeden ihracat, İngiltere'nin ise ithalatı önem arz etmekteydi ve bu XIX. yüzyıl sonuna kadar neredeyse böyle devam etmiştir. Bölgeden, Beyrut Limanı'ndan yapılan ihracatta Fransa 1833'te %25'ten 1910'da %32'ye ulaşan en büyük hisseye sahipken ithalattaki hisseleri ise 1833'te % 15.9'dan 1919'da % 9.3'e gerilemiştir. İthalatta en büyük hisseye sahip olan İngiltere'nin hacmi ise 1833'te % 31.9 iken 1910'da % 35.3'e ulaşmıştı. Yani Suriye sahilleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticaret bir büyüme ivmesi sunmakla birlikte endüstriyel Avrupa'nın kapitalist sistemine uygun olarak yürütülen ticarette ithalatın ihracattan daha hızlı olarak büyüdüğü görülmektedir. Avrupa'nın Suriye ile ticaretinin büyümesi sahil şehirlerinden en çok Beyrut'ta göze çarpmaktadır. Beyrut'un ticareti daha ziyade Mısır, Anadolu ve aktif olarak Avrupa'ya bağlı önemli bir ithalat merkezi haline

---

[441] Nikolai D. Kondratieff, *a.g.e,* s. 17-18. Kondratieff analizine göre, uzun çevrimlerin dönüm noktaları olarak kabul edilen yılların tam olarak tespit edilmesi mümkün olmadığı kabul edilmekle birlikte, iktisadi dalgalanmaların dönüm noktaları belirlenirken istatistiki verinin analizinde 5-7 yıl arasında bir hata payına sahip olduğu kabul edilmektedir. *Aynı eser,* s. 28.

gelmiş ve yüzyıl içinde Beyrut'un ithalatı ihracatından daha hızlı bir şekilde büyümüştür. İthalat oranı 1841-1910 yılları arasında yetmiş yılda %v270 büyürken ihracat ise sadece %v36 büyümüştür. İthalatta ilk sırada yer alan İngiltere'nin Beyrut'a ithalatı % 35.30'a karşı % 43.35 olmak üzere Suriye'nin bütünündeki ithalatındaki hissesinden daha büyüktü ve bu oranlar bir ithalat merkezi olarak Beyrut'un İngiltere için öneminin bir yansımasıdır. 1910 yılına gelindiğinde Beyrut Limanı ticaret hacmi Suriye'nin toplam ithalatının % 33.24'üne ve ihracatının %24.30'üne karşılık gelmekteydi[442].

1830'lu yıllardan itibaren bölgeye baktığımızda bölgede tarım endüstrisi ve tekstilin yönetim tarafından teşvik edilmediği ve bölgenin İngiliz, Fransız ve İtalyan yünlü kumaş, baharatlar, süslü ipek kumaşları vs. mamül ürünleri için bir pazar konumuna gelmeye başladığı izlenimi edinilmektedir. Denizcilik ise bu tarihlere kadar sadece sahil kesimlerinde küçük gemilerle yürütülerek sürdürüldüğü ve uluslararası ticarette bir rol oynamadığı, sadece çok az miktarda tüccarın İskenderiye ve Rodos'a kadar ve nadir olarak da bu sınırların ötesinde faaliyet yürüttüğü görülmektedir[443]. Buna mukabil özellikle bu dönemde Fransa'nın Beyrut ve çevresine daha çok alaka göstermesi hususunda telkinlerini sürekli dile getiren Fransız konsolosu Henry Guys, İngiltere'nin Suriye ile ilişkilerini geliştirmesi ve bölge ile ticaretini arttırmaya yönelik girişimlerini Fransa açısından endişe verici görmüş ve bölgenin Fransız pazarı haline getirilmesi hususundaki önerilerinin dikkate alınması gerektiğini ifade etmiştir. Özellikle endişesi İngiltere'nin daha ziyade yaptığı ithalat ile Beyrut ticaretinde aktif rol oynamaya başlaması ve ticaret hacmini arttırması dolayısıyla piyasada nüfuzunu güçlendirmesiydi[444]. Nitekim daha önceki raporlarında Guys, bölgede ticaretin artmaya elverişli olduğunu ve bunun için de Fransızların daha aktif olması gerektiğini telkin etmiştir. Hatta Fransız hükümetine sunduğu raporunda bölgenin ithalat ve ihracat rakamlarını sunarak bu

---

[442] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 62-63.

[443] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 311.

[444] *DDC,* Henry Guys au Comte de Rigny, Direction Commerciale, No. 53, 19 Mayıs 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 318.

fikrinin doğruluğunu teyit etmeye ve hükümetini ikna etmeye çalıştığını görmekteyiz[445]. 1830'lu yıllar Beyrut Limanı ticaretinin değişim geçirmeye başladığı ve ithalat-ihracat değerinin giderek artmaya başladığı dönemdir.

Her fırsatta ticaret yapmak için Beyrut'un önemine ve şehirde ticari ilişkilerin geliştirilebilmesi için uygun koşulların sağlanmasına itina gösterilmesinin üzerinde duran Henry Guys[446] Fransa'nın limanı Marsilya'dan Beyrut'a yapılan ithalatın 1825 yılından 1827 yılına kadar 1.483.894 fr, 826.755 fr, 1.353.795 fr ve 1833 yılında 1.319.019 fr olduğunu belirterek bu oranların aşağıdaki tabloda yer alan Beyrut Limanı ithalat ve ihracat verileri ile mukayese edildiğinde Fransa'nın Beyrut ticaretinin artışında hiçbir rol alamadığını yakınarak ifade etmiştir.

	İthalat	**İhracat**
1825	5.907.873	3.995.645
1826	2.812.340	2.000.565
1827	5.068.162	3.721.215
1833	11.185.524	5.868.190

Tablo 8: 1825-1833 tarihleri Arasında Beyrut Ticareti (Frank)[447]

Beyrut Limanı'ndan Marsilya'ya 1834 yılında yaklaşık 1.500.000 fr değerinde ithalat yapılmış olsa da bu ticaret tam olarak Fransa'nın kontrolünde olmayıp, daha ziyade, genellikle bölge insanı ile çok rahat iletişim kurabilen Arap ve Yahudi tüccarların denetimindeydi[448]. Beyrut Limanı'nda ticaret hacminin yükselmesinde özellikle bölgeye yönelik İngiliz ilgisinin artması önemli bir rol oynamış, limanın ithalat ve ihracat verileri artış göstermeye başlamıştı. İngilizler aylık olarak ve düzenli olarak Londra'dan Malta ve İskenderiye'ye uğrayarak

---

[445] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 309.

[446] *DDC,* Henry Guys au Comte de Rigny, Direction Commerciale, No. 82, 18 Şubat 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 366-367.

[447] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 303.

[448] *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 100, 20 Julliet 1835, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 383.

Beyrut'a yapmış oldukları gemi seferleriyle bölgede olumlu karşılanmaktaydılar[449]. 1835 yılına gelindiği tarihten itibaren ise Beyrut Limanı'na Fransa, İngiltere, Mısır, Cenova, Toskana, Yunanistan, Avusturya ve Rusya gibi ülkelere ait gemilerin giderek daha fazla uğradığı görülmektedir. Bunun sebebi de artık bu tarihlerde karantinanın Beyrut kıyısında inşa edilmesi ve buranın mecburi uğrak yeri olarak konumlandırılmasından kaynaklanmaktaydı. Ayrıca sadece ticaret için değil bu dönemden itibaren kutsal toprakları ziyaret etmek isteyen hacılar da bu limanı kullanmaya başlamışlardı[450]. Beyrut Limanı ticaret ve gemi seferlerine ait raporlara göre Beyrut ile Marsilya arasında artan ilişkinin bir göstergesi olarak ithalat oranında artış gözlenmektedir. Nitekim Fransa'nın Beyrut'a ithalatı 1835 yılı itibariyle 12.000.000 fr iken takip eden yıl bir önceki yılla mukayese edildiğinde arttığı görünmektedir[451].

1837 yılında Fransa'nın ithalatı ve ihracatı bir önceki yıla göre yükselmesine karşın diğer yılların biraz altında kalmıştır[452]. Bununla birlikte bu tarihlerde Beyrut'a yönelik Avrupa tüccarının ilgisinin arttığına dair emarelere kentte faaliyette bulunan yabancı ticari kurumların sayısından da ulaşılabilir. Beyrut'ta 1838 yılına ait Fransız konsolosluk raporlarından anlaşıldığına göre 11 Fransız veya Fransız korumasında, 8 İngiliz, 14 diğer milletler, 34 Müslüman ve Hristiyan yerli

---

[449] *DDC*, Henry Guys au Comte Molé, Direction Commerciale, No. 171, 24 Mayıs 1837, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 138.

[450] *DDC*, Henry Guys au A. M. Thiers, Direction Commerciale, No. 129, 22 Avril 1836, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 24-25. Mısır'dan ithal edilen ürünler: Buğday, pamuk ipliği, kahve, ecza, kök boyası vs., takkelerin büyük kısmı Tunus'tan ithal edilmekteydi. Diğer ürünler Fransa ve İngiltere'den gelmekteydi. Yunan gemileri genellikle kutsal toprakları ziyaret etmek amacıyla gelen şahısları taşıyan gemilerdi.

[451] İthalat ve ihracat kayıtları verilmekle birlikte gümrük kayıtları düzenli tutulmadığı ve kaçakçılığın da sıkça görülmesinden dolayı Beyrut Limanı'nın ithalat ve ihracat miktarını sunmanın pek mümkün olmadığını belirtmektedir. Bkz: *DDC*, Henry Guys au Comte Molé, Direction Commerciale, No. 171, 24 Mayıs 1837, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 134-135. İthalatı bu yıl artış gösteren Avusturya'dan fes, yünlü kumaşlar, kağıt, madeni eşyalar ithal edilmiştir. Fransa'dan da yünlü kumaşlar çok miktarda ithal edilmiştir. Pamuk kumaşında İngilizler olduğu gibi Fransızlar da fes, yünlü kumaş, madeni eşya ithali konusunda ön sıralarda yer almaktaydı. İngiltere ticareti de artış göstermiştir. Özellikle Beyrut'ta İngiliz tüccarların dükkânlarına çokça rastlanmaktaydı. Bkz: *Aynı yer*, s. 135-137.

[452] *Aynı belge,* s. 210, 212.

halka ait olmak üzere 67 ticaret kurumu mevcuttu[453]. 1838 yılı Beyrut Limanı ticaretine gelince Beyrut'a yapılan ithalat 15.429.834 fr değerine kadar yükselmiş ve 1837 yılına göre yaklaşık 4.000.000 fr kadar artış göstermiştir. 10.069.047 fr değerinde olan ihracat da hemen hemen aynı oranda artmıştır. İhracat oranı hakkında kesin veri sunulamamakla birlikte 1838 yılında ihracat değerinde artış görüldüğü ve özellikle İngiltere'nin Beyrut Limanı'ndan gerçekleştirdiği ihracatın önemli yer tuttuğu görülmektedir. Konsolos Deval'in belirttiğine göre 1838'de her ay Beyrut'tan yola çıkan İngiliz buharlı gemileri yaklaşık 600.000 fr değerinde ihracat yapmışlardı[454].

İthalat hususunda, tarımsal üretim açısından verimli olan Suriye, genel itibariyle tarım ürünlerini ithal etmeye ihtiyaç duymasa da Mehmet Ali Paşa'nın ülkesi Mısır'dan buğday ithal ettiği anlaşılmaktadır. Bunun dışında fes, kahve, pamuk ipliği, yünlü kumaş, pamuklu ve ipek kumaş ithal edilen ürünler olmakla birlikte Beyrut'a yapılan ithalat ticaretinde ilk sırada yer alan[455] hatta yüzyıl boyunca bu yerini koruyan İngiltere, bölgeye yapılan ithalatında Beyrut Limanı kadar İskenderun Limanı'na da ürün ithal ederek ticareti ikiye katlanarak artış göstermiştir[456].

1843 yılında ise önceki yıllara göre ipek ve pamuk üretimi ve ihracatının artmasıyla Fransa'nın Beyrut Limanı'ndan yaptığı ihracat oranı da artmış[457], Fransa'nın Beyrut Limanı yoluyla ithalatında da bir önceki yıla göre artış olmuştur. Bunun sebebi de İsviçre ürünlerinin transit olarak Marsilya Limanı'ndan bölgeye ithal edilmesinden kaynaklanmaktaydı. Yani Fransa toprağından ve kolonilerinden

---

[453] *DDC,* Alexandre Deval au Maréchal Soult, Direction Commmercial, No: 25, 20 Haziran 1839, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 233; Charles Issawi, *The Fertile Crescent,* s. 160.

[454] *Aynı belge,* s. 232-233.

[455] *DDC,* Bourée à Guizot, Direction Commerciale, No. 104, 25 Nisan 1843, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, Ek, s. 331-335.

[456] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 452, 10 Eylül 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 108-109.

[457] *DDC,* Bourée à Guizot, Direction Commerciale, No. 148, 30 Kasım 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 371.

ithal edilen ürünlerde görülen bir artış değildi. Sadece İngiltere ve Fransa değil 1842 yılından itibaren Beyrut ve Suriye sahilinin diğer limanlarının İsviçre mamüllerini ithal ettiği de görülmektedir[458]. Bununla birlikte konsolosluk raporlarına sık sık yansıyan gümrük kayıtlarından ithalat–ihracat ve deniz seferleri hakkında doğru bilgiye ulaşmanın mümkün olmadığı yönünde beyanlardır. Nitekim 1845 yılına ait raporlardan da bu şekilde bir yakınmanın olduğunu görmek mümkündür. Bu malumata istinaden idarenin keyfiliği, gümrüğe alaka gösterilmemesi ve kaçakçılığın kolaylıkla yapılabiliyor olması kayıtların güvenilir olmasına imkân vermemekteydi. Hatta Fransız konsolosu Poujade'nin tahminlerine göre Avrupa devletlerinin diplomatik temsilcileri Suriye'nin ithalatı ve ihracatı ile ilgili ayrıntılı ve tam bir kayıt tutmamışlardı ve hatta ona göre Beyrut'un deniz seferleri ve ticaret kayıtları üç yıl boyunca sadece bir defa kaydedilmiş olması imkân dâhilindeydi[459]. Bu beyana istinaden yabancı ülkelere ait net bir ithalat ve ihracat kayıtlarına ulaşmanın mümkün olmadığı söylenilebilir.

Suriye ticaretinde 1846 ve 1847 yıllarında bir gerileyiş olduğu gözlenmektedir. Bunun sebebinin Avrupa'da meydana gelen ekonomik ve ticari krize bağlı olması muhtemeldir[460]. Bununla birlikte Avrupa pazarında büyük değer kaybına uğramasına rağmen kökboyası, mazı, yünlü kumaş yine de ihraç edilen ürünler arasında yer almıştır. Hatta susam ve tütün –Avrupa'dan ziyade özellikle Osmanlı'nın diğer limanlarına ve Mısır'a gönderilmekteydi– ihracatında da 1846 yılına göre bir artış söz konusuydu. Avrupa'da bulunan ipek ipliği Lübnan ipeğinin çok az bir kısmından oluşsa da ham ipek ihracatı tam da bu yıllarda yükselişe geçmiş ve ihracatında bir önceki yıla göre bir yükseliş olmuştu[461]. Beyrut'a yapılan ithalat ise 1847 krizinden daha az etkilenmiş görünmektedir. Suriye ile ticaret yapan

---

[458] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 452, 10 Eylül 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 108-109.

[459] *Aynı belge,* s. 109-110.

[460] *DDC,* Boure à Guizot, Direction Commerciale, No. 62, 26 Haziran 1847, Consulat de France à Beyrouth, (Ek), Tome III, s. 197; Péretié à Bastide, Direction Commerciale, No. 12, 5 Temmuz 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 269.

[461] *DDC,* Péretié à Bastide, Direction Commerciale, No. 12, 5 Temmuz 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 268-269.

Avrupalı tüccarlar genel olarak ithal ettikleri ürünlerde sınırlamaya gitmiş olsalar da, buna karşılık Beyrut Limanı ve Halep yoluyla Bağdat'a kadar gönderilen pamuklu kumaşların ithalatında önemli derecede bir artış görülmüş ve özellikle İngiltere ve İsviçre bu dönemde Beyrut Limanı'na pamuklu kumaş ithalatında önemli rol oynamışlardı[462]. Fransa ise tamamen bu ticaretin dışındaydı. Şöyle ki, Fransa'ya dayandırılan pamuklu kumaş ithalatı aslında Beyrut'a gönderilmek üzere daha önce Marsilya Limanı'na uğrayan İsviçre ürünleriydi. Fakat bu ürünler doğrudan değil Fransa'nın bir limanına uğrayarak Beyrut Limanı'na geldiği için Fransa ürünü zannedilmiştir[463]. Fransız konsolosunun raporuna göre Avrupa'da gerçekleşen ekonomik krize rağmen Suriye'nin ithalatı kaygı verici bir şekilde zarar görmemiştir. Çünkü ülkede hüküm süren sükûnet ve güven ortamı ilişkileri geliştirmeye ve metaların akışı için yeni pazar alanlarının oluşmasına imkân sunmuş, bilhassa Beyrut genişleyen bir pazar olma yolunda gittikçe daha çok Suriye ticaretinin merkezi olmaya başlamıştır. Aynı zamanda 1847 ve 1848 yıllarında konsolsoluk raporlarında sık sık Avrupa'da ekonomik ve ticari krize vurgu yapılmaktadır. Buna mukabil Beyrut pazarının bu durumdan pek etkilenmediği de üzerinde durulan bir konudur. Her ne kadar Avrupa'nın birçok ülkesinde görülen 1848 yılı devrimlerinin neden olduğu sarsıntı ve siyasi belirsizlik Beyrut'un Avrupa ticaret ayağında çekimser kalmasına sebep olmuşsa da[464] 1847 yılından itibaren Fransız konsolosunun ticari raporlarında Beyrut'un büyüyen ticaret hacmine vurgu yapması önemlidir, hatta Avrupa piyasası için artık ticaret yapmaya ve ekonomik ilişkileri geliştirmeye uygun bir pazar alanı olarak görülmektedir[465].

---

[462] *DDC,* Boure à Guizot, Direction Commerciale, No. 62, 26 Haziran 1847, Consulat de France à Beyrouth, (Ek), Tome III, s. 197; *DDC,* Péretié à Bastide, Direction Commerciale, No. 12, 5 Temmuz 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 269.

[463] *DDC,* Péretié à Bastide, Direction Commerciale, No. 12, 5 Temmuz 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 269.

[464] *DDC,* Péretié à Lamartine, Direction Commerciale, No. 6, 28 Nisan 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 261.

[465] *DDC,* Boure à Guizot, Direction Commerciale, No. 62, 26 Haziran 1847, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 197; *DDC,* Péretié à Bastide, Direction Commerciale, No. 12, 5 Temmuz 1848, Consulat de France à Beyrouth, (Ek), Tome III, s. 269.

Avrupa ekonomik krizinin Beyrut pazarına tesiri olmadığı yönündeki değerlendirmeler Beyrut ve Limanı'nın hâlâ Dünya-Ekonomi'nin bir parçası haline gelmediği, sistem içindeki ekonomik genişleme ve daralmalardan etkilenmediği ve ticari ilişkilerinin de Avrupa'da yaşanan siyasi olayların etkisi altında kalmadığı izlenimi vermektedir. Buna istinaden yüzyıl ortasına kadar Beyrut ve çevresinin sistem içindeki dalgalanmalardan etkilenmediği söylenebilir. Buna karşılık *Kondratieff Çevrim Teorisi*'ne göre de bir bölgenin Dünya-Ekonomi'yle entegrasyonu ve çevreleşmesi sistemin merkezinde meydana gelen ekonomik daralmalar döneminden sonra takip eden yükseliş evresinin başlamasını müteakiben mümkün olabilmektedir. Çünkü yeni bir yükseliş dalgası yeni bölgelerin, hammadde kaynaklarının temin edilmesini ve yeni pazarların açılmasını mümkün ve gerekli kılarak kapitalist sistemde iktisadi yükselişi arttırır. Nitekim hemen hemen 1814-1849 yılları arasındaki dönem Kondratieff olarak adlandırılan çevriminin ilk evresinin düşüş, yani B evresini ve Dünya-Ekonomi'nin merkezinde bir ekonomik daralma dönemini kapsamaktadır. 1849 yılından itibaren ise Dünya-Ekonomi Sistemi'nde yükseliş döneminin başladığı A evresidir. Dolayısıyla sistemin içinde bulunduğu kriz ve ekonomik daralma dönemi sonrasında gerçekleşen yükseliş dalgası, hammadde talebini arttırarak ve yeni bölgelerin ve hammadde kaynaklarının sömürülmesini kaçınılmaz kılarak merkez ülkede iktisadi gelişmenin hızını arttırmış[466] ve böylece merkez ülkede gerçekleşen iktisadi yükseliş evresi sistemde yeni bölgelerin periferileşmesine de zemin hazırlamış olur. Beyrut ve çevresinin de bu dönemde sisteme entregre olduğunu ve Beyrut Limanı'nın sisteme katılmasının tamamlanıp periferi konumuna gelmesinin tam da bu evrelerde gerçekleştiğini, limanın Avrupa'daki krizlerden pek etkilenmeyerek ticari işlemlerinin devam ettiği yönündeki dönemin diplomatik temsilcisinin 1848 yılı beyanlarına istinaden, söyleyebiliriz. Zira 1849 yılı sonrasında Beyrut ithalat ve ihracat verileri Dünya-Ekonomi'nin A evresinde olduğu gibi yükseliş eğilimine girmiştir.

[466] Nikolai D. Kondratieff, *a.g.e*, s. 33.

Her ne kadar Fransız konsolosu raporlarında Beyrut'un özellikle ithalatı olmak üzere ticari işlemlerinin Avrupa'da yaşanan kriz sırasında etkilenmediğini söylese de 1847 ve 1848 yıllarında hem ithalat hem de ihracat verilerinin düştüğünü ve ekonomik krizin etkilerinin Beyrut Limanı ticaretine yansıdığını görmekteyiz. 1848 yılı Fransız ticaretine baktığımızda Beyrut Limanı'na gelen gemilerin Akka, Yafa ve hatta İskenderun ve Tarsus'a da uğramışlardı. Hatta Marsilya'dan gelen birçok Fransız gemisi Beyrut Limanı'na hiç uğramadan doğrudan Yafa ve Tarsus limanlarına yönelmişlerdi. Bunun nedeni Marsilya piyasasında susam fiyatının ani yükselmesi ve muhtemelen susam ihtiyacı için Yafa ve Tarsus limanlarını tercih etmelerinden kaynaklanmıştı[467]. Fakat 1849 yılında ise istatistiklerden Beyrut ve limanları için ani bir yükseliş olduğu anlaşılmaktadır. Bu yükselişin de ürünlerin fiyatlarındaki artış ile ilgili olması muhtemeldir. Nitekim 1850 yılında da Beyrut Limanı'ndan yapılan toplam ithalat yaklaşık 25.000.000 fr ve toplam ihracat ise 18.000.000 fr'a ulaşmıştır. Bu verilerde İngiltere ithalatta 10.480.000 fr ile ilk sıradayken Fransa ise ihracatta 7.488.000 fr ile ilk sırada yer almıştır[468].

İngiliz ticaretine karşı bir rekabet halinde olan Fransa, Beyrut Limanı ve çevresinin İngiliz mamül ürünlerinin yoğun istilası altında kalmasından rahatsızlık duymaktaydı. Nitekim özellikle 1838 Ticaret Antlaşması'nın ve buna bağlı ticari işlemlerin İngilizler lehine olmasından ötürü bu süreç Fransa'nın Beyrut ile ticaretine olumsuz bir şekilde yansımıştır. Fransız konsolosunun beyanlarından da bunu görmek mümkündür. Nitekim Konsolos Schmidt'e göre, 1838 Ticaret Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinden itibaren tarım mahsullerinin ihracından alınan aşırı vergilerin aksine ithalatta düşük fiyattan vergi alınarak yabancı üretim mallarının ülkeye girişi kolaylaştığından İngiliz pamuklu kumaşları yerli endüstriye bir darbe vurma pahasına Osmanlı limanlarını doldurmuştur[469]. İngiltere'nin Beyrut Limanı'na yaptığı ithalatı ülkesi için endişe verici gördüğü anlaşılan Fransız

---

[467] *DDC,* Bourée à Bastide, Direction Commerciale, No. 6, 28 Kasım 1848, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 380.

[468] Henry Guys, *Esquisse de l'état Politique et Commercial de la Syrie,* Paris 1862, s. 243.

[469] *DDC,* Schmidt au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No. 12, 12 Mart 1850, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 27.

konsolsosunun bölgeye yönelik İngiliz ithalatına karşı kanaatinin bu doğrultuda olmasının yanısıra, Fransız ticareti Beyrut Limanı ihracatında yüzyıl boyunca genellikle ilk sırada olmuş, fakat ithalatında İngiltere'nin gerisinde kalmıştır. Bu ticari tablo da, Beyrut Limanı'ndaki ticaret trafiğinde önceliğe sahip olmak isteyen Fransa'nın hoşnut olmadığı bir durum yaratmıştır.

Avrupa ve Suriye sahili arasındaki ticaret işlemleri her yıl gittikçe artmakta ve aynı şekilde 1850'li yıllardan itibaren de İngiltere ithalatta ve Fransa ihracatta Beyrut Limanı'ndaki üstünlüğünü devam ettirmekteydiler. Buna göre 1850 yılına gelindiğinde de bölge ile yapılan ticarette Fransız ihracatı 7.488.824 frank ile ilk sıradayken ithalat değeri sadece 6.402.800 fr idi ve bu meblağ ile İngiltere'nin gerisinde kalmıştır[470]. İthalatta ticaret ürünlerinin tutarı 10.479.000 fr ile İngiltere ilk sıradaydı ve bunda da 8.725.800 fr ile en büyük pay pamuklu kumaşa aitti. Fransa ise pamuklu kumaş ithalinde ancak 3.182.440 fr kadar bir hisseye sahipti. Bu iki ülkeden başka Suriye sahilinde en aktif ticarete sahip olan ülke ise Avusturya idi. Bu ülkeye ait Lyold buharlı gemisi ayda iki kez Trieste'den yola çıkıp ve Mısır ve Yunanistan'dan sonra Suriye sahiline gelerek Beyrut Limanı'nda ticari işlemlerde bulunuyordu[471].

Bölgeye ulaşan ithal ürünlerin çoğunluğu Avrupa ticaret odalarının mevcut olduğu ve Suriye ticaretinin merkezi haline gelen Beyrut Limanı'na gelmekteydi. Bununla birlikte uzun yüzyılın ortalarında Beyrut'un en önemli ihracat ürünü bilhassa Fransa için kuşkusuz ipek ipliği ve ipek kozası olmuştur ve bu ürünün ticareti de neredeyse tamamen Fransa'nın elinde bulunuyordu[472]. 1851 yılında Suriye'den ihraç edilen ipeğin değeri 1.925.000 fr. civarındaydı. Bunun 1.600.000 fr.

---

[470] *DDC,* De Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, No. 45, 26 Haziran 1852, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 118-120.

[471] *DDC,* Schmidt au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No: 27, 27 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 87.

[472] Fakat daha ziyade bu tarihte ham ipek ihracatı özellikle ticaretin birkaç yıldan beri çok belirgin bir büyüme hızı gerçekleştirdiği Yafa'daki iskelelerden yapılmaktaydı. Bkz: *DDC,* Schmidt au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No: 27, 27 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 87.

olan kısmı ise Fransız tüccarlara aitti ve hemen hemen Suriye bölgesinin bütün ipek ipliğini satın almaktaydılar. Fakat bu verilerin gerçek tutarı yansıtmadığı bölgede bulunan yabancı ülkelerin diplomatik temsilcileri tarafından sık sık dile getirilmekteydi. Kaçakçılığın bölge iskelelerde çok yaygın olması ve gümrük kayıtlarında da kâr oranı gizlenmeye çalışıldığı için gerçek verilere ulaşmanın kolay olmadığı ve bu yüzden resmi olarak belirtilen ipek bedelinin gerçek ihracat miktarının çok altında veriler olduğu raporlarda belirtilmiş ve Beyrut Limanı'ndan ipek ürününün çoğunluğu Marsilya'ya gönderildiği için daha doğru kayıtlara ulaşmak için Marsilya gümrük kayıtlarına, yani Fransız gümrüğüne müracaat edilmesi önerilmiştir[473]. Hatta daha ileri bir tarihte de aynı şikâyetlerin devam ettiğini görmekteyiz. Fransız ticareti ile ilgili 1855 yılına ait rapor sunan Konsolos De Lesseps *"Bu ülkede ticaret istatistiklerinin tam dökümünü vermek zordur. Bu dokümanları elde etmek için gümrük kayıtlarına bakmak gerekir ve gümrük özel bir girişim olduğu için de ithalat-ihracat verileri kasıtlı olarak bildirilmez, bu yüzden bilgiler sadece Beyrut ve limanlarının ticari hareketlerinin yaklaşık bir fikrini verebilir"*[474] demektedir. Zira, bizim amacımız da ticaretin meylini gösteren genel bir tablo sunmaktır.

Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Beyrut ticaretinde bir artış gözlenmekle birlikte özellikle Beyrut ile ticari ilişkilerini en çok geliştiren Fransa'ya baktığımızda toplam ticarette ithalat ve ihracat oranı yüzyılın ikinci yarısından itibaren genel olarak bir artış çizgisi göstermiştir[475]. 1852 yılında önceki yıllarla mukayese edildiğinde Fransa'nın ihracatında artış olduğu ve ihracat tutarının 8.016.677 fr'a kadar yükseldiği görülmektedir. Bu yılda da hâlâ özellikle ipek kozası ihracında kaçakçılık söz konusu olduğu için, gerçek miktarı belirtmek pek mümkün

---

[473] *DDC,* Schmidt au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No: 27, 27 Temmuz 1851, Tome IV, s. 87; *DDC,* De Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Tome IV, s. 120.

[474] *DDC,* Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 32, 17 Ağustos 1856, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 303.

[475] 1827-1846 yılları Beyrut Limanı ticaretinde Fransa payını görmek için bkz: Henry Guys, *Esquisse de l'état Politique et Commercial de la Syrie,* s. 229.

olmamıştır[476]. 1852 yılından itibaren on yıllık bir süreçte Beyrut ile ticaret hacmi 3'te 1 oranında büyümüş ve 1861 yılında Beyrut ve Fransa arasında ithalat ve ihracat oranı 20.000.000 fr'ı aşmıştır[477]. Fransa'nın ticaretindeki artış takip eden yıllarda da görülmektedir. 1862 yılında Beyrut Limanı'ndan Fransa'nın ihracatı 8.360.000 fr, ithalatı ise 16.031.000 fr'a kadar ulaşarak bir önceki yıla kıyasla 1.600.000 fr değerinde artmıştır[478]. Bu artış pamuk, ipek, ipek kozası gibi bazı ürünlerin ithalat veya ihracat miktarlarının artmasından ziyade ürünlerin fiyatlarının artışıyla ilgiliydi. Bu ticaret ürünlerinin nakliyatını yapan farklı milletlere ait Fransız bandıralı gemiler geliş ve gidişte büyük oranda Fransız vapurlarının uğradığı transit iskelelere uğruyorlardı. Bunlar İtalya sahili, Malta, Mısır, Suriye sahili, Karaman*, Rodos, İzmir ve İstanbul iskeleleri gibi noktalardı. Yani buna dayanarak Fransız konsolosu Fransa ve Beyrut arasındaki ticaret hacmini öğrenmek için sadece Marsilya veya Beyrut limanı kayıtlarına bakmak yeterli olmayıp, Fransa'nın sefer güzergâhında uğradığı limanların kayıtlarına da bakmak gerektiğini ifade etmiştir[479]. Muhtemelen konsolosunun raporunda sunduğu bu beyan diğer ülkelerin ticareti için de geçerli bir argümandır. Bu yüzden sadece Beyrut Limanı'nda ticari işlem kayıtlarına bakarak doğrudan hangi ülke ile ne kadar ticaret hacmine ulaştığını tespit etmek mümkün değildir.

Fransa'nın Beyrut'a ithalatı 1863 yılında bir önceki yıla göre sabit kalmıştır. Fakat gözden kaçırılmayacak nokta 1862 yılında 1861 yılının ithalatını hemen hemen 3/1 oranında aştığıdır. Fransa'nın 1862'de Beyrut'tan yaptığı ihracata gelince, bir önceki yıla ait ihracatının 1.500.000 fr altındaydı ve 1863 yılında da aynı oranda bir azalma olduğu anlaşılmaktadır. Fransız ihracatında görülen bu azalmanın –özellikle ipek ve ipek kozası ihracatında– sebebi ise ipek üretiminin 1863 yılı içinde verimsiz

---

[476] *DDC,* De Lesparda à Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 162.

[477] *DDC,* Ceccaldi à Outrey, 19 Eylül 1862, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 40-42.

[478] *DDC,* Outrey à Drouyn de Lhuys, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 25, 6 Temmuz 1863, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 52.

[*] Fransız konsolosunun raporunda Karaman olarak bahsedilen yer Anadolu'nun güney sahilleri, Mersin ve İskenderun limanlarıdır.

[479] *DDC,* Ceccaldi à Outrey, 19 Eylül 1862, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 40-42.

olmasıydı. Ayrıca Mısır'ın, Suriye bölgesi ipek kumaşının alıcısı olması, yerlilerin de Fransa'ya göndermek yerine, yerinde ipek kozalarını eğirmenin daha avantajlı olduğunun farkına varmaları ipek kozasının Avrupa fabrikalarında azalmasının sebebini oluşturmuştur[480].

Genel bir çerçevesini çizdiğimiz Beyrut Limanı'na ait ithalat ve ihracat verilerinin miktarını aşağıdaki tabloda görmek mümkündür. Bu tabloda Dünya-Ekonomi'nin merkezinde yer alan ülkelerin önem vermeye başladığı Suriye kıyısında bir ticaret merkezi olarak ön plana çıkmaya başlayan Beyrut Limanı'nın ticaret hacminin artmaya başladığı dönemden Beyrut Limanı'na yatırım yapmak için girişimlerin başladığı ve modern tekniklerle inşa edilen Beyrut Limanı'nın faaliyete geçtiği döneme kadar yukarıda bahsettiğimiz ticaret verileri dikkate alınarak genel bir liste sunulmuştur.

	İthalat	**İhracat**
1825	5.625.340	4.318.500
1826	5.312.800	2.583.390
1827	6.031.100	4.005.520
1828	5.663.300	3.325.300
1833	13.137.600	7.401.200
1834	18.411.400	9.900.000
1835	19.614.100	10.265.900
1836	25.775.000	13.322.900
1841*	19.508.400	7.369.829

[480] *DDC,* Outrey à Drouyn de Lhuys, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 9, 19 Ağustos 1864, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, (Ek: Ceccaldi à Outrey, Temmuz 1864), s. 70-71. 1863 yılında ise Fransa'nın Beyrut'a yaptığı ihracat ve ithalat hacmi toplamı 14.084.000 fr değerindeydi. *Aynı yer.*

* 1825-1841 yılları Beyrut Limanı ticaret verileri için bkz: *DDC,* Bourée à Guizot, Direction Commerciale, No. 73, 17 Eylül 1842, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 296. (17 Eylül 1842 tarihli No:3'e ek)

1848*	9.528.206	6.010.675
1849*	22.845.675	17.914.835
1850*	24.925.700	17.978.842
1851*	22.378.397	15.767.550
1852*	20.863.881	20.266.860
1853*	23.848.740	21.840.402
1854*	20.957.422	26.403.480
1855*	35.750.341	36.126.620
1862*	46.521.000	31.279.000
1866	42.000.000	29.000.000
1867*	46.000.000	35.000.000
1890	55.994.750	

* *DDC*, De Lesparda au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No. 4, 7 Haziran 1850, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 48.

* *DDC*, De Lesparda au Vicomte de Lahitte, Direction Commerciale, No. 4, 7 Haziran 1850, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 48

* *DDC*, De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 85.

* *DDC*, De Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 117.

* *DDC*, De Lesparda à M. Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 64 (bis), 5 Haziran 1853, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV s. 160.

* *DDC*, De Lesseps à M. Drouyn de Lhuys, Direction Commerciale, No. 4, 29 Mayıs 1854, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 194.

* *DDC*, De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 17, 30 Haziran 1855, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 235.

* *DDC*, De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 32, 17 Ağustos 1856, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 303.

* *DDC*, Outrey à Drouyn de Lhuys, No. 25, 6 Temmuz 1863, Consulat de France à Beyrouth, (Ek), Tome V, s. 50.

* 1867-1868 verileri için bkz: *DDC*, Walewski au Marquis de Moustier, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 72, 22 Şubat 1868, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, (Ek: Edmond Portalis à Walewsky, 8 Şubat 1868) s. 272. Gümrük kayıtlarından güvenilir bilgiye ulaşmak mümkün olmadığını belirten Beyrut konsolosu Portalis, daha doğru ve ihtiyaç duyduğu bilgilere ulaşmak için bölgedeki tüccarlara başvurulması gerektiğini belirtmiştir. *Aynı belge*, s. 271.

1891*	56.742.000	
1898*	36.000.000	18.000.000

Tablo 9: 1825-1867 yıllarına ait ithalat ihracat verileri

Yukarıdaki tabloda belirtilen ithalat ve ihracat kayıtlarından elde ettiğimiz verilere dayanarak oluşturduğumuz Beyrut Limanı dış ticaretine ait grafikten Dünya-Ekonomisi'nde gerçekleşen iktisadi dalgalanmaların ilk iki evresinin (1789-1849/ 1849-1896), yani uzun XIX. asrı kapsayan döneminin Beyrut Limanı'nda nasıl seyrettiği ve limanın Dünya-Ekonomi'deki konumu tespit edilebilmektedir. Ayrıca bu grafiğe dayanarak, *Kondratieff* adı verilen ve Avrupa merkezinde görülen ekonomik dalgalanmalardan Beyrut Limanı'nın etkilenip etkilenmediğine dair bir değerlendirme yapılması da mümkündür (Bkz: Şekil 7). İlk uzun dalganın B evresi olan 1814-1849 yılları arasındaki düşüş evresinde özellikle 1848 yılında Avrupa'da yaşanan krizin etkilerini, Beyrut Limanı'nda ihracat ve ithalat verilerindeki azalmada görmek mümkündür. Bütün bunlarla birlikte uzun dalgalanmaların yaklaşık 1849-1873 yıllarına tekabül eden ve iktisadi yükseliş evresi olarak kabul edilen A evresi için Beyrut Limanı trafiğine baktığımızda genel bir yükseliş eğilimi söz konusudur. Buna göre Beyrut Limanı ticaret trafiğinin Dünya-Ekonomi Sistemi merkez ülkelerindeki dalgalanmalardan etkilendiği söylenilebilir.

Beyrut Limanı ticaret trafiğinin ve ithalat ve ihracat verilerinin iki kattan fazla arttığı 1849 yılı ve sonrasında Osmanlı topraklarından Avrupa'nın ürün talebindeki keskin yükselişin nedeni büyük ölçüde İngiltere'de Mısır Yasası'nın yürürlükten kaldırılmasına bağlıydı. Ülke dışından mısır ithalini engelleyen bu yasanın yürürlükten kaldırılması sonrası daha ucuz fiyattan ülkedeki talebi karşılayabilme arayışları Akdeniz tahılının ihracatında hızlı bir büyümeye yol açmıştı. Buna ilaveten yaklaşık üç-beş yıl sonra Kırım Savaşı sırasında ise Rus tahıl

* 1890-1891 yılları ithalat verileri için bkz: *Revue Commerciale du Levant,* Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1891, Constantinople 1892, s. 495.

* *Revue Commerciale du Levant,* Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, XIV^e^ Année, 31 Juillet 1900, No. 160, Constantinople 1900, s. 50-51.

nakliyatının kesintiye uğraması ve Karadeniz'de Osmanlı Devleti'nin müttefiki olarak Rusya'ya karşı mücadele veren Fransa-İngiltere ordularının ihtiyaçlarını tedarik etmenin külfeti ise fiyatların yükselmesine sebep olmuştu. Aynı dönemlerde Fransa'da ipek kozaları pebrine hastalığından zarar görmesiyle Osmanlı coğrafyasından talebi karşılamak için ipek üretiminde bir canlanma yaşanmış ve aynı şekilde Amerika'da 1860'lardan sonra sivil savaş sırasında Amerikan pamuğu ithalindeki azalma Avrupa piyasaları için Akdeniz ve çevresinden pamuk talebinde büyük bir artışa yol açmıştır. Bununla birlikte yaşanan bu gelişmeler ve savaş koşulları fiyatların artışını da beraberinde getirmiş[481] olsa da Avrupa ürün talebinin Akdeniz çevresine yönelmesine yol açmış ve Beyrut Limanı'nın da bu koşullardan yarar sağlamış olduğu anlaşılmaktadır.

Buna karşılık aksi olan göstergelerde, yani uzun çevrimlerin yükseliş evresinde Beyrut Limanı'nda görülen düşüş grafiği ise Beyrut ve çevresinin yerel koşullarıyla ilgili iniş-çıkışlardan kaynaklanmaktaydı. Mesela Kırım Savaşı arifesinde Beyrut Limanı'nda genellikle ithalatın daha yüksek seyretmesine rağmen 1852 ve 1853 yıllarında ihracat ve ithalatın hemen hemen aynı seviyeye geldiği hatta ihracatın ithalatı aştığı görülmektedir. İthalatta yaşanan azalma uluslararası koşullarla ve savaş öncesi İngiltere ve Fransa devletlerinin aldığı tedbirlerle ilgili olduğu anlaşılmaktadır. İhracatta ise yükseliş söz konusudur. Özellikle Osmanlı Devleti'nin Kırım Savaşı'nda taraf devletlerden biri konumunda olduğu göz önünde bulundurulursa yönetimin provizyonizm ilkesi gereği ihracata yönelik bazı tedbirler alması ve özellikle tahıl ürünleri ihracına yasak getirmesiyle Beyrut Limanı'ndan ihracatının azalması beklenirdi. Oysa tersi bir durumun söz konusu olduğunu görmekteyiz. Bunun sebebinin ise Osmanlı yönetiminin ordu iaşesini sağlamak amacıyla muhtemelen bölgeden ürünleri kendi merkezi için ihraç etmiş olmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte hemen savaş sonrası Osmanlı

---

[481] Roger Owen, *The Middle East and the World Economy 1800-1914*, I. B. Tauris&Co Ltd, New York 1993, s. 111; Sarah D. Shields, "Regional Trade and 19th Century Mosul: Revising the Role of Europe in the Middle East Economy*", International Journal of Middle East Studies*, Vol. 23, No. 1, Feb. 1991, s. 21.

yönetiminin yabancı ülkelere ihracat hususundaki kısıtlamaları kaldırmasıyla hem ithalat ve hem ihracatta ani bir yükseliş yaşanmıştır. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında ekonomi ve ticarette sadece iç dinamiklerle değil uluslararası talepler doğrultusunda bir meyil olduğunu da görebilmekteyiz. Aynı şekilde 1860-61 yılları arasında gerek ithalat ve gerekse ihracatta görülen ani bir düşüş Beyrut ve hinterlandının yerel koşullarından kaynaklanan Cebel-i Lübnan'da yaşanan mezhepsel çatışmaların bir tezahürüydü.

İkinci uzun dalganın B evresi olan 1873-1896 yılları arasındaki düşüş evresinde ise Dünya-Ekonomisi'nde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de genel bir finansal durgunluk yaşanmıştı[482]. Dünya borsalarında ortaya çıkan ve *1873 Büyük Buhran*[483] olarak adlandırılan finansal kriz geniş alanlara yayılan, uzun vadeli ve kıtalararası bir krizdi[484]. Özellikle bu evrede Osmanlı Devleti'nin merkez ülkeler ile ticaretinde görülen durgunluğun ardında da 1873 krizinin tesirleri yatmaktaydı[485]. Nitekim Dünya-Ekonomi merkezindeki sanayi ülkelerinde üretim artış hızı düşerken Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızı da gerilemiştir. Avrupa kapitalist ülkelerinde iktisadi bir kriz yaşandığı bir süreçte Beyrut Limanı'nın dış ticareti Avrupa merkezli finansal kriz sırasında fiyat düzeylerinde düşüş yaşanmasından kaynaklanan genel bir durgunluk dönemi dolayısıyla Avrupa ile ticaret hacmi daha yavaş büyürken ithalat ve ihracat fiyatları da neredeyse stabil kalmıştı. Hatta yüzyılın sonlarında Osmanlı

---

[482] Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, s. 29. 1873-1896 finansal krizi sürecinde dış ticaret ve üretim hızı gittikçe azalsa da artmaya devam etmiştir. Bu durum, o dönemde bir krizin gerçekten yaşanıp yaşanmadığı hususunda tartışmalara yol açmış ve *"Büyük Depresyon"* olarak adlandırılan krizin nedenleri ve sonuçlarından ziyade belirtilen yıllar arasında bir kriz olup olmadığı şeklinde tartışmalar literatürde yer bulmuştur. Bazı araştırmacılar bugünün ölçütleriyle bakıldığında ortada bir kriz olduğunu söylemenin olanaklı olmadığını ve finansal buhran olarak lanse edilen dönemin sadece bir mit olduğunu savunmuşlardır. Bu konuda bir değerlendirme için bkz: Muammer Kaymak, "1873-1896 Krizi: Mit mi Gerçeklik mi?", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 65, S. 2, 2010, s. 165-194.

[483] Hans Rosenberg, "Political and Social Consequences of the Great Depression of 1873-1896 in Central Europe", *The Economic History Review*, Vol. 13, No: 1-2, 1943, s. 58-73.

[484] Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, İstanbul 2012, s. 383; s. 254. Mustafa Emre Akbaş, "1800'lerin Küresel Krizleri, Büyük Depresyon ve 2008 Krizi", *İGÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, 2017, s. 85.

[485] Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, s. 29.

Devleti'nin 1897 yılında Yunan Savaşı nedeniyle dış ticaretindeki durgunluk 1898 yılına kadar sürmüş ve bunun etkisi de Beyrut Limanı ticaret trafiğine yansımıştır.

Beyrut Limanı dış ticaret verilerinin gösterildiği bu grafiğe göre yüzyıl boyunca genel itibariyle Beyrut Limanı ithalat verilerinin ihracat verilerinden daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu da Beyrut ve hinterlandının Avrupa mamül malları için bir pazar alanı sunduğunu göstermektedir. Dünya-Ekonomi merkez ülkeleri için daha ziyade bir hammadde tedarik edilen bir alan olarak kullanıldığı izlenimi vermektedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Filistin ekonomisini inceleyen Gad Gilbar, çalışmasında Filistin'deki iktisadi ve sosyal gelişmeyi Osmanlı politikaları veya Yahudilerin bölgeye yerleşmeye başlaması vb sebeplerden değil, Filistin ekonomisinin Dünya-Ekonomi sistemine ve özellikle Avrupa ekonomik sisteme bağlanmış olmasından kaynaklandığını belirtmiştir. Sunduğu ithalat-ihracat kayıtları ve deniz taşımacılığına dair veriler ile Avrupa ekonomisinde meydana gelen değişimlerin Filistin ekonomisinin dönüşümüne neden olduğu kanaatindedir[486]. Her ne kadar Gilbar'ın bu değerlendirmesi 1860 yılından itibaren Filistin bölgesi için geçerli olsa da Beyrut'un ithalat ve ihracat kayıtlarına, gümrük kayıtlarına ve Avrupa ile deniz trafiğine baktığımız zaman Gilbar'ın Filistin hakkındaki değerlendirmisinin Beyrut için de uygun olduğunu söyleyebiliriz. Aynı şekilde Beyrut Limanı için Avrupa ile sürdürülen ticari ve ekonomik ilişkiler liman ve hinterlandının dönüşümüne neden olmuştur.

Özellikle Fransa'nın Beyrut Limanı'nda ticaret payının artması ve nüfuzunu güçlendirmesi ulaşım yollarının güvenilirliği ve nakliyenin kolaylaştırılması için girişimlerini de gündeme getirmiştir. Nitekim konsolosların sık sık liman ve yolların iyileştirilmesi konusunda telkinlerini yinelediklerini görmekteyiz. Bir liman inşası ile şehir ticaretteki yerini daha da sağlamlaştırabilir ve yol projeleriyle desteklendiği

---

[486] Gad. G. Gilbar, "The Growing Economic Involvement of Palestine with the West 1865-1914", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation*, Ed: David Kushner, Kudüs 1986, s. 188-210.

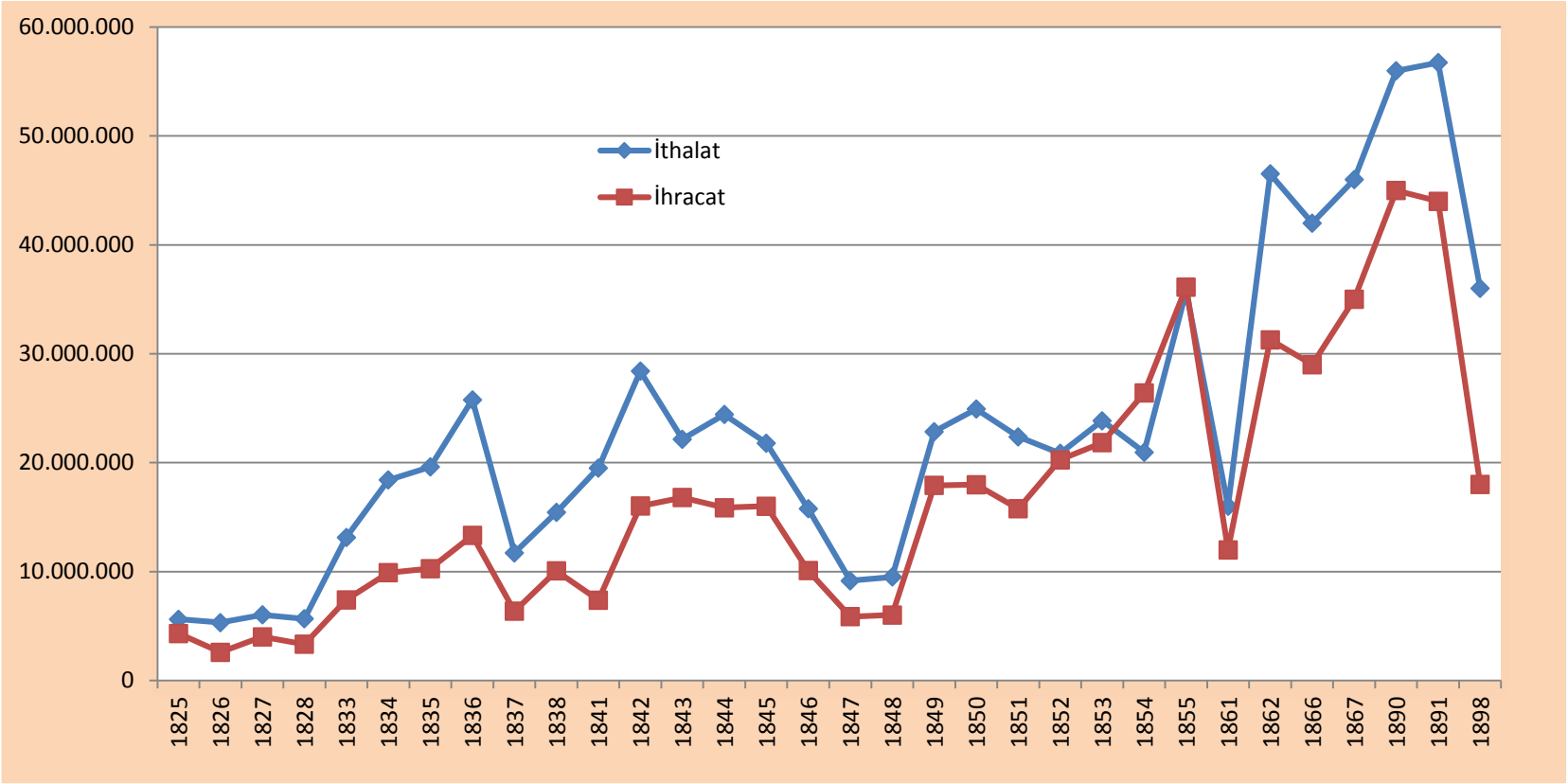
takdirde ticarette ve sanayide daha kolaylıklar sağlanabilirdi[487]. Limanı verimli tarım alanlarına bağlayacak yolların tamamlanması ise Fransa'nın bölgedeki ticari ve ekonomik yatırımlarını ve nüfuzunu daha da arttıracaktır. Konsolos Outrey *"Beyrut Limanı inşa projesinin de gerçekleşmesi halinde bu şehir Fransa'nın geniş rol alabileceği sürdürülebilir bir ticari refahı teminat edecek"* diyerek Beyrut'ta başlayan ekonomik dönüşümün ve Dünya-Ekonomi'si ile ilişkilerini geliştirmesinin bir sonucu olarak Beyrut Limanı'na önem verilmesi gerektiğini vurgulamıştır[488]. Bu da Beyrut Limanı'nın yüksek tonajlı gemiler için teknik açıdan uygun hale getirilmesi ve ticaret kapasitesinin arttırılması fikrini gündeme getirmekle ve projelerin hazırlanmasına öncelik etmekle birlikte aynı zamanda limanı zengin kaynakların olduğu bölgelere bağlayacak şose yol ve demiryolu gibi yatırımların yapılmasını da gündeme getirmiştir.

Avrupa kapitalist ülkelerinin Beyrut Limanı vasıtasıyla Suriye bölgesiyle ticari ilişkilerini geliştirmeleri ve XIX. yüzyıl sürecinde görünen ticaret hacmindeki artış, limanın geliştirilmesi ve hinterlandı ile bağlantısının sağlanması fikrinin altyapısını oluşturmuştur. Fakat Beyrut kıyılarından verimli tarım alanları ve hammadde kaynaklarına erişmek ve Avrupa mamül ürünleri için pazar alanları açmak için yapılan teşebbüslere geçmeden önce Beyrut Limanı ihracatında önemli bir tarım ürünü haline gelen ve limanın Dünya-Ekonomi'nin ihtiyacına göre ticareti artan ipek ürünü hakkında kısa bir bilgi vermek uygun olacaktır.

---

[487] *DDC,* Walewski au Marquis de Moustier, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 72, 22 Şubat 1868, Consulat de France à Beyrouth, (Ek: Edmond Portalis à Walewsky, 8 Şubat 1868), Tome V, s. 272.

[488] *DDC,* Outrey à Drouyn de Lhuys, Direction des consulats et affaires commerciale, No. 25, 6 Temmuz 1863, Consulat de France à Beyrouth, (Ek: Ceccaldi à Outrey, 2 Temmuz 1863), Tome V, s. 53-54.



Şekil 7: 1825-1898 Yılları Beyrut Dış Ticareti (Frank)

4. Ticari Ürün Olarak İpek

XVIII. yüzyılda Avrupalı güçler Osmanlı Devleti'nin Suriye coğrafyasında ekonomik faaliyetlerini arttırmışlardır. Avrupa piyasasının artan talepleri imparatorluğun ekonomisini Avrupa ekonomisine bağlamış ve üretilen tarım ürünleri ihracata dayalı ürünlere dönüşmüşlerdi. Nitekim Osmanlı coğrafyasının Avrupa ekonomik pazarına açılmasının en önemli sonuçlarından biri bazı endüstri ürünlerinin üretimine verilen önemdi. Özellikle Osmanlı'nın Balkan coğrafyasında buğday başta olmak üzere tütün ve mısır[489], Anadolu'dan meyve ve yün, Mısır'dan pamuk[490], Bursa ve çevresinden ipek, Avrupa'ya ihraç edilen en önemli tarım ve sanayi ürünleriydi ve söz konusu bölgelerin Dünya ekonominin değişen şartlarına entegre olmasında bu ürünlerin önemli rolü olmuştur[491]. Beyrut söz konusu olduğunda, öncelikle Fransa olmak üzere Avrupa ülkelerinin talebine yönelik ve bu doğrultuda üretimi artan bir ürünün ihracatındaki artış miktarı limanın Dünya-Ekonomi'deki yerini belirlemek açısından önem taşımaktadır. Bu ürün Suriye'nin kıyı bölgeleri ve Cebel-i Lübnan'da üretilen ve Beyrut Limanı'nın en önemli ihracat ürünü haline gelen ipektir[492].

XVIII. yüzyılda Suriye coğrafyası için Avrupa ile ticarette dönüşüm yaşandığı dönemdi. Batıdan gelen ticaret çoğunlukla İskenderiye veya Trablusşam limanları yoluyla Halep'e ulaşmaktaydı ve bu yol İran, Hicaz ve daha ötesine bağlanan uzan mesafe ticaretinin bir ayağını oluşturmaktaydı. Hicaz ile ticaret önemli bir rol oynamasına rağmen İran'ın XVIII. yüzyılın başlarında politik kaosa sürüklenmesiyle İran'dan Hicaz'a ipek ve ipek tekstilindeki ticaretin önemli bir kısmı durmuş, Fransız ipek endrüstrisinin de hammadde tedariki için yeni alanlar ve kaynaklara yönelmesi gerekmişti. Dolayısıyla Cebel-i Lübnan ve Celile bölgesinin ipeği, Fransa talebini karşılamak için bir alternatif olarak ön plana çıkmıştı.

---

[489] Huri İslamoğlu-Çağlar Keyder, "Agenda for Ottoman History", s. 53-54.
[490] Roger Owen, *a.g.e,* s. 92.
[491] Murat Çizakça, *a.g.m,* s. 371-374.
[492] Reşat Kasaba, "Devlet-Dışında Zaman ve Mekân 'Uzun 19. Yüzyılda' Osmanlı İmparatorluğunda Zaman ve Değişim", *Devlet, İmparatorluk ve Toplum*, Kitap Yayınevi, s. 133.

Dolayısıyla bu yüzyılda Avrupa ticaretinde Doğu Akdeniz'de önemli bir merkez olan Akka Limanı artan ticaretle birlikte hinterlandı Cebel-i Lübnan ve Celile'yi Marsilya'ya bağlamış oldu[493]. Bu yüzyılda Suriye limanlarından Fransa'nın Marsilya'ya ihraç etmiş olduğu ürünler arasında en önemli tarım ürününü % 90 oranında pamuk ve ipek oluşturmaktaydı. Bu iki üründen en çok ihraç edileni 1756 tarihinde %-80-85 oranında pamuk ürünleriydi. Fakat bu oran 1787 yılına gelindiğinde % 60'a kadar geriledi. Buna karşılık ikinci önemli ihraç ürününü oluşturan ipeğe gelince aynı tarihlerde % 11 oranında iken yaklaşık %14-15 civarında bir ihraç oranına yükseldi ve bu ipeklerin büyük çoğunluğunu da Beyrut ipeği oluşturmaktaydı[494].

Bölgede ipek ve kozası XVIII. yüzyıl sonlarında dış ticarete yönelik bir ürün olarak entegrasyon sürecinin başlamasında önemli rol oynamıştır. Fakat bu yüzyılda Beyrut Limanı'ndan değil, Sayda ve Akka limanlarından ihracatının yapıldığı görülmektedir. Bu dönemde Mısır'dan başlayan ve Yafa, Akka, Sur, Sayda, Beyrut, Trablusşam ve Kıbrıs limanlarına bağlanan gemi seferleri yapılmasına rağmen[495] Beyrut Limanı'nın uluslararası bir ticaret limanı olarak adlandırılması ve bu ürünün ihracatının artması için bir yüzyıl sonrayı beklemek gerekecektir.

Burada Beyrut Limanı'nın ticaret potansiyalinin artmaya başlaması ve Beyrut şehrinin hem ekonomik hem ticari ve hem de politik olarak ön plana çıkması hinterlandını konrol edebilen pozisyona getirmişti. Ulaşım ve iletişim olanaklarının yaygınlaşması küresel bağlamda ekonomik bir açılıma yol açmış ve iç kesimlerden göçmen akınını kendine çekmesi ve iç ticaret merkezlerinin de kıyı bölgelere kaymasıyla liman kentinin iç kesimlerden farklılıkları çok daha belirgin hale gelmiştir. Beyrut örneğinde baktığımızda Osmanlı Devleti'nin Dünya-Ekonomisi ile etkileşiminde önemli rol oynayan liman kentlerinden biri haline geldiğini görmekteyiz. Beyrut için bu değişimi dikkate değer kılan hinterland üzerinde

---

[493] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 11.
[494] Daniel Panzac, "Commerce et Commerçant des Ports du Liban Sud et de Palestine", s. 79.
[495] Thomas Philipp, *a.g.e*, s. 3-4, 11.

egemenlik kurabilme becerisi ve Avrupa pazarı için ham ipek üretiminde uzmanlaşan bir periferi alanına dönüştürebilmiş olmasıdır[496]. Osmanlı topraklarında ticaret hacmi artarken tarım ürünleri de Avrupa talebi doğrultusunda ihracat odaklı bir değişime uğradı ve tarım ürünleri Osmanlı limanlarının çeşitli kısımlarında önemli bir artış kaydetti. Cebel-i Lübnan ipeği de Beyrut'un anahtar ihraç ürünü olmuş ve böylece Beyrut Limanı, bulunduğu bölgenin ve art alanının canlanan ekonomisinin merkezi olarak ortaya çıkmıştır[497]. Hatta uzun süre Fransa hükümetini temsilen Beyrut'ta konsolos olarak görev yapan Henri Guys bölge ipeğine önem atfederek Beyrut'un Suriye sahilinin en önemli noktası haline gelmesini birçok faktör yanında iyi kalitede ipeğe sahip olmasına da bağlamaktadır[498].

Cebel-i Lübnan'da üretimi yapılan ipek XVIII. yüzyıl başlarından itibaren Fransa'ya ihraç edilmekteydi. Fakat artan Fransız taleplerini karşılamak için bölgede yeni ve daha iyi tekniklerle bir yüzyıl sonra üretimi yaygınlaştırılmıştır[499]. 1826 yılında Bâbıâli, Suriye'de Avrupalılara ipek ticaretinin yapılmasını belki provizyonizm ilkesi[500] gereği Osmanlı şehirlerinin ihtiyacının tedarikinin sağlanmasının önceliği nedeniyle yasaklamıştı. Mehmet Ali Paşa ise Suriye coğrafyasındaki egemenliği sırasında 1832 yılında kısa bir süre Bâbıâli'nin uyguladığı yasağı kaldırmış ve Avrupalıların ipek ihraç etmesine izin vermiş olsa da, 1833 yılından itibaren ipek satışı üzerinde tekel uygulamıştı[501]. Çünkü ipek ticareti

---

[496] Eyup Özveren, *a.g.m,* s. 83-84.

[497] Reşat Kasaba, "A Time and A Place for the Nonstate", s. 210-211.

[498] Henri Guys, *Beyrout et Le Liban: Relation d'un Séjour de Plusieurs Années dans Ce Pays*, Tome I, Paris 1850, s. 9.

[499] Leila Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 63.

[500] Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 47, 61, 90. Bu dönemlerde Osmanlı yönetiminin bazı bölgelerde ipek ve ürünlerinin ihracını yasakladığını doğrulamak adına bkz: *BOA*, C. İKTS, 20/996, 27 Mayıs 1827; *BOA*, C. İKTS, 5/1240, 6 Ocak 1827; *BOA*, C. İKTS, 12/588, 4 Eylül 1825.

[501] *BOA*, HAT, 1179/46566, 28 Nisan 1835; *BOA*, HAT, 677/33021, 6 Nisan 1837; Dominique Chevallier, *a.g.e*, s. 224, 228; M. Sabry, *a.g.e*, s. 389.

diğer limanlara nazaran Beyrut Limanı'nı Avrupa ile ticari ilişkilerinde daha avantajlı hale getirdiği için ipek ticaretinden yararlanma yoluna gitmiştir[502].

Serbest ticaretin yaygınlaşmaya başladığı 1838 yılına gelindiğinde Suriye genelinde tahıl üretimi oldukça fazla olmakla birlikte, ona nisbeten, bilhassa Cebel-i Lübnan bölgesinde üretimi yapılan ipeğin oldukça az olduğu anlaşılmaktadır[503]. Bununla birlikte XIX. yüzyıl ortalarına kadar dahi ipek Beyrut'un önemli ihraç ürünü olmasına rağmen ilk sırada olduğunu söyleyemeyiz. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise ham ipek üretimi Beyrut ve çevresinin ekonomik yaşamı ve Beyrut Limanı'nın gelişmesi için önemli bir ticaret ürünü haline gelmiştir[504]. Bununla birlikte ipek ürünü üzerinde yabancı tüccarların denetiminin artması veya ticaretinin artmasına karşı Bâbıâli'nın bazı müdahaleleri olmuştur. 1850 yılına gelindiğinde bölgedeki ipek imalathanelerinin işletilmesi için yabancılara izin vermemesi bunlardan biridir. Beyrut'ta ipek üretimi, imali ve ticareti konusunda Osmanlı yönetiminin yabancı nüfuzunu engellemeye veya en azından azaltmaya yönelik bazı tedbirler aldığını görmekteyiz. Hatta bölgede yerli sanayiyi destekleyen bir tutum içinde olduğunu dahi söyleyebiliriz. Bu tarihlerde Cebel-i Lübnan'da 5 tanesi Fransızlar tarafından yönetilmek üzere 7 ipek fabrikası bulunmaktaydı. İmal edilen ipek ürünlerinin bir kısmı Fransa'ya ihraç edilmekte ve büyük bir kısmı da ülke içinde tüketilmek üzere Şam, Halep ve Bağdat pazarlarına gönderilmekteydi[505]. Fakat Osmanlı yönetimi Fransızların ipek ürününü Beyrut'ta imal etmelerine

---

[502] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 224, 228. Konsolos Henry Guys 1834 tarihli raporunda Beyrut'ta üretilen ipeğin çoğunun kaçak olarak gemilere yüklendiğinden bahsetmektedir. Hatta gümrükte diğer ürünlerin kaydı da tutulmadığı için Beyrut'tan gönderilen gümüş ve altın madeninin ve çeşitli paraların net bilgisini vermediğini, sadece inci, devekuşu tüyü, şal gibi bazı ürünlerin kaydının görülebileceğini ifade etmektedir. Bkz: *DDC,* Henry Guys au Duc de Broglie, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, Direction Commerciale, No. 45, 20 Mart 1834, s. 304.

[503] *DDC,* Alexandre Deval au Maréchal Soult, Direction Commmercial, No: 25, 20 Juin 1839, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 233; Charles Issawi, *The Fertile Crescent,* s. 160.

[504] Suriye ve Lübnan'da İpek üretimi hakkında bkz: Boutros Labaki, *Introduction à l'Histoire Économique de Liban Soie et Commerce Éxterieur en fin de Période Ottomane (1840-1914),* Publications de l'Université Libanaise, Beyrouth 1984, s. 27-170.

[505] *DDC,* De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 91.

müsaade etmeyip[506] bu izni kendi tebaasından bir Ermeni'ye vermiştir[507]. Sadece Fransızlar değil diğer ülke tüccarı veya vatandaşları da kendilerine müsaade edilmediği için bu hususta sıkıntı yaşamışlardır[508]. Bâbıâli'nin bu tutumunun ise Fransızların tepkisine yol açtığını görmekteyiz. Fransız konsolosu Lesparda bu konu hakkında "*Türk hükümeti Lübnan'da Avrupa kurumlarının gelişmesini istemiyor. Veziriazam bir Ermeni lehine bütün iplik atölyelelerinin tekelini bahşeden bir buyruldu gönderdi. Sadece bu tür kurumları kurması için ona özel bir izin bahşedildi. Fakat Gülhane Hattı hümayunu ve 1838 ticaret antlaşması eğer ben aldanmadıysam, bütün tekelleri kaldırmayı taahhüt etmişti. O halde biz bu taahhüdün muhafaza edilmesini talep etme hakkına sahip değil miyiz*?"[509] diyererek yakınmalarını hükümetine iletmiştir. Beyrut Konsolosu Lesparda'nın yaklaşık bir yıl sonra 26 Haziran 1852 tarihli raporunda da *"Bu tedbir Osmanlı imparatorluğunda Avrupalıların gözlerini oyan tüm idari saçmalıkların sonucudur"*[510] diyerek Bâbıâli'nin Avrupalıların bölgede iplik imalathaneleri kurmasını yasaklamasına ve ipek imalat tekelini ülkede yaşayan bir Ermeni'ye vermesine eleştiri getirmiş ve uygulamadan hoşnut olmadığını ifade etmiştir. Osmanlı yönetimin ipek imalat sanayisini korumaya yönelik bazı tedbirler alması bir yana Avrupalı devletlerin bölgede nüfuz sahibi olmasına karşı da koruyucu bazı önlemler aldığını görmekteyiz.

İpek ticaretindeki büyüme Suriye ekonomisini değiştirmiş, hatta 1853 yılından itibaren Beyrut'un en çok ihraç edilen tarım ürünü haline getirmiştir. Bu tarihten itibaren de genel bir artış meyli göstermiştir. Bu yüzden Cebel-i Lübnan'da üretilen ve liman vasıtasıyla Avrupa pazarları talebini karşılaması amacıyla ticareti

---

[506] *BOA,* A. MKT, 50/39, 23 Şubat 1852.

[507] *BOA,* HR. MKT, 102/3, 25 Şubat 1855; *DDC,* De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 91.

[508] Avusturya vatandaşının da ipek imalethanesi için müsaade alamadığına dair bkz: *BOA,* A. MKT. UM, 163/11, 27 Ağustos 1854; *BOA*, MVL, 155/21, 27 Ağustos 1854.

[509] *DDC,* De Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 92.

[510] *DDC,* Lesparda au Marquis de Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 121. *"Cette mesure est la süite de toutes absurdités administratives qui frappent les yeux des Européens dans l'Empire Ottoman"*

yapılan ham ipeğin ihraç edildiği liman olan Beyrut Limanı'nı Dünya-Ekonomi Sistemi'ne eklemlenmesinde önemli bir yere koymaktayız.

Dünya-Ekonomi Sistemi analizlerinde tarımın ticarileşmesiyle birlikte periferi bölgelerde tektip ihracat ürünü tarımına yönelik meylin olduğu, hatta Avrupa sermayesinin çevre ülkelerde yayılmasının vasıtalarından birinin sadece birkaç ürün eksenli veya tektip tarım ürününe dayanarak çevre bölgelerin merkeze daha bağımlı hale geldiği iddia edilmektedir[511]. Osmanlı Devleti söz konusu olduğunda bazı bölgelerinde ihracata dayalı ön plana çıkan bir tarım ürününün olduğu kabul edilse bile Osmanlı'nın herhangi bir bölgesini doğrudan tarım ürünü yoluyla merkeze bağlayan bir ürünün olmadığı, tarım ürünlerinin çeşitlilik arz ettiği kabul görmektedir[512]. Suriye bölgesine baktığımızda da tarım ürünlerinde tek tip tarım üretimi olmayıp çeşitlilik olsa da ipek üretimi yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir artış eğilimi gösterdiği görülmektedir. Şevket Pamuk, XIX. yüzyılda Osmanlı ihracat ürünlerinde dikkat çeken özelliğin, Osmanlı istatistiklerine göre 1878-1913 yılları arasında herhangi bir ürünün herhangi bir yılda toplam ihracat payının % 12'sini aşmasının ender olduğunu ve yine aynı tarih aralığında ihracat hacmi iki katından fazla artmasına rağmen ürünlerin ihracat oranları pek değişmediğini ifade etmektedir[513]. Osmanlı topraklarının her bölgesinin farklı dönemlerde ve farklı ihracat ürünü ile Dünya-Ekonomi Sistemi'ne katıldığını kabul edersek[514] her bölgeyi ayrı ayrı değerlendirmek daha doğru olacaktır.

---

[511] M. Asım Karaömerlioğlu, *a.g.m,* s. 95.
[512] Huricihan İnan, *a.g.m,* s. 26-28.
[513] Şevket Pamuk, *a.g.e,* s. 139.
[514] Murat Çizakça, *a.g.m,* s. 353-377.

Yıl	Frank	Yıl	Frank
1836	3.076.300	**1850**	2.406.250
1838	3.776.170	**1852**	3.253.120
1841	3.725.600	**1853**	4.586.150
1842	2.485.044	**1854**	7.963.710
1843	3.879.000	**1855**	7.929.617
1844	3.507.500	**1856**	10.131.825
1845	2.398.721	**1857**	9.791.157
1847	1.192.000		
1848	1.749.000		

Tablo 10: 1836-1857 Yılları Arasında Beyrut'tan İpek İhracatı[515]

İpek üretiminin 1853 yılında ortaya çıkan pebrine adı verilen virüs dolayısıyla hızlı bir şekilde azalması 1850'li yıllar boyunca Avrupa'da ipek kıtlığının yaşanmasına sebep olmuş[516], bu durumun Fransa'yı etkilemesi üzerine ipek ihtiyacını karşılamak için Lübnan ipeğine yönelmesine sebep olmuştur. Bu Suriye ve Lübnan bölgesinde ham ipek üretiminin artış oranının nedenini açıklamaktadır[517]. Bütün bu gelişmeler ve Cebel-i Lübnan ipeğine Avrupa pazarlarında talebin artması sonrasında Osmanlı yönetiminin ülke içinde ipek üretimini korumak için tedbir olarak ipek tohumlarının yabancı tüccarlar tarafından ülke dışına çıkarılmasına engel olmaya çalıştığı görülmekte[518], ayrıca Beyrut'ta ipek üretimine önem vermeye başladığı görülmektedir[519]. Hatta 1870 ve 80'lerde ipek üretimi için bilimsel metotlar benimsenmeye başladı ve bu tarihlerden sonra Suriye ipeğine talep de düzenli olarak artış gösterdi[520]. Ayrıca üretim hususunda, Suriye'de ve Cebel-i Lübnan bölgesinde

---

[515] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 226.

[516] *BOA,* A. MKT. UM., 289/42, 24 Temmuz 1857. 1850'lerde Akdeniz civarındaki ipekböceği üretimine zarar veren pebrine hastalığı Selanik'i de etkiledi. 1870'lerin başında Japonya'dan gelen ithal tohumlarla beslenen Selanik ipekböcekçiliği ancak yerel ihtiyaçları karşılayabiliyordu. Yirmi yıl sonra hastalık önlendi, fakat atölyeler kapılarını yeniden açmayacaktı. Bkz: Meropi Anastassiadou, *a.g.e,* s. 307-308.

[517] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 29.

[518] *BOA*, A. MKT. UM, 289/42, 13 Ağustos 1857.

[519] Beyrut ve civarında ipekböceği tohumu ihtiyacının karşılanması için Bursa ve Edirne'den tedarik edildiğine dair bkz: *BOA,* A. MKT. UM, 449/53, 18 Ocak 1861; *BOA,* A. MKT. NZD, 339/56, 14 Ocak 1861; *BOA,* A. MKT. NZD, 342/27, 11 Şubat 1861.

[520] Leila Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 64.

pamuk üretimiyle birlikte ipek üretiminde de bazı yıllarda azalma görülmesine karşın genel itibariyle bir artış meyli izlediği görülmektedir. Bunun ise özellikle ulaşımın kolaylaşmasıyla ihracata yönelik ürünlerin ve dolayısıyla Fransa'nın hastalık sebebiyle Avrupa'da azalan ipek üretimini karşılamak için bu bölge ipeğine ihtiyaç duymasının bir sonucu olduğunu göz önünde bulundurmaktayız[521].

1850 ve 1880 arasında Suriye ve Avrupa arasında kurulan ticari ilişki çerçevesinde ipek üretimi, uluslararası ekonomik sistemde özellikle Fransa ile Cebel-i Lübnan'ı birine bağlayan en önemli faktörlerden biri haline gelmişti[522]. Bölgede ipek üretimi hakkında bilgiler veren Boutros Labaki, ipek üretiminin 1873-1915 yılları arasında % 285 oranında büyüdüğünü, 1840-45 yılları arasında Beyrut'tan ihraç edilen ipeğin % 51'nin Mısır'a, % 19'unun Fransa'ya iken, yüzyılın ikinci yarısından itibaren Fransa'nın en çok ipek ihraç eden ülke haline geldiğini ifade etmektedir. Nitekim 1873 yılında üretilen ipeğin % 40'ı, 1911 yılında % 93'ü Fransa'ya ihraç edilmekteydi[523]. Leyla Fawaz'ın da Labaki'nin verilerini doğruladığını görmekteyiz. Fawaz'ın verdiği istatiski bilgilere göre ham ipek üretimi Cebel-i Lübnan'da bütün üretimin % 65'ni, Cebel-i Lübnan dâhil Suriye'den yapılan ihracatın toplam değerinin % 45'ini oluşturduğu tahmin edilmektedir. Bölgeden ihraç edilen ipeğin % 80-90 civarında bir miktarının da Beyrut Limanı vasıtasıyla yapıldığı tahmin edilmektedir. Beyrut ve çevresinde gittikçe nüfuzu artan Fransa Beyrut'tan en çok ipek ihraç eden ülkeydi. 1873 yılında ham ipeğin % 40'ı, 1900 yılından sonra da % 90'ı Fransa'ya ihraç edilmiştir[524]. Bu verilere baktığımız zaman, Şevket Pamuk'un bütün imparatorluk için verdiği ihracat oranının çok üstünde olduğu görülmektedir. Her ne kadar Beyrut ve hinterlandında tek tip tarım üretimi söz konusu olmasa da ham ipeğin Batı Avrupa pazarının artan talebi karşısında önemli bir ihraç ürünü haline geldiği görülmektedir.

---

[521] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 129-141.
[522] Roger Owen, *a.g.e,* s. 154.
[523] Boutros Labaki, *a.g.e,* s. 28, 140-141, 147.
[524] Leila Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 63.

5. Hinterland ile Bağlantı Sağlanması

Suriye coğrafyası ile ilgilenen kapitalist Avrupa devletleri iktisadi faaliyetlerini rahatça yürütebilmek için beledi hizmetlerin yani kentte su şebekeleri, aydınlatma, kanalizasyon ve sağlık şartlarının iyileştirilmesi gibi hizmetlerin yanında limanların ıslahının yapılmasını yatırımlarından verimli sonuç elde edebilmek için elzem görmekteydiler[525].

Limanların art alanlarıyla bağlantısının sağlanması hem hammadde kaynaklarına ihtiyaç duyan Avrupa ülkeleri için hem de Osmanlı merkezi için çift yönlü yarar sağlamıştır. Ürün akışının limanlara yönelmesi ve bunu kolaylaştırmak için şose yollar, demiryolları gibi bağlantılar ticari nakliyatın Avrupa pazarlarına ulaşımın Suriye ayağında güvenliğini sağlamaktaydı. Osmanlı maliyesi açısından ise ticari ve ekonomik eylemlerin ve ürünlerin denetimi ve vergilendirilmesini kolaylaştırıcı bir unsur oluşturmuştur. Ayrıca limanların gelişmesi şüphesiz art alanlarında tesis edilen kontrol ve denetimle sağlanmıştır. Bu da karayolu, şose yol, demiryolu gibi ulaşım altyapılarının tesisiyle mümkün olmuştur. Bu yatırımlar yapıldığı ve liman kentlerinden iç bölgelere, tarım havzalarına ulaşım kolaylığı sağlandığı takdirde limanların daha çok kullanılmasına ve hammadde kaynaklarına erişmek isteyen tüccarlar tarafından daha çok tercih edilmesine imkân tanınacaktı. Dolayısıyla altyapı sistemleri ile desteklenmiş bir liman kent, merkez ülkelerinin öncelikli tercih ettiği ticaret limanı olarak işlerliğini arttıracaktır.

Birinci bölümde karantinanın Beyrut'ta inşa edilmesini David Harvey'in *"mekânsal sabitleme-spatial fix*[526]*"* kavramına istinaden tüccarlar ve insan ve meta trafiği için zorunlu bir istikamet olarak belirlenmesinin bir vasıtası olarak açıkladığımız gibi Beyrut Limanı'nın hinterlandıyla bağlantısının sağlanmasında ulaşım ağlarının aynı amacın önemli bir tezahürü olduğunu düşünmekteyiz. Yani Dünya-Ekonomi Sistemi aktörleri düşük masrafla ulaşım, nakliye ve haberleşmeyi

---

[525] İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, TTK, Ankara 2018, s. 31-32.

[526] David Harvey, "Globalization and the 'Spatial Fix'", s. 25. Bkz: Birinci bölüm, s. 92.

kolaylaştırmak için yollar, vd. fiziki alt yapı yatırımlarıyla alanı sabitlemek suretiyle meta akışının kontrolünü ve güvenliğini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda Beyrut Limanı'nın altyapı yatırımlarıyla verimli tarım alanlarına bağlanması suretiyle ticaret akış güzergâhında hem kolay hem güvenli bir istikamet olarak belirlenmesi ve merkez ülkeler ile Suriye coğrafyası arasında ticaretin sabit bir noktası haline getirilmesi söz konusudur.

Planlanan veya yapılan ulaşım ağlarının özellikle uluslararası ticaretin yoğunlaştığı limanlardan başlayarak hinterlanda ve verimli tarımsal alanlara tali olarak da hatlar yapılarak uzanacak biçimde olması hinterlantaki ürünleri limana aktaran ve bu sayede yabancı ülkelerin ekonomisi ile bütünleşmeyi sağlayan bir unsur oluşturmuştur. Merkez ülkeler açısından bakınca böyle bir tablo söz konusuyken çevre ülkeler açısından ise ulaştırma sisteminin merkez-çevre bağlamında diğer bir işlevi Leyla Şen'in ifade ettiği üzere *"çevrenin iç çevresini, çevrenin merkezine entegre etmesidir*"[527]. Yani iki boyutlu bir entegrasyon süreci söz konusudur. Daha çok ekonomik işlevi ağır basmakla birlikte üretim merkezinin pazarlara bağlanması, Avrupa merkez ülkelerinin çevre ülkelerde yayılması ve nüfuzunu arttırması manasına gelebileceği gibi Osmanlı merkezinin taşra bölgelerinde yani kendi periferisinde hem ekonomik hem siyasi denetimi sağlamaya yönelik stratejik-yönetimsel bir işleve de hizmet etmekteydi. Sadece ulaşım değil iletişim ağları yoluyla da bu hedef gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Nitekim taşra kentlerinde Beyrut ve Lazkiye arasında telgraf hattı[528] ve sonrasında yine Beyrut'tan Trablusşam ve Lazkiye yoluyla Halep'e kadar telgraf hattı döşenmesi[529] bunun göstergesidir.

Beyrut'un ticaret trafiği Avrupa'da meydana gelen gelişmeleri takip ettiğini ve şehrin Avrupalı devletlerin doğrudan yatırımlarından yarar sağladığını

---

[527] Leyla Şen, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, S. 11, Ankara 2001, s. 95.

[528] *BOA*, A. MKT. UM, 378/67, 14 Kasım 1859.

[529] *BOA*, İ. HR, 198/11234, 2 Ocak 1863.

görmekteyiz. Artık XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı yönetimi de Dünya-Ekonomi'nin değişen şartlarına uyarak Avrupa finans ve yatırım modellerini örnek almaya başlamıştır. Nitekim 1856 Islahat Fermanı hükümlerine yansıdığı üzere devlet idaresi tarafından ulaşım için ayrılan bütçeden faydalanacak olan eyaletlerden hususi bir vergi alınması sağlanacak ve Osmanlı İmparatorluğu'nun hammadde kaynaklarına ulaşım ile nakil kolaylığı için gereken yollar yapılmasına dair fonlar oluşturarak para-finans sistemi reformu için banka ve başka kurumların tesisi gerçekleştirilecekti. Bu sayede yollar, limanlar, kanallar inşa etmek suretiyle ülkenin kaynaklarından istifade etme ve ulaşımı daha kolaylaştırma imkânı sağlanacaktır. Ziraat ve ticaretin gelişmesi için önlemler alınacak ve bunun için de Avrupa sermaye ve teknik imkânlarından faydalanmak için girişimlerde bulunulacaktır[530].

Bölgeye yönelik Avrupa ilgisinin yanında Osmanlı'nın taşra bölgelerinde idari ve ekonomik olduğu kadar stratejik bakımdan daha fazla kontrol sağlama arzusunun bir neticesi olarak Beyrut'un art alanı ile bağlantısını arttırmaya yönelik ulaşım ağlarının zaruri bir hâl almasının sebebi Beyrut Limanı vasıtasıyla iç bölgelerdeki tarımsal ve hammadde kaynaklarına daha kolay ulaşma ve ticareti kontrol etme isteğiydi. Çünkü XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Suriye bölgesinin ticari faaliyetleri artış gösterirken aynı zamanda bunu destekleyecek kullanışlı bir ulaşım ağından yoksun olması, gerek yabancı tüccarların gerekse de yerel halkın yakınmasına sebep teşkil etmekteydi. Ancak bu altyapı yatırımlarının güzergâhının tespitinde Trablusşam, Hayfa, Akka, Sayda gibi limanlara rağmen özellikle Beyrut Limanı'nın ön plana çıkmasının ardında yatan sebebi tam olarak açıklamamaktadır. Daha ziyade diğer civar liman şehirlerinin iç bölgelere bağlantısı coğrafi koşullar sebebiyle daha kolayken Beyrut Limanı'nın, yatırımları kendisine çeken cazibe merkezi haline gelmeye başlamasında Beyrut şehrinin kendine özgü koşullarının olduğu açıktır. Suriye'nin kıyı sahilleri Avrupalı devletlerin rekabet alanı haline gelmişti ve burada konuşlanan nüfuz sahibi yabancı tüccarlar açısından

[530] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi C. VI*, TTK, Ankara 2007, s. 4; Dominique Chevallier, *a.g.e*, s. 199.

bir ticaret limanı olarak Beyrut'un ön plana çıkmasında limanı ile art alanı arasında kurmuş oldukları iletişim ağının güçlü olmasına bağlıydı.

Beyrut'ta ulaşım hatlarının yaygınlaşmaya başlamasıyla bu şehir Levant ticaret güzergâhında elzem uğrak yeri haline gelmiştir. Öncelikle Mehmet Ali Paşa yönetimi sırasında Beyrut'ta bir karantinanın inşası şehri Levant'a gemi seferlerinin mecburi istikameti yapmıştı. Ardından özellikle Fransız yatırımcılar vasıtasıyla Osmanlı yönetiminin izni ve onayıyla Beyrut'ta şose yol, demiryolu ve liman gibi ulaşım yatırımları yapılarak liman, ticareti kolaylaştıracak bir hâle getirilmeye çalışılmıştır. Bu yatırımların çoğunun yüzyıl sona ermeden önce tamamlandığını görmekteyiz[531].

Daha önceki devirlerde Halep, Şam gibi önemli ticaret kentlerinin Akdeniz'e çıkış kapısı olan kuzeydeki Tablusşam gibi güneydeki Sayda da XIX. asrın ikinci çeyreğinde Beyrut'un boyutlarında bir liman kenti olma şanslarını yitirmişler ve bu kentin ekonomik ve kültürel uydularına dönüşmüşlerdi. Nüfuslarındaki durgunluk ve yabancı cemaatlerin sayısındaki azalma bu durumun göstergesiydi[532]. Ayrıca Beyrut'un potansiyelini daha önceki tarihlerde Suriye bölgesinin en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Şam aleyhine genişletmesi sebebiyle Beyrut ve Şam birbirleriyle rekabet ettiği kadar aynı zamanda birbirlerini de tamamlayorlardı. Çünkü Beyrut Şam'ın başlıca limanı haline gelmişti ve zenginliğinin büyük bir bölümünü hinterlandı ve Şam ile kurduğu ticari ilişki[533] ve özellikle 1830'lardan sonra burada oluşturulan karantinanın etkisiyle deniz ticaretinde kurduğu tekel sayesinde oluşturmuştu.

---

[531] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 4.

[532] Eyüp Özveren, *a.g.m,* s. 78.

[533] Tahıl ticaretinde uzmanlaşan iç bölgenin yeni zenginleşmiş Müslüman tüccarları Beyrut'a yerleşmişlerdi. 1907 yılına ait bir Fransız konsolosluk raporu, Halep ve Şam'ın yanı sıra Bekaa ve Havran'dan gelen – demiryolu inşası ardından tahıl ticaretinden zenginleşen – Müslümanlar'ın o sırada Beyrut'a göç etmekte ve kentin eskiden Hristiyan olan semtlerine yerleşmekte olduklarına işaret etmektedir. Bkz: Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 86.

Beyrut-Şam arasında ticaretin her geçen gün artıyor olmasından iki şehir arasında iletişimi kolaylaştıracak bir yol inşasının gerekliliği, gerek bölge ile ticari ilişkilerini arttırmış olan yabancı devletler gerekse Osmanlı yönetimi açısından, hissedilmeye başlanmıştı. Nitekim İngiltere'nin bölgedeki diplomatik temsilcisi Richard Wood, 1849 yılında Şam şehrini Beyrut Limanı'na bağlayacak bir yolun açılmasının avantajlarını beyan etmiştir. Ona göre İran, Hindistan, Kafkasya, Hazar Denizi, Asya ve Avrupa vilayetlerinden kervanların buluşma yeri olan Şam şehrinden Beyrut Limanı'na bir yol yapılması Avrupa ile iletişimin kolaylaşmasına imkân sunacak, hatta Bağdat ve İran üzerinden Karadeniz limanları yoluyla Avrupa'ya taşınan ticaret ürünleri, nakliyenin daha ucuza mal olması sebebiyle Suriye yoluyla taşınacaktır. Dolayısıyla Karadeniz limanlarından yük taşıyan gemilerin çoğunluğu da Beyrut Limanı'na yönelecektir. Hatta Şam-Beyrut arasında bir yol yapıldığı takdirde tarım alanlarından sahile ulaşım ve nakliyat kolaylaşabileceği gibi yol boyunca yeni tarım alanlarının açılması da imkân dâhilinde olacaktır[534]. Esasında İngiltere Osmanlı piyasasından başka İran ve çevresini de endüstri ürünleri için bir pazar alanı olarak kullanmakta ve bu bölgelerden hammadde temin ederek Tebriz-Erzurum güzergâhı ile Karadeniz limanlarına ve buradan Avrupa'ya nakletmekteydi[535]. Fakat nakliye maliyetinin yüksek olması gibi bir takım sebeplerle daha uygun güzergâh arayışı söz konusu olduğu görülmektedir. Nitekim Wood'un beyanlarına istinaden İngiltere'nin daha ucuza ürün nakliyatını gerçekleştirebilmek için Suriye limanlarına ulaşımı

---

[534] *TNA*, FO, 78/801, 12 Ekim 1849. Ayrıca Richard Wood'a göre, ticaret dışında bir takım avantajları olabilecektir. Mesela kutsal topraklara giden hacılar için de uygun bir uğrak yeri olabileceği gibi asker-lojistik açısından da nakliyeyi kolaylaştıracak uygun bir güzergâh sunacaktır. Bkz*: Gös. yer.*

[535] Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, January 1970, s. 18-19. Suriye sahillerini hinterlandına bağlayan yolların yapılmasından ve özellikle Süveyş Kanalı'nın 1869 yılında açılmasından sonra İran'dan Erzurum ve Trabzon'a ulaşan ticaret hacminin azalması İngiltere tüccarının Suriye limanları veya daha güneyden Basra yoluyla ticari bir güzergâh takip ettiğini doğrulamaktadır. Bkz: *Aynı eser*, s. 22. Ayrıca bkz: Murat Baskıcı, "XIX. yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi,* C. 67, No. 3, 2012, s. 37, 52.

sağlayacak bağlantı yollarının yapılmasını ticari menfaatleri açısından daha avantajlı gördüğü anlaşılmaktadır.

Osmanlı yönetimi de kendisi açısından bu tür avantajların ve iç bölgelerin Beyrut Limanı'na bağlanması zaruretinin farkına varmış olacak ki yol projesi için mühendislerini ve daha sonra da Prusyalı bir uzman görevlendirmiştir. Fakat bu iş bir süre proje aşamasında kalsa da Fransız donanmasında bir deniz yüzbaşısı olan ve Beyrut'ta ikamet eden Edmond de Perthuis'in Osmanlı hükümetine projenin yatırımcılığını üstlenmeyi önermesi ve ardından İstanbul'daki Fransa elçisinin de bu projeyi desteklemesiyle Bâbıâli olumlu cevap vermiştir[536]. Bunun üzerine Beyrut'tan Şam'a kadar yol güzergâhında işletmek üzere araba şirketi oluşturularak yol inşası için gerekli bütün çalışmaları yürütmek üzere işletme imtiyazı Perthuis'e verilmiştir. 50 yıl süreliğine verilen şose yol işletme hakkı süresi sona erdikten sonra hükümete ücretsiz iade edilecekti[537]. Perthuis araçlar vasıtasıyla seyyahları ve ticaret ürünlerini sözleşmede belirlenen fiyata taşımayı ve belirlenen fiyatı aşmamayı taahhüt etmiştir. Bu gelişmeyi ve imtiyaza bir Fransız'ın sahip olması Fransa hükümeti tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Nitekim Fransa'nın Beyrut konsolosuna göre *"bu girişimden dolayı Suriye halkı bir Fransız'a minnettar kalacak"*tır[538].

Suriye bölgesinde ilk modern ulaşım ağı olan Beyrut-Şam şose yolu 1859 yılında başlayıp 1863 yılında yapımı tamamlanmış ve bölgede iletişim ve ulaşımın kolaylaşması açısından mühim bir adım atılmıştır. 112 km uzunluğunda mesafeden ibaret olan bu yolda at sırtında üç günde alınan mesafe 13-14 saate düşmüş[539] ve bu sayede önceleri Halep ve İskenderun'a giden Bağdat kervan ticaretinin çoğu artık Şam'a yönelmiştir. Bu yolun Beyrut açısından daha önemli tarafı Doğu Akdeniz sahilinde modern bir ana liman olarak Beyrut'un kurulması girişimleri için önemli

---

[536] *BOA*, A. DVN. NMH, 9/7, 20 Temmuz 1857.

[537] *Beyrut Vilayeti Salnamesi*, 1311/1893-1894, s. 254-255; *DDC*, De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 43, Beyrouth, Eylül 1857, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 356.

[538] *DDC*, De Lesseps au Comte Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 43, Septembre 1857, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 357.

[539] *Beyrut Vilayeti Salnamesi*, 1311/1893-1894, s. 254.

bir katkı sunmasıdır. Bölgede ilk modern liman bir Fransız şirket tarafından 1890 yılında inşa edildiğinde bu üstünlük onaylanmış oldu[540]. Yolun kullanıma açılması ürün nakliyatının doğal olarak artmasına tanıklık etti. Mesela 1863 yılında bu yol vasıtasıyla taşınan ürün miktarı 4.730 ton civarında iken 1890 yılında 21.400 tona kadar yükseldi. Bu da şose yol şirketi için gittikçe daha da artan kâr anlamına gelmekteydi[541]. 1863 yılında yol tamamlanmasından sonra şirketin faturasına bakıldığında artış oranının ikiye katlandığı, 1869 yılında 1.031.000 Frank'a, 1892 yılında da 1. 780.000 Frank'a ulaştığı ve Beyrut-Şam demiryolu inşa edilinceye kadar hemen hemen bu düzeyde kaldığı görülmektedir[542].

Beyrut-Şam yol şirketinin kazancı Beyrut'un ekonomisi için yolun önemi hususunda bize bir ipucu sunmaktadır. Leyla Fawaz da Doğu Akdeniz'de Beyrut'un bir liman olarak ön plana çıkmasında en önemli neden olarak hinterland ile bağlantıyı güçlendiren ve ürün akışının hızlanmasını sağlayan bu yolun kullanıma açılmış olmasını sunmakta, bu hattın hinterland ile liman arasında ticareti kolaylaştırarak Suriye bölgesinin ana limanı olarak Beyrut'un egemen konumunu güvenceye aldığını ifade etmektedir[543]. Zira Beyrut sahillerinin hinterland ile bağlantısı sağlandıktan sonra ticaret akışının artmış olmasının bir göstergesi olarak yüksek tonajlı gemilerin barınabileceği ve ticari işlemlerini yapabileceği kapasitede modern bir liman inşası için girişimler hızlandığı görülmektedir.

Beyrut'ta modern liman yapımı öncesinde bile sahip olduğu iskele ile bilhassa idari ve diplomatik bir merkez olmasının da etkisiyle bölge için önemli bir konumdaydı ve neredeyse Suriye'nin ticaret hacminin XIX. yüzyılın başından itibaren önemli bir bölümünü kendine çekmeyi başarmıştı. Fakat 1880'lerden itibaren Beyrut-Şam şose yolu artık yeterli gelmemeye başlamıştı. Aynı zamanda bu yol ücreti imtiyaz akdinde şart koşulduğuna göre her 250 kg için 18 frank idi, fakat

---

[540] Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914: A Book of Readings*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1966, s. 248.

[541] *TNA*, FO, 195/866, No. 59, 9 Haziran 1866; FO, 195/927, No. 16, 27 Nisan 1869.

[542] Charles Issawi, *Fertile Crescent*, s. 235-236.

[543] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 69.

bu miktar mevsimlere ve ürünün kıtlığına ve bolluğuna bağlı olarak ve yük hayvanları ile yapılan taşımacılık oranı yere ve gün sayısına göre değişmekte ve maliyet çok yükselebilmekteydi[544]. Ticaret trafiğinin aktif hale gelmesi ve yüksek kâr sağlayan yatırımlarının demiryolu döşeme fikrini gündeme getirmesi kaçınılmaz olmuştu. Nitekim liman şehirlerinin XIX. yüzyılın son çeyreğinde önemli bir ekonomik gelişme göstermelerinin bir sebebi de demiryolu ağının deniz ulaşımına eklemlenmesi suretiyle gerçekleşmiştir. Selanik örneğinde incelediği çalışmasında Meropi Anastassiadou'ya göre de bu yatırımın diğer şehirlere göre liman gelişimine daha önemli bir katkı hazırladığı açıktır[545]. Nitekim Suriye kıyısındaki limanlar için de aynı şeyin söz konusu olması kaçınılmazdı. Tren hatları sayesinde art bölgelere bağlanan limanlar hem yerel ürünlerin ihracatı hem de art bölgenin beslenmesi için birer kavşak haline gelmekte ve bu durum genel olarak XIX. yüzyıl liman şehirleri için olduğu gibi Beyrut Limanı'nın konumunu belirlemekte ve Dünya-Ekonomisi'ndeki yerini kuvvetlendirmekteydi.

Demiryolu hatlarıyla ulaşımın revaçta olmaya başlaması, buna ilaveten Suriye bölgesinin artan ticareti itibariyle Avrupa merkez ülkelerinin periferi ile ticaretlerinde karşılıklı hammadde temini ve mamül madde pazarı açısından artık hem daha kolay hem de ucuz bir ulaşım sistemine ihtiyaç duymasıyla artık Beyrut Limanı'nı tarımsal sanayi ürünleri bakımından zengin hinterlandına bağlayacak bir demiryolu bu ihtiyaçlara cevap verebilirdi[546]. Dolayısıyla Beyrut-Şam şose yol şirketi sahip oldukları imtiyazı bir demiryolu imtiyazına dönüştürme teşebbüslerine girişti. Ancak bu sürecin bölgenin ulaşım ağlarına, dolayısıyla ürün fazlasına sahip olmak için bir rekabet sahasına dönüşmeye başladığını da görmekteyiz.

---

[544] Charles Issawi, *Fertile Crescent*, s. 234-235.

[545] Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1914)*, Çev. Işık Ergüden, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2014, s. 163.

[546] Züleyha Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 20.

Bölgede gerek ekonomik ve gerekse siyasi nüfuzlarını egemen kılmak için yarış içinde olan İngiltere ve Fransa yol yapım imtiyazlarını elde etmek suretiyle bu amaçlarını gerçekleştirmek ve Suriye'de demiryolu yapımı ve işletilmesi imtiyazlarına sahip olmak için rekabet halindeydiler. Nitekim bir İngiliz şirketi Hayfa'dan Şam'a uzanan bir demiryolu projesini Bâbıâli'ye önerdi. Fakat bunun gerçekleşmesi ihtimali Beyrut ile ilgilenen yatırımcılar için tehdit oluşturmaktaydı. Öncelikle bir İngiliz şirketinin yapacağı demiryolu, Beyrut Limanı'na ulaşan Şam yoluna darbe vuracağı gibi Beyrut'ta Fransız yatırımcılara yer vermeyerek alanlarını işgal etmiş olacaklardı. Ayrıca hem Beyrut'un yerli tüccarı, hem de yabancı tüccarı için Hayfa'yı bölgesel ekonomik merkez yaparak tehdit edebilirdi[547]. Bunun dışında Beyrut'tan Şam'a bir hattın inşası ve işletilmesi ayrıcalığı yanında daha sonra Trablusşam'dan Hama, Halep ve Şam'a ulaşan demiryolu hatları; Şam ve Akka arasında bir diğer hat gibi farklı projeleri ele geçirmek için mücadeleyi kaçınılmaz kılacaktır[548].

Ulaşım yollarını kontrol etmek nüfuz alanını güçlendirmek için mühimdi. Dolayısıyla ulaşım projelerini elde etmek için girişimler 1872 yılında Fransızların Yafa-Kudüs demiryolu inşa ve işletme imtiyazını elde etmeleriyle başladı[549]. Daha sonra İngilizlerin demiryoluna yatırım yapmak için Bâbıâli'den imtiyaz taleplerinin olduğunu görmekteyiz. Kasım 1878 tarihinde Akka'dan Şam'a bir demiryolu inşası ve Akka'da bir liman tesisi için Bâbıâli'ye başvuruda bulunmuşlardır[550]. Bu girişim sonuçsuz kalsa da kısa bir süre sonra Bâbıâli, Akka'dan başlayarak Şam'a kadar bir demiryolu inşa edilmesi ve hattın başlangıç noktası Akka sahilinde Suriye bölgesinin nakliye işlemlerini kolaylaştıracağı ve bu sayede ticaretin artmasına vesile olacağı gerekçesiyle liman yapılması için bir şirkete imtiyaz vereceğini basın yoluyla ilan

---

[547] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 70.

[548] Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, s. 250.

[549] *BOA*, İ. ŞD, 24/1051, 5 Temmuz 1872; *BOA*, A. DVN. MKL, 16/6, 21 Ağustos 1872. Yafa'dan Kudüs'e demiryolu inşa ve işletme imtiyazı 1872 yılında bir Fransız'a verilmiş olsa da imtiyaz sahibi bu süre zarfında taahhüdünü yerine getirmemiş ve 1875 yılında yeniden düzenleme yapılmıştır. Bkz: *BOA*, ŞD, 2882/57, 28 Ağustos 1875.

[550] *BOA*, ŞD, 2417/57, 24 Kasım 1878.

etmiştir. Bâbıâli hükümetin eliyle bu gibi altyapı projelerinin icra edilmesinden menfaat sağlanamayacağı kanaatiyle bir şirket marifetiyle yapılmasını uygun görmüştür. Hatta bu yatırımların gerçekleştirilmesi sorumluluğunu üstlenen şirketin çalışmaları sırasında türlü kolaylıklar sağlayacağını da belirtmiştir[551]. Bu teşebbüsler bir süre sonuçsuz kalsa da diğer taraftan Suriye'nin önemli limanlarından olan Trablusşam'dan başlayarak Humus ve Hama'dan geçerek iç kesimlere doğru Halep'e ve oradan ayrı kollarla Anadolu içlerine kadar demiryolu hattı döşenmesi için projeler gündeme geldi[552]. Bu sayede Suriye kıyı sahilinin hammadde ve tarım havzalarına uzanan hinterlandı genişlemiş olacaktı.

Bâbıâli'ye 1889 yılında hem İngiliz hem de Fransız destekli yatırımcılar tarafından gerek Sur'dan başlayarak Şam, Havran ve Baalbek'e ve oradan Hama, Humus ve Halep'e, gerek Hayfa'dan Şam ve Havran'a ve ayrıca Hayfa'dan Akka'ya olmak üzere Doğu Akdeniz sahilinden iç kesimlere ulaşımı kolaylaştıracak demiryolu inşası ve işletme imtiyazlarını elde etmek için birçok talep sunulmuştur. Sunulan her bir öneri Beyrut, Sur, Akka gibi liman şehirlerinden birinden demiryolu hattını başlatmayı önermekteydi. Osmanlı hükümeti de yapılan müzakereler neticesinde teklif olunan demiryollarından birinin başlangıç noktasını, Hayfa ve Akka Limanı olarak belirleyerek İngiliz destekli Yusuf İlyas Efendi'ye vermiştir[553]. Fakat bu durum hem Beyrut'ta ve hinterlandında nüfuz sahibi olan ve bunu kaybetmek istemeyen Fransızların hem de Beyrut halkının memnuniyetsizliğine sebep olmuştur. Bu yüzden Beyrut Limanı'nın demiryolu hattının dışında kalmasına Beyrut-Şam şose yolu imtiyazını elinde bulundurmakla birlikte Beyrut Limanı inşa ve işletme imtiyazına da sahip olan Fransız şirketinin maddi zarara uğramasına sebep olacağı için itirazda bulunmuşlardır. Bâbıâli'ye sundukları itirazda Beyrut-Şam şose yolu imtiyaz sözleşmesinin 16. maddesinde Osmanlı Devleti'nin Şam ile Akka ve Lazkiye taraflarına şose yol yapma imtiyazını başka bir şirkete veremeyeceği

---

[551] *BOA*, Y. MTV, 4/66, 16 Haziran 1880. Padişahın emriyle Mirliva-i istihkâm başkanlığında bir komisyon tarafından tasarlanan Akka Limanı projesi için ayrıca bkz: *BOA*, HRT. h., 525, Mayıs/Haziran 1880.

[552] *BOA*, Y. PRK. TNF, 1/33, 12 Ocak 1883.

[553] *BOA*, MV, 41/50, 25 Mart 1889; *BOA*, İ. DH, 1121/87622, 5 Şubat 1889.

belirtilmiş olması gerekçesiyle böyle bir imtiyazın başka bir yabancı şirkete verilmesinin söz konusu olamayacağını belirtmişlerdir. Çünkü kendilerine göre bu bölgenin ticari ve ekonomik bakımdan gelişmesinde ve kalkınmasında kendi şirketlerinin katkısı büyüktü[554].

Bütün bu yatırım projelerine talip olma ve altyapı yatırımları için öneri sunma teşebbüsleri bize göstermektedir ki bu, Suriye bölgesinin Dünya-Ekonomi'sine eklemlenmesi suretiyle Avrupalı tüccarlar için merkez-çevre arasında ürünlerin karşılıklı akışının kolaylıkla sağlanması ve kendi nüfuz alanlarını korumak için bir rekabet hâlidir. Yatırımcılar Bâbıâli'ye Beyrut Limanı'ndan başlamasını planlandıkları demiryolu hattı imtiyaz taleplerini ilettikleri gibi Akka, Sur, Trablusşam ve Hayfa gibi Suriye sahilinin diğer limanlarından da iç kesimlere ürün akışının kolaylaştırılması için imtiyaz talebinde bulunmuşlardır[555]. İç kesimleri limanlara bağlayan demiryolu hattının döşenmesi ticaret ve tarım ürünlerinin kolay ve hızlı nakliyatını sağlayacağı için modern yolun bulunduğu güzergâh ticari ve ekonomik bakımdan daha avantajlı hale gelecektir. Bu ise demiryolu imtiyazı için rekabetin oluşmasını kaçınılmaz kılmaktaydı. Beyrut Limanı özelinde baktığımızda bu alan üzerinde nüfuz kurma veya buradaki ticareti başka bir yöne kaydıracak herhangi bir girişimin engellenmeye çalışıldığını görmekteyiz. Nitekim yukarıda söz konusu ulaşım hatlarının döşenmesi sonucunda Beyrut Limanı ticaretinin civar limanlara kayma ihtimali, çıkarları zedelenecek olan yatırımcıları harekete geçirmiştir. Bundan en çok etkilenecek şahıs ise Beyrut Limanı'nın inşa ve işletme imtiyazını ve aynı zamanda Beyrut-Şam yolu işletme imtiyazını elinde bulunduran Fransız asıllı Beyrut Rıhtım Şirketi Mühendisi Edmond de Perthuis olacaktır. Beyrut'ta Beyrut-Şam şose yolu, şehri aydınlatma[556] vb. imtiyazlar Fransızların elinde olduğu gibi liman ve rıhtım imtiyazı da Fransız yatırımcıların elindeydi. Dolayısıyla Fransızlar Beyrut'un Suriye'deki en mühim siyasi ve ticari bir merkez

---

[554] *BOA*, HR. TO, 533/9, 31 Temmuz 1889. Beyrut-Şam şose yolu imtiyaz sözleşmesinin 16. maddesi için bkz: *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 258.

[555] *BOA*, İ. DH, 1121/87622, 5 Şubat 1889; *BOA*, MV, 41/50, 25 Mart 1889.

[556] *BOA*, MV, 5/57, 13 Ekim 1885.

olarak telakki edilmesine alaka göstermekteydiler. Hatta Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Beyrut'tan Cebel-i Lübnan vasıtasıyla Şam'a gidecek bir demiryolu hattı döşemek için araştırmalar yapmak üzere mühendislerini görevlendirmiş ve Osmanlı yönetiminden bu yolun imtiyazını talep etmişti. Fakat şirketin bu hususstaki girişimleri sonuçsuz kalmıştır[557]. Daha sonra Sur ve Akka limanlarından başlayarak iç kesimlere doğru döşenecek demiryolu inşa ve işletme imtiyazı verileceği şayiaları yayılınca Perthuis demiryolu imtiyazının kendi şirketlerine verilmesi için teşebbüse geçmiştir[558]. Fakat Osmanlı hükümeti Akka-Şam demiryolu imtiyazını Mühendis Yusuf İlyas Efendi ile birlikte Robert Pilling vekâletinde bir İngiliz şirketine vermeyi uygun görmüştür. Ayrıca Bâbıâli tarafından yolun başlangıcının Beyrut Limanı değil Akka Limanı olması şart koşulmuştur[559].

Görüldüğü üzere Şam'a uzanan demiryolu hattı için bir İngiliz şirketine imtiyazın verilmesi Beyrut'ta Fransız menfaatleri için bir tehdit oluşturmuş olsa da[560] nihayetinde bu girişim Beyrut-Şam şose yolunun imtiyaz haklarını elinde bulunduran Fransız yol şirketi tarafından engellenmiştir. Daha sonra bu yol Müzeyrib'de tahıl üretim merkezi olan Havran'a bağlanarak ulaşım sağlanmış ve aynı şirket Halep-Şam ve Trablusşam-Hama bağlantısını da tamamlamıştı.[561]. Ancak Beyrut Limanı'nın demiryolu hattının dışında bırakılması durumunda Fransızlar pek çok maddi zarar ve hasara uğramış olacaklardı. Beyrut'un bu hat ve dolayısıyla modern ticaret güzergahınınn dışında bırakılması Beyrutlu sermaye sahipleri ve yerli halkın da aynı şekilde tepkisine sebep olmuş ve oluşturulacak ana tren hattının bir kolunun Beyrut'a

---

[557] *BOA,* Y. PRK. TKM, 18/11, 1 Temmuz 1890.

[558] *BOA,* Y. A. HUS, 234/131, 14 Mart 1890.

[559] *BOA,* MV, 41/50, 25 Mart 1889; *BOA,* Y. PRK. TKM, 18/11, 1 Temmuz 1890.

[560] Her ne kadar 1889 yılında İngiltere vatandaşı Robet Pilling ve Yusuf İlyas Efendi'ye Akka-Şam demiryolu imtiyazı verildi, fakat sözleşmede belirtilen süre zarfında demiryolu şirketini teşkil edememiş olmalarından dolayı imtiyaz sözleşmesi feshedildi. Fakat iki-üç yıl kadar bir müddet sonra Bâbıâli'ye yeniden müracaat ederek Akka-Şam demiryolu imtiyazını elde etmeyi başardılar. Bkz: *Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası,* Sene 7, 1 Rebiul-âhir 1309/4 Kasım 1891, s. 193-197. Ayrıca bkz: Recep Kürekli, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ve Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği", *History Studies*, C. 2, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 250.

[561] Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914,* s. 248.

uzatılması için çaba göstermişlerdir. Hatta Mühendis Yusuf İlyas Efendi ile müzakerelerde dahi bulunmuşlardır[562]. Sonuçta Beyrut'un yerli ahalisi ve ileri gelen tüccarının tren yolu güzergâhının kendi bölgelerinden geçmesi için ısrarcı olmaları ve hattın döşenmesi için Osmanlı hükümetine dilekçeler sunmaları neticesinde Beyrut Limanı'na bağlanacak şekilde bir demiryolu hattının döşenmesine karar verilmiştir. Bu sayede Beyrut ahalisinin ve tüccarının arzusu yerine getirilmiş olacaktı[563].

Beyrut'un ileri gelen halkı ve tüccarları iç kesimlere ulaşımı kolaylaştıracak bir demiryolu yapılması taleplerini Bâbıâli'ye iletmişlerdi. Çünkü Beyrut'un ardındaki dağların zorlukla aşılması uzun ve meşakkatli bir yolculuğa sebep olmakla birlikte aynı zamanda masraflı da olmaktaydı. Dolayısıyla demiryolu yapılması, ticari ve tarımsal ürünlerin nakli sorununu çözüme kavuşturacak ve ticaret hacmini arttıracak ve bu sayede sermaye sahipleri gelişmiş ulaşım ağları sayesinde ticari malların deposu haline gelen Beyrut'a daha çok önem vereceklerdir. Demiryolu hatlarına, limanlara ve diğer altyapı tesislerine yapılan yabancı sermaye yatırımlarının Dünya-Ekonomi'nin merkez bölgelerinden mamul madde satın alma ve bu bölgelere hammadde ve yiyecek maddeleri satma sürecini yoğunlaştırdığı ve bunun da ülke içine doğru derinleşmesine yayıldığı söylenebilir. Öte yandan belirli devletlere ait yatırımların, zaman içinde fiilen Osmanlı ülkesinin belirli bölgelerinde toplanması, Osmanlı ülkesinin iktisadi nüfuz sahalarına ayrılması sonucunu doğurmuştur. Fiilen oluşan bu nüfuz alanlarının XX. yüzyılın ilk çeyreği içinde ekonomi-politik bir anlam kazanması bu açıdan dikkat çekicidir[564].

Osmanlı'nın Suriye topraklarında ve özellikle Beyrut'ta diğer Avrupalı ülkelere nazaran daha etkin bir nüfuza sahip olan Fransızlar Beyrut'un tüccar ve ahalisi gibi şehrin ekonomik ve ticari yönden gelişmesini desteklemekte, bunun için

---

[562] *BOA*, Y. PRK. TKM, 18/11, 1 Temmuz 1890.

[563] *BOA*, Y. A. HUS, 234/131, 14 Mart 1890.

[564] Gündüz Ökçün, "1885 Öncesi Osmanlı Ekonomisine Genel Bir Bakış", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100. Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21-23 Kasım 1985, İzmir, s. 18. s. 13-21.

de yollar, liman vb. altyapı yatırımlarının yapılmasına önem vermekteydiler. Fransa şehrin ticari gelişimine katkı sunacak bu yatırımların işletilmesini elinde bulundurduğu takdirde bölgede siyasi nüfuzunu da arttırabilecek ve diğer Avrupalı devletlerle rekabetinde bir adım öne geçmiş olabilecekti. Dolayısıyla iç kesimlerin Doğu Akdeniz'e açılmasını sağlayacak demiryolu hattının kendi nüfuz alanlarından geçmesi, yani Beyrut Limanı imtiyazı elindeyken başka bir limana kaymaması ve Beyrut ile hinterlandı arasındaki ulaşım ağının kendi denetiminde olması için Bâbıâli nezdinde elinden gelen çabayı göstermiştir. Çünkü Beyrut-Şam demiryolu yapımı kendilerine verilmediği takdirde Beyrut Limanı'nın ehemmiyetinin azalacağı olasılığından endişelenmekteydiler[565]. Bâbıâli ise Beyrut'ta başta liman olmak üzere Havran tramvay hattı ve şose yol gibi altyapı alanında birçok imtiyaza sahip olan Fransızlara bir de demiryolu imtiyazının verilmesini, yabancı nüfuzunun artacağı için siyasi açıdan mahzurlu olacağını düşünerek demiryolu yapımı ve işletilmesini bir Fransız şirkete değil Osmanlı tebaasından birine vermeyi arzu etmiştir[566].

Fransızlar Beyrut ve limanında diğer batı Avrupa ülkelerine nazaran daha ziyade nüfuz sahibiyken güney kesimlerde de, özellikle Hayfa ve limanında İngiltere'nin hem ekonomik hem de ticari bakımdan daha güçlü bir pozisyonda olduğu görülmektedir. Nüfuz sahasının bu bölüşümü ülkeler arasında yatırımları kendi alanlarına çekmek ve rakip gördükleri unsurların projelerine engel olmak şeklinde tezahür etmiştir. Mesela Beyrut'un güneyinde ulaşım tesislerinin geliştirilmesinde bölgenin ticaretini Hayfa'ya yani kendi denetimine çekmek isteyen İngiltere alakadar olmuş ve önem göstermiştir. Çünkü bu sayede mamül ürünleri için pazar alanı genişleyebileceği gibi zengin tarım havzalarından ve hammadde kaynaklarından ürün akışı kendi nüfuz sahalarına akmak suretiyle kontrolleri altında olacaktır. İngiliz temsilcilerin bunu gerçekleştirebilmek için de daha 1860 yıllarından

---

[565] *BOA*, Y. PRK. TNF, 2/30, Miladi 1891.
[566] *BOA*, Y. MTV, 49/33, 23 Mart 1891; *BOA*, Y. PRK. TNF, 2/30, Miladi 1891.

itibaren Hayfa'dan Bağdat'a, Şam'a kadar uzanan bir demiryolu hattının tesisi için düşünce ve planlarının oluşmaya başladığını görmekteyiz[567].

1870'li yılların sonlarında Bâbıâli, Hayfa'yı Filistin'deki Akka ve Nasıra gibi diğer önemli şehirlere ve iç bölgelerdeki tarım alanlarına bağlayan yollar inşa etmiştir. Hayfa'ya doğrudan yol Havran düzlükleri Suriye tarım alanları yoluyla geçebilirdi ve Cebel-i Lübnan bölgesinin zorlu koşullarıyla uğraşmak zorunda kalmazdı. Bir alternatif olarak Hayfa'nın rakip olarak ortaya çıkması Doğu Akdeniz'in tarım ihracatı için liman trafiğinin güneye kaptırılmasına neden olabilirdi[568].

Mühendis Perthuis, Hayfa'da yapılan veya yapılması muhtemel İngiliz yatırımlarını Beyrut'ta inşa ve işletme imtiyazını elinde bulundurduğu limanın kaderi için ve bölge ticaretinde nakliye tekeli için potansiyel bir tehdit olarak görmekteydi ve bunun için de şose yol projesine paralel olan Beyrut-Şam demiryolu hattı ile İngiliz nüfuzuna karşı mücadele etmeye çalıştığını görmekteyiz. Perthuis ve şirketi, İngiliz manevrasına ve onun kontrolüne imtiyazları vermemek için teşebbüslerde bulunmuştur. Ayrıca Beyrutlu tüccarlar[569] da Hayfa'ya yapılacak demiryolunu şehirleri için bir tehlike olarak görmekteydiler ve güçlü bir Müslüman tüccar aile olan Bayhum ailesi bunun için demiryolu imtiyazını Bâbıâli'den elde etmeye

---

[567] Eliahu Elath, "A British Project for the Construction of A Railway Between Jaffa and Jerusalem", *Studies on Palestine During the Ottoman Period*, Ed. Moshe Ma'oz, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem 1975, s. 422; Recep Kürekli, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ve Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği", *History Studies*, C. 2, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 250. Hayfa-Şam demiryolu 1905 yılında yapıldı ve bu sayede Hayfa'nın hinterlandı da genişlemiş oldu.

[568] Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 35.

[569] Beyrut'ta Grek Ortodoks, Maruni ve Ermeniler'den oluşan yerel tüccarlar yanında Bayhum, Barbir ve Salam aileleri öne çıkan Müslüman tüccarlardı. Bu tüccarlar Beyrut'un yabancı ticaretinde önemli rol oynamaktaydılar. Bkz: Gad. G. Gilbar, "The Muslim Big Merchant-Entrepreneurs of Middle East 1860-1914", *Die Welt des Islams*, Vol. 43, No. 1, 2003, s. 22. Ayrıca bkz. Leyla Fawaz, *Merchant and Migrants*, 95-98.

odaklanarak 1889-1892 yıllarında Bâbıâli'ye Hayfa'nın yükselmesinin Beyrut'u olumsuz etkileyeceğine dair uyarılarla telgraflar göndermişlerdir[570].

Bir paravan şirket oluşturmak için Fransız asıllı Edmond de Perthuis, Beyrut Limanı'nın kaderi ve ticari menfaatler açısından hedefleri çakışan Hassan Bayhum ile ittifak kurmuştu. Perthuis'in şirketi 1857 yılında Paris'te kurulmuş olan ve Beyrut ile Şam arasındaki şose yolun yapımını, inşa ve işletme imtiyazını üstlenmiş olan Osmanlı Beyrut-Şam Şose Yol Şirketi'ydi. İşbirliği sonucu Perthuis'in üstlenmiş olduğu Beyrut-Şam yolu inşasını yapan şirketin başına 1891 yılında Hasan Bayhum getirilerek Beyrut-Şam Ekonomik Demiryolu Osmanlı Şirketi oluşturulmuştu. Şirketin mühendislerinin çizdiği Hayfa'ya alternatif çizilen Beyrut-Şam demiryolu hattı inşası planı Bayhum tarafından bir öneri olarak Osmanlı yönetimine sunulmuş, neticede Bâbıâli daha önce Beyrut-Şam şose yolu ve Beyrut limanı imtiyazını elinde bulunduran Edmond de Perthuis ile işbirliği yapan Beyrutlu tüccarlardan Hasan Bayhum Efendi'ye sözleşme yapmak suretiyle demiryolu inşa ve işletme imtiyazını vermiştir[571]. Böylece sözkonusu demiryolu imtiyazı dolaylı yoldan Beyrut ve çevresinde çalışmalarını yürütmekte olan bir Fransız şirketinin denetimine geçmiş oldu.

Böylece şirket, Beyrut-Şam demiryolu imtiyazının da sahibi olduğu gibi Havran düzlüklerine kadar demiryolu ağının ulaşmasını sağlayarak bölgenin iki önemli şehri Şam ve Beyrut'u birbirine daha yakınlaştırmış, Havran ve civar tarım alanlarının da liman ile bağlantısını kolaylaştırmıştır[572]. Dolayısıyla ticaret güzergâhında ürünlerin naklinin tekelini eline almış ve aynı zamanda işletme imtiyazı kendine ait olan Beyrut Limanı'nı iç bölgelerden gelen ticari ürünler ve

---

[570] Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 169; Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut,* s. 92-95.

[571] *BOA,* MV, 63/29, 8 Mart 1891; *BOA,* Y. PRK. TNF, 2/30, Miladi 1891.

[572] *Archive de Gestion et Exploitation du Port de Beyrouth (APB*), P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896. Joseph Moutran Efendi 1887-89'da Şam'da tramway ve Şam-Havran arasında demiryolu imtiyazını da aldı. Sonra bu imtiyazlarını Perthuis'e sattı. Bkz: Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut*, s. 90.

Avrupa'dan Suriye bölgesine gelen yolcu ve ticaret ürünleri için sabit bir zorunlu güzergâhın merkezî noktası haline getirmiştir.

Neticede 3 Haziran 1891 yılında Perthuis'in orijinal planı üzerinden Hasan Bayhum imtiyazı elde etmiş olsa da kısa bir süre içerisinde imtiyazı ve şirketini Perthuis'e devretmiştir. Perthuis de şirketi Beyrut-Şam Yol Şirketi ile birleştirmiş ve 1893 yılında Perthuis'in Beyrut-Şam Yol şirketi, Suriye Anonim Osmanlı Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi'ni oluşturmak için Joseph Moutran'ın şirketi ile birleşmiştir. Yani Perthuis, Fransız sermayesi destekli yatırımları tek şirket altında toplayarak bütün bu ayrı şirketler vasıtasıyla 4 ayrı şose yol ve demiryolu imtiyazı sahibi olmuştur[573]. Bir yabancıya değil Osmanlı vatandaşına imtiyazı verme taraftarı olan Osmanlı yönetimi gerçekten Perthuis'in aldatmacası ile kandırıldığı veya imtiyazların gerçekten farklı ellerde toplandığına inanıp inanmadığı açık değildir. Fakat Perthuis'in Osmanlı yönetiminden elde edemediği imtiyaz, Hayfa'ya demiryolu yapılması ile Havran'ın tarım ürünlerinin güneye kayacak olması Beyrut Limanı için bir tehdit olabileceği endişesi ile harekete geçen Osmanlı tebaasından bir yerli tüccar tarafından Sultan'ın onayıyla elde edilmiş oldu. Ayrıca Beyrut'ta liman inşa ve işletme imtiyazını elinde bulunduran Perthuis'in şose yol ve demiryolu imtiyazları ile Beyrut Limanı'nın hinterland ile bağlantısını kendi denetimine alma girişimleri, ulaşım ağlarını kontrol etmek suretiyle ticareti de kontrol etme ve ulaşım hususunda bir tekel kurma girişimlerinin bir göstergesidir.

Bu arada Bâbıâli'de Hayfa demiryolu imtiyazının hangi şirketlere verileceği konusunda muhtemelen görüş farklılıkları bulunmaktaydı. İngiliz sermayesi veya Fransız sermayesi ile yapılmasını destekleyen farklı hizipler olduğu anlaşılmaktadır. Hatta bir jurnalde Sadrâzam'ın Beyrut sermaye sahipleri tarafından Trablusşam'dan başlayarak Şam ve Halep'e kadar demiryolu hattı döşenmesi talebini tercih etmeyip İngiliz sermayesiyle Hayfa'dan Şam'a uzanan bir hattı tercih etmesi şüpheyle

---

[573] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 38.

karşılanarak Sultan'a Sadrâzam[574] aleyhine bilgi ulaştırılmıştır. İngiliz şirketinin maksadının da Mısır ile Hayfa arasındaki iletişim ve ulaşım yollarını güçlendirmek gibi bir maksadı olduğu da Sultan'a ulaştırılan kuşkulardan biriydi[575]. Sultan'a iletilen bu şüphelere rağmen demiryolu imtiyazının kime verileceği ve hattın hangi güzergâhtan geçeceği hususuna karar verme aşamasında Bâbıâli, Hayfa'yı Beyrut'ta Fransız kontrolündeki kaynakların artması karşısında bir çekici alternatif olarak görmüş ve Şam-Hayfa hattının inşası imtiyazını 1890 yılında Robert Pilling adında bir İngiliz'in sermayesi ile desteklenen Yusuf İlyas Efendi'ye vermiştir[576]. Burada Osmanlı merkez yönetiminin periferisini kontrol etme, yabancı nüfuzuna karşı koruma güdüsüyle hareket ettiğini görmekteyiz. Her ne kadar İngiliz nüfuzunu tehdit edici görse de Fransız nüfuzunun bölgede esasen yüksek olması endişesinden dolayı İngiliz sermayesine Beyrut'a karşı bir denge unsuru olması için müsaade etmiştir. Burada yaptığı tercihte –Bâbıâli bürokratlarının taraf olduğu yabancı devletlerin tesiri altına kalmaları bir yana– yabancı nüfuzunu bölgede dengede tutma gibi bir tasavvurun olduğu anlaşılmaktadır.

Hayfa'nın gittikçe gelişmesi, buna bağlı olarak da vapurların sık sık uğramaya başlaması ve ithalat ve ihracatın artış göstermesi, buna karşılık burada bir

---

[574] Bu dönemde Sadrazam olan Kıbrıslı Mehmet Kamil Paşa İngiliz yanlısı olarak tanınmaktadır. İngiltere'ye sempati duyan bir devlet adamının imtiyazın bir İngiliz'e verilmesi taraftarı olması muhtemeldir ve bu jurnali doğruladığı söylenilebilir. Kıbrıslı Mehmet Kamil Paşa hakkında bkz: İsmail Şen, *Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa 1832-1913*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 1995; Mehmet Demiryürek, "Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa Hakkında Bazı Notlar ve Kamil Paşa'nın Terekesi", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 25, S. 40, Ankara 2006, s. 74-75.

[575] *BOA*, Y. PRK. AZJ, 16/74, 1 Mayıs 1890.

[576] *BOA*, HR. SFR. 3, 365/58, 12 Temmuz 1890. İngiliz Şam-Hayfa demiryolu şirketi tehdidine karşı birleşik bir cephe sunmak amacıyla Suriye Demiryolu ve Şam Tramvay Şirketi ile Beyrut-Şam Yol Şirketi, Fransa ve Belçika sermayesi tarafından fonlanarak Suriye'de Beyrut-Şam-Havran Osmanlı Demiryolu şirketini oluşturdular. Yeni şirket Hassan Bayhum vasıtasıyla imtiyazı elde etti ve demiryolu inşasına başladı. Bu esnada Şam-Muzayrib hattının inşası, Hayfa-Şam arasında İngiliz demiryolu hattının gerçekleşeceği düşüncesiyle başladı. Fawaz, *Merchants and Migrants* s. 70; Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 35. 1901 yılına kadar Şam-Hayfa hattının hala tamamlanamadığını, İngiliz Hariciye Nezareti'nin, Robert Pilling ve Yusuf İlyas Efendi'ye verilmiş olan demiryolu hattının bir an önce tamamlanması için acele ettiğini görmekteyiz. Bkz: *BOA*, Y. MTV, 210/91, 14 Ocak 1901.

iskele veya limanın mevcut olmaması insan ve yük naklinde pek çok zorluğa sebep olduğu gerekçesiyle 1876 yılında tüccarın desteğiyle ve yerel belediyenin ödeneğiyle Bâbıâli iskele inşasına karar vermiştir[577]. Bâbıâli de Hayfa'da liman inşasına sıcak bakmaktaydı. Çünkü bir Fransız şirketinin yönetimi altında Beyrut Limanı'nın faal bir liman haline gelmesinden sonra Osmanlı hükümeti Beyrut'un yabancı bir devletin kontrolünde yatırımlarıyla yükselişine karşı koymak için Hayfa'da büyük bir liman inşa etmeyi gündemine almıştır. Beyrut hâlâ Osmanlı Devleti'nin bir parçası olmasına rağmen yetkililer liman imtiyazından sonra ulaşım, altyapı tesislerinin onların kontrolünden çıktığının ve limanın Osmanlı'dan ziyade Beyrutlu ve Avrupalı yatırımcıların menfaatine hizmet ettiğinin farkına varmışlardır[578].

Doğu Akdeniz sahillerinin güvenliğinden endişelenen ve deniz ticaretinde bir köprübaşı elde etmeye çabalayan Bâbıâli, Hayfa'da ticari bir liman inşa etmeyi bu yüzden, yani Fransız sermayesinin nüfuzuna bir nebze olsun mukabele edebilmek için planladığını düşünebiliriz. Fakat Beyrut'ta ticari bir uluslararası liman faaliyete geçirilebilmişken Hayfa'da bu yüzyıl sona ermeden Osmanlı hükümetinin burada bir liman yapması veya ihaleye vermek suretiyle yaptırması mümkün olmamıştır[579]. Bununla birlikte Beyrut Limanı'nın rekabeti Sayda, Sur veya Akka ile değil Hayfa Limanı ile olmuştur. Bu da Beyrut Limanı'nda Fransız nüfuzu hâkimken Hayfa'da İngiliz nüfuzunun güçlü olmasından kaynaklanmaktaydı[580].

1888 yılı başlarında yerel hissedarlar ve yabancı yatırımcıların Beyrut'ta projeler geliştirmeye gayret ettiklerini görmekteyiz. Yerel unsurlar ve hatta Osmanlı merkez yönetimi maliyetin yüksek olmasından dolayı yatırımları doğrudan üstlenmeyi başaramamıştı. Bununla birlikte yabancı şirketler daha çok özellikle Beyrut'un vilayet merkezi olmasından sonra yatırımların bu şehirde ve limanın hinterlandına bağlanması suretiyle geliştirilmesine önem vermişlerdi. Dünya-Ekonomi sisteminde merkezde konumlanan ülkelerin sermayedarlarının

---

[577] *BOA*, İ. ŞD, 32/1559, 25 Eylül 1876.
[578] Rashid Khalidi, *British Policy Towards Syria and Palestine 1906-1914*, Oxford 1980, s. 62-66.
[579] *BOA*, BEO, 3822/286587, 9 Kasım 1910; *BOA*, DH. İD, 6/55, 14 Haziran 1912.
[580] Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 33.

gerçekleştirdiği uluslararası projelerin yoğun olarak Dünya-Ekonominin periferi bölgelerinin şehirlerinde tasarlandığı görülmektedir. Bu batılı olmayan bölgelerde kapitalizmin girişinin nasıl olduğunun, merkezi ülkelerin periferilerin kaynaklarını kullanma yöntemlerinin nasıl olduğunun anlaşılması açısından önemlidir[581]. Sadece bölgenin doğal avantajlarından değil, yerli şirketler ve yatırım şirketleri de şehrin tercihinde önemli bir rol oynamıştı. Nitekim Beyrut, limanı sayesinde gelişen ticari potansiyeliyle özellikle finans sermayesini çekmek hususunda da diğer liman şehirleri Hayfa ve Trablusşam gibi Suriye limanlarının aleyhine bir genişlemeye şahit oldu. Hanssen, Beyrut'un bu başarısında bir taraftan idari olarak eyalet merkezi olması ve '*tüccar cumhuriyeti'*nden[582] bir liman-şehre dönüşmesi, diğer taraftan ise bölgeye yerleşmiş olan Avrupalı tüccarların İstanbul'da Bâbıâli ile kurmuş oldukları bağlantıları ve aracı burjuvazinin varlığı olmak üzere iki faktörün belirleyici olduğunu ifade etmektedir.[583]. Burada bölgeye yapılan yatırımlar ve hinterland ile liman arasındaki bağlantı sağlanarak merkez-periferi arasında karşılıklı bir işbirliğinin kurulmasının temelini güçlendiren Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomisi'nin bir periferisi haline dönüşmesinde Hanssen'in vurguladığı faktörlerin etkili olduğunu, ayrıca periferi konumunda olan Osmanlı açısından ise kendi periferisini, merkezine bağlama niyetinde olduğunu görmekteyiz.

Genellikle Avrupalı yatırımcıların Osmanlı yönetiminden imtiyazları elde etmek suretiyle inşasına başladıkları ve Beyrut gibi uluslararası ticaretin ivme kazandığı limanlar ile bağlantısı sağlanan demiryolu gibi ulaşım ağları Osmanlı

---

[581] Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 2007.

[582] *'Tüccar cumhuriyeti'*nden kastedilen, Beyrut'ta ticari işlemlerin denetimsiz olduğu, yani tüccarlar kendi kanunlarına göre işlem yapmış olması ifade edilmektedir. Liman inşası ve modern tesislerin kurulmasıyla ticari işlemlerin denetimli hale geldiği, *'tüccar cumhuriyeti'*nin sona erdiği söylenebilir. Bu tabirin kullanılmasıyla ilgili bkz: Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut*, s. 27-29, 86; Philip Mansel, *a.g.e*, s. 91-101. Carolyn Gates ise bu ifadeyi daha geç bir dönem için kullanmakta ve II. Dünya Savaşı'ndan sonra Lübnan'da bir 'tüccar cumhuriyeti' politik ekonomisi oluştuğu ve kurumsallaştığı üzerinde durmaktadır. Bkz: Carolyn L. Gates, *The merchants Republic of Lebanon Rise of an Open Economy*, Centre for Lebanese, I. B. Tauris Press, London 1998, s. 150.

[583] Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut*, s. 86

Devleti'nin merkez ülkelere ve Dünya-Ekonomisi'ne entegrasyonuna ve çevreleşme sürecinin tamamlanmasına katkı sunan önemli bir araç olmuştur.

Bir limanın gelişmesi şehrin büyümesinden kaynaklandığı gibi hinterlandının zenginliğinin artmasından kaynaklanan ihtiyaçlara da bağlı olabilmekteydi. Bu ihtiyaçlar da bilhassa bizzat ekonomik ve politik bağlamlardan ileri gelmekteydi. Beyrut Limanı'nda hinterland ile şehir ve limanı birbirine bağlayan şose yollar, demiryolları, deniz seferleri güzergâhı gibi ağlar ile desteklenmiş ve bu bağlantılar ticaret ürünlerinin uzak bölgelere doğru daha hızlı ve fazla akışına olanak tanımıştır[584]. Beyrut'un hinterlandındaki dönüşüm ve hinterland ile kurduğu bağlantı, idari yapıdaki değişimler ve sahil ve iç bölgeler arasında trafik ve iletişimin gelişmesi Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi'nin periferisi olarak konumlanmasında önemli faktörleri oluşturmuştur.

[584] Christine Babikian, "Développement du Port de Beyrouth et Hinterland", s. 19.

III. BÖLÜM

MODERN LİMANIN KURULMASI

Beyrut ve çevresinin perifeleşmesi ve buna bağlı olarak kentte yaşanan dönüşüm Avrupa ile ekonomik ve ticari ilişkilerde limanın aktif kullanımını kaçınılmaz kılmaktaydı. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren ithalat-ihracat hacminin artmasıyla ve yolcu ve meta trafiğinin yoğunlaşmasıyla birlikte Beyrut'ta modern bir liman inşa ihtiyacı hâsıl olmuş bu doğrultuda Osmanlı nezdinde gerek yerel tüccarlar gerek yabancı şirketler tarafından girişimlere başlanmıştır.

Endüstriyel nakliyeciliğin geliştiği çağda Fransız ve İngiliz ticaretinin gelişmesi yanısıra Beyrut Limanı'na sadece seyahat amacıyla uğrayan yolcuların sayısı da 1840 ve 1850'li yıllardan itibaren devamlı artmıştı. Doğu'yu Avrupa'ya yakınlaştıran buharlı gemi seferlerinin artması ve buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla Doğu Akdeniz'e yönelen ve '*egzotik doğu*' yu merak eden, Lübnan'ı maceralı bir tatil yeri olarak gören gezgin turistler için de cazip bir destinasyan haline gelmişti. Suriye kıyılarına yapılan seyahatler sırasında edinilen izlenimlerden Beyrut'un yüzyılın ikinci yarısına doğru Avrupa'daki gelişmelerin tesiri altında kalan bir yer haline geldiğini görmek mümkündür. 1840'lara ait kayıtlarda Beyrut için *"Beyrut Suriye'nin asıl limanıdır. Burada nüfusun gün geçtikçe artması mümkündür. Avrupa ile iletişim kurmak burada daha kolay ve Avrupa koruması daha etkin ve yaşam maliyeti daha ucuzdur"*[585] şeklinde tanımlamalar Avrupalı seyyahlar ve tüccarlar için Beyrut Limanı'nın uygun bir uğrak yeri olduğu izlenimi vermektedir. Nitekim artık Trablusşam ve Sayda limanlarını da geride bırakarak *'bütün sahilin egemen'* limanı olmuş ve özellikle buharlı gemi şirketlerinin tercih ettiği bir liman haline gelmiştir[586].

Avrupa ticareti ve seyahat için uygun bir yer olarak görülmekle birlikte Osmanlı yönetiminin de çağın gerisinde kalmış Beyrut Limanı'nı yenileme ve

---

[585] Samir Kassir, *a.g.e*, s. 110.

[586] Sami Kuri, *Une Histoire du Liban à Travers les Archives des Jésuites*, Vol. 2, Dar el Machreq, Beyrut 1996, s. 117.

dönemin Avrupa standartlarına uygun hale getirme niyetinde olduğu görülmektedir. Osmanlı yıllıklarında Beyrut Limanı ile ilgili olarak *"memâlik-i mahrusa-i şahane içinde birinciliği almış bir büyük iskele olup bugün Suriye kıta-i cesimesiyle kısmen hıtta-i Irakiyye'nin dahi bir mahzen ticareti hükmündedir*."[587] şeklinde limanın önemine vurgu yapılması Osmanlı hükümetinin de artık liman inşası için gereken ihtimamı göstereceği anlamını taşımaktadır. Yabancı ülkelerden gelen ticaret ürünlerinin büyük bir kısmı Beyrut vasıtasıyla çevre sahil kentlere gönderilmekte ve Beyrut'un art alanlarına sevk edilmekteydi. Yine Suriye bölgesi tarım ve ticaret ürünleri de Beyrut Limanı vasıtasıyla ihraç edilmekteydi. Beyrut kıyısına gelen ticaret gemilerinin kuzey rüzgârlarından korunabilmesini sağlayacak bir limanın olmaması gemilerin güvenliğini tehdit etmesine rağmen Beyrut'un ticaret kapasitesi yine de artmaya devam etmekteydi. Yani Beyrut Limanı Şam'ın doğal bir limanı haline gelmiş, Suriye sahilinde en çok uğranılan iskele olmuş ve Osmanlı limanları arasında ilk sıralarda yerini almaya başlamıştır. Bunun ne derecede doğru olduğunu tayin edebilmek için Beyrut telgrafhanesinin işlerliğine, postahane gönderilerine, ticaret gemileri ve posta vapurları ile gelen çoğu ticaretle ilgili olduğu anlaşılan meta miktarına bakılabilir[588]. Limanın iletişim hatları ve ticaret hacmi ve akışının canlanması ulaşım tesisleri ve ağlarının da dönemin ticari koşullarına göre revize edilmesini kaçınılmaz kılmıştır.

1. Modern Liman İçin İlk Teşebbüsler

Beyrut'taki ana liman St. George Körfezi[589] olarak adlandırılmaktaydı. Körfezin güneyinde bulunan Ras-Beyrut bölgesinin çıkıntısı, demirlemekte olan gemiler için sorun teşkil eden güney rüzgârlarından körfezi korumaktaydı ve bu da

---

[587] *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 388.

[588] *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 388

[589] Saint George, Grek kökenli Roman askeridir. Efsaneye göre MS. 300 civarında ejderhayı öldürmüştür. St. George inancı yüzyıllardır Beyrut'ta popülerdir. Yerel efsaneye göre Beyrut körfezinde öldürmüştür. Bu bölgeye St George körfezi denmektedir. Fakat bu körfeze Khidr Körfezi dendiğine dair kanıtlar vardır. El-Khidr Kuran'da Musa ile buluştuğuna dair rivayetleri olan bir şahıstır. Popüler kültürde El-Khidr, St George olarak kabul edilmektedir. Musa ve El-Khidr kıssası için bkz. *Kur'an*, 18/60-82. Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 2.

doğal bir avantaj sunmaktaydı. Güney rüzgârlarından korunmasına rağmen Saint George Körfezi doğal bir liman değildi ve havzası aşırı derecede sığ idi. Bu yüzden Beyrut'a gelen gemiler açıkta demirleyip yolcuların ve ticaret eşyalarının gemiye yüklenmesi veya gemilerden karaya çıkarılması sandallar vasıtasıyla yapılırdı. Kıyıdan uzakta demirleyen gemilerden sahile ulaşacak sandallar için yeterli derecede geniş ve kullanışlı bir rıhtım da mevcut değildi[590]. Leila Fawaz, Beyrut'un güney ucunda bulunan Ras-Beyrut çıkıntısı sayesinde güney rüzgârlarından oldukça korunaklı olan doğal liman özelliklerine sahip Saint George körfezine rağmen, Beyrut Limanı ticaretinin sahil şeridi ile sınırlı kaldığını ifade etmektedir. Şehrin ardından uzanan dağ sıraları gibi coğrafi etmenler Beyrut'un uluslararası büyük bir liman olarak gelişmesi için talihsiz bir faktör olarak görülmekteydi. Fakat birçok sakıncasına ve bütün olumsuzluklarına rağmen yine de pek çok yönden liman, şehrin önemli bir parçası olarak işleve sahipti[591].

Her ne kadar bir takım coğrafi dezavantajlara sahip olsa da modern bir limanın inşasını teşvik edecek önemli faktörler söz konusuydu. Beyrut'un yakın çevresinde, özellikle Cebel-i Lübnan bölgesinde Avrupa pazarlarının ihtiyaç duyduğu iyi kalitede ve çok miktarda ipek üretiminin yapılması ve ihracatının Marsilya Limanı başta olma üzere Avrupa'ya yapılan ticarette hatırı sayılır derecede olması Beyrut Limanı'nın geliştirilmesi ve yatırım yapılmassı için kayda değerdi. Suriye'nin bütün limanlarından nispeten daha iyi bir iklime sahipti ve yabancı konsolosların da sık sık ifade ettiği üzere demirleme alanı açısından İskenderun dışında Beyrut Liman havzası kadar uygun bir yer Suriye sahilinde mevcut değildi[592]. Beyrut'u ziyaret eden bir Fransız Doktor Richard Chaboceau'nun notlarında *"Suriye sahilinin merkezinde konumlanmış olan Beyrut, Kesruvan ve Şam'ın bir limanıdır. Liman yoluyla Mısır, İstanbul, İzmir, Selanik ve*

---

[590] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 9; Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 3.

[591] Leila Fawaz, "The Changing Balance of Forces Between Beirut and Damascus in the Nineteenth and twentieth Centuries", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, No: 55-56, 1990, s. 209.

[592] *DDC*, Henry Guys au Duc de Broglie, Direction Commerciale, No. 26, 15 Kasım 1833, Consulat de France à Beyrouth, Tome I, s. 277.

İmparatorluğun diğer bölgelerinden ticaret ürünlerimizi alıyoruz ve Bağdat, İran ve Hindistan'dan bize gönderilen önemli kargolarımızı gönderiyoruz. Limanın yakınlığı, yolların emniyeti, koyunun güzelliği, Suriye'nin bütün sahillerinde tartışmasız en güvenilir yer olması ona şüphesiz bu önceliği sağladı"[593] şeklinde ifade ettiği üzere Avrupa ticareti için Beyrut'un Suriye sahilinde öncelikli bir liman haline geldiğini görmek mümkündür.

Dünya ekonomik sistemindeki değişiklikle birlikte artan ticaret trafiğine ve yolcu ve yük akışına yönelik beklentileri karşılamak amacıyla Avrupa'nın birçok şehrinde yeniden yapılanmalar söz konusuydu ve faal ticaret kapasitesine sahip birçok liman şehrinde rıhtımların yenilenmesi ve genişletilmesi çalışmaları başlatılmıştı. Bu çalışmalara beklenti ve ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak devam edilmekte, limanların ithalat-ihracat hacmini ve iş kapasitesini arttırmak amacı tesislerin modernleştirilmesinde önemli rol oynamaktaydı. Londra'da daha 1789 yılında rıhtımların yenileme çalışmalarına başlanmış ve Thames Nehri üzerinde birçok rıhtım, Brusnwick, West India, Katherine gibi bir dizi rıhtımda gemiden karaya ve karadan gemiye yüklerin aktarımı işini çabuklaştıracak ve emniyetli bir hale getirecek yöntemler geliştirilmişti. 1800'lü yıllardan itibaren de başka birçok liman bu süreçten geçti. Örneğin 1862 yılında Hamburg şehrinde Sandtor Limanı, 1866'da Trieste'de Nuovo, Marsilya'da Juliette ve Napoleon limanları bunlardan birkaçı idi. Bu limanlarda artık mavnacılar ile gemi ve kara arasındaki aktarma usulünden vazgeçiliyor ve modern rıhtım tesisleri inşa ediliyordu[594].

Osmanlı sahillerinde XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelinceye kadar işlevsel rıhtım ve liman tesisleri henüz inşa edilmemişti. Esasen Kırım Savaş'ından sonra genel olarak liman tesislerinin geliştirilmesine hız verilmişti. XIX. yüzyılın ilk yarısında Avrupa'nın liman şehirlerinin çoğunluğunda yapıldığı gibi Osmanlı sahil şehirlerinde de limanların artan ticaret hacmini karşılayabilmek veya çalışma

[593] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 14.
[594] Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e*, s. 136.

kapasitesini arttırmak amacıyla liman ve tesislerinin modern hale getirme teşebbüsleri gündeme gelmeye başlamıştı.

XIX. yüzyılın ortalarında Beyrut'a yoğun ilginin artmasına rağmen iskelesi henüz yeterli değildi. Beyrut Limanı'nda yüzyıl ortasında bile gemiler hâlâ açık denizde demirlemekteydiler. Rıhtım olarak adlandırılabilecek ve gemilerin yanaşıp sandal veya mavnasız yükleme ve boşaltma yapabileceği bir tesis bulunmamaktaydı. Hatta limanın fiziksel özellikleri o kadar yetersizdi ki karantina merkezi ve gümrük binası bu yoğunluğu karşılayacak kapasitede değildi. Bu mekânlar küçük olması sebebiyle şehre gelen yolcular, seyyahlar, tüccarlar ve ticaret eşyalarının salgınlara karşı kontrolden geçirilmesine ve ayrıca gümrük kontrolleri ve güvenliğin sağlamasına imkân tanımamaktaydı. Ayrıca şehrin alt yapısı ve konaklama olanakları seyyah Henry Jessup'un belirttiğine göre yetersizdi[595]. Uluslararası ticaret hacminin artmasıyla yoğun bir ticaret merkezi ve kozmopolit bir kent haline gelen Beyrut'ta artık altyapı ve ulaşım sisteminin modernleştirilmesi kaçınılmazdı. Dolayısıyla yüzyıl ortasından itibaren ulaşım ve haberleşmeyi kolaylaştıracak yatırımların zorunluluğu Osmanlı merkezi yönetiminin de üzerinde durduğu husus olmuştur.

Teknolojik gelişmeler çerçevesinde bakıldığında Avrupa'da endüstriyel ürünlerin seri artışı, makineleşme ve buhar gücünün kullanımının yaygınlaşması, deniz aşırı ticaret ve kapitalist sömürüyü beraberinde getirmiştir. Bu süreç Avrupa nüfuzunun Doğu Akdeniz'de yayılmasına ve ucuz İngiliz ve Avrupa mamul maddelerinin satılmasına imkân tanıyan bir pazar arayışını da gündeme getirmiştir. Buna paralel seri üretimi karşılamak üzere hammadde ihtiyacı arayışı da başlamıştır. Avrupalılar mamul ürünlerinin pazar alanlarını genişletmek ve hammadde ihtiyaçlarını kolaylıkla karşılayabilmek için nüfuz ettikleri bölgelerde alt yapı ve ulaşım sistemlerinin elverişli ve güvenli olmasına önem vermişlerdir. Bu açıdan bakıldığında Doğu Akdeniz limanlarında ve özelde Beyrut Limanı'nda gerekli görülen yatırımlar İngiltere ve diğer Avrupa ülkelerindeki endüstriyel devrimin dolaylı bir sonucu olarak da değerlendirilebilir. Yani hammadde ihtiyacının

---

[595] Henry Harris Jessup, *Fifty Tree Yearsin Syria*, Vol. I, London - Edinburgh 1910, s. 26.

karşılanması ve mamul maddeleri yeni pazarlara ulaştırmak için şose yol, demiryolu gibi altyapı sistemlerinin gelişmişliği ve güvenliği önem arz etmekteydi. Bu yeniliklerin gerçekleştirilmesi ve hemen hemen eş zamanlı olarak buharlı gemi ve gemi teknolojisindeki gelişmeler deniz aşırı ülkelere ürün transferlerinde ana noktaları oluşturan limanlarda ürünlerin yoğunlaşmasına sebep olmaktaydı. Dolayısıyla kıyıda biriken ürünlerin fazlalığı liman tesislerinin yetersizliğini ortaya çıkarmış ve ticaret yoğunluğu karşılanamayınca modern liman tesislerinin kurulması zaruri hal almıştır[596].

Modern tesislerin faaliyete geçmesi özellikle yabancı tüccarlar tarafından şehrin kaderini etkileyecek önemli bir karar olarak değerlendirilmekteydi. Bir Fransız konsolosun belirttiği üzere "Beyrut yalnızca bir antrepodur. Bu şehir liman inşasıyla büyüyebilir veya aynı kalabilir"[597]. Fakat finansal zorlukların bulunması, Beyrut'un hemen ardında uzanan dağ silsilesinin coğrafi pozisyonu, ulaşım imkânının kısıtlılığı ve liman havzasının yeterli kapasitede olmaması gibi etkenlerden dolayı Beyrut Limanı'nın özellikle yüksek tonajlı gemiler tarafından tercih edilmemesine neden olmaktaydı[598]. Bu yüzden liman kapasitesinin yüksek tonajlı gemilere uygun hale getirilmesi ve rıhtım antrepo vb tesislerinin yapılmasından önce bir antrepo olarak görev yapan Beyrut Limanı'ndaki ticaret ürünlerin ithalat ve ihracat nakillerinin kolaylıkla ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi için altyapı ve ulaşım sisteminin geliştirilmesi gerekliydi.

Kıyı bölgelerinin art alanlarına bağlantısını sağlayan ulaşım ağlarının geliştirilmesi, Osmanlı'nın ticaret hacmi hızla yükselen sahil şehirlerinde modern liman ve rıhtımların kurulmasını kaçınılmaz hale getirmişti. Özellikle Osmanlı'nın en önemli sahil şehirlerinin art alanları ile bağlantılarını sağlayan şose yol ve demiryollarının yapımına başlanmasından sonra modern tesisleri kapsayacak şekilde rıhtım ve liman inşaatına başlanmıştır. Örneğin, Varna rıhtımının inşaatına Varna-

---

[596] Ruth Kark, *a.g.m*, s. 71.
[597] Brant Williams Downes, *a.g.t*, s. 135; Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 25.
[598] Brant Williams Downes, *a.g.t*, s. 135.

Rusçuk demiryolunun 1866 yılında açılmasından bir yıl sonra başlanmıştır. Selanik rıhtımının inşasına 1869 yılında Selanik merkezli Manastır, İstanbul, Siroz ve Sofya bağlantı karayollarının inşasından ve 1889 yılında Selanik-Manastır, 1892 yılında İstanbul-Selanik demiryolu hatlarının inşası sonrasında 1896 yılında başlanmıştır[599]. 1867 yılında başlanan İzmir rıhtım inşası da İzmir-Aydın demiryolunun aynı yıl tamamlanmasından sonra gerçekleşmiştir[600].

Beyrut'ta liman ve rıhtım inşaatı için girişimlere aynı şekilde Beyrut-Şam şose yolunun yapılmasından sonra başlanmıştır. Bâbıâli yolun yapımı için imtiyazı 1857 yılında 50 yıllığına bir Fransız vatandaşı olan Edmond de Perthuis'e[601] vermişti. Beyrut'un Suriye iç bölgesinden coğrafi olarak izole olması, kıyı bölgesinin potansiyel ticaret hacminin zarara uğraması demekti. Yani Beyrut'un Cebel-i Lübnan ve art alanına bağlantısı zor koşullarda sağlanmaktaydı. Ayrıca önemli ticaret kenti olan Şam'a ulaşım engebelli ve iki günlük bir mesafedeydi ve yük hayvanları ile ulaşım sağlanmaktaydı. Bu yüzden limandan art bölgelere ürünlerin ulaşımı sık sık kazalar ve yağmalarla sonuçlanmaktaydı. Dolayısıyla iç bölgelere yatırım ve ticaret yapmak yüksek maliyetli ve kötü sonuçlar yarattığı için riskli addedilmekteydi. Bütün bu olumsuz koşullar ve risklere rağmen Edmond de Perthuis ise Beyrut'un art alanı ile ulaşımını kolaylaştırmak üzere girişimlerde bulunmayı göze almıştır. Aynı şekilde yerel elitler de Beyrut'ta alt yapı yatırımlarının artması ve gelişmesinin Beyrut'un bir ticaret merkezi olarak cazip hale geleceği konusunda hemfikirdiler ve

---

[599] Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009, s. 23-30, 110.

[600] Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 2007, s. 111; Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir Yayıncılık, İzmir 2000, s. 201-203. Devletin en önemli ticaret limanı olan İstanbul Limanı'nın durumu ise biraz farklılık göstermektedir. İstanbul'da modern liman tesislerinin, deniz fenerleri, denzi kurtarma servisi, karantina gibi tesisler geliştirilmekle birlikte modern bir rıhtım ve liman tesisinin inşası için Bâbıâli ile Derssadet Rıhtım, Dok ve Antrepoları Şirketi arasındaki sözleşme 1890 yılında imzalanıp, 1892 yılında inşaatına başlanmış ve 1900 yılına kadar sürmüştür. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 114-139.

[601] Edmond de Perthuis, ve Messageries Maritimes vapur şirketinin bir temsilcisi olarak 1848 yılında Suriye'ye yerleşti.

Şam'a doğrudan bir yol yapılmasını tercih ettiler. Bu yol Sayda'yı alternatif bir ticaret güzergâhı ve potansiyel bir tehdit olarak baypas edebilirdi. Yerel elitler Şam'a doğrudan bir yol yapılması hakkındaki görüşlerini Perthuis'e ilettiler ve İstanbul'a bu fikri sunması için onunla iletişime geçtiler. Neticede Perthuis şose yol imtiyazını elde etmiş ve yol çalışmaları 1863 yılında tamamlanmıştı[602]. Bu şekilde Beyrut'un art alanı ile bağlantısı birleştirilmiş ve art alanının genişlemesi sağlanmıştır.

Bu yol hem Beyrut hem de Şam için avantaj sağlamış ve Şam'ı Akdeniz'e çok yaklaştırmış oldu. Beyrut'un art alanı ile şose yol vasıtasıyla bağlantısının sağlanması art bölgelerden kıyıya ticaret ürünü akışını hızlandırdığı gibi Avrupa'dan gelen mamul malların da iç bölgelere naklini kolaylaştırmaktaydı. Fakat limanın yetersizliği bu ticaret trafiğini yavaşlatıyordu. Dolayısıyla modern bir rıhtım inşasını gündeme getirmiştir.

1880 yılına kadar Beyrut Limanı teknik olarak ilkel durumdaydı. Dolayısıyla yüksek tonaja sahip gemilerin karaya yanaşamamalarına bağlı olarak nakliyeleri yapılacak ticaret ürünleri ve yolcuların açık denizde gemi ile iskele arasındaki transferlerinin bir takım zorlukları söz konusuydu. Bu yüzden Beyrut'ta ticaretin canlanması, deniz seferlerinin artış göstermesi yeni modern bir liman inşasının yapılmasını gerekli kılmıştır. Bununla birlikte Beyrut Limanı'nda yaklaşık yarım yüzyıl önce limanın geliştirilmesine ve ticaretine önem verilmiş olduğuna dair belirtiler mevcuttur. Nitekim İskenderiye Limanı'nın inşasını gerçekleştiren Mehmet Ali Paşa'nın 1832'de Beyrut'ta egemenliğini kurduktan sonra deniz trafiğinin canlanması ve şehri ticaret merkezi yapma yönünde bir takım girişimleri olmuştu. Bunu da dönemin şartlarına göre büyük ölçüde gerçekleştirebildiği anlaşılmaktadır[603]. Fakat Suriye'de ve Beyrut'ta 1840 yılında Mehmet Ali Paşa egemenliğine son vermek amacıyla Osmanlı, İngiliz ve Avusturya kuvvetlerinden oluşan birleşik donanma şehri bombalayınca sahildeki kale ve tesisler zarar

[602] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 24; Züleyha Yavuz, *agt.*, s. 19.
[603]Dominique Chevallier, *a.g.e*, s. 293.

görmüş[604] ve akabinde Osmanlılar hemen deniz feneri ve semafor gibi tesislerle bir iskele ve gümrük binası inşa etmişlerdi. Buna rağmen bu iskelenin şehrin büyümesi ve ticaretinin artmasıyla birlikte mevcut ticaret hacmini karşılayamayacak duruma gelmesi sebebiyle Fransızlar başta olmak üzere yabancı yatırımcılar arasında yeni bir liman inşa ve işletme imtiyazı elde etmek için girişimler başlamıştı.

Gelişen teknoloji ve hızla artan deniz ticaret trafiğinin neticesi olarak modern liman tesislerinin önemini fark eden Bâbıâli 13 Ocak 1853 tarihinde Sayda vilayet meclisinden gelen talep doğrultusunda, Beyrut Limanı'nın onarımı ve alanda gereken iyileştirme yapılması için Mustafa Efendi adında bir mühendis ve rıhtımcı görevlendirmiştir. Bu dönemde Bâbıâli açısından askeri-lojistik kaygıların belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim askeri mühimmatın muhafaza edilmesinden kaynaklanan öneminden dolayı limanın tamiratı gündeme gelmişti. Osmanlı yönetiminin, Suriye sahilinde liman olarak güvenli kabul edilebilecek başka bir yer olmadığı kanaatiyle Beyrut Limanı'nın itinayla tamir edilmesi niyetinde olduğu ve korunaklı hale getirmeye önem verdiğine dair kayıtlara dönemin belgelerinde rastlanmaktadır[605].

Liman havzasının açık olması kum ve taş ile dolu olmasına sebep olmakta, bu yüzden de iç kısımda gemilerin barınması zor olmaktaydı. Zamanla harap hale gelen liman ve iskeleleyi şiddetli dalgalardan tamamen korumak ve gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla limanın onarılması ve önünün kapatılması gerekmekteydi. Fakat masrafın Osmanlı hazinesine yük olacağı öngörüldüğünden limanın onarımı için başka türlü bir çözüm önerisi getirilmiştir. Şöyle ki; limanın iç kısmında tarihi eserler ve tarihi yapı enkazından pek çok taş ve sütün vardır. Set oluşturmak için yapılacak duvara bu taş ve sütunlar kullanılmak suretiyle liman

---

[604] *Les Paquebots du Levant: Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Méditerranée,* s. 88.

[605] *BOA,* A. MKT. UM, 121/63, 13 Ocak 1853. Bâbıâli o dönemlerde devletin diğer limanları için de aynı itinayı göstediğini görmekteyiz. Mısır'daki İskenderiye Limanı da hemen hemen aynı tarihlerde kentin ticareti sekteye uğramaması için gemilerin limana yanaşabilmesi için liman alanının temizlenmesi ve ticarete engel teşkil eden arızaların onarımı Bâbıâli tarafından gündeme alınmıştır. Bkz: *BOA,* A. MKT. UM, 274/16, Mart 1857.

havzasının hem temizlenmesi sağlanacak, hem de liman onarımı için daha az masraf yapılmış olacaktır. Aynı zamanda limana gelen gemilerden alınacak vergi de tamirat masrafı için istimal edilecektir[606]. Bu konudaki müzakerelerde Bâbıâli liman havzasının temizlenmesine önem vermiş olmasına rağmen[607] mezkûr tarihlerde bunun sadece görüşmelerde kaldığı ancak bir netice alınamadığı görülmektedir. Her ne kadar Bâbıâli limanın tamiri ve iyileştirilmesi için bir takım teşebbüslerde bulunmuş olsa da 1854 yılında fazla masraf olacağını bahane ederek daha ileri bir tarihe erteleme kararı almıştır[608]. Bâbıâli'nin bu kararı almasında Rusya ile yaklaşan savaş tehdidi sebebiyle mali tasarrufa gitme niyeti daha ağır basmış olabilir. Nitekim Kırım Savaşı ve Osmanlı'nın ekonomik darboğaz sebebiyle ilk borçlanmaya gitmesi bu döneme denk gelmektedir.

1857 yılında liman ile ilgili düzenlemeleri yapmak ve yeni bir proje hazırlamak fikri yeniden gündeme gelmişti. Bunun için oluşturulan komisyon, liman projesi için çok gayret göstermiş, hatta bu komisyonun üyesi Emin Efendi Suriye'de kamu yararına yapılacak işler içindeki projeler arasında liman inşa fikrini ilk sıraya koymuştu. Perthuis, Emin Efendi'nin talebi üzerine birkaç çalışma yapma fırsatı bulmuştu, fakat bu konu nihayete ermeden bir süre rafa kaldırıldığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Fransa'nın liman inşa imtiyazını elde etme niyetinden başka bu kez bir İngiliz şirket de liman imtiyazını elde etmek için talip olmuştur[609].

Söz konnusu dönemde Beyrut Limanı'nın zorunlu bir uğrak noktası olarak konumlanması limanın genişletilmesi girişimleri için bir adım atılmasında önemli bir amil oldu. Şöyleki; Fuad Paşa 1865 yılında kara yolu üzerinden izlenen hac güzergâhının değiştirilerek deniz yoluyla Beyrut Limanı'na ve oradan Şam'a yönelmesinin bir kural haline getirilmesini sağlamıştır. Bu kararın alınmasında idari bir merkez olarak ön plana çıkmaya başlayan Beyrut'un bir karantina istasyonu

---

606 *BOA,* A. MKT. UM, 121/63, 13 Ocak 1853.

607 Sayda valisi Bâbıâli'nin liman inşaası için göndermiş olduğu mühendisi iade ediyor. *BOA,* A. MKT. NZD, 75/82, 3 Nisan 1853.

608 *BOA,* A. MKT. NZD, 108/19, 6 Ağustos 1854; *BOA*, C. BH. 209/9767, 9 Ağustos 1854.

609 *DDC,* Lesseps à Colonno-Walewski, Direction Commerciale, No. 43, Eylül 1857, Tome IV, s. 358.

olarak kamu sağlığı açısından güvenli bir yer olmasından kaynaklandığı gibi deniz youluna nazaran kara yolu hac güzergâhının eşkıya ve isyanlardan dolayı emniyetsizliği etkili olmuştur[610]. Hac kafilelerinin Beyrut Limanı'nı kullanmak zorunda kalmaları şehrin cazibesini ve limanın ehemmiyetini arttırmıştır. Bunun yanında şehrin ticari ve ekonomik bakımdan gösterdiği gelişim, Fransa'nın bölgedeki ticari çıkarlarıyla alakadar olan Fransız şirketlerinin dikkatini çekmiştir. Özellikle Şam'a bağlanan bir şose yolun yapımının tamamlanması Messageries Maritimes yönetimini modern ve kullanışlı bir liman inşaatına sevk etmiş ve şirketin girişimleri sonucu 1863 yılına gelindiğinde şehrin bir ticaret limanına ihtiyacı olduğu fikri tüccarlar arasında yeniden yükselmeye başlamıştır. 1863 Şubat'ında Messageries şirketine ait "Jourdain" isimli vapurunun demirlemiş bir vaziyetteyken alabora olması, Edmond de Perthuis'i harekete geçirmek için raslantısal bir şekilde asıl faktörü oluşturmuştur[611]. Aynı zamanda bir yol inşaatı imtiyazı sahibi olan Perthuis, ileride de görüleceği üzere liman imtiyazını elde etmek amacıyla uzun süre mücadele etmiştir. Bu hadiselerden de anlaşılacağı üzere öngörülen plân sadece limanı genişletmek değildi. Aynı şekilde önemli bir nokta ticaret ürünlerinin naklinde ve ulaşımda tekel veya bir denetim kurulmasıydı. Bu öngörülen bir amaç olmasa da sonucunun bu zemine bir katkısı olduğu anlaşılmaktadır. Perthuis XIX. yüzyılın ikinci yarısında Beyrut'ta yaşayan güçlü bir karakterdi ve amacının yeni inşa etmiş olduğu Beyrut-Şam yolunun aktif kullanılmasını sağlamak olduğu söylenilebilir. Hatta elde edeceği bu imtiyaz ona Akdeniz ticareti ile Şam arasında ulaşım ağları üzerinde bir tekel kurma imkânı dahi verebilirdi.

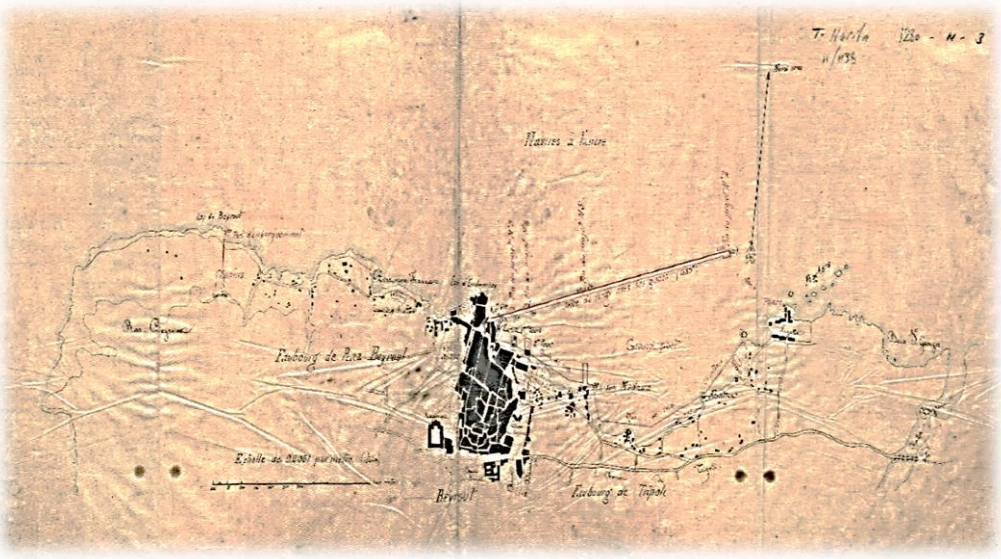
Talebin Sayda valisine bildirilmesi üzerine vali, Messageries Maritimes şirketinden bir liman planı hazırlamasını istedi. Bu şirketin Beyrut temsilcisi de

---

[610] Ahmed Cevdet Paşa, *Tezâkir 21-39*, Yay. Haz. Cavit Baysun, TTK Yayınları, Ankara 1991, s. 132. Mekke'ye gitmek üzere İstanbul'dan hareket eden Surre-i Humayun ile Çanakkale, Rodos, Midilli, İzmir, Antalya, Mersin'den de yolcu alan ve Beyrut Limanı'na giden hac kafilesini taşıyan gemide Kudüs'e giden gayr-i müslim hacı adayları da bulunmaktaydı. Bkz: *BOA,* İ. DH, 534/37005, 31 Ocak 1865. Bu tarihten itibaren Surre-i Hümayun alaylarının güzergâhı Beyrut Limanı olduğunu görmekteyiz. Bkz: *BOA,* İ. DH, 558/38849, 23 Ağustos 1866; *BOA*, İ. DH, 709/49603, 5 Ekim 1875.

[611] Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut*, s. 87.

Beyrut-Şam yol şirketinin başkanı Edmond de Perthuis'ti. O da, bu dönemde Süveyş Kanalı'nın çalışmalarını yürüten ve Fransa Yollar ve Köprüler Mühendisi Stoecklin ile bir plan hazırlamak üzere iletişime geçti. Mühendis Stoecklin 4 taslak proje hazırladı ve uygun görülen bir tanesi Bâbıâli'ye sunuldu. Bu plana göre proje, Messageries Maritimes şirketi tarafından yürütülecek ve maliyeti Osmanlı hükümeti tarafından karşılanacak, işletmesi ise Beyrut-Şam yol şirketine verilecekti[612]. Fakat Bâbıâli, şirketin liman inşası için imtiyaz talebini geri çevirdi ve Beyrut Limanı'nı bizzat kendisi inşa etmek ve işletmek istediğini bildirdi.



Şekil 8: 1863 Tarihli Beyrut Liman Projesi[613]

Bâbıâli'deki yazışmalarda *"Beyrut'un ehemmiyet-i mevki'i ve kesret-i ticareti"* ifade edilerek bu rıhtım inşaatının gerekliliği ilkesel olarak kabul edilmesine rağmen bazı koşullar red kararı verilmesine sebep olmuştur. Bâbıâli'nin gerekçesi ise Beyrut Limanı ile ilgili çalışmaların devlet eliyle yapılmasının tercih edilmesiydi. Hatta mümkün olur ise liman inşasının Fransa'da bir müteahhit ile

---

612 Christine Babikian, *a.g.t*, s. 41-43.

613 *BOA*, HRT, 11/1138, 20 Haziran 1863. Süveyş'te bulunan Yollar ve Köprüler Mühendisi Stoecklin tarafından hazırlanan 20 Haziran 1863 tarihli diğer bir Beyrut kıyısına yapılması planlanan rıhtımın taslak projesi için bkz: *BOA*, PLK. p., 3116, 20 Haziran 1863. Ayrıca mezkür mühendis tarafından hazırlanan bütün liman ve çevresini gösterir plan için bkz: *BOA*, PLK. p., 2970, 20 Haziran 1863.

görüşülerek *"götürü vermek"* suretiyle yapılması daha uygun görüldüğü cevabı verilmiştir[614]. Belgelerden edindiğimiz izlenimlere göre Beyrut'ta bulunan yabancı ve yerel büyük tüccarların bu projeyi desteklemesine rağmen bazı yerel tüccarların ve halkın bir kısmının yeniliklere karşı çekingen tutumları ve şehre külfet getirebileceği korkusu ile projeye muhalefeti de Bâbıâli'nin projeyi reddetmesinde önemli bir etken oldu. Bir kısım halkın limanın genişletilmesi veya inşası fikrine muhalefeti proje tekrar gündeme geldiğinde dahi tekrarlandığı anlaşılmaktadır.

Liman projesi gündemde olduğu dönemde Osmanlı idari yapısında yapılan değişiklikler ve vilayet sistemine geçilmesinden sonra taşra kurumlarında bir takım değişikliklere gidilmiş ve merkezi yönetiminin gücünü taşrada temsil eden ve yerel halkın siyasete katılımını sağlayan kurumlar oluşturulmuştu. 1864 yılında yapılan Vilayet Nizamnamesi ile Sayda Eyaleti lağvedilmiş ve Beyrut, Suriye Vilayeti'ne bağlanmıştı. Bu idari düzenlemeler çerçevesinde Beyrut şehrinde bazı yenilikler de yapılmıştır. 1868 yılı başında Müslümanlar ve Hristiyanlardan oluşan bir belediye oluşturulması bunlardan biridir. Bundan sonra liman projesi ile ilgili görüşmeler resmi olarak öncelikle bu belediye tarafından yapılacak, Beyrut Limanı'nın inşası için ihtiyaçlar ve aciliyetler belirlenecekti. Nitekim Suriye Valisi Reşit Paşa'nın Beyrut'ta kurduğu belediyenin[615] önem verdiği çalışmalar sıralamasında öncelikli konu ertelenmiş olan liman projesi üzerinde çalışmak vardı. Çünkü birçok yerel tüccarın kaderi çoğunlukla liman vasıtasıyla yaptıkları Avrupa ticaretine bağlıydı. Bu yüzden bir an önce yerel tüccarlar ve belediye sonuçsuz kalan yeni limanın inşası girişimine destek sağlamak için 1868 yılında Şam'da bulunan valiye müracaat ettiler[616]. Konunun detaylı bir şekilde incelenmesi için bölgenin arazi sahipleri ve tüccarlarından oluşan bir komisyon kuruldu. Verilen yetki ile Messageri Maritimes

---

[614] *BOA*, A. MKT. MHM., 1/292, 19 Şubat 1864. Messageries Imperiales şirketi Fransa hükümetine gayr-i resmi olarak liman için yapılacak düzenlemeleri gösterir harita ve evrakları gönderdi ve sefaret aracılığıyla bu mesele üzerinde görüş bildirilmiştir. *Aynı yer.*

[615] *DDC,* Walewski au Marquis de Moustier, Direction des Consulats et affaires commerciales, No. 71, 10 Şubat 1868, Tome V, s. 267-270.

[616] Samir Kassir, *a.g.e,* s. 118.

Şirketi, Fransa'nın Doğu Akdeniz'deki menfaatlerine hizmet etmek[617], ticari hareketliliği daha da arttırmak ve Suriye sahilinin bu öncelikli limanına sık sık uğrayan birçok gemiye güvenli bir sığınak sunmak için bir liman inşa projesini hazırlamaya girişti ve Mühendis Stoecklin'e bu görevi verdi[618].

1868'den önce gündeme gelmiş fakat rafa kaldırılmış olan projeler yeniden ele alındı ve yapılan toplantılar sonrasında komisyon üyeleri öncelikle bir ticaret limanının oluşturulmasının aciliyeti ve ikinci olarak da bu yatırım için bir an önce gerekli mali kaynakların oluşturulması hususunda mutabık kaldılar. Yapılan müzakereler sonunda Beyrut'ta Yol ve Köprüler Mühendisi Stoecklin tarafından 1863 yılında hazırlanan 4 proje arasından daha önce de uygun görülüp Bâbıâli'ye sunulmuş olan 3 no'lu projenin benimsenmesine karar verildi. Bu projelerden ilk ikisi yetersiz görülürken dördüncüsü ise çok masraflı görüldüğü için kabul edilmemiştir. 3 no'lu proje en iyi şartları sunduğu ve başarılı olma şansının yüksek olduğu şeklinde değerlendirildiği için kabul edilmesine karar verildi. Söz konusu proje liman inşası için şunları öngörüyordu:

a) 680 metre uzunluğunda bir ana iskeleyi kapsaması,

b) 4-14 metre arasında değişen derinlik ile şehrin kuzeyinden başlayarak doğu yönüne doğru uzanması,

c) Medawwar'dan başlayarak limanın iç kısmına akıntının ulaşmasını engelleyen daha kısa diğer bir iskele ve sahil boyunca ve ana iskele boyunca toprak rıhtım yapılması.

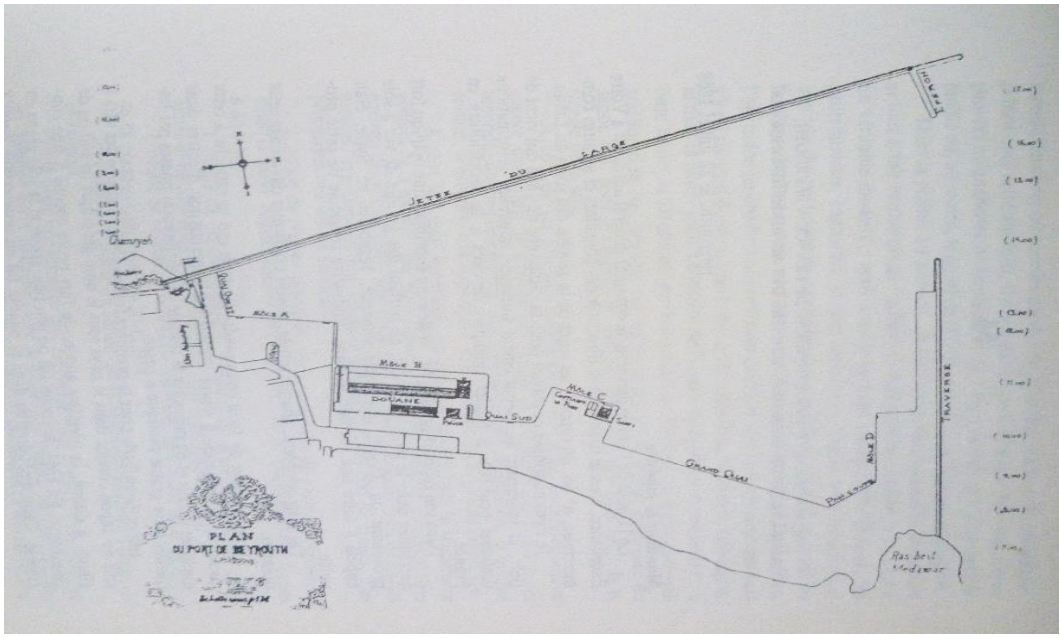
d) Projenin liman ve tüm tesisleriyle birlikte yaklaşık 20 hektar bir alanı kapsaması.

---

[617] Jean Laugenie, *a.g.m*, s. 273.

[618] Stoecklin Süveyş Kanalı yapımı görevini de üstlenmişti. Bkz: *DDC,* Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Beyrouth, Tome V, s. 283.

Bu büyüklükte bir arazi kullanımı ile liman ve çevresinin eski Marsilya Limanı boyutlarına çok yakın olarak inşa edilmesi tasarlanmış oldu. Toplam maliyet 5.8 milyon fr olarak öngörüldü. Şayet rıhtım mevcut trafik için çok gerekli değilse yaklaşık 1 milyon fr kadar bir kesinti yapılması da mümkün olabilirdi[619].



Şekil 9: 1868 Tarihli Beyrut Liman Projesi [620]

Masrafları finanse etmeye yönelik müzakerelerde de mali sıkıntıyı gidermek ve inşa giderlerini karşılamak için şehrin kaynakları üzerinden alınan çeşitli vergilerden elde edilen kârın bu proje için değerlendirilmesi uygun görüldü.[621] Hatta öngörülen plana göre limanın tamamlanmasından önce bile liman havzasında

---

[619] *DDC,* Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 283-284.

[620] *DDC,* Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Consulat de France à Beyrouth, Tome V, s. 289.

[621] Balık satışından, kasap hayvanlarının kesiminden, kireç satışından, debbağcılıktan vs. sağlanan vergi gelirlerinden elde edilen kâr ile yatırımların finanse edilmesine katkı sağlanması amaçlandı. Bâbıâli bu vergileri kaldırma niyetini ilan ederken şehrin belediyesi aksine hazine tarafından bu vergi uygulamalarının korunmasını talep etti. Ayrıca Beyrut belediyesi tahıl, kasap hayvanı, sebze, meyve ve başka tarım ürünleri gibi ürünlerin şehre ithalinde nispeten asgari bir vergi ödenmesini önerdi. Belirtilen kaynaklardan elde edilen vergi gelirinin 380.000 frank olması tahmin ediliyor. Bkz. *DDC,* Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Tome V, s. 286.

gemilerin demirlemesi ve ticaret ürünlerinin rıhtımda indirilmesinden alınan vergiler ile şehirde çok önemli ve yeni bir gelir kaynağı da oluşacaktır. Öncelikle masrafların tespiti ve nasıl karşılanacağı ile ilgili vapur şirketlerinin alt komisyonları ile yapılan görüşmelerde, limandan elde edilebilecek vergi gelirleri için bir ön hesaplama yapıldı. Buna göre; 1866 yılına kadar Beyrut'un yıllık gemi trafiği yaklaşık 400.000 ton hacmindeydi. Bunlar; küçük kabotaj 20.000 ton, büyük kabotaj 40.000 ton,[622] Avrupalı yelkenli gemiler 60.000 ton ve buharlı gemiler 280.000 ton olarak belirlenmişti. 1867 yılı istatistiklerine bakıldığında ise yıllık gemi trafiği 267.000 ton olarak tespit edilmişti[623]. Bu gemi trafiğinde buharlı gemilerin 207. 288 tonu, küçük kabotaj 31.320 tonu, yelkenli büyük gemilerin 28.416 tonu oluşturduğu tespit edilmiştir.

Önceki yıllara ait bu veriler dikkate alınarak demirleme vergisi de şu şekilde belirlenmiştir:

1. Buharlı gemilerden ton başına 20 kuruş.

2. Büyük ve küçük kabotaj yapan yelkenli gemiler için tonda 20 kuruş

3. Yabancı yelkenli gemiler için tonda 40 kuruş

Komisyonun yaptığı görüşmeler sonunda 1867 yılı istatistiki verilerine göre, limanda gemilerin demirlemesinden ve korunması hizmetinden elde edilecek gelir toplamda 59.087 fr olacağı öngörülmüştür. Buna ek olarak ticaret ürünlerinin rıhtımda yüklenme ve boşaltılması için ödenecek ücret ton başına 1.5 fr olmasına karar verilmiştir. Buna bağlı olarak bir yılda limanda işlem gören ticaret ürünlerinin ortalama 80.000 ton olduğu varsayılarak 120.000 fr gelir elde edileceği

---

[622] Bir ülkenin limanları arasında kendi deniz araçlarının işlemesine küçük kabotaj, deniz araçlarının, o ülke limanları ile dış limanlar arasında işlemesine büyük kabotaj denmektedir. Bkz. İrfan Kızıklı, *Gümrük Terimleri Sözlüğü,* TDK, Ankara 1972, s. 27.

[623] Christine Babikian, "Développement du Port de Beyrouth et Hinterland", *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain, Beyrut 1997, s. 10. Gemi trafiğindeki bu düşüşün muhtemel sebebi 1860'lı yıllarda bölgede yaşanan mezhepsel çatışmaların etkisidir.

hesaplanmıştır. Yapılması tasarlanan liman ve tesisleri ile deniz seferleri artacağı ve çalışma esnasında dahi gelirlerini artıracağı sonucuna varılmıştır[624].

Komisyon tarafından yapılan görüşmeler ve hazırlanan plan Suriye Valisi Reşit Paşa'ya sunulmuştur. Beyrut'ta bir limanın gerekliliği konusunda komisyonla hemfikir olan vali, talebe dair Bâbıâli'nin onayının sağlanacağı konusunda teminat vererek[625] masraf ve planı hazırlanan liman keşif defterini de İstanbul'a göndermişti. Ancak yapılan görüşmelere rağmen Messageries Imperiales'in ısrarcı tavırlarına ve fonların peşin ödemesini üstlenmeyi önermesine rağmen projenin ertelenmesine karar verilmiştir[626].

Liman inşasını yabancı bir şirket tarafından finanse edilmesine sıcak bakmayan Osmanlı yönetimi liman inşası ve işletilmesinin kendi tasarrufunda olmasını istemekteydi. Messageries Imperiales şirketinin finansal taahhütlerine de bu yüzden itibar etmemiştir. Bu açıdan bakıldığında Bâbıâli limanın inşasının ertelenmesini kendi açısından olumlu karşıladığını söyleyebiliriz. Çünkü yeni bir yatırıma kaynak oluşturmak gerekirdi ve ne kamu maliyesi hazırdı bunun için, ne de Beyrut'un vergi gelirlerinin bir kısmından vazgeçerek bu fonları peşin ödeyecek durumdaydı. Yani Osmanlı hazinesi Beyrut'un vergi gelirlerinden feragat etmeyi göze alamadı. Bu nedenle Osmanlı yönetimi, mevcut gelirlerini kullanma taraftarı olmayıp ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar ve yapılacak yatırımlar için yeni kaynakların yaratılması gerektiği fikrine ağırlık vermekteydi.

Modern bir limanın inşası konusunda Beyrut'un yerli halkı açısından ise başka bir endişe vardı. Bu da yeni vergilere maruz kalma korkusuydu. Yeni ihtiyaçlarla karşı karşıya kalınacağı için ek vergilerin dayatılmasıyla gayr-ı menkul

---

[624] *DDC*, Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Tome V, s. 286-287; Charles Issawi, *The Fertile Crescent*, s. 231. Beyrut şehri yatırım yapılan sermayenin faizinde yıllık % 5 ödeme yapmayı kabul ederse ve 15-18 yılda sermayeyi ödemek için gerekli fonları tahsis ederse, Messageries Imperiales veya bu amaç için oluşturulacak herhangi bir özel şirket işi ve gereken fonları üstlenebileceği komisyon tarafından mütalaa edilmiştir. Bkz. *Gös. yer.*

[625] *Aynı belge*, s. 288.

[626] *Aynı belge*, s. 283-284; Charles Issawi, *The Fertile Crescent*, s. 229-231.

değerinin artmasından ve olayların tırmanmasından endişelenen halk, liman projesine tereddütle yaklaştı. Beyrut'ta bulunan Fransız konsolosunun raporlarından anlaşıldığına göre Müslüman halkın dini argümana dayanan kaderci yaklaşımı ve gerici tavırları bölgede herhangi bir yeniliğe karşı çıkma şeklinde tezahür etmekteydi ve bu yüzden liman inşasına karşı çıkmaktaydılar. Hatta dini gerekçeler finansal meselelere her fırsatta müdahil oluyordu. Muhtemel vergi hususu bunlardan biriydi. Limanın inşasını görüşmek üzere toplanan Hristiyanlara Müslümanlar *"düzenlenecek herhangi bir vergi bir yeniliktir ve her yeniliğin sonu yangına götürür"* diyerek limanın inşaası ile ek vergilerin yükümlülüğü altına girme ihtimaline tepki gösteriyorlardı[627]. Hristiyanların da Müslüman halk gibi liman inşasına tepki gösterip göstermediklerini bilmiyoruz. Fakat genellikle yabancı yatırımcıların liman inşası için girişimde bulunduklarını göz önünde bulundurursak Müslüman kesimin daha çok tepki göstermesinin sebebi anlaşılabilir. Bu atmosfer göz önünde tutularak hem halkın tepkisi hem de Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali durum liman inşasının gecikmesinin önemli bir sebebini oluşturduğu anlaşılabilir.

Yüzyılın ortalarında Beyrut'u etkileyen siyasi, sosyal ve ekonomik değişimler, ticaret hacmini daha da arttırmak için liman tesislerinin inşası ve modernleştirilmesi konusunda halkın algısının değişmesine vesile oldu. Bölgede yaşanan 1860-61 yılı olaylarının etkisi ve bu kriz sonucunda alınan önlemler ve yaşanan süreç Beyrut'un atmosferini önemli ölçüde değiştirmişti. Vilayetin idari merkezinin Şam'a taşınması, genelde Suriye bölgesinde özelde ise Beyrut'ta hissedilen ticari durgunluğun etkileri, halkın fikrini de önemli ölçüde etkiledi. Çünkü daha önce ivme kazanmaya başlayan Beyrut'un ticareti bu krizle birlikte sadece yavaşlamadı aynı zamanda hissedilir derecede gerilemeye ve hatta ailelerin birçoğu şehri terk etmeye başladı. Yaşanan olumsuzluklar üzerine kamuoyu ticari gelişmenin sağlanabilmesi için tek çarenin yeni yatırımların yapılmasında, öncelikle bir limanın inşasında olduğu düşüncesinde fikir birliğine vardı. Özellikle serveti gayr-i

---

627 *"Toutes taxes à établir est une innovation et toute innovation conduit au feu".* Bkz. *DDC,* Rousseau à Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Tome V, s. 284; Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 88.

menkulden oluşan Müslüman eşraf durumun vahametini yerli Hristiyanlardan daha çok hissetmeye başladılar. Şehirdeki Müslümanlar ve Hristiyanlar arasında ticari ve ekonomik durgunluğun önüne geçmek için liman inşası konusunda hem fikir olunması projenin yeniden gündeme gelmesini sağladı[628].

Gerek tüccarlar ve yabancı şirket sahipleri ve gerek yerel elitler tarafından Bâbıâli ve yerel otorite nezdinde sürdürülen girişimlere rağmen, liman inşası ciddi engellerle karşılaşıyordu. Öncelikle sermaye sıkıntısı yaşanmakta ve Osmanlı hükümeti de bu konuda garanti vermekten sakınmaktaydı. Beyrut Belediyesi de liman inşa masraflarına karşılık yeni vergilerin uygulanacak olmasına Müslümanların muhalefetiyle karşı karşıya kalıyordu[629].

1878 yılı sonunda Suriye valiliğine atanan ve 1878-80 döneminde görevde bulunan Mithat Paşa'nın[630] valiliği döneminde bu mesele yeniden ele alındı. İmtiyaz vermenin yerine Bâbıâli sorunu ertelemek için küçük yeniliklerle, mesela yeni bir deniz feneri, gümrük binası vs. gibi tesisler ile hem kendini hem de tesislerin ve rıhtımın yenileştirilmesini isteyen yerel elitler ve tüccarı tatmin etmeye çalıştı. Fakat mevcut limanın ihtiyaçları karşılayamamasından Beyrut ticaretinin olumsuz etkilenmesi dolayısıyla modern bir rıhtım ve antrepo, gümrük vs. gibi tesislerin bir an önce yapılması için İstanbul'da baskı çok fazla hissedilmeye başlanmıştı. Daha önce Bâbıâli nezdinde yapılan girişimlerin başarısızlığı üzerine, 1879 yılında yerel iş adamları ve tüccarlar Beyrut Limanı için yeni bir imtiyazın verilmesi hususunda dilekçe gönderdiler[631]. Özellikle bu sıralarda gündeme gelen Trablusşam Limanı'nın geliştirilmesi projesi, Beyrut'un yerel tüccar ve girişimcilerini harekete geçirmiş ve Beyrut'a rakip bir limanın hemen yanı başlarında kurulacak olması fikri Beyrut'ta

---

[628] *DDC,* Rousseau au Marquis de Moustier, Direction des Consulats, No. 5, 10 Temmuz 1868, Tome V, s. 284-285.

[629] *DDC,* Delaporte à Waddington, Direction des Consulats et affaires Commerciales, No. 3, 8 Haziran 1879,Tome V, s. 405.

[630] Gökhan Çetinsaya-Ş. Tufan Buzpınar, "Midhat Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 30, İstanbul 2005, s. 7-11.

[631] May Davie, *Beyrouth (1825-1975); Un Siècle et Demi d'Urbanisme,* Beyrut 2001, s. 61; Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 27.

yeni bir limana yatırım yapmak için teşvik edici bir rol oynamıştır. Beyrut'un içinde bulunduğu durum, yani sahip olduğu avantajların civarındaki başka bir limana kaptırılması endişesi Trablusşam'ın gelişimi ile mukayese edilerek, düşünülen liman yeri ve maliyetini değerlendirmek adına bir araştırma komisyonunun zaman kaybetmeden kurulmasını hızlandırmıştır. Çünkü Trablusşam Limanı'nın teknik bakımdan iyileştirilmesi, gemilerin demirleme ve yükleme boşaltma yapmaları için daha elverişli olması Beyrut Limanı aleyhine rekabet ortamı yaratacaktı. Dolayısıyla bu sürecin Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomideki konumunu ve merkez ülkelerin Suriye kıyısı boyunca ticari faaliyetlerini yürüttükleri cazibe merkezi olma potansiyelini başka bir limana kaptırmamak adına bir çaba olduğu söylenebilir.

Yeni liman fikrinin Beyrut halkı üzerinde öteden beri bir kaygı unsuru olduğu bilindiğinden bu algının ortadan kalkması için basın yoluyla Beyrut'un ticari canlılığının sağlanması hususunda limanın geliştirilmesinin önemini içeren yazılar yayınlanmıştır. Nitekim Beyrut'ta önmemli bir yayın organı olan Lisanü'l-Hal gazetesinin 7 Mayıs 1879 tarihli yayınında *"Midhat Paşa Avrupa şehirlerinde bulundu. Birçok liman ve yolu hizmete açtı ve Beyrut halkını şehrin gelişmesi için teşvik etmektedir. Aynı zamanda yeni liman yapılması isteğinden Beyrut halkı memnun kalıyor. Beyrut eski zamanlardan beri ticari bir merkezdi ve yeni liman yapılması şehrin ticari aktivitesini yeniden canlandıracak*"[632] şeklinde Beyrut Limanı'na altyapı alanlarında yatırım yapılmasını teşvik eden ve halkı ikna etmeye yönelik yazılar ön plana çıkmıştır.

Merkezi yönetimin Beyrut Limanı ile ilgili herhangi bir projeyi gerçekleştirme hususundaki çekingen tavrı üzerine harekete geçen şehrin tüccarları ve belediye üyelerinden oluşan bir grup, yeni liman için uygun alanı belirlemek, şartları ve bütçeyi görüşmek üzere Beyrut mutasarrıfı Rauf Paşa'nın başkanlığında toplandılar[633]. Beyrut Belediyesi 1879 yılında liman inşasının gerekli olduğunu ve

---

[632] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 87-88.

[633] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 88. Liman projesi için özel fonlardan 20.000 Lira topladılar. Belediye Başkanı İbrahim Fahri Bey 2.000 lira, Hoca Asad Malhama 500 lira, Seyyit Ayyas 2.000

bunun için imtiyaz olarak verilmesinin uygun olacağını mütalaa ederek asgari %7 gelir garanti eden ve kendi seçtiği bir şirkete 60 yıllığına vereceğini bildirdi ve Bâbıâli'nin cevabını beklemeden liman şirketi oluşturma yetkisini de Edmond de Perthuis'e verdi. Fakat Beyrut'ta alınan bu karara göre İstanbul'a iletilen talep *Belediye yönetimi lehine saltanat haklarından vazgeçmek istemeyen* Bâbıâli'nin bir kez daha muhalefeti ile karşılaştı[634]. Fakat neticede Osmanlı hükümeti, Beyrut limann tesislerini kurma ve işletme imtiyazını yatırımcılara vermeye razı olduğu anlaşılmaktadır.

Fransızların meşgul olduğu liman inşa projesi ile İngilizler de ilgilenmek ve imtiyazı elde etmek istemişlerdi. Bunun için öncelikle Mithat Paşa'ya müracaat ettiler. Yukarıda da belirtildiği üzere liman inşası konusunda Fransızlar daha istekli ve girişimciydiler. Hatta halkın da Fransız yatırımlarına daha sıcak baktığını dair görüşler bulunmaktadır. Bunu Fransız konsolosunun raporunda görmek mümkündür. Konsolos muhtemelen hükümetinin desteğini sağlamak için Beyrut halkının büyük çoğunluğunun sempatisinin Fransızlara yönelik olduğu kanaatini belirtmiştir. Fransız konsolosu raporunda bu durumu şöyle ifade etmektedir: *"Şayet bir liman inşa edilecekse diğerlerine tercihen bir Fransız şirket tarafından yapılması gerektiği yönünde güçlü varsayımlar var. Şam yolunun dürüstçe yönetilmesi ve memurlarının liyakati ve ülkede gösterdiği yardımsever tavır Fransız isminin saygınlığını güçlendirdi. Liman imtiyazı da Fransız şirkete verildiği takdirde Fransızlar lehine halkın nazarındaki olumlu izlenim daha da artacaktır"*[635]. Fakat Mithat Paşa daha ziyade İngilizlerden yana bir tavır takınmıştır.

Lira, Hoca Bustrus 3.000 lira, Sadat Bayhum 2.000 lira, Hoca Jirji Tuwayni 1.000 lira, Hoca Raad ve Hani 500 lira, Hoca Sursuck 3.000 lira Hoca Nakhla Mudawwar 500 lira, Hoca Yuhanna Abkarius 500 lira liman şirketi için bahşedilen meblağdı. Bkz. Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 88-89.

634 *DDC,* Delaporte à Waddington, Direction des Consulats et affaires Commerciales, No. 3, 8 Haziran 1879, Tome V, s. 406; Christine Babikian, *a.g.t,* s. 41-43.

635 *DDC,* Delaporte à Waddington, Direction des Consulats et affaires Commerciales, No. 3, 8 Haziran 1879, Tome V, s. 407.

Beyrut mutasarrıfından da yardım gören Mithat Paşa, İngiliz Mühendis Mösyö Austin'e başvurmuş, ondan limanın planını çizmesini ve masraflarının tespitini yapmasını istemiştir. Bu süre zarfında şehrin sakinleri ile Suriye valisi Mithat Paşa ve Beyrut mutasarrıfı Rauf Paşa denetiminde söz konusu yol ve yöntemlerin hazırlanması hususunda şehrin sâkinlerinin de hazır bulunduğu birçok toplantı yapılmıştır. Fransız konsolosunun ise bu toplantılardan edindiği izlenim Mithat Paşa'nın İngilizler tarafından sempatiyle karşılandığı ve İngiliz sermayesine ve yatırımlarına güvendiğiydi. Fakat Mösyö Austin tarafından sunulan planda öngörülen masrafların yüksek olması halkın endişeye kapılmasına sebep oldu ve öngörülen proje yeniden kesintiye uğradı[636]. Beyrutlu'lar projenin yürürlüğe girmesi için gerekecek yeni vergilerin ödenmesinde isteksiz oldukları için finansal engeller üstesinden gelinemez olarak kaldı.

Yapılan bütün çalışmalara ve görüşmelere rağmen Midhat Paşa görevinden ayrılınca bütün öngörülen liman yatırım projeleri bir kez daha rafa kaldırılmış oldu[637]. Bu dönemde liman imtiyazını elde etmek için Fransa ile İngiltere'nin rekabet ettiği görülmektedir. Beyrut Belediye'si bir Fransız olan Perthuis'in şirketi lehine teamül gösterirken, Mithat Paşa öncelikle İngilizlerden yana tavır almıştır. Dolayısıyla anlaşmaya varılamaması bu rekabettin bir sonucu olarak da görülebilir.

Bâbıâli, liman için tahsisat ayıracak mali bütçeye sahip olmamakla birlikte yabancı bir şirkete imtiyazı verme taraftarı da değildi. Fransızlara veya başka bir yabancı şirkete imtiyaz vererek zaten yabancı devletlerin nüfuzunun yoğun hissedildiği Beyrut ve çevresinde onların ekonomik gücünü ve kabiliyetini kabul etmek niyetinde de değildi. Ayrıca Osmanlı hükümeti kendi ekonomik zayıflıklarını göstermenin yerine önemli yatırımları ertelemeyi tercih ettiği söylenilebilir.

2. Liman İmtiyazının Verilme Süreci

---

[636] *DDC,* Delaporte à Waddington, Direction des Consulats et affaires Commerciales, No. 3, 8 Haziran 1879, Tome V, s. 406.

[637] Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 89.

Beyrut liman inşası fikri ve bunu gerçekleştirmek için imtiyazı elde etme girişimleri yukarıda bahsettiğimiz gibi 1850'li yılların ortalarına kadar gitmektedir. Bu tarihler Osmanlı topraklarında şose yollar ve demiryollarının da yapılmaya başlandığı tarihlerdir. Liman yenileme ve inşa çalışmaları da bu yatırımlarla birlikte veya hemen sonrasında başlamıştır. Liman ve rıhtım tesislerinin modernleştirilmesi ve artan ticaret hacmini karşılaması için girişimler Beyrut Limanı'nda olduğu gibi diğer Osmanlı kıyılarındaki limanlar için de gündeme gelmeye başlamıştı. Mesela, yüzyılın ikinci yarısında modern liman ve rıhtım tesislerine kavuşan Selanik Limanı'nda[638] sağlam ve güvenli liman inşası için imtiyaz Bâbıâli tarafından İngiliz vatandaşı olan George Guarracino ve John Charnaud'a 16 Şubat 1867 tarihinde verilmiştir. Taraflar arasında 25 maddelik bir imtiyaz mukavelesi imzalansa da bu girişim o tarih için sonuçsuz kalmıştır. 1887 yılında imtiyaz hakkı Hazine-i Hassa'ya verilmesinden sonra bazı şahısların liman imtiyazını elde etmek için hükümet nezdinde girişimlerde bulunduklarını görmekteyiz. Nihayetinde 1897 yılında Hazine-i Hassa ile yapılan mukaveleyle limanın ve diğer tesislerinin ihalesinin Edmond Bartissol'a verilmesiyle inşaat başlamış ve Selanik modern bir limana kavuşmuştur[639].

İzmir Limanı için imtiyaz talebi de yine aynı tarihlerde, 27 Kasım 1867 tarihinde daha önce Selanik Limanı için imtiyaz talebinde bulunmuş olan Alfred Barker, George Guarracino ve John Charnaud adlı İngiliz vatandaşlarından gelmiştir. Neticede imtiyaz fermanını elde edip Bâbıâli ile bir sözleşme imzalamalarından[640] kısa bir süre sonra çalışmalara başlanmış ve 1878 yılında İzmir Limanı'nı hizmete açmışlardır.

---

[638] Selanik Limanı ticareti için Bkz: Constantin A. Vacalopoulos, "Le commerce des ports de Thessalonique et Cavala (1850-1875)*", Balkan Studies,* Vol. 22, No. 1, 1981, s. 85-108.

[639] Selahattin Bayram, *a.g.t,* s. 43-46, 110. Hâzine-i Hâssa'nın gelirlerini arttırmak için Selanik Limanı imtiyaz hakkı ve bazı gelir kaynağı sağlayacak işletmeler Hâzine-i Hâssa'ya tahsis edilmiştir. Bkz: Ayşe Tozduman Terzi, "Hâzine-i Hâssa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s. 139.

[640] Démétrius Georgiades*, Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue Économique et Commerial,* Paris 1885, s. 154-155.

Beyrut Limanı'na yatırım yapılması için öneriler ve hazırlanan projeler hemen hemen Levant'ın diğer limanlarıyla aynı tarihlerdedir. Bu girişim Beyrut-Şam yol yapım imtiyazını elinde bulunduran Perthuis'in, Beyrut'ta modern bir liman inşa projesini mühendis Stoecklin'den 1863'te istemesiyle başlamıştı. Süreç Perthuis'in Bâbıâli nezdinde girişimlerinin kendi lehine başarıyla sonuçlanması ve liman inşa imtiyazının Sultan II. Abdülhamid tarafından Beyrutlu bir tüccar olan Joseph Moutran'a (Yusuf Matran) verilmesiyle ancak 19 Haziran 1887 tarihinde mümkün olabilmiştir[641].

İlk liman projesinin gündeme geldiği 1863 yılından imtiyazın verildiği 1887 yılına kadar olan dönem Bâbıâli'nin yerel elitler ve tüccarlardan gelen liman imtiyaz taleplerini reddetmesiyle geçti. Osmanlı merkez yönetimi tarafından Beyrut Limanı inşası için yapılan teklifler geri çevrilmesine karşın 1880'li yıllardan itibaren liman projesi fikri yeni bir şekil aldı. Perthuis bu işin peşini bırakmadığı gibi yerel tüccarlar da Beyrut ticaretinin büyümesini ayrıcalıklı kılabilecek bir liman imtiyazının verilmesine fırsat sağlamak için İstanbul'a dilekçe gönderdiler[642].

Bâbıâli'nin de artık fikre sıcak baktığı görülmektedir[643]. Nafia Nezareti'nce oluşturulan komisyon tarafından yapılan incelemeler sonucunda o bölgede liman inşasının bir mahzuru olup olmadığı mütalaa edilmiş ve Bahriye Nezareti'nin de görüşü alındıktan sonra Beyrut'un bulunduğu konum itibariyle sahip olduğu ehemmiyetten dolayı modern bir liman tesisinin faydalı olacağı kanaatiyle liman ve rıhtım inşasına gerek görülmüştür. Ayrıca merkezden Beyrut Limanı inşasının bir şirkete mi yoksa Belediye dairesine mi verilmesinin uygun olacğı hususunda Suriye vilayetinin görüşü istenmiştir[644].

---

[641] Maurice Bassous, *a.g.e*, s. 14.

[642] Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 332-33.

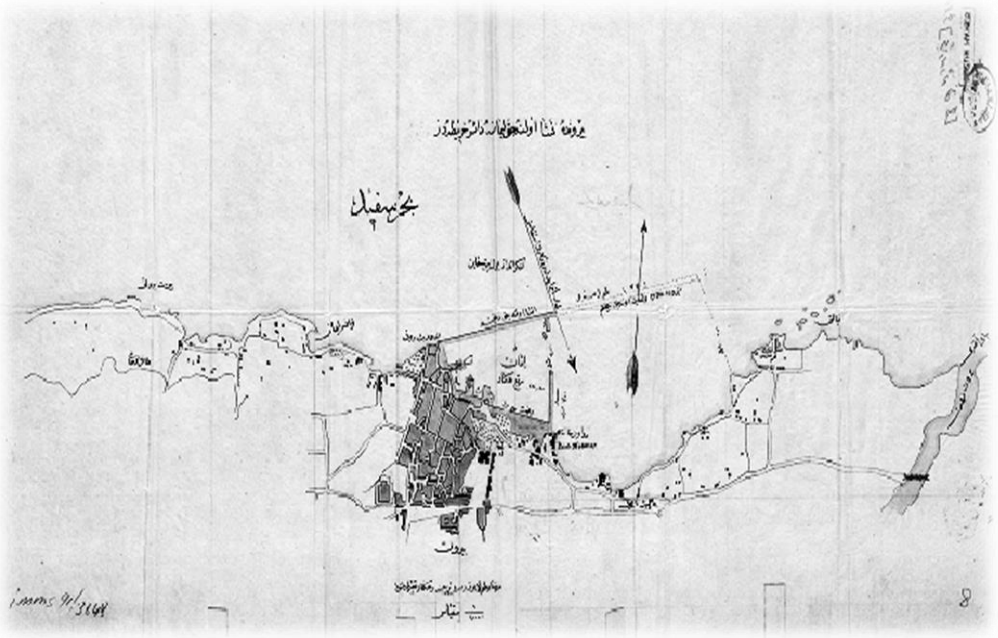
[643] Beyrut Limanı inşa imtiyaz meselesinin görüşen Meclis-i vükela'da Beyrut şehrinin Şam'ın ticaret merkezi olmasından dolayı bir süredir ilerleme kaydetmesinden dolayı tüccar sınıf tarafından bir limana sahip olmaması şikâyetlere sebep olduğu vurgulanmış ve liman tesis etmenin faydalı olacağı karara varılmıştı. Bkz: *BOA*, MV, 18/20/1, 17 Mart 1887.

[644] *BOA*, MV, 3/36/1, 22 Nisan 1885.

Yapılan değerlendirmeler neticesinde Bâbıâli'nin kararında inşaatın doğrudan doğruya bir müteahhide verilerek yaptırılmasının, yani devlet eliyle yaptırılmasının mali açıdan mümkün olamayacağı kanaati ağır basmıştır. Bu şekilde yapılacak limanın devlete ait olması durumunda buraya gelecek olan yabancı devlet gemilerinden alınacak vergi ile alakalı birçok müşkülat ve zorluk nedeniyle yapılan masraf karşılıksız kalacağından ortaya çıkacak zarar ve ziyan dolayısıyla limanın inşasının belediyeden ziyade bir şirkete ihale edilmesi daha uygun görülmüştür. Bu kanaate varılmasında Köstence Limanı'nda ithalat, ihracat, demirleme, depolama gibi hizmetlerden vergi alınması hususunda zorluk yaşanması ve mali açıdan zarara uğranması emsal teşkil etmiştir[645]. Ayrıca ihalenin yabancı bir şirkete verilmesi de Beyrut ve çevresinin mizacına göre bazı siyasi mahzurlar ortaya çıkaracağından önceleri endişe duyulmuşsa da ihale şartları çerçevesinde, daha önce belirlenmiş olan limanın keşif planına (Mühendis Stoecklin tarafından çizilen plan ve tespit edilen meblağ) uygun inşaat yapabilecek bir şirket kurulduğu takdirde bir mahzur oluşturmayacağı belirtilmiştir. Hatta talep halinde ticaretin gelişmesi için uygun olan yerlerde Akka, Yafa, Trablusşam ve Sayda gibi iskelelerde de icabına göre birer liman yapılmasına müsaade verileceğine de karar verilmiştir[646]. Bu yönde bir görüş belirtilse de ihalenin bir Osmanlı vatandaşına verilmek istendiği ve yabancı bir şirkete verilmesinden kaçınıldığını anlamak mümkündür. İhale için müracaat edenler arasında elemenin bu şartı göz önünde bulundurarak yapılması yabancı şirketlerin artan nüfuzuna karşı Osmanlı devlet erkânının korumacı bir politika izlediğinin de bir göstergesidir aynı zamanda. Dünya ekonomisinin merkezinde yer alan devletlerin temsilcisi sıfatıyla şirketlerin, ulaşım ağları yanında liman gibi hammadde kaynaklarına ve pazar alanlarına ulaşım ve nakliyatı kolaylaştıracak yatırımlar vasıtasıyla Osmanlı coğrafyasına müdahil olmalarına karşı bir refleks olarak kendi tebaasından birine ihalenin verilmesi tercih edilmekteydi.

---

[645] *BOA*, MV, 3/36/1, 22 Nisan 1885; *BOA*, İ. MMS, 91/3848/12, 23 Aralık 1886.
[646] *BOA*, MV, 3/36/1, 22 Nisan 1885.



Şekil 10: Beyrut'ta İnşa Olunacak Limana Dair Stoecklin Tarafından Çizilen Plan[647]

Liman imtiyazı ihalesini elde etmek için Beyrut-Şam Şose Yol Şirketi adına Mösyö Kaporal, Beyrutlu Joseph Moutran ve Beyrut Belediyesi, Nafia Nezareti'ne tekliflerini sunmuşlardır[648]. Moutran'ın teklifleri hem belediyenin hem de Kaporal'in tekliflerine nazaran daha uygun görülmüştür[649]. Beyrut Belediyesi'nin inşaat sermayesi olarak vergi gelirlerini göstermesi ve bu tutarın da masrafların karşılanması için yeterli görülmemesi belediyenin talebinin kabul edilmemesinde etkili olmuştur. Ayrıca Osmanlı yönetimi Beyrut'un vergi gelirlerinin bir kısmından karşılanarak liman inşasının gerçekleştirilmesini mali olarak kendi hazinesinin bir kaybı olarak gördüğünden gelirlerden feragat etmek istemediği için kabul etmediği şeklinde yorumlanabilir. Beyrut-Şam Şose şirketi imtiyaz sahibi Kaporal'ın teklifi ise Osmanlı vatandaşı olmadığı ve yabancı bir şirket olduğu için kabul edilmemiştir. Zaten Osmanlı hükümetinin altyapı hizmetlerinin yabancı şirketler tarafından üstlenilmesini mahzurlu görerek ihalelerin Osmanlı tebaası olan sermayedarlara ihale

---

[647] *BOA,* İ.MMS, 91/3848/8, 1886. Mühendis Stoecklin tarafından çizilen Beyrut Limanı inşa planı.

[648] *BOA,* İ.MMS, 91/3848/12, 23 Aralık 1886. Bu üç teklif de Mühendis Stoecklin'in daha önce inşa için 6 Milyon Frank masraf öngördüğü projesi çerçevesinde sunulmuştur. Bkz: *Aynı yer.*

[649] *BOA,* İ.MMS, 91/3848/5, 8 Ocak 1887; *BOA,* İ.MMS, 91/3848/6, 22 Ocak 1887.

edilmesini uygun gördüğünü[650] ve Beyrut Limanı konusunda da bu görüşünün uygulanması için titiz davrandığı yönündeki talep ve niyetini resmi kayıtlarda sık sık görmek mümkündür.

Osmanlı yönetiminin bu konudaki tutumunun, yabancı nüfuzunun bölgede artma endişesinden kaynaklandığı, Bâbıâli'de yapılan mütalaalardan anlaşılmaktadır. Beyrut'un Suriye Vilayeti'nden ayrılarak müstakil bir vilayet olarak teşkil edilmesi de hemen hemen liman imtiyazının verildiği dönemlere denk gelmektedir. Ayrı bir vilayet yapılması için yapılan müzakerelerde Beyrut'ta ve Suriye'nin diğer şehir ve kasabalarında, Fransızların halkı tesis ettikleri mektepler vasıtasıyla kendi tesirleri altına aldıkları ve Beyrut'ta bulunan her bir konsolosun da benzer girişimleri olduğundan yakınılarak inşası gündemde olan Beyrut Limanı'nın yabancı bir şirket eliyle tamamlanmasıyla bu nüfuzun bir kat daha artacağı dile getirilmiştir[651]. Beyrut'un kozmopolit yapısı ve yabancı nüfuzunun bölgede fazla hissediliyor olması Osmanlı yönetimini imtiyazın bir Osmanlı vatandaşına verilmesi hususunda özen göstermeye sevk etmiştir.

Joseph Moutran'ın limanın inşası için sunduğu teklif daha uygun görülmüş ve Nafia Meclisi tarafından kaleme alınan mukavelename ve şartname layihaları[652] da hazırlanarak 60 sene müddetle liman inşa ihalesinin Moutran'a verilmesi kararlaştırılmıştır[653]. Liman inşası için lazım olan meblağı ortakları ile birlikte tedarik ederek İstanbul'da anlaşmaya varılmıştır. Bâbıâli açısından imtiyaz sahibinin

---

[650] *BOA,* İ.MMS, 91/3848/5, 8 Ocak 1887; *BOA,* MV. 3/36/1, Nisan 1885; *BOA,* Y. EE, 36/45/1. Cünye Limanına bir İngiliz vapurunun yanaşması ve mallarını ihraç etmesi gibi bir olayın yaşanması üzerine Jandarma Zaptiye kuvvetlerinin ıslah edilmesi ve zabitlerinin de yerli olması gerekli görülmüştür. *BOA,* Y. EE, 2/37/1, 4 Şubat 1913.

[651] *BOA,* İ.MMS, 91/4011/1, 22 Kasım 1887.

[652] *BOA,* İ.MMS, 91/3848/10-11, 19 Haziran 1888; *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887. Liman şirketi mukavele ve şartname tam metni için ayrıca bkz: *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 282-298.

[653] *BOA,* MV. 18/20/1, 17 Mart 1887.

Osmanlı vatandaşı olması ve yerli bir şirket tarafından limanın inşaat ve işletmesinin yapılacak olması memnuniyet verici bir durum olarak algılanmıştır[654].

Moutran'ın imtiyaz hakkını elde edebilmesinde bilhassa Sultan Abdülhamid'in esasında yabancı bir şahsa değil kendi vatandaşlarına imtiyazları verme taraftarı olması önemli rol oynadı. Bu sayede padişahın onayı ile Joseph Moutran'a liman inşa ve işletme imtiyazı verildi. Osmanlı tebaasından birinin imtiyaz sahibi olmasını olumlu karşılayan Bâbıâli açısından görünen hikâye bu olsa da aslında imtiyaza sahip olma hikâyesi biraz daha farklı cereyan etmiştir. Bir Osmanlı vatandaşı olan Moutran, birkaç yabancı şirketin elde etmeye çalıştığı fakat başarısız olduğu liman imtiyazına 1887 yılında sahip olmayı başarmıştır[655]. Osmanlı merkezi yönetimine göre onun bu muvaffakiyeti ile liman imtiyazının verilme hikâyesi yabancıların artan nüfuzu üzerinde yerel aktörlerin yabancı şirketlere karşı bir üstünlük sağladığının bir kanıtı olduğu şeklinde değerlendirilmişti. Oysa hikâyenin aslı ise biraz farklılık göstermektedir. Bu hikâyedeki asıl oyuncu Joseph Moutran değil, imtiyazı elde etmek için 24 yıldır yaptığı girişimleri Bâbıâli'nin uzlaşmaz tavrından dolayı sonuçsuz kalan Perthuis'dir. Ona yazılmış olan Aralık 1886 tarihli bir mektup, imtiyazı elde etmek isteyen yabancı ve yerel kişiler arasındaki yarış atmosferini ve Fransızların imtiyazın sahibi olmak için çabalarını yansıtmaktadır: *"Göz ardı etmeyin ki Moutran liman imtiyazını henüz almamış olsa bile elde etmek üzeredir. Onun sermayesi olmamakla birlikte borcu bile vardır ve hedefi Alman veya İngiliz bir şirkete edindiği hakları tekrar satmaktır. Fransızların himayesinde olan Cevdet Paşa ile az çok yakın bağlantıları var ve Nezaretlere giriş yapıyor. Buna rağmen onunla mücadele etmek istiyoruz. Zira vilayette onun hiç itibarı yok. Gerekirse onu kendimize bağlayabiliriz"*[656]. Perthuis, bir Osmanlı vatandaşı olan Joseph Moutran'ın imtiyaza talip olmasını sağlayarak durumu kendi lehine çevirmek için bir fırsat yakalamış oldu. Sonunda Perthuis ve Fransız yatırımcılar Bâbıâli'yi ikna edebilecek bir yol takip etmiş oldular. Yani Bâbıâli'nin,

---

[654] *BOA*, Y. EE, 36/45/1, tarih yok
[655] Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut,* s. 89.
[656] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 44.

liman imtiyazını verirken denetimi elinde tutuyormuş gibi bir izlenim vermesine olanak tanıyan bir strateji geliştirdiler. Perthuis, gerek maddi destek sağlamak ve gerekse Bbıali'deki nüfuzu dolayısıyla aracı rolü için Osmanlı Duyun-ı Umumiye idaresi yöneticisi olan Selim Melhame[657] ile anlaştı ve O da imtiyaza talip olması için Joseph Moutran ile bağlantı kurdu. Moutran, Osmanlı vatandaşı Lübnanlı bir tüccardı. Beyrut, Şam ve Paris ile bağlantıları vardı. Ayrıca İstanbul'da Nafia Nezareti ve Duyun-ı Umumiye idaresi ile de bağlantıları sayesinde yakın ilişkiler kurabilmekteydi. Yani Moutran, Selim Melhame'nin ayarladığı ve Fransız yatırımcıların imtiyazı elde edebilmek için aracılığını istediği bir figür oldu[658].

Moutran, Bâbıâli ile müzakere etmek ve liman imtiyazına sahip olmak üzere İstanbul'a gitti. Aslında Moutran, sadece liman imtiyazını elde etmeye muvaffak olmak için uğraşmasına karşın asıl görevi bir Osmanlı vatandaşı olarak yabancı bir şirkete imtiyazı vermek istemeyen Bâbıâli'nin ikna olmasını sağlamaktı. Moutran'ın yaptığı görüşmeler ve Duyun-ı Umumiye idaresi müdürü Selim Melhame'nin tavassutuyla 19 Haziran 1887 tarihinde imtiyaz elde edilmiş oldu[659]. Hatta Osmanlı bürokratlarına bu konuda rüşvet verildiği de iddia edilmektedir[660]. İmtiyazın kime verileceğinin kararlaştırılma aşamasında geçen süreçte Osmanlı nazırları ile kurulan bağlantı sayesinde, özellikle Selim Melhame sayesinde bu uzlaşı kolaylıkla sağlandı. Anlaşmaya varılmasından sonra kesin olarak çalışmalara başlanacağının kefaleti olmak üzere imtiyaz mukavelesinde belirtilen, imtiyaz fermanı tarihinden sonra bir

---

[657] Selim Melhame (1851-1937), Beyrut doğumlu olup Maruni-Katolik bir aileye mensuptu. Eğitimini İstanbul'da tamamladıktan sonra Osmanlı kamu hizmetine 1871 yılında girdi ve bürokraside Duyun-ı Umumiye idaresi, Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti gibi kurumlarda birçok hizmette bulunmuş, aynı zamanda II. Abdülhamit'nin hafiyecilerinden biriydi. Bkz. Jens Hanssen, "'Malhamé-Malfamé': Levantine Elites and Transimperial Networks on the Eve of The Young Turk Revolution", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 43, No. 1, (February 2011), s. 36-39.

[658] Brant Williams Downes, *agt* s. 170-171.

[659] Christine Babikian, *a.g.t*, s. 44.

[660] Brant Williams Downes, *a.g.t*, s. 171.

ay süre içinde ödenmesi gereken 6.000 Türk Lirası teminat avansını ödediler[661] ve nihai proje çalışması ve kurulacak şirket için hazırlıklara başladılar.

Moutran imtiyazı elde ettikten sonra Paris'e gitti. Fransız hükümetinin bu liman projesi ile yakından ilgili olduğu görülmektedir. Hatta Temmuz 1887 tarihinde Fransız Dışişleri Bakanı, Moutran'ı *"ülkemize en çok kendini adayanlar arasında"* diye tanımlamış, hatta Fransız yönetimi liman şirketinin kurulması sürecinde de Moutran'a destek vermiştir[662]. Bâbıâli şart koştuğu gibi kendi tebaasından bir şahıs ve ortakları ile imtiyaz mukavelesi yapmış olsa da, imtiyaz sahiplerinin sahip oldukları hakları yabancılara devretmelerinin önünde herhangi bir engel olmadığı anlaşılmaktadır. Mautran da kısa bir süre içinde imtiyazı Perthuis'in şirketine devretti[663]. Bu dönemde bir yatırım ve ticaret bankası olarak faaliyetlerini yürüten Osmanlı Bankası'nın da bu imtiyaz ile ilgiliydi ve bunun üzerine Eylül 1887 tarihinde Perthuis'in Beyrut-Şam Yol Şirketi ile geçici bir komite oluşturmak suretiyle liman projesi, finansal meseleler ve şirketin kurulması hakkında görüşmeler yapıldı[664].

Osmanlı Bankası ve Beyrut-Şam Yol şirketinin yaptıkları görüşmeler sürecinde liman çalışmalarına kaynak temini konusunda anlaşmazlıklar yaşandı. Beyrut Limanı imtiyaz mukavelenamesine göre imtiyazın onaylanma tarihinden itibaren imtiyaz sahibinin bir anonim şirket kurması zorunluydu. Bunun için bir sene mühlet verildi. Fakat İmtiyaz sahibi Joseph Moutran'un vekili ve Duyun-ı Umumiye Müdürü Selim Melhame tarafından Bâbıâli'ye gönderilen yazıda belirlenmiş olan sürede şirketin teşkili Osmanlı Bankası ve Beyrut-Şam Yol Şirketi arasında ihtilaftan dolayı mümkün olmadığı belirtildi. Osmanlı Bankası'nın Paris'teki komite reisi Mösyö Breje'nin şirketin kısa bir süre içinde kurulacağını temin ederek müddetin üç

---

[661] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887.
[662] Brant Williams Downes, *a.g.t,* s. 172, 176-178.
[663] Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut,* s. 90.
[664] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 44-45.

ay daha uzatılmasını rica etmesi üzerine sürenin üç ay daha uzatılmasına müsaade edilmiştir[665].

Perthuis'in Beyrut ve Şam Yol Şirketi ve Osmanlı Bankası'nın hem İstanbul ve hem Paris ile kurduğu bağlantılar sonucunda finansal destek temin edildi. 21 Haziran 1888 tarihinde Beyrut Liman Rıhtım ve Antrepo Şirketi (Compagnie Impériale Ottomane du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth), Osmanlı Bankası ve The Comptoir d'Escomte ve the Banque de Paris et des Pays-Bas ve Messageries Maritimes gibi kurumların finansal desteğini arkasına alarak Paris'te kuruldu[666]. Böylece Osmanlı yönetimi yap-işlet-devret modeliyle Beyrut liman inşasını bir şirkete ihale yoluyla vermiş oldu.

Kurulan şirket, Paris'te düzenli bir şekilde hemen hemen her ay toplanarak yapılacak çalışmalar hakkında kararlar almıştır[667]. Şirket teşkil edildikten sonra onaylanan liman ve rıhtım çalışmalarına ait planlar ve haritalar Selim Melhame aracılığıyla 7 Kasım 1888 tarihinde Bâbıâli'ye gönderilmiştir[668]. Daha önce liman projesini çizmiş olan Mühendis Stoecklin ve damadı Henri Garetta tarafından çizilen harita ve öngörülen masraf planı şirket tarafından uygun görülmüştü. Şirket gecikmeksizin 1889 yılında Paris'te toplanan idare meclisince alınan karar doğrultusunda Henri Garetta tarafından oluşturulan plana göre bir limanın yapımına başladı.

---

[665] *BOA*, MV, 33/13/1, 17 Haziran 1888; *BOA*, İ. MMS. 95/4011/3, 21 Haziran 1888; *BOA*, T. HFN., 654/4, 21 Eylül 1889. Mösyö Breje tarafından irsal olunan arızanın tercümesi "mukavelenin on beşinci maddesinde belirtilen Osmanlı şirketini teşkil için Bank-ı Osmanînin Paris komitesi Beyrut ve Şam beynindeki yol kumpanyasıyla müttefikan liman-ı mezkür imtiyaz sahibi ile arasında ihtilaf hasıl eylemişlerdir. Şu son zamanlarda bazı mesail-i acilenin tedkîkine itina ve tedkîk etmiş olduğumuzdan bu husus şirketin teşkilini birkaç gün tehir edebilecektir. Bu konuda müsamahanın gösterilmesini istirham ederim" Bkz: *BOA,* İ. MMS. 99/4181/3, 19 Haziran 1888; Talebin onaylandığına dair Bkz: *BOA,* İ. MMS. 99/4181/2, 19 Haziran 1888; *BOA,* İ. MMS. 99/4181/5-6; Joseph Moutran Efendi'den anonim şirketin kurulması süresinin uzatılması talebi Bkz. *BOA,* İ. MMS. 99/4181/4, 19 Haziran 1888.

[666] Jean Laugenie, *a.g.m,* s. 274.

[667] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896.

[668] *BOA,* T. HFN., 653/24, 7 Kasım 1888.



Şekil 11: Beyrut Liman Şirketi Tarafından Hazırlanan Liman Tesisleri Planı[669]

Paris'te yapılan müzakerelerde de anlaşıldığı üzere Moutran'ın katkısı sınırlıydı ve müzakere sürecinde Bâbıâli ve Osmanlı Bankası ile yapılan görüşmelerde esas rol oynayan Selim Melhame oldu. Hatta daha önce de imtiyaz sahibi vekili sıfatını kullananın Duyun-ı Umumiye idaresi müdürü Selim Melhame olduğunu imtiyaz şartname ve mukavelenamesinde görmek mümkündür[670]. Hatta Beyrut Limanı'nın finansal hikâyesi asıl figürlerin kimler olduğu hakkında da bilgi vermektedir. Beyrut liman imtiyazı yerli bir Osmanlı vatandaşına verildi. İhale verilme sürecinde bu hususa dikkat edilmesine rağmen devlet yönetiminin taraflarla anlaşma sağladıktan sonra, bu teamüle itina gösterilmediği anlaşılmaktadır. Üstelik imtiyaz sahibi ile yapılan mukavelede teşkil edilecek Anonim Osmanlı Şirketi, hükümetin müsaadesi ve muvafakatini resmen almadıkça imtiyazı hiçbir şahsa veya şirkete ihale veya terk edemeyeceğine dair bir madde olmasına rağmen[671] buna riayet edilmemiştir. İmtiyazlara sahip olan kişiler de genellikle çeşitli nazırlıklarda tanınan ve bağlantıları olan kişilerdi ve imtiyazı elde etmeleri üzerine ilerleyen süreçte daha iyi teklif veren yabancı yatırımcılara haklarını yeniden devredebilmekteydiler.

---

669 *BOA,* T. NFİ., 1393/33, 13 Nisan 1891.

670 *APB*, P. 1: Actes, Géneraux, Conventions: 1886-1936, 29 Eylül 1887.

671 Mukavelenin 26. maddesi için Bkz: *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887.

Perthuis'in imtiyazı alması da bu vesileyle oldu. Nitekim Avrupa'nın büyüyen politik ve finansal baskısı altında Bâbıâli'nin zayıf pozisyonu da bu süreci Perthuis'in şirketi lehine hızlandırmıştı. Nitekim söz konusu şirket, Babıali'nin devlet erkânı ve yandaşlarının şahsi menfaatleri ile yerel menfaatler arasındaki uyuşmazlıktan yarar sağlamıştır[672].

Her ne kadar Sultan, Osmanlı tebaası olmayan bir yabancıya liman imtiyazını vermemeye kararlıysa da yerel aktörler için bu durum Beyrut yerlilerinin yabancı ticaretini ve alt yapı yeniliklerini şehre çekmek için Fransız sermayesi ile ittifak kurması olarak yorumlanmaktaydı. Finans kaynağı yabancı yatırımcılardı. Dolayısıyla yeni bir liman teşkili sadece yerel gayretlerin veya Osmanlı yönetiminin isteğinin bir sonucu olmadığı görülmektedir.

3. İnşaatın Başlaması ve Safhaları

Osmanlı hükümeti kurulan liman şirketine imtiyazı vermekle birlikte liman inşası ve işletilmesinin denetimi kendi insiyatifindeydi. Bunu Nafia Nezareti'nin Liman şirketi ile olan birçok yazışmalarında da görmek mümkündür. Hatta nezaret Beyrut Liman Rıhtım ve Antrepo şirketinin idare meclisi toplantılarını da yakından takip etmekteydi[673]. Beyrut Valiliği, Ticaret ve Nafia Nezareti'ni bilgilendirmek üzere 1889 yılında limanın inşası başlamasından itibaren şirketin çalışmalarının raporlarını göndermiştir. Dalgakıran, rıhtımlar vb. yapılan liman tesisleri, taş ocağı, demiryolu yapımı, karantina binası, liman yükleme ve boşaltma işlemleri, meydana gelen kazalar, madenler hakkında, inşaat süreci ve limanın son durumunu gösterir haritalar, Beyrut Valisi aracılığıyla ayrıntılı rapor halinde sunulmaktaydı. Bu raporlar

---

[672] Yerel menfaat zararına devletin otoritesi ve şirket arasındaki uzlaşı 1910 yılında da yeniden ortaya çıktığı görünmektedir. 1909 yılından itibaren sandal sahipleri şirkete demirleme vergisi ödemeyi reddettiler. Bu sorunun çözümünde şirketin Bâbıâli'nin desteğine güvendiği görünüyor. Sandalcıların direnişi uzun sürmedi ve Haziran 1910 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezaretinin onaylı yeni tarifelendirme uygulaması ile mesele kapatıldı. Christine Babikian, *a.g.t,* s. 68-69.

[673] *BOA*, T. HFN., 654/42, 20 Ocak 1890

vasıtasıyla gümrük binası, hangarlar, karantina binası, duvarlar, rıhtım ve iskele gibi tesislerin inşaat aşamaları tespit edilebilmektedir[674].

Yukarıda bahsedildiği üzere Beyrut Liman Rıhtım ve Antrepo Şirketi Paris'te 5 milyon frank sermaye ile kurulmuştu. Şirkette Beyrut-Şam Yol Şirketinin payı 2.200.000 frank ile en yüksek olandı. Osmanlı Bankası 1.375.000 frank, diğer katılımcılardan Comptoir d'Escompte de Paris 250.000 frank, Banque de Paris et des Pays-Bas 250.000 frank, Banque Maritime 25.000 frank sermayeye sahipti. Geri kalanlar şahsi katılımlardan oluşmaktaydı. Liman inşasına böylece başlandı ve Liman şirketinin yöneticileri yatırımlarından azami kâr sağlamak amacıyla mümkün olduğunca kısa bir sürede çalışmayı tamamlamayı planladılar[675].

İmtiyaz mukavelesinde liman inşası genel olarak nasıl yapılacağı tanımlanmıştı. İnşa çalışmaları Medavvar alanından Andoun Bey burnuna kadar yaklaşık 1200 metrelik bir rıhtımdan ve rıhtımın her iki sınır uçlarından itibaren iki dalgakırandan oluşacaktır. Liman havzası yaklaşık 23 hektardan oluşup derinliği limanı sık uğrayan büyük gemilerin liman havzasına girişine izin verecek şekilde olacaktır. Liman alanının Karantina bölgesine kadar genişletilebilmesi de mümkün olacaktır[676].

Liman çalışmalarını üstlenen Mühendis Henri Garetta'nın danışmanlığı altında hazırlanan planlar Kasım 1888 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından

---

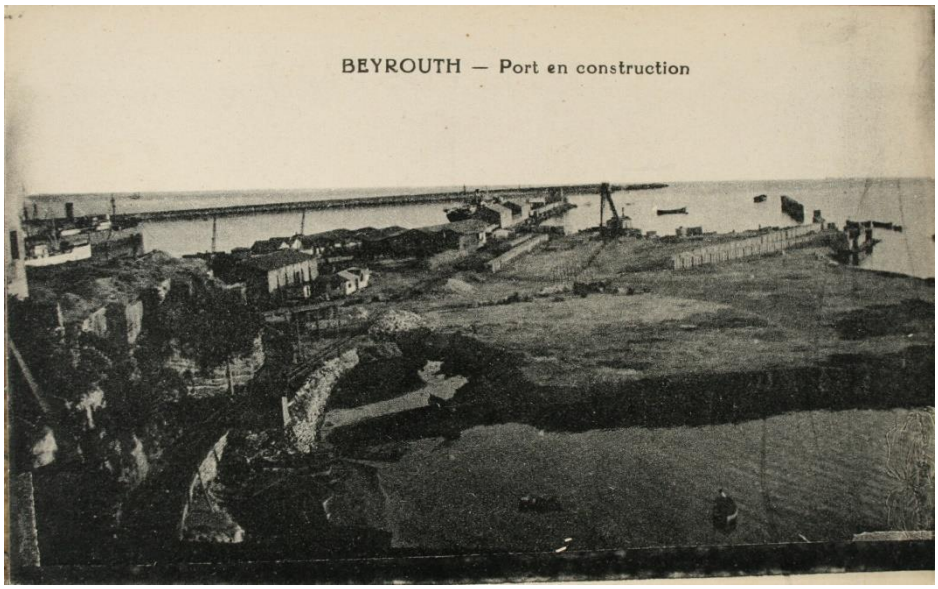
[674] *BOA,* T. HFN., 657/24, 24 Şubat 1891; *BOA,* T. HFN., 657/24, 6 Şubat 1891; *BOA,* T. HFN., 659/2, 21 Şubat 1892; *BOA,* T. HFN., 659/39, 24 Nisan 1892; *BOA,* T. HFN., 659/50, 12 Mayıs 1892; *BOA,* T. HFN., 659/55, 22 Haziran 1892; *BOA,* T. HFN., 659/56, 27 Temmuz 1892; *BOA,* T. HFN., 659/73, 18 Ağustos 1892; *BOA,* T. HFN., 660/1, 18 Eylül 1892; *BOA,* T. HFN., 660/57, 8 Aralık 1892; *BOA,* T. HFN., 660/66, 26 Aralık 1892; *BOA,* T. HFN., 660/94, 25 Ocak 1893; *BOA,* T. HFN., 661/13, 25 Mart 1893; *BOA,* T. HFN., 661/14, 3 Nisan 1893; *BOA,* T. HFN., 661/72, 5 Haziran 1893; *BOA,* T. HFN., 662/42, 24 Temmuz 1893; *BOA,* T. HFN., 663/29, 13 Eylül 1893; *BOA,* T. HFN., 663/95, 18 Kasım 1893; *BOA,* T. HFN., 664/27, 22 Ocak 1894; *BOA,* T. HFN., 664/99, 19 Mart 1894; *BOA,* T. HFN., 664/100, 12 Mart 1894; *BOA,* T. HFN., 665/91, 24 Mayıs 1894; *BOA,* T. HFN., 666/26, 15 Temmuz 1894; *BOA,* T. HFN., 666/27, 26 Temmuz 1894.

[675] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 48.

[676] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887. İmtiyaz mukavelenamesinin 7. Maddesi.

onaylandı. Bu planlar 1863 yılında Mühendis Stoecklin tarafından hazırlanmış olan planlara çok yakındı.

Girişimciler çalışmaların azami 4 yıl içinde tamamlanmasını hedefleyerek 1889 yılını hazırlık çalışmalarına ayırdılar. Yapılan planlar çerçevesinde yekün olarak tesislerin yapım çalışması için 6.100.000 Frank değerinde bir masraf öngörülmesine rağmen yeterli gelmeyerek 7.000.000 Frank'a kadar maliyeti arttırıldı. 1889'un Mayıs ayında Beyrut Valisi tarafından resmi olarak inşaatın temeli atıldı. İlk yıl yazın sonunda işçilerin çoğunda görülen ateşli bir salgın hastalık nedeniyle çalışmalar geciktiyse[677] de nihayetinde inşaat liman havzasında bulunan eski yapılar, Haçlı kalesi kalıntıları, limanın ikiz kuleleri vb. tarihi eserlerin yıkılmasıyla Henri Garetta'nın başkanlığında 1890 tarihi Ocak ayında başladı[678].



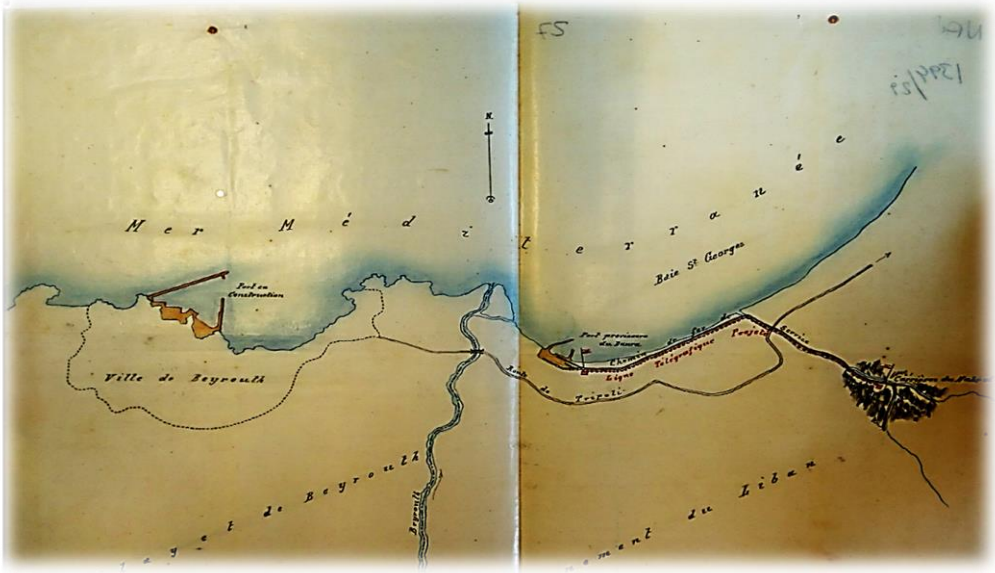
Şekil 12: İnşa Aşamasında Beyrut Limanı[679]

[677] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 50-51.

[678] *BOA*, T.HFN, 654/97, 6 Mart 1890. Çalışmalar sırasında tarihi yapıların yıkılmasına 'Lisan al-Hâl' gazetesi gibi Beyrut basını sessiz kaldı tarihi yapıların yıkılmasına hiçbir eleştiride bulunmadılar ve liman çalışmalarını desteklediler. Jens Hanssen, *Fin de Siécle Beirut,* s. 91.

[679] *The Fouad Dabbas Collection*, Beyrut/Lübnan. (TFDC-CPA, Ferid 1-3293: Beyrouth, port en construction)

Liman inşası sırasında Beyrut Nehri ve Kelb Nehri arasında, St. George Körfezi'nde Daura bölgesinde geçici bir liman kurulmuştu. Diğer taraftan inşaat faaliyetleri sırasında limanın Batı rıhtım alanında gemiler seferlerine devam ederek yükleme ve boşaltma işlemleri yapılmaktaydı. Gerekli malzemelerin tedariki amacıyla taş ocaklarından çıkarılan taşların Daura iskelesine kadar sevkedilmesi için raylar inşa edilmiş ve sevkiyat sırasında bir aksamanın yaşanmaması için bir telefon hattı da kurulmuştur[680].



Şekil 13: Taş ocağı ile geçici liman arasında telefon hattı kurulması projesi[681]

1892 yılında çalışmaların oldukça ilerlemesi şirketi, 1893 yılı Ocak ayında limanı kısmen kullanıma açabilme konusunda ümitlendirmiş ve gemilerin büyük bir kısmı emniyetli alanlara alınmaya başlanmıştı. Fakat 1892 yılı kışının uzun sürmesi ve sert geçmesinden dolayı çalışmaların aksaması ve idari prosedürlerin yavaşlığı açılışın gecikmesine sebep olmuştur[682]. Bu arada zaten hâlihazırda şirketle yapılan imtiyaz mukavelesinde antrepo, mağazalar, rıhtım ve rıhtım boyunca tramvay hattı kurma ve işletme hakkına sahip olan[683] Beyrut Liman Rıhtım ve Antrepo Şirketi ile

[680] *BOA,* T. NFİ. 1394/29, 8 Temmuz 1892.
[681] *BOA,* T. NFİ., 1394/29, 8 Temmuz 1892.
[682] *Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası,* Sene 7, 1 Cemaziyel-âhir 1309, s. 360.
[683] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887.

Rüsumat Nezareti arasında Mayıs 1890 tarihinde limanın gümrükle alakalı işleyişinin düzenlenmesi için imtiyaz şartlarına uygun bir sözleşme yapılmıştı. Böylece Rüsumat idaresi ile yapılan sözleşme gereğince şirkete gümrük dairelerini yönetme, ihraç ve ithal edilen bütün ticaret eşyalarını yükleme ve indirme işlemlerini yapma yetkisi de verilerek imtiyaz daha da genişletilmiş oldu. Gümrük idaresine ödenen yıllık 200 Türk Lirası (4.600 Frank) bir imtiyaz ücreti karşılığında şirket gümrük antrepolarının ve dükkânlarının ve taşıma işlemlerinin yükümlülüğünü imtiyaz süresince üstlenmişti[684]. Yani şirkete rıhtım ve liman işletme tekeli verilmiş oldu. Bu limana gelen gemiler, ticaret ürünleri ve yolcular üzerinden vergi tahsil edebilme tekeli demek oluyordu.

Bâbıâli liman çalışmalarına önem veriyor ve bir takım kolaylıklar da sağlıyordu. Nitekim inşaat için gereken malzemelerin, alet ve edevatın Osmanlı topraklarından veya yabancı ülkelerden tedarik edilmesi ve gümrük vergisinden de muaf tutulması kararlaştırılmıştı[685]. İnşaatın yürütülmesi için gereken malzemelerin temini ve çalışmalar için öncelikli olan levazımatın hızlıca tedarikinin sağlanması için gümrük resminden muaf tutularak ithal edilmesine de müsaade edilmiştir[686].

Limanın işletilmesi için imtiyaz süresi şartnamede ilk olarak 60 yıl olarak belirlenmiş olmasına rağmen 1892 yılında Joseph Moutran Efendi 99 yıla uzatılmasını talep etmiştir[687]. İmtiyaz sözleşmesinde belirlenen ve şirkete tanınan ayrıcalıklar geniş bir faaliyet alanı sunmaktaydı. İmtiyaz şartnamesinin 13. Maddesine göre imtiyaz müddeti sona erdikten sonra imtiyaz sahibi inşasını yaptığı liman ve rıhtım tesislerini bir bedel talep etmeden Osmanlı Devleti'ne teslim edecektir. Bu süre zarfında da gerek Osmanlı ve gerek yabancı limana girecek olan

---

[684] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 56; Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 72.
[685] *BOA*, T. HFN., 659/50, 27 Nisan 1892.
[686] *BOA*, T. HFN., 655/75, 15 Temmuz 1890.
[687] *BOA*, T. NFİ., 1394/29, 7 Ağustos 1892; *Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası*, C. 2, Sene 8, 1 Safer 1310, s. 72.

tüccar gemilerinden liman ve rıhtım vergisi, gümrüğe konan eşyalar için de vergi alma hakkı şirkete ait olacaktı[688].



Şekil 14: 1896 Yılı Beyrut Limanı ve Rıhtımından Bir Görünüş[689]

1893 Haziran'ından itibaren kısıtlı bir şekilde liman gemi trafiğine açılsa da rıhtım bölgesinin inşasının tamamlanması hava koşulları ve hastalık gibi sorunlar sebebiyle gecikmeli olarak ancak 1894 tarihinde mümkün oldu. Nihayet rıhtım, gümrük, antrepo, depo vd. tesisleriyle liman inşası Perthuis'in idaresindeki şirketin girişimleriyle Selim Melhame'nin desteğiyle tamamlanmış oldu. Osmanlı hükümeti tarafından inşaatı tamamlanan Beyrut liman ve rıhtımının açılışı için düzenlenecek

[688] *APB*, P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 27 Eylül 1887. Şartname 14. Madde: İster limana yanaşmış olsun ister liman haricinde durmuş olsunlar her halde gümrük nizamatına tevfikan humulelerini ashab-ı imtiyaz gtarafından yaptırılacak gümrüklere çıkarmaya mecbur tutulacaklarıdır. Liman dâhilinde bulunan bir sefineden hariçte veya dâhilde bulunan bir sefineye rıhtımdan gümrüksüz nak olunan emtia ile diğer bir sefineye nakl olunmak üzere muvakkaten rıhtım üzerinden gümrüğe çıkarılan transit eşyadan nihayet miktarı olmak üzere nısf resm alınacaktır.

[689] *Arab Image Foundation*, Beirut/Lebanon; Jean Laugenie, *a.g.m*, s. 274-275.

törene heyet-i fenniye mühendisleri ve Dersaadet rıhtımları komiserlerinin de dâhil olduğu bir komisyon oluşturularak Beyrut'a gönderilmesine karar verilmiştir[690].

Yeni liman inşasıyla eski liman havzasında gemi trafiği ve ticarete engel teşkil edecek sorunlar giderilmiş oldu. En önemlisi önceden liman havzası sığ olduğu için büyük gemilerin liman bölgesi açıklarında demirleme zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır. Nitekim önceden 2 metre derinliğe sahip bir demirleme alanına ve 150 metre uzunluğunda ve 100 metre genişliğinde iskeleye sahipti. Oysa yeni yapılan çalışmalar ile 6 metre derinliğe kadar demirleme alanı ile 350 metre genişliğe ve 800 metre uzunluğa sahip bir iskele oluşturuldu. Böylece çok sayıda depo, dalgakıran ve 21 hektar genişliğinde bir dok alanı oluşturuldu[691]. Ayrıca yeni bir karantina alanı, gümrük daireleri, liman güvenliği için tesisler oluşturuldu. Bu şekilde Beyrut hem fiziki bir dönüşüme ve hem de sahil kısmındaki alanlarda yaratılan kurumlarla yönetimsel düzenlemelere sahne oluyordu. Yani liman inşası bittikten sonra Beyrut'un sahil kısımlarında çarpıcı ve ani bir değişim yaşandı. Fransız sermaye desteğiyle 1894 yılında tamamlanan yeni liman aracılığıyla Suriye coğrafyasının zenginlikleri ve hammadde kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasını kolaylaştıracak ulaşım altyapısı tamamlanmış oldu. Nitekim Fransızlara ait şirket, Beyrut ve çevresinde liman imtiyazını elde ettikten sonra tamamladığı birçok demiryolu ağı[692] sayesinde, ürün ve insan akışını Beyrut Limanı'na çekmeyi başarmıştır.

---

[690] *BOA*, T. HFN, 667/104, 2 Ocak 1895.

[691] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 72. 1887 yılında Liman imtiyazının elde edilmesi sürecinden sonra inşa çalışmaların başlamasından 1955 yılına kadar liman tesisinin genişletilmesine kadar yapılan çalışmalar hakkında bkz: Jean Laugenie, *a.g.m,* s. 271-294; Maurice Bassous, *a.g.e,* s. 119.

[692] 1892 yılında Yafa-Kudüs, 1894 yılında Şam-Muzayrib, 1895 yılında Şam-Beyrut, 1898 yılında Beyrut-Maalmiteyn, 1902 yılında Rayak-Humus-Hama ve Şam-Berat demiryolu ağları Beyrut Limanı inşa edilip kullanıma açıldığı tarihten itibaren on yıl içinde tamamlanmış ve kullanıma sunulmuştur. Bkz: İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 126.

Bütün bunlar da Beyrut Limanı trafiğini ve limanı işletme imtiyazını elinde bulunduran şirketin gelirlerinde artış demekti. Aşağıda görüleceği üzere liman ve rıhtım şirketinin yıllara göre geliri şu şekildedir[693].

Tarih	Gelir (Kuruş)
1893	1.113.121
1894	1.587.198
1895	1.133.544
1896	2.150.949
1897	1.685.790
1898	1.590.675
1899	1.649.183
1900	2.016.273
1901	2.648.486
1902	3.103.358
1903	3.114.487
1904	3.450.491
1905	3.454.878
1906	4.022.757

Tablo 11: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketinin Yıllara Göre Geliri

Liman inşası sonrası gemi trafiğine baktığımız zaman yüzyıl sonuna kadar genel itibariyle bir artış kaydedilmiştir. Özellikle ağır tonajlı gemilerin kullanımına uygun hale getirildikten sonra yıllık tonajı 1897, 1912 ve 1913 yılları haricinde artış göstermiştir. Bu üç yıl ise Osmanlı ve Avrupa ülkeleri arasındaki deniz trafiğinin uluslararası krizden dolayı zarar gördüğü yıllardır. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın, 1912 yılı Osmanlı ile İtalya'nın karşı karşıya geldiği Trablusgarp Savaşı'nın, 1913 yılı Balkan Savaşları'nın yaşandığı dönemlerdir. Fakat bu krizlere rağmen Beyrut yoluyla Avrupa ile yapılan ihracat ve ithalat hacminin genel çizgisi 1913'e kadar yükselmeye devam etmiş ve şirketinin gelirleri her yıl katlanarak artmıştır. 1906 tarihindeki geliri 1893 tarihindeki gelirine göre yaklaşık dört kat artmıştır ki bu oldukça büyük bir artış oranıydı[694].

[693] *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1326/1908-1909, s. 206.
[694] Leyla Fawaz, *Merchants and Migrants*, s. 72, 133.

Tarih	Tonaj
1895	805.520
1896	906.781
1897	841.953
1899	833.777
1900	855.489
1901	984.811
1902	1.010.408
1903	1.085.240
1904	1.182.699
1905	1.198.071
1906	1.292.024
1907	1.456.919
1908	1.481.167
1909	1.679.341
1910	1.732.854
1911	1.598.485
1912	1.304.123
1913	1.799.414

Tablo 12: Beyrut Limanında Trafik

Yeni ve modern limanın gümrük, antrepo ve rıhtım gibi tesisleriyle inşasının tamamlanmasından sonra Beyrut, XIX. yüzyıl sonuna doğru gemiler için Doğu Akdeniz'deki limanlardan, Yafa, Hayfa, İskenderun, Sayda, Akka gibi limanlardan daha sık bir uğrak yeri haline gelmeye başladı. Suriye sahilindeki hiçbir limanın, sahip olduğu ticaret potansiyeli ve deniz seferlerinin yoğunluğu hasebiyle Beyrut limanı'nın elde etmiş olduğu üstünlüğe erişmesi Birinci Dünya Savaşı'ndan önce mümkün olamadı[695]. Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere de XX. yüzyılın başından itibaren de limanın gemi tarfiği genel olarak artarak devam etti. Önceleri yük hayvanı sırtında, şose yol ve daha sonra ise 1895 yılında demiryolunun kullanıma sunulmasından sonra Beyrut Limanı'nın hinterlandından yani Cebel-i Lübnan'dan ipek, pamuk ve kereste, Havran'dan ve diğer tarım havzalarından tahıl, arpa ve mısır gibi ihraç ürünleri limana akmaya başladı ve limana gelen ürünler burada buharlı gemilere yüklenerek Marsilya, Liverpool, Antwerp, Cezayir ve diğer birçok şehirlere gönderildi. Avrupa'dan da işlenmiş ürünler, sanayi ürünleri Beyrut Limanı'na ve

[695] Roger Owen, *a.g.e*, s. 249.

buradan da şose yol veya demiryolu gibi ulaşım ağları sayesinde Suriye'nin geniş alanına yayılmış oldu. Yapılan altyapısal yatırımlar ve hinterlandı ile bağlantı ağlarının yaygınlaştırılması, sığ bir körfez olan ve uzun mesafe ticareti için pek kullanılmayan Beyrut Limanı'nı bir yüzyıl gibi bir sürede, bütün diğer Suriye sahili iskelelerini geride bırakarak Akdeniz ticaretinde ve Dünya-Ekonomi Sistemi'nde aktif bir ticaret noktasına dönüşerek kaçınılmaz bir uğrak yeri haline getirmiştir[696].

Limanın inşası tamamlanıp uluslararası ticarete açılmasından sonra Beyrut'ta yaşanan demografik büyüme de dikkate değerdir. XIX. yüzyıl liman şehirlerinde genel itibariyle nüfus artışı yaşanmıştı. Bu durum Beyrut için de geçerliydi ve özellikle limanın büyük tonajlı gemiler için uygun hale getirilmesi ve ticaret hacminin artması nüfusun artmasına yol açmıştır. Nitekim Beyrut'un demografik büyümesine bakıldığında yüzyıl başında 6.000 iken 1860 yılında 46.200, 1863 yılında 60.000, 1865 yılında 1865 80.000, 1870 yılında 70.000 ve limanın modernleştirlmesinden sonra neredeyse iki kat artarak 1895 yılında 120.000'e ulaşmış, 1908 yılında 136.400 ve 1914 yılınada 130.000 olmuştur[697]

	Gemi Adedi	Tonaj
Samsun	2.824	491.138
Trabzon	7.882	376.405
Selanik	4.540	834.889
İzmir	6.196	1.650.797
Mersin	1.470	379.378
İskenderun	825	364.694
Lazkiye	784	421.242
Trablusşam	1.894	164.541
Beyrut	3.105	679.714
Sayda	714	47.012
Akka	723	87.969
Hayfa	557	96.784
Yafa	1.259	472.798

[696] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 5-6.
[697] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 292.

Tablo 13: Osmanlı Devleti Limanlarında 1892 Yılına Ait Genel Deniz Seferleri[698]

Beyrut Limanı'nın modernleştirilmesi için çalışmalar sürerken aynı zamanda rıhtımı da deniz trafiğine kısmen açıldığı için gemi seferleri yapılmaya devam etmiştir. 1892 yılı içinde limana uğrayan gemilere bakıldığında Suriye kıyısı boyunca kullanılan limanlar arasında ilk sırada olduğu görülmektedir. Hatta Osmanlı'nın bütün limanları arasında İstanbul, Trabzon, Selanik ve İzmir limanlarından sonra gemi tarafiğinin en yoğun limanı haline gelmiştir. Liman inşası tamamlandıktan kısa bir süre sonraki istatistiklere bakıldığında 1898 yılında tonajı yüksek buharlı gemilerin yelkenli gemilere göre daha da artmasına bağlı olarak 801.213 ton kapasitede 2.601 geminin limana giriş yaptığı görülmektedir[699]. Yüzyıl sonuna kadar birçok Avrupa ülkesi ve hatta Amerika'ya ait olmak üzere limana uğrayan gemilerin tonajları gittikçe artmıştır.

Zamanla Beyrut Limanı'nın genişlemesi devam etmiş ve günümüzde liman yönetim binası Beyrut Nehri'nin hemen sol yanında kurulmasıyla bu alana kadar liman tesisleri yayılmıştır. Nitekim liman tesislerinin genişletilmesi ve modernizasyonu Osmanlı'nın son dönemine kadar ve Beyrut elden çıktıktan sonra Fransız manda yönetimi döneminde de devam etmiştir[700].

Her ne kadar Beyrut Limanı yüzyıl sona erinceye kadar uluslararası bir ticaret limanı haline gelse de hem yerel düzeyde hem de liman yönetimi ile diğer kurumlar arasında limanda uygulanan prosedürlerle ilgili sorunların yaşandığı görülmektedir.

4. Limanın İşleyişi ve Karşılaşılan Güçlükler

Beyrut Limanı ile birlikte rıhtım, gümrük, antrepo, teftiş ve muayene, karantina, pasaport ve zabıta memurlarına ait daireleri inşa eden Beyrut Liman

---

[698] *Revue Commerciale du Levant*, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1892, Constantinople 1893, s. 315-318.

[699] *Revue Commerciale du Levant*, XIVe Année, 31 Juillet 1900, No. 160, Constantinople 1900, s. 54.

[700] Liman genişlemesini gösterir krokiler için bkz: *IFPO*, BEY-3-38, N. 1249, Port de Beyrouth 1887-1938 (Document Cartographique). Bkz: Ek 6.

Rıhtım ve Antrepo Şirketi'nin tasarrufuna 99 yıllığına liman ve tesislerini işletim ve idaresi verilmiştir. Ayrıca şirket bu binaların bakım ve onarımını da imtiyaz müddetince üstlenmiş ve imtiyaz müddeti sona erince bütün tesisleriyle Beyrut Limanı'nı Osmanlı idaresine karşılık beklemeden devredeceğini taahhüt etmiştir[701].

Liman inşasına başlanıp, denetim ve işletmesini üstlenmesinin ardından kullanıma sunulduğunda Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi, limanın işletmesi ve idaresiyle ilgili birçok güçlükle karşılaşmıştır. Sorunların kökeninde yatan sebeplerden biri uygulanan vergi tariflerinin yüksek olmasından dolayı halkın, ticaretle uğraşan kesimin ve hatta yabancı devlet konsoloslarının şirkete karşı oluşan muhalefetiydi. Şirketin liman işletilmesiyle ilgili yaşadığı sıkıntılardan bir diğeri de limanın ve gümrüğün denetiminden kaçmak isteyen tüccarların kaçakçılığa başvurmaları ve Beyrut'a alternatif olarak civar limanlara yönelmelerinden dolayı Beyrut Limanı gelirlerinin düşük olmasıydı. Alternatif limanların kullanılması liman ve rıhtım şirketi aleyhine gelişen bir durum olmakla birlikte buna bağlı olarak şirketin karşılaştığı ciddi zorluklardan bir diğeri de gümrük idaresi ve limanda ürünlerin transferi ile ilgili müşküllerdi.

Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi, 1893 yılı Nisan ayından itibaren Osmanlı idaresinin izniyle ithalat ve ihracatı yapılan ticaret eşyası üzerinden almaya yetkisi olduğu vergileri tüccarlardan ve limana uğrayan gemilerden tahsil etmeye başlayacağını ilan etmişti[702]. Sadece limana gelen ve demirleyen donanma-yı hümayun gemileri ve harbiye gemileri ve dost yabancı devlet beylik gemileri Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi mukavelesinin 14. ve şartnamenin 19. maddeleri hükmüne göre liman vergisinden muaf tutulabilirdi[703]. Buna rağmen liman ve rıhtım şirketi,

---

[701] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887. Mukavelenin 8. maddesinde belirtildiği üzere İmtiyaz müddetince rıhtım şirketine ait arazi ve sermayeden vergi alınmayacaktır. Bkz: *BOA,* BEO, 1016/76153, 2 Ekim 1897; *BOA,* BEO, 1248/93568, 29 Aralık 1898.

[702] *BOA,* BEO, 208/15564, 1 Haziran 1893.

[703] *BOA,* DH., MKT, 14/15, 16 Kasım 1893. Tütün Rejisi vapurları da vergi ödemek istememişler fakat vergiden muaf olma talepleri rıhtım şirketi mukavelenamesine aykırı olacağı için mevcut

İdare-i Mahsusa vapurlarının Beyrut'a çıkarmış olduğu kömürden rıhtım vergisi talep ettiği anlaşılmaktadır. Fakat devlete ait vapur olduğu için vergi talep etmemesi konusunda hükümet tarafından uyarılmıştır[704].

Yukarıda söz konusu olan gemiler dışında limana uğrayan bütün gemilere ve ticaret ürünlerine Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi vergi tarifesini uygulamıştır. Fakat her şeyden önce bu uygulama rıhtım şirketi tarafından alınacak verginin ticaret ve deniz seferleri antlaşmalarına aykırı olduğunu ileri süren İngiltere, Almanya, Avusturya ve Rusya konsoloslarının tepkisine ve protestosuna sebep olmuştur[705]. Söz konusu devlet elçileri şirketin imtiyaznamesi ve tarifesinin sefarete tebliğ olunmadığından uygulanacak tarifenin tabi oldukları devletler tarafından kabul edilmeyeceğini bildirerek bu hususun müzakere olunabilmesi için rıhtım vergisinin ertelenmesi Ticaret ve Nafia Nezareti'nden talep etmişlerdir[706]. Oysa Beyrut Rıhtım ve Limanı'nın inşasından asıl maksat gemilerin emniyetle barınmasını, ticaret ürünleri nakliyatının, ithalat ve ihracatının güvenliğini ve kolaylaştırılmasını sağlamaktı. Dolayısıyla alınacak rıhtım vergisi inşaatın başlaması ve devamı sırasında belirli bir hizmet karşılığı alınacak olmasından dolayı ne gümrük vergisi ne de ticaret antlaşmaları hükümlerine bağlı olmadığı Bâbıâli tarafından bildirilmiş ve vergilerin şirket tarafından alınmasında bir engel görülmemiştir[707]. İtirazların ve olayların daha da büyümesine izin vermemek için protestolara ve sefaretlerden verilen takrirlere karşı Bâbıâli, bir anlaşmazlık ve gerginlik peyda olmaması için Beyrut Liman ve Rıhtım şirketi imtiyaz sahibinin yabancı devlet elçileriyle gayr-i resmi bir surette ihtilafı sonlandırmasının daha uygun olacağı kanaatiyle sessizce sorunu çözme yoluna gitmiştir[708].

---

durumun devam etmesi, yani reji şirketi gemilerinin liman vergisine tabi olması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz: *Aynı yer*.

[704] *BOA*, BEO, 296/22148, 19 Ekim 1893.

[705] *BOA*, BEO, 208/15564, 1 Haziran 1893.

[706] *BOA*, MV, 74/139/1, 28 Mayıs 1893.

[707] *BOA*, BEO, 208/15564, 1 Haziran 1893.

[708] *BOA*, MV, 78/1/1, 28 Kasım 1893.

Rıhtım şirketi uygulamak istediği vergi tarifeleri konusunda sadece yabancı devletlerin itirazlarına değil sık sık Beyrut tüccar ve esnafının da tepkileri ve şikâyetlerine maruz kalmıştır. Şirketinin ticaret eşyalarının sahile ve sahilden gemilere nakli sırasında aldığı vergi miktarı çok yüksek, hatta o zamana kadar ödenen vergi miktarlarının on kat fazlası olduğu iddia edilerek eski uygulamalara geri dönülmesi talep edilmiş ve şirketin nakliye işiyle uğraşmasına itiraz etmişlerdir. Fakat nizamnameye göre şirketin nakliyat yapma yetkisi olduğuna dair bir hüküm olmadığı gibi nakliyat yapmasını engelleyecek bir husus da olmadığı için limanda nakliye işiyle uğraşmasına müsaade edilmiştir. Dolayısıyla Bâbıâli'ye göre nakliyecilik yapmaktan men edilmesi mümkün olmayıp Osmanlı idaresi açısından sadece şirketin hak ve salahiyeti dışında hareket etmesine meydan verilmemesi mümkün olabilirdi[709].

Bâbıâli'nin liman ve rıhtım şirketinin belirlediği yüksek vergi tarifelerinin de arkasında durduğunu ve şirketin haklarını savunduğu ve koruyuculuğunu yaptığı görülmektedir. Nitekim yapılan şikâyetlerde Beyrut Limanı'nı diğer Akdeniz limanlarıyla kıyaslayarak bu limanda İzmir liman ve rıhtım tarifesinden daha fazla vergiye maruz kalındığı ifade edilmesi üzerine Bâbıâli, Beyrut rıhtım tarifesinin İstanbul rıhtımları vergi tarifesinin aynısı olduğunu ve yüksek vergi tarifesinin İstanbul gibi Beyrut rıhtımı ve limanı inşaatında sarf edilecek sermayenin fazla olmasından dolayı buna uygun bir hasılat tedarik etmenin gereğinden kaynaklandığını beyan etmiştir[710].

Liman yetkilileri yeni limanın yüksek masraflarla inşasından sonra kâr oluşturabilmek için vergilerini yüksek tutmuşlar ve buna karşılık gerek ticaret için gerek seyahat için limanı kullanan kesim ağır vergi ve tarife ücretlerine maruz kalmıştı. Ücretlerin yüksek olması yabancı tüccarları, vapur seferleri yapan şirketleri ve Beyrut'un art alanından Avrupa'ya ticaretin aracısı olarak hareket eden Beyrutlu

[709] *BOA*, BEO, 242/18137, 22 Temmuz 1893.
[710] *BOA*, BEO, 302/22590, 19 Ekim 1893.

tüccarı da olumsuz etkilemişti[711]. Şirket bu yüzden büyük bir direnişle karşı karşıya kalmış oldu. Esasen henüz şirket tarafından liman imtiyazı elde edilmeden ve modern liman tesisleri yapılmadan önce Beyrut Limanı'na sık sık uğrayan gemiler liman vergisi ödeme hususunda kaçamak davranıyorlardı ve ticaret eşyası vergileri de Beyrut gümrük idaresi, liman mavnacıları ve gümrük hamalları tarafından alınıyordu[712]. Bu uygulamaların şirketin tasarrufuna geçmesiyle yeni düzene karşı eski imtiyazlarını kaybedenlerin ve daha ağır vergi ödemek zorunda kalanların tepki göstermesi olağandı.

Limanın işleyişinde eski düzenin terk edilerek şirket tasarrufunda yeni uygulamalara geçilmesi ve limanın gemi trafiğine açılmasından sonra hâlihazırdaki vergilere ek ücretlerin dayatılmasından sonra bir grup tüccar vergi artışını boykot etmeye, vergiden kaçmak için ürünlerini civar limanlar yoluyla nakletmeye veya gümrükten gizlice kaçırmaya kalkıştılar. Diğer bir çözüm olarak da görevlilere liman tesislerinde usulsüzlüklere göz yummaları ve ürünlerini ihraç etmelerine izin vermeleri için rüşvet verme yöntemine başvurdukları da olmuştur[713].

Liman şirketi imtiyaz sözleşmesinde belirtilen yükümlülüklerini yerine getirirken, sözleşmenin uygulanması sırasında sık sık anlaşmazlıklar yaşanmaktaydı. Şirkete verilen imtiyaz ile menfaatleri tehlikeye girmiş olan yerel makamların karşısına şirketi çıkaran bu çatışmalar daha ziyade taşra düzeyinde görüldü. Buna karşın imtiyazın uygulamaya koyulması Osmanlı merkezî yönetimi ile şirket düzeyinde ise önemli çatışmalara yol açmamış, bilakis, bu hususta Bâbıâli ve şirket arasındaki iletişim çoğunlukla bir uzlaşı ile neticelenmiştir. Bâbıâli defalarca şirket ve onun doğrudan menfaatleri lehine ve yerel menfaatler aleyhine müdahalede bulunmuştur. Ayrıca Beyrut vilayet merkezi olmasına, yani idari konumu itibariyle bürokratik manada Osmanlı merkezi idaresine yakın olmasına rağmen limanın

---

[711] Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 31.

[712] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 64-65.

[713] Brant Williams Downes, *a.g.t,* s. 115. Tarife oranları ve özgür ticaret arasındaki denge tüccarlar liman şirketi ve devlet arasında 1930 yılına kadar tekrar tekrar pazarlık edilen bir konuydu. Bkz: Ellen P. McAmis, *a.g.t,* s. 32.

işleyişi, ticari faaliyeti bölge üzerinde Osmanlı merkezinin sorunsuz bir üstünlük elde etmesine müsaade etmemişti. Suriye kıyısındaki liman şehirlerinde ticari yatırımlar arasında, özellikle XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl başlarında İngiliz ve Fransız altyapı ve ulaşım şirketleri arasında rekabetin önemli bir alanı olmaya devam etmiştir[714]. Beyrut hâlâ Osmanlı topraklarının bir parçası olmasına rağmen liman imtiyazından sonra ulaşım ve altyapı tesislerinin Osmanlı merkezinin kontrolünden çıkmasıyla limanın Osmanlı'dan ziyade Beyrutlu ve Avrupalı yatırımcılara hizmet etmiş olduğu söylenilebilir[715]. Fransız destekli Beyrut Liman Şirketi'nin girişimleri ve nüfuzu Osmanlı merkezinin kendi çevresinde denetiminin azaldığını ve Bâbıâli'nin şirket lehine kararlar almaya başladığını, bu da Dünya-Ekonomisi'nin merkez ülkelerinin temsilcisi sıfatıyla Beyrut Limanı'nda söz sahibi olan şirketlerin etkinliğini arttığını göstermektedir. Bütün bunlara istinaden de Bâbıâli ile liman şirketi arasındaki karşılıklı uzlaşı ve Bâbıâli'nin genellikle şirket lehine hareket etmesi Dünya-Ekonomisi'ne limanın eklemlenmesinin önemli bir göstergesi olmuştur.

4. 1. Nakliyecilikte Yaşanan Sorunlar

Limanın işleyişi sırasında liman ve rıhtım şirketinin karşılaştığı sorunlardan bir diğeri de hamal ve mavnacılar ile yaşanan problemlerdi[716]. Gemilerden limana ve limandan gemilere eşya nakli hususu ve yüklerin taşınması, mavnacılar ve kayıkçıların menfaatine bir durum olduğu için şirketin nakliye işlemlerini üstlenmesi, esnaf arasında şirkete karşı muhalefetin oluşmasına sebep olmaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı hükümetinin Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile vardığı imtiyaz mukavelenamesi hamal ve mavnacıların refahına ve özerkliğine yöneltilen bir tehditti. Çünkü şirket yapılan mukavelenameye dayanarak 1890 yılında Rüsumat

---

[714] Carolyn L. Gates, *a.g.e*, s. 18; Ellen P. McAmis, *a.g.t*, s. 33.

[715] Rashid Khalidi, *British Policy Towards Syria and Palestine 1906-1914*, Oxford 1980, s. 62-66.

[716] Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi gibi aynı dönemlerde İstanbul Limanı inşasını yapan Dersaadet Liman Şirketi'nin de nakliye hususunda hamallar ve mavnacılar ile yaşadığı benzer sorunlar için bkz: Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, 2017, s. 157-188.

İdaresi'nin kontrolünde olan nakliye işlemlerini üzerine almıştı[717]. İnşa edilen rıhtımların kullanıma başlanması yük gemilerinin doğrudan iskeleye yanaşmasına imkân tanıyacağı için hamal ve mavnacılara duyulan ihtiyacı ortadan kaldıracak veya azaltacaktı. Bu yüzden onların geçim kaynağına bir darbe vurulmuş oldu. Bunun dışında Beyrut Limanı'nda nakliyat yapan sandal ve mavnacılardan fazla vergi talep edilmesi şirkete olan tepkileri körüklemiştir[718]. Liman idaresince nizamnamede belirlenen hükümlere göre vergi alınması gerekmesine karşın Beyrut Rıhtım şirketi bu mavna ve sandallardan, yaptıkları nakliyeye göre oranlarını kendisi belirlediği vergiler talep etmesi sandal ve mavnacıların şikâyetine sebep olmaktaydı[719]. Bundan başka liman idaresine karşı tüccar ve esnafın mağdur edildiklerine ve çok fazla ücret talep ettiklerine dair şikâyetler sık sık Bâbıâli'ye ulaşmıştır[720]. Nitekim gümrük hamallarının ve ticari nakliyeciliğin Beyrut Liman ve Rıhtım şirketinin tekeline verilmesine karşı tepkilere ve Beyrutlu tüccarın şikâyetlerine dair birçok kayıt mevcuttur[721].

---

[717] *BOA*, T. HFN, 663/48, 11 Eylül 1893.

[718] Örneğin 1897 yılına ait palamar vergisi, yani gemilerin iskelede bağlanması üzerine alınan vergi kayıtlarında yelkenli gemi ve buharlı gemilerden alınan vergilerle kıyaslandığında mavnalardan alınan vergilerin oldukça yüksek olduğu görülmektedir. 1897 yılında iki adet yelkenli gemiye 1125; 85 tekneye 207,5; 446 mavnaya 2250 kuruş vergi kaydedildiği anlaşılmaktadır. Bunun dışında Rus, İngiliz, Fransız, Avusturya ve Mısır'a ait buharlı gemilere 2802,13 kuruş vergi kaydedilmişitir. Ayrıca 1897 yılı Eylül, Ekim, Kasım, Aralık aylarına ait mavna sahiplerinden alınan palamar vergisinin de 3875,25 olduğu anlaşılmaktadır. Bkz: *APB*, P.9/G, Débarquement de Matériel pour les Tramways Libanais 1896-1898.

[719] Beyrut Liman ve Rıhtım şartnamesinin 14. Maddesine göre şirket tarafından liman dâhilinde bulunan 3-4 ton hacminde bulunan mavna ve kayıklardan ton başına ve liman dâhilindeki barakalardan metre başına ayda 100 para ücret alınması kararlaştırılmıştı. Liman idaresince alınan vergiler ise bu nizamnameye uygun olmayarak farklılık göstermiştir. Bkz. *BOA*, T. HFN, 663/25, 19 Eylül 1893.

[720] *BOA*, DH. MKT., 74/5, 27 Ağustos 1895; *BOA*, DH. MKT., 228/50, 22 Nisan 1894. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'ne yönelik diğer şikayetler sık sık olduğunu görmekteyiz. Şirket çalışmalara başlamasından itibaren hakkında, usulsüzlükler yaptığına dair yerel halk tarafından şikâyetler merkeze gitmeye başlamıştır. Mesela Ocak 1894 tarihinde Mudavver bölgesindeki araziyi izinsiz ve yetkililere herhangi bir malumat vermeksizin kanuna uygun olmayarak kullandığına dair bkz: *BOA*, BEO, 346/25949, 18 Ocak 1894. Ayrıca bkz: *BOA*, DH. MKT., 1289/4, 3 Eylül 1908.

[721] *BOA*, DH. MKT., 419/5, 27 Ağustos 1895.

Beyrut Limanı'na gelen gemiler rıhtıma yanaşıp yüklerini hamallar vasıtasıyla boşalttıkları için mavnacılar işsiz kalmakta ve zamanla mavnaların teker teker iptali söz konusu olmaktaydı. Dolayısıyla mavnacılar gemilerin rıhtıma yanaşmasını istememekteydiler. Bu yüzden hükümete bu mevzuyu şikâyet edip gemilerin rıhtıma yanaşıp yanaşmamasının gerekliliği hususunda net bir açıklama talep etmişlerdir[722]. Oysa Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin liman inşası için teknik özelliklere dair şartnamesinde gemilerin rıhtıma yanaşmaması veya gemilerin yükünün mavnacıların taşımasına dair herhangi bir kayıt yoktur[723]. Yapılan şartname maddelerine bakıldığında 3. maddenin son fıkrasında "Rıhtımlar boyunca gemilerin yanaşması ve halat ve palamar bağlanmasını kolaylaştırmak için gereken tertibat ve iskeleler vs. yapılacaktır" hükmü vardır. Ayrıca imtiyazın feshi ile liman ve rıhtım tesislerinin Osmanlı Devleti tarafından satın alınması veya imtiyaz müddetinin sona ermesi durumunda uygulanacak muamelata dair olan 3. faslın 13. maddesinde "… halkalar ile palamar mahalleri devir ve teslim edilecektir" ve 5. faslın 19. maddesinin son fıkrasında da "süfûn-ı hümayun ile ecnebi beylik gemilerinden şamandra ve palamar ve liman ve rıhtım resmi alınmayacaktır". Dolayısıyla gemilerin rıhtıma yanaşmasına dair yasaklamaya sebep teşkil edecek herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Gemilerin rıhtıma yanaşmaları tabii olup yüklerini hamallar vasıtasıyla indirilmesi hususuna dair ne mukavele ne de şartnamede herhangi bir kayıt olmaması dolayısıyla mavnacılar lehine uygulanacak herhangi bir kararın mevcut olmadığı görünmektedir[724]. Zaten limanın inşasının da özellikle bu unsurları devre dışı bırakmak, gemilerin limana yanaşmasını ve yüklerin karaya doğrudan indirilmesini sağlamak amacıyla yapıldığı göz önünde bulundurulursa mavnacıların liman inşasından zarar göreceği ve onlara ihtiyaç kalmayacağı aşikârdı.

Şirketin Beyrut liman ve rıhtımını işletmeye başlamasından sonra en güçlü direnişi gösterenler gümrük, hamallar ve mavnacılar olmuştur. 1890 yılında gümrük ile imzalanan antlaşmadan hemen sonra şirket 1892 Ağustos'unda beş yıl süreliğine

---

[722] *BOA,* T. HFN., 668/58, 6 Eylül 1894.
[723] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887.
[724] *BOA,* T. HFN., 668/58, 16 Şubat 1895.

ticaret ürünlerinin gemilere yüklenmesi ve boşaltılması için bir aracı firmayla, Estier Fréres firmasıyla antlaşma imzalamıştı. Firma ticaret mallarının gemilere yüklenmesi ve gemilerden rıhtıma indirilmesi için gerekli işgücü, araç ve gereci sağlayacak, limanın bakım ve güvenliğini üstlenecekti. Ayrıca şirket sözleşmeye eklenen masraf defterinde Osmanlı hükümeti tarafından verilen tarifelerde normal nakliye için % 30 ve ekstra işlemler için % 20 indirimle nakliye tariflerini de belirlemişti.

Şirketin bu aracı firmayla nakliye için yapmış olduğu antlaşma tepkilere yol açmıştı. Yaklaşık sayıları 400 kişiye ulaşan mavnacılar, şirketin ticaret mallarını yükleme ve indirme işlemlerini yaptığını öğrenince, işlerini yerine getirebilmelerini kendilerine garanti eden bir imtiyaz talep etmek için yerel makamları protesto etmeye başladılar[725]. Merkezi hükümet, mavnacılar ve hamalların protestolarını dikkate alarak Beyrut Liman ve Rıhtım şirketiyle Beyrut gümrüğü, hamallar ve mavnacılar arasındaki anlaşmazlığa müdahil olmak zorunda kalmış ve şirkete nakliye ve tarifeler konusunda bir antlaşmaya varılıncaya kadar gümrükle ilgili işlemleri yasaklamıştı. Bu süreçte de şirketin nakliye için antlaşma yaptığı aracı firmanın liman ile ilgili tasavvurları askıya alınmıştı. Hatta bu sorunlardan dolayı şirketin 1895 yılından önce gümrük antrepolarını işletme ve kullanımı üzerinden vergi alması da mümkün olamamıştır[726]. Bunun neticesinde uygulanan yasaklamalar şirketi önemli bir gelir kaynağından yoksun bırakmış oldu.

Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile menfaatleri şirket lehine sekteye uğrayan gümrük idaresi ve ona bağlı hamallar ve mavnacılar arasındaki gerginlikler 1893 yılında limanın kısmen çalışmaya başladığı dönemden itibaren yaşanmaya başlamış ve bu anlaşmazlıklar ilerleyen tarihlerde de bu konuda sorun yaşanacağının ipuçlarını vermiştir. Şirket limanın eski vergilerine eşdeğer rıhtım vergisi almak ve nakliye işlemlerini üzerine almak istemişti. Fakat bu, şirketin hamallar ve mavnacılarla yaşadığı sorunların önemli bir kaynağını teşkil edecektir. Nitekim mezkür tarihte yaşanan silahlı bir olay bunun bir göstergesiydi. Olaylar bir taraftan şirket ve Estier

[725] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 66.
[726] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 51, 66.

Fréres firması işçileri ve diğer taraftan gümrüğün eski hamalları ile birleşen liman mavnacıları arasında patlak vermişti. Estier firmasının çalışanlarını tardeden kalabalık, gümrüğün eski hamalları ve mavnacılar, gümrüğü istila etmiş ve tesislere zarar vermişlerdi[727].

Söz konusu eylemlerin bu kadar büyümesinin sebebi ise Beyrut limanına gelen bir Fransız Messageries şirketi vapurundan eşya indirmek için yanaşan mavnacılara şirket yetkililerinin silahla engel olmaya çalışmasıydı. Kayıkçı ve mavnacıların limana gelip Messageries vapuruna hücum ederek nakliyesi yapılacak eşyayı vapurdan indirmeye yeltenecekleri ve zorla alıkoymak suretiyle rıhtım şirketine engel olmaya çalışacakları şirket yetkilileri tarafından bir gün önce polis idaresine bildirilmesine rağmen tedbir alınmaması yukarıda da bahsedildiği üzere, şirket yetkililerinin silahla karşı koymasına ve vukuatın büyümesine sebep olmuştur. Durum Beyrut valiliğinden İstanbul'a iletilince Bâbıâli, Rıhtım Şirketi mukavelesi gereğince yerli mavnacıların nakliyatına şirketin engel olmaya hakkı olmadığını ve tahkikatın yapılmasını istemiştir.[728] Rıhtım mukavelenamesi hükümlerine mugayyir görüldüğünden yerli kayıkçı ve mavnacıların nakliyat işlemlerine engel olunması hususunda şirkete izin verilmemişti. Fakat Gümrük, Ambar ve Antrepolarına dair nizamnamenin 4. Maddesine göre, "*şirket en az 10 ton miktarında olan eşyanın gemilerden çıkarılmasını veya gemilere taşınmasını üstlenirse gemilerin liman dâhilinde olması lazımdır. Yine nizamnameye göre deniz müsait olduğu takdirde en az 20 ton miktarında olan eşyanın liman haricinde demirlemiş gemilerden tahliyesini ve gemilere naklini üstlenecektir"*. Bu koşul doğrultusunda liman ve rıhtım şirketinin nakliyat ile ilgili yükümlülükleri vardı ve bu maddeye istinaden de Fransız Messageries Şirketi ile gemi yüklerinin nakliye işlemleri için sözleşme yapmıştı. Diğer taraftan rıhtım şirketinin Messageries şirketi ile nakliyat konusunda bir sözleşme yapması nizamnameye aykırı görülmüştür. Çünkü nakliye işlemleri serbest

[727] Christine Babikian, *a.g.t*, s. 66
[728] *BOA*, T. HFN., 661/66, 20 Haziran 1893.

olmasından dolayı kayıkçı ve mavnacıların şirkete engel olamayacağı gibi şirketin de bu esnafa muhalefet etmeye salahiyeti yoktu[729].

Sorunların halledilebilmesi hususunda liman ve rıhtım şirketi, Beyrut valisi ile Osmanlı hükümeti arasındaki müzakereler uzun süre devam etmiştir. Beyrut valisi mavnacıların ve hamalların koruyucusu gibi davranmaktaydı[730]. Çözüm olarak da şirketin müdürü Perthuis'i hamalları limanda şirketin hizmetinde çalıştırması için ikna etmeye çalışmış ve hamalların Beyrut rıhtımı inşaatında istihdam edilmesini istemiştir. Fakat Beyrut Valisi, Perthuis'i bu konuda ikna etmeye muvaffak olamamıştır. Şirket yönetimi bu talebe gerekçe olarak gerekli miktarda alât ve edevâta sahip olduğu için ihtiyaçtan fazla hamal istihdam edemeyeceğini bildirmiştir[731].

Bu sırada şirket, Estier Frères firması ile olan kontratını da feshederek mavnacılarla olan çatışmasını sonlandırmış ve gümrük idaresiyle başlanan müzakereler de 1890 yılında yapılan sözleşmeye ek bir antlaşma yapılmak suretiyle Haziran 1895 tarihinde sonuçlanmıştı. Bu ek madde şirketi Beyrut loncası hamallarını nakliye için kullanmaya mecbur bırakmış ve belirlemek istediği tarife oranına göre daha düşük tarife oranları uygulanmasını kabullenmiştir[732].

Bu olaya istinaden mahalli hükümetin rıhtım şirketine karşı kayıkçı ve mavnacı esnafını desteklediği görülmektedir. Şirketin durumu polise ihbar etmesine rağmen herhangi bir önlem alınmamış, Beyrut Valiliği'nin, liman şirketinden rüsumat idaresi hamallarını rıhtım inşası işinde çalıştırılmak üzere istihdamını dahi talep etmesi hamalların ve mavnacıların mağduriyetini gidermek için onları desteklediğini göstermektedir.

---

[729] *BOA*, T. HFN., 661/66, 20 Haziran 1893

[730] Hatta ilerleyen süreçte dahi Beyrut valiliği, Beyrut limanı dâhilinde mavna işletmeciliği hakkının liman şirketi imtiyaz şartlarında mevcut olmadığı için Beyrut mavnacılarına tahsis edilmesini dilemiştir. Bkz: *BOA*, BEO, 1080/80948, 15 Şubat 1898.

[731] *BOA*, T. HFN., 661/66, 20 Haziran 1893

[732] Christine Babikian, *a.g.t*, s. 67. Liman çalışmaları artması üzerine mavna sahipleri tarafından mavna sayıları arttırılmış ve daha büyük mavnalar kullanılmaya başlandığı gibi seksen yüz tonluk dubalar vücuda getirilmeye başlandı. Bkz: *BOA*, T. HFN., 656/30, 1907.

Ticaret ürünleri ve yüklerin ihracı ve ithali ile hamalların istihdamının Beyrut Liman Şirketi tasarrufuna verilmesi devamlı şikâyet konusu olmuştur. Şikâyetlere göre hamalların istihdamı ve çalışmalarının bir düzen içinde bulunmaması nakliyenin aksamasına sebep olmakta ve bu da yolcu ve tüccarlar için müşkülat çıkarmakta, dolayısıyla Beyrut Rüsumat Nezareti ile Rıhtım Şirketi arasında ihtilafların ve onlara yönelik şikâyetlerin sebebini teşkil etmekteydi[733]. Özellikle ticaret ürünlerinin gemilerden indirilmesi, depolanması ve yaşanan gecikmelerden dolayı yabancı tüccarın rıhtım şirketine ve gümrük idaresine yönelik şikâyetlerine sebep olduğu anlaşılmaktadır. Rıhtım şirketinin iskeleye yanaşan mavnalarda bulunan yükleri gümrük mağazalarına taşımak için yeteri kadar hamal kullanmaması, mavnaların durumunun kötü olması ve rıhtım şirketinin bu sorunları iyileştirmeye yönelik tedbir almaması; ayrıca gümrük idaresinin ise suistimallere ve düzensizliğe seyirci kalması ve herhangi bir müdahalede bulunmaması şikâyetlerin önemli noktalarını oluşturmaktaydı. Çünkü bu aksaklıklar rıhtıma büyük miktarda gemi yükü geldiğinde bir karmaşanın oluşmasına ve ürünlerin, dolayısıyla da tüccarın zarar görmesine sebep olmaktaydı[734].

Belgelerden edinilen izlenime göre Beyrut mahalli idaresi ile vali ve Rüsumat Nezareti gibi merkezi otoritenin Beyrut'taki temsilcileri liman ve rıhtım şirketi aleyhine tavır alıp devamlı şikâyette bulunmuşlardır. Bunun aksine ise Osmanlı merkez yönetiminin şirketin haklarını koruyucu hatta şirketi destekleyici bir tavır içinde olduğu hissedilmektedir. Yüklerin nakli, taşınması liman şirketi ve Beyrut yerel idaresi arasında şikâyet konusu olması ve sorunların çözümü süreci limanın Osmanlı idaresinden çıkışına kadar devam etmiştir.

Beyrut Limanı inşa ve genişletme çalışmalar sırasında karantina, teftiş ve muayene, antrepo, rıhtım gibi tesisler yanında gümrük idaresinin de Beyrut Liman ve

---

[733] *BOA*, BEO, 3057/229216, 18 Mayıs 1909; *BOA*, BEO, 3290/246704, 12 Nisan 1908; *BOA*, BEO, 3483/261163, 1 Şubat 1909; *BOA*, BEO, 3576/268135, 16 Haziran 1909.

[734] *APB*, P.9/İ, Consulats 1895-1914, 12 Ekim 1912.

Rıhtım Şirketi tarafından inşası[735] tamamlandıktan ve işletmeye açıldıktan sonra şirket ile Gümrük İdaresi arasında yetki alanı hususunda anlaşmazlıklar yaşandığı görülmektedir. Yaşanan anlaşmazlığa geçmeden önce gümrük idaresi ve Beyrut'ta gümrük işlemlerinin genel bir portresini görmek uygun olacaktır.

4.2. Gümrük İdaresi ve Yaşanan Sorunlar

Osmanlı'da gümrük sınır, kıyı ve kara gümrükleri olarak ayrılmıştı. Bir şehirden diğerine veya deniz yoluyla bir iskeleden ülke sınırları içinde başka bir iskeleye nakledilen ürünlerden de gümrük vergisi alınırdı. Böylece iç ve dış gümrük vergileri adıyla alınan bir vergi uygulaması vardı. Yani gümrük uygulaması iki devlet arasındaki kara sınırında uygulandığı gibi deniz ve kara arasındaki sınırlarda, yani iskelelerde de uygulanmakta; denizden karaya ve karadan denize ürün ve ticaret eşyası transferinin yapıldığı her iskelede gümrük vergisi alınmaktaydı[736].

Kıyı şeridinde bulunan küçük yerleşim yerlerinde dahi gümrük idaresi bulunmasına rağmen deniz yoluyla yapılan taşımacılık küçük teknelerle ve denizden karaya yapılan nakliyatın ilkel yöntemlerle yapılması mümkün olduğu için Osmanlı kıyı şeridi boyunca yükleme ve boşaltmaya uygun yerler mal ve ürün akışını sağlayan bölgeler olabiliyordu. Bu ise devlet idaresi için gümrük vergisinden istisna alanları oluşturabiliyordu. Tüccarlar veya yerel halk tarafından gümrük vergisinden kaçmak amacıyla girişilen bu yöntemle Osmanlı maliyesi mücadele etmek zorunda kalmıştır. Bu yüzden Osmanlı Devleti ithalat ve ihracatın yapılacağı alanlarda gümrük idaresi kurarak mal ve eşya akışını gümrük vergisine tabi tutmuştur. Bu

---

[735] *BOA*, T. NFİ, 1393/33, 13 Ağustos 1896.

[736] Osmanlı ülkesinde ticaret yapan yabancı tüccar ithal etttiği ürünün vergisini ilk gümrükte öderdi. Ürünlerini ilk durakta satmayıp başka bir yere naklederse tekrar bir gümrük vergisi ödemek zorunda değildi. (Mübahat S. Kütükoğlu, "Gümrük", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul 1996, s. 264). Fakat İstanbul gümrüğü Osmanlı topraklarındaki bütün gümrüklerden müstesna tutulmuştur. Mesela Beyrut ve Suriye limanlarındaki gümrüklerden şayet İstanbul'a erzak ve zahire gönderiliyorsa *"Osmanlı topraklarındaki bütün limanlardan müstesna tutulduğu için"* İstanbul'a giden gemilerden hiçbir gümrük vergisi alınmamaktaydı. Oysa İstanbul dışında başka bir iskeleye gönderilmek üzere yola çıkıyorsa vardığı yerde gemi yüklerinden gümrük vergisi alınması gerekirdi. *BOA,* A. MKT. MHM., 31/81, 24 Nisan 1851.

alanların dışında bir alanda ticaret akışını yasaklayarak ve bölgeyi denetim altında tutarak kaçakçılığın önünde geçmeye çalışmıştır[737].

Gümrüklerin denetim altında tutulması ve usulsüzlüklerin önüne geçilmesi Osmanlı maliyesi için önemli bir gelir kaynağının da kontrol edilmesi demekti. Bu yüzden merkezi yönetim gümrük idaresine ve denetimine özen göstermek zorundaydı. Ayrıca gümrüklerde vergi konusunda yapılan usulsüzlükler özellikle yabancı tüccarın şikâyetine sebep oluyor ve bu da merkezi hükümeti yabancı devlet konsolosları karşısında zor durumda bırakıyordu. Ayrıca Suriye sahilinde de gümrükçülerin kanuna ve teamüllere aykırı hareket ettiklerine dair birçok kayıt mevcut olmakla birlikte bu tür uygulamalara eskiden beri rastlamak mümkündü. Mesela Trablusşam'da ikamet eden İngiltere konsolosu ve tüccarının Beyrut, Akka ve civarında satın aldıkları ticaret eşyasının devletlerarasında yapılan ahdnameler gereğince tezkerelerini alıp Trablusşam'a getirdiklerinde burada bulunan gümrük emini, ellerindeki tezkerelerine itibar etmeyip ahdnameye mugayyir bir şekilde mükerrer gümrük vergisi talep etmişti. Konsoslosluktan Bâbıâli'ye yapılan şikâyette İngiliz tüccarın gümrük emininin usulsüz uygulamalarından rencide edildiği ve yasadışı yapılan muameleye engel olunması rica edilmişti. Bu rica üzerine ilk limanda bir defa gümrük vergisi ödenen eşyalar diğer bir limana vardığında tüccarın elindeki tezkereler geçerli olup tekrar gümrük vergisi talep edilmemesi için Osmanlı yönetimi tarafından gümrük yetkililerine talimat verilmiştir[738].

1817 yılında İstanbul ve Mısır arasında mal getirip götüren birkaç gayr-i müslim tüccar Mısır dönüşünde Beyrut'a (o dönemde kaza) uğradıkları sırada yanlarında bulunan nakit para ve eşyaları cebren Beyrut gümrükçüsü el koymuştu[739]. Hatta aynı muamelerle Fransız tüccarlarında karşı karşıya kaldığı görülmektedir. 1829 yılında yaşanan bir hadise Fransız tüccarların da benzer bir usulsüzlükle muhatap olduğunu göstermektedir. Fransız tüccarlar daha önce vergisini ödemiş

---

[737] Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2012, s. 199; Kütükoğlu, "Gümrük", s. 263.

[738] *BOA*, A. DVN. DVE. d., No. 36/2, s. 110-111, Temmuz 1767.

[739] *BOA*, A. DVN. ŞM. d., No. 6/96, s. 182., Haziran 1817.

oldukları eşyalardan Beyrut gümrükçüsü tekrar vergi talep etmişti. Ayrıca ek vergi ödemiş olmalarına rağmen de eşyalarından bazısı kaybolmuştur. Konsolosluktan Osmanlı merkezine yapılan şikâyet üzerine tüccardan mükerrer gümrük vergisi talebinden vazgeçilmesi ve Fransız tüccarın ithal ve ihraç ettiği emtia ve eşyalardan alınacak vergi oranının %3 olması, Fransız ve başka millet tüccarlarının gümrüklere koydukları eşyalarının muhafaza edilmesi için gereken tedbirin alınması hususunda ihtarda bulunulmuştur[740].

XIX. yüzyıl ortalarına kadar Beyrut gümrüğü iltizam usulüyle idare edilmiştir[741]. 1832-1840 yılları arasında Suriye kıyılarını işgal eden Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın bölgeden geri çekilmesinden ve yeniden gümrüğün Osmanlı idaresine geçmesiyle Tanzimat reformları çerçevesinde yapılan yeni düzenlemelerden sonra dahi iltizama verilmeye devam edilmiştir[742]. Fakat Fransız

---

[740] *BOA,* A. DVN. DVE. d., No. 31/6, s. 256, Ağustos 1829.

[741] *BOA,* A. AMD. 41/72, 19 Nisan 1844; *BOA,* A. MKT., UM., 378/67, 14 Kasım 1859; *BOA,* İ. DH, 99/4957/1, 1846; *BOA,* İ. DH, 102/5153/1; *BOA,* A. MKT., NZD., 97-77, 31 Ekim 1853; *BOA,* A. MKT., NZD., 134/6, 19 Şubat 1855. XIX. yüzyıl başlarında iltizam yoluyla ihale verilen mukataa büyük idari birimleri kapsamaktaydı. Bu gümrükler için de geçerliydi. Gümrük mukataalarında yalnızca bir gümrük değil birkaç gümrük birlikte iltizam verilebilirdi. Dolayısıyla güçlü mültezim veya sarrafların bu meblağı karşılaması mümkün olmaktaydı. Yüzyıl sonlarına doğru ise belki büyük iltizam sahiplerini tasfiye etmek maksadıyla ihaleler küçük birimler üzerinden yapılmaya başlandı. Çoğu kez bu açık arttırma yoluyla değil de maktuen düzenlenmekteydi (Nadir Özbek, *İmparatorluğun Bedeli; Osmanlı'da Vergi, Siyaset ve Toplumsal Adalet 1839-1908*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2015, s. 29). Ayrıca emaneten idare usulü tercih edilmesi de mümkündü. Bazen de gümrüklerin emaneten idare ile iltizama gittiği görülmekteydi. Bir gümrük idaresi az gelir getirdiği takdirde emin tarafından maktuen ihaleye verilebiliyordu. 1860 yılından itibaren gümrükler için iltizama verilmesi yöntemine son verildi ve emaneten idare yoluyla verilmeye başlandı. Eyalet merkezlerinde gümrük emanetleri kurulup eminler tarafından idare edildi. Bu gümrük emanetlerine bağlı küçük gümrüklere de ihtiyaca göre maiyetlerine memur, katip, hademe vs. verilmek suretiyle müdürler tayin edildi. 1870 yılında Gümrük Emaneti, Rüsumat Nezareti'ne dönüştürüldü. Taşrada bulunan gümrük emanetleri de müdüriyet olarak kaldı (Mübahat Kütükoğlu, "Gümrük", s. 266). Suriye Vilayeti'nde merkezi Beyrut olmak üzere Rüsumat Nezareti kuruldu. Beyrut'ta Rüsümat Nezareti ve bu nezaret bağlı Beyrut, Şam-ı Şerif, Yafa, Kudüs, Nablus, Akka, Sur, Sayda, Zahle, Cünye, Trablus, Lazkiye Rüsümat Müdüriyetleri oluşturulduğunu görmekteyiz. *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1286/1869, s. 120- 125; 1288/1871, s. 98-108; 1291/1874, s. 97-106; 1294/1877, s. 123-127; 1295/1878, s. 109-113.

[742] *BOA,* İ. DH, 139/7143/1, 23 Eylül 1847. Gümrük için 1845 yılı başlarında açık artırma yapıldı. Taliplerden biri 1843 yılında gümrük mültezimi olan paşanın bankeri diğeri ise Beyrut tüccarlarındandı. Yapılan görüşmelerden sonra gümrük iltizamı Paşa'nın sarrafı Vakim Ağa'ya

raporlarında gümrük idaresinin keyfiliği sık sık dile getirilmiş ve gümrük kayıtlarının düzenli tutulmadığından şikâyet edilmiştir. Mehmet Ali Paşa güçlerinin Beyrut'ta egemenliği dönemindeki gümrüklerin idare tarzıyla mukayese edildiğinde Fransız tüccarların Osmanlı gümrük idaresinden memnun olmadığı görülmektedir[743]. Fransız konsolosunun görüşüne göre Mısır yönetimi sırasında Mehmet Ali Paşa'nın tekelci uygulamaları sebebiyle Beyrut gümrüğünün kontrolü yapılmakta ve gümrükler düzenli bir şekilde işlemekte ve ticaret ürünlerinin giriş ve çıkışlarına uygulanan vergiler makul oranda tutulmaktaydı. Buna mukabil ticaretle uğraşan Suriyelilerin bu dönemlerde gümrük yönetiminden memnun olmasına karşılık Mısır yönetimi sonrası şikâyetlerin arttığı görülmektedir. Özellikle gümrük mültezimlerinin tutumları, keyfiliği tüccarlar açısından hoşnutsuzluk ve tedirginliğe sebep olmaktaydı. 1838 Antlaşması ile belirlenen, özellikle ihracat vergilerinin yükselmesi ve Mısır yönetimi

verildi (Bkz: *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 40, 30 Nisan 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 83). Suriye gümrüğü, Musul, Diyarbekir, Halep, Hama, Humus ve diğer çevre iç şehirlerini, İskenderun'dan Gazze'ye kadar bütün sahil şehirlerini kapsıyordu. Gümrükler İstanbul'un farklı ticaret odaları tarafından 12.300.000 frank bedel ile 1 Mart 1859 tarihinden itibaren 28 Şubat 1861 tarihine kadar iki yıllığına kiralandı. 1860 yılında Bâbıâli yönetimi gümrüğü kiraya vermedi ve kendi adına vergi toplaması için muhassıl görevlendirildi. Fakat bu yöntem vergi gelirlerinin düşmesine sebep oldu. Şayet 1858-1859 yılındaki gibi özel olarak yönetilseydi kâr oranı yüksek olurdu. Bkz: *DDC,* Bentivoglio à Thouvenel, Direction des consulat et affaires, No. 25, 6 Temmuz 1861, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 377. 1844 tarihinde Beyrut gümrüğü, Cünye, Zahle, Dayre'l-Kamer, Trablusşam, Lazkiye, Sayda ve Sur gümrükleriyle birlikte iltizama verildi. Bu gümrüklerde elde edilen kâra karşılık Hama, Humus gümrüğü ve Şam ipek gümrüğü zarara uğramaktaydı. Gümrükler bir Türk'ün aracılığıyla Hristiyanlar tarafından satın alındı ve 12. 000 kuruş aylık gelir elde ettiler. Beyrut gümrüğü 1844 yılında 4.500.000 kuruş (1.125.000 fr) gelire ulaştı. Yukarıda bahsedilen gümrüklerin aylık ücretleri ayda 33.000 kuruşa yıllık 396.000 kuruşa (99.000 fr) yükseldi (bkz: *DDC,* Poujade à Guizot, Division Commerciale, No. 5, 30 Haziran 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 380). Bunun sebebi Beyrut gümrük idaresinin politikası olduğu söylenebilir. Nitekim gümrük idaresi gelirlerini arttırmak için Şam, Halep ve çevre gümrüklerden ziyade Beyrut gümrüğüne tüccarların yönelmesini sağladı. Aynı zamanda bu Fransız konsolosu tarafından Osmanlı otoritesinin gümrükte kontrol sağlayamamış olmasının bir göstergesi şeklinde yorumlanmıştır (Bkz: *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale, No. 10, 31 Temmuz 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 394).

[743] *DDC,* Bourée à Guizot, Direction Commerciale, No. 148, 30 Kasım 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 372-373. Mısır yönetimi sırasında gümrük bazen hükümet adına işletilir bazen iltizama verilirdi. Fakat yine de gümrük vergileri 1844 yılına göre çok düşüktü. Bkz: *DDC,* Poujade à Guizot, Division Commerciale, No. 5, 30 Haziran 1844, Consulat de France à Beyrouth,Tome II, s. 380.

sonrası vergilerde ciddi bir artış olması hoşnutsuzluğun diğer bir sebebini teşkil etmiştir[744].

Osmanlı vergi sisteminde iltizama verilen gümrük idaresinden sorumlu olan kişi mültezim olmakla birlikte bölgede görevli olan resmi bir yetkili olan Paşa, Beyrut valisi veya başka bir görevli unvanlarına sığınarak iltizamı kontrol eden asıl kişiler olmaktaydılar. Bununla birlikte mültezimlerin gümrüğün idaresi hususunda göstermiş oldukları usulsüzlük tüccarın hoşnutsuzluğuna sebep olmaktaydı. Nitekim sorumluların Bâbıâli'den gümrük hasılatının değerini ve elde ettikleri gelirlerin miktarını gizledikleri anlaşılmaktadır. Dolayısıyla İngiltere, Avusturya, Sardunya vs. gibi bölge ile ticari ilişkisi olan ülkelerin ticaret verileri sürekli usulsüzlükten şikayet edilen bu dökümanlar üzerinden okunursa yanıltıcı istihbarat elde edilmiş olur. Aynı şekilde Osmanlı Devleti'nin başka bölgeleri ile Suriye sahilinin ticari ilişkilerini gösteren kayıtlar da olabilmektedir[745]. Kayıtların kesin ve net olmaması limanlarda kaçakçılığa göz yumulduğunun ve keyfi uygulamalar olduğunun da bir göstergesidir.

Dönemin kayıtlarından Suriye limanlarında gümrükle ilgili bazı usulsüz uygulamaların mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle tarife oranları konusunda belirsizliklerin olması Fransız tüccarların birçok şikâyette bulunmasına neden olmuştur. Gümrüğün idaresinde suistimallerin, keyfiliğin ve düzensizliklerin söz konusu olması kaçakçılığın yapılmasını da teşvik etmiştir. Hatta Ağustos 1844 tarihinde Beyrut gümrük idarecisinin Marsilya'göndermek üzere 200 balya ipeğin kaçak yollarla gemilere yüklediğinin fark edilmesi sebebiyle bu kaçakçılıktan sorumlu tutulduğu için görevinden azl edilmişti. Bu şekilde yasadışı ticarete müsaade edilmesi Osmanlı gümrük gelirlerinin düşük olmasına ve verilerin gerçek ticaret

---

[744] *DDC,* Poujade à Guizot, Division Commerciale, No. 5, 30 Haziran 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 378. Mısır yönetimi döneminde limanda yükleme yapılırken bir defa olmak üzere 10 kuruş ödenen pamuğa 1838 Antlaşması sonrası 100 kuruş ödeme yapıldı. İpek için de benzer bir artış sözkonusudur. Bkz: *Aynı yer.*

[745] *DDC,* Bourée à Guizot, Direction Commerciale, No. 148, 30 Kasım 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 372-373.

hacmini yansıtmamasına sebep olmuştur. Bunun üzerine önlem amacıyla gümrük memurlarının sayısı arttırılmıştır[746].

Gümrükte yaşanan kaçak ticaretin yapıldığına dair birçok yakınmanın olduğu görülmektedir. Keyfilikten ve usulsüzlüklerden sürekli rahatsızlığını dile getiren Beyrut'taki Fransız Konsolosu Poujade, Dışişleri Bakanı Guizot'a gönderdiği Beyrut ticareti ile ilgili raporunda kaçakçılık konusunda yaşanan söz konusu olayı şöyle aktarmıştır:

"Defterdardan Naplousain isimli Fransız gemi mürettabatı tarafından yapılan zorbalık konusunda birçok şikâyet aldım. Bu eylem Cünye'nin küçük limanı içinde muhafızlara karşı Kaptan Maraval tarafından yapıldı. Maraval, gemilere M. M. Rostand'ın iplik fabrikasında üretilen 12 balya ipeği yükledi. Bu çatışmalar kaçkaçılığın kolaylıkla yapılmasına zemin hazırladı. İpek balyalarının sahibini bulmak için bir soruşturma yaptırdım ve bu kişi M. M. Rostand'ın fabrikasının ustabaşıydı. Bu konuda defterdarı bilgilendirdim ve Fransız gemisine konsolosluk ve gümrük memuru eşliğinde bir ziyaret önerdim. Kaptan Maraval ipek balyalarını aldığını ve Kıbrıs'a gönderdiğini reddetmedi. Fakat adamları tarafından zorbalığa başvurulduğnu ise reddetti. Bunun üzerine ben bütün Fransız tüccarlarına açıkladığım gibi kendisine de, şiddet eylemlerini tasvip etmediğimi ve Fransız konsolosluğunu Osmanlı idaresi karşısında küçük düşüreceğini ve bütün Fransızların ticaretini olumsuz etkileyeceğini açıkladım. Ve şiddete başvurduğu takdirde bu eylemi ile kaçakçılık yapması kadar kabahatli olduğunu ekledim. Geçen yıl kaptan Maraval 900 balya ipek kaçak olarak gemilere yükledi bu da gümrüğün 700 bin kuruştan fazla zarara uğramasına sebep oldu."[747] Yaşanan bu olay gümrük idaresinde görülen kaçakçılığa bir örnek teşkil ettiği gibi gümrük kayıtları rakamlarına, en azından bu dönem için güvenilemeyeceğini göstermektedir.

---

[746] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale, No. 17, 10 Ekim 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 402.

[747] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale, No. 17, 10 Ekim 1844, Consulat de France à Beyrouth, Tome II, s. 402-403.

Beyrut gümrüğün iltizam yoluyla şahıslara verilmesi ve idarede yaşanan aksaklıklar ve usulsüzlükleri özellikle birçok raporda görmek mümkün olduğu gibi bütün bunlar yabancı tüccar ve konsolosların şikâyetine sebep olmaktaydı. Nitekim Poujade'nin 29 Ocak 1845 tarihli başka bir raporunda da yine Beyrut gümrüğü ile ilgili yakınmaları görülmektedir:

"Yafa ve Akka'nın yöneticileri ülkenin bütün ürünlerinin de aynı zamanda mültezimidirler ve kendi bölgelerinin ürünlerini diğer tüccarlardan daha iyi bir pazara satmak için kendi otoritelerini kullanırlar. Gümrük kesinlikle iltizama verilmemelidir. Çünkü gümrük mültezimleri açgözlüdürler ve ticarette engel çıkarırlar ve tedirgin edicidirler. Bu mültezimliği sınırlı bir süre için hükümete ödenen avanslar vasıtasıyla elde etmekteydiler. Mültezimler bizzat kendileri tüccardı ve Fransız ticareti için de korkunç bir rakip olmuşlardır." [748]

Beyrut gümrüğünde uygulanan iltizam yöntemini sık sık eleştiren ve Beyrut'ta görevinin başında bulunan Fransız konsolos Poujade, 1845 yılında iltizam usulünü eleştirerek Suriye'de gümrük yönetiminde hüküm süren ciddi bir düzensizliğin olduğu kanaatindeydi. Ona göre gümrük idaresinin iyi işlememesi sonucunda gelirler heba olmaktaydı. Avrupalı tüccarlın da gümrükteki bu olumsuz koşullardan etkilenmemesi mümkün değildi. Özellikle mültezimlerin dürüst olmaması ve kârlarını büyütmek için her vasıtaya başvurmuş olmaları gümrük yönetimindeki usulsüz davranışlardan biriydi. Mesela gümrükçüler tüketim için satın aldıkları ürünlerle Cebel-i Lübnan köylülerini limanda durdurup %2 değil %10-15 oranında keyfi vergi almışlardı. Gümrük idarecilerinin Cebel-i Lübnan ahalisinden aşırı vergi talep etmeleri yüzünden köylüleri idareye karşı kışkırtmış olmaktaydılar. Bu şekilde keyfi vergi uygulamaları Cebel-i Lübnan ahalisini bıktırdığı gibi Avrupalı tüccarın da tepki göstermesine neden olmuştur. Dolayısıyla kaçınılmaz bir şekilde gümrük idaresi ile Avrupa tüccarı arasında gümrük vergileri konusunda anlaşmazlık

[748] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 33, 29 Ocak 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 67.

ortaya çıkmıştır[749]. Bu tarz usulsüzlüklerin yaşanması, gümrük kayıtlarının düzenli olarak tutulması ve güvenliğin sağlanması için gümrük denetiminin sağlanabildiği ve düzenli istatistiki kayıtların tutulabileceği limanın tesislerinin inşasını ve denetimin sağlanmasını gerekli kılmıştır.

Dış ticarette önemli bir fonksiyona sahip gümrük sistemi Osmanlı imparatorluğunun bütününde yürürlükte olduğu gibi Beyrut Limanı ticaretinde de aynı şekilde öenmli bir role sahipti. Osmanlı yönetimi tarafından gümrükler iltizam yoluyla ihale ile satıldıktan sonra gümrük idaresini ele alan miltezim ile üccarlar bir uzlaşı zemini oluşturabiliyorlardı. Mesala Halep'e ticaret ürünü götürmek için bir gemi İskenderun'a vardığında İskenderun gümrüğünde girişte %3 gümrük vergisi, ardından %2 oranında toprak vergisi ürünlerin Halep'e veya iç bölgelere nakli için alınırdı. Buna karşılık Fransız gemisi ilk defa Beyrut veya İskenderun limanına geldiğinde (Fransızların yaptığı) antlaşma gereğince %3.5-4 oranında vergi ödeyecekti. Oysa Beyrut gümrüğü ile yapılan uzlaşma ile %2 ek vergi de dâhil olmak üzere toplam %5 reftiye vergisi ile vergi yükünden kurtarabiliyordu. Aksi takdirde gemi yükleri İskenderun Limanı'na gidecekti ve bu şekilde Beyrut gümrüğüne bir kâr getirmeyeceği gibi mültezimlerin zararına bir durum da yaratmış olacaktı. İskenderun gümrüğü bu duruma şikâyet etse dahi Beyrut gümrüğündeki aksaklıkların giderilmesine engel olamazdı. Gümrükler şahıslara iltizama usulüyle verildiği için Osmanlı idaresi vergi alınıp alınmadığına muhalefet edemeyip sadece mültezimin aldığı ihalenin bedelini devlet maliyesine ödemesiyle ilgilenirdi[750].

Şimdiye kadar görüldüğü üzere 1830-1850 yıllarında gümrükte kaçakçılık yoğun olarak yapılmış ve gümrük memurları genellikle tüccar ve mültezimler olduğu için gümrük kayıtlarını doğru bir şekilde tutmadıkları ve görevlilerin de genellikle değerinin altında bir meblağı deftere kaydetikleri anlaşılmaktadır[751]. Hatta Beyrut'ta

---

[749] *DDC,* Poujade à Guizot, Direction Commerciale et du contentieux, No. 40, 30 Nisan 1845, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, s. 85.

[750] *DDC,* Boure à Guizot, Direction Commerciale, No. 62, 26 Haziran 1847, Consulat de France à Beyrouth, Tome III, Ek, s. 197.

[751] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 194.

bulunan Fransız konsolosu, mültezimin gümrüğün kârını gizlemek için vergi gelirlerinin asıl tutarını değil, tarife bedellerinin daha altında verileri sunduğunu ifade etmiştir. Dolayısıyla Beyrut gümrüğü kayıtlarından güvenilir bilgiye ulaşmanın pek mümkün olmadığı için başka kaynaklardan da istifade ederek daha güvenilir gümrük verilerine ulaşabildiğini 1851 ve 1852 yıllarına ait raporlarında belirtmiştir[752]. Gümrük görevlileri tarafından tutulan kayıtların güvenilirliği sorgulanması gereken bir durum olmakla birlikte gümrük denetiminden dolayı Beyrut Limanı yakınlarında bulunan küçük iskelelerde kaçakçılığın mevcut olduğu da söylenilebilir. Nitekim ticaret ürünlerinin Beyrut Limanı ve ona bağlı gümrüklerden değil başka iskelelerden gizlice nakledilmesi sonucu 1858-1859 yıllarında Beyrut ve ona bağlı gümrüklerden kâr elde edilemediği dönemin kayıtlarına yansımıştır. Hatta Beyrut gümrük mültezimi son birkaç yıla göre zarar edildiğini ifade ederek gümrük ihalesinin feshedilmesini talep etmiştir[753]. Gümrük gelirlerindeki azalmanın önemli bir sebebinin ticaret akışının gümrük denetiminin daha az olduğu veya hiç olmayan iskelelerden yapılmasına bağlı olarak gerçekleştiği söylenilebilir.

XIX. yüzyılını ikinci yarısına girerken Beyrut'ta ticaret hacminin artmasıyla limanın genişletilmesi düşüncesi gümrük tesislerinin genişletilmesi ve yenilenmesini için girişimleri de kaçınılmaz kılmıştır. 1810-20'lerde yapılmış olan Beyrut gümrük binası artık ihtiyaçlara cevap verecek durumda değildi. Zamanla mirî alanda kurulmuş olan gümrüğün duvarları denizden zarar görmüş ve onarım masrafları gümrüğün kamuya ait olmasından dolayı devlet tarafından karşılanmıştı[754]. Fakat zamanında gümrük tarzında inşa edilmemiş olan binaya sonraları bazı odalar ilave edilmişse de ticaretin gün geçtikçe ilerlemesi üzerine yeni bina ihtiyacı hâsıl olmaya başlamaıştı. Özellikle yabancı ülkelerden vapur ve gemilerle gelen mal ve eşya ile

---

[752] 1849 ve 1851 yıllarına ait ihracat-ithalat ve navigasyon verilerini sunmaktadır. Bkz: *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 84. Gümrük kayıtları hakkında aynı şikâyetlerini dile getirmiş ve yine daha güvenilir olduğunu düşündüğü başka kaynaklara müracaat ederek 1851 yılına ait verileri de sunmuştur. Bkz: *DDC,* Lesparda à Turgot, Direction Commerciale, No. 45, 26 Haziran 1852, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 117.

[753] *BOA,* A. MKT. NZD, 295/22, 9 Kasım 1859.

[754] *BOA,* İ. MVL, 292/11727/1, 1854; *BOA,* İ. MVL, 292/11727/2

ihracat mallarının kontrol edilmesi için uygun bir alanının olmaması ve özellikle kış mevsiminde gelip giden iki üç vapurun aynı güne tesadüfü halinde gerekli tesislerin eksikliğinden yüklerin birçoğu için uygun alanların olmaması tüccarların şikâyetine sebep olmaktaydı. Özellikle gümrüğün ticaret malları için yeterli kapasiteye sahip olmaması eşyaların muhafazası için önlem alınmasını gerektirmiştir[755]. Şikâyetler ve talepler üzerine önlem alınması için merkezi yönetim gümrük emanetine sorunların giderilmesi için talimat vermiştir[756].

Bunun için çalışmalara başlanmış ve Beyrut gümrük binası ile birlikte iskelesi ve rıhtım inşası için de adım atılmıştır. Bilhassa tüccarların talepleri doğrultusunda eski ambarın yıkılmasıyla yerine yeni kâgir ambar yapılması, inşası gerekli gümrük binası ile iskelesinin deniz dalgalarından muhafazası ve ticaret mallarını nakleden mavnaların denizin dalgalı olduğu vakitlerde gümrük önüne yanaşabilmeleri için liman muhafaza duvarının inşasına yönelik planlar yapılmıştır[757]. Bâbıâli açısından bu dönemlerde Beyrut gümrüğü artık varidatı yüksek olan gümrüklerden biri olarak kabul edilmesi dolayısıyla Beyrut Gümrüğü'nün işleyişini düzenli bir hale koymanın diğer gümrükler kadar gerekli olduğu kanaati oluştuğundan gümrük alanının genişletilmesi ve Beyrut Limanı ve Rıhtımı için bir muhafaza duvarı inşasına başlanması kararı alınmış[758] ve Tanzimat reformları çerçevesinde 1860'lı yıllardan itibaren bir takım yenilikler yapılmıştır.

Tanzimat döneminde esasında iltizam usulünün neden olduğu usulsüzlükler göz önünde bulundurularak hazineyi ve halkı zarara uğratan iltizamın kaldırılması gündeme gelmişti[759]. 1860'lı yıllarda iltizam usulünün neden olduğu aksaklıklar, yapılan suistimaller ve şikâyetler göz önünde bulundurularak gümrükler için iltizama verilmesi usulüne son verilmiş ve emaneten idare yoluyla yönetilmeye başlanmıştı. Buna binaen taşra merkezlerinde gümrük emanetleri kurulup eminler tarafından idare

---

[755] *BOA,* İ. DH, 498/33899/2, 9 Ekim 1862; *BOA,* İ. DH, 498/33899/1, 7 Ekim 1862.
[756] *BOA,* İ. DH, 498/33899/3-4, 12 Aralık 1862.
[757] *BOA,* İ.MVL, 500/22609/1, 22 Ağustos 1863.
[758] *BOA,* İ. MVL, 500/22609/6, 6 Ocak 1864,
[759] Ali Akyıldız, "Tanzimat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 40, s. 3

edilmeye başlanmıştır. Gümrük emanetlerine bağlı küçük gümrüklere de ihtiyaca göre maiyetlerine memur, kâtip, hademe vs. verilmek suretiyle müdürler tayin edilmiştir. 1870 yılında da Gümrük Emaneti, Rüsumat Nezareti'ne dönüştürülmüş ve taşrada bulunan gümrük emanetleri de müdüriyet olarak yeniden düzenlenmiştir[760]. Buna bağlı olarak Suriye Vilayeti'nde de merkezi Beyrut olmak üzere Rüsumat Nezareti kurulmuştur. Beyrut'ta Rüsümat Nezareti ve bu nezarete bağlı Beyrut, Şam-ı Şerif, Yafa, Kudüs, Nablus, Akka, Sur, Sayda, Zahle, Cünye, Trablus, Lazkiye rüsumat müdüriyetleri oluşturulmuştur[761]. Gümrüklerin idaresi için yapılan bu düzenleme Tanzimat dönemi ile başlayan bürokratik değişimin bir sonucuydu. Artık Osmanlı idaresi gelirlerin hazineye aktarılmasında aracıların rolünü mümkün olduğunca azaltma ve gelirin doğrudan merkezi hazineye aktarılmasını sağlamak için kurumsal düzenlemeler yapmaktaydı. Gümrüklerin nezaretler vasıtasıyla idare ve kontrolünün sağlanması da doğrudan merkezi yönetim anlayışının bir tezahürüydü. Dolayısıyla hazineye gelir artışına odaklanan Bâbıâli gümrük tesislerinin bakım ve denetimiyle de yakından ilgilenmiştir.

Bununla birlikte Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile gümrük idaresi arasında bir takım sıkıntılar yaşanmaktaydı. Şirket yönetimi limanda bulunan gümrüğe ait antrepoları kullanamamakta ve mağazaların vergilerini toplayamamaktaydı. Gümrük idaresi ise kendi alanında depolanan ticaret ürünleri üzerinden mağaza vergilerini bizzat kendisi toplamaktaydı. Zira bu mevzu iki kurum arasında gerginliğin sebebini teşkil eden bir unsur olmuştur. Gümrük idaresiyle şirket arasında yaşanan anlaşmazlık üzerine 1896 yılında yapılan görüşmeler sonucunda, iki kurum arasında 1890 yılında yapılmış olan sözleşmeye ek olmak üzere, gümrük ve şirket arasındaki anlaşmazlıkları çözüme kavuşturan bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma ile şirketin hakları yeniden tasdik edilmiş oldu. Fakat şirketin gümrüğe ödemesi gereken yıllık 200 Türk Lirası imtiyaz ücreti yerine depolama gelirinin % 10'unu Osmanlı

---

[760] Mübahat Kütükoğlu, "Gümrük", s. 266.

[761] *Salnâme-i Vilayet-i Suriye*, 1286/1869, s. 120- 125; 1288/1871, s. 98-108; 1291/1874, s. 97-106; 1294/1877, s. 123-127; 1295/1878, s. 109-113.

maliyesine her yıl ödeme şartı getirilmesi gümrük idaresini bütün kârından yoksun bırakmış oldu.[762]

Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile Rüsumat Nezareti, yani gümrük idaresi arasındaki diğer bir sorun da limanın bulunduğu alandaki arazinin gümrük idaresi tarafından usulsüz işgal edildiği gerekçesiyle yaşanmıştır. Liman ve rıhtım şirketi Bâbıâli'ye şikâyette bulunmuş fakat uzun süreden beri süren uyuşmazlığın çözüme kavuşturulamaması üzerine 25 Nisan 1896 tarihinde İstanbul'a mevcut durumu protesto eden bir ihbâr göndermiştir. 1907 tarihinde her iki kurum arasındaki bu mesele Ticaret ve Nafia nezaretinin aracılığıyla Rüsumat Nezareti'nin şirkete tazminat ödemesiyle çözülmüştür[763].

5. Alternatif Liman Arayışları

Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin liman ticaretinde denetiminin artması ve aynı şekilde Gümrük idaresinin de daha etkin bir şekilde kontrollerini arttırması tüccar ve yöre halkının alternatif yollar arayışına sebep olmuştur. Bilhassa tüccarların vergi yükünden kaçınmak istemeleri denetimi daha az limanlarda kaçakçılığa tevessül edilmesine yol açmıştır. Çünkü Beyrut Limanı'nda gümrük kontrol ve denetiminin artmasıyla kaçakçılık gibi usulsüzlüklere belki siyasi ve ekonomik olarak merkezi bir konuma geldiği için ender rastlanmaya başlanmıştı. Fakat Beyrut'a bağlı çevre iskelelerde durum biraz daha farklıydı. Beyrut'a nazaran daha denetimsiz olduğu için gümrük memurları ve nakliyeciler arasında yapılan pazarlıklardan dolayı vergi ödenmeksizin gümrükten tahıl, ipek ve diğer ticaret ürünlerinin ihracı mümkün olabilmekteydi[764].

Özellikle Beyrut için önemli bir gelir kaynağı olan ipek kozasına ve üretimine Osmanlı yönetimi, 1850'li yıllardan itibaren itina göstermiş ve ipek gümrüğüne de Beyrut'ta ehemmiyet verilerek denetimi konusunda daha titiz

---

[762] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 67

[763] *BOA,* BEO, 3022/226603, 26 Mart 1907.

[764] *DDC,* Lesparda à Baroche, Direction Commerciale, No. 27, 26 Temmuz 1851, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 85.

davranmıştı[765]. Buna rağmen yine de ipek kaçakçılığının yapıldığına da rastlanmaktadır. Bilhassa bu dönemde Beyrut Limanı için yeni bir ihracat ürünü olduğundan dolayı ipek kozasının Beyrut gümrüğünden çıkışı bir takım sıkıntılara sebep olmuştu. Ürüne ait ihracat vergi tarifeleri belirlenmediği için gümrük memurları bundan istifade ile ipek kozası üzerinden vergi alırken aşırı vergi talebinde bulunarak keyfi bir uygulamaya girişmişlerdi[766]. Keyfilik ve fazla vergiler de ipek ürününün başka kaçak yollarla ihracına sebep olmaktaydı. İpek ihracatının arttığı 1850'li yıllara ait ticaret raporları ipek kaçakçılığının yaygın olduğunu göstermektedir. Kaçak ithalat ve ihracat yapmak için özellikle Cünye Limanı tercih edilmekteydi. Buna rağmen bu dönemde Suriye kıyısındaki diğer limanlara göre oldukça yeterli denetimi bulunan Beyrut Limanı'nda ise kaçakçılık yapılması diğer civar iskelelere göre daha güç olmasına rağmen yine de limandaki yükler, vergi ödenmeksizin gümrük memurları ve nakliyecilerin göz yumması nedeniyle bölgeden ayrılabiliyordu[767].

Gümrük binası bakımı ve tamiratı yapıldıktan sonra ve Beyrut liman ve rıhtım inşası sürecinde gerek Bâbıâli'nin ve gerek liman şirketinin itina gösterdiği husus kaçakçılığın yaşanmamasıydı. Çünkü buna engel olunmadığı takdirde vergi gelirlerinin azalması kaçınılmaz olurdu. Fakat Beyrut Limanı'nda denetimin arttığı oranda diğer çevre limanlara, özellikle de Beyrut Limanı'nın hemen kuzeyinde bulunan Cünye'ye denetimin daha az olmasından dolayı tüccarlar yönelmeye başlamışlardı. Beyrut'la ticaret yapan Suriye sahilinin diğer limanlarından gelen tüccarlar ve Beyrut'un tüccarları limanda mallarını gemilerden indirdiklerinde vergi ödemekten kaçınmak için başka bir yerde ikmal yapma yoluna giderek uygun fiyatla düşük tonajlar için elverişli olan küçük limanlardan yükleme ve indirme işlemlerini yapmayı tercih etmekteydiler[768]. Oysa Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi gemi ve ticaret trafiğini Beyrut'a çekebilmek için inşa ettiği modern rıhtım, antrepo vs.

---

[765] Kürşat Çelik, *a.g.t,* s. 64.

[766] *DDC,* Schmidt à Lahitte, Direction Commerciale, No. 12, 12 Mart 1850, Consulat de France à Beyrouth, Tome IV, s. 31.

[767] Dominique Chevallier, *a.g.e,* s. 198.

[768] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 65-66.

tesislere güvenmekteydi. Bu sayede Beyrut'ta ticaret yavaş yavaş artacaktı. Nitekim tesislerin 1896 yılından itibaren kullanılmaya başlandığı sırada ticaret artmaya ve başka limanlarda kurulan ticaret acenteleri yavaş yavaş kapanmaya başlamıştı. Fakat eş zamanlı olarak şirketin yeni tarifeleri benimsemesi tüccarları civar limanlara yönelmeye sevk etti. Hatta Yabancı ülkelere ait birçok gemi şirketi de tarifeleri çok yüksek bulduğu için Beyrut Limanı'na girmekten kaçınmaya çalışmış, bazı gemiler de liman vergisi ödememek için liman serbest bölge alanında yani limanın dışında bir bölgede kalmayı tercih etmişlerdir. Fakat 1896 yılında ilk kez serbest bölgeyle alakalı sınırlamalar getirilerek şirket yönetimi, liman havzasına girmeksizin ayrı bir alanda demirleyen gemilerden yarı vergi almaya başlamıştı. Şirketin 1897 yılına ait raporunda işletme yöneticisi *"Hemen hemen Beyrut'a gelen bütün gemiler limana girmekte ve bunların az bir miktarı ise kıyıda demirlemekteydi ve bunlar yükleme ve boşaltma gibi işlemlerini ya Minet-al Huseyn önünde ya Karantina alanı önünde ya da Saint Georges körfezinde yapmaktaydılar. Bu, gemilere tahsis edilmiş olan alanda vergi uygulamasından ve özellikle liman havzasının girişini koruyan 500 metrelik alanda bütün gemilerin demirlemesinin yasak olmasından kaynaklanmaktaydı. Bu da gemileri limana girmeye veya onlara tahsis edilmiş alanda demirlemeye zorlamaktaydı. Diğer türlü demirleme yerlerinin uzaklığı gemileri, yükleme ve boşaltma işlemlerinin uzamasıyla karşı karşıya bırakmaktaydı"*[769] diyerek Beyrut Limanı'nı kullanmak isteyen gemilerin yaşadığı zorlukları ifade etmiştir. Dolayısıyla Beyrut Limanı ve yakınında tüccar gemileri için yaşanan bu sıkıntı Suriye kıyı şeridindeki diğer limanlara yönelimin en önemli sebebini oluşturuyordu. Bu durum Beyrut'ta bir konsolosun raporuna da yansımıştır. *"Yaklaşık 10 yıl önce ünlü Beyrut Limanı'nı inşa eden ve bir Fransız kuruluşu olan Osmanlı Beyrut Liman Rıhtım ve Antrepo Şirketi, Filistin ve Suriye'nin bütünü için dağıtım noktası olarak Beyrut'ta yoğunlaşan ticaretin çoğunluğunu oluşturan ürünlere ve nakliyeye ağır vergiler koydu. Şimdi ise başka giriş limanları araştırmaktadır. Örneğin Beyrut'a gelen petroller komşu Cünye kasabasına indirildi ve deve ve katırlarla Beyrut'a taşındı. Önceleri Lazkiye, Trablusşam, Sayda ve Hayfa*

[769] Christine Babikian, *a.g.t,* s. 65

şehirleri Beyrut'tan ürünlerini tedarik ederken şimdi ihtiyaçlarını doğrudan alıyorlar. Bu da Beyrut Limanı'nda ithalatta bir azalmaya sebep olacaktır. Hatta Hayfa-Şam demiryolunun inşa edilmesi halinde bu düşüş daha da ciddi olacaktır"[770]. Beyrut Limanı'na gemiler uğramaktan kaçınırken özellikle limanın çok yakın bir noktasında ve hemen kuzeyinde bulunan Cünye, Beyrut Limanı'ndaki denetim ve aşırı vergilerden kaçmak için tüccarların ve taşımacılık yapan şirketlerin uğrak noktası olmaya başladığı görülmektedir.

Yabancı ülkelere ait vapur şirketlerinin de Cünye Limanı'nı kullanmak istediği görülmektedir. Osmanlı Devleti'ne ait vapurların Cebel-i Lübnan sahillerine özellikle Cünye Limanı'na uğramaları, diğer şirketlerin de Cünye Limanı'na uğramak istemelerine sebep olmuştu. Fakat usulsüz bir şekilde yapılan bu gemi trafiği, kaçakçılık söylentilerini gündeme getirdiği için Bâbıâli buna müsaade etmek istememiş ve Cünye'ye vapurların uğramasına engel olunmaya çalışılmıştı[771].

Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı 1861 yılında teşkil edilirken Beyrut şehrinin bu idari birimin hududu dâhilinde kalması için büyük devlet temsilcileri ısrar etmişlerdi. Fakat Suriye'nin iskelesi hükmünde görülen Beyrut Limanı'nın mufasarrıflık sınırları içinde kalmasında bazı mahzurlar görüldüğünden Fuad Paşa'nın girişimiyle Beyrut doğrudan merkeze bağlı hale getirilmişti. Buna mukabil Cebel sahillerinin ithalat ve ihracat limanı olarak kullanılmasına, buralarda ticaret ve nakliyat yapılmasına devletçe müsaade edilmemiştir. Beyrut'ta tüccarların limanda ödemekle yükümlü oldukları vergiler ise Cebel-i Lübnan halkına pahalı gelmekte ve bu yüzden civar ahalisi de genellikle liman vergisinden muaf olan Trablusşam ve Sayda iskelelerini kaçak olarak kullanmaktaydılar. Dolayısıyla Beyrut'ta ödenmesi gereken vergilerden kaçan Cebel-i Lübnan ahalisine pek tesir etmemekteydi. Fakat çoğunluğu Maruniler olmak üzere bölge halkı Beyrut Limanı'na bağlı kalmamak için Cünye'den Batrun'a kadar sahil şeridinde iskeleler tesis edilmesini talep etmişlerdi.

---

[770] *G. Bie Ravndal, American Consul, Beirut, October 27, 1900. Commercial Relations, 1900, Vol. 1, p. 1115*'den aktaran Eyup Özveren, *a.g.t,* s. 180.

[771] *BOA*, BEO, 176/13194, 26 Mart 1893.

Liman inşası ile Cebel sahillerinin ticaretine katkı sağlayacağı düşüncesiyle mutasarrıflık tarafından da bu öneri teşvik edilmiş ve yerine getirilmesi için Bâbıâli'ye iletilmiştir. Fakat bu talep bazı siyasi mahzurları barındırmaktadır. Hükümete göre Cebel sahilinde liman tesislerinin yapılması ve yabancı vapurların gidip gelmesine müsaade edilmesi halinde, hükümet tarafından ne kadar itina gösterilse dahi bu iskeleler kaçakçılık için kolay bir yol olacak ve silah ve cephanenin iç bölgelere kadar sızmasına sebep olacak, dolayısıyla devlet adına büyük müşkülat ve mahzurlar ortaya çıkacaktı. Hatta Şam ve Beyrut'a yapılan ithalat bu bölgeye kayacağı için Beyrut Liman Şirketi'nin tazminat talebine sebep olacağı kanaati hâsıl olmuştur. Hatta Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı tarafından kaçakçılığa müsaade olunmamak için karakolhaneler vs. gibi her türlü tedbirler alınacağının teminatı dahi verilmesine rağmen bu karar alınmıştır[772]. Bâbıâli aldığı bu kararla şirket çıkarlarını koruma yoluna gittiğini görmekteyiz. Suriye sahil ticaretinin Beyrut Limanı'na yönelmesi ve civar limanlardan ise burada yoğunlaşması şirketin menfaatine bir durum teşkil etmişti.

Tüccarların Beyrut Limanı'nda ödemek zorunda oldukları ve yüksek olan rıhtım ve liman vergisinden kaçınmak için ticaret mallarını yükleme ve indirme yeri olarak Cünye kıyısını tercih etmeye başlamalarına ilaveten Cebel-i Lübnan halkı da Beyrut'tan ayrı olarak Cünye Limanı'nı kullanmayı tercih etmekteydi. Bölge halkı daha önce defalarca Cünye Limanı'nı kullanma taleplerini Bâbıâli'ye beyan etmişlerdi. Fakat menfaatlerine mugayyir bir durum oluşturacağı için liman şirketi bu fikrin uygulamaya geçirilmesine engel olmaya çalışmıştır. Hatta 1912 yılında şirketin yöneticilerinin tepki ile ifade ettikleri gibi *"Lübnan halkı hükümetlerine bahşedilen ayrıcalıkları arttırmayı ve özerklik haklarını genişletmeyi ümit ediyorlar ve şimdiye kadar onlara yasak olan Cünye ve Nebi Yunus limanlarını büyük posta vapurlarına açmayı talep ediyorlar*"[773] diyerek Osmanlı merkezi yönetimine yakınmışlardır. Gerek halkın talebi gerek vergilerden kaçınmak için tüccarların ve vapur şirketlerinin civar limanlara yönelmeleri rıhtım ve liman şirketini Suriye sahilindeki diğer

[772] *BOA*, A. MKT., CL, 23 Aralık 1902.
[773] Christine Babikian, *a.g.t*, s. 60.

limanların inşası ve kullanımı hakkının temin edilmesiyle ilgili yeni bir girişime sürüklemiştir.

Beyrut Limanı yakınlarında bulunan limanların tüccarlar ve yerel halk tarafından kullanılması hakkında yaşanan sorun Fransa ve Osmanlı Devleti arasında 9 Nisan 1914'te Paris'te imzalanan liman ve demiryolları hakkında ek antlaşma ile düzenlenmiştir. Buna göre Osmanlı Devleti, Beyrut liman şirketi ile varılan bir antlaşmanın şartlarına göre eğer Cünye ve Beni Yusuf arasındaki kıyı şeridinde rıhtım ve liman inşa edilmesine karar verilirse inşa ve kullanma hakkını Beyrut liman ve rıhtım şirketine vereceğine dair garanti vermişti[774]. Buradan anlaşılan Osmanlı hükümeti Cebel-i Lübnan özerk yönetiminin talebine karşılık şirket menfaatlerini desteklediği ve mutasarrıflığın yetkisini genişletmek istemediğidir. Yine şirketin menfaati, Cebel-i Lübnan halkı üzerinde nüfuzu olan ve onları incitmek istemeyen Fransa hükümeti ile de çelişmektedir. Fakat sonuç itibariyle Beyrut'a yakın limanların kullanım imtiyazı Beyrut Liman şirketi lehine neticelenmesine karar verilmiştir. Liman ve rıhtım şirketinin Beyrut ve çevresinde limanın işletilmesi hususunda, dolayısıyla ticaret üzerinde nasıl bir denetim kurmaya çalıştığının bir göstergesidir.

Cünye Limanı'nın vapurların yanaşmasına ve yük indirip yüklemeye uygun bir iskelesi yoktu. Şayet bir iskele teşkil edilecek olursa Beyrut Rüsumat Nezareti'ne göre her türlü kaçakçılığa kapı açılacağı gibi her çeşit yasak eşyanın ithaline engel olmak da mümkün olmayacaktı. Dolayısıyla Cebel ahalisinin de Beyrut iskelesini kullanmasının uygun olacağı düşüncesiyle Cünye iskelesinin kullanılmasına engel olunmaya çalışılmıştır[775].

Esasen Cünye iskelesi gümrük idaresi Beyrut Rüsumat Nezareti'ne bağlı olduğundan buradaki kaidelerin Cünye'de de geçerli olması gerekmekteydi[776]. Fakat Beyrut Limanı gümrük prosedürlerinden kaçmak ve bazen de nakliye kolaylığından

---

[774] Liman ve demiryollarına ek antlaşmanın 11. Maddesi. Christine Babikian, *a.g.t*, s. 60.
[775] *BOA*, A. MKT. CL, 3/144, 13 Mart 1903.
[776] *BOA*, A. MTZ. CL, 1/9, 30 Ağustos 1882.

dolayı Cünye iskelesini kullanmak isteyen Cebel-i Lübnan ahalisi ve tüccarı veya yabancı şirketler ile Osmanlı yönetimi arasında sık sık ihtilaf çıkmıştır.

Beyrut Rüsumat Nezareti'ne bağlı olan Cünye Limanı[777] 1900'lü yıllara gelince önemi artmaya ve ticaret amacıyla sık kullanılmaya da başlanmıştı. Hatta Cebel-i Lübnan mutasarrıflığı tarafından Cünye iskelesine İngiliz bandıralı bir vapurun uğramak istemesi mutasarrıflık tarafından Bâbıâli'ye bildirilmiş fakat Bâbıâli bu talebi reddetmiştir. Çünkü Cebel-i Lübnan protokolüne göre Batrun, Beni Yunus gibi Cebel-i Lübnan'ın diğer sahillerinde olduğu gibi Cünye iskelesine de vapur yanaştırılması güvenliğin sağlanması için yasaklanmıştı[778]. Dolayısıyla bu iskelenin gemiler tarafından kullanılmasına müsaade edildiği takdirde şikâyetlere ve rahatsızlığa sebep olacağı endişesiyle Cünya Limanı'na yabancı vapurların uğramasına izin verilmemiştir[779]. Buna rağmen bölgede kaçakçılığın yapılmasına engel olunamadığını hatta yoğun bir şekilde yapıldığına dair kayıtlara rastlanmaktadır[780].

Cünye'ye ticaret eşyası çıkarılmaması hakkında öteden beri uygulanan yasağın lağvedilmesi asayişin sağlanması açısından uygun olamayacağından dolayı yasağın eskiden olduğu gibi devam etmesi ve kesinlikle muhafaza edilmesinin

---

[777] *BOA,* A. MKT. MHM, 404/15, 14 Eylül 1867.

[778] *BOA,* MV, 117/16/1, 22 Eylül 1907.

[779] *BOA,* A. MKT. CL, 3/144, 1 Şubat 1903.

[780] Mısır'ın Port Said ve Dimyat Limanı'ndan kaçak tuz 1913 yılında Cünye limanına getirilmişti. Beyrut Liman reisi de devletin zararına olduğunu beyan ederek durumu Bâbıâli'ye şikâyet etmiştir (*BOA,* DH. İD, 94-2/50, 8 Ekim 1913). Cebel-i Lübnan sahillerine yabancı devlet gemilerinin tuz ve tönbeki ihracı da yasaktı. Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde de olduğu gibi tekel uygulaması gereği Tuz ihracına Bâbıâli'nin emri doğrultusunda Duyun-ı Umumiye idaresi ve Cebel-i Lübnan mutasarrıflığı tarafından müsaade edilmiyordu. Zaten devlete ait memlahalardan tuzun temin edilmesi mümkün olduğu için yabancı devletlerden tuz ithaline engel olunmaya çalışılmaktaydı (*BOA,* DH. İD, 170/6, 2 Temmuz 1914). Cebel'den Beyrut'a tütün kaçakçılığı da yapılmaktaydı (*BOA,* A. MTZ. CL, 1/13, 13 Aralık 1896; *BOA,* A. MKT. CL, 2/77, 6 Haziran 1914; *BOA,* A. MKT. CL, 2/773, 4 Nisan 1899). Silah kaçakçılığı *BOA,* A. MKT. CL, 3/108, 7 Şubat 1900. Hatta hem Beyrut hem de Cünye limanında Fransız vapurlarıyla silah kaçakçılığı yapılmaktaydı (*BOA,* BEO, 3492/261855, 16 Şubat 1909; *BOA,* DH. H. 72/12, 12 Kasım 1913; *BOA,* DH. MKT, 20/35, 26 Nisan 1893; *BOA,* DH. MKT, 118/37, 24 Ağustos 1893). Kaçakçılığı önlemek için önlemler alındığına dair bkz: *BOA,* DH. EUM. LVZ, 17/34, 11 Aralık 1913.

gerektiği Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı tarafından Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. Buna mukabil Cünye belediye meclisi ise yasağın kaldırılması için baskı yapmaktaydı. Nitekim belediye heyeti tarafından yasağın kaldırılması ve iskelelerin kullanılmasına izin verilmesi için çekilen telgrafname üzerine İstanbul merkez, Meclis-i Vükelâ'nın onayıyla Cünye iskelesine ne gibi eşya çıkarıldığı, gelir vergisi ne kadar olduğunun bildirilmesi ve kaçakçılığın yapılmaması için denetimin sağlanması şartıyla iskelelerin kullanılmasına izin vermiştir[781].

Beyrut'a alternatif olarak Cünye ve Beni Yunus limanlarının deniz ticaretine açılması halinde Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ve diğer müesseselerin zararına bir durumun oluşması halinde hükümet sorumluluğu üzerine almayacağını da belirtmiş, ayrıca Cünye ve Beni Yunus iskelelerinde rüsumat idareleri teşkiline ait muamelelerin yerine getirilmesi Maliye Nezaretine bildirilmişti[782]. Bâbıâli böylece Beyrut Limanı'na alternafif olarak çevredeki diğer limanların kullanılmasına müsaade ettiği gibi iskelelerin de denetiminin yapılmasına ve malî açıdan kontrol kurmak suretiyle Beyrut Limanı'nın ticaretinin yakınlardaki limanlara kaymasına olanak tanımış oldu. Fakat buna rağmen Beyrut gerek limanı gerekse rıhtım ve antrepolar gibi tesislerinin yüksek tonajlı gemiler için avantajlı olmasından dolayı uluslararası ticaret için daha elverişli bir imkân sunmuştur.

---

[781] *BOA,* MV, 141/36/1, 12 Haziran 1910.

[782] *BOA,* MV, 173/53/1, 4 Şubat 1913. Cünye Limanı'nda kaçakçılığın ve usulsüzlüğün görüldüğüne dair bkz: *BOA,* Y. EE, 2/37/1, 4 Şubat 1913; *BOA,* Y. EE, 2/37/1, 5 Şubat 1913.

SONUÇ

XIX. yüzyılda Avrupa endüstriyel devrimi, uluslararası sermaye piyasası ve ticaretini kapsayan Avrupa ekonomisindeki gelişmelerin Osmanlı Devleti'ni etkilememesi mümkün değildi. Avrupa'da sanayi devrimi sonrası üretim artışı ve mamül maddelerin pazarlanacağı alan arayışı ve karşılığında hammadde ihtiyacı Osmanlı coğrafyasını Avrupa ekonomisine açmış oldu. Bu aşamada özellikle dış ticaretin en önemli istasyonlarından olan limanlar Osmanlı kentlerinden en çok değişim ve dönüşüm geçiren alanlar olmuşlardır. Bu süreçte Beyrut Limanı'nın da uzun yüzyıl içinde en hızlı ivme kazanan, ticaret hacmi en hızlı artan ve sosyal ve entelektüel yapısı dönüşüm geçiren bir uluslararası ticaret limanı haline gelmesi kaçınılmazdı.

Suriye kıyısında küçük bir sahil kasabası olan ve kısmen coğrafi şartlarından dolayı hem yabancı ülke tüccarı hem de bölge tüccarı açısından pek rağbet edilmeyen Beyrut Limanı, XIX yüzyıldan itibaren uluslararası bir ticaret limanı olarak Doğu Akdeniz'de ön plana çıkmaya başlamıştır. Suriye kıyısında bulunan Trablusşam, Sayda, Akka, Yafa, Hayfa gibi iskeleler ticari işlemlerin daha yoğun olduğu iskeleler olarak hemen hemen yüzyıl başına kadar ön planda iken Osmanlı'nın son yüzyılında Beyrut Limanı bu limanları geride bırakarak, İstanbul, İzmir, Selanik, İskenderiye gibi Akdeniz limanlarından sonra, Osmanlı'nın ticaret hacmi en yüksek limanlarından biri haline gelmiştir. Hatta Suriye kıyısında limanlar arasında birinci sıraya yükselerek bölgesinin önemli bir politik merkezi haline gelmiştir. Bu dönüşüm Beyrut ve Suriye bölgesinin kapitalist ekonomik sisteme katılmasının bir sonucudur. Avrupa merkezli sistemin pazar alanı olarak gelişen Beyrut ve art alanı *Dünya-Ekonomi Sistemi'*ne dâhil olmuş ve XIX. yüzyılda Beyrut Limanı uluslararası bir limana dönüşmüştür.

Çalışmamızda Beyrut Limanı'nın deneyimlediği gelişmeyi ve Avrupa ile gelişen ticari ilişkisini açıklamak için *Dünya Sistemeleri Analizi* çerçevesinde bir tablo sunmaya çalıştık. Immanuel Wallerstrein tarafından 1974 yılında geliştirilen sosyo-ekonomik temelleri olan tarihsel bir analizdir. Buna göre XVI. yüzyılda Hollanda öncülüğünde genişlemeye başlayan ve XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren

merkezî rolünü endüstri devrimini tamamlamış olan İngiltere'ye kaptıran sistem sömürgecilik ve hammadde-mamül madde dolaşımıyle sürekli genişlemiş ve *merkez - yarı çevre - çevre* olarak hiyerarşik bir yapılanma oluşmuştu. Merkez ülkeler sanayisini geliştirmiş, kapitalist ekonomiye sahip, hammadde alıp mamül ürün ihraç eden ülkeler iken çevre ülkeler ise tarım ürünü ve hammadde bakımından zengin ve kaynaklarını merkez ülkelere ihraç eden ve bu sayede merkezin normlarına göre sistemin bir parçası olan ülkelerdir. Bu tanımlamaya göre Beyrut Limanı'nın XIX. yüzyıl içinde Dünya-Ekonomi sisteminin merkezindeki ülkelere hammadde ihraç eden ve mamül madde ithal ve Avrupa sermayesinin önemli ölçüde giriş yaptığı bir liman olarak Dünya-Ekonomi sistemi içinde periferileştiğini iddia edebiliriz. Buna dayanarak Osmanlı'nın son yüzyılında limanın bir ticaret bölgesi olarak ivme kazanmaya başladığı dönemden itibaren yaklaşık bir asırlık süreçte yaşanan siyasi ve sosyo-ekonomik dönüşümü görmeye çalıştık.

Beyrut Limanı'nın XIX. yüzyılda önem kazanırken öncesinde bir ticaret limanı olarak pek tercih edilmemesinin önemli bir sebebi Osmanlı egemenliği döneminde bölgenin politik yapısından başka coğrafi şartlarından ötürü art alanıyla bağlantısını kolaylaştıran bir konumda olmamasındandı. İç bölgelerde bulunan önemli ticaret merkezleri Halep ve Şam ile bağlantısını dağ silsilesinin engellemesi kervan ticaretinin daha ziyade coğrafi şartları daha uygun olan Beyrut'un kuzeyi ve güneyindeki limanlara kaymasına sebep olmuştur. Ayrıca XVI. yüzyılda Dünya-Ekonomi sisteminde hegemonik güç olarak Hollanda'nın ön planda olması ve ticaretin kuzey güzergahından ilerlemesi güneyde bulunan limanların önemini azaltırken aynı dönemlerde Akdeniz havzasını tesiri altına alan Küçük Buzul Çağı olarak adlandırılan ve dönemsel oalrak kuraklık ve aşırı yağışların etkili olduğu iklimsel ve ekolojik faktörler de Suriye sahilinin güneyindeki limanlarda tarımın azalmasına bağlı olarak ticaretin azalmasına etki etmiştir. Bunlara ilaveten Avrupa ticareti açısından da Beyrut Limanı'nın *Echelles Sistemi* adı verilen sistemin dışında olması da Avrupa ile ticari ilişkilerin XIX. yüzyıl öncesinde gelişmemesinin önemli bir sebebidir. Fakat Beyrut Limanı, bu sistemin dışında kalmış olmasını serbest ticaretin yaygınlaşmasıyla birlikte lehine çevirmiştir. Şöyleki Echelles Sistemi Osmanlı'nın yabancı devletlere ve özellikle Fransa'ya verdiği kapitülasyonlar

çerçevesinde şekillenmişti. Bu yüzden sistem dâhilinde olan Doğu Akdeniz limanlarında ticaret yapmak bazı prosedürlere bağlıydı. Sistemin dışında kalan Beyrut Limanı'nda ise uyulması gereken herhangi bir prosedür olmadığı için ve yerel idarecilerin denetiminin Beyrut'ta pek hissedilmiyor olmasından ötürü Avrupa ülkeleri ile serbest ticaretin yapılmasında uygun bir alan sunmuş ve tüccarın Beyrut Limanı'na yönelmesine olanak sunmuştur.

Beyrut Limanı'nın gelişmesinde Echelles Sistemi'nin yürürlüktrn kaldrılması veya uygulama dışı kalmasının önemi yanında XIX. yüzyıla gelindiğinde Dünya-Ekonomi sisteminde hegemonik gücü eline alan İngiltere'nin Avrupa'da kendisine karşı uygulanan Kıta ablukası dolayısıyla ticaret için Akdeniz limanlarına yönelmesi Suriye kıyısındaki limanlarda ticaretin canlanmasına katkı sunan önemli bir faktör olduğu gibi, Fransa'nın devrim sonrası Doğu Akdeniz kıyılarına yönelmesi de Beyrut Limanı'nda ticaretin gelişmesinde itici bir güç olmuştur. Özellikle İngiltere ve Fransa Beyrut Limanı'nda dış ticaretin önemli ayaklarını oluşturan ülkeler olmuşlardır.

Beyrut Limanı'nda Avrupa nüfuzunun artmaya başlaması ve Dünya-Ekonomi Sistemi'ne katılmasında dönüm noktası ise Osmanlı Devleti'ne tabi Mısır Valisi olan Mehmet Ali Paşa'nın Suriye kıyılarını işgal etmesi ve Beyrut'u ticari bir merkez olarak tercih etmesidir. Nitekim 1832-40 yılları arasında Beyrut'ta egemen olan Mısır yönetimi döneminde Avrupa ile ticari ilişkilerin arttığı bir dönem olmuştur. Zaten Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da başlatmış olduğu modernleşme hamleleri ve ordu, ticaret, sanayi alanında yaptığı yenilikler Beyrut'ta da uygulanmaya başlandı. Mısır yönetimi tarafından bir merkez olarak Beyrut'un tercih edilmesi ve ticaretin teşvik edilmesi Avrupa ülkelerinin de Beyrut'a yönelmesine sebep oldu. Diplomatik temsilcilikler Beyrut'a taşındığı gibi yabancı ticaret acenteleri de Beyrut'ta kurularak Avrupa ile ticari ilişkiler geliştirildi ve 1830'lu yıllardan itibaren konsoloslukların Beyrut'ta varlığı ile doğrudan Avrupa ile diplomatik ve ticari iletişimin merkezi haline geldi. Bu dönemde limanın teknik olarak genişletilmesi deniz ticaretine önem verildiğinin göstergesidir. Esasen Mehmet Ali Paşa'nın Suriye'de denetim kurması bölgeyi bir sömürgesi olarak

görmesi çerçevesinde şekillenmişti. Bu yüzden Beyrut Limanı'nı daha ziyade kendi ülkesine hammadde ihraç edecek bir liman olarak görmekteydi.

Beyrut Limanı'nın Mehmet Ali Paşa döneminde Dünya-Ekonomi siteme katılmasında önemli bir dönüm noktası olduğu kanaatindeyiz. Buna imkân veren en önemli icraat ise Mehmet Ali Paşa'nın İskenderiye'de kurduğu gibi Beyrut Limanı'nda da bir karantina sistemi kurmasıydı. Karantina sayesinde salgın hastalıkların limandan limana yayılmasına karşı sıhhi tebdir alındığı gibi ticareti denetim altına almak gibi bir fonksiyona da sahipti. Yük ve yolcu taşıyan gemilerin karantinaların bulunduğu limanlara yönlendirilmeleri ve bunun bir zorunluluk haline gelmesi ister istemez ticaretin karantiların bulunduğu limanlarda yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Yani karantinahanelerin görünürde sıhhi açıdan bir işlevi olmakla birlikte ticari ve politik olmak üzere çoklu bir fonksiyona sahipti. Bu sayede karantinahanelerin bulunduğu limanlar ticaret hacminin artması açısından avantajlı olması kaçınılmazdı.

Beyrut Limanı'nın yükselmesinde önemli faktörlerden bir diğeri de serbest ticaretin yaygınlaşmasıydı. Osmanlı Devleti'nin Avrupa devletleri ile ticaret hacminin artmasında en önemli antlaşmalardan biri 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'dır. Beyrut Limanı özelinde bakıldığında da özellikle bu tarihten itibaren ithalat hacmi daha ziyade olmak üzere dış ticareti artmıştır. Bu antlaşmanın ithalattan alınan vergileri ihracattan alınanlardan daha düşük olarak belirlemesi Avrupalı devletler için bir avantaj olmakla birlikte, antlaşmanın tekelleri ve devlet müdahalelerini ortadan kaldırması Avrupa ülkelerine hammadde sağlayan ve bu pazardan sanayi ürünleri tedarik eden Osmanlı ekonomisinin, merkez ülkelerin pazarı için çevre ekonomiye dönüşmesine olanak tanımıştır. Dolayısıyla Avrupalı devletlerin Suriye'nin hammadde kaynaklarına yoğun bir şekilde yöneldiği XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Beyrut Limanı'nın önemi artmış ve Dünya Ekonomi Sistemi'ne eklemlenme süreci başlamıştır.

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Dünya-Ekonomi Sistemi'nin bir parçası haline geldiğini ve sisteme katıldığını iddia ettiğimiz Beyrut Limanı'nın çevreleşmesi ise yüzyılın ikinci yarısından itibaren gerçekleşmiştir. Sisteme

eklemlenme süreci tamamen merkezin talebi, yani dışsal faktörlerin bir sonucu olup olmadığı hususunda ise genel olarak Osmanlı Devleti için söylendiği gibi Beyrut Limanı için de büyük ölçüde içsel faktörlerle dışsal faktörlerin bileşiminin bir sonucu olarak Dünya-Ekonomi Sistemi'ne entegre olmuş olmasıdır. Burada kast ettiğimiz devletin koşulsuz şartsız sömürgeleştiği değil, Şevket Pamuk'un da ifade ettiği gibi ekonomik olarak dışa bağımlı bir yapıya kavuştuğu ve aynı zamanda iktisadi bir büyüme yakaladığıdır. Bu bağlamda çalışmamızın ikinci bölümünü oluşturan husus Beyrut Limanı'nın entegrasyonu yani Dünya-Ekonomi sisteminin periferi bölgesi haline geldiği dönemde yaşanan değişim ve dönüşümdür. Sisteme katılan ve periferileşen bölgelerde entegrasyon öncesinin geleneksel koşullarına göre bazı değişimler yaşanır. Beyrut Limanı'nda da hem idari hem iktisadi manada bu değişimin izlerini görmek mümkündür. Bu dönem aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin idari, mali, iktisadi ve politik bazı değişim ve reformları da hayata geçirdiği bir dönemdi.

Nihayetinde Beyrut Limanı'nın gelişimi iki farklı sürecin sonucuydu. İlki Avrupa ekonomik ve politik nüfuzunun küresel ekonomik koşullar gereğince kaçınılmaz olarak bölgeye yayılması diğeri ise Osmanlı'nın merkezileşme politikası çerçevesinde bölgede mali, idari kontrolü sağlamak istemesi ve bölgeyi bir idari merkez olarak kabul etmesiydi. Bu yaklaşımlar genelde Doğu Akdeniz limanlarını ve özelde de Beyrut Limanı'ndaki değişim sürecini etkileyen birbirine bağlı olarak gelişen iç ve dış faktörlerin önemli dinamikleriydi.

Avrupa ile ticari ilişkilerin gittikçe artması ve ithalat ve ihracat hacminde yükselişin gerçekleşmesiyle Avrupa ülkelerinin nüfuzu bölgede artmaya başlamıştı. Dolayısıyla başta Fransa olmak üzere yabancı devletlerin diplomatik temsilcileri Beyrut Limanı ticaretine önem verdikleri ve şehirde ticari yatırımlar yapılması hususunda sık sık hükümetlerini uyardıkları görülmektedir. Avrupa ülkelerinin gittikçe artan etkinliği karşısında Babıali bazı önlemler almıştı. Özellikle İstanbul merkez ile Beyrut arasındaki siyasi ilişkinin boyutu değişmişti. Beyrut sisteme katıldığı için bir değişim yaşarken aynı zamanda Babıali'nin bu dönüşüme bir reaksiyon gösterdiği söylenebilir. Nitekim Batı referanslı Tanzimat reformları

uygulamaya koyulurken aynı zamanda bu yenilikler Avrupa ülkelerinin bölgedeki nüfuzuna karşı yapılmış bir hamle imajı oluşmuştur.

Esasında Osmanlı yönetimi asi valisi Mehmet Ali Paşa güçlerini 1841 yılında Beyrut'tan çıkarırken Avrupa devletlerinin desteğiyle bunu gerçekleştirmişti. Bu destek de Avrupa devletlerinin Beyrut özelinde bölgeye gösterdikleri önemin bir göstergesi olmuştur. Mehmet Ali Paşa'dan sonra bölgede yeniden bir yapılanmaya girişen Babıali kurduğu iki kaymakamlı idari yapılanmayı Osmanlı bürokrasisi dâhilinde yapılan atamayla doğrudan merkeze bağlamıştır. Ayrıca yerel meclislerin kurulması ve üyelerinin yerel halktan olması ile yerel unsurların yönetime katılmak suretiyle İstanbul ile pazarlık etme fırsatı bulmuş olmaları Beyrut ve çevresini daha çok merkeze yaklaştırmış oldu. Zaten tanzimat dönemi reformlarının ardında yatan önemi bir nokta da Osmanlı taşrasının gerek idari gerekse mali açıdan merkeze bağlılığını sağlamaktı. Yani Beyrut liman-şehri Dünya-Ekonomi'nin bir periferisi haline gelirken Osmanlı yönetiminin de buna hamlesi kendi periferisini yani Beyrut ve limanını doğrudan kendi merkezine bağlama şeklinde tezahür etmiştir.

Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi'nin periferisi haline gelme vasıtalarından biri öncelikle Suriye'nin kıyı bölgelerine ve doğrudan Beyrut Limanı'na gemi seferleri düzenlenmesiydi. İngiltere, Fransa ve Avusturya'ya ait vapur şirketleri Suriye limanlarına ve hatta doğrudan Beyrut Limanı'na buharlı gemi seferleri başlatmışlar, aynı zamanda Beyrut ile Osmanlı'nın diğer limanları arasında da yük ve yolcu taşımacılığı yapmışlardı. Bu sayede doğrudan Beyrut Limanı'na hat kurarak Avrupa ile Beyrut arasında iletişimi güçlendirdikleri gibi Osmanlı'nın diğer limanları arasındaki iletişimi de güçlendirmişlerdir. Buna mukabil Osmanlı yönetimi de devlet eliyle vapur seferleri düzenleyerek ve hatta Şirket-i Hayriye adında özel bir girişim olan vapur şirketinin kurulmasına onay vererek kendi limanlarında deniz seferlerinin gelişmesine olanak sağlamıştır. Osmanlı yönetiminin bu girişimi ülke ihtiyaçlarına binaen yapıldığı şeklinde yorumlanabileceği gibi kendi limanlarında yabancı şirketler tarafından yük ve yolcu taşımacılığı yapılmasına bir tepki olarak vapur seferlerini genişlettiği şeklinde de yorumlanabilir kanaatindeyiz. Bu kanıya varmamızda limanlarına uğrayıp yük ve yolcu taşıyan yabancı vapur şirketlerine

karşı Osmanlı yönetiminin de aynı limanlarında yabancı vapurlara mukabele amacıyla kendi gemilerinin sefer düzenlemesine yönelik karar çıkardığına dair kayıtların mevcut olmasıdır.

Endüstri çağında buhar gücünün kullanılmasıyla gemi teknolojisindeki gelişmelerle yavaş yavaş yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin almasıyla yüzyıl sonuna kadar gemilerin tonajları genel bir artış meyli göstermiş ve Beyrut Limanı İskenderun Akka, Trablusşam, Hayfa, Yafa gibi Suriye limanları arasında en çok geminin uğradığı liman haline gelmiştir.

Beyrut Limanı'na yapılan gemi seferlerinin artması hammadde ve mamül madde alışverişinin de artması demekti. Beyrut Limanı ithalat ve ihracat verilerine bakıldığında yüzyıl boyunca 1850-60 yılları arasında birkaç yıl hariç her dönem limana yapılan ithalat değerinin ihracatı aştığı görülmektedir. Bu da Beyrut Limanı'nı daha çok Avrupa'dan mamül ürün alan bir periferi konumuna getirmiştir.

XIX. yüzyıla ait Beyrut Limanı'nın tespit ettiğimiz dış ticaret verilerini Sanayi Devrimi sonrası kapitalist sistemdeki iktisadi dalgalanmaları evrelere ayırarak inceleyen *Kondratieff Çevrim Teorisi*'ne dayanarak, limanın Dünya-Ekonomi'nin merkezinde meydana gelen dalgalanmalara uyum gösterip göstermediği, merkezde meydana gelen dinamiklerden ne derece etkilendiği ve Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi Sistemi içindeki konumu hakkında bir değerlendirme yapmamız mümkün olabilmektedir. Buna göre İlk uzun dalganın B evresi olan 1814-1849 yılları arasındaki düşüş evresinde özellikle 1848 yılında Avrupa'da yaşanan krizin etkilerini, Beyrut Limanı'nda ithalat ve ihracat verilerindeki azalmada görmek mümkündür. Bütün bunlarla birlikte 1849-1873 evresi uzun dalgalanmaların iktisadi yükseliş evresi olarak kabul edilen A evresi için Beyrut Limanı dış ticaret verilerine baktığımızda genel bir yükseliş eğilimi söz konusudur. Buna göre Beyrut Limanı ticaret trafiğinin Dünya-Ekonomi sisteminin merkez ülkelerindeki dalgalanmalardan etkilendiği söylenilebilir.

İkinci uzun dalganın B evresi olan 1873-1896 yılları arasındaki düşüş evresinde ise Dünya-Ekonomi'de olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de genel bir

finansal durgunluk yaşanmıştı. 1873 yılında *Büyük Buhran* olarak adlandırılan küresel finansal kriz uzun erimli ve Osmanlı Devleti'ni de etkileyen bir krizdi. Osmanlı'nın merkez ülkeler ile ticaretinde görülen durgunluğun ardında da 1873 krizinin tesirleri yatmaktaydı. Nitekim Dünya-Ekonomi merkezindeki sanayi ülkelerinde üretim artış hızı düşerken Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızı da gerilemiştir. Bu süreçte Beyrut Limanı'nın dış ticareti de Osmanlı genelinde olduğu gibi bir durgunluk dönemine girmiştir. Beyrut Limanı'nda Avrupa merkezli finansal kriz sırasında fiyat düzeylerinde düşüş yaşanmasından kaynaklanan genel bir durgunluk dolayısıyla Avrupa ile ticaret hacmi daha yavaş büyürken ithalat ve ihracat fiyatları da neredeyse stabil kalmıştı.

Avrupa merkezli bu dalgalanmalara dayanarak Beyrut Limanı'nın Dünya-Ekonomi sistemi merkez ülkelerinde meydana gelen iktisadi dinamiklerden etkilenen bir periferi bölge konumuna geldiği anlaşılmaktadır. Buna karşılık aksi olan göstergeler, yani Dünya-Ekonomi merkezinde görülen iktisadi manada yükseliş veya düşüş evresinde Beyrut Limanı'nda görülen sistemin tersi yönünde bir eğilim ise Beyrut ve çevresinin yerel koşullarıyla ilgili iniş-çıkışlardan ve merkez ülkelerin Osmanlı Devleti'ne yönelik genel politikalarında bir değişimden kaynaklanmış olması muhtemeldir.

Beyrut Limanı'nın periferileşmesiyle birlikte merkez ülkeleri ile dış ticareti genel bir büyüme ivmesi kaydederken önemli bir ihraç ürünü ön plana çıkmıştır. Dünya Sistemi analizlerine göre bir bölgenin periferileşmesinde tektip ihracat ürününe odaklı bir tarımın yaygınlaştığı iddia edilmektedir. Buna karşın Osmanlı Osmanlı Devleti söz konusu olduğunda bazı bölgelerinde ihracata dayalı ön plana çıkan bir tarım ürününün olduğu kabul edilse bile Osmanlı'nın herhangi bir bölgesini doğrudan tarım ürünü yoluyla merkeze bağlayan bir ürünün olmadığını, tarım ürünlerinin çeşitlilik arz ettiği kabul görmektedir. Beyrut Limanı'na bakıldığında ise Avrupa'ya ihraç edilen tarım ürünlerinde tek tip tarım üretimi olmayıp çeşitlilik olsa da ipek üretimi yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir artış eğilimi gösterdiği görülmektedir. Hatta XIX. yüzyılın ikinci yarısında % 200'ün üzerinde bir artış

gösterdiği ve bu ihracatta özellikle Fransa önemli bir ipek ihracatçısı olduğu anlaşılmaktadır.

Avrupa ve Suriye sahilleri arasında yük ve yolcu gemilerinin Beyrut Limanı'na daha sık uğramaya başlamaları ve ticaret hacminin gittikçe büyümesi Avrupa ile karşılıklı ilişkileri arttırmış, buna bağlı olarak Cebel-i Lübnan bölgesinden ve verimli tarım havzalarından Dünya-Ekonomi'nin merkez bölgelerine hammadde akışını ve karşılığında Avrupa'da üretilen mamül ürünlerin iç bölgelere hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırılmasını gerçekleştirmek için Beyrut Limanı'nın hinterlandı ile bağlantısının kurulması ve iyileştirilmesi gerekmişti. Dolayısıyla Beyrut Limanı'nı Şam'a bağlayan şose yol yapıldığı gibi kısa bir süre sonra da hemen hemen aynı güzergâhta demiryolu yapılmıştı. Fakat hinterlandları limanlara bağlayacak demiryolları yapımı hususunda özellikle İngiltere ve Fransa arasında Doğu Akdeniz sahil kesiminde demiryolu imtiyazlarını elde etmek ve kendi nüfuz alanlarındaki limanlara yönlendirmek için bir rakabetin söz konusu olduğu görülmektedir. Fransa özellikle Beyrut Limanı'nı tercih ederken İngiltere ise Hayfa ve Yafa gibi güneydeki limanları tercih etmekteydi ve her iki ülke de demiryolu imtiyazlarına sahip olmak suretiyle Suriye bölgesinin Avrupa ile ticaret güzergâhını yönlendirme niyetindeydiler. Neticede Beyrut-Şam demiryolu imtiyazı aynı zamanda Beyrut-Şam şose yolunu da yapan bir Fransız şirket olan ve ilerde Beyrut Limanı imtiyazını da elde edecek olan Messageries Maritimes şirketi tarafından yapılmıştı.

Demiryolları ağının özellikle liman alanlarından zengin tarım ve hammadde kaynaklarına bağlanacak şekilde uzatılması Dünya-Ekonomi'nin nüfuz ettiği alanı genişletmiş ve Osmanlı topraklarının çevreleşmesinde, kapitalist Batı Avrupa ekonomisinin nüfuz alanına dâhil olmasına neden olmuştur. Ulaşım yatırımları ürün akışının limanlara akışını hızlıca sağlamak amacıyla yapılmıştı. Hem deniz yolu hem de demiryolu gibi ticaret araçları sayesinde Avrupa sanayi ürünleri Beyrut Limanı ve hinterlandına taşındığı gibi karşılığında da yer altı ve yer üstü hammadde kaynakları Dünya-Ekonomi'nin merkezine aktarılmıştır.

Suriye coğrafyası ile Avrupa arasında ürün akışının artması ve Beyrut Limanı'na uğrayan, yük ve yolcu taşıyan gemi seferlerinin artması Beyrut

Limanı'nın kapasitesini yüzyılın ikinci yarısından itibaren çok aştığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle gerek yabancı devletlerin temsilcileri ve gerek bölgenin ticaretle meşgul yerel halkı Beyrut Limanı'nın genişletilmesi ve tesislerinin modernleştirilmesi için Babıali nezdinde girişimlerde bulunmuşlardır. Osmanlı yönetiminin de Beyrut Limanı'nın geniletilmesi hususuna verdiği önemin de katkısıyla 1863 yılında ilk defa limanın genişletilmesi ve tesisleri ile birlikte modern bir hale getirilmesi için girişimler başlamıştı. Fakat limanın inşası için kesin olarak imtiyazın verilmesi 1888 yılında mümkün olabilmiştir. Üstelik liman inşa ve işletme imtiyazı daha önce şose yol ve demiryolu imtiyazına da sahip olan Edmond de Perthuis'in yöneticiliğini yaptığı Messageries Maritimes Şirketi'nin finansal desteğiyle kurulan Beyrut Liman ve Rıhtım ve Antrepo Şirketi'ne verilmiştir.

XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren panislamist ve bütünleştirici bir politika izleyen Osmanlı yönetimi, imparatorluğun Batı bölgelerinde şose yol, demiryolu gibi yatırımların inşasını bir yabancıya mı yoksa Osmanlı vatandaşına mı verileceği konusunda daha az titiz davranıyorken, Beyrut söz konusu olduğunda Osmanlı vatandaşı bir yatırımcıya imtiyazın verilmesini bilhassa tercih etmiştir. Bu da Avrupalı güçlerin yayılmacı politikalarına bir tepkinin sonucuydu. Her ne kadar Osmanlı yönetimi Beyrut Limanı imtiyazını özellikle Fransız nüfuzunun bölgede artışı gerekçesiyle bir yabancı şirkete vermek istemeyip bir Osmanlı vatandaşına imtiyazı vermiş olmasına rağmen kısa bir süre sonra imtiyaz yap-işlet-devret modeliyle bir Fransız sermayesinin eline geçmiştir.

Hinterlandın Beyrut Limanı'na demiryolu ve karayolu gibi ulaşım ağları ile bağlanması limanının Avrupa'dan gelen ticaret ve sermaye akışının sabit bir güzergâhı olarak belirlenmesi demekti. Demiryolu ulaşımının tesis edilmesi ve işletilmesi imtiyazına sahip olan şirketin aynı zamanda liman işletme imtiyazına da sahip olması Beyrut Limanı ile hinterlandı ve Avrupa arasında ticaretin ve ulaşımın kontrolü için tekel kurma fırsatını da elde etmesine imkân sağlamış oldu.

Beyrut'ta limanın inşası ve işletilmesinin yabancı sermaye desteğiyle yapılmasından sonra ulaşım ve altyapı tesisleri üzerinde Osmanlı merkezinin kontrolü zayıflamış ve Osmanlı'dan ziyade Beyrutlu ve Avrupalı yatırımcılara

hizmet etmiş olduğu söylenebilir. Dolayısıyla Beyrut Liman Şirketi'nin girişimleri ve nüfuzu Osmanlı merkezinin kendi çevresinde denetiminin azaldığının ve Dünya-Ekonomisi'ne limanın eklemlenmesinin önemli bir göstergesi olmuştur.

Liman alanının genişletilerek yüksek tonajlı gemiler için uygun hale getirilmesi ve akabinde liman aktivitelerinin daha da büyümesi Beyrut liman-şehrini geleneksel liman şehirlerinin aleyhine geliştirdi. Beyrut Limanı başta olmak üzere bu süreci bütün Doğu Akdeniz liman şehirlerinde görmek mümkündür. Yani Sur, Akka, Trablusşam ve Hayfa ve Yafa gibi Filistin limanları, Beyrut Limanı gibi hızlı ve ani bir büyüme göstermemiş olsa da, bir büyüme ivmesi yakalamış olmaları dikkate değerdir.

Avrupa ile ticari ve iktisadi ilişkilerini günden güne geliştiren Beyrut Limanı, şehir çevresine yerleşimin yaygınlaşmasına ve artan ticaret ve iş olanakları sayesinde Beyrut nüfusunun katlanarak artmasına vesile olmuştur. Şehir nüfusu yüzyılın başlarında 6.000 iken yüzyılın sonlarına doğru 20 kat artmış ve 120.000'leri aşmıştır. Ayrıca Beyrut'un sosyal ve kültürel yapısında da büyük bir değişim yaşanmış ve Avrupa ile daha çok bağlantıları olan tüccar sınıf Avrupa'da meydana gelen yenilikler ve fikirlerin daha kolay kentte yayılmasına öncülük etmişlerdir.

Avrupa ekonomik ve politik nüfuzunun genişlemeye başladığı dönemde Beyrut ve limanın da bu sürecin tesiri altına girmemesi mümkün değildi. Dünya-Ekonomi merkezinin hem hammadde arayışı ve hem de mamül madde pazarı için XIX. yüzyıl içinde Osmanlı topraklarını da merkeze bağlayarak çevreleştirmiştir. Beyrut Limanı'nda gerçekleşen ithalat ve ihracat verilerine bakıldığında Beyrut'un çevreleşme sürecinin yüzyılın ilk çeyreğinde gerçekleşmeye başladığını ve ortalarında ise çevreleşme sürecinin tamamlandığı, Beyrut ve limanını artık Suriye kıyı bölgelerinin art alanlarından Dünya-Ekonomi'nin merkezine hammadde temin eden ve ihracattan çok Avrupa'nın mamül madde pazarı haline gelerek çevreleşmiş bölgesi olarak görmemiz mümkündür. Yani Beyrut yüzyılın ortalarında kapitalist ekonomik sistemin bir parçası haline gelmiş oldu.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

A) OSMANLI ARŞİVİ (BOA), İSTANBUL/TÜRKİYE

Bâb-ı Âsafî Divan (Beylikçi) Kalemi Defterleri

Düvel-i Ecnebiye Defterleri (A. DVN. DVE. d), No. 26/1, No. 28/3, No. 31/6, No. 36/2, No. 38/4

Şam-ı Şerif Ahkâm Defterleri (A. DVN. ŞM. d), No. 6/96.

Bâb-ı Âli Sadâret Dairesi Kalemlerine Ait Belgeler

Name-i Hümayun Evrakı (A. DVN. NMH)

Mukavelenameler (A. DVN. MKL)

Mektubî Kalemi Mühimme Odası (A. MKT. MHM)

Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâir (A. MKT. NZD)

Mektubî Kalemi Umum Vilâyât (A. MKT. UM)

Sadâret Âmedî Kalemi (A. AMD)

Eyalet-i Mümtâze Cebel-i Lübnan (A. MTZ. CL)

Bâbıâli Evrak Odasına Ait Belgeler

Bâbıâli Evrak Odası Evrakı (BEO)

Bâbıâli Evrak Odası Ayniyat Defterleri (BEOAYN. d.), No. 1714

Dâhiliye Nezâreti Belgeleri

Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Levazım Kalemi (DH. EUM. LVZ.)

İdarî Kısım Belgeleri (DH. İD)

Mektubî Kalemi (DH. MKT)

Hukuk Kısmı Belgeleri (DH. H)

Hariciye Nezareti Belgeleri

Londra Sefareti (HR. SFR. 3)

Haritalar, Planlar, Krokiler

Haritalar (HRT. h)

Plan-Projeler (PLK. p)

Hatt-ı Hümayun (HAT)

İrade Tasnifi Belgeleri

Dâhiliye (İ. DH)
Mısır (İ. MTZ. 05)
Meclis-i Mahsûs (İ. MMS)
Meclis-i Vâlâ (İ. MVL)
Eyalet-i Mümtâze Cebel-i Lübnan (İ. MTZ. CL)
Şura-yı Devlet (İ. ŞD)
Meclis-i Vâlâ Riyaseti Belgeleri (MVL)
Meclis-i Vükela Tasnifi Belgeleri (MV)
Muallim Cevdet Tasnifi Belgeleri
İktisat (C. İKTS)
Bahriye (C. BH)
Sıhhıye (C. SH)
Maliye (C. ML)
Satın Alınan Evrak
Ali Fuad Türkgeldi Evrakı (HSD. AFT)
Şûra-yı Devlet (ŞD)
Ticaret Nâfia Ziraat Orman Maâdin Nezâretlerine Ait Belgeler
Nâfia İdaresi (T. NFİ)
Heyet-i Fenniye (T. HFN)
Yıldız Sarayı Arşivi Belgeleri
Esas Evrakı (Y. EE)
Hususi Maruzat (Y. A. HUS)
Arzuhal Jurnal (Y. PRK. AZJ)
Tahrirât-ı Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği (Y. PRK. TKM)
Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF)
Mütenevvi Maruzat (Y. MTV)

B) THE NATIONAL ARCHIVES (TNA), LONDRA/İNGİLTERE

Foreign Office (FO)
TNA, FO, 195/127
TNA, FO, 195/ 171

TNA, FO, 195/ 866

TNA, FO, 195/ 927

TNA, FO, 78/264

TNA, FO, 78/449

TNA, FO, 78/715

TNA, FO, 78/801

TNA, FO, 78/1452

TNA, FO, 78/1833

Maps and Plans (MPK)

TNA, MPK, 1/267

C) THE BRITISH LIBRARY (TBL), LONDRA/İNGİLTERE

Asian and African Manuscripts (Add/MS)

D) ARCHIVE DE GESTION ET EXPLOITATION DU PORT DE BEYROUTH (APB), BEYRUT/LÜBNAN

P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896.

P.9/G, Débarquement de Matériel pour les Tramways Libanais, 1896-1898.

P.9/İ, Consulats, 1895-1914.

E) L'INSTITUT FRANÇAIS DE PROCHE-ORIENT (IFPO), BEYRUT/LÜBNAN

BEY-3-38, No. 1249, Port de Beyrouth 1887-1938.

2. SALNAMELER VE MECMUALAR

Boğaziçi: Şirket-i Hayriye Tarihçe-Salname, Şirket-i Hayriye İdaresi, İstanbul 1330/1914.

Revue Commerciale du Levant, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1890, Constantinople 1891.

Revue Commerciale du Levant, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1891, Constantinople 1892.

Revue Commerciale du Levant, Chambre de Commerce Française de Constantinople, Année 1892, Constantinople 1893.

Revue Commerciale du Levant, Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, XIII[e] Année, 31 Juillet 1899, No. 148, Constantinople 1899.

Revue Commerciale du Levant, Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, XIV[e] Année, 31 Juillet 1900, No. 160, Constantinople 1900.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1282/1865.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1283/1866.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1284/1867.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1285/1868.

Salnâme-i Vilayet-i Beyrut, 1311-1312/1894.

Salnâme-i Vilayet-i Beyrut, 1326/1908-1909.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1286/1869.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1288/1871.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1291/1874.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1294/1877.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1295/1878.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1296/1879.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1297/1880.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1298/1881.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1299/1882.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1300/1883.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1301/1884.

Salnâme-i Vilayet-i Suriye, 1302/1885.

Sâlnâme-i Nezâret-i Umûr-ı Hâriciye, Dersaadet 1316.

Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası, Sene 7, 1 Cemaziyel-âhir 1309.

Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası, Sene 7, 1 Rebiul-âhir 1309.

Umûr-ı Nâfia ve Zirâat Mecmûası, C. 2, Sene 8, 1 Safer 1310.

3. YAYINLANMIŞ ARŞİV KAYNAKLARI

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de France à Beyrouth, (1821-1836), Tome I, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1982. (DDC)

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de France à Beyrouth, (1836-1844), Tome II, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1982. (DDC)

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de France à Beyrouth, (1845-1849), Tome III, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1983. (DDC)

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de France à Beyrouth, (1849-1862), Tome IV, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1983. (DDC)

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs à L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de France à Beyrouth, (1862-1884), Tome V, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1992. (DDC)

Document Diplomatiques et Consulaire Relatifs a L'histoire du Liban et des Pays du Proche Orient du XVII siécle à Nos Jours, Consulat de Seyde, (1735-1784), Tome II, Ed. Adel Ismail, Éditions des œuvres politiques et historiques, Beyrouth 1975. (DDC)

4. KAYNAK ESERLER

Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, C. II, Kitap 1, Haz: Şevki Nezih Aykut; C. III, Haz: Abdülkadir Özcan, TTK, Ankara 2018.

_____ , *Tezâkir 1-12, 21-39*, Yay. Haz. Cavit Baysun, TTK Yayınları, Ankara 1991.

Ahmed Lütfi Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, C. 6-7-8, Eski yazıdan aktaran: Yücel Demirel, YKY, Ankara 1999.

BUCKINGHAM, James Silk, *Travels Among the Arab Tribes Inhabiting the Countries East of Syria and Palestine*, London 1825.

DE TESTA, Le Baron Ignace, *Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères depuis le premier traité conclu en 1536 entre Suléyman I et François I jusqu'à nos jours*, Tome VII, Paris 1892.

Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 7-10. Kitaplar, C. 2, Yay. Haz. Seyyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011.

FARLEY, J. Lewis, *Two Years in Syria*, Londra 1858.

GEORGIADES, Démétrius, *Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue Économique et Commerial,* Paris 1885.

GUYS, Henry, *Beyrout et Le Liban: Relation d'un Séjour de Plusieurs Années dans Ce Pays*, Tome I, Paris 1850.

_____ , *Esquisse de l'état Politique et Commercial de la Syrie*, Paris 1862.

JESSUP, Henry Harris, *Fifty Three Years in Syria*, Vol. I, London and Edinburgh 1910.

LA BROQUIÈRE, Bertrandon de, *Le Voyage d'Outremer*, Yay. haz. Charles Henri Schefer, Ernest Leroux, Paris 1892.

Les Paquebots du Levant: Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Méditerranée, Services Maritimes des Messageries Nationales, Paris 1853.

MEHMED Refik-Mehmer Behçet, *Beyrut Vilayeti Cenûb Kısmı*, C. 1, Vilayet Matbaası, 1333-1335.

MICHAUD, Joseph F., - Poujoulat, Jean Joseph F., *Correspondance d'Orient 1830-1831*, Vol. 7, Paris 1835.

Naîmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyn Fî Hulâsati Ahbâri'l-Hâfikayn)*, C. II, Haz: Mehmet İpşirli, TTK, Ankara 2007.

NORADOUNGHIAN, Gabriel Efendi, *Recueil d'actes Internationaux de l'Empire Ottoman 1300-1789*, Tome I, Paris 1897.

Peninsular and Oriental Steam Navigation Company's Guide Book for Passengers, Printed for the Chicago Exhibition, Londra 1893.

WORTABET, Gregory M., *Syria and the Syrians; or, Turkey in the Dependencies*, Vol. 1, London 1856.

5. FOTOĞRAF KOLEKSİYONU

Arab Image Foundation, Beyrut/Lübnan
The Fouad Dabbas Collection, Beyrut/Lübnan

6. ARAŞTIRMA ESERLER

ABOU-HODEIB, Toufoul, "Quarantine and Trade: The Case of Beirut (1831-1840)", *International Journal of Maritime History*, Vol. 19, No. 2, 2007, s. 223-244.

ABU-LUGHOD, Janet L., *Before European Hegemony: A World System A.D. 1250-1350*, Oxford University Press, New York and Oxford 1989.

_____ , "Süreksizlikler ve Süreklilik: Tek Dünya Sistemi mi Yoksa Birbirini İzleyen Sistemler mi?", *Dünya Sistemi Beş yüzyıllık mı Beş Binyıllık*

mı?, Der: Andre Gunder Frank-Barry K. Gills, Yay. Haz: Alaeddin Şenel-Yavuz Alagon, Çev: Esin Soğancılar, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 507-525.

ABU-MANNEH, Butrus, "Mehmed Ali Paşa and Sultan Mahmud II: The Genesis of a Conflict", *Turkish Historical Review,* Vol. 1, Issue 1, June 2010, s. 1-24.

_____ , "The Establishment and Dismantling of the Province of Syria, 1865–1888", *Problems of the Modern Middle East in Historical Perspectives: Essay in Honour of Albert Hourani*, Ed. John P. Spagnolo, The Middle East Centre, Oxford 1992.

_____ , "The Genesis of Midhat Pasha's Governorship in Syria 1878-1880", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation Biâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Ed: Thomas Philipp&Birgit Schaebler, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1998, s. 251.-268.

ACAR, İrfan C., *Lübnan Bunalımı ve Filistin Sorunu*, TTK, Ankara 1989.

AKALIN, Durmuş - Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies,* Vol. 7, Issue 3, Ankara 2012, s. 21-45.

AKARLI, Engin Deniz, "Administrative Council of Mount Lebanon", *Lebanon: A History of Conflict*, Ed. Nadim Shehadi, Dana Haffar Mills, The Centre for Lebanese Studies, I. B Tauris, London 1988, s. 79-100.

_____ , "Abdülhamid II's Attemp to Integrate Arabs into the Ottoman System", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation,* Kudüs 1986, s. 74-89.

_____ , *The Long Peace: Ottoman Lebanon 1861-1920,* University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California 1995.

AKBAŞ, Mustafa Emre, "1800'lerin Küresel Krizleri, Büyük Depresyon ve 2008 Krizi", *İGÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, 2017, s. 77-127.

AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform, (1836-1856)*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

_____ , *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararararası Sermaye*, İletişim Yayınları, 2005.

_____ , "Şirket-i Hayriye", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 39, İstanbul 2010, s. 201-2013.

_____ , "Şirket-i Hayriye Hakkında Bazı Değerlendirmeler", *I. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu*, 29 Mayıs–1 Haziran 2013, İstanbul s. 355-360.

_____, "Tanzimat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 40, s. 1-10.

ANASTASSIADOU, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1914)*, Çev. Işık Ergüden, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2014.

ARMAĞAN, A. Latif, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menazilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları XX*, İstanbul 2000, s. 73-118.

AVCI, Yasemin, "19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Filistin'in Bir Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. 30, S. 2, 2015, s. 385-411.

AYTEKİN, E. Atilla, "Hukuk, Tarih ve Tarihyazımı: 1858 Osmanlı Arazi Kanunnamesi'ne Yönelik Yaklaşımlar", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi (TALİD)*, C. 3, S. 5, 2005, 723-744.

BABIKIAN, Christine, "Développement du Port de Beyrouth et Hinterland", *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain, Beyrut 1997, s. 18-27.

BASKICI, Murat, "XIX. yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi,* C. 67, No. 3, 2012, s. 33-56.

BASSOUS, Maurice, *Le Rôle Économique du Port de Beyrouth*, Beyrut 1957.

BEALES, H. L., "Revisions in Economic History: The 'Great Depression' in Industry and Trade", *The Economic History Review,* Vol. 5, No. 1, 1934, s. 65-75.

BERNERON-COUVENHES, Marie Françoise, *Les messageries maritimes: l'essor d'une grande compagnie de navigation Française 1851-1894*, Presses de I'Université Sorbonne, Paris 2007.

BİBER, Ahmet Emre, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Sistemine Eklemlenme Süreci ve Azgelişmişliğin Evrimi", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi,* C. 6, S. 1, 2009, s. 27-44.

BİLGE, Mustafa L., "Lübnan", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 27, İstanbul 2003, s. 244-246.

BÖKE, Pelin, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", *Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 8, S. 18, 2009, s.137-159.

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1989.

BULMUŞ, Birsen, *Plague, Quarantines and Geopolitics in the Ottoman Empire,* Edinburgh University Press, Edinburgh 2012.

BUZPINAR, Ş. Tufan, "Lübnan", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 27, İstanbul 2003, s. 248-254.

CEYLAN, Ebubekir, "Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları", *TALİD,* C. 1, S. 1, 2003, s. 81-95.

CHARLES-ROUX, François, *Les Échelles de Syrie et de Palestine au XVIII^e Siécle*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1928.

CHEVALLIER, Dominique, *La Société du Mont Liban à L'Époque de la Révolution Industrielle en Europe*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1971.

COHEN, Amnon, *Osmanlı Kudüs'ünde Loncalar*, Çev: Nurettin Elhuseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.

ÇADIRCI, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 2013.

ÇAVDAR, Necati - Karcı, Erol, "XIX. Yüzyıl Osmanlı Sağlık Teşkilatlanmasına Dair Bibliyografik Bir Deneme", *Turkish Studies*, C. 9/4, Ankara 2014, s. 255-286.

ÇELİKKOL, Zeki -Alexsander de Groot-Ben J. Slot, *Lale ile Başladı: Türkiye ve Hollanda Arasındaki Dört Yüzyıllık İlişkilerin Resimli Tarihçesi,* TTK, Ankara 2000.

ÇETİNSAYA, Gökhan-Ş. Tufan Buzpınar, "Midhat Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 30, İstanbul 2005, s. 7-11.

ÇİZAKÇA, Murat, "Incorporation of the Middle East into the European World-Economy", *Rewiev (Fernand Braudel Center)*, Vol. 8, No. 3, Winter 1985, p. 353-377.

DAVIE, May, *Beyrouth (1825-1975); Un Siècle et Demi d'Urbanisme*, Beyrut 2001.

DEMİRYÜREK, Mehmet, "Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa Hakkında Bazı Notlar ve Kamil Paşa'nın Terekesi", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 25, S. 40, Ankara 2006, s. 59-105.

DERİNGİL, Selim, "They Live in a State of Nomadism and Savagery": The Late Ottoman Empire and the Post Colonial Debate", *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 45, No. 2 (Apr., 2003), s. 311-342.

_____ , *The Well-Protected Domains: Ideology and the Legitimation of Power in the Ottoman Empire 1876-1909*, I.B Tauris, New York-London 1998.

_____ , *İktidarın Sembolleri ve İdeoloji: II Abdülhamit Dönemi (1876-1909)*, Çev. Gül Çağalı Güven, Doğan Yayıncılık, İstanbul 2002.

Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914, Der. Eyup Özveren, Donald Quataert, Çağlar Keyder, Çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

DOUMANI, Beshara, *Rediscovering Palestine: Merchants and Peasant in Jabal Nablus, 1700-1900*, University of California Press, Berkeley-Los Angles-London 1995.

DURSUN, Davut, "Beyrut", *TDV İslam Ansiklopedisi,* C. 6, İstanbul 1992, s. 81-84.

EDHEM, Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Brill: Leiden 1999.

_____ , "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, Ed. Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Master, Çev: Sermet Yalçın, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2012, s. 165-248.

EDHEM, Eldem- GOFFMAN, Daniel- MASTER, Bruce, "Bağlamlar ve Özgünlükler", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, Çev: Sermet Yalçın, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2012, s. 249-260.

EKİNCİ, İlhan, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, S. 21, Ankara 2006, s. 73-96.

ELATH, Eliahu, "A British Project for the Construction of A Railway Between Jaffa and Jerusalem", *Studies on Palestine During the Ottoman Period*, Ed. Moshe Ma'oz, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem 1975, s. 415-422.

ELIOT, Thomas Stearns, "Little Gidding", *Four Quartets*, London

EL-MUDARRİS, Hussein I. - OLIVER, Salman, *Romantic travel through Bartlett's engravings from Europe to the Middle East*, Ray Publishing and Science, Halep 2007.

ELMAS, Filiz, "Modern Dünya-Sistemi Analizi ve Dış Ticaret", *Ekonomik Yaklaşım*, C. 23, Özel Sayı, 2012, s. 133-160.

EMECEN, Feridun, "Cezzar Ahmet Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s. 516-518.

_____ , "Fahreddin Ma'noğlu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 12, İstanbul 1995, s. 80.

_____ , "Zâhir el-Ömer", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 44, İstanbul 2013, s. 90-91.

EMRENCE, CEM, "Three Waves of Late Ottoman Historiography, 1950-2007", *Middle East Studies Association Bulletin*, Vol. 41, No. 2 (Winter 2007), pp. 137-151.

_____ , *Remapping the Ottoman Middle East: Modernity, Imperial Bureaucracy and Islam*, I.B. Tauris, London-New York 2012.

FAROQHI, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

FARAH, Caesar E., *The Politics of Interventionism in Ottoman Lebanon, 1830-1861,* New York 2000.

FARGANEL, Jean-Pierre, "Les échelles du Levant dans la Tourmente des Conflits Méditerranéens au XVIIIe siècle: La Défense des Intérêts Français au fil du Temps" *Cahiers de la Méditerranée; Crises, Conflits et Guerres en Méditerranée*, Tome I, No. 70, 2005, s. 61-83. URL : http://cdlm.revues.org/854

FAWAZ, Leila Tarazi, *Merchants and Migrants in Nineteenth Century Beirut,* Harvard Univesity Press, Cambridge, Massachusettes, London 1983.

_____ , "The Changing Balance of Forces Between Beirut and Damascus in the Nineteenth and twentieth Centuries", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée,* No: 55-56, 1990, s. 208-214.

_____ , "The City and the Mountain: Beirut's Political Radius in the Nineteenth Century As Revealed in the Crisis of 1860", *International Journal Middle East Study,* Vol. 16, 1984, s. 489-495.

_____ , "Foreign Presence and Perception of Ottoman Rule in Beirut", *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire,* Ed. Jens Hanssen, Thomas Philiph, Stefan Weber, Ergon Verlag Wurzburg in Kommission, Beirut 2002, s. 93-104.

FORTNA, Benjamin C., *Mekteb-i Hümayun: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İslam, Devlet ve Eğitim*, Çev: Pelin Siral, İletişim Yayınları, İstanbul 2002.

FRANK, Andre Gunder - Barry K. Gills, "5000 Yıllık Dünya Sistemi: Disiplinler Arası Bir Giriş", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı Beş Binyıllık mı?,* Der: Andre Gunder Frank-Barry K. Gills, Yay. Haz: Alaeddin Şenel-Yavuz Alagon, Çev: Esin Soğancılar, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 41-138.

_____ , "Dünya Sisteminde Çevrimler, Krizler ve Hegemonik Değişiklikler (MÖ 1700-MS 1700)", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı Beş Binyıllık*

mı?, Der: Andre Gunder Frank-Barry K. Gills, Yay. Haz: Alaeddin Şenel-Yavuz Alagon, Çev: Esin Soğancılar, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 283-378.

GARVY, George, "Kondratieff's Theory of Long Cycles", *The Review of Economic Statics*, Vol. 25, No. 4, November 1943, s. 203-220.

GATES, Carolyn L., *The Merchants Republic of Lebanon-Rise of an Open Economy,* Centre for Lebanese, I. B. Tauris Press, London 1998.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu 1789-1867*, TTK, Ankara 2001.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2012.

_____ , "19. Yüzyılda Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik Prensiplerindeki Değişmeler", *Dîvân: İlmi Araştırmalar Dergisi,* C. 4, S. 6, 1999, s. 1-8.

GERBER, Haim, *The Social Origins of Modern Middle East*, Boulder-Colorado 1994.

GILBAR, Gad G., "Economic and Social Consequences of the Opening of New Markets: The Case of Nablus, 1870-1914", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Ed: Thomas Philipp&Birgit Schaebler, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 199, s. 281-292.

_____ , "The Growing Economic Involvement of Palestine with the West 1865-1914", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation*, Ed: David Kushner, Kudüs 1986, s. 188-210.

_____ , "The Muslim Big Merchant-Entrepreneurs of Middle East 1860-1914", *Die Welt des Islams,* Vol. 43, No. 1, 2003, p. 1-36.

GROUSSET, René, *Histoire de l'Asie I,* Paris 1921.

GÜLSOY, Ersin, "Sayda", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, İstanbul 2009, s. 209-210.

GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Tarihin Peşinde- Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi,* S. 9, 2013, s. 249- 278.

GÖNENÇ, Barbaros – Vural, Güneyi, "Çevre Tarihi Açısından Küçük Buzul Çağı ve Sosyal Etkileri*", Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi-TÜCAUM Uluslararası Coğrafya Sempozyumu* (13-14 Ekim 2016), Ed. Ali Özçağlar-Necla Türkoğlu vd., Ankara 2016, s. 10-25.

HANSSEN, Jens, " 'Your Beirut is on My Desk' Ottomanizing Beirut under Sultan Abdülhamit II", *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Ed: Peter G. Rowe- Hashim Sarkis, Prestel, Munich London New York 1998, s. 41-67.

_____ , "Practices of Integration-Center-Periphery Relations in the Ottoman Empire", *The Empire in the City; Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Ed. Jens Hanssen, Thomas Philiph, Stefan Weber, Ergon Verlag Wurzburg in Kommission, Beirut 2002, s. 49-75.

_____ , *Fin de Siécle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital*, Clarendon Press, Oxford 2005.

_____ , "'Malhamé-Malfamé': Levantine Elites and Transimperial Networks on the eve of The Young Turk Revolution", I*nternational Journal of Middle East Studies*, Vol. 43, No. 1, (February 2011), s. 25-48.

HARRIS, William, *Lebanon: A History 600-2011*, Oxford University Press, Oxford 2012.

HARVEY, David, "Globalization and the 'Spatial Fix'", *Geographische Revue*, No. 2, 2001, s. 23-30.

HELEN, Sader, "Ancient Beirut: Urban Growth in the Light of Recent Excavations", *Projecting Beirut Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Ed. Peter Rowe-Hashim Sarkis, Prestel, Munich, London New York 1998, s. 23-40.

HEYD, William, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev: Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000.

HOFMAN, Yitzhak, "The Administration of Syria and Palestine Under Egyptian Rule (1831-1840)", *Studies on Palestine During the Ottoman Period*, Ed. Moshe Ma'oz, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem 1975, s. 311-333.

İLERİ, Nurçin, "Rewriting the Port-City History in the Light of Contemporary Global Kapitalism", *New Perspectives on Turkey*, No. 47, Fall 2012, s. 185-209.

İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 142-158.

İNALCIK, Halil, "Centralization and Decentralization in Ottoman Administration", *Studies in Eighteenth Century Islamic History*, ed. Thomas Naff - Roger Owen, Carbondale 1977, s. 27-52.

_____ , "Tanzimat'ın Uygulanması ve Sosyal Tepkileri", *Belleten*, C. XXVIII, S. 112, TKK, Ankara 1964, s. 623-690.

İNAN, Huricihan, "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", *Toplum ve Bilim*, S. 23, Güz 1983, s. 9-39.

İSLAMOĞLU, Huri- Keyder, Çağlar, "Agenda for Ottoman History", *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 1, No. 1, Summer 1977, p. 31-55.

ISMAIL, Adel, *Le Liban: Histoire d'un Peuple*, Dar al-Makchouf, Beyrouth 1965.

ISSAWI, Charles, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, Columbia University Press, New York 2010.

_____ , *The Economic History of the Middle East 1800-1914: A Book of Readings*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1966.

_____ , *The Fertile Cressent 1800-1914: A Documentary Economic History*, Oxford University Press, New York-Oxford 1988.

_____ , "British Trade and the Rise of Beirut (1830-1860)", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 8, No. 1, (1977), s. 91-101.

_____ , "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, January 1970, s. 18-27

IVANOV, Nikolay, *Osmanlı'nın Arap Ülkelerini Fethi 1516-1574*, TTK, Ankara 2013.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi,* C. VI, TTK, Ankara 2007.

KARAÖMERLİOĞLU, M. Asım, "Bağımlılık Kuramı, Dünya Sistem Teorisi ve Osmanlı/Türkiye Çalışmaları", *Toplum ve Bilim,* S. 91, 2002, s. 81- 99.

KARK, Ruth, "The Rise and Decline of Coastal Towns in Palestine", *Ottoman Palestine 1800-1914: Studies in Economic and Social History*, Ed: Gad G. Gilbar, Leiden 1990, s. 69-90.

KARPAT, Kemal H., "The Transformation of the Ottoman State 1789-1908", *Studies on Ottoman Social and Political History*; Selected Articles and Essays, Ed. Reinhard Schulze, Brill-Leiden-Boston-Köln 2002, s. 27-74.

KASABA, Reşat, "A Time and A Place for the Nonstate: Social Change in the Ottoman Empire During the 'Long Nineteenth Century' ", *State Power and Social Forces: Domination and Transformation in the Third World*, Ed. Joel S.

Migdal, Atul Kolhi, Vivienne Shue, University of Cambridge Press, Cambridge-New York 1994, s. 207-230.

_____ , "Devlet-Dışında Zaman ve Mekân 'Uzun 19. Yüzyılda' Osmanlı İmparatorluğunda Zaman ve Değişim", *Devlet, İmparatorluk ve Toplum*, Kitap Yayınevi, s. 127-153.

_____ , *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993.

KASSIR, Samir, *Beirut*, California University Press, Berkeley-Los Angeles-California 2010.

KAYMAK, Muammer, "1873-1896 Krizi: Mit mi Gerçeklik mi?", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* C. 65, S. 2, 2010, s. 165-194.

KELEŞ, Erdoğan, "Cebel-i Lübnan'da İki Kaymakamlı İdari Düzenin Uygulanması"*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi,* S. 43, C. 27, 2008, s. 131-157.

KEYDER, Çağlar - Donald Quataert - Eyup Özveren, **"**Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspectives", *Review (Fernand Braudel Center),* Vol. 16, No: 4, Fall 1993, s. 519-558.

KHALIDI, Rashid, *British Policy Towards Syria and Palestine 1906-1914*, Oxford 1980.

KILIÇ, Orhan, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı İdari-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ 1997.

KODAMAN, Bayram, *Abdülhamit Devri Eğitim Sistemi*, TTK Yayınları, Ankara 1991.

KONDRATIEFF, Nikolai D., *İktisadi Yaşamın Uzun Dalgaları*, Yay. haz. Uğur Selçuk Akalın, Kalkedon Yayınları, İstanbul 2010.

KUHNKE, LaVerne, *Lives at Risk: Public Health in Nineteenth-century Egyp*t, University of California, Berkeley and Los Angeles, California 1990.

Kur'an, 18/60-82.

KURAN, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: 'İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 159-163.

KURİ, Sami, *Une Histoire du Liban à Travers les Archives des Jésuites 1846-1862,* Vol. 2, Dar el Machreq, Beyrut 1996.

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

KUTLUOĞLU, Muhammed H., "Kavalalı Mehmet Ali Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 25, İstanbul 2002, s. 62-65.

_____ , *The Egyptian Question (1831-1841),* Eren Yay., İstanbul 1998.

KÜREKLİ, Recep, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ve Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği", *History Studies*, C. 2, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 245-269.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir Yayıncılık, İzmir 2000, s. 201-248.

_____ , "Gümrük", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul 1996, s. 263-268.

LABAKI, Boutros, *Introduction à l'Histoire Économique de Liban Soie et Commerce Éxterieur en fin de Période Ottomane (1840-1914),* Publications de l'Université Libanaise, Beyrouth 1984.

LAUGENIE, Jean, "Le Port de Beyrouth", *Revue de Géographie de Lyon*, Vol. 31, No. 4, 1956, s. 271-294.

MANSEL, Philip, *Levant: Splendour and Catostraphe on the Mediterranean*, Yale University Press, New Haven 2011.

MONICAULT, Jacques de, *Le Port de Beyrouth et l'économie des Pays du Levant sous Mandat Français*, Théses Doctorat, Universite de Paris, Paris 1936.

MURPHEY, Rhoads, "'Mutlaki' İdare Sistemi'nin Ayrıntıları Osmanlı Genişleme Dönemi'nde Zaman ve Mekân Analizi (Doğu ve Güney Kesimleri)", *1864 Vilayet Nizamnamesi*, Ed. Erkan Tural, Selim Çapar, TODAİE, Ankara 2015, s. 19-27.

MÜLLER-WIENER, Wolfgang, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 114-139.

ORTAYLI, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, TTK, Ankara 2018.

_____ , *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2017.

_____ , "19. Yüzyılda Suriye ve Lübnan Üzerine Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları*, IV, Ed. Halil İnalcık, Nejat Göyünç, Health W. Lowry, İstanbul 1984, s. 89-113.

_____ , "The Port Cities in the Arab Provinces of the Ottoman Empire (A Study of the Disintegration of the Arab World in the Nineteenth Century, With Special Reference to Basra)", *Ottoman Studies*, İstanbul Bilgi University Press, İstanbul 2012, s. 129-141.

OWEN, Roger, *The Middle East and the World Economy 1800-1914*, I. B. Tauris&Co Ltd, New York 1993.

ÖKÇÜN, Gündüz, "1885 Öncesi Osmanlı Ekonomisine Genel Bir Bakış", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100. Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21-23 Kasım 1985, İzmir 1985 s. 13-21.

ÖZBEK, Nadir, *İmparatorluğun Bedeli; Osmanlı'da Vergi, Siyaset ve Toplumsal Adalet 1839-1908),* Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2015.

ÖZDEMİR, Hakan - BAKAN, Selahattin, "Ulus Devletin Oluşumu ve Sorunları Açısından Almanya ile Fransa'nın Karşılaştırılması", *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 5, S. Ek, Aralık 2016, s. 19-58.

ÖZVEREN, Y. Eyüp, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Eyüp Y. Özveren, Donald Quataert, Çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1914,

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913),* Yurt Yayınları, Ankara 1984.

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

PANZAC, Daniel, "Commerce et Commerçant des Ports du Liban Sud et de Palestine (1756-1787)", *Revue du Monde Musulman et de la Mediterranée*, N. 55-56, 1990, Villes au Levant, s. 75-93.

_____ , "International and Domestic Maritimes Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 24, No. 2, 1992, s. 189-20.

PHILIPP, Thomas, *Acre: Rise and Fall of a Palestinian City 1730-1831*, Columbia University Press, New York 2001.

PIPES, Daniel, *Greater Syria: The History of an Ambition*, Oxford University Press, Oxford 1990.

QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, 2017.

REVIEW, Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914, Vol. 16, No: 4, Fall 1993.

ROGAN, Eugene L., "Catafago Family and the Commerce of Acre 1816-1825", *National Museum News*, S. 11, İlkbahar 2000, s. 42-51.

_____ , *Frontiers of the State in the Late Ottoman Empire: Transjordan, 1850-1921*, Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

ROSENBERG, Hans, "Political and Social Consequences of the Great Depression of 1873-1896 in Central Europe", *The Economic History Review*, Vol. 13, No: 1-2, 1943, s. 58-73.

SALİBİ, Kamal S., "The Buḥturids of the Garb: Mediaeval Lords of Beirut and of Southern Lebanon", *Arabica*, T. 8, Fasc. 1, Ocak, 1961, s. 74-97.

SAMUR, Sebahattin, *İbrahim Paşa Yönetimi Altında Suriye*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 1995.

SARIYILDIZ, Gülden, *Hicaz Karantina Teşkilatı 1865-1914)*, TTK, Ankara 1996.

_____ , "Karantina", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 463-465.

SATICI, Emre "Tanzimat Dönemi Bursa Eyaletinde İç Güvenliğin Sağlanmasına Yönelik Önlem ve Çabalar (1839–1867)", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S. 24, 2008, s. 175-203.

SCHÖLCH, Alexander, "Was There a Feodal System in Ottoman Lebanon and Palestine?", *Palestine in the Late Ottoman Period, Political, Social and Economic Transformation*, Ed: David Kushner, Leiden 1986, s. 130-145.

_____ , *Palestine in the Late Ottoman Period: Studies in Political, Social and Economic Development*, Washington 1993.

SEEDEN, Helga - Thorbe, Reuben, "Beirut from Ottoman Sea Walls and landfill to twelfth century BC Burial: Report on the Archeological Excavations in the Souks Northen Area BEY007", *Berytus Archaelogical Studies*, Vol. XLIII, Beyrut 1997-98, s. 221-254.

SFEIR-KHAYAT, Jihane, "Beyrouth au milieu du XIX[e] Siècle: Naissance d'un Centre", *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain, Beyrut 1997, s. 51-52.

SHAW, Stanford Jay, "The Origins of Representative Government in the Ottoman Empire, An Introduction to the Provincial Councils, 1839-1876", *Near Eastern Round Table, 1967-1968,* ed. Richard Bayly Winder, New York University Press, New York 1969, s. 53-142.

SHIELDS, Sarah D., "Regional Trade and 19th Century Mosul: Revising the Role of Europe in the Middle East Economy*", International Journal of Middle East Studies*, Vol. 23, No. 1 (Feb. 1991), s. 19-37.

ŞEN, Leyla, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,* S. 11, Ankara 2001, s. 95-124.

TABAK, Faruk, "Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim, 1550-1850", *Osmanlı'dan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Yay. Haz. Biray Kolluoğlu, Meltem Toksöz, Çev. Neyyir Berktay, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015, s. 29-46.

_____ , *The Waning of the Mediterranean 1550-1870: A Geohisrorical Approach*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 2008, s. 17.

TABAKOĞLU, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, İstanbul 2012.

TERZİ, Ayşe Tozduman, "Hazine-i Hassa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s. 137-141.

THOMAS, Lewis V., *A Study of Naima,* Ed. Norman Itzkavitz, New York University Press, New York 1972.

TIBAWI, Abdul Latif, *A Modern History of Syria, Including Lebanon and Palestine*, Londra 1996.

_____ , "Great Syria 1876-1890 - Divided Loyalties: Ottoman, Muslim or Arab", *Islamic Quarterly* Vol. 11, No. 1-2, January-June 1967, The Islamic Cultural Centre, London 1967, s. 8-33.

THEUNISSEN, Hans, "Dostluğun Bedeli: 1612-1617 Yılları Arasında Hollanda ile Osmanlı Devleti Arasındaki Resmi İlişkilerin Oluşmasında Hediyelerin Rolü", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, S. 25, Ankara 2008, s. 51-66.

THOBIE, Jacques, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman 1895-1914*, Paris 1977.

TOKSÖZ, Meltem, "Ottoman Mersin: The Making of an Eastern Mediterranean Port-Town, *New Perspectives on Turkey*, No. 31, Fall 2004, s. 71-89.

TRABOULSI, Fawwaz, *A History of Modern Lebanon*, Londra 2012.

UFFORD, Letitia W., *The Pasha: How Mehmet Ali Defied the West 1839-1841*, McFarland&Company, Jefferson 2007.

ÜNVER, Metin, "Vilayet Nizamnamelerinin Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatına Etkileri 1864-1876", *1864 Vilayet Nizamnamesi,* Ed. Erkan Tural-Selim Çapar, TODAİE, Ankara 2015, s. 97-125.

VACALOPOULOS, A., *"Le commerce des ports de Thessalonique et Cavala (1850-1875)", Balkan Studies,* Vol. 22, No. 1, 1981, s. 85-108.

WALLERSTEIN, Immanuel, *Dünya-Sistemleri Analizi*, Çev. Ender Abadoğlu-Nuri Ersoy, BGST Yayınları, İstanbul 2011.

_____ , "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Question for Research", *Review (Fernand Braudel Center),* Vol. 2, No. 3, Winter, 1979, s. 389-398.

_____ , *Modern Dünya Sistemi*, C.1, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2012.

_____ , *Modern Dünya Sistemi*, C.2, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2010.

_____ , *Modern Dünya Sistemi*, C.3, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2011.

_____ , *Modern Dünya Sistemi*, C. 4, Çev. Latif Boyacı, Yarın Yayınları, İstanbul 2014.

_____ , "Dünya Sistemleri Kavramına Karşı Dünya-Sistemi Kavramı: Bir Eleştiri ", *Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?*, Der: Andre Gunder Frank-Barry K. Gills, Yay. Haz: Alaeddin Şenel-Yavuz Alagon, Çev: Esin Soğancılar, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 527-534.

_____ , - Reşat Kasaba - Hale Decdeli, "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci", *Toplum ve Bilim*, S. 23, Güz 1983, s. 41-51.

WARRINER, Doreen, *Land and Poverty in the Middle East*, Middle East Economic and Social Studies, London - New York 1948.

WHITE, Sam, *Osmanlı'da İsyan İklimi; Erken Modern Dönemde Celali İsyanları*, Çev. Nurettin Elhuseyni, Alfa Yayınları, İstanbul 2013.

_____ , "The Real Little Ice Age*", Journal of Interdisciplinary History*, Vol. 44, No. 3, Winter 2014, s. 327-352.

WOOD, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu-Batı Yayınları, Ankara 2013.

YAZBAK, Mahmoud, "Nablus versus Haifa, 1870-1914: Administrative Developments and their Impact on Social Stratification", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Ed: Thomas Philipp&Birgit Schaebler, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1998, s. 269-279.

7. TEZLER

ABBAS, Samar, *Beirut Port: Past, Present and Future,* Amrican University of Beirut, Master Thesis in Business Administration, Beyrut 1985.

BABIKIAN, Christine, *La Compagnie du Port de Beyrouth Histoire d'un Concession 1887-1990, Tome I-II*, Université Saint Joseph Faculté des Lettres et des Sciences Humaines Département d'Histoire, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Beyrut 1996.

BAYRAM, Selahattin, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009.

ÇELİK, Kürşat, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010.

DOWNES, Brant Williams, *Constructing the Modern Ottaman Waterfront: Salonica and Beirut in the Late Nineteenth Century*, Stanford University Unpublished Thesis, California 2007.

EL-HAYEK, Chantel, *The Last levantine City: Beirut 1830-1930,* Massachusetts Institute of Technology, Yayınlanmamış Master Tezi, Boston 2015.

GÜNEYİ, Vural, *Fiziki Özellikleri ve Beşeri Etkileriyle: Küçük Buzul Çağı (1300-1850)*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2016.

KARAKULAK, Mesut, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (Ropit) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914),* (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2017.

KILIÇASLAN, Mustafa Emre, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, (Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Samsun 2013.

KAYNAK, Muhteşem, *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*, (Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdri Bilimler Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1982.

KENANOĞLU, Mustafa Macit, *1858 Arazi Kanunnamesinin Osmanlı Siyasal ve Toplumsal Yapısı Üzerindeki Etkileri (1858-1876),* (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2002.

KÜREKLİ, Recep, *Mısır İskenderiyesi'nin Sosyo-Ekonomik Yapısı 1882-1914*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Kayseri 2015.

MCAMIS, Ellen Pauline, *Building the Means of Trade and Forging a Center of Commerce in Beirut (1834-1936),* The University of Texas, Austin 2012.

MINKIN, Shane Elizabeth, *In life as in Death: The Port, Foreign Charities, Hospitals and Cemeteries in Alexandria, Egypt, 1865–1914*, (New York University New York University Departments of History and Middle Eastern and Islamic Studies, Unpublished PhD Thesis), New York 2009.

ORHA, Zafer, *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2017.

ÖZVEREN, Y. Eyüp, *The Making and Unmaking of An Ottoman Port-City: Nineteenth-Century Beirut, Its Hinterland, And The World-Economy*, (State University of New York, Unpublished Thesis), Binghamton 1990.

SABRY, M., *L'Empire Égyptien Sous Mohamed Ali et La Question d'Orient (1811-1849)*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris 1930.

SYKES, William Henry, "Organisation, Strength, and Cost of the English and French Navies in 1865", *Journal of the Statistical Society of London*, Vol. 29, No. 1, 1866, s. 36-77.

ŞEN, İsmail, *Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa 1832-1913*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 1995.

TAŞKIN, Figen, *Kırım Savaşı'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Ekonomik Etkileri ve İaşe Sorunu*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.

TSUGITAKA, Sato, "The Local Councils as the Origin of the Parliamentary System in the Ottoman Empire", *Development in Parliamentarism in the Modern Islamic World*, Ed. Sato Tsugitaka Tokyo 2009, s. 176-204.

TURAN, Ömer, *Les Effets du Reglement Organique du Mont-Liban de 1861 sur la Loi de Vilayet de 1864*, (Québec Universitesi Yayınlanmamış Master Tezi), Montreal 2011.

TÜRKHAN, M. Sait, *18. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Halep*, , (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2014.

UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devletinde Fransız Sömürgeciliği 1851-1914*, (Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Sakarya 2013.

YAVUZ, Züleyha, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914),* (İstanbul Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Master Tezi), İstanbul 2010.

8. SÖZLÜKLER

DEVELİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügât*, Aydın Kitapevi Yayınları, Ankara 2007.

KIZIKLI, İrfan, *Gümrük Terimleri Sözlüğü*, TDK Yayınları, Ankara 1972.

Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî,* Çağrı Yayınları, İstanbul 2007.

9. İNTERNET KAYNAKLARI

http://tarihvemedeniyet.org/2009/10/beyrut-vilayeti-ve-cebel-i-lubnan-mutasarrifligi.html (Erişim: 4.6.2018).

EKLER

EK 1: 1887 Tarihli İmtiyaz Mukavelenâmesi ve Şartnâmesi[783]

MUKAVELENÂME

Bir tarafta devlet-i aliyye namına hareket eden Ticaret ve Nafia Nazırı devletlü Zihni Paşa hazretleri ile diğer taraftan Banka-i devlet-i Aliyye'den Yusuf Matran (Joseph Moutran) Efendi ile şükerası beyninde mevadd-ı atiyye karalaştırılmıştır.

Birinci madde: Beyrut'a amed şed eden sefayin barındırılmak üzere bir liman ile yolcu ve emtia ve eşyanın ihraç ve tahmili muamelatına mevzu bir bir rıhtım inşaasıyla işletilmesi için şerait-i atiyyeye tevfikan taraf-ı devlet-i aliyyeden Yusuf Matran Efedi ve şürekâsına imtiyaz verilmiştir.

İkinci Madde: Müddet-i imtiyaziye ferman-ı ali tarihinden itibaren 60 senedir.

Üçüncü Madde: Ashab-ı imtiyaz Ferman-ı âli'nin itası ve mukavelenamenin teatisi tarihinden itibaren bir buşuk sene müddet zarfında şartnamede beyan olunduğu vechle keşfiyat-ı katiye üzerine mükemmel harita ve layihasını tanzim ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edeceklerdir ve Nezaret işbu harita ve layihayı tarih-i takdiminden itibaren üç mah müddet zarfında bit-tedkik yolunda olduğu surette haliyle ve olmadığı takdirde icap eden tadilat ve tashihatın icrasıyla tasdik eyleyecektir.

Dördüncü Madde: Ashab-ı imtiyaz masarıf ve zarar ve hasarı tarafına aid olmak üzere mukavelenamenin teatisi tarihinden itibaren iki buçuk senen müddet zarfında ameliyata mübaşeret etmeyi ve haritanın tasdiki tarihinden itibaren 5 sene müddet zarfında ikmal eylemeyi taahhüt ederler. Ameliyat kavaid-i fenne ve mevcut şartname ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve layihalara tadbikan icr a olunacaktır. Fakat eshab-ı mücbireden münbais alât müstesna olup bu misillu ahvalden dolayı ameliyat ne kadar müddet tatil olunur ise müddet-i ikmaline dahi o kadar temdid edilecek ve şu kadar ki esbab-ı mücbirenin vukuunu derhal hükümet-i mahalliyeye Ticaret ve Nafia Nezareti'ne ihbar eylemeğe ashab-ı imtiyaz mecbur bulunacaktır.

Beşinci Madde: Ticaret ve Nafia Nezareti esna-yı imalatta son icraiyesini ve hitamında ve kabul olunmazdan evvel tekrar imalat-ı vakıayı ve müddet-i imtiyaziye zarfında idare ve işletme muamelatını ve ameliyatın hin-i halde muhafaza olunup olunmadığını mahsus komiserler vasıtasıyla muayene ve nezaret ve teftiş eyleyecektir. İşbu teftiş ve nezaret muayene masarıfına mukabil ashab-ı imtiyaz ameliyata mübaşeret için tayin olunan müddetten itibaren müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar mah be mah tediye olunmak üzere senevi ticaret ve nafia nezaretinin emrine üç yüz almış adet Osmanlı lirası tediye ve ifa edecektir.

Altıncı Madde: İşbu ameliyat-ı menafi-i umumiyeye müteallik hususattan bulunduğundan bu liman ve rıhtım ile müteferriatına muktezi olan arazi ve deryadan efrad-ı uhdesinde bulunan yerlerin mübayaası hususunda ashab-ı imtiyaz ashab-ı arazi ile

---

[783] *BOA*, İ.MMS, 91/3848/10-11, 19 Haziran 1888; *APB*, P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 29 Eylül 1887. Ayrıca bkz: *Salnâme-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312/1894, s. 282-298.

uyuşamadıkları halde istimlak kanununa tevfik-i muamele edecekleri ve hin-i ameliyatta muvakkaten istimali lazım gelen mahaller hükümet-i mahalliye marifetiyle ashab-ı imtiyaz tarafından mutasarrıflarına tazminat verilmek şartıyla muvakkaten istimal olunabilcektir. Şurası mukarrerdir ki imalat için mukhtezi olan ve ashab-ı imtiyaz tarafından mübayaa olunan yerlerin ferağ ve intikal masrafı ashab-ı imtiyaz tarafından tediye kılınacaktır ve imtiyazı havi ferman-ı alinin sudurundan sonra yapılacak rıhtım ve limanın masarıf olacağı derya mahallerinden hiçbir kısmının hiçbir taraftan tasarrufuna izin ve ruhsat verilmeyecektir.

İşbu arazi dahilinde arazi-i emriyeyi haliye bulunduğu takdirde ashab-ı imtiyaza muvakkaten ve meccanen iade olunacak ve muvakkate-i istimali lazım gelen yerlerin dahi imalat müddetince beher ücret istimaline müsaade olunacak ve imalatın hitamında hükümet-i seniyye ahere satmak veyahut idare ve icar etmek hususlarında mümtaz bulunacaktır.

Yedinci Madde: Yapılacak ameliyat takriben 1200 m. tulunda olmak üzere Mudavver nam mevkiden Antoun Bey burnuna kadar bir rıhtımdan ve mezkûr rıhtımın nikat-ı tenhalarından beda ile bir mürsâ ve me'men teşkil edecek surette yapılmak üzere iki muhafız sedlerinden ibaret bulunacaktır. İşbu imalat beynindeki suyun sızması takriben 23-hektar ve suların amakı dahi Beyrut Limanı'na gelen en büyük sefayin limana duhul edebilmek üzere derece-i kifayede olacaktır. İşbu imalat hitam bulduktan sonra muamelat-ı ticariye ve merudât-ı(?) bahriyenin tevessu ve tazayüdü sebebiyle devletçe lüzum-ı hakiki görünüp ve sarf olunacak sermayenin re'sül-mal ve hangisini istifaya liman ve rıhtımdan bermuceb tarife hasıl olan rüsumat miktar-ı umumiyesi mütehammil olduğu sabit olur ise ashab-ı imtiyaz mukavele-i hazıra ile inşasını deruhde eyledikleri liman ve rıhtımı karantinahane pişkahına kadar temdid etmeğe mecbur olacaklar ve işbu mukavele dairesinde icra edecekleri ameliyatı zikr olunan tevsi ve temdide müsaade ve muvafık surette tesis eyleyeceklerdir.

Sekizinci Madde: Liman ve rıhtım imalatıyla müteferriatının inşaat-ı ibtidaiyesi için gerek memalik-i devlet-i aliyyeden ve gerek diyar-ı ecnebiyyeden celb ve tedarik olunacak olan taş ve kereste ve maden kömürü ile makine ve edevat-ı sair levazımat bir defaya mahsus olarak gümrük resminden muaf tutulacağı gibi limanın müddet-i imtiyaziyesi zarfında rıhtım ve liman ile müteferriatına aid arazi ve sermaye üzerine bir güne vergi tarh olunamayacak ve yalnız işbu mukavelename ile merbut şartname damga resminden vareste olacaktır. Şu kadar ki ashab-ı imtiyaz liman ve rıhtımın işletilmesine mütezarrı muamelatında damga nizamnamesi ahkamına tabi olacaklardır. Bu listede kayıtlı olan malzemeler Liman ve rıhtım inşaa çalışmaları için öncelikli olduğu için şirketin talebi üzerine gümrük resminden muaf tutulması uygun görülmüştür.

Dokuzuncu Madde: Ashab-ı imtiyaz liman ve rıhtımın inşasıyla tamiri için lazım gelen taşları eesmanını tediye eylemek ve ruhsat istihsal etmek şartıyla nizamat-ı mahsusasına tevfikan taş ocaklarından kat' ve ihraç edebileceklerdir. Ancak bu babda ihtiyacat-ı ahali ve mahalliye bir güne halel iras etmeyecektir.

Onuncu Madde: Muhafaza seddinin etkin cihetinde sefayin tahmil ve ihracı için kifayet edecek mertebede me'men ve mürsâ olabilecek surette ikmal ve rıhtımın dahi Antoun Bey burnundan kadim köşkün ikinci kalesi mevkiine kadar etman edildiği ashab-ı imtiyaz tarafından ihbar olundukda Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından mensub bir fen komisyonu marifetiyle bil-muayene iktiza eylediği halde muvakkaten ahz ve kabul olunacak ve şu halde ashab-ı imtiyaz muvakkaten şartnamede münderiç tarife mucebince resm ahzına mezun olacaktır. Liman ve rıhtım ile müteferriatının hitam-ı inşaatında mecmuen icra edilecek olan kabulü muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle

ameliyat-ı vakıa tekrar bil-muayene kaide-i fenne muvafık ve şartname ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzim edeceği raporun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından katiyen kabulü muamelesi icra olunacak ve işbu komisyonların masrafları ashab-ı imtiyaz canibinden tediye kılınacaktır. Şurası muharrerdir ki esas imtiyaz rıhtım ve muhafaza sedlerinin inşaat-ı umumiyesine mahsus olduğundan ashab-ı imtiyaz bunlardan birini tehir ve diğerini takdim eyledikleri halde işbu maddenin hükm-ü umumisine muhalif add olunacak ve o halde kendilerinin imtiyazdan istifade etmeye hakları olmayacaktır.

Onbirinci Madde: Ashab-ı imtiyaz liman ve rıhtım ile müteferriatını ve alat ve edevat-ı saniye ve muhterekesini müddet-i imtiyaziye zarfında masarıfı kendilerine ait olmak üzere daima tamir ve hüsn-ı halde muhafaza edecektir. Aksi hal vukuunda şartnamenin 16. maddesi mucebince muamele olunacaktır.

Onikinci Madde: Ashab-ı imtiyaz liman ve rıhtımın umur-ı zabıtasına ve hüsn-ı muhafazasına müteallik olup el-yevm mevcut bulunan ve ileride tanzim olunacak olan bil-cümle nizamat devlet-i aliyyeye tevvfik-i hareket etmeğe mecburlardır. Ashab-ı imtiyazın kusurundan naşi rıhtım ve liman muamelatının bir kısmı veya mecmuu üzerinden nakliyat tatili olunduğu halde hükümet masarıf ve zarar ve hasara ashab-ı imtiyaza aid olmak üzere liman ve rıhtımın muvakkaten işletilmesini temin için şartnamenin 19. Maddesine tevfikan tedabir-i lazıma ittihaz edecektir.

Onüçüncü Madde: Ashab-ı imtiyaz ameliyatın muvakkaten kabul olunduğu tarihten itibaren müddet-i imtiyaziyenin hatmine kadar tanzim ve tasdik kılınan tarifeye tevfikan resm ahz edeceklerdir.

Ondördüncü Madde: Bil-cümle asakir-i berriye ve bahriye-i şahane ordu ve fırka ve alay taburlarıyla zaptiye ve jandarma ve polis taburu ve efradına aid bil-cümle levazımat ve mühimmat ve esliha-yı harbiye ile eşya hakkında şartnamenin 5. Faslının 19. Maddesi ahkamuına tevfikan muamele-i istisnaiye icra olunacaktır ve fasl-ı mezkürün olbabdaki ahkâmı limana girecek olan süfûn-ı hümayun ile düvel-i mütehabbenin beylik gemileri hakkında dahi meriyyül-icra tutulacaktır.

Onbeşinci Madde: Ashab-ı imtiyaz taahhüdat-ı vakıanın icrası için ferman-ı ali tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında merbut şirket nizamnamesi esasına tevfikan Osmanlı bir Anonim şirketini teşkiline mezun ve mecburlardır.

Onaltıncı Madde: Ashab-ı imtiyaz taahhüdat-ı vakıalarının icrasını teminen ferman-ı alinin isdarı kendilerine tebliğ olunduğu tarihten itibaren bir mah müddet zarfında bank-ı Osmaniye'ye nakden yahut piyasa fiyatıyla esham olarak 6.000 adet Osmanlı lirası kefalet akçası tevdi olunduğunu müteakip ferman-ı ali kendilerine teslim kılınacaktır. Ve Şu kefalet akçası ameliyat-ı katiyyeyi kabul oldunduktan sonra iade olunacaktır. Zikr olunan üç mah müddetin inkızasına değin ashab-ı imtiyaz kefalet akçasını tevdi etmedikleri halde kendilerine ihzara hacet olmaksızın hakk-ı imtiyazdan sakıt olacaklardır.

Onyedinci Madde: Devlet-i Aliyye müddet-i imtiyaziyenin 30 senesinin inkızasından sonra her vakt liman ve rıhtım ile resmi verilerin gümrükten geçirilmiş ve geçirilmek üzere getirilmiş eşya vazına mahsus antrepo tabir olunur mağazaları ve sair teferruatını mübayaa etmek salahiyetine ait olacaktır. Olhalde liman ve rıhtım ile zikr olunan mağazalar ve müteferriatını hangi senede iştira olunacak ise ondan evvelki beş sene zarfında vukubulan hasılat-ı gayr-i safiyenin miktar-ı mütevassıtı bulunarak onun % 50'sine müsavi bir meblağı müddet-i imtiyaziyenin hatmine kadar her sene ashab-ı imtiyaza ifa edecek ve

işbu tekasid-i seneviyyenin evkat-ı muayyenede tediyesi ashab-ı imtiyazın inzimamı kanaatiyle taraf-ı devletten temin ve bu hususa dair bir mukavele-i mahsusa tanzim edilecektir. Liman ve rıhtım ile müteferriatının devlete teslimi ve eşyanın mübayaası ve levazımat-ı mevcudenin iştirası hususunda şartnamenin 12. maddesinde gösterildiği vechle muamele olunacaktır.

Onsekizinci Madde: İmtiyazın müddeti münkaziye oldukda devlet-i aliyye ashab-ı imtiyazın liman ve rıhtım ile müteferriatı ve alat ve edevatı üzerinde bulunan kâffe-i hukukunu haiz olacak ve liman ve rıhtım ile müteferriatının hasılatından istifade edecektir. Her güne duyûn ve taahhüdattan vareste olmak şartıyla liman ve rıhtım ile müteferriatının devlete teslimi ve edevat ve levazımatın suret-i mübayaaası şartnamenin 13. Maddesinde münderiç ahkâma tabi olacaktır.

Ondokuzuncu Madde: Liman ve Rıhtım müteferriatının memur ve müstahdemleri hükümet-i seniyyenin tayin ve kabul edeceği fiyatta bulunacaklar ve bazı fen memurlarından madası tebaa-i devlet-i aliyye'den olacaklardır.

Yirminci Madde: Devletçe lüzum görülür ise işbu rıhtım ve limanla müteferriatının icab eden mahallerinde her nev istihkamat inşa olunacak ve istihkamatın bil-icap işlediği yani fiiline şehrin veya limanın müdafaasında istimal olunduğu esnada rıhtım ve limanla müteferriatında cereyan eyleyecek her nev muamelat hükümetçe tatil ettirilecektir. İşbu tatilin vuku veya devamından dolayı ashab-ı imtiyazın veya çonların yerine kaim olacak şirketin hükümetten zarar veya ziyan ve eda etmeğe tazminat talep eylememğe asla hakları olmayacaktır. Şurası da mukarrerdir ki işbu istihkâmât hazırî hale ircâ olunduktan sonra mücehhez bulunsa dahi bir rıhtımla liman ve müteferriatının bil-cümle muamelatı kâmekân cereyan eyleyecek ve istihkâmatın masarıf-ı inşaiyesiyle ledel-iktiza herbir masarıfı taraf-ı devlete ait olacaktır ve ashab-ı imtiyaz zikr olunan rıhtım ve liman sedlerini her nev istihkâmat inşasına mütehammil ve müsait surette inşa edeceklerdir.

Yirmibirinci madde: Ameliyat- inşasında zuhur edebilecek asar-ı atika devletçe mevzu nizamnamesine tabi olacak ve fakat ashab-ı imtiyaz bu hususda istida vermek ve ruhsat almak mecburiyetinden müstani bulunacaktır.

Yirmiikinci madde: Ashab-ı imtiyaz her nev hasılatın şehriye cedvellerini vakt ve zamanıyla ticaret ve nafia nezaretine takdim edecek ve hasılat defterlerini şartnamenin üçüncü maddesinde gösterildiği surete tevfikan tanzim eyleyeceklerdir.

Yirmiüçüncü madde: Esbab-ı mücbereden madud bir maniin zuhuru tahakkuk etmeksizin eshab-ı imtiyaz müddet-i muine zarfında imalata mübaşeret etmedikleri veya başlayıp da ikmal eylemedikleri ve liamn verıhtım muamelatını tatil eylediği veyahut işbu mukavelenameden münbais taahhüdat-ı sairesini icra edemedikleri halde hukuk-ı imtiyaziyesinden sakıt olacak ve bu halde şartnamenin on birinci maddesinde gösterildiği vechle liman verıhtım ile teferruatının muvakkaten işletilmesi için tedabir-i lazıma ittihaz olunacak ve ameliyat-ı varidat ve levazımat müzayedeye konulacak ve mevcut olan kefalet akçası dahi taraf-ı devletten zapt edilecektir.

Yirmidördüncü madde: Gümrük daireleriyle teftiş ve muayene liman ve karantina ve pasaporta ve zabıta memurlarının ikametleri için lazım gelen devairi ve liman dairesi ittisaline süfûn-ı hümayun gümrükleri izharına mahsus bir mağazayı hükümet-i seniyyeden irae olunacak resm ve şekle göre yine hükümet-i seniyyenin tayin edeceği mahallerde masraflarıyla inşa ve tesis edip mükemmelen hükümete teslim etmeğe ashab-ı imtiyaz ve teşkil edeceği şirket mecbur olacak ve bu devairin tesisi için tahsis kılınacak arazi 5000

mi‘kap metreyi tecevvuz etmeyecektir. Zikr olunan idare memurlarının el-yevm ikamet ettikleri devair-i hükümetin kendi malı olmadığı halde bunların arsalarından devair-i cedidenin muhit olacağı mezkürel-miktar araziye mukabil miktarı meccanen ashab-ı imtiyaza terk olunacaktır.

Yirmibeşinci madde: Gerek ashab-ı imtiyaz ve gerek makamına kaim olacak anonim şirketi Osmanlı olacağından bittabi işbu mukavelename ile merbut şartnamenin icra-yı ahkamından ve tevil ve taksirinden dolayı devlet-i aliyye ile ashab-ı imtiyaz veya şirket beyninde veya ashab-ı imtiyaz ve şirket veyahut ashab-ı imtiyazın veya şirketin istihadam eyledikleri kesan ile efrad-ı ahali meyanesinden tahaddüs edebilecek her nev ihtilafat ve devai için ait olduğu mehakim-i Osmani’de bedayeten ve istinafen ve temyizen ruyet ve fasl olunacaktır.

Yirmialtıncı madde: Ashab-ı imtiyaz veya teşkil edecekleri anonim Osmanlı şirketi hükümet-i seniyyenin müsaade ve muvafakatini resmen istihsal etmedikçe imtiyazı hiçbir şahsa veya aher bir şirkete ihale ve terk edemeyeceklerdir.

Yirmiyedinci madde: Ameliyetın tesisi hasebiyle deniz üzerinde doldurulmuş olacak olan yerlerin yüzleri nez ve istimlaktan hasıl olacak arsalar ile menafi-i umumiyeye mahsus müessesata tahsis kılınmış olan mahaller bi-hakk ashab-ı imtiyaza ait olacağından ashab-ı imtiyaz evvel emrde 24. Maddede muharrer olduğu vechle hıdmet-i umumiyeye tahsis kılınması lazım gelen ve harita ve layihaların katiyen kabülüne tayin olunacak olan devair ve mavakı-ı resmiyeyi efraz ve inşa ettikten sonra kusurunu emlak ve akaın bay ve şirasına ve ferağ ve intikaline dair kavanin ve nizamat devlet-i aliyyeye tevfikan muamele ve hareket eylemek şartıyla tasarruf ve istimal ve furuht edeceklerdir. Umumun mürûr ve umuruna tahsis kılınacak asıl rıhtımın arzı 20 metre olacak ve rıhtıma çıkacak sokakların arzı dahi 10 metre olacaktır.

Yirmisekizinci madde: Sahil-i deryada vakı olub icra ve ihdas olunacak ameliyattan dolayı geriye çektirilmiş bulunacak arazi ve emlak ashabının bervech-i muharrer deniz üzerinden kesb edilecek ve hakk-ı tasarrufu ve furuhtu ashab-ı imtiyaza aid olup arazi ve emlak-ı mebhuse ashabının emlak-ı pişkah veya ittisalinde vakı olacak olan mahalleri iştirada ashab-ı emlakin rüchan ve takdimleri olacak ve bunların işbu hak ve rüchan ve takdimleri ancak ashab-ı imtiyaz tarafından kendilerine hükümet-i mahalliye vasıtasıyla vukubulacak tebliğ ve ihtar tarihinden nihayet altı mah zarfında meriyyü’l-icra olunabilecektir. İşbu müddet mürurundan sonra hak rüchan ve takdimin bir güne hükmü kalmayacaktır.

Yirmidokuzuncu madde: Ashab-ı imtiyaz mürûr-ı mevkiinden Anton Bey burnuna kadar iki muhafaza sedlerinin boyunca her tarafında rıhtımlar inşa edecekleri gibi taraflarından istida olunacak ve hükümet-i seniyyece tasvip ve kabul buurulacak mevakide dahi havuzlar ve kızaklar ve rıhtım ve sedler boyunca ve eşya nakli için beygir ile çekilir tramvay ve idrac ve ihracında bir faide gümrük muamelatı görmüş olmak şartıyla eşya ve emtia vazına mahsus antrepo tabir olunur mağazalar inşa ve tesisiyle istimal ve idare eylemek salahiyetini haiz olacaklar ve mezkür antrepolara vaz-ı eşya edecek eşhasa eşya-yı mevzuanın miktar ve keyfiyatını mübeyyin bir damga nizamnamesine tabi makbuz senedleri ita edeceklerdir. Tramvayın inşası ve işletilmesi şeraiti ticaret ve nafia nezaretiyle bil-müzakere kararlaştırılacaktır. Mezkür antrepolara vaz ve ihraç olunacak eşya ve emtiadan gümrük muamelatını görmemiş şeyler kabul olunduğu tebeyyün eylediği halde bundan dolayı ashab-ı imtiyaz zâmin ve mes’ul bulunacaklardır.

Otuzuncu madde: Liman ve rıhtım müteferriatı ameliyatının ikmalinden ve ticaret ve nafia nezareti canibinden katiyyen veya muvakkaten kabulünden sonra kavanin-i devlet-i aliyye ahkâmına tevfikan limanın zabıtası bahriye nezaretine aid olacaktır.

Otuzbirinci madde: İşbu liman ve rıhtım müteferriatının hasılat-ı gayr-i safiye-i seneviyyesinden ashab-ı imtiyazca imalat ve inşaat için sarf olunmuş olan sermaye-i hakikiyyenin senevi % 6 faiz ve bir re'sü'l-mal akçası ihraç olunduktan sonra baki kalacak miktarın % 10'u ashab-ı imtiyaz ve teşkil eyledikleri halde Anonim Osmanlı Şirketi tarafından hükümet-i seniyyeye tediye ve ifa olunacaktır. Binaenaleyh zikr olunan % 10 sene-be-sene her ne miktara baliğ olur ise hükümet-i seniyye hesab-ı alisine olarak müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar beher sene-i rumi Şubat'ı nihayetinde nekden ve ref'eten Ticaret ve Nafia Nezareti emrine ifa ve ita olunacak ve bunun tediyatı mezkür rıhtım ve liman müteferriatının kısmen veya tamamen ikmaliyle rüsûm-ı muayyenenin ahzına mübaşeret olunduğu senenin hasılatından beda eyleyecektir. İşbu mukavelename taraf-ı eşref hazret-i padişahiye arz ile lede'l-istizan ifa-yı muktezası hususuna emr ve irade-i seniyye cenab-ı tacidari müteallik ve şerefsudur buyrulmuş olmakla işbu mukavelename iki nüsha olarak bit-tanzim ticaret ve nafia nezareti celilesiyle ashab-ı imtiyaz beyninde imza ve teati olundu.

Sahib-i imtiyaz vekili Selim Melhame
Umur-ı ticaret ve Nafia Nazırı
Tarih-i teati: 11 Muharrem 1305

ŞARTNÂME

Teknik Özellikler

Birinci Fasıl
Levaih ve inşaat ve imalat ve alat ve edevat beyanındadır.

Birinci madde: Ashab-ı imtiyaz masarıf ve zarar ve ziyanı kendilerine ait olmak üzere mukavelenamede mübeyyin olan müddetler zarfında Beyrut limanıyla rıhtımının ve müteferriatının inşası ve işletilmesi için muktezi olan kâffe-i imalat ve inşaatı icra etmekliği taahhüt eder.

İkinci madde: Mukavelenamenin üçüncü maddesi mucibince ashab-ı imtiyaz yapılacak imalatı mübeyyin harita ve layiha-i mükemmelesini iki nüsha olarak bittanzim ticaret ve nafia nezaretine takdim edeceklerdir. İşbu harita ve layiha evvela yekdiğerinin birer metre fasılalı münhaniler ve boyalı işaretlerle deniz karinin ve sahilin arızalarını ve mehabetini imalat için lüzüm olacak derece ve daire dahilinde olarak gösterir 2000/1 mikyasında bir harita-i umumiye ki bunda imalat-ı mutasavvire başlıca sahalarıyla kırmızı mürekkeple gösterileceği gibi sahilin elyevm vapur ve kayıkların yanaşmakda oldukları nikat ve mevaki dahi gösterilecek ve bir de kumları kaldırıp süren sahil akıntılarının meyekan ve teveccühü işaret olacaktır. Saniyen ameliyatın nev ve mahiyetini ve ne suretle inşa ve temelleri vaz ve bina edilmesi münasip ve muktezi olacağı ve ameliyatı muhtelife ile aksamının derece-i metanetini takdire medar olacak kâffe-i tasrihat ve tafsilatı havi olmak üzere la-akl 200/1 mikyasında maktaları. Salisen imalat-ı mutasavvirenin mikyasıyla keşf ve eşkali ve müteferriatını muhtevi olacaktır.

Üçüncü madde: Yapılacak muhafız sedleri ekall sekiz metre amakında bir geçit bırakacak surette imal olunacak ve mezkür geçidin 120 metre ile 200 metre arasında olacak olan arzı liman derununda büyük sefayinin duhulüne müşkülat ika etmeyerek derece-i

kâfiyede süküneti temin etmek ticaret ve nafia nezaretiyle bil-müzakere ameliyatın hin-i icrasında kararlaştırılacaktır. Bahr-i sefidin emsali limanların inşaasında munhaz olan usule tevfikan yapılacak olan muhafız sedlerinin suret-i inşaası ticaret ve nafia nezaretine takdim olunacak harita ve layihada tasrihen tayin olunacaktır. Sahil boyunca yapılacak rıhtımların imaliyle temellerinin suret-i inşası kezalik nezaret-i müşarileyhanın tasvibiyle arz kılınacaktır. Rıhtımların duvarlarının sath-ı aliyyesi büyük som taşıyla yapılacak rıhtım şoselerinin kırık taşları dökülüp som taştan yapılacak olan yaya kaldırımlarının kenarlarına sağlam ve dayanıklı taş vaz olunacaktır. Yaya kaldırımları taş ve çimento veya asfalt ile doldurulacaktır. Rıhtımların boyunca gemilerin yanaşmasını halat ve palamar bağlamasını teshil için iktiza eden tertibat ve iskeleler halka ve yaya ve saire yapılacaktır. Ameliyatı mezkürenin inşaasıyla müddet-i imtiyaziye zarfında tamir ve hüsn-ü muhafazası masrafı ashab-ı imtiyaza aid olacaktır.

Dördüncü madde: Ashab-ı imtiyaz ameliyatın icrası hasebiyle cereyanı men ve tatil veya tahvil ve tadil edilmiş olacak bil-cümle suları kendi masarıflarına olarak icra ettirmeğe ve icrasını temin etmeye imtiyazın itası hininde mevcut bulunan lağımları denize kadr bit-temdid akıtmağa mecbul olacaklar ve bundan dolayı yapılacak ameliyatın suret-i icrasıyla sahaları ashab-ı imtiyazın bila-tahribatı üzerine ticaret ve nafia nezaretince kararlaştırılacaktır. Rıhtım pişkâhından fima-bad deniz parçası satılması ve zabıta ve gümrük memurlarının ârâmı için ledel-icab yapılack kulübelerden başka umuma mahsus kıta üzerinde enbiye inşası devletçe memnudur.

Beşinci madde: Ashab-ı imtiyaz ameliyatın icrasından cins-ı alada denize dayanıklı ve bozulmaz levazımat istimal edecektir. Temel içn kaya hacminde büyük taşlar ve duvar içlerine muktezi molazlar ile som taşlar ve kaldırım taşları çimento ve şoseler için kullanılacak kırık taşlar sağlam ve dayanıklı kayalardan alınacak ve rüzgar ve hava ve incimadın tesiratıyla bozulmayacak cinsten olacaktır. Harcın imaline mahsus kum her nev toprak ve mevadd-ı saireden vareste olarak halis ve sert olacak ve içinde ne bir milimetre kadar ve ne de aşağı ne de dört milimetre kadarından ziyade taneler bulunmayacaktır.

Kirecin en iyi olacaklarından alınacak ve elekten geçirilmiş ve yeni mahsulden olacak ve lüzumu görüldükçe ceste ceste tedarik olunarak iyice kapalı mağazalarda hızfz kılınacaktır ve su kesiminden yukarılarda yapılacak çimento duvar işlerinde kullanılacak harçta beher bir metreküp kumda 350 kg. tuz kireci ve sıva için ilka edilecek çimentoların imalinde kullanılacak harç dahi 400 kg. tuz kireci bulunacaktır. Alel-umum kâffe-i levazımat bahr-ı sefidin başlıca limanlarında müttehaz olan usul ve kavaide tevfikan tehiyye olunarak istimal olunacaktır. Yeni gümrük daireleriyle devlet tarafından muayene ve teftiş ve liman ve karantina ve zabıta ve pasaporta memurlarına tahsis olunacak enbiyeler mahal-i mahsulü taş veya tuğladan imal ve inşa olunacak ve üzerlerine taş veya kiremit ferş olunacak madeni sakf ile örtülecektir ve rıhtıma müntehi olunacak sokakların arzı muakvelenamenin yirmi yedinci maddesi hükmünce on metre bulunacaktır.

Altıncı madde: Ashab-ı imtiyaz tarafından takdim olunacak layiha ve harita-i umumiyeyi bilcümle liman ve rıhtım imalatıyla müteferriatının başlıcasının velhasıl mukavelenamenin dördüncü maddesindemübas olan müddetler zarfında derhal inşası tasavvur eylediği bilcümle ameliyatın esamisi ve keyfiyatını mübeyyin bir cetvel rapt olunacaktır. Bilcümle ameliyatın haritalarıyla mukataaları 200/1 mikyasında tanzim kılınacaktır.

Yedinci madde: İmalat-ı harita ve layihası teadik olunduktan ve mahalleri kaidesi vechle tayin kılındıktan sonra mukavelenamenin altıncı maddesinde gösterildiği vechle liman ve rıhtım ile müteferriatının tesisine lüzumu olan arazinin mübayaası ve ashab-

imtiyaza teslimi muamelatına mübaşeret olunacaktır. İşbu araziden üzerinde enbiye olmayan mahallerin haritası 5000/1 mikyasında tanzim kılınacaktır.

Sekizinci madde: İnşaat kâmilen hitampezir olduktan sonra ashab-ı imtiyaz masarıf vakıası kendilerine ait olmak üzere deniz üzerinde kesb edilmiş veya ashab-ı imtiyaz tarafından mübayaa edilmiş olan arsalar dahi dâhil olduğu halde liman ve rıhtım ile müteferriatının bilcümle aksamını alakadar olan arazi sahipleri hazır oldukları halde tahrir ve kadastro usulüne tevfikan haritasını tersim ve alaim-i mahsus vaz ettirecekleri gibi bilcümle imalat ile müteferriatının mufassal ve meşruh bir defterini dahi kendi masarıfına ve hükümet ve memurlarının taht-ı nezaretinde olarak bit-tanzim bunların hin-i tahrir tutulacak (پروسه وربال) lerin birer suret musaddakasını ticaret ve nafia nezaretine takdim eyleyeceklerdir. İşbu umumi tahrir-i araziden sonra imalatın aksam-ı mütehimmesinden olarak lüzumu takdirinde mübayaa edilecek arazi iştira olundukça olvechle tahrir edilerek mezkür haritada وپروسه وربالمرده işaret kılınacağı gibi marrelbeyan yapılacak imalat-ı sanaiye dahi ledel-ikmal ticaret ve nafia nezareindeki deftere kayd ve ilave edilecektir.

İkinci Fasıl
Liman ve rıhtım müteferriatının hüsn-ı halde muhafazasıyla işletilmesi beyanındadır.

Dokuzuncu madde: Ashab-ı imtiyaz liman ve rıhtım ile müteferriatını ve alan varidat-ı sabite menkulesini daima hüsn-ı halde ve emniyetbahş olacak bir surette bulundurmağa ve fazla vukuunu icap ettirir bil-cümle esbabtan muhafaza etmeğe itina edeceklerdir. İmtiyaz dairesi dahilinde olarak bütün rıhtımlar bunca rıhtım tevsiyesiyle yolların ve imtiyazın hüsn-ı itasında mevcut bulunana lağımların tamir ve muhafazası ashab-ı imtiyaza aid olacaktır. Ashab-ı imtiyaz tarafından işbu tahriratın ifasına tehir ve müsamaha vukua getirildiği rakdirde keyfiyet usul-ı nizami vechle ihtar olunacak ve tarih-i ihtardan bir mah zarfında icabına icra etmedikeri surette masarıfı ashab-ı imtiyaza ait olmak üzere imalatın hüsn-ı hale vazı için canib-i hükümetten idaresine vaziyet olunarak tamirat-ı lazıma icra ve bu uğurda vukubulacak masarıf liman ve rıhtım müteferriatı hasılatına istifa olunacak ve kifayet etmez ise ashab-ı imtiyaza ikmal ettirilecektir.

Onuncu madde: Ashab-ı imtiyaz rıhtım ve liman ile müteferriatının işletilmesindn vukubulacak her nev maslahatını mübeyyin mah be mah bir kıta tanzim ve ticaret ve nafia nezaretine takdim edeceklerdir. Hasılat-ı gayr-i safiyeyi tanzim olunacak deftere bilcümle emtia ve eşya ve hayvanat ve saireden vukubulan hasılat-ı gayr-ı safiye ile beraber liman ve rıhtım müteferriatının her nev varidat ve hasılat-ı sairesi dahi gösterilecektir.

Üçüncü Fasıl
İmtiyazın feshi ile lamana ve rıhtımın müteferriatının taraf-ı devletten mübayaası hususlarında inkıza-yı müddet-i imtiyaziyede olunacak muamelata dairdir.

Onbirinci madde: Ashab-ı imtiyaz mukavelenamenin yirmi üçüncü maddesinde münderiç esbabdan dolayı hukuk-ı imtiyaziyesinden sakıt olduğu halde olvakte kadar icra edilen imalat ve cem ve tedarik olunan varidat-ı sabite-i menkuleye ve mübayaa olunan levazımat ve araziye bedel tayin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhur edecek taliplerden kimin üzerinde takarrür eder ise onun marifetiyle hukukundan sakıt olan ashab-ı imtiyazın taahhüdat-ı vakıası ifa edilecektir. Bil-müzayede takarrür edecek bedelden müzayede ve teferruat-ı masarıfı tenzil kılındıktan sonra üst tarafı hukuk-ı sakıt olan ashab-ı imtiyaza ita kılınacaktır. Birinci müzayededen bir netice hâsıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasip miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci defa bir

müzayede daha icra edilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzayedeye mevzu şeyler hukukundan sakıt olan ashab-ı imtiyaza bir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak kefalet akçesi henüz iade olunmamış bulunur ise taraf-ı devletten zabt olunacaktır.

Onikinci madde: Devlet-i Aliyye mukavelenamenin on yedinci maddesi mucibince imtiyazı mübayaa eylediğüi halde liman ve rıhtım ile müteferriatının ve eşya vazına mahsus antrepo tabir olunur mağazaların olvakt mecbur bulunan v eişletilmesi için iktiza eden ve tahmil ve ihracına mahsus olan edevat ile taraflar ve Arapların ve sair eşya-yı menkulesinin kâffesini muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukabilinde iştira edecektir.

Onüçüncü madde: İmtiyaz müddeti munkaziye oldukda ashab-ı imtiyaz sedler ve limana ve rıhtıma ve tramvay müteferriatıyla tahmil ve ihraca mahsus mahalleri ve havuz ve iskele ile antrepo tabir olunan emtia ve eşya mağazaları ve müfettişleri için yapılan kulübe ve haneleri ve tahsildar odalarını ve halakalar ile palamar mahalleri ve yolları ve işaret direkleri ve şamandra ve liman fenerleri velhasıl liman ve rıhtım muamelatına mahsus bilcümle eşya-yı gayri mankuleyi hüsn-ı halde olarak bila-bedel ve hergüne duyûn ve taahhüdattan vareste olmak şartıyla devlete devr ve teslim edeceklerdir. Liman ve rıhtımın işletilmesi için lazım gelen eşya-yı menkuleye gelince hükümet-i seniyye bunları muhtemenlerin takdir edecekleri bedel mukabilinde mübayaa edecektir. Şu kadar ki devletin mübayaa edeceği eşya-yı menkule liman ve rıhtımın altı ay işletilmesi için muktezi olan miktarı mütecaviz olmayacaktır.

Müddet-i imtiyaziyenin hitamından beş sene evvel imalat-ı imtiyaziyenin hüsn-ı halde olmadığı indel-teftiş devletçe anlaşılır ise ashab-ı imtiyaza bir müddet tayiniyle ihzar-ı keyfiyet edilecek ve bu ihzarın semeresi görülmez ise hükümet derhal liman ve rıhtım ile müteferriatını yed-i idaresine alarak ashab-ı imtiyaz hesabına olarak tamirat-ı lazımayı icra ile bunları hüsn-ı hale vaz etmeğe salahiyeti olacak ve tamirat masarıfı işletme hasılatından çıkarıldıktan sonra fazlası ashab-ı imtiyaza ita olunacak ve noksan zuhur eder ise ikmal ettirilecektir.

Dördüncü Fasıl
Bilcümle emtia ve sefainden alınacak rüsum ile şerait-i müteferriası beyanındadır.

Ondördüncü madde: Gerek Osmanlı ve gerek ecnebi olsun limana girecek bil-cümle tüccar sefaini rıhtım ve liman rüsumunu ifaya mecbur olacaklardır. Rüsum-ı mezküreyi ifa etmek istemeyen sefain rıhtım ve liman dairesi haricinde olarak önünde tevkıf edebilecekler ise de ister liamna yanaşmış ve ister liman haricinde durmuş olsunlar her halde gümrük nizamatına tevfikan humulelerini ashab-ı imtiyaz tarafından yaptıracak gümrüklere çıkarmağa mecbur tutulacaklardır. Liman dâhilinde bulunan bir sefineden hariçte veya dâhilde bulunanan bir sefineye rıhtımdan gümrüksüz nakl olunan emtia ile diğer bir sefineye nakl olunmak üzere muvakkaten rıhtım üzerinden gümrüğe çıkarılan transit eyadan nihayet miktarı olmak üzere nısf resm alınacaktır. Mukavelenamenin 13. Maddesi mucibince ashab-ı imtiyazın istifa etmeye mezun bulundukalrı rüsumun daire-i nihayesi A, B işaretiyle merbut tarifede tayin olunmuştur.

Onbeşinci madde: Baladaki tarifeler ile lüzumu tahakkukunda bundan böyle tanzim olunacak ücretler nakliye tarifelerinde para kuruşun 40/1 cüz'i vekuruş dahi Osmanlı lirasının % 1 cüz'i itibar olunacaktır. Aqncak ashab-ı imtiyaz memalik-i mahrusa-i şahanede tedavülü memnu olmayan sair meskükatı miri fiyatıyla ve Osmanlı lirası 100 kuruş hesabıyla ahz ve istifa edecektir.

Onaltıncı madde: Baladaki maddelerde zikr ve beyan olunmayan hububat ve emtia ve eşya ve hayvanatdan her biri tarifede münderiç olan enva eşya ve hayvanatın hangisine en ziyade şebih ise onun gibi resm-i nakliye alınacaktır. Bunların tayin resmi için müşkülat veya şüphe vukuunda ihtilafatın katiyen fasl ve hali hükümet-i seniyyeye aittir.

Onyedinci madde: Tarifeler gerek umumi ve ve gerek hususi olsun ve gerek nisbet-i kaidesine tevfikan tanzim edilsin ve gerek mümkünel-tağyir bulunsun mezkür tarifelerde münderiç şerait bil-umum mürseller hakkında cari olacaktır. Bundan başka gerek bu tarifeler ve gerek mukavelenamenin yirmi dokuzuncu maddesi mucibince tesis edebileceği havuz ve antrepo ve tramvaylara müteallik bilcümle nizamat ve tariflere mevakı-ı icraya konulmazdan evvel hükümet-i seniyyenin nazar-ı tasvibine arz ve takdim olunacaktır.

Onsekizinci madde: Bir veya bir kaç mürselin tasdik olunan tarifedeki rüsumdan dört resmle muamele icra için ashab-ı imtiyazın onlar ile suret-i mahsusta akd-ı mukavele etmesi katiyen memnudur. Ancak bu memnuatın hükümet-i seniyye ike ashab-ı imtiyaz beyninde verilecek karar ile fıkra ve acze hakkında icra olunacak tenzilata katiyyen şumûlü olmayacaktır.

Beşini Fasıl
Hususat-ı mütenevvia ve muhtelifeye dairdir.

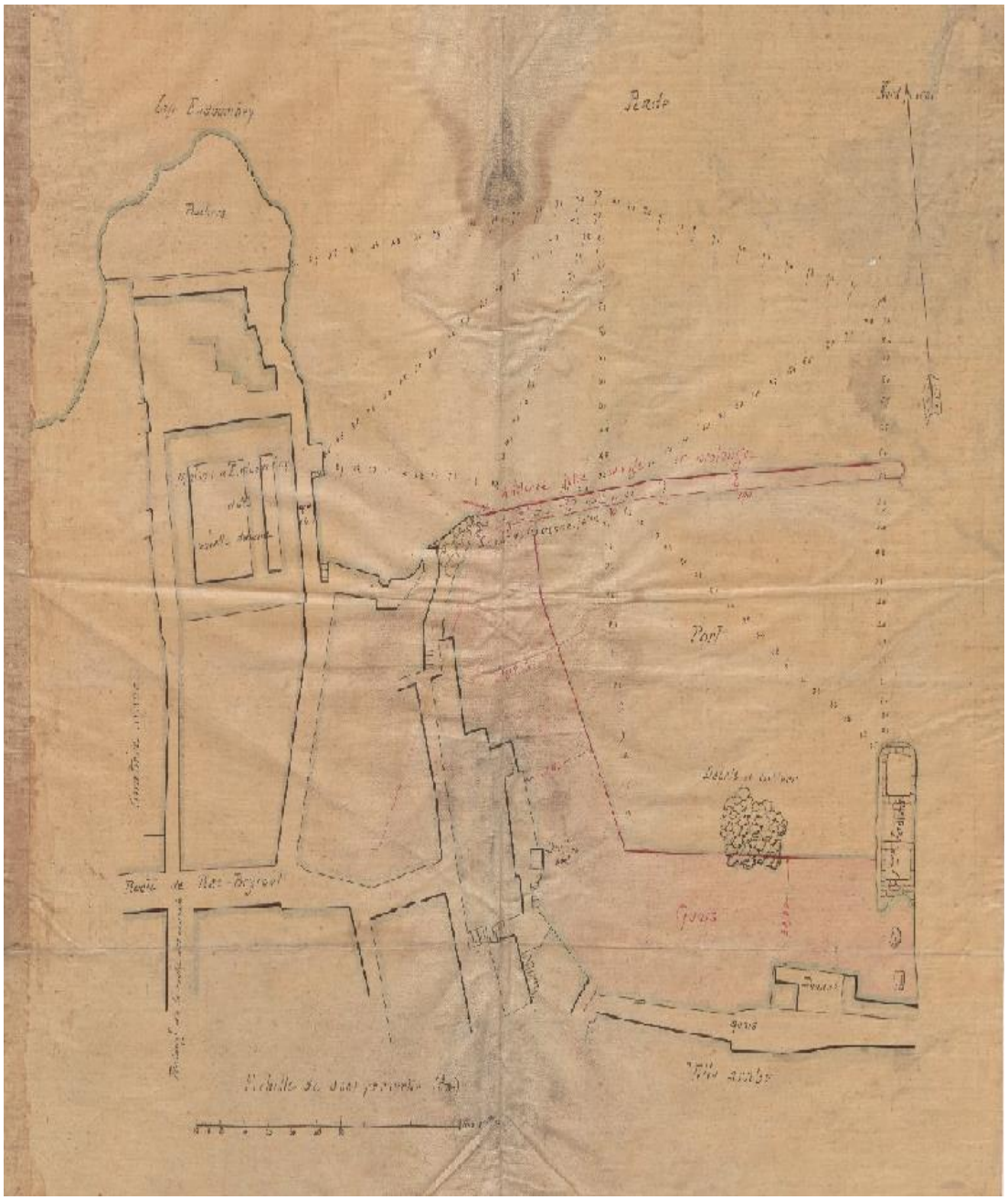
Ondokuzuncu maddde: Asakir-i berriye ve bahriye-i şahane ordu ve alay ve taburlarıyla polis ve jandarma ve asakir-i zaptiye ve muavene alay vetaburlarının bilcümle mühimmat ve eslihasıyla kâffe-i levazımatından hiçbir gün resm alınmayacak ve donanma-yı hümayun sefine-i harbiye ve nakliyesiyle düvel-i mütehabbe beylik gemilerinin zabıtan ve efradına mahsus malzeme dahi rüsumdan müstesna tutulacak ve işbu süfûn-ı hümayun ile ecneb-i beylik gemilerinden şamandra ve palamar ve liman ve rıhtım rüsumu alınmayacaktır.

Yirminci madde: Posta çantalarıyla bilcümle memurin ve yolcuların zatlarına mahsus olup emtia-i tücariye havi olmayan sandıklarıyla eşya-yı zatiyyeleri rıhtım resminden muaf tutulacaktır.

İşbu şartnamenin taraf-ı eşref hazret-i padişahiye arz ile ledel-istizan ifa-yı muktezası hususuna emr ve irade-i seniyye-i cenab-ı tacidarı mütealllik ve şerefsudur buyurulmuş olmakla işbu şartname iki nüsha olarak bit-tanzim ticaret ve nafia nezaret-i celilesiyle ashab-ı imtiyaz beyninden imza teati olundu.

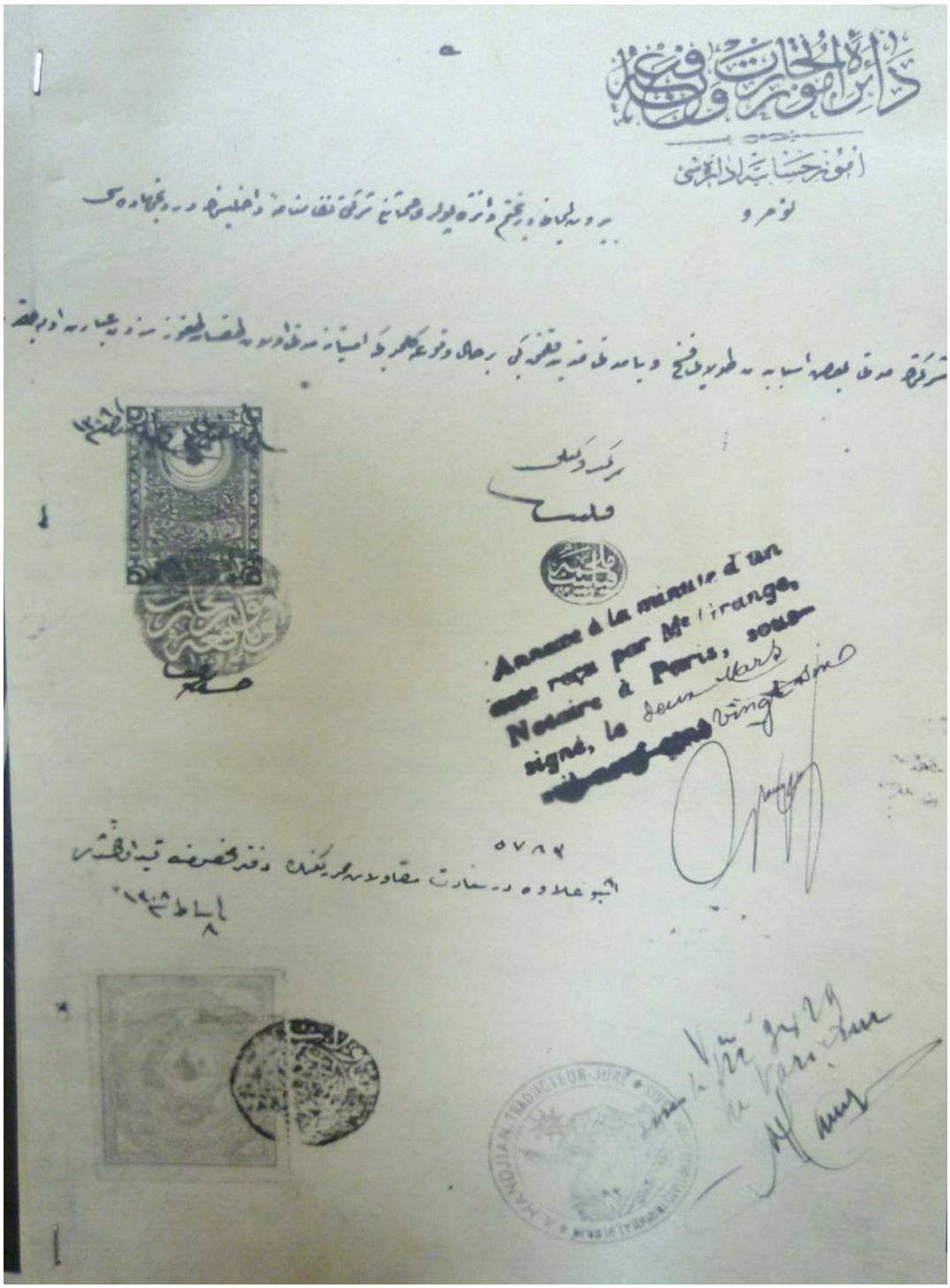
Sahib-i imtiyaz vekili Selim Melhame
Umur-ı ticaret ve Nafia Nazırı
Tarih-i teati: 11 Muharrem 1305

EK 3: 20 Haziran 1863 tarihli Mühendis Stoecklin tarafından hazırlanan Beyrut Limanı ve tesislerini gösterir bir proje[784]



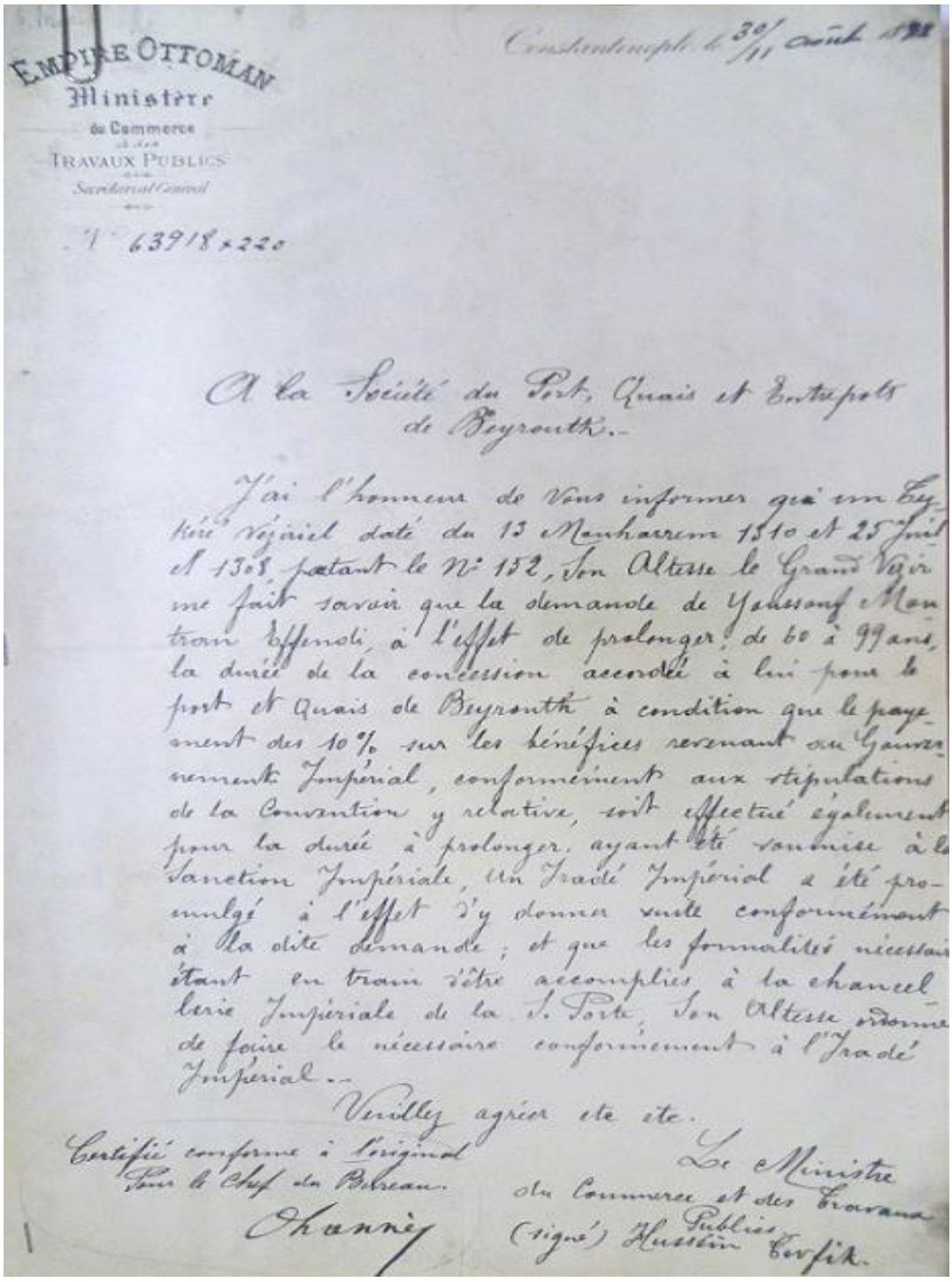
[784] *BOA*, PLK. p., 2970, 20 Haziran 1863.

EK 4: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi imtiyaz süresinin 99 yıla uzatıldığı[785]



[785] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 27 Şubat 1893.

EK 5: İmtiyaz süresinin 60 yıldan 99 yıla uzatıldığına dair[786]



EMPIRE OTTOMAN
Ministère
du Commerce
et des
TRAVAUX PUBLICS
Sanitorial Council

N° 63918×220

Constantinople le 30/11 août 1892

A la Société du Port, Quais et Entrepots de Beyrouth.-

J'ai l'honneur de Vous informer qu'un Iradé Impérial daté du 13 Mouharrem 1310 et 25 Juillet 1308, portant le N° 152, Son Altesse le Grand Vizir me fait savoir que la demande de Yakossef Montrani Effendi, à l'effet de prolonger de 60 à 99 ans, la durée de la concession accordée à lui pour le port et Quais de Beyrouth à condition que le payement des 10% sur les bénéfices revenant au Gouvernement Impérial, conformément aux stipulations de la Convention y relative, soit effectué également pour la durée à prolonger, ayant été soumise à la Sanction Impériale, un Iradé Impérial a été promulgé à l'effet d'y donner suite conformément à la dite demande; et que les formalités nécessaires étant en train d'être accomplies à la chancellerie Impériale de la S. Porte, Son Altesse m'donne de faire le nécessaire conformément à l'Iradé Impérial.-

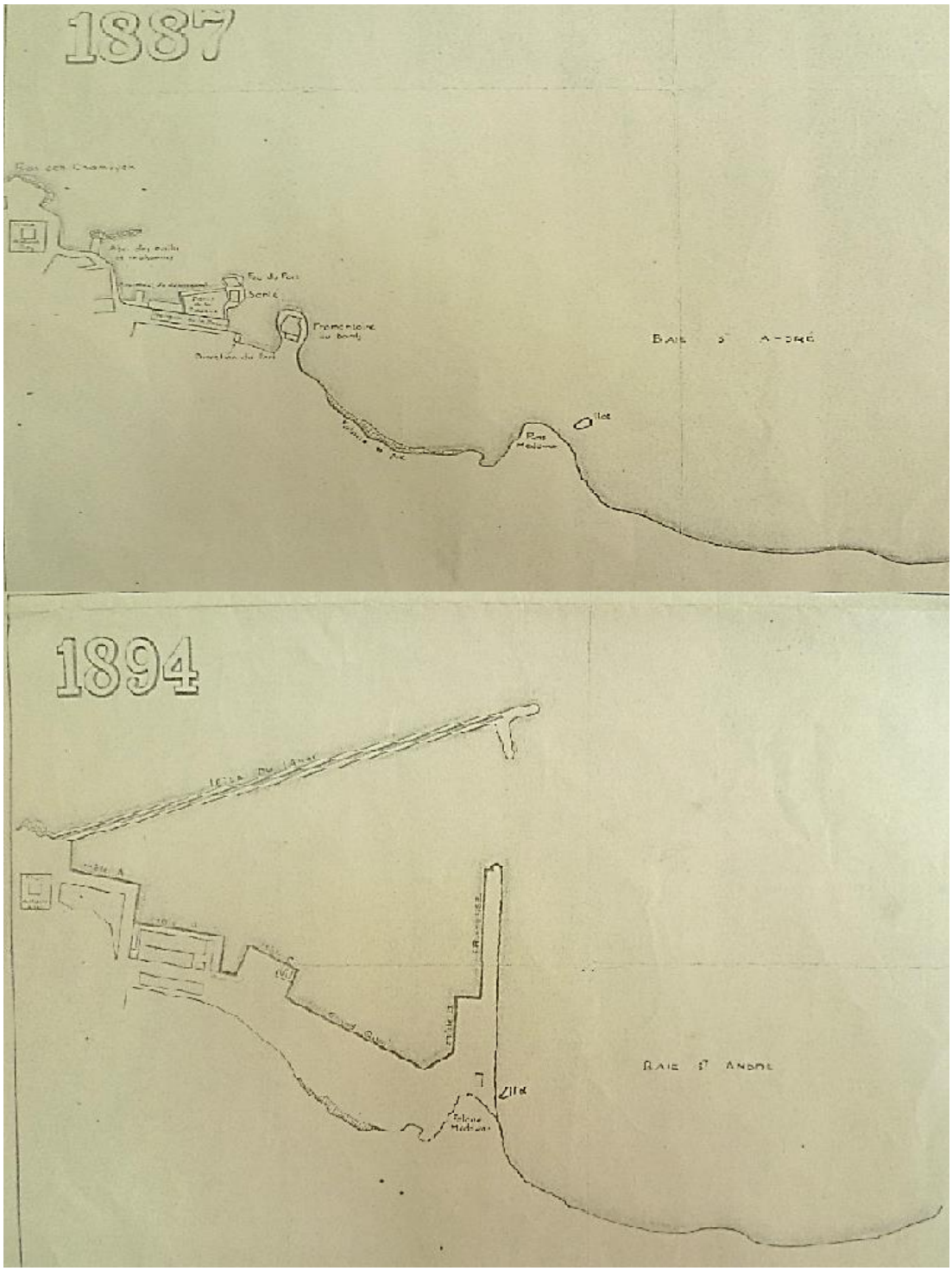
Veuillez agréer etc etc.

Le Ministre du Commerce et des Travaux Publics
(signé) Hussein Kerfik.

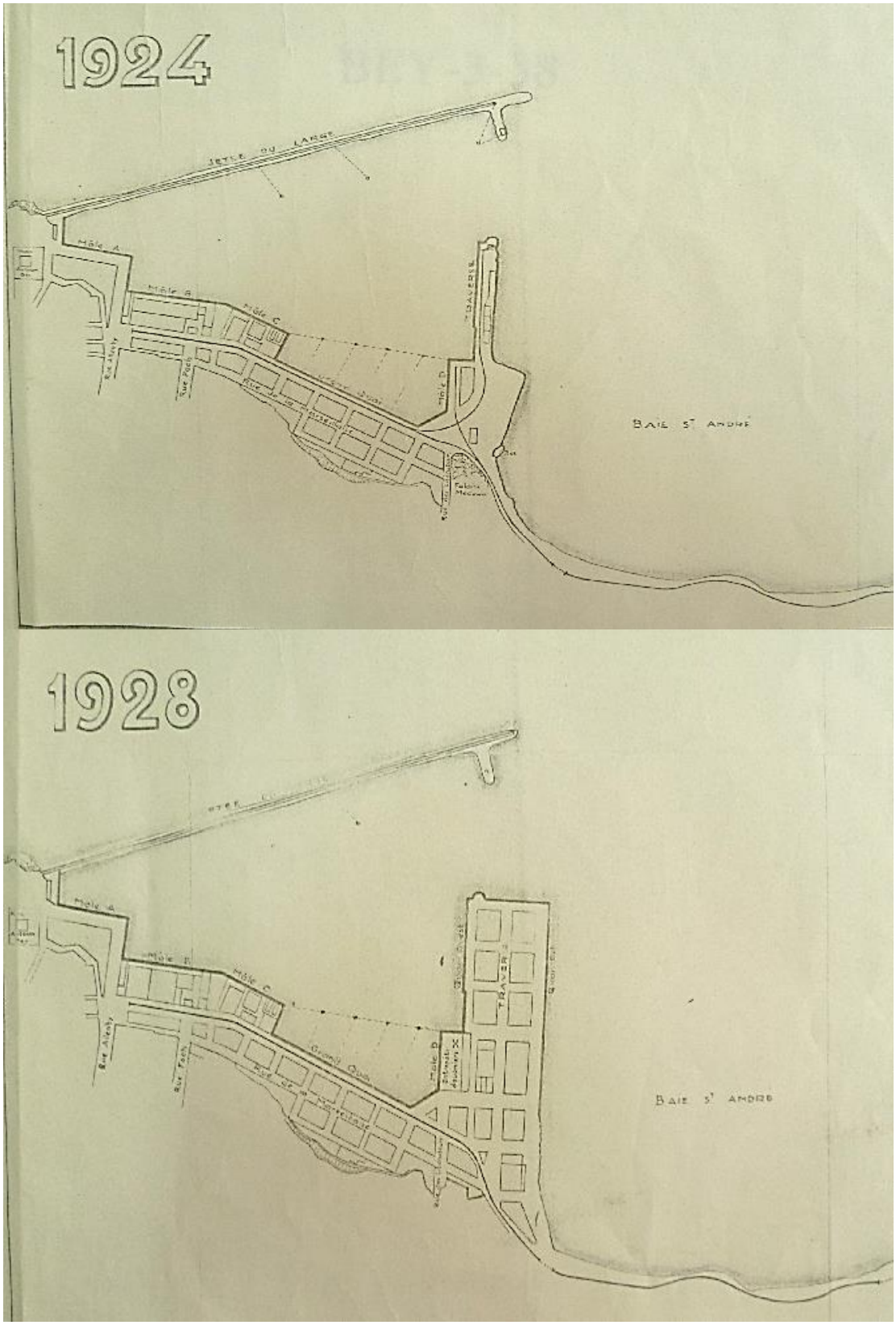
Certifié conforme à l'original
Pour le Chef du Bureau
Channé

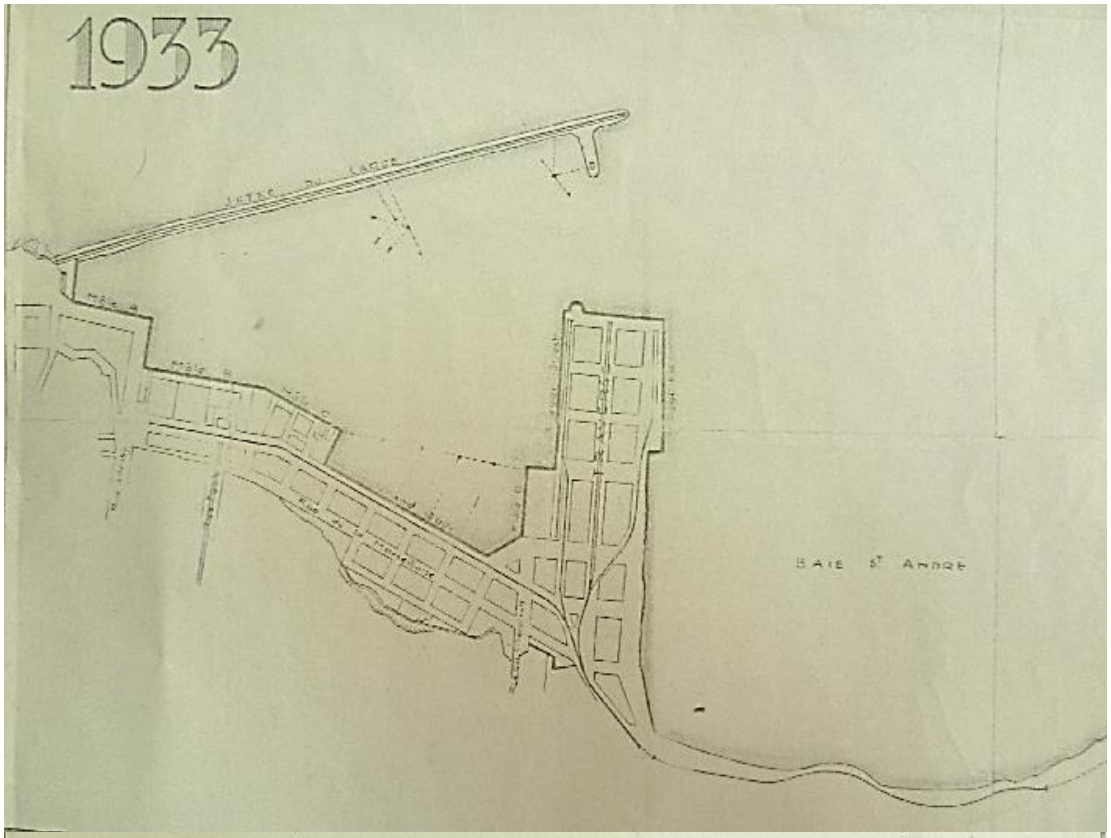
[786] *APB,* P.1/A, Convention de Remise de l'Exploitation à la Société Syrienne, 1896, 30 Ağustos 1892.

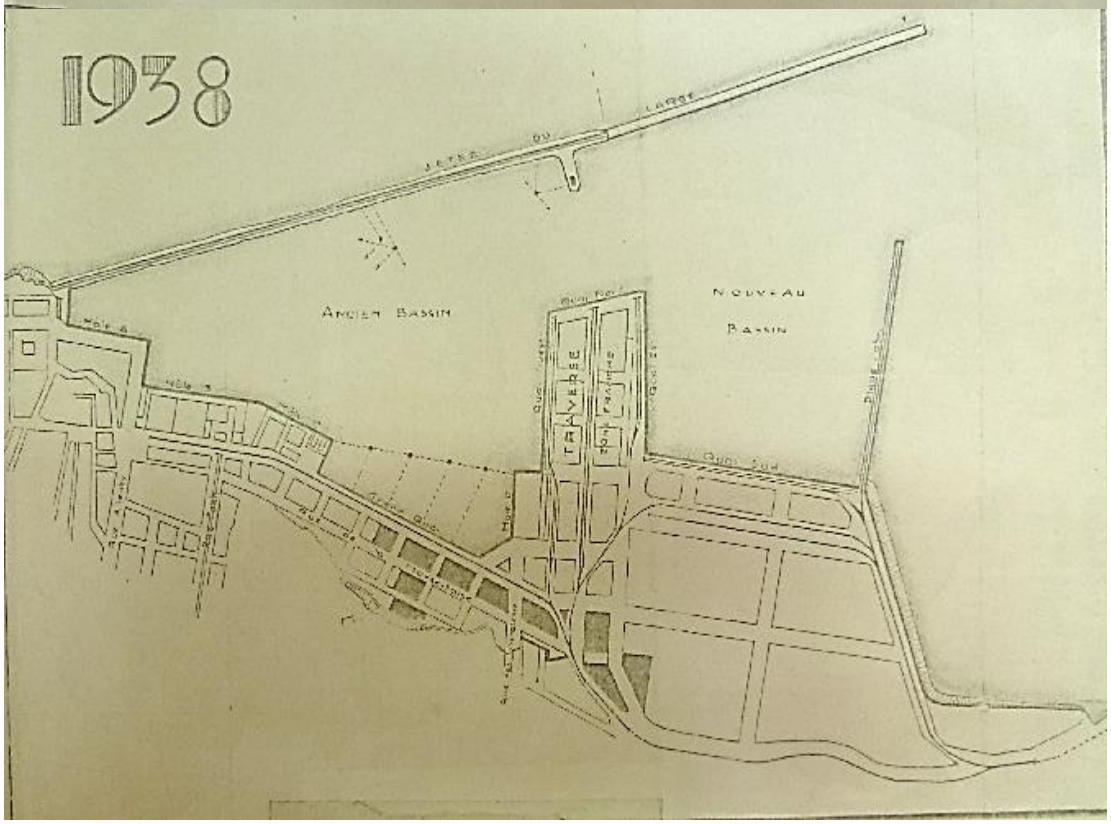
EK 6: 1887-1938 yıllarında Beyrut Limanı'nın gelişimi[787]



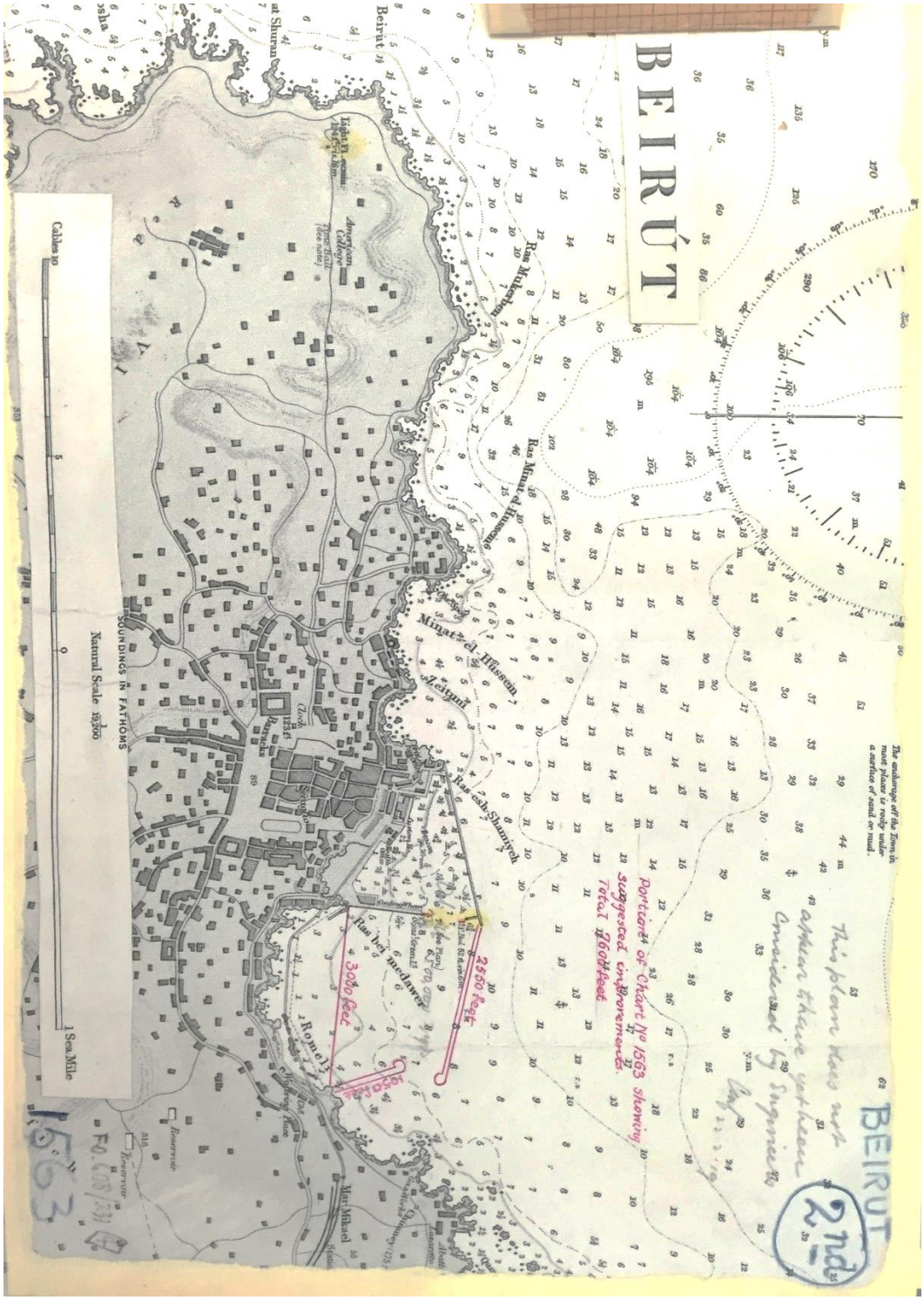
[787] *IFPO*, BEY-3-38, N. 1249, Port de Beyrouth 1887-1938 (Document Cartographique),


1924
JETEE DU LARGE
Môle A
Môle B
Môle C
TRAVERSE
Môle D
Rue Alsace
Rue Foch
Grande Rue
BAIE St ANDRE
1928
Môle A
Môle B
Môle C
TRAVERSE
Môle D
Rue Alsace
Rue Foch
Grande Rue
BAIE St ANDRE


1933
JETEE DU LARGE
BAIE St ANNE


1938
JETEE DU LARGE
ANCIEN BASSIN
NOUVEAU BASSIN
TRAVERSE

Ek 7: Liman Alanının Genişletilmesine Dair Plan[788]



[788] *TNA*, MPK, 1/267, 1860-1919.



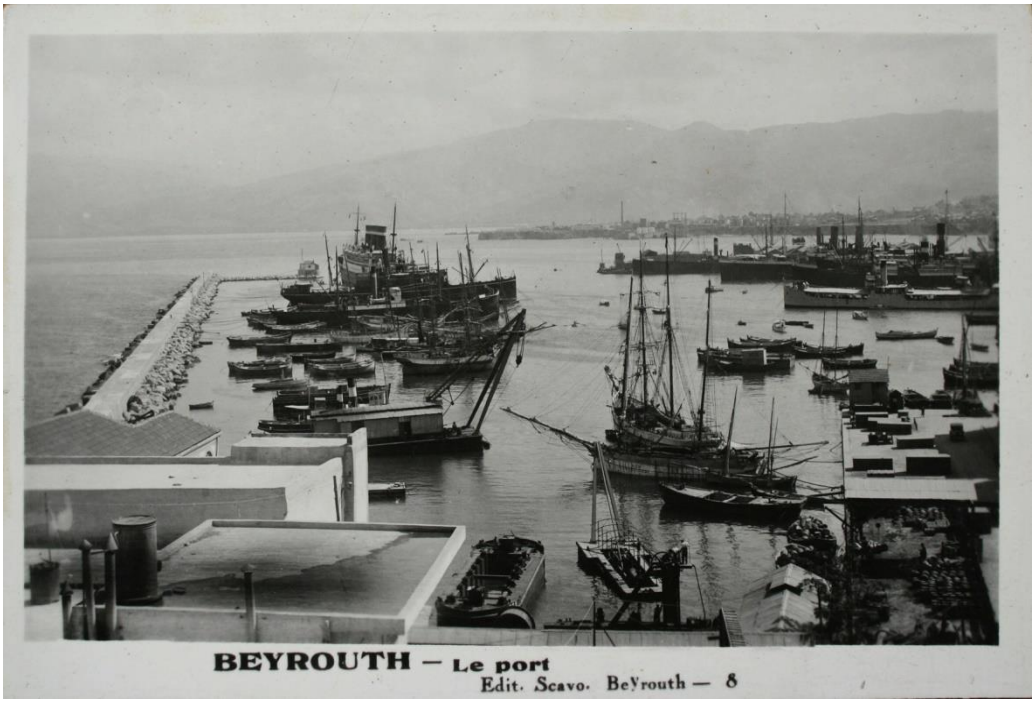
General view of Beirut and Lebanon 1870-1885.[789]



Beirut 1870-1880[790]

[789] *Arab Image Foundation*, Beirut/Lebanon, Nabila Nashashibi, Felix Bonfils, ref. 132na00008. Henry Jessup, liman ve demiryolu için tarihi kale yok edilmeden önce, 1856 yılına ait bir fotoğraf olduğunu belirtiyor. Bkz: Jessup, Fifty *Three Years in Syria*, Vol 1, s. 20.

[790] *Arab Image Foundation*, Beirut/Lebanon, Nawaf Salam, Felix Bonfils, ref. 100sa00102.



Beyrut Limanı[791]



Beyrut Limanı[792]

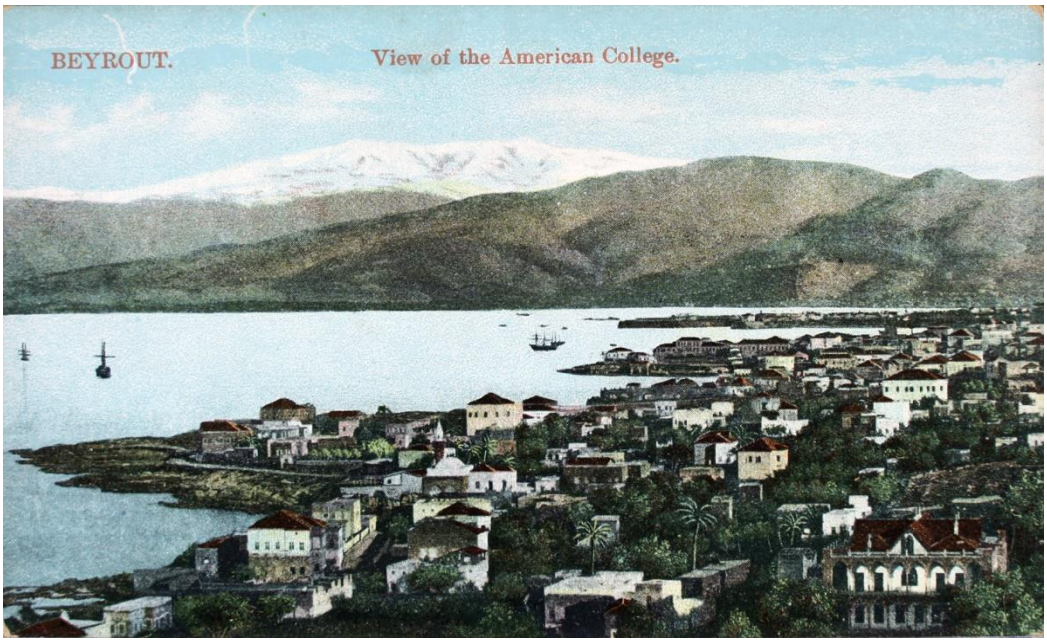
---

[791] *The Fouad Dabbas Collection*, Beyrut/Lübnan. (TFDC-CPA, Scavo Janto 6032: Beyrouth, Le Port)

[792] *The Fouad Dabbas Collection*, Beyrut/Lübnan. (TFDC-CPA, Sarrafian 1-6869: Beyrouth-Harbour)



Beyrut Limanı ve Manzarası[793]



Amrikan Koleji'nden Beyrut Limanı Görünüşü[794]

[793] *The Fouad Dabbas Collection*, Beyrut/Lübnan. (TFDC-CPA, Album 1-9727: Vue et port de Beyrouth).

[794] *The Fouad Dabbas Collection*, Beyrut/Lübnan. (TFDC-CPA, Album 1-9837: View of the American College).