

**OSMANLI DEVLETİ'NDE**  
**MARMARA'DA KABOTAJ TARTIŞMALARI**  
*“The Arguments of Cabotage on The Marmara Sea  
in The Ottoman State”*

*İlhan EKİNCİ\**

**ÖZET**

Ondokuzuncu yüzyılda, Avrupa'nın ekonomik yayılması karşısında Osmanlı Deniz Ticareti de gelişti. Fakat kapitülasyonlardan faydalanan Avrupa şirketleri Osmanlı sahillerinde yapılan deniz ticaretine gittikçe egemen oldular. Bu egemenlik arttıkça Osmanlı sahillerindeki kabotaj tartışmaları da arttı. Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na imparatorluğun her alanında, her konudaki yoğun tartışmalarla girdi. Marmara Denizi bu kabotaj tartışmalarının odak noktalarından birisi oldu. II. Meşrutiyet döneminin savaşları, ilhakları, boykotları altında gelişen milli ekonomisiyle kabotaj tartışmaları da bir egemenlik mücadelesine döndü. Güvenlik kaygılarının iyice arttığı Dünya savaşı öncesi, Marmara denizi, Osmanlı devlet adamları için mutlaka egemen olunması gereken bir deniz haline gelmişti.

**Anahtar kelimeler:** Marmara Denizi, Boğazlar, Kabotaj, Milli Ekonomi.

**ABSTRACT**

The Ottoman trade through sea had developed as a result of European economic expansion in the 19<sup>th</sup> century. The European countries taking benefit of the capitulations had become dominant with respect to trade on the coastal areas. This resulted in arguments for cabotage on the Ottoman waters by the Ottoman ruling class. The Ottoman state entered into the Great War with strong arguments almost about everything, the center of which concentrated on the cabotage on the Marmara Sea. The arguments about the cabotage was turned to be connected with sovereignty discussions that had been a result of the national economy developed under the conditions of wars, annexation and boycotting in the period of the constitutional monarchy. The Marmara became an important sea to be taken under strict

---

\* Yrd. Doç. Dr., OMÜ, Ordu Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,  
(ekincilhan@hotmail.com).

control by the Ottoman decision makers in the eve of the World War largely dominated by the security concerns.

**Key words:** Marmara Sea, Bosphorus, Cabotage, National Economy.

\*\*\*

### 1. Kabotaj Kavramı ve Problemin Ortaya Çıkışı

Deniz kabotajı, bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına deniz yoluyla taşınması anlamına gelir. Devletler çok kere ticaret filolarını himaye maksadıyla kabotaj seferlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere hasrederek yabancı (bayrak taşıyan) gemileri bundan men etmişlerdir. Kabotaj tekeli uluslararası hukukta bağımsız devletlerin tabii bir hakkı olarak tanınmıştır<sup>1</sup>.

Kabotaj tekeli modern anlamda merkezîyetçi, korumacı millî ekonomik anlayışın o ülke sahillerine yansımış şekliydi. Osmanlı Devleti ekonomik yapısı gereği, artı ürünün ihraç edildiği, ülkede sıkıntısı duyulan malların karşılanmasını hedeflediği, gümrüklerinden önemli gelirler elde edildiği klasik dönem ekonomik anlayışında, yabancıların deniz faaliyetlerini henüz kavram olarak da gelişmemiş kabotaj tekeli gibi kaygılarla sınırlama eğiliminde olmayacaktır.

Deniz ticareti ve hakimiyeti bakımından bir değişimi başlatan Avrupa ülkeleri, zamanla Osmanlı denizlerine, sahillerine daha çok gelmeye başladılar. İmparatorluk yönetimi merkezîyetçi devletler gibi sahillerine karşı tek tip bir tutum içinde değildi. onsekizinci yüzyılın sonlarında ve ondokuzuncu yüzyılın başlarında, yabancıların faaliyetlerinde Karadeniz karşısında ketum, Boğazlar ve Marmara konusunda güvenlik ve endişe kaygılarının ön planda olduğu bir anlayış hakimdi. Uzak sahillere doğru gidildikçe yerel dinamikler önem kazanıyor, merkezî hakimiyet de sembolikleşiyordu. İmparatorluk Anadolu ve Rumeli sahilleri için özellikle İstanbul'a doğru akan iâşe yolları sebebiyle, az-çok ortak politikalar geliştirmişti. Osmanlı klasik dönem sahilleri, çağına, yapısına uygun olarak mutlak bir kurallar bütünü içermeyen, sahillerdeki eski gelenek ve teamülleri dikkate alan bir imparatorluk örgüsüyle yönetiliyordu.

Avrupa'da ekonomik gelişmeler, değişen ticaretin hacmi ve biçimi Osmanlı sahillerini hızla dolduran Batı gemileriyle değişen dengeler özellikle ondokuzuncu yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı sahillerindeki bu yapıyı zorlayacaktır. Batı millî ve merkezîyetçi devletlerle beraber sahillerine her noktadan eşit bir mesafede yaklaşan bir hukuk, ekonomik

---

<sup>1</sup> Çağa, 1973:73

anlayış ve politikalara yönelmişti. Bunun sahillerindeki görünümü kabotajı tekeline yalnızca kendi tebaasına ve bayrağına tanıyan uygulamalardı. Fransız İhtilali öncesi ve sonrası gelişen Avrupa (uluslararası) hukuku bu uygulamayı güçlendirdi.

Ondokuzuncu yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti'nin gündemine giren kabotaj kavramı ve tartışmaları Avrupa'nın ekonomik yayılması ve buharlı gemi teknolojisinin geliştirilmesiyle yakından ilgilidir. Tanzimat hem köklü bir dönüşüm kararının verildiği ve uygulandığı bir dönemdi hem de Batı'nın ulaştırma teknolojisinde bir devrim yarattığı buharlı gemilerin Osmanlıya giriş dönemi idi. Yelkenli dönemi anlaşmalarında kabotaja dair kaygı ve hassasiyetin olmayışı dikkati çeker. Avrupa ekonomisinin yayılması ve Osmanlı pazarının Batı'ya açılmasıyla başlayan sürecin araçları olan buharlı gemiler, 1830'lardan itibaren Osmanlı sahillerinde görülmeye başlandı. Merkezîyetçi bir yapı oluşturmak için yola çıkmış Tanzimat'ın yanında geleneksel yönetim anlayışından kaynaklanan yerel teamüllere endeksli bir yönetim anlayışı da reformlar dönemine taşınmıştı. Dolayısıyla kabotaj tartışmaları Tanzimat'ın eski ile yeni arasında gidip gelen tartışma ortamında başlamıştır.

Osmanlı yetkilileri, tüm sahilleri konusunda tek bir uygulama örneği, birliği öneren merkezîyetçi reform anlayışıyla eski geleneksel teamül ve yaklaşımlar arasında kalmıştır. İmparatorluk bir taraftan uluslararası hukukun bütün bağımsız devletlerin tabii hakkı olarak tanıdığı kabotaj tekeline oluşturmaya çalışırken, bir taraftan eski geleneklerin getirdiği ihtiyaçlarını gidermeye çalışıyordu. Klasik dönemden taşıdığı farklı sahillere farklı yaklaşımlarla, Batı'dan aldığı ve aynı zamanda karşılaştığı bütün sahillerdeki egemen hukuku temsil eden kabotaj konusunda ikilemde kaldığı söylenebilir. Şüphesiz bu tereddüdü besleyen başka sebepler de vardı. Örneğin ihtiyaç güdüsü. Avrupa ekonomisinin talebiyle imparatorluğun ticareti hızla artmaya başlamıştı. Her yerden, sahillerine iskelelerine vapur işletilmesi istekleri yağıyordu. Bu talepler karşısında Avrupa'dan alınan vapurlar yetmediği gibi donanma için alınmış vapurlar ticarî seferlere yönlendirilmişti. Buna rağmen artan ticaret ve ihtiyacın doğurduğu boşlukla yabancı vapurların Osmanlı sahillerini hızla istilaları ve egemen olmaları engellenemedi. Devlet, kabotaj tartışmaları devam ederken bir taraftan kumpanyaların faaliyetlerini sınırlandırmaya ve kontrol altına almaya çalışırken, diğer taraftan posta çantalarını, askerlerini, erzak ve iaşesini, sıkıştığında göçmenlerini taşımak üzere bu kumpanyalarla anlaşma yoluna gidiyor veya gitmek zorunda kalıyordu. Bunlar bir taraftan merkezîleşmeyi desteklerken bir taraftan da limanları Avrupa ekonomisinin bir parçası haline getiriyor yani imparatorluğun ekonomik olarak parçalanmasına yardımcı oluyordu.

Avrupa ekonomisinin Osmanlı sahillerindeki ihtiyacı ve faaliyeti de artarak devam etmişti. Bu sebeple Osmanlı sahilleri yabancı devletlerin ekonomik ve siyasî baskılarına gittikçe daha fazla maruz kalmaktaydı. Osmanlı için ise merkezîyetçi arayışlar artıkça kabotaj tekeli ihtiyacı da arttı. İmparatorluğun ömrünün sonlarına doğru millî ekonomi sesleri yükselmeye başladıkça, bu ekonomik anlayışın ürünü ve sonucu olan kabotaj istek ve tartışmalarıyla beraber tepkiler yükselmeye başladı. Bu tartışmalar ilişkilerin kırılacağı I. Dünya Savaşı öncesine kadar geldi, hatta Cumhuriyetin ilk yıllarında kabotaj kanununun çıkarılmasına kadar devam etti.

## 2. Kabotaj Tartışmalarının Araçları

Kabotaj tartışmaları hiç kuşkusuz hukukî zeminde yapıldı. Kabotaj tekeli millî ekonomilerin ve gelişen ulaşım teknolojisinin ortaya çıkardığı sorunları halledebilmek için ortaya çıkmış bir kavramdı. Osmanlı Devleti'nin onaltıncı yüzyıldan beri imzaladığı anlaşmalarında böyle bir kavrama ait bir madde yoktu. Fakat Osmanlı Devleti ondokuzuncu yüzyılda bu sorunla karşı karşıya kaldığı zaman kabotaj yapma hakları olduğunu iddia eden devletlerin en büyük dayanaklarından birisi onyedinci yüzyıldan beri imzalanmış olan bu antlaşmalardı.

Devletlerin kendilerine kabotaj yapma serbestisi tanıdığına dair delil olarak ileri sundukları eski antlaşmalardan bir kısmının seyri sefaine dair bazı hükümleri şu şekildeydi. “*Gemilerin memalik-i mahrusenin liman ve iskelelerinde emin ve salim gelüb ve yatub ve alışverişin idip akçeleriyle zer ü zahirelerin alub gemisine mani olunmayub rencide ve remide eylemeyeler*” (İngiltere 1086). “*Gemiler memalik-i mahruseme geldiğinde hıfz ve siyanet olunub emniyet ve salim geri gideler*” (Fransa 1153). “*Reaya ve beraya canibinin berren ve bahren bila-mani ticaretleri caiz olub Prusyalıların bayrak ve patentesiyle yürüyen aslı Prusyalı ve memalik-i mahrusene iskelelerine ve limanlarına emtia ve eşyalarıyla vürud ve meks ve avdet eylediklerinde rencide olunmayub...*” (1175 Ahidnamesi)...<sup>2</sup>.

Bu maddeler, kabotajla ilgili her tartışmada Osmanlı hukukçularının önüne gelmişti. Osmanlı yetkilileri bu maddelerin kaleme alındıkları tarihlerdeki şartlardan doğdukları gerçeğine işaret ederek, yabancı devlet gemilerine verilmiş olan seyri sefer serbestisinin, ondokuzuncu yüzyılda kabotaj olarak adlandırılan sahil ticareti yapma hakkını içine alacak şekilde genişletilerek yorumlanamayacağını belirtilmişlerdi. Babıali'nin bu antlaşmalarda, yalnız mensup olduğu ülke limanlarından çıkıp Osmanlı sahillerine gelip, ticaret yapan ve geri dönen yabancı gemiler için Osmanlı sularında serbestçe dolaşmalarının taahhüt ettiği ifade edilmişti. Dolayısıyla

<sup>2</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.HMS.İŞO, 65/1-2, 03.08.1912.

ellerinde ahidnameler bulunan yabancı devletlerin bu maddelere istinaden küçük kabotaj hakkını iddia etmeleri doğru değildi, fakat antlaşmaların genişletilerek yorumlanması bu devletlerin Osmanlı üzerinde elde ettiği ekonomik, siyasî güç ve nüfuzdan kaynaklanıyordu<sup>3</sup>.

Yabancıların kabotaj iddiaları klasik dönem antlaşmalarının üzerinden yapılan itirazlarla kalmıyordu. Ondokuzuncu yüzyılda yapılan bir dizi antlaşmaya istinaden de kabotaj iddialarını ileri sürmüşlerdi. Bunlardan birisi Yunan Hükümetiyle imzalanmış olan Kanlıca Antlaşması'nın onuncu maddesiydi. Bu maddede “...*emtianın bir limandan diğerine nakl ve irsal olunmasından ibaret olan ticaret en ziyade mahzar-ı müsaade olan gerek yerli ve gerekse ecnebi sefainin mecbur oldukları vazifeleri icra ve mükellef oldukları rüsumatı ödemek şartıyla serbestçe icrasına...*” müsaade edildiği belirtilmişti<sup>4</sup>. Fakat Osmanlı hukukçuları Kanlıca Antlaşması'nın özel surette Yunan gemilerine bu hakkı veren maddesinin, Yunan hükümeti ile daha sonra imzalanan ticaret antlaşması hükmünce en ziyade mahzar-ı müsaade-i millet muamelesi getirilerek feshedilmiş olduğunu iddia ediyorlardı<sup>5</sup>. Yabancıların iddialarını dayandırdıkları antlaşmalardan birisi de 1838 Belçika Antlaşması'nın onbirinci maddesiydi<sup>6</sup>. Elbetteki bu maddeleri, bütün devletler açısından tamamlayan ve itirazlarına dayanak noktası oluşturan ifade ise “*en ziyade mahzar-ı müsaade*” idi. Bütün devletlerin yararlanmasına imkân tanıyan ve kapitülasyon kelimesinin anlamını tamamlayan bu maddelerin geniş yorumlamaya açık olması iddialara maruz kalan Osmanlı devlet adamlarının hareket alanını sınırlandıracaktır.

Kabotajla ilgili tartışmalarda tarafların üzerinde anlaşamadığı pek çok konu vardı. Özellikle antlaşmalardaki kelime ve kavramlara tarafların yükledikleri anlamların farklı olması temel tartışma alanından bazılarıydı. Mesela “liman” kelimesi için Fransızca metinde “*échelle*” kelimesi kullanılmıştı. Osmanlı yetkililerine göre bu kelime dış ticarete açılan liman demekti. Fakat İngilizler için bu kelime sadece liman demek olup başka hiçbir özel mana taşıymıyordu<sup>7</sup>. Keza benzer bir tartışma da nehirlerin (Tuna ve Boyana) serbestiyeti konusunda yaşanmıştı. Osmanlı Devleti'nin Pasarofça Antlaşması ile ilgili olarak, antlaşmada geçen Latince “*porto*”, tabirinin eğer açıkça, ismen zikredilmişse deniz limanı, zikredilmemişse nehir iskelesi manasına gelmesi gerektiği fikrini de ileri sürmüştü. Ayrıca Avusturya tüccarının kendi gemisiyle değil Osmanlı gemisiyle Karadeniz'e

<sup>3</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 03.08.1912.

<sup>4</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2

<sup>5</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-5, 17.10.1902.

<sup>6</sup> Komatsu, 1999:375

<sup>7</sup> Komatsu, 1999:378.

çıktıktan sonra buradan başlayarak gitmek istediği herhangi bir iskele olarak yorumlanması gerektiğini ifade ediyordu<sup>8</sup>.

Bu tartışmaların Osmanlı açısından diğer bir diğer boyutu, karşısında yer alan ülkelerin coğrafi olarak tanımlanmasından kaynaklanıyordu. Osmanlı yetkilileri, ülkeleri “büyük-küçük”, “mücvir-uzak” gibi tanımlayarak iddialarını geçiştirme veya faaliyetlerini sınırlandırmaya çalışacaktır. Bunun bir örneği Karadeniz’in ticarete açılması konusunda Küçük Kaynarca Antlaşması sonrası yaşanan süreçte görülebilir. Osmanlı Devleti boğazlardan geçerek Karadeniz’e ulaşma konusunda öncelikle büyük devletlere izin vermek zorunda kalmış, Avrupa’nın diğer küçük devletlerini 1830’a kadar oyalamıştı<sup>9</sup>. Osmanlı benzer bir ayrımı I. Dünya Savaşı öncesine kadar gittikçe artan faaliyetleri sebebiyle yine Marmara sahilleri için Yunanistan, Romanya gibi (mücvir) ülkeler için yapmaya çalışmıştır.

Kabotaj tartışmalarının bir başka boyutu coğrafi kavram ve yerler üzerinden yapılmasıydı. Liman, körfez, koy, nehir ve göl, iç deniz gibi genel kavramlar ve bunların Boğaziçi, Marmara, Akdeniz, Karadeniz, Tuna, Fırat-Dicle, İskodra Gölü, Boyana Nehri, Kesendire ve İzmir Körfezleri gibi coğrafi örnekleri tartışma zemini olmuştu. İmparatorluk kabotaj konusunda tüm sahillerini içeren tek bir politika geliştirmemişti. Zaten uluslararası hukuk, Osmanlı gibi merkezden uzaklaştıkça yerel dinamiklere ve güç odaklarına önemli hareket alanı tanıyan imparatorlukları değil, gelişimiyle merkezîyetçi, millî devletlere hitap ediyor ve bu yapıları destekliyordu. Bu sebeple Osmanlı tarafından ileri sürülen fikirler, imparatorluğun diğer sahillerine atfen gösterilen emsallerle karşı iddialara maruz kalıyor ve kabul edilmek istenmiyordu. Genellikle böyle durumlarda hukuk dışında başka argümanlar da özellikle ekonomik ve siyasî nüfuz için içine dahil oluyor, sonuçta Osmanlı yetkilileri ya geri adım atmak zorunda kalıyorlar ya da problemler halledilemeden sürüp gidiyordu.

Tartışmanın bir başka coğrafyası olan göller ve nehirlerde, Tuna gibi uluslararası statüsü ve Fırat ve Dicle gibi ruhsat alınmış yerler hariç, yabancıların girmesine müsaade edilmemişti<sup>10</sup>. Özellikle Avusturya, Pasarofça Antlaşması’nın tüccarlarına, kara, deniz ve nehirlerde *serbest ticaret* ve *Avusturya gemilerinin Karadeniz’e çıkmamak şartıyla Osmanlı’nın Tuna iskelelerine serbestçe girip çıkmaları* konusundaki ikinci ve yedinci maddelerine istinaden nehirde vapur işletme hakkı olduğunu iddia etmişti<sup>11</sup>. Bu madde eğer serbestlik esas alınarak yorumlanırsa Avusturya, istisnasız Osmanlı Devleti’nin bütün sularında tam bir serbestiye

<sup>8</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 1-1, lef 7.

<sup>9</sup> Beydilli, 1991: 687 vd.

<sup>10</sup> Ekinci, 1998a:67.

<sup>11</sup> Ekinci, 1998b:43.

kavuşuyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti, Avusturya'nın bu iddialarını çürütmeye çalışmıştır. Avusturya'nın Osmanlı Devleti ile imzaladığı 24 Şubat 1784 tarihli ticaret senedinin birinci ve altıncı maddelerine göre ileri sürdüğü deliller, Osmanlı tarafından bu hükümlerin yalnızca Tuna'yı ilgilendirdiği şeklindeki bir açıklamayla geçiştirilmeye çalışılmıştı. Zıştovi Antlaşması'nın üçüncü maddesindeki “*nehren*” tabirinin bütün nehirleri içermekte olduğu yönündeki iddiaların ise üzerinden hayli zaman geçtiği için hükümsüz kalmış olmaları gerektiği ifade edilecektir<sup>12</sup>.

Nehirler konusunda yaşanan tartışmalardan birisi de Narda Nehri ve kollarıyla ilgili olarak Yunanlılarla yaşanmıştı. Narda Nehri iki kol halinde Osmanlı topraklarından doğmakta daha sonra birleşerek Narda adını almaktaydı. Bu nehrin aşağı kısmı iki devlet arasında sınır teşkil etse de yukarıya doğru yalnız Osmanlı sınırları içerisindeydi. Loros (Arasto, Araktos?) Nehri de Osmanlı topraklarında doğmakta ve Osmanlı topraklarında denize dökülmekteydi. Yunanistan ticaret antlaşmalarını, Avusturya ve Tuna örneğini, Preveze Körfezi'nde seyri sefer serbestisini kanıt göstererek bu nehirlerde kabotaj yapma hakkı olduğunu iddia etmişti. Osmanlı deniz ve nehirlerinde yabancıları kabotaj yapma konusu ile ilgili olarak Şura-yı Devlet Reisi Hasan Fehmi Paşa başkanlığında bir komisyon oluşturulmuş ve durumu tetkik etmişti. Anlaşmalarda tabi oldukları müsaadeler çerçevesinde mavna, salapurya işletmek isteyen yabancıların esnaflık olarak nitelendirilen bu faaliyetlerinde, esnafların tabi olduğu usul ve hukuka tabi olmaları gerektiğini bildirmişti. Buna emsal olarak gösterilmeye çalışılan anlaşmanın Tuna Nehri için yapıldığı ve bu nehirler için emsal teşkil edemeyeceği belirtilmişti. Nehrin küçüklüğü sebebiyle işleyen teknelerin de çok küçük hacimlerde olduğu, Osmanlı ticaretine hizmetleri ve ihtiyacı giderdikleri yönündeki görüşün zayıf olduğu, Bu konudaki izin hakkının Osmanlı Hükümeti'ne ait olduğu belirtilmişti<sup>13</sup>.

Kabotaj açısından açık deniz, iç deniz, nehir, göl, körfez gibi coğrafi bölümler için farklı argümanlar geliştirmek gerektiği gibi, ayrıca merkezden uzaklık, meseleyle ilgili muhatap olunan ülkelerin ekonomik ve siyasî güçleri de Osmanlı diplomasisini zorlamıştı. Örneğin Osmanlı yetkilileri, Avusturya'yı emsal gösterip, Boğaziçi ve Tuna Nehri'ni aynı özellikte yerler olarak kabul eden ve Boğaziçi'nde kabotaj hakkı talep eden İngiliz diplomasisinin baskısıyla uğraşmak durumunda kalmıştı<sup>14</sup>. Bazen Bartın'da olduğu gibi hem deniz hem de nehri içeren kabotaj tartışmaları cereyan etmişti. Oksin (Euxine) adlı İngiliz vapurunun Bartın-İstanbul arasında sefer yapması, Bartın İskelesi'nin denizden içeride olduğu ve

<sup>12</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 1-1, lef 2, 21 Şubat 1890 İstişare Odası mütalaası.

<sup>13</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 18.05.1907.

<sup>14</sup> Komatsu, 1999:373.

nehirlerde seyri seferin Osmanlı tebaasına ait olduğu gerekçesiyle engellenmiş, İngiliz elçiliği ile Osmanlı hariciyesi arasında yıllarca süren davalara yol açmıştı<sup>15</sup>.

Bu mekânlar için çok farklı devletler ve şartlar vardı. Osmanlı yetkilileri Boğazlar, Süveyş, Karadeniz gibi önemli noktalarda bütün devletlerle muhatap olduğu gibi, Trablusgarp ve Adriyatik sahillerinde İtalyanlarla<sup>16</sup>, Karadeniz’de Ruslarla, Ege’de Yunanlılarla, Doğu Akdeniz’de Fransızlarla, Tuna’da Avusturya’yla, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde İtalya ve Karadağ’la, Kızıldeniz’de ve Basra körfezinde ağırlıklı olarak İngilizlerle uğraşmak durumunda kalmıştı. Adriyatik’ten, Karadeniz’e, Kuzey Afrika’dan Kızıldeniz ve Basra’ya kadar uzanan geniş sahillere ve yakın-uzak kıyılara sahip Osmanlı Devleti, Batı’nın hücumu karşısında kabotaj hukukunu koruma konusunda yetersiz kalıyordu. En etkin ve yetkin olunabilen (belki de tek) yer Boğaziçi’ydi. Ondan sonra hâkim olunmaya çalışılan alan ise Marmara olacaktır.

Özellikle II. Abdülhamid devrinde kabotaj tekelinin sahili olan devletlere aidiyeti konusundaki uluslararası kural ve uygulamalar ön plana çıkarılarak yapılmış itirazlar ise her seferinde yabancı diplomatik engellere takılmıştı. Osmanlı açısından bu dönemin en önemli savunması hukukî olmaktan ziyade coğrafî olarak temellendirilmiş olduğu anlaşılan “*göl, nehir ve körfezlerde kabotajın Osmanlı bandırasına 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.

Bir başka boyutu uluslararası deniz hukukuyla ticaret anlaşmalarının (kapitülasyonların) çakıştıkları noktalar olması ve bu noktalarda hangi hukuk kuralının geçerli olacağıın tercihiydi. Büyük ve küçük kabotajın nerede başlayıp nerede bittiğinin sınırları veya Osmanlı’nın son dönemi için ikisini birbirinden ayırmak imkânsız hale gelmişti. Kabotaj konusunda, yerli tebaaya tanınan haklar ile anlaşmalarla göre yabancılara tanınan haklar çakışıyordu<sup>17</sup>. Devletin uluslararası hukuka göre korumacı davranışlar içerisine girmesi karşısında durum hemen itiraza dökülüyor, elçilikler yoluyla siyasilleşiyordu.

<sup>15</sup> HR.H. 494/7, 24.06.1889.

<sup>16</sup> Örneğin Roma bankasının almış olduğu vapurların Trablusgarp sahilinde Osmanlı posta çantalarını ücretsiz taşımak üzere belirli zamanlarda işletilmesine müsaade isteği üzerine vilayet yetkilileri itiraz etmiş ve seferleri engellemeye çalışmışlardı. Vilayet yetkilileri Roma bankasının küçük kabotaj yapacağını ve bu isteği de emsallerine istinaden istediğini belirtilmişti BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 25.08.1908.

<sup>17</sup> Komatsu, 1999:377.



Tartışılan kavramlardan birisi de “imtiyaz” konusuydu. İmtiyazın başkalarının aynı hatta giremeyeceği bir “tekel” olarak değerlendirilmesini yabancılar kabul etmiyor ve eski antlaşmalara aykırı olduğunu ileri sürüyorlardı. Alman bandırası altında Selanik Limanı’nda römorkör işleten Con Kapel’in engellenmesi üzerine Alman sefareti, antlaşmalara aykırı bu durumu Şirket-i Hamidiye lehine bir tekel oluşturacağını ifade ederek itiraz etmişti. Sefarete, limanlar dahilinde eşya ve insan taşımacılığının ve gemi çekme hakkının uluslararası hukuka göre yerli tebaaya ait olduğu belirtilmişti. Fakat Osmanlı Hükümeti’nin yapmış olduğu antlaşmalar bu kurala aykırı maddeler içerdiği gibi, 1890 tarihli ticaret antlaşmasında, tekele dair hükümlerin hiçbir ecnebinin malik olmadığı bir liman dahilinde uygulanamayacağı belirtilmişti<sup>18</sup>.

Tartışmaların diğer boyutu deniz araçlarının vasıflarıyla ilgiliydi. Vapur, sefine, murakıb-ı kepire ve sagire, istimbot, römorkör, mavna ... gibi araçların antlaşmalarda ayrıntılı olarak tanımlanmaması veya konu edilmemesi, bunların yapmış oldukları faaliyetlerin de tanımlanmasını tartışma alanı haline getiriyordu. Keza teknik bir alan da yine antlaşmalarda yolcu ve emtia gibi taşınacak unsurlar arasında bir ayırım yapılmamasıydı<sup>19</sup>. Kavramlar, ülkeler ve coğrafya zemininde sürdürülen bu tartışmalarda Osmanlı açısından yüzyılın sonlarından itibaren egemenlik, millî ekonomi, deniz ticaretinin mutlaka iyileştirilmesi, yerli-yabancı sermaye, boykot gibi yeni argümanlar katılmaya başladı.

### **3. Boğaziçi ve Marmara’da İlk Seferler ve Tartışmalar**

1837’de Boğaziçi’nde İngiliz ve Rus vapurları görülmeye başlanmıştı. Bunlar başlangıçta gemi çekmek için gelmişlerse de giderek çoğalmışlar, engel olma çabalarına rağmen yolcu taşımaya başlamışlardı<sup>20</sup>. Marmara hattına tersane vapurları ilk defa 1843 yılında girmişti. Bu zamana kadar Gemlik, İzmit, Bandırma ve Tekirdağ ile İstanbul arasındaki vapur seferleri yabancı şirketler tarafından özellikle bir Rus şirketince yürütülmekteydi.

1843’te tersane vapurlarına yer açabilmek için yabancı vapurların faaliyetlerine sınırlama getirilmeye çalışılmıştı. İstanbul’a gelmiş ve civar iskeleler arasında sefer yapan Amerikan vapurunun izin almadığı gerekçesiyle seferlerine engel olunmak istenmişti. Osmanlı yetkilileri Amerikalıların emsal olarak gösterdikleri, Avusturya kumpanyasının faaliyetlerini, antlaşmalarla yapılmış özel bir alan olarak değerlendirmişlerdi. Amerikan vapuruna ruhsat verilmesi halinde diğerlerine de emsal teşkil

---

<sup>18</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 25.08.1908; İngilizlerle ilgili olarak ,Komatsu, 1999:378.

<sup>19</sup> Komatsu, 1999:378.

<sup>20</sup> Komatsu, 1999:371.

edeceği ve sorunun Amerikan vapurunun faaliyetine başlamadan önce izin almaması olduğu belirtilmişti. Vapurun, Osmanlı kanunlarına uygun hareket etme şartıyla seferlerine izin verilmesi için yapılan isteğe Osmanlı yetkilileri, Osmanlı kumpanyasına girmesi karşılığında masrafları kendisine ait olmak üzere (Osmanlı yetkilileri bir vapurun işletme masrafları konusunda bilgileri olmadığı ve kaptanı tarafından kabul edildiği takdirde) kârdan % 10 önermişlerdi<sup>21</sup>. Kabotaj tartışmalarında Osmanlı yetkililerine bir hareket alanı tanıyabilecek bu teklifin kabul edilmediği anlaşılmaktadır. Vapur sahiplerine bir nevi kiralık olarak yapılan ikili anlaşmalarla kullanmayı amaçlayan süreç bu şekilde işlememiş, zamanla yabancı kumpanyaların yayılması ve kendi bayrakları altında kabotaj yapabilmeleri şeklinde gelişmiştir.

Fevaid-i Osmaniye 1849'da Gemlik hattına da vapur işletmeye başladı. Tersane vapurlarının işletilmeye başlanmasından bir müddet sonra İstanbul ile Gelibolu arasında gerek Rumeli ve gerek Anadolu yakasında yabancı vapurların sefer yapmaları yasaklandı. Buna rağmen bazı şirketler seferlerini kesmemekte ısrar ettiler. 1879'da Tekirdağ, Mudanya, İzmit ve Bandırma olmak üzere Marmara'da dört ayrı hatta İdare-i Mahsusa'nın vapurları işliyordu<sup>22</sup>.

Fransız, Rus ve İngiliz vapurlarının Boğaziçi'nde bazı iskelelere yolcu taşımasıyla başlayan tartışmalar 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulup Haliç ve Boğaziçi'nde işletme tekeli verilmesiyle devam etmiş, çevre iskelelere doğru nüfuzunu genişletme çabaları yabancı ülkelerin itirazlarına sebep olmuştu. Yabancı vapurlar şimdiye kadar pek çok kazaya sebep oldukları halde uluslararası deniz ticaret hukukuna dayanarak yerli kontrol ve denetimden uzak kalmaları ve Osmanlı sahil ticaretine el atmaları yetkilileri rahatsız etmişti. Osmanlı hariciyesi, yabancı gemilerin Boğaziçi'ne işlemeleriyle diğer Osmanlı sahillerine işlemesini ayrı meseleler olarak görmüş ve İstanbul Limanı'na dahil sayılması gereken Boğaziçi'nde yolcu taşımayı antlaşma hükümleriyle hiçbir devlete müsaade edilmeyen kayıkcılık sanatını icra etmek şeklinde değerlendirmişti. Osmanlı yetkilileri, sahil deniz ticaretiyle Boğaziçi'nde vapur işletmenin hiçbir ilgisi olmadığını savunmuştur. Bir diğer husus ise Osmanlı Hükümeti'nin İngilizlerin Osmanlı sahillerinde bir iskeleden diğerine kargo taşıma hakkını tanımalarına rağmen yolcu taşıma maddesini reddetmeleriydi<sup>23</sup>. Vapurlar için kârlı bir alan olan yolcu taşıma işini Osmanlı bandıralı gemilere kazandırma çabası gerçekte "küçük kabotaj" denilen Osmanlı limanları arasındaki seyri seferlerin Osmanlı bandıralı gemilere ait olması gerektiği şeklindeki genel teze zarar

<sup>21</sup> BOA, İrade Hariciye, 913, 14.01.1843 tarihli irade.

<sup>22</sup> Kütükoğlu, 1995:168.

<sup>23</sup> Komatsu, 1999:372-373.

veriyordu. Osmanlı yetkilileri yabancıların fiili durumlar üzerindeki kazanımlarından geçici haklar koparmaya çalışmaktaydılar.

Osmanlı 1853'te getirdiği sınırlama ile Ayastefanos, Gemlik, Karamürsel, İzmit Körfezi, Adalar, Kadıköy ve Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli kavaklarına olan sahillerdeki iskelelerini İngilizlere (yabancı gemilere) kapatmak istedi. 1860 yılında Osmanlı Hükümeti İstanbul-Kadıköy arasındaki yabancı bandıralı gemilerin yolcu taşımamasını tekrar yasaklamaya çalıştı. Osmanlı yetkilileri İngilizler karşısında Haliç'i "liman" buradaki faaliyetleri de limandaki "esnaflık nevinden kayıkcılık" olarak kabul ettirmişlerdi. Osmanlı siyasileri bu liman kavramını daha sonra Boğaziçi'ne, Kadıköy'e ardından da civar iskelelere ve Marmara'ya doğru genişletmek istediler. Fakat İngilizler daha Kadıköy sınırlarında duruma itiraz ettiler ve direndiler<sup>24</sup>.

1872'de İdare-i Aziziye'ye fırsat yaratmak isteyen Osmanlı yetkilileri İngiliz vapurlarının İstanbul, Maltepe, Kartal ve Pendik arasında yolcu taşımamasını yasaklamıştı. Osmanlı hükümeti yabancı gemilerin iskelelerine uğramasına engel olmak niyetinde olmadığını sadece "küçük kabotaj" yapmasına müsaade edilemeyeceğini öne sürdü. İngiliz yetkilileri, kargo-yolcu taşımacılığı ve İstanbul limanının kapsadığı alan konuları merkezli olarak itiraz ettiler. Eski antlaşmaların kendilerine bu hakları tanıdığını iddia ettiler. İngilizlerin, kendi sahil ticaretini Osmanlılar dahil bütün yabancılar açık tuttıklarını dolayısıyla kendilerinin de bu hakka sahip olmaları gerektiği şeklindeki iddiaları dikkat çekiciydi<sup>25</sup>.

1881 yılında Hariciye Nazırı Asım Paşa, İngiliz Büyükelçisi'ne Osmanlı kara sularında kabotaj tekeline geri alma hakkının Osmanlı Devleti'nin kendi elinde olduğunu, Marmara ve diğer Osmanlı sahillerinde sahil deniz ticareti yapan yabancıların kabotaj hakkının devamı konusunda hiçbir uluslararası kural yoktur görüşünü ileri sürmüştü. Osmanlılar 1882'de gemi çekmek ve sahil deniz ticareti yapmak gibi işlerin Osmanlı gemilerine mahsus olduğunu ilan etmişler, ancak uluslararası hukukta sağlanan sahil deniz faaliyetlerinin serbestliğine dokunulmayacağını belirtmişlerdi. 1894 yılında sefirlere dağıtılan taktirle Marmara Denizi'nde yabancı bandıralı gemilerin yolcu ve kargo taşınması bir kez daha yasaklanmaya çalışılmıştı. Marmara sahilindeki küçük iskelelerde karakol ve gümrük idaresinin bulunmaması, bu tür gemilerin silah ve mermi kaçakçılığı yapmakta olmaları, uluslararası hukukun iç sularda büyük veya küçük fark etmeden bütün kabotajı o ülkenin tekeline veren kuralı bu yasaklamanın sebepleri

<sup>24</sup> Komatsu, 1999:374.

<sup>25</sup> Komatsu, 1999:376.

olarak gösterilmişti. Kararın arkasında İdare-i Mahsusa'yı korumaya yönelik anlayış yatmaktaydı<sup>26</sup>.

Bu tartışmaların genelde Fevaid-i Osmaniye'den İdare-i Mahsusa'ya uzanan çizgide Osmanlı gemilerinin bu hatlardaki etki ve karlılığını artırmak için atılmış adımlar olduğu anlaşılmaktadır. Her müdahale, kabotaj tartışmalarını yenilemişti. Gerçekte Haliç'in, İstanbul Limanı'nın, Boğaziçi'nin ve Marmara'nın nerede başlayıp nerede bittiğine, hangisinin liman, hangisinin iç deniz olduğuna, yolcu veya yük taşıma yetkisine yalnız antlaşmalar değil, daha çok ekonomik, siyasî ilişkiler ve nüfuzun belirlediği yorumları, karar veriyordu. Dolayısıyla Osmanlı açısından bu aynı zamanda Haliç içinden başlayan Boğazlar, çevre iskeleler, Marmara şeklinde genişletilmeye çalışılan bir egemenlik mücadelesiydi.

#### **4. Marmara'da Kabotaj Tartışmalarının Artışı**

Osmanlı dış ticaretinde 1890 sonrası yeni bir genişleme dönemi yaşanacaktır. Ülke içindeki demiryolları yatırımlarının hızlı artışıyla dikkati çeken bu dönemde Osmanlı ekonomisi toprak ve nüfus kaybına rağmen hızla büyüdü. Osmanlı hammaddelerine olan talep arttı. Deniz ticaretinde ise egemenliğin iyice kaptırıldığı (hissi), kumpanyaların yabancı tabiiyetine kaçtığı, (millî) tepkilerin yükseldiği ve denizcilik konusunda da millî ekonomi, fikir ve arayışlarının geliştiği bir dönem olarak karşımıza çıkar. Bir çok yeni denizcilik şirketleri kurulmuş olmasına rağmen, Batı ekonomisi ve denizciliği karşısında adeta bir çöküş yaşanmıştı. Çünkü Osmanlı denizcilik sektörünün, bütün şirketleşme çabalarına, boykotlarla destekli millî denizcilik eğilimlerine, Osmanlı şirketleri ve bandıralı gemilerin artmasına rağmen, dış ticaretteki payı iyice küçülmüştü. Bu şartlar altında Osmanlı yetkilileri için deniz ticareti ve hakimiyeti merkezden çevreye doğru gidecek şekilde hassaslaşmıştı.

Marmara denizi iki tarafındaki boğazlarıyla, çevresinde sıralanmış ve gittikçe artan ticaret hacmine sahip iskeleleriyle bu kapasiteye cevap veremeyen İdare-i Mahsusa'dan kalan boşluğu dolduran ve sayıları gittikçe artan yabancı vapurlar sebebiyle yeni tartışmalara merkez oldu. Marmara, Osmanlı yetkilileri ve aydınları tarafından merkeze yakınlığı, boğazlarla çevrili bir iç deniz olan coğrafi konumu sebebiyle kabotaj meselesinde ilk kurtarılacak (veya kurtarılabilecek) sahiller olarak görülmüştü.

Kabotaj meselesi, Meşrutiyet sonrası Trablusgarp ve Balkan savaşlarıyla yaşanan gerginliklerin yükselttiği güvenlik kaygıları ve boykotlarla gelen yeni tartışmalara konu oldu. Aslında kabotaj

<sup>26</sup> Komatsu, 1999:376.

tartışmalarında Osmanlı yetkilileri uzun zaman hukukî mücadele vermiş, getirmeye çalıştıkları yasaklamalarla vapur idaresine ve şirketlerine fırsatlar yaratmaya çalışmışlardı. Fakat yabancıların ekonomik ve siyasî nüfuz ve üstünlüğü, çok hızlı artan ticaret, idarelerin kötü yönetimleri... gibi sebepler Osmanlı yetkililerinin rekabet ederek kabotajı fiilen ele geçirme istek ve çalışmalarının başarılı olmasını engellemişti.

Osmanlı sularındaki kabotaj meselesi yabancı sefaretlar ile eskiden beri anlaşmazlık konusu olmasına ve eski antlaşmalardan kaynaklanan hukukî temellerini dile getirilmesine rağmen tartışmalar hep aynı noktalarda takılmış görünmektedir. Bu sebeple 1890'lardan sonra sık sık, yeni yapılacak ticaret antlaşmalarına atıfta bulunularak kabotaj konusunun Osmanlı lehine açık ve net bir şekilde yer alması gerektiğini vurgulamışlardı. Yabancı baskısı karşısında da en azından Marmara Denizi, İzmir Körfezi ve Boğaziçi gibi kapalı (iç) sulara kabotajın Osmanlı gemilerine bırakılması şeklinde bir orta yol ile halledilmesi önerilmişti. Yürürlüğe girmesi beklenen bu antlaşmalarla Kabotaj meselesinin bertaraf edileceği ümit edilmekteydi. Ayrıca küçük kabotajın kazanılmasının, büyük kabotajın gelişmesine de katkıda bulunacağı düşünülüyordu. Fakat Avrupa devletlerinin bir taraftan eski antlaşmaları alabildiğince geniş yorumlamaları ve kabotaj yaparak kazanmış oldukları fiili durumdan vazgeçmek istememeleri sebebiyle görüşmeler bir türlü istenilen sonuca bağlanamıyordu.

Osmanlı yetkilileri İngiliz bandıralı küçük vapurların, Arabistan ve Akdeniz iskelelerine uğrayarak devamlı kaçakçılık yaptıklarını belirterek kontrol ve denetim isteklerini dile getirmişlerdi. Fakat İngilizler, "vapurlarının Osmanlı sahilinde seyri sefer yapma yetkilerinin antlaşmalardan kaynaklandığını ve hükümetin isteğine uyulamayabileceği" cevabı ile reddetmişlerdi<sup>27</sup>.

Yeni anlaşma yapıp yürürlüğe girinceye kadar kabotaj konusundaki anlaşmazlığın bertaraf edilmesi mümkün görünmüyordu. Osmanlı, görüşmeler devam ederken Marmara'da işlemekte olan bazı yabancı devletlerin vapurlarına (İngiliz bandırası taşıyan Helen vapuru gibi) engel olmak istemişti. İngilizler henüz görüşmeleri yapılmakta olan, yürürlüğe girmemiş anlaşmadan dolayı vapurlarının engellenmesine hemen itiraz etmişlerdi. Fiilen yabancıların Marmara Denizi'nde kabotaj yapmaları engellenemiyordu. Bunun üzerine Osmanlı hariciyesi devam etmekte olan görüşmelere zarar vermemesi için yerel idarelerin bu tür hareketlerden kaçınmasını istemişti<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-5, 31.05.1899; 03.12.1901.

<sup>28</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-5, 31.05.1899; 03.12.1901.

Bütün engelleme çabalarına rağmen yabancı vapur kumpanyaları İstanbul-Marmara Körfezi arasında sefer yapmaya devam ettiler. Bunlar arasında Marmara Kumpanyası ve Rus bandırası taşıyan bir takım vapurlar vardı. Yabancı vapurlar Marmara Denizi'nde izin almadan seferlere başlamakta, bundan sonra da seferlerini iptal ettirmek mümkün olmamaktaydı. 1902 yılında yabancı veya yerli olsun, yalnızca Osmanlı limanları arasında veya Osmanlı ile yabancı limanlar arasında vapur işletmek isteyenlere, en azından gerekli tetkikler yapıldıktan sonra ruhsat verilmesi ve seferlere ondan sonra başlamaları usulü getirilmeye çalışılmıştı<sup>29</sup>.

Uzun yıllardır süren diplomatik tartışmalarla bir yere varamayacaklarını bilen müşavirler bu tartışmaların alınacak fiili tedbirlerle desteklenmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Her seferinde mütekabiliyet esasını ileri süren İngiltere ve diğer bazı devletler kabotaj hakkını kendi tebaasına vererek iç denizlerde yabancı gemi seyir ve ticaretini yasaklamıştı. Fakat bunu kanunî hükümlerle değil halk indinde rağbet gören, kaliteli yerli ulaşım şirketlerinin sağladığı geniş ve yoğun bir trafikle yapmışlar ve yabancı firmaları tamamen saf dışı bırakmışlardı. Dolayısıyla Osmanlı sahillerinde de böyle bir fiili durum oluşturulmaya çalışılması gerekiyordu. Fakat bunun için yabancı gemilerle Osmanlı gemilerinin mükellefiyetlerinin birbirlerine yaklaştırılması gerekmektedir. Çünkü Osmanlı gemileri yabancılardan kat kat fazla vergi vermekteydi. Yaptıkları rekabete ve halkın gösterdiği ilgiye rağmen bu şirketler gelişmemişti. Yerli şirketleri korumak için iki yol vardı. Birincisi yabancı gemileri Osmanlı gemileri yanına çekmek yani yeni vergiler koymaktı. Fakat defalarca teşebbüse rağmen elçiliklerin müdahaleleri sebebiyle bu mümkün olmamıştı ve olacak gibi de görünmemekteydi. Dolayısıyla Osmanlı gemilerinin ödedikleri vergilerde ciddi indirimlere gidilerek teşvik edilmesi gerekmektedir. Ayrıca Osmanlı bandırası altındaki şirket ve her çeşit geminin, tekellerden kayıtsız bir şekilde bütün Osmanlı limanlarına ve iskelelerine gidip gelmelerine izin verilmesi de yine alınacak tedbirler arasındaydı. Abdülhamit döneminin hassasiyetlerini taşıyan bu rapora göre yabancı gemilerin, ateşli silahlar patlayıcı maddeler, yasak eşyalarla beraber artan hakimiyetleri ve gittikçe yükselen güvenlik tehditlerinin de önüne geçilebilirdi<sup>30</sup>.

## 5. II. Meşrutiyet Sonrası Kabotaj Tartışmaları

II. Meşrutiyet dönemi kabotaj tartışmalarına yeni bir hız getirdi. Yabancılar için iddiaları, tezleri ve hareket tarzlarında bir değişme olmamıştı. Fakat Osmanlı açısından İttihat Terakki ile beraber kabotaj

<sup>29</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-5, 17.10.1902.

<sup>30</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-5, 17.10.1902; BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 28.02.1914; 13.07.1914.

tartışmalarında değişik argümanlar kullanılmaya başlanmıştır. Meşrutiyet'tin ilanıyla birlikte halkın da beklentileri artmıştı. Bu beklentiler yabancıların Osmanlı sahillerindeki faaliyetlerini de etkiledi ve kabotaj tartışmalarını artırdı. Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risalesindeki "Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırıma 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"<sup>31</sup> sözleri dönemin havasını özetlemektedir.

Mehmed Aziz Bey, II. Meşrutiyet devrinin oluşturmaya çalıştığı millî ekonominin orta sınıf müteşebbislerinden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Mehmed Aziz Bey, başarısız olan Marmara'da bir vapur kumpanyası işletme teşebbüsünü anlattığı risalesinde, başarısızlığının sebeplerini ve deniz ticareti hakkındaki gözlemlerini bütün vatandaşların ve Osmanlı yetkililerinin dikkatine sunmuştu. Dönemin yükselen siyasî ve ekonomik şartları içerisinde, "Marmara" vapurunu Mudanya hattına işleterek, Marmara Denizi'nde çalıştırma teşebbüslerinin Yunan boykotunun sürdüğü zamanlara denk düşmesi, boykotun yarattığı ticarî boşluk ve fırsatlardan yararlanmak üzere harekete geçtiklerini göstermektedir. Risale, denizcilikle ilgili tayfasından kaptanına, sermayedar ve müteşebbisinden mebus ve nazırlara kadar uzanan siyasetçilerden istek ve tavsiyeleri içeren, kamuoyuna da hitap eden, tepkilerin duygusal, vicdanî, millî, dinî motiflerle dile getirildiği, heyecanlı ifadelerle dolu, adeta II. Meşrutiyet'in boykot bildirimleri üslubuyla yazılmıştı.

Mehmed Aziz Bey'in bu teşebbüsü, 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

<sup>31</sup> Aziz, 1328:4.

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 vapurunu*<sup>32</sup> 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 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 Nezareti'ne müracaat ederek teknik bilgi ve elaman yardımı istemişlerdi. Neticede II. Meşrutiyet ortamında bir Türk müteşebbisin vapur şirketi kurma teşebbüsü başarısız olmuştu. Fakat “*Bugün küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki büyük kısmı yabancıdır. Mudanya, İzmit, Bandırma gibi iskelelerimizde ecnebi vapurlar cayır cayır işliyor bî-hudûd para kazanıyorlar*”<sup>33</sup> diyerek Marmara merkezli yükselmekte olan kabotaj tartışmalarını haber vermişti.

Mehmed Aziz Bey kabotaj konusunda ihtiyaç merkezli yerel kaygı ve dinamiklerle merkezi otoritenin farklı duruşunu gösteren bir örnek de vermişti. “...*Gariptir ki bir aralık vapursuzluktan sıkışan küçük kabotaj limanlarımızdan birinin belediye reisi bir ecnebi 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 Mehmet Fuad Bey gibi erbab-ı hamiyetin himmetiyle bu garip mukavelename hükümsüz kaldı. Bir emsal (Precedent) şeklini almazdan bertaraf oldu gitti...*”<sup>34</sup>.

Osmanlı sahillerindeki geleneği, yelkenliden buharlıya geçişteki çabaları Yunan denizciliğinin Marmara sahillerinde de hayli yer edinmesine

<sup>32</sup> 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 ve vapurunun tabiiyet ve bandırasına yaptığı vurgu dikkati çekiyor. Aziz, 1328:2-6

<sup>33</sup> Aziz, 1328:21.

<sup>34</sup> Aziz, 1328:21.



sebepl olmuştur. Ege ve Marmara sahilleriindeki gayri Müslim tebaa ile olan irtibatı sebebiyle Osmanlı Devleti'nin son yıllarında yaşanan toplumlar arası kırılmadan dolayı denizcilik faaliyetleri de etkilendi. Osmanlı yetkilileri sayıları artan Yunan bandıralı gemileri de kontrol ve denetime tabi tutmak istediler. Fakat gemilerin büyük bir kısmının yabancı bir limandan çıkıp Osmanlı iskeleleri arasında ticaret yaparak gitmeleri ve tekrar yabancı bir limana dönmeleri sebebiyle anlaşmalardan kaynaklanan kabotaj hakkına sahip oldukları itirazlarıyla karşılaştılar<sup>35</sup>.

Rum boykotu, Balkan savaşları ile devam eden süreç Yunanistan denizciliğini bir hedef haline getirmişti. Mehmed Aziz Bey'in "...hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikulade terakkiyatını bütün limanlarımızı, iskelelerimizi istila eden vapurlarımızdan anlıyoruz. Bugün Yunanlılar deniz ticaretinde muntazam posta vapurlarıyla, birkaç yüze balığ olan kargobotlarıyla Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci geldiklerini görüyoruz da müteessir olmuyoruz... Hatta bir Yunan vapur kumpanyası bilirim ki Marmara denizinde işlettiği iki küçük vapurun hasılatı ile bugün onsekiz vapur edinmiştir..."<sup>36</sup> ifadeleri dikkat çekicidir.

Osmanlı yetkililerinin yabancı gemilerin kontrol ve denetim konusundaki istekleri güvenlik kaygılarının nispeten yükseldiği savaş ve gerginlik dönemlerinde kabotaj problemleri de artmaktaydı. 1911 yılında, İstanbul'u bir irtibat limanı haline getirip, buradan başlayarak diğer Osmanlı sahilleriinde sefer yapan veya yabancı limanlardan gelip Osmanlı sahilleriinde kabotaj yaparak devam eden yabancı gemilerin, eskilikleri, yolda kalmaları, kazalara sebep olmaları öne sürülerek güvenlik için denetlenmek istenmişti. Her zamanki gibi bu istek de sefaretlerin notalarına takıldı. Fransa Sefareti'nin verdiği notada, gemilerin kontrol ve denetimleri "*tabi buldukları devletin ilgili kanunlarının, doğru bir şekilde uygulanmasıyla*" olabileceğini belirtmişti. Bunun üzerine yetkililer Osmanlı limanlarına işleyen yabancı bandıralı vapurların, sefer yapmaya yeterli olup olmadıklarının, gemiye gidilmeksizin, gözlenerek ve gizli bir şekilde araştırılarak bildirilmesini istemiştir<sup>37</sup>.

İstanbul ile Bandırma arasında, Marmara Denizi'nden çıkmaksızın sefer yapan, "*Marmara Ekspresi*" adlı Fransız kumpanyası vapurlarının işletilmesinin, bu hakkın Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğu gerekçesiyle engellemesi üzerine Fransız Sefareti'nin tepkisiyle karşılaşılmıştı. Osmanlı yetkilileri daha da ileri giderek Marmara'daki sefer

<sup>35</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 18.04.1908.

<sup>36</sup> Aziz, 1328:4,11.

<sup>37</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 19.08.1911.

yapan diğerk yabancı kumpanyaların vapurlarına yolcu ve yük aldırılmaması ve engellenmesi için talimat verdiler<sup>38</sup>.

Devletler hukukuna göre bir devletin karasularında seyri seferler yalnız yerli tebaa ve millî sefaine ait olması gerekirdi. Fakat ortada oluşmuş bir fiili durum vardı ve bu Osmanlı yetkililerini hayli zorluyordu. Eski anlaşmaların kabotajla ilgili maddeleri tartışmaya açıktı. Ancak Osmanlı sahillerinde kabotaj yapan yabancı gemiler bazen azalmış olmakla beraber hiçbir zaman eksik olmamıştı. Örneğin Grek adlı tahlisiye kumpanyası tarafından kiralanarak Gelibolu'ya gönderilen Yunan bandıralı bir römorkörün, izinsiz faaliyet göstermesi, dahası savaş sebebiyle taşıdığı sakıncalardan dolayı Gelibolu iskelesinden uzaklaştırılmıştı. Fakat Grek kumpanyasının Çanakkale ve Gelibolu'da 45-50, Şarköy'de 18, Mürefte'de 15-16 yıldan beri faaliyet gösterdiği ifade edilmişti. Dahası Gelibolu'da eskiden beri İngiliz, Fransız ve Alman kumpanyalarının tahlisiye vapurları vardı. Fransız römorkörleri Çanakkale'de 15 ve Gelibolu'da 10 yıldan beri çalışıyordu. İstanbul ve çevre iskeleler arasında işleyen Yunan bandıralı gemiler "*Marmara Ekspresi*" gibi Fransız veya diğerk bayrak taşıyan vapurlar bulunmaya devam ettikçe, yolcu ve eşya naklinde zorunlu olarak yüklemboşaltma ve kurtarma hizmeti gerektiren yerlerde bu römorkörler de bulunacaktı. Dolayısıyla Osmanlı sahillerinde ecnebi kabotajların kaldırılmasına teşebbüs olunamayacağı, sefaretlere müracaat etmenin beyhude münakaşadan başka bir netice vermeyeceği belirtilmişti. Bu konudaki en yakın örnek de "*Marmara Ekspresi*" konusundaki Fransa Sefareti ile yapılan görüşmelerdi<sup>39</sup>.

Önüne devamlı kabotaj problemleriyle ilgili problemler gelen Hukuk Müşavirliği İstişare Odası önceki tezlerini tekrarlıyordu. Yalnız belki farklı olarak eski anlaşmaların yorumlanış biçimlerini, çeşitli şartların rol oynadığı güç ilişkilerinin belirlediği ifade edilmişti. Kabotaj konusunda önceki yıllardaki görüşlerinde "eski anlaşmaların yabancılara böyle bir yol açtığını", "müsamaha gösterilmiş olduğunu" söyleyerek daha hukukî sınırlar içerisinde kalmış görünmektedirler. II. Meşrutiyetle beraber, uluslararası deniz hukukuna daha güçlü atıflar yaparak, Osmanlı deniz ticaretinin geliştirilmesi, yani ticarî rekabetle çözüleceğini ifade etmişlerdi. Millî ekonomi fikirlerinin güçlendiği, uluslararası gerilimin gittikçe arttığı, diplomatik fırsat anları olarak görülen savaşa doğru gidildikçe, Osmanlı sahillerinin yabancı vapurların istilasına uğradığı, anlaşmaların yorumlanış biçimlerinin güç ilişkisine dayandığı, dolayısıyla güçlü olduğu veya kendini

<sup>38</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 15.06.1912.

<sup>39</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 03.08.1912.

güçlü hissettiği anda kabotaj tekeli kurmanın hükümetin inisiyatifinde olduğu görüşleri seslendirilmeye başlanmıştı<sup>40</sup>.

Marmara'daki kabotaj tartışmalarının I. Dünya Savaşı'na doğru giderken güvenlik kaygılarını ön plana alacak şekilde arttığı görülmektedir. Erdek'e ikibuçuk saat mesafede bulunan ve herhangi bir memurun bulunmadığı Herak? adlı yere uğrayarak yolcu alıp çıkaran, Patriyotik kumpanyasının İngiliz bandırası taşıyan Sapin adlı vapuru, ıssız yerlerde yolcu ve yük çıkardığı için seferlerinin engellenmesi istenmişti. Fakat vapurların faaliyetlerini hukukî gerekçelerle yasaklamak bile sorun yaratıyordu<sup>41</sup>. Patriyotik Şirketi Osmanlı ticaret odasına kayıtlı 20 bin lira sermayeli bir Osmanlı Anonim Şirketi'ydi fakat kendi namına kayıtlı hiçbir vapuru yoktu. İşlettiği vapurları kiralamak suretiyle kullanıyordu. Gerçekte yabancı sermayeli bir şirketti. Osmanlı ticaret odasındaki kaydı, bürokratik kolaylık ve daha rahat hareket edebilmek için olduğu anlaşılmaktadır. Vapurların yabancı bandırası taşınması, şimdiye kadar oluşmuş fiili durum sebebiyle, şirkete, vapurları kontrol ve denetimden kurtarmak, liman ve palamar vergisi gibi vergileri ödememek gibi bir hareket alanı tanıyordu. Veya Osmanlı kimliğine yapılan vurgu gibi bazen boykottan kurtarmak gibi çeşitli faydalar sağlamış olmalıydı. Fakat Osmanlı yetkilileri, vapurların hareketlerinden dolayı acentesini mesul tutmak istemiş, Sapin meselesinde olduğu gibi şirketi mesul tutup, uyarılması, uymadığı takdirde şirketin feshine kadar gidilebileceği belirtilmişti<sup>42</sup>.

En azından şimdiye kadar müsaade edilmiş olan yabancı gemiler istisna edilerek bundan sonra bu konudaki ecnebi mutabakatının sağlanması gerekiyordu. Osmanlı arazisi ile çevrili bir iç deniz olan Marmara'da dolayısıyla sahildeki limanlar arasındaki seyri seferin de Osmanlı'ya ait olması gerektiği konusuna gittikçe daha çok vurgu yapılıyordu. Osmanlı idarecileri, elçiliklerin itirazına ve kararların uygulanamamasına karşın tezlerin savunulmasına devam edilmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Çünkü "*uygun şartlar oluştuğunda*" yabancı elçiliklerin seyri sefer konusundaki taleplerini reddetmek mümkün olacaktı. Buna rağmen ticarî ihtiyaçları

<sup>40</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2 ,03.08.1912.

<sup>41</sup> 1860 ve1861 tarihli ticaret anlaşmasında yükü Osmanlı Devleti'nde teslim olunacak tüccar gemilerinin kaptanlarına, yükleri karaya çıkaracakları limana geldiklerinde, manifestolarının bir suretini gümrüğe verecekleri şartı getirilmiş olup, gümrük kanunu gereği "*herhangi yelken ve vapur gemisinin Osmanlı limanlarından birisine geldiğinde o geminin acentesi veyahut kaptan tarafından birisi, yükünü boşaltmaya başlamadan önce manifestonun aslına uygun olmak üzere iki nüsha olarak kendisi tarafından imzalanarak gümrük idaresine takdim edeceği*" belirtilmişti. Dolayısıyla yabancı gemilerin gümrük idaresi bulunmayan yerlere yanaşmaya yetkileri olmadığı, hükümetin gümrük idaresi bulunmayan yerlere yabancı gemilerin yanaşmasını engellemeye hakkı olduğunu belirtmişti. BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 28.02.1914; 13.07.1914.

<sup>42</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 28.02.1914; 13.07.1914.

giderecek tedbirler alındıktan sonra yabancı elçiliklere başvurulması daha iyi sonuç verecekti<sup>43</sup>.

Marmara'daki kabotaj tartışmalarındaki anlamlı bir örnek de Rus bayrağı taşıyan Huk? adlı vapurun Karamürsel ve İzmit iskelelerine yanaşmasına engel olunması üzerine ortaya çıkan anlaşmazlıktır. Özellikle Yunan boykotu sırasında artan kabotaj problemleri, sorunların karmaşıklığını ortaya koymuştu. Yunanistan Elçiliği, Osmanlı memurları tarafından gösterilen müsamaha sebebiyle durumun gittikçe kötüleştiğini, bazı Osmanlı Vilayetlerinde boykotun mahallî memurlar aracılığı, himayesinde sürdürüldüğünü, Yunan vapurlarının iskelelere yanaştırılmadığını, bunlara binen yolculardan kayıkçıların 20 para yerine beşer kuruş aldıklarından yakınmaktaydı. Yunan Elçiliği Huk Vapuru'nun Karamürsel'e yanaşmasının engellenmesi ve münadiler vasıtasıyla Yunan vapurlarına boykot yapılmasının teşvik edilmesinden de şikayet ediyordu. Keza, Despina adlı römorkörün Darıca İskelesi'ne yanaştırılmamasından hem Rus hem de Yunan konsolosluk ve elçilikleri şikayetçi olmuşlardı<sup>44</sup>.

İzmit mutasarrıfının ithamlar konusunda verdiği cevapta; Balkan Savaşı'na kadar Yunan bandırası taşıyan, savaş sırasında müşterilerini iğfal için İngiliz bandırasına geçen vapur, harp bittikten sonra halkla alay edercesine tekrar Yunan bayrağı çekmişti. Bundan dolayı halk bu vapura rağbet etmemekteydi. Bunun üzerine boykottan kaçmak için bu sefer de Rus bandırası altına girmişti. Ahali türlü hakaretler üzerine büyüklük, namus ve hız konusunda daha iyi olan diğer gemilere yönelmişti. Hatta Yunan sermaye sahiplerine ait olmasına rağmen Osmanlı bayrağı çekmiş olan Kırlangıç Vapuru gördüğü rağbet, namus ve itibarla dikkati çekmişti. Münadilerin boykotu teşvik ettikleri yolundaki haberlerin asılsız olduğu, belediyenin vapurun yanaşmasına engel olmadığı, bunun sebebinin iskelenin çürük olması ve bir vapurun çarparak iyice tehlikeli hale getirmesinden kaynaklandığı belirtilmişti. Bundan dolayı yapılan müdahale yanlış anlaşılıyordu yoksa hiçbir ecnebi gemiye müdahale edilmediği belirtilmişti<sup>45</sup>.

Mutasarrıfın cevabı ne olursa olsun savaşlar, boykot ve yabancı devletlerin nüfuz kazanma istekleri karşısında gösterdikleri kolaylıklar sebebiyle kısa sürede dört defa bandıra değiştiren vapurun, halkın ve Osmanlı yetkililerinin gözündeki "Yunanlılık" kimliğinden kurtulamadığı anlaşılmaktadır. Seferleri engellenmeye kalkılınca ilkönce Yunanistan Elçiliği'nden itiraz gelmişti. Vapur bandıra değiştirince Osmanlı yetkilileri ayrıca Rus Elçiliği'nin itirazlarına maruz kalmıştı.

<sup>43</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, 65/1-2, 28.02.1914; 13.07.1914.

<sup>44</sup> BOA, HR.H. 697/2, 18.01.1914.

<sup>45</sup> BOA, HR.H. 697/2, 13.03.1914.

Bunun üzerine gemilerin bandıra değişiklikleri, alınıp satılmaları, eski anlaşmalardan kaynaklanan bazı haklardan faydalanma biçimleri tartışma konusu olmuştu. Osmanlı siyasî makamları bu kadar kolay, hızlı ve çok tabiiyet değişikliği karşısında yarattığı sorunlardan dolayı, bu durumun hukukiliği ve meşruiyeti konusunu müşavirlere sormuşlardı. Osmanlı hukukçuları, vapurların bandıra değişiklikleri ve satışları konusunda hiçbir şey denilemeyeceğini çünkü gemilerin tabiiyet ve alım satım işlemlerinin bütün devletlerin kendi iç hukuklarıyla belirlendiğini ifade etmişlerdi. Ancak alım-satım ve tabiiyet işlemleri bu ülke hukuklarına aykırı yapıldığı takdirde hükümsüz kabul edilebilirdi. Fakat konsolosluklarca yapılan alım-satım ve tabiiyet değiştirme ile ilgili işlemlerden liman dairelerinin resmen haberdar edilmeleri gerekirdi. Ancak bu durumda yani ilgili liman dairelerine belgelerin ibraz edilmemesi durumunda, Osmanlı Devleti'nin de yeni tabiiyet evraklarını tanımak mecburiyetinde olmayacağı belirtilmişti<sup>46</sup>.

I. Dünya Savaşı öncesi Marmara İskelelerine yabancı vapurların yanaştırılmaması için (Harbiye Nezareti'nden bildirilmiş ve Dahiliye Nezareti'nden İstanbul Liman Dairesi aracılığı ile) emir verilmişti. Seyri Sefain İdaresi Heyeti'nin Londra'ya giderek burada düzenli olarak işleyecek yeni vapurlar alma çalışmalarını sürdürdüğü, çalışmaların, bir aya kadar sonuçlanacağı belirtilmişti. Tamamıyla bir iç deniz olan Marmara'da ecnebi vapurlarının seyri seferlerine bir takım kolaylıklar sağlanmaması ve yabancı vapurlara karşı Osmanlı gemilerini mümkün mertebe himaye etmek gerektiği belirtilen emirde, Marmara Denizi'nde yabancı vapurların hükümet ve belediyece yapılmış olan iskelelere rampa suretiyle yanaştırılmamaları istenmişti<sup>47</sup>.

## 6. Kabotaj Tartışmalarının Sonu

Osmanlı devlet adamları 18. yüzyılın başlarından itibaren kapitülasyonların zararlarını görmüş ve kaldırmaya çalışmışlardı. Fakat Tanzimat'tan beri atılan adımlar Avrupalı politikacılar tarafından oyalanarak, ertelenerek veya mevcut şartlardan istifade edilerek reddedilmişti. Sonuçta İttihat ve Terakki kapitülasyonların anlaşma yoluyla değil ancak bir oldu bittiyle kaldırılabilceği gerçeğinin farkına varmış ve bu amaçla uygun fırsatı aramaya koyulmuştu. 1914'te savaş öncesi oluşan şartlardan istifade ile uzun yıllardır şikayet edilen kapitülasyonların kaldırıldığını ilan etmişti<sup>48</sup>. Kapitülasyonların denizlerdeki yansıması olan kabotaj uygulamaları da I. Dünya Savaşı öncesi yükselen tepkilerin bir yönünü oluşturuyordu. Kapitülasyonların kaldırıldığının ilanıyla birlikte

---

<sup>46</sup> BOA, HR.H. 697/2, 26.05.1914.

<sup>47</sup> BOA, HR.H. 697/2, 11.02.1914.

<sup>48</sup> Elmacı, 2002:381.

bunun denizlerdeki kabotaj uygulamasının nasıl olacağını belirten açıklama gelmişti. Kısaca dokuz maddede toplanan bu ilkeler<sup>49</sup>;

1. Osmanlı karasularıyla, limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara (özellikle zikredilmesi dikkate değer) dahilinde vapur, römorkör, istimbot, motor bot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl 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 dahilinde 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.

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

6. Osmanlı limanlarına gelen ecnebi ticaret gemilerinin liman dairelerinde yapılması gereken bütün resmî muameleleri, bu geminin mutasarrıfları, acentesi veya kaptanı 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.)

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na imparatorluğun her alanında, her konudaki yoğun tartışmalarla girdi. Denizlerindeki (özellikle Marmara Denizi) kabotaj tartışmaları da bunlardan birisiydi. Bu tartışmaların kırıldığı nokta I. Dünya Savaşı olacaktır. Hemen öncesinde kapitülasyonların

<sup>49</sup> Deniz Müzesi Arşivi, Meclis-i Bahriye (MB) Defter No: 676, 13 Eylül 1330, 26.09.1914.

kaldırılmasıyla başlayan süreç, yeni Türkiye'nin Lozan'la kabotaj tartışmalarına bir son verme isteğiyle devam edecektir. Osmanlı'dan beri süre gelen kabotaj tartışmaları devlet adamları üzerinde öyle kötü bir birikim yapmıştı ki, yeni devletin egemenlik konusundaki hassasiyetleri denizlerini de içine almış ve sahillerindeki deniz ulaşımının yeterli olup olması gibi altyapı eksiklikleri dikkate alınmamıştı. 1914 yılında kabul edilmiş olan yukarıdaki maddeler, 1926 yılında çıkarılacak Kabotaj kanununun “*Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek yalnız Türk sancağını hâmil sefain ve merakıbe münhasırdır*” ve ikinci “*Nehirler ve göller ve Marmara havzası ile Boğazlarda bilumum karasuları ile karasularına dahil bulunan körfez, liman, koy ve sairede... seyri sefer ve nakliyat icra etmek suretiyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır*”<sup>50</sup> diye başlayan maddelerinin habercisiydi.

#### KAYNAKÇA

- Beydilli, Kemal (1991) "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, Sayı 214, ss. 687-756.
- Çağa, Tahir (1973) “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, *Lozan’ın 50. Yıl Armağanı*, ss. 73-101.
- Ekinci İlhan (1998a) “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri”, *Arayışlar-İnsan Bilimleri Araştırmaları*-, Sayı 2, ss. 67-90.
- Ekinci, (1998b) İlhan *Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)*, (Basılmamış Doktora Tezi).
- Elmacı, Mehmet Emin (2002) “I. Dünya Savaşı ve Kapitülasyonların Kaldırılmasının Sonuçları”, *Türkler*, C.14, ss. 381-382.
- Komatsu, Kaori (1999) “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde Kabotaj Meselesi”, *Osmanlı*, C.3, ss.371-379.
- Kütükoğlu, Mübahat S. (1995) “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, ss. 165-206.
- Muallim Mehmet Aziz, (1328)*Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*.

---

<sup>50</sup> Çağa, 1973:86.