

*İlhan Ekinci**

Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri

Osmanlı deniz ticareti, dış ticaretteki gelişme ve değişimlerden doğrudan etkilenmiştir. Avrupa'nın ekonomik baskı ve egemenliğine karşı Osmanlı deniz ticareti genel olarak, sınırları kesin olmamakla birlikte yüzyılın sonuna kadar, dış ticaretteki genişleme ve gelişmeye paralel olarak ilk önce merak ve ilgi (1830-1870-Tanzimat), arkasından dünyada yaşanan durgunluk krize paralel olarak, geliştirme çabaları ve rekabet (1870-1900-II. Abdülhamit ve durgunluk), arkasından yeniden dış ticarete görülen hızlı bir genişlemeye karşı, tepki ve karşı koyuş (1900-1914-II. Meşrutiyet) olarak nitelendirebileceğimiz bir süreçten geçti.

19. yüzyılda Avrupa'nın ekonomik yayılmasının denizlerdeki aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı sahillerindeki üstünlüğünü, yüzyılın son çeyreğinde iyice belirginleştirdi. Yeni teknolojinin gelmesiyle bu modern ulaşım araçlarından Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti de etkilenmeye başladı. Yelkenden buharlıya geçmekte zorlanan Osmanlı gemiciliği, 19. yüzyıldaki dış ticaret eğilimleri ile yakından ilgili olarak deniz ticaretinin kazandığı hız sebebiyle yeni bir döneme girmişti. 19. Yüzyılın sonları (imparatorluğun son 25 yılı) Yabancı bandıralı deniz ticaretinin hızla arttığı, buna karşılık Osmanlı bandırası altında yapılan deniz ticaretinin hızla gerileyip çöküşe geçtiği bir dönem olarak karşımıza

* İlhan Ekinci, OMÜ, Ordu Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ordu, ekincilhan@hotmail.com.

çıkılmaktadır. 1914'e gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin % 90'ı yabancı bandıralarla yapılmaktadır¹.

Osmanlı Deniz ticaretindeki gerileme Osmanlı yetkilileri ve deniz ticaretiyle ilgili kişilerce de fark edilmiş, deniz ticaretini içinde bulunduğu durumdan kurtarmak ve geliştirmek için çözüm önerileri getiren çeşitli raporlar ve risaleler yazılmıştır. Bu yazıda, imparatorluğun son yıllarında, batı deniz ticaretinin egemenliğinin hızla yükseldiği bir dönemde, deniz ticaretindeki bu çöküşü kurtarmak için Osmanlı yetkililerine sunulan bazı rapor ve risalelerden hareketle, düşünülen çareler ele alınmıştır. Görüşleri sundukları önerilere yansımış çeşitli mensubiyetlere sahip bu kişiler, Osmanlı deniz ticaretini geliştirme ve daha iyi noktalara getirme amacıyla birleşmekle beraber, farklı noktaları da vurgulamışlardı. Ele aldığımız görüşler, Woods Paşa'ya (Henry Felix Woods), Muallim Mehmed Aziz Bey'e, Şirket-i Hayriye kaptanlarından birisine², ve "*Ticaret-i Osmaniye'nin Sekteden Vikayesi*" adıyla Bahriye Nezaretine sunulan teknik bir rapordan ibarettir. Bu yazılar genelde deniz ticaretinin önemi, Osmanlı sahillerinin deniz ticareti bakımından potansiyeline vurgu yaptıktan sonra, içinde bulunulan kötü durumu, sebeplerini, denizciliğe ait kapitülasyonlardan bahisle, Osmanlı deniz ticaretini geliştirmek için alınması gereken tedbirleri kendi görüşleri merkezli açıklamışlardı. Genelde durumun tespitini ve vahametini ortaya koyan ilk bölümleri hemen hepsinde ortaktı. Çözüm konusunda ise farklı noktalara vurgu yapıyor veya ayrılıyorlardı. Temel buluşulan nokta ise Osmanlı Deniz Ticaretinin içine düştüğü durumdan kurtarılması ve geliştirilmesiydi.

Bunlardan birisi olan Woods Paşa'nın "*Ticaret-i Bahriyeye Dair Muhtırası*" Ceride-i Bahriye'de yayınlandıktan sonra 1908 yılında ayrı bir şekilde tekrar basılmıştı. Uzun yıllar boyunca Osmanlı bahriyesinin hizmetinde modernleştirme çalışmalarında bulunmuş (Avrupalı-İngiliz) bir komutanın (asker) gözüyle yazılmıştı.

¹ Bunun % 17-18 olduğunu ifade edenler de vardır. Yelkenli gemiler limanlar arasında taşımacılıkta hayli büyük bir rol oynamakta ve Osmanlı deniz ticareti işlerinin % 23'ü bunlar tarafından yapılmaktaydı. 1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18'i kadardı. Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticareti Bahriyesi", *Risâle-i Mevkute-i Bahriye*, Sayı 10, Ağustos 1333, s. 457.

² Mühür okunmadığı için isim öğrenilememiştir.

Bu yazının deniz ticaretini geliştirmeye yönelik köklü tedbirler içermekten ziyade, teknik bir eleman olan Woods'un mesleğiyle ilgili olarak denizlere, bahriye araçlarına hâkim olma ve denetleyebilme endişesi ile kaleme alındığı anlaşılmaktadır. Bu rapordaki önerilerin teknik ve ayrıntılı oluşu, dönemin denizcilik problemlerini teşkil etmesi, bir yabancı gözüyle Osmanlı denizci ticaretinin problemlerine ışık tutması, dahası ecnebi elçi ve konsolosların denizcilik alanında Osmanlıyı yapmaya "ikna etmeye çalıştıkları" yenilikleri içermesiyle dikkati çekmektedir. Henry Woods'un muhtırasında dikkat çekici bir diğer unsur ise İdare-i Mahsusa'nın özelleştirme tartışmaları devam ederken, sermayeyi uluslar arası bir refah aracı olarak görüp herkese açılmalı diyerek, yabancı sermayeye açık görüşlerini dile getirmesiydi. Bu görüşlerin tam da bu yıllarda, İdare-i Mahsusa'ya ilgi gösteren İngiliz sermayesi için ilgilileri ve kamuoyunu hazırlamak amaçlı olup olmadığını bilemiyoruz. Fakat risalenin zamanlamasının bu tartışmaların ortasında olması dikkati çekmektedir.

Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risalesi, dönemin tüccarlarından Debre Mebusu merhum İsmail Beyzade Mehmet Fuat Beyle ortaklaşa giriştikleri, fakat başarısız olan, Marmara'da bir vapur kumpanyası işletme teşebbüsünü anlatmaktadır. Risaleyi yazma sebebi olarak ise başarılı olamayan bu ticarî teşebbüs sebebiyle deniz ticareti hakkındaki gözlemlerini içeren bazı bilgi ve görüşlerini bütün vatandaşların ve Osmanlı yetkililerinin dikkatine sunmak olduğunu belirtmektedir. Fakat bunun da İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilmesi tartışmaları sırasında yayınlanmış olması dikkati çekmektedir. Mehmed Aziz Bey, II. Meşrutiyet devrinin oluşturmaya çalıştığı milli ekonominin orta sınıf müteşebbislerinden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Kurdukları Milli Şirket-i Bahriye-i Osmaniye'nin başarısızlığı üzerine, Osmanlı deniz ticaretinin durumu, önemi ve geliştirilmesine ait görüşlerini içeren yazısı halkı aydınlatmak için olduğu kadar (hatta ondan çok), Osmanlı yetkililerini ve dönemin politikacılarını uyarmak, dikkatlerini çekmek için yazdığı görülmektedir. Yine dönemin yükselen siyasî ve ekonomik şartları içerisinde, "Marmara" vapurunu Mudanya hattına işleterek Marmara denizinde çalıştırma teşebbüslerinin Yunan boykotunun sürdüğü zamanlara denk düşmesi, boykotun yarattığı ticarî boşluk ve fırsatlardan yararlanmak üzere harekete geçtiklerini göstermektedir. Hiçbir tecrübe ve altyapıları

olmadan kalkıştıkları bu teşebbüsün neticesinde gelen başarısızlık üzerine kaleme aldığı küçük risalede; bunun sebepleri, nasıl aşılabileceği üzerinde durulmuştu. Risale, denizcilikle ilgili tayfasından kaptanına, sermayedar ve müteşebbisinden mebus ve nazırlara kadar uzanan siyasetçilerden istek ve tavsiyeleri içeren, kamuoyuna da hitap eden, tepkilerini duygusal, vicdanî, millî, dinî motiflerle dile getirdiği, heyecanlı ifadelerle dolu, adeta II. Meşrutiyet'in boykot bildirileri üslubuyla yazılmıştı. Mehmed Aziz Bey'de İdare-i Mahsusa tartışmaları örneğinde deniz ticaretinin özelleştirilmesinden yanadır. Fakat Woods Paşa'nın aksine, yabancı sermaye değil, II. Meşrutiyet sonrası geliştirilmeye çalışılan millî ekonomi, Müslüman bir orta sınıf yaratma çalışmalarının denizcilik konusunda tam odak noktasında bulunan yerli müteşebbis ve sermayenin önceliğine vurgu yapmaktadır. Elbette bu görüşleri tamamlayan kapitülasyonlara ve yabancı rekabetine duyulan tepkiler de ön plandadır.

1902'de bir Şirket-i Hayriye kaptanının Ticaret ve Nafia Nezaretine verdiği layiha ise; devlet kontrolü altında, merkeziyetçi, güçlü bir seyri sefain idaresi oluşturma gerektiği düşüncesinde yoğunlaşmıştır. O da kurulacak seyri sefain idaresinin, Ticaret ve Nafia Nezaretinin görüşleri doğrultusunda, "idare" değil "şirket" yani özel teşebbüs karakterinde olması gerektiğine dikkati çekmektedir. Osmanlı bürokrasisine 1909 yılında sunulan "*Ticaret-i Osmaniye'nin Sekteden Vikayesi*" adlı rapor ise adında da saklı olan bir gerçekten, Osmanlı ticaretinin hızla gerilediği ve çöktüğü gerçeğinde hareketle, Osmanlı bürokrasisinden, özellikle çevre ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Romanya) ticaret baskısını hafifletecek ve Osmanlı bandıralı deniz ticaretine destek verecek teknik ve hukukî tedbirlerin alınması merkezli görüşleriyle dikkati çekmektedir.

1. Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretinin Durumu

a) Sahiller, Denizcilik Potansiyeli ve Deniz Ticaretinin Önemi

Konu edilen rapor, belge ve risalelerde Osmanlı sahillerinin denizleri ve denizcilik potansiyeli vurgulanmış, değişen devletlerarası ilişkilerle birlikte anlamı, kapsamı da farklılaşan dünya deniz ticaretinin önemine değinilmişti.

Sir Henry F. Woods, *Türkiye gibi binlerce mil uzunluğunda sahillere, bir çok adaya ve korunaklı limanlara, denizlerde bir çok sığınılacak mahallere sahip bir devletin, deniz ticaretine hakim olmaksızın "Türkiye" ismini taşımasına araştırmacılar, siyaset ve iktisatçılar hayret ederler*³ diyerek başladığı yazısında, sahillerinde geçimini denizden sağlayan önemli bir nüfusun bulunması, Karadeniz ve adalarda balıkçılık yapan halkın büyük bir yüreklilikle şöhret bulmaları da dikkate alınınca bu hayret bir kat daha artar diyerek uygun coğrafyaya ve güçlü denizcilik geleneğine vurgu yapıyordu. Osmanlı denizciliğinin içine düşmüş olduğu durumu bir yabancı şaşkınlığı ile karşılayan Woods Paşa, geçmişte Türkiye'nin iyi zamanlarında Akdeniz ve çevresinde, deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayacak, gemi inşa eden ve donatan belki yüzden fazla limanlara sahip olduğunu, fakat Osmanlı deniz ticaretinin ancak yaz mevsiminde denize çıkabilen, batılılar nazarında kötü bir manzara teşkil eden, küçük, (insanların can ve mal güvenliğinin için yeterli bir kanun bunların limandan dışarı çıkmalarına izin vermez) teknelerle sürdürülür hale geldiğine dikkati çekmişti. Boğazda seyri sefer yapan vapurları ise "*büyük bir kısmı bir zamanlar ecnebi bandıralar altında iyi günler geçirmiş olan orta büyüklükteki vapurlardan ibaret*" olarak nitelendirmişti⁴.

Az ya da çok denize sahip olan devletlerin genel menfaatlerinin deniz ticaretine bağlı olduğu ifade ederek deniz ticaretinin değişen önem ve anlamına dikkati çekmişti. Osmanlı ise dünyanın en önemli noktalarında geniş sahillere, ticari limanlara sahipti. Bu stratejik yerin ziraat, ticaret ve sanayice sahip olduğu avantajlardan şimdiye kadar yeterince yararlanılamamış olmasının sebeplerinden birisi, yeterince önem verilmeyen deniz ticaretiydi⁵.

³ Sir Henry Woods Paşa *Hazretlerinin Ticaret-i Bahriyeye Dair Muhtırası*, İstanbul 1325, s.2.

⁴ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.2; Şirket-i Hayriye'nin Osmanlı deniz ticareti için önemli ya da önemsiz oluşu konusunda çeşitli görüşler vardır. Genel Osmanlı deniz ticareti söz konusu olduğunda önemli bir yer tutmadığı ifade edildiği gibi, onu birçok denizci yetiştiren ve denizcilik bilgi, tecrübe ve geleneğinin sürdürülmesinde önemli bir yer tuttuğu görüşünde olanlar da vardır. Veya bir "*Boğaziçi Tanzimatçısı*", şehirleşmenin getirdiği tüketim alışkanlıklarını besleyen bir şehir içi ulaşım aracı olarak görenler de vardır.

⁵ Y. PRK.HR, 32/9, 9 Temmuz 1318, (22.07.1902), Şirket-i Hayriye Kaptanının Layihası

Mehmed Aziz Bey'e göre ise durum daha vahimdi. Osmanlı'da deniz ticareti yoktu. Osmanlı sahillerindeki deniz nakliyatı için yüz muntazam vapur bile yetmezken, mevcut vapurların durumu ve miktarı göz önüne alınırsa Osmanlı'da deniz ticareti olmadığını ifade etmekteydi⁶. "*Trabzon'dan Trablusgarp'a, İstanbul'dan Selanik'e kadar üç kıta üzerinde topraklarımızın genişliği adalarımızın çokluğu sebebiyle mükemmel deniz vasıtalarına olan büyük ihtiyacımıza rağmen deniz ticaretindeki halimiz esef vericidir. Fransa gibi zengin bir memleketten daha münbit olan mübarek vatanımızı teşkil eden karalarda dahi vasıtalar acınacak bir haldedir. Osmanlıların gerekirse Trabzon'dan Bağdat'a, Erzurum'dan Irak'a, Trablusgarp'a yürüyerek gidebilecekleri tasavvur olursa bile Selanik'ten Suriye'ye, Anadolu'dan Adalara bu şekilde gitmeye imkan olmadığını ve artık yelken gemileriyle, çektirmelerle seyahat edebilecek devirde olmadığımızı pekala biliriz*"⁷ diyerek deniz ticaretinin değişen durumuna ve önemine dikkati çekmişti.

"*Ticaret-i Osmaniye'nin Sekteden Vikayesi*" adıyla verilen layihada (layihanın adı bile çökmekte olan Osmanlı deniz ticaretini bu durumundan kurtarmayı hedeflediğinden bu konuda gizli bir itirafın da habercisi gibidir)⁸; deniz ticaretinin Osmanlı Devleti'nin milli servetlerinden önemli bir kısmını teşkil ettiği, Osmanlı sahilleri halkının büyük kısmının gemicilik ile kazanç sağladığı belirtilmişti. Fakat bir süredir bu ticaret gerek himaye edilememesinden gerek diğer bazı sebeplerden dolayı günden güne azalmış ve çökme durumuna gelmişti. Son 10 yıl (1900-1909) zarfında Osmanlı ticaret gemilerinin sayısının onbinden binbeşyüze indiği tutulan istatistiklerden görülmekteydi⁹.

Keza devletlerarası ilişkilerde deniz ticaretinin önemini ve değişkenliğini, dünyada denizlerde rekabetin arttığı bir dönemde deniz ticaret şirketlerinin önemi vurgulanmıştı Deniz ticaretinin bir devletin siyasî başarısına ne kadar hizmet ettiğinin daha iyi anlaşılmasını sağlayan en iyi örnek Amerika'da kurulmuş olan

⁶ Mehmed Aziz Bey'e göre küçük ve işe yaramazlar çıktıktan sonra Osmanlı Devleti'nin elinde kalan işe yarar vapur sayısı 13'tü. Muallim Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*, İstanbul 1328. s.10.

⁷ Muallim Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*, İstanbul 1328. s.3.

⁸ BOA, HR. HMS.İŞO, 33/7, 21.05.1909.

⁹ BOA, HR. HMS.İŞO, 33/7, 21.05.1909.

Bahri Muhit Atlas sendikasının faaliyetleriydi. Bir ticarî teşebbüs gibi görünüyorsa da gerçekte Amerikan bayrağını yaymak, özellikle Avrupa nüfuzuna karşı yükseltmeyi amaçlayan siyasî bir teşebbüs olduğu, ticaret ve politika dünyasında meydana getirdiği tesirlerden anlaşılıyordu¹⁰.

Şirket-i Hayriye Kaptanının Ticaret ve Nafia Nezaretine vermiş olduğu layihada ise ticaretin ülkeler ve devletler için değişen anlamına ve artan önemi vurgulanmıştı¹¹. Bir devletin devamının zenginlikle, bunun ise ticaret ve sanatla olacağı ifade edilmişti. Avrupa millet ve devletlerin bu iki noktaya verdikleri önem açıkça ortadaydı. Devletlerin genel politikalarını belirleyen hususun ekonomik menfaatler olduğu görülmekteydi. Avrupa'da uzun yıllardır devam eden savaşların son elli yıldır azaldığı ve genel bir barış havası bulunduğunu ancak birbirleriyle yapmış oldukları savaşların biçim değiştirerek ekonomik rekabet ve mücadele halini aldığı belirtilmişti.

Deniz ticaretinin önemi ve algılanışı konusundaki bir diğer husus da demiryollarına verilen önem sebebiyle, denizyollarının demiryollarındaki ilgi ve gelişmelerin gölgesinde kalmış olmasından kaynaklanıyordu ve dönemin idarecileri üstü kapalı eleştiriliyordu. Şirket-i Hayriye kaptanı verdiği layihada demiryollarının ön plana geçişinden rahatsız olduğunu açıkça ifade etmişti. *“Deniz ticaretimizdeki noksanlık demiryolları ile kıyas kabul etmeyecek düzeydeydi. Çünkü demiryollarının faydası geçtiği bölgeye aitti. Rumeli demiryollarından Anadolu'nun faydalanması mümkün değildi. Ülkenin bir çok yerinde demiryolları vardı fakat bunlardan Trablusgarp ve Bingazi'nin faydalanması mümkün değildi. Memleketin her noktasına demir yolu götürülse bile gelişme yine sınırlı olacak ve eksik kalacaktı. Deniz ticaretinin eksikliğinden kaynaklanan boşluk doldurulamazdı. Memleketin politik olarak deniz ticareti konusundaki ihtiyacı ortadayken kaybedilen zaman esef vericiydi. Ülkenin mevcut şartları, yakın bölgeleri hatta Hicaz, Basra ve Yemen gibi uzak beldelerle, Trablusgarp gibi deniz aşırı topraklara sahip bir ülkenin, merkezle olan ilişkileri ve siyasî bağlarını artırmak ve kuvvetlendirmek en öncelikli politika olması gerekirdi. Bu durumun layıkıyla devam ettirilememesi deniz ticaretimizin eksikliğinden kaynaklanmaktaydı. Devlet şimdiye kadar*

¹⁰ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

¹¹ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

demiryollarına verilmiş olan önemi deniz yollarına vermiş olsaydı daha büyük neticeler alınacaktı. Çünkü demiryolları büyük sermaye, zamanla ve zorluklarla meydana getirildikleri halde, deniz ticaretinin geliştirilmesi bunlara ihtiyaç duymuyordu. Deniz ticareti, önündeki problemlerin kaldırılmasıyla, nispeten hafif fakat ciddi bir teşvikle, devleti hiçbir fedakarlığa zorlamadan büyük gelişmeler kaydetmek mümkündü. Yalnız demiryollarının yabancı sermayesi ile oluşturulmasında bir beis olmadığı halde deniz ticareti kendi sermayedarımız marifetiyle geliştirilmeliydi. Deniz ticareti konusundaki engellerin kaldırılmasıyla henüz teşebbüste bulunmamış fakat kârlı olan bu alana yönelecek bir çok zengin vardı...¹². Burada asıl rahatsızlık konusunun gerek demiryollarındaki yabancı sermayenin egemenliğine gerekse Osmanlı bayrağı altında yapılan deniz ticaretinin gittikçe yabancıların egemenliği altına girmesi olduğu görülmektedir. Bu sebeple, yeni açılacak idare veya şirketlerin yerli sermaye, en azından Osmanlı bayrağı taşıyan Osmanlı şirketleri olması gerektiği ifade edilmişti.

b) Bir Vapur Şirketi Kurma Denemesi ve Başarısızlık Örneği

Mehmed Aziz Bey'in II. Meşrutiyet ortamında ve şartlarında teşebbüs ettiği fakat başarılı olamayan bir vapur şirketi kurma denemesini, kuruluşuyla, fırsatlarıyla, tecrübesizliğiyle, deniz ticareti konusunda güzle bir örnek olması bakımından, kendi ifadelerinden, özetlemek gerekir.

Bu teşebbüs, İdare-i Mahsusa vapurlarının yetersizliği karşısında zorunlu olarak Yunan vapurlarına muhtaç olan Bursa ahalisinin, mebusları Tahir Bey'e müracaat ederek Mudanya, Gemlik ve diğer iskelelere Osmanlı vapurlarının işlettilmesi konusunda dilekte bulunmalarıyla başlamıştı. Bu sözlerden teşebbüsün dönemin ekonomik havasına uygun bir fırsat olarak algılanarak Yunan boykotunun açtığı ticarî boşluktan faydalanmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Çünkü Mehmed Aziz Bey bu dilek üzerine Debre Mebusu Mehmed Fuad Bey'le "*Bursa ahalisini Yunan vapurlarından kurtarmak için*" derhal bir Osmanlı vapuru kiralamak ve daha sonra bulunduğu takdirde yeni vapurlar satın alarak işletmek üzere teşebbüse giriştiklerini belirtmektedir. *Osmanlı tebaası olan Marmaralı Pandeli'nin, Osmanlı sancağını taşıyan Marmara va-*

¹² Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

*purunu*¹³ alelacele kiralanmış ve ileride yeni vapurlar da bulmak ümidiyle “Millî Şirket-i Bahriye-i Osmaniye” adıyla bir şirket kurulmuştu. Marmara vapurunun, Mudanya hattına işlemeğe başlaması üzerine Yunan Vapurları çekilmeğe mecbur kalmıştı. (Bu çekilmenin sırf ticarî rekabetle gerçekleştirildiği vurgusu dikkati çekmektedir). 650 ton hacmindeki vapur onüçüncü seferine kadar kira ve diğer masraflarının yarısını bile kazanamamıştı. Daha sonra mevsim gereği yük ve yolcu miktarı artmış, fakat bu durum da ancak masrafını karşılayabilmekteydi. Sonuçta kısa zamanda 300 lira kadar zarar etmişti. Daha sonra eşya ve yolcuların artmasıyla kâr elde edilmeye başlanmışsa da bu sefer de İstanbul'da kolera çıkmış ve nakliyat tekrar azalmıştı. Bu ihtiyaç da İdare-i Mahsusa vapurları tarafından karşılanınca, daha büyük zarara uğramamak için başka limanlara (sadece yük taşımak üzere) işletmeğe mecbur kalmışlardı. Bununla beraber Mehmed Aziz Bey, Fuad Bey ile beraber bizzat Avrupa'ya giderek yeni vapurlar satın almak istemişlerdi. Hatta alacakları vapurların kontrolü için Bahriye Nezaretine müracaat ederek teknik bilgi ve elaman yardımını istemişlerdi. Fakat “bazı tecrübeli kişiler” araya girerek İngiltere'ye gidildiği takdirde “broker” denilen simsarların eline düşülebileceği, bunların elinden vapur almanın çok zor ve masraflı olduğunu belirtmişler, bunun yerine fotoğraflarından ve teknik özelliklerini bildirdikleri takdirde kendileri vapur almalarına aracı olabileceklerini söylemişlerdi. Fotoğraflarından görerek sipariş ettikleri vapurların bedelini bir bankaya yatırmak, İstanbul'a geldiğinde almayı kabul etmek, her türlü masrafları üstlenmek gibi şartları kabul etmelerine rağmen bu teşebbüsleri gerçekleştirememişti. Dolayısıyla Avrupa'ya gitmedikçe istenilen şartlarda vapur bulmak ve almanın mümkün olmayacağı anlaşılmıştı. Bir İngiliz'in aracılığıyla getirttikleri vapur da istenilen özelliklerde çıkmamıştı. Mevsim geçtiği için İngiltere'ye gitmekten vazgeçerek yakın limanlardan bir iki vapur satın almaya karar vermişlerdi. Cenova, Sakız ve İzmir 'de buldukları haber verilen bazı vapurlar görülmüş, nihayet İzmir'de Selanik-İzmir -İskenderiye hattına işletilen üç vapurun istenilen özelliklere uygun olduğu anlaşılmış-

¹³ Mehmet Aziz Bey'in, Yunan boykotu olarak başlayıp Rum boykotuna dönüşen millî, dinî motiflerle halk indinde meşru bir zemine çekilen harekette; kiraladıkları vapurun Rum sahibinin kimliğine yaptığı vurgu dikkati çekiyor. Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.2-6, dipnot 1.

tı. Vapurların kontrolü yapılmak şartıyla pazarlığa girilmişse de bunların hayli eski, yıpranmış, hatta birinin Selanik limanında metruk olduğu haberi alınmıştı. Ayrıca uygulanan Yunan boykotu sebebiyle Osmanlı bandıralı bu vapurlar hayli kâr etmeye başlayınca fiyatları yükselmişti. Boykottan dolayı Osmanlı sahillerinde atıl bir vaziyette demirlemiş bulunan birçok Yunan vapurlarından beğendikleri iki üç vapuru satın almak istemişlerse de gerek kararsız oluşları gerekse Yunan vapur sahiplerinin fazla para istemeleri sebebiyle olmamıştı.

II. Meşrutiyet ortamında bir Türk müteşebbisin vapur şirketi kurma teşebbüsünün kısa hikâyesi buydu. Mehmed Aziz Bey, bu başarısız deneyimin kendilerini hayli zarara sokmuşsa da deniz ticareti konusunda kendileri için bir tecrübe olduğunu belirtiyordu. Kiralamış oldukları vapurun işletilen iskelelerin ticaret hacmiyle uyumlu olmadığı, hâlbuki bir iskeleye işletilecek vapur o iskelenin ithalat ve ihracatıyla uygun olması gerektiği, gümrük ve diğer alanlarda çalıştırdıkları kişilerin tecrübeli kişiler olması, her vapurun sarf edeceği kömürün bilinmesi ve zamanında temin edilmesi, Osmanlı vapurlarına münhasır olan liman resmi ile diğer olağanüstü vergi ve masrafların dikkate alınması, vapurun seyri sefer programının büyük bir dikkatle korunması, mürettebat ve çalışanların, acentelerin ihtisas sahibi tecrübeli kişiler olması gerektiği, ilk planda kazanılan tecrübelerdi. Öğrendikleri bir şey daha vardı ki o da yalnızca kişisel gayretlerle bu işin başarılı olmayacağı, hükümetin de Osmanlı deniz müteşebbislerine gerekli kolaylık ve yardımı yapmak zorunda olduğuydu¹⁴. Belki boykot sebebiyle Yunan gemilerinin rekabeti saf dışı bırakılmış ve bir avantaj sağlanmıştı fakat onun dışındaki tecrübe eksikliği, kurumlaşmamış yapı, teknolojik bağımlılık, yeni bir şirketin ağır yükü olan vergiler gibi tüm olumsuzluklar devam ediyordu. Kısacası İttihatçıların Müslüman bir orta sınıf yaratma planlarının, deniz ticaretindeki örneği, bunun hiç de kolay olmayacağını gösteriyordu.

c) Yabancı Devletlerin Durumu, Rekabet ve Tepki

Bütün layiha ve belgelerde ortak olarak vurgulanan hususlardan birisi de milli bir seyri sefaın şirketinin-idaresinin kurulması

¹⁴ Bu risalenin yazılmasının sebebinin de bu başarısız deneme olduğu itiraf ediliyordu. Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.7, dipnot 1.

ve deniz ticaretinin geliştirilebilmesi için yabancı baskı ve rekabettinden korunması gerektiği idi. Elbette bu görüş Mehmed Aziz Bey'de en yüksek ve keskin bir şekilde dile getirilmişti.

Avrupalı devletlerin sularında, kendi limanları dahilindeki ticaret genelde yerli şirketlerin ellindeydi¹⁵. Kısacası kabotaj tekeli ni her ülke kendi tebaasına tanımıştı. Bir deniz ticareti filosu oluşturmak meselesi Osmanlı yetkililerini her zaman meşgul etmiş ise de bu isme layık geniş bir sahilin nakliyatını karşılayacak bir ticaret filosu meydana getirmek için atılan her adım bir takım engelle karşılaşmıştı. Ortaya çıkan boşluğu değerlendiren yabancılar, Osmanlı sahillerindeki deniz nakliyatını tekellerine almışlardı. Bu konuda en ileri gidenler Yunanlılardı. Yunan gemileri İtalyan yelkenlilerini Osmanlı kıyılarından uzaklaştırarak limanlar arasındaki seferleri ellerine geçirmişlerdi. Hatta büyük Yunan gemileri Karadeniz ve Akdeniz'deki Osmanlı sahillerinde İngiliz deniz ticaretini dahi ciddi bir şekilde tehdit eder hale gelmişti¹⁶.

Yabancı vapur kumpanyalarının vapurlarının daimi seferlerine rağmen nakliyatı yetiştiremedikleri ve kazanmış oldukları paraların hayret verici büyüklükte olduklarını söyleyen Mehmed Aziz Bey, Osmanlı sahillerindeki yabancı gemilerin artışından, bunun Osmanlı deniz ticareti aleyhine gelişmesinden, dengelerin hızla bozulmasından hatta mevcut Osmanlı deniz ticaret şirketlerinin yabancı tabiiyetine kaçışından dolayı rahatsızdır¹⁷. Keza *denizcilikle ilgili herkes, bir yabancı vapur şirketinin başka bir ülkenin iç deniz ticaretiyle rekabet edebildiği bizden başka bir ülke yoktur*¹⁸ diyerek bu duruma dikkati çekilmişti. Kazandıkları paraya rağmen Osmanlı tüccar ve yolcularına yapılan kötü muamele, bilhassa Müslüman yolcularının çektikleri zahmetler, vapur kumpanyalarına karşı gelişen reaksiyonu artırmaktaydı. Dahası bu o olaylar yükselmekte olan boykot hareketlerini tetikliyordu. Osmanlı müteşebbislerinin şimdiye kadar yaptıkları iyi niyetli çabaların sonuç vermemesini ise özellikle bu yabancı kumpanyalar tarafından ya-

¹⁵ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

¹⁶ Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi", s. 454.

¹⁷ "...Geçenlerde bir İtalya Posta Vapuru Selanik'ten İstanbul'a kadar yolcu ve hamuleden 1500 lira navlun yapmıştır. Limanlarımızdan münhasıran hamule nakleden ecnebi kargo botların çektiği paralar başka. Ya Yunanlıların pahalılığı...", Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.12.

¹⁸ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

pılan rekabete bağlanmıştı. Deniz ticaretine teşebbüs edecek olanların öncelikle yabancı vapur kumpanyalarıyla rekabet edip edemeyeceklerini dikkate almak zorunda olduklarını belirtmiştir¹⁹. Bu rahatsızlık Osmanlı devletinden ayrılarak kurulmuş olan ve deniz ticaretleri hızla gelişen komşu devletlere (Yunanistan, Romanya, Bulgaristan) karşı daha da belirgindi. Özellikle Yunanistan deniz ticaretine duyulan tepki siyasî, sosyal ve ekonomik sebeplerle çok daha da güçlüydü. 1897 Osmanlı-Yunan savaşı, Girit'in ilhaki, Osmanlı Rum tebaasının Yunanistan merkezli politikaların odak noktası olması, Osmanlı sahillerinde Rum kökenli denizcilik geleneğinin güçlü oluşu, Yunan deniz ticaretinin yükselişi ve buharlı teknolojisine uyum sağlama yolunda aldıkları mesafe bu tepkiyi hazırlayan bazı sebeplerdendi²⁰. Millî bir deniz ticareti ve seyri sefain şirketi oluşturma görüş ve çabasındaki bütün yazılarda Yunan deniz ticaretindeki gelişmeler, potansiyel bir hedef olarak seçilmiş ve vurgulanmıştı.

Memleketimizin vesaiti nakliye-i bahriyeye ne derece kadar ihtiyacı olduğu anlaşılacak için limanlarımızda muntazaman işleyen ecnebi vapurlara bakmak yeter. Romanya vapur kumpanyasının her hafta bir yere uğramaksızın İstanbul ve İzmir'e gidip gelen mükemmel ve seri vapurları, boykotun ilanına değin Marmara dahilinde ve İstanbul'la İzmir ve adalarımızla Antalya ve Suriye sahillerine muntazaman işleyen ve 30'a ulaşan Yunan vapurları... Bir kere Romanya ile Yunanistan arazisinin yüzölçümü ile sahillerini limanlarını ahalinin nüfusunu düşünelim. Sonra da deniz ticaretlerini tetkik edelim. Bugün Yunanlıları birkaç posta vapurları ve beşyüz tondan beş altı bin tona kadar bir kaç yüz tüccar vapurları vardır. Posta vapurlarının yarısından fazlası Osmanlı

¹⁹ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.13.

²⁰ "...hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde kaydettiği büyük gelişmeyi bütün limanlarımızı iskelelerimizi istila eden vapurlarından anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci olarak geldiklerini evet tekrar ediyorum, deniz ticaretinde her gün daha ileri gitmekte olan Yunanlılar, muntazam posta vapurlarıyla birkaç yüze ulaşan kargo botları ile denizlerimizde İngiltere'den sonra ikinciliği aldıklarını görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika başarılarını görüp de ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle ihtiyaç duyduğumuz ilerlemeyi temin edebilecek tedbirler ve girişimlerde bulunmak aklımıza gelmiyor..." Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.4.

sahillerini işler hatta bir Yunan vapur kumpanyası bilirim ki Marmara denizimizde işlettiği iki küçük vapurun hasılatı ile bugün onsekiz vapur edinmiştir²¹.

Meşrutiyet'in ilanıyla ekonomik beklentiler artmıştı. Bu beklentiler yabancı kumpanyalara duyulan tepkiyi besleyen hususlardan birisi olacaktır. "Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor"²².

Mehmed Aziz Bey Yabancı vapur kumpanyalarına karşı oluşmuş ve oluşturulmakta olan tepkileri dile getirirken; "bir limanımızdan diğer limanımıza genellikle ecnebi vapurlarla seyahat ederken mallarımızı eşyalarımızı naklederken hiçbirimiz yoktur ki az çok müşkülata veya hakarete ma'ruz kalmış olmasın. Bu hakikat hepimizin malumu olmasına (meşrutiyetin ilanından beri iki buçuk yıl geçmesine) rağmen henüz esaslî ve ciddi bir teşebbüse başlanamamış olmasına teessüf etmemek elde değil"²³ demektedir.

2. Osmanlı Deniz Ticareti'nin "Çâre-i Felâhı"

a) Milli Bir Seyrisefain İdaresi, "İdare"den "Şirket"e Özelleştirme Gayretleri

Deniz ticaretinin geliştirilmesi için merkezi bir denizcilik idaresinin-şirketinin olması konusunda bütün yazarlar adeta hemfikirdir. Bunun için Fevaid-i Osmaniye ile başlayıp, İdare-i Aziziye, daha sonra da İdare-i Mahsusa olarak devam eden çizginin ko-

²¹ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.10.

²² Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.4.

²³ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.3.

runmasından, ıslahından ve geliştirilmesinden yana görüş bildirmişlerdi. Büyük milli bir seyri sefain işletmesinin mevcudiyeti bütün taraflarca elzem görünmüştü, fakat bunun nasıl olması gerektiği konusunda farklı fikirler vardı.

II. Abdülhamid devrinde Bahriye Nezaretine bağlanan ve bu dönemin merkezîyetçi anlayışıyla uyumlu olarak doğrudan onun idaresi altına giren İdare-i Mahsusa'nın, II. Meşrutiyet döneminde, ekonomi dünyasında esmeye başlayan liberal rüzgârların etkisiyle özelleştirilme istek ve teşebbüsleri artmıştı²⁴.

Osmanlı Deniz ticaretinin geleceği söz konusu olduğunda ilk ele alınan konulardan birisi de İdare-i Mahsusa'nın durumu ve geleceğiydi. Mehmed Aziz Bey, İdare-i Mahsusa'nın kötü idaresinin, düzensizliğinin tartışılmaya açılmasını istemişti. Mevcut durumda gazetelerin eleştirilerinin çalışanlara yönelmesi asıl problemleri görmemek demektir. Bedbaht bir şirket olarak değerlendirildiği idarenin, Meşrutiyetin ilanından sonra değiştirilmeye çalışılan, fakat başarılı olamayan yapısından dolayı rahatsızdır. Önce Bahriye Nezareti, sonra Nafia Nezareti, daha sonra müstakil bir idare tarafından ıslahı düşünülmüş ve bazı tedbirler alınmaya çalışılmışsa da başarısız olunmuştu. İdarenin talihsizliğinin zararının şirkete değil millet ve devlete aitti. Çünkü Osmanlı deniz ticareti ile ilgili olarak "*İdare-i Mahsusa'nın ıslahı çaresi bulunmaz ise Osmanlıların deniz ticaretinde kuvvetli temeller atlamamış bu dönemde millet ve devletin uğrayacağı zarar ve zorluğun "şeref-i millimizi" düşüreceği açıktır ki buna hiç bir Osmanlı razı olamaz*"²⁵ diyecektir. Mehmed Aziz Bey İdare-i Mahsusa'nın devlete ait bir "idare mi?" yoksa özelleştirilmiş bir "şirket mi?" olması gerektiği konusundaki tartışmada, idarenin Ticaret ve Nafia nezaretine bağlanması, özel teşebbüs ve sermayeden yana ima ve görüşleriyle dikkati çekmektedir. Fakat bu konudaki görüş ve ge-

²⁴ İdare-i Mahsusa'nın Bahriye ile Ticaret ve Nafia Nezaretleri arasında gidip gelen konumu üzerinden yapılan tartışmaların arka planında arka planında Müslüman-Türk elitleri ile gayri-müslim bürokrat ve sermayedarlarının çekişmeleri olduğu ifade edilmiştir. Kaori Komatsu, "İdare-i Mahsusa'nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Tetkik", XIII. TTK Kongresi Bildirileri, C.3/III, Ankara 2002, s.1780-1786; Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi", s. 458; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, 1970, s.166.

²⁵ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.25.

lişmelerin zamanla merkeziyetçi, devletçi yapıdan yana kaydığı anlaşılmaktadır. Dönemin İttihatçı ileri gelenlerinin yükselen güvenlik kaygıları sebebiyle İdare-i Mahsusa'yı, askerî lojistik desteği sunan, Bahriye nezaretine, dolayısıyla seraskerliğe bağlı bir hale gelmesini sağlamışlardı.

İdare-i Mahsusa'nın kötü durumunun düzeltilmesi konusunda Woods Paşa daha açık ve net bir tavır sergilemektedir. Sivilleştirilerek milli bir seyri sefain şirketi kurmak gerektiğini belirtecektir. Yalnız bunun için köklü değişikliklere gidilmeli, İdare-i Mahsusa'nın birkaç yeni vapuru, acente, iskele ve işe yarar malları alınarak diğerleri hurdaya çıkarılmalı ve satılmalıydı. Bu gelir gerekirse emekli edilecek memurlar için tekaüt sandığına aktarılmalıydı. Yeni kurulacak şirket yalnız eski idarenin hukuk ve imtiyazlarına sahip olmalıydı. Böyle bir milli şirket kurulması Türkiye gibi devletler için hayati bir meseleydi. Bunun için memleketin durumun çok iyi etüd edilmesi gerekiyordu²⁶. Uzun yıllar Türkiye'de çalışmış Woods Paşa'nın değişimi garanti altına almak için eskisinden iyice koparmak gerektiğine inandığı anlaşılmaktadır. Yeni kurulacak idarenin eski hastalıkları almaması için eski idareyle adeta bütün bağlarının kopartılmasından yanadır.

Bu konudaki diğer bir görüş ise; Şirket-i Hayriye ile idare-i Mahsusa'nın birleştirilerek müstakil bir Osmanlı Seyri Sefain Şirketi kurulmasıydı. Bu görevin hükümete ait olduğu, Avrupalılar tarafından zorlu bir rekabetle karşılaşılacağına açık olduğu, fakat rekabetin tedbirlere engel olmaması gerektiği ve güçlü bir deniz ticaret filosunun mutlaka elzem olduğu fikrinden hareketle öne sürülmüştü. Bunun için güçlü bir seyri sefain idaresi kurulmalıydı. Bu da Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi imtiyazıyla, İdare-i Mahsusa'nın Marmara ve civar iskeleler imtiyazının eklenmesiyle sağlanabilirdi. Böylece büyük bir sermaye oluşacak ve uzak seferlerden de gelir elde etmek mümkün olacaktı. Oluşturulacak güçlü bir ihtiyat sermayesiyle her türlü rekabetle baş edilebilirdi. Akdeniz ve Karadeniz'de ara sıra işleyen İdare-i Mahsusa veya Osmanlı bandıralı vapurların bütün düzensizliklerine rağmen hâlâ tercih edilmeleri dikkate alınırca Şirket-i Hayriye'nin İdare-i Mahsusa ile birleşmesinden doğacak olan şirkete rağbet ve itibar daha da artacaktı. Yabancı vapurların Osmanlı sularındaki artışı bir boşluktan yani Osmanlı vapurlarının olmayışından kaynaklanmak-

²⁶ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.7-8.

taydı. Bunların Osmanlı sahillerinden çekilmesi ancak bu şirketin ticareti arttıkça olabilirdi. Bu gelişme Osmanlı sahillerinde liman, rıhtım, fabrika, tersane gibi denizciliğe ait diğer sektörlerin de gelişmesini sağlayacaktı²⁷.

İdarenin ıslahı konusunda bir diğer hususa daha dikkat çekilmişti ki o da İdare-i Mahsusa'nın bağlı olduğu birim ve bunun ona yüklediği sorumluluk ve zorluklardı. Osmanlı hükümetleri deniz ticareti işlerinin alanı olarak bahriye nezaretini görmekte ve bundan feragat etmemekteydi. Bu ise İdare'nin seraskerliğin bir müdahale alanı olmasına sebep olmaktaydı. Sivil veya askerî olsun deniz ticareti ile ilgili her türlü meselenin Bahriye nezaretinin alanı içinde görülmesinin yanlış olduğu düşünülüyordu. Deniz ticaretine gereken önemi veren bir hükümet İdare-i Mahsusa'yı Ticaret ve Nafia Nezaretine bağlaması gerekirdi. Bahriye nezaretinin bu hususa müdahalesi devam ettikçe deniz ticaretinin ilerlemeyeceği ifade edilmişti. Örneğin önerilen iki idarenin birleştirilmesi meselesinde Bahriye Nezareti eski alışkanlık ve eğilimlerini terk etmeyerek bunu uygun görmeyecekti. Daha önce de konusu olduğunda idare vapurlarının askeri nakliyat için önemli olduğu, dolayısıyla bu idarenin özel bir şirkete devrinin mümkün olamayacağı söylenmişti. İdarenin gelişme ve ıslahı ayrıca bir çok menfaatperestleri rahatsız edecekti. Fakat idare böyle kaldığı müddetçe zarar edeceği gibi sahip olduğu imtiyaz sebebiyle aynı sahillerde işleyecek Osmanlı vapur şirketlerinin kurulmasını da engellemekteydi.²⁸

Woods Paşa idarenin yenilenmesi konusundaki görüşleri liberal ekonomik politikalar çerçevesinde özel teşebbüsten yanaydı. Güçlü bir seyri sefain idaresi oluşturmak için kâfi miktarda para, sağlam bir mâlî dayanağa ihtiyaç vardı. Paşa önemli bir şeye daha dikkati çekmişti ki o da II. Meşrutiyet'in yükselen milli değerleri ve ideolojisinin bu alandaki gelişmeleri engellememesidir. "*Vakar-i milli pek iyi bir şeydir. Bu büyük bir his olduğu gibi tevsii ziyadesiyle temenni edilir. Milli hisler milli gelişme isteğine engel olmamalıdır. Bu iş için yeterli para memleket içinde toparlanabilirse hiç durmamak gerekir*" diyerek yerli sermayenin önceliği ve yolunu açmıştı. Fakat ülkenin mâlî şartlarında büyük bir sermaye

²⁷ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

²⁸ Örneğin Şirket-i Hayriye'nin Marmara'da başlattığı seferler idarece engellenmişti. Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

bulmak ve bununla işe başlamanın zorluğunu o da biliyordu. Dolayısıyla II. Meşrutiyet'te yükselen tepkilerin yabancı sermayeye yönelmemesi, dahası yabancı sermaye ile bu alanda yapılabilecek gelişmelerin engellenmemesi gerektiğini ifade etmişti. "Yerli sermaye ile olmadığı taktirde diğer devletlerin yaptıkları gibi yabancı sermayenin yardımı istenebilirdi. Para uluslararası bir refah aracıydı. Böyle bir şirket ülke kanun ve nizamlarına riayet etmek şartıyla yabancı sermaye ortaklığı ile kurulsa ve yöneticilerin tamamı yerli ahaliden olmasa da bu durum milli menfaatlere zarar vermezdi. Şirketin Osmanlı olması halinde hukuku o ülkenin hukukuna dayanacaktı. Yabancı sermaye ortaklığında ise karşılıklı bazı taahhütlerde bulunulmalı, memur, acente vs unsurların Osmanlı olması için gerekli tedbirler alınmalıydı. Elbette sancak da Osmanlı olmalıydı. Yalnız böyle bir milli şirket halkın ve diğer seyri sefain şirketlerinin gelişmesine engel teşkil etmemeliydi"²⁹. Woods Paşa 1908'de yazdığı bu satırlarında meşrutiyetle birlikte yükselen fikirlere kontrollü yaklaştığı açıkça görülmektedir. Milli hislerin özellikle yabancı sermayenin gelmesine engel olmaması gerektiğini belirtmesi, ilk hedefin devlet kontrollü denizcilik şirketinin olduğu fakat bu gerçekleştirilemediği takdirde özel sermaye dahası yabancı sermayeye de fırsat tanınması yönünde görüş bildirmişti.

Woods Paşa, özel teşebbüsün harekete geçirilmesi ve güçlendirilmesini ifade eden görüşlerini İngiliz postalarının önceleri hükümet gemileriyle nakledilirken özel vapur şirketlerine dönüşü, Hindistan'da ordu sevkıyatında da özel ulaşım şirketlerinin kullanılmasına başlamasının daha verimli olduğu ve iyi sonuç verdiği örnekleriyle güçlendirmeye çalışmıştı. Ne şekilde olursa olsun deniz ticaretinin gelişmesi ve kalkınması için yabancı rekabeti karşısında hükümetin yardımı en önemli şarttı. Osmanlı gemi ticaretinin gelişmesi ve ilerlemesi konusunda eski idare o derece gafil ve lakayt davranmıştı ki bunun için yeniden bazı esasların oluşturulması gerektiğini ifade etmişti. Çünkü temel prensipler koyup korunamadığı için büyük ümitlerle kurulan Osmanlı deniz-

²⁹ Nitekim Japonlar deniz ticaretlerin geliştirmek için İngiltere'ye müracaat etmişti. Gemiler İngiltere'den alındığı gibi başlangıçta Avrupalılar ve özellikle İngilizler tarafından sevk ve idare olunmuştu. Japon posta şirketi büyüklüğü ve Uzakdoğu hatta Batı Avrupa'da bile deniz ticareti nakliyatında başarıyla rekabet edebilmektedir. Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.7-8.

cilik şirketleri, zamanla kömür taşımaya yönelen köhne şirketler haline dönüşmekteydi³⁰.

Mehmed Aziz Bey, hükümet tarafından yalnızca askerî ihtiyaçları dikkate alarak bazı vapurlar alınmasına teşebbüs edilmesiyle İdare-i Mahsusa'nın ıslah edilerek mükemmel bir Osmanlı Seyri Sefain Şirketinin kurulmasının mümkün olamayacağını hatta böyle bir gelişmenin yakın zamanlarda gerçekleşmeyeceğini belirtmişti. Fakat başarısız denemelere rağmen özelleştirme ile ilgili fikir ve düşünceler devam edecektir. Savaş devam ederken Marmara denizine hapsolmuş Osmanlı deniz ticareti faaliyetlerini ve yarım kalan özelleştirme denemelerini kastedilerek, "*Savaş bittikten sonra yeni bir faaliyet dönemi başlayacak ve o zaman bir anonim şirketi konusu konuşulacaktır. Çünkü eski idareden ne kadar memnuniyet duyulursa duyulsun bir gemi şirketi tecrübe sahasında ancak özel bir şirketin sahip olabileceği serbestliği taşımadıkça sadece ticarî olan amacını yerine getiremez. Hükümetin görevi imtiyazlar vermek ve nakdî yardımda bulunmak suretiyle bu şirketleri himaye etmek olmalıdır. Bu yardım yapılmadıktan sonra ya bancılarla rekabet etmek mümkün görünmediği*"³¹ belirtilmiştir.

b) Özel Teşebbüsün Geliştirilmesi

İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilememesinin haricinde Osmanlı deniz ticaretinin gelişmemesinden birisi de hiç kuşkusuz bu alana yeterince sermaye aktarılamaması olarak görülmüştü. Bunun büyük oranda suçlusu olarak sermayedarları gören Mehmed Aziz Bey, sermaye sahiplerinin paralarını %20-40 bir kâr temin eden deniz ticaretine yatırmayıp da risk almadan yabancı bankalarda küçük faiz gelirlerine yönelmelerini eleştirmişti. Osmanlı zenginlerini deniz ticaretine yatırım yapmaya ikna etmeye çalışan Mehmed Aziz Bey, politikacıları bunu desteklemeye çağırıyordu. Sigortacılığın gelişmesi sebebiyle yatırım riskinin azaldığını ve çok kârlı bir ticaret alanı olduğunu söyleyen Mehmed Bey, sermaye sahiplerini "*biliniz ki dünya ve ahiretde felah bulamaz paranızın, servetinizin hayrını göremezsiniz*"³² diyerek vicdanî, manevî duygu ve baskı ifadeleriyle uyacaktır.

³⁰ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.3.

³¹ Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi", s. 460.

³² Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.17-18.

Mehmed Aziz Bey'de İdare-i Mahsusa'nın geliştirilmesinin yanında özel teşebbüsün yolunun açılmasını istemektedir. Bunun için gerek kendi yaşadığı başarısız tecrübe gerekse diğer başarısızlıklardan hareketle özel sermayenin kullanılmasındaki bir yanlışlığa dikkati çeker. Şimdiye kadar bu konuda yapılan teşebbüslerde ya bir milyon liraya yakın büyük bir sermaye ile yahut beş-on bin liralık çok küçük bir sermaye ile şirketler kurulmaya kalkışıldığını belirtmişti. Beş-on bin lira ile kurulan denizcilik şirketi bir-iki küçük vapura sahip olabileceğinden işlediği hattaki potansiyeli karşılamaktan uzaktı. Bir milyon liralık sermayenin toplanabilmesi ise çok zordu. Bu sebeple bu ikisinin ortası bir yol tercih etmek gerekiyordu. Öncelikle bir hattı garanti altına alacak uygun büyüklükte dört-beş vapurla işe başlamalı, 30-40 bin lira sermayeli ayrı ayrı şirketler kurulmalıydı³³. Üç beş sermayedardan oluşan bu şirketler birbirleriyle rekabet etmemeli ve birbirlerinin devamları olmaları sağlanmalıydı³⁴. Bu şirketler güven kazanıp tutuncaya kadar kolektif, komandit veya hususi olarak kurulmalıydı. Böylece gelişme gösterdikçe diğer sermayedarların yatırımları da çekilecek ve anonim şirketler haline dönüşeceklerdi. Mehmed Aziz Bey "*halkımızın ve sermayedarlarımızın güvenini kazanmadan hisse senedi çıkarmak suretiyle anonim vapur şirketlerinin kurulmasına kalkışmak ülkenin şartlarına ve ruhuna vakıf olmamak demektir*" diye yazmıştır. Daha sonraki gelişmelere göre ayrı ayrı kurulmuş bu şirketler bir araya gelerek büyük bir şirket kurabilirlerdi. Ayrıca yeni kurulan bir Osmanlı Şirketi senelerden beri yerleşmiş sermayesini artırmış olan yabancı bir şirketle rekabet edebilmek için mümkün mertebe zarardan korunmalı ve tasarrufa dikkat etmeliydi³⁵. Mehmed Aziz Bey'in önerdiği ara formülün, İdare-i Mahsusa'nın özelleştirme teşebbüsündeki başarısızlığın etkili olduğu anlaşılmaktadır.

³³ "...Çünkü çeyrek asırdan beri işleyen büyük ve mükemmel ecnebi vapurlarla her şartta rekabet edecek mükemmel ve son sistem yeni vapurlar tedarik etmek için gerekli bir kaç yüz bin liralık belki de bir milyonluk sermayeyi bulmak gereklidir. Bunun için hiç olmazsa üçüncü, dördüncü derecede küçük bazı ecnebi kumpanyalarının köhne vapurlarına karşı o ayarda vapurlar tedarik ederek işe girişir isek ancak bu ecnebi kumpanyalarla belki rekabet (o da hamiyeti Osmaniye sayesinde) mümkündür..." Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s. 12.

³⁴ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.30.

³⁵ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.29.

Bu konudaki bir diğer eksiği ise genç nesillerin “iltimas veya mülazemetle devlet hizmetine girmesine ve onlardan ticaret ve sanayimizi ilerletecek şekilde istifade edilememesine” bağlamıştı. Eğer müteşebbis genç nesiller yetiştirilebilirse deniz ticaretinden elde edilecek faydalar yalnız ekonomik olmayıp, gözlerini devlet hizmetinden çevirmiş müteşebbis bir sınıfın doğmasına da yardımcı olacaktı³⁶.

c) Devlet Adamlarının ve Hükümetlerin Tutumu

Bütün raporlar deniz ticaretinin geliştirilmesinde hükümetlerin doğrudan yardım ve etkisinin gerektiği konusunda hem fikirdi. Bütün devletlerin deniz ticaretlerini desteklemek için nakdi yardım da dahil olmak üzere türlü şekillerde himaye ederken, Osmanlı Devleti’nde görülen tersi uygulamalardan şikayet edilmekteydi. Deniz ticaretinin gelişmemesinde etkili olan hususlardan birisi de devlet adamlarının durumuna ve tutumuna bağlanmıştır³⁷.

Siyasetçileri bu konuya kayıtsız kalmakla suçlayan Mehmed Aziz Bey de, risaleyi yazmasındaki amaçlarından birisinin mebusların, basiretli insanların dikkatini ve yardımını çekmek olduğunu yazmıştı. Mehmed Aziz Bey deniz ticaretinin geliştirilmesini siyasetçilerin yeniden konuya el atmaları, bu konuda himmet ve kolaylık göstermelerinde buluyordu. “*Vakıa hükümet doğrudan doğruya böyle şeylerle meşgul olamaz fakat bu konudaki noksanımızın halen ve gelecekte arz eylediği vahameti nazarı dikkate alarak bu işi görebilecek adamları ikâz ve teşvik ve hükümet tarafından mümkün olacak her şeyin yapılması gerekirdi*” diyerek geçmiş hükümetleri tedbir almamakla suçlamıştı³⁸. Hükümet yardımı olma-

³⁶ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

³⁷ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.3.

³⁸ “...İdare-i Mahsusa’nın geliştirilmesi için asker ve mühimmat naklinde çekilen sıkıntıları, Yunanlılara karşı yapılan boykot üç-beş sahibi hamiyetin gayretiyle iyi fena 5-10 vapur bulunmamış olsaydı çok daha fazla olacağını, halbuki idare-i mahsusa seyir ve sefere sahip 5-10 posta vapuruna sahip olsaydı millet ve devletin hiç olmazsa böyle dar zamanda ihtiyacını gidereceğini ve Osmanlı Milli Şerefi Muhafaza olunurdu. Dahası bütçeye 50-60 bin lira kadar bir meblağ sıkıştırılmış olsaydı şimdiye kadar vapurlarımızı kayıklarımızı İstanbul limanında olsun çekecek bir iki römorkörümüzle Trabzon İzmir, Sela-

dıkça deniz ticaret filosu oluşturmak imkansızdı. İngiltere dışında bütün devletler deniz ticareti için özel imtiyazlar geliştirmişlerdi. Bu müsaadeler yalnızca sahil ticaretine mahsus milli gemileri için verilip, bazı hükümetlerin yaptıkları gibi tebaasının gemi inşaatını kolaylaştırmak için büyük fedakarlıklarda bulunanlar da vardı³⁹.

Osmanlı Deniz ticaretinin gelişmesine sebep olacak en önemli hususlardan birisi de devletler tarafından genelde kabul edildiği gibi Osmanlı deniz şirketlerine hükümetin uygun nakdi yardımda bulunmasıydı. Fakat ülkenin mevcut şartları sebebiyle bunu mümkün görmeyen Mehmed Aziz Bey, şimdilik daha acil olan dolaylı yardımların yapılmasını istemişti⁴⁰.

Mehmed Aziz Bey'in Osmanlı siyasetçilerinden teknik anlamda üç önemli talebi vardı. Öncelikle Osmanlı tüccarına uygulanmakta olan liman resminin yabancılara da uygulanması, buna imkân bulunmadığı takdirde verginin tamamen kaldırılması, Osmanlı sahillerinde işleyen yabancı gemilerin genel güvenlik için seyri sefere uygun olup olmadığını kontrol edebilmek için resmî muayeneye tâbi tutulması ve hükümetin deniz ticaretine mümkün olan kolaylık ve müsaadeleri göstermesi⁴¹.

ç) Kapitülasyon Uygulamaları ve Kaldırılması

- Kabotaj

Osmanlı sahillerinde duyulan ihtiyaç ve ekonomik yayılmalarını kapitülasyonlarla destekleyen Avrupa devletleri kabotaja el

nik, Suriye hattına işleyebilecek 7-8 vapur alınmış olurdu ...", Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.26.

³⁹ Amerika hükümeti kuzey-güney savaşında büyük yara alan deniz ticaretini geliştirmiş, keza Alman deniz ticareti önemsiz bir derecede iken hayli yükselmiştir. Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.5.

⁴⁰ "Hatırlarda kalmak için beyan ederim ki Romanya hükümeti bugün limanlarımız da işleyen vapurlarına mühim bir nakdi yardımda bulunmakta olduğu gibi, Trablusgarp seferini icra eden İtalya vapuru dahi her sefer için İtalya hükümetinden bin liraya yakın bir yardım almaktadır.", M. Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.15-16.

⁴¹ "...Bunları yapanlara vatan ve millete pek büyük hizmet etmiş olacakları aksi takdirde deniz ticaretimizin tamamen mahvından hepiniz sorumlu olacaksınız ki bu sorumluluk o kadar ağır olacaktır ki bundan dolayı ebedi bir azap vicdanı içinde kalacaksınız..." Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.17.

atmışlardı. Bütün denizci ülkeler kabotaj tekelini kendi bayraklarına ait bir alan olarak değerlendiren himaye ve koruma altına alırken, kapitülasyonların yardımıyla yerleşmiş yabancı vapurların Osmanlı sahillerinde serbestçe dolaşmaları Osmanlı deniz ticaretinin gelişmesi açısından geleceğe pek de iyi bir miras bırakmamıştı. Özellikle buharlı gemilerin gelişi yeni bir rekabet alanı yaratmış olması sebebiyle kabotaj tartışmalarını yeniden yükseletmiş, hatta Şirket-i Hayriye'nin kurulması sürecinde yabancı vapur kumpanyaları Boğaziçi'ne de el atmışlardı. Belki bu tartışmalarda Boğaziçi kurtarılmıştı, fakat Osmanlı Devleti'nin diğer sahilleri için aynı şeyi söylemek zordur. Özellikle II. Abdülhamit devrinde kabotaj tekelinin sahili olan devletlere aidiyeti konusundaki uluslararası kural ve uygulamalar ön plana çıkartılarak yapılmış itirazlar ise her seferinde yabancı diplomatik engellere ta-kılmıştı. Osmanlı açısından bu dönemin en önemli savunması hukuki olmaktan ziyade coğrafi olarak temellendirilmiş olduğu anlaşılan “*göl, nehir ve körfezlerde kabotajın Osmanlı bandrasına ait olduğu*” şeklindeki görüştür. Bu görüşü savunurken Osmanlı yetkililerini her defasında zor duruma sokan hususlardan birisi deniz ticaretini karşılayacak yeterli ulaşım altyapısının bir türlü oluşturulamaması olmuştur. Fakat bu mücadelenin uygulamada sonuç vermediği kabotaj tartışmalarının daha uzun yıllar sürerek Cumhuriyet dönemine taşınmasından görülmektedir.

Mehmed Aziz Bey küçük kabotaj denilen kara sularında yakın sahillerde vapur işletmek hakkının o sahile sahip olan devlete ait olduğunu belirtmektedir. “*Bugün küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki büyük kısmı yabancıdır. Mudanya, İzmit, Bandırna gibi iskelelerimizde eenebi vapurlar ağır işliyor bir hudud para kazanıyorlar*”⁴² diyerek bu durumu eleştirmişti.

Kendisinin şiddetli ifadelerle muhalefetine rağmen “*eenebi posta ve nakliye vapurları limanlarımızı işlenememiş olsa halimiz neye varacağını ve bir limanımızdan diğer limanımıza seyri seyahatte*

⁴² “...Garıptir ki bir aralık vapursuzluktan sıkışan küçük kabotaj limanlarımızdan birinin belediye reisi bir eenebi kumpanya ile resmi bir mukavele bile imzaladı. Vapur isticar ve tedarik etmek imkanı var iken buna çare bulamayan resmi bir dairemiz böyle bir mukavele akd etmekle şu hakka azim bir darbe indirecektir: Bereket versin Mehmed Fuad Bey gibi erbab-ı hamiyetin himmetiyle bu garip mukavelename hükümsüz kaldı. Bir emsal (Precedent) sektini almazdan bertaraf oldu gitti...” Mehmed Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.21.

ve münakalat-ı bahriyemizde duçar olmuş olacağımız zorluğ u id-râh edenlerdenim” diyerek Osmanlı deniz araçlarının yetersizliğini kabul etmişti. Mehmed Aziz Bey ecebi postaların limanlarımızda çalışmasına karşı olmadığını, amacının yabancıların memleketimizden etmekte oldukları maddi istifadeler nispetinde hak ve insaf karşılığını vermeleridir diyecektir. Bulgaristan ve Yunanistan'da işleyen ecebi vapurların bu iki küçük hükümetin hukukuna etikleri kadar Osmanlı ülkesinde de riayet etmelerini istemişti⁴³.

- Kontrol ve Denetim

Bu konunun iki ayrı yönü vardı. Birisi Osmanlı devleti bir türlü çıkaramadığı kanunlar sebebiyle kendi limanlarındaki deniz araçlarının kontrol ve denetimini yapmakta zorlanması diğeri ise yabancı bandıralı gemileri kontrol ve denetime tabi tutamamasıydı. İkincisi doğrudan kapitülasyon uygulamalarıyla ilişkiydi ve Osmanlı yetkilileri yabancı bandıralı gemileri pratikte kontrole tabi tutamıyorlardı.

Woods Paşa'nın önerilerinden ilki Osmanlı ticaret gemilerinin kayıt, tescil ve kontrollerini yapmakla görevli olan liman dairelerinde bu iş için ayrı bir kalem teşkil edilmesiydi. Liman reislerine gönderilecek bir cetvel ile hangi hacim ve çeşitte olursa olsun gemi sahibi veya vekilinin limana müracaatla gemileri hakkında gerekli bilgileri vermeli ve bu bilgiler sahibinden sefer yaptıkları yere, son tamirinden buharlı ise makinelere teknik özelliklerine kadar kaydedilmeliydi. Bundan sonra sicil şehadetnamesi verilmiyordu. Geminin ileride muayene edileceğine dair kaydın bulunduğu sicilinde, tamiri, satılması, kazaya uğraması veya zayi olması durumunda siciline işlenmeliydi. İnşa edilen ve edilecek olan gemiler de İstanbul sicil kalemine bütün özellikleriyle bildirilmeliydi⁴⁴.

Woods Paşa'nın bu konudaki önerileri daha çok sahil ticaretini kontrol ve denetim altına alma ve deniz araçlarının üretim ve tamirine yönelik teknik ve hukukî altyapının hazırlanması çabaları olarak dikkati çekmektedir.

Osmanlı sahillerinin kontrol ve denetimi konusundaki görüşler Mehmed Aziz Bey'de özellikle yabancı gemilere yapılması gereken

⁴³ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s. 22.

⁴⁴ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s. 3.

bir uygulama olarak gösterilmiştir⁴⁵. Buna ait bir örnek de gemilerin kontrolü ve denetimi çabaları ve liman vergisi gibi hususlardan rahatsız olan Osmanlı gemilerinin bandıra değiştirerek bundan kaçınması gösterilmiştir. Bu konudaki en belirgin örnek de Hacı David Vapur Kumpanyası'nın Amerikan bandırası altına girmesidir⁴⁶.

Hükümetin kontrol ve denetim konusundaki diplomatik baskılarla karşılaşabileceğini belirten Mehmed Aziz Bey, "Hükümetimiz *asayişimizi ihlal eden Yunanlıları yakalarından tutup hududumuzdan dışarı atarken pek tabii olan şu muameleye Yunanistan ne yapabildi? Düvel-i muazzama bu haklı muameleye karşı ne söyleyebildi?*" diyerek özellikle Yunanistan ve Bulgaristan gibi ülkelerin gemilerinin kontrol ve denetime tabi tutulmasını istemiştir⁴⁷.

- Vergiler

Osmanlı sahillerinde işleyen yabancı kumpanya ve vapurların en önemli ayrıcalıkları kapitülasyonlardan faydalanarak oluşturdukları geniş bir vergi muafiyetiydi. Aslında Osmanlı yetkilileri deniz ticaretini geliştirme adına bu vergilerin bazılarını kaldırma, bazılarını da ciddi oranda indirmeye gidilmesi istenmişti⁴⁸. Fakat yerli tüccar muamelesi gören yabancılarla vergi muafiyetinde yetişmek mümkün olmuyordu. Bu konuyla ilgili bütün rapor ve belgelerde Osmanlı bandırası altındaki gemilerden alınan yüksek vergiler ve bunlar sebebiyle yabancı gemilerle rekabet edememekten şikayet edilmekteydi. Yeni kurulan bir Osmanlı şirketinin köklü yabancı şirketlerle rekabet edebilmesi için mümkün mertebe zarara uğramaması önemliydi. Deniz ticareti ile uğraşanlar yabancı kumpanyalardan daha fazla imtiyaz ve müsaadeye layık

⁴⁵ "...Osmanlı Sancağına hamil olan tüccar vapur ve sefineleri liman dairesinden aliel usul muayene olunarak cizai bir kusur görüldüğü halde seferden men olunurken, eenebi posta vapurlarının hiç biri bu muayeneye tabii değil bir küçük misal: Vaktiyle Şirket-i Hayriye'nin kadro harici çıkardığı 13 numaralı köhne ve çürük vapuru bugün İngiliz bayrağı altında İsmihte bir limana gidip geliyor...", Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.14.

⁴⁶ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.15; İlhan Ekinçi, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, İstanbul 2003, S.9, s.54-78.

⁴⁷ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.24.

⁴⁸ BOA, Ya. Res, 69/5, 25.12.1893, Şuray-ı Devlet Mazbatası.

iken tam tersi olmaktaydı. Örneğin Osmanlı sahillerinde işleyerek büyük paralar kazanan yabancılar Osmanlılar tarafından verilen bu liman resminden muafırlar. Halbuki bu liman resmi esasen zengin olmayan Osmanlı deniz ticareti için inkar edilemeyecek bir yekun tutuyordu. Bu konuda kötü bir tecrübe yaşayan Mehmed Aziz Bey vergi uygulamalarına ait kendi başlarından geçen bir örneği ayrıntılarıyla anlatmıştı⁴⁹.

Woods Paşa da vergi adaletsizliğine dikkati çekmişti. Yabancı gemiler şamandıra resmi dışında liman resmi ve diğer vergilerden muaf oldukları halde Osmanlı gemilerinin hepsi vergi ödemek zorunda kalmaktaydı. Halbuki en küçük devletler bile yabancı gemilerden liman vergisi almaktaydı. Eski hükümetlerin gaffet eseri olarak yalnız Osmanlı gemilerine münhasır kalmasını sağlaması gereken sahil ticaretini yabancı gemilere açması bir hataydı. Hatta kara sularındaki millî ticaret hükümlerince Marmara'da yalnız Osmanlı gemileri seyri sefer etmesi gerekirken burrada da ecnebi gemilerin ticaret yapabilmekteydiler⁵⁰.

Fakat bu konudaki en belirgin karşı koyuş Mehmed Aziz Bey'den gelmişti. Liman resminin doğrudan doğruya kişisel ticari menfaati ilgilendiren bir konu olduğunu, uluslar arası hukuk müdahaleleri gibi göstermeye çalışsan yabancı müdahalesine karşı konulması gerektiğini belirtiyordu. "...*Düvel-i muazzamaya kabul ettirmek iktidarını haiz olmadığımız tabii add olunuyor ise Yunan ve Bulgar gibi küçük hükümetler için de böyle midir? Memleketimizde deniz ticaretinden bi hadd-i hesab paralar geçen birkaç düzine Yunan vapurundan da liman resmi almak mümkün olamaz mı? Yunanlılar liman resmini Osmanlı gemilerinden alırken biz onlardan neden almayalım?...*" Yabancılardan alınmadığı takdirde Osmanlı denizcilerinin de bu vergiden muaf olmasını isteyen

⁴⁹ "...*Marmara vapurunu Mudanya hattına işletirken yakınlığı bilinen Mudanya'ya gidip gelmek için her seferde (620)kuruş, dört ay zarfında yirmibin kuruş liman resmi olarak verdik ki, Marmara vapuru muntazaman bir sene işlemiş olsa 600 lira liman resmi vermiş olacaktı. Böyle küçük bir hatta 650 tonluk bir Osmanlı vapuru ecnebiden bu kadar fazla bir vergi verir ise bu masraflı kazanan ecnebi vapurlarına rekabet edebilir mi?... Binaenaleyh yeni teşekkül eden Osmanlı Bahri şirketlerin euvela pek büyük bir haksızlık olan şu resimden dolayı ecnebi rekabet edemeyerek müesseselerinin gayret ve hevesleri münkesir olmak tabiidir...*" Mehmed Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.13.

⁵⁰ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyeye Dair*, s.6.

Mehmed Aziz Bey yıllık 40-50 bin liradan fazla olmayan bu verginin alınmamasının mâliye için bir kayıp değil uzun vadede deniz ticaretinin gelişmesine hizmet ederek büyük bir kazanç getireceğini ifade etmişti⁵¹.

“*Ticaret-i Osmaniyenin Sekteden Vihayesi*” adıyla verilen layihada da deniz ticaretini geliştirmek için alınması gereken tedbirler arasında özellikle vergi konusuna vurgu yapılmıştı. Daha çok acil niteliği taşıyan tedbirleri ele alan raporda şu konular dile getirilmişti⁵².

1) Osmanlı ticaret gemilerinden biri hangi limanda olursa olsun demir atıp hareket etmeden önce ulaşacağı limana kadar fener, liman, palamar, duba vergilerini peşin olarak ödemeye mecburdu. Bundan sonra her gittiği limanda yük alırken yine fener vergisi ödemek durumundaydı. Fırtına veya diğer bir zorunlu sebeple bocalayıp bir limana sığınsa yük alsın almasın yine fener harcına tabi tutulmaktaydı. (Elbette burada Osmanlı gemilerinin yelkenli ve tonilatolarının küçüklüğü sebebiyle kötü havalardan en çok etkilenen, açık deniz değil kıyı denizciliği yapmak zorunda olmaları sebebiyle bu duruma en çok maruz kalacak olmaları da dikkati çekmektedir). Bu vergilerin ticareti temelinden sarsması sebebiyle Fener vergisinin, karantina harcına muadil alınması.

2) Tuna sahillerine işleyen Osmanlı gemilerinden, Sünnü Boğazından başlayarak İbrail, Kalas'ta konsol harcı, patent, vize resmi alındığı gibi, dönüşte de aynı vergiler alınmaktaydı. Sünnü boğazından İbrail iskelesine kadar gidip gelen Osmanlı gemilerinden tek konsol harcı alınması.

3) Osmanlı gemilerinden Bulgar limanlarında 24 saat geçmeden yarım harç, zor durumunda kalıp limana girse bile yük alsın almasın mutlaka 15 günlük harç alınmaktaydı. Hatta Balçık İman olmadığı halde fırtınadan dolayı sığınan Osmanlı gemileri harca tabi tutulmaktaydı. Bulgar limanlarından yük alınmadıkça harç verilmemesinin sağlanması.

4) Karadeniz'e seyri sefer yapan Osmanlı deniz araçları fırtına gibi mecburi sebeplerle Zonguldak limanına sığınmaları durumunda, denizcilik kuruallarına ve insanlık şiar ve hamiyetine aykırılı olarak buradaki şirket limana sokmadığı, felaketzedeleri gün-

⁵¹ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.17.

⁵² BOA, HR. HİMŞ.İŞO, 33/7, 21.05.1909.

lerce Ereğli açıklarında beklettiği, ekserisi Ereğli'nin kayalıklarına çarparak parçalandığı, kısmının de karaya vurarak battığı belirtilerek durumdan şikâyet edilmiş, Zonguldak limanın gemilere açık bulundurulması.

5) Ereğli Maden Kömürü şirkettinin Osmanlı hükümeti ile yaptığı şartname gereği Osmanlı iskelelerine nakledelecek maden kömürlerinin Osmanlı sancığı taşıyan gemilerle taşınması gerekirken, anlaşmaya aykırı olarak nakliyatın Fransız bandıralı vapurlarca yapılmaktaydı. Dolayısıyla şartname gereği kömür nakliyatının Osmanlı sancaklı gemilerce yapılması.

6) Enebi gemilerin daha az vergiye tabi tutulması sebebiyle rekabet edemeyen Osmanlı deniz seferlerinin çökmesine sebep olmaktadır. Durumun araştırılarak, Osmanlı gemilerinin bunlarla rekabet edebilecek şekilde vergilendirilmesi ve himaye edilmesi.

7) İstanbul'a gelen Osmanlı gemileri Haliç'e girmek için liman girişindeki sanandıraya bağlanarak ancak gece açılacak köprüyü geçebilmek için 24 saat beklemek zorunda kalıyorlardı. Son yıllarda kolaylık olmak üzere getirilen belirli bir ücret mukabilinde gemilerin liman römorkörüyle köprüye kadar çekilmesi usulü ise işlememekteydi. Genellikle belirli ücret alınıp kaptana makbuz limtîhaberi verildiği halde yine Osmanlı bandıralı gemilerin günlerce ahl bir durumda ve tehlikede bırakılmasının önlenmesi.

8) Osmanlı ticaret gemilerine kabul olunan tayfaların gemi sahiplerine karşı olan hukuk ve görevlerini belirleyen ve mecburi tutan bir kanun veya düzenlemenin olmayışı yüzünden büyük zorluk çekilmekteydi. Osmanlı denizcileri arasında gelenek haline gelmiş usule göre gemi sahibine yazılan tayfaların eline önemli bir para verilir. Fakat tayfalar bazen başka gemiden de böyle bir para almak düşüncesiyle hangi iskele olursa olsun gemiyi terk veya firar ederek çıkıp gidiyorlardı. Kaptanlar mahalli liman başkanlığına şikâyet etseler de tayfayı sorumlu tutacak bir düzenleme olmadı için şikâyetler genellikle sonuçlandırılmazdı. Mahkeme süreci ise uzun ve sıkıntılıydı. Bu süre içinde gemiyi seferden alkoymak ticarî olarak da büyük problemlere sebep oluyordu çünkü yüktü zamanında teslim edilmeyen tüccar protesto ederek zarar ve ziyan talebinde bulunuyordu. Tayfaların gemi sahiplerine zorluk çıkarmaması ve mazeretsiz gemiyi terk etmemeleri için referans, para cezası ve kayıt usulünün getirilmesi gibi tedbirlerin alınması istenmişti.

Layihanın daha çok gemi sahiplerine hitap etmesi, büyük planlama veya ticaret politikaları konusunda değil daha çok ayrıntılı, denizcilikte yaşanan problemler üzerinden pratik çözümler isteyen, himaye isteyen bir özelliği olduğu, muhtemel de bir gemi sahibi veya onu temsil edenler tarafından yazıldığını göstermektedir.

Bitün bunlar dışında dönemin belgelerinde deniz ticaretini geliştirmek için daha özel şartları içeren maddeler de ortaya konulmuştu. Bunlardan birisi Deniz ticaretinin ruhu demek olan ihtisas sahiplerine değer vermek, vapur acente işlerini ehline tevdi etmek ve gelecekte de bu işleri yürütebilecek ihtisas sahibi insanlar yetiştirmekti. Deniz ticaretine yatırım yapacak müteşebbis bir sınıfın yanında tecrübeli kapitanlar ve denizciler yetiştirecek şekilde tedbirler almak gerekiyordu⁵³.

Deniz ticaretinin gelişmesi için diğer bir teklif ise makineleşmedir. Deniz sanayinin güçlenmesi için fabrikalaşma, teknik eleman ve mühendislerin yetiştirilmesi için okullar tesisi, limanlar yapmak, nehirler temizlemek gibi bir çok hizmeti yerine getirmek gerekmekteydi⁵⁴. Gemi inşasına dair bir nizamname kalame alınmalı teşvik edici olmalı, ağır yükümlülükler içermemeli, maddi ve manevi surette bazı imtiyazlar verilmeliydi. Dışarıdan ithal edilen gemilerde geçici olarak, kısmen veya tamamen vergi muafiyeti konmalıydı. Kılavuzluk geliştirilmeli, gemilerde kılavuz kullanmaya mecburiyet getirilmeliydi⁵⁵. Mevcut havuzların ancak savaş gemilerine yettiğinden ticaret gemileri için yeni havuzlar yapılmalıydı⁵⁶. Sabit havuz yapım işi özel bir şirkete verilmeli, böyle bir tesisi oluşturmak için kâfi derecede mâli itibarları olmasına, hükümetle yapılacak mukavelede bunların açıkça yazılmasına dikkat edilmeli, havuzların sabit ve belirli bir tarifesi olmalıydı. Gemilerin kronometrelerini düzenlemek için Galata kulesinde bir (taymbol) tesis edilmeliydi⁵⁷.

⁵³ Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz*, s.31.

⁵⁴ Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

⁵⁵ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyyeye Dair*, s.7-8.

⁵⁶ Büyük sahillere sahip Osmanlı Devleti'nin Yunanistan ve Romanya gibi küçük devletlerin gerisinde kaldığı gibi yakında tesisi başlanacak Varna gibi Burgaz gibi yerlerde yapılacak Bulgar tesisleri sebebiyle bu Bulgaristan'ın da gerisinde kalacaktı. Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyyeye Dair*, s.4-5.

⁵⁷ Henry Woods, *Ticaret-i Bahriyyeye Dair*, s.9-10.

3. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Kapitülasyonların Kaldırılması ve Kabotaj Meselesi

Osmanlı devlet adamları onsekizinci yüzyılın başlarından itibaren kapitülasyonların zararlarını görmüş ve kaldırmaya çalışmışlardır. Tanzimatla zirvesine ulaşan fakat aynı zamanda Kırm Harbi sonrası başlayan kapitülasyonları kaldırma çabaları, 1908 sonrası İttihat ve Terakki'nin ekonomi politikası gereği hızlanmıştır. Fakat Tanzimat'tan beri atılan adımlar Avrupalı politikacılar tarafından oyalanarak, ertelenerek veya mevcut şartlardan istifade edilerek reddedilmiştir. Sonuçta İttihat ve Terakki kapitülasyonların anlaşma yoluyla değil ancak bir oldu bittiyle kaldırılacağı gerçeğinin farkına varmış ve bu amaçla uygun fırsatı aramaya koyulmuştur. 1914'te savaş öncesi oluşan şartlardan istifade ile uzun yıllardır şikâyet edilen kapitülasyonların kaldırıldığını ilan etmiştir⁵⁸. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte bunun denizlerde ve deniz ticaretindeki uygulamasının nasıl olacağını belirten açıklama gelmiştir. Kısaca dokuz maddede toplanan bu ilkeler⁵⁹:

1. Osmanlı karasularıyla, limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara (özellikle zikredilmesi dikkate değer) dâhilinde vapur, römorkör, istinbot, motor bot, mavna, salapura, sandal, kayık vellhasıl makine, yelken, kürekli her türlü büyük ve küçük deniz araçları, duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmak ve çalıştırmak suretiyle ticaret yapma hakkı doğrudan doğruya Osmanlı tebaasına aittir.
2. Kara suları dâhilinde balık avı (balık sünger, inci sedef ve saire), dalgıçlık ve bu gibi işlerle sanat icra etmek ve ticaret yapmak hakkı Osmanlı devleti tebaasına aittir.
3. Başlangıcı ve bitişi sırf Osmanlı limanları olmak üzere kabotaj seferleri yapmak Osmanlı tebaasının hakkıdır.
4. Hareket noktası ecnebi limanlar olan ticaret gemileri yabancı mallarla yüklü olduğu halde yolcu, emtia ve eşyayı Osmanlı limanlarına ihraç edebilir. Ancak Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve emtia nakliyatı icra edemez.

⁵⁸ Mehmet Emin Elmacı, "I. Dünya Savaşı ve Kapitülasyonların Kaldırılmasının Sonuçları", *Türkler*, C.14, Ankara 2002, s.381-382.

⁵⁹ Deniz Müzesi Arşivi, Meclis-i Bahriye (MB) Defter No 676, 13 Eylül 1330, 26.09.1914.

5. Osmanlı limanlarından birine uğrayacak bütün yabancı ticaret gemileri Osmanlı kanunlarına tabidir.

6. Osmanlı limanlarına gelen ecebî ticaret gemilerinin liman dairelerinde yapılması gereken bütün resmî muameleleri, bu geminin mutasarrıfları, acentesi veya kapitanı tarafından takip olunacaktır.

7. Tahlisiye idaresi doğrudan doğruya Osmanlı hükümeti tarafından idare olunup, gelirleri liman dairesince toplanıp, maliyeye gönderilecektir. (Tahlisiyenin mevcut birikmiş bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)

8. Osmanlı karasularıyla boğazlarında kılavuzluk hakkı Osmanlı tebaası olanlara aittir.

9. Karantina idaresi bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilerek geliri doğrudan doğruya maliye nezaretine verilecektir. (Karantinanın mevcut bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)

Bu maddeler, arka planda, 1914'teki Osmanlı deniz ticaretinin durumuna, geçmiş Osmanlı hükümetlerin denizcilik konusunda yapmak istedikleri ama her defasında Avrupa devletleri tarafından kabul görmeyip geri çevrilen, sonucunda da deniz ticaretinin ve kabotajın hemen tamamen yabancıların eline geçmesiyle sonuçlanan nihai manzaraya işaret ediyordu. Bu maddeler, Osmanlı yetkililerinin ve hükümetlerinin denizciliğe ait, son 70 yıldır, git-tikçe artan bir baskıyla yapmak istedikleri fakat her teşebbüslerinde Avrupa ülkeleri ve elçiliklerinin diplomatik duvarına çarpıp geri dönen kabotaj tartışmalarında hukukî olarak gelinen son noktaydı.

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na imparatorluğun her alanında, her konudaki yoğun tartışmalarla girdi. Deniz ticaretinin geleceği konusu da bu tartışmalardan birisiydi. Milli Mücadele yıllarında problem önceliğini kaybetmişti. Fakat deniz ticaretinin zihin meseleleri Lozan ve arkasından gelen kabotaj kanunu ile yeniden gündeme gelmişti. Bu tartışmalar ve I. Dünya Savaşı öncesi kabotaj hakkının Osmanlı tebaası olanlara tanınması için yapılan bu çalışmalar bir anlamda Lozan'da şartları ve altyapısı hazırlanıp, 1926 yılında kabul edilen Kabotaj kanununun on yıl önceki habercisiydi.