

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşuna: Deniz Ticaretinde Millî İktisadın Yansımaları

Mehmet Savaş*

Giriş

II. Meşrutiyet'in 1908 yılında ilan edilmesiyle birlikte Osmanlı İmparatorluğu çatısı altındaki bütün vatandaşlara özgürlük, eşitlik ve adalet vaat edilmiştir.¹ Bu siyasal liberalizme paralel olarak İttihat ve Terakki'yi destekleyen tüccar serbestiyetten yana bir tavır almıştır.² Oluşan liberal ortam müslim ve gayrimüslimlerin iş bölümünü belirgin hale getirmiştir. 19. yüzyılın ilk yıllarından beri güç kaybeden loncalar II. Meşrutiyet'le beraber lağvedilirken onlarca yıllık ticari geçmişi olan gayrimüslim milletler ve yabancılar iktisadi olarak güç elde etmiş ve imparatorluk ekonomisindeki etkinlerini arttırmıştır. Ticaret ve girişim temelli gelişen yeni iktisadi düzen, usta-kalfa-çırak dayanışmasıyla kendini var eden Müslüman küçük üreticilere kötü bir darbe indirmiştir.³

İmparatorluk ekonomisindeki yeni düzene göre birçok gelişme olurken II. Meşrutiyet'le aynı yılda Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi, Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesi⁴, 1912 yılında Uşi Anlaşması'yla Trablusgarp'ın yitirilmesi⁵, 1912-1913 yıllarında Balkan Savaşları'nda

* Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Ekonomi ve Finans Bölümü (Türkçe), İstanbul/TÜRKİYE, msavaş@gelisim.edu.tr

1 Doğanhan Murat Yücel, "Son Dönem Osmanlı Düşüncesinde Hürriyet Kavramının Çözümlemesi", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 19, 2017, s. 184.

2 Zafer Toprak, "II. Meşrutiyet Döneminde İktisadi Düşünce", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, C 3, İstanbul 1985, s. 636.

3 Zafer Toprak, *Millî İktisat-Millî Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 3-4.

4 Murat Koraltürk, *Ekonominin Türkleştirilmesi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2011, s. 30.

5 Suat Oktar-Arzu Varlı, "İttihat ve Terakki Dönemi'nin Ulusal Bankası: Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası", *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, C 27, S. 2, 2009, s. 3.

yaşanan yenilgide toprak kaybedilmesi⁶ ve 1913 yılında Girit'in Yunanistan'a katılması⁷ sonucunda Anadolu ve Trakya topraklarına gelen milyonlarca göçmen bir iktisadi buhrana neden olmuştur.⁸ II. Meşrutiyet sonrasındaki beş yıllık süreçte gerçekleşen bu olaylar savunulan liberal düşüncenin İttihat ve Terakki'nin beklentilerini karşılamadığı ve Osmanlı liberalizminin başka bir sonuca neden olduğu görülmüştür.⁹ Böylece I. Meşrutiyet döneminde birlik ve beraberlik bakımından desteklenen İttihâd-ı Anâsır (Osmanlılık) yaklaşımı güç kaybetmiştir.¹⁰ İmparatorluk coğrafyasında çok uluslu-çok dinli yapının çözülmesi, İttihat ve Terakki'nin izleyeceği iktisadi politikaların en önemli belirleyicilerinden biri olmuştur.¹¹

Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle beraber gündeme gelen millî iktisat¹² geniş bir çerçevede uygulama alanı bulmuş ve ekonomideki birçok alanı etkilediği gibi deniz ticareti alanını da etkilemiştir. Dolayısıyla bu çalışma, millî iktisadın deniz ticaretine yansımalarını konu edinmektedir. Bu bakımdan çalışma, millî iktisadın yansımaları olarak kanuni araçlarla deniz işletme şirketlerinin filolarına kısmen el konulmasına, liman ve rıhtım millileştirmelerine, devlet kurumlarının yetkilerinin genişletilmesine, millî şirketlerin kurulmasının teşvik edilmesine ve İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlara yönelik bir çerçeve sunmaktadır.

1. Millî İktisat Politikasının Gelişimi

II. Meşrutiyet'in 23 Temmuz 1908 tarihinde ilan edilmesinin ardından imparatorluk çatısı altındaki herkese adalet, eşitlik ve özgürlük vaat edilmiştir.¹³ Siyasi liberalizm, iktisadi düzen bakımından da benzer beklentileri gerektirdiği için İttihat ve Terakki'yi destekleyen tüccar,

6 Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul 2014, s. 37.

7 Koraltürk, *age.*, s. 30.

8 Yıldız, *age.*, s. 37.

9 Zafer Toprak, "Millî İktisat", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, C 3, İstanbul 1985, s. 740.

10 Osman Selim Kocahanoğlu, *İttihat-Terakki'nin Sorgulanması ve Yargılanması*, Temel Yayınları, İstanbul 1998, s. 19.

11 Seven Ağır, Semih Gökatalay, "Hukuk ve İktisat Perspektifinden Millî İktisat Mirasını Yeniden Düşünmek", *Geçmişten Geleceğe Türkiye Ekonomisi*, der. Murat Koyuncu-Hakan Mıhçı-Erinç Yeldan, İletişim Yayınları, İstanbul 2017, s. 212.

12 Toprak, *age.*, s. 13.

13 Yücel, *agm.*, s. 184.

serbestiyet taraftarı bir tutum izlemiştir.¹⁴ II. Meşrutiyet'in yarattığı iktisadi liberalizm ortamı Müslüman ve gayrimüslimlerin iş bölümünü daha da netleştirmiştir. 19. yüzyılın başından beri kan kaybeden loncalar II. Meşrutiyet'le beraber kaldırılırken ticarete uzun yıllarını harcayan gayrimüslim milletler ve yabancılar ekonomik bakımdan güç kazanarak ülke ekonomisindeki etkinliklerini arttırmıştır. Ticaret ve girişim zemini üzerinde gelişen yeni iktisadi iklim, usta-kalfa-çırak dayanışması çerçevesinde varlık gösteren Müslüman küçük üreticilere ölümcül darbeyi vurmuştur.¹⁵

Ülke ekonomisinde yeni düzene göre çeşitli gelişmeler yaşanırken II. Meşrutiyet'le aynı yılda Bulgaristan bağımsızlığını ilan etmiş ve Avusturya Bosna-Hersek'i ilhak etmiştir.¹⁶ Ardından 1912 yılında Trablusgarp Savaşı sonrası imzalanan Uşi Anlaşması'yla Trablusgarp yitirilmiştir¹⁷, 1912-1913 yıllarındaki Balkan Savaşları'nda gerçekleşen yenilgide toprak kaybedilmiş¹⁸ ve 1913 yılında Girit Yunanistan'a katılmıştır.¹⁹ Bu kayıplar, Anadolu ve Trakya topraklarına gelen milyonlarca göçmenin yarattığı iktisadi buhranla sonuçlanmıştır.²⁰ Böylece desteklenen liberal düşüncenin İttihat ve Terakki'nin öngörüsüyle uyuşmadığı ve Osmanlı liberalizminin farklı bir sonuç doğurduğu görülmüştür.²¹ Bu bakımdan I. Meşrutiyet döneminde birleştiricilik açısından övülen İttihâd-ı Anâsır yaklaşımı aşınmaya başlamıştır.²² Osmanlı coğrafyasında çok uluslu-çok dinli imparatorluk yapısının çözülmesi, İttihat ve Terakki'nin uygulayacağı iktisadi politikaların en önemli parametrelerinden biri olmuştur.²³

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla beraber millî iktisat gündeme gelmiştir²⁴. Millî iktisat, düşünsel temellerini Alman Tarihçi Okulunun korumacı doktrininden alan ve sanayileşmeyi kalkınmanın temeli olarak gören bir fikirdir. Daha önceden tartışıl gelen bu fikir, 19. yüzyılın sonunda Ahmet

14 Toprak, *age.*, s. 636.

15 Toprak, *age.*, s. 3-4.

16 Koraltürk, *age.*, s. 30.

17 Oktar, Varlı, *agm.*, s. 3.

18 Yıldız, *age.*, s. 37.

19 Koraltürk, *age.*, s. 30.

20 Yıldız, *age.*, s. 37.

21 Toprak, *age.*, s. 740.

22 Kocahanoğlu, *age.*, s. 19.

23 Ağır, Gökatalay, *agm.*, s. 212.

24 Toprak, *age.*, s. 13.

Mithat ve Musa Akyığıtzade tarafından savunulmuştur. II. Meşrutiyet sonrası ise İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin önemli üyeleri olan Ziya Gökalp, Yusuf Akçura ve Tekin Alp İktisadiyyat Mecmuası ve Türk Yurdu gibi yayın organlarında bu fikri savunan yazılar yazmaya başlamıştır.²⁵ Dolayısıyla millî iktisat Osmanlı topraklarında ve özellikle belli entelektüel, bürokrat ve askeri sınıfta önemli bir ilgi alanı yaratmış ve imparatorlukların doğasında var olan kozmopolitizm sert bir üslupla eleştirilmeye başlanmıştır.²⁶ Örneğin, İttihat ve Terakki'nin önemli şahsiyetlerinden Ziya Gökalp iktisadın kozmopolit olmayacağını savunmuştur.²⁷

Ortaya çıkan savaş koşulları İttihat ve Terakki'nin millî bir ekonomi ve millî bir burjuvazi yaratma hedefine²⁸ giden yolda özlem duyduğu Müslüman-Türk iş adamı sınıfının oluşturulması için gereken ortamı sağlamıştır.²⁹ Savaş sürecince işlemeyen serbest piyasa devletin doğrudan doğruya iktisadi hayata müdahalesiyle sonuçlanmıştır.³⁰ Yani, devlet ekonomiyi güdümlenen bir iktisat politikası izlemiştir.³¹ Müslüman-Türk kesim ayrımcı bir şekilde girişimciliğe yönlendirilmiş ve bu kesimin sermaye birikimini hızlandıran spekülatif kazançları göz ardı edilmiştir. Bu spekülatif kazançlar, 'harp zengini' denilen sınıfın oluşmasına yol açmıştır.³² Diğer taraftan yabancı şirketlerin ayrıcalıklı konumlarına son verilmiş ve Osmanlı mevzuatına göre şartları belirlenmiş, ticarete Türkçe'nin kullanımı zorunlu hale getirilmiş, meslek okulları ve gece dersleri açılarak o zamana kadar yabancıların ve gayrimüslimlerin tekelinde olan bazı iş kollarında Müslüman Osmanlıların istihdamı sağlanmıştır.³³ Yani, iyi kurgulanmış teşvik yöntemleriyle bir Müslüman-Türk girişimci sınıfı geliştirmek yönünde bilinçli bir politika izlenmiştir.³⁴

25 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi*, İmge Kitabevi, Ankara 2008, s. 26.

26 Metin Sarfati, "List'in İktisadi Düşüncesinin 'Türkleştirme Süreci' Üzerindeki Yansımaları", *Türkiye'de İktisadi Düşünce*, der. M. Erdem Özgür, Alper Duman, Alp Yücel Kaya, İletişim Yayınları, İstanbul 2017, s. 133.

27 Toprak, *age.*, s. 740.

28 Feroz Ahmad, *İttihatçılıktan Kemalizme*, çev. Fatmagül Berktaş (Baltalı), Kaynak Yayınları, İstanbul 1996, s. 30.

29 Zafer Toprak, *Türkiye'de Millî İktisat 1908-1918*, Doğan Kitap, İstanbul 2012, s. 174.

30 Toprak, *age.*, s. 113.

31 Toprak, *age.*, s. 122.

32 Toprak, *age.*, s. 113.

33 Toprak, *age.*, s. 77.

34 Ahmad, *age.*, s. 41.

2. Deniz Ticaretinde Millî İktisadın Yansımaları

İmparatorluk sınırları içinde millî iktisat fikrinin etkileri arttıkça buna paralel olarak denizcilği ilgilendiren kabotaj tartışmaları da başlamıştır³⁵. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra halkın bu yöndeki beklentileri artmış ve kabotaj tartışmaları ivme kazanmıştır³⁶. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle beraber İttihat ve Terakki Hükûmeti mali, iktisadi, adli ve idari kapitülasyon adı altında yabancılara tanınmış her türden imtiyazı 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere kaldırdığını ilan etmiş³⁷ ve denizlerdeki kabotaj uygulamasının nasıl yürütüleceğine dair dokuz maddeden oluşan bir ilkeler bütünü açıklamıştır. Bu ilkelerde Osmanlı Devleti'ne ait karasu, liman, boğaz, nehir ve göllerde her türden makineli-makinesiz deniz araçlarıyla duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmamak ve çalıştırmak kaydıyla ticaret yapma, balık avlayarak ve dalgıçlık yaparak ticaret yapma, kabotaj seferleri düzenleme ve kılavuzluk yapma haklarının Osmanlı tebaasına ait olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Osmanlı limanlarına uğrayan bütün yabancı ticaret gemilerinin Osmanlı kanunlarına tabi olacağı ve resmi işlemlerin gemi için yetkilendirilen kişi veya acente tarafından takip edileceği, Osmanlı Hükûmeti tarafından yönetilen Tahlisiye İdaresi gelirleriyle bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilen Karantina İdaresinin gelirlerinin maliye nezaretine verileceği açıklanmıştır.³⁸ Yani, Osmanlı Devleti'ne ait bütün sulardaki tasarruf hakkının Osmanlı Devleti'ne ve tebaasına ait olduğu belirtilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti uzun bir dönemin ardından hüküm sürdüğü coğrafyada kabotaj tekeli ele geçirmiştir. Çünkü Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde Batı'nın üstünlüğünün kesinleşmiş ve merkantilist kapitalizmin gelişmesine bağlı olarak kumpanyalar yaygınlaşmıştır.³⁹ Ülkenin limanları yabancı ülke kumpanyalarının faaliyet alanına açılmıştır.⁴⁰ Bu şekilde kapitülasyonlar,

35 İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nden Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 8, S. 1, 2006, s. 101-102.

36 Ekinci, agm., s. 112-113.

37 Vahdettin Engin, "Kapitülasyonları 1914'te Kaldırmıştık", *Tarih ve Medeniyet*, Temmuz 1996, s. 26.

38 Ekinci, agm., s. 120.

39 Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015, s. 16.

40 Kemal Arı, *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir 2008, s. 22. Daha fazla bilgi ve örnekler için Muallim Mehmet Aziz'in konuya yönelik yakınmalarını yazdığı kitap önemlidir. Bk. Muallim Mehmed Aziz, *Büyük Bir Derdi-*

geniş bir biçimde ülkenin bütün iskelelerine yerleşmiş bulunan Batılı tüccarın lehine işlemiştir.⁴¹

Birinci Dünya Savaşı başladıktan kısa bir süre sonra 11 Ekim 1914 tarihinde Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Hakkında Kanun-u Muvakkat adlı yasayla Bahriye Nezaretine yerli ve yabancı tüm gemilere el koyma hakkı verilmiştir.⁴² Millî iktisadın ilk yansıması, yasal mekanizma yoluyla deniz ticaretine müdahale olmuştur. Bu kapsamda Osmanlı Seyfi Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi, Hüdâvendigar Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi ve Hilâl Osmanlı Anonim Vapur Şirketinin filosundaki gemilerin bir kısmı ordunun emrine verilmiştir.

Osmanlı Seyfi Sefain İdaresinin Reşit Paşa, Mithat Paşa, Derne, Halep, Şam, Bezm-i Alem, Urla, Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Kızılırmak, Yeşilirmak, Pilevne, Bandırma, Gelibolu, Edremit, Mersin, İnebolu ve Beyrut isimli gemileri ordunun hizmetine tahsis edilmiştir. Bu gemilerden bir kısmı Marmara'da İngiliz denizaltıları tarafından bir kısmı da Karadeniz'de Rus savaş gemileri tarafından batırılmıştır.⁴³ İdare, savaşta büyük ve küçük toplam 28 tane gemi kaybetmiştir. Savaş döneminde vapurların kira bedelleri tahsis edilememiş, gelir ve giderler arasında önemli farklar oluşmuş, kömür kullanımını azaltmak için günün bazı saatlerindeki seferler yapılmamış ve idare tasarrufa gitmiştir.⁴⁴

Şirket-i Hayriyenin vapurları savaş sırasında hem askeri taşımacılık hem de Hilâl-i Ahmer hizmeti kapsamında yaralı ve hasta taşımacılığı için kullanılmıştır.⁴⁵ Bu taşımacılık, şirketle Levazımat-u Umumiye Dairesi arasında yapılan anlaşmada belirlenen saat ve ücretler üzerinden gerçekleşmiştir. 1915 yılı mart ayında şirketin toplam on yedi adet vapuru askeri taşımaya tahsis edilmiştir.⁴⁶ Savaşın başlangıcında filosunda otuz dokuz adet vapuru olan şirketin, savaş sırasında 34 numaralı Gayret, 38 numaralı Şükran, 39 numaralı Neveser, 40 numaralı Rehber, 41 numaralı

miz: Osmanlı Deniz Ticareti, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, 1327.

41 Uygun, *age.*, s. 17.

42 Arı, *age.*, s. 31.

43 Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 1997, s. 142.

44 Demet Gediz, *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013, s. 65.

45 Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İDO, İstanbul 2007, s. 77.

46 Koraltürk, *age.*, s. 78.

Metanet, 43 numaralı İkdam, 45 numaralı Ressay, 46 numaralı Rüşan, 61 numaralı Sultanîye ve 62 numaralı Hünkâr İskelesi olmak üzere on adet vapuru batmıştır.⁴⁷ Dolayısıyla şirket filosunun dörtte birinden fazlası yok olmuştur.

Haliç Vapurları Şirketi'nin vapurları kira karşılığında askeriyeye tahsis edilmiştir. Şirketin 1915 yılı hesabının kaydedildiği yönetim kurulu raporuna göre, savaştan dolayı şirketin mevcut on dört vapurundan on iki tanesinin askeriyeye tahsis edildiği belirtilmiştir.⁴⁸ Savaşa girmeden hemen önce şirket filosunda bulunan on dört vapurun en eskisi üç yaşındadır. Savaştan önce 1913 yılında 10.324.138 kişiyi vapurlarıyla taşıyan şirket, 1914 yılında savaşın patlak vermesiyle 9.422.464 kişi taşıyabilmiştir. Hem yolcu taşımacılığı için kullanılan gemi sayısının azalmasından kaynaklı şirketin temel gelir kaynağını oluşturan bilet gelirlerinin düşmesi hem de şirket filosunun önemli bir kısmını askeri taşımacılık amacıyla kiralayan hükümetin kira bedelini zamanında ödememesi, şirketin hesaplarını zararlar kapatmasında etkili olmuştur. 1916 yılında 3.891.541 yolcu taşıyan şirket vapurlarıyla 1917 yılında 5.312.280 yolcu taşınmıştır. Yolcu sayısında yaşanan bu belirgin artış, şirket gelirlerinde beklenen sonucu doğurmamıştır. Çünkü 1917 yılında taşınan yolcunun %43,71'ini oluşturan 2.312.280 kişi, sivil yolcuya göre daha düşük bir fiyatla on para karşılığında taşınan askerleri oluşturmuştur.⁴⁹ Düyun-ı Umumiye İdaresinin İstanbul için hazırladığı geçim standardı endeksine göre fiyatların 1914 yılı temmuz ayından 1918 yılının son çeyreğine kadar 18 kattan fazla arttığı⁵⁰ göz önüne alındığında, yıkıcı enflasyonist bir ortamda şirketin zarar ederek asker taşıdığı net bir şekilde anlaşılmaktadır. Şirket vapurlarının hükümetçe kiralanması şirketin faaliyetleri ile gelirleri üzerinde olumsuz etki yaratmıştır. Şirket, vapurlarının kira bedelinin ödenmemesi üzerine Levazımat-ı Umumiye Dairesi ile yapılan sözleşmeyi feshederek yeni kira karşılığının belirlenmesi talebiyle Ticaret-i Bahriye Mahkemesine başvurmuştur. Şirket lehine karar çıkmış ancak

47 Koraltürk, *age.*, s. 85.

48 *Osmanlı Anonim Şirketleri*, haz. Celali Yılmaz, Scala Yayıncılık, İstanbul 2011, s. 427.

49 Murat Koraltürk, Cem Çetin, Kerem Coşkuner, "Haliç Vapurları Şirketi 1909-1941", *Dünü Bugünüyle Haliç, 22-23 Mayıs 2003, Bildiriler*, der. Süleyman Faruk Göncüoğlu, Kadir Has Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 235.

50 Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 172.

hükümet yeni düzenleme konusunu ağırdan almıştır.⁵¹ Filosunun önemli bir kısmını işletemeyen ve yolcu taşıyamadığı için geliri azalan şirket yönetimi, yolcuların baskısı karşısında en azından bir veya iki vapurun geri verilmesini hükümetten talep etmiştir. Diğer deniz yolu işletmeleriyle Haliç Vapurları Şirketinin benzer talepleri ancak 1918 yılı eylül ayında kabul edilmiştir.⁵²

Hüdâvendigar Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketinin Başlangıç ve Sağdıç isimli vapurları savaş sırasında askeri nakliyatta kullanılmıştır. Bu vapurlardan biri savaşta batırılmış diğeri de İzmir Limanı'na sığınmıştır.⁵³

Hilâl Osmanlı Anonim Vapur Şirketinin vapurları ordunun emrine verilmiş ve Karadeniz'de kömür nakli için kullanılan Hilal, Güzel, Girit, Millet ve Antalya isimli şirket vapurları 1915 yılında düşman tarafından batırılmıştır.⁵⁴

Savaş esnasında gemileri zorunlu olarak orduya tahsis edilen bütün şirketlerin filosu sayıca eksilmiş, taşıma kapasitesi düşmüş, gelirleri azalmış ve ayrıca elde edilecek potansiyel gelirden kayıplar yaşanmıştır. Bu kayıplar makro iktisadi açıdan düşünüldüğünde hem devletin vergi gelirlerinin azaldığını hem de ülkenin ulaştırma kapasitesinin düştüğünü söylemek mümkündür.

Millî iktisadın ikinci yansıması İttihat ve Terakki Fırkası'nın 1916 yılında düzenlediği kongrede duyurulan kararlarda kendini göstermiştir. Kongrede hükümetin icraatları içinde liman ve rıhtım millileştirmeleri açıklanmıştır.⁵⁵ Bu kapsamda büyük devletlerin işlettiği limanlar ile İstinye rıhtımlarının hükümetçe satın alınıp millî kurumlar arasına alındığı belirtilmiştir.⁵⁶ Aynı yılda İstanbul'da şehremanetinin yetkileri genişletilmiştir. 7 Ağustos 1916 tarihinde yayımlanan bir geçici kanunla şehremanetine; İstanbul için gerekli odun, kömür, besin maddeleri ve diğer temel tüketim maddelerinin taşınması için gereken deniz taşıtlarının bedelini ödeyerek kiralama ve satın alma yetkisi verilmiştir.⁵⁷

Millî iktisadın üçüncü yansıması, millî şirketlerin kurulmasını yönlendiren bir politikayla gerçekleşmiştir. Bu bakımdan 1914-1918 dönemi, savaş yılları olmasına karşın Osmanlı Devleti'nde o zamana kadar anonim şirketçilik

51 Koraltürk vd., agm. s. 235.

52 Koraltürk vd., agm., s. 236.

53 Yılmaz, *age.*, s. 223.

54 Yılmaz, *age.*, s. 367-369.

55 Toprak, *age.*, s. 2.

56 Toprak, *age.*, s. 178.

57 Toprak, *age.*, s. 103-104.

açısından görülmeyen bir canlılık yaşanmıştır.⁵⁸ İttihat ve Terakki, 'Birlikten kuvvet doğar' söylemi üzerinden halkı anonim şirket kurmaya teşvik etmiş ve böylece millî sermayenin birikim yapmasını sağlamak için propaganda yapmıştır.⁵⁹ Bu şirketlerden bir kısmının çalışma alanı doğrudan deniz ticareti ile ilgili olmuştur. Bu bakımdan 1916 yılında üç tane şirket kurulmuştur. Osmanlı İtibâr-ı Millî Bankası, yönetim merkezi İstanbul'da olacak şekilde kurulmuştur. Bankanın çalışma alanlarından biri konşimento karşılığında borçlanmaktır.⁶⁰ Yani banka, deniz ticareti üzerinden nakit akışı sağlama esnekliğine sahip olmuştur. Bankanın başka bir çalışma alanı da liman yapmak olarak tanımlanmıştır.⁶¹ Dolayısıyla bankanın, deniz ticaretinin gelişimine katkı sunması beklenmiştir. Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Şirketi, İstanbul yönetim merkezli kurulmuştur. Şirket, İstanbul'da buharla çalışan diğer taşımacılık alanlarının yanında yanarda, römorkör gibi ulaşım araçlarıyla ev eşyaları ve ticari mal taşımacılığını yapmak için kurulmuştur.⁶² Yönetim merkezi İstanbul'da olmak üzere kurulan Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketinin kuruluş amaçları arasında büyük-küçük her tür buhar ve yelken gemileri yaparak deniz, göl, nehir ve kanallarda işleterek deniz taşımacılığı faaliyetlerini yürütmek yer almıştır.⁶³

1917 yılında deniz ticaretiyle ilgili iki tane anonim şirket kurulmuştur. Ticaret-i Berriye ve Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi yönetim merkezi İstanbul'da olmak üzere yürüteceği diğer ticari işlerinin yanında deniz, göl, nehir ve kanallarda büyük-küçük her türlü buhar ve yelkenli gemi, mavna ve römorkörlerle yolcu ve eşya taşımacılığı yapmak; bu taşıtları satın almak, kiralamak veya inşası için fabrikalar kurmak ve devralmak şirketin faaliyet alanları arasında olmuştur.⁶⁴ Millî İnşaat-ı Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi, yönetim merkezi İstanbul olmak kaydıyla demir ve ahşap gemi yapmanın yanında bunlara makine inşa etmek ve her tür tamiri yapmak için fabrika, havuz ve kızak kurmak amacıyla kurulmuştur.⁶⁵

58 Toprak, *age.*, s. 175.

59 H. Avni Şanda, *Türkiye'de İlk Sermaye Şirketleri*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1967, s. 9-10.

60 Yılmaz, *age.*, s. 262-264.

61 Toprak, *age.*, s. 70.

62 Yılmaz, *age.*, s. 362.

63 Yılmaz, *age.*, s. 365.

64 Yılmaz, *age.*, s. 372.

65 Yılmaz, *age.*, s. 387.

Savaş ortamında deniz ticareti yapmak maksadıyla kurulan şirketlerin hepsi İstanbul merkezli olmuştur. Bu şirketler milli iktisat heyecanıyla faaliyet göstermeye çalışmıştır. Dolayısıyla bu şirketlerin iç tüzük hükümlerinde milli iktisadın etkilerini görmek mümkündür.⁶⁶ Şöyle ki, Osmanlı anonim şirketlerinde genel olarak rastlanılan sınırlama, şirket hisselerinden satın alabilecek kişilerin Osmanlı vatandaşı olması şeklindedir.⁶⁷ Bu sebeple savaş dönemini kapsayan 1914-1918 yılları arasında kurulan anonim şirketlerde Müslüman-Türk kesim öne çıkmıştır.⁶⁸ Bu dönemde kurulan şirketlerde yabancı sermayeye nadir olarak rastlanılmıştır.⁶⁹

Milli iktisadın dördüncü yansıması 17 Şubat 1923 ile 4 Mart 1923 tarihleri arasında düzenlenen İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlarda görülmüştür. Ticaret-i Bahriye Meselesi başlığı altında; Türkiye'ye ait limanlarda tam kabotaj hakkının elde edileceği, armatörlerin vapur alabilmesi için ticaret bankalarının kurulmasının sağlanacağı; yerli vapur idarelerinden fener ve sıhhiye vergilerinin %50'sinin tahsil edileceği; vapur ve motorlarca alınan ihrakiyenin vergiden muafiyetinin sağlanacağı⁷⁰ kararlaştırılmıştır. Gümrük muameleleri başlığı altında gümrük işlemlerinin kolaylaşması için belli başlı limanlardan başka ikinci ve üçüncü derecedeki bütün limanlarda bile yeterli transit antrepolarının tesisi ve bu antrepoların hükümetçe yapılmasının olanaklı olmadığı durumda bunların idaresinin muhakkak millî ellere verilmesi gerektiği belirtilmiştir.⁷¹ Yollar ve Vesait-i Nakliyede Hususi Tarife başlığında mevcut vapur idarelerinin yerli üretim çıktılarının naklinde özel bir tarifenin uygulanması için hükümetin çalışacağı açıklanmıştır.⁷² "Maden Meseleleri" başlığında yerli deniz işletmelerinin yerli kömürü tüketmelerinin temin edileceği kararlaştırılmıştır.⁷³

66 Yılmaz, *age.*, s. 15.

67 Yılmaz, *age.*, s. 45.

68 Sadık Erbaş, "Atatürk Dönemi Türk Ekonomisinde Yerel Sermaye Birikimi: Taşrada Kurulan Anonim Şirketler (1920-1938)", *Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu, Bildiriler C 1*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2017, s. 181-182.

69 Toprak, *age.*, s. 176.

70 Ayşe Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989, s. 37-38.

71 İnan, *age.*, s. 40.

72 İnan, *age.*, s. 49.

73 İnan, *age.*, s. 35.

Yerli girişimcinin korunması ve vergiler üzerinden sübvansede edilmesinin yanında yerli üretim ve tüketimi gözetken bir tutumun kararlaştırılması millî iktisat fikrinin açık bir biçimde somutlaştığını göstermektedir. Bu bakımdan cumhuriyetin kurucu kadrolarında da millî iktisadın etkileri görünür olmuştur⁷⁴.

Sonuç

II. Meşrutiyet, Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü bütün coğrafyada yaşayan herkese özgürlük, eşitlik ve adalet vaat etmiştir. Bu siyasi liberalizm yaklaşımı ekonomiye de yansımış ve İttihat ve Terakki'yi destekleyen tüccar serbestiyet taraflı bir tutuma girmiştir. Gelişen liberal ortam müslim ve gayrimüslimlerin ekonomideki iş bölümünü belirginleştirmiştir. 19. yüzyıl başından beri güç kaybeden loncalar ortadan kaldırılırken ticarete uzun bir geçmişi olan gayrimüslim kesim iktisadi olarak güçlenmiş ve ülke ekonomisindeki faaliyetlerini arttırmıştır. Ticaret ve girişim ekseninde yükselen yeni iktisadi ortam, usta-kalfa-çırak dayanışmasıyla varlık gösteren Müslüman küçük üreticileri ölümcül derecede etkilemiştir. Ülke ekonomisinde bir taraftan bunlar yaşanırken diğer taraftan Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi, Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesi, Uşi Anlaşması'yla Trablusgarp'ın yitirilmesi, Balkan Savaşları'nda yaşanan yenilgide toprak kaybedilmesi ve Girit'in Yunanistan'a katılmasıyla Anadolu ve Trakya coğrafyasına milyonlarca göçmen iktisadi bir buhrana neden olmuştur. Bu sonuçlar, I. Meşrutiyet'ten beri savunulan Osmanlıcılık yaklaşımının imajını zedelemiştir. Çok uluslu ve çok dinli yapının çözülmeye uğraması, millî iktisat fikrinin ivme kazanmasını sağlamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla beraber fikri temellerini Alman Tarihçi Okulu'nun korumacı doktrininden alan ve sanayileşmeyi kalkınmanın temeli olarak gören millî iktisat uygulama alanı bulmuştur. 19. yüzyılın sonunda Ahmet Mithat ve Musa Akyığıtzade tarafından savunulan bu fikir, II. Meşrutiyet sonrasında İttihat ve Terakki'nin önemli üyeleri olan Ziya Gökalp, Yusuf Akçura ve Tekin Alp gibi isimlerce İktisadiyyat Mecmuası ve Türk Yurdu gibi yayın organlarında savunulmuştur. Savaş koşulları İttihat ve Terakki'nin istediği Müslüman-Türk iş adamının sınıfının oluşturulması için gereken ortamı sağlamıştır. Bu ortam sayesinde ekonomiyi yönlendiren bir

74 Arzu Varlı, Murat Koraltürk, "II. Meşrutiyet'ten Erken Cumhuriyet'e Millî İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C 9, S. 20, 2010, s. 139.

iktisat politikası izlenmiştir. 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren kapitülasyonların kaldırıldığı ilan edilmiş ve denizlerdeki kabotaj uygulamasının nasıl olacağına yönelik ilkelerin açıkladığı dokuz maddede imparatorluk sınırları içerisindeki bütün sularda tasarruf hakkının imparatorluğa ve imparatorluk vatandaşlarına ait olduğu belirtilmiştir. Bu ilandan on gün sonra 11 Ekim 1914 tarihinde Tedarik-i Vesait-i Nakliye-i Bahriye Hakkında Kanun-u Muvakkat isimli kanunla Bahriye Nezaretine yerli ve yabancı tüm gemilere el koyma hakkı verilmiştir. Millî iktisadın deniz ticaretindeki ilk yansıması; Osmanlı Seyfi Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi, Hüdâvendigar Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi ve Hilâl Osmanlı Anonim Vapur Şirketi'nin filosunda yer alan gemilerin bir kısmının orduya tahsis edilmesi şeklinde cereyan etmiştir. Şirketlerin ordunun emrine verdiği gemilerin önemli bir kısmı savaş esnasında batmıştır. Bu bakımdan gemileri orduya tahsis edilen tüm şirketlerde filo sayıca azalmış, taşıma kapasitesi düşmüş ve elde edilecek potansiyel gelirlerde kayıplar yaşanmıştır. Bunun yanında hem ülkenin ulaştırma kapasitesi düşmüş hem de deniz ticareti faaliyeti yürüten bu şirketlerin vergi gelirlerinden devlet mahrum kalmıştır. Millî iktisadın ikinci yansıması, İttihat ve Terakki'nin 1916 yılında düzenlediği kongrede alınan kararlarda görülmüştür. Bu kapsamda büyük devletlerin işlettiği limanlar ile İstinye rıhtımlarının hükûmetçe satın alınıp millî kurumlar arasına alındığı belirtilmiştir. Aynı yılın 7 Ağustos tarihinde yayımlanan bir geçici kanunla İstanbul Şehremaneti'ne İstanbul için gerekli yakacak, gıda ve diğer temel tüketim maddelerinin taşınması için gereken deniz taşıtlarının bedelini ödeyerek kiralama ve satın alma yetkisi verilmiştir. Dolayısıyla devlet, yasal mekanizma yoluyla deniz ticareti alanında kendini göstermiştir. Millî iktisadın üçüncü yansıması, millî şirketlerin kurulmasını yönlendiren bir politikayla olmuştur. Savaş yıllarında bu şirketlerin kurulmasında önemli bir artış olmuştur. İttihat ve Terakki Hükûmeti halkı anonim şirket kurmaya yönlendirmiş ve böylece millî sermayenin birikim yapması için propaganda yapmıştır. Bu bakımdan doğrudan veya dolaylı bir hedef çerçevesinde deniz ticareti faaliyeti yürütmesi için Osmanlı İtibâr-ı Millî Bankası, Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Şirketi, Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketi, Ticaret-i Berriye ve Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi ve Millî İnşaat-ı Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi kurulmuştur. Millî iktisat heyecanıyla kurulan bu anonim şirketlerde Müslüman-Türk kesim öne çıkmış ve yabancı sermayeye nadiren rastlanılmıştır. Millî iktisadın dördüncü yansıması, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlarda kendini göstermiştir.

Yerli girişimcinin korunarak vergiler yoluyla sübvansede edilmesinin yanında yerli üretim ve tüketimi önemseyen bir yaklaşımın kararlarda yer alması millî iktisat düşüncesini belirgin bir şekilde somutlaştırmıştır.

Millî iktisat; devletin egemenlik gücünü kullanması açısından yasal mekanizma temelli, iktisat politikasını şekillendirme arzusu bakımından yönlendirici ve belirli bir kesimi gözetme isteği yönüyle de korumacı bir biçimde deniz ticaretine yansımıştır.

Kaynaklar

Ağır, Seven, Gökatalay, Semih, “Hukuk ve İktisat Perspektifinden Millî İktisat Mirasını Yeniden Düşünmek”, *Geçmişten Geleceğe Türkiye Ekonomisi*, der. Murat Koyuncu-Hakan Mihçı-Erinç Yeldan, İletişim Yayınları, İstanbul 2017.

Ahmad, Feroz, *İttihatçılıktan Kemalizme*, çev. Fatmagül Berktaş (Baltalı), Kaynak Yayınları, İstanbul 1996.

Arı, Kemal, *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir 2008.

Aziz, Muallim Mehmet, *Büyük Bir Derdimiz: Osmanlı Deniz Ticareti*, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, 1910.

Boratav, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi*, İmge Kitabevi, Ankara 2008.

Ekinci, İlhan, “Osmanlı Devleti’nden Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 8, S. 1, 2006.

Engin, Vahdettin, “Kapitülasyonları 1914’te Kaldırmıştık”, *Tarih ve Medeniyet*, Temmuz 1996.

Erbaş, Sadık, “Atatürk Dönemi Türk Ekonomisinde Yerel Sermaye Birikimi: Taşrada Kurulan Anonim Şirketler (1920-1938)”, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu, Bildiriler*, C 1, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2017.

Gediz, Demet, *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013.

İnan, Ayşe Afet, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989.

Kocahanoğlu, Osman Selim, *İttihat-Terakki’nin Sorgulanması ve Yargulanması*, Temel Yayınları, İstanbul 1998.

Koraltürk, Murat, Çetin, Cem, Coşkuner, Kerem, “Haliç Vapurları Şirketi 1909-1941”, *Dünü Bugünüyle Haliç, 22-23 Mayıs 2003*, *Bildiriler*, der. Süleyman Faruk Göncüoğlu, Kadir Has Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004.

Koraltürk, Murat, *Ekonominin Türkleştirilmesi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2011.

- Koraltürk, Murat, *Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İDO, İstanbul 2007.
- Oktar, Suat, Varlı, Arzu, “İttihat ve Terakki Dönemi’nin Ulusal Bankası: Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası”, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, C 27, S 2, 2009.
- Osmanlı Anonim Şirketleri*, haz. Celali Yılmaz, Scala Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Pamuk, Şevket, *Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014.
- Sarfati, Metin, “List’in İktisadi Düşüncesinin ‘Türkleştirme Süreci’ Üzerindeki Yansımaları”, *Türkiye’de İktisadi Düşünce*, der. M. Erdem Özgür, Alper Duman, Alp Yücel Kaya, İletişim Yayınları, İstanbul 2017.
- Şanda, H. Avni, *Türkiye’de İlk Sermaye Şirketleri*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1967.
- Toprak, Zafer, “II. Meşrutiyet Döneminde İktisadi Düşünce”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C 3, İletişim Yayınları, İstanbul 1985.
- Toprak, Zafer, “Millî İktisat”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, C 3, İstanbul 1985.
- Toprak, Zafer, *Millî İktisat-Millî Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.
- Toprak, Zafer, *Türkiye’de Millî İktisat 1908-1918*, Doğan Kitap, İstanbul 2012.
- Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 1997.
- Uygun, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.
- Varlı, Arzu-Koraltürk, Murat, “II. Meşrutiyet’ten Erken Cumhuriyet’e Millî İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C 9, S. 20, 2010.
- Yıldız, Özlem, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul 2014.
- Yücel, Doğanhan Murat, “Son Dönem Osmanlı Düşüncesinde Hürriyet Kavramının Çözümlemesi”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 19, 2017.

