

Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'eege) Vapur Kumpanyası, 1883-1911

Metin Ünver*

Öz

Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası Osmanlı Devleti'nin son döneminde sivrilmiş bir yerli sermaye ürünü olarak 1883-1911 yılları arasında faaliyet göstermiştir. Kurucusunun milliyeti, yabancı kaynaklarda Osmanlı Devleti'nin içinde geliştiği ekonomik ve siyasî ortamdan ziyade 19. yüzyılın sonlarına doğru gelişen Yunan deniz taşımacılığı ve ticaret filosu tarihinin bir parçası olarak değerlendirilmeye çalışılmasına sebebiyet vermiştir. Söz konusu yaklaşım, tarihi gerçeklik açısından gözden geçirilmelidir. Bu çalışmada Courtgi Vapur Kumpanyası Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın sonunda deniz taşımacılığı konusundaki ihtiyaçları ve Osmanlı tebaası bir sermaye sahibinin bu ihtiyaçları iyi görerek, değerlendirmesi düzleminde ele alınacaktır.

Anahtar kelimeler: *Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası, Osmanlı Devleti, Vapur Şirketleri, Midilli Bankası, II. Abdülhamid.*

Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'eege) Steamship Company, 1883-1911

Abstract

Courtgi Steamship Company (Navigation A Vapeur "Égée") functioned between 1883 and 1911 as a distinguished example of the late 19th century Ottoman local capital. Since the national origins of its founder, the company has been subject in the studies conducted by foreigners to the evaluations that historically it was part of Greek navigation companies and merchant marine flourished towards the end of 19th century rather than something emerged in the economic and political circumstances of the Ottoman Empire. Such approaches are problematic in terms of historical facts. In this study, Courtgi Steamship Company has been treated from a point of view in which needs of Ottoman Empire in the domestic navigation and an Ottoman subject with capital took advantage of those needs by perfectly discerning them were decisive components.

* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; munver@istanbul.edu.tr

Keywords: *Courtgi Steamship Company, Otoman Empire, Navigation Companies, Bank of Mytilene, Istanbul, II. Abdülhamid.*

Giriş

19. yüzyılın ikinci yarısına girerken yabancı ülkelere ait vapur şirketlerinin Osmanlı karasularında etkinliklerini artırarak daha görünür hale gelmiş olmaları, uluslararası boyutta bir ticaret filosundan zaten yoksun olan devleti, en azından karasularının kontrolünü kendi elinde tutmaya yönelik çareler aramaya sevk etmiştir. Bu süreçte öncelikle Boğaziçi'ndeki taşımacılık konusu üzerinde durulmuştur. Kamu ve özel vapur şirketleri kurulmuş ve Boğaz'ın Anadolu ile Rumeli iskeleleri arasındaki taşımacılık imtiyazı bu şirketlere verilmiştir. 1853'te yabancı işletmelerin boğaz içinde taşımacılık yapmasını yasaklayan bir düzenleme yapılmış, ancak uygulama noktasında karşılaşılan direnç nedeniyle tam bir başarı elde edilememiş, bu durum sonraki yıllarda benzer düzenlemelere gidilmesine neden olmuştur. Devamında, başta Marmara Denizi olmak üzere, Osmanlı iç limanları arasında gerçekleşen vapur taşımacılığının yerli şirketler tarafından yapılması için çalışmalar yürütülmüştür¹.

Osmanlı Devleti'nin bu niyet ve çabaları, birçoğu herhangi bir izne sahip olmadan deniz taşımacılığı yapan yabancı şirketleri ve mensup oldukları devletlerin diplomatlarını rahatsız etmiştir. Zira söz konusu şirketlerden kaçak olarak yürüttükleri faaliyetlerine son vermeleri isteniyordu. İngiltere ile Osmanlı makamları arasında, "küçük kabotaj" olarak adlandırılan Osmanlı limanları arasındaki deniz taşımacılığı konusunda yıllarca devam eden müzakere ve mücadele incelendiğinde konu hakkında taraflar arasındaki görüş ayrılığı ve yorum farkının çok belirgin olduğu açıkça görülecektir. Osmanlı Devleti kendi *içsularında* taşımacılık yapma hakkının mevcut uluslararası hukuka göre Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğundan hareketle, hükümlerini haklarını korumaya çalışmış, İngiltere ise kapitülasyonlar ve ticaret anlaşmalarına dayanarak tersi istikamette itirazlar ortaya koymuştur².

Yabancı girişimcilerin deniz taşımacılığına yönelik imtiyaz talepleri, bir yönüyle Osmanlı Devleti'nin ekonomik, askeri dolayısıyla siyasi gücüyle oldukça eşgüdümlü şekilde gelişirken diğer bir yönüyle boyutları giderek artan emperyalist rekabetten oldukça etkilenmiştir. Dolayısıyla vapur işletilmesine yönelik taleplerde Osmanlı Devleti'nin gücüyle ters orantılı bir dış talep söz konusu olmuştur, denilebilir. Devletin kendi kaynakları ile söz konusu deniz taşımacılığı faaliyetlerini sunmakta yetersiz kalması da bir çıkmaz oluşturmuştur³. Bu nedenle, bazı araştırmacılar Osmanlı Dev-

1 İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, VIII/1, Afyonkarahisar 2006, s.106.

2 Kaori Komatsu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde "Kabotaj" Meselesi", *Osmanlı*, III, ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s. 371-379.

3 Esasında 1830'lardan itibaren Osmanlı tebaası girişimciler ve biraz sonra Tersane-i Âmire tarafından işletilen vapurlar Marmara, Karadeniz, Ege, Akdeniz'deki Osmanlı limanları ile Adriyatik'te Brindizi ve Trieste limanlarına kadar seferler düzenlemeye başlamış, bu hatlarda çalışan yabancı şirketlerin vapurlarıyla rekabete girişmişlerdir: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı. Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları 1995, s. 166-172.

leti'nin bir ikilem içerisine düştüğünü; bir taraftan kendi karasularındaki taşımacılığı yabancı şirketlere kapamaya çalışırken diğer taraftan yerli taşımacılık şirketlerinin kapasite ve ağ bakımından yetersiz olması nedeniyle posta ve asker nakli gibi zaruri işlerde yabancı şirketlerle iş yapmaya mecbur kaldığına dikkat çekmişlerdir⁴.

19. yüzyılın sonlarında deniz taşımacılığı yapan Osmanlı şirketlerinden, 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye Boğaziçi'nde, 1843 yılında Fevâid-i Osmaniye adıyla kurulan ve çeşitli isim değişikliklerinin ardından bu dönemde İdare-i Mahsusa adını alan şirket başta Marmara olmak üzere çeşitli Osmanlı sahillerinde ve 1856'da faaliyetlerine başlayan Halic-i Dersaadet Şirketi adına uygun olarak Halic Körfezi içinde Galata köprüsüne kadar olan iskeleler arasında işlemekteydi⁵.

Osmanlı sancağı taşıyan yukarıdaki şirketlerin tamamına yakını kendi bölgelerinde faaliyet gösteren yabancı vapur şirketleriyle rekabeti, en önemli amaçlarından biri olarak belirlemişlerdir. Daha doğru bir ifadeyle bu şirketlerin çoğunun uzun vadede başarılı olarak ayakta kalabilmeleri rakipleri olan Avrupalı şirketler karşısında tutunabilmeleriyle doğrudan ilgiliydi.

Böyle bir ortamda Panayot Courtgi (Gürcü) tarafından *Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası* (Navigation A Vapeur "Égée") adı ile faaliyete başlayan şirket hakkında Türkçe literatürde müstakil bir çalışma bulunmamaktadır. Dahası Osmanlı deniz ticareti ve taşımacılığı hakkında yapılan çalışmaların bazılarında Osmanlı tebaası gayrimüslim girişimcilere yönelik, yabancı sermaye ile birleşme eğiliminde oldukları nitelemesi, devlet tarafından muteber tutulmadıkları yönünde bir algının oluşmasına yol açmaktadır. Diğer taraftan, Courtgi vapur kumpanyasını konu alan yabancı literatürdeki bazı çalışmalarda şirketin kurucusunun milliyetinden hareketle "Rum-Osmanlı şirketi" şeklinde bir tasnifte kendini gösteren bir çeşit milliyetçi söylem ile karşılaşılmaktadır⁶. Vapur kumpanyasının başarısında P. M. Courtgi'nin son dönem Osmanlı bürokrasisinde görevli Rum bürokratlar ile olan yakın ilişkisinin önemli bir payı olduğu şeklindeki değerlendirme bu milliyetçi söylemin bir çeşit tamamlayıcısıdır⁷. Bu çalışma bir taraftan Courtgi Vapur Kumpanyası'nın faaliyetlerini ele alırken bir taraftan da bu tür iddiaların tarihi gerçeklerle örtüşüp örtüşmediğine ışık tutacaktır.

4 Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014, s. 15.

5 Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008³; Ali Akyıldız, *Halic'te Seyrüsefer. Halic Vapurları Şirketi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009. Bunların dışında geniş Osmanlı coğrafyası içinde taşımacılığa uygun çeşitli nehir ve göllerde vapur işleten şirketler de söz konusuydu. Tuna Nehri üzerinde taşımacılık için 1863'te İdare-i Nehriye, Fırat ve Dicle Nehri üzerinde Bağdat-Basra arasında taşımacılık yapmak üzere 1870'te İdare-i Umman-ı Osmani şirketleri kurulmuştu. Osmanlı Devleti'nin Fırat ve Dicle Nehirlerinde vapur taşımacılığında etkin olmak üzere yürüttüğü çalışmalar için bkz. İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2007.

6 Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, London-New York: Routledge 2005, s. xx.

7 Evridiki Sifneos, "P. M. Courtgi and the Birth of A Greek-Ottoman Liner Company, The Aegean Steamship Company" *Following the Nereids. Sea Routes and Maritime Business, 16th-20th Centuries*, eds:

1) Panos Michail Courtgi* (Panayot Mihal Gürcü)

Büyük dedesi 1790'da Gürcistan'ın Tiflis şehrinde göç ettiği için ailesi *Gürcü* ismiyle anılan Panayot Mihal 1850 yılında Midilli Adası'nda doğmuştur. Babası Mihal Efendi ticaretle uğraşmaktaydı. P. M. Courtgi'nin İstanbul'a gelişi ve buradaki ilk iş deneyimleri, 1913-1914 yılları arasında kaleme aldığı hatıralarından öğrenilebilmektedir. Nitekim söz konusu hatıralar vapur şirketi hakkında kaleme alınan çeşitli çalışmalarda etraflıca kullanılmıştır⁹. Buna göre Panayot M. Courtgi, akrabalarının birtakım asılsız suçlamaları aleyhlerine açtıkları davayı kaybedince, hak aramak üzere babası ile birlikte 1867 yılında İstanbul'a gitmiştir. İstanbul'da, Midillili olup toptancılık ile uğraşan Panagiotis Chlimitzas'ın yanında 1870 yılından itibaren ücretsiz çalışmıştır. Akabinde çocukluk arkadaşı Vasiliios Manavis ve Chlimitzas ile birlikte 1872'de bir şirket kurmuşlardır. 1873'te ünlü tüccar ve banker George Zarifi ile tanışması Courtgi'nin hayatının önemli bir dönüm noktası olmuştur. Babası, Zarifi'nin yardımları neticesinde, yöneltilen tüm suçlamalardan beraat etmiştir. 1874 yılında Michael Coumpas ile birlikte İstanbul'da *P. M. Courtgis ve ortakları*, 1876'da ise Midilli'de *Courtgis-Coumpas ve ortakları* adlı şirketleri kurarak zeytinyağı ve sabun ticareti yapmıştır¹⁰.

P. M. Courtgi'nin iş hayatında yükselmesinde Osmanlı başkentinin zengin tüccarlarından Rum banker George Zarifi'den gördüğü destek önemli bir yere sahiptir¹¹. İki isim, başta Bahriye olmak üzere çeşitli nezaretlerin zeytinyağı, sabun, hububat, tuz gibi ihtiyaçlarını karşılamış, birlikte iltizam ihaleleri almıştır. Bilindiği gibi 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, George Zarifi'nin Osmanlı hükümeti nezdinde önemli bir finansör olarak ön plana çıktığı bir dönem olmuştur¹².

P. M. Courtgi, sahip olduğu imtiyaz dairesinde Haliç'te vapur işletmekte olan Mahmud Celeleddin Paşa'dan 5.000 lira bedel ile bu işletmeyi Şubat 1880'de altı seneliğine kiralamıştır. Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz sahasının dışında kalan Haliç Körfezi'nde vapur işletilmesi imtiyazı, 1856 yılında Rodoslu Ahmed Fethi Paşa'ya geçmiş onun bir sene sonra ölümü ile oğlu Mahmud Celeleddin Paşa tarafından dev-

Maria Christina Chatziioannou and Gelina Harlaftis, Athens 2006, s. 123.

8 * P. M. Courtgi'den bahseden Osmanlı belgelerinde genellikle Gürcü (یجروک) ama bazen de Kurci (یجروق) imlası kullanılmışken, çağdaş çalışmalarda Giurgi, Courtgis ve Kourtgi gibi farklı yazımlar söz konusudur. Kendisi Fransızca imzalarını *Courtgi* şeklinde atmasının yanında kumpanyaya ait Fransızca evrakın antetlerinde de aynı yazım söz konusu olduğunda bu çalışmada Courtgi kullanımı benimsenmiştir.

9 Evridiki Sifneos, a.g.m., s. 122-135; Michael Ant. Kaitatzidis, *Atmoploia Aigaiou P.M. Kourtzēs & Sia, 1883-1911/Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co. 1883-1911*, Patra: Ekdoseis To Donti, 2009.

10 Evridiki Sifneos, a.g.m., s. 123-124; Michael Ant. Kaitatzidis, a.e., s. 77-79.

11 Stratis Anagnaustu, *Η Οικιστική Εξέλιξη της Λεσβου (1462-1912) Η Μεταβαση Απο Την Αγροτική Συγκροτηση του Χωρου Στην Αστική Διαρθρωση Του*, University of the Aegean, Department of Geography Yayınlanmamış Doktora Tezi, Midilli 2004, s. 364.

12 Murat Hulkiender, *Bir Galata Bankerinin Portresi George Zarifi 1806 - 1884*, İstanbul: Osmanlı Bankası ve Araştırma Merkezi Yayınları 2003, s. 94-116.

ralınmıştır. Söz konusu imtiyaz, Ocak 1877'de vapur gelirlerinden büyük bir bölümü Mahmud Celaleddin Paşa'nın eşi Cemile Sultan ve çocuklarına verilmek şartıyla on yıl daha uzatılmıştır¹³.

P. M. Courtgi'nin Köprü içi vapurlarının işletmesini kiralamasından kısa bir süre sonra Mahmud Celaleddin Paşa, Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesi sürecindeki rolü nedeniyle yargılanarak Temmuz 1881'de Taif'e sürgüne gönderilmiştir. Birkaç ay sonra da Mahmud Celaleddin Paşa'nın Haliç'te vapur işletme imtiyazı feshedilerek, 15 Kasım 1881'den itibaren Cemile Sultan'a verildiğine dair yeni bir ferman yayımlanmıştır¹⁴. Haliç'te vapur işletilmesi imtiyazı Cemile Sultan'a geçmesiyle birlikte P. M. Courtgi'nin daha önce Mahmud Celaleddin Paşa ile yaptığı sözleşme de feshedilmiştir¹⁵.

Sözleşmenin süresinden önce sonlandırılması üzerine Cemile Sultan ile P. M. Courtgi arasında uzun süreli bir alacak-verecek anlaşmazlığı yaşanmıştır. Zira P. M. Courtgi altı yıllığına kiralamış olduğu Haliç Körfezi'nde, vapur işletmesini yürütmek maksadıyla *Derûn-ı Köprü Vapurları İdaresi* adlı bir şirket kurmuş, Londra'dan da dört yeni vapur satın almıştır. Sözleşmenin neredeyse ilk yılın sonunda feshedilmesi ile birlikte P. M. Courtgi başta Londra'dan satın almış olduğu dört vapurun taksitleri olmak üzere işletme için yaptığı çeşitli masrafları ileri sürerek, yüklü bir alacak talebinde bulunmuştur.

Cemile Sultan alacak talebini aşırı bulmuş ve konuyu intikal ettirdiği Sultan II. Abdülhamid'den yardım istemiştir¹⁶. Talepte yer alan ifadelerden anlaşıldığına göre P. M. Courtgi Haliç vapurlarındaki kiracılık süresini devam ettirmek, bu mümkün olmazsa sözleşmesinin süresi dolmadan feshedilmesinin onda yarattığı maddi zararı tazmin etmek amacındaydı¹⁷. Tarafların tutumları meselenin çözümünün uzun sürmesine neden olmuştur. Bu süreçte konu *Hazine-i Hassa Nezareti* tarafından takip edilmiştir. P. M. Courtgi tarafından vekil tayin edilen Yenidünya Dimitraki, meselenin çözümünün havale edildiği Hazine-i Hassa Nazırı Agop Efendi ve Mabeyn

13 Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 27.

14 BOA, İ. DH. 840/67543; Y. PRK. BŞK. 7/70, Lef 1.

15 Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 29.

16 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Y. PRK. AZJ. 5/1. Cemile Sultan'ın 13 Muharrem 1299 (5 Aralık 1881) tarihli mektubu. Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 30-31.

17 Cemile Sultan'ın hesabına göre P. M. Gürcü'nün faiz hariç 9.720 Osmanlı lirası alacağı olmasına rağmen, Gürcü Efendi bunun çok ötesinde farklı iki seçenek sunmuştur. Birincisi, imtiyaz Cemile Sultan'a devredilirken eklenen beş senelik sürenin de dâhil edilmesiyle yapılacak yeni bir sözleşme ile kiracılık durumunun imtiyaz süresinin sonuna kadar devam etmesiydi. Bu seçenek kabul olunursa alacağından vaz geçerek Cemile Sultan'a aylık dört yüz lira kira ödeyecekti. İkincisi, Haliç vapurları imtiyazının el değiştirmesi nedeniyle sahip olduğu sözleşmenin hükümsüz kaldığını kabul etmek için Cemile Sultan'dan kendisine on sene boyunca aylık dört yüz elli lira ödemesini talep etmekteydi. Bu seçenek kabul olduğunda Cemile Sultan on senenin sonunda P. M. Gürcü'ye toplam elli dört bin lira ödemiş olacaktı. Cemile Sultan'a göre 9.720 lira dışında bir alacağı olmayan Gürcü Efendi'nin bu yaklaşımı, vapurların kontrolünü *ilanihaye* elinde tutmaya yönelikti: Y. PRK. AZJ. 5/1.

Müşiri Gazi Osman Paşa'dan müteşekkil komisyon ile yaptığı görüşmede 39.117 lira olarak bildirdiği alacak talebinin yanında ayrıca bir de tazminat ödenmesini istemiştir. Tazminat talebi gerçekçi bulunmayarak reddedilmiş, iddia edilen alacaklara ait hesapların incelenmesi için başka bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir. Dimitraki Efendi ise ilk komisyonun vapurların hemen teslim edilerek, talep ettikleri alacakların gerekli incelemeler tamamlandıktan sonra işletme kârından ödenmesi teklifini reddetmişti¹⁸.

Hazine-i Hassa Nezareti sonraki süreçte sorunu çözmek için Dimitraki Efendi ile görüşmeye devam etmiştir. Bu görüşmelerden birinde Dimitraki Efendi konunun aslında imtiyazın ilk sahibi ile müvekkili arasında olduğunu, bu nedenle o dönemde gerçekleştirilen işlem ve muamelelerin kontrolüne kanunen yetkili bir kişinin tayin edilmesi gerektiğini gündeme getirmiştir¹⁹. Bu talebi, esasında konuyu Cemile Sultan'dan uzaklaştırarak, II. Abdülhamid'in baskısından bir nebze kurtulma denemesi olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır. Söz konusu talebi olumlu karşılayan Hazine-i Hassa Nazırı'nın padişah tarafından uygun bulunan teklifine göre, Cemile Sultan imtiyazın ilk sahibi makamına konulacak; bu şekilde istediği kişiyi vekil tayin edebilecek, Hazine-i Hassa nazırına da danışarak önceki dönemin hesapları üzerinde gerekli inceleme ve görüşmeleri yürütebilecekti²⁰.

Görüşmeler devam ederken, P. M. Courtgi ve kefilisi Leonida Zarifi'nin Cemile Sultan'dan talep ettikleri tüm alacaklarından vaz geçtikleri ve kendilerinden talep edilen birikmiş kira bedelini ödemeyi kabul ettikleri görülüyor. Uzun süredir çıkmazda olan meselenin bu şekilde çözümünün arka planındaki müzakereler hakkında detaylı bilgiye sahip değiliz. Bununla birlikte II. Abdülhamid'in konuyu yakından takip etmesinin çözümde önemli bir etken olduğunu da kabul etmek gerekir. Nitekim Hazine-i Hassa Nazarı süreçte önemli bir rol oynamıştır²¹. Diğer taraftan P. M. Courtgi'nin ikna edilmesinde Leonida Zarifi'nin önemli katkısının olduğu anlaşılmaktadır²².

Cemile Sultan, vekilleri tarafından hazırlanmış olan detaylı bir hesap pusulasına göre, vapurlardan dolayı Courtgi Efendi'ye 21.880 Osmanlı lirası borçlu bulunduğu kabul edilmiştir²³. Buna mukabil, Leonida Zarifi'nin sunduğu *ibranamedeki* hesaba göre, vapurları kiracı olarak işleten Courtgi Efendi 26.511 lira 39,5 kuruş alacaktıydı. Bu miktar, Rumi 1 Kanunievvel 1880-30 Nisan 1883 arasındaki otuz üç ayın kira bedeli olup, henüz Cemile Sultan'a ödenmemiş 11.600 lira çıkartılarak, 14.911 lira 39,5 kuruşa düşürülmüştür. Leonida Zarifi *ibranamede* talepleri olan 14.911 lira

18 Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 31.

19 BOA, İ. DH. 882/70334, Lef 1.

20 Teklifin uygun bulunduğuna dair 15 C 1300 (23 Nisan 1883) tarihli irade: BOA, İ. DH. 882/70334, Lef 2.

21 Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 33.

22 BOA, Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK) 7/70, Lef 2.

23 BOA, Y. PRK. BŞK, Lef 4. "Vapurlardan dolayı teb'a-i Devlet-i Aliyye'den mültezim Gürcü Panotaki'ye esâsen deynimiz ber-vech-i ati beyân olunur" başlıklı ve 16 Receb 1300 tarihli hesap pusulası.

39,5 kuruştan feragat ettiklerini, ayrıca Cemile Sultan'a nakden 10.500 kuruş takdim edeceklerini bildirmiştir. Nakit olarak verilecek bu son miktar, biraz yukarıda Cemile Sultan vekillerince hazırlandığından bahsedilen hesap pusulasında gösterilen, 1 Kanunievvel 1296- 30 Mayıs 1299 arasındaki döneme ait ödenmemiş otuz aylık kira bedeli olmalıdır. Nitekim nakit ödenecek 10.500 lira ile birlikte P. M. Courtgi ve keffili Leonida Zarifi toplam 25.411 lira 39,5 kuruş gibi önemli bir miktardan Cemile Sultan lehine vazgeçmişlerdir²⁴.

Leonida Zarifi vapurların muhasebesine dair II. Abdülhamid'e sunduğu arzualde, şahsen Courtgi Efendi'ye *tazyik* ederek, mevzubahis uzlaşmanın sağlanmasında oynadığı kritik rolü belirtmiştir. Böyle davranarak aslında babası George Zarifi'nin karakteri ve tavrına uygun şekilde, padişaha olan bağlılığının gereğini yerine getirdiğini; bu davranışının kendisi için en değerli şey olan padişahın teveccühünü kazanmaya yönelik olduğunu da açıkça ifade etmiştir²⁵.

Sonuç itibarıyla, II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında Yemiş İskelesi'nde zeytinyağı satışı yapan *Gürcü ve Ortakları* (P. M. Courtgi et Cie) şirketiyle ön plana çıkan²⁶ P. M. Courtgi, vapur taşımacılığı alanındaki ilk deneyimini 1880'de Haliç Vapurlarını kiralayarak gerçekleştirmiş, ancak süreli olmayan bu deneyimi, çekişmeli bir şekilde sona ermiştir. Bununla birlikte, 19. yüzyıl sona ererken Osmanlı Devleti'nin en faal özel vapur şirketleri arasında yer alacak olan Courtgi Vapur Kumpanyası'nın kuruluşunda, Haliç vapurları anlaşmazlığı konusunda P. M. Courtgi'nin gösterdiği uzlaşmacı tavrın kolaylaştırıcı bir etki yaptığı düşünülebilir.

24 L. Zarifi imzalı ve 10 Mayıs 1883 tarihli ibraname: BOA, Y. PRK. BŞK, Lef 3.

25 BOA, Y. PRK. BŞK, Lef 2. “Şevketlü mehâbetlü kudretlü kemâl-i merhâmetlü padişah-ı teb'a-perver ve adâlet-küster veli-ni'met bi-minnetimiz efendimiz hazretlerinin ömr ü ikbâl-i şâhânelerini Cenâb-ı Hakk ve feyyazz-i mutlak ebed-i makrûn buyursun, amin. Emel-i şâhânelerine imtisâlen hak-ı pâ-yi kimya-sây-i hümayûnlarına Derûn-ı Köprü Vapurları müste'ciri P M Gürcü tarafından bi't-tanzîm gönderilmiş muhâsebeyi takdime cür'et eylerim İşbu muhasebeye yek lahza atf-ı nazar-ı hümayûnları olduğu takdirde işbu muhasebeye binâen hâsıl olan sulh müste'cir-i merkûmun tazyik olunmasından çâkerlerinin bi'z-zât fedakârlığımdan neş'et etmiş olduğu ve bu ise hadâset-i sinn-mendileri pederimin ahlâk ve mişvârına iktidâ' padişâh-ı adâlet-nişân ve şehinşâh-ı İskender-tüvân efendimiz hazretlerine olan ubûdiyet-i çâkerânem eseri olduğu tebyyün eder. Ve vâki' olan sulhün husulü için def' olunan müşkilâta kesb-i ittîlâ' buyurdıkları halde bu husûsuda dahi peder-i âcizânemin mişvâr ve ahlâk[ın]a ittîbâ' eylediğim zâhir olacağından hakk-ı kemterânemde en değerli ve kıymetli olan teveccühât-ı mehâsin-âyât-ı şehinşâhîlerine mazhar olacağım ümid-i kavisinde bulunduğumun arz u beyânı zımında takdim-i arz-ı hâl-i derâat-meal-i abidâneme ictisâr kılındı. Ol-bâbda ve kâtube-i ahvâlde emr ü fermân ve lütf u ihsân hazret-i menlehü'l-emrindir. 15 Receb sene [1]300 ve fi 10 Mayıs sene [1]299 Leonida Zarifi Kulları”

26 *Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1881*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1881, s. 170; *Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1883*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1883, s. 226; *Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L'administration et De La Magistrature, 1885*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1885, s. 154.

2) Osmanlı Devleti'nde Kabotaj Tartışmaları ve Courtgi Vapur Şirketinin Faaliyete Başlaması

Courtgi Vapur Kumpanyası'nın faaliyetleri 1884 ilkbaharı itibarıyla arşiv belgelerine yansımaktadır. Panayot M. Courtgi yeni kurduğu, Osmanlı sancağı altında çalışmakta olan şirketin vapurlarında kullanılacak kömürlerden gümrük vergisi alınmaması için harekete geçmiştir. Konu hakkında Rüsûmât Emaneti ile Şûrâ-yı Devlet arasındaki yazışmalarda geçen “bu kere teşkil eylediği kumpanyanın Osmanlı sancağını hamil olarak işlemekte olan vapurları” ifadesi şirketin tabi olduğu çalışma usulüne işaret etmektedir²⁷.

Panayot M. Courtgi'nin kumpanyası faaliyete başladığı dönemde yerli ve yabancı birçok girişimci vapur taşımacılığı yapmak için Osmanlı hükümetinden imtiyaz talebinde bulunmaktaydı. Çalışmanın girişinde açıklandığı üzere, devlete ait vapur şirketleri, üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı limanlarının tamamına yönelik yeterli seferler düzenlemekten uzaktı. Söz konusu açık, birçoğu kaçak veya herhangi bir izne tabi olmadan çalışan yabancı vapur şirketleri tarafından doldurulmaktaydı²⁸. Yukarıda bahsedildiği üzere, Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve askeri gücü ile ters orantılı bir şekilde gelişen yabancılardan imtiyaz talepleri deniz taşımacılığı konusunda da kendini göstermiştir. 19. yüzyılın son çeyreğine bakıldığında birçok yabancı girişimci ya doğrudan ya da mensup oldukları ülkelerin elçileri aracılığıyla, Osmanlı karasularında taşımacılık imtiyazı için başvuruda bulunmuştur²⁹.

II. Abdülhamid saltanatının başlarında, deniz ticaretinin geliştirilmesi konusu kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Devlet adamları Osmanlı deniz ticaret filosu ve vapur şirketlerinin yetersizliklerinin farkında olarak, durumun iyileştirilmesine yönelik

27 BOA, ŞD 574/24, Lef 2. Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin 3 Ramazan 1301 (27 Haziran 1884) tarihli tezkiresi.

28 Osmanlı karasularına vapur işletmekte olan Yunan kumpanyası ve kabotaj tartışmaları: BOA, HR. TO. 335/122 (16 Kanunısani 1300/28 Ocak 1885); HR. TO. 368/51; HR. TO. 335/122 (16 Kanunısani 1300/28 Ocak 1885). Marmara sahilinde izinsiz yolcu taşıyan birisi Rus ve ikisi Yunan bandıralı üç römorkörün engellenmesi için bölgeye İdare-i Mahsusa'nın vapur seferi düzenlemesi teklif edilmiş ancak İdare'nin vapur sayısının yetersizliğinden dolayı mümkün olmamıştır: BOA, DH. MKT. 1363/48 (24 L 1303/26 Temmuz 1886); Osmanlı karasularına vapur işletmekte olan Yunan kumpanyası: BOA, HR. TO. 335/122 (16 Kanunısani 1300/28 Ocak 1885); HR. TO. 368/51; HR. TO. 335/122 (16 Kanunısani 1300/28 Ocak 1885). Bu dönemde Osmanlı karasularında izinsiz çalışan yabancı vapur kumpanyalarıyla en büyük çekişme İzmir Körfezi'nde yaşanmıştır: Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, s. 189-196. Şüphesiz yabancı vapur kumpanyaları sefer yaptıkları Osmanlı liman bölgelerinde ülkelerinin sermayesinin yayılmasına güçlü bir destek sağlamaktaydılar. Bu konuda bir örnek için bkz: Süleyman Uygun, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20, Trabzon: Serander Yayınları 2016, s. 137-172. Osmanlı sularında izinsiz olarak taşımacılık yapan yabancı vapurlar ve devletin kabotaj hakkına dair tartışmalar II. Meşrutiyet döneminde de devam etmiştir: İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları*, 10, 2006, s. 25-54.

29 Osmanlı sancağı altında çalışacak, Fransız Messageries ve Avusturya'nın Lloyd kumpanyasına benzer bir vapur şirketi kurmak için İngiliz Hanson'un 1879 yılındaki girişimi: BOA, HR. TO. 465/24.

birtakım yeni idarî, hukukî ve malî düzenlemeler yapmaya çalışmışlardır³⁰. Osmanlı deniz ticareti ve yolcu taşımacılığındaki düşük kapasitenin geliştirilmesi konusunda, 1885'te çıkarılan yirmi iki maddelik nizamname önemli bir yasal düzenleme olup Osmanlı tebaasının deniz ticareti alanında teşvik edilmesine yönelik çalışmaların somut ürünüdür³¹.

İdare-i Mahsusa bu dönemde gemi sayısı ve çalıştığı güzergâh bakımından Osmanlı Devleti'nin en etkin vapur şirketidir. Ancak kötü işletme performansı ciddi şikâyetlere yol açmaktaydı. İdare-i Mahsusa'nın yeniden yapılandırılarak verimli bir şekilde çalıştırılması konusundaki arayış uzun yıllar devam etmiştir. Bu süreçte müstakil bir şirkete dönüştürülmesi veya Şirket-i Hayriye ile birleştirilme gibi çeşitli öneriler gündeme gelmiştir³². 1881'den itibaren bu hususta yürütülen müzakere ve değerlendirmelerde Osmanlı sahillerinde işleyecek büyük bir vapur kumpanyasının kurulmasına olan şiddetli ihtiyaca yapılan vurgu, konumuz açısından oldukça dikkat çekicidir³³.

Bu şartlar altındaki vapur taşımacılığı hususunda ortaya konulan çeşitli yaklaşımlar II. Abdülhamid yönetiminin deniz taşımacılığı konusundaki politikasına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Bu politikanın en belirgin tarafını yabancı girişimcilere yeni imtiyazlar verilmemesi, önceki dönemlerde elde ederek sürdürdükleri vapur işletmelerinin faaliyetlerinin sonlandırılması, bu mümkün olmazsa denetim altına alınarak resmîyet kazandırılması ve aynı bölgede yerli sermaye tarafından gerçekleştirilen deniz taşımacılığı girişimlerinin desteklenmesi oluşturmaktaydı³⁴. Bu yaklaşım dairesinde nehirler ve göllerde yabancılar tarafından yapılan taşımacılık da mümkün olduğunca kontrol altına alınmaya çalışılmış, böylece ülke içinde yabancı nüfuz bölgelerinin gelişmesinin önü alınmak istemiştir³⁵.

Bu süreçte öncelikle, Osmanlı sularında deniz taşımacılığı yapan yabancı şirketlerin yasal dayanak ve statüleri belirlenmeye çalışılmıştır. Bâbîâlî Hukuk Müşavirliği konuya yönelik değerlendirmelerinde *sevâhil-i bâide* ve *sevâhil-i müteçavire* şeklinde iki kavram üzerinde durmuştur. Fransız Mesajeri (Messageries), İtalyan Florio, Rus ve İngiliz kumpanyaları gibi büyük denizcilik şirketleri mevcut ikili anlaşmalardan

30 Bayındırlık, ticaret, ziraat ve sanayinin geliştirilmesi ve ıslahı konusunda çalışmalarda bulunmak için Nafia Nezareti'nde kurulan Komisyonun, deniz ticareti konusunda aldığı kararları Bahriye Nezaretine bildiren 22 Haziran 1300 (4 Temmuz 1884) tarihli tezkire: BOA, BEOAYN.d 1217/90, s. 86-87.

31 "Sevâhil-i Şahane Ticareti Bahriyesinin Tevsi ve Terakkisi Hakkında Nizamname", *Düstur* (Birinci Tertip), V, Ankara: Başvekâlet Matbaası 1937, s. 341-345.

32 Sema Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 83-97.

33 BOA, Y. Mtv. 10/65, Lef 3; Sema Küçükalioğlu, a.g.t., s. 85.

34 BOA, DH. İD. 895/32 Lef 3.

35 İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, s.293-297; İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nin Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 156, İstanbul 2005, s. 187.

doğan hukuka dayanarak taşımacılık yapmaktaydılar. Bir ecnebi limanından hareket edip Osmanlı Devleti'nin çeşitli limanlarına uğrayan bu tür vapurların yaptığı seferler *sevâhil-i baide* başlığında değerlendirilerek, bunun Osmanlı gemilerine hasredilemeyeceği ifade edilmiştir. Yabancı ülke limanlarına uğramayarak sadece iki veya daha fazla Osmanlı limanı ve iskeleleri arasında yapılan vapur seferleri ise *sevâhil-i mütecâvire* sınıfı altında değerlendirilmiştir. Yürürlükte olan serbest ticaret uygulaması gereğince tüm yabancı vapurlar Osmanlı limanları arasında gayr-ı muntazam olarak taşımacılık yapma hakkına sahiptirler. Buna mukabil, Osmanlı limanları arasında düzenli ve genel olarak vapur işletilmesi hakkının Osmanlı gemileriyle sınırlandırılmasının mümkün olabileceği ifade edilmiştir³⁶. Böylece uzun süreden beri gündemde olan, kendi karasularında vapur taşımacılığının Osmanlı bandırası taşıyan gemilere hasredilmesine yönelik çalışmalar, II. Abdülhamid'in saltanatının başlarında yeni bir ivme kazanmıştır³⁷.

Deniz ticareti ve taşımacılığının yerleştirilmesine yönelik atacağı adımlar dönemin büyük devletlerinin hukukî, ticarî ve siyasî gerekçelerle sürekli itirazlarına maruz kalan Osmanlı Devleti, olumlu bir sonuç alınamayacağı gündeme gelse de ilgili devletlerin büyükelçileriyle konu hakkında diplomatik müzakereleri yürütmeye devam etmiştir. Diğer taraftan halkın bu gemilere teveccüh etmesini önlemenin “mükemmel ve muntazam bir nakliyât-ı bahriye hey'eti teşkili”nden geçtiği değerlendirilmiştir³⁸. Dolayısıyla Osmanlı tebaası tarafından deniz taşımacılığı alanında gerçekleştirilecek girişimler olumlu karşılanmıştır. Bununla birlikte Osmanlı tebaası tarafından kurulacak vapur şirketlerinde yabancı sermayenin yer almaması konusunda da dikkatli davranılmıştır³⁹.

Osmanlı Devleti'nin bu dönemdeki deniz taşımacılığı politikası uyarınca verdiği izinlerde tek tip bir yaklaşım içinde olmadığı anlaşılıyor. Yahya Hayati Efendi tarafından İzmir Körfezi'nde taşımacılık yapmak üzere kurulan vapur şirketi, devletten üst düzey destek gördüğü gibi bir süre sonra bölgedeki taşımacılık tekeli de imtiyaz olarak kendisine verilerek, yabancı bilhassa İngiliz vapur şirketlerinin buradaki faali-

36 BOA, HR. TO. 365/91. Bâbiâli Hukuk Müşavirlerinin fi 17 Mart sene [18]81 tarihli mütalaa-nameleri tercümesi.

37 BOA, DH. İD. 895/32 Lef 1; DH. İD. 895/34 Lef 8; DH. İD. 895/40 Lef 2; DH. İD. 895/43 Lef 2; DH. İD. 895/50 Lef 2. Yapılan hukuki değerlendirmelerde, yabancı ülkelerle imzalanmış ticaret anlaşmalarındaki bazı maddelerin Osmanlı sularında taşımacılık yapan yabancı vapurların engellemesini zorlaştırdığı bilhassa vurgulanmıştır: BOA, HR. TO. 365/135. Parnis Efendi'nin fi 26 Teşrinisani sene [18]81 tarihli mütalaa-namesinin tercümesi. HR. TO. 366/56. Bâbiâli Hukuk Müşaviri Keşer Efendi'nin 5 Kanunievvel [18]82 tarihli mütalaa-namesi.

38 BOA, DH. İD. 895/34 Lef 15.

39 BOA, İ. DH. 797/64613. Şirket-i Bahriye adıyla Osmanlı tebaası kimseler tarafından 1880 yılında kurulmak istenen vapur kumpanyası hakkındaki değerlendirmede bu durum açıkça ifade edilmiştir: “(...) devleti hakikaten temin ederek yed-i ecâneb karışmaksızın böyle bir kumpanya vücüd-pezir olur ise elbette devletçe pek nâfi ve hayırlı olacağı aşikâr (...)”.

yetleri önlenmeye çalışılmıştır⁴⁰. Devlet, İzmir Körfezi'nde Yahya Hayati Efendi'ye verdiği *imtiyaz* ile yabancıların bölgeye girmesini engellemek üzere bazı *hukukî* yollar bulmaya çalışırken, Osmanlı tebaasının başka bölgelerdeki taşımacılık talepleri karşısında farkı bir yaklaşım göstermiştir. Buna göre, Osmanlı tebaasından olanlar bir *imtiyaz* verilmeksizin, mevcut kanunlar dairesinde vapur çalıştırabilirlerdi. Bu tür imtiyazların bir çeşit tekel, inhisar anlamında değerlendirildiğinin farkında olan devletin tutumu, Osmanlı tebaasınca alınan imtiyazların Avrupalı sermaye sahiplerine devredilme ihtimaline karşı bir tedbir olarak yorumlanabilir⁴¹. Örneğin Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur ve duba işletmek üzere imtiyaz ya da Osmanlı Devleti sancağı altında vapur işletilmesi için yalnızca ruhsat verilmesi seçeneklerinden biriyle Bağdatlı tüccarlardan Yusuf ve Salih efendiler tarafından yapılan müracaat üzerine, imtiyaz ve inhisar sağlanmaksızın Osmanlı Devleti kanunları dairesinde vapur işletmelerinin uygun olacağına karar verilmiştir⁴². Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da yapılan değerlendirmede adı geçen tüccarların Osmanlı tebaası olarak sahip olduğu hukuk ve kanunların verdiği haklardan yararlanarak *Osmanlı sıfatıyla ve Osmanlı sancağı altında* seyrüseferde bulunmaya yetkili oldukları özellikle ifade edilmiştir⁴³.

P. M. Courtgi'nin 1884'ten itibaren faal olarak çalıştırmaya başladığı vapurların sahip olduğu statünün devletin yukarıda açıklanan tutumuyla örtüştüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı arşiv belgeleri arasında Gürcü Vapur Kumpanyası'na verilmiş bir imtiyaza ulaşılamamış olması bu düşünceyi desteklemektedir. Arşiv belgelerinde şirketin Osmanlı sancağı altında çalışmakta olduğu hususu her zaman öne çıkarılmıştır. 1888 yılında Tuna Komisyonu tarafından, Courtgi Kumpanyası hakkında bazı açıklama ve bilgiler istenmesi üzerine devletin ilgili birimlerinin yaptığı çalışma vapurların statüsüne açıklık getirmesi bakımından önemlidir. Buna göre Panayot Courtgi *sened-i bah-rî* ile altı adet vapur tasarruf ediyordu. Bu vapurlar *Gürcü Kumpanyası* adıyla Osmanlı limanları arasında seferler yapıyordu. *Bandırma, Sakız, Girit, Trabzon, İzmir, Midilli* adlarındaki bu vapurlar, ilgili kanuna göre Osmanlı sancağı altında çalışmaktaydılar. Gürcü şirketinin kuruluşu ve yapısına dair ise herhangi bir kayda rastlanmamıştı. *Bandırma* hariç adı geçen beş vapur Tuna'ya düzenli seferler yapmakta olup 1888 yılı içinde toplam otuz sekiz sefer gerçekleştirilmişti⁴⁴.

40 BOA, ŞD. 1380/33.

41 Benzer bir durum İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazı Yahya Hayati Efendi'ye verildikten sonra yaşanmıştır. İzmirli Sadık Bey çalıştırdığı vapurları bir İngiliz tüccara satmış ve bu tüccar İngiliz bandırası çektiği vapurları Körfezde çalıştırmaya devam etmiştir: BOA, Y. PRK. KOM 31/2.

42 BOA, Y. A. Res. 11/41, Lef 3; İ. MMS. 73/3340, Lef 5.

43 BOA, İ. MMS. 73/3340, Lef 1 (16 Safer 1300 (27 Aralık 1882) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası). Birkaç sene önce İzmir Körfezi'nde vapur taşımacılığı imtiyazı talep eden Osmanlı tebaasında Demosthenes Baltazzi'ye herhangi bir imtiyaz ve inhisar sağlanmaksızın, Osmanlı Devleti kanunlarına tam olarak uymak kaydıyla taşımacılık için ruhsat verilebileceği değerlendirilmiştir. İdare-i Mahsusa vapurlarının sayısı artırılarak bölgeye seferler düzenlenmesi planlandığında verilecek ruhsatın geçici olması uygun bulunmuştu: BOA, İ. MMS. 54/2421, Lef 10.

44 BOA, HR. İD. 902/16, Lef 4. Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 22 Teşrinisani 1304 (4 Aralık 188) tarihinde gelen cevap tezkiresinin sureti.

Courtgi Vapur Kumpanyası'nın bir imtiyazdan ziyade Osmanlı sancağı altında çalışma izni almış olduğu yukarıdaki açıklamalardan anlaşılmaktadır. Kuruluş tarihi olarak ambleminde yer verilmiş 1883 yılı, Cemile Sultan ile Haliç vapurları konusunda yaşanan anlaşmazlığın sonuçlandığı tarihe denk gelmektedir. Buradan P. M. Courtgi'nin hemen aynı sene içerisinde Osmanlı limanlarında vapur taşımacılığı yapmak üzere faaliyetlere başladığı anlaşılmaktadır. Kumpanya önceleri Türkçesi ve Fransızcası birlikte *Gürcü Bahr-i Sefid Vapur İdaresi* (Navigation a Vapuer "Égée" P. M. Courtgi & Cie) adını kullanmıştır. Sonraki tarihli bazı şirket yazışmalarında Osmanlı Türkçesi ile *Gürcü Vapurlarının İdaresi* ve Rumca olarak P. M. KOYPTZHΣ κ Σ^A / ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ (P. M. Kourtzis ve Ortakları. Ege Vapurları) ifadelerinin bir arada yer aldığı antetlere rastlanmaktadır⁴⁵. Buradan hareketle şirketin Bahr-i Sefid (ve onun bir karşılığı olarak Ege) Vapurları adıyla faaliyete başladığı, daha sonra kısaca Gürcü/Courtgi Vapurları kullanımının yaygın kabul gördüğü düşünülebilir⁴⁶.

Courtgi Vapur Kumpanyası esasında P. M. Courtgi tarafından kurulmuşsa da meşhur banker ve tüccar George Zarifi'nin 1881'den itibaren işleri yürüten oğlu Leonida Zarifi şirketin ortakları arasında yer almıştır. Yunanistan kaynaklı çalışmalarda Gürcü Vapur Şirketi'nin kuruluşunda George Zarifi'nin % 30 ortaklığı bahsedilen bir husustur⁴⁷. Zarifilerin bankerlik dışında hatta finans piyasasına girmeden önce deniz taşımacılığı ve acentecilik işleriyle meşgul oldukları bilinmektedir⁴⁸. Dolayısıyla, Courtgi ve ona kefil olan George Zarifi Haliç Vapur işletmesini Mahmud Celeddin Paşa'dan kiraladıklarında vapur işletmeciliğine aşına bulunmaktaydılar. Başka bir bilgiye göre Zarifi ve ortağı ve kayınpederi Zafiropulo 1875 yılında deniz taşımacılığı şirketine sahiptiler. Leonidas Zarifi ailenin işlerini devralmasından sonra şirket armatörlük ile de uğraşmaya başlamıştır⁴⁹. L. Zarifi, en azından Courtgi Vapur Kumpanyası Midilli Bankası'na devredilene kadar şirket idaresinde görünür olmamıştır. Osmanlı Devleti'nin bu dönemde deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik yukarıda bahsedilen yaklaşımı hatırlanacak olursa, bu yaklaşımın aslen Yunan tebaasından olan Zarifilerin⁵⁰ değil de Osmanlı tebaasından P. M. Gürcü'nün işlerin kontrolünü elinde tutmasını anlamlı kıldığı açık bir şekilde görülecektir.

Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası'nın merkez ofisi Galata'da Mehmed Ali Paşa Han'da olup 1891'de Midilli Bankası'na devrolunduktan sonra da faaliyetle-

45 Bkz: Ek-2'deki antetler.

46 Bu arada 1883 yılına ait Indicateur Ottoman'da P. M. Courtgi & Cie şirketi, henüz vapur taşımacılığı yapmamakla birlikte, zeytinyağı tüccarları olarak yer almaktadır. Vapurlar idaresi söz konusu şirkete bağlı olarak kurulmuş da olabilir.

47 Michael Ant. Kaitatzidis, *a.g.e.*, s.13.

48 Gelina Harlaftis, Vassilis Kardasis, "International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea Istanbul as a maritime centre, 1870-1910" *Mediterranean Response to Globalization before 1950*, eds. Şevket Pamuk, Jeffery G. Williamson, London: Routledge 2000, s. 258-259.

49 Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, s. 72-74.

50 Murat Hulkiender, George Zarifi, s. 1-2.

rine burada devam edecektir. Ayrıca kumpanyanın gemilerinin bakım ve tamirlerinin yapıldığı Fener’de Balat caddesinde bir tersane ve fabrika bulunuyordu⁵¹.

3) Courtgi Vapur Kumpanyasının Osmanlı Makamlarıyla İlişkisi

Osmanlı sancağı altında çalışma izni verilen Courtgi vapurları 1884 yılından itibaren görünür hale gelmiş ve aynı tarihten itibaren yabancı şirketlerle rekabet etmeyi kolaylaştıracak çeşitli istekler P. M. Courtgi tarafından Osmanlı makamlarına iletilmiştir. Bunlardan ilki ecnebi kumpanyalarına sağlanan, kullandıkları maden kömürünün gümrük vergisinden muaf tutulması uygulamasından yararlanma talebidir⁵². P. M. Courtgi vapur kumpanyasının açılmasıyla aynı tarihlerde Zonguldak Kozlu’da birkaç kömür ocağı işletmeye başlamıştır. Courtgi şirketinin ocaklarında çıkarılmakta olan maden kömüründen alınan vergilerde indirim yapılması için de harekete geçilmiştir⁵³. Bu ocaklarda yeni tekniklerle daha fazla kömür çıkarmak için Avrupa’dan bir takım alet ve makine de getirmiştir. Çıkardığı kömürün % 60’ını, kantarı 3,5 kuruşa Tersane-i Âmire’ye vermek şartıyla Bahriye Nezareti tarafından ruhsat verilen P. M. Gürcü kömürün kendisine kalan % 40 kısmı için ödemekte olduğu çeşitli vergilerin miktarının % 28’e ulaştığını, bu durumun İstanbul’da satılan ithal İngiliz kömürü karşısında rekabet etmesini zorlaştırdığından şikâyet etmiştir. Zira kendi çıkardığı kömürün vergi ve sair masraflarla birlikte 20 şilinden aşağı satamazken, İngiliz kömürü İstanbul’da 15 ile 17 şilin arasında satılmaktadır. P. M. Courtgi getirdiği alet ve makineler vasıtasıyla oaktan yıllık 150 ton kömür çıkarılmasını öngörüyordu. Kendi ifadesine göre, 15 bin ton kömür sahibi olduğu *Bahr-i Sefid Kumpanyası vapurlarının* ihtiyacını karşılamaya yetecek olup, kalan miktar satışa sunulacaktı⁵⁴. Maden kömürünün yüksek fiyata yabancılardan temini bu dönemde faaliyet gösteren Osmanlı vapur kumpanyalarının genel problemi olup şüphesiz söz konusu şirketlerin yabancı vapur şirketleriyle rekabet etmesini zorlaştıran bir unsurdu⁵⁵. P. M. Courtgi bu anlamda stratejik bir adım atarak Ereğli’de maden kömürü çıkarmaya başlamış, böylece sahip olduğu vapur kumpanyasının kömür ihtiyacında bir nevi dışa bağımlılıktan kurtulmuştur. Nitekim Ereğli’deki kömür ocakları 1912 yılına kadar işletilmiştir⁵⁶.

51 BOA, BEO. 512/38390; Y. PRK. ASK 53/42; Michael Ant Kaitatzidis, a.g.e., s.77-78.

52 BOA, ŞD. 5746. Söz konusu talep Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi’nde emsaline bakılarak olumlu kar-şılanmış ancak Sadaret bu uygulamanın geçmişine dair Rüşumat Emaneti’nden bilgi talep etmiştir. Adı geçen emanetin sunduğu uzunca mütalaada, geçmişte bilhassa ticaret anlaşmalarına dayanan sefaretlerin talepleri neticesinde Osmanlı limanlarına yolcu taşıyan yabancı vapur kumpanyalarının bu tür bir muafiyet elde ettiği kronolojik olarak açıklanmıştır. Bununla birlikte Rüşumat Emaneti’nin yabancı vapurlara tanınmış bu muafiyetten memnun olmadığı ve biran önce kaldırılmasını istediği anlaşılıyor: BOA, ŞD. 574/24, Lef 1. Rüşumat Emaneti’nin 3 Zilhicce 1301 (24 Eylül 1884) tarihli mütalaası.

53 BOA, ŞD. 1177/26.

54 BOA, İ. ŞD. 72/4269, Lef 1.

55 Sema Küçükalioglu, a.g.t., s. 85.

56 Ocaklar bu tarihte Ereğli Şirket-i Osmaniyesi’ne devredilmiştir: BOA, BEO 4102/307594; Hamdi Genç, a.g.t. s. 252-253.

Courtgi'nin kömürden alınan çeşitli vergilerde indirim yapılması yönündeki talebi değerlendirilerek, Ereğli'den çıkarılacak kömürlerin sadece dâhili gümrük vergisinden muaf tutulması 12 Şubat 1885 tarihli irade ile kabul edilmiştir⁵⁷. Courtgi çıkarmakta olduğu maden kömürüne uygulanan vergi miktarında daha fazla indirim elde etmek için girişimlerde bulunmaya devam etmiştir⁵⁸.

P. M. Courtgi, Mart 1888'de Hariciye Nezareti'ne müracaat ederek yaklaşmakta olan yaz ayından itibaren var olan Burgaz, Varna, Köstence hattına ilaveten Sulina, Tulça, Kalas ve İbrail iskelelerine seferler düzenlemeye başlayacağını haber vermiş ve buradaki şebhenderliklere gerektiğinde yardımda bulunmalarını bildiren bir *tavsiye-name* talep etmiştir⁵⁹. Ayrıca İbrail ve Kalas'ta Rusya, Avusturya ve Fransa vapur şirketlerine tanınan müsaadeye benzer şekilde kendi kumpanyasına ait vapurlara da hususî bir yer tayin edilmesinin Romanya şebhenderliğine iletilerek, Romanya hükümeti nezdinde gerekli işlemlerin yürütülmesine aracılık etmelerinin sağlanması isteği üzerine Hariciye Nezareti gereği için Bükreş Sefaretine talimat vermiştir⁶⁰.

Osmanlı makamlarınca Courtgi vapurlarına sağlanan kolaylıklar kimi zaman bazı küçük diplomatik sorunlara da yol açmıştır. Dersaadet Limanı'nda Lloyd Şirketi vapurlarının kullandığı iki şamandıra Liman Riyaseti tarafından 1890 yılı başında Courtgi vapurlarına tahsis edilmiştir. Bu durumun Courtgi Kumpanyanın vapur sayısının zaman içinde artmasıyla alakası olmalıdır. Dersaadet Liman İdaresi'nin bu tasarrufu Avusturya sefaretinin hoşuna gitmemiş ve sefaret baştercümanı bizzat Mabeyn Başkıtabetine giderek duyulan rahatsızlığı iletmıştır⁶¹. Doğrudan Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya yapılan, Şebhenderlik tarafından Malta'ya çıkarılan yolcu başına alınmakta olan 10 kuruş verginin, özellikle İngiliz vapur şirketleriyle rekabeti zorlaştırdığı gerekçesiyle kaldırılmasına dair talep de uygun bulunmuş, söz konusu verginin bundan sonra sadece yelkenli gemilerden alınması karara bağlanmıştır⁶².

Osmanlı Devleti, başta resmî evrak, posta, asker ve askerî malzemenin ülke çapında taşınması konusunda, kamu imkânlarının ve İdare-i Mahsusa'nın sefer ağları-

57 BOA, İ. ŞD. 72/4269, Lef 2; "Ereğli maden kömürlerinin yalnız dâhili resm-i gümrükten istisnası hakkında irade-i seniye", *Düstur*, Birinci Tertip, V, Ankara: Başvekalet Matbaası 1934, s. 167-168. İleriki tarihlerde, çıkardığı kömürler için ödediği çeşitli vergilerin yerine sadece yüzde beş nisbî vergi uygulanması için gerçekleştirdiği diğer bir girişim, Bahriye Nezareti tarafından uygun bulunmadığından olumlu sonuçlanmamıştır: BOA, MV 19/65. Meclis-i Vükelâ'nın 3 Şaban 1304 (27 Nisan 1887) tarihli kararı.

58 Bu kapsamda çıkardığı maden kömüründen ton başına alınan on kuruş altı para kantar resminin altı kuruşa indirilmesi için uzun süre girişimlerde bulunmuş ancak bir sonuç alamamıştır: BOA, Y. A. Res. 38/4; Y. A. Res. 39/28; MV. 8/91. Hamdi Genç Gürcü'nün kabul edilen 1885 yılındaki gümrük muafiyeti talebi ile kantar resminde indirimle gidilmesine dair bu ikinci talebini karıştırarak yanlışlıkla ilk talebinin de kabul edilmediğini yazmıştır (Hamdi Genç, a.g.t. s. 252).

59 BOA, HR. İD. 902/15, Lef 2.

60 BOA, HR. TH. 79/25. P. M. Gürcü'nün 8 Mart 1304 (20 Mart 1888) tarihli arzuhalı.

61 BOA, Y. PRK. BŞK. 17/17.

62 Karar 30 Kanunvevvel 1312 (11 Ocak 1897) tarihinde tüm şebhenderlere bildirilmiştir: BOA, HD. İD. 902/20.

nın yetersiz kalması nedeniyle ciddi güçlük çekmekteydi⁶³. Osmanlı coğrafyasının tamamına seferler düzenleyecek ölçekte bir vapur şirketinin kurulmasının gündeme geldiği dönemlerde, söz konusu posta, asker ve askerî nakliyat sorunun çözümüne yönelik beklentiler de önemli bir gerekçe olarak sıralanmıştır. Osmanlı sancağı altında çalışmaya başlayan Courtgi Vapur Kumpanyası kuruluşundan itibaren devletin bu konulardaki ihtiyacını kapasitesi dairesinde karşılamıştır⁶⁴. Aynı şekilde, faaliyete başladıktan hemen sonra imzalanan bir mukavelename ile kumpanya tarafından gönderilecek telgraflardan ücret alınmaması karşılığında Osmanlı hükümetinin postaları ücretsiz taşınmaya başlanmıştır⁶⁵.

Courtgi Kumpanyası idaresi Osmanlı limanlarına sefer yapan şirketlerin vapurlarına sağlanan kolaylık ve ayrıcalıkların kendi vapurları için de gösterilmesi konusunda gerekli adımları atmakta tereddüt etmemiştir. Örneğin Sakız'a yanaşan vapurlar posta ve nakit para çantalarını kendi belirledikleri sandallarla karaya taşıyabilmekteyken Courtgi vapurları esnaf sandallarını kullanmaya zorlanınca duruma itiraz etmekte gecikmemişlerdir. Mutasarrıflık, posta ve nakit emanet çantalarının taşındığı sandallara müdahalede bulunulmadığını ancak Sakız'daki kayıkçı esnafını korumak adına yük ve eşyanın bunlara taşıttırmak istediğini bildirmiştir. Bunun üzerine Kumpanya müdürü ikinci bir arzuhal vererek, Fransız, Avusturya, Rusya ve Yunan kumpanyalarına ait vapurların yolcu ve sair eşyalarını kendi sandallarıyla karaya naklettiklerini, Osmanlı tâbiyeti ve sancağı altında çalışan Courtgi vapurlarının bundan mahrum edilmelerinin uygun olmayacağını ileri sürmüştür. Bunun üzerine Courtgi vapurlarının da aynı haktan yararlandırılması için Sakız mutasarrıflığına emir verilmiştir⁶⁶.

Diğer yandan vapurlarının Osmanlı sancağı taşınmasından dolayı hükümet Gürcü Kumpanyasının faaliyetlerini yakından takip etmiş, şirkete müdahale etme hakkını kendinde görmüştür. Örneğin 1899 yılı sonunda Gürcü Kumpanyası tarafından Korfu'da açılan acenteliğe *Etniki Eteryay Cemiyeti*'ne mensup bir kişinin tayin edildiği Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiş ve bölge sahilinin güvenliği açısından özellikle mühimmat ve benzeri maddelerin gizlice karaya çıkarılabileceği gerekçesiyle söz konusu kişinin yerine güvenilir birinin tayinin sağlanması istenmiştir⁶⁷. Yapılan değerlendirmelerden sonra, daha önce tayin olunan Anderya Kopolos yerine Yanya Vilayeti tarafından "hayırhâhân-ı saltanat-ı seniyyeden" Yorgi Kazancı önerilmiştir⁶⁸.

63 BOA, İ. DH. 817/65936.

64 BOA, Y. PRK. ASK. 59/56; Y. PRK. ASK. 72/72; Y. PRK. ASK. 73/112; DH. MKT. 1540/119; 2481/110.

65 Courtgi Kumpanyası ile ücretsiz posta taşınmasına dair mukavelename 1902 yılında yenilenmiştir: BOA, BEO. 1856/139155, Lef 2; Sifneos P. M. Courtgi'nin ücretsiz posta nakliyatı karşılığında rıhtım vergisinde indirim elde ettiğinin yazmaktadır: Evridiki Sifneos, a.g.m., s. 130.

66 BOA, DH. MKT. 1997/104. Sakız Sancağı Mutasarrıflığına gönderilen 14 Safer 1310 (7 Eylül 1892) tarihli emir.

67 BOA, DH. MKT. 2251/113. Yanya Vilayeti'nin söz konusu talebi üzerine Dâhiliye Nezareti'nin gereği için Hariciye ve Bahriye nezaretlerine gönderdiği 21 Ca. 1317 (27 Eylül 1899) tarihli tezkire.

68 BOA, DH. MKT. 2264/85. Dâhiliye Nezareti'nden, gereği için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne 27 C. 1317 (2 Kasım 1889) tarihinde gönderilen tezkire.

P. M. Courtgi sahip olduğu vapur kumpanyasına Osmanlı Devleti'nin sağladığı kolaylık ve ayrıcalıkların önemini, kumpanya aleyhinde özellikle zaman zaman ortaya atılan iddialara verdiği cevaplarda açık bir şekilde göstermiştir. Kumpanya hakkında Osmanlı başkentine iletilen ve devlete olan sadâkati tartışmaya açmaya dönük bazı şikâyetler özellikle Yunanistan sınırlarındaki acentelerinin ve faaliyetlerinin Osmanlı hariciyesi tarafından dikkatle izlendiğine işaret etmektedir. Aleyhlerindeki şikâyetlere verilen cevaplarda Osmanlı Devleti'ne ve kanunlarına olan bağlılıkları Kumpanya idarecilerinin en önemli savunma argümanlarından birini oluşturmuştur.

1887 yazında Atina Sefareti, Courtgi kumpanyasının “Devlet-i Aliye bandırasını küşâd için hâiz olduğu imtiyaza gayr-ı muvafık bir meslek-i hareket ittihaz etmekte ve şehbender nizâmâtına mugayir hârekkâta bulunmakta” olduğunu Hariciye Nezaretine bildirerek şirketin sert bir şekilde uyarılmasını istemiştir⁶⁹. Şirket iddialara karşı yaptığı savunmada, her zaman Osmanlı kanun ve nizamlarına riayet etme politikası takip ederek Devletin tüm emirlerini yerine getirmeye gayretinde olduğunun altını en başta çizmiştir⁷⁰. Bu kapsamda Bahriye Nezareti'nin kendilerinden talep ettiği nakliyat işlerini kolaylaştırıp yerine getirmeye ve devletin şanına ve menfaatlerine zarar getirecek hiçbir davranışta bulunmamaya dikkat ve itina edilmekteydi. Vapurlarının devlet yararına olan faaliyetlerini takdir eden resmi makamlar memnuniyetlerini ifade eden yazılar göndermekteydiler. Dolayısıyla Atina Sefaretinin şirket vapurları hakkındaki şikâyetleri tümü ağır bir iftira olarak nitelenmiştir. Şirket yetkililerine göre, sefaret tarafından devlet menfaatleri ile kanun ve nizamlara aykırı olduğu ileri sürülen iki olayda vapur mürettebatı iddia olunanın tam aksine takdir edilecek ve beğenilecek türden davranışlar sergilemişlerdi. Savunmada aleyhlerine kullanılan iki olayın nasıl geliştiği detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Dolayısıyla şirketin gün geçtikçe büyümesini çekemeyen birtakım garazkârların teşvik ve tahriklerinin ürünü olarak nitelenen söz konusu asılsız *iftiralar* tamamen reddedilmiştir⁷¹.

69 BOA, HR. İD. 902/11, Lef 1. Atina Sefaretinden Hariciye Nezareti'ne gönderilen 15 Temmuz 1887 tarihli rapor.

70 BOA, HR. İD. 902/12, Lef 3; HR. TH. 74/35, Lef 2.

71 İddiaya göre, Galos'ta Ali Nihad Bey'in Selanik zabıtasına teslim olunmak üzere şirkete ait Midilli vapuru süvarisine teslim etmiş olduğu bir *serseri* güzergâh üzerinde karaya çıkarılarak kaçırılmıştır. Şirket ile ilgili nizamname gereği bir *serseri* vapura bindirilirken öncelikle vapurun acentesine bilgi verilmesi, daha sonra bir zabıta veya kavas refakatinde vapura bindirilip süvariye *resmen* teslim edilmesi, süvariden de ilmühâber alınması ve gideceği yere kadar zabıta veya kavas eşlik etmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Ali Nihad Bey bu kuralların hiçbirine uymamıştır. Selanik Limanı'na yanaşan vapur kaptanı konuyu ilk defa burada bekleyen polis memurunun ilgili *serserinin* kendisine teslimini istemesi üzerine öğrenmiştir. Vapur Selanik Limanı'ndaki beklerken gerekli arama yapılamadığından İstanbul'a hareket edilince yolda vapur mürettebatı konuyu merak ederek yolcular arasında bir arama yapmış ve tedirgin davranışlarından şüphe duyulan bir kişinin, Galos'tan *son dakikada* vapura bindiği ve mevzubahis *serseri* olduğu anlaşılacak güzergâh üzerindeki Kal'a-i Sultaniye'de yerel makamlara teslim edilmiştir. Dolayısıyla şirket savunmasında, nizamnameye uyulmayarak bir *serserinin* alelade biri gibi bindirilerek vapurda diğer yolcuların arasında seyahat etmesine yol açtığı için Ali Nihad Bey'den şikâyetçi olmaları gerekirken onun kendileri aleyhine şikâyetle bulunmasını *acibü'l-acâyib* bir durum olarak nitelenmiştir. Atina Sefareti'nin şikâyetinde ileri sürdüğü ikinci suçlama, İşkodara'da bulunan askerler için gönderilen

Gürcü Kumpanyası ile Şıra (Syra) Adası'nda bulunan Osmanlı şebbenderliği arasında uzun süreli bir sürtüşme yaşandığı ve bunun ilgili şebbenderlik tarafından değişik şekillerde Hariciye Nezareti'ne aksettirildiği anlaşılıyor. Şıra şebbenderi Pr-zenny Efendi kendisine karşı resmî sıfatını hiçe sayan tutum ve davranış içinde buldukları gerekçesiyle Gürcü Kumpanyanın Şıra'daki acentesi Mavrocordato'yu ve İzmir vapurunun kaptanı Combanis'i şikâyet etmiştir.

Kendilerine karşı haksız davranışlar içinde bulunduğu gerekçesiyle Courtgi Kumpanyası idaresi de harekete geçerek, şebbenderi şikâyet etmiştir. Şebbenderliğin İzmir vapuru hakkındaki *iftiralarına* dayanak olarak gösterdiği olay detaylı bir şekilde açıklanarak, Osmanlı sancağı altında çalışan vapurlara yardım etmesi beklenen bir görevlinin tam tersi davranışlar içinde bulunmasının anlaşılmadığından yakınılmıştır⁷². Aleyhlerinde devletin üst makamlarına kasıtlı bir şekilde iletilen iftira dolu şikâyetlere rağmen söz konusu makamların kendilerine karşı gösterdiği iyi ve ihtiyatlı tutumun farkında olduklarının altını çizerek, bundan dolayı duydukları memnuniyet ve minnettarlık dile getirilmiştir. Yapılanların sebebini tam olarak anlayamamış ancak Osmanlı sancağı altında çalışmakta olan vapurlarını yabancı bir ülkede kötülemenin ve sıkıştırmanın *ecnebi* bandıralı gemilerin yararına bir gayret olarak değerlendirmişlerdir. Kumpanya olarak, başka ülkelerdeki vapur şirketlerinin kendi devletlerine ödediğinden çok daha fazla vergi verdiklerini buna karşılık asker ile diğer resmi sevkiyatı ise emsalinden çok daha düşük fiyata ve uzun ödeme vadeleri ile gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir. Ayrıca ikisi Kara Deniz ve ikisi Akdeniz olmak üzere dört hatta posta çantası sevkiyatını düzenli bir şekilde yaptıklarını vurgulamışlardır. Devletten hiçbir maddi destek almadan, tamamen kendi gayretleri ile faaliyette bulunarak, kendi devletlerinden nakdi destek gören *ecnebi* kumpanyaların rekabeti karşısında Osmanlı sancağını ve hukukunu korumaya çalıştıklarına da dikkat çekmişlerdir. Mevcut şartlar altında maruz kaldıkları rekabet nedeniyle gün geçtikçe zarara uğrasalar da en üst seviyede özen ve samimiyetle hareket etmekten asla geri durmadıkları halde yabancı bir ülkede himaye bekledikleri bir şebbenderden tersi bir muamele görmelerine rıza gösterilemeyeceği beklentisiyle, Ticaret-i Bahriye Kanunnamesine aykırı olarak gerçekleştirilen davranışların tekrar etmemesi için şebbenderliğe gerekli uyarıda bulunulmasını talep etmişlerdir.

unun Pire'de başka bir vapura aktarılması gerekirken, söz konusu vapura Şıra'da denk gelince aktarmasının erken yapılmasının gecikmeye sebep vermiş olduğuydu. Şirket buna dair açıklamasında mürettebatın tutumunun hiçbir gecikmeye yol açmadığı zira onun Şıra'da aktarıldığı vapurun önceden kararlaştırılan vapur olduğunu ileri sürmüştür. Yine de mürettebatın kusurlu olduğu kabul edilse dahi kendileri aleyhine ileri sürülen nitelermelerin oldukça ağır olduğunun altı çizilmiştir: BOA, HR. İD. 902/12, Lef 2. Gürcü Kumpanyası'ndan fi 12 Ağustos sene [1]303 tarihiyle vârid olan tezkire sureti.

72 “Şıra şebbenderliği tabiat-ı maslahat ve şî’âr-ı insâniyet icabınca dâima himayet ve muavenet-i hakiye intizâr olunan *ecnebi* bir mahalde vapurlarımızın ticâret ve terakkiyâtına muzır olabilecek garîb bir suretle muamele ve ilkâ-yı müşkilât etmekte (...)” BOA, HR. İD. 902/17, Lef 5. Gürcü Vapur Kumpanyası'ndan Hariciye Nezareti'ne takdim olunan 29 Teşrinievvel 1304 (10 Kasım 1888) tarihli istida.

Hariciye Nezareti doğrudan Kumpanya müdürlüğüne durumu bildirmiş ve müdür kaptanın davranışı nedeniyle şebendere kaptan ve acente tarafından *tarziye* verileceğini ifade etmiştir. Bir süre geçip hiçbir adım atılmaması üzerine bu sefer kumpanya müdürü doğrudan görüşmeye çağırılmıştır. Kumpanya müdürünün, şebenderin Şıra'ya uğrayan Osmanlı posta vapurlarına müdahalede bulunmasının vazifesi harici bir davranış olduğu yönündeki değerlendirmesi, Gürcü Kumpanyasının bir Osmanlı şirketi olması bakımından yabancı ülke sahillerindeki Osmanlı şebenderlerine resmi sıfatlarına uygun şekilde davranılması ve hürmet gösterilmesi gerekçesiyle kabul edilmemiştir. Kaptanın sergilemiş olduğu uygunsuz davranışın tamiri için ise gerekli *tarziyenin* verilmesi istenmiştir. Nitekim kumpanya müdürü şirketin sahip olduğu vapurların kaptanları her yerde Osmanlı şebenderleri ile iyi ilişkiler içinde iken ilk defa Şıra'da böyle bir olayın yaşandığını söyleyerek, bunun aynı zamanda şirketin menfaatlerinin gereği olduğunu dolayısıyla talep olunan özür için acenteye gerekli emri vermeyi taahhüt etmiştir⁷³. Gerçekten de birkaç gün sonra şirketin kaptanlarından Igoudeo Şıra'daki konsolosluğa gitmiş, şikâyetinde haklı olduğunu, olayların bir yanlış anlamadan kaynaklandığını ve bir daha tekrar etmeyeceğini söyleyerek Przeny'den özür dilemiştir⁷⁴.

Bununla birlikte Şıra'daki Osmanlı Şebenderliği tarafından Gürcü kumpanyası aleyhine daha sonra başka iddialar ileri sürülecektir. İlk olarak Gürcü Kumpanyasının Şıra merkezli Yunan Vapur Kumpanyası (Hellenic Steam Navigation Company) ile birleşeceği iddia edilmiştir. Gürcü Kumpanyasının Şıra acentesi Mavrocordato'nun, finansal bakımdan zor günler geçirmekte olan Yunan Vapur Kumpanyası'nın yerine büyük bir Yunan vapur şirketi kurulması için M. P. Gürcü, L. Zarifi ve Stephanovich'ten oluşan bir grup sermaye sahibi adına Yunan vapur kumpanyasının hissedarlarına teklif götürdüğü rapor edilmiştir. Buna göre kurulacak şirket beş milyon Frank sermayeye sahip olacak ve Gürcü kumpanyasının tüm vapurları yeni şirket ile birleşerek Yunan bayrağı altında çalışacaktı. Mavrocordato, pozisyon itibarıyla konuyu neticelendirmekte yetersiz kaldığı için hissedarlar teklif sahipleriyle doğrudan görüşmek üzere İstanbul'a bir temsilciler heyeti göndermeye karar vermişlerdir⁷⁵.

Söz konusu iddianın kendilerine iletilmesi üzerine kumpanya idaresi verdiği cevapta, yaşadıkları şaşkınlığı dile getirerek, hatır ve hayallerinden bile geçmeyen bu durumu, Şıra şebenderliğinin epey zamandır şirketleri hakkındaki *saçma* ve esassız bildirimlerinin bir yenisi olarak değerlendirmiştir. Tam aksine, yakın zamanda kurulan Midilli Bankası devraldığı vapur kumpanyasının seferlerini Osmanlı sınırları dı-

73 BOA, HR. İD. 902/18, Lef 2. Umûr-ı Hukûkiye-i Muhtelite Müdiriyyetinin fî 27 Mart sene [1]305 târihli Müzekkeresi Sûreti.

74 BOA, HR. İD. 902/18, Lef 3. Przeny Efendi'den Hariciye Nazırı Said Paşa'ya gönderilen 14 Mayıs 1889 tarihli cevap.

75 BOA, HR. İD. 902/19, Lef 1; HR. TH. 101/22, Lef 2. Przeny Efendi'den Hariciye Nazırı Said Paşa'ya gönderilen 30 Haziran 1890 tarihli rapor.

şına taşıyarak Osmanlı bayrağını yabancı sularda da dalgalandırma hazırlığındaydı⁷⁶. Nitekim Midilli Bankası tarafından Ticaret ve Nafia Nezareti'ne birkaç gün sonra sunulan diğer bir tezkirede vapur kumpanyasını devralan bankanın yeni bir sefer hattı tesis etmek için üç büyük vapur satın almak üzere görüşmeler yürüttüğü bilgisi paylaşılmıştır⁷⁷.

Hariciye Nezareti bütün bu incelemeler neticesinde iddia edildiği gibi bir birleşme planının var olmadığı, Courtgi Vapur Kumpanyası'nı o tarihte idaresi altında bulunduran Midilli Bankası'nın kumpanyayı büyütme amacında olduğu sonucuna ulaşarak, durumu ilgili konsolosluga bildirmiştir⁷⁸.

Osmanlı makamları her defasında yapılan şikâyetleri etraflıca araştırmış, olayların arka planını anlamaya çalışmıştır. Kumpanya da hakkındaki şikâyetlerden haklı olanlara karşı makul bir tutum içerisinde olarak, devlete bağlılığını göstermiştir. Şüphesiz, çalışmanın giriş bölümünde üzerinde durulan Osmanlı Devleti'ndeki yerli taşımacılık kapasitesinin yetersizliğinden kaynaklanan ortam devlet adamlarının Courtgi Kumpanyasına verdikleri önemin ve biçtikleri rolün şekillenmesinde etkili olmuştur. Devletin kumpanyaya yönelik söz konusu bakış açısını en bariz örneği, kumpanyanın vapurlarını elden çıkarma girişimi karşısında, konuya bizzat II. Abdülhamid'in müdahil olarak buna engel olmasında görülmektedir.

4) Courtgi Vapur Kumpanyası'nın Midilli Bankası'na Devri

Midilli Bankası 1891 yılında, Panos Michail Courtgi, Michail Antoine Coumpa ve Kulaksızzade Halim Bey tarafından Midilli merkezli olarak kurulmuştur. Banka altı milyon Frank (264.000 Osmanlı Lirası) kuruluş sermayesine sahip olup bu her biri 250 Frank değerinde yirmi dört bin hisseye bölünmüştür. Nizamnamesinde Bankanın faaliyet göstereceği alanlar deniz ticareti ve taşımacılığı da dâhil olmak üzere oldukça geniş tutulmuştur⁷⁹. İstanbul'da bulunan P. M. Courtgi Kumpanyası ile Midilli'de Courtgi-Coumpa Kumpanyası imzasıyla Dâhiliye Nezareti'ne sunulan 27 Temmuz 1892 tarihli bir arizada adı geçen iki şirketin ortaklığında yürütülen ticari işletmenin lağvedilerek hesaplarının tasfiyesine başlandığı; Midilli'deki idare merkezinin hesaplarının Midilli Bankası'na, İstanbul'daki idare merkezinin hesaplarının ise aynı bankanın "Adalar Denizinde Seyrisefain Şirketi" isimli şubesine havale olunduğu haber verilmiştir⁸⁰.

Courtgi Vapur Kumpanyası Midilli Bankası'na devredildiği sırada sekiz vapura sahipti. Bu vapurların yanında kumpanyaya ait tüm alet edevat, İstanbul Fener'de

76 BOA, HR. TH. 101/22, Lef 3. Gürcü Vapur Kumpanyası'nın 6 Haziran 1307 (18 Haziran 1891) tarihli tezkiresi.

77 BOA, HR. TH. 101/22, Lef 4.

78 BOA, HR. İD. 902/19, Lef 2.

79 BOA, ŞD. 1191/23, Lef 9.

80 BOA, HR. TO. 537/51.

bulunan vapur fabrikası ile P. M. Courtgi adına kayıtlı dokuz kömür madeni ocağı da Midilli Bankası tarafından devralınmıştır⁸¹.

Midilli Bankası'nın Aralık 1892 sonunda tamamlanan ilk yirmi aylık dönemine ati bütçe hesaplarına göre *Bahr-i Sefid Vapurları* Bankanın mevcutları arasında 98.341 Lira 22 Kuruş 50 Santim değerle ilk sırada yer almaktaydı. Banka yönetimi bu tarihte, vapur kumpanyası ve kömür madenleri kârından ihtiyat sermayesi olarak 18.200 lira ihtiyat sermayesi ayrılmasına karar vermişti. Bu iki işletmenin ana sermayesinin artırılmasının bankanın büyüklüğü ile doğru orantılı olduğu düşüncesiyle böyle bir karar alınmıştır. Midilli Bankası altındaki ilk yirmi ay içinde Ereğli'de çıkarılan kömürlerin taşınmasında kullanılmak üzere *Kardif* satın alınarak vapur sayısı dokuza ulaşmıştır⁸².

Bahr-i Sefid Vapurlarının da sahibi olan Midilli Bankası'nın bu tarihte yönetim kurulu başkanı Leonida Zarifi olup P. M. Courtgi başkan yardımcısıydı. Yönetim kurulu D. Yenidünya, M. A. Coumpas, D. M. Courtgi, S. Caramanos, B. Sgoutas, Th. M. Courtgi, Ph. Simonides ve Em. A. Lucas'tan müteşekkildi. Müfettiş olarak Kulaksızzade Halim Bey ve İlya Efendi Malyeka görev yapmaktaydı. Nitekim yukarıda bahsedilen Leonida Zarifi'nin Courtgi Vapur Kumpanyası ile olan alakası Midilli Bankası'nın kurulmasından ve kumpanyanın bankaya devrinden sonra Bankanın yönetim kurulu başkanı olarak yer almasıyla da somut olarak görülebilmektedir. Bankanın yönetim kurulunda P. M. Courtgi dışında kardeşleri Dimitrios ve Theodoros Courtgi de yer almaktaydı. Bunlardan Dimitrios veya Osmanlı belgelerine göre Dimitraki Efendi kumpanyanın bir süre müdürlüğünü de yürütecektir⁸³. Dimitraki'nin 1893-94'te ise İstanbul Ticaret Odası yönetim kurulu üyesi olduğu anlaşılıyor⁸⁴.

Courtgi kumpanyası Midilli Bankası tarafından devralındığı sırada sahip olduğu sekiz vapur ile Girit, Volos, Trabzon ve Tuna hatlarına seferler düzenlemekteydi. Girit ve Volos hattı faaliyete başlanan ilk iki hat olmalıdır⁸⁵. Kumpanyanın Trabzon hattının 1888'de faaliyette olduğu biliniyor⁸⁶. İstanbul ile İbrail arasında seferler düzenleyecek olan Tuna hattı ise 7 Nisan 1888'den itibaren yolcu taşımacılığına başlamış-

81 BOA, HR. TH. 101/22, Lef 4.

82 Bütçe tablosunda Ereğli Kömür Madenleri'nin değerli 71.718 Lira 75 Kuruş olarak belirtilmişti: *Midilli Bankası Hissedârânının fi 8 Mayıs sene 1309 tarihinde Mösyö Leonida Zarifi'nin Riyaseti Tahtında Münakid İkinci Meclis-i Umûmîsinde Kıraat Olunan İdâre Meclisinin Layihası*, Neologos Matbaası 1309, s. 4.

83 Vapur kumpanyası müdürü olarak askerî nakliyatın sağlanması hususundaki hizmetleri nedeniyle Dimitraki Efendi'nin sahip olduğu dördüncü rütbeden nişân-ı Osmânî verilmiştir: BOA, İ. DH. 1253/98364, Lef 2. 13 Ca. 1309 (15 Aralık 1891) tarihli irade.

84 *Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature 1893-94*, Constantinople: Cervati Frères & Cie 1894, s. 263.

85 Nitekim Panos M. Courtgi 1913-14 yılları arasında kaleme aldığı otobiyografisinde kumpanyanın ilk vapuru olarak 1883 yılında *Fener* adlı 280 tonluk gemiyi satın alarak Haziran ayından Girit hattında hizmete soktuğunu yazmaktadır: Michael Ant. Kaitatzidis, a.g.e., s. 43.

86 Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", s. 164.

tır⁸⁷. Kumpanya bankaya devrolunduktan sonra beşinci bir hattın açılması çalışmaları başlamıştır. İstanbul ile Trieste, İtalya ve Marsilya arasındaki bu hat için *Osmanlı sancağının Batı Avrupa limanlarında dalgalandırılacak* üç büyük vapur satın alınması görüşmelerine başlanmıştır⁸⁸. Diğer taraftan Kumpanyanın Batı Anadolu sahillerine uğrayarak Midilli’de son bulunduğu körfez ve onun iskelesinden ismini alan Gera (Yera) hattı Haziran 1894’te hizmete girmiştir⁸⁹. Bu son hat ile birlikte Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası toplam altı hatta yolcu ve yük taşımacılığı yapmaya başlamış oluyordu.

Mayıs 1893’teki rakamlara göre Courtgi Bahr-i Sefid Vapurları 119.123 Osmanlı Lirası 48 Kuruş 50 Santim değere ulaşmıştır. Vapurlar Ereğli kömür madenleri ile birlikte bankanın en önemli iki işletmesiydi. Bu tarihte her iki işletme için ayrılan toplan ihtiyat akçesi 21.223 Lira 31 Kuruşa ulaşmıştır⁹⁰. Kumpanya idarecileri deniz taşımacılığında yaşanan ve navlun oranlarının büyük ölçüde düşmesine sebep olan devasa rekabetten şikâyet etmekteydiler. Kumpanya bölgede faaliyet gösteren diğer şirketler gibi bu rekabetten ciddi zarar görmüştür. Kumpanyanın merkezi olan İstanbul’daki karantina uygulamaları da kumpanyanın gelirlerinin önemli ölçüde azalmasına sebep olmuştur. Kumpanya vapurları İstanbul’dan hareket etmek üzereyken karantina uygulamasına takılıyor, günlerce süren bu uygulama vapurların hareket saatlerinin ertelenmesine ve gereksiz bir masrafa yol açıyordu. Kumpanyanın *Trapezous* vapuru ile İngiliz *Cambria* buharlısının çarpışması nedeniyle Londra’da açılan tazminat davasında, Courtgi Kumpanyası yetkilileri haklılıklarına inanmalarına rağmen, Londra’daki mahkemenin Boğazlarda taşımacılığı düzenleyen nizamnameyi dikkate almak istememesi nedeniyle *Trapezous* gemisinin kaptanını suçlu bulmuştur⁹¹. Bu durum Courtgi Kumpanyası’nın bir tazminat ödemesini gerektirmiş olabilir. Sonuç olarak Kumpanya, beklenen ekonomik gelişmeyi çeşitli sebeplerle gösterememekteydi. Osmanlı deniz taşımacılığında yabancı şirketlerden kaynaklanan yoğun rekabet Kumpanya yetkililerince çeşitli vesilelerle, öncelikli sebep olarak öne çıkarılmaktaydı.

87 Söz konusu hattın açılması için Tuna Komisyonu’ndan izin alınmış ve hattın programı karma Komisyona sunulmuş olmasına rağmen Tuna’da taşımacılık yapan diğer vapurların yararlandığı tarife indirimi Courtgi vapurlarına uygulanmamıştır. Courtgi Kumpanyası müdürü Dimitraki Efendi Ticaret ve Nafia Nezareti’ne verdiği bilgide vapurlarının Tuna’da uğradığı her iskelede *vize resmi* ödemek zorunda bırakıldığını söyleyerek, diğer *ecnebi vapurlarına* tanınan muafiyetin kendilerine de sağlanmasını ve söz konusu verginin sadece bir iskelede alınması konusunda yardım talep etmiştir. Bunun üzerine uygulamanın nedeninin araştırılması için Kalos Başşehbenderliği’ne talimat verilmiştir: BOA, HR. İD. 902/14, Lef 3. Ticaret ve Nafia Nezareti’nin 28 Haziran 1304 (10 Temmuz 1888) tarihli tezkiresi.

88 BOA, HR. TH. 101/22, Lef 4. Midilli Bankası İdare-i Umumiyesi’nden Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilen 11 Haziran 1307 (23 Haziran 1891) tarihli tezkire.

89 Michael Ant. Kaitatzidis, *Atmoploia Aigaiou P.M. Kourtzēs & Sia, 1883-1911/Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co. 1883-1911*, s. 49.

90 Banque de Mételin Rapport du Conseil D’Administration A La Quatrième. Tenue a Mételin le 12/24 Mai 1893. Constantinople: Imprimerie du Journal Néologos 1895.

91 Banque de Mételin Rapport du Conseil D’Administration A La Quatrième. Tenue a Mételin le 12/24 Mai 1893, s. 6.

P. M. Courtgi 1896'da Almanya'nın Midilli fahrî muavin konsolosu görevine getirilmiştir⁹². Bundan birkaç sene sonra dönemin Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Abidin Paşa tarafından Osmanlı hükümetine iletilen bir teklif P. M. Courtgi'nin Osmanlı Devleti'nde varlığını artırmakta olan Alman sermayesi ile ortaklık kurmaya çalıştığı yönünde bazı değerlendirmeler yapma imkânı sağlamaktadır.

3 Mayıs 1899 tarihinde Midilli'ye uğrayan Hidiviye Kumpanyası'na ait bir vapurun İngiliz bandırası çektiğini⁹³ gören ve Hidiviye vapurlarının bundan sonra İngiliz bandırası altında çalışacağını anlayan Abidin Paşa aynı gün gönderdiği şifreli telgrafta, Osmanlı ülkesi iskeleleri arasında ve uygun görülürse Romanya, Avusturya ve İskenderiye'ye kadar düzenli faaliyette bulunmak üzere otuz, yeni, büyük ve seri vapura sahip *Büyük Hamidiye* adı ile bir "Osmanlı bahriye kumpanyası" kurulmak üzere Midilli Bankası İdaresi ve Midilli'de sermaye sahibi tüccarların imtiyaz istediğini haber vermektedir. Abidin Paşa, Hidiviye Kumpanyası'nın İngiliz bandırası altında çalışmakta olmasının bölge tüccarı tarafından kaldırılmadığını bu yüzden yeni bir Osmanlı kumpanyası kurularak Hidiviye Kumpanyası'nı "köreltmeyi" teklif ediyordu⁹⁴.

Teklifte ait detaylar Abidin Paşa'nın sunduğu bir layihada açıklanmıştır⁹⁵. Buna göre; Midilli Bankası Direktörü ve Almanya Konsolosu Pano Courtgi ile yapılan görüşmede yalnızca Hidiviye Kumpanyası ile rekabete odaklanmayan, aynı zamanda onu geçecek seviyede bir "Osmanlı bahriye kumpanyası" kurulmak istendiği anlaşılmıştır. Kurulacak şirketin sermayesi Midilli Bankası, yerli tüccar ve Alman sermayedarları tarafından ortaklaşa sağlanacaktı. Kumpanya bir Osmanlı şirketi olacak ve ilgili tüm kanun ve nizamlara tamamen uyacaktır.

Otuzdan fazla vapura sahip olması düşünülen şirketin, merkezi İstanbul'da bulunacaktı. Vapurlar Osmanlı sularının tamamına, ayrıca Romanya ve Avusturya sahillerine muntazam seferler yapacaktı. Gerek Hidiviye gerekse Osmanlı karasularında o tarihte faaliyette bulunmakta olan ve bundan sonra faaliyete geçecek İngiliz, Fransız, Avusturya, Rusya ve Yunan şirketlerine üstünlük sağlayabilmek için en yeni vapurlardan satın alınarak; en küçükleri 1200 tonilatodan büyük, en büyükleri ise 3000 ile 8000 tonilato arasında olacaktır. İçlerinde saatte 20 mil sürat yapacak vapurlar bulu-

92 İleri tarihli bir belgeden anlaşıldığı üzere, P. M. Courtgi fahrî konsolos seçilmesi üzerine görevinin tasdik edilmesi için Osmanlı makamlarına müracaat etmiştir. Kendisinin Osmanlı tebaasından olup Midilli Bankası'nın kurucusu ayrıca bazı iltizam işlerinde kefaleti bulunması gerekçeleriyle; şahsî işlerine resmî sıfatını karıştırmayarak, kendisine havale olunan sırf Alman menfaatine ait işler haricinde Osmanlı tebaası gibi muamele görmeye devam edeceğine dair istenen teminatı Alman hükümeti 16 Haziran 1896 tarihinde vermiştir: BOA, HR. HMŞ.İŞO. 192/9.

93 Gerçekten de Mısır'ın Hidiviye Vapur Kumpanyası 8 Aralık 1894 tarihi itibarıyla İngiliz yönetimine girmiş ve İngiliz bandırası altında faaliyette bulunmaya başlamıştı: BOA, Y.PRK.SRN. 4/9, Lef 1. Kumpanya hakkında geniş bilgi için bkz. Gülden Sarıyıldız, "Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 9, İstanbul 2003, s. 17-36.

94 BOA, Y.PRK.UM 45-106, Lef 2.

95 BOA, Y.PRK.UM 45-106, Lef 3. 26 Z 1316 (7 Mayıs 1899).

nacaktı. Şirketin sahip olacağı hiçbir vapur hız bakımından saatte 10 milden yavaş olmayacaktı. Bu tür yerli bahriye kumpanyalarının hükümetlerinden “sübvansiyon” adıyla yardım aldıkları bilinmekteydi. Mesela Avusturya devleti Lloyd Kumpanyası’na yıllık 4 milyon florin sübvansiyon veriyordu. Bununla beraber kurulmak istenilen “Osmanlı kumpanyası” Osmanlı Devleti’nden asla destek istemeyeceği gibi yıllık net hasılatından % 10’unu Hazine-i Hassa’ya “teberrükten” verecekti. Hazine-i Hassa ayrıca sermaye vererek şirkete ortak olmak isterse koyacağı sermaye oranında, bahsi geçen % 10 haricinde hissedar olacaktı. Kumpanya vapurları Osmanlı askeri ve savaş malzemesinin naklini gerçekleştirerek, İdare-i Mahsusa’nın şu an almakta olduğu ücretten % 5 daha az ücret talep edecekti. Hazineden nakit yardım talep etmeyecek olan kumpanya sadece İdare-i Mahsusa’nın sahip olduğu mevcut imtiyazların aynısını istemektedir. Bunlar fener ve liman ücreti verilmemesi, Ereğli madeninden kendi masrafiyle kömür çıkarırsa şirketin vapurlarının yakacağı, hükümet tarafından tahmin olunacak miktarda kömürün “resm-i mahsusdan” muaf tutulması ve son olarak Avrupa’da vapurlar için getirilmesi muhtemel alet ve edevatın gümrük vergisinden muaf tutulmasıydı. Nitekim söz konusu kömür vergisinin senelik beş bin lirayı aşmayacağı tahmin olunmaktaydı. Büyük Hamidiye Navigasyon Seyr-i Bahrî Kumpanyası adıyla kurulması teklif olunan şirket, Osmanlı hükümetinin denetimine açık olacaktı.

Abidin Paşa aracılığı ile Osmanlı hükümetine iletilen teklife verilen herhangi bir cevaba rastlanmadı. Osmanlı sınırları içindeki deniz taşımacılığında yirminci yüzyıla girilirken ciddi bir uluslararası rekabetin söz konusu olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti’ndeki yatırımlarını büyüten Almanya bu tarihlerde rakipleri karşısında deniz ticaretindeki payını artırma arayışı içindedir⁹⁶. Diğer taraftan, Courtgi Vapur Kumpanyası’nın 1903 yılında Deutsche Levante Linie’ye satılması girişimi⁹⁷ P. M. Courtgi’nin Alman sermayesiyle olan irtibatını ayrıca teyit etmektedir. Vapur işletmesi yoğun bir uluslararası rekabetle karşı karşıya kalan P. M. Courtgi’nin bölgedeki etkinliğini artırmaya çalışan Alman sermayesi ile işbirliğine giderek pozisyonunu güçlendirmeyi amaçlamış olması muhtemeldir. Nitekim bu girişimler olumlu sonuç vermeyince, vapur kumpanyasını tasfiye etmeyi deneyecek ancak II. Abdülhamid’in doğrudan müdahalesi buna engel olacaktır.

5) Courtgi Vapur Kumpanyası’nın Tasfiye Girişimine II. Abdülhamid’in Müdahalesi

Midilli Bankası hissedarları aldıkları bir karar ile bankanın iştiraki olan vapur kumpanyasını tasfiye etmek üzere harekete geçmişlerdir. Söz konusu tasfiye kararı

96 Gelina Harlaftis, Vassilis Kardasis, “International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea Istanbul as a maritime centre, 1870–1910” s. 247-248.

97 Kaitatzidis (Michael Ant. Kaitatzidis, a.g.e., s. S. 85) söz konusu satış için 1903 tarihli taslak sözleşmeyi kaynakları arasında göstermekte ve şirketin o tarihte sahip olduğu *Alexandria* gemisi hariç 10 geminin satışına yönelik olduğunu yazmaktadır.

gerek şirket içinde gerekse Osmanlı makamlarında birtakım tartışmaları ve müdahaleleri doğurmuştur.

Courtgi Vapur Kumpanyası'nın gemilerini elden çıkarmak istemesinin sebepleri hakkında Midilli Bankası'nın 1904 yılındaki bir memorandumuna dayandırılarak yapılan değerlendirmelerde, Bankanın kumpanyanın gemilerini daha büyükleriyle değiştirerek modernize edecek durumda olmaması öncelikli sebep olarak gösterilmektedir. Bu modernizasyon giderek artan rekabet karşısında tutunabilmek için gerekli bir adım olarak görülmekteydi. İkinci sebep olarak da şirketin Osmanlı bayrağı altında çalışmaya zorlanması ileri sürülmüştür. Bu zorlama olmasa kumpanyanın daha büyük yararlar ve gelirler elde edebileceği düşünülüyordu⁹⁸. Buna rağmen Bankanın hissedarlarının ve yönetim kurulu üyelerinin tamamının vapur kumpanyasının durumu ve geleceği hakkında yukarıdaki görüşü paylaştıkları söylenemez. Osmanlı belgelerine de yansıdığı üzere, genel kurulda kumpanyanın Bankadan ayrılarak tasfiye edilmesi kararı alınınca yönetim kurulu üyeleri arasında alınan tasfiye kararının uygulanması konusunda ihtilaf yaşanmış, konu bu şekilde Bâbîâlî'ye intikal ettirilmiştir⁹⁹.

Bunun üzerine satılmak istenilen Courtgi Kumpanyası vapurlarının kurulacak bir komisyon aracılığı ile incelenmesi ve uygun görülürse İdare-i Mahsusa için satın alınması 18 Temmuz 1904'te çıkan bir irade ile emredilmiştir¹⁰⁰. İdare-i Mahsusa Meclis reisi vekili Yaver Mehmed Paşa başkanlığında oluşturulan komisyon raporunu 15 Ağustos'ta tamamlamıştır¹⁰¹.

98 Michael Ant. Kaitatzidis, a.g.e., s. 85.

99 BOA, BEO. 2493/186961, Lef 2.

100 BOA, Y. Mtv. 263/68, Lef 1.

101 Üye olarak Komisyonda İmalat-ı Bahriye Müfettişi Mirliva Abdullatif, Tersane-i Amire başkazançısı Osman Hadi, Fabrika-i Hümayunlar Müdür muavini Hüseyin ile İdare-i Mahsusa başmühendisi Dalmas görev yapmıştır: BOA, Y. Mtv. 263/68, Lef 2.

COURTĞI KUMPANYASININ VAPURLARI VE YOLCU KAPASİTELERİ (1904)*									
Sıra No	Adı	Yaşı	İnşa yılı	Cinsi	Yolcu Kapasitesi			Ton Gros (ton)	Hız (Kts)
					Birinci Kamara	İkinci Kamara	Güverte		
1	Odesa	24	1880	Demir	16	-	1200	1895	11
2	Braila (İbrail)	25	1879	Demir	18	24	1200	1724	9
3	Masalya	25	1879	Demir	32	22	1000	1367	11
4	Aleksandrya	27	1877	Demir	27	-	1000	1354	11
5	Mitalini (Midilli)	24	1880	Demir	22	18	900	1074	10
6	Herakliya (Kandiye)	40	1864	Demir	22	18	700	774	10
7	Smirni (İzmir)	25	1879	Demir	16	18	550	660	9
8	Kriti (Girit)	23	1881	Demir	22	20	400	411	12
9	Şiyos (Sakız)	23	1881	Demir	22	20	400	411	12
10	Panormos (Fener)	22	1882	Çelik	16	12	200	255	10

Kaynak: BOA, Y. Mtv. 263/68, Lef 2.

*Belgedeki vapur isimlerinin imlasına sadık kalınmış olup (parantez) içindeki ifadeler tarafımdan eklenmiştir.

Yukarıdaki tablo Komisyon tarafından incelenen Courtgi Kumpanyası vapurlarının kapasitelerine dair hazırlanan çizelgeden yararlanılarak oluşturulmuştur. Bununla birlikte, Komisyon raporunun ekinde sunulan söz konusu çizelge oldukça teferruatlıdır. Yukarıda verilen bilgilerin dışında, her bir vapurun ebadı, tekne, makine ve kazanlarının durumu ile kuvveti, sentine tulumba tertibatları, günlük kömür tüketimi, vinç ve filika sayılarına kadar detaylı bir şekilde ortaya konulmuştur. Komisyon, incelemelerini Kumpanyanın İstanbul'daki tersanesinde yapmıştır. Her bir vapur detaylı bir biçimde incelenmiş ve problemleri raporda açık bir şekilde gösterilmiştir. Raporun genelinde yukarıdaki on vapurun inşa yılı bakımından "eski" oldukları, hâlihazırda hizmet verecek durumdaysalar da kısa bir zaman sonra tamir ve yenileme isteyecekleri kanaati hâkimdir. Diğer taraftan, asker sevkiyata uygun olma durumu İdare-i Mahsusa için satın alınacak vapurlarda aranan en önemli özellik olarak ifade edildikten sonra bazı vapurlar yolcu taşımacılığı için büyük kapasitede olsalar da askerlerin sevki için öngörülen rahatlığa sahip değillerdi. Birçok vapurun saclarının da sorun çıkarması muhtemel bulunmuştu. Komisyon satın alınmaları durumunda söz konusu on vapurun, kısa süreliğine birtakım fayda sağlanacaksa da bir

süre sonra ciddi masraflara yol açacakları için yarardan çok daha fazla külfete sebep olacağı sonucuna ulaşmıştır¹⁰².

Osmanlı makamları Courtgi kumpanyasına ait vapurları incelerken Midilli, Girit, Marsilya, Sakız ve Bandırma adlı beş vapurun 1904 yılının Eylül-Ekim ayları içinde Yunan ve Bulgar kumpanyalarına satıldığı ortaya çıkmıştır¹⁰³. Şirketin geriye kalan beş vapurundan Aleksandrya, İbrail ve Odessa ise işletilerek gelir sağlamak üzere İzmir'de bulunan Hamidiye Sanayi Mektebi tarafından satın alınmak istenmekteydi.

Kumpanyaya ait vapurların bu şekilde elden çıkarılmakta olduğu Osmanlı başkentinde öğrenilince konuya hemen müdahale edilmiştir. Courtgi Kumpanyası vapurlarının başkalarının eline (yed-i ahare) geçmesini doğru bulmayan II. Abdülhamid'in müdahalesiyle sanayi mektebine satılmış üç vapura geçici olarak el konulmuştur.

Geçici olarak İdare-i Mahsusa'nın emanetine alınan Aleksandrya, İbrail ve Odessa vapurlarının İdare-i Mahsusa için satın alınması görüşmelerinin kısa bir sürede sonlandırılarak Midilli Bankası'nın resmi temsilcisi ile İzmir'de 21 Eylül'de bir mukavele imzalandığı anlaşılıyor. Anlaşmaya göre üç vapur yirmi dört liraya satın alınıp bunun on bin lirası da ödenmişti. Geri kalan on dört bin lira da üç ay sonra ödenecek, vapurlar da mukavelenin imza tarihinden yirmi bir gün sonra teslim alınacaktı¹⁰⁴. Bahriye Nezareti'nin konu hakkında hazırladığı tezkire Meclis-i Mahsus'ta etraflıca değerlendirilerek, gerçek değerleri on iki bin lira olan vapurların oldukça fahiş bir fiyatla satın alınmasının devletin zararına olacağı, Odessa vapurunun 24, Aleksandrya'nın 27 ve İbrail'in 25 sene önce inşa edildikleri göz önüne alınarak bunların yakın zamanda ciddi tamir masrafları çıkaracakları, ayrıca askerî nakliyatta kullanılmaya elverişli olmadıkları gerekçeleriyle anlaşmadan vazgeçilerek ödenmiş olan on bin liranın geri alınması teklif edilmiştir. Söz konusu değerlendirme üzerine yayınlanan iradede öncelikle ödenen on bin liranın geri alınarak söz konusu üç vapurun satın alınmasından vaz geçilmesi uygun bulunmuştur¹⁰⁵.

Vapurların satın alınmasından vazgeçilmesinden hemen sonra çıkan iki irade ile vapurların incelenerek uygunsa İdare-i Mahsusa için satın alınabileceği, bu konuda kumpanyanın vapurlarının durumu ve gerçek kıymeti hakkında kurulacak bir komisyon tarafından rapor hazırlanması yeniden talep edilmiştir¹⁰⁶. Bu gelişme vapurların farklı kişilere satılmasını istemeyen II. Abdülhamid'in bunları gerçek değerlerine uygun bir bedelle satın alabilmek için yeni bir teşebbüsü olmalıdır.

102 BOA, Y. Mtv. 263/68, Lef 2.

103 BOA, BEO. 2473/18544, Lef 1; BEO. 2522/189118, Lef 5.

104 BOA, İ. Hus. 122/76, Lef 4. Bahriye Nazırı'nın 10 Şaban 1322 (20 Ekim 1904) tarihli tezkiresi.

105 BOA, İ. Hus. 122/76, Lef 5. 26 Şaban 1322 (5 Kasım 1904) tarihli irade.

106 BOA, İ. Hus. 124/46, Lef 1 ve 2. Ser-katip Tahsin imzalı 15 ve 22 Şevval 1322 (23 ve 30 Aralık 1904) tarihli iradeler. İ. Hus. 124/74.

Çıkan son iradelerden Sadaret tarafından haberdar edilen Bahriye Nezareti P. M. Courtgi'nin vapurları Midilli Bankası'ndan satın aldığı bilgisini paylaşmıştır¹⁰⁷. Courtgi vapurlarının başkasına satılmayarak Osmanlı sancağı altında çalışmaya devam edeceğine, posta ve askerî malzemenin naklini de gerçekleştireceğine dair Midilli Bankası teminat vermiş ve kefil olmuştur. Doğrudan Banka müdürü tarafından sunulan teminat mektubunda P. M. Courtgi'nin, bankaya ait iken padişahın rızasına aykırı şekilde (hilâf-ı rızâ-yı âli) İzmir'deki sanayi mektebine satılan üç vapurun bedelini bankaya ödeyerek 15 Eylül 1904'te resmen satın aldığı böylece bankanın ve Zarifi'nin vapurlarla ilişkisinin kesildiği bildirilmekteydi. P. M. Courtgi'ye geçen vapurların idaresi baş-acenteliğe getirilen Mihalaki Tiryande Filidi ve Avropidi verilmiştir. Midilli Bankası müdürü söz konusu yazısında II. Abdülhamid'in konu hakkındaki sahip olduğu hassasiyetin kendileri tarafından da anlaşıldığını gösterecek açıklıkla ifadeler kullanmıştır:

“Artık bunların [vapurların] hârice satılma imkânı kalmamıştır. Sâye-i ihsânvâye-i mülûkânelerinde Osmanlı sancağını her tarafta temevvüc ettirmek ve ticâret-i bahriye-i Osmâniyeyi tevsî ve teshîl ile ecânibe rekabet eylemek maksadıyla muma-ileyh Gürcü Efendi kulları bu kere iki vapur iştirâ etmiş olması ve başkaca birkaç vapur daha sipâriş eylemiş bulunması Osmânî şirkettinin devamına ve vapurların hârice satılmayacağına delil-i alenî ve kat'idir.”

Böylece Midilli Bankası vapurların satılmayacağını ve eskisi gibi çalışmakta bulunduğuna dair teminat vermiş, bahsi geçen üç vapurun P. M. Courtgi'ye iadesine izin verilmesini istemiştir¹⁰⁸. Adliye İstinaf Mahkemesi azasından İsmail Hakkı Efendi de söz konusu üç vapurun iadesi için P. M. Courtgi lehine girişimde bulunmuştur¹⁰⁹. Bu gelişmeler üzerine, geçici olarak İdare-i Mahsusa'nın hizmetine verilen söz konusu üç vapurun 22 Ocak 1905 tarihinde Bahriye Nezareti'ne iletilen bir padişah iradesiyle Courtgi Kumpanyasına iade olunması uygun bulunmuştur¹¹⁰.

Netice itibarıyla Courtgi Vapur Kumpanyası Midilli Bankası'ndan ayrılarak doğrudan P. M. Courtgi tarafından satın alınmış ve seferlerini sürdürmüştür. Mayıs ayı itibarıyla Courtgi Kumpanyası İzmir, Ereğli, İbrail, Aleksander ev Odessa olmak üzere toplam beş gemiye sahip olarak cumartesi günleri Karadeniz'de İnebolu Sam-sun Giresun ve Trabzon ve her Salı Bahr-i Sefid'de Gelibolu, Biga Bozcaada Molova Kemer Ayvalık Midilli, Pilmar iskelelerine sefer gerçekleştirmekteydi¹¹¹.

107 BEO. 2473/185455, Lef 2. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 22 Şevval (30 Aralık 1904) tarihli tezkire.

108 BOA, Y. PRK. AZN. 24/15, Lef 2.

109 BOA, Y. PRK. AZN. 24/15, Lef 1. Sultan II. Abdülhamid'e sunulan arzuhal.

110 BOA, Y. MTV. 270/94; BEO. 2582/193587, Lef 1. Vapurların kumpanyaya iade edilmesine karar verilince, Aydın Vilayeti Hamidiye Sanayi Mektebi tarafından üç vapurun peşinatı olarak ödenmiş olan 7.000 Osmanlı Lirasının Midilli Bankası tarafından Mektebe iadesi için 5 Ağustos 1905'te Sadaret'e müracaat etmiştir: BEO, 2664/199731; Y. EE. KP. 23/2226, Lef 1.

111 BOA, BEO. 2522/189118, Lef 5. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 27 Safer 1323 (3 Mayıs 1905) tarihli cevabî tezkire.

Courtgi Vapur Kumpanyası'nın tasfiye girişimi ve faaliyetlerinin sona erdiğine dair haberler, kumpanya ile iş ilişkisi içinde olan bazı Osmanlı nezaretlerinde kısa süre için karışıklığa sebep olmuştur. Sadaret, biri hariç elindeki tüm vapurları sattığını ifade ettiği Courtgi Vapur Kumpanyası ile olan ücretsiz posta taşınmasına dair anlaşmanın önemi kalmayarak, devletin maddi kaybına yol açtığı konusunu Posta Nezareti'ne iletilmiş, şirkete bu anlaşma gereği sağlanan bazı kolaylıkların daha fazla devam ettirilmemesini istemiştir¹¹². Bunun üzerine Posta ve Telgraf Nezareti ile Bahriye ve Ticaret ve Nafia nezaretleri arasında kumpanyanın yasal ve gerçek durumunu tespit için bir yazışma trafiği yaşanmıştır. Kumpanya ise Posta ve Telgraf Nezareti'ne müracaat ederek, haklarındaki tasfiye haberlerinin asılsız olduğunu iletmiştir. Adı geçen Nezaret konu hakkında Ticaret ve Nafia Nezareti üzerinden yaptığı tahkikat neticesinde kumpanya ile daha önce imzalanmış olan posta taşımacılığına dair mukavelenamenin yürürlüğünün devamına karar vermiştir. Kumpanyanın kurucusu olan Pano Courtgi Efendi ve ortaklarının idareyi şahsen devraldıkları, önceden olduğu gibi hükümete ait tüm evrakın naklinin yerine getirileceği anlaşılmıştır. Bu arada İstanbul Posta Müdüriyeti Kumpanyanın İzmir, Ereğli, Odesa, İbrail, Marsilya ve Aleksander isimlerindeki 6 kıta vapur ile sürdürdüğü seferlerin nakliyat için yetersiz kalması üzerine Yunan bandıralı Ermis ve Kotine vapurlarını kiralayarak seferlerine devam ettiği bilgisini iletmiştir. Dolayısıyla mevcut mukavele gereği *tatar ve seyyar postalarıyla posta çantaları meccanen* taşıtılmaya devam edilecektir¹¹³.

Midilli Bankası'nın 1904 yılında giriştiği Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası'nı tasfiye operasyonunun en önemli gerekçesi, oldukça eskiyen kumpanya filosundaki vapurların yakın zamanda ihtiyaç duyacağı modernizasyonun getireceği yüksek maliyetti. Yukarıda bahsedilen birçok arşiv belgesi ve bilhassa İdare-i Mahsusa için satın alınmaya uygun olup olmadığını inceleyen Komisyon tarafından hazırlanan rapor bu gerekçeyi teyit etmektedir¹¹⁴. Söz konusu tasfiye girişimi kısmen gerçekleşmiştir. II. Abdülhamid'in konuya müdahalesi, bu süreçte bazı vapurları satılsa da Osmanlı Devleti bandırası altında faaliyet gösteren Kumpanyanın tamamen kapanmasını engellemiştir. P. M. Courtgi kumpanyanın faaliyetlerini sürdürmüş ve II. Meşrutiyet'in ilanının getirdiği ortamda deniz taşımacılığı alanında daha etkin bir konum elde etmeyi denemiştir.

112 BOA, BEO. 2493/186961, Lef 1; BEO. 2517/188750.

113 BOA, BEO. 2522/189118, Lef 2; BEO. 2493/186961, Lef 2.

114 Kumpanya teknolojik olarak kendini yenilemesi konusunda yaşadığı sıkıntıya rağmen, Osmanlı idaresinin son döneminde Midilli'de yaşanan zeytinyağı temelli ekonomik büyümenin getirdiği ticarî hareketlilikten, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Mısır'ı içine alan geniş bir havza dahilinde önemli derecede istifade etmiştir: Stratis Anagnostu, a.g.t., s. 367.

6) Courtgi Vapur Kumpanyası'nın Faaliyetlerinin Sona Ermesi

Meşrutiyet 1908'de yeniden ilan olunduğu sırada Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası İstanbul Galata'daki Mehmed Ali Paşa Hanı'nda bulunan idare merkezinde faaliyetlerini devam ettirmekteydi.

Meşrutiyetin ilanından hemen sonra İdare-i Mahsusa'nın bir anonim şirkete dönüştürülmesine karar verilmiştir. İdare'nin içinde bulunduğu maddi sıkıntılar ve yönetim yetersizliği söz konusu kararın en önemli gerekçesini oluşturmaktaydı¹¹⁵. İdare'nin şirkete dönüştürülmesi konusunda gerekli çalışmaların yürütülmesi Ticaret ve Nafia Nezareti'nde kurulan bir komisyona bırakılmıştır. Kurulması planlanan şirkete dair Komisyon tarafından hazırlanan mukavele ve şartnameler gazetelerde ilan edilmiş, ilgililer tekliflerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne iletmışlerdir¹¹⁶. Şehzade Seyfeddin Efendi ile P. M. Courtgi'nin de İdare-i Mahsusa'nın yerini almak üzere kurulacak şirket için teklif vermişler ve gazetelerde ilan olunan mukavele ve şartnamedeki hükümleri tamamen kabul ettiklerini bildirmişlerdir¹¹⁷. Meclis-i Vükela kurulacak anonim şirket için verilen tüm teklifleri değerlendirerek içlerinden Aydın mebusu Stefan Efendi tarafından, Londra'daki iki deniz şirketi adına yapılanın en uygun teklif olduğuna karar vermiştir¹¹⁸. Dolayısıyla P. M. Courtgi'nin girişimi bir neticeye ulaşmamıştır.

Courtgi Kumpanyası, Meşrutiyetin ilanından sonra Hükümetin ekonomi ve ticarete yönelik yeni uygulamalarından etkilenmiştir. Bahriye Nezareti Osmanlı sancağı altında faaliyet gösteren gemi kaptanlarını sınava alarak bunlara birinci ve ikinci sınıf diploma vermeye başlamıştır. Courtgi Bahr-i Sefid Kumpanyası'nın altı kaptanından sadece bir tanesi birinci sınıf yani uzak denizlere sefer yapmaya izin veren diplomayı alabilmiştir. Diğerleri için ise ikinci sınıf yani Marmara Denizi ve civar yerlerde çalışabilecek diploma uygun bulunmuştur. M. Courtgi tamamının yabancı diplomaya sahip ve bazılarının yirmi beş yıldan fazla süredir kumpanya vapurlarında çalıştıklarından bahsettiği kaptanların komisyon huzurunda yapılan sınavdaki bu başarısızlığını Türkçe bilmemelerine bağlamıştır. Eğer kaptanlar nezaretin sınav sonucu verdiği diplomaları alamıyorlarsa, kumpanyanın faaliyetlerine bir hafta içinde son verilmesi istenmişti. P. M. Courtgi ise otuz senedir Osmanlı ticaretinin genişlemesi için ciddi katkılarda bulunan, Osmanlı sularında ticaret yapan ecebi kumpanyalarla rekabet ve onlar tarafından icraya konulan *bin türlü* imha tedbirine karşı mücadele eden bir kumpanya olarak böyle bir muameleden ziyade himaye beklediklerini doğrudan Sadaret'e

115 Eser Tutel, *Seyr-i Sefain. Öncesi ve Sonrası*, İstanbul: İletişim Yayınları 2006³, s. 116-117.

116 Sema Küçükalioğlu, a.g.t., s. 117-118.

117 BOA, BEO. 3578/268321.

118 Stefan Efendi ile Ticaret ve Nafia Nezareti arasında yapılan mukavele ile 75 yıllık bir imtiyaz verilmiş olmasına rağmen, çeşitli nedenlerle şirket zamanında kurulamadığından verilen imtiyaz feshedilmiş, akabinde Bahriye Nezareti'ne bağlı bir genel müdür ve komisyon tarafından idare edilecek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur (Eylül 1910): BOA, BEO. 3803/285224, Lef 5; Eser Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 117-118; Sema Küçükalioğlu, a.g.t., s. 123.

bildirmekten geri durmamıştır. Bunu yaparken daha önce birçok durumda ileri sürdüğü bir argüman olan Osmanlı sancağının kumpanya tarafından yakın ve uzak memleketlerin sahillerinde dalgalandırılmakta olduğuna güçlü bir vurguda bulunmuştur¹¹⁹.

Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası, bir süre sonra “Bahr-i Sefid Seyr-i Sefain Osmanlı Anonim Şirketi” unvanıyla bir anonim şirkete dönüştürülmüştür¹²⁰. Hazırlanan Nizamnamenin birinci maddesinde şirketin Midilli Bankası’nın teşebbüs ve iştirakiyle, ileride hissedar olabilecek kişiler tarafından kurulmakta olduğu ifade edilmiştir¹²¹. Esasında şirket deniz sigortası alanında da faaliyet göstermek istemiş ancak sigorta işi başlı başına bir alan olarak değerlendirilerek bu kısım Meclis-i Vükelâ tarafından nizamnameden çıkarılmıştır¹²². Meşrutiyet sonrasında sayıları giderek artan anonim şirketler arasında yerini alan, 75 sene imtiyaz süresine ve elli beş bin Osmanlı Lirası sermayeye sahip P. M. Courtgi’nin Bahr-i Sefid Seyr-i Sefain Osmanlı Anonim Şirketi 1911 yılının sonlarında Midilli Bankası’nın iflas etmesiyle faaliyetlerine son vermiştir¹²³.

Sonuç

Kurucusu P. M. Courtgi’nin Osmanlı tebaası olması bakımından kanun ve nizamların sağladığı haklar çerçevesinde 1883’te faaliyete başlayan Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası’na verilmiş özel bir imtiyaz olmayıp, Osmanlı sancağı altında çalışmasına müsaade edilmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak imparatorluğun sonuna kadar gündemden düşmeyen kabotaj ve güçlü bir yerli deniz ticaret filosu kurulmasının önünde yabancı kumpanyaların haksız rekabeti ve bunu sürdürmek için ait oldukları ülkelerin diplomatik temsilciliklerinin müdahaleleri, ciddi bir engel oluşturmuştur. Deniz taşımacılığı gibi stratejik ve emperyalist Avrupa devletlerinin Osmanlı sınırları içinde ekonomik ve siyasî nüfuz sahaları elde edebilmesini kolaylaştıracak ortam oluşturma potansiyeline sahip olması bakımından son derece önemli olan konuya yönelik, II. Abdülhamid döneminde yeni bir politik tavır geliştirilmiştir. Yeni kurulan bir devlet olarak Yunanistan dahi kıyı taşımacılığını millileştirmiş ve kabotaj uygulamasını başarmış olmasına rağmen, Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti’nin uluslararası hukuktan kaynaklanan bu hakkı kullanmasına çeşitli gerekçelerle itiraz edip engellemeleri karşısında Osmanlı Devleti yeni politikalar geliştirmeye çalışmıştır. Buna göre yabancı kumpanyalara deniz taşımacılığı alanında imtiyaz verilmemesi, yabancı sermaye bağlantılı yerli kumpanyalara karşı dikkatli olunması, Osmanlı tebaasından sermaye sahiplerinin deniz taşımacılığı alanındaki girişimlerinde teşvik edilmeleri bu politikanın önemli bazı unsurlarıdır. Bu bakımdan Courtgi Vapur Kum-

119 BOA, BEO. 3816/286197, Lef 4. Bahr-i Sefid P. M. Courtgi Vapur Kumpanyası Müdürü Courtgi imzalı 9 Teşrinievvel 1326 (22 Ekim 1910) tarihli arzuhal.

120 BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 5. 15 Safer 1329 (15 Şubat 1911) tarihli irade.

121 BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 1.

122 BOA, İ. MMS. 137/4, Lef 2.

123 Evridiki Sifneos, a.g.m., s. 132.

panyası Osmanlı Devleti'nin deniz taşımacılığındaki, yetersizlikleri gidermek ve yabancı kumpanyalara karşı bir denge unsuru oluşturmak için yerli sermayeye sağladığı imkân ve kolaylıklardan yaklaşık kırk yıl boyunca istifade etmiştir. Kumpanya ile Osmanlı hükümeti arasındaki ilişkilerde karşılıklı çıkarlar belirleyici olmuş, Osmanlı resmi makamları, en üst seviyede sultan II. Abdülhamid kumpanyanın Osmanlı bayrağı altında faaliyet göstermesine verdikleri önemi çeşitli vesilelerle ortaya koymuşlardır. Bu bakımdan P. M. Courtgi'nin vapur kumpanyasının ekonomik başarısında milliyetinden ziyade dönemin ekonomik ve politik şartları belirleyici olmuştur. Kumpanya ve işletmecileri, Osmanlı hükümeti ile arasında güven esasına dayalı olarak gelişen ticarî ilişki çerçevesinde devletten birçok konuda esneklik ve kolaylık görmüşlerdir. Osmanlı belgelerine yansıdığı üzere Kumpanya yöneticileri kendilerine sağlanan imkanları önemsediklerini her fırsatta ifade etmişlerdir. Bununla birlikte, Courtgi Vapur Kumpanyası yabancı vapurların Osmanlı sularında giderek artan varlıkları ve çetin rekabetleri karşısında kendisini teknolojik olarak yenileyemeyerek, büyümek yerine 1904 sonrası küçülmüş ancak Osmanlı idaresinin özel ilgisi sayesinde tamamen kapanmayarak birkaç sene daha faaliyetlerini sürdürebilmiştir. Sonuç itibarıyla, Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası Osmanlı deniz taşımacılığı ve ticaretinde kısa ve orta vadede görünür bir yer elde ederek, kapasitesi oranında etki oluşturabilmiştir. Ancak dönemin deniz taşımacılığında sürdürülebilirliğin en önemli belirleyicileri olan teknolojik yenilenmeyi gerçekleştirememiş ve ekonomik olarak devlet desteği görmemiş olduğundan, uluslararası rekabetin baskısı altında uzun vadede kalıcı olamamıştır.

KAYNAKÇA

- AKYILDIZ, Ali, *Haliç'te Seyrüsefer. Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- ANAGNAUSTU, Stratis, *H Οικιστική Εξελίξη της Λεσβου (1462-1912) Η Μεταβαση Απο Την Αγροτική Συγκροτηση του Χωρου Στην Αστική Διαρθρωση Του*, University of the Aegean, Department of Geography Yayınlanmamış Doktora Tezi, Midilli 2004.
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature 1893-94, Constantinople: Cervati Frères & Cie 1894.
- Banque de Métélin Rapport du Conseil D'Administration A La Quatrième. Tenue a Métélin le 12/24 Mai 1893. Constantinople: Imprimerie du Journal Néologos 1895.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)
- Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK) 7/70; 17/17.
- Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirati (Y.PRK.UM) 45-106.
- Yıldız Perakende Evrakı Serkurenalık Evrakı (Y.PRK.SRN) 4/9
- Yıldız Perakende Evrakı Komisyonlar Maruzatı (Y. PRK. KOM) 31/2.
- Yıldız Perakende Evrakı Adliye ve Mezâhib Nezâreti Maruzatı (Y. PRK. AZN) 24/15
- Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal ve Journaller (Y. PRK. AZJ) 5/1.
- Yıldız Perakende Askeri Maruzat Evrakı (Y. PRK. ASK) 73/112; 72/72; 59/56; 53/42
- Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. MTV) 270/94; 263/68; 10/65
- Yıldız Esas Evrak Kamil Paşa Evrakı (Y. EE. KP) 23/2226.
- Yıldız Tasnifî Sadaret Resmi Maruzat (Y. A. RES) 39/28; 38/4; 11/41
- Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD) 574/6; 574/24; 1380/33; 1191/23; 1177/26.
- Meclis-i Vükela Mazbataları (MV) 8/91; 19/65
- İrade-Şura-yı Devlet (İ. ŞD) 72/4269
- İrade-Meclis-i Mahsus (İ. MMS) 73/3340; 54/2421; 137/4
- İrade-Hususî (İ. HUS) 124/74; 124/46; 122/76
- İrade-Dahiliye (İ. DH) 882/70334; 840/67543; 817/65936; 797/64613; 1253/98364
- Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO) 537/51; 465/24; 368/51; 366/56; 365/91; 365/135; 335/122
- Hariciye Nezareti Tahrirat-ı Hariciye Evrakı (HR. TH) 79/25; 74/35; 101/22
- Hariciye Nezareti İdare (HR. İD) 902/20; 902/19; 902/18; 902/17; 902/16; 902/15; 902/14; 902/12; 902/11
- Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR. HMs.İŞO) 192/9.
- Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemî (DH. MKT) 2264/85; 2251/113; 1997/104; 1540/119; 2481/110; 1363/48
- Dâhiliye Nezareti İdare (DH. İD) 895/50; 895/43; 895/40; 895/34; 895/32.
- Bâbîâlî Evrak Odası Ayniyat Defterleri (BEOAYN.d) 1217/90, s. 86-87.
- Bâbîâlî Evrak Odası Evrakı (BEO) 512/38390; 3816/286197; 3803/285224; 3578/268321; 2582/193587; 2522/189118; 2517/188750; 2493/186961; 2473/185455; 2473/18544; 1856/139155; 4102/307594
- EKİNCİ, İlhan, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, VIII/1, Afyonkarahisar 2006, s. 99-121.
- EKİNCİ, İlhan, "Osmanlı Devleti'nin Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 156, İstanbul 2005, s. 185-205.

- EKİNCİ, İlhan, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları*, 10, 2006, s. 25-54.
- EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2007.
- “Ereğli Maden Kömürlerinin Yalnız Dahili Resm-i Gümrükten İstisnası Hakkında İrade-i Seniye”, *Düstur*, Birinci Tertip, V, Ankara: Başvekalet Matbaası 1934, s. 167-168.
- HARLAFTİS, Gelina, KARDASİS, Vassilis, “International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea Istanbul as a maritime centre, 1870–1910” *Mediterranean Response to Globalization before 1950*, eds. Şevket Pamuk, Jeffery G. Williamson, London: Routledge 2000, s. 233-265.
- HARLAFTİS, Gelina, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, London-New York: Routledge 2005.
- HULKİENDER, Murat, *Bir Galata Bankerinin Portresi George Zarifi 1806 - 1884*, İstanbul: Osmanlı Bankası ve Araştırma Merkezi Yayınları 2003.
- Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L’administration et De La Magistrature, 1881*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1881
- Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L’administration et De La Magistrature, 1883*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1883
- Indicateur Ottoman Illustré: Annuaire-Almanach Du Commerce, de L’administration et De La Magistrature, 1885*, Constantinople: Cervati Frères & D. Fatzea, 1885.
- KAİTATZİDİS, Michael Ant., *Atmoploia Aigaiou P.M. Kourtzēs & Sia, 1883-1911/Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co. 1883-1911*, Patra: Ekdoseis To Donti, 2009.
- KOMATSU, Kaori, “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde “Kabotaj” Meselesi”, *Osmanlı*, III, ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s. 371-379.
- KÜÇÜKALİOĞLU, Sema, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul 1999.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı. Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları 1995, s. 165-206.
- Midilli Bankası Hissedârınının 8 Mayıs sene 1309 tarihinde Mösyö Leonida Zarifi’nin Riyaseti Tahtında Münakid İkinci Meclis-i Umûmîsinde Kıraat Olunan İdare Meclisinin Layihası*, Neologos Matbaası.
- ÖNDEŞ, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları 2013.
- SARIYILDIZ, Gülden, “Mısır’da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 9, İstanbul 2003, s. 17-36.
- “Sevahil-i Şahane Ticareti Bahriyesinin Tevsi ve Terakkisi Hakkında Nizamname”, *Düstur* (Birinci Tertip), V, Ankara: Başvekalet Matbaası 1937, s. 341-345.
- SİFNEOS, Evridiki, “P. M. Courtgi and the Birth of A Greek-Ottoman Liner Company, The Aegean Steamship Company” *Following the Nereids. Sea Routes and Maritime Business, 16th-20th Centuries*, eds: Maria Christina Chatziioannou and Gelina Harlaftis, Athens 2006, s. 122-135.
- TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain. Öncesi ve Sonrası*, İstanbul: İletişim Yayınları 2006³.
- TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008³
- UYGUN, Süleyman, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20, Trabzon: Serander Yayınları 2016, s. 137-172.
- YILDIZ, Özlem, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2014.

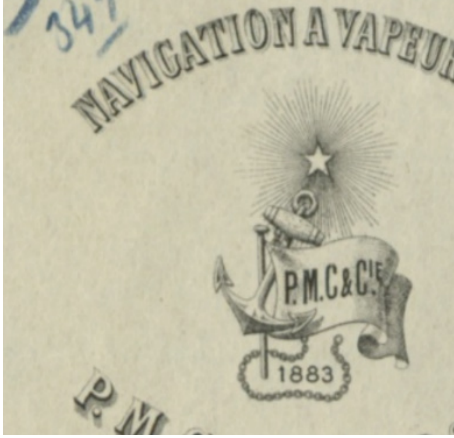
EKLER

-EK 1-

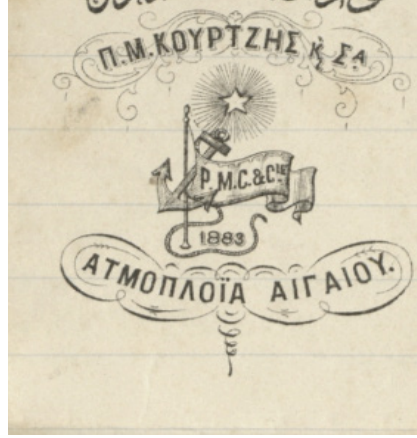
COURTGİ BAHR-İ SEFİD (L'EGÉE) VAPUR ŞİRKETİ'NİN SEFER YAPTIĞI HATLAR VE GÜZERGÂHLARI	
Girit Hattı	İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Andros, Tinos, Siros, Pire, Hanya, Resmo, Kandiye
Volos Hattı	İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Athos, Selanik, Volos
Trabzon Hattı	İstanbul, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon
Tuna Hattı	İstanbul, Varna, Sulina, Tulça, Galatz, Brail
Gera (Yera) Hattı	İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Bozcaada, Molova, Akçay, Kemer, Ayvalık, Yunda, Midilli, Pilmar, Yera
Trieste Hattı	İstanbul, Midilli, İzmir, Çeşme, Sakız, Pire, Gytheion, Kalamata, Patras, Korfu, Ag. Sarande, Avlonya, Trieste
Kaynak: Evridiki Sifneos "P. M. Courtgi and the Birth of A Greek-Ottoman Liner Company, The Aegean Steamship Company", s. 126; Michael Ant. Kaitatzidis, <i>Atmoploia Aigaiou P.M. Kourtzēs & Sia, 1883-1911/Aegean Steam Navigation P. M. Courtgis & Co. 1883-1911</i> , s.50-59.	

-EK 2-

COURTGI VAPUR KUMPANYASINA AIT ÇEŞİTLİ ANTET VE MÜHÜRLER



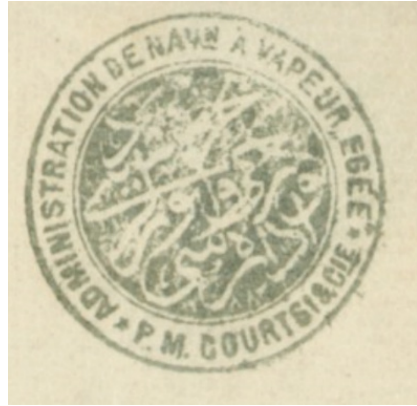
HR. TH. 79/25



HR. İD. 902/20



Y.A. RES. 39/28, Lef 3



ŞD. 117/26, Lef 3