

HACI DAVID VAPUR KUMPANYASI VE AMERİKAN BOYKOTU

*İlhan EKİNCİ**

ÖZET

İzmir XIX. yüzyılda Batı Anadolu ve Osmanlı Devletinin en önemli liman kentlerinden birisiydi. Hacı David Vapur Şirketi ondokuzuncu yüzyıl sonunda İzmir merkezli olarak kurulmuş bir Osmanlı şirketi idi. Ekonomik faaliyetlerini Doğu Akdeniz, Ege sahilleriyle İstanbul'a kadar ulaşan bir bölgede devam ettirmekteydi. Avrupa ile ekonomik ilişkiler gerçeğinde sürdürülen faaliyetler sonucunda şirketin sahibi olan Hacı David, Fransız tebaası bir vatandaşla ticarî bir anlaşmazlığa düştü. Osmanlı mahkemeleri Hacı David'i haklı bulsa da Fransa'nın müdahaleleri sonucu karar uygulanamadı. Hacı David güçlü bir siyasî himaye arayışı arzusuyla vapurlarına Amerikan bandırası çekti. Bu değişiklikte, vapurlarında çalışan Rum personel ve Osmanlı Devletinde bu sıralarda Rumlara uygulanan boykot da etkili oldu. Fakat bandıra değişikliği şirketin boykota maruz kalmasını engelleyemedi. 1911 yılında Amerikan Vapur Şirketine karşı da boykot uygulandı. Bu gelişmeler, İttihat Terakki'nin izlediği ve gittikçe berraklaşan milliyetçi politikalar sonucunda, Batı Anadolu'da Türklerle Rumlar arasındaki bağların kopuşunun ekonomik göstergelerinden birisidir.

Anahtar kelimeler:

İzmir, vapur şirketi, Amerikan bandırası, boykot, millî ekonomi.

Ondokuzuncu yüzyılda sanayileşen Avrupa'nın, Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkisi artmıştı. Bu etkinin bir sonucu olarak Osmanlı pazarları, İngiltere ile imzalanan 1838 ticaret antlaşması ve sonrasında diğer devletlerle imzalanan ikili antlaşmalarla hızla dışarı açılmıştı. Bundan sonra Batı ile yapılan ticaretin hacminde büyük artış olmuş, ülkeye yabancı sermaye ve Batı teknolojisinin girişi hızlanmıştı. Bu durum karşısında geleneksel Osmanlı sanayii hızla çökerken yavaş yavaş yeni sanayileşme çabaları görülmeye başlamıştı. Avrupa ticarî baskısı karşısında Osmanlı ekonomisini

* Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Ordu Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü / ekincilhan@hotmail.com

canlandırmak için alınan tedbirler her seferinde yabancılara adlî, malî, ticarî ayrıcalıklar tanımış olan kapitülasyon engeline takılmıştı. Osmanlı hükûmetleri Tanzimat döneminden itibaren kapitülasyonları kaldırma girişiminde bulunmuşlarsa da Avrupa devletlerinin bir nüfuz ve devletin iç işlerine müdahale aracı olmasını engelleyememişlerdi¹.

Avrupa ticarî faaliyetlerinin Osmanlı Devletindeki geleneksel ve en gözde mekânları liman kentleriydi. Ulaşım ise iç pazarları sahillere bağlayan demiryollarının da katkısıyla, deniz yoluyla yapılıyordu. Hacı David Vapur Şirketi'nin merkezi olan İzmir, yirminci yüzyıla gelindiğinde yalnız Batı Anadolu ve Osmanlı İmparatorluğunun değil aynı zamanda bir bütün olarak Doğu Akdeniz bölgesinin önde gelen kentlerinden biriydi. Büyük ekonomik öneme sahip bir metropole dönüşen İzmir, ondokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı İmparatorluğunun en büyük ihracat limanıydı².

Osmanlı ekonomisi üzerinde Avrupa etki ve denetimi arttıkça içerideki sosyo-ekonomik yapı da değişikliğe uğramıştı. Rumların ekonomik ağırlığı Müslümanların aleyhine olarak gittikçe bozulmuştu. İzmir örneğinde olduğu gibi Avrupalı tüccarlar o zamana değin kurumlaşmış olan araçlar ağıyla birlikte çalıştılar. Bu ticaret ağı, gittikçe daha etkili olan Rum tüccarların yanı sıra Yahudi ve Ermeni tüccarları aracılığı ile oluşturulmuştu. İmparatorluktaki yeni yatırımların çoğunun imtiyaz sahipleri ya da en büyük ortakları, Rumlar başta olmak üzere gayrimüslimlerdi. Gayrimüslimler, kapitülasyonların ve Avrupalı güçlerin yardımıyla aynı işi yapan Müslümanların karşısında önemli bir avantaj elde etmişlerdi. İktisadî faaliyetlerin yoğunlaştığı ve zenginleştiği bir bölgede, İzmir ve hinterlandında yaşayan Müslüman-Türk kitlenin durumu ise hiç de iç açıcı değildi³.

Müslümanlar bir taraftan ekonomik olarak sarsılırken diğer taraftan Osmanlı Devleti yükselen milliyetçilik fikirleri ve ayaklanmalarıyla uğraşmaktaydı. Devlet, Rumlarla ilgili olarak Mora isyanı, Girid meselesi ve Yunanistan'ın bu konuda izlediği politikalar, Osmanlı-Yunan Harbi gibi siyasî ve askerî olaylarla karşı karşıya kalmıştı. Bu olaylar karşısında Osmanlı tebaası Rumların, isyanları ve devlet karşıtı hareketlere karşı duy-

¹ Zafer Toprak, *Millî İktisat-Millî Burjuvazi*, İstanbul 1995, s. 51.

² Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İstanbul 1994, s. 1-11.

³ Reşat Kasaba, a.g.m., s. 11-12; Sabri Yetkin, "II. Meşrutiyet Sonrası Millî İktisat'ın Oluşum Sürecinde Liman Kent (İzmir/Ege) Perspektifinden Bakış", *Osmanlı*, Ankara 1999, III, 600-602.

dukları sempati ve verdikleri destekler, Avrupa devletlerinin Rum yanlısı tutumları sosyal ilişkileri de etkilemiş ve iyice gerilmesine sebep olmuştu⁴. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı ve sebep olduğu mezalim, yitirilen topraklar ve sonrasında Balkanlardan, Girid meselesi sonrası da adadan Anadolu'ya göç etmek zorunda kalan Müslümanların durumu bu tepkileri artırmış ve beslemiştir. Bu gibi tepkiler gittikçe güçlenmekte olan Türk milliyetçiliğini ve onun ekonomik alandaki yansıması olan Milli İktisat hareketinin doğmasında zemin teşkil edecektir.

Osmanlı Devletinde Millî İktisat sürecinin başlaması ve gelişmesinde liman kentleri çok önemli görevler üstlenmişler, adeta hareketin motoru olmuşlardı⁵. Liman kentleri -İzmir örneğinde olduğu gibi- ve sahiller yalnızca nüfus bileşimi olarak değil Batı ekonomisiyle karşılaşılacak ve bu ilişkilere karşı artmakta olan tepkilerin de en yüksek şekilde dile getirildiği bir mücadele alanı olmuştu.

Bu çalışmada Anadolu'nun Avrupa'ya açılan en önemli liman kenti İzmir'de, aynı adla anılan vapur şirketinin sahibi olan, Osmanlı tebaasından Hacı David Ferkûh adlı tüccarın 1897-1912 yılları arasındaki faaliyetlerine ait bazı bilgiler değerlendirilmiştir. Bu bilgiler Fransa vatandaşı bir tüccar ile ortaya çıkan anlaşmazlığın hukukî süreci, vapur şirketinin 1909 yılında bir Amerikalıya satılışı (veya vapurlarına Amerikan bandırası çekmesi) ve şirketin 1911 yılında boykot edilişi ile ilgilidir. Osmanlı Devletinin sonlarına doğru yaşanan ekonomik süreçte, İzmir merkezli ve bir vapur şirketi örneğinde küçük kesitler sunmaya çalışılmıştır.

1) Hacı David ve Bir Ticarî Anlaşmazlık

Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında gümrük indirimleri, hükûmet denetiminin azalması, yargı alanının yabancı ticareti yararına genişlemesi gibi sebepler yüzünden ticaret hacmi çok artmış ve İzmir'i Avrupa tüccarı açısından çok cazip bir merkeze dönüştürmüştü. Bu durum çoğu iflâsla sonuçlanan ve çok azı meyve veren bir çok projenin hazırlanmasına sebep olmuştu⁶.

Böyle bir ticarî girişim olduğu anlaşılan ve İzmir'den Avrupa'ya meydan kökü ihraç etmek üzere sorumlu müdürü ve ortağı Fransa tebaasından

⁴ Meral Bayrak, "Osmanlı Arşivleri Işığında Rum İsyanı Sırasında Avrupa Devletlerinin Tutumu", *Osmanlı*, Ankara 1999, II, 71-83.

⁵ Sabri Yetkin, a.g.m., s. 600.

⁶ Reşat Kasaba, a.g.m., s. 11-12.

Aristidi (Aristot) Mişel Fontriye⁷ ile Osmanlı tebaasından Hacı David Ferküh ortak bir şirket kurmuşlardı. Hacı David ticarî bir anlaşmazlık sonucu Fontriye aleyhinde mahkemeye başvurmuş ve dava açmıştı. 1897 yılında İzmir ticaret mahkemesi Aristot Fontriye isimli Osmanlı kollektif şirketi aleyhinde verdiği kararla Temmuz 1897'de şirketin feshine ve Hacı David'in talep ettiği sekiz bin liranın kendisine ödenmesine karar vermişti⁷.

Mahkeme, Fontriye'nin sahip olduğu mallar üzerine Hacı David tarafından koydurulan haczi de onaylamıştı. Fontriye, haczin onaylandığını görünce davayı İstinaf Mahkemesine götürerek, davanın Karma Mahkemede görülmemiş olmasını da protesto etmişti. İstanbul İstinaf Mahkemesi, İzmir Ticaret Mahkemesinin kararını onaylamıştı. Bunun üzerine Fontriye temyize gitmişti. Temyiz mahkemesi bu şirketin feshedilmesine karar veren mahkemenin Fontriye'nin şahsına ait bir hususa da müdahale etmiş olabileceğine, buna ise ancak Karma Mahkemelerin yetkili olduğuna Eylül 1898'de oybirliği ile karar vermişti. *İade edilen karar* mahkeme tarafından görüşülmüş, 12 Ocak 1899'da Fontriye'yi (Temyiz Mahkemesinin görüşlerini dikkate almayarak) mahkûm etmişti. Bu karar da ilki gibi itiraza sebep olmuş ve temyiz mahkemesi tarafından Ekim 1901'de bozulmuştu. Bunun üzerine Temyiz Mahkemesine başvuran Hacı David'in karar düzeltme isteği kabul edilerek İzmir Ticaret Mahkemesinin kararlarını onaylamıştı. (Böylece temyiz mahkemesi o zamana kadar vermiş olduğu kararlarını değiştirmiş oldu) Bu aşamada dava Osmanlı iç hukuk aşamalarının tamamından geçerek sona ermiş ve Hacı David'in hukuku kesinleşmişti⁸. Fakat dava bu noktada bitmeyecek hatta bir anlamda yeni başlayacaktır. Çünkü Fransa elçilik ve konsoloslugu, tebaasının haklarını koruma adına daha dava sürerken yapmaya başladığı müdahaleleri, hem mahkeme sürecini hem de sonucunda çıkan kararın infazının ertelenmesine sebep olacaktır.

Fransa bu kararlara davanın İzmir Ticaret Mahkemesinde karma olmayan bir heyet önünde görülmüş olmasını gerekçe göstererek itiraz etmişti. Konsolosluga göre Aristot Fontriye Fransız tebaasıydı ve haciz söz

⁷Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Hariciye Nezareti Hukuk Kısmı (Hr. H), 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezareti Tezkeresi.

⁸Hacı David dilekçelerinde bunu dile getirerek kararın infazını istemektedir. BOA, Hr.H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezaretinden Hariciyeye. Ayrıca ticaret kanunları ve bu kanunların işleyişi ile ilgili mahkeme süreçleri konusunda, Gülnihal Bozkurt, *Batı Hukukunun Türkiye'de Benimsenmesi*, Ankara 1996, s. 151-159.

konusu olduğu anda onun şahsî hukuk alanına girilmişti. Söz konusu mahkeme, şirketin fesih kararından sonra Karma Ticaret Mahkemelerinde görülmeliydi. Fransa ayrıca, tebaasından Fontriye'nin şahsen sorumlu tutulduğu bir mahkeme ilâmında mutlaka bulundurulması gereken tercümanın hazır bulunmadığını, dolayısıyla kararın geçersiz olduğunu savunuyordu⁹.

Osmanlı Devletinin son yıllarında yabancı sermayenin yüksek kârlar sağlamak üzere gelmesi sonucu bir çok şirket kurulmuştu. Fakat en kârlı işletmelerde dahi dağıtılan kâr oranı düşüktü. Şirket kurucuları imtiyazlı temettu dağıtımından, yüksek maaş ve huzur haklarından büyük ölçüde faydalanıyorlardı. Öyle ki bir çok şirkette kurucu ve idareciler, sağlanan kârların yarısından fazlasını bu yolla kendilerine alıyorlardı¹⁰. Temyiz mahkemesi kararına rağmen son noktada mahkemenin şahsî hukuka müdahale edip Fontriye'nin mal varlığına haciz kararı vermesinin altında şirket yöneticilerinin kendilerine sağlamış oldukları bu ayrıcalıklar rol oynamış olmalıdır. Temyiz Mahkemelerinde Fontriye lehindeki görüşlere rağmen nihaî noktada kararın aleyhinde çıkmış olması, ticaret hukukunda her geçen gün yabancılar lehine gelişen yargı alanına duyulan bir tepkiden de kaynaklanabilir.

Osmanlı ticaret kanununda şirketlerin çeşitleri ve buna göre uygulanan yargı usul ve kanunları farklılıklar gösteriyordu. Bu noktada şer'î ve batı hukukunun uygulanmasından kaynaklanan çelişkiler yaşanıyordu¹¹. Nitekim tartışma konusu olan ve dava sürecini etkileyecek hususlardan birisi de şirketin çeşidi ve tâbiyeti meselesiydi. Fransızlar ilâmında adı geçtiği şekliyle bir şirketin bulunmadığını ifade etmişlerdi¹². Şirketin feshedilmiş olması sebebiyle davası görülürken tâbiyetsiz şirketler esasına göre değil ortaklarının tâbiyeti esasına göre görüşülmesi gerektiğini bil-

⁹ BOA, Hr. H., 440/7, 3.2.1903, Fransa Sefaretinin Tavrı.

¹⁰ Haydar Kazgan, "Cumhuriyetten Önce Şirketler", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, III, 783.

¹¹ Gülnihal Bozkurt, *a.g.e.*, s. 153; Zafer Toprak, *a.g.e.*, s. 79-82.

¹² Fransa Sefareti, mahkûm edilen şirketin ilâmlarda Aristot Mişel Fontriye adıyla geçmesine itiraz ederek bu isimlerin hepsinin aynı şahsa ait olduğunu belirtmişti. Avrupa kanunlarına uygun olan Osmanlı kanun hükümlerince her şirket unvanında en azından iki ortağın veyahut ortakların birinin ismiyle "kumpanyası" kelimelerinin bulunması gerekiyordu. Osmanlı'nın en büyük mahkemesinin kanuna aykırı olarak bir Fransız'ın şahsî ismini bir şirket unvanı olarak tanıması sefaretçe "*şayan-ı taaccüb*" olarak değerlendirilmişti (BOA, Hr.H., 440/7, 3.2.1903, Fransa Sefaretinin Tavrı).

dirmişlerdi¹³. Osmanlı yetkilileri, kişisel mülkün haczinin ticaret mahkemelerinin yetki alanına girmediğini kabul ediyorlardı. Fakat Fontriye'nin mahkûmiyetinin şahsî olmayıp, ortakları ve yönetim kurulunda tebaasından şahısların bulunduğu bir Osmanlı şirketinin direktörü ve sorumlu müdürü sıfatıyla olduğunu ifade edeceklerdir. Şirketin çeşidi de yargılama için önemliydi. Kanuna göre çeşidine karar verilemeyen şirketlerin kollektif şirket olarak kabul edilmesi gerekiyordu. Ayrıca Türkler ve yabancılar arasında kurulan şirketlere genel kanun hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmişti¹⁴. Fakat uzun süren tartışmalardan sonra Osmanlı hükûmeti bu kararın uygulanmasını ertelemek zorunda kalmıştır¹⁵.

Fransa elçiliğinin müdahaleleri sonucunda kararın uygulanması devamlı ertelenince Hacı David, 1904 senesinde Aristot Fontriye'nin teklifiyle *sulh akdi* yapmıştır. Tarafların imzaladığı tahkimnamede Hacı David, Osmanlı Mahkemesinden çıkan ilâmdaki hakkından feragat etmiş ve aralarındaki anlaşmazlığın hakemlerce çözülmesine karar verilmiştir. Buna göre; eğer anlaşmazlık devam eder veya herhangi bir sebepten dolayı çözülemezse Osmanlı mahkemelerinin vermiş olduğu karar geçerli olacaktır¹⁶. 1908 yılında Hacı David'in Hariciye Nezaretine yaptığı yeni başvurudan taraflar arasında anlaşma sağlanamadığı anlaşılmaktadır. Her iki taraf da anlaşmayı karşı tarafın sabote ettiğini belirtmekteydi. Fransa tahkimnamenin uygulanmasına Hacı David'in engel olduğu görüşünü ileri sürerken, Hacı David tahkimnamedeki hakem heyetinin karar vermek için belirlenen dört ay müddetin yıllar önce aşıldığı, fakat hakem heyetinin

¹³ BOA, Hr.H., 440/7, 27.09.1902, Fransız Sefaretinin Takriri.

¹⁴ BOA, Hr.H., 440/7, 11.12.1903, Temyiz Mahkemesinin Cevap Zeyli; Temyiz Mahkemesi, davayı Osmanlı tebaasından ortakları bulunan bir şirketin müdürü aleyhinde açılmış bir dava olarak yorumlamış ve karar vermişti. Buna karşılık Fransız elçiliği; bir ortağının tâbiyetinin manevî şahsı bulunan şirketin tâbiyetinden farklı olamayacağını, İstinaf ve Temyiz mahkemelerinin bir şirketi değil Fransa tebaasından Fontriye'nin şahsını mahkûm ettiğini, tercümanın mutlaka bulunması gerektiğini, esasen yok hükmünde olan bu gibi ilâmın emsal kabul edilmeyeceğini ileri sürmüştü. Ayrıca her zaman olduğu gibi Fontriye hakkında ortaya çıkacak bütün zarar ve ziyandan dolayı Osmanlı hükûmetinin mesul tutulacağını ifade etmişti (BOA, Hr. H., 440/7, 3.2.1903, Fransa Sefaretinin Takriri). Haciz meselesindeki çabukluğun sebebinin Fontriye'nin mallarını bir başkasına satarak hacizden kaçırmak istemesi olduğu, Hacı David'in dilekçesinden anlaşılmaktadır (BOA, Hr. H., 440/7, 13.04.1903, Hacı David'un İstidası).

¹⁵ BOA, Hr.H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezareti Tezkeresi.

¹⁶ BOA, Hr.H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezareti Tezkeresi.

karar vermek bir yana henüz toplanamadığından yakınmaktaydı. Anlaşmazlık halledilememiş ve bu arada taraflardan Fontriye ölmüştü. Bu durum davayı iyice içinden çıkılmaz bir hâle getirmişti.

Dava, 1908 yılında Hacı David'in dilekçesi sebebiyle yeniden gündeme gelmişti. Hacı David alacaklarını Fontriye'nin varislerinden talep etmiş ve onların mallarına haciz koydurtmuştu. Hacedilen akarın satışa çıkarılacağı ilânı üzerine Fransa elçiliği duruma tekrar müdahale ederek Adliye Nazırı ile görüşmüş ve açık artırmanın ertelenmesini sağlamıştı¹⁷. Bu arada Hacı David müdahaleler esnasında geçen zamanda varislerin malları ellerinden çıkardıklarını ve tazmin edilen miktarın zararın çok azına karşılık geldiğini ifade ederek duruma Osmanlı makamları nezdinde itiraz etmişti¹⁸.

Fransa Sefareti, yaptığı müdahalelerle, mahkeme kararının uygulanmasını her seferinde engellemiş, bu engellemeleri sonucunda ortaya çıkan fiilî durumu da daha sonraki itirazlarında “*meseledeki haklılıkları veya Fontriye'nin haklılığı*” şeklinde yorumlamışlardı. 1897 yılından beri devam eden ve Osmanlı hukuk sürecini tamamlayan ve birkaç defa kararın infazı aşamasında Fransız elçiliğinin müdahalesi sonucu uygulanamayan kararlar sonucunda Hacı David'in zor durumda kaldığı anlaşılmaktadır. 1905 ve 1908 yıllarında verdiği iki dilekçe ile mahkeme sürecini hatırlattıktan ve haklılık sebeplerini izah ettikten sonra “*lutfen ve merhameten*” bu meselelerin halledilmesini istemişti. Belgelerden anlaşıldığına göre dava 1911 yılında sürmeye devam ediyordu. Hatta Fransa, varislerinin gördüğü zarardan dolayı kırk bin Osmanlı lirası tazminat istemekte ve miktarın Babiâli ile ortaklaşa kararlaştırılabileceğini belirtmekteydi¹⁹.

Osmanlı Devleti gelişmelerden hayli rahatsızdı. Hukukî sürece uygun olarak tüm mahkeme aşamalarını geçerek kesinlik kazanmış bir kararın uygulanmasını geciktirmenin adaletle olan güveni sarsacağı açıktı. Mahkemeler tarafından halledilebilecek bir davaya idarî ve siyasî müdahalelerde bulunmak kesinlikle doğru görülüyordu. Yabancı elçilikler menfaatlerine uygun olan kararları kabul, olmayanlara ise itiraz ederek meselelere idarî ve siyasî bir mahiyet kazandırmaktaydılar. Bu tür davalar elçilik müdahaleleri sonucu lehlerine sonuçlanmazsa bile en iyi ihtimalle aleyhle-

¹⁷ BOA, Hr. H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezareti Tezkeresi; BOA, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (Hr. Hmş. İšo), 27/7, 03.10.1909, Fransa Sefaretinin Notası.

¹⁸ BOA, Hr. H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezaretinden Tezkeresi.

¹⁹ BOA, Hr. H., 440/7, 11.03.1911, Adliye Nezaretinden Tezkeresi.

rine sonuçlanmıyordu²⁰. Osmanlı hukukçularının sadece Fransa elçiliğinin değil kendi bürokrasisinin müdahalelerinden de rahatsız olduğu anlaşılıyor. Avrupa'nın ekonomik yayılışıyla birlikte Osmanlı Devletine giren batı ticaret hukuku kuralları (özellikle Fransa etkisi), Avrupa hukukunun bir uzantısı hâline geliyor, kararlar buna göre veriliyordu²¹. Osmanlı tüccarının yeni hukuk kuralları hakkında yeterli bilgisinin olmaması, yabancı tüccarların kendilerini çoğu kere avukatları aracılığıyla savunmaları neticesinde davalar yabancı tüccarların lehine sonuçlanıyordu. Osmanlı uyruklu gayrimüslim tüccarlar, çoğu kere yabancı bir ülkenin uyruğuna giderek kendi durumlarını kurtardılar. Dolayısıyla pratikte bu uygulamanın faturası tamamen Müslüman tüccarlara çıkmış oldu²². Fakat Avrupalı tüccarlarla, onların Osmanlı Devletindeki araçları konumunda olan gayrimüslim Osmanlı tüccarları arasındaki ilişkiler yirminci yüzyıl boyunca inişler ve çıkışlar göstermişse de kopmadan devam etmiştir²³.

Davanın hukukî açıdan haklılık veya haksızlığını değerlendirebilecek durumda değiliz. 1897'de başlayan ve takip edebildiğimiz kadarıyla 1911'de devam etmekte olan dava, hukukî süreç içinde mahkemeler ve hukukçular tarafından sürdürülmüştü. Burada dikkati çeken husus davanın hukukî sürecinden çok bu süreçteki siyasî müdahalelerdir. Öncelikle klâsik kapitülasyon hukukunun müdahaleleri sonucunda iç hukukla çatışan ve bir türlü halledilemeyen bir dava söz konusudur. Halledilemeyişin altındaki temel sebep görünüşte tebaasının hakkını korumaya çalışan Fransız konsolosluğunun müdahaleleri ve bu müdahalelere karşı koymaya çalışan Osmanlı yetkilileridir. Arka plânda ise bir ekonomik rekabet ve direnç söz konusudur. İstemediği hâlde Osmanlı için de siyasîleşmiş ve iç hukukî yolları tamamlamış bir kararın infazı uygulanamamıştı. Bu olay ekonomik faaliyetler açısından, bu tür müdahaleler karşısında Osmanlı tebaası olan bir tüccarın korumasız ve çaresiz kalışının da bir ifadesidir. Hacı David dilekçelerinde Fransa konsolosunun himaye ve müdahalelerini şikâyet etmekte, haklı olduğu bir meselede çaresiz kalışını dile getirmekteydi.

²⁰ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 29.11.1910, Hukuk Müşavirliği Mütalaası. Osmanlı Devleti yabancı şirketleri denetim altına almak istemiş fakat her fırsatta İstanbul'daki elçiliklerin itiraz ve engellemelerine maruz kalmıştır. Bu konuda bkz. Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 57-83.

²¹ Gülnihal Bozkurt, *a.g.e.*, s. 156.

²² A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 20-21.

²³ Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, III, 665.

Tüccarlar, güçlü bir devletin himayesini arkalarında görmek istemektedirler. Bu şartlar altında denizciliğe ait özel sebepleri bir kenara bırakacak olsak bile, Hacı David Kumpanyası vapurlarının uzun süren böyle bir mahkeme sürecinin sonuna doğru, bir Amerikalıya satılması, daha doğrusu vapurlara Amerikan bandirasının çekilmesi bu şartlar altında biraz daha anlam kazanmaktadır. En sonunda bir Osmanlı tüccarı daha yabancı bir devletin, Amerika'nın himayesine yönelmiştir. Bu yönelmede, Osmanlı Devletinin genelinde ve özellikle şirketin faaliyetlerini sürdürdüğü Batı Anadolu'da, İngiltere ve Fransa gibi daha etkin devletler varken Amerika'nın tercih edilmesinde; İngiltere ve Fransa'nın Girit meselesiyle ilgili olarak izledikleri Yunan yanlısı politikaları, Rum tebaa ile olan yakın ekonomik ve sosyal ilişkileri etkili olmuş olmalıdır. Şirket yetkilileri için, Batı Anadolu'da müslüman toplum üzerinde kötü imaja sahip bu devletlere karşılık Amerikan bayrağı daha taze ve yeni umutlar vaatmiş görünüyor.

2) Hacı David Kumpanyası Vapurlarına Amerikan Bandırası Çekilmesi

İzmir merkezli kurulmuş olan ve uzun yıllardır Doğu Akdeniz iskelelerine seferler yapan Hacı David Ferkûh kumpanyasının sekiz adet vapuru 1909 yılında Amerikan tebaasından olan ve İzmir'de ikamet eden, aynı zamanda Hacı David'in damadı olan Charles Mesiri²⁴ isimli bir tüccara Amerikan konsolosluğu huzurunda satılmıştı. Şirket Archipelago American Navigation Company (bazı belgelerde Archipelago American Steamship Company olarak geçmekte) adını almıştı.²⁵ Osmanlı belgelerinde bu olaydan sonra çoğu defa şirketin orijinal adının kullanılmayıp, “*Amerikan bandırası altında çalışan Hacı David Kumpanyası*” gibi ibarelerin kullanılmaya devam etmesi dikkati çekmektedir. Bu tanımlamada millîleşme gayretleri içindeki siyaset ve bürokrasi çevrelerinin sahip olduğu ekonomik görüşlerin etkili olduğu açıktır. Bandıra ve ad değişikliğine rağmen şirketin eski kimliğinden kurtulamaması, şirket yetkililerinin ticarî kaygılarla onun halk indindeki “*Osmanlı şirketi*” imajını devam ettirmek isteginden de kaynaklanabilir. Çünkü Girit bunalımı sonrası bazı Yunan tüccarlarının ticaretlerinin zarar görmesini engellemek, vapurlarını boykottan kurtarmak için Osmanlı tabiiyetine girmesi ve bayrak çekmesi dikkati çekmektedir.

²⁴ BOA Dahiliye Nezareti İdare (DH.İD), 134/10, 30.11.1911, Aydın Vilayeti Telgrafi.

²⁵ Vapurların isim ve tonajları; Maria (754), Aleksandros (672), Sofya (429), Oliçya (261), İzmir (171), Angliki (72), Nikolagos (102), satış bedeli toplam olarak 30.000 Liraydı; BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 19.12.1909, 29.11.1910, Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

Denetleme ve Kontrol Altına Alma İsteği

Bu bandıra değişikliğinde yukarıda ifade edilen kaybedilen mahkemenin ne kadar etkili olduğunu bilemiyoruz. Fakat en önemli sebeplerinden birisinin rekabet ortamı içinde korumasız kalan tüccarın himaye arayışı olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca denizciliğe ait bazı özel sebepler de rol oynamıştır.

Devir işlemleri ister gerçek bir satış olsun isterse normal görülsün, işlemler ne kadar resmî olursa olsun Osmanlı memurlarını inandıramadığı ortadadır. Çünkü bu satış işlemi Osmanlı memurları tarafından sefere elverişli olmayan vapurlarının bu sıralarda Osmanlı hükûmetince yapılacak olan kontrolden kaçırmak istemesi ve resmî himaye görmek üzere Amerika bandırası altına girmesi şeklinde değerlendirilecektir. Bu değerlendirmeler sadece işlemlerle ilgili sorunların çıktığı 1909 yılında değil iki yıl sonra bu şirkete karşı boykot uygulandığı 1911 yılında da yapılmaktaydı. Bu ifadeler, Osmanlı yetkililerinin bu şirkete karşı uygulanan boykot hareketlerini haklı ve normal bir tepki hareketi olarak gördüklerini göstermektedir.

Avrupa'nın ekonomik baskı ve yayılması arttıkça Osmanlı Devletinin, sularında ve limanlarında sefer yapan gemilerin denetleme isteği de o oranda artmıştı²⁶. Fakat yabancı vapur şirketleri bu denetleme isteğinin önüne elçiliklerin siyasî güçlerini arkalarına almış bir şekilde Osmanlının daha önce imzalamış olduğu anlaşmalarla çıkıyorlardı. Ege'de tütün kaçakçılığından dolayı Amerika bandıralı Hacı David kumpanyasına mensup Virginia vapurunun araştırılması için maliyeden tezkere yazılmıştı. Fakat yabancı vapurların araştırılması büyük hukukî problemler doğurduğundan önce hukuk müşavirliğine sorulmuştu. Bu vapurları arayabilmek için konsolos tarafından tayin olunacak tercümanın olması gerekiyordu. Bunun için önce konsolosluga, olumsuz cevap gelmesi durumunda da elçiliğe başvurulmalıydı²⁷.

Avrupalılar ekonomik olarak kayba uğradıkları kaçakçılık meselesinde denizlerin daha sıkı denetlenmesi için (örneğin rejî şirketi Osman-

²⁶ Osmanlı Devletinin yabancı sermaye ve şirketleri kontrol altına almak istemesi ile ilgili yaptığı çalışmalar hakkında bkz. A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 37 vd.

²⁷ BOA, Hr. Hmş. İšo, 103/1-7, 30.12.1912, Maliye Nezareti Tezkeresi; Aslında, kaçakçılık rejî şirketine karşı bir çeşit direniş sayılmış ve buna göz yumulmuştu. II. Meşrutiyetin ilanından sonraki hükûmet değişikliğine kadar kaçakçılık gelişmesini sürdürmüştür (Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987, s. 28).

lıya tütün kaçakçılığına engel olması için bir gemi satın almıştı) Osmanlı Devletine baskı yaparlarken, diğer taraftan denetleme mekanizmalarının kendi gemilerine yapılmaması için uğraşıyorlardı. Bunun üzerine Osmanlı bürokratlarının denetleme isteğinin ticaret ağının diğer ucu olan kendi tebaası ve vapur şirketleri üzerine yönelmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Bu denetleme isteği karşısında sadece Hacı David değil Osmanlı sahillerinde işleyen bazı Yunan ve ecnebî vapurların da Osmanlı sancaklarını bırakıp Amerika bandırasına geçtikleri belirtilmişti. Yunan vapurlarına karşı denetleme mekanizmalarının artırılmak istenmesinin genel ekonomik ve siyasî olaylarla yakın ilgisi vardı. Girit bunalımı, Balkan harbi ve bunları takip eden Yunan ve Rum boykotları Türkler lehine bir ekonomik ve sosyal dönüşümü sağlamanın sivil boyutuydu. Denetleme ve kontrol altına alma konusunda yapılan bu çalışmalar, dönüşümü sağlamanın bürokratik çabaları olarak görülmektedir.

Hukukçular, Osmanlı sularındaki yabancı bandıralı gemilerin denetlenmesine engel olan eski ve yeni anlaşmalarda yer alan Osmanlı sularında gemilerin seyri sefer serbestisi hükümlerinin, yazıldığı gibi mutlak bir surette yorumlanamayacağını, yerel idarelerin halkın menfaatlerini koruma adına esnaflık olarak görülen kendi limanları arasında yük ve yolcu taşıma imtiyazını kendi vatandaşlarına tanımak gibi tedbirleri alabilmesi gerektiğini ifade ediyorlardı. Fakat uygulama hiç de onların söyledikleri gibi olmuyordu. Çünkü Osmanlı bürokrasisinin her türlü denetim altına alma çabalarının karşısına, kapitülasyonları arkalarına almış bir şekilde elçilikler çıkmaktaydı. Elçiliklere, Osmanlı sahillerinde Osmanlı malları taşıyan gemilerinin Osmanlı subay ve memurları tarafından doğrudan kontrol edilebilmesinin kendileri için de yararlar sağlayacağı ifade edilmiş olmasına rağmen, bu teklif kabul ettirilememişti. Bu itirazlara rağmen uygulamanın yapılması hâlinde zorluklarla karşılaşacağı açıktı. Bu konuda Osmanlı Devletini en çok bağlayan şey yapmış olduğu eski anlaşmalardı. Gemilerde tercümanlı arama yapılamayacağı maddesi sebebiyle haksız olduğu hâlde senelerce karar aşamasına gelemeyen mahkemeler olmakta, gemilerin muayenesi konusunda aracılık eden konsoloslar iyi niyet göstermezlerse denizlerde kontrol ve denetim yapılamamaktaydı. Zorla girildiğinde ise, anlaşma hükümlerine uygun davranılmadığı gerekçesiyle bir çok zorluk çıkmaktaydı. Bunu aşabilmek için de Osmanlı memleketlerindeki yerli ve yabancı gemilerin muayenesi konusunda bir orta yol önerilmişti. Buna göre; Mesajeri Maritim veya Lloyd gibi, memleketlerinde uygulanan muayene şartlarını yerine getiren ve seyri sefere

uygun olduğuna dair ellerinde muteber belgeleri bulunan büyük şirketlerin vapurları, hiç olmazsa şimdilik, muayene kapsamı dışında tutulacaktı. Böylece elçiliklerin çıkarabilecekleri zorluklardan ve engellemelerden devleti kısmen kurtarmak mümkün olabilecekti²⁸.

Belgelerden, Hacı David meselesinin deniz ticaretine ait meseleleri yeniden gündeme getirdiği, ülkenin genel denizcilik problemlerini tartışmaya açtığı ve bunlara çareler arandığı görülmektedir. Dışarıdan gelen baskılar, bu baskılara karşı koyma veya uyum sağlama şeklinde ortaya çıkan tepkilere sebep oluyordu. Örnek olarak bu tartışmalar esnasında dikkati çeken bir konu da denetlemeyi yapabilmesi için liman dairelerinin yetkilerini belirleyen liman vazife kanunnamesinin bir an evvel tamamlanması isteğiydi. Osmanlı limanları arasında seferler yapan ecnebî gemilere, Osmanlı bandıralı gemiler gibi Osmanlı kanunlarını uygulanmasını sağlamak, bunu mecburî tutmak ve liman dairelerinin bu konudaki yetkilerini kullanmalarını sağlamak gerekiyordu. Bu konuda liman dairelerinin yetki alanları tartışması ortaya çıkıyor; işin içine uluslar arası deniz hukuku giriyordu. Bu konunun araştırılması için Hariciyeye de başvurularak yabancı gemilere hakim olunmasını sağlayacak fakat bunu yaparken onların onayını da alacak bir düzenlemenin yapılabilmesi için ayrıntılı bir rapor hazırlanarak acilen gönderilmesi istenmişti²⁹. Deniz nakliyatını, limanları kontrol etme, denetleme, yabancıların hareket alanı buldukları hukukî boşlukları kapatma istekleri İttihat ve Terakki'nin yöneldiği millî iktisat ve devletçilik politikalarının denizcilik alanındaki yansımaları olarak görülebilir.

Satış ya da Osmanlı Tâbiyetinden Kaçış

Bu satış ve devir işlemine Osmanlı bürokrasisinin tepkisi çok erken ve kararlı bir şekilde olacaktı. Satış işlemi, Aydın Vilâyeti ve Liman Dairesi başkanlığı tarafından Ticaret-i Bahriye Kanunu'na aykırı bulunmuş ve itiraz edilmişti. Bahriye Kanunu'nun üçüncü maddesinde; bir geminin gerek seferden önce gerek sefer esnasında tamamı veya bir kısım hissesinin satılması durumunda, satış, Osmanlı Devleti sınırları içinde gerçekleşirse mahallin liman reisi huzurunda, yabancı bir ülkede yapılırsa Osmanlı konsolosu aracılığıyla gerçekleştirilecek resmî bir senetle yapılacaktı. Eğer bu şartlar yerine getirilmezse devir ve satış işlemlerinin yapılmamış sayıla-

²⁸ BOA, Hr. Hmş. İšo, 103/1-7, 15.1.1910, Sadaret Tezkeresi.

²⁹ BOA, Hr. Hmş. İšo, 103/1-7, 12.1.1910, Erkan-ı Bahriye-i Harbiye Tezkeresi.

cağı belirtiliyordu. Liman Dairesi kendi yerine İzmir Amerika Konsolosluğunda yapılan satış işleminin, bu maddeden dolayı geçersiz sayılması ve vapurlara çekilen Amerika sancaklarının indirilmesini istemişti³⁰.

Vilâyet yetkilileri ve İzmir Amerikan Konsolosluğu arasındaki anlaşmazlıklar elçiliğin başvuruları ve merkezî hükûmetin müdahalesi sonucunda yapılan görüşmeler sonucunda geçici bir çözümle aşılmıştı. Anlaşma gereği devir işleminin tamamlanması için ödenmesi gereken harcın -geçici bir çözümle- depozito suretiyle liman idaresine teslimi ve burada yapılacak devir ve satış işlemlerinden sonra vapurlara Amerikan bayrağı çekilmesine izin verilmesi kararlaştırılmıştı³¹. Fakat anlaşmazlık devam etmiş, bu sefer de devir işlemleri sırasında Osmanlı Devletine verilmesi gereken harcın alıcıya mı satıcıya mı ait olması gerektiği konusu tartışmaya sebep olmuştu. Harcın alıcı tarafından ödenmesi gerektiği şeklindeki Osmanlı yorumu ve isteğine, konsolosluk yetkilileri karşı çıkmıştı. Ayrıca verilen harcın hukukî durumunun tam olarak açıklığa kavuşmamış olmasından ve vapurları satın alan Amerikalının konsolosluk aracılığı ile bu meblağı geri alması söz konusu olduğundan durum tam olarak çözülememişti³². Hukuk müşavirliği depozito suretiyle alınmış olan 186 liranın yapılan anlaşma ve mevcut kanunlar gereği Amerikalılar tarafından geri alınamayacağı ve bunun liman tarafından gelir kaydedilmesinin kesin olduğu şeklinde görüş bildirince satış işlemi de geçerli kabul edilmişti³³. Satış işlemlerinin Osmanlı memurlarından adeta kaçırılarak yapılması ve vapurlara hemen Amerikan bandırası çekilmesindeki amacın devir işlemleri için ödenmesi gereken bu meblâğı ödememek, bunu da oldu bittiye getirilerek bir an önce Amerikan himayesi altına girerek yapılmaya çalışıldığını düşündürmektedir.

Satış ile ilgili meseleler devam ederken fener vergisi problemi çıkmıştı. Fener vergisi nizamnamesinin sekizinci maddesine göre düzenli sefer yapmayan ve mütemediyen posta nakletmeyen gemiler bu vergiyi tamamıyla ödemek zorundaydılar. Fakat yaz-kış düzenli sefer yapan ve Osmanlı postalarını da taşıyan vapurlara (Loyd, Mesajeri gibi yabancı vapur şirketleri de dahil olmak üzere) fener vergisinde indirim yapılmaktaydı. Hacı David Vapur Şirketi de satılmadan önce Şuray-ı Devlet kararı

³⁰ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 29.11.1910, Babıâli Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

³¹ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 19.12.1909, Babıâli Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

³² BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 25.01.1910, Babıâli Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

³³ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 30.01.1910, Bahriye Nezareti Tezkeresi.

ile bu indirimden faydalanmaktaydı. Bu indirimden yerine kurulan Amerikan şirketi de faydalanmak istemişti. Bu sefer de Fenerler İdaresi duruma itiraz etmişti. İdare eski şirketin şekil, sıfat ve tâbiyeti değiştiğinden Amerikan şirketi hakkında istenilen indirimli tarifinin, yeniden izin alınmadığı müddetçe uygulanamayacağını ve o zamana kadar verginin tam olarak alınacağını bildirmişti. Vapur şirketi bu durumu kabul etmemiş ve sefer yapmaya devam ederken, vergilerini de ödememişti. Bunun üzerine sefer tezkeresi olmadan seferlere çıkması üzerine de liman yetkilileriyle karşı karşıya kalmıştı. Yetkililer ya verginin cezalarıyla ödenmesini ya da vapurların sefer yapamayacağını bildirmişlerdi³⁴.

Bu vergiyi zamanında ödemeyen Osmanlı şirketlerinden ceza alınmakta, itiraz edenler ise seferden alıkonulmaktaydılar. Halbuki bir yabancı geminin seferden alıkonulması için ilgili konsolosluklara gerekli tebligatların yapılması ve tercüman bulundurulması gibi bir çok hukukî işlemin yapılması gerekmektedir³⁵. Elçilik ve konsolosluklar ise gemilerini Osmanlı denetiminden sonuna kadar kaçırmaktaydılar. Yabancı şirketler böylece Osmanlı denetiminden uzak bir şekilde faaliyetlerini sürdürebiliyorlardı. Nitekim Amerikan himayesi sebebiyle şirketin seferlerinin engellenemediği görülmektedir.

Sonunda vapur şirketi fener vergisindeki bu özel indirimi, Amerika sefreti aracılığı ile Osmanlı yetkililerinden talep etmiş ve bu talebi de kabul edilmişti. Fakat bu sefer de anlaşmazlığın devam ettiği ihtilâflı sürede hiçbir fener vergisi ödemeyen şirketin bu süre zarfındaki vergisini indirimli ödeyip ödeyemeyeceği ve yine bu süre içinde kesilen cezaların ödenip ödenmemesi meselesi çıkacaktı. 1911 yılında tartışmalar devam etmekteydi ve Bahriye Nezareti konuyla ilgili soruya henüz kesin bir cevap verememişti³⁶.

Bir taraftan bu meseleler devam ederken diğer taraftan da Amerika bayrağı çekmiş olan şirket vapurlarının Osmanlı sularında yaptığı kabotaja hukuken hakları olup olmadığı araştırılmaya başlanmıştı. Merkezi hükümet Osmanlı limanlarındaki kabotaj meselesine kendi istediği gibi bir şekil vermek için uzun zamandır uğraşıyordu. Fakat her seferinde eski antlaşmaları ve bu antlaşmaların sağladığı hukukî çerçeveyi daha da genişletmeye çalışan devletler karşısına dikiliyordu. Nitekim Hacı David

³⁴ BOA, Hr. Hmş. İşo, 27/7, 30.01.1910, Bahriye Nezareti Tezkeresi.

³⁵ BOA, Hr. Hmş. İşo, 27/7, 25.07.1911, Bahriye Nezareti Tezkeresi.

³⁶ BOA, Hr. Hmş. İşo, 27/7, 10.07.1911, Bahriye Nezareti Tezkiresi.

vapurlarının Osmanlı sularında ticaret yapmalarının daha doğrusu yapamamalarının hukukî zemini araştırılmış fakat bir çıkar yol bulunamamıştı³⁷. Merkezî hükûmetin kendisini bağlayan anlaşma ve kurallara karşın, yerel idarelerin sahip oldukları hareket alanlarını kullanarak, mücadelesini başka bir zemine taşımaya çalıştığı söylenebilir. Çünkü bu meselede Aydın Valiliği ve Liman Başkanlığı şirketle ilgili olarak her fırsatta karşılıklarına dikilmişlerdi. Satış işleminde, Fener ve diğer vergi meselelerinde, kabotaja hakları olup olmadığı gibi hususlarda müdahaleleriyle, tartışmayı başlatanların Vilâyet yetkililerinin olduğu görülmektedir.

Satış işleminin üzerinden iki yıldan fazla bir zaman geçtiği hâlde şirketin yerel idareyle olan meseleleri devam etmekteydi. Her türlü muamelesini yakından takip eden Aydın Vilâyeti 1911 yılında Dahiliye Nezaretine şirket ile ilgili yeni bir şikâyetle bulunacaktı. Şikâyetlerden birisi şirketin seyri sefer için Osmanlı hükûmet merkezinden izin alınmadığı yönündedir. Ayrıca Osmanlı sularında çalışan bu vapur şirketinin Amerika'da kaydı bulunmadığı da ifade edilmişti. Ticaret mahkemesi böyle bir Amerikan şirketinin olmadığı, dolayısıyla şubesinin de olamayacağı, bu sebeple şirketin bir Osmanlı şirketi olarak değerlendirilmesi gerektiği şeklinde yorumlamıştı³⁸. Nezaret, vilâyetten gelen ve kaynağı iyi bilinmeyen böyle bir bilgiye itibar etmemiş, Amerika elçiliğinin 2 Şubat 1911 tarihli tavrında bu şirketin Amerika hükûmetinin mahallî kanunlarına uygun ve kayıtlı olduğu şeklindeki resmî beyanını kabul etmişti. Vilâyetin ileri sürdüğü, *vapurların Amerika sahiliyle ilgisinin olmadığı ve bir ecnebî Anonim şirketindeki hissedarların bir kısmının Osmanlı tebaası olduğu*, dolayısıyla şirketin bir Osmanlı şirketi olduğu görüşünü ise zayıf bulmuştu³⁹. Mahallî yetkililerin bu kaçışı kabul etmemeleri ve şirketin ısrarla bir Osmanlı şirketi olduğunu iddia etmeleri dikkat çekicidir. Merkezî hükûmet de bu kaçışları, yabancı egemenlik ve müdahaleleri artıracığı ve ekonomik kayıplara sebep olacağı için istemiyordu. Çünkü İttihat ve Terakki Cemiyetinin millî iktisat politikaları izlerken bunu körü körüne ve bağnazca yapmadıkları anlaşılıyor. Özellikle demiryolu, tramvay, elektrik, su, madencilik, rıhtım, gemi işletmeciliği gibi büyük sermaye ve iş gücü gerektiren alanlarda yabancı sermayeye muhtaç olduklarının bilincindeydiler⁴⁰.

³⁷ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 08.03.1910, Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

³⁸ BOA, DH.İD, 134/10, 31.12.1911, Hariciye Nezareti Mütalaası.

³⁹ BOA, Hr. Hmş. İšo, 27/7, 29.7.1911, Babıali Hukuk Müşavirliği Mütalaası.

⁴⁰ A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 82.

Bu şirketin ilk plânda Amerikan bayrağı altına girdikten sonra amaçladığı ayrıcalıklı ekonomik konuma kavuştuğu ve himaye gördüğünü söyleyebiliriz. Fakat Osmanlı tâbiyetinden kaçırılışı ve Amerikan koruması altına girişi sonucu ortaya çıkacak problemler bu himayeyi gölgelemişti. Özellikle 1908 sonrasında gelişecek olan milliyetçilik ve buna dayalı iktisat politikaları ile ilgili uygulamalar, yabancı veya gayrimüslim şirketleri zor durumda bırakacaktı. Bu politikanın araçlarından biri boykotlardı. Boykotlar buldukları geniş halk desteği ile müdahale ve mücadelenin halk nazarında en meşru zeminlerinden birisi olacaktır.

1911 yılında Amerikan Vapur Şirketine uygulanmadan önce de Avusturya'ya karşı Bosna-Hersek'i ilhak ettiğini açıklamasından sonra boykot uygulanmıştı. Özellikle sahil şehirlerinde liman işçileri, mavnalı ve kayıkçıları arasında İttihat ve Terakkinin etkili olduğu bir örgütlenme söz konusuydu. 1908 yılında İstanbul, Selânik, İzmir, Trabzon gibi kentlerde Avusturya'ya karşı uygulanan boykot kısmen sonuç vermişti⁴¹. İttihat Terakkinin örgütlediği toplumsal kesimlerle, 1908 sonrası gelişen Bosna'nın ilhakı, Girit meselesi gibi olayların başlattığı boykot hareketleri gittikçe artacak ve millî ekonomi politikalarına haklı ve meşru bir zemin kazandırmaya çalışacaktır. 1909 yılında henüz boykotların yoğunlaşmadığı bir dönemde Amerikan bayrağı çeken Hacı David vapurları da boykota maruz kalacaktı.

3) Amerikan Vapurlarına Karşı Boykot

Boykotu Hazırlayan Şartlar ve Olaylar

Hacı David Vapur Şirketinin İstanbul-Beyrut hattında çalışan, içinde altmış kadar yolcunun da bulunduğu New Jersey adlı vapurunda İskenderun açıklarındayken olaylar çıkmıştı. Bu olaylar, vapur İskenderun limanına girdikten sonra mahallî memurları da içine alacak şekilde genişlemiş ve bu vapur şirketine karşı uygulanmaya başlanacak olan boykotun temel gerekçesi olmuştu.

Beyrut'tan İzmir ve İstanbul'a gitmek üzere vapura binen yolcular biraz da kötü hava şartlarından dolayı iskelelere zamanında ulaşamamışlardı. Vapur, Beyrut'tan İskenderun'a dört günde gelmişti. Yolcular, vapurun uğradığı iskelelerde çok durması üzerine erzak ve yiyeceklerinin yetmeyeceğini söyleyerek duruma itiraz etmişlerdi. Ayrıca İskenderun'da

⁴¹ D. Quataert, *a.g.e.*, s. 103-121.

10.000 sandık portakal yükleneceği ve bunun için iki gün daha burada bekleyeceklerini öğrenen yolculardan özellikle askerler, yevmiye ve kumanyalarının sınırlı olduğunu, aç kalacaklarını söyleyerek vapurda yolcu olarak bulunan Mülâzim Ali Saib Beyi kaptanla konuşmak üzere göndermişlerdi. Askerler yollarına başka bir vapurla devam etmek için Beyrut İskenderun arası yol bedellerinin düşülerek geri kalan ücretlerinin kendilerine iadesini istemişlerdi. Kaptan durumu kabul etmemiş ve durumu İskenderun'daki vapur acentası yetkilisine iletmişti. Acenta yetkilisi vapura geldiğinde yolcular isteklerinde direnmişlerdi. Durumu bir müdahale olarak değerlendiren kaptan havaya birkaç el ateş etmiş ve tayfalar, sopalarla askerlerin üzerine yürümüştür. Çıkan olaylarda beş asker ve bir yolcu yaralanmıştı. Yaralanan askerlerin bir ay kadar hastanede yatacakları yönündeki tutanaklardan bir hayli hırpalandıkları anlaşılmaktadır. Dört tayfanın da yüz ve ellerinde *trnak çizintisi alâmetleri* görülmüştü⁴². İstanbul'a gitmek üzere vapurda bulunan subaylardan Ali Saib Bey vapurdan çıkartılmak istenmişse de olayları kışkırttığı gerekçesiyle kaptan tarafından vapurda tutuklanmış, tahkikat yapmaya ve yaralıları almaya gelen heyete de teslim edilmemişti. Bunun üzerine Ali Saib Bey kendisinin kurtarılması için İzmir Merkez Komutanlığına mektup göndermişti. Ali Bey İzmir'de vapurdan alınarak merkez komutanlığına teslim edilmişti⁴³.

Olay Amerika elçiliği ile yazışmalara, karşılıklı ithamlara neden olmuş ve büyümüştü. Çünkü şirket (Osmanlı belgelerinde hâlen daha Hacı David Kumpanyası olarak geçiyor) bir Amerikan vapur şirketi idi. Dahası olaylar sırasında kendisinin tartaklandığı, dövüldüğü ve pelerinin yırtıldığı iddiasında bulunan şirketin İskenderun acentası yetkilisi Prestiyani? aynı zamanda Amerikan Viskonsolosu olarak diplomatik bir sıfat da taşıyordu. Olayla ilgili şikâyette bulunan Amerika elçiliği Prestiyani'nin vapura resmî sıfatla geldiğini ısrarla vurgulayıp meseleye diplomatik bir yön kazandırmaya çalışmıştır. Buna karşılık Osmanlı yetkilileri sadece acenta yetkilisi sıfatına dikkati çekiyorlardı. Birçok konsolos temsil ettikleri devletin vapur şirketlerinden birisinin genelde de en büyüğünün temsilci-siydiler. Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı sahillerindeki acentalarının aynı zamanda konsolosluk gibi görevlerinin bulunmaları (veya konsolosla-

⁴² İskenderun Kaymakamının başında bulunduğu inceleme heyetinin Osmanlı yaralıları ile ilgili ayrıntılı bilgi verirken Rum tayfaların yaraları ile ilgili daha hafif ifadeler kullanmaları dikkati çekiyor (BOA, Hr. H., 350/4, 23.01.1911, Aydın Vilayeti Telgrafi).

⁴³ BOA, Hr. H., 350/4, 23.01.1911, Aydın Vilayeti Telgrafi.

rın vapur şirketlerinin temsilciliğini üzerlerine almaları) bu problemlere diplomatik bir mahiyet kazandırıyor, içinden çıkılmaz hâle getirebiliyordu.

Osmanlı yetkilileri açısından olay liman dahilinde ve Osmanlı karasularında olmuştu. Yaralıların ve Ali Saib Beyin durumuna bakılırsa Osmanlı tarafı tecavüz eden değil tecavüze uğrayan durumundaydı. Prestiyani'nin diplomatik kimliğini ön plâna çıkararak Amerika olaya Ali Saib Bey dolayısıyla askerî bir karakter de kazandırmaya çalışmıştır. Buna karşılık Osmanlı, Ali Saib Beyin "*askerler üzerinde sahip olduğu rütbenin manevî tesiri dışında bir sıfatı*" olmadığını, Prestiyani'ye ise yalnızca bir yolcu olarak müracaat ettiğini ifade etmişti. Olayın askerî bir tarafının olmadığı önemle vurgulanmıştır. Halbuki kaptanın silâh çekmesi ve ateş etmesi bu olaydaki en önemli suç unsuru olarak görülmekteydi. Osmanlı yetkilileri, İzmirli Vasilaki adlı kaptanın, Osmanlı tebaası olduğu bilgisinden emin olamadıkları için harekete geçememişlerdi. Ayrıca Osmanlı tebaası bile olsa yabancı bir vapur şirketinde çalışıyor olmak yeterince imtiyazlı bir durum yaratıyordu. Şirketin kaptanının tâbiyeti kadar olayın geçtiği yerin de önemi vardı. Çünkü olayın açık deniz veya limanda oluşu uluslararası deniz hukukunu ve yargılama alanını doğrudan etkiliyordu. Osmanlı yetkililerine göre gerekli takibat öncelikle mahallî idarenin savcılığı, ikinci derecede de İstanbul bidayet mahkemesi tarafından yürütülmeliydi. Zaten Prestiyani olay çıktığında mahallî makamlara başvurmuştu. Fakat Ali Saib Beyin askerî kimliği hiçe sayılarak vapurda zorla alıkonulması bilhassa dikkat çekicidir. Osmanlı Devleti, Amerika elçiliğine başvurarak Prestiyani'nin konsolosluk vekâletinden azledilmesini de istemişti⁴⁴. Amerika Elçiliği, Osmanlı memurlarınca yapılmış olan tahkikatın sonuçlarını teessüfle karşıladığını, yanlı bulduğunu, içinde Amerikalı bir memurun da bulunacağı bir heyetle yeni bir tahkikat yapılmasını talep etmişti. Tahkikat sonucunda durum sabit olursa isteklerin dikkate alınacağını söyleyerek geçiştirmişti⁴⁵. Ayrıca Hukuk Müşavirliğine göre subayların ve askerlerin uygunsuz davranışları kovuşturmaya uğramazsa, konsolosu görevden azlettirmenin mümkün olamayacağını bildirilmişti⁴⁶.

Olayların ortaya çıkış ve Hacı David Kumpanyasına karşı boykot uygulanmasına varacak şekilde gelişmesinde, bandıra değiştirmesine rağmen onun Amerika şirketinden ziyade bir Yunan ve Rum şirketi olarak gö-

⁴⁴ BOA, Hr. H., 350/4, 23.02.1911, Harbiye Nezareti Tezkeresi.

⁴⁵ BOA, Hr. H., 350/4, 29.08.1911, Amerikan Elçiliği Takriri.

⁴⁶ BOA, Hr. H., 350/4, 05.02.1911, Hariciye Nezareti Tezkeresi.

rülmesi etkili olmuştur. Ege ve Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren vapur şirketinin kaptan ve tayfalarının çok büyük bir kısmı Rumlardan oluşuyordu. Girit bunalımı ve sonrası Yunanistan'la yaşanan siyasî ve ekonomik gerginlikler tansiyonu daha da yükseltmişti. Anadolu'daki Rumlarla Türkler arasında ekonomik ve siyasî farklılaşma belirginleşmiş, etnik ve dinî merkezli olarak gittikçe derinleşmişti. Nitekim Balkan savaşları sonrası bu farklılaşma bir daha geri dönülemeyecek bir şekilde kırılacaktır. 1913-1914 boykotu için Averof zırhlısı olayı nasıl bir temel gerekçe olacaksa⁴⁷ Ali Saib Bey olayı da bu şirketin boykot gerekçesi olacaktır. Ali Saib Bey ifadesinde “*kaptan ve tayfaların yolculara sık sık hakarete buldukları*” ve Girit meselesiyle ilişkili olarak da “*işbu Yunanlı kaptan ve tayfalar Girid maslahatlarında yapılan mezalimin aynını askere de icra etmeğe kalkıştılar*” demesi durumu daha iyi anlatmaktadır⁴⁸. Fakat şirket Amerika bandırası altına girse de çalıştırmış olduğu Rum personel sebebiyle boykota maruz kalmaktan kurtulamayacaktır⁴⁹.

Hacı David Kumpanyasında Osmanlı askerine karşı yapılan bu tür muamelelerin daha sonra da devam ettiği anlaşılıyor. Şirketin “*Meyn*” vapurunda kaptanın vapurdaki kadınlara karşı davranışı sebebiyle kavga çıkmıştı. Kaptanın müteceviz hareketleri vapurdaki askerleri rahatsız etmiş, müdahaleleri de kavgaya sebep olmuştu⁵⁰. Keza şirketin Anna vapuruyla Beyrut'tan binip İzmir'e gelen, oradan aktarma yapıp İstanbul limanına giden erlerle tayfa arasında kavga çıkmış, tayfalar demir çubuklarla dört askeri yaralamışlardı. Bu vapurun kaptanı Yunanlı Vasil, ikinci kaptanı Yani ve mürettebattan Nikola ile ilgili belgeler İstanbul Polis Müdüriyeti tarafından İstanbul Bidayet Mahkemesi Savcılığına verilmişti. Şirketle ilgili olarak bu tür olayların ve şikâyetlerin artması üzerine durumun Amerika sefaretine bildirilmesi istenmişti. Bu konuda elçiliğe yazılan ya-

⁴⁷ Z. Toprak, *a.g.e.*, s. 109.

⁴⁸ 1910 sonrası uygulanan boykotların Batı Anadolu'da Türklerle Rumlar arasında gittikçe çözülen ekonomik ilişkilerdeki rolüne, ilişkilerin kırıldığı ve artık geri dönülemeyecek bir noktaya gelişinde Giritli göçmenler dolayısıyla büyük baskılar gelmekteydi (D. Quataert, *a.g.e.*, s. 121).

⁴⁹ Amerikan Elçisi personeli sebebiyle şirketlerine uygulanan boykot konusunda “*Türkler, İzmir'deki bütün yabancı kurumlardan Rum personeli kovup yerlerine Müslüman personel almalarını istediler. Öteki Amerikan şirketleri gibi Singer Kumpanyası'na da bu bildirilmişti...*” (Doğan Avcıoğlu, *Milli Kurtuluş Tarihi*, İstanbul 1974, III, 1112).

⁵⁰ Vapurda bulunan Jandarma Agop yaralanmış, Mülâzım Ali Bey tartaklanmış ve hakaretlere maruz kalmıştı (BOA, DH.İD, 134/10, 13.11.1911, Bahriye Nezareti Tezkeresi).

zıların bir cevabının gelmediğinden de şikâyet edilmişti. Hatta sık sık yaşanan gerginlikler, bunlara karşı şirketin gerekli önlemleri almayı, Amerikan elçiliğinin duyarsız kalışı gibi sebepler yüzünden şirketin Osmanlı sularındaki faaliyetlerinin durdurulması gerektiği ifade edilmişti⁵¹.

Şirketle ilgili şikâyetlerin Balkan harpleri esnasında da artarak devam ettiği anlaşılmaktadır. Amerikan bandırası altında Osmanlı sularında seyri sefer yapan Hacı David Kumpanyası mürettebatı hakkında İzmir Komodorluğundan alınan telgrafta; bu şirketin büyük kısmı Yunanlı olan tayfa ve çalışanlarının casusluk yaptıkları, bu vapurlara gizlice binen Yunan subaylarının da Osmanlı şehir ve sahillerinde keşiflerde buldukları, bu tür olaylara sebep vermemek için şirket vapurlarında yabancı tayfa kullanılmaması için gerekli teşebbüslerin yapılması istenmişti⁵². Görünürde son derece meşru temellere dayanan bu istek, şirket Amerika bandırası kullanmaya başladıktan sonra vilâyet ve liman dairesi yetkililerinin kontrol çabalarının bir devamı gibi görünmektedir. Gerçekte ise yabancı şirketlerin personelini Türkleştirerek bu şirketleri kontrol altına almak isteyen İttihat Terakki'nin millî iktisat politikalarının bir uzantısıydı⁵³. Yalnız, şirketle ilgili ithamların dozu gittikçe artmış ve savaş hâli sebebiyle daha ciddi ve meşru bir zemin oluşmuştu. Artık casusluk yapan tayfalar ve buna alet olan bir vapur şirketi vardı.

Uluslararası deniz hukuku, devletlerin denizlerde karşılaştıkları bu tür problemleri çözmekten uzaktı. Ayrıca bunun gibi en ufak problemler dahi acenta yetkililerinin diplomatik sıfat taşımaları veya konsoloslarla olan irtibatları sebebiyle hariciyeye aksediyor ve diplomatik bir mesele hâline geliyordu. Kaldı ki denizler- bu karasuları ve limanları da olsa-, Osmanlı egemenliğinin gittikçe zayıfladığı alanlardı. Deniz hukuku, kapitülasyonlar ve diplomatik koruma karşısında ecnebî şirket, kaptan ve tayfaları çok daha cesurca davranabiliyorlardı. Osmanlı liman ve karasuları bile yabancı devletlerin hakim oldukları bir egemenlik alanı hâline gelmişti.

⁵¹ BOA, Hr. H., 350/4, 25.5.1911, Hariciye Nezareti Tezkeresi; 7.3.1912 Harbiye Nezareti Tezkeresi; 27.05.1912 Adliye Nezareti Tezkeresi.

⁵² Tarihi Deniz Müzesi Arşivi, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, 8.11.1912.

⁵³ Yabancı şirketlerde Türkçe sorunu ve Müslümanların istihdam edilmeleri ile ilgili olarak bkz. Z. Toprak, *a.g.e.*, s. 60-63; A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 76-77.

Boykotun Uygulanması ve Amerika Elçiliğinin Tepkisi

Hacı David vapur şirketine karşı 1911 Ocağında Osmanlı sahillerinde, Selânik, Kavak, Edremit, Gelibolu, Antalya ve İskenderun limanlarında boykota gidildiği görülmektedir. Boykot, bu şirket gemileri limanlara yanaştığında sandalci ve mavnacıların gemilerden yolcu ve yük indirmemesi veya bindirmemesi şeklinde uygulanıyordu. Selânik, Antalya, İskenderun konsolosluklarından gelen şikâyetlerin yoğunluğundan özellikle Antalya ve İskenderun'da şirketin zor durumda kaldığı anlaşılmakta ve boykotun en son bu limanlarda kırıldığı görülmektedir.

İskenderun'da uygulanan boykotun sebebi olarak, bu şirket vapurlarının mürettebatının tamamen Yunanlı olup yolculara ve bilhassa bu vapurlara binen Osmanlı asker ve subaylarına hakaretlerde bulunmaları gösterilmişti. Ali Saib Beyin İzmir veya İstanbul'daki Osmanlı memurlarına teslim edilmek bahanesiyle günlerce vapurda tutulmuş olması halkın hiddet ve infialine sebep olmuştu. Osmanlı yetkilileri de olayla ilgili olarak Amerika elçiliğini sorumlu tutmuşlardı. Elçiliğin, Amerikan bandırası altında Osmanlı sularında dolaşan bu serserileri halka daha saygılı olmalarını tavsiye etmesi gerektiği ve bunu sağladığı taktirde şikâyet edilen durumun kendiliğinden ortadan kalkacağını ifade etmişlerdi.⁵⁴ Boykotla ilgili meselede sık sık diplomatik baskıya maruz kalan hükûmet İskenderun kaymakamlığına gönderdiği emirle, bu olaydaki hissiyata kapılmanın boykot meselesine resmî boyut kazandırabileceği, dolayısıyla boykotla ilgili hususlara karışılmamasını istemiştir.⁵⁵ Gerçekte boykot uygulamasının sebepleri çok daha derinlerdeydi. Ali Saib Bey olayının, ekonomik, siyasî şartları hazırlanmış olan boykotun tetikleyicisi olduğu anlaşılıyor. Eşzamanlı olarak bir çok limanda Amerikan şirketine karşı uygulanan bu boykot üzerine Amerikan elçiliği boykotu kaldırtmak için harekete geçmiştir.

Antalya'da uygulanan boykottan şikâyetçi olan İzmir Amerikan konsolosunca, hamal ve kayıkçılara boykotu bırakmaları için gerekli yerlere emirler verilmesi, yapılmadığı taktirde doğacak zararlardan Osmanlı hükûmetinin sorumlu olacağı bildirilmiştir. Elçilik de boykotun Osmanlı ekonomisini kötü etkilediğini ve Osmanlı hükûmetinin, işlerini âdeta hamal ve kayıkçıların görüş ve keyfiyetine bıraktığı şeklinde bir izlenim oluştuğunu söyleyerek boykotun kaldırılmasını istemiştir.⁵⁶

⁵⁴ BOA, Hariciye Siyasiye Kısmı (Hr. Sys) 56/10, 8.2.1911, Haleb Valiliği Telgrafı.

⁵⁵ BOA, Hr. Sys 56/10, 8.2.1911, Haleb Valiliği Telgrafı.

⁵⁶ BOA, Hr. Sys 56/10, 7.1.1911, Amerikan Sefareti Takriri.

Amerikan elçiliği 30.1.1911 tarihinde boykot ile ilgili daha önce gönderdiği takrirlerle ilgili olarak ne gibi tedbirlerin alındığını hariciyeye sormuştu. Antalya'da boykot başladığı zaman şirket temsilcisi ve Texas vapuru kaptanı mutasarrıfa giderek şifahî protestoda bulunmuş fakat bir sonuç alamamışlardı. Protesto, Konya valisinin emriyle şirkete iade edilmek istenmiş, temsilci bunu kabul etmekten kaçındığı için resmî bir rapor tutulmuştu. Elçilik, Antalya'da yetkililerin böyle bir protestoya cevap vermeleri gerekirken boykot meselesindeki her türlü sorumluluğu üzerlerinden atmaya çalışmalarından şikâyet etmekteydi. Ayrıca şirkete yapılan boykotun Antalya ticaret ve tüccarlarının zararına olduğunu ve haklarının ihlâl edildiğini ileri sürmekteydi. Elçilik, şirketin zararının 1000 İngiliz sterlini bulduğunu ve bunun tazmin edilmesi gerektiğini ifade ederek boykotu kırmaya çalışıyordu⁵⁷. Dahası boykotun genel olmayıp yalnız Amerikan şirketine uygulanması (Texas vapuru boykot edildiği sırada İngiliz bandıralı City of Amsterdam gemisinin yükleri boşaltılmıştı) ayrı bir haksızlık olarak görülmüştü. Bu noktada boykotun Yunan ve Rum ticaretini engellemeye yönelik olan amacı daha da belirginleşmektedir.

Amerikan elçiliği diplomatik baskısını artırdıkça çeşitli problemler de çıkıyordu. Hatta bütün bürokratik uğraşlar içerisinde İstanbul'da Amerikan elçiliği ile ilgili olarak bir diplomatik skandal da yaşanmıştı. Elçi, hukuk müşaviri olan tercümanıya beraber Emniyet-i Umumiye Dairesine gelerek polisin boykotun kaldırılması için verilen emri mavnacıların yerine getirmeye mecbur olduklarını, dolayısıyla boykot meselesinde hükûmetin kesin bir emir verip vermediğini sormuştu. Şirketin dışarıdan getireceği işçilere boykot komitesi karşı çıktığı için polisin bunlara engel olmasını ve haklarında işlem yapmasını istemişti. Müdürün cevaplarından tatmin olmadığı anlaşılan elçi sinirlenmişti. Boykotun kaldırılması için bir emir verilip verilmediği ve bunun için ne yapıldığını ısrarla sormuştu. Cevap tekrarlanınca elçi daha da sinirlenmiş ve daireden çıkmıştı. Tercüman kendilerini ayakta bekleten ilgili polis memuruna “*siz adam olmazsınız*” diye bağırıp, hakaret etmişti. Teşebbüslerini Hariciye Nezareti aracılığı ile yürütmesi gerekirken, nezaket icabı kabul edilen bir ziyaret esnasında diplomatik kuralları hiçe sayan elçinin bu davranışı, müdür tarafından şikâyet edilmişti⁵⁸.

⁵⁷ BOA, Hr. Sys 56/10, 5.2.1911, Amerikan Sefareti Takriri.

⁵⁸ BOA, Hr. Sys 56/8, 8.2.1911, Emniyet-i Umumiye Dairesi.

Benzer bir olay da İstanbul boykot komitesinin bu şirket vapurlarını boykot etmeyle ilgili kararından sonra yaşanmıştı. İstanbul'a gelen “California” vapurundaki hacılar boykot kararından haberdar olmadıkları için istisna edilerek mavnacı ve sandalcılar tarafından karaya çıkarılmışlardı. Bu esnada vapurun Rum tayfaları “Boykot ha! Türk bu Amerikan bandırasıdır. İşte size böyle yolcu ve eşya çıkarttırırız” şeklindeki ifadeleri sandalcılarla tayfalar arasında sürtüşmeye sebep olmuştu. Buna karşılık boykotun kaldırılması için mavnacı kethüdası ile yapılan görüşmelerde New Jersey ve California vapurlarında olaylara sebep olanların tardı ve bunun devlet tarafından takip edilmesi şartına bağlanmış olması tarafların birbirlerine bakışını daha açık bir şekilde özetlemektedir⁵⁹.

Elçilik yaptığı devamlı başvurularla boykotun kaldırılması ve daha ciddi tedbirler alınması ile ilgili neler yapıldığını soruyor, diplomatik baskı yapmaya çalışıyordu. İskenderun'da boykotu önlemeyen mahallî memurlar Amerikan Sefareti tarafından protesto edilmişlerdi. Buna karşılık vilâyet memurları mevcut kanun ve nizamlar karşısında müdahaleye yetkili olmadıklarını, boykotun New Jersey vapuru hadisesinden sonra Selânik ve İzmir boykot komitelerinin almış oldukları ortak karar doğrultusunda yapıldığını söylemişlerdi⁶⁰. Diğer taraftan Amerikan elçiliği İskenderun'da uygulanan boykotun mahallî memurlar tarafından örgütlendiği ve teşvik edildiğinden şikâyet ediyor ve görevlilerin isimlerini de veriyordu. Buna göre İskenderun'da boykotun en büyük tahrikçileri, İskenderun Kaymakamı ve Gümrük Tahlilhanesinde kimyager olarak çalışan Doktor Tahsin Efendilerdi⁶¹.

Çeşitli vilâyetlerden gelen bilgilerde hemen hepsi bu şirketi boykot etmek için farklı bir neden ileri sürmüştü. Amerikan sefaretinin yapmış olduğu baskılar sonucu Selânik vilâyetinden alınan cevapta; yapılan tahkikat sonucunda mahallî memurların boykotu hiçbir şekilde teşvik etmedikleri, meselenin “Kayıkçılar Kethüdası Kerim Ağanın şahsî içtihadından kaynaklandığının” anlaşıldığı, olaya rağmen onun namına boykot ilânlarının gazetelerde görülmeye devam edildiği ve bu kişi hakkında kanunî takibat başlatıldığı ifade edilmiştir⁶².

⁵⁹ BOA, DH.İD, 130/1, 09.02.1911, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti.

⁶⁰ BOA, Hr. Sys 56/10, 7.2.1911, Hariciye Nezareti Tezkeresi.

⁶¹ BOA, Hr. Sys 56/10, 8.3.1911, Dahiliye Nezareti Tezkeresi.

⁶² BOA, Hr. Sys 56/10, 4.2.1911, Dahiliye Nezareti Tezkeresi.

Antalya'dan gelen yazıda ise; boykotun gerçek sebebinin ekonomik olduğu, bu şirketin haksız ve fahiş kazanç istekleri sebebiyle tüccarı taciz etmesinden kaynaklandığı bildiriliyordu. Özellikle daha önceki boykotlar sebebiyle ortaya çıkan ticarî boşluğu doldurduğu ve bundan istifade ettiği anlaşılan Hacı David şirketinin taşıma ücretlerini dört-beş kat artırdığı, fahiş fiyatlarla büyük kazanç elde ettiği ifade edilmişti⁶³. İngiliz ve Macar vapurlarının fiyatları düşürmesiyle ticaretlerine devam ettikleri, bunun üzerine fiyat kıran bu şirketin Texas vapuruna tüccarın yük verdiği bildiriliyordu⁶⁴. Hükûmet gönderdiği emirlerle boykot meselesinde mahallî yetkililerin ön plâna çıkmasını istemiyordu. Boykotun halk desteğine dayanan sivil bir tepki olması hem meşruiyetini artırıyor hem de merkezî hükûmetin daha az siyasî baskıya maruz kalmasını sağlıyordu.

Boykot uygulamalarına karşılık Amerikan elçiliği tedbir almaya çalışmış, vapurların gidecekleri yere ulaşmadan Osmanlı Devleti nezdinde teşebbüse geçerek yüklerini boşalttırmaya çalışmıştı. Elçilik, özellikle Kavala ve Gelibolu'ya gelecek vapurlara boykot uygulanmamasını istemişti. Çünkü buralarda mavnacılar yolcu ve yük taşıma işini ellerine almışlardı. Boykota uymak istemeyen diğer hamal, kayıkçı ve mavnacılara da engel olacak güce sahiptiler. Elçilik bu yerlerde ticaret eşyası yükleme ve boşaltma işlemlerinin mavnacı ve hamalların tekelinde ise uyguladıkları boykotun kesinlikle engellenmesini, eğer bunların elinde değilse bu işlemlerin yapılabilmesi için şirket yetkilileri ve gemi sahiplerinin kendileri tarafından tedbirler alınmasına izin verilmesini istemişti⁶⁵. Bu istek hukukî olarak Osmanlı sularında yabancılar tarafından taşıma yapmayı tamamen serbest hâle getirebilirdi. Osmanlı Devletinin direnmeye çalıştığı kabotaj meselesinde yeni bir hukukî boşluk açılması demekti. Halbuki devlet, kapitülasyonlardan faydalanarak Osmanlı denizlerinde bu tür faaliyetlerde bulunan gemilere, mavnalara engel olmak için uğraşıp duruyordu. Bu sebeple isteğin kesinlikle reddedilmesi yönünde görüş bildirilmişti. Boykot, bu tür yeni baskıların da göze alınmasını gerektiriyordu.

Amerikan elçiliğinin baskıları, ekonomik kayıplar sebebiyle Şubat 1911'den itibaren bu şirkete karşı aktif bir şekilde uygulanan boykot gevşemiş, önce Kavala'da 3 Mart'ta da Edremit'te boykot kaldırılmıştı. Fakat boykotu başlatan olayın geçtiği yer olan İskenderun'da bir süre daha uy-

⁶³ BOA, DH.İD 130/1, 19.01.1911, Antalya Mutasarrıflığı Telgrafi.

⁶⁴ BOA, Hr. Sys 56/10, 8.2.1911, Konya Vilayetinden Telgraf.

⁶⁵ BOA, Hr. Sys 56/10, 11.2.1911, Amerikan Sefareti Takriri.

gulanacaktır⁶⁶. Bu şirkete karşı uygulanan boykot hareketi resmen sona erse de millîleşme gayretleri içerisindeki İttihatçı aydınlar ve boykotla örgütlenen Türk toplumu açısından bu hareket Trablusgarp, Balkan Savaşları sırasında ve sonrasında daha sık ve yoğun olarak başvurulan bir tepki olmaya devam etmiştir.

S o n u ç

Hacı David Vapur Şirketinin ondokuzuncu yüzyıl sonu ve yirminci yüzyıl başındaki Osmanlı ekonomik seyri içinde izlediği yol, iktisadî ve siyasî tercihleri; buna karşılık merkezî hükûmetle, mahallî yetkililerle olan ilişkileri ve gördüğü toplumsal tepkiyle karşımıza çıkmaktadır. Hacı David, Osmanlı tebaası gayrimüslim bir tüccar olarak, her geçen gün biraz daha Avrupa ekonomik hakimiyeti altına giren Batı Anadolu'nun en önemli şehri İzmir'de faaliyet göstermiştir. Osmanlı Devletindeki yabancıların sadece ekonomik değil siyasî ve hukukî olarak da nüfuzlarını yerli tüccarlar aleyhine genişletmelerini yaşamıştı. Osmanlı tebaası birçok gayrimüslim tüccar gibi Hacı David de karşılaşmış olduğu ekonomik, siyasî, ticarî zorluk ve rekabet karşısında yeni ilişkiler ağının avantajlarını tercih ederek Avrupa ekonomik nüfuzunun bir uzantısı olmayı seçmiş, vapur şirketine Amerikan bandırası çekerek himaye altına girmişti. Fakat bu tepki Avrupa ekonomik baskısı ve yayılması, karşısında merkezi hükûmetin, Türk toplumunun ve aydınlarının vermiş olduğu tepki ve karşı koyuşlarıyla çakışmış, 1908 sonrası gittikçe yükselen millî iktisat politikalarının karşısında kalmıştır. Avrupa'nın ekonomik baskısı altında kalan Osmanlı Devletinde yaşanan bu süreç, ekonomik çözümlerle birlikte toplumsal çözümü de beraberinde getirmişti. Özellikle Batı Anadolu'da yaşanan Rum ve Türkler arasında ilişkiler geri dönülemeyecek bir noktaya gelmiştir. Şirket Amerikan bayrağı çekmiş olsa bile, çalışanları sebebiyle bir Rum şirketi kimliğinden kurtulamamış, millî iktisadî gerçekleştirmenin bir aracı olan boykota maruz kalmıştır.

⁶⁶ Edremit'te Rus bandıralı gemilere karşı da boykot uygulanmış, boykot 3 Mart'ta kaldırılmıştı (BOA, Hr. Sys 56/10, 16.3.1911, Dahiliye Nezareti Tezkeresi).

“HACI DAVID SHIP COMPANY AND AMERICAN BOYCOTT”

Abstract

Izmir was one of the most important harbor cities in the Western Anatolia and the Ottoman State in the 19th Century. The Haci David Ship Company, founded in Izmir, was the Ottoman company. Its commercial activities were going on in the region extending from the Eastern Mediterranean and the Aegean Coasts to Istanbul. Haci David, who became the owner of the company as a result of the activities continued in line with economic relations with Europe, had a dispute with a French citizen. Eventhough Haci David was found right by the Ottoman courts, the verdict couldn't be applied due to the interferences of France. Hoping to have a strong political protection, Haci David hang American flags on his ships. The boycott of the Greeks working on the ships in the Ottoman State had a great effect on these changes. However, the change of the flag couldn't prevent the company from being exposed to the boycott. In 1991, the American ship company was also exposed to the boycott. All these changes were the signs of the breaking of the relationships between the Greeks and the Turks in the Western Anatolia due to the nationalist policies pursued by the Ittihat and Terakki.

Keywords

Smyrna, ship company, American flag, boycott, national economy.

