



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi
The Journal of International Social Research
Cilt: 4 Sayı: 17 Volume: 4 Issue: 17
Bahar 2011 Spring 2011

**OSMANLI DENİZ TİCARETİNDE ÖLÇÜ BİRİMLERİNİN BATILILAŞMASINA
BİR ÖRNEK: KİLE'DEN TONİLATOYA, MOORSOM USULÜ'NÜN
UYGULANMASI**

*AN EXAMPLE OF THE MODERNIZATION OF MEASUREMENT UNITS AT
OTTOMAN MARITIME COMMERCE: BUSHEL TO TONNAGE:
IMPLEMENTATION OF MOORSOM SYSTEM*

İlhan EKİNCİ*

Özet

19. yüzyılda buharlı gemi teknolojisinin gelişimi dünyada ticaret hacminde büyük bir artışa sebep oldu. Uluslar arası ticaret, denizcilik konusunda da uluslar arası ortak bir hukukun gelişmesini teşvik ediyordu. Uluslar arası ticaret, kanallar ve boğazlardan geçiş kuralları devletleri, gemi ölçüm sistemlerinde de standardizasyona gitmeye zorladı. Bu meselenin uluslar arası zeminde konuşulmasını sağlayan olay Süveyş Kanal'ının açılması ve geçiş vergisi konusunda yaşanan anlaşmazlıktı. Osmanlı Devleti bu anlaşmazlığı çözmek üzere Avrupa devletlerini toplantıya çağırdı. 1873 yılında İstanbul'da toplanan konferans ve sonucunda alınan kararlar uluslar arası denizcilik hukukunun gelişmesinde katkıda bulunmuştur. Alınan kararların Osmanlı Devleti içinde uygulanması ise; devletin 19. yüzyıldaki modernleşme süreciyle yakından ilgilidir ve paralellik arz eder.

Anahtar Kelimeler: Uluslar Arası Deniz Hukuku, Moorsom Sistemi, Süveyş Kanalı, Tonaj, Kile.

Abstract

The development of steam ship technology has caused a large increase in world trade volume at 19th century. International trade was encouraging a development in international maritime law too. International trade, rules of crossing waterways and straights was forcing governments to standardize ship measurment systems. The disagreement about Suez Canal toll was the cause of discussing this problem at international platform. Ottoman government invited European countries to a meeting for solving this disagreement. Conference held in 1873 in İstanbul. The decisions that has been taken in the conference contributed to the development of international maritime law. The implementation of the decisions at Ottoman Imperium has got a very common relation with modernization of the state in 19th century.

Key Words: International Maritime Law, Moorsom System, Suez Kanal, Tonnage, Bushel (36,5 kg.).

* Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

Osmanlı Ölçü Sistemi

Bu yazının konusu Osmanlı'da bir hacim ölçüsü olan kilenin, özellikle denizcilik faaliyetleri çerçevesinde Avrupa merkezli bir ölçü olan tonilatoya dönüşümü ve gemilerin ölçüm sisteminde uluslar arası bir standardizasyona gidişin Osmanlı açısından takip edilebilir sürecini ifade etmektir.

Klasik dönemde, Osmanlı İmparatorluğunda kullanılan ölçü ve tartıların değerleri, kullanıldıkları bölgelere (Anadolu, Mısır Balkanlar) ve dönemlere göre değişiklik göstermiştir. Devletin geniş topraklarında görülen bu tartı ve ölçü çeşitliliğinin sebebi; Osmanlıların fethettikleri topraklarda yaşayan toplumların geleneklerini-bu arada ölçü ve tartılarını- değiştirmeden muhafaza etme eğilimi göstermiş olmalarıdır¹. Elbette bu farklılığın ekonomik, sosyal sebepleri de -olmalıdır- vardır. İmparatorluk ideolojisi, fetih öncesinden gelen bu tür farklılıklara hoşgörülle yaklaşmayı gerektiriyordu. İmparatorluğun farklı ekonomik bölgelerindeki farklı dinamikleri devam ettiren anlayışı, her bölgenin kendi iç bütünlüğünü koruma, *kadimden ola geleni* bozmama anlayışı etkili olmuştur.

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde her konuda büyük değişimler görülür. Her sahada görülen bu değişimin en önemli özelliklerinden birisi eski ile yeni, modern ile gelenekselin bir arada kullanılmaya devam etmesidir. Batı ekonomisinin etkisiyle şekillenen bu değişim ölçü birimlerinde de görülür. Avrupa devletleri öncelikle geçirdikleri millileşme süreci ve arkasından gelen merkezi-üniter devletler sürecinde öncelikle kendi içlerinde ölçüm sistemleri konusunda bir standardizasyona gitmekteydiler. Diğer taraftan da ekonomik nüfuzlarının uzandığı yerlere (örneğin sömürgelerine) kendi ölçü sistemlerini kabul ettirmeye, daha doğru bir ifadeyle Avrupa ekonomisi, bütünleşen bölgelerdeki ölçü sistemlerini de dönüştürmeye başlamıştır. (örneğin Hindistan alt kıtasının ekonomik bir uzantısı haline gelen Irak'ta Hind para birim ve ölçülerinin kullanılmaya başlanması gibi). 18. ve 19. yüzyılda bu süreç daha da hızlanmıştır. Örneğin 18. yüzyılda Paris ilimler akademisinin çalışmasıyla metre sistemini kabul eden Fransa kanuni temellerini de hazırladıktan sonra iyice yerleştirmişti. Bundan sonra "metrik sistemi" bir çok Avrupa ülkesi de kullanmaya başlamıştır. Batı ile temasları sonucunda Osmanlı Devleti'nde batı ölçü sistemleri öncelikle Mühendishane gibi teknik okullarda kullanılmaya başlanmıştı. Osmanlı devletinde batı dillerinden çevrilen kitaplarda Osmanlı ölçülerinin metrik ölçülere çevirme cetvelleri de yer almaya başlamıştır².

Hiç kuşkusuz 19. yüzyılda Osmanlı modernleşmesinin arayışları da Avrupa'nın geçirmiş ve geçirmekte olduğu bu süreçle ilgiliydi. Merkezîyetçi ve güçlü bir yönetim organizasyonu arayışı Osmanlı devletini reformlara zorlamıştı. İşte siyasi, sosyal, hukuki, ekonomik yenilikler, bu yenilikleri desteklemeyi gerektiren bir iç standardizasyon arayışlarını da beraberinde getirmiştir.

19. yüzyılın ortasında öncelikle "standart zira" ve standart okka" yı tespit çalışmaları bunun ilk örneklerini oluşturur. Arkasından Tanzimat'ta daha radikal bir adım gelmiş ve 1869'da metre sistemi kabul edilmiştir. Metre sistemini kabul ettikten sonra öncelikle eskiyi kaldırmayı veya yasaklamayı düşünmeyen Osmanlı devlet adamları bu sistemin Osmanlı karşılığını gösteren cetveller yapıp yayınlayarak halkın yeni sisteme geçmesini sağlamaya çalışmışlardır. Fakat bu çaba daha en başından

¹ Feza Günergün (2002). "Osmanlılar ve Metre Sistemi", *Osmanlı VIII*, Ankara: 655.

² Günergün (2002): 655.

halkın eski olanı kullanmaya devam etmesine sebep olmuştur³. Tanzimat devrinin düalizminin tipik bir örneği olarak; eski ile yeni -arşın ile metre, kilogram ile okkayını zamanda kullanılmaya devam edecektir⁴.

19. yüzyıl dünyada denizciliğin, deniz ticaretinin hızlı değiştiği, geliştiği ve uluslararası bir sistem haline geldiği dönemdir. Sanayi inkılabı sonrası gelen hızlı değişim, buharlı gemilerin gelişimi, artan hızları, sayıları ve yük hacimleri, denizcilik konusunda yeni uyum sorunlarını ortaya çıkarmış, bu da yeni çözümler bulmaya zorlamıştı. Bunlardan birisi artan uluslar arası ticaretin denizcilikte kullanılan ölçü birimlerinde standardizasyona gitmeye zorlamasıdır. Çözüm arayışları, dönemin “konferanslar çağı” ruhuna uygun olarak uluslararası bir anlayış ve platformda ele alınması yönünde olacaktır.

Tanzimat ile birlikte, denizcilik konusunda bir çok yenilik hareketleri girmeye başlamıştı. Ticaret vapurlarında konşimento ve navlun usulünün uygulanmaya başlaması (1848), Deniz ticaret kanununun hazırlanması için çalışmalar başlatılması (1848), Paris Antlaşmasının uluslar arası denizcilik hukukuna ait kurallarının kabulü (1856), Denizde çatışmayı önleme tüzüğü'nün kabulü (1863) vb. bir çok konuda uluslararası kuralların Osmanlı denizciliğine girmeye başladığı görülmektedir. Osmanlı Denizciliğinin modernleşmesi, batı standartlarının zorladığı ölçüm birliği konusundaki gelişmeleri de beraberinde getirmişti⁵. Bu değişim yüzyılın sonuna kadar uluslararası denizcilik kurallarının kabul edilmesi yönünde artarak devam etmiş ve Lahey konferanslarının kararlarının kabulüyle sürmüştür. Kısacası Osmanlı bahriyesi daimi bir yenileşme, daimi bir İngiltere merkezli Avrupa denizciliğine uyum sağlama, dönüşme çabası ve gayreti içindedir. Bu arada uluslar arası denizcilik kuralları gelişmekte daha doğrusu gittikçe ortak, uluslar arası bir denizcilik dili, prensipleri ortaya çıkmaktadır. Bu süreç içerisinde Osmanlı da bir dönüşüm geçirmektedir.

Denizcilikte-gemilerde kullanılan bir ölçü birimi olarak kilenin değişimi de bu yeniliklerden birisi olarak ortaya çıktığı görünmektedir. Osmanlı idarecileri tarafından uygulamaya koyulan kileden tonilatoya geçiş denemeleri daha Tanzimat'ın ilk yıllarında ortaya çıkmış bir gelişmedir. Osmanlı'da denizcilikte de kullanılan bir ölçü birimi olarak “kile”nin “tonilato”ya dönüştürülmesi çabası metre gibi diğer ölçü sistemlerinden çok daha önce başlamış bir gelişmedir. Muhakkak ki bunda rol oynayan hususlardan birisi denizciliğin uluslararası boyutu ve Osmanlı ekonomisinin, anlaşmalar (kapitülasyonlar) ve buharlı gemilerle Avrupa ekonomisine iyice eklemlenmiş olmasıydı.

Kileden Tonilatoya Geçiş

İslam geleneğine uygun olarak tahıl ve baklagiller hacim ölçüsüne tabi tutulurlardı. Bu ölçülerden birisi olan kile; Osmanlı Devleti'nde en çok kullanılan birimlerden birisiydi. Osmanlı Devleti'nin resmî ölçeği olan ve Akdeniz tüccarının

³ 1869 yılında kabul edilen metre sistemi 1874 yılından itibaren tüm ülkede mecburi tutulmuş, 1879 yılına kadar beş senelik bir uzatma süresi tanınmış, fakat uzatılan bu süre sonunda da halk arasında yerleşmemiş, 1881 yılında alınan bir kararla 1882 Mart'ından itibaren tekrar mecburi tutulmuş, uygulama başarılı olamayınca 1886 yılında 5 yıl ertelenmiş, 1896 yılından itibaren tekrar mecburi tutulmuştu. Bu yerleşirme gayretlerine rağmen eski ve yeni ölçüler imparatorluğun sonuna kadar kullanılmaya devam etmiştir. Günergun (2002): 658.

⁴ Metrik sistemin içinden çıktığı Fransa'da yerleşmesi bile yaklaşık 50 yıl almıştır. Benzer bir süreç diğer Avrupa ülkeleri için de geçerlidir. Dolayısıyla halktan ziyade Tanzimat bürokratlarının arayışı olan bu sistemin Osmanlı toplumunda yerleşmesinin güçlüğü ortaya çıkmaktadır. Günergun (2002):658.

⁵ Bunlardan birisi mesaha ölçümleri ve haritacılıktı. Bu konuda mühendishaneninin çalışmalarıyla başlayıp, özellikle Tanzimat ile birlikte hızlanan ve sonunda Ruslarla beraber yapılan çalışmalar konusunda Şakir Batmaz, (2002).“Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları”, Türkler 14, Ankara: 915-918.

"kilo de Constantinople" şeklinde sözünü ettiği İstanbul kilesi XVI. yüzyılda 20 okka, yani 25,6589 kg. buğday karşılığıydı⁶. Hinz'e göre; 1841'den beri Türkiye'de kile her yerde 35,27 litredir. Yani 20 okkalık eski buğday ağırlığına eşittir⁷. Fakat bunun resmi bir kabulden öte gitmediği anlaşılmaktadır. Çünkü Sultan Abdülaziz devri sadrazamlarından Ahmed Esad Paşa'nın hazırladığı abloya göre Hububat ölçeği olarak kullanılan kile, imparatorluğun değişik bölgelerinde farklı ölçülerdeydi⁸. Kile deniz ticareti için de önemliydi çünkü yelkencilik devrinde gemi mikeyası olarak kullanılmıştı. Otuzaltı kile bir tonilato sayılırdı⁹.

Cevdet Paşa bu meseleyle ilgili olarak kaleme aldığı ayrıntılı layihada kileden tonilatoya geçiş konusunu izah etmişti. "Her devlet yeni inşa edilen gemilerinin ölçerek sancak beratlarına istiap miktarının (kapasitesinin) yazılması kabul edilmiş usuldü. Osmanlı da eskiden beri bu miktar-ı istiabi ölçmekte ve kile olarak kaydetmekteydi. Hatta gemiler sahip oldukları büyüklüklere göre, şu veya bu kadar kilelik diye ayrılmıştı. Osmanlı devleti daha sonra "bahriyece" İngiliz usulünü geçerli olarak kabul etmiş ve icra ederek kile yerine tonilato tabirini kullanmaya başlamıştır. Ticaret-i bahriyye kanunnamesinde açıkça yazıldığı gibi 40 kile 1 İngiliz tonilatosa denk düşmektedir¹⁰.

İstanbul limanı idaresi rüsumat odasında bulunan memurlarının vazifelerini tayin hakkında verilen talimat layihasında Osmanlı sancağı taşıyan bütün ticari gemilerin denizcilikle ilgili vergileri o zamana kadar kile üzerinden alındığı fakat bunun bir takım zorluklara sebep olduğu belirtilmişti. Bunu kolaylaştırmak için vergilerin artık kile üzerinden değil getirilen yeni usule göre yani tonilato üzerinden alınmasına karar verilmişti. Bunun için kilenin-tonilato karşılığını gösteren cetveller hazırlanmıştı. Hazırlanan cetvel o zamana kadar kile olarak ölçülmüş ve kaydedilmiş gemilerden de tonilato hesabıyla vergi alınmasını sağlayacaktı. Bu cetvelde tonilato üzerinden alınması kararlaştıran vergiler tezkere, safra ve liman resimleriyle Karadeniz boğazı dışına koyulmuş olan fener dubası resminden ibaretti. Eski gemiler limanlara geldiklerinde kaptanları tarafından ellerinde bulunan sened-i bahrilerine göre -bunlar tonilatoya çevrilerek- hesaplanacak ve her bir kalem vergi için ayrı ayrı makbuzları verilecekti. Yeni gemilerin tonajları sened-i bahrilerine yazılırken tonilato üzerinden hesaplanıp yazılacaktı¹¹.

Osmanlı sancağı taşıyan ticaret gemilerinde daha önce kile üzerinden alınmakta olan çeşitli vergilerin tonilato üzerinden alınmaya başlanması başka düzenlemeleri de

⁶ Cengiz Kallek (2002). "Kile", *DİA*, C.25:571.

⁷ Walther Hinz (1990). *İslam'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul:51; Kilenin bu çok farklı ölçeklendirilen ve karışıklıklara yol açan birimlerinin zaman zaman birleştirilerek önüne geçilmeye çalışılmıştı. 1565 yılına ait bir kanunnâmeden anlaşıldığına göre Bosna - Hersek'teki kilelerin tevhidî yoluna gidilmişti. Kallek, (2002):571.

⁸ İstanbul kilesi, Sivas, Canik, İzmit, Çanakkale, Tekirdağ, Sakız, Rodos, İzmir ve Limni'de 1 İstanbul kilesi, Gelibolu'da 2 İstanbul kilesi, Kayseri'de 32, Balıkesir'de 45, Siirt'te 50. Kastamonu'da 60, Çarsancak'ta 70, Sinop'ta 96, Koyulhisar'da 128, Konya'da 134, Erzincan'da 160. Eski İl, Akşehir ve Kars'ta 208, Şarkıkara-hisar'da 224, Çermik'te 280, Ergani'de 288, Palu'da 368 okka idi. 4 şinikiik Edirne kilesi 20 okka buğday, 18 okka susam ve pirinç (!) alırdı. Mermer kilesinin ölçtüğü mermer tozu ise 18 eski okkaydı. Harput kilesi 60 okka vasat buğday, 54 okka vasat arpa alırdı. Kallek, (2002):571.

⁹ M. Z. Pakalın (1983). *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, CII, İstanbul:281.

¹⁰ Cevdet Paşa (1991). *Tezâkir*, Ankara 1991:104; Aslında kilenin metrik sisteme çevrilmesiyle 36 kilenin bir tonilato olarak kabul edildiği görülmektedir. Fakat gerek kanunnamede gerekse Cevdet Paşa'da 40 kilenin bir tonilato olduğunun kabulü vardır. Arada 4 kilelik bir fark söz konusudur. Ticari açıdan önemli bir fark olan bu 4 kilenin nereden kaynaklandığı anlaşılamamıştır. Eğer teknik bir sebep yoksa kullanıcılar arasında genel kabul görmesini kolaylaştırmak için adeta 36 rakamının küsurattan kurtarılarak tama tamamlamasından kaynaklanmış olabileceği akla gelmektedir. Fakat ortaya çıkan % 10'luk farkın ticarî kâr-zarar ilişkisinde nasıl tolere edildiği bilinmiyor.

¹¹ BOA, İ.DH, 653/45399, lef 6. 12,R.1289.

zorunlu kılınmıştı. Şura-yı Devlet Tanzimat dairesinin mazbatasına göre; bahsi geçen vergilerin eski usulde alınması bir takım zorluklara sebep olduğu gibi bu verginin fazla alınmasına sebep oluyordu. Yerli tüccarın rekabet şansını artırmak için en azından ecnebi tüccar gemilerinin verdiklerine yaklaştırmak gerekiyordu. Daha önce 5 kalemde alınan verginin 3'e düşürülmesi Fener, duba, şamandıra vergileri gibi vergiler konusunda Osmanlı tebaasına kolaylık gösterilmesinin iç ticaretin gelişmesine hizmet edeceği belirtilmişti¹².

Uluslar arası zorlamaların dışında, kileden tonilatoya geçişte pratik sebepler de rol oynamış olabilir. Artan uluslar arası ticaret hacmi ve sanayi inkılabı sonrası büyüyen gemiler, gemi istiaabının ölçülmesinde daha büyük bir birime ihtiyaç doğurmuş olabilir. Dolayısıyla kile gibi küçük ölçekli bir birimden 36-40 kat daha büyük bir birimin gemi istiaablarında ölçü birimi olarak kullanılması daha pratik sonuçlar verecektir. Bir diğer anlamıyla yelkencilik devrinin ölçü birimi olan kilenin, buharlı gemilerin gelişyle birlikte tonilato şekline dönüşmeye başladığı görülmektedir.

Hiç kuşkusuz Kileden tonilatoya geçişin İmparatorluğun bütünü için aynı zamanda geçerli olmadığı anlaşılmaktadır. Tonilato özellikle uluslar arası ticari boyutu temsil eden denizcilikle ilgili olarak kullanılmaya başlasa da, imparatorluğun karasal ticaretinde halkın klasik ölçü birimi olan kileyi kullanmaya devam ettiği görülmektedir. Gemilerde vergilendirmede kile yerine tonilatonun esas alınmaya başlaması, Cevdet paşanın ifade ettiği gibi "*İngiliz usulünün tercih edilmesi*" bir tercihten ziyade bütünleşen ticaretin getirdiği pratik bir zorunluluk neticesidir. Bir diğer deyimle Avrupa ile olan ticari ilişkilerin tabii bir neticesi olarak kileden tonilatoya geçilmeye başlandığı anlaşılmaktadır.

Bu dönüşümün Tanzimat ile örtüşen yüzü Osmanlı devletinin iç uygulamalarını zor durumda bırakmıştır. Osmanlının uzak limanlarına uygulamanın ulaşamadığı, yeni ölçü birimlerinin uygulanması için merkezden işi bilen memurlar gönderilmesi kararlaştırılmış iken daha sonra bu işin ilgili liman başkanlıklarına havale edildiği görülmektedir. Hatta uygulamadaki güçlükler, İzmir limanı gibi merkezi ve büyük bir liman için bile yaşanmıştır.

İmparatorlukta hayatın diğer alanlarında kullanılan ölçü sistemlerinde modernleşme hiç bir zaman tam anlamıyla/istenilen ölçüde gerçekleşmemişti. Yukarıda metrenin yerleştirilmesi için yapılan denemeler ve çabaların bir türlü başarıya ulaşamaması örneği verilmişti. Büyük kısmı ancak cumhuriyet devrinde inkılapçı bir anlayışla gerçekleştirilen ölçülerdeki değişikliklere göre Osmanlının tonilatoya daha kolay geçtiği söylenebilir. Bunda tonilatonun Osmanlının kullandığı kilenin 40 gibi bütünleyici bir rakama uygunluğu, denizciliğin önemli oranda batı ülkelerinin elinde oluşu, denizcilik kurallarının diğer kurallara göre erken denilebilecek bir zamanda 19. yüzyılın ortasından itibaren olgunlaşması ve Osmanlıya gelişi, Osmanlı denizciliğinde batıların yanında gayrimüslimlerin özellikle Rumların etkisi ve bunların batıya entegrasyonlarının daha kolay oluşu gibi bir çok sebep sayılabilir. Fakat en önemli sebebinin tonilatonun metre gibi halk arasında değil de

¹² Uluslar arası kuruluşların ve yabancı imtiyazların tonilato kullanmaya zorladığı görülmektedir. Bu uygulama Osmanlı devletinin uluslar arası ticaretinin merkezi olan İstanbul limanından başlayarak uluslararası deniz ticaretinin değişime zorlamasının bir örneği olarak görülebilir. Dolayısıyla iç gümrük rejiminin dış ekonomik baskıya göre şekillenmesine de bir örnektir. Yalnız burada da eski/yerli ile yeni/batılı arasındaki uyumsuzluk ve çelişki devam etmektedir. Çünkü eski geleneği devam ettirmek istercesine İstanbul'un özellikle yakın çevre ve havzasından İstanbul limanına yük taşıyan küçük büyük teknelere, eski pazar kayıklarına liman vergisi düzenlenirken gerekli indirimler ve kolaylıklar sağlanmaya devam edilmişti. BOA, İ.DH, 653/45399, 12 R, 1289.

daha çok özel bir alan olan deniz ticareti alanında kullanılmış olması olarak görülmelidir. Çünkü metrik sistemin kullanımının yaygınlaşmamasının en önemli sebebi, yeni birimin halk arasında yaygınlaşmaması; esnaf tarafından bunun suiistimal edilmesi olduğu görülmektedir¹³. Tonilato halk arasında daimi kullanılan bir birim değildir. Dolayısıyla tonilato için metrik sistemin maruz kaldığı bu tür sorunlar yaşanması beklenmemelidir.

Osmanlı devletinde bir vergilendirme birimi olarak gemilerden alınacak vergilerin tonilato üzerinden alınmaya başlaması işin bir boyutunu teşkil ediyordu. Diğer boyutu ise gemilerin ölçüm tekniği, yani istiap miktarlarının belirlenmesi ve bunlardan alınan vergilerin belirlenmesi hususuydu. Bu konudaki farklılık yüzlerce yıl öncesine giden, ve her devletin-milletin kendi kültürü doğrultusunda geleneğinden kaynaklanan ölçüm teknikleri kullanılmalarıyla ortaya çıkmıştı. Fakat daha önce fazla bir problem yaratmayan bu durum, uluslar arası denizcilik geliştikçe, yollar kısaltıkça, buhar gücü kullanılıp hızlı ve çok çeşitli ve büyük gemi tipleri ortaya çıkınca, dahası “denizyolları” geliştikçe, kanallar, boğazlardan artan geçişler düzenli, adil ve karşılıklılık esasına göre vergilendirme zorunluluğu arttıkça, özetle denizcilik uluslararası bir ortak boyut teşkil etmeye başladıkça gemi ölçüm tekniği konusu da bir sorun yaratmaya başladı.

Tonaj ölçümlerinde hassasiyetin artmasının sebeplerinden birisi de özel sermaye ile yapılmış olan köprü, havuz, fener, kanal gibi işletmelerin gelirlerini oluşturan vergilerin daha adil ve eşit alınmasını sağlamaktı. Daha önce devlete ait bu tür yerlerde uygulamada çıkan sorunlar bir şekilde aşılabiliyordu. Fakat kâr amaçlı özel sermaye bu konudaki hassasiyeti artırmıştı¹⁴. Gemi tonajlarının önem kazanmasının bir sebebi de, dünyada hızla artan gemi sayısında gemiler için tanımlayıcı bir unsur haline gelmesidir. Gelişmekte olan deniz ticareti hukukunda bir geminin hüviyetini öncelikle “ismi” daha sonra ise “resmi tonaj ölçüm belgeleri” (miktar-ı istiabi) tayin ediyordu¹⁵.

Süveyş Kanalı Meselesi, Uluslararası Konferansın Toplanması ve Moorsom Usulünün (Moorsom System) Kabulü

1856 yılında Süveyş kanalı hakkında verilmiş olan imtiyaznamenin 17. Maddesinde kanaldan geçen gemilerden her “*tonne de capacité*” için onar Frank geçiş vergisi (resm-i müruriye) ve nizamnamenin 4. Maddesinde de bu geçiş resminin bütün devlet gemilerinden düzenli ve eşit bir şekilde alınması kabul edilmişti¹⁶. Son derece adil ve eşitlikçi görünen bu madde daha uygulama aşamasına gelmeden uluslar arası anlaşmazlığa sebep olmuştu. Çünkü devletlerin ölçü birimi olarak kullandıkları “tonilato” uluslar arası bir standarda sahip değildi ve ülkeden ülkeye değişiyordu. İkinci farklılık da gemilerin istiap miktarlarını belirleyen ölçüm usullerinin birbirlerinden farklı oluşuydu. Sonuçta aynı kapasiteye sahip gemiyi bir devlet 400 diğeri 600 tonilato olarak kabul edebilmekteydi. Bu fark her iki devletin ya ölçü birimi olarak kabul ettiği “ton”ların farklı olmasından ya da ölçüm sistemlerindeki farklılıktan veya her ikisinden birden kaynaklanıyordu. Uluslar arası deniz ticaretinin gelişmediği dönemlerde bu farklılıklar büyük problem oluşturmuyordu Fakat deniz ticaretinin arttığı, rekabetin kızıştığı, küçük farkların önem kazandığı 19. yüzyılda

¹³ Günergun, (2002): 655.

¹⁴ BOA. HR.TO, 512/73, 19.9.1873.

¹⁵ Mişon Efendi (1330). *Hukuk-ı Ticariye-i Bahriye*, Dersaadet:97.

¹⁶ Cevdet Paşa, (1991):103-104.

halledilmesi gereken bir problem olarak görülmeye başlandı. Bu uluslar arası boyutu olan meselenin Osmanlı devletini ilgilendiren yönleri vardı. O da Osmanlı devletinde eskiden beri kabul edilmiş (geleneksel) ölçüm sistemlerinin düzenli olmaması ve belirli bir kurallar bütünüyle kendi içinde bir birliklilik sağlayamamasıydı. Bunun yanında diğer devletlerin ölçü sistemleriyle olan farklılık sebebiyle de çeşitli zorluklarla karşılaşılabilmekteydi¹⁷.

Moorsom usulü¹⁸ İngiltere’de uzun tartışmalardan sonra (50-60 yıl) 1849 yılında Amiral George Moorsom başkanlığında toplanan komisyon tarafından 1849 yılında kabul edilmiş ve uygulanmaya başlamıştı. Bu sistemin ortaya çıkışı buharlı gemi taşımacılığının ve teknolojisinin gelişimi ile ilgilidir. Çünkü yelkenlilerden farklı olarak buharlı gemilerde bulunan makine mahalli, kömür depoları, kazanlar gibi farklı ve daha çok yer kaplayan yerlerin geminin yük kapasitesine dahil edilip edilmeyeceği tartışmalarını doğurmuştur. Moorsom sistemi, İngiltere’de gelişen ve değişen gemi yapım teknikleri sonucu, ticari gemi ve kargo taşımacılığında bir geminin tonajının ölçümünde yeni usul olarak 1854 yılında İngiliz hukuku tarafından da kabul edilmiş ve İngiltere’nin kendi içindeki problemini halletmiştir. İngiltere’nin gemi ölçüm usulü diğer bazı deniz devletleri tarafından da –bazı değişikliklerle- kabul görmüştü. Geri kalanlar da kabul etmeye hazırlanıyorlardı¹⁹. Bu arada Paris Antlaşması ile kurulmuş olan ve Tuna boğazlarındaki deniz trafiğini düzenlemek ve kontrol etmek görevini üstlenmiş olan uluslararası bir kuruluş olan Tuna komisyonunda²⁰ İngiliz delegenin teklifiyle vergilendirmeye esas olmak üzere Moorsom usulünün geçerli olacağı kabul edilmişti. Keza bu komisyonun kararı emsal gösterilerek fenerler idaresince gemilerin vergilendirilmesinde ve Süveyş Kanalı Şirketi tarafından da bu usulün geçerli olması konusu ihtar/kabul olunmuştu. Gemilerinin tonilato ölçümlerindeki standardizasyon yolcuların seyahat kalitesine yönelik alınan tedbirler için de esas kabul edilmişti. Özellikle hac mevsiminde bunu bir fırsat olarak gören yerli ve yabancı vapurlar fahiş kâr için aşırı yük ve yolcu almaktan çekinmiyorlardı. Bunun önüne geçebilmek için çeşitli kararlar alınmaya ve uygulamaya çalışılıyordu. Örneğin bir geminin hacı gemisi olup olmayacağı buna göre belirleniyordu²¹.

Bu usule göre geminin tüm hacmi feet küp cinsinden ölçüldükten sonra yük koyulmasına elverişli olmayan yerleri için belli bir yüzdesi düşülmekteydi. Gross ton olarak ifade edilen toplam kapasiteden, boşlukların düşülmesiyle kalan alan net tonaj olarak adlandırılmıştı²². Bazı milletler bu metodu kendi eski ölçüm sistemlerine adapte ederek kendi sistemlerini oluşturmuşlardı²³. Bu usulün de bazı noksanları olduğu

¹⁷ Cevdet Paşa, (1991):104.

¹⁸ Osmanlı belgelerinde Moorsom, Morsom, Morson gibi çok değişik şekillerde yazılmıştır.

¹⁹ Cevdet Paşa, (1991):104.

²⁰ Tuna boğazlarındaki seyri seferi kontrol eden bu komisyon uluslar arası bir nehir komisyonuydu. Komisyon karadaki hükümetten yani boğazların sahibi olan Osmanlı devletinden bağımsız olarak çalışıyor, Tuna boğazlarında kendi toprağı-nüfuz alanı, kendi bayrağı olan, vergi koyma ve toplama yetkilerini hatta yargılama ve ceza yetkilerine sahipti. Osmanlı toprakları içerisinde adeta bağımsız bir kurum/devlet gibi olan komisyonda boğazlardan geçen gemilerde hangi ölçülerde ve nasıl vergi alınacağı tartışmaları yaşanmıştı. Tonilato başına vergi alınması kararlaştırılmıştı. Gemilerin tonilato hesabında ise İngiliz usulü olan Moorsom usulünün kabul edilmesi kararlaştırılmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci (1998). *Tuna komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)*, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü; BOA, HR.TO, 512/25, 29.5.1873.

²¹ 1328 senesi hacı esnasında Akdeniz ve karadenizden gelip de Hicaza doğru veya Trablusşam’a, yafa mevki arasındaki limanlardan başka Osmanlı iskeleleriyle yabancı limanlara giden gemilerin yüz tonilato başına yediden fazla Müslüman güverte yolcusu bulunduğu takdirde bu gemilerin hüccac gemisi olarak kabul edilecekleri ve sırf kabotaj yapan gemiler bu tedbirlere tabi olmayacakları Meclis-i Sıhhiyece karar altına alınmıştı. BOA, DH.İD, 75/1-6, 1328. N. 24.

²² Groston “gayri safi”, net tonaj da “safi tonilato” olarak ifade edilmiştir. Mişon Efendi (1330):18.

²³ Sir Arnold T. Wilson (1939)*The Suez Canal*, Oxford University Press London New York Toronto:60.

belirtilmekteyse de; doğruya en yakın ve geçerli usul olarak kabul edilmişti. Bu metotta da gemicilere esnek davranılarak gerçekte geçerli olan miktardan daha fazla indirim yapılıyordu. Fakat Moorsom metoduyla ölçülen bir gemi ile Osmanlı usulüne göre ölçülen bir geminin miktar-ı istiaabı % beş ila yirmi arasında fark ediyordu. Yani Osmanlı usulü ile ölçülen gemileri sened-i bahrilerine tonilato miktarı %5-20 arasında fazla yazılıyordu²⁴. Bunun anlamı Osmanlı gemileri bu usulün kabul edilmiş olduğu noktalardan geçerken tonilato başına %5-20 daha fazla vergi vermesiydi. Hatta Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesine göre Osmanlı gemicilerinin bu konudaki zararı % 35'e kadar çıkıyordu²⁵.

Süveys Kanalı Şirketinin 1870 yılındaki mali durumu iyi görünmüyordu. Gelirlerini artıramadığı takdirde ödeme yapabilmekten uzaktı. Tarifinin değiştirilmesi zor görünüyordu çünkü birinci ve ikinci imtiyaznamede kanaldan geçen araç ve yolculardan alınacak verginin ton başına 10 Frankı geçmeyeceği kabul edilmişti. Kanal açılmadan hemen önce 1868 Ekiminde bir komisyon oluşturdu. Lesseps, ölçüm konusunda bir birlik olmadığı, her devletin kendi verdiği ve gemi belgelerine kaydettiği itibari istiap miktarı üzerinden vergi almaya devam edeceğini fakat bunun çözüm bulununcaya kadar geçici olduğunu ilan etmişti. 1870 Şubatında vergilerin net tonaj üzerinden alınacağını ilan edildi²⁶. Bir taraftan mali bozukluk, diğer taraftan gemi şirketlerinden adaletsiz vergi alınmasına dair gelen şikayetler gelmeye başladı. Çünkü İngiliz ölçüm sistemine göre 60.000 feet küp olan bir gemi Fransızlarınkine göre 44.000'e düşebiliyordu. İngilizler fazla vergi verdiklerinden şikayetçiydiler. Lesseps Fransız-Prusya savaşı sırasında bu sorunu çözmek için gemi sahipleri temsilcileri ve mühendislerden oluşan yeni bir komisyon atadı. Komisyon Morsoom sistemini ele alarak kabul etti. Ancak bu sistemin makine ve kömür için düştüğü yüzde 30'u çok bularak, gross ton (brüt tonaj) üzerinden yüzde 25'inin düşülmesini önerdi/kabul etti²⁷. (böylece gemi tonajları % 5 daha artmış olacaktı).

Lesseps kanaldan geçen gemilerden ton başına 10 Frank vergi almaya mezun olduğundan dolayı bunun tayininde kendisinin yetkili görüp bir mühendisler komisyonu kurmuş ve Moorsom metodunda çeşitli değişiklikler yaparak kendisine göre belirlediği bir ölçüyü uygulamaya başlamıştı²⁸. Gemi sahipleri bu vergiyi protesto etseler de vermeye mecbur olmuşlardı. Osmanlı yetkilileri geçiş vergisi konusunda tartışmalara konu olan her iki usulün (gemi evrakında yazılı olan resmi tonajın esas kabul edilmesi veya "şirketin yeni kabul ettiği) de sıhhatli olmadığını ve şirketin fermanda belirtilen nihai sınırdan fazla vergi alındığı şikayetleriyle karşılaşmışlardı²⁹. Bunun üzerine Osmanlı devleti anlaşma maddelerini tek taraflı bir şekilde yorumlayarak uygulamaya koyan Lesseps'i Hidivlik aracılığı ile uyarılmıştı. Babiali, fermanda geçen "*tonne de capacité*" kavramını tefsir yetkisinin yalnızca kendisinde olduğunu belirtmiştir. Fakat Lesseps'in almış olduğu fazla verginin geri alınması konusunda bir madde olmadığı için şimdiye kadar almış olduğu fazla vergiyi geri almak mümkün görünmüyordu. Bu sebeple doğruya en yakın usul olarak görünen Moorsom usulünün Tuna komisyonunda olduğu gibi Süveys'te de geçerli olmasının

²⁴ Cevdet Paşa,(1991):104.

²⁵ BOA, Y. A. Res. Sadaret Maruzatı 24/14, 21 Şaban 1301-3 Haziran 1300.

²⁶ BOA, HR.TO, 512,/73, 19.9.1873; Wilson, (1939): 59.

²⁷ Şirketin İngiliz usulünü tercih etmesi, tonilato miktarının Fransız usulüne göre daha çok çıkmasıydı. Yeni usulün uygulayan devletler arasında en az ilmi usullere uyan Fransızlarınki kabul edilmişti.

²⁸ 4 Mart 1872 tarihinde Temmuz ayından itibaren alınacak geçiş resmi ile ilgili bir nizamname yayınlamıştı . BOA, HR.TO, 512/73, 19.9.1873.

²⁹ BOA, HR.TO, 512,/73, 19.9.1873.

gerektiği, şimdiye kadar verilen fazla vergilerin geri alınamayacağı fakat şirket tarafından elzem görünürse 10 Frank yerine 1 Frank zam yapılarak 11 Frank alınmasına müsaade edilebileceği belirtilmişti³⁰.

Lesseps'in topladığı komisyon karar verirken İngiliz ve Fransız hükümetlerine de danışmamıştı. İngilizler gemi tonajlarının % 5 artmasına, Fransızlar ise İngilizlere göre çok daha az vergi ödemelerini sağlayan ölçüm usullerinin kabul edilmemesine kızgındılar. Onların onayı alınmadan harekete geçmesi üzerine de bir Fransız gemi şirketi olan Mesagerie Maritimes problemi Fransız mahkemelerine taşıdı. Mahkeme, Süveyş kanal şirketinin kendi hesaplama usulüne göre alacağı vergiyi değil; Mesagerie Maritimes'in gemilerindeki evrakta yazan resmi istiap miktarları üzerinden vergilendirilmesi talebini kabul etti. Lesseps ticaret mahkemesine gitti ise de sonuçta kaybetti³¹. Diğer taraftan Babıali'den Fermanda geçen "tonne de capacité" yani "miktar-ı istiap" kelimesinin anlamı ve tefsirini istemişti³². Şirket Fransa, gemi sahipleri ise İngiltere tarafından sahiplenilince durum daha da nazik bir hal almış ve Babıali'de toplanan bir komisyonda durum görüşülmüştü. Cevdet Paşa'nın da bulunduğu komisyonda paşa, bu konuda bir layiha kaleme almıştı³³.

Osmanlı görüşlerini dile getiren Cevdet Paşa'ya göre; *Tonne de Capacité* ibaresinin manası geminin miktar-ı istiapıydı. Yani kaç tonilatoluk yük alabileceğinden ibaretti ki gemide yük koymak için ambar olarak yapılmış olan yerlerdi. Burası yelkenlilerin baş tarafındaki gemi tayfaları için ayrılan ve kış tarafında kaptan kamarasıyla eşya konulmasına mahsus olan mahaller dışında kalan (buna zincir payı da dahil edilmelidir) boşluk demektir. Fakat gemilerin baş ve kış taraflarında yük koyulması için ayrılan yerlerin gemi büyüklüğü oranına göre belirlenmesi gibi sabit bir rakam söz konusu değildi. Üstelik bazı gemilerde yük koyulan depo ile tayfa yaşam alanı arasında hareketli perdeler vardı. Kaptanlar bu perdeleri ileri geri sürerek geminin görünürdeki istiapını azaltıp çoğaltabilmekteydiler. Dolayısıyla bu ölçüm usulünün pek sağlıklı olduğu söylenemezdi³⁴.

Tonne de capacité tabiri iki anlama gelebilirdi. Birincisi bir geminin gerçekte kaç tonilatoluk yük alabileceği demektir. Diğeri ise itibar edilen istiap miktarıydı. Yani her devletin kendi ölçüm usullerinin farklılığı sebebiyle farklı ölçtükleri, gemilerin sancak beratlarında yazan, ve tartışmalara sebep olan resmî istiap miktarıdır. Tonne de Capacité tabiri Süveyş kanalı meselesi ortaya çıkıncaya kadar resmi evrakta görülmeyip imtiyaznamede belirtilmişti. Bundan gemi evrakında görülen ve tartışmalı olan, itibarî istiap miktarının kastedilmediği açıktı. İmtiyaznamede bulunan tonne de capacité'den itibarî istiap kastedilmiş ise bunda iki ihtimal vardır. Birisi her gemiden beratında yazan istiap miktarına göre vergi almak diğeri ise yalnız bir devletin itibarî istiap miktarını kabul etmek ve ona göre vergi almaktır. Birincisinin Osmanlı devleti tarafından kabulü mümkün değildi. Çünkü bu defa iki devletin aynı hacimde olan gemilerinden farklı ve eşit olmayan vergiler alınmış olacaktı. Bu imtiyaznamenin 4. Maddesindeki eşitlik ve adalet prensibine de aykırıydı. Avrupa devletleri ile yapılmış olan antlaşmalar gereği tebaası diğerlerinden daha fazla vergi verenler bunun tazmini

³⁰ Cevdet Paşa,(1991):108-109.

³¹ Wilson, (1939):60.

³² BOA, HR.TO, 512,/73, 19.9.1873.

³³ Cevdet Paşa, (1991):103-104.

³⁴ Gemide raylı bölmelerle yük, yolcu ve tayfalar için daha geniş veya dar alanlar yaratmak mümkündü. Özellikle vergilendirmeye tabii yük alanlarının perdeler sürülme suretiyle azaltılması, böylece geçiş vergilerinden kaçınmayı kolaylaştırdığı anlaşılmaktadır. Cevdet Paşa,(1991):104.

için davalar açabilirlerdi. Bu farklılık ve ihtilafın kaynağı denizci devletlerde geçerli olan tonilatoların aynı olmaması ve ölçüm şeklinden kaynaklanan farklılıklardır. Eğer bütün devletlerin gemilerinin istiapları -Osmanlı tersanelerinde de artık kullanıldığı için- İngiliz tonilatosu olarak ölçülürse ilk problemin sebebi ortadan kaldırılabilirdi. Fakat ikinci sebepten kaynaklanan problem, yani gemi istiapının farklı devletler tarafından farklı biçimlerde ölçülmesinden kaynaklanan farklılıklar halledilemezdi. Diğer bir seçenek de bir devletin usulünü esas kabul edip kullanmaktı. Fakat bu da Osmanlı devleti tarafından uygun görünmüyordu. Fransızlar Paris bidayet mahkemesinde “*verginin Frank olması sebebiyle bunun ölçüsünün de Fransız Tonilatosu*” olması gerektiğini ileri sürmüşlerse de doğru değildir. Çünkü paranın Frank olduğu imtiyaznamede belirtilmiş fakat bu ölçü sistemi yazılmamıştı. Niyet o olsaydı Fransız tonilatosu diye açıkça yazılması gerekirdi. Eğer ille de itibari bir istiap miktarı olacaksa bunda belirleyici olarak Osmanlı devletinin kendisi olması gerekir yani Osmanlı tonilatosu niyet edilmesi gerekirdi³⁵.

Bu gerekçelerle Lesseps’in ve Kanal şirketinin iddialarını kabul etmeyen Osmanlı yetkilileri, Avrupa’nın denizci devletlerine bir yazı gönderdi. Süveyş kanalında karşılaşılan zorlukları da örnek göstererek, gemilerin ölçüm usulü hakkında kesin ve tek bir sistemin bulunması ve bunun kurallaştırılması için her devletten bir temsilcinin gönderilmesini ve İstanbul’da tersanede toplanacak konferansta görüşülerek, herkes tarafından kabul edilebilecek bir çözümün sağlanmasını teklif etti³⁶. Sonuçta anlaşmazlık, denizci güçlerin tonaj sorununu tartışmak için İstanbul’da bir konferans çatısı altında toplanmalarına karar vermesi ile sonuçlandı. (Burada dikkati çeken husus Osmanlı topraklarında açılmış bir kanalın vergilendirme meseleleri ile ilgili ortaya çıkan sorunların Fransız mahkemelerine götürülmesi ve orada görülmesidir. Dahası meseleye Osmanlı Devleti’nin dahil olması sorunun ancak uluslar arası bir mesele haline gelmesinden sonradır.)

1873 yılında İstanbul’da toplanan komisyon ilk dokunuşta dağılacakmış gibiydi. 21 toplantı yapan komisyonun incelediği iki temel konu vardı. Birisi gemilerin toplam ve net tonajlarının nasıl belirleneceği; diğeri ise Süveyş Kanalı geçiş vergisi meselesiydi³⁷. Kanal şirketinin ateşli partizanları Fransa’yı temsil ediyordu. Bunlar daha en başından Fransız resmi ton ölçüsü olan metre küpün kullanılmasını teklif ettiler. Fakat kabul görmedi. Osmanlı yetkilileri ise herkesin uzlaşabileceği bir yol arayışındaydılar³⁸. İngilizlerin etkin olduğu, Osmanlı yetkililerinin de onlara temayül gösterdikleri konferansta (İngiltere Ticaret Bakanı mesele konusundaki ortak hareket tarzından dolayı Cevdet Paşa’ya teşekkür göndermişti) Lesseps’in zaten daha önce Moorsom usulünü uygulayacağını ilan ettiği, İngiliz tonilatusunun dünyada genel kabul gördüğü fikirlerini savunan Osmanlı yetkililerinin de ağırlığıyla, Komisyon üyeleri 12 ülkenin temsilcilerinin sunumuyla 18 Aralık’ta Moorsom sistemini kabul etti. Fakat ölçüm sistemi aynı olmasına rağmen hesaplamada yine hatalar çıkabiliyordu. En önemli fark güverte köprüsü gibi bazı alanların taşıma kapasitesine dahil edilip edilmeyeceğiydi. Süveyş kanalı yetkililerinin ölçümleri (muhtemel daha fazla vergi alabilmek için) İngiliz ölçümlerinden daha büyük çıkıyordu. Şirketin mali

³⁵ Kaldı ki *tonne de capacite* terkinin Fransızca imlasında *tonne* kelimesinin önünde çoğul edatı olmayıp tekil edatı vardı. Bu da onun mutlak tekil bir ölçü olduğuna delalet etmektedir. Eğer niyet (*papier de board*) evrak-ı sefinede belirtilen itibari istiap miktarı olsaydı önüne çoğul edatı olan aks harfi ilave edilmesi gerekirdi. Cevdet Paşa, *Tezakir*, s.108-109.

³⁶ Cevdet Paşa,(1991):109.

³⁷ BOA, HR.TO, 457/47, 29.12.1873.

³⁸ BOA, HR.TO, 512,/73, 19.9.1873.

durumu sebebiyle komisyon ton başına ek ödeme yapılmasını kabul etti ve mesele çözülmüş oldu³⁹. Daha sonra Osmanlı Devleti çeşitli sebeplerle kendilerine istisnai davranılmasını isteyen devletlerin teklifleriyle karşılaşmış fakat bunları reddetmişti⁴⁰.

Osmanlı'da Moorsom Usulünün Uygulanması

Ticari gemilerin vergi tonilatoları hakkında 1873 yılında İstanbul'da teşkil eden konferansta kararlaştırılan Moorsom usulünün bütün Osmanlı gemilerinde de uygulanması işi Bahriye Nezaretine havale edilmiş; bunun için de Mekteb-i Bahriye-i Şahane Nazırı Salih Paşa başkanlığında bir komisyon oluşturulmuştu⁴¹. Komisyon; kararların Osmanlı devleti tarafından şimdiye kadar uygulanmamasının Osmanlı ticaret gemilerinin % 35 daha fazla vergi vermelerine ve zararlarına sebep olduğuna dikkat çekmişti. Dolayısıyla Osmanlı ticaretine fayda getirecek bu kurallardan Osmanlı tüccarının müstesna kalmaları doğru olmazdı. Bu durum deniz ticaretinin gelişmesine engel olan sebeplerden biri haline gelebilirdi. Konferans kararının daha fazla yazışmaya meydan verilmeksizin Osmanlı devleti tarafından uygulamaya konulması elzem görünmüştü. Bu yeni usulün uygulanmasında nezaretin de işaret ettiği gibi deniz subaylarının görevlendirilmesi ve belirlenen iki sene içinde Osmanlı bandırası çeken gemilerin buldukları yerlerde gemilerin tonilatolarının ölçülüp belgelerinin düzenlenmesi gerektiği belirtilmişti⁴².

Moorsom usulünün uygulanmasına dair, hesaplama teknik ve inceliklerini ihtiva eden bir talimatname hazırlanmıştı. Gemilerin brüt ve net tonajlarının nasıl hesaplanacağı, nerelerin kapalı ve açık mekanlar olarak kabul edileceği, kapalı ve açık yerlerin ölçülmesi, gayri safi tonilatodan düşülmesi gereken mekanların nereler olacağı, yelken ve vapurlardaki ölçüm farklılıkları, hareketli perdeleri olan gemilerin ölçüm usul ve teknikleri, kömürlük ve makine yerlerinin hesaplanması ve toplam tonajdan düşülmesi gibi hususların ayrıntılarını içermekteydi⁴³.

Komisyonun, bütün ticaret gemilerinin usulüne uygun bir şekilde ölçülmesi için Tersane-i Amire İnşaat Dairesi subaylarından gerektiği kadarı seçilerek bunların liman, adalar ve sahilde gerekli görülen her yere giderek hem durum teftişi hem de

³⁹ Her tonilato başına daha önce kararlaştırılan vergi olan 10 Franktan başka 4 Frank daha alınması kararlaştırılmıştı. Evrakı Moorsom usulüne göre düzenlenmiş tonilato kayıtları varsa bu ek vergi 3 Franka düşüyordu. Safi tonilatosu yüz bini geçenlerde bu vergi her yüz bin tonilatoda 50 santim indirilecekti. Harp gemileri ve asker taşıyan gemiler için geminin safi tonilatosu başına 10 Franktan fazla vergi alınmayacaktı. Kanaldan geçen gemiler arttığı oranda vergide indirim gidilecekti. Kanal kumpanyası yıllık iki milyon yüz bin tonilatodan fazla geçişlerde her yüzbin tonilato için 50 santim daha az alacak Gemi evrakında safi tonilato bir yıl içinde iki milyon altı yüz bine vardığında tonilato başına 10 Frank'tan fazla vergi alınmayacaktı. BOA, HR.TO, 457/47, 29.12.1873.

⁴⁰ Bir istisna isteği İsveç'ten gelmiş fakat kabul edilmemişti. İsveç devletinin gemi ölçümünde daha önceleri İstanbul'da toplanmış olan tonilato komisyonun kararlarının kabul etmişti. Bununla birlikte İsveç'in daha önceden Moorsom usulüne göre/yakın kendi ölçüm sistemini kullanarak gemilerine belgelerini vermişti. Komisyonun karar verdiği yeni ölçüm sistemi arasında cüzi bir fark vardı. Bu durumda Süveyş kanalından geçecek İsveç gemilerinin bir miktar fazla vergi vermeleri gerekiyordu. Bundan dolayı yeniden ölçüm yapmak yerine vergilendirme konusunda kendisine indirim yapılmasını istemişti. Osmanlı yetkilileri ise gemilerin yeni usule uygun olarak ölçülmelerine onay verildiği bazılarının tonilato miktarından dolayı kanal şirketinin zararı olacağını anlaşıldığı ve komisyonda bütün devletler tarafından kabul edilmiş olduğu için bu nizamname haricinde başka bir usul koymaya çalışmanın doğru olmadığı cevabı vermişti. Deniz müzesi Arşivi (DMA), ŞUB, 92/19/B22 Muharrem 1292, 18 Şubat 1290; DMA, ŞUB, 92/72-A, 3 mayıs 1291, 9 R 92.

⁴¹ BOA, Y.A.Res. Sadaret Maruzatı 24/14 23 Rahir 1301-9 şubat 1299; BOA, İ.MMS, 86/3705, 17. M. 1304. Bu komisyonun Ticaret müdürü Raif Efendi, Ticaret Odası reisi Azaryan Efendi, yine Oda üyesi Abye? Efendi tayin kılınmış, komisyon mektebi bahriye Nazırı Salih Paşa'nın başkanlığında ve pusulada ismi geçen bahriye subaylarının da katılımıyla toplanmasına kararlaştırılmıştı. DMA, 211/72-A, 7 Ca 300, 28 Ağustos, 1299.

⁴² İlanın Türkçe, Rumca ve Arapça olarak bütün Osmanlı limanlarına gönderilmesi ve iki yıl boyunca ilan ettirilmesinin uygun olacağı bildirilmişti. BOA, Y. A. Res. Sadaret Maruzatı 24/14 23 Rahir 1301-9 şubat 1299; BOA, İ.MMS, 86/3705, 17. M. 1304.

⁴³ BOA, İ.MMS, 86/3705, 17. M. 1304;YA.RES, 24/17, 21 Şaban 1301.

Osmanlı tüccar gemilerini ölçerek tonilatolarını, isimlerini ve numaralarıyla diğer durumlarını kayıt altına almalarını teklif etmişti. Bu gemiler ölçüldükten sonra gerekli bilgileri içeren (bir tarafı İngilizce olarak) birer matbu belgele vereceklerdi⁴⁴. Ölçüm işlemiyle görevli subayların hata yapmamaları için Süfun-ı Hümayun kaptanlarıyla denizcilik memurları da ölçüm işinde onlara nezaret edeceklerdi. Bu ölçüm işiyle beraber mevcut gemilerin isimlerini ve su markalarını⁴⁵ bilmek için 5-100 tonilatoluğun kış tarafına yalnız isimlerinin yazılması; 100 tonilatodan fazla olan gemilerin ise hem isimlerinin hem de baş ve kış bodoslamasına su markası yazılması isteniyordu. Bazı gemilerde bulunana su markalarının ise ölçüye uygun olup olmadıklarının kontrolü kararlaştırılmıştı. Yerli veya dışarıdan alınmış olan gemilerin ölçümlerinin de yapılıp tonilato belgelerinin verilmesi şarttı. Çünkü vergilendirmede bu belgede yazılacak tonilato miktarı esas alınacaktı. Bu işleri yapacak subayların masrafları için ve bir defaya mahsus olmak üzere 5-50 tonilatoluktan 3; 50-100 tonilatoluktan 5; 100-200 tonilatoluktan 7,5; 200 den yukarısı için 10 mecdiye mesaha harcı, ayrıca gemilerin isim ve su markasının yazılması için de 2,5 mecdiye imaliye masrafı alınması kararlaştırılmıştı. Bu işte görev alacak subaylar için ise mesail-i müteferrika adıyla maaşlarının bir misli daha verilmesi, kalan harçların da masraflar için bahriye hazinesine alınması teklif edilmişti. Yukarıda ifade olunan vergiler haricinde bir şey alınır veya tonilato şahadetnamesinin bir yeri değiştirilir ise faillerine kanuni ceza uygulanacak ve zayi olan şahadetnamelerden bir çeyrek mecdiye harç alınarak yeniden çıkarılabilecekti. Ticaret gemilerinin adet, isim ve tonilatolarını tam anlamıyla bilmek için gerek liman dairesi tarafından gerek Tersane İnşaat Dairesince bir defter tutulması; batan veya telef olan gemilerin deftere kaydedilerek bütün gemi sahiplerine ilan edilmesi kararlaştırılmıştı⁴⁶.

Bahriye subaylarına ve liman reisliklerine bırakılan uygulamada bazı sorunlar çıkmıştı. Bunlardan birisi ölçüm işlemi sonrasında alınacak verginin tahsili meselesiydi⁴⁷. Bazı durumlarda kesilen ücretin bir kısmı hazineye teslim edilmiyor, bazen ise gemi sahipleri özellikle su markası ve isim yazdırma masrafı olarak vermeleri gereken ikibuçuk mecdiyeyi vermiyordu⁴⁸. Osmanlı sancağı taşıyan bütün ticari gemilerin Moorsom usulü gereği tonajlarının ölçülmek üzere daha önce belirlenmiş mevkilerin limanlarına seyyar memurlar gönderilerek ölçümler yaptırılmıştı. Fakat ölçüm işlemi sırasında limanda bulunmayan, bilahare daha sonra inşa edilen veya satın alınan gemilerin ölçümleri bağlı buldukları liman reislikleri vasıtasıyla yapılması talimatı vardı. Bundan dolayı liman reislikleri yapacakları

⁴⁴ DMA, ŞUB, 22A/17A, 9 Mayıs 1300.

⁴⁵ Gemi Draft markaları bir gemi teknesinin ne kadar suya battığını gösterir. Bu bilgi sayesinde gemiye yüklenen/boşaltılan yük miktarının bulunması, derinliği kısıtlı bir limana emniyetli giriş hesabının yapılması sağlanır.

⁴⁶ BOA, Y. A. Res. Sadaret Maruzatı 24/14 23 Rahir 1301-9 şubat 1299; BOA, İMMS, 86/3705, 17. M. 1304.

⁴⁷ Bu komisyona Ticaret müdürü Raif Efendi, Ticaret Odası reisi Azaryan Efendi, yine Oda üyesi Abye? Efendi tayin kılınmış, komisyon mektebi bahriye Nazırı Salih Paşa'nın başkanlığında ve pusulada ismi geçen bahriye subaylarının da katılımıyla toplanmasına kararlaştırılmıştı. DMA, 211/72-A, 7 Ca 300, 28 Ağustos, 1299.

⁴⁸ İzmir limanı reisinin cevabi tahriratında Osmanlı sancağını hamil gemilerin ölçülerek hamule tonilatolarının tayini konusunda görevlendirilmiş olan İnşaat kolağalarından Mehmed Efendinin gelişiyile gemilerde ölçüme başlamış, 15 geminin şahadetnameleri verilmişti. Fakat ölçüm ücretinin haricinde su markası ve isimlerin yazılması için gemi sahiplerinden alınacak ikibuçuk mecdiye alınmamıştı. Bu gemiler için gerekli olan teneke boya vesair edevat Tersane-i Amire'den gönderilmediği için 15 gemiden noksan alınan 31,5 mecdiye hakkında ne yapmak gerektiği sorulmuştu. Alınacak paranın yine gerekli olan o boya ve teneke vs masrafları için harcanması gerektiği ve taşraya gönderilen bu gibi memurlar gezici olacağı için tersane-i amireden bu tür malzemeler gönderilemeyeceği bu sebeple bu edevatların liman reislikleri tarafından karşılanması ve buna karşılık toplanan 2,5 mecdiyeyi liman reisliklerinin alması, eğer inşaiye memurları tarafından karşılanırsa onlar tarafından alınması, eğer tarafı miriden karşılanır ise hazine-i bahriyeye ait olması fakat, her halükarda gerekli eşya ve edevatın yerinden alınması gerektiği belirtilmişti. DMA, ŞUB, 278/133A, 11 Revvel 1305.

ölçümlerden alınacak verginin belli bir miktarını kendilerine ait olması gerektiğini iddia etmişlerdi⁴⁹.

Bu yeni sistemin uygulanışında problemlerin daha sonra da devam ettiği anlaşılmaktadır. İlk defa 1873 yılında kabul edilmesine rağmen tam anlamıyla kayda/uygulamaya geçilemediğini göstermektedir. Bu ise Osmanlı gemi sahiplerini fazla vergi vermeye zorlamakta ve zararlarına sebep olmaktaydı. 1883 ve 1886 yıllarına ait gemilerde ölçüm sistemi olarak Moorsom sisteminin kullanılması ve tonilatoların Moorsom usulü ile tespitine dair verilen yeni emirlere bakılırsa uygulamanın ilgili tarihlerde bile tam olarak yerleştirilemediği anlaşılmaktadır⁵⁰.

Sonuç

19. yüzyılda uluslar arası denizcilik kuralları gelişmekte daha doğrusu gittikçe ortak, uluslar arası bir denizcilik dili, prensipleri ortaya çıkmaktadır. Bu süreç içerisinde Osmanlı bahriyesi daimi bir yenileşme, İngiltere merkezli Avrupa denizciliğine uyum sağlama, dönüşme çabası ve gayreti içindedir.

Hiç kuşkusuz ölçü sistemlerinin batılılaşması ve standardizasyonu devletin kendi içinden kaynaklanan merkezîyetçi eğilimlerin bir gereği olduğu gibi 19. yüzyılda batılılaşan Osmanlı devlet ve toplumunun batıya zorlama/yönlendirme-telkin/uyum sürecinin de bir sonucuydu. Tüm on dokuzuncu yüzyıl boyunca ve Cumhuriyet dönemi inkılaplarına kadar, ölçülerdeki değişikliklerin ve standardizasyon sürecinin devam ettiği görülmektedir. Bu kadar uzun sürmesinin bir sebebi hiç kuşkusuz Avrupa'nın/dünyanın kendi arasında bu konularda uzlaşmaması veya uzlaşma sürecinin devam etmesidir. Bazen sömürgecilik politikaları –İngiltere örneğinde olduğu gibi- dünyada ölçülerdeki standardizasyona gidiş sürecini sekteye uğratabilirdi. Sömürgeci güçlerin sömürgelerinde kendi milli ölçü ve standartlarını kullanmaları, böylece diğer güçlerin kendi sömürgelerine müdahale ve girişlerine engel olmaya çalışmaları çok bilinen bir politikadır. Hatta sömürgeci güçlerin baskısı bazen tam tersi sonuçlar veriyor, her devletin kendi ölçülerini kullanma konusundaki ısrar ve direnciyle karşılaşabiliyordu. Diğer bir sebebi de toplumların kendi içinden gelen geleneksel kurum-uygulamadan kaynaklanan direniştir. Bu direniş uluslararası ekonomiye entegre olunduğu oranda azalmış veya kalkmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İ.DH, 653/45399
BOA, HR.TO, 512/73; 457/47,
BOA, DH.İD, 75/1-6
BOA, Y. A. Res., 24/14; 24/17
BOA, İ.MMS, 86/3705
Deniz müzesi Arşivi (DMA), ŞUB, 92/19
DMA, ŞUB, 92/72-A,

⁴⁹ İzmir liman reisinin ölçümlerini yaptığı gemilerden alınan 157300 kuruş vergiden yarısının alıkonulup diğer yarısının kalanı olan 47471 kuruş 30 parasının bahriye hazinesine ulaştırıldığı, bunun ise doğru olmadığı ifadesiyle reisler marifetiyle ölçülerek vergisi alınan gemilerin vergilerinden münasip miktarının kendilerine verilmesi kalanın hazineye ulaştırılması beyan olunmuştu. İstanbul limanında bulunan gemilerin ölçüm işlemlerinde inşaiye memurları mesaha vergisinin yarısını alıp yarısını ita etmişler, taşra limanlarına gönderilen memurlar da ise askeri maaşlarının birer misli zamlı maaş verilmekte ise de, bunlar daima gezdikleri için masraflarının da çok olacağı, liman reisleri ise yerlerinde kaldıkları ve masrafları olmadığı, için eski usulün devamı yönde görüş bildirilmişti. DMA, ŞUB, 329/141-A2 Cevvel 1307.

⁵⁰ BOA, İ.MMS, 86/3705, 23 Rahir 1301, Şura-yı Devlet mazbatası; Tülay Duran, (2002).*Türk Denizciliği ve Deniz ticareti Kaynakları*, İstanbul: 285,289.

DMA, 211/72-A
DMA, ŞUB, 22A/17A

Kitap ve Makaleler

- BATMAZ, Şakir (2002). "Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları", *Türkler* 14, Ankara:915-918.
- Cevdet Paşa (1991). *Tezahir*, Ankara: TTK Yayınları.
- DURAN, Tülay (2002). *Türk Denizciliği ve Deniz ticareti Kaynakları*, İstanbul.
- EKİNCİ, İlhan (1998). *Tuna komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun:Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- GÜNERGUN, Feza (2002). "Osmanlılar ve Metre Sistemi", *Osmanlı VIII*, Ankara:655-663.
- HINZ, Walther (1990). *İslam'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul.
- KALLEK, Cengiz (2002) "Kile", *DİA*, C.25 Ankara:571.
- Mişon Efendi (1330). *Hukuk-ı Ticariye-i Bahriye*, Dersaadet.
- PAKALIN, M. Z. (1983). *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, CII, Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- WILSON, Sir Arnold T. (1939). *The Suez Canal*, Oxford University Press London New York Toronto.