

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKIN ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

DERSAADET RIHTIM ŞİRKETİ: KURULUŞU VE FAALİYETLERİ
(1890-1935)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fetullah Devran

İSTANBUL 2009

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKIN ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

DERSAADET RIHTIM ŞİRKETİ: KURULUŞU VE FAALİYETLERİ
(1890-1935)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fetullah Devran

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Vahdettin Engin

İSTANBUL 2009



MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans öğrencisi Fethullah Devran "Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri (1890-1935)" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Vahdettin Engin
Üniversitesi Marmara

İmza

Üye : Prof.Dr. Ufuk Gülsoy
Üniversitesi Marmara

Üye : Yrd.Doç.Dr. Ali Karaca
Üniversitesi Marmara

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun 06 / 02 / 2009 tarih ve 2009/186 sayılı kararıyla onaylanmıştır.



Prof.Dr. Emel KEFELİ
Müdür

İÇİNDEKİLER

Önsöz.....	III
Özet.....	IV
Abstract.....	VI
Kısaltmalar.....	VII

GİRİŞ

İstanbul Limanı ve Önemi.....	1
-------------------------------	---

I. BÖLÜM

1. İSTANBUL RIHTIMLARININ YAPILMASINA YÖNELİK İLK FAALİYETLER VE RIHTIM İMTİYAZININ VERİLMESİ	5
1.1. 1879 Tarihli İlk İmtiyazın Verilmesi	5
1.2. 1890 Tarihli İmtiyaz Fermanı ve Mukavelename	12
1.3. Şirketin Ödeyeceği Yıllık Vergi Meselesi	13
1.4. Tarifelerin Tespit Edilmesi.....	13
1.5. İki Köprü Arasındaki Rıhtımlar Meselesi.....	14
1.6. Dok ve Antrepo İnşası ve Diğer Meseleler.....	14
1.7. 17 Kasım 1890 Tarihli Mukavelename	16
1.8. Rıhtım İmtiyazına Dair Şartname.....	20
1.9. Şirketin Dahili Nizamnamesi.....	24

II. BÖLÜM

2. İnşaat Safhası	32
2.1. İnşaatın Teknik Yönü.....	32
2.2. Hazırlık Safhası.....	34
2.2.1. Taş Ocakları.....	34
2.3. Galata Rıhtımının İnşası.....	36
2.4. Halaçyan Davası.....	36
2.5. Rıhtım İnşaatının Tamamlanması.....	37
2.6. İşletmeye Geçiş.....	40

2.7. Rıhtım Tarifelerini Tetkike Memur Karma Komisyonun Son Raporuna Göre Hazırlanan Tarifeler.....	41
2.8. Eminönü Rıhtımlarının Yapımı.....	44
2.9. Haydarpaşa Rıhtımının İnşası ve Şirketle Yaşanan Problem	46
2.10. Rıhtımların Uzatılması ve Unkapanı ile Karaköy Köprüsü Arası Rıhtım İnşası Meseleleri.....	47
2.11. Şirketi Satın Alma Teşebbüsü.....	48
2.12. Rıhtımların Güvenliği, Kaçak Yapılar ve Bazı Suiistimaller	52
2.14. Hamal, Mavnacı ve Kayıkçı Esnafıyla Rıhtım Şirketi Arasındaki İlişkiler	56
2.15. Gümrük Binaları, Ambarları ve Antrepolar Meselesi	63
2.16. Birinci Dünya Savaşından Satın Alınmaya Kadar Geçen Dönemde Şirketin Durumu (1914-1935)	67
2.17. Cumhuriyet Dönemi ve Şirketin Millileştirilmesi	68

III. BÖLÜM

3. ŞİRKETİN İDARİ VE FİNANSAL YAPISI

VE PERSONEL

DURUMU.....	70
3.1. İdari Yapı	70
3.2. Finansal Yapı.....	71
3.2.1. Şirketin Sermayesi.....	71
3.2.2. Gelir ve Giderler.....	73
3.3. Şirketin İstihdam Politikası	74
SONUÇ	82
EKLER	84
BİBLİYOGRAFYA.....	9

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Osmanlı şirketçiliği üzerine hazırlanmış bir araştırma olmayıp İstanbul limanının Rıhtım Şirketi tarafından modern rıhtımlar ve tesislere kavuşturulması sürecini içermektedir. Böyle bir konunun seçilmesinde bu meselenin yeterince çalışılmamış olması etkili olmuştur. Nitekim bu konuda derli toplu tek çalışma 1927 yılında şirket bünyesinde göreve başlayan Zihni Bilge'ye aittir. Bilge, kısa bir süre için de olsa şirketin imtiyaz sürecine şahit olmuştur. Eserini şirketin devletçe satın alınıp millileştirilmesinin ardından kaleme almıştır. Fakat eserin muhtevassından daha çok şirketin Cumhuriyet sonrası dönemiyle alakalı olduğu anlaşılmaktadır. Eserde, içeriden bakışın neticesi olduğu zannını veren bir şirket yanlılığı dikkati çekmektedir. İstanbul rıhtımlarıyla ilgili daha sonraki çalışmalarda temel referans bu kitap olmuş, dolayısıyla hatalar da tekrar edilmiştir. Bizim araştırmamızdaysa ağırlıklı olarak Cumhuriyet öncesi dönem işlenmiştir. Mükerrer bir çalışma söz konusu değildir.

Yaptığımız çalışmanın muhtevassını arşiv malzemesi şekillendirmiştir. Fakat bu cümleden arşiv malzemesinin her zaman umulan bilgiyi verdiği hükmü çıkarılmamalıdır. Nitekim belgelerin değerlendirilmesi sırasında herhangi bir başlıkla ilgili nihai sonuca varılacağı anda oluşan ciddi boşluklar el verdiği ölçüde gazete haberleriyle doldurulmuştur. Birbiriyle çelişen bilgiler, mevcut kaynaklar üzerinde yapılan karşılaştırmalar neticesinde ayıklanmıştır.

Araştırmamız bir giriş ve beş bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında limanın önemi ve modernleştirilmesinin nedenleri üzerinde durulmuştur. Birinci bölümde, rıhtımların yapımına yönelik ilk faaliyetler ele alınmıştır. Sonraki bölüm, Mişel Paşa'ya verilen ilk imtiyazı içermektedir. Üçüncü bölümde ise rıhtımların yapımı işlenmiştir. Dördüncü bölüm, tafsilatlı yazılamadıysa da şirketin I. Dünya Savaşı sonrasındaki durumunu ihtiva etmektedir. Son bölümdeyse şirketin idari ve finansal yapısı incelenmiştir.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında araştırmalarım safhasından itibaren yardımlarını ve fikirlerini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Vahdettin Engin'in desteği etkili olmuştur. Kendisine teşekkürü bir borç bilirim. Prof. Dr. Ali Akyıldız ise kaynakların temini hususundaki önerileriyle çalışmaya katkıda bulunmuştur. Kendisine de teşekkür ederim. Didem Yüce ise bazı Fransızca belgelerin tercümesini yaparak bunları kullanmama olanak sağlamıştır. Ona da teşekkür ederim. Ayrıca Başbakanlık

Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivleri personelinin gösterdiği ilgiyi de dile getirmeliyim.

ÖZET

İstanbul limanı; coğrafi konumu, ticari faaliyetleri ve donanmayı barındırması nedenleriyle devlet için farklı bir öneme sahipti. Başkent sakinleri farklı semtlerle olan bağlantılarını buradan sağlardı. İaşe adı verilen buğday ve koyun eti gibi ihtiyaçlarını da yine liman aracılığıyla temin ederlerdi. Bu konu devlet yetkilileri için büyük bir önem arz etmekteydi. Çünkü üretim faaliyetleri kısıtlı olan İstanbul tüketici bir nüfusa sahipti. Bu nüfusun beslenmesi insani özelliğinin yanı sıra siyasi bir öneme de sahipti. Yetkililer için, muhtemel bir kıtlık, ölümlerle sonuçlanabilecek bir isyanın çıkması anlamına gelmekteydi.

Ticari faaliyetlerin artması ve 1838 tarihli ticaret antlaşması sonrasında liman yoğun bir deniz trafiğine sahne olmuştu. Liman, sanayisindeki gelişmeye paralel olarak artan tonajda çok sayıdaki gemi nedeniyle bir hayli yoğundu. Bunun neden olduğu karmaşayı, limanın, yükleme boşaltma işlemlerinin kolayca yapılabileceği modern rıhtım ve ticari eşyanın bir süre muhafaza edilebileceği ambarlardan yoksunluğu daha da artırmaktaydı. Bu keşmekeşin sebep olduğu kazalar, gemi yükünün zayi olmasının yanı sıra ölümlere de yol açmaktaydı. Tüm bu nedenler limana modern bir çehrenin kazandırılmasının gerekliliğini ortaya koymuştu. Bu yönde ilk girişimi Sultan Abdülmecid yaptı. O dönemde İstanbul'da bulunan mimarlar; Gaspere, Fossati ve Smith'ten yeni rıhtım tesisleri için projeler hazırlamalarını istedi. Ancak maliyetlerin yüksekliği bu girişimi neticesiz bıraktı. Kırım Savaşında, müttefiklerin, limana geliş ve gidişte yaşadıkları problemlerin giderilmesine yönelik tavsiyelerinden de bir sonuç çıkmadı. 1867 yılında Fenerler Şirketi kurucu ortaklarından Mösyö Collas'ın Hükümete sunduğu layihanın ise gündeme alınmadığı anlaşılmaktadır.

Mişel Paşa'nın sunduğu projeyse hükümetçe uygun görüldü ve kendisine 1879 tarihli bir imtiyaz fermanı verildi. Yapılan mukavele, hükümleri üzerinde sonradan çıkan anlaşmazlıklar nedeniyle uygulanamadı. Limanın modern rıhtımlara ve tesislerine kavuşması sürecinin başlaması için 1890 yılını beklemek gerekmekteydi. Yapılacak çalışmalar için gerekli olan alet ve edevat sağlandı. Denizin doldurulması için gerekecek malzemenin temin edilebilmesi amacıyla taş ocakları açıldı. İnşa çalışmalarına Galata tarafından başlandı ve 1895'te buradaki çalışmalar tamamlandı. 1894 tarihinde yapımına başlanan Eminönü rıhtımı 1900 yılında bitirilebildi. Henüz

tamamlanan çalışmaların ardından II. Abdülhamid'in şirketi satın alma teşebbüsü, sadece şirketle hükümetin değil, aynı zamanda hükümetle Fransa arasındaki ilişkileri de gerdi. Şirketin rıhtımlara mukabil talep ettiği meblağın hükümetçe temin edilememesi bu sürecin devlet adına hüsrarla sonuçlanmasına neden oldu.

Hiç kuşkusuz ki limandaki çalışmaları heyecanla takip edenler hamal ve kayıkçılardı. Sayıları binleri bulan bu işçi kitlesi, rıhtımların yapımıyla birlikte kendilerine gerek kalmayacağı endişesiyle haklarının devlet tarafından teminat altına alınmasını istediler. Ancak karşılanan talepleri bunların şirketle ve devletle olan ilişkilerini hiç bir zaman normale döndürmedi. Modern yükleme boşaltma aletlerinin rıhtımlar üzerinde artışı, bunların her geçen gün sayılarının azalmasına neden oldu. Limandaki diğer bir gerginlik devletle şirket arasında yaşanmaktaydı. Şirketin imtiyaz hukukunu sık sık ihlal etmesi ve rıhtımlar üzerinde izinsiz ahşap barakalar yaparak bunları, sanatını ateşle icra eden esnafa kiralaması taraflar arasında uzun süreli bir gerginliğe sebep oldu. Bu gerginliğin temelinde baraklarda çıkan yangınların, ambar ve depolara sirayet ederek yüklü miktarda ticari eşyanın zayi olmasına neden olması vardı.

I. Dünya Savaşı yıllarında şirket yönetimi Anadolu'da ikamete mecbur edildi. Bu seneler şirket için ciddi ekonomik kayıpların yaşandığı yıllardı. Savaş sonrasında yaşanan rejim değişikliği ve yeni yönetimin devletçilik politikaları şirketin satın alınarak millileştirilmesinin yolunu açtı. 1934 yılında kabul edilen bir kanunla Rıhtım Şirketi tarihe karıştı.

ABSTRACT

Istanbul harbour was very important for dwellers of the capital because of two reasons. Firstly, people living in different parts of Istanbul were communicating with each other by means of the sea. The second reason was that they were also providing their food supplying here as well. After the industrial revolution there were some disorders in the port. So the Ottoman Government decided to give a modern face to the harbour. Mişel Pasha took a concessionary ferman from the Sultan Abdülhamid II in 1890. He signed a contract with the Ministry for Public Works to construct quays, operating tramway lines and steam- boats between the both sides of Golden Horn. The company was established by Mişel Pasha and his friends Mösyö Kasky and J. Obuare. The center in Istanbul was in Galata, St. Pierre Han. Pahsa started to build Galata side of quays in 1895 and Eminönü side in 1900 despite unexpectable situations. But the porters and boat-owners became troubled in fear of losing their business.

There is no doubt that, those who observed the works at the port were the boat-owners and porters who wanted their rights to be taken into granted by the state. Because they thought that they would loose their jobs after the construction of the quays. They weren't satisfied even though the state gave them some prejudices. The technological modernization of the horbour the number of the workers decreased. The conflict between the state and company was because of the violation of the legal rights of the workers which were given by the state and of the construction of the illegal buildings on the quays. Despite all these problems, the company prevailed.

When looked at the employed workers by the company it can be put forward that the workers who were in low ranks were chosen from the Ottoman Muslim citizens. Contrarily those who were in high position were foreign people and non-Muslim Ottoman citizens.

In 1899, the Sultan Abdülhamid II wanted to nationalize the quays. Unfortunately the process ended for the government frustration. Come up to Cumhuriyet period there were many conflicts between the company and government because of getting small profits. When it comes to 1934 the Turkish Assembly purchased the rights of company, nationalizing it. Consequently the quay company was closed down permanently.

KISALTMALAR

B	Receb
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
bkz.	bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	Cemaziyelahir
c.	cilt
Ca	Cemaziyelevvel
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
L	Şevval
LH	The Levant Herald and Eastern Express
M	Muharrem
N	Ramazan
nr.	numara
R	Rebiülahir
Ra	Rebiülevvel
S	Safer
s.	Sahife
Ş	Şaban
Z	Zilhicce
Za	Zilkade

GİRİŞ

İSTANBUL LİMANI VE ÖNEMİ

İstanbul limanı Haliç ve Boğaziçi'nin tamamını içine alır. Sınırları kuzeyde Rumeli ve Anadolu Fenerleri, güneyde Ayastefanos Feneriyle Fenerbahçe arasını kapsar. Liman; dış liman, Galata limanı ve iç liman olmak üzere üç kısma ayrılır. Dış liman Sarayburnu ile Kabataş iskelesi arasındaki hattın dışında Marmara tarafında kalan sahadır. Bu iki mevki ile Karaköy köprüsü arasındaki mıntıka Galata limanıdır. İç liman ise köprüden itibaren Kağıthane'ye kadar olan alandır.¹ Bu metinde coğrafi konumu, ticari faaliyetleri ve donanmayı barındırması açısından farklı bir öneme sahip olan limanın Galata limanı olarak isimlendirilen kısmının modern tesislere ve teçhizata kavuşturulması süreci ele alınmaktadır. Böyle bir süreci gerekli kılan nedenler karayollarının daha az geliştiği veya imkan tanımadığı başkent, farklı bölgeleri ile irtibatının limandan sağlanması ve iaşesinin temininde limanın gördüğü işlevdir. Başka bir ifadeyle limanın yolcu, zahire ve eşya naklinde bir üs olma niteliği taşımasıdır.

Başkent sakinleri, farklı semtler arasındaki seyahatlerini daha kısa sürdüğü için deniz taşıtlarıyla yapmayı tercih ediyorlardı. Bunlardan ilki fetihten itibaren kullanıldıkları bilinen “Pereme”lerdi. Uzun ve dar yapılı olan Peremeler kazalara sebep oldukları gerekçesiyle² 17. yüzyılın sonlarından itibaren yerlerini kayıklara bırakmıştır. Kayıklar bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul sahillerine hakim olmuştur. Mesleğinin ehli kişilerce birbirlerine kefil olunulması suretiyle işletilen ve sayıları binleri bulan bu deniz vasıtaları, yolcu naklindeki işlevleri nedeniyle hem güçlü bir lonca teşkilatına hem de vapurların çalışmaya başlamasına rağmen önemlerini tamamıyla kaybetmemelerine imkan sağlamıştı.³

İstanbul'un büyük bir tüketici nüfusu barındırması ve üretim faaliyetlerinin sınırlı olması özellikle gıda maddelerinin sağlanması konusunu ehemmiyetli bir hale getirmekteydi. İaşe meselesi olarak bilinen ve temelde İstanbul halkının tükettiği ekmeğin hammaddesi olan buğday ve etin temin edilmesi anlamına gelen bu konu, devlet için

¹ İstanbul Limanı, *İstanbul Ticaret Bahriye Müdürlüğü*, İstanbul 1928, s. 55

² Nejdett Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 180-181

³ Cengiz Orhonlu, “Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği”, *Tarih Dergisi* (İ.Ü. Ed. Fak.), c.16, sayı: 21, Mart 1966, s. 110-111

insani boyutunun yanı sıra siyasi bir nitelik de taşımaktaydı. Bu nedenle padişahlar, şehrin iâşesinin teminine önem vermişlerdir. Çünkü merkezde yer alan yeniçeri ve sipahi ordularının beslenmesi siyaseten çok önemliydi. Aksi takdirde bu durum padişahların hayatlarını kaybetmelerıyla sonuçlanan isyanların çıkmasıyla neticelenirdi. Bu yüzden Anadolu ve Rumeli eyaletlerinin ürünleri öncelikle İstanbul'un iâşesinin temininde kullanılmıştır.⁴ Başta buğday olmak üzere tahıl ve koyun eti, balık, bal, yağ, peynir, odun, deri, balmumu gibi ihtiyaç maddeleri iâşe sisteminin kapsadığı ürünlerdi. Bulgaristan kıyıları, Tuna limanları, Marmara'nın batı kıyıları ve mısır tahılın ana kaynaklarıydı.⁵ Buralardan temin edilen ürünler daha çok limanlardaki iskelelerde faaliyet gösteren gemiler tarafından taşınmaktaydı. Devletin bu iş için özel bir ticari filosu yoktu.⁶ İstanbul'a gelen gemi yükü kapanlara⁷ boşaltılırdı. Bu işten ve ekmeğin nihai tüketiciye ulaşmasına kadar iâşe yönetiminin sorumlusu İstanbul Kadısıydı. Zahire başkente ulaştığında kadı veya görevlendirdiği naipler ile tüccar, gemi kaptanları ve esnaf loncası yöneticileri arasında hububatın fiyatının belirlenmesi için pazarlıklar yapılırdı. Fiyatlar, gemilere ödenen taşıma meliyetleri ve diğer ücretler de dahil olmak üzere çeşitli maliyet unsurları dikkate alınarak belirlenirdi. Bu aşamadan sonra ürün değirmenlere dağıtılırdı.⁸ İâşe sistemi genel hatlarıyla bu şekilde yürütölmekteydi.

Yolcu taşımacılığı ve zahire ticareti Eminönü ve Galata'da bulunan ve üzerlerine indirilen malın adıyla anılan ahşap iskeleler vasıtasıyla yapılmaktaydı. Konumuzu da yakından ilgilendiren ve denizin doldurulup rıhtımların inşa edilmesiyle birlikte bir kısmının yerlerinin kaybolduğı Unkapanı-Sirkeci ve Azapkapı ile Tophane arasında bu dönemde bulunan iskeleleri şu şekilde sıralayabiliriz:

Sirkeci-Unkapanı

Sirkeci İskelesi

Meydan ve Vezir İskelesi

Bahçekapı İskelesi

Tophane-Azapkapı

Tophane İskelesi

Debbağhane İskelesi

Eğrikapı İskelesi

⁴ *Pâyitaht-ı Zemin Eminönü II*, "Ticaret-Ulaşım-Turizm", Vahdettin Engin- İlber Ortaylı Erhan Afyoncu, İstanbul 2008, s. 13

⁵ Tevfik Gürân, "İstanbul'un İâşesi", *İstanbul Şehir ve Medeniyet*, Klasik Yayınları, İstanbul 2004, s. 321

⁶ Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan (çev.), c. II, Ankara 1986, s. 93

⁷ Sözlükte "büyük terazi, kantar" anlamına gelen kapan kelimesi Osmanlı Devletinde daha ziyade Unkapanı, balkapanı, gibi satılan malın adıyla birlikte kullanılmış, böylece büyük tartı aletinin ismi olmaktan çıkıp zahire türünden ihtiyaç maddelerinin alınıp satıldığı günümüz toptancı hallerine veya zahire borsalarına benzeyen yerlerin adını almıştır bkz. Salih aynural "Kapan", *DİA* c. 24, İstanbul 2001, s. 338

⁸ Gürân, s. 322

Üsküdar İskelesi

Gümrük İskelesi

Balıkpazarı İskelesi

Hasır İskelesi

Limon İskelesi

Yemiş İskelesi

Çardak İskelesi

Odun İskelesi

Unkaparı İskelesi

Kireçkapı İskelesi

Mumhane İskelesi

Karaköy İskelesi

Balıkpazarı İskelesi

Yağkaparı İskelesi

Kürekçikapı İskelesi

Funda İskelesi

Azapkapı İskelesi

Meyit İskelesi

Kayıklar için deniz üzerinde güvenli birer durak olan bu iskelelerden büyük ticari gemiler pek de yararlanamamaktaydı. Bunlar rıhtımların yapımına kadar genellikle açıkta demirlemekte ve halatlarını kendilerine tahsis edilmiş numaralı şamandıralara* bağlamaktaydılar. Yükleme boşaltma işleri ise mavnalar* aracılığıyla yapılmaktaydı. Bazen gemiler iskelelere yük indirmek istiyor ancak üzerindeki ağırlığı taşıyamayan iskeleler çöküyordu. Böyle durumlar eşya zayıyatının yanı sıra ölümlü kazalara da yol açıyordu. Diğer taraftan sanayi devrimi ve 1838 tarihli ticaret anlaşması sonrasında buharlı gemilerin sayısındaki artış ve ticarete yaşanan yoğunluk liman tesisleri için güçlükler yarattı. Taşınan yük hacminin çoğalması ve limana gelen gemilerin gittikçe daha büyük olması yükleme boşaltma işlemlerini zorlaştırıyor ve bu durum limanda karmaşaya neden oluyordu.⁹ Limanın modern rıhtımlardan, teknik araç ve gereçlerden ve ticari malın bir süre için saklanabileceği yerlerden yoksunluğu da bu karmaşayı daha da artırıyordu.¹⁰ Mevcut depo ve ambarların yetersizliği tüccarları, eşyasını mavna ve

* Şamandıra: Saçtan ve ağaçtan yapılmış su geçirmeyecek derecede imtizaçlı ve kapalı sarnıçlardır. Demir şamandırası gibi bkz. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 357

* Mavnalar muhtelif hacimde olup 31-50 tonluk olanları küçük; 51-70 tonlukları orta ve 71 tonluk hacme sahip olanları da büyük mavnalar olarak adlandırılır. Bunlardan daha küçük olan deniz vasıtaları ise orta ve su kayığı ile salapuryalardır bkz. *Bizde Mavnalar ve Mavnacılık*, İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Tarafından Tertip ve Neşredilmiştir, İkdam Matbaası, İstanbul 1340/1924

⁹ Rıhtımların yapımından önce limanın yoğun bir ticari faaliyete sahne olduğunu gösteren elde edebildiğimiz ilk istatistiki bilgi 1871 yılına aittir. Bu tarihte İstanbul Limanının yükleme boşaltma tonajı 5.483.518 tondur. 1890 yılına gelindiğindeyse bu miktar 10.090.017 ton ile neredeyse öncekinin iki katına yükselmişti bkz. Wolfgang Müller, *Bizanslı Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 143; Limana gelen gemilerin tabi olduğu prosedür ise şu şekilde ifade edilebilir: açıkta demirleyen gemi hamal ve mavnalar vasıtasıyla boşaltılır, boşaltılan ticari yük liman görevlilerinin gözetiminde gümrüğe çıkarılırdı (Rıhtımların inşasından sonra bir süre karmaşa yaşanmış olsa da gemi yükü doğruca rıhtıma indirilmiştir). Gerekli vergiler ödendikten sonra ticari eşya tüccar tarafından ambarlara çektilirdi. Ambar vergisi gümrük vergisine dahil değildi bkz. Ahmed Hamdi (Başar), *İstanbul Limanı*, Akşam Matbaası, İstanbul 1929, s. 12-13

¹⁰ Modern bir liman için şunlara gerek duyulmaktaydı: Vapurların kolaylıkla ve doğrudan doğruya karaya yanaşacakları rıhtımlar, bu rıhtımların arkasında bütün gemilerin yüklerini alabilecek ve sevkini

salapuryalarda* muhafaza etme zorunluluğunda bırakıyordu. Tabiatıyla tüm bu aksaklıklar tüccarların şikayetine neden olmaktaydı.

Limandaki karmaşayı çözüp şikayetleri ortadan kaldıracak ilk girişimi Sultan Abdülmecid yaptı. 1848’de Galata gümrük binasının önündeki rıhtımın çökmesinin ardından o sırada İstanbul’da faaliyet gösteren mimarlar Gaspere, Fossati ve Smith’ten yeni rıhtım tesisleri için planlar ve maliyet hesapları yapmalarını istedi. Yaklaşık 364 milyon kuruş olarak öngörülen bu proje ile Haliç’in her iki yakasında toplam 6000 metre uzunluğunda ve 34 metre genişliğinde rıhtımlar inşa edilmesi amaçlanıyordu. Fakat bu proje hayata geçirilemedi.¹¹

Limana modern rıhtımlar yapma fikrinin yeniden gündeme gelmesi Kırım Harbi esnasında müttefiklerin asker ve teçhizat nakli sırasında yaşadıkları güçlük nedeniyle ortaya çıkmış, müttefikler bu durumdan şikayetçi olarak Babıali’ye modern rıhtımlar yapılması yönünde tavsiyede bulunmuşlardı. Ancak bundan da bir netice çıkmamıştı.¹² Bu konuda Mişel Paşa’ya ilk imtiyaz fermanı verilinceye kadar bir mesafe alınamamıştı.

kolaylaştıracak derecede geniş antrepolar, ambarlar ve sairesiyle liman sahası, eşyayı hamal kuvvetine ihtiyaç göstermeyecek surette nakil ve istif edecek vasıtalar ve vinçler bkz. Başar, *İstanbul Limanı*, s. 8

* Salapura: Tüccar eşyasının naklinde kullanılan başları ve kıçları bir mavnadan küçük bir çeşit deniz vasıtasıdır. Gürçay, s. 336

¹¹ Buraya kadar ki bilgiler için bkz. Wolfgang Muller, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003

¹² Semavi Eyice “İstanbul” *İslam Ansiklopedisi* (MEB) c. 5/2, Eskişehir 1997

BİRİNCİ BÖLÜM

1. İSTANBUL RIHTIMLARININ YAPIMINA YÖNELİK İLK FAALİYETLER VE RIHTIM İMTİYAZININ VERİLMESİ

1. 1879 Tarihli İlk İmtiyazın Verilmesi

Rıhtımlar inşa edilmesi fikrinin yeniden ortaya çıkışı, limanın modernleştirilmesi çalışmalarında Boğazlardan geçişte yol gösterme açısından kolaylık sağlayan deniz fenerlerini inşa eden şirketin müteahhidi Mösyö Collas'ın¹³ layihasıyla birlikte gündeme gelmiştir. Collas 1867 yılında Paris sefaretı vasıtasıyla Osmanlı Devletine başvurarak ticareti kolaylaştırmak maksadıyla Londra ve Marsilya sahillerindeki gibi modern rıhtımlar inşa etmek istediğini bildirmiştir. Başvurusundan İstanbul limanındaki bu eksikliği fark ederek böyle bir teşebbüste bulunduğu anlaşılan Collas projesinin nedenlerini ve yapılması gerekenleri şu şekilde belirtmektedir: “İstanbul ve Galata gümrüğü üzerindeki iskelelerden başka Haliç'te yük ihracı için uygun iskeleler olmaması nedeniyle limana gelen gemiler nöbet beklemeye mecbur olmakta, boşuna vakit kaybetmekte ve yük alıp çıkarken kayık ve mavna gibi vasıtalarla en masraflı şekilde iş görmektedir. Galata tarafında yeni köprüden Tophane'ye, karşı tarafta ise Yalıköşkü'ne doğru rıhtımlar inşası ve havuzların yapımı gerekmektedir. Bu iş bir taraf sahilin doldurulması diğer tarafın da kamu menfaati için mevcut binalarının kaldırılması ile mümkün olacaktır.

Rıhtımların karşısında tüccarlar için birtakım mağazalar inşa edilebilmesi ve emtianın hızlı ve kolay bir şekilde nakledilebilmesi için bu işe mahsus her türlü alet ve makine bulundurulmalıdır. İnşa edilecek olan mağaza ve antrepolardan Avrupa'daki gibi tüccardan rıhtım, makine ve iskele vergisiyle birlikte ücretler alınması devlet için faydalı olacaktır”.¹⁴ Başvurusunun devamında Collas kendisini işaret edencesine bu işin devlet veya imtiyazlı bir şirket tarafından yapılabileceğini belirtmektedir. Nitekim kendisine bu iş verilecek olursa kapsamlı yeni teklif metni sunabileceğini hükümete iletmıştır. Bu layihanın devlet cephesinde nasıl yankı bulduğunu ve ne tür bir karşılık verildiğini tespit

¹³ Bernard Collas Bordeauxlu bir şarap tüccarı ve Fenerler idaresinin kurucu ortağıydı bkz. Jacques Thobie, “Osmanlı Devlet’inde Yabancı Sermaye”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, c.3, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 728

edemedik. Ancak rıhtım fikrinin yeniden ortaya çıkış tarihi olan 1878 Berlin Antlaşmasına kadar herhangi bir teşebbüste bulunulmamış olmasından bu layihanın icraya konulmadığını anlayabiliriz.

1877–78 Osmanlı-Rus savaşının ardından yapılan Berlin Antlaşması müzakereleri sırasında Avrupa Devletlerinin Osmanlı Devlet’inden limanın düzene konulması talepleri rıhtım yapımını yeniden gündeme getirmiştir. Daha önce limanın böyle bir ihtiyacı olduğunu tesbit ederek hükümete yapılması gerekli olan tesisler hususunda bir layiha sunan Fenerler müteahhidi Mösyö Collas’ın ardından ileride rıhtım imtiyazını alacak olan Marius Michael’in¹⁵ de bu konudaki düşüncelerini proje haline getirerek hükümete sunduğunu 12 Mart 1880 tarihli bir belgeden anlamaktayız. Marius Michael fikrinin kaynağını şu şekilde anlatmaktadır: “... revâbıt-ı kaviyye-i şükrangî ile merbut olduğum bir memleketin ehemmiyet-i ticariyesini teyzid ve îlâ edeceği mülâhazasıyla öteden berü kendi kendime tetkik ve tamikiyle iştigal eylediğim bir tasavvuru pişgâh-ı dekâyık-ı ... arza isticar eylerim şöyle ki her mevsimde alelhusûs şehri-eylül esnasında Karadeniz ile Azak denizinde ve Tuna’dan zahire almak üzere Bahr-i Sefid’den pek çok geminin ovalara müteveccihen Dersaadetten mürûr eylediğini çoktan berü görüyorum. En mevsuk istatistik malumatıma nazaran âmed ü şüd ile sefâynin hamûlesi iki milyon beş yüz yigirmi bin tonlatoya baliğ bu seyri-i sefâyin şehri Teşrinievvelden Nisan’a kadar gayet zahmetli olup âmed ü şüd iden sefâyin ve ale’l husus yelken gemileri gerek kışlatmağa mecbur iden ve gerek muhataralı limanlarda lenger-endaz olup âmedi mecburiyetinden dolayı envai tehâlîke ve bundan başka kömür ve odun ve taifelerin idare ve iaşesiyle ücretlerinden dolayı mesarif-i külliyeye ve fener rûsûmuna ve hususan mevsimi derece-i şiddetine göre aylarca devam etmesi melhuz olan tehirata uğramaktadırlar.

... Ahvâl-i meşrûhaya nazaran Boğaziçi’nin bir noktasında ve rıhtım kumpanyasının inşa ideceği mağazalarda büyük zahire ambarları ihdas ile bu gemileri İstanbul’da tutmak kolay olacağı muhakkaktır. Zahire büyük yelken gemileri vasıtasıyla mevsiminde bu ambarlarda cem ve iddihar olunub yelken gemilerinin ise elyevm düçâr olduğu zevalden nâşî gayet ehven fiyatla alınabileceği ve muhalif rüzgarlarda hareketi kesri için bunlara tüccar makineleri konulabileceği derkârdır. ... kumpanya zehayiri o

¹⁴ BOA, HR. TO. 76/90, 1 Şubat 1867, lef 1

¹⁵ M. Marius Michael (1820-1907): Öz geçmişi hakkında ayrıntılı bilgi edinemediğimiz Mişel Paşa Fransa Devleti bünyesinde hizmet veren İmparatorluk Taşıma Şirketinde uzun sefer kaptanı olarak çalışmış bu seyahatleri sırasında Osmanlı limanlarında tespit ettiği eksiklikleri layihalar şeklinde devlete sunarak bunları giderecek işlere talip olduğunu belirtmiştir. Fransa’nın üst kademedeki bürokratları ve zenginleriyle de yakın temasları olduğunu kurduğu ortaklıklardan anlamak mümkündür bkz. Thobie, s. 728.

gemilere fûruht idecek teshilâ-tı azîme olmak üzere rıhtımların kenarlarında sefinden hamule ihracına mahsus Amerika usulünde aletler bulundıracaktır. Bu aletler vasıtasıyla yükün muhafazası gayet seri ve az masraflı olur. Rıhtımlara yanaşacak gemilerden bu aletler vasıtasıyla ihraç olunacak hamûle doğruca vagonlara tahmil olunabilmek için bunlar deniz ile bir timur hattı arasında vaz olunacaktır.

Re'yi acizâneme göre arz eylediğim tedbir zahireyi ihrac eden gemileri bervechi maruz bir takım mesârîf ve mehâlikten kurtaracağı gibi ahvali hazırada zahire nakl iden gemiler Boğaziçinden geçüb gittikleri cihetle kumpanyaya tahsilinden mahrum olmuş olacağı iki milyon beş yüz bin tonilatonun resmini ahz ve istifa ittireceğinden her ikisi hakkında hayırlı olur. Diğer taraftan hükümeti seniye dahi bir para sarf itmeksizün hazine-i cêîleye vâridât-ı külliyei temin itmiş ve imtiyaziyenin inkızasında Bahr-ı Sefid limanlarından hiç birisinde bulunmayan alet ve edevata malik olmuş olacak ve Dersaadet limanı bu suretle şarkın büyük deposu olacağından ehemmiyet-i ticariyesini bir kat daha tezyîd eylemiş olur...’’¹⁶

Mişel Paşa’nın bu önerisi yararlı görülmüş ve kendisine 23 Kasım 1879 tarihli bir imtiyaz fermanı verilmiştir. Fermanın verilışı ve nasıl bir müzakere yürütülerek karara varıldığını, imtiyazın uygulanmaya başlanmadan tadil edilme isteğini belirten belgeden¹⁷ ve bu süreçteki tartışmalardan anlamaktayız.

Müzakerelerin üzerinde yoğunlaştığı ve tadili istenen hususları dört maddede toplayabiliriz. Birincisi liman dahilinde Bak Vapurları işletilmesi, ikincisi ecnebi devletlerin rıhtım vergisi vermemeleri halinde Mişel Paşa’dan devletten tazminat talep etmeyeceği taahhüdünü içeren bir senet alınması hususu. Diğer rıhtım vergisinden muaf olacak eşya ve emtianın belirlenmesi, sonuncusu ise inşaat faaliyetleri için terk edilecek araziler hususundadır.

Yapılan görüşmeler neticesinde Bak denilen küçük vapurların işletilmesi ruhsatı Haliç’te çalışan vapurların imtiyazının bitiminden sonra verilecektir. Ecnebi devletlerin rıhtım vergisi vermemesi halinde Paşa’dan, tazminat talep etmeyeceğine dair bir senet alınmasına karar verilmiştir. Devlet tüm tüketim mallarından rıhtım vergisi alınmaması isteğinin sınırlarını daraltarak, bunu devlete ait eşya ve emtia ile halkın zaruri ihtiyaçları şeklinde sınırlandırmıştır. Paşa’nın rıhtım boyundan tasarruf edeceği araziye; vakıf, metruk ve umuma râcî araziye meccânen talebi ise bu emlak ve arazinin şahsi emlakın

¹⁶ BOA, Y.A.Res. 5/59, 12 Mart 1880, lef 6

¹⁷ BOA, İ. HR., nr. 21550, 28 R 1297/8 Nisan 1880

gördüğü muameleye tabi olması şartına bağlanmıştır.¹⁸

Osmanlı Hükümetinin aldığı bu kararlara rağmen bir hafta sonra toplanan ve Mişel Paşa'nın da davet edildiği Şurayı Devlette şirketin vapur işletme isteği bilaimtiyaz ve ödeyeceği verginin oranı ile bunun ödeme şekli ileride görüşülmek üzere karara bağlanmıştır. Ayrıca bu toplantıda Paşa'dan senet alınması hususu tekrar gündeme gelmiş kendisine bu ısrarın sebebi olarak İzmir rıhtımından vergi tahsili esnasında ecnebi devletlerle yaşanan problemler mazeret olarak beyan edilmiştir. Devlet böyle bir durumda imtiyaz sahibinin tazminat isteği karşısında hukuki bir sorumluluğunun olmayacağına dair elini güçlendirmek istemiştir. Ecnebi devletlerle anlaşma işinin kendisine ait olduğunu söyleyen Paşa yine de bir senet vermeyi kabul etmiştir.

Mişel Paşa tüm bu tartışmalar sonrasında kendisine Alfons Çingarya'yı vekil ettiği mektubunu sunarak Paris'e gitmiştir. Ardı ardına toplanan komisyonlar ve bunlardan çıkan birbirinin zıddı kararlar. Toplantılar neticesinde özellikle vapur işletilmesi ve şirketten alınacak senet hususunda bir türlü sonuca varılamamıştı. Yukarıda belirttiğimiz ve şirkete vapur işletme imtiyazını veren 2 Temmuz 1880 tarihli hükümet kararının ardından 21 Temmuz 1880 tarihli komisyon farklı bir karar ile şirkete, istediği vapur işletme imtiyazının verilmesini ikiye karşı on oyla kabul etmiştir. Bu karara neden olarak da Şirket-i Hayriye'nin imtiyazı bitiminden sonra ecnebi devletlere Haliç'te vapur işletme imtiyazını alma yönünde baskı kurmak isteyebileceğine ve tersanenin kapısı olarak görülen Haliç'in bir yabancı liman haline gelip muhtemel bir savaş esnasında şirketin devlet aleyhine bir tutum takınabileceğine dair olan kanaatini göstermişti.

Şirketin aleyhindeki karara rağmen Paşa vapur işinin peşini bırakacak gibi görünmüyordu. Vekili aracılığıyla Şûrây-ı Devlet'e başvurarak, ilk toplantıda lehine çıkan kararın ardından bunu ortaklarına bildirdiğini, sonradan karar değişince bunun haysiyetine dokunduğunu ileterek meselenin yeniden müzakere edilmesini istedi. Güvenlik meselesine dair de vapur personelinin Tersane-i Âmire'den karşılanabileceği ve devletin istediği vakit müfettiş vasıtasıyla bu işi denetleyebileceğini müzakere heyetine bildirerek önceki komisyonun güvenlik kaygılarını ortadan kaldırarak lehinde bir netice çıkarmayı amaçlamıştı. Bu istek üzerine komisyon Paşa'nın talebini kabul etmiş olacak ki istediği imtiyaz kendisine verilmiştir.¹⁹

Ancak burada dikkatimizi çeken husus imtiyazın verildiği kararda imzası olan Şûrâ-yı Devlet üyelerinin bu işin başından sonuna kadar müzakere sürecinde Paşa'dan

¹⁸ BOA, Y.A.Res. 5/59, 22 Ca 1297/2 Mayıs 1880, lef 10, 11 ve 17

¹⁹ BOA, Y. A. Res. 5/63, 16 C 1297/25 Mayıs 1880, lef 3

yana görüş bildirenlerden oluşmasıdır. Nitekim bu süreçte devletin zirvesi ikiye bölünmüştür. Said Paşa ısrarla Mişel Paşa'dan bir senet alınması gerekliliğini²⁰ savunurken, Ârifi Paşa ve taraftarları buna lüzum görmemiş ve imtiyazın verilmesi yönünde bir tavır takınmıştır. Tartışmaların vardığı nihai bir neticenin olmadığını iki husustan çıkarabiliriz. Birincisi Paşa'nın Paris'ten ayrılıp Trablusgarp'a gitmeden önce bu işin akametinin kendisine bildirilmediğine dair yakınmasından ve şimdiden uğramış olduğu zararları konu edinen mektubundan anlamaktayız.²¹ Diğeri ise elimizde bulunan 23 Kasım 1879 tarihli imtiyaz fermanından sonra meselenin başka bir imtiyaz fermanıyla sonuçlanmasından anlamaktayız. Ticaret ve Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi ile Mösyö Mişel arasında akdedilen mukavelename şu maddeleri içermektedir.²²

1. Madde: Devlet-i Âliye Marius Mişel'e İstanbul tarafında Sirkeci'den Unkapanı'na ve Galata tarafında Azapkapı'dan Tophane'ye kadar Dersaadet limanı rıhtımlarının müştemilatıyla birlikte inşası ile işletilmesi, köprü vapurları imtiyazının hitâmından sonra İstanbul'un iki sahili ve rıhtımların hududu dahilinde Bak denilen vapurların işletilmesi, eşya ve emtia için dok ve mağazalar yapımı ve işletilmesi, rıhtım üzerinde veya imtiyaz sahibinin belirleyeceği yollar üzerinde Dersaadet Tramvay Şirketi'nin muvafakatı şartıyla; omnibüs, tramvay ve el arabası ile ihtiyaç duyulan nakil vasıtalarının inşası, işletilmesi ve iki köprüünün idaresi ile işletilmesi imtiyazlarını vermiştir.

2. Madde: İmtiyaz müddeti fermanın verilme tarihinden itibaren yetmiş senedir.

3. Madde: Yukarıda sayılan imtiyazların ikmalî imtiyaz sahibinin kuracağı şirket tarafından on iki sene içerisinde tamamlanacaktır.

4. Madde: Devlet imtiyaz sahibine inşa olunacak rıhtım boyundaki mîrî araziye, gümrük daireleri ve sair resmi binalar ile rıhtım inşasından dolayı denizden kazanacağı araziye meccânen ve temlîken terk edecektir. Yeni gümrük binaları inşa edilmeden bu arazi imtiyaz sahibine verilmeyecektir. Şirket kendisine hükümetçe terk edilecek mevcut gümrük, karantina ve liman daireleri arsalarına mukabil inşa edilecek bu binalar için gerekli olan araziye hükümete bedelsiz olarak verecek (Denizden kazandığı kendi mülkü olan arazi). Bu işler için daha fazla araziye ihtiyaç duyulursa hükümetten satın alınacaktır.

5. Madde: Karaköy köprüsünün Azapkapı ile Perşembe Pazarı ve Unkapanı ile

²⁰ Bu konuya hatıratında yer veren Said Paşa fikrini şöyle dile getirmektedir: “Şirketi, Devlet-i Âliye'den hiçbir vesileyle tazminat talep etmeyeceğine dair sahibi imtiyazdan bir sened aldım. İmtiyaz fermanına dahi birçok kuyûd-ı mühimme derc ettirmiştim. Lakin ahiren mukavele yapılırken bu senet ve şerâitden istifade olunamamıştır” bkz. Said Paşa, Hatırat, c. 1, Sabah Matbaası, Dersaadet 1328.

²¹ BOA, Y.A. Res 5/63, 6 Şaban 1297/14 Temmuz 1880, lef 6

²² *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, Cild-i Sâni, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul 1302; “Mösyö Mişel Tarafından İmza Olunup Komisyonların Kararına Mutabık Bulunan Mukavelenamenin Sureti” BOA, Y. A. Res. 5/59, 22 Ca 1297/2 Mayıs 1880, lef 8

Yemiş İskelesi arasında nereye kurulacağı Galata ve İstanbul gümrük nerede inşa edileceği, Sıhhiye ve Liman Odası binalarının ve tamir tezgahlarının nereye vaz ve inşa olunacağı ittifakla kararlaştırılacaktır. İki köprü arasında bulunan Osmanlı gemilerinin kışı geçirmesi için Boğaziçi'nde bir mahal tayin edilecek. Bu nakil işinin masrafı şirkete ait olacaktır.

6. Madde: İmtiyaz sahibi rıhtım boyunda inşa edeceği dok ve mağazalar için gerekli olan emlakî kamu menfaati için istimlak kanununa uygun olarak satın alabilecektir.

7. Madde: İmtiyaz sahibi; rıhtımlar, yollar, umuma ait mevki ve mîrî binalar dışında, devletin bedelsiz vereceği ve şirketin kendisinin kazanacağı araziye istediği gibi kullanabilecektir.

8. Madde: Şirket yaptığı masrafı karşılamak için şu vergileri tahsil etmeye mezundur: Rıhtım'da iş gören yelken ve vapur gemilerinden istiâb tonilatosu başına palamar resmi olarak bir frank; rıhtımlardan gemiye yüklenip çıkarılan eşya ve emtiadan tonilato başına üç frank; gemi çeken vapurlarla Boğaziçi'ne, Adalar'a ve Dersaadet etrafındaki iskelelere her gün işleyen mavna, sandal ve kayıklardan yıllık abonman resmi; yolcu vapurlarından rıhtıma çıkacak yolculardan ve hayvanattan kararlaştırılmış bir vergi alınacaktır. Fakat Çanakkale'den ve Boğaziçi'nden gelip açıkta demirleyen gemilerden ve sandalla çıkarılan yolcular bu vergiden muaf tutulacaktır. Üç frank olarak kararlaştırılan eşya için kıymetine göre ileride şirket ile devlet arasında kararlaştırılan bir tarife belirlenecektir. Rıhtımın iki yüz metresi tamamlanıp devlet tarafından kabul edilince vergi tahsiline başlanacaktır. Eğer ecnebi devletler bu vergileri vermek istemezse şirketin devletten tazminat istemeye hakkı olmayacaktır.

9. Madde: İmtiyazın devamı müddetince şirket elde edeceği gayrisâfî hasılanın %10'unu hükümete verecektir.

10. Madde: İmtiyaz süresince iki köprü tarafların belirleyeceği bir ücret karşılığında kiralanacaktır.

11. Madde: Şirket hükümet için yapacağı; gümrük, sıhhiye ve liman dairesi gibi binaların inşaatı için daha fazla araziye ihtiyaç duyarsa gerekli araziye satın alması için bir miktar para ayıracaktır. Aynı zamanda hazinenin ihtiyacı için de hükümete bir avans verecektir. Bu iki avans için tespit edilen % 9'luk faiz ve sermayesine mahsub akçeleri devlete ait gelirler ile tesviye edecektir.

12. Madde: İmtiyaz sahibinin dok ve mağazalara konulacak eşyadan alacağı vergi ilk ay için kantar başına günlük on parayı geçmeyecektir. Sonraki aylar en fazla yirmi para olmak üzere ileride bu ücrete ancak % 20 zam yapılabilecektir.

13. Madde: İmtiyazın verilmesinden itibaren on sekiz ay içerisinde planlar hükümetin tasvib ve tasdikine sunulacaktır.

14. Madde: Şirket imtiyaz ve işletme hakkını aldığı; Rıhtım, dok, antrepo, mağaza, tramvay, omnibüs ve vapur tarifelerini ardından da istimlak edilecek arazi ile ilgili tarife ve şartnameleri hükümetle arasında tanzim edecektir. Rıhtıma çıkarılan ticari eşya hemen ait olduğu gümrüğe götürülüp işlemleri yapıldıktan sonra buradan çıkarılabilecektir. Dok ve mağazalar da gümrüklerin nizamına tabi olacaktır.

15. Madde: Şirket imtiyazın bitiminden sonra elinde bulunan her türlü bina, tramvay ve vapurları iyi bir halde hükümete bırakacaktır.

16. Madde: İmtiyazın sona ermesinin ardından eğer hükümet rıhtımlar ve müştemilatının işletilmesini yine bir şirket aracılığıyla yapmak isterse mevcut şirketin kurulacak olan şirkete öncelik hakkı olacaktır.

17. Madde: Hükümet ile şirket arasındaki her türlü dava Osmanlı Ticaret Mahkemelerinde görülecek ve şirket bir Osmanlı Anonim Şirket olarak devletin kavânin ve nizâmâtına tabi olacaktır.

18. Madde: Şirket imtiyaz tarihinden itibaren mukavelenamenin icrası için on sekiz ay zarfında 20 milyon frank sermayeli bir anonim şirket kuracak ve şirketin dahili nizamnamesi hükümetin onayına sunulacaktır. Şirket aldığı imtiyazın icrası için hazineye 200 bin franklık kefalet akçesi yatırmayı taahhüt etmektedir. Belirlenen süre içerisinde bu taahhütler yerine getirilmezse imtiyaz geri alınıp bu mukavele hiç yapılmamış sayılacak.

Hükümet ile şirket arasında imzalanan anlaşma metni dışında şartname ve dahili nizamnameleri hazırlandıysa da bunlara ulaşılammıştır. Söz konusu mukavele taraflarca imzalanmışsa da fiiliyata geçirilememiştir. Bunun nedenlerini şu şekilde belirtebiliriz. Birincisi müzakerelerin her iki tarafı tatmin edecek bir sonuca ulaştırılamamasının şirket nezdinde bir güvensizliğe sebep olması, ikinci neden ise özellikle Nafia Nezaretinin tadil komisyonlarının imtiyazın hayata geçmemesi için bürokratik engel çıkarması ve rıhtımların İngilizlerin eline geçeceğine dair olan korkuydu.²³ Haliç dahilinde inşaat yapılması akıntıların ve çamurlu arazinin mevcudiyetinden dolayı müşkül görülmüş ve bu vaziyet karşısında hiç kimsenin buraya sermaye dökme cesaretini gösteremediğinden müteahhit ve sermayedar bulunamamış, dolayısıyla bu iş on bir sene sürüncemede kalmıştır.²⁴

Mişel Paşa'ya verilen imtiyaz belirtilen bu nedenlerden ötürü birkaç sene

²³ BOA, Y. A. Res. 5/63, 10 C 1297/19 Mayıs 1880, lef 2

²⁴ Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, İstanbul 1955, s. 2

uygulamaya konulamamışsa da 16 Nisan 1885 tarihinde müzakere süreci yeniden başlatılmıştır. Bu tarihli bir iradede Devlet-i Âliye demiryollarının Avrupa hatlarıyla iltisakı münasebetiyle daha önce imtiyazı Paşa'ya verilen "rıhtım, liman ve depoları meselesinin yeniden ele alınmasını gerekli görmüştür. Eğer iltisak hatları yapımına paralel olarak İstanbul limanında depolar vücuda getirilemezse ticari faaliyetin Selanik limanına yönlendirileceği ve bu durumda İstanbul limanının ticari potansiyelinin zarar göreceği belirtilmiştir.²⁵

1.2. 1890 Tarihli İmtiyaz Fermanı ve Mukavelename

Avrupa ile demiryolu bağlantısının kurulmasıyla İstanbul limanının öneminin artacağı kanaatinde olan Osmanlı Devleti müzakereleri yeniden başlatma isteğini Mişel Paşa'nın vekili Çingarya'ya iletmiş ve kendisinden bu hususta bir karar beklendiği ifade edilmiştir. Çingarya ise böyle bir konuda Paşa'yı bilgilendirip onun onayını almadan müzakereye girişemeyeceği cevabını vermiştir. Bunun üzerine devletin bu talebi Paşa'ya ulaştırılarak kendisinden bu konuyu yeniden değerlendirmesi istenmiştir.²⁶ Gönderdiği cevapta sürecin yeniden başlatılmasını kabul eden Paşa bu meselede Çingarya'yı görevlendirmiştir.²⁷ Alınan cevap üzerine sadrazam müzakerelerin Şubat 1881 ve Ocak 1887 tarihli eski şartnamelerin kendilerine ve devlet menfaatlerine uygun olan maddeleri üzerinden devam ettirilmesi görevini Ticaret ve Nafia Nezaretine havale etmiştir.²⁸ Nezarette M. Namık Bey'in başkanlığında bir Nafia komisyonu oluşturulmuş ve bu komisyonun isteği üzerine müzakerelerde bulunmak üzere Maâbir Müdürü Fikri Efendi ve fenni işlerde komisyonu bilgilendirmek için de Mösyö Brisö(?) isimli bir mühendis görevlendirilmiştir.²⁹

1.3. Şirketin Ödeyeceği Yıllık Vergi Meselesi

Daha önce yapılan mukavelede şirket sadece rıhtımların işletilmesinden elde

²⁵ BOA, *İ. DH.* nr. 74952, 1 Receb 1202/16 Nisan 1885

²⁶ BOA, *Y. A. Res.* 42/15, 19 M 1303/28 Ekim 1885, lef 15

²⁷ BOA, *Y. A. Res.* 42/15, 22 Teşrinisâni 1302/4 Aralık 1886, lef 16

²⁸ BOA, *Y. A. Res.* 42/15, 13 Ca 1304/6 Ocak 1887, lef 15; *İ. DU'İT* 32/7, 7 Eylül 1303/19 Eylül 1887,

²⁹ BOA, *Y. A. Res.* 42/15, 22 Ca 1305/5 Aralık 1887, lef 14. Burada hemen şunu belirtelim ki müzakere sonucunda kurulan komisyonları ve bunlarda görev yapan personeli tespit edebilecek malzemeye ulaşamamıştır. Mevcut belgeler sadece müzakerelerin üzerinde yoğunlaştığı konuları belirleyebilmemize olanak sağladı.

²⁹ BOA, *Y. A. Hus.* 229/13, 7 S 1307/2 Ekim 1889. Askeri komisyon mukavele, tarife ve şartnameleri inceleyerek şu hususların tadilini istemiştir:

1. Vapurlarının adedi ve binaların işletilmesinden ne miktar vergi alınacağını kesin olarak tayin edilmesi.

2. Beşinci tarifenin daha anlaşılabilir hale getirilmesi.

3. Vapurların yükleme boşaltma için belirlenen zamanı aştıklarında alınacak verginin tam olarak tesbiti

edilecek GSH üzerinden % 10 vergi vermeyi önermiş. Devletin talebi ise rıhtım gelirlerine ek olarak tramvay, demiryolları, rıhtıma yanaşacak deniz vasıtaları, dok, antrepo ve mağazalardan elde edilecek gayrisâfi hasılanın % 10'un ödenmesi şeklindeydi. Müzakereler devam ederken Erkânı Harbiye Feriki Rıza Paşa ve Teftiş-i Askeriye Komisyonu azasından Ferik Süleyman Paşa rıhtım mukavelesini incelemeye memur edilmişti.³⁰ Askeri komisyonun yaptığı inceleme neticesinde şirketin tüm gelirleri üzerinden % 10 vergi alınması hususu benimsendi. Şirket yöneticisi Mösyö Grana bu oranın % 5'e düşürülmesi konusunda başvuruda bulunmuşsa da Mabeyn-i Hümayun Müşiri Osman Paşa riyasetindeki komisyonun görüşünü benimseyen hükümet ödenecek hasılatın % 10 olması yönünde karar vermişti.³¹ Komisyonların bu kararı üzerine Grana Nafia Nezaretine gönderdiği beyanname ile hükümetin şirketten istediği % 10'luk vergi hususunu benimsediğini ilettili.³²

1.4. Tarifelerin Tespit Edilmesi

Rıhtım tarifeleri tespit edilirken Avrupa limanlarından ve özellikle Fransa limanlarında alınan vergi çeşitleri ve miktarları dikkate alınmıştır.³³ Bunda, daha ilk imtiyaz fermanı verilirken de devletin göz önünde bulundurduğu "Avrupa Devletletlerinin Kapitülasyonlara dayanarak rıhtım vergisi vermeyebileceği olasılığı" etkili olmuştur. Bu durumda şirket devletten tazminat talep etmeyeceğini ve yapılan ticari anlaşmalarla belirlenen uluslararası tarifelere uyacağını da taahhüt edecekti. Şirketin Ticaret ve Nafia Nezaretine bildirdiği tarifelere özellikle İzmir rıhtımlarından alınan vergilerin azlığı öne sürülerek karşı çıkıldı. Grana ise Nezaret'in bu itirazına İzmir rıhtımlarının inşaa masraflarıyla buradan alınan vergi yekununu İstanbul'un kiyle kıyaslayarak karşılık verdi. Ancak şirket tarifelerin yeniden düzenlenmesi hususunu bir başkasına dok ve antrepo inşaa ve imtiyazının verilmemesi karşılığında kabul edeceğini bildirdi. Bu arada palamar resminin gemi başına değil, fakat tonilato başına üç frank olması hususunda mutabık

4. İki köprü arasında rıhtım inşaa edilmesi kararlaştırılmakla birlikte buralardaki koylarda lenger-endâz olan sefain için farklı bir yerde kalafat ve demirleme mahalli tesit edilmelidir. Bu husus yerine getirilmeden iki köprü arasında inşaat faaliyetine başlanmamalıdır.

5. Halkın zaruri ihtiyaçları olan eşyanın, rıhtım inşasından sonra nerelerde muhafaza edilebileceğinin tesbit edilmesi.

6. "Karaköy Köprüsü yakınlarındaki inşaa faaliyetinde tasarrufa riayet edileceği" maddesinin açıklığa kavuşturulması.

7. Şirketin istimlak etmek zorunda kalacağı evkaf arazilerinin istimlak ücretinin verileceğine dair anlaşmaya açık bir madde eklenmelidir.

³¹ BOA, *İ. DUT.* 32/7, 15 Ra 1308/29 Ekim 1890, lef 5

³² BOA, *HR. TO.* 534/68, 29 Ekim 1890

³³ BOA, *HR. TO.* 532/21, 07 Ağustos 1890, lef 1-6

kalındı.³⁴ Nezaretle şirket arasında varılan bu mutabakat hükümet tarafından da tasdik edildi. Ayrıca şirketin hazineye yatırmakla yükümlü olduğu 700 bin franklık kefalet akçesi 500 bin franka indirildi.³⁵

1.5. İki Köprü Arasındaki Rıhtımlar Meselesi

Belgelerde “Beyne’l Cisreyn” rıhtım inşası olarak belirtilen konu devletle şirket arasında yapımından vazgeçilene kadar sürekli ihtilafa sebep olmuştur. Tersane-i Âmire’nin burada bulunması, limanda faaliyet icra eden; mavna, sandal ve salapuryaların buradaki koylarda kışlaması ve kalafatlanması* nedeniyle Bahriye Nezareti ve mavnacı esnafı da bu hususta taraf olmuşlardır. Özellikle Bahriye Nezaretinin oluşturduğu komisyon, yaptığı inceleme neticesinde iki köprü arasında rıhtım inşası esnasında Haliç’e bırakılacak taşların gemilerin manevra alanını iyice daraltacağı görüşüne varmıştır. Komisyon tersanenin selameti için bu işten vaz geçilmesini ya da rıhtımların Galata tarafında 10 metre, İstanbul tarafında ise 20 metre içeriden yapılmasını önermiştir.³⁶ Bahriye komisyonunun bu önerisini ilk önce kabul eden Nafia Nezareti, sonradan Nezaret Fen Müşavirliği mühendisi Mösyö Galon’a hazırlattığı rapora istinaden³⁷ komisyonun bu önerisini reddetmiştir.³⁸ Mukavelenamede de iki köprü arasına rıhtım inşasında karar kılınmıştır. Fakat ileride belirtilecek sebeplerden ötürü bu hususun fiiliyata geçirilmesinden vaz geçilmiştir.

1.6. Dok ve Antrepo İnşası ve Diğer Meseleler

İstanbul limanının sürekli olarak artan ticari ehemmiyeti ve tüccarın eşya ile emtialarını koyacak dok ve antrepoların yetersiz oluşundan sık sık şikayet etmeleri bu meselenin üzerinde özellikle durulmasını gerekli kılmıştır. Hükümet şirketten gümrük binalarının artan ticari faaliyetler göz önünde bulundurularak yapılacak bina, dok ve antrepoların mevcutlarından daha büyük bir şekilde inşa edilmesini istemiştir. Nitekim

³⁴ BOA, HR. TO. 534/22, 17 Ağustos 1890, lef 10-14

³⁵ BOA, Y.A. Res. 52/3, 8 M 1308/24 Ağustos 1890, lef 3

* Kalafat kaplama ve güverte döşeme tahtalarının aralarının üstü ile sıkıştırıldıktan sonra üzerlerinin zift denilen kaynatılmış katranla doldurulması işlemidir.. Gürçay, s. 221

³⁶ BOA, Y. A. Res. 42/15, 2 Mart 1304/14 Mart 1888, lef 13

³⁷ Mösyö Galon raporunda şu hususları tespit etmiştir:

1. Rıhtımlar bir bütün halinde inşa edilmelidir.

2. Rıhtımların temelleri ile sath-ı mâilleri muntazam bir hat teşkil edecek şekilde inşa olunmalı.

3. Rıhtımın büyük bir kısmını oluşturan büyük taşlar kemerler boyunca bulunmalıdır.

4. Rıhtım inşası esnasında duvarların Karaköy Köprüsü başlangıcında kesilse de temelleri düzgün bir hat boyunca yapılmalıdır bkz. BOA, Y. A. Res. 42/15, 24 Mart 1304/5 Nisan 1888, lef 3

³⁸ BOA, Y. A. Res. 42/15, 26 Mart 1304/7 Nisan 1888, lef 2

hatırlanacağı üzere ilk imtiyaz fermanının askıya alınmasının ardından rıhtım yapımı fikrinin yeniden gündeme gelmesi demiryollarının limanlarla bağlantısının sağlanmasından ileri gelmiştir. Dolayısı ile rıhtıma indirilecek gemi yükünün mağazalara ve buralardan gideceği yere ulaştırılması için rıhtım üzerinde ferş ve çubuk döşenmesine ve bu hattın özellikle İstanbul tarafında Sirkeci tren hattıyla birleştirilmesi gündeme gelmiştir. Böylece rıhtıma indirilecek eşya ve emtianın gümrükten süratle geçirilerek gideceği yere nakledilmesi de sağlanmış olacaktı.³⁹ Hükümetin bu düşüncelerini şirket kabul ederek doklar inşa ederken Osmanlı Devletinin yaptığı uluslararası ticari anlaşmaları göz önünde bulunduracağını kabul ile bir anlaşma metni imzalanmıştır. Ancak imtiyaz fermanının sadır olmasından sonra Rûsûmat Emanetinin yeni antrepo binaları yapımına başlaması taraflar arasında ihtilafa neden olmuştur. Mişel Paşa ve Grana Sadarete dilekçe vererek yakında rıhtım inşasına başlanacağını, dolayısıyla Emanetin çalışmalarına son vermesini istedi. Aksi takdirde bu durumun şirketi gelir kaybına uğratacağını⁴⁰ ve halk efkârında bu işin başaramayacağı fikrinin doğmasına sebep olacaktı.⁴¹

Hükümetin müzakere sürecinde şirketten diğer bir talebi de rıhtım inşasında istihdam edilecek amelenin seçimi hususundaydı. Çünkü bir çok ecnebi amelenin Dersaadete gelmesi sakıncalı görülmüş ve şirkete çalıştırılacak personelin Osmanlı tebaasından seçilmesi şart koşulmuştu.⁴²

Maddeler üzerinde uzlaşma sağlanmasının ardından 1890 yılının Ağustos ve Ekim aylarında önce Nafia Nezaretince onaylanan ve sonra Meclisi Vükela'ya⁴³ gönderilen mukavele mazbataları Ekim ayının ilk pazar günü (19 Ekim) Padişah'ın tasdikine arz olunmuştur.⁴⁴ Bu ayın 27'sine tekabül eden pazartesi günü saraya çağrılan Grana'ya rıhtım imtiyazı verilmiştir. Grana ertesi günü padişahın huzuruna çıkarak kendisine şükranlarını arz etmiştir.⁴⁵ Bu gelişmelerin ardından 17 Kasım 1890 tarihinde imtiyaz fermanı sâdır olmuş 19 Kasım 1890'da da Divanı Hümâyunda kıraat edilerek akdedilmiştir.⁴⁶ Şirketin hukukunun sınırlarını, yapacağı çalışmalarda uymak mecburiyetinde olacağı hususları içeren ve konumuzun daha iyi anlaşılmasını sağlayacak olan mukavele ve şartname şu maddeleri içermektedir.

³⁹ BOA, *Y. PRK. ML.* 11/1, 11 Ra 1308/25 Ekim 1890, lef 1-3

⁴⁰ BOA, *HR. TO.* 535/46, 31 Mart 1891, lef 1

⁴¹ BOA, *HR. TO.* 535/60, 7 Mayıs 1891

⁴² BOA, *HR. TO.* 534/21, 7 Ağustos 1890, lef 9

⁴³ *DTO.* nr. 290, 8 M 1308/24 Ağustos 1890, ve Nr. 301, 20 S 1308/5 Ekim 1890, s. 473.

⁴⁴ *DTO* nr. 304, 11 Ra 1308/25 Ekim 1890, s. 510

⁴⁵ *DTO* nr. 307, 3 R 1308/16 Kasım 1890, s. 546-547

1.7. 17 Kasım 1890 Tarihli Mukavelename⁴⁷

Devlet-i Âliye namına hareket eden Nafia Nazırı Râif Paşa ile Mişel Paşa arasında aşağıdaki hususlar kararlaştırılmıştır:

1. Madde: Haliç'in İstanbul tarafı sahilinde Sirkeci Vapur İskelesi sınırının haricinde olmak üzere vapur iskelesinden Unkapanı Köprüsüne ve Galata tarafında ise Tophane ile Azapkapı arasında Karaköy köprüsünün uzunluğuna hanel gelmeyecek şekilde rıhtımlar inşa etmek ve şirket tarafından karşılıksız ve yeniden gümrük dairelerine yakın yerlerde dok ve antrepolar tesis edilerek işletilmesi. Şirket buralara konulacak ticari eşya sahiplerine “Varant” tabir edilen makbuz ilmühaberi vermek salahiyetine sahip olacak, mukavelenin imzalanmasından itibaren 8 ay içerisinde bir anonim şirket teşkil etmek üzere Mişel Paşa'ya imtiyaz verilmiştir. Oluşturulacak şirket rıhtımlarla dok ve antrepolar arasında nakliyyeyi kolaylaştırmak için rıhtım boyunda demir çubuklar döşemek ve açılacak sokaklarda tramvay şirketiyle ittifak ederek hatlar inşası ve Omnibüs işletilmesi yetkisini haiz olacaktır. Sahilin her iki yakasındaki rıhtımlar arasında belirtilen sınırları aşmamak kaydıyla “Bak” denilen duba şeklinde vapurlar işletmeye dahi mezdur.

2. Madde: Şirketin sahip olduğu imtiyaz iradenin sâdır olduğu tarihten itibaren 85 senedir.

3. Madde: Şirket 18 ay içerisinde gerekli keşifleri yaparak mükemmel haritalar, resimler ve layihalar düzenleyerek Nafia Nezaret'ine takdim edecek. Nezareti bu haritaları 3 ay içerisinde inceleyerek R.Emaneti, Bahriye Nezareti ve Belediye'ye ait konularda gerekli tadilleri yaparak bunları tasdik edecektir. Değişme esnekliği olan tarifelerin bir nüshası hükümete takdim olunacak ve belirlenen süre içerisinde bunlar tasdik edilecektir.

4. Madde: Şirket imtiyaz tarihinden itibaren zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere iki sene içerisinde inşa faaliyetine başlayacak ve nihayet 14 senede inşaatı ikmal edecek, 8. sene başlangıcında Karaköy Köprüsü haricinde iki taraf rıhtımının inşaatları tamamlanmış olsun veya olmasın iki köprü arasında da rıhtımlar yapmaya başlamayı taahhüt eder. İnşaat fenni kaidelere, şartname hükümlerine ve Nezaretçe kabul ve tasdik olunan harita ve layihalara uygun olacaktır. Fakat zorunlu sebeplerden dolayı çalışmalar tatil olunursa bu süre kadar şirkete ek süre verilecek, zorunlu sebeplerden Nafia Nezareti

⁴⁶ BOA, A. DVN. MKL. 32/18, 6 R 1308/19 Kasım 1890, lef 2

hemen haberdar edilecektir.

5. Madde: Nafia Nezareti rıhtımların inşa çalışmalarını sık sık teftiş edecek. İmtiyaz müddeti içerisinde idare ve işletme muamelatını, rıhtım, dok ve antrepolar ile rıhtım üzerinde döşenecek raylardan elde edilecek hasılatı hususi komiserleri vasıtasıyla denetleyecektir. Her türlü hileyi önlemek için dok ve antrepolar gümrük idaresinin gözetimi altında olacaktır. Şirket teftiş masraflarına karşılık olarak inşaatın başlangıcından itibaren imtiyazın sona ermesine kadar her ay Nafia Nezareti'ne 600 Osmanlı Lirası ödeyecektir. Bahriye Nezareti gerek inşa sürecinde gerekse işletme müddetince bir komiserini görevlendirebilecektir.

6. Madde: Şirket, rıhtımlarla dok, antrepo, yeniden inşa edilecek gümrük daireleri ve ambarları, sıhhiye ve liman daireleri için gerekli olan araziden şahıslara veya hazineyle vakıflara ait olan yerleri satın alabilmesi için arazi sahipleriyle uyuşamazsa istimlak kanununa uygun olarak bu arazileri satın alabilecektir. Kutsal mekanların istimlâki ise şer'î hükümlere uygun olarak yapılacaktır. Üzerinde yapı bulunmayan ve duvarla çevrilmemiş araziler mîrî ise inşaat müddetince bedelsiz olarak fakat şahsi emlak ise şirket tarafından ödenmek koşuluyla hükümet tarafından şirkete teslim ettirilecektir.

7. Madde: Hükümet imtiyaz müddetinin 40 yılının bitmesinden itibaren imtiyaz süresinin bitimine kadar istediği vakit rıhtımlar ve müteferriatını satın alma hakkına sahip olacaktır. Satın alma hangi senede yapılacaksa ondan önceki beş senede elde edilen GSH'nin ortası bulunarak ondan % 80'ine denk gelecek meblağı her sene imtiyaz sahibine ödeyecektir. Bu meblağ henüz bedeli tesviye edilmemiş olan sermayenin faizi ile sermayesine mahsub akçesine muktezî olan miktardan aşağı olmayacaktır. Hükümet senelik taksitlerin ödenmesini şirketçe kabul edilebilecek şekilde hazırlayacaktır. Bunun için şirket ile hükümet arasında hususi bir mukavele düzenlenecek satın alma işlemi şartnamenin 14. maddesine uygun olarak yapılacaktır.

8. Madde: Rıhtımlar ve müteferriatının inşası için gerekli olan taş, kereste, demir, maden kömürü, makine ve edevat ister Osmanlı Devletinden ve isterse yabancı ülkelerden tedarik edilsin gümrük vergisinden muaf tutulacağı gibi imtiyazın sona ermesinde devlete geçecek olan rıhtımlar ve müteferriatı üzerine vergi konulmayacaktır. Şartname ve Anonim şirket Nizamnamesi gereğince ihraç olunacak hisse senetleri ve tahvilat damga vergisinden muaf olacaktır. Diğer işlemler ise vergiye tabidir. Şirketin

⁴⁷ Mukavele ve şartnameler için bkz. BOA, *Mukavelât Defteri*, nr. 5, s. 25-48; *Düstur*, I. Tertip, c. 6, Ankara 1939, s. 785-804; Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, c. 5, İstanbul 1995, s. 2797-2809; BOA, *Y. A. Res. 70/30*, 6 R 1308/17 Kasım 1890, lef 7

imtiyaz gereği denizden kazanacağı ve tasarrufuna alacağı yerler ile bunlar üzerinde inşa edeceği bina ve saire için mevcut nizamlara göre ferağ harcı intikalat ifa olunacaktır.

9. Madde: İnşaatın tamamlanan her 200 metresi Nafia Nezaret’ince kurulacak bir teknik komisyonunun yapacağı keşfin ardından ön kabulü ve bir sene sonra da bu komisyonun raporuna istinaden kesin kabulü gerçekleştirilecektir.

10. Madde: Şirket kullanacağı alet ve edevatını imtiyaz müddeti içersinde masrafı kendisine ait olmak şartıyla daima tamir ve muhafaza edecektir. Aksi halde şartnamenin 11. maddesi gereğince muamele olunacaktır.

11. Madde: Şirket tasarrufu altında olan rıhtımların ihdas edeceği yollar ile aksamının güvenliğini sağlarken devletin yürürlükte olan kanunlarına uygun hareket edecektir. Rüsûmat. Emanetinin idaresi altında bulunan dok ve antrepoların işletme kuralları diğer ülkelerde mevcut olan nizamnamelerle yapılacak karşılaştırmalar neticesinde belirlenecektir.

12. Madde: Şirket, inşaatın ön kabulü gerçekleştirilecek ilk kısmının ardından vergi tahsil edebilecektir.

13. Madde: Gerek muharebe esnasında ve gerekse sair vakitlerde askerlerin taşınması, harp için gerekli olan alet ve edevat mahpus ve memurların, posta çantalarının sevkıyatı ve nakliyatı hakkında şartnamenin 5. faslında gösterildiği şekilde hareket edecektir.

14. Madde: Birinci maddede belirtildiği üzere Mişel Paşa mukavelenin imzalanmasından itibaren 18 ay içerisinde bir Osmanlı Anonim Şirket kuracaktır. Bu şirket mevcut kanun ve nizamlara tabi olacak, şirketin dahili nizamnamesi Nafia Nezaretinin kabulüne sunulacaktır.

15. Madde: Mişel Paşa taahhütlerinin icrasını temin için 500 bin frank kefalet akçesi ödemiş ve kendisine imtiyaz fermanı verilmiştir. Bu kefareti akçesi inşaatın tamamlanmasından ve kesin kabulünden sonra iade olunur.

16. Madde: İmtiyaz müddetinin bitmesinden sonra devlet rıhtımlar ve müteferriatının tamamının hukukunu hâiz olacak ve hâsılatından istifade edecektir. Rıhtımların satın alınma ve devlete teslimi şartnamenin 15. maddesine göre ifa edilecektir. İmtiyazın diğer bir şirkete ihalesi devletçe istenirse bu müesses şirketin eşit şartlarda öncelik olacaktır.

17. Madde: Rıhtımlar, dok ve antrepolar, bak vapurları ve ray döşenmiş yolların memur ve müstahdemleri hükümetin tayin ve kabul edeceği kıyafeti giyeceklerdir.

18. Madde: Devlet rıhtımlarla müteferriatının istediği kısmına masrafını

karşılıyarak istihkâmlar yapabilecektir.

19. Madde: İnşa çalışmaları esnasında bulunacak eski eserler devletin belirlediği nizamnameye tabi olacak fakat şirket bu hususta dilekçe vermek ve ruhsat almak konusunda serbest olacaktır.

20. Madde: Şirket rıhtımlar ve müteferriatından elde edeceği her çeşit gelirin aylık cetvellerini Nafia Nezareti'ne takdim edecek ve hâsılat defterlerini şartnamenin 12. maddesinde gösterildiği şekilde düzenleyecektir.

21. Madde: Şirket zorunlu sebepler dışında belirlenen süre içerisinde inşaata başlamadığı veya inşaatı tamamlamadığı takdirde ya da rıhtımlarda cereyan edecek muamelatı tatil eylediği ve mukavelede belirtilen taahhütlerini yerine getirmemesi durumunda imtiyaz hukukundan sakıt olacak ve şartnamenin 13. maddesinde gösterildiği şekilde rıhtımların geçici olarak işletilmesi için gerekli olan tedbirleri alacak, kefalet akçesini de zaptedebilecektir.

22. Madde: Tüm masrafi şirkete ait olmak üzere gerek Galata ve gerekse İstanbul cihetlerinde devletin belirleyeceği mevkilerde, isteyeceği şekil ve suretlerde şirket yeniden gümrük daire ve ambarları, sıhhiye ve liman idarehaneleri, güvenlik işleri için gerek duyulan binaları tam kargir olarak mükemmel bir şekilde tesis edecektir. Yapılacak gümrük antrepo ve ambarlarıyla sıhhiye ve liman daireleri devletin şirkete devrettiği büyüklük ve genişlikten aşağı olmayacaktır. Bunların planları dahi devletin tasdikine arz olunacaktır. Şirket bunların tesliminde devletten ücret talep edemeyecek ve teslim tarihinden itibaren bunlar devletin malı olacaktır.

Devletin şirkete devredeceği eski daireler sıhhiye ve liman daireleriyle bunlara tabi arsalardan, İstanbul ve Galata gümrüklerinden, Kireç Kapısında hazineyi hassaya ve emlak-i hümayûna merbut kısımdan maadası olup sırf gümrük idaresinde bulunan emtia gümrüğü mahalli ile yine Galata'da vaki Müskirat ve Zahir gümrüklerinden ve İstanbul'un Yemiş ve Kereste gümrükleriyle bunların tamamına tabi arsalardan ibaret olup inşa edildikten sonra şirkete teslim edilecektir. Hidayet Camii ve Selim Efendi Mescidi çevresine kesinlikle ilişilmeyecektir. Yapılacak dok ve antrepolar ticari ihtiyacı karşılayabilecek büyüklükte inşa edilecek ve gerekirse ileride genişletilecektir. Gümrüklerin rıhtım üzerinde bulunan yüzü hâlihazırdakinin bir buçuk katından fazla olmayacaktır. Gerekğinde gümrüklerin trenle irtibatının sağlanması imkanı temin edilecektir.

23. Madde: Şirket yapacağı masrafa karşılık şu vergileri alacaktır: Rıhtıma yanaşacak gemilerden tonilato başına 1 frank palamar vergisi, yüklenip boşaltılan eşya ve

emtiyanın tonilatosu başına 3 frank rıhtım resmi, dok ve antrepolarla konulacak eşyanın 100 kilogramından aylık 2.5 kuruş arziyye, rıhtıma yanaşan veya bermutad bağlanan yolcu vapurları ve römorkörlerle mavnalardan taraflar arasında karşılaştırılacak olan abonman resmi ve son olarak da bak vapurları, tramvay, omnibüs ve kamyon denilen yük arabalarından nakliye ücreti tahsil edecektir. Bu vergi ve ücretler şartnamelerde bulunan tarifelerin içerdiği hükümlere ve şartlara uygun olarak alınacaktır. Rıhtıma çıkarılacak eşyadan tonilato başına 3 franktan fazla ücret alınmayacaktır. Rıhtım vergisi ödemek istemeyen yabancılar yüklerini rıhtım haricine çıkarabileceklerdir. Bundan dolayı şirket devletten tazminat talep etmeyecektir.

24. Madde: Azapkapı Köprüsünün kaldırılması ve Karaköy Köprüsünün mevki değişikliği ile idaresinin şirkete verilmesi her ne kadar fermanda mezkûr ise de sonradan bu işten vaz geçilerek köprülerin mevcut mevkilerinde bırakılmasına idaresinin de önceden olduğu gibi tersaneye ait olmasına karar verilmiştir.

25. Madde: Şirket rıhtımın tüm GSH'nin % 10'unu her sene sonunda Nafia Nezareti aracılığıyla hazineye teslim edecektir.

26. Madde: Şirket denizden kazanacağı, istimlak kanununa uygun olarak satın alacağı, mukavele gereğince kendisine terk edilecek ve bunların üzerine inşa edilecek dairelerden arta kalan araziye dilediği şekilde tasarruf edebilecektir. Ancak bu çeşit arazilerin kesin sınırı özel bir harita ile belirlenecektir.

27. Madde: Rıhtıma yakın ve bitişik olan binaların önlerinde doldurulacak arazi, ashabı tarafından satın alınmayıp da şirket tarafından satın alınacak olursa şirket ile arazi sahibi arasında meydana gelecek ihtilaf bilirkişi marifetiyle tespit ettirilecektir.

28. Madde: Mukavele ve şartname hükümleri uygulanması sırasında çıkacak davalar, gerek devlet ile şirket ve gerekse şirket ile ahali arasında olsun Osmanlı Mahkemelerinde görülecektir.

1.8. Rıhtım İmtiyazına Dair Şartname

Birinci Fesıl

İnşaat, İmalat, Alet ve Edevat Beyanındadır

1. Madde: Şirket masrafı, zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere mukavelede belirlenen süre zarfında rıhtımlar, dok ve antrepolar, mağazalar ve müteferriyatının inşası ve işletilmesi için gerekli olan tüm çalışmalarını icra etmeyi taahhüt eder.

2. Madde: Mukavelenin üçüncü maddesi gereğince şirket çalışmalarını yapacağı

mevkileri kesin hatlarla belirlemiş 1/1000 ölçekli iki nüsha haritayı Nafia Nezareti'ne takdim edecek. Büyüklükleri değişecek yerler haritada kırmızı renkle gösterilecek. İnşaat aksamının temellerinin ve inşaatın ne suretle yapılacağını gösterir 1/100 ölçeğinde haritalar hazırlanacaktır. Diğer taraftan çalışmaların gerekliliğini açıklayan bir kıta muhtıra ve inşaatın keşfiyat defteri de şirket tarafından nezarete sunulacaktır.

3. Madde: Rıhtımın Karaköy Köprüsü haricindeki genişliği rıhtımın başlangıç noktasıyla arkasında inşa edilecek haneler hattı arasında 20 metre mesafe olacak, iki köprü arası rıhtımları da Nafia Nezareti fen heyetince ve kararlaştırılacak tasarruf usulüne uygun olarak inşa edilecektir. Rıhtımlar üzerindeki yaya kaldırımlar en az 3 metre ve bunu takiben tesis edilecek şosenin genişliği dahi en az 9 metre olacaktır. Sahil boyunca yükleme boşaltma için 8 metre mesafe bırakılacaktır. Rıhtımı dok ve antrepolarla bağlayacak raylar döşenmiş olan yollar yukarıda belirtilen ölçülerde inşa edilecektir. Tramvay ise rıhtım boyunca arabaların geniş gidişine ve hanelerin önünde durmasına mani olmayacak şekilde umumi yollar üzerinde tesis edilecektir. Rıhtımın başlangıç ve bitiş noktalarında hali hazırda mevcut olduğu üzere kayıkların serbestçe yanaşabileceği iskeleler kurulacaktır. Bunların sayıları ve mevkileri Nafia Nezareti'ne sunulacak haritalarda belirtilecektir. Ayrıca gemilerin kışlaması içinde Bahriye Nezaretiyle beraber uzun bir mahal tayin edilecektir.

4. Madde: Şirket rıhtım inşası esnasında mecrası değişmesi gereken suları ve lağımları kendi masrafiyla fenne uygun olarak yeniden inşa edip denize akıtılmasını sağlayacaktır.

5. Madde: İnşaatta kullanılacak edevat ve levazımat tekniğe uygun olacak ve en kaliteli malzemeden seçilecektir. Binalar taş, tuğla veya demir kirişten olacak, üzerleri dahi kiremit veya başka madenle örtülecektir. Denize indirilecek kayalara verilecek meyil ve bunların büyüklüğü projenin takdiminde tayin edilecektir.

6. Madde: Sunulacak haritalarda rıhtım, umumi yollar, dok ve antrepo mağazaları ile bunların müteferriatın şekil ve suretleri belirtilerek haritaları 1/100 ölçeğinde hazırlanacaktır.

7. Madde: Dok, antrepo mağazaları yeni gümrük liman daireleri için takdim edilecek haritanın anlaşılabilmesi için her türlü teferruatı gösterir irtifa planları eklenecektir.

8. Madde: Projelerin tamamına ait keşif defterleri, mesaha cetvelleri ve şirketin teklif edeceği tüm tedbirlerin alınmasını gerektiren sebepler nezarete arz edilecektir. Haritalarda yapılacak değişiklik nezaretin iznine tabi olacaktır.

9. Madde: İmtiyazın sona ermesinde rıhtımlar devlete teslim edilecek. Mukavelenamenin 6. maddesinde belirtildiği şekilde tamamlanmayan inşaatlar için gerekli olan arazinin satın alınmasına ve teslim işlemine başlanacaktır. İstimlâk edilecek arazinin haritası 1/1000 ölçeğinde düzenlenecektir.

10. Madde: Rıhtımlar ve müteferriatının inşaatı bittikten sonra bunların son halini gösterir haritalar arazi sahiplerinin de hazır olduğu esnada hükümet memurlarının gözetimi altında düzenlenerek bunların prusa ve riballeri tasdik edilen birer örnekleri Nafia Nezaret'ine takdim edilecektir.

İkinci Fasl

Rıhtım, Dok, Antrepo ve Tramvay ile Demir Çubuk Döşenmiş Yolların Muhafaza ve İdaresi Hakkındadır.

11. Madde: Şirket inşa edilecek rıhtım ve antrepolar için gerekli olan teçhizat ve edevatı daima güzel bir surette bulunduracaktır. Gümrük, liman ve sıhhiye dairelerinin idaresi R. Emanet'ine ait olsa da bunların temellerinin ve inşaatının sağlamlığı 5 sene müddetle şirket tarafından sağlanacak. Şirket taahhütlerini yerine getirmezse önce ihtar edilecek ve bir ay içerisinde bu ihtar dikkate alınmazsa hükümet masrafı şirkete ait olmak üzere işe el koyacak ve gerekli tamiratı yaptıracaktır.

12. Madde: Şirket rıhtım ve antrepolar ile bak vapurları ve tramvayların her çeşit hasılatını gösterir aylık bir defter düzenleyip Nafia Nezaret'ine sunacaktır. Bu defterde rıhtımların tüm gelirleri dahi gösterilecektir.

Üçüncü Fasl

İmtiyazın Feshi ve Rıhtımların Satın Alınması ve İmtiyaz Süresi Sonunda Yapılacak Muamelat

13. Madde: Şirket mukavelenamenin 22 maddesinde belirtilen sebeplerden ötürü imtiyaz hukukunu kaybederse o zamana kadar yapılan inşaat çalışmaları ve satın alınan araziye bedel tayin edilerek müzayedeye konulacak ve taliplerinden kime kalırsa, imtiyaz ve şirketin taahhütleri onun tarafından ifa edilecektir. Müzayededen elde edilecek gelirden müzayede masrafı düşüldükten sonra kalacak miktar şirkete verilecektir. Birinci müzayededen istenilen netice elde edilemezse miktar biraz aşağı çekilerek 6 ay sonra ikinci bir müzayede düzenlenecektir. Bu müzayede neticesinde de bir sonuca ulaşılamazsa şirkete hiçbir bedel ödenmeksizin rıhtımlar ve müstemilatı devletin malı

olacak, kefalet akçesi henüz iade edilmemişse ona dahi el konulacaktır.

14. Madde: Rıhtım imtiyazı, mukavelenamesinin 7. maddesi gereğince hükümet tarafından satın alınırsa, rıhtımlar ile müştemilatında kullanılan eşya ve emtianın yükleme ve boşaltılmasına ait olan alet ve edevat ve bilcümle eşya bilirkilişilerin tayin ve takdir edecekleri bedel ile hükümetçe satın alınacaktır.

15. Madde: İmtiyaz müddetinin sona ermesinin ardından rıhtımların tüm müştemilâtı tamamıyla bedelsiz olarak devlete teslim edilecektir. İmtiyazın bitmesinden 5 sene evvel rıhtımların hüsnühalde olmadığı yapılacak bir teftiş neticesinde anlaşılacak olursa şirkete bunları düzeltmesi hususunda bir süre verilecektir. Bu ihtar dikkate alınmazsa devlet rıhtımların idaresini ele alacak ve şirket hesabına gerekli ikmalleri yaptıktan sonra bu masrafları hâsılatlardan çıkarılacaktır.

Dördüncü Fasl

Palamar, Rıhtım Üzerinde Yolcu ve Eşya Tahmil ve İhracı, Arziye ve Tahmiliye Tarifelerine Dairdir

16. Madde: Mukavelenin 11. maddesi gereğince şirket tahsil edeceği vergileri düzenleyeceği özel bir tarifeyle beyan edecektir. Bu tarifeler devletin izni olmadıkça artırılmaz. Tarifelerde yapılacak indirimler bir ay öncesinden özel ilanlarla halka duyurulmadıkça tekrar yükseltilemez. İndirimlerse üç gün evvelden ilan olunacaktır.

17. Madde: Tarifelerdeki nakliye ücretlerinden para kuruşun 1/40'ı ve kuruş dahi Osmanlı Lirası'nın 1/100'ü olacaktır. Şirket Osmanlı topraklarında tedavül eden paraları mîrî fiyatıyla satın almaya mecburdur.

Beşinci Fasl

Muhtelif Hususlar

18. Madde: Şirket muharebe esnasında ve sair vakitlerde devletin talebi doğrultusunda asker ve polisleri, jandarma ve zaptiye ile bunların yüklerini taşımayı ve gerekli vasıtaları temin etmeyi taahhüt eder. Hükümet isterse böyle zamanlarda rıhtımları tüm vasıta ve edevatıyla birlikte idaresi altına alabilir.

Mukavele mucibince şirket çalışmalarına başlayabilmesi için bir anonim şirket kurmak mecburiyetindeydi. 1891 yılının 6 Ekim’inde (24 Eylül 1307)⁴⁸ şirket tesis edildi. Şirketin iç işleyişini, idari ve finansal yapısını düzenleyen bir “Dahili Nizamname” hazırlandı. Aşağıda bunun kısaltılmış şekli verilmektedir.

1.9. Şirketin Dahili Nizamnamesi⁴⁹

Mişel Paşa, J. Obuare ve Mösyö Kasky Dersaadet, rıhtım, dok ve antrepolarının inşası idare ve işletmesi için 17 Kasım 1890 tarihli Ferman-ı Âliye istinaden devlet tarafından Mişel Paşa’ya verilen imtiyaz ve buna mukabil bulunulan taahhüdatın icrası için aşağıdaki şartlara uygun bir anonim şirket teşkil eylemişlerdir.

Birinci Fasl

Şirketin, Kuruluşu, Maksadı, İsmi, Merkezi ve Müddeti Beyanındadır

1. Madde: Yapılan mukavele ve şartname hükümlerine uygun olarak Dersaadet limanının Haliç kısmında her iki sahilde rıhtım, dok, antrepo ve umumi mağazalar inşasıyla idare ve işletilmesi; Şirkete sevk edilen veya şirket tarafından satın alınan veya da denizin doldurulmasıyla oluşacak arazinin satışı, kiralanması ve yine bu araziler üzerine inşa edilecek binaların kiralanması veya satılması; Rıhtım yolları önünde tramvay hattı ve iki sahil arasında vapur işletilmesi; gayrimenkul, banka, ticaret, sanayi ve bayındırlık işlerine velhasıl şirketin oluşturulma maksadına müteallik hususi muamelatın icrası için yukarıda imzası olan şahıs ile bir kaç hisse senedi imza edecek hissedarlar arasında bir anonim şirket kurulmuştur.

2. Madde: Şirketin Ünvanı “Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepolar Şirketi” olacak ve devletin kanun ve nizamlarına tabi olunacaktır.

3. Madde: Şirketin merkezi Dersaadette bulunacak. Ülkenin farklı mahallerinde ve Paris’te veya şirketçe uygun görülecek başka yerlerde şubeleri bulunabilecektir.

4. Madde: Şirket Osmanlı Kanunlarına göre belirlenen muamelatının ifasından sonra kesin teşekkül ettiği tarihten itibaren muameleye başlayacak, imtiyazın bitiminden itibaren muamelesini kesecektir.

⁴⁸ The Levant Herald Gazetesi şirketin kuruluş tarihinin 1891 yılının Ağustos ayının ilk haftası olduğunu belirtmektedir bkz. LH, nr. 31, 10 Ağustos 1891 s. 369

⁴⁹ Rıhtım şirketi mukavelename gereği teşkiline mecbur olduğu Osmanlı Anonim Şirketinin Dahili Nizamnamesini örneklerine göre hazırlayıp Adliye Nezareti aracılığı ile Bidayet Mahkemesi Mukavelat Muharrirliğine tasdik ettirerek bir nüshasını ilgili kurumlara ve bir nüshasını da muhafaza edilmek üzere Divan-ı Hümayun Kalemine takdim etmiştir. *İ.DUİT.* 32/8, 27 S 1309/25 Eylül 1891, lef 21; Ergin, *Mecelle*, s. 2809-2817

İkinci Fasıl

İmtiyazın Şirkete Devri

5. Madde: Mişel Paşa fermanla kendisine verilen hukuk ve taahhüdatı şirkete devretmiş ve şirket imtiyaz sahibi sıfatını kazanarak onun yerine kaim olmuştur. Dolayısıyla Mişel Paşa mukavele ve şartname ile tüm evrakı şirkete teslim etmeye mecburdur. Bu devrin ardından şirket şu hususları taahhüt etmiştir: İmtiyaz sahibi sıfatıyla imzalanan metinlerdeki tüm şartları tamamıyla ifa edecektir. Kefalet akçesi olan 500 bin frankı imtiyaz sahibine ödeyecektir. Paşanın rıhtımların keşfi ve sairesi için yaptığı masrafa mukabil ilk toplantıda kendisine belirlenen miktarda nakdi ödeme yapılacak ve bedeli ödenmiş 6 bin adet hisse senedi ve 36. maddede tayin edildiği üzere kendisine safi hâsıladan bir hisse verilecektir.

Üçüncü Fasıl

Şirketin Sermayesi, Hisse Senedâtı ve Taksitleri

6. Madde: Şirketin sermayesi 23 milyon franktan ibaret olup her biri 500'er franklık 46 bin hisseye bölünmüştür. Bu hisselerden bedeli tamamen ödenmiş 6 bin hisse Mişel Paşa'ya ait olacak ve geri kalan 40 bin hisse dahi nakden imza edilecektir. 31. maddede yazıldığı üzere hissedarlar heyetinin kararıyla şirketin sermayesi muhtelif inşa çalışmalarının için Nafia Nezaretince tasdik olunacak keşifnamelere gore defaten veya birkaç defa artırılabilir. Bundan başka şirketin ihtiyaçlarına göre idare meclisinin vereceği karar üzerine hissedarlar meclisi tarafından tasdikle tedavüle tahvilat ihraç olunabilecek ve bu tahvillerin faiz ve sermayesine mahsub akçesi şeraiti idare meclisince kararlaştırılacaktır.

7. Madde: Şirket sermayesinin tamamı imza ve % 10'u istihsal olunduktan sonra kesin olarak teşekkül etmiş sayılacak ve taksitleri belli geçici senetler verilecek ve sermayenin yarısının ödenmesinde sahipleri elinde bulunan bu senetler asli senetlere çevrilecektir. Hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe diğer tarafı Fransızca veya diğer diller ile tanzim edilecektir. Sermayenin geri kalan noksanı şirketin ihtiyaçlarına göre idare meclisinin kararıyla farklı dillerde çıkan resmi ve gayri resmi gazeteler aracılığıyla 30 gün önceden ilan edilerek taliplerine sunulacaktır.

8. Madde: Senetler bedelinin yarısı ödeninceye değin sahiplerinin ismine yazılacak ve bedelinin % 10'u ödenmedikçe havale edilip satılamayacaktır. Havale edilen

veya satılan senetler şirkete mahsus defterlere kaydedilerek bunların havale veya satış durumu senetlerde belirtilecektir. Bedelinin yarısı ödendikten sonra hamiline ait olmak üzere yazılacaktır.

9. Madde: Hisse senetleri şirket nazarında bölünebilir değildir. Şirket her hisse için bir sahip tanır. Bir hissedarın varis veya alacaklıların hiçbir vesileyle şirketin mal ve emlakinin haciz altına alınmasını talep edemezler. Bu hususta şirketin umumi heyetinin kararlarını kabule mecburdurlar.

10. Madde: Taksitleri vaktinde ödenmeyen hisse senetleri için sahipleri herhangi bir ihtarda bulunmaksızın taksitin ödenme gününün sona ermesinden itibaren senelik yüzde % 6 gecikme faizi alabilir.

11. Madde: Şirketin, taksitleri vaktinde ödenmeyen hisse senedi sahiplerine dava açmaya ve hisselerini satmaya yetkisi olacaktır. Bu çeşit satılması gereken hisse senetlerinin numaraları gazeteler aracılığıyla neşir ve ilan olunacak, ilanı takip eden 15 gün içerisinde de bunları zarar ve ziyanı sahibine ait olmak üzere Dersaadet ve Paris borsalarında eğer borsalarda alınıp satılması henüz kabul olunmamışsa müzayede yoluyla satabilecektir. Bu yolla satılan senetler iptal edilerek müşterilere eski senetlerin numaralarını taşıyan yeni senetler verilecektir. Bunların satışından elde edilen gelir şirketin istediği rakamdan fazla olması halinde hisse senetlerinin sahiplerine verilecek ve istenilen rakama ulaşılmazsa eksikliği kendisinden talep edilecektir.

Dördüncü Fasl

Şirketin Dahili İdaresi

12. Madde: Şirketin idari işleri umumi heyete mensup beşle on bir arası azadan oluşan bir idare meclisi tarafından görülecek. İlk üç sene için teşkil edilen idare meclisi Fenerler İdaresi Başkanı ve Rumeli İltisak Demiryollarının İnşaat Şirketi İkinci Başkanı Mösyö Obuare, Eski Posta ve Telgraf Nazırı ve Mebusan Heyeti Azasından Felix Granet, Eski Belediye Başkanı ve Meclis Azası Mösyö Delpiş ve Marki Davrozon'dan ibaret olup bunların memuriyetleri umumi heyet tarafından tasdiki gerekmeyecektir.

13. Madde: Üç seneliğine seçilen azanın memuriyet süreleri sonrasında idare meclisine seçilecek üyelerin yenilenmesinde kura usulü uygulanacak ve sonrasında her sene bir veya iki üye çıkarılarak yerlerine kıdem itibariyle kendilerinden sonra gelen üyeler seçilecektir. Üyeler ikinci defa seçilebilirler.

14. Madde: İdare Meclisinin toplanması maslahata tabi olsa da ayda bir defa

merkezde toplanması lazımdır. Görüşmelerin ve alınan kararların geçerli olabilmesi için azanın ekseriyetinin kabulü gereklidir. Her iki görüşün taraftar sayısı eşit ise söz konusu madde reddedilir.

15. Madde: İdare meclisinin müzakereleri zabıt defterine kaydedilir. Hazır olan aza bu defteri imzalar. Zabıtların sureti ve çıkarılacak herhangi bir maddesinin muteber olması için başkan veya vekilinin imzası gerekecektir.

16. Madde: İdare meclisi üyesi seçilebilmek için hissedarın şirketin 50 adet hisse senedine sahip olması gerekir. Bu senetler şirketin sandığına tevdi olunacak ve memuriyeti süresince satılamayacaktır. Bunların üzerine satılmasının yasak olduğuna dair damga vurulacaktır.

17. Madde: Meclis azasından bir veya birkaçının vefatı ve istifası halinde bunlardan boşalan yerlere idare meclisince geçici aza tayin edilecek, kesin atama gelecek umumi heyet tarafından icra olunacaktır.

18. Madde: İdare meclisi her sene içlerinden birini başkan veya başkan vekili seçer. Azadan bir üye de başkan veya vekilinin yokluğunda onlara vekalet etmek üzere seçilir.

19. Madde: Üyelerden yabancı ülkelerde bulunanlar veya geçici olarak toplantıya iştirak edemeyenler kendisine vekalet edecek diğer bir üyeyi tayin edebilir. Vekil edilen azanın birden fazla oyu olamayacaktır.

20. Madde: Şirketin tüm işlerinin görülmesinde idare meclisi tam olarak yetkilidir. Bunun dışında herhangi bir ihtilaf vukuunda hakim tayin edebilir. Umumi heyete takdim edilecek karın miktarını belirler. İdare meclisinin başkanı gerek davacı ve gerekse davalı sıfatıyla mahkeme huzurunda bizzat veya vekaletle yargılama sürecine dahil olabilir.

21. Madde: İdare meclisi bazı konularda belirli bir süre için sahip olduğu yetkinin tamamını veya bir kısmını azalarından bir veya birkaçına verebilir. Yürürlükteki bir meselenin görülmesi veya tesviyesi için dışarıdan kişileri vekil edebilir.

22. Madde: Azalar hisselerinden alacakları kardan başka toplantıda hazır bulunacakları günler içinde bir ücret alacaklardır. Bu ücretin tespiti umumi heyet tarafından yapılır.

Beşinci Fası

Şirketin Umumi Heyeti

23. Madde: Düzenli bir şekilde toplanan umumi heyet bilcümle hissedarların vekilidir.

24. Madde: Umumi heyet Nisan ayında idare meclisi tarafından tayin olunacak bir yerde toplanır. Fakat gerekli hallerde idare meclisi umumi heyeti olağanüstü toplantıya çağırılabilir.

25. Madde: Umumi heyet vekaleten veya asaleten en az 25 hisseye sahip bilcümle hissedarlardan oluşur. Hissedarların her 25 hisse için bir oyu olacak ve yirmiden fazla oy hakkı bulunmayacaktır.

26. Madde: Davetiyeler toplantı gününden en az bir ay önce 24. maddede açıklandığı gibi gazeteler aracılığıyla ilan olunur.

27. Madde: Umumi heyet asaleten veya vekaleten şirket sermayesinin 1/4'üne müsavi hisse senedine sahip hissedarlar hazır bulunursa teşekkül etmiş sayılır. Hissedar senetlerinin belirtilen şartları taşıyıp taşımadığını tespit etmek için hisse senetlerini 10 gün içerisinde idare meclisi tarafından belirlenecek mahallere teslim etmeleri davetiyelerde ihtar edilecektir. İlk toplantıda hissedarların yeterli sayıda hisse senedine sahip olmadığı anlaşılırsa umumi heyet ikinci defa toplantıya davet edilir. Bu toplantıda yeterli sayıda hissedar şartı aranmaz ve yapılamayan ilk toplantıdaki müzakere konuları bu toplantıda görüşülür. İki toplantı arası süre 15 günden az bir aydan fazla olmayacak. İkinci toplantıların davetiyeleri 20 gün önceden gerekli kişilere gönderilecektir.

28. Madde: Umumi heyete idare meclisi reisi başkanlık eder ve başkan olmadığı zaman meclis kendi içinden birisini başkan seçer. Umumi heyette hazır olup en fazla hisseye sahip olanlardan iki hissedar oy toplama hizmetini görür. Katip ve başkan oy toplamakla görevlendirilen kişilerce seçilir.

29. Madde: Umumi heyette müzakere edilecek konular çoğunluğun oyuyla kararlaştırılır. Gündem idare meclisi tarafından hazırlanır. Müzakere maddeleri idare meclisinin teklifiyle heyet azasından olup hamil olduğu hisselerin bedeli şirket sermayesinin 1/5'ine sahip olan hissedarlar tarafından toplantı gününden en az 20 gün evvel vuku bulacak tekliflerden ibaret olacaktır. Görüşme taslağında bulunmayan konular heyette müzakere olunamaz.

30. Madde: Heyet şirketin meselelerine dair her sene idare meclisince takdim olunan layiha ile hesaplara dair müfettişler tarafından verilen raporu müzakere ile bunları

kabul veyahut reddederler. Kar paylarını da tayin ederler. Değişmesi gereken idare meclisi azalarının yerlerine diğerlerini atar, şirketin bütün işleri hakkında kesin kararını verir ve gerekirse idare meclisinin yetkisini genişletir. Fakat şirket sermayesini 1/3'üne sahip hissedarlar bulunmadıkça sermayenin artırılmasına karar verilemez.

31. Madde: Heyetin müzakereleri özel bir deftere kaydedilir. Bu defter, oy toplama memurları ve katip tarafından imzalanır. Her toplantıda hissedarların isimlerini, ikametgahlarını ve her birinin sahip olduğu hisselerin miktarını gösterir bir cetvel hazırlanarak üyeler tarafından imzalanır ve ilgililerinin talebi halinde onlara iletilmek üzere o günkü zabıt defterine iliştilir.

32. Madde: İhtiyaç halinde beyan edilecek zabıt kayıtları ve metinden çıkarılan fıkralar idare meclisi başkanı veya vekili tarafından imzalanır.

33. Madde: Umumi heyetin bu nizamname hükümlerine uygun olarak vereceği kararlara muhalif hissedarlar da uymak zorundadır.

Altıncı Fasl

Yıllık Hesaplar ve Müfredat Defteri

34. Madde: Şirketin mali yılı Ocak ayının ilk günü başlayıp Aralık ayının 31. günü sona erer. Fakat ilk mali yıl müstesna olarak şirketin kesin teşekkül tarihi ile Aralık ayının 31. günü arasındaki süreyi kapsar. İdare meclisi her sene sonunda şirketin alacak ve borçlarını içeren bir defter düzenlenmesi ve bu defterle gelir gider defteri heyetin toplanmasından 40 gün önce müfettişlere teslim edilecek ve toplantı gününde bunlar heyete takdim edilecektir. Heyete dahil olma yetkisine sahip hissedarlar bu defterleri ve hesapları inceleyebilirler.

Yedinci Fasl

Gelirin Taksimi ve Sermayeye Mahsup Akçe

35. Madde: Şirketin idare ve işletme masrafları, sermayesine mahsub akçesi, edevat ve tahvilatın faiz ve sermayeye mahsub akçesi ve rıhtım hasılatından hükümete ait olup mukavelenamenin 25. maddesine tevfi kan hazineye ödenmesi gereken % 10 GSH'nin çıkarılmasından sonra kar zarar hesabının sonucu şirketin net gelirini teşkil eder. Yıllık net gelirden, evvela istisnasız bedelleri ödenen hisse senetlerinin faiz ve sermayesine mahsub akçesi için % 7, sonra ihtiyaç akçesi teşkil etmek üzere bakiyeden % 5 ayrıldıktan sonra küsurunun % 5'ini aralarında diledikleri gibi taksim etmek üzere

müdürlere ve bu meblağ ayrıldıktan sonra bakiyenin %50'si kar hissesi namıyla hissedarlara ve % 50'si dahi hamiline ait olarak Mişel Paşa'ya verilecek ve 3 bin kurucu hissesine ita edilecektir.

36. Madde: Heyet, hisse senetlerini her sene bir miktarını kura çekilerek tedavülden alınmak üzere net gelirden belli bir miktarın ayrılmasına karar verebilir. Kurada çıkan hisse senetleri için önceden olduğu gibi kar payı verilecek fakat faiz ödenmeyecek.

37. Madde: 36. maddede zikredilen kurucu hisse sahiplerinin şirketin idari işlerine müdahaleye yetkisi olmayacaktır. Bu husus nizamname hükümlerince umumi heyet tarafından kedilen kurucu hisse senedine sahip hissedarlar için yürürlükte olacaktır. Sermaye artırımını halinde yeniden kurucu listesi ihdas edilemeyecektir.

Sekizinci Fasl

İhtiyat Akçesi

38. Madde: 36. madde mucibince yıllık gelirden ayrılmış % 5 oranından hasıl olacak ihtiyaç akçesi olağanüstü masraf ve beklenmedik durumlara karşı hazır bulundurulacak ve miktarı şirket sermayesinin 1/10'una ulaşmıca kadar ihtiyat akçesi ayrılmayacaktır.

39. Madde: Yıllık hasılatın faiz ve sermayeye mahsub akçesi olarak hisseler için ayrılan % 7'lik pay kifâyet etmediği takdirde eksik kalan kısım ihtiyat akçesinden ikmal edilebilecek.

40. Madde: Şirketin imtiyaz süresi dolunca bilcümle taahhüdâtı îfâ ve hesabı kesilip tasfiye olunduktan sonra ihtiyat akçesi hissedarlar arasında taksim edilecek.

Dokuzuncu Fasl

Şirketin İmtiyaz Süresinin Uzatılması, Feshi ve Muamelatı

41. Madde: İdare meclisi ne zaman ve her ne sebeple olursa olsun umumi heyeti toplantıya davetle şirketin imtiyaz müddetinin uzatılmasını ve feshi ile muamelatını kesmesini veyahut başka bir şirketle birleşmesini teklif edebilir. Fakat bu teklifler için önce hükümetin muvafakatinin alınması gereklidir.

42. Madde: Şirket sermayesinin 3/4'ü zayı olduğunda idare meclisi şirketin feshine veya devamına karar verebilmek üzere umumi heyeti toplantıya davet eder.

43. Madde: Şirket imtiyaz süresinin bitiminde veya bundan evvel fesholunursa

toplanan umumi heyet şirketin muamelesini bitirmesine ve kesin hesapların tespitine karar verecek birkaç memur tayin edecektir. Bu süreçte heyetin yetkisi devam edecek katı muhasebe memurları hükümetin izniyle fesholunan şirketin hukuk, senedat ve taahhüdâtını diğeri bir şirkete veya diğeri bir kimseye devredebilir.

44. Madde: Bu fasılda belirtilen maddelerdeki hususlara karar vermek üzere davet edilecek umumi heyette şirket sermayesinin en az yarısına eşit hisse senetleri olan hissedarlar bulunmadıkça cereyan edecek müzakereler makbul ve muteber olmaz.

İKİNCİ BÖLÜM

2. RIHTIMLARIN İNŞASI

2.1. İnşa Çalışmaları

Mukavelenin imzalanmasını Levant Herald Gazetesi on bir yıllık müzakere sürecinin meyvesini verdiği şeklinde değerlendiriyordu.⁵⁰ Bundan sonra işin kağıt üzerindeki kısmı tamamlanmış sıra uygulamaya gelmişti. Şirket işe kefalet akçesini ödemekle başladı. Mişel Paşa rıhtımların depozitosu olan 500 bin frankın Osmanlı lirası olarak karşılığı olan 1 milyon 800 bin kuruşu hazineye teslim etti.⁵¹ İnşaata başlanılabilmesi için öncelikle çalışmaların yapılacağı yerleri gösteren haritaların hazırlanması gerekiyordu. Bu iş için Fransa'nın meşhur mühendislerinden Mösyö Diricq⁵² ve "Ponts et Chaussées" okulu mühendisi M. Adam ile üç arkadaşı görevlendirildi. Bunlar Galata'da bir ofis kiralayarak üç ay içerisinde planları hazırlayıp Nafia Nezaretine sunmayı düşünüyorlardı.⁵³ Fakat hedefledikleri süre içerisinde çalışmalarını tamamlayamadılar. Rıhtımların planları nezarete ancak Ağustos ayının sonunda sunulabildi. Planların kabulü için Bahriye Nezareti, Rüsumat Emaneti ve Şehremanetinin de tasdiki gerekiyordu. Bundan dolayı bu üç kurumun memurlarından oluşan fenni bir komisyon kurularak planlar incelenmeye alındı.⁵⁴ Yapılan incelemelerin ardından planlar kabul edildi. Şirket de bir yandan çalışmalara başlamak için hazırlıklarını yapmaktaydı.⁵⁵ Şirket bu iş için muhtelif büyüklükte römorkörler, taraklar, vinçler, buharlı makineler ve mavnalar ile zorunlu alet ve edevatı ve gerekli personeli sağlamış, diğer taraftan da dolgu için gerekli olan malzemenin temin edilmesi için taş ocakları açmıştır.⁵⁶

2.2. İnşaatin Teknik Yönü

İnşaatin teknik yönü şu şekilde gerçekleştirilmiştir. Galata semti Beyoğlu'ndan doğru özellikle gayet sert bir meyil ile başlar ve bu meyil denize kadar iner. Fransız ve

⁵⁰ LH. nr. 37, 15 September 1890, s. 465

⁵¹ BOA, *Mad.d*, Nr. 11479, 24 Mart 1307/5 Nisan 1891

⁵² DTO nr. 324, 4 Ş 1308/15 Mart 1891, s. 125

⁵³ LH nr. 9, 2 Mart 1891, s. 101

⁵⁴ DTO nr. 350, 7 S 1309/11 Eylül 1891, s. 436

⁵⁵ DTO nr. 373, 2 B 1309/1 Şubat 1892, s. 89. Gazetenin haberine göre planlar Nisan ayının ilk günü kabul edildi. Bu durum inşaatın bu ayın ilk haftasında başladığını gösterir.

⁵⁶ *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Bayram Camcı, Cezmi Zafer ve Şükrü Yaman, c. I, İstanbul 1994, s. 215

Kireç Kapısı gümrüğü önünde bu derinlik 35 metreyi bulur. Denizin derinliği ise yumuşak bir çamur tabakasından oluşur. Kayıkçıların sonradan “yetmiş kulaç su vardı, dolduruldu geçti gitti” demeleri bu yüzdendi. Öncelikle bu zemin mavnalarla taş dökülerek doldurulacaktı. Rıhtım kenarlarının tutturulacağı mahal taş yığılarak bir set oluşturacak şekilde meydana getirilmişti. Ardından bu setin üstü dalgıçlar vasıtasıyla temel olacak şekilde düzlendi. Su seviyesine 7 metre mesafe kalıncaya kadar deniz zemini taşlarla dolduruldu. Deniz altında teşkil olunan bu dağcığin zirvesine düz bir şekil verildi. Bu kısmın üzerine de blok denilen kum, çimento ve ufak taşların karıştırılıp sandıklara dökülmesiyle elde edilen dikdörtgen şeklinde taşlar indirilmişti. Bu blokların yüksekliği 1.40 metre, genişliği 2 ve uzunluğu da 3,5 metreydi. Böylece su seviyesine kadar 7 metre yüksekliğinde kalın bir duvar meydana getirilmişti. Deniz seviyesi tam olarak bulununca bunun üzerine de 3,5 metre genişliğinde ve 1,5 metre yüksekliğinde araları çimentolu muhkem bir duvar yapılmıştı.

Duvarın kara ciheti suyun dibine kadar harçla tahkim edilerek rıhtımın istinat bulması sağlanmış ve içeriye doğru göçmesi engellenmişti. Ön taraftan da bu işlem duvarın dalgalara karşı mukavemet göstermesini sağlamıştı. Bu duvar bitince eski sahil ile arasındaki kısmı doldurmak için sulu kum kullanılmıştı. Şirketin kum atan makinelerinin yaptığı bu işlemin amacı kumun eşit bir şekilde dağıtılmasını ve makinenin iyi bir şekilde çalışmasını sağlamak içindi.⁵⁷ Son olarak da kumla doldurulan kısmın üzerinin tesviyesi için böcek kabuklarından oluşan özel bir malzeme kullanılmıştı. Bu malzemenin bir kısmı Kız Kulesi ile Harem arasındaki toprak bankın bir miktarının tarak dubalarıyla taşınmasıyla sağlanmıştır. Böylece hem rıhtımın dolgusu tamamlanmış hem de Adalar ve Kadıköy seferini yapan vapurların sisli havalarda malzemenin elde edildiği kısımda karaya oturması önlenmiş olmaktadır.⁵⁸

Dolgu kumunun bir kısmıysa Küçükgöksü deresinden sağlanmıştır. Buradaki çalışmalar esnasında küre şeklinde çiçekli üç adet mermer ile yarı kırılmış mermerler çıkarılmıştır. Şirket eski eser olduğunu zannettiği mermerlerden Şehremanetini haberdar etmiştir. Şehremaneti 8. Dairesi bunların Müze-i Hümayûna teslim edilmesi gerektiğini şirkete bildirmiştir.⁵⁹ Müze yaptığı incelemede bunların eski eser olmadığını ancak istenirse yinede kendilerine verilebileceğini şirkete tebliğ etmiştir.⁶⁰ İnşaata yukarıda anlatıldığı şekilde gerçekleştirilmiş olan rıhtımın 3 metresi yaya kaldırımı, 9 metresi şose

⁵⁷ *Salnâme-i Servet-i Fünûn*, 1312/1895 (3. defa), Muharriri: Ahmed İhsan, Alem Matbaası, Kostantiniyye

⁵⁸ BOA, *İ.Hus.* 10/1310 N 30, 11 N 1310/29 Mart 1893

⁵⁹ BOA, *Mf. Mkt.* 191/32, 19 C 1311/28 Aralık 1893, lef 2

⁶⁰ BOA, *Mf. Mkt.* 194/11, 16 B 1311/23 Ocak 1894, lef 1

ve 8 metresi de ticari ve eşyanın yükleme boşaltma işlemiyle vinçlerin yerleştirilmesine hasredilmek üzere toplam 20 metre genişliğinde olacaktı.⁶¹

2.3. Hazırlık Safhası

2.3.1. Taş Ocakları

Şirketin inşaat safhasında en çok ihtiyaç duyacağı malzemenin başında şüphesiz ki denizin doldurulmasında kullanılacak olan iri taşlar geliyordu. Taşın sağlanması için önce Bahariye civarında bulunan tepelerden taş çıkarmak üzere buradaki arazi sahipleriyle anlaşmalar yapılmıştır. Buranın işletme işlerini takip etmek üzere Yalı köşkünde bulunan Evkâf-ı Hümâyün Nezaret'ine ait Vişnelik Kayıkhanesi kiralanmıştı.⁶² Malzemenin temin edildiği diğer ocaklar Silahtarağa'da, Kemiklidere ve Adile Sultan'ın tasarrufunda bulunan arazilerde açıldı.⁶³ Burada çıkarılacak taşların inşaat alanına nakli için Şehremaneti ve Nafia Nezareti ile şirket arasında bir anlaşma yapılarak güzergah üzerine bir demiryolu kuruldu. Malzemenin taşınması esnasında tahrip olacak yolların tamir edileceğini Mişel Paşa Nafia Nezaretine verdiği bir senetle taahhütte bulunmuştur.⁶⁴ Adile Sultan'a ait arazinin dışında da taş ocağı açmak isteyen şirket devletten kendisine bu arazilere ait icar bedellerinin istimlak kanununa göre resen belirlenmesi yetkisini vermesini istedi. Fakat konuyu müzakere eden Şurayı Devlet Tanzimat Dairesi arazi sahipleriyle anlaşılması usulünün esas alınmasında karar kılarak şirketin bu isteğini red etmiştir. Bu kararda Arnavut Recep isimli şahsın şirketle yaşadığı arazi ihtilafı nedeniyle Nafia Nezaretine şikayette bulunması etkili olmuştu. Hükümet ayrıca ocaklarda çalıştırılacak amelenin padişahça onaylanan nizamnameye uygun olmasını istemekteydi.⁶⁵

Taş ocağı işletilen diğer bir yer de Kınalıada'da bulunmaktaydı. Ada manastırı papazıyla şirketin ocaklar müteahhidi Mösyö Diricq arasında kilise arazisinin işletilmesi hususunda bir anlaşma yapıldı. Bu iş için ada sahilinde mavna ve gemiler için bir iskele yapılmıştı. Fakat sonradan anlaşmanın bitmesinin ardından bu iskele taraflar arasında ihtilafa sebep olmuştur. Şirketin anlaşmayı yenilemek istemesi papazın ise buna yanaşmaması sorunun kaynağını oluşturmuştur. Kilise papazı şirketin iskeleyi yıkmasına karşı çıkmış ve konuyu Şehremanetine bildirmiştir. Şehremanetin yaptığı inceleme neticesinde şirketten bu iskeleyi yıkma işlemi durdurması istenmiştir. Fakat bu karara

⁶¹ BOA, *DTO* Nr. 378, 27 Ş 1309/26 Mart 1892, s. 357

⁶² BOA, *DTO* Nr. 440, 18 Z 1310/3 Haziran 1893, s. 357

⁶³ BOA, *DH. MKT.* 1960/5, 16 Za 1309/11 Haziran 1892

⁶⁴ BOA, *DH. MKT.* 1961/318 Za 1309/13 Haziran 1892; 26 Za 1309/21 Haziran 1892

⁶⁵ BOA, *DH. MKT.* 1967/87, 4 Z 1309/29 Haziran 1892

itiraz eden şirket ihtilafı Nafia Nezaret'ine taşımıştır. Sorunun çözümü için Fen Müşavirliği bir inceleme yapmış ve neticede şirketin haklı olduğuna karar vermiştir. Böylece adadaki iskelede yıkılmıştır.⁶⁶

Burgaz Ada'da açılan taş ocaklarında da bir problem ortaya çıkmıştır. Bunda şirketin çalıştırdığı amele etkili olmuştu. Şirket memuru Mösyö Öjye'nin önce onbeş yirmi kadar Rum ve İtalyan ameleyle başladığı çalışmalarda amele sayısını 200'e kadar çıkartacağı yönündeki sözlerinden Ada papazı Nafia Nezaretini haberdar etmişti. Bunun üzerine bu adadan taş ihracı önce yasaklanmış fakat sonradan şirketin ve Fransız Sefirinin yaptığı girişimler sonucunda arazinin Rum Manastırına ait olduğu ve dolayısıyla mukavelenin 6. maddesi gereğince şirketin taş ocağı işletme yetkisi olduğu belirtilerek çalışmalara yeniden izin verilmiştir. Açıklamanın sonunda sefirin nezaret bünyesindeki girişimlerinin kabul edilemez olduğu yönünde cümleler sarf edilse de bu girişimlerinin niçin sonuçsuz bırakılmadığı anlatılmamıştı.⁶⁷

Taşocaklarının işletilmesi meselesinde yaşanan diğer bir sorun buralarda çalışan amele arasında müstear isimli anarşistlerin olduğu ihbarından kaynaklanmıştı. Washington sefaret ve New York konsolosluğunun yaptığı ihbarda "Paço" adlı bir anarşist bu ocaklarda çalışmaktaydı.⁶⁸ Bu ihbarı değerlendiren⁶⁹ Zaptiye Nezaret amelenin isimlerini içeren defterlerde inceleme yapmış ve çalışanlar arasında Paço adlı bir şahsın olmadığını tespit etmişti. Rivayetin asılsız olduğu Hariciye Nezaret vasisıyla Washington Sefaretine bildirilmiştir.⁷⁰

Rıhtım şirketiyle Evkâf-ı Hümâyün Nezaret arasında Kınalı, Hayırsız ve Burgaz Adalarında işletilen ocaklarla ilgili ortaya çıkan problemler mahkemeye intikal etmiş, uzun bir müddet devam eden davanın neticelenmeyişi şirketin nezarete 5 bin Osmanlı lirası karşılığında sulh teklif etmesiyle sonuçlanmıştı. Bu davadan şirketin sadece kiliselere ait arazilerde değil fakat vakıflara ait arazilerde de taş ocağı işlettiğini anlamaktayız.⁷¹

2.3.2. Galata Rıhtımının İnşası

Teknik yönü ve hazırlık aşaması yukarıda anlatılan inşaat çalışmalarına 1892

⁶⁶ BOA, *DH. MKT.* 261/4, 5-17 M 1312/8-28 Temmuz 1894, lef 2 ve 4

⁶⁷ BOA, *HR. HMŞ. İŞO.* 184/72, 10-17 Ra 1314/12-19 Nisan 1897, lef 1-2

⁶⁸ BOA, *DH. MKT.* 2112/71, 17 Ca 1316/3 Ekim 1898

⁶⁹ BOA, *DH. MKT.* 2118/47, 30 Ca 1316/16 Ekim 1898

⁷⁰ BOA, *Y. A. Hus.* 390/11, 3 C 1316/19 Ekim 1898, lef 2

yılının Nisan ayında Tophane-i Âmile önünden başlanmıştı. Şirket inşaata refakat etmek üzere mukavelenin 5. maddesi gereğince Bahriye Nezaretinden bir komiser talep etmiş, Nezaret de Bahriye İnşaiye Kaymakamlarından Latif ve Harp sınıfından Halil Beyleri görevlendirmiştir. Çalışmalar devam ederken emlakleri inşa alanına tesadüf eden mal sahipleri binalarının yıkılabileceği bu nedenle gerekli önlemlerin alınması gerekçesiyle hükümete dilekçe vermişlerdir.⁷² Emlak sahiplerinin dilekçelerini incelemek üzere Şehremaneti görevlendirilmiştir. Şehremaneti rıhtım boyunda yaptığı inceleme neticesinde rıhtım inşasına bitişik olan binaların muayene ve gerekli görülecek olanlarının da boşaltılması için Baş mimarı Serkis Bey ile Fen Mühendisi Hayri Efendi bu işi takip etmekle görevlendirmiştir.

2.4. Halaçyan Davası

Yaşanan istimlak sorunlarından en önemlisi Parsih Halaçyan adındaki han sahibi ile şirket arasında meydana gelen ihtilaftır. Bu zat Galata'da köprüye yakın bir yerde bulunan hanını şirkete imtiyazın verilmesinden sekiz on sene önce büyük bir masrafla İmar kanununa uygun olarak inşa etmiş ve Credit Lyon Banka kiraya vermişti. Mişel Paşa rıhtım imtiyazını aldıktan sonra mukavelenamesine istinaden hanın deniz ve köprüye dönük taraflarını duvar çekerek kapatmış⁷³ bu duruma engel olamayan Halaçyan Efendi de bu durumdan zarar gördüğünü öne sürerek şirkete önce Beyoğlu Bidayet Mahkemesi aracılığı ile protesto çektirmiş ardından da şirketi dava etmişti.⁷⁴

Yapılan mahkeme neticesinde Rıhtım Şirketi suçlu bulunarak mahkum edilmiştir. Fakat karara itiraz eden şirketin, davayı temyize götürmesi neticesinde dava sürüncemede kalmıştır. Bunun üzerine Halaçyan Efendi padişahın kurenâsından Faik Efendi vasıtasıyla padişaha bir telgraf çekerek sürüncemede bırakılan davanın bir an önce sonuçlandırılması için padişahı yardım istemişti.⁷⁵ Bu duruma şirketin F. Granet aracılığı ile imtiyazından kaynaklanan hukuk ve yetkilerinin Halaçyan Efendi tarafından ihlal edildiği gerekçesiyle davanın Babiâli'ye havale edilmesi yönünde padişahı talepte bulunması etkili olmuştur.⁷⁶ Bu itilafın davacı Halaçyan lehine sonuçlanması şirketin imtiyaz hukukunu bahane ederek haksız kazanımlar elde ettiğini ispatlamasının yanı sıra davanın Babiâli tarafından halledilmesi isteği de hukuken haksız çıktığı bir davayı siyaseten lehine

⁷¹ BOA, *MV*. 151/11, 11 R 1329/11 Nisan 1911,

⁷² *DTO*, nr. 437, 26 L 1310/13 Mayıs 1893, s. 221

⁷³ BOA, *Y. PRK. AZJ.* 35/97, 17 K. Sâni 1313/31 Ocak 1898, lef 4

⁷⁴ BCA 230/79. 57. 7, 7 Temmuz 1310/19 Temmuz 1894,

⁷⁵ BOA, *Y. PRK. AZJ.* 35/97, 26 Mart 1314/7 Nisan 1898, lef 5

çevirme girişimi olarak algılanabilir.

2.5. Rıhtım İnşaatının Tamamlanması

Bu tür davalara rağmen inşaat da bir taraftan ilerlemekteydi. 1893 yılının sonuna gelindiğinde artık 232 bin metreküp anroşman ve 157 bin metreküp de dolgu meydana getirilmişti. 1893-1894 kış mevsimi esnasında şiddetli havaların, muhtelif akıntıların, kolera salgınının, vapurların sürekli seyrü seferlerinin ve inşaat esnasında meydana gelen çöküntülerin meydana gelen bir takım çöküntülerin sebep olduğu müşkülata rağmen Tophane'den Karaköy'e doğru inşaatı devam edildi.⁷⁷ Bu arada rıhtımların İstanbul tarafının inşasına başlanması düşünülürken şirket hükümete başvurarak Sirkeci rıhtımı planının tadil edilerek bir kısmının havuzlu olarak inşa edilmesine izin verilmesi isteğini bildirdi. Bu teklifi incelemeye alan hükümet Rüşumat Emaneti ve Nafia Nezareti memurlarından oluşan bir komisyona inceleme yaptırdı. Komisyonun yaptığı inceleme neticesinde şirketin teklifinin gümrük muamelatını kolaylaştıracağını, fakat bunun rıhtımların uzunluğunun 1/3 oranında uzamasına sebep olacağını tespit etti. Nafia Nezareti ise önceden belirlenen umumi yola ve antrepo ile mağaza inşa edilecek yerlere halel getireceğini öne sürerek şirketin bu önerisinin uygun olmadığına karar verdi. Bahriye Nezareti ve R. Emaneti ise bahsedilen yerlerin kesin sınırlarının tespitinin ardından rıhtımın havuzlu olarak inşa edilebileceğine hükmetti. Kurumlar arasındaki bu anlaşmazlığı sonuçlandırmak için şirketin teklifi bir de hükümete havale edildi. Hükümet havuzlu bir rıhtımın, trafiği yoğun olan limanın yükleme ve boşaltma faaliyetini kolaylaştıracağını belirterek teklifin kabul edilmesi yönünde görüş bildirdi. Fakat istediği izni alan şirket bir süre sonra herhangi bir neden göstermeden bu fikrinden vazgeçti. Geriye sadece kurumlar arasındaki fikir ayrılığı kaldı.⁷⁸

1894 senesinde Galata tarafında 340 metre blok taşları konulmuş ve İstanbul tarafında da inşaat çalışmalarına başlanmıştı. Bu sırada 10 Temmuz 1894 tarihinde meydana gelen İstanbul depreminde Galata rıhtımı hasara uğradı.⁷⁹ Birçok kaybın olduğu bu depremde başlatılan umumi yardıma rıhtım şirketi de dahil olarak 100 lira bağışta bulunmuştur. Ayrıca idare memurları Verlak ve Lakof, Şehremini vasıtasıyla sadarete müracaat ederek geliri depremzedelere verilmek üzere Fenerbahçe'de deniz üzerinde bir

⁷⁶ BOA, Y. PRK. ASK. 135/69, 16 Ş 1315/9 Ocak 1898

⁷⁷ Zihni Bilge, s. 6

⁷⁸ BOA, İ. TNF. 3/1311 Ca. 02, 6 Ca 1311/15 Kasım 1893

⁷⁹ Zihni Bilge, s. 6

konser düzenlemek için izin istediler. Ancak hükümet böyle bir zamanda eğlencenin uygun olmayacağını söyleyerek bu öneriyi kabul etmemiştir.⁸⁰

Meydana gelen depremin yanı sıra çalışmaları aksatan diğer bir neden de vapur iskeleleri olmuştur. Şirket Karaköy'deki iskeleye demirleyen Kadıköy-Adalar vapur iskelesinin, inşaatın ikmaline engel olmaması için taşınmasını Bahriye Nezaretinden istemiş fakat beklenen süre içerisinde bu işin gereği yapılmadığından şirket çalışmalarını tatil etmek zorunda kalmıştır. İnşaatın bu durumdan dolayı uzaması halinde mesuliyetin kendisine ait olmayacağını ilgili yerlere bildirmiştir.⁸¹

Çalışmalar esnasında yeniden yapılacak lağımın müteharrik kapaklarla örtülerek denizden hava almasının sağlanması şirketten istenmiş, aksi halde umumi sıhhat ve manzara açısından bu durumun uygun olmayacağı ve deniz taşıtlarının rıhtıma yanaşmasının mümkün olmayacağı söylenmiştir. Şirket bu işlerin Şehremanetine ait olduğunu iddia etmesine rağmen şartnamenin 4. ve 11. maddeleri mucibince bu tür sorumlulukların şirkete ait olduğu bildirilmiş ve konunun takibi için Dahiliye Nezareti görevlendirilmiştir.⁸²

Ekim 1894 tarihine gelindiğinde Tophane-Galata arasındaki son duvarın inşaatına başlanmıştı. Bu zamana kadar yapılan çalışmalardan üzerinde yükleme boşaltma muamelesi yapılabilecek 27 bin metrekarelik bir alan elde edilmiştir. Bu alanda bina ve acentelerin geçici baraka yapımı başlamıştır. İnşaatın 1895 senesinde sonuçlandırılması için de gerekli tüm tedbirler alınmıştır.⁸³

Rıhtımların devletçe kabulü işlemi gerçekleştirilmeden şirket işletme muamelelerine başladığını ve tüccar ile vapur acenteleri için gerekli olacak tarife ile ticaretle ilgili belgelerin hazır bulundurulduğunu gazeteler vasıtasıyla ilan etmişti.⁸⁴ Rıhtıma yanaşacak vapurlardan eşya ve emtia yükleme işini yerine getirmek üzere “Döğn ve Ortakları” adlı bir şirketle anlaşma yapmıştı. Bu durum şirketin işletme esnasında bazı hizmetleri satın aldığıının göstergesidir. 20 Eylül 1895'te de inşaatın tamamlanmasının kısa bir süre öncesinde Marsilya'dan gelen Mesajeri Maritim Şirketinin “Memphis” adlı vapuru ilk olarak verilen özel izin neticesinde yükünü rıhtım şirketinin dubalarına indirmişti.⁸⁵ Bu geminin tahliyesi esnasında işlerini kaybedeceğini iddia eden mavnacı ve hamal esnafı boşaltma işlemine engel olmak istemişse de gerekli güvenlik tedbirleri

⁸⁰ Fatma Ürekli, *İstanbul'da 1894 depremi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 84-86

⁸¹ BOA, *Y. Mtv.* 96/40, 21 Za 1311/27 Mayıs 1894,

⁸² BOA, *DH. MKT.* 383/32, 25 Za 1312/20 Mayıs 1895 lef 1

⁸³ *DTO*, nr. 511, 13 R 1312/12 Ekim 1894, s. 442

⁸⁴ *DTO*, nr. 528, 14 Ş 1312/9 Şubat 1895, s. 66

⁸⁵ *DTO*, nr. 560, 2 R 1313/21 Eylül 1895, s. 450

alınmıştı. Galata rıhtımının inşaatı Tophane Karaköy arasındaki son taşların 25 Eylül 1895 tarihinde konulmasıyla birlikte tamamlanmıştır.⁸⁶

İnşaatin ön kabulü imzalanan mukavele gereği Nafia Nezareti Fen Memurları ve Rıhtım Komiserlerinden oluşan bir heyet tarafından muayenesinin yapılması neticesinde rıhtımların şartname hükümlerine uygun ve gayet sağlam olduğu raporunu vermesinin ardından Aralık 1895’de gerçekleştirilmiştir. İnşaatin Mühendisleri taltif edilmiştir.⁸⁷ Şirket Galata tarafında 10.960.669 frank(yaklaşık 476.550 Osmanlı Lirası) harcayarak 758 metre uzunluğunda bir rıhtım meydana getirmiştir.⁸⁸

Daha önce Karaköy’de bulunan kalafatçıların gerçekleştirilen ön kabulün ardından taşınması istenmiş ve bunlara yeni bir yer belirlenmesi için Bahriye ve Nafia Nezareti ile Şehremaneti memurlarından bir heyet oluşturulmuştur. Heyetin yaptığı araştırmaların ardından kalafatçılar için önce Gökusu tarafları seçilmiş fakat burası umumi sayfiye alanı olduğu için buradan vazgeçilmişti. Sonra Büyükdere, Beykoz ve Paşabahçe semtlerinin adı telaffuz edilmişse de neticede İstinye’de karar kılınmış ve kalafatçılar buraya nakledilmiştir.⁸⁹

Rıhtım şirketi limana girecek vapurların yanaşacağı noktayı göstermek üzere bir işaret bayrağı konulması için hükümete müracaatta bulunmuştu. Bu sayede deniz taşıtlarının boğazın tehlikeli akıntılarında rıhtımı açıktan görmüş olmaları sağlanmış olunacaktı. Nitekim bu sistem İzmir rıhtımlarında uygulanmaktaydı. Konuyu değerlendiren liman başkanlığı, şirkete istediği izni vermiş şirket de ay yıldızlı bayrağın altına isminin Fransızca karşılığı olan kelimelerin ilk harflerinin kısaltılmasından oluşan bir işaret bayrağı hazırlamıştı.⁹⁰ Fakat Sultan II. Abdülhamid bu bayrağın değiştirilerek

⁸⁶ *İkdam* nr. 421 , 7 R 1313/26 Eylül 1895, s. 1

⁸⁷ *BOA, Y. Mtv.* 132/215, 28 C 1313/15 Aralık 1895, lef 1. Rıhtım Şirketi Ticaret ve Nafia Nezaretine verdiği pusulada inşaata nezaret eden mühendislerin daha önce yaptıkları işleri ve aldıkları nişanları belirterek Osmanlı Devletinin de bunları taltif etmesini talep etti. Buna göre mühendislerden Mösyö Duparcy’nin Süveyş Kanalının yapımındaki katkılardan dolayı Fransa Devleti tarafından ikinci rütbeden bir kıta Nişân-ı Zîşân ile, Porto ve Kerç Limanları inşaatlarındaki hizmetinden dolayı Lejyon de Nour nişanıyla taltif edildiği belirtilerek kendisinin birinci rütbeden bir kıta Mecidi Nişân-ı Zîşânıyla taltifi istirham olunmuştur. *BOA, Y. Mtv.* , 30 T. Sâni 1311/12 Aralık 1895; *İ. TAL.* 132/215, 10 M 1316/30 Mayıs 1898, lef 2. Bu istek kabul edilerek Duparcy’e birinci rütbeden Mecidi Nişân-ı Âlişânı verilmiştir. *Gurre-i Şaban* 1325/30 Eylül 1905,. Bu tarihte şirketin idare meclisi üyeliğine seçildiğinde madalyası birinci rütbeden Mecidi Nişân-ı Zîşânı çevrilmiştir. Şirketin taltif edilmesini istediği diğer bir mühendis ise Mösyö Diricq’dır. Fransa’da garp şimendiferi hattında ve Avrupa ile İtalya’daki bazı inşaatlara nezaret etmiştir. Bu nedenle Dersaadetteki hizmetlerine mukabil kendisinin ikinci rütbeden bir kıta Nişân-ı Zîşân-ı Mecidi ile taltifi ricasında bulunulmuştur. *BOA, Y. Mtv.* 132/215, lef 2. Şirketin imtiyaz sahibi Mişel Paşa’ya ise birinci rütbeden Nişân-ı Zîşân-ı Mecidi ve zevcesine de ikinci rütbeden Şefkat Nişanı ihsan buyurulmuştur. *BOA, İ. TAL.* 83/1313 S 42, 21 S 1313/12 Ağustos 1895,. Paşa ve eşinin nişanları sonradan birinci rütbeden Osmanî ve aynı rütbeden Nişân-ı Âliye tahvil edilmiştir. *BOA, İ. TAL.* 140/1316 M 109 , 30 M 1316/19 Haziran 1898

⁸⁸ *BCA*, 230/75.36.4, 10 Nisan 1927. Zihni Bilge Galata Rıhtımı inşa masrafının 15.273.497 frank olduğunu belirtmektedir .

⁸⁹ *DTÖ*, nr. 568, 29 Ca 1313/16 Kasım 1895, s. 456

⁹⁰ *BOA, Y.PRK. TNF.* 4/47, 15 Z 1313/28 Mayıs 1896, lef 1

üzerine rıhtım şirketinin kısaltmasının Türkçe karşılığının yazıldığı bir bayrağın konulmasını irade etmişti. Bu müdahaleye şirketin Osmanlı olması gerekçe gösterilmiştir. Bu durum Sultanın Türkçe hassasiyetini göstermesi bakımından önemlidir.⁹¹

2.6. İşletmeye Geçiş

Galata rıhtımlarının faaliyete geçmesiyle birlikte rıhtım şirketi 1896 yılının Ocak ayı itibariyle imtiyazı gereği vergi almaya başlayacağını ilan etti. Bu ilanın ardından 26 Receb 1313 (11 Ocak 1896) tarihinde⁹² işletme direktörlüğüne Fransız Ticaret Odası Katibi Mösyö Jiro(?) getirilerek vergi tahsiline başlanmıştır.⁹³ Fakat bu durum yabancı ticaret odaları ve tüccarlarını telaşa düşürmüştü, arkalarına ülkelerinin sefirlerini de alarak vergilerde indirim yapılmasını hükümetten talep etmişlerdir. Örneğin bir tüccar Ticaret Odası Gazetesine gönderdiği mektupta şirketin ispirotodan 15 kuruş alırken bunu 60 kuruşa çıkardığından şikayetçi olmuş, piyasanın kötü koşullarından dem vurarak vergilerin Avrupa limanlarında cari olan tarifelere göre belirlenmesi isteğini iletmişti.⁹⁴ Bu tüccar tarifelerden indirim yapılmasını talep ederken, Rusya önce kendilerine tarifelerle ilgili bildirimde bulunulmadığını öne sürerek vergi ödemek istememiş, daha sonra bu isteginden sonuç alamayacağını anlayınca talebini yumuşatarak Rus tüccarların, % 8'lik rıhtım vergisinin yanı sıra ödediği % 4'lük ilmühaber vergisinin kaldırılmasını istemiştir. İsteğinin kabul edilmemesi halinde Babiâli'yi önce protesto edeceğini ardından da hükümetten tazminat isteyeceğini söyleyerek Osmanlı Devletini tehdit etmiştir.⁹⁵ Bu şikayet ve tehditlerin önlenmesi ve sorunun çözülmesi için önce R. Eminî Hasan Fehmi Paşa ile Grana bir görüşme yapmıştır.⁹⁶ Görüşmede sorunun bir an evvel halledilebilmesi için ortak bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir.⁹⁷ Bir taraftan da yabancı ülke elçileri Rusya Sefaretinde bir araya gelerek hükümete karşı ortak hareket edilmesini kararlaştırmıştır. Hükümetten vergilerin indirilmesi ve tahsilat sırasında Rûsûmat. Emaneti memurlarının şirkete yardım etmemesi yönünde istekte bulunma hususunda mutabık kalınmıştır.⁹⁸

Tarifeler üzerindeki anlaşmazlığı gidermek için Babiâli Hukuk Müşaviri Gabriel Noradunkyan Efendinin başkanlığında bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyona:

⁹¹ BOA, *İ.HUS.* 1314 M 47, 19 M 1314/30 Haziran 1896

⁹² *DTO*, nr. 576, 26 B 1313/11 Ocak 1896, s. 18

⁹³ *DTO*, nr. 577, 3 Ş 1313/18 Ocak 1896, s. 12

⁹⁴ *DTO*, nr. 578, 20 Ş 1313/4 Şubat 1896, s. 42

⁹⁵ BOA, *Y. A. HUS.* 347/34, 17 N 1313/1 Mart 1896, lef 2

⁹⁶ *DTO*, nr. 583, 15 N 1313/28 Şubat 1896, s. 102

⁹⁷ BOA, *İ.HUS.* 45/1313 N 07, 20 N 1313/4 Mart 1896

Almanya, Avusturya-Macaristan ve Belçika Baş Konsolosları, İspanya ve Amerika Sefaretleri Baş tercümanları, Fransa Başkonsolosu, İngiltere Sefareti Ticaret Ataşesi, Yunan ve İtalya Sefareti Baş tercümanları, Felemenk Konsolosu, İran Sefareti Hukuk Müşaviri, Romanya ve Rusya Sefaretleri ikinci tercümanları, İsveç, Norveç ve Danimarka Konsolosları, Nafia Nezareti Fen Müşaviri, Rıhtım Şirketi Komiseri (Viçin Efendi⁹⁹), şirket mühendisleri, Grana ve E. Giraud katılmıştır. Bu komisyon 20 Mart- 1 Nisan 1896 tarihleri arasında 15 toplantı yapmıştı. Gerektiğinde tâli heyetler oluşturulmuştu.¹⁰⁰ Anlaşmazlıklar nedeniyle bazen kesintiye uğrayan toplantıların ardından biri gümrüklerden ve diğeri de eşyadan alınmak üzere iki çeşit tarifenin hazırlanması kararlaştırılmış ve bu hususta hazırlanan anlaşma metni taraflarca imzalanmıştır. Fakat Rusya elçi vekilinin bazı itirazları üzerine tarifeler hazırlanırken komisyon dağıtılmış ve bir daha da toplanamamıştır. Toplantılar devam ederken şirket de vergi almaya devam etmiştir.¹⁰¹ Kesin bir neticenin çıkmadığı toplantıların ardından vergi vermek istemeyen devletler için İstanbul Gümrüğü ile Karaköy Köprüsü arasında gümrüksüz bir bölgenin tahsisi istenmişse de bu istek hükümet tarafından kabul edilmemiştir.¹⁰² 1899 yılında çıkan irade ile, resmi tarifelerin karma komisyonun son kararına merbut raporuna istinaden belirlendiği yabancı devletlere bildirilmiştir. Bu tebliğden 4 ay sonra 2 Kasım 1899 tarihinde yeni tarifeler tatbik edilmeye başlanmıştır.

2.7. Rıhtım Tarifelerini Tetkike Memur Karma Komisyonun Son Raporuna Göre Hazırlanan Tarifeler¹⁰³

Birinci Tarife

Palamar Vergisi

1. Madde: Rıhtıma yanaşan vapur, yelken gemisi, mavna ve diğer deniz taşıtları rıhtımda bulunacakları 8 gün için tonilato başına 1 frank vergi vereceklerdir. Bu sürenin aşılması halinde bulunacakları her gün için tonilato başına % 10 zamlı ödeme yapacaklardır.

⁹⁸ DTO, nr. 584, 22 N 1313/6 Mart 1896, s. 113

⁹⁹ BOA, Y. A. HUS. 347/34, 19 N 1313/3 Mart 1896, lef 1

¹⁰⁰ Zihni Bilge, s. 12

¹⁰¹ BOA, HR. HMŞ. İŞO. 181/51, 25 Za 1315/16 Nisan 1898, lef 1

¹⁰² BOA, MV. 98-1/23, 6 R 1317/13 Ağustos 1899

¹⁰³ 19 C 1317/25 Ekim 1899, *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, Cild-i Sâbi, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1315, s. 308-323; Ergin, Mecelle; 2818-2829

2. Madde: Üçüncü maddede belirtilen muameleye tabi tonilato mavnalar müstesna olduğu halde emtia nakledecek olan her vapur ve yelken gemisi için 1 frank, rıhtımda kalış süresinin uzaması halinde kömür yüklü gemi ve mavnalar için 10 frank; zahire odun... 10 kuruş; diğer tüm gemiler için 20 kuruş alınacaktır. Palamar resmi lüzumu halinde gemiyi rıhtıma yanaştırmak ve rıhtımdan açmak için gerekli olan römorkör ücretini de kapsar.

3. Madde: Açıkta bulunan gemilerden eşya nakleden veya ona ulaştıran mavna ve diğer deniz taşıtlarıyla gümrük tarafından muayenesi icra olunmak üzere rıhtıma yanaşan deniz taşıtlarında bulunan emtiadan şu usul üzere vergi alınır: Birincisi, açıkta bulunan bir gemiye yüklenen veya ondan çıkarılan eşyadan altıncı tarife mucibince tahsil edilen vergiden % 20 fazla alınacaktır. İkincisi, gümrük tarafından muamelesi icra olunmak üzere rıhtıma yanaştırılan yükten 6. tarifede belirtilen verginin 1/3'ü alınacak. Üçüncü olarak, 6. tarife çerçevesinde yükleme ve boşaltma vergisinden muaf tutulan eşya ve emtia için gemilere yükleme ve bunlardan boşaltma yapılması halinde tonilato başına 3 kuruş ve yalnız gümrükçe muayenesi yapılmak üzere rıhtıma yanaştırılır ise 2 kuruş alınacaktır.

4. Madde: Üçüncü madde hükümleri aktarma, transit geçen eşya ve kömür hakkında tatbik edilemez.

İkinci Tarife

Yolculara Dairdir

Birinci sınıf yolcudan 5, ikincisinden 3 ve üçüncü sınıf yolcudan da 0,5 kuruş vergi alınır. Çanakkale ve Karadeniz'den gelen yolcular ile 10 yaşından küçük çocuklardan, muharebe ve sair vakitlerde seyahat eden askerlerden rıhtım vergisi alınmaz. Yolcular bu vergiyi doğrudan doğruya şirkete ödeyecektir. Şirket bu verginin vapur navlununa ilavesi hakkında seyri sefayın şirketleriyle anlaşabilir. Yolcuların yanlarında taşıyacakları hususi eşyaları vergiden muaftır.

Üçüncü Tarife

Esham, Para ve Kıymetli Eşya

Altın ve gümüş akçe keseleriyle tahvilatı hâvî paketlerden aşağıdaki şekilde vergi alınacaktır: 5 bin Osmanlı Lirasına kadar kıymeti olanlardan ‰ 10, 5-10 bin liraya kadar kıymeti olanlardan 50 kuruş ve bundan fazlası için on binde 2 ve mücevherat, kıymetli

taşlar, altın ve gümüş işlemeli eşyadan asgari sınır olarak denk başına 5 kuruş vergi alınır. Posta paketleri vergiye tabi değildir.

Dördüncü Tarife

Gemilere Yüklenip Boşaltılacak Taşınabilir Edevata Dair

İki veya dört tekerlekli olup tek oturaklı arabalardan 35, çift oturaklı olanlarından ise 50 kuruş alınır. Temizlik arabaları ve kamyon gibi taşıtlardan ağırlıkları nispetinde vergi alınır.

Beşinci Tarife

Gemilere yüklenip boşaltılacak hayvanların tabi olduğu vergi miktarı hakkındadır. Hayvan başına göre ücret alınması kararlaştırılmıştır. Buna göre At, öküz ve inek gibi büyükbaş hayvanlardan hayvan başına 10 kuruş; merkep, tay ve dana gibi küçükbaşlar hayvanlardan ise nakliye ücreti dahil olmak üzere 5 kuruş alınması kararlaştırılmıştır. 10-20 arası koyun, keçi ve domuz gibi hayvanlardan 1 kuruş alınmıştır. Sınıflandırma 10-20 veya 20-100 baş arası şeklinde yapılmıştır.

Altıncı Tarife

Bin Kilogram İtibariyle Tahmil ve İhraç Olunacak Eşya

Bu tarife gıda, ev eşyası, inşaat malzemesi ve giyecek türü eşyanın tabi olduğu vergi miktarıyla alakalıdır. Bu tarifeye göre: yulaftan 9, peksimetten 22, kahveden 33.50, siyah havyardan 44.50 hurmadan 22, un benzeri gıda cinsi yükten 10 kuruş; demir-çelikten 9 ve çimento gibi inşaat malzemelerinden 6.50 kuruş; pamuklu kumaştan 28, festen 33.50, kauçuk ayakkabıdan 33.50 kuruş vergi alınmıştır. Ağırlığı 1500 kilogramı geçen yekpare cisimler hakkında bu tarife olunmamıştır. 1500–3000 Kg arasında ağırlığı olan cisim için bu tarife iki katına çıkarılır.

Vergiden Muaf Olan Eşya

Her çeşit taze sebze, odun, kömür gibi halkın zaruri ihtiyaçları, miri eşya, harp mühimmatı ve devlete ait levazimat vergiden muaftır.

Eşyanın Rıhtım Üzerinde Kalacağı Süre

Mağazalara taşınmayan eşya ve emtia rıhtımlar üzerinde 48 saatten fazla kalamaz.

Tarifelerde belirtilmeyen eşya ve emtia kıymet, ağırlık veya hacimce benzeri olduğu eşyaya göre muameleye tabi tutulur. Rıhtıma çıkarılmaksızın vapurdan vapura aktarılan yük vergiye tabi değildir. Transit suretiyle Dersadete gelip gümrük ambarlarına konulacak emtiadan ithal ve ihraç için nısfı derecesinde artırılmış ihraciye vergisi alınır. Yabancı ülkelere gönderilmek üzere gümrük antrepolarına gelen eşyadan ihraç edilirken yükleme boşaltma vergisi yerine sadece antrepo vergisi alınır. İhraç edilecek yerli mallarına yükleme esnasında altıncı tarifede belirtilen vergi üzerinden % 50'lik bir indirim uygulanır. Rıhtımda yükleme ve boşaltma masraflarıyla demiryolları üzerinde vagon veya kamyonlarla yapılan nakliyat masraflarına mukabil emtia ve eşyanın 1000 kiloğramlık tonilatosu başına 10 kuruş vergi alınır.

Hususi Hükümler

Antrepolara konulan eşyanın terki halinde şirket gümrük nizamnamesinde belirtilen şartlar gereğince kendisine ait olan vergileri almaya başlayacaktır. Kısmen ihraç olunan emtia ve eşya muayene için R. Emanetinin emriyle tekrar yüklenmek üzere karaya çıkarılırsa, bu eşya ve emtiadan muayene vergisinin dışında yalnız hamaliye alınacaktır.

İngiltere Sefaretiyle Sonradan Uzlaşma ile Kararlaştırılan Noktalar

Tarifeler uygulamaya konulduktan 5 sene sonra gerektiğinde imtiyaznamede mevzu tonilato başına 3 frank hasılatı mutavassıta esası üzerine yeniden vergi konması için tarifelere muvafakat eden devletlerden ekserisinin veya rıhtım şirketinin talebi doğrultusunda tadil olunabilecektir.

2.8. Eminönü Rıhtımlarının Yapımı

İnşaatı 1894 yılında başlayan Eminönü rıhtımının yapım çalışmaları Galata rıhtımının kabulü işlemlerinin gerçekleştirilmesine kadar bir hayli ilerlemişti. Fakat 1896 yılı başlarında özellikle İstanbul gümrüğü önünde iki metrelik bir çöküntü meydana gelmiş ardından da bütün inşaat birden bire çöküvermişti. Bu durum 55 bin metreküp anroşman ve 214 blok taşının mahvolmasına neden olmuştu. Bunun üzerine yeniden başlayan çalışmalarla Eylül ayı sonu itibarıyla 200 metrelik bir saha üzerinde rıhtım duvarı yeniden inşa edilmişti. Ekim ayı ortalarında ise yeni bir çöküntü daha meydana gelmiştir. Çöküntülerin nedeni deniz tabanının sulu bir çamur tabakası şeklinde olmasıydı. Böyle bir zemin üzerine inşaat yapmak elbette ki zor ve masraflı bir işti.¹⁰⁴ Çöküntülerin önünü alabilmek için şirket direktörü Grana ve Mimarı Vallauri Nafia Nezareti yetkilileriyle bir

toplantı yaparak alınması gereken önlemleri görüştü.¹⁰⁵ Bu görüşme neticesinde Marsilya Limanı mühendisleri Mösyö Jerge ve Guerard'a bir rapor hazırlatılmasına karar verildi.¹⁰⁶ Bu mühendislerin hazırladığı rapor doğrultusunda yeni taş ocakları açıldı. Ocaklardan getirilen malzemeye seddin önü 60 bin metreküplük bir kum tabakasıyla dolduruldu. Ancak bu suretle inşaatın metaneti sağlanabildi.¹⁰⁷ Seddin bitmesinin ardından rıhtım şirketi İstanbul rıhtımlarının Sirkeci vapur iskelesinden itibaren biten 208 metrelik kısmının mukavele gereğince ön kabulünün gerçekleştirilmesi için Nafia Nezaret'ine müracaat etmişti.¹⁰⁸ Ön kabulün yapılmasından evvel şirketin vergi işlemlerini başlatması yabancı sefaretlerin itirazına yol açmıştı. Özellikle İngiltere sefaretleri bu problemin çözülmemesi halinde tazminat talep edeceğini hükümete iletmıştır. Bunun üzerine Grana'yı çağıran hükümet yetkilileri ön kabule kadar eski gümrük muamelesinin devam ettirilmesini ve vapur acentelerine esnek davranılmasını istedi. Şirket bu isteği kabul işlemlerinin hızlandırılması koşuluyla kabul etti.¹⁰⁹

Şirketle yabancı sefaretler arasında kalan devlet, inşaatın teknik açıdan değerlendirilmesi için Nafia Müdürü Haydar Bey'in başkanlığında bir komisyon kurmuştur. Komisyona Demiryolları Müdür Muavini Yusuf Razi Bey, Rıhtım komiseri Miralay Halil ve Latif Beyler, Fen Müşaviri Serviş Efendi ve Müdür Muavini Arslan Efendi katılmıştı. Görüşmelerde rıhtımların sağlamlığı, halkın gelip geçişine ve yükleme boşaltılma işlemlerine uygun olup olmadığı, vergi tahsilatının selametini sağlayacak alt yapının durumu ve rıhtımların ray döşenebilecek bir düzene kavuşturulup kavuşturulmadığı konuları müzakere edilmişti.¹¹⁰ Bu komisyonun verdiği olumlu rapora istinaden 16 Haziran 1899 tarihinde rıhtımların ilk kısmı kabul edilmişti. İnşaatın ikinci kısmı ise elde edilen tecrübe sayesinde daha kolay inşa edilmiş ve 1900 yılının Şubatında tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Böylece Sirkeci ile Karaköy Köprüsü arasında 370 metrelik bir rıhtım meydana getirilmiştir.¹¹¹ İstanbul ciheti rıhtımı için 11.864.013 frank(yaklaşık 511.826 Osmanlı Lirası) harcama yapılmıştır.¹¹²

2.9. Haydarpaşa Rıhtımının İnşası ve Şirketle Yaşanan Problem

¹⁰⁴ Zihni Bilge, s. 8

¹⁰⁵ LH, nr. 22, 30 Mayıs 1898, s. 252

¹⁰⁶ LH, nr. 23, 6 Haziran 1898, s. 263

¹⁰⁷ Zihni Bilge, s. 8

¹⁰⁸ BOA, Y. A. Res. 100/40, 25 M 1317/4 Haziran 1899, lef 1

¹⁰⁹ BOA, Y. A. Res. 100/45, 28 M 1317/7 Haziran 1899, lef 1

¹¹⁰ BOA, Y. PRK. Bşk. 59/91, 5 S 1317/13 Haziran 1899

¹¹¹ Zihni Bilge, s. 8

¹¹² BCA, 230/75. 36. 4, 10 Nisan 1927

Sultan II. Abdülhamid'in 1899 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketine Haydarpaşa'da rıhtım inşa etmek için imtiyaz vermesi rıhtım şirketiyle devletin arasının açılmasına neden olmuştur. Özellikle İstanbul rıhtımının inşası esnasında yaşanan çöküntüler sebebiyle ciddi bir mali kayıp yaşayan şirket Almanlara verilen bu imtiyazı gelirlerinin ciddi miktarda azalacağı şeklinde değerlendirmişti. Bundan dolayı devleti bu projesinden vaz geçirmek için mukavelede icrasına mecbur olduğu sorumluluklarını yerine getirmemeye başladı. Diğer taraftan da Fransız sefiri padişahın huzuruna çıkarak şirketin ve Fransız tüccarlarının zararına sebep olduğu için bu projeden vaz geçilmesini istedi. Padişahın, şirketin bu işten zarar görmemesi için Meclis-i Vükela'nın gerekli tedbirleri alacağı cevabı sefiri tatmin etmemişti. Bu nedenle ertesi gün Ticaret ve Nafia Nezaretine giderek şirketin hukuk ve menfaatinin korunması isteğini iletmişti. Nezaret yetkililerinin Haydarpaşa rıhtımı imtiyazı nedeniyle rıhtım şirketinin herhangi bir mali kayba uğramayacağı yönündeki sözleri de sefiri ikna etmeye yetmedi. Fransız sefiri ısrarla şirketin zarara uğrayacağını öne sürerek yeni imtiyazlara kapı açmaya çalışıyordu. En azından Haydarpaşa'da antrepo tesisi için şirkete imtiyaz verilebilirdi.¹¹³

Meselenin peşini bırakmayan şirket konunun havale edildiği Meclis-i Vükela ile istekleri hususunda yazışmalarda bulunmuştur. Bu yazışmalara göre şirket şu imtiyazları istemekteydi:

1. Dahili gümrük ve antrepo binaları masrafinin şirket tarafından hazineye ödenen kefalet akçesinden karşılanması.
2. Devlete gayrisâfi hasılanın % 10'u yerine sâfi hasıladan % 15 ödenmesi.
3. İstanbul'un 100 mil etrafında antrepo inşası için şirkete öncelik hakkı tanınması.

Şirketin isteklerini değerlendiren Meclis-i Vükela şu kararları almıştır: Rıhtımların kesin kabulüne kadar teminat akçesi muhafaza edilecek. Galata rıhtımlarının ön kabulünden seneyi hazıraya kadar geçen süreye ait GSH'nin % 10'u ödendikten sonra, bu seneden itibaren GSH'den idare masraflarıyla sermaye tahsisatı çıkarıldıktan sonra kalan gelirin şirketle yarı yarıya paylaşılması. İstanbul'un 100 mil etrafında istenen imtiyaz çok geniş bulunduğundan Rumeli ve Tekirdağı da kapsayan alan içersinde antrepo yapımı için sadece öncelik hakkı verilmesi kabul edilmişti. Bu izni alan şirket devletin antrepo inşa etmesi halinde bundan şikayetçi olamayacaktı.¹¹⁴ Hükümetin bu kararları şirketin ciddi bir mali kayıptan kurtulmasını sağlamış oldu.

¹¹³ BOA, Y.PRK. HR. 26/96 , 14 L 1316/25 Şubat 1899, lef 1-2

¹¹⁴ BOA, Y. PRK. TNF. 6/45, 30 S 1317/8 Temmuz 1899

Şirket yine kazanç kaybını öne sürerek bu meseleyi tekrar gündeme getirmişti. Hükümete müracaat ederek; İstanbul limanına gelip Anadolu'ya sevk edilmek için Haydarpaşa'ya nakledilen eşyanın İstanbul ve Galata gümrüklerinde muayene edilmesi ve yine buraya taşınan mülhakat gümrüğünün eski yeri olan Galata'ya aktarılması taleplerinde bulunmuş, fakat hükümet tüccarın ve halkın ikinci bir ücret ödeyerek mağdur olacağı gerekçesiyle bu talepleri kabul etmemiştir.¹¹⁵

2.10. Rıhtımların Uzatılması ve Unkapanı ile Karaköy Köprüsü Arası Rıhtım İnşası Meseleleri

İmtiyaz mukavelesinin 4. maddesi gereğince şirket rıhtımları imtiyazın verilışinden itibaren 8. yıl başlangıcında Sirkeci'den Ahırkapı Fenerine kadar uzatacak ve Karaköy ile Unkapanı Köprüleri arasında da rıhtım inşa edecekti. Bu çalışmalara zamanında başlanılabilmesi için padişah bir an evvel keşif yapılmasını irade etmişti.¹¹⁶ Yapılacak keşif esnasında Yaverandan Binbaşı Mehmet Bey ile Hazine-i Hümayun Kethüdalığı İkinci Katibinin hazır bulunması istenmişti. Fakat şirket buralarda yapacağı çalışmalar esnasında denizden yeterince arazi kazanamayacağı ve masraflarını dahi kurtaramayacağını dolayısıyla bu işi ancak 1 milyon frank karşılığında yapabileceğini hükümete ilette. Ancak sonradan para talebinden vaz geçerek imtiyaz mukavelesinin bazı maddelerinin tadil edilmesi önerisini sunmuştu. Bu öneriler yapılan bir müzakere ile değerlendirilmiş ve mukavelede bazı değişiklikler yapılmasına karar verilmişti. Buna göre iki köprü arası rıhtım inşası müddeti 8 den 12 seneye, rıhtımların tamamının yapımı ise 14'ten 18 seneye çıkarılacaktı. Çalışmalar esnasında mîrîye ait taş ocaklarından şirketin ihraç edeceği malzeme vergiden muaf olacak ve şamandıra resmi dahi alınmayacaktı. Diğer taraftan denizden kazanılacak arazi üzerinde binalar yapılabilecek, satılması dahil şirket bu arazi üzerinde her türlü tasarruf hakkına sahip olacaktı.¹¹⁷

Bu isteklere rağmen ortada başka bir sorun vardı. İki köprü arasında rıhtım yapılması halinde gemilerin buraya girişı ve buradan çıkışı sıkıntılı olacaktı. Daha önce bu iş için Azapkapı köprüsünün kaldırılması ve Karaköy Köprüsünün ise yerinin değiştirilmesi düşünülmüş fakat Tersane-i Âmire bu fikre karşı çıkınca köprüler yerinde bırakılmıştı. Diğer taraftan şirketin istekleri de bitmiyordu. Rıhtımları inşa edebilmek için Haliç'te bulunan Lyod şirketine ait depoyu, Şirket-i Hayriye tamirat fabrikasını, şarap

¹¹⁵ BOA, *MV*. 107/39, 3 C 1321/26 Ağustos 1903

¹¹⁶ BOA, *İ.DH.* nr. 100608, 17 Za 1309/12 Haziran 1892

¹¹⁷ BOA, *Y. A. Res.* 70/30, 6 Z 1311/10 Haziran 1894, lef 2

iskelesi ve kalafat yerinin ve gemilerin kışlamasına tahsis edilmiş bazı mahallerin kendisine teslim edilmesini istedi. Bu istekler Bahriye ile Nafia Nezaretini birbirine düşürmüştür.¹¹⁸ Bir taraftan da demiryolları şirketi rıhtımların Sarayburnuna doğru uzatılmasına karşı çıkıyordu. Bu tavır rıhtım şirketinin işini şüphesiz ki kolaylaştırmaktaydı.¹¹⁹ Ayrıca şirketin birbiriyle çelişkili istekleri rıhtımların uzatılma işini yokuşa sürdüğü hissini veriyordu. Şirketin, padişahın evhamını tahrik ederek bu vazifesinden kurtulduğu iddia edilmekteydi.¹²⁰

Şirketin böyle bir şeye tevessül ettiği doğru olsun veya olmasın neticede Sultan iki köprü arası rıhtım projesinden vaz geçti. Bu duruma köprülerin kaldırılması ve yerinin değiştirilmesinden doğacak masraf ve nezaretlerin bu konuda birbirine düşmesi gibi sebepler etkili olmuş olabilir. Sonuçta şirket istediğini elde etmişti. Meclis-i Vükela buradaki rıhtım inşasının hükümetle şirket arasında kararlaştırılacak bir tarihe kadar askıya alındığını duyurdu.¹²¹ Ancak şirket bu karara çok sevinemedi. Çünkü jurnalde geçen ve gerçekleştirileceğine ihtimal verilmeyen rıhtımların satın alınması konusu zuhur etti. Padişah bu hususta iradesini beyan etti.

2.11. Şirketi Satın Alma Teşebbüsü

Tarifelerde indirim yapılmamasından dolayı tüccarların ve yabancı devletlerin sık sık vuku bulan şikayetleri; hamal, mavnacı ve kayıkçı esnafı ile şirket arasında yaşanan problemler ve rıhtımların yabancı sermayedarların elinde bulunmasından neşet edecek muhtemel siyasi, mülki ve inzibati sakıncalar şirketin devlet tarafından satın alınma projesinin gerekçelerini oluşturmuştu.¹²² Rıhtımların devlet eline geçmesiyle her türlü ihtilaf ve kargaşanın önleneceği düşünülmekteydi.¹²³ Gerekenin yapılması için II.

¹¹⁸ Zihni Bilge, s. 9

¹¹⁹ *İkdam* nr. 435, 2 R 1313/21 Eylül 1895, s. 1

¹²⁰ Bir iddiaya göre şirket bu sorumluluktan kurtarmak için dönemin jurnalcilik mesleğinden hareketle padişahın evhamını uyandırma yolunu seçmişti. Ekabirden bir zata müracaat ederek rıhtımların uzatılması ve iki köprü arasında rıhtım yapımı sorumluluğunun kaldırılmasını sağlaması halinde kendisine para vaat etmişti. Bu zat hemen padişaha bir jurnal göndererek “İstanbul sahilinde karaya ayak basma ameliyesine yardım edecek bir rıhtımın boydan boya ecnebi şirketinin elinde bulunmasının memleketin inzibati noktasında dikkate şayan ve tehlikeli olduğunu, Galata rıhtımının her noktadan her ne kadar tarassut altında bulundurulabilir ve Yıldız münasebeti noktasında uzak sayılabilirse de Haliç tarafları coğrafi vaziyeti itibariyle adeta İstanbul ve Kağıthane tarikiyle Yıldız kuşatmaya müsaitti. Dolayısıyla bundan tevellüt edebilecek mahsur pek büyük olduğundan buna müsaade edilmemesini ve bir taraftan da rıhtımın elde tutulmak üzere devletçe satın alınmasına tevessül olunmasını” arz etmişti. Jurnaldeki Yıldız’ın kuşatılabileceği endişesi padişahı kuşkulandırıp bu işten vaz geçilmesini sağlayacaktı. *Tahsin Paşa’nın Yıldız Hatıraları: Sultan Abdülhamid*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1999, s. 242-243

¹²¹ BOA, *MV*. 93/58, 6 C 1315/11 Kasım 1897

¹²² BOA, *Y. Mrz. d.* 8344, 13 C 1317/19 Ekim 1899

¹²³ Said Paşa, *Hatırat*, C.2, Sabah Matbaası, Dersaadet 1328, s. 382. Said Paşa şirketin satın alınması konusu gündeme geldiğinde, Şeyhülislam Cemaleddin Efendi ve Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa’nın bu işe karşı çıktığını ancak padişahın bu zatları ayrı ayrı çağırarak ikna ettiğini belirtmektedir bkz. s. 285-286

Abdülhamid Nafia Nezaretini görevlendirdi. Nazır Zihni Paşa'dan bu konuda bilgi istendi. Paşanın yaptığı incelemelere göre şirketin hususi arazisi 31400 metrekareden oluşmaktaydı ve rıhtımların bütün müstemilatıyla birlikte tahmini değeri 41 milyon franktı.¹²⁴ Satın alma projesinde nasıl bir usul benimseneceğinin tespiti için önce Nafia Nazırı, Tophane Müşiri, Hariciye Nazırı ve Sadrazam'dan oluşan bir Encümen-i Mahsus oluşturuldu. Buradaki müzakereler neticesinde rıhtımlar henüz tamamlanamadığından öncelikle bir geçiş süreci öngörüldü. Bu süreçte idari işler birlikte yürütülecek ve bu arada inşaatın kalan kısmı tamamlanacaktı.¹²⁵ Hükümet bu düşüncesini şirkete bildirdi. Konuya her zamanki gibi Fransa sefareti de taraf oldu. Alınan bu kararı bir taahhütnameyle pekiştirmeyi uygun buldu. Sefaret tercümanı Mösyö Rot'un kaleme aldığı taahhütler şu maddeleri içermektedir:

1. Rıhtım vergisi ecnebi devletler tarafından kabul edilen şekliyle rıhtımların her iki tarafında uygulanacaktı.
2. Osmanlı memurları vergi tahsilinde hazır bulunacaklardı.
3. Vergiler önceden olduğu gibi şirkete ödenecekti.
4. İmtiyazın kaldırılmasına değin bu usul yürürlükte olacaktı.
5. Vergi veremeyecek fakirler tespit edilecek ve küçük deniz taşıtlarından vergi alınmayacaktı.
6. Yeni vergi matrahları belirlenerek Hariciye Nezareti tarafından yabancı sefaretlere bildirilecekti.
7. Fransız sefiri imtiyazın satın alınması sürecinde şirket nezdinde girişimde bulunmayı taahhüt ediyordu.¹²⁶

Taahhüt metniyle birlikte konu Meclisi Mahsusa havale edildi. Meclis idareye ve vergi tahsiline Osmanlı memurlarının dahil edilmesi ve müzakerelerin yürütülmesi için Hariciye Nezareti bünyesinde bir komisyon kurulması maddelerini de metne ekleyerek bu meseleyi karara bağlamıştı.¹²⁷ Komisyon 1900 yılının Mayıs ayında kuruldu. İkinci toplantısını da Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'nın başkanlığında yaptı.¹²⁸ Grana'nın inşaat masraflarıyla ilgili bilgi sunması için toplantı Perşembe gününe ertelendi. Grana'nın harcamalara dair yaptığı sunum Nafia Nazırı Zihni Paşa için ikna edici değildi. Paşa

¹²⁴ BOA, *DUİT*. 33/5, 14 C 1317/20 Ekim 1899, lef 18

¹²⁵ Said Paşa, s. 382

¹²⁶ BOA, *Y. A. Res.* 103/82, 15 C 1317/21 Ekim 1899, lef 3

¹²⁷ BOA, *DUİT* 32/9, 16 C 1317/22 Ekim 1899, lef 2

¹²⁸ *LH*, nr. 20, 21 Mayıs 1900, , s. 340

rakamların abartılı olduğu düşüncesindeydi.¹²⁹ Kısa bir süre sonra Fransız elçisi Consetans ve Tevfik Paşa'nın yaptığı ikili görüşme sonrasında komisyon dağıtıldı.¹³⁰ Bundan sonraki süreç taraflar arasındaki karşılıklı yazışmalar şeklinde devam etti. Yazışmalarda şirketin yanı sıra Fransız elçisinin şirket adına yaptığı müzakereler dikkat çekiyordu. Elçi sanki şirket adına hareket eden bir görevli gibiydi. Gerçi onun asıl görevi Fransız tüccarlarının çıkarlarını korumak değil miydi? Sefir, hükümetten, satın alma işinin gerçekleştirilebilmesi için şu şartları kabul etmesini talep ediyordu: Şirketin şimdiye kadar yaptığı tüm harcamaların, 10 senelik mesaisi ve elde etmeyi ümit ettiği varidâtının hesaplanarak imtiyazın kaldırılmasından evvel şirkete ödenmesi, Şirketin malı olan arsaların devlet tarafından satılması uygun olmadığından terk edilecek arsaların karşılıklarının rıhtım inşasıyla birlikte arazinin kazandığı değer üzerinden ödenmesi. Bu istekler peşin ödeme için geçerliydi. Taksitli ödemede faiz işletilecekti. Ödeme istikraz yoluyla yapılacaksa buna karşılık rıhtım gelirleri ve mültezim bir şirketin teminat gösterilmesi de istenmekteydi.¹³¹

Bu arada şirket rıhtımların değerini tespit ederek hükümete bildirdi. Arsa bedelleriyle birlikte 95.548.760 frank bedel istenmekteydi. Nezaretin belirlediği değerden iki kat fazla olan bu meblağın yüksek tutulması her halde sıkı bir pazarlığın yapılabilmesi içindi. Grana'dan bu miktarın ayrıntılı cetvellerinin Nafia Nezaret'ine sunulması istendiğinde bunu yapamadı. Bu nedenle kendi belirlediği miktarı evvela 69 milyona bir süre sonra da elçiyle birlikte 45 milyon franka indirmişlerdi. Son miktar hükümetçe kabul görmemiş ve bu rakamın da tenzili istenmişti. Grana peşin ödenmek koşuluyla ancak bir kaç yüz bin franklık indirim yapılabileceğini söyledi. Artık fazlası da istenmemeliydi.¹³²

Neticede şirket yumuşadı, talebini esnetti ve nezaretin belirlediği meblağ olan 41 milyon franka kadar inmek zorunda kaldı. Bundan sonraki yazışmalar ve karşılıklı talepler bir de bu rakam üzerinden cereyan etmişti. Hükümet 41 milyonu ödeyince şirket rıhtımları devredecekti. Ancak ileride rıhtımları yine yabancılara verilmesi istenirse şirket işletme hususunda öncelik hakkı istemekteydi.¹³³ Bu arada şirket baştan beri karşı olduğu bu süreci istediği gibi yönlendirebilmek için Fransa'nın bu işe taraf olduğunu gerekirse İstanbul'a donanma göndereceği haberini yayıyordu.¹³⁴ Yazışmalar neticesinde ortak bir protokol ancak 24 Ağustos 1901'de yapılabildi. Şirket adına direktörü Grana, Osmanlı

¹²⁹ LH. nr. 21, 28 Mayıs 1900, s. 354

¹³⁰ LH. nr. 27, 9 Temmuz 1900, s. 326

¹³¹ BOA, Y. PRK. TŞF. 6/31, 1318

¹³² BOA, Y. PRK. HR. 31/18, 24 R 1319/10 Ağustos 1901, lef 10

¹³³ BOA, Y. PRK. HR. 31/18, 29 R 1319/15 Ağustos 1901, lef 6

¹³⁴ BOA, Y. PRK. HR. 31/18, 29 R 1319/15 Ağustos 1901, lef 17

Devleti adına ise Hariciye Nazırı Tevfik Paşa ve Maliye Nazırı Zühdi Paşa anlaşmaya imza koymuşlardır. Anlaşmanın içeriği şöyleydi:

1. Satın alma bir senede gerçekleştirilmesi koşuluyla 41 milyon frank karşılığında icra edilecekti.

2. Bu tutar şirketin tasvip edeceği bir yöntemle temin edilecek ve müessesine maliyece yapılacak taahhüdün ardından imtiyaz devlete devredilecekti.

3. Şirket bir sene boyunca Bak vapurlarını işletmemeyi ve arazisini satmamayı taahhüt eder.

4. Satın alma işlemi bir sene içerisinde yapılamazsa devlet şirkete 25 bin Osmanlı Lirası tazminat verecekti.¹³⁵

Bu protokolün imzalanmasının üstünden bir yıl geçmesine rağmen devlet gerekli parayı temin edip satın almayı gerçekleştiremeyince Grana içinde bulunan yıl da dahil olmak üzere 50 bin lira tazminat talebinde bulundu. Bu talep daha çok devleti kararından vaz geçirmeye yönelikti. Nitekim bu işten vazgeçilirse şirket tazminat talebinden feragat edeceğini bildiriyordu. Yani devlete hala açık bir kapı olduğu yolunda mesaj verilmekteydi. Devlet içinde bulunduğu ekonomik sıkıntı nedeniyle bu meselenin ya istikraz yapılarak çözülmesi ya da bundan vaz geçilmesi şıklarından birini tercih etmek üzere konuyu Meclisi Vükelaya havale etmişti.¹³⁶ Grana ise devletin kararlılığı karşısında finansmanın ya banka aracılığıyla ya da Düyûn-ı Umûmiye'den sağlanması önerisini sundu. Fakat Nafia Nezareti Düyûn-ı Umûmiye'yi bu işe karıştırmak istemiyordu.¹³⁷ Yolun sonuna gelinmekteydi. Hükümet artık bu işi bitirmek için gerekli finansmanı sağlamak için Osmanlı Bankasına başvurdu. Ancak olumlu bir cevap alamadı. Bu durum üzerine hükümet satın alma işlemini yapamayacağını ve dolayısıyla şirketin imtiyaz hukukunun icrasında serbest olduğunu açıkladı.¹³⁸ Protokol gereği şirkete ödenmesi gereken gecikme tazminatının da şirketin hükümete borçlu olduğu % 10'luk gayrisâfi hâsıladan ödenmesine karar verildi.¹³⁹

Şirkete denizden kazandığı ve kendisine terk edilen arazi üzerinde dilediği gibi tasarruf etme hakkı verilmişti. Eminönü tarafı rıhtımının inşasının tamamlanması ile birlikte denizden kazanılan araziler ortaya çıkacak ve bunların tasarrufu için devletten tapu senetleri istenecekti. Ancak bu süreçte rıhtımların satın alınması müzakereleri başlamıştı. Bu dönemde şirket Nafia Nezaretine 24-29 Nisan ve 7 Mayıs 1900

¹³⁵ BOA, Y.A. HUS. 434/32, 11 Ağustos 1317/24 Ağustos 1901, lef 4

¹³⁶ BOA, Y. A. HUS. 434/32, 10 C 1320/13 Eylül 1902, lef 1

¹³⁷ BOA, MV. 105/12, 1 Ş 1320/22 Ekim 1903, lef 12

¹³⁸ BOA, Y. A. RES. 122/97, 17 C 1321/9 Eylül 1903, lef 1

tarihlerinde birer mektup göndererek mukaveleye istinaden arazilerinin tapu senetlerinin kendisine verilmesini istedi. Bunda o güne kadar yapılan masraflara karşı ciddi bir gelir elde edilememesi ve rıhtımlardan umulan faydanın sağlanamaması etkili olmuştu. Diğer taraftan inşa sürecinde tahmin edilmeyen giderlerin ortaya çıkması da şirketin finansman ihtiyacını artırıyordu. Bu meseleyi halletmek için elde edilecek arazi ipotek edilerek yapılacak bir istikrazla finansman açığı giderilecekti. Şirket, talebinin karşılanmaması halinde maruz kalacağı zarara karşılık tazminat isteyeceğini de nezarete ilettili.¹⁴⁰ Konu Şûrâ-yı Devlet'e havale edildi. Yapılan görüşmeler neticesinde şirketten evvela Rûsûmat Emaneti ile olan problemlerini çözmesi istendi. Buna karşılık 30 Mayıs tarihinde bir mektup daha gönderen şirket, meselenin Emanetle şirket arasında gerektiğinde mahkeme vasıtasıyla çözülecek bir sorun olduğunu belirtmiş ve bu meselede Şûrâ-yı. Devlet'in ilgisinin olamayacağı dolayısıyla Galata ve Eminönü rıhtımlarında bulunan şirkete ait arazi ve arsaların bir an evvel tespit edilerek bunların tapu senetlerinin kendilerine verilmesini istedi.¹⁴¹ Şirketin istediği tapu senetleri ancak 1905 tarihinde verilebilmişti.¹⁴²

2.12. Rıhtımların Güvenliği, Kaçak Yapılar ve Bazı Suiistimaller

Rıhtımların inşa çalışmaları başlayınca sahillerin güvenliğinin sağlanması daha da ehemmiyetli bir hale gelmişti. Bu iş için ilk olarak gerekli noktalarda mevcut muhafaza memurlarına ilaveten 15 muhafaza, 4 deniz memuru ve 4 nefer de kayıkçı görevlendirildi. Bunların masrafları içinse R. Emaneti tarafından 7.300 kuruşluk tahsisat ayrılmıştı.¹⁴³ Rıhtımların inzibatı için alınan en önemli karar rıhtım boyunca demir parmaklık yapılması düşüncesi idi. Bunda sürekli artış gösteren kaçakçılık faaliyetleri etkili olmuştu. Bu tedbirin gerekliliği hususunu müfettiş olarak görevlendirilen Polis Meclisi Başkanı Hüseyin Efendi tespit etmişti. Hazırladığı raporda en azından Tophane'den Karaköy'e gümrük işlemleri için ayrılan bölüme geçici ağır parmaklıklar yapılmasını tavsiye ediyordu. Konu şirketin direktör muavini Verlak'a ve tercümanı Piye Efendi'ye intikal ettirildi. Fakat bunlar parmaklık yapımının gümrük muamelesine engel olacağı ve bunların yükleme boşaltma sırasında bozulacağı gerekçesiyle bu meseleyi geçiştirmişlerdi. Ancak Hüseyin Efendi bu işin takipçisi olmuştu. Meseleyi birde R. Emimi ile müzakere etti. Neticede konu Nafia Nezareti ile müşterek olarak şirkete tekrar bildirildi. Şirket cevabi

¹³⁹ BOA, *İ. TNF.* 29 Ş 1321/19 Kasım 1903, lef 2

¹⁴⁰ BOA, *Y. PRK. TNF.* 6/69, 24 Nisan 1316/7 Mayıs 1900, BCA. 230/73. 30. 11; 29 Z 1317/29 Nisan 1900

¹⁴¹ BCA. 230/73. 30. 11, 23 Mayıs 1316/5 Haziran 1900

¹⁴² Zihni Bilge, s. 30

¹⁴³ BOA, *İ. RSM* 11 Z 1313, 24 Mayıs 1896, lef 1

yazısında rıhtımların dayanıklılığa kavuşmadığını belirterek bu işin sonraya bırakılmasını istedi.

Rıhtımların düzenini sağlamakta kararlı olan yetkililer Nafia, Rüşumat, Zaptiye ve Bahriye Nezaretleri ile şirketten birer aza tayiniyle bir komisyon oluşturuldu.¹⁴⁴ Komisyon çalışmalarını bir türlü sonuçlandıramadı. Böylece bürokratik hantallığı sergileyen süreç bitinceye kadar, rıhtım baştan başa ruhsatsız yapılarla domuştu.¹⁴⁵ Şirketin satın alınma çalışmaları devam ederken komisyon henüz kararını açıklamamıştı. Gecikmenin nedeni olarak vapur acentelerinin olumsuz yaklaşımı gösterildi. Ancak yoğunlaşan liman trafiğinde kaçakçılığın engellenebilmesi için bir an evvel önlem alınması gerekmekteydi. Bu nedenle Zaptiye Nezaretinden rıhtım boyunca tedbir alınması, vapurlardan inen yolcuların rıhtımda bekleyenlerle karışmadan yolcu salonlarına geçişinin sağlanması ve rıhtıma buradaki kontroller yapıldıktan sonra çıkarılması istenmişti.¹⁴⁶

Zaptiye Nezareti başta Loyd Vapur Şirketi olmak üzere diğer yabancı vapurların rıhtıma çıkardığı emtia ve eşyanın kontrolü, yolcuların pasaportlarının muayene edilerek muntazam kayıtlarının tutulabilmesi ve vapurlar önünde nokta vazifesi yapmak üzere görevlendirilen polislerin ikametne tahsis edilmek için bir baraka yapılması hususunda nezaret bütçesinden 10 bin kuruş tahsisat istemişti.¹⁴⁷ Yapılması düşünülen parmaklıklarda, biri liman ve karantina daireleri diğeri şirketin antrepoları hizasında ve iki adedi de gümrük ve yolcu salonunun münasip noktalarında olmak üzere dört kapının açılmasına karar verilmişti. Böylece kontrollerden sonra geçişlerin kolaylaştırılması ve yığılmaların önlenmesi sağlanmış olacaktı.¹⁴⁸ Rıhtımların güvenlik ve düzenini sağlayacak personel için diğer bir baraka Galata vergi dairesi yakınında deniz zabıta memurları için yapılmıştı. Bu yapı 20 kişilik yatakhane ve polis komiserlerinin ikameti için tahsis edilen iki odadan ibaretti. Sonradan sayıları yüze çıkarılan zabıta için Galata'da 7 bin kuruşa bir han kiralanmıştı.¹⁴⁹

Kaçakçılık faaliyetlerinin yanı sıra rıhtım güvenliğini zora sokan bir konu da simsar, tercüman ve hamalların izinsiz faaliyetleriydi. Galata ve İstanbul rıhtımları yolcu salonlarına girip çıkan simsar ve otel tercümanları yolculardan çeşitli adlar altında fazla ücret alıyordu.¹⁵⁰ Hüviyetleri genelde meçhul olan bu şahısların haksız kazanç elde

¹⁴⁴ BOA, Y. A. HUS, 365/88, 26 C 1314/2 Aralık 1896, lef 1 ve 3

¹⁴⁵ BOA, Y. A. HUS, 373/5, 2 M 1315/2 Haziran 1897, lef 1

¹⁴⁶ BOA, DH. TMIK. S. 49/80, 2 Ş 1321/12 Kasım 1903, lef 2

¹⁴⁷ BOA, DH.. TMIK. S. 13 R 1322/27 Haziran 1904, 53/48, lef 1

¹⁴⁸ BOA, ZB. 363/22, 7 Eylül 1322/20 Eylül 1906

¹⁴⁹ BOA, ZB. 364/84, 20 Ağustos 1324/2 Eylül 1907

¹⁵⁰ BOA, DH. EUM. VRK. 8/25-A , 17 Şubat 1325/2 Mart 1910, lef 14

etmelerini Samuel Efendi gibi bazı rüşvetçi memurlar teşvik ediyordu.¹⁵¹ Yirmi kişiden ibaret oldukları anlaşılan bu şahısların işine Polis Müdüriyeti son vermek istemiş fakat ellerindeki temettü tezkireleri nedeniyle bunu yapamamıştı. Bu durum rüşvetin sadece rıhtım memurlarıyla değil fakat aynı zamanda resmi kurumlarla da ilgili olduğunu göstermektedir. Korsan simsarlar faaliyetlerini vergi vererek meşrulaştırmaya çalışıyordu. Fakat R. Emaneti bunların kendilerinden izinsiz çalıştıkları hususunda ısrarcıydı.¹⁵²

Gümrük muayene işlerinin bazen ehli tarafından yapılmaması da kısa süreli arbedelerin yaşanmasına neden oluyordu. Örneğin Edremit Vapurunda muayene yapan Galata rıhtımı vergi müfettişi Refik Efendinin sandalcısı Rizeli Mahmut'un hiçbir ruhsat ve hakkı olmadığı halde Musevi Efrayim'in sepetini kontrol etmek istemesi kazaya sebep olmuştu. Etraftakilerin desteğiyle kontrol edilen sepetten bir rovelver çıkınca Efrayim karakola götürülmüş fakat silahın ruhsatlı olduğu anlaşılmıştı. Bundan bir hafta sonra ise Pire'den gelen Yunan bandıralı "Polipolisi" Vapuru yolcularından birinin eşyası gümrük sahasının dışında Rüsûmat muhafaza memuru Kemal Efendi tarafından kontrol edilmek istenince eşya sahibi buna engel olmak istemiş, bu sırada yine bir kavga yaşanmıştı. Görev alanlarının dışında ve ehil olmayan kişilerin resmi işlere karışması rıhtımların düzenini bazen sekteye uğratiyordu.¹⁵³

Şirket aldığı imtiyazın 26. maddesine istinaden rıhtımlar üzerinde çok sayıda ruhsatsız baraka inşa etmişti. Bunlardan Müskirat Zahire Gümrüğünün ihracat kapısına ve ambarların bitişiğine yapılan ahşap bakkal dükkanı yıkılmak istenmiş ancak nereden alındığı belli olmayan bir ruhsat ibraz edilerek bu yıkım engellenmişti.¹⁵⁴ Yıkım hususunda kararlı olan Nafia Nezareti, Belediyenin 6. Dairesinden bu ruhsatın nasıl verildiğini sormuş aldığı cevapta bunun Rüsûmat Emaneti tarafından sağlandığı belirtilmişti.¹⁵⁵ Emanet ise rıhtıma gelen ve mevcut depo ve ambarların alamadığı eşyanın yağmurdan korunması için böyle bir kolaylığın sağlandığını bildirmişti.¹⁵⁶ Nafia Nezaretinin barakaların yıkılması tutumundaki ısrarı, baraka kiracılarının daha çok ateşle icrayı sanat eden esnaflardan oluşmasından kaynaklanmaktaydı. Nitekim barakaların çoğunluğu kahve ve aşçı dükkanlarıydı. Ebniye Kanununun 89. ve 90. maddelerine göre bu tür mesleklerin ahşap yapılarda icra edilmesi yasaktı.¹⁵⁷ Çünkü bu dükkanlardan çıkabilecek muhtemel bir yangın ticari eşya ve emtiayla dolu olan gümrük ambarlarına

¹⁵¹ BOA, *DH.EUM. VRK.* 8/25-A , 29 R 1329/29 Nisan 1911, lef 2

¹⁵² BOA, *DH. EUM. VRK.* 8/25-A , 8 Mart 1327/21 Mart 1911, lef 5

¹⁵³ BOA, *DH. EUM. THR.* 47/7, 4 Ağustos 1323/17 Ağustos 1907, lef 4

¹⁵⁴ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 24 Temmuz 1316/6 Ağustos 1900, lef 10

¹⁵⁵ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 21 Ağustos 1316/3 Eylül 1900, lef 11

¹⁵⁶ BOA, *DH. MKT.* 2440/64, 26 Ş 1318/19 Aralık 1900

sıçrayabilir ve neticede külliyetli bir zarara neden olabilirdi. Dolayısıyla bunların bir an evvel yıkılması elzemdi. Şirket ise uyarıları fazla dikkate almıyor, hatta yenilerini yapmaya devam ediyordu. Şirketle baş edemeyen ve yıkım yazılarını birbirlerine havale etmek durumunda kalan R. Emaneti, Nafia Nezareti ve Belediye sonunda konuyu Babıâli'ye havale etti.¹⁵⁸

Bunlar olup biterken korkulan başa gelmişti. Galata Gümrüğü ihracat kapısı karşısında bulunan Tömbeki Rejisinin idaresindeki Aşçı Karahisarlı Hüseyin Ağa'nın dükkanında 1904 yılının Temmuz ayının on yedinci günü akşamı saat sekizde bir yangın çıkmıştı. Neyse ki erken fark edilen yangın gümrük tulumbacıları tarafından hemen söndürülmüş fazla bir zarar meydana gelmemişti. Bu binaların bânîsi ve olayın asıl sorumlusu olan şirkete ise yeni bir yıkım kararı tebliğ edilmekle yetinildi.¹⁵⁹ Meydana gelen yangınların sıklığı şirketi harekete geçirdi. Karaköy tarafındaki bir kısım barakalar yıkıldı. Ama belli ki bu durum göz boyamadan ibaretti. Çünkü İranlı İbrahim'in çaycı barakasına ilave barakalar yapan İranlılara izin verilmişti.¹⁶⁰

Konu bir de Meclis-i Vükelâda müzakere edildi. Üyeler bu yapıların, şirketin mukaveleyi yanlış tefsir etmesinin neticesi olduğuna karar verdiler. Gereğinin yapılması için kanun ve nizamlara aykırı olan barakaların ortadan kaldırılması hususunda şirkete tebligat yapılmasında mutabık kalındı.¹⁶¹ Bu arada yangınlar ise devam etmekteydi. 1905 yılının otuz Ağustos günü gece saat 12'ye doğru Galata Emtia-i Ecnebiye Gümrüğüne bitişik olan gümrük salonunun yakınındaki Aşçı Halil Ağa'nın dükkanından duman çıktığı fark edilmiş, bunun üzerine dükkanın kapısı kırılarak içeriye girildiğinde ocağın içinde kalan ateşin yandaki paçavralara sıçrayarak barakayı tutuşturmaya başladığı görülmüş ve ateş büyümeden söndürülmüştü.¹⁶²

Şirketin her seferinde yapıların gümrük ambarlarının yetersizliğinden dolayı inşa edildiği bahanesini elinden almak için gümrük ambarlarının inşasına hız verilmişti.¹⁶³ Bir süre sonra hükümetin kararlı tutumuna dayanamayan şirket ahşap barakaların yıkılmasına muvafakat göstermişti.¹⁶⁴

2.13. Hamal, Mavnacı ve Kayıkçı Esnafıyla Rıhtım Şirketi Arasındaki

¹⁵⁷ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 9 S 1320/17 Mayıs 1902, lef 12

¹⁵⁸ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 28 Mart 1904, lef 13

¹⁵⁹ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 26 Ra 1322/11 Haziran 1904, lef 19

¹⁶⁰ BOA, *DH. MKT.* 866/5, 19 R 1322/3 Temmuz 1904, lef 1

¹⁶¹ BOA, *DH. MKT.* 490/2, 4 Ca 1322/18 Temmuz 1904, lef 28

¹⁶² BOA, *DH. MKT.* 984/69, 27 R 1323/1 Temmuz 1905, lef 1

¹⁶³ BOA, *DH. MKT.* 490/22, 29 Ca 1323/1 Ağustos 1905, lef 26; 2 C 1323/4 Ağustos 1905, lef 30

İlişkiler

19.Yüzyılda makineleşmenin getirdiği iş kayıpları liman işçilerini de etkilemişti. Limanların modernleştirilmesi çerçevesinde teknolojik yeniliklerle donatılması çalışanlar adına ciddi iş kayıplarına sebep olmuştu.¹⁶⁵ İstanbul limanının dönemin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir sisteme kavuşturulması liman işçilerini tedirgin etmekteydi. Bundan dolayı rıhtımların inşaatı başlayınca mavnacı ve kayıkçı esnafı padişaha müracaat ederek haklarının korunmasını istediler. Durumun farkında olan Babiâlide muhtemel mağduriyeti gidermek için bir süredir çalışma yapmaktaydı. Mavnacı esnafının müracaatı ise bu süreci hızlandırdı. Yapılan müzakereler neticesinde “Dersaadette sandalcılık ve mavnacılık ile temini maişet iden esnaf, inşa edilen rıhtımdan dolayı ahvali hükümeti seniyyede dikkate alınarak eşya ve emtianın nakli hususlarında” kendilerine imtiyaz verilmişti. Bu imtiyaza göre Galata’dan İstanbul’a ve İstanbul’dan Galata’ya, rıhtıma yanaşacak bir gemiden diğerine aktarma şeklinde taşınacak eşya, demiryoluyla sevk edilecek emtia, köprü derununa ihraç olunacak bil cümle eşya, rıhtıma yanaşacak bir gemiden çıkarılacak ve sahilden bu gemiye tahmil edilecek eşya ve emtiayı mavnacı ve sandalcı esnafı taşıyacaktı. Diğer taraftan hükümetin limana gelecek gemilerin kıçtan rıhtıma ve baştan şamandıraya yanaştırılması isteğini şirket kabul etmişti. Böylece gemi yüklerinin eskiden olduğu gibi mavna ve sandallarla tahmil ve ihracı mümkün olacak dolayısıyla esnafın iş kaybına uğramasının önüne geçilecekti.¹⁶⁶

Limana yapılacak modern rıhtımların olumsuz etkilerine maruz kalacağını düşünen diğer bir grup da vapur acenteleri idi. Bunlar itirazlarını dile getirmek için liman işçileri gibi inşaatın başlamasını bekleyecek kadar sabırlı değillerdi. Bu yüzden imtiyaza verildiği ilk günlerde karşı çıktılar. Şirketi Hayriye idaresi rıhtım şirketinin karşıdan karşıya eşya nakletmek üzere Bak Vapurları işletilmesi ruhsatını almasına hukuklarının muhafazası zımında müdahale ettiler.¹⁶⁷ Nafia Nezaretine yapılan müracaatları Şûrâ-yı Devlet’e havale edildi. Fakat buradan çıkan karar acentelerin aleyhineydi. İmtiyazın bu maddesinin şirketin hukukunu sınırlamadığına hükmedildi.¹⁶⁸

¹⁶⁴ BOA, DH. MKT. 984/69, 17N 1323/14 Kasım 1905, lef 6

¹⁶⁵ Donald Quataert, *Osmanlı Devletinde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Sabri Tekay (çev.) Yurt yayınları, İstanbul 1987

¹⁶⁶ DTO. nr. 512, 20 R 1312/19 Ekim 1894, s. 493; İ.TNF. 1312 L 27/4, Selhi Şaban 1312/25 Şubat 1895, lef 2

¹⁶⁷ DTO. nr. 309, 17 R 1312, s.

¹⁶⁸ DTO. nr. 318, 21 C 1308/1 Şbat 1891, s. 56. Bak vapurları 1900 yılına kadar işletilmedi. Bunun sebebini tespit edemedik. Bu yılın ilk aylarında şirket alet ve edevat temin ederek imtiyazın bu maddesini uygulamaya koymak istedi. Fakat mavnacı ve sandalcı esnafı sahilin her iki yakasında eşya nakli işinin kendilerine ait olduğu gerekçesiyle vapurların işletilmesine karşı çıktı. Üç esnaf ortak bir dilekçe ile şirkete verilen bu imtiyazın kaldırılması için Nafia Nezaretine müracaat etti. Esnafa göre zaten şirketi satın alma müzakereleri başlamış ve vapur işletilmesine de gerek kalmamıştı. Nitekim hükümet de aynı görüşteydi. Satın alma müzakereleri

Mavnacı esnafının ilk şikayeti şirketin emtia ve eşyanın nakli konusunda kendisine taahhüt ettiği hakları ihlal etmesiyle başladı. “Umûmi Mavnacı Esnafı Kulları” adına Ali Rıza ve Hasan padişaha istida vererek Grana ve Liman Muavini Kaymakam Tahsin Beyin şirketle yaptıkları anlaşmanın dışına çıkarak aileleriyle birlikte 15 bin kişinin perişanlığına sebep olduklarından kendilerinden şikayetçi oldular.¹⁶⁹ Hükümete havale edilen konu müzakere edilmiş ve şirketten daha önce imzaladığı anlaşmanın gereği olarak esnafın hukukunu muhafaza etmesi istenmişti. Şirketin bu problemi çözmesi için aldığı önlem huzursuzluğun adeta kendinden kaynaklanmadığını göstermek içindi. Önce Maritim ve İtalyan vapur acentelerinin mavnalarını satın alan şirket daha sonra Avusturya ve Rusya’ninkileri de satın almak için görüşmelere başlamıştı. Böylece bu sorun temelden çözülmüş olacaktı. Artık bundan sonra çıkacak problemlerden esnaf sorumlu tutulacak ve gerekirse bunlar icrayı faaliyetten men edileceklerdi.¹⁷⁰

Rıhtım şirketinin, acentelerin mavna ve sandallarını alması esnafı bir nebze olsun rahatlatmışken bu sefer de yabancı sefaretlerin rıhtımlara duba yerleştirmesi düşüncesinin duyulması ile huzursuz oldular. Eşyanın mavnalarla naklinin rıhtımların varlık sebebini ortadan kaldırdığını iddia eden sefaretler, böylece ticari emtianın daha az masrafla tahmil ve ihracını sağlamayı amaçlıyorlardı. Fakat duba düşüncesi “seyyar gümrük” olacağı ve vergi tahsilinde engel teşkil edeceği öne sürülerek kabul edilmedi. Acentelerin faaliyetlerine müdahale eden mavnacıların, bu işten men edilip şirkete bunlara bir miktar para ödenerek memleketlerine gönderilmelerine karar verildi.¹⁷¹ Zaten bunların bir kısmı evlenmeye ve bir parça toprak satın almaya yetecek parayı biriktirmek üzere İstanbul’a gelen mevsimlik işçilerdi.¹⁷²

Bu arada rıhtım inşaatı da devam etmekteydi. Ancak sandalcı ve kayıkçıların vasıtalarını gelişi güzel yerlere bağlamaları bazen çalışmaları sekteye uğratabilmekteydi. Bu sıkıntının önüne geçebilmek için esnaftan Tophane, Gümrükönü ve Şarap İskelesinde kendilerine mahsus yerlerin dışında sandal ve kayıklarını bağlamamaları istendi. Esnaf bu isteği şirketin kendilerini devre dışı bırakması şeklinde yorumladı. Bu nedenle de Beyoğlu Mutasarrıflığına başvurarak şartnamenin 3. maddesi mucibince Tophane-Sirkeci ile Unkapanı arasında kendilerine yapılacağı vaat edilen iskelelerin inşa edilmediği gerekçesiyle şirketten şikayetçi oldular. Konu Nafia Nezaretine intikal etti. Nezaret

sonuçlanıncaya kadar şirkete bu imtiyazın askıya alındığını tebliğ etti. Tophane-Sirkeci, Karaköy-Sirkeci, Tophane-Eminönü ve Karaköy-Eminönü arasında karşılıklı sefer yapması düşünülen Bak vapurları hiçbir zaman işletilemedi bkz. BOA, *Y. PRK. TNF*, 6/64, 27 Z 1317/27 Nisan 1900

¹⁶⁹ BOA, *İ. TNF*. 1312 L 27/4, 21 Şubat 1310/5 Mart 1895, lef 3

¹⁷⁰ BOA, *İ. TNF*. 1312 L 27/4, 5 L 1312/1 Nisan 1895, lef 5

¹⁷¹ BOA, *İ. TNF*. 1312 L 27/4, 26 L 1312/22 Nisan 1895, lef 4

Hukuk Müşavirliğinin yaptığı tetkikat neticesinde çalışmaların vergi tahsilini ve rıhtım güvenliğini engellememesi için esnaf sandal ve kayıklarını gelişigüzel yerlere bağlamamaları hususunda uyarıldı.¹⁷³

Yabancı vapur şirketlerinin nakliyat işlerinde kendi mavnalarını kullanmalarından kaynaklanan problemlerin ise ardı arkası gelmiyordu. Bu yüzden limanda kötü şeyler olmasından korkuluyordu ki Zaptiye Nezareti uyarılmıştı.¹⁷⁴ Bir taraftan da Nafia Nezaretinin bu hususta şirketle olan yazışmaları devam ediyordu. Daha önce satın aldığı acente mavnalarının yanı sıra İstanbul rıhtımında faaliyette bulunanları da Şirket-i Hayriye Tamirat Fabrikası yanında toplayarak satın almak isteyen şirket İngilizlerin bu fikre sıcak bakmamaları nedeniyle bu sorunu çözemiyordu. Şirket bünyesine dahil edilmesi düşünülen sandal ve mavnaların ücretleri Credit Lyon Bank'ta hazır bekletilmekteydi. Fakat İngiltere yeniden mavna satın almayacağı yönünde bir taahhüt altına girmek istemiyordu. Şirket, bu konuda Babiâli'nin İngiliz sefareti nezdinde girişimde bulunmasını ve acentelerin ikna edilememesi halinde vapurlarının rıhtıma yanaştırılmaması ve bunlara ayrılan şamandıraların sökülmesini tavsiye ediyordu.¹⁷⁵

Fakat Babiâli bu tavsiyelere kulak asmadı. Çünkü alınabilecek olumsuz bir cevap neticesinde şirketin sorumluluğu kendisini yıkarak bu işten sıyrılacağını düşünüyordu.¹⁷⁶ Esnafın mağduriyetini gidermek için yabancı vapur acentelerinin taşıtlarının bir kısmını satın alan ve diğerlerini de almayı tasarlayan rıhtım şirketi 40 adet duba siparişi vererek sorunun alanını genişletiyordu. Bir sene sonra dubalar geldi. Bunlardan bir tanesi Romanya vapuruna rampa edilerek vapurda bulunan eşya dubalarla taşındı. Esnafın bu husustaki şikayetlerine ise şirket memuru Hacpiyar Efendi vapurun biran evvel tahliye edilmesi gerektiğini öne sürerek karşılık veriyordu.¹⁷⁷

Şirketin eşya ve emtia ihracının dubalarla yapması sonraki yıllarda da devam etti. Bu şekilde eşya tahliyesi yapan vapur acentelerinden diğeri ise İngilizlere aitti.¹⁷⁸ Sanki bir zamanlar mavnacı ve kayıkçı esnafının sıkıntılarını gidermek için bu devletin acentelerinin taşıtlarını satın almak isteyen rıhtım şirketi değildi. Yoksa önce yabancı mavnalar sonrasındaysa Lonca mavnalarını devre dışı bırakıp bu işi zamanla tekeline almayı mı düşünüyordu? Ne düşünürse düşünsün esnaf geçim kaynağını kaptıracak gibi görünmüyordu. Galata rıhtımı yolcu salonu civarında bulunan babalara raptedilen duba

¹⁷² Quataert, s. 88

¹⁷³ BOA, *DH. MKT.* 392/99, 5 Ra 1313/26 Ağustos 1895, lef 2

¹⁷⁴ BOA, *DH. MKT.* 2299/100, 27 N 1317/28 Ocak 1900

¹⁷⁵ BOA, *HR. HMŞ. İŞO*, 187/39, 26 K sani 1900, lef 1

¹⁷⁶ BOA, *HR. HMŞ. İŞO*, 187/39, 18 R 1317/18 Şubat 1900, lef 3

¹⁷⁷ BOA, *DH. MKT.* 2507/133, 21 B 1319/3 Kasım 1901

ve palamarları söküp atmışlardı. Zaptiyeden bunları engellemesi isteniyordu.¹⁷⁹ Galata, Bahçekapı ve Mumhane İskeleleri sandalcı esnafının bu tür faaliyetlerini önlemek üzere Nafia Nezareti İzmir, Selanik ve Beyrut limanlarındaki tahliye işleminin nasıl yürütüldüğünü inceledi. Buradan çıkan sonuç sandalcı esnafının lehineydi. Çünkü bu limanlardaki tahmil ve tahliye işlerini esnaf yapıyordu.¹⁸⁰ Böylece liman esnafının mücadelesi devam etmiş fakat sayıları rıhtımlarda modern tahliye araçlarının kullanılmaya başlanmasıyla orantılı olarak azalmıştır.

Rıhtım inşaatının getirdiği iş kaybından etkilenen bir meslek grubu da hamallardı.¹⁸¹ Bunlar belirli bir ücret karşılığında yük taşıyarak geçimini sağlayan insanlardı. Esas itibarıyla vasıfsız işçilik olan bu mesleği icra edebilmek için güçlü kuvvetli olmak yeterliydi. Gümrükler, rıhtımlar, hanlar, mağaza ve antrepolar, şimendifer şirketleri bunların çalışma bölgeleriydi. Yüklerini taşıma yöntemlerine göre sıırık, arka, Ermeni ve atlı hamallar şeklinde isimlendiriliyordu. Kethüda ve hamalbaş adlı idareciler tarafından atanırlardı. Bunda güvenlik gerekçesi etkili olmuştur. Her hamalın yıllık ruhsat harcı ödemesi zorunluydu. Hamal başı ise bunların toplanmasından sorumluydu. Genelde loncalara ait bekâr hanlarında gruplar halinde kalmaktaydılar. Zaten çoğunlukla kırsal kesimden gelen hamalların temel amaçları memleketlerinde ekip biçecekleri toprağı satın alabilmek için biraz para biriktirmekti.¹⁸²

Yabancı tüccarlar loncaya bağlı hamalları istememekteydi. Bunlar daha ucuza çalışacak hamallara engel oluyor ve güçlü direniş hareketlerinde bulunuyorlardı. Çalışma alanları birinci ve ikinci bölge olmak üzere iki kısma ayrılmıştı. Konumuzu oluşturan şirketin idari merkezinin bulunduğu eski Osmanlı Bankası civarı birinci, Beyoğlu Ağa Camii tarafları ise ikinci bölge olarak adlandırılıyordu. İki bölge arasındaki ücret farkı genelde üç misliydi. 5 Eylül 1909 tarihinde yayınlanan hamal talimatnamesiyle hamal kethüdalıklarına son verildi. Yetkileri Belediye ve Zabıta idarelerine devredildi. Böylece gerek devlet ve gerekse yabancı tüccarların memnun olmadığı bu makam ortadan kaldırılmıştı. Aynı zamanda bir kısmı hala II. Abdülhamid'in atadıklarından oluşan

¹⁷⁸ BOA, DH. MKT. 2691/68, Selh-i Zilkade 1326/24 Aralık 1908, lef 3

¹⁷⁹ BOA, ZD, 364/113, 21 Ra 1327/12 Nisan 1909, lef 2

¹⁸⁰ BOA, DH. EUM. THR, 45/2627 B 1328/14 Ağustos 1909, lef 5

¹⁸¹ I. Dünya Savaşının hemen öncesinde İstanbul'da loncalarının merkezi olan Bahçekapı (Yeni Cami, Ticaret Odası ve Vapur iskelelerinin çevresi) çevresinde 10 bin hamal faaliyette bulunmaktaydı. Aileleriyle birlikte bu rakam gözönüne alındığında hamalların işlerini kaybetme korkusunun ne kadar yerinde olduğu daha iyi anlaşılır bkz. *İstanbul Beldesi 1330 (1914) Tarihli İhsâiyât Mecmuası*, Matbaa-i Arşak ve Garoyan, Bâbîâli Caddesinde, Dersaadet 1331, s. 250

¹⁸² Nurgül Bozkurt, "Osmanlı Devletinde Hamallar", *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı:158, Ekim 2005, s. 203-214

kethüdaların padişahla olası bir bağının devam etmesi de önlenmiş oluyordu.¹⁸³ Birinci Dünya Savaşı sonrasına kadar güçlerini koruyan hamal teşkilatı Temmuz 1924’de Cumhuriyet yönetimi tarafından lağvedildi.¹⁸⁴

Hamalların rıhtım şirketiyle ilk anlaşmazlığı inşaat çalışmaları esnasında meydana geldi. Mavnacı esnafıyla birlikte hükümete müracaat ederek uğrayacakları iş kaybının giderilmesini istediler. Yapılan görüşmeler neticesinde mavnacı ve sandalcılarla birlikte kendilerine gemilerden yapılacak yükleme ve boşaltma işleri hususunda bazı imtiyazlar verildi. Bu imtiyazla mavnacıları anlattığımız bölümdeki haklardan ibaretti.¹⁸⁵ Bu süreçte hamalların isteklerini kabul ettirebilmek için başvurdıkları iş bırakma eyleminin sona erdirilebilmesi için Nafia Nezareti memurlarından Çerkisyan ve Serviçin Efendiler, liman dairesinden Halid ve Zaptiye Nezaretinden de Hüseyin Daim Beyler’den oluşan bir komisyon kurulmuştu. Komisyon hamalların haklarını teyit edince mevcut ihtilaf giderildi.¹⁸⁶ Bu suretle anlaşmazlıkların bir süre için de olsa önü alınabildi. Şirketin Emtia-ı Ecnebiye ve Dahiliye Gümrüklerinde çalışan hamallara müdahale etmesine kadar ciddi sorun yaşanmadı. Bahsedilen gümrük hamallarının görevlerini ifa etmesini rıhtım şirketi engellemek istedi. Bunda saraya yapılan şikayetten anlaşıldığı kadarıyla imparatorluğun farklı bölgelerine gönderilmek üzere Dahiliye Gümrüğüne gelen ticari eşyanın yüklenmesi işleminde tüccardan 1 lira 100 kuruş hesabıyla 10 kuruş alan şirketin hamallara bu iş karşılığında mecidi 20 kuruş hesabıyla ancak 45 kuruş vermesi etkili olmuştu. Bu nedenle haklarının gasp edildiğini öne süren hamal kethüdası mağduriyetlerinin önlenmesi için nezarete tekrar şikayette bulunmuştu. İhtilafın incelenmesi sonucunda ticari eşya nakli Galata tarafında olduğu gibi İstanbul cihetinde de Dahiliye Gümrüğü hamallarına tevdi edildi. Şirketin bu engellemelerdeki amacı kendisine ait hamalları istihdam ederek nakliye ücretlerini azaltmayı düşünmesinden kaynaklanıyordu. Burada hemen şunu belirtmeliyim ki rıhtımlarda, gümrüklerde çalışan hamalların yanı sıra şirket bünyesinde bulunan hamallar da vardı. Bunlar daha az ücretle çalıştırılıyordu.¹⁸⁷ Bu tür şikayetler ilerleyen yıllarda da devam etti.¹⁸⁸

Osmanlı Hükümeti 1907 yılında rıhtım şirketi ve Avrupa devletleriyle gümrük vergilerini % 8’den % 11’e çıkaran bir anlaşma imzaladı. Anlaşmanın müzakereleri sürecinde İngiltere elçisi Osmanlı limanlarında bir dizi değişiklik sağlamak için hamallık

¹⁸³ Cevdet Kırpık, “Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı: 158, Ekim 2005, s. 95-108

¹⁸⁴ Quataert, s. 102.

¹⁸⁵ *DTO*. nr. 512, 20 R 1312/19 Ekim 1894, s. 493

¹⁸⁶ *DTO*. nr. 559, 25 Ra 1313/15 Eylül 1895, s. 439

¹⁸⁷ BOA, *DH. MKT.* 2325/122, 28 Za 1317/29 Mart 1900, lef 1

sorununun kesin ve tatminkar bir biçimde düzenlenmesi talebini ilettili. Yapılan nihai anlaşmayla hamalların özerkliği ortadan kaldırıldı. Tüccarlara, sadece çalışma izni alan kişilerin istihdam edildiğinden emin olmaları için lonca yöneticileri dahil hamalların Rüşûmat Emmini tarafından verilecek numaralı kollukları takacakları bildirildi. Rüşûmat Emininin çalışmasını uygun bulmadığı hamallar yerine, kethüda hemen yenilerini alacaktı. Kurallara aykırı hareket eden hamalı cezalandırma yetkisi sadece Rüşûmat. Eminine ait olacaktı.¹⁸⁹ Dolayısıyla hamallar üzerindeki tasarruf hakkı kethüdadın Rüşûmat Eminine geçmekteydi. Yetki paylaşımı getiren ve zuhur edecek ihtilaflarda son kararın Emine ait olduğunu belirten bu anlaşmanın ardından gerçekleşen ilk hamal tartışması 1908 yılında Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesi sebebiyle ortaya çıkmıştı. Emtia-i Dahiliye Gümrüğü hamalları Avusturya mallarını taşımayacaklarını bildirerek boykot kararı aldılar. Hamalların görevlerine döndürülememesi halinde telef olacak eşyaya karşılık şirket hükümetten tazminat isteyeceğini Rüşûmat. Emanetine bildirdi. Bunun üzerine zaptiye nezareti uyarılarak hamalların değiştirilmesi ve görevlerini yerine getirmeyenlerin gümrükten uzaklaştırılması istendi.¹⁹⁰ Kasım 1908'de Sadrazam Kamil Paşa şirketin işlerine müdahale eden hamalların işten çıkarılmasını ve emirlere uymayanların görevlerine son verilmesini emretti. Fakat Avusturya boykotunun yoğunlaştığı bir sırada yapılan bu açıklama karşısında hamallar konumlarını değiştirmediler. Sadrazam ise bunlara eylemlerinin yasa dışı olduğunu söyleyerek uyarıda bulundu. Zaptiye Nezaretinden bu işin elebaşlarının cezalandırılması için belgelerin mahkemeye verilmesini istedi.¹⁹¹

Dahiliye gümrüğü hamallarının çıkardığı diğer bir olay da şirket memuru Mösyö Kokovas'ı ölümle tehdit etmeleri olayıdır. Ticari eşya nakli için şirket tarafından tutulan 13 hamal aralarındaki bir tartışma nedeniyle iş bırakmışlar ve kendilerine uymayarak yükleme işine devam eden arkadaşlarını da bundan men etmek istemişlerdi. Bu müdahaleyi önlemek isteyen Kokovas'ı Polis Komiseri Kurban Efendi huzurunda tehdit etmişlerdi. Bu durum üzerine Zaptiye Nezareti olay çıkaran hamalların işine son verdi. Kolbaşı Mahmud b. Tahir, on bir numaralı Hamdi b. Halil, on dört numaralı Ali b. İbrahim ve on beş numaralı Kasım b. İbrahim adlı hamalların işine son verildi. Bunların yerine Hacı Hasan oğlu Arif, İzmirli Mustafa, Soğancı oğlu Cafer ve Hüseyin oğlu Kadri

¹⁸⁸ BOA, *DH. MKT.* 2351/103, 28 M 1318/27 Mayıs 1908, lef 1

¹⁸⁹ Quataert, s. 95-97

¹⁹⁰ *DH. MKT.* 2676/132, 13 Za 1326/7 Aralık 1908, lef 3

¹⁹¹ Quataert, s. 99-101

işe alındı.¹⁹²

Rıhtım şirketine ait iskelede “muamelât-ı hodserâne ve serkeşâne”de bulunan 42 hamaldan 4’ü Divanı Harp kararıyla Trablusgarp’a ve Bingazi’ye sürgün edilmiş bu sırada bir nefer de eceliyle ölmüştü. Geri kalan 37 hamaldan 10’u diğer hamalların görevlerini engelleyecekleri gerekçesiyle mahkemeye sevk edilmişlerdi. Mahkemeye gönderilen hamallar; 507 numaralı Selim b. Molla Şerif, 509 numaralı Siirtli Kasım b. İbrahim, 511 numaralı Mehmet b. Süleyman, 512 numaralı Siirtli Şükri b. Derviş, 514 numaralı Recep b. İhsan, 515 numaralı Siirtli Raşit, 519 numaralı Vanlı Şükri b. Mehmed, 523 nolu Hizanlı Hüseyin b. Abdullah, 530 numaralı Bitlisli Hakkı b. Ramazan ve 532 nolu Harputlu Hüseyin b. Eyyub’tu.¹⁹³

Gümrük ve rıhtımlarda kaçak çalışan hamalların varlığı bunlarla ilgili başka bir problemdi. Bir şekilde elde ettikleri “markalarla” kendilerini loncalara bağlı göstererek faaliyette bulunuyorlardı. Bunların önünü alabilmek için İstanbul Polis Müdürlüğü hamallara tek renk gömlek belirlenmesini ve yakalarına görev yaptıkları mahalli ve numaralarını gösterir bir madeni levhanın taktırılması gerektiğini Emniyet Müdürlüğüne bildirdi.¹⁹⁴ Birbirlerinin görev alanlarını ihlal etmemeleri için hamallar arasında “münavebe” usulünün uygulanmasına karar verildi.¹⁹⁵ Hamalların daha iyi tanınabilmesi ve yasal olmayan yollardan hamallık yapanların engellenebilmesi maksadıyla 1917 yılında Sirkeci hamallarına; yakaları kırmızı işaretli, siyah tek tip elbise ve koyu renkli kalpak giyilmesi zorunlu kılındı.¹⁹⁶

2.14. Gümrük Binaları, Ambarları ve Antrepolar Meselesi

Mukavelenin 1. ve 23. maddeleri mucibince şirket devlet için yeni gümrük daireleri, ambar ve antrepoları yapmakla yükümlüydü. Bu sorumlulukların yerine getirilmesi için hazırlıklara başlayan şirket ile R. Emaneti arasında anlaşmazlıklar ortaya çıktı. İhtilafların tam olarak neden kaynaklandığını tesbit edilip sorunun çözülebilmesi için Cemiyet-i Rüşûmiye Birinci Başkanı Rıza Bey ve Nafia Nezaretinden Fen Müşaviri Serviç Efendi görevlendirilmişti.¹⁹⁷ Bu görevlilerin incelemeler neticesinde ihtilafın, depolara konulacak eşyanın hangi usul ile depolanacağı konusunda çıktığı belirlendi. Ambar ve antrepolara konulacak eşya ve emtia çeşidinin tesbitiyle bu sorun

¹⁹² BOA, ZB. 46/23, 29 Haziran 1907, lef 2 ve 4

¹⁹³ BOA, ZB. 371/20, 29 Haziran 1325/12 Temmuz 1909, lef 2

¹⁹⁴ BOA, DH. EUM. VRK. 8/25-A, 17 Şubat 1325/2 Mart 1910, lef 14

¹⁹⁵ BOA, DH. EUM. VRK. 35/52, 27 Ca 1328/6 Haziran 1910, lef 3

¹⁹⁶ İktisadiyat Mecmuası, sayı: 50, 29 Mart 1333/29 Mart 1917

giderilmiştir.¹⁹⁸ Ancak daha sonra inşa edilecek yapıların büyüklüğü konusundada yeni bir anlaşmazlık çıkmıştı. Bu problemin giderilmesi için Rıza Bey ve Serviç Efendi bir rapor hazırladı. Bu rapora göre sorun mukavelenin 22. maddesinin Türkçe ve Fransızca hazırlanan metinlerindeki farklılıktan kaynaklanmaktaydı. Türkçe metinde “yapıların vüsat ve cesâmeti” şeklindeki ifade Fransızca metinde “ebniyenin ehemmiyeti” biçiminde yazılmıştı. Dolayısıyla R. Emaneti yapılacak binaların mevcutlarından daha küçük olamayacağını bu nedenle Tophane-Karaköy arasındaki gümrük binalarının 7 bin metrekarelik büyüklüğünün aynen korunmasını istiyordu. Şirketin hesabına göre ise bu saha 4.500 metrekarelik bir alandı.¹⁹⁹

Anlaşmazlık hemen çözülemedi. Bu nedenle çalışmalara başlanamıyordu. Problemin bir an önce çözüme kavuşturulabilmesi maksadıyla R. Eminî Hasan Fehmi Paşa başkanlığında bir komisyon kuruldu. Maliye Nezareti Hukuk Müşaviri, Nafia Nezareti Muavini, Babıâli Hukuk Müşaviri, Hariciye Nezareti Müsteşarı ve Şirketi temsilen Grana’dan müteşekkil bir komisyon oluşturuldu. Müzakereler sonucunda yeni gümrük binalarının kargir olarak ve mevcut büyüklüklerinden aşağı ve 1,5 katından daha büyük olmayacak şekilde inşaatına karar verildi. Yapılacak ebniyenin İstanbul ve Galata gümrükleri, Kireç Kapısı, Zahirî, Yemiş ve Kereste Gümrükleriyle bunların tamamına tabi olan arsalardan ibaret olacaktı.

Alınan kararlar M. Vükela tarafından da onandı. R. Eminîyle Grana arasında bu konuda 10 maddelik bir anlaşma metni imzalandı. Metnin içeriği şu hususlardan oluşmaktadır:

1. Galata tarafında gümrük, liman, sıhhiye dairelerine ait arazi ile devletin şirkete terk ettiği ve şirketin denizden kazandığı arazilerin kesin tesbiti yapıldı.

2. Antrepo ve yeni gümrük dairelerinin arkasından geçerek Eminönü’nden Sirkeci caddesine bitişen 12 metre genişliğindeki caddenin açılması için gerekli istimlak bedellerinin hükümet tarafından; caddenin tanzimi, lağım ve kaldırımlarının inşasıyla diğer masraflarıysa şirketçe karşılanacaktır.

3. Antrepolar hususunda hükümetle şirketin birbirlerinden istekleri kalmamıştır.

4. Kesin olarak şirkete ait olduğu belirlenen arazilerin tapu senetleri verilecek. Bu iş için gerekli olan muamelat 6 ay içerisinde tamamlanacaktır.

5. İnşa edilecek antrepoların ihtiyaca cevap verememesi halinde şirket yenilerini yapmayı taahhüt eder.

¹⁹⁷ BOA, HR. HMŞ. İŞO. 185/57, 5 Şevval 1315/26 Şubat 1898, lef 1; 7 Şevval 1315/28 Mart 1898, lef 2

¹⁹⁸ BOA, HR. HMŞ. İŞO. 181/58, 11 Za 1315/2 Nisan 1898

6. Gerekli görülmesi halinde Galata rıhtımları gerisinde şirket antrepo inşası hususunda serbesttir.

7. Şirket tapularını alacağı arazileri taahhüt ettiği antrepoları yapmak kaydıyla istediği şekilde tasarruf edebilecektir.

8. Binaların ölçüleri sonradan değiştirilemeyecektir.

9. Yapılacak binaların planlarını hazırlayıp onaya sunmak için şirkete 13 ay süre tanınmıştır.

10. Şirkete, Galata rıhtımı caddesinde yapacağı demir parmaklık, iskele ve kapılar için gerekli olan haritaları anlaşmanın imza tarihinden itibaren bir ay zarfında hazırlayıp üç ay sonra da bitirmiş olacak.²⁰⁰

Mutabakata varılan konular 22 Mayıs 1905 tarihinde padişah tarafından onaylanarak gereğinin yapılması maksadıyla Rüşumat Emanetine gönderilmişti.²⁰¹ Bundan sonra şirket Galata ve İstanbul Gümrüklerinin planlarını hazırlayarak hükümetin onayına sundu. Planlarda sonradan birçok tadilat yapılması hükümetçe talep edildi. Şirket de inşaatın çamurlu bir tabaka üzerine yapılacak olmasından dolayı tehlikeli olabileceğini öne sürerek binaların kargir yerine betonarme tekniğiyle inşa edilmesi için hükümetten istekte bulunmuş, fakat hükümet bu sistemin 15 senelik kısa bir geçmişi olduğu gerekçesiyle bu isteğe sıcak bakmamıştı. Şirketin yapacağı binaların ileride görmesi muhtemel zararlardan ötürü bunları yenileyeceği yönünde kendisinden söz alınması kararlaştırıldı.²⁰² Nihayet 16 Mart 1907 tarihinde varılan anlaşmayla şirket bu şartları kabul etmiş ve planları tasdik edilince çalışmalarına başlamıştı. Binaların yapımı 1910 senesinde tamamlanabildi. Buna göre Galata'da 7 bin metrekarelik bir alanda kurulan binalar 1.242.797 franka, İstanbul tarafındaki 13.436 metrekarelik yapılar ise 620 bin franka mal olmuştur. Sıhhiye ve liman daireleri binalarına ait planlar Birinci Dünya Savaşından önce hazırlanmış fakat taraflar arasında anlaşmazlıklar çıkması nedeniyle çalışmalar mütareke sonrasında başlamıştı. Bunların muameleleri de 1926 da yapılmıştı. 450 metrekarelik sıhhiye binası için 131.225, 220 metrekarelik liman başkanlığı binası için de 723.209 frank harcanmıştı.²⁰³

Gümrük ambarları eşyanın tahliye edilir edilmez konacağı ilk yerdir. Eşya sahipleri buradan eşyasını süratle çeker. Eğer bu eşyaya antrepo rejiminin tatbiki istenmemişse gümrük ambarlarına konulurdu. Burada ardiye tarifeleri yüksektir.

¹⁹⁹ BOA, HR. HŞ. İŞO. 181/60, 4 M 1316/24 Mayıs 1898, lef 1-2

²⁰⁰ BCA, 230/80. 64. 7, 10 Ra 1323/14 Haziran 1905

²⁰¹ BOA, İ. DUT. 33/1, 8 M 1323/15 Mart 1905, lef 11

²⁰² BOA, MV. 113/104, 6 R 1324/30 Mayıs 1906

Antrepolar da ise eşya uzun süre muhafaza edilir burada ardiye tarifeleri düşüktür.²⁰⁴ Limanın modernleştirilmesinin bir amacı da İstanbul'a gelen ticari eşya ve emtianın idhaline kolaylık bahşetmek ve buradan diğer limanlara gidecek eşyayı muhafaza etmektir.²⁰⁵ Bu hususların sağlanabilmesi için şirkete, mukavelenin ilk maddesiyle ambar ve antrepo inşa etme hakkı verildi. 1901 yılında bu hak genişletilmişse de devletin şirketi satın alma projesinin gündeme gelmesiyle birlikte, yapımı planlanan binaların inşaatı gecikmişti. Diğer taraftan şirkete sağlanan bu imkana rağmen R. Emanetinin inşa ettiği geçici barakaları ambar olarak kullanması şirket için ciddi sermaye gerektiren bu işe bir türlü başlayamamasına neden olmuştu. Her iki taraf arasında sürekli tartışma konusu olan bu mesele vuku bulan yangınlara ve külliyetli miktarda telef olan eşyaya rağmen bir türlü çözülemedi. Bu süreçte şirket geçici olarak inşa ettiği ve kendisine teslim edilen eski gümrük dairelerinde antrepolar işletti.

17 Şubat 1337 tarihinde Nafia Nazırı Ali Rıza Paşa ve şirket müdürü Şarya arasında imzalanan tarifelerin artırılmasıyla ilgili anlaşmadan çıkarılabildiği kadarıyla şirketin ambar ve antrepolar için nezaretin onayına sunduğu plan ve resimler 6 Eylül 1330 (19 Ağustos 1914) tarihinde tasdik edildi. İmzalanan protokole göre inşaata 1921 senesinde başlanacak ve yedi senede inşaat ikmal edilecekti. Fakat Birinci Dünya Savaşı bu protokolün yürürlüğe konulmasını geciktirdi.²⁰⁶ Savaşın ardından artan maliyetleri göz önüne alan şirket hükümetten tarifelerin artırılmasını istiyordu. Çünkü daha önce beş katlı 4280 metrekarelik bir antreponun inşa maliyeti 113.261 liradan yaklaşık 2 milyon liraya yükselmişti.²⁰⁷

Savaş sonrasında idarenin Anadolu hareketine kayması ve Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte 1924 yılında Nafia Vekaleti bu planları yeniden gözden geçirerek tasdik etti. 1925'de ise Bakanlar Kurulu Vekaletin bu kararını kabul etti. Şirket bu iş için 13 milyon frank tahsis etti.²⁰⁸ Böylece ilk antrepo inşası başlangıç aşamasına gelmiş oldu. İnşa çalışmalarının başlamasının ardından hükümetin Ticaret Odası'na Tophane'de Seyr-i Sefâin İdaresi tarafından antrepo kiralaması şirket içine mali bir darbe oldu. 1928 tarihinde Eminönü'ndeki 2 ve 4 numaralı ilk antrepolar bu darbeye rağmen tamamlandı. Bu yapılar için 350 bin lira harcandı. Şirket artık bunlardan istediği geliri elde etmeyi düşünüyordu. Ancak gümrük ambarlarında uygulanan ardiye ücretleri şirketinkinden

²⁰³ Zihni Bilge, s. 29-30

²⁰⁴ Zihni Bilge, s. 34

²⁰⁵ DTO. nr. 625, 21 B 1314/26 Aralık 1896, s. 586

²⁰⁶ BOA, *İ.DUİT.* 33/5, 3 T 1339/16 Ekim 1923, lef 24

²⁰⁷ BOA, *İ.DUİT.* 33/5, 30 Ağustos 1336/30 Ağustos 1920, lef 12

²⁰⁸ BCA, 230/75. 36. 4, 10 Nisan 1927

daha düşüktü. Dolayısıyla şirketin antrepoları genelde boş kalıyordu. Çalışan personelin maaşıysa kesintiye uğramadan ödeniyordu. Bu sebeple şirket beklediği geliri elde edemedi. 1929'a gelindiğinde bir önceki yıl 14.849 ton olan antrepo eşyası bu yılda 40.079 tona çıkmıştı. Dünya buhranının getirdiği krizin neticesinde meydana gelen ithalat artışı bu durumun nedeniydi. Ticaret Odasının antrepo işletme yetkisi 1929'da kaldırılınca şirket antrepolardan umduğu geliri sağlama imkanını elde etti. 1934 yılına gelindiğinde şirketin elinde Galata sahilindeki Un ambarı denilen 4 numaralı antrepo ile Mumhane antrepосу adı verilen 7 numaralı antrepo; İstanbul tarafında ise M, L, N, İ, ve K, antrepolarıyla bir halı antrepосу vardı. Bunların toplam alanı 56 bin metrekaresiydi.²⁰⁹ 115 bin metreküplük bir hacme sahip olan bu antrepolar 70 bin tonluk eşyayı istiaf edebilecek mahiyetteydi.²¹⁰

²⁰⁹ Zihni Bilge, s. 34-35, 43 ve 107

²¹⁰ T.C. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Cumhuriyetin 10. Yıldönümü Fevkalade Nüshası (1923-1933), 29 Teşrinievvel 1933

2.16. Birinci Dünya Savaşından Satın Alınmaya Kadar Geçen Dönemde Şirketin Durumu (1914-1935)

İkinci Meşrutiyet yıllarında rıhtım şirketiyle hükümet arasındaki ilişkileri daha çok mukaveleden geriye kalan eksikliklerin giderilmesi meseleleri belirledi. Yerli ve yabancı tüccarların, sefaretlerin, vapur acentelerinin ve ticaret odalarının limanla ilgili şikayetleri üzerine limanın mevcut durumunu tetkik etmek üzere bir komisyon oluşturuldu. Ticaret ve Ziraat Nazırı Süleyman Elbistani Efendi, Rüşumat Umum Müdürü Sırrı Bey, Hükümetin İktisadi ve Mali İşler Müşaviri Sir Richard Crowford, T. Ziraat Müsteşarı Sason Efendi, Islahatı Maliye Komisyonu azasından Mösyö Lejon(?), Şûrâ-yı Devlet Azasından Celal Bey, Demiryolları Umum Müdürü Muhtar Bey, Şehremini Muavini Salim Paşa, Bahriye Miralaylarından Ali Rıza Bey ve Rüşumat Umum Müdürlüğü İstatistik Kalemi Mümeyyizi Ahmet Vefik Bey'den oluşan komisyon raporunu birinci dünya savaşına doğru hükümete sundu. Bu raporda şirketten 1897 yılında süresi belirsiz bir tarihe ertelenen iki köprü arası rıhtımları inşa etmesi kararını yeniden gündemine alması isteniyordu. Bunda rıhtımların hâlihazırdaki uzunluklarının limanın artan ticari hacmini karşılayamaması etkili olmuştu.

Limana gelen gemiler yükleme boşaltma işlemini yapabilmek için uzun bir süre beklemek zorunda kalıyordu. Bu sıkıntının giderilebilmesi için Eminönü rıhtımı Sarayburnu parkı duvarına kadar uzatılmalıydı. Diğer taraftan gemilerden ihraç edilen yük yeterli ambar ve antreponun olmaması nedeniyle uzun bir müddet salapuryalarda bekletilmekteydi. Şüphesiz ki bu durum tüccar için hem ekonomik kayıp hem de zaman kaybı anlamına geliyordu. Dolayısıyla Rıhtım Şirketi, tasarrufunda olan arsalarda bir an evvel antrepo inşa etmeliydi. Limana gelip giden ve burada faaliyette bulunan deniz taşıtlarının kolayca manevra yapabilmeleri ve rıhtımlar üzerindeki muamelelerini rahatça yürütebilmeleri maksadıyla limanın elektrikle aydınlatılması sağlanmalıydı.²¹¹

Birinci Dünya Harbinin başlaması raporda belirtilen hususların gerçekleştirilmesine imkan vermedi. Şirket Müdürü Şarya ve Mühendisi Pavrel(?)'in işine son verilerek Anadolu'da ikamete mecbur tutuldular. Müdürün yerine Nafia Nezareti Demiryolları Mühendislerinden Galip Bey getirildi.²¹² Harp sırasında kullanılmak üzere şirketin araç gereçlerine askeriye el koydu.²¹³ 10 Mart 1332 (23 Mart 1916) tarihinde

²¹¹ *Dersaadet Limanı Ahvâl-i Hâzırasını Tetkike Memur Komisyon Raporu*, Matbaa-i Âmire, İstanbul 1330 (1914), s. 1-17

²¹² BOA, *DH. EUM*. 5. şb. 5/41, 14 M 1333/3 Aralık 1914

²¹³ BCA, 230/81. 67. 8, 8 Eylül 1914

çıkarılan bir kanunla da²¹⁴ şirkete muamelatını ve haberleşmesini Türkçe yapması, ecnebi personelinin işine son vermesi, muhasım devletlere para nakletmemesi, borç faizlerinin işletilmemesi ve bankalardaki mevduatının haczedilmesi gibi kısıtlamalar getirildi. Savaş boyunca yürürlükte kalan bu kısıtlamalar İngiliz ve Fransız Fevkalade Komiserliklerinin isteği doğrultusunda 4 Haziran 1335 (4 Haziran 1919) tarihinde kaldırıldı.²¹⁵

Savaş koşullarında boğazların kapalı oluşu, bu süreçte uğradığı mali kaybını telafi etmek isteyen şirketi Nafia Nezaretine başvurmaya sevketti. Başvurusunda safi gelirinden hisse senetlerine kar dağıtamadığı ve bunların faizlerini dahi tesviye edemediği gerekçesiyle tarifelerin artırılması talebinde bulundu. Nezaretle şirket tarifelerin % 200, vapurlardan gümrük kapılarına kadar nakledilecek 1000 kilogramlık eşya için alınmakta olan 10 kuruşluk hamaliyenin 50 kuruşa çıkarılması ve bu tarifelerin 1920 yılı sonuna kadar uygulamada kalması konularında mutabık kaldı. Hükümet tarafından onaylanan²¹⁶ bu kararlar 25 Mart 1335 (25 Mart 1919) tarihli iradeyle tatbik sahasına konmuştur.²¹⁷ Ali Rıza Paşa ile Şarya arasında imzalanan 17 Şubat 1337 (17 Şubat 1921) tarihli anlaşmayla yeni tarifelerin on yıl süreyle yürürlükte kalmasına karar verildi.²¹⁸

2.17. Cumhuriyet Dönemi ve Şirketin Millileştirilmesi

Milli hakimiyetin sağlanıp Cumhuriyetin ilan edilmesinin ardından devletçilik ilkesi çerçevesinde iktisadi bağımsızlığın da sağlanması hedefleniyordu. Rıhtım şirketinin de bundan etkilenmesi olası görünüyordu. 1925 yılında İstanbul limanındaki faaliyetleri tek elden yürütmek için boşaltma, su ve kömür verme, dalgıçlık ve tahlisiye işleri “İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi”ne verildi. Bu durum şirkete ilk darbe oldu.²¹⁹ Antrepoların inşasında çıkan problemler, Rüşumat. Emanetinin antrepolarda kaybolan eşyadan şirketi sorumlu tutarak şirketten külliyetli miktarda tazminat talep etmesi, eski liman reisliği binasının hükümetçe devrinde yaşanan problem, rıhtım alanı dışında şirketin vergi almaya devam etmesinden kaynaklanan şikayetler ve şirketin tüm bu konularda hükümetle uzlaşmak istememesi devletin gündemine yeniden şirketi satın alma seçeneğini getirdi.²²⁰ Devlet süreci hemen başlatmak istiyordu. . 1933 yılı Temmuz’unda şirkete

²¹⁴ BOA, HR. H.MŞ. İŞO, 110/2, 3 K.ânunievvel 1334/3 Aralık 1918, lef 3

²¹⁵ BOA, HR.HMŞ. İŞO. 110/2, 5-12 Şubat / 14 Eylül 1135 / 5-12 Şubat 1918 / 14 Eylül 1918, lef 13, 18 ve 19

²¹⁶ BOA, İ.DUİT. 33/5, 20 C 1337/23 Mart 1919, lef 3

²¹⁷ Düstur, II. Tertip, c.11, Evkaf Matbaası, İstanbul, 1928, s. 163

²¹⁸ BOA, İ. DUİT. 33/5, 17 Şubat 1337/17 Şubat 1921, lef 24

²¹⁹ A.Hamdi Başar, “İstanbul Limanı Nasıl Millileşti”, Yön, Yıl: 6, sayı: 212-213, 21-28 Nisan 1967, s. 2; Şehremaneti Mecmuası, sayı: 17, Şehremaneti Matbaası, İstanbul, 17 Kânûnisâni 1926, s. 210-211

²²⁰ İstanbul’un Rıhtım Mesâili Hakkında İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından İhzar Edilen Rapor, İstanbul 1927, s. 5

satın alınacağı bildirildi. Müzakerelerin bir an evvel başlatılması için Adliye Vekili Şükrü Saraçoğlu bu işe memur edildi. Şirket ise Michael Canonge'yi görevlendirdi. Yapılan müzakereler neticesinde üzerinde uzlaşılan protokol 19 Aralık 1934'te taraflarca imzalandı. Protokolün geçerli olabilmesi için şirketin umumi hissedarlar heyetinin onayı gerekiyordu. Heyetin onayı 22 Aralık 1934'te alındı. 23 Aralık 1934 tarih ve 2665 sayılı kanunla Büyük Millet Meclisi satın alma protokolünü tasdik ederek yasalaştırdı.²²¹ Yapılan protokole göre Şirkete ödenecek tutar, hükümete devredilen; imtiyaz, emvâl, hukuk ve menfaatine mukabil 40 senede tesviye edilecek % 7,5 faizli 31.580.138 franklık bonolar, faizsiz 3 senede ödenecek 1 milyon 400 bin frank ve % 4 faizli 570 bin Türk Liralık istikraz bakiyesinden oluşmaktaydı. Satın alma kanunu 1 Ocak 1935 tarihinden itibaren uygulamaya girmiş ve böylece İstanbul Rıhtım Şirketi tarihe karışmıştır.²²²

²²¹ Zihni Bilge, s. 82-102

²²² Şükrü Saraçoğlu, "İstanbul Rıhtımlarının Alınması" *Ülkü*, C.5, sayı: 27, Mayıs 1935, s.165-169

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ŞİRKETİN İDARİ VE FİNANSAL YAPISI VE PERSONEL DURUMU

3.1. İdari Yapı

Şirketin tam adı “Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi (Société det Quais et Entrepots de Contsantinople) dir”. Merkezi İstanbul olan şirket ülkenin sair mahallerinde ve Paris’te şube açabilecekti. İstanbul’daki merkez Galata’da Eski Bankalar Caddesi’ndeki Saint Pierre Hanındaydı. Paris’teki şubelerse sırasıyla Louis le Grand Sokağı 9 numara,²²³ 4, Rue de Séze²²⁴ ve 43, Boulevard Malesherbes’te²²⁵ bulunmaktaydı. Şirketin kurucuları, dahili nizamnamesine göre Michael Paşa, Mösyö J Obuare ile Mösyö Kasky’dır. Şirketin idari kadroları: Müdürlük, Genel Katiplik, Kontrol Muhasebe ve Fen Heyetlerinden oluşmaktaydı. Binalar, kiralama servisi, Galata ile İstanbul sahili rıhtım ve antrepoları servisi, işletme müdürlüğüne bağlı olarak faaliyetlerini yürütüyordu. Şirketin bir ihtiyat sandığı vardı. Kadroya dahil olan memurların maaşlarından kesilen % 4’lük ve şirketin buna eklediği % 6’lık meblağlar bu sandıkta toplanıyordu. Burada biriken sermaye özel bir heyet tarafından işletiliyordu. Sandıkta biriken meblağdan 6 sene için tam ve geriye kalan seneler için de yarım maaş üzerinden hesap edilen bir tazminat hizmetini tamamlayan memurlara veriliyordu.²²⁶

Şirketin işlerini beşle on bir arasında değişen ve üç yıllığına seçilen azalardan oluşan idare meclisi yönetiyordu. İlk üç sene için görev yapan meclis: Fenerler idaresi başkanı ve Rumeli İltisak Demiryollarının İnşaat Şirketi İkinci Başkanı Mösyö Obuare, Fransa’nın eski Posta ve Telgraf Nazırı ve Meclisi Mebusan Azasından F. Granet, Fransa eski Belediye Başkanlarından ve Fransa Mebusan Meclisi Azasından Mösyö Delpes ve Marki Davrozon ile Mişel Paşa’dan oluşmaktaydı. Fransızların elinde olduğu dönemde sadece Fransa tebası mensuplarından oluşan idare meclisi, 1907 yılında Mişel Paşa’nın ölümü²²⁷ ve şirkete ait 27 bin hisse senedinin İngiliz ve Fransızlar tarafından satın alınarak eşit bir şekilde paylaştırılmasının ardından Paris’te ortak bir meclis oluşturuldu.²²⁸ Her biri şirketin en az 50 adet hisse senedine malik yeni hissedarların oluşturduğu idare

²²³ Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 138

²²⁴ BOA, *DH. MKT*, 564/16, 20 Nisan 1902/3 Mayıs 1902, lef 2

²²⁵ BOA, *DH. EUM. THR*, 59/65, 20 Şubat 1910/2 Mart 1910, lef 1

²²⁶ Zihni Bilge, s. 110

²²⁷ Thobie, s. 735

²²⁸ BOA, *Y. A. Res.* 144/38, 20 M 1325/15 Mart 1907

meclisi: Arsen Henry (Başkan), E. Grenfell, Felix Granet, F. Revoil, Sir Adam Block, J. Deffes, H. Gautier, Sir William, Garstim, C. Verlaque, Vernou de Bonneuil ve L. Zarifi'den oluşmaktaydı.²²⁹

3.2. Finansal Yapı

3.2.1. Şirketin Sermayesi

Şirketin sermayesi 23 milyon frank olup her biri 500'er frank değerinde olan 56 bin hisseye bölünmüştü. Bu hisse senetlerinden bedeli tamamen ödenmiş 6 bin tanesi kurucu hisse senedi adıyla Mişel Paşa'ya aitti. Hisse senetleri bedellerinin yarısı ödeninceye kadar isme yazılıydı. Şirket kuruluş amacını gerçekleştirebilmek için Nafia nezaretinden alacağı izinle sermaye artırımına gidebilir ve inşaat çalışmalarına göre tahvil çıkarabilirdi.²³⁰ Nitekim inşa için gereken masraflar tahminleri çok fazla aştığından şirket 1895 yılında tahvilat ihracı suretiyle bir istikraz akdine mecbur oldu. Tahvilatın toplamı 12 milyon franktı. Bu meblağ % 5 faizli her biri 500 frank değerinde 24 bin tahvilden oluşmaktaydı. Bu istikraza karşılık şirketin hususi malı olan arsalar rehin gösterilmişti. Gümrük binalarının inşaatı ve sair işler için 1906 yılında % 4 faizli her biri 500 frank değerinde 34 bin adet tahvil çıkarıldı.²³¹ İlk sermaye artırımını 30 Aralık 1894'te toplanan olağanüstü genel kurulun aldığı karar doğrultusunda gerçekleştirilen 875 bin franklık artışla şirketin sermayesi 23 milyon 875 bin franka yükseltildi.²³²

1902 yılında ise % 5 hususi bir karın teminatını oluşturan 11.550 adet imtiyazlı hisse senedi ihraç edilerek sermaye 28 milyon 875 bin franka yükseltildi. Sonradan 1904'te üç yeni hisse senedi 4 eski senetle değiştirilerek ilk sermayenin 1/4'ü indirilmek suretiyle sermaye 36 bin adi hisse senedi ve 11.750 imtiyazlı hisse senedinden ibaret olmak üzere 23 milyon 875 bin franka indirildi. Bu rakam şirketin satın alınmasına kadar hiç değişmedi.²³³ Hisse senetleri vergilendirilmemişti. Tahvillerin her yılın 31 Aralık itibarıyla seyri aşağıdaki şekildedir:

Yılı	Değeri
1896	453 frank
1897	460 "

²²⁹ E. Pech, *Manuel des Societe Anonymes Fonktionnant en Turquie*, Bank İmperiale Ottomane, Constantinople 1911, s. 182

²³⁰ Ali Akyıldız, s. 138

²³¹ Zihni Bilge, s. 104

²³² Ali Akyıldız, s. 138

²³³ Zihni Bilge, s. 103. Zihni Bilge 1904'te sermayenin önceki miktarına indirildiğini söylemekteyse de 1905 tarihli Fransızca belgelerin logolarından şirketin sermayenin hâla 28 milyon 875 bin frank olduğu anlaşılmaktadır.

1898	455	"
1899	478	"
1900	449	"
1901	468	"
1902	491	"
1903	506	"
1904	513	"
1905	509	"
1906	440	" (% 4'e kadar faiz indirimi)
1907	426	"
1908	424	"
1909	438	"
1910	444	" ²³⁴

3.2.2. Gelir ve Giderler

Şirketin gelir ve giderleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 5.1. Şirketin 1891-1929 Yılları Arasındaki Gelir-Giderleri

Uygula ma Yılı	Hasılat/Cir o	Harcamalar	Karlar	Zararlar	Dağıtılan Kar Oranı	Amortisman Payı
1891/95	319.620	1.890.398			1.570.76	
1896	544.912	1.277.050		732.137		
1897	625.327	1.427.294		800.966		
1898	768.402	1.354.042		585.640		
1899	852.627	1.488.147		625.519		
1900	1.296.118	1.548.283		252.164		
1901	1.583.602	1.584.338		735		
1902	1.817.995	1.380.788	237.213		% 1	
1903	1.860.629	1.575.430	285.198		% 1 1/2	
1904	1.978.004	1.633.522	384.482		% 1 1/2	
1905	2.016.926	1.715.328	301.597		% 3 1/2	
1906	12.186.048	1.710.334	475.714		% 2	
1907	2.214.751	1.725.967	488.794			
1908	2.198.610	1.879.439	319.171			

²³⁴ E. Pech, s. 182

1909	2.513.730	2.081.445	432.285	% 2	
1910	2.677.314	2.015.075	662.238	% 2 1/2	
1911	3.009.203	2.131.923	877.281	% 3	
1912	2.957.444	2.270.859	886.584	% 2	
1913	3.333.499	2.249.960	1.083.538	% 3 1/2	
1914	2.829.137	2.290.635			
1915	654.626	1.866.276	1.211.650		
1916	1.085.261	1.544.228	458.967		
1917	1.051.317	1.561.189	509.871		
1918	1.409.447	1.975.293	555.846		
1919	9.636.095	6.289.708	3.346.387	% 3	
1920	19.193.184	15.300.959	3.892.224	% 6	
1921	17.458.442	15.797.073	1.661.368	%6	% 1 238.750
1922	16.764.311	11.148.863	2.615.447	% 6	% 1 238.750
1923	14.487.871	11.409.130	3.078.741	% 6	%1 249.412
1924	14.274.500	11.881.441	2.393.059	% 6	% 1 256.700
1925	15.442.356	12.906.120	2.536.236	% 6	% 1 256.275 ²³⁵
1926			2.418.632		
1927			807.199		
1928			1.159.125		
1929			263.184 ²³⁶		

Şirketin kuruluşundan 1900 yılına kadar geçen dönemde zarar etmesinin nedeni özellikle inşaat çalışmaları esnasında meydana gelen çöküntülerdi. Yapılan harcamalar rıhtımlarla birlikte Haliç'in sularına gömülmüştü. Satın alma müzakerelerinin devam ettiği 1900 ve 1901 yıllarında oluşan belirsizlik kârın istenildiği miktarda olmasını engellemişti. Bu tarihten sonra rıhtımların tam olarak faaliyete girmesi ve şirketin hususi emlakinin tapularını almasıyla birlikte bunlar üzerinde inşa ettiği muvakkat ambar ve dükkanlardan elde ettiği gelirler kara geçmesini sağladı. 1914 yılında başlayan I. Dünya Harbi nedeniyle Boğazlar'ın muhasım devletlere kapatılması savaşın sonuna kadar şirketi kârdan mahrum bırakmış ve zarara uğratmıştı. Savaş sonrasında kısıtlamaların kaldırılışı ve İstanbul

²³⁵ BCA, 330/75. 36.4, 10 Nisan 1927

²³⁶ Zihni Bilge, s. 105

limanının gemi akınına uğraması kârını bir hayli artırmıştı. Bunda elbette ki savaş süresince uğradığı zararları tazmin etmek için hükümetten talep ettiği “tarife zammının” kabul edilmesi, eşya ve emtianın % 200 hamaliye ücretininse % 400 oranlarında artırılması etkili olmuştur. 1927 yılındaki kârın bir önceki yıla göre üçte iki oranında azalmasının nedeni Tophane’de Ticaret Odasına antrepo işletme imtiyazının verilmesiydi. Bir yıl sonra bu imtiyaz kaldırılmıştır. Böylece şirket kârını katlamıştır. 1929 yılında ise Dünyayı sarsan ekonomik buhran şirketin kârını da ciddi miktarda düşürmüştür.

Şirketin işletme giderleri şu şekilde olmuştur:

1891 Katkı	3.000.000 frank
1891-1906 Araştırma ve iletim masrafları	440.463 frank
Galata Rıhtımı	10.960.669 frank
İstanbul Rıhtımı	11.896.013 frank
Genel ve çalışmalar boyunca ortaya çıkan masraflar	4.178.070 frank
1907-1909 arazi çalışmaları lağım ve elektrik çalışmaları	1.005.333 frank
1907-1910 gümrükler	1.862.797 frank
1924-1926 devlete kalan İstanbul ambarı	2.603.818 frank
1907-1910-1915 diğer malzeme depoları	1.059.482 frank
1097, 1908-1909, 1912 işletme tesisleri	269.882 frank
1914-25-26 Liman Müdürlüğü ve Sıhhiye Binası	830.067 frank
1910-1911 Tahinili Han binasının 1/5’i	732.610 frank
1912-1914 Merkez Han Binasının 2/5’i	834.034 frank

Toplam: 39.641.243²³⁷

3.3. Şirketin İstihdam Politikası

Birinci Dünya Savaşı yıllarında şirket idarecilerinin Anadolu’da ikamete mecbur tutulması edilmesi ve yerlerine Osmanlı memurlarının atanmasının ardından şirket çalışanlarının tabiiyet durumları da gözden geçirilmişti. Şirketin istihdam ettiği personel hakkında elde edebildiğimiz ilk düzenli istatistik 1912 yılına aittir. Bu tarihte şirket bünyesinde 86’sı Osmanlı tebaasına mensup ve 25 de ecnebi olmak üzere 111 memur çalışmaktaydı. Bu kişilere toplam 14.673 lira ücret ödenmekteydi. Aynı tarihte hizmetli kadrosunda çalışanların sayısı ise 98 di. Hizmetlilere toplam 1365 lira ödenmekteydi. 1913 yılına gelindiğinde çalışanların sayısında az da olsa ecnebi lehine bir değişim

²³⁷ BCA, 230/75. 36.4, 10 Nisan 1927

olduğu göze çarpmaktadır. Nitekim Osmanlı tebaasından olan memur sayısı bu yılda 77'ye, ecnebi olanların sayısı ise 36'ya çıkmıştır. Hizmetli kadroları ise 104'ü Osmanlı ve 4'ü ecnebi olmak üzere 108 kişiden oluşmaktaydı. Yine bu tarihte memurlara toplam 13.950; hizmetlilere ise 1374 lira ödenmişti. Bir önceki yıla kıyasla cüzi miktarda da olsa hizmetli ücretlerinde düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir. Aynı durum memur çalışanlar için de geçerlidir.²³⁸ Maaşlarda bir önceki yıla göre yaşanan düşüşe rağmen, şirketin kârının artmasıysa dikkate değerdir. 1914 yılı itibariyle şirket personelinin 20 si Fransız, 15 i Yunan, 4 ü İngiliz, 3 ü İtalyan, 2 si Avusturyalı, 1 i, Danimarkalı ve 1 si de Karadağlıydı. Osmanlı vatandaşı çalışan personelin sayısı ise 164'tü. Bunlardan; odacı, hamal, kayıkçı ve kapıcılık gibi işlerde istihdam edilen 63 Müslüman Türk'ün dışındakilerin tamamı gayrimüslim tebaaya mensuptu. Bu durumu sakıncalı bulan hükümet yetkilileri, şirketten Müslüman Türk personelinin sayısını artırmamasını istedi. Şirket yöneticileri bu talebe, mukavelede çalışanların sadece kıyafetleriyle ilgili olarak ortak bir düzenleme yapılabileceği şeklinde karşılık vererek itiraz etti. Bunun üzerine Nafia Nezaret'inden bu maddenin tadili için şirketle müzakere etmesi istendi.²³⁹

Hükümetin yaptığı uyarıların dikkate alınmayıp işin sürüncemede bırakıldığını, gayrimüslim ve ecnebi çalışan sayısını artırılmasından anlamak mümkündü. Bu tarihte şirket bünyesinde çalışan personelin; 21'i Fransız, 10'u İtalyan, 1'i İspanyol, 2'si Sırp, 6'sı Yugoslav, 1'i Çekoslovak, 1'i Belçikalı ve 21'i de Yunan vatandaşıydı. Rum, Ermeni ve Musevilerden oluşan Osmanlı uyruklu personelin sayısı ise 120 kişiden oluşmaktaydı. Toplamda 226 çalışanı olan şirketin bu dönemde sadece 47 Müslüman Türk çalıştırdığı görülmektedir. İşgal ettikleri mevkiler dikkate alındıklarında gayrimüslimlerin ve yabancıların şube müdürlüğü, makinistlik, baş katiplik ve muhasebe memurluğu gibi pozisyonlarda çalıştıkları gözlemlenmektedir.

Bir yıl sonraya gelindiğinde Rihtım Komiserliği çalışanların "Türkleştirilmesi" isteğini yineledi. Şarya nezdinde yeni bir girişimde bulunuldu. Ancak alınan cevap şirketin tevil yoluna giderek hükümeti oyalamaya devam edeceğinin işareti gibiydi. Çünkü şirkete göre Türk tabiri Rum, Ermeni ve Musevi unsurların tamamını kapsamaktaydı. Bu tür tanımlamaların bir bahaneden ibaret olduğunu aslında şirketin kendisi de biliyordu. Nitekim bir süre sonra gerçek sebep ortaya çıktı. İşlerine son verilecek personele ödenecek tazminattan kaçınıldığı anlaşılmıştı. Fakat hükümet bu isteğinde ısrarcıydı. Yapılan tebligatla gayrimüslim ve Yunan personelin işine bir an evvel son verilerek

²³⁸ *İstanbul Beldesi 1330 (1914) Tarihli İhsâiyât Mecmuası*, s. 394

²³⁹ BCA, 230/81. 67. 4, 9 Mart 1330

çalışanların Türklerden seçilmesi istenmekteydi.²⁴⁰

Hükümetin gönderdiği tebligatın bu sefer dikkate alınıp gereğinin yapılmaya başlandığını şirketin bir yıl sonraki personel portföyünden anlamaktayız. Bu süreçte çalışan Türklerin sayısı iki şekilde artırılmıştı. Birincisi kadro genişletilmiş ve yeni kadrolara Türk çalışanlar getirilmişti. 1924 yılının Kasım ayı verilerine göre personelin 222'si Müslüman Türk, 49'u gayrimüslim ve 37'si ise ecnebiydi.²⁴¹ 1338 tarihindeki çalışanların tabiiyet sınıflandırılması göz önüne alındığında Türk personelin sayısı 175 kişi artmıştı. Diğer yöntem ise gayrimüslim ve ecnebi çalışan sayısında kısıtlamaya gidilmesi şeklinde olmuştu. 1925 yılı Ocak ayı verilerine göre ecnebi ve gayrimüslim çalışan sayısı sabit kalmakla birlikte, Müslüman Türk sayısında artış görülmektedir. Bu tarihte personelin 235'i Türk'tü.²⁴² Personelin sayısını ve uyruğunu gösteren ayrıntılı liste aşağıdaki şekildedir:

Türk Müslim	Türk Gayrimüslim	Ecnebi
235	21 Rum	15 Fransız
	14 Musevi	10 İtalyan
	6 Ermeni	5 İngiliz
	3 Ermeni Katolik	5 Yugoslav
	4 Latin	1 İspanyol
		1 Çekoslovak

Şarya'nın, şirket personelini tedrici olarak Türkleştireceği yönündeki şifahi beyanının ardından²⁴³ Türk çalışanlarının sayısı düzenli olarak artış göstermiş, ecnebi ve gayrimüslimlerin sayısında hızlı bir azalma olmuştu. 1925 yılı Nisan ayında toplamda 84 ecnebi ve gayrimüslim varken bu rakam aynı yılın Aralık ayında 52'ye düşmüştü. Aynı şekilde bu tarihlerde Türk çalışanların sayısı da 239'dan 267'ye yükselmişti. Personelin bu tarihteki ayrıntılı listesi ise aşağıdaki verildiği şekildedir:

Türk Müslim	Gayrimüslim	Ecnebi
150 Memur ve müstahdem	16 Rum	4 Fransız
117 Hamal	14 Musevi	8 İtalyan
	6 Ermeni	1 İngiliz
	2 Ermeni Katolik	3 Yugoslav
	4 Latin	2 İspanyol

²⁴⁰ BCA, 230/82. 71. 4, 12 Temmuz 1339 (1923)

²⁴¹ BCA, 230/82. 71. 4, 15 Aralık 1340 (1924)

²⁴² BCA, 230/82. 71. 6, 21 Ocak 1341 (1925)

²⁴³ BCA, 230/82. 71. 6, 24 Ocak 1341 (1925)

1 Çekoslovak

1 Mısırlı²⁴⁴

Özetlersek kuruluşundan itibaren önemli mevkiller için gayrimüslim ve yabancı unsurları tercih eden Rıhtım Şirketi personel politikasını da bu şekilde düzenlemişti. I. Dünya Savaşı İttihatçıların bu düzeni değiştirmeleri için bir fırsat oldu. İttihatçıların “Türkçülük” fikirlerini benimseyen Cumhuriyet yönetimi bu mevzuda daha radikal davranmıştı. Şirkete kabul tarihi, yaptığı meslek ve tabi olduğu uyruğa göre kuruluşundan 1914 yılına kadar geçen dönemde şirket personelinin vaziyeti aşağıdaki tabloda verilmiştir.²⁴⁵

Tablo 5.2. Personelin İsimleri, Uyrukları ve Görev Tarihleri.

İsimler	Görevler	Kabul yılı	Milliyet
A. Cherrier	Müdür	1 Kasım 1891	Fransız
Andon H.	Danışman	8 Ocak 1890	Osmanlı
Ant Enkseray	Sekreter	8 Şubat 1895	Osmanlı
R. Misiliano	Denetçi	10 Şubat 1896	Osmanlı
C.des Essorts	Arşivci	1 Kasım 1898	Fransız
F. Beghian	Satış Memuru	1 Haziran 1911	Osmanlı
M. Sucich	Odacı	5 Mayıs 1896	Avusturyalı
Emin	Odacı	1 Nisan 1898	Osmanlı
Feyzullah	Odacı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Hakkı	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
E. Giraud	Müfettiş	1 Eylül 1895	Fransız
J Enkseray	Denetçi	15 Mayıs 1899	Osmanlı
Karakaş	Denetçi	1 Şubat 1904	Osmanlı
J. Cubino	Denetçi	1 Nisan 1909	İtalyan
G. Sigalla	Denetçi	1 Ekim 1892	Yunan
Eugene Arbud	Muhasebe Şefi	1 Haziran 1892	Fransız
E. Cerrin	Muhasebeci	1 Ocak 1913	Fransız
A. Consoli	Muhasebeci	1 Ocak 1913	İtalyan
H. De Zara	Muhasebeci	15 Aralık 1909	İngiliz
R. De Verese	Muhasebeci	20 Ekim 1906	Fransız
Masseri	Muhasebeci	20 Ekim 1906	Osmanlı
G. Rebaul	Baş Kasacı	1 Şubat 1890	Fransız
P. Vimont	Şef Mühendis	10 Temmuz 1911	Fransız
Spanoudis	Mühendis	10 Temmuz 1911	Fransız

²⁴⁴ BCA, 230/82. 71. 6, 15 Nisan -7 Aralık 1341

²⁴⁵ BCA, 230/81. 67. 4, 18 Mart 1914

Puverel	Mimar	6 Şubat 1901	Fransız
Kandanian	Ressam	8 Ekim 1899	Osmanlı
Fakon	Ambarcı	1 Haziran 1906	İngiliz
G. Bossich	Mekanisyen	1 Haziran 1906	Osmanlı
Mendelli	Marangoz	1 Haziran 1906	Osmanlı
R. Fabon	İşaretçi	1 Ocak 1906	İngiliz
Efcarpidis	Vergi Şefi	6 Ekim 1899	Osmanlı
Cheod	Vergi Memuru	17 Haziran 1899	Osmanlı
J. Boijowich	Vergi Memuru	17 Ocak 1912	Avusturyalı
Joseph Kosakovski	Vergi Memuru	21 Haziran 1903	Fransız
G. Petropoulos	Vergi Memuru	1 Ocak 1912	Yunanlı
Mutevelli	Kira Görevlisi	24 Haziran 1904	Osmanlı
Marengo	Posta Kolileri Görevlisi	1 Haziran 1902	Danimarkalı
Ed Birindisis	Bağlama Görevlisi	8 Haziran 1898	Yunanlı
O. Sugiani	Kasiyer	1 Mayıs 1899	Osmanlı
Ali Rıza	Büro Elemanı	1 Mayıs 1900	Osmanlı
Louis Wrich	Büro Elemanı	1 Ocak 1900	Fransız
Süleyman	Liman Çavuşu	1 Ocak 1895	Osmanlı
Ventoura	Malzefe Ofisi şefi	1 Ocak 1902	Yunanlı
Zihni	Komi	1 Ocak 1912	Yunanlı
Barozzi	Komi	1 Mart 1909	Yunanlı
Tassolo	Komi	1 Temmuz 1897	Yunanlı
Battus	Rıhtım şefi	13 Mayıs 1899	Fransız
Philipowich	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1898	Osmanlı
Voffias	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1898	Osmanlı
Alkabet	Rıhtım Görevlisi	1 Ağustos 1902	Osmanlı
Mango	Rıhtım Görevlisi	1 Kasım 1902	Osmanlı
Pandelopoulo	Rıhtım Görevlisi	1 Şubat 1907	Yunanlı
Ferid Dgardan	Rıhtım Görevlisi	1 Nisan 1909	Osmanlı
Rastos	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Cambcci	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1911	Yunanlı
Prelorenzo	Rıhtım Görevlisi	1 Kasım 1911	Yunanlı
Repetto	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1912	Yunanlı
Aperio	Rıhtım Görevlisi	1 Ocak 1912	Yunanlı
Bavas	Rıhtım Görevlisi	1 Temmuz 1912	Yunanlı
Evangelides	Rıhtım Görevlisi	1 Haziran 1913	Osmanlı
Cogaropoulo	Gar Mekanisyeni	1 Ocak 1898	Osmanlı
Carlo Fener	Gar Mekanisyeni	1 Şubat 1908	İngiliz
Akif	Temizlikçi	1 Ağustos 1902	Osmanlı

Ahmet	Fen Memuru	1 Ekim 1908	Osmanlı
Emin	Memur (Galata)	1 Şubat 1896	Osmanlı
Mustafa	Memur (Galata)	1 Şubat 1896	Osmanlı
Juo	Bekçi Şefi	1 Şubat 1896	Karadağlı
Selim	Bekçi	1 Ocak 1908	Osmanlı
Mustafa	Bekçi	1 Ocak 1907	Osmanlı
İsmail Mehmed	Bekçi	1 Ocak 1907	Osmanlı
Nicolas	Bekçi	1 Ocak 1914	Osmanlı
Ahmet	Bekçi	1 Ocak 1914	Osmanlı
Andoni	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Tahir	Bekçi	1 Ocak 1909	Osmanlı
Stavro	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Kassım	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Osman	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Ahmet Hüseyin	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Abdurrahman	Bekçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Arif	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Seyid	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Yusuf	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Hafız	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Ahmet	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Mevlüt	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Raşit	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Alim	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Kyriacos	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Hüseyin	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Kadri Seyid	Manevra Şefi	15 Kasım 1911	Osmanlı
Mustafa	Bekçi	1 Ocak 1897	Osmanlı
İsmail Mehmed	Bekçi	1 Ocak 1898	Osmanlı
Arif	Manevra Şefi	1 Kasım 1911	Osmanlı
Emin Efendi	Görevli	1 Ocak 1910	Osmanlı
Satros	Görevli	1 Ocak 1908	Osmanlı
Vitalis	Görevli	1 Ocak 1911	Osmanlı
Kosse	Görevli	1 Ocak 1911	Fransız
Demetriadis	Görevli	1 Ocak 1912	Osmanlı
Dumas	Görevli	1 Ocak 1912	Fransız
Petropoulo	Ambar Şefi	12 Şubat 1897	Yunanlı
Kevork	Ekip Şefi	1 Ocak 1897	Osmanlı
Kiarim	Ofis Elemanı	1 Ocak 1908	Osmanlı

Hüseyin	Gece Bekçisi	1 Ocak 1905	Osmanlı
Tkeodore	Gündüz Bekçisi	1 Ocak 1906	Osmanlı
Ali	Bekçi	1 Ocak 1904	Osmanlı
İsmail	Bekçi	1 Ocak 1912	Osmanlı
Andoniadis	T.H. Kapıcıbaşı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Cataglon	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Dimitriades	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Dimitriadis Y.	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Nicoladis	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Eftiboili	M.H. Kapıcıbaşı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Fourarides	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Perenglides	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Christofidis	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Dimitriades P	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Athemassiades	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Sandalides	Kapıcı	1 Ocak 1914	Osmanlı
Ohannes Miclan	Merkez Isınma	1 Ocak 1909	Osmanlı
Andriadis	Kapıcı	1 Ocak 1912	Osmanlı
Alber Haim	Rıhtım Şefi	1 Şubat 1893	Osmanlı
Ergen	Sekreter	1 Şubat 1904	Osmanlı
Lanbilci	Denetleyici	17 Haziran 1898	Osmanlı
Mazlumian	Gümrük Memuru	17 Haziran 1899	Osmanlı
Staurides	Gümrük Memuru	1 Şubat 1904	Osmanlı
Merverian	Gümrük Memuru	1 Ocak 1912	Osmanlı
Babayan	Gümrük Memuru	1 Ocak 1912	Osmanlı
Alithinos	Vergi Şefi	10 Mayıs 1899	Osmanlı
Lembert	Vergi Memuru	1 Ekim 1907	Fransız
Adevan	Vergi Memuru	6 Eylül 1911	Osmanlı
Micario	Vergi Memuru	3 Eylül 1911	Osmanlı
Caravas	Rıhtım Memur Şefi	1 Ocak 1898	Osmanlı
Kasakewski	Rıhtım Memuru	1 Ağustos 1902	Fransız
Gapouzoğlu	Rıhtım Memuru	19 Temmuz 1900	Osmanlı
Griantafilou	Rıhtım Memuru	19 Ekim 1911	Osmanlı
Mizrahi	Rıhtım Memuru	1 Ocak 1912	Osmanlı
İsmail	Rıhtım Memuru	1 Ocak 1912	Osmanlı
Merdil	Rıhtım Memuru	1 Ocak 1912	Osmanlı
Ali Ağa	Ofis Elemanı	1 Ocak 1910	Osmanlı
Hüseyin	Bekçi	1 Ocak 1911	Osmanlı
Mahmut	Ofis Elemanı	26 Temmuz 1899	Fransız

Nebih	Kurye	1 Şubat 1904	Osmanlı
Constantinides	Kasiyer	1 Nisan 1898	Osmanlı
Chicru	Liman Çavuşu	1 Ocak 1902	Osmanlı
Sıdkı	Rahtım Bekçisi	1 Ocak 1906	Osmanlı
Ensari	Rıhtım Bekçisi	1 Ocak 1906	Osmanlı
Hasan	Rıhtım Bekçisi	1 Ocak 1906	Osmanlı
Malik	Rıhtım Bekçisi	1 Ocak 1906	Osmanlı
Piredon	Mekanisyen	1 Ağustos 1902	Fransız
Heidon	Liman Mekanisyeni	1 Ocak 1909	Osmanlı
Jean	Liman Mekanisyeni	1 Ocak 1910	Osmanlı
Caleidjapoulo	Mekanisyen	1 Ocak 1910	Osmanlı
Şakir	Temizlikçi	1 Ocak 1910	Osmanlı
Ernesto Peravia	Su görevlisi	1 Ocak 1913	Osmanlı
Esat	Su Görevlisi	1 Şubat 1896	Osmanlı
Hasan	Su Görevlisi	1 Eylül 1904	Osmanlı
Emin	Su Görevlisi	1 Şubat 1896	Osmanlı
Kyriakides	Ambar Şefi	1 Şubat 1895	Osmanlı
Vafiedes	Komi	1 Ağustos 1902	Osmanlı
Sadri Murad	Kasiyer	1 Ocak 1913	Osmanlı
Zeunboulides	Komi	1 Ocak 1913	Osmanlı
Eredjian	Komi	1 Aralık 1905	Osmanlı
Pandolo	Komi	16 Şubat 1911	Osmanlı
Fettah	Ofis Elemanı	1 Ocak 1910	Osmanlı

SONUÇ

İmparatorluğun başkenti İstanbul Avrupa ile Asya'nın birbirine kavuştuğu noktada bulunması ve Akdeniz ile Karadeniz'i birbirine bağlayan Boğazlara sahip olması nedeniyle büyük bir ticari öneme sahipti. Haliç'in varlığı doğal bir limanın oluşmasını sağladı. Burası gemiler için adeta bir barınak gibiydi. Fakat dönemin ticari potansiyelini karşılayacak modern manada rıhtımlar ve müstemilatından yoksun olan liman, yabancı devletlerin istediği nitelikte değildi. Nitekim Avrupa devletlerinin gemileri limana geldiklerinde gemilerini açıkta demirleyip yüklerini mavna ve kayık gibi küçük deniz taşıtlarıyla boşaltıyorlardı. Limanın yoğun olduğu zamanlarda tahliye işi daha da sıkıntılı oluyor, gemiler ancak uzun bir süre beklemek koşuluyla yüklerini indirebiliyorlardı. Elbette ki tüccarlar bu durumdan ülkelerinin elçileri vasıtasıyla sık sık şikayette bulunmaktaydılar. Diğer taraftan Osmanlı Devleti iç bölgelerin limanlarla bağlantısını tesis etmek amacıyla demiryolları yapımını sürdürmekteydi. Böylece ülkenin farklı merkezlerinden gelen ticari eşya ve emtia limanlar vasıtasıyla varacağı yere ulaştırılıyordu. Fakat yükün vagonlardan gemilere veya gemilerden vagonlara aktarılması, gerektiğinde yeterli sayıda ambar ve antreponun olmayışı ticari eşyanın muhafaza edilmesini zorlaştırmakta hatta telef olmasına sebep olmaktaydı. Bu yetersizlik ve düzensizlikler yolcuların güvenliğini de tehlikeye atıyor, limandaki karmaşa gemi kazalarına neden oluyordu.

Osmanlı Devleti gerek gelişen ticari faaliyetlerin teknik altyapısını oluşturmak ve gerekse Avrupa devletlerinin şikayetlerini ortadan kaldırmak maksadıyla İstanbul Limanının modern tesislere kavuşturulmasına karar verdi. Fakat külliyetli miktarda harcamaya ihtiyaç duyulacak bu çalışmaları deruhte edebilecek yerli müteşebbisler bulunmuyordu. Bu durum her zamanki gibi yabancı sermayenin devreye girmesi anlamına gelmekteydi. Zaten bu işin talipleri de hazır sayılırdı. Yukarıda belirttiğimiz eksikliklerin giderilmesi için düşüncelerini layihalar şekline getirerek devlet yetkilileriyle paylaşan Fenerler müteahhidi Mişel Paşa, böyle bir işin imtiyazını alabilmek için uğraşmaktaydı. Tarafların karşılıklı çıkarlarının imtizacı sürecin başlatılmasına imkan sağladı. Paşa'ya, bir süredir istediği imtiyaz 1879 yılında verildi. Bürokratik ve teknik engeller dolayısıyla işin hayata geçirilmesi ancak 1890 yılından sonra mümkün olabildi.

İnşa çalışmaları, şirketin bitmeyen istekleri, sık sık hukukunun dışına çıkması teşebbüsleri, istimlak sürecinde ve taş ocaklarının işletilmesinden mütevellit davalar ve rıhtımların faaliyete geçmesinden sonra geçimini buradan temin eden esnaf loncalarının

ardı arkası gelmeyen şikayetleri devletle şirket arasındaki ilişkileri bir ihtilaflar manzumesi haline getirmiştir. Tüm bu problemler II. Abdülhamid'in şirketi satın alması teşebbüsüne yol açmış ve bunun gerekçesini oluşturmuştur. Mali durumun elverişsizliği ve Fransız sefirinin girişimleri bu süreci sonuçsuz bırakmıştır. I. Dünya Savaşı şirketin idaresinin ve müstemilatının devlete geçtiği yıllardı. Cumhuriyet döneminde ise savaş öncesinden kalan sorunlar yeniden gündeme geldi. İhtilafların bir türlü halledilemeyişi, devletin, şirket personelinin Türklerden oluşturulması isteklerinin oyalama taktikleriyle bir süre yerine getirilmeyişi ve kapitülasyonların kaldırılmasının ardından iktisadi bağımsızlığını sağlaması isteği şirketin millileştirilmesinin yolunu açmıştır. Neticede imtiyazın verilmiş maksadı olan İstanbul Limanının her iki sahilinde modern rıhtımların yapımı ve teknik donanımının sağlanması amaçlarına ulaşılmış, fakat devletin gündeminden hiç düşmeyen şirketin sorumluluğunda olan rıhtımların uzatılması ve iki köprü arasında rıhtımlar inşası hususlarının ise yeterli miktarda kâr elde edilemeyeceği öne sürülerek gereği yapılmamıştır.

EKLER

I. Tablo. İstanbul Limanının 1900-1933 Yılları Arasına Ait Vapur İstatistikleri

Yılı	Adedi	Rüsum Tonası	Yılı	Adedi	Rüsum Tonası
1900	14.391	10.485.222	1917		
1901	15.182	12.718.188	1918		
1902	16.595	15.832.425	1919	7.417	2.095.338
1903	17.122	16.798.690	1920	11.252	5.693.980
1904	16.449	15.628.894	1921	12.033	5.329.846
1905	16.310	15.297.821	1922	11.979	6.206.309
1906	15.887	15.208.280	1923	13.365	8.231.112
1907	15.522	13.256.534	1924	13.546	8.152.561
1908	14.708	16.214.947	1925	14.471	10.084.188
1909	17.792	19.165.398	1926	12.384	11.774.295
1910	20.297	20.169.166	1927	13.189	11.309.996
1911	21.331	15.099.789	1928	11.577	9.339.121
1912	18.391	17.427.732	1929		
1913	18.496	17.889.072	1930	12.447	10.524.533
1914	14.809		1931	11.310	9.599.189
1915			1932	9.434	7.465.283
1916			1933	9.992	6.336.806

Kaynak: Ahmed Hamdi Başar, İstanbul Limanı; İstanbul Ticaret Bahriye Müdürlüğü,
İstanbul Limanı ve İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı (1932-1933)

II. FOTOĞRAFLAR



Şirketin Kurucusu Mişel Paşa



Atatürk Kitaplığı Kartpostal No: 6543



İstanbul Rıhtımı 30 Mayıs 1919



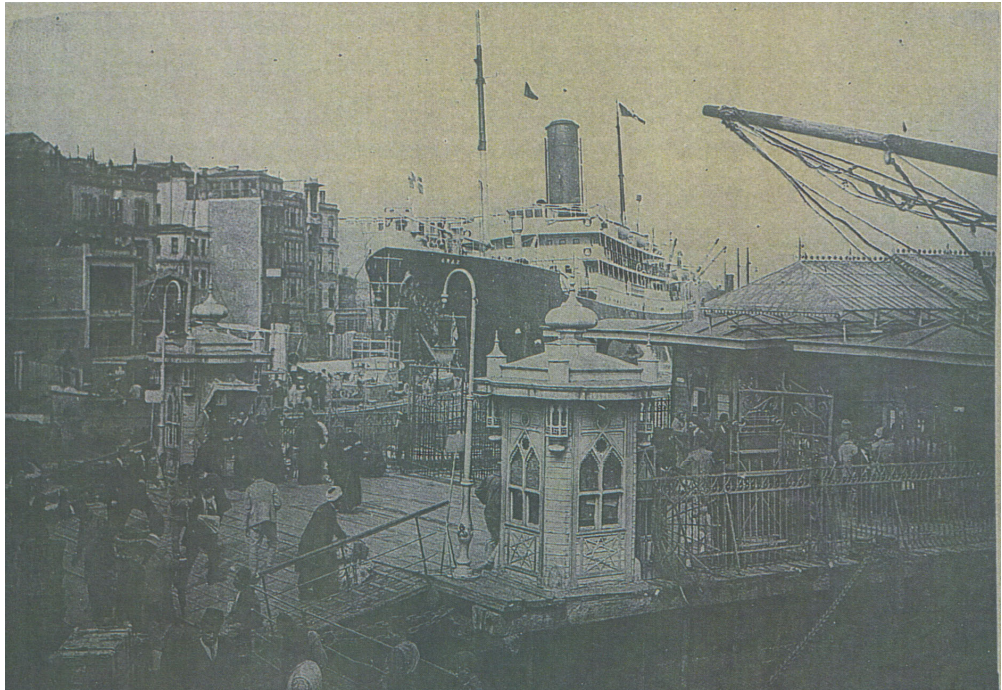
Galata Rıhtımı'nda Geçici Rüsümat İdaresi



Tophane'deki Geçici Ambarlar



Haliç'te Kayıklar Haziran 1919



Galata Limanında Vapur İskelesi Haziran 1919



1900'lü Yılların Başlarında Karaköy Rıhtımı



1900'lü Yılların Başlarında Sirkeci



1930’larda Tophane Rıhtımı

II. BİBLİYOGRAFYA

I. Arşiv Kaynakları

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

a. Belgeler*

1.Bâbiâli Evrak Odası Sadaret Evrakı

Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (A. DVN. MKL.)

2.Dahiliye Nezareti Evrakı

Emniyet-i Umûmiye, Tahrîrât Kalemi (DH. EUM. THR.)

Emniyet-i Umûmiye, Evrak Odası Belgeleri (DH. EUM. VRK.)

Emniyet-i Umûmiye 5. Şube (DH. EUM. 5. şb.)

Mektûbi Kalemi (DH. MKT.)

Dahiliye Nezareti Tesrîi Muâmelât ve Islahat Komisyonu Islahat (DH. TMIK. S.)

*Kullanılan belgeler metinde gösterilmiştir.

3. Hariciye Nezareti Evrakı

Hukuk Müşavirliği İstişâre Odası Belgeleri (HR.HMŞ.İŞO.)

Tercüme Odası Belgeleri (HR. TO.)

4. İrade Tasnifi

Dahiliye (İ. DH.)

Dosya Usulü İrade Tasnifi (DUİT.)

Hariciye (İ. HR.)

Hususi (İ. HUS.)

Rüsûmat (İ.RSM.)

Taltîfât (İ. TAL.)

Ticaret ve Nafia (İ. TNF.)

5. Yıldız Tasnifi

Arzuhaller ve Journaller (Y. PRK. AZJ.)

Askerî Maruzât (Y. PRK. ASK.)

Hariciye Nezareti Maruzâtı (Y.PRK. HR.)

Mabeyn Başkitâbeti (Y. PRK. BŞK.)

Maliye Nezareti Maruzâtı (Y. PRK. ML.)

Mütenevvi Maruzât Evrakı (Y. MTV.)

Sadaret Resmi Maruzât (Y.A.RES.)

Sadaret Hususi Maruzât (Y.A. HUS.)

Şehremaneti Maruzâtı (Y. PRK. ŞH.)

Teşrîfât-ı Umûmiye Dairesi (Y. PRK. TŞF.)

Ticaret ve Nafia Nezareti (Y. PRK. TNF.)

Yıldız Maruzât Defteri (Y. Mrz. d.)

6. Melis-i Vükela Mazbataları (MV.)

7. Zaptiye Nezareti Belgeleri (ZB.)

8. Maârif Nezareti Belgeleri (MF. MKT.)

b. Defterler

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d.) 11479

Mukavelât Defteri nr. 5

B. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (Ankara) (BCA)

Fon Kodu: 230/73.30.11; 75.36.4; 79.57.7; 80.64.7; 81.67.4; 81.67.8; 82.71.4
82.71.6

C. Süreli Yayınlar**

Dersaadet Ticraet Odası Gazetesi

İkdam (1895/1896)

The Levant Herald

Musavver Salname-i Serveti Fünun (3. defa /1312)

II.Kaynak Eserler ve İncelemeler

Akyıldız, Ali, Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri, Türk Ekonomi Bankası, İstanbul 2001

Aynural Salih, “Kapan”, İslam Ansiklopedisi (DİA), c. 24, İstanbul 2001

Başar, Ahmed Hamdi, İstanbul Limanı, Akşam Matbaası, İstanbul 1929

_____ “İstanbul Limanı Nasıl Millileşti”, Yön, Yıl:6, sayı: 212-213, İstanbul 1967

Bilge, Zihni, İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi, İstanbul 1955

Bizde Mavnalar ve Mavnacılık, İkinci Kitap, İstanbul Umum Mavna ve Salapurya Cemiyeti Tarafından Tertip ve Neşredilmiştir, İkdam Matbaası 1340 (1924)

Bozkurt, Nurgül, “Osmanlı Devletinde Hamallar”, Türk Dünyası Araştırmaları, sayı: 158, Ekim 2000

Cuhuriyet’in Onuncu Yıldönümü Fevkalade Nüshası (1923-1933) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 29 T. Evvel 1933

Dağlı, Yücel, Cumhure Üçer, Tarih Çevirme Klavuzu, c. V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997

Dersadet Limanı Ahvâli Hâzırasını Tetkike Memur Komisyon Raporu, Rüsûmat Müdiriyeti Umûmiyesi, Matbaai Amire, İstanbul 1330

Düstur, I. Tertib, c. 6, Ankara 1939

_____ II. Tertib, C. 11, İstanbul 1928

Ergin, Osman Nuri, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. 5, İBB. Yayınları, İstanbul 1995

Ertuğ, Nejdet, Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001

Eyice, Semavi, “İstanbul”, İslam Ansiklopedisi (MEB), Eskişehir 1997

Güran, Tefvik, “İstanbul’un İaşesi”, İstanbul Şehir ve Medeniyet, Klasik Yayınları,

** Kullanılan sayılar metinde gösterilmiştir.

- İstanbul 2004
- İktisadiyât Mecmuâsı, Sayı: 50, 29 Mart 1333
- İmtiyâzât ve Mukâvelât, Cild-i Sâni, Dersaadet 1302; Cild-i Sâbi, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1315
- İstanbul Beldesi 1330 (1914) Tarihli İhsâiyât Mecmuası, Matbaa-i Arşak ve Garoyan, 1331 (1915)
- İstanbul Limanı, İstanbul Ticaret Bahriye Müdiriyetince Tertip ve Tâb edilmiştir, İstanbul 1928
- İstanbul'un Rıhtım Mesâili Hakkında İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından İhzar Edilen Rapor, İstanbul 1927
- İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı (1932-1933), c. III, Belediye Matbaası, İstanbul 1936
- Kırpık, Cevdet, "Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim", Türk Dünyası Araştırmaları, sayı: 158, Ekim 2005
- Mantran, Robert, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, M. Ali Kılıçbay-Enver Özcan (çev.), c. II, V Yayınları, Ankara 1986
- Muller, Wolfgang, Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003
- Orhonlu, Cengiz " Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği, Tarih Dergisi (İ. Ü. Ed. Fak.), c. 16, sayı: 21, Mart 1966
- Öktem Emre, İşgal İstanbulundan Fotoğraflar, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 1996
- Pâyitaht-ı Zemin Eminönü II, Vahdettin Engin-E. Afyoncu-İ. Ortaylı, İstanbul 2008
- Pech, E., Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie, Bank Impériale Ottomane, Constantinople 1911
- Quataert, Donald, Osmanlı Devlet'inde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), Sabri Tekay (çev.), Yurt Yayınları, İstanbul 1987
- Said Paşa, Hatırat, c. I-II, Sabah Matbaası, Dersaadet 1328
- Saraçoğlu, Şükrü, "İstanbul Rıhtımlarının Alınması", Ülkü, c. 5 sayı: 27, Mayıs 1935
- Şehremaneti Mecmuâsı, sayı: 7, İstanbul 17 K. Sani 1926
- Tahsin Paşa, Sultan Abdülhamid: Tahsin Paşanın Yıldız Hatıraları, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1999
- Thobie, Jacques, "Osmanlı Devletinde Yabancı Sermaye", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, c.3, İletişim Yayınları, İstanbul 1985
- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, Bayram Camcı-Cezmi Zafer-Şükrü Yaman (Der.), İstanbul 1994

