

T.C

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANA BİLİM DALI

İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI
VE BİR ÖRNEK GİRİŞİM: İSTANBUL LİMAN ŞİRKETİ**

Yüksek Lisans Tezi

FATMA YALÇIN

İstanbul, 2009

T.C

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANA BİLİM DALI

İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI
VE BİR ÖRNEK GİRİŞİM: İSTANBUL LİMAN ŞİRKETİ**

Yüksek Lisans Tezi

FATMA YALÇIN

Danışmanı, Yard. Doç. Dr. Murat Koraltürk

İstanbul, 2009

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi
FATMA YALÇIN'ın ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI
VE BİR ÖRNEK, GİRİŞİM : İSTANBUL LİMAN ŞİRKETİ adlı tez çalışması ,Enstitümüz
Yönetim Kurulunun 16.07.2009 tarih ve 2009-12/34 sayılı kararıyla ile oluşturulan jüri
tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

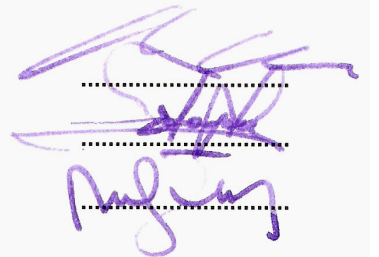
İmzası

Tez Savunma Tarihi : 24.11.2009

1) Tez Danışmanı : YRD. DOÇ.DR. MURAT KORALTÜRK

2) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. M. MUSTAFA ERDOĞDU

3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. RAHİMİ DENİZ ÖZBAY



GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Fatma Yalçın
Anabilim Dalı	: İktisat
Programı	: İktisat Tarihi
Tez Danışmanı	: Yard. Doç. Dr. Murat Koraltürk
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans - Kasım 2009
Anahtar Kelimeler	: Liman, Yükleme-Boşaltma, Mavna

ÖZET

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI VE BİR ÖRNEK GİRİŞİM: İSTANBUL LİMAN ŞİRKETİ

Bu çalışmada Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgeleri, dergi-gazete taramaları ve döneme ait yazılmış kitaplar doğrultusunda, Erken Cumhuriyet dönemi millileştirme hareketlerine bir örnek oluşturacak, İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin kuruluşu, kurulduktan sonra şirketin yaşadığı güçlükler ve şirketin İstanbul limanına olan etkileri ele alınmıştır. Meşrutiyet sonrasında "Milli İktisat" görüşü olarak nitelendirilen; devlet desteğiyle yerli ve milli burjuvazi yetiştirilmesini, ekonomik kalkınmanın ve modernleşmenin temel mekanizması olarak gören yaklaşım 1923 sonrasında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin iktisat politikalarını da etkilemiştir. Liman, İstanbul ekonomisinin en sorunlu kısımlarından biriydi. İstanbul limanının asıl sorunu tamamıyla yabancıların elinde olması ya da çok pahalı veya güvensiz bir liman olmasından çok, aslında bir limanın olmamasıydı. Zaten İstanbul'da bir liman olmuş olsaydı, İstanbul Liman İnhisarı Şirketi'nin kurulmasına da gerek kalmazdı. Çünkü dönem için gerçek anlamıyla liman, gemilerin yükleme ve

boşaltma işlerini, deniz ortasında ilkel bir şekilde değil de rıhtıma yanaşarak yaptıkları yerlerdi. Fakat İstanbul’da yükleme ve boşaltma işleri deniz ortasında mavnalar aracılığıyla İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. tarafından yapılmaktaydı.

GENERAL INFORMATIONs

Name and Surname	:Fatma Yalçın
Department	:Economy
Programme	:Economic History
Thesis Consultant	:Assistant Prof. Dr. Murat Koraltürk
Type and Date of Thesis	:Master – November 2009
Key Words	:Harbor, Embarkation- Disemberkment, Barge

SUMMARY

NATIONAL ECONOMIC POLICY IN EARLY REPUBLIC TERM AND AN EXAMPLE ENTERPRISE: İSTANBUL HARBOR COMPANY

In this study, toward Prime Ministry Republic Archive's documents, scanning of magazines-newspapers and books which have written belonging to term, İstanbul Harbor Exclusivity Turkish Corporation's establishment and, difficulties existing corporations after be established and corporation's effects to İstanbul Harbor, which became an example for early national movements, be approached.

After Constitutional Monarchy, an approach which describes as 'National Economy' view; has seen economic development and modernization's basis machanism is behold training lokal and national bourgeoisie with public support, affect new established Turkey Republication's economy policy after 1923.

Harbor is one of the most problematical parts of İstanbul's economy. Basis problem of İstanbul Harbor wasn't being in foreign's power or very expensive also being a distrustful harbor; actually not being a harbor.

Anyway if a harbor was being in İstanbul, establishment of İstanbul Harbor Exclusivity Corporation couldn't be necessary.

Because, in real terms for the period harbor is a place where the ships do embarkation and disembarckment actions not like primitive but with coming alongside to landing place.

But, embarkation and disembarckment actions in progress in İstanbul was doing over barges in the midde of the sea by İstanbul Harbor Exclusivity Corporation.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR

GİRİŞ.....	1
-------------------	----------

1. BÖLÜM

MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ MİLLİLEŞTİRME HAREKETLERİ

1.1. Milli İktisat Düşüncesinin Ortaya Çıkışı.....	3
1.2. Erken Cumhuriyet Döneminde Millileştirme Hareketleri ve Yabancı Sermaye Meselesi.....	7
1.2.1. Milli Türk Ticaret Birliği.....	15
1.2.2. İzmir İktisat Kongresi.....	21
1.2.3. İnhisarlar.....	22

2. BÖLÜM

İSTANBUL LİMANI

2.1. İstanbul Limanı.....	24
2.2. 18. ve 19. Yüzyılda İstanbul Limanı.....	26
2.3. Liman ve Modernleşme Çalışmaları.....	31

2.3.1. Güvenlik Tesislerinin Yenilenmesi (Fenerler, Deniz Kurtarma Servisi).....	35
2.3.2. Eminönü ve Galata Rıhtımlarının Yapılışı.....	35
2.3.3. Haydarpaşa Limanı'nın Yapılışı.....	38
2.4. Ekonomik Durum ve Liman Koşulları.....	39
2.5. 19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başındaki Liman İşleyişi.....	42
2.6. 20. Yüzyılın Başında İstanbul Limanının Başlıca Problemleri.....	47
2.7. İstanbul Limanının Önemini Yitirmesi.....	52

3. BÖLÜM

İSTANBUL LİMAN İŞLERİ İNHİSARI TÜRK ANONİM ŞİRKETİ'NİN KURULUŞ SÜRECİ

3.1. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin Kuruluş Sebebi.....	55
3.2. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin Kuruluşu.....	66
3.3. Liman Şirketi'nin Kuruluşundan İtibaren Yaşadığı Güçlükler.....	71
3.3.1. Mavnacıların Muhalefeti.....	71
3.3.2. Sermaye Sorunu.....	75
3.3.3. Antrepo Sorunu.....	79
3.3.3.1. Antreposuzluğun Çözümü İçin Yapılan Çalışmalar.....	83
3.3.4. Liman Şirketi'nde Yaşanan İdari Karışıklıklar.....	87

3.3.4.1. Liman Şirketi'nin Yeni İdare Meclisi Seçimi.....	92
3.3.4.2. Liman Şirketi İdare Meclisinde Mavnacılar Temsil Edilmekte miydi?.....	96
3.3.4.3. Liman Şirketi İdare Meclisinde Mavnacıların Faaliyetleri.....	97
3.3.4.4. Liman Şirketi Mavna Alamayınca Ne Olacaktı?.....	99
3.3.5. Mavnacıların Büyük Grevi.....	101
3.3.5.1. Limanda İşlerin Durması Kaçınılmazdı.....	102
3.3.5.2. Mavnacıların İddiaları.....	104
3.3.5.3. Nöbet Usulü.....	105
3.3.5.4. Kanlı Arbede.....	106
3.3.5.5. Limanda Yaşanan Durgunluk.....	110
3.3.5.6. İhtilafın Çözümü.....	113

4. BÖLÜM

ŞİRKETİN İŞLERİNE YÖNELİK ELEŞTİRİLER VE ŞİRKETİN TASFİYESİ

4.1. Büyük Millet Meclisi'nde Verilen Soru Önergesi ve Antrepo Sıkıntısı..	116
4.2. Zaman Geçtikçe Liman Şirketi'ne Yöneltilen Eleştirilerin Artması.....	120
4.3. İnhisar Sistemine Yönelik Eleştiriler.....	123

4.4. İstanbul Limanı ve Gümrük İşleri İçin 1928 Yılında Yapılan Anket.....	129
4.5.Yöneltilen Eleştiriler Karşısında Şirketin Yaptığı Açıklamalar.....	133
4.5.1. Mavna Şikayeti.....	133
4.5.2. Yükün Karışık ve Muhtelif Yerlere Çıkarılması.....	134
4.5.3. Yükün Kayıp ve Hasara Uğraması.....	134
4.5.4. Supalan Eşyadan Fazla Ücret Alınması.....	135
4.5.5. Ücretlerin Tahsilindeki Problemler.....	135
4.5.6. Hizmet Yapılmadan Ücret Alınması.....	136
4.5.7. Mavnacı Esnafının Ortadan Kalkması.....	136
4.5.8. Şirketin Menfaatlerinin Hususi Ellere Geçmesi.....	137
4.6. 1929 Yılında Yaşanan Antrepo Buhranı.....	138
4.7. Limanda İşlerin Düşüşü ve Alınan Tedbirler.....	139
4.8. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin Tasfiyesi.....	143
4.8.1. Şirket'in 9 Senelik İcraat ve Faaliyeti.....	145
4.9. Şirketin İdare Meclisi Raporları ve Bilançoları.....	151
4.9.1. Şirketin 1928 Senesi Durumu.....	151
4.9.1.1. Yeni Araç İşleri.....	152
4.9.1.2. Yükleme ve Boşaltma İşleri.....	153
4.9.1.3. Su Dağıtımı.....	154
4.9.1.4. Kömür Yükleme ve Boşaltması.....	154

4.9.1.5. Tahlisiye ve Dalgıçlık İşleri.....	155
4.9.1.6. Şirketin 1928 Senesi Hesap Durumu.....	155
4.9.2. Şirketin 1933 Senesi Durumu.....	158
4.9.2.1. İş Miktarı.....	158
4.9.2.2. Gelir Miktarı.....	159
4.9.2.3. Masraf Miktarı.....	160
4.9.2.4. Liman Araçlarının Miktarı.....	161
4.9.2.5.Şirketin İş Durumu.....	162
4.9.2.6.Şirketin Hesap Durumu.....	164

5. BÖLÜM

LİMAN ŞİRKETİ'NİN FAALİYETLERİ VE İSTANBUL LİMANININ GELİŞİMİNE ETKİLERİ

5.1. İstanbul Limanında Eşya Yükleme ve Boşaltma İşİ.....	167
5.2. Gümrüklere Mal Nasıl Verilir?.....	171
5.3. İstanbul Limanının İlerleyememesinin Başlıca Sebepleri.....	173
5.4. Liman Faaliyetlerinin Gelişme Gösterememesinin Sebeplerinden Biri de Rıhtım Şirketidir!.....	179
5.4.1. Liman Sahası ve Limanda Bulunan Tesisat.....	184
5.4.1.1. Limanda Bulunan Sabih (yüzen), Hareket Eden ve	

Buharlı Vinçler	190
5.5. Limanın Karışık İdare Şekli.....	192
5.5.1. Kömür Meselesi.....	193
5.5.2. Kumanya Meselesi.....	195
5.5.3. Vapurların Tamirâtı.....	195
5.5.4. Gümrük Zorlukları.....	196
5.5.5. Yükleme ve Boşaltma Araçları.....	196
5.5.6. Ücretler ve Muhtelif Resimler.....	197
5.5.7. Limanın Gelecekteki İdare Şekli.....	199
5.6. Köprüler Meselesi.....	200
5.6.1. Haliç’e Girmenin Güçlükleri.....	202
5.6.2. “Galata Köprüsünün Kalkması Lazımdır”.....	204
5.6.3. Asma Köprü mü, Feribot mu?.....	205
SONUÇ.....	208
EKLER.....	213
KAYNAKÇA	252

KISALTMALAR

age. Adı geçen eser

Bkz. Bakınız

No. Numara

s. Sayfa

GİRİŞ

Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul Limanının millileştirilmesi için yapılan çalışmaları basın taraması ve devlet arşivi belgelerine dayanarak açıklama amacıyla yola çıkılan bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin en önemli limanlarından biri ve Türkiye sınırlarında olmasına rağmen yabancı bir limanmış gibi tamamen yabancıların elinde olan İstanbul limanının millileştirilmesi maksadıyla kurulmuş olan İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin yaklaşık 10 yıllık yaşam süresini ortaya koymak temel amaçtır. Bu çalışmada İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin kuruluş dönemi olan 1925 yılından başlanarak, şirketin tasfiye edilme tarihi olan 1934 yılına kadar olan süreç incelenmiştir.

Şirketin kurulduktan sonra ekonomik ve iş bilmemezlikten dolayı yaşadığı güçlükleri inceleyen bu çalışmada İstanbul limanının, şirketin kurulduğu sıradaki ve şirket faaliyete geçtikten sonraki durumu örneklendirilerek, şirket ve şirketten önce limanda faaliyet gösteren diğer oluşumlar arasındaki mücadele girişimlerine yer verilmiştir.

Arşiv belgeleri, komisyon raporlarının yanı sıra; bu konu üzerine yapılmış çalışmalar ve kaynaklar çok sınırlı olduğundan çalışmanın önemli bir kısmı basında çıkan haberlere dayanmaktadır.

Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul limanında mevcut olan pahalılık, tüm liman işlerinin yabancıların elinde olması, hırsızlık ve kaçakçılık, işlerin seri bir şekilde yürümemesi, civar limanlarla kıyaslandığında İstanbul limanının her açıdan çok geri olması, İstanbul limanı için köklü bir çözümü gerektirmekteydi. Limanda var olan bu kargaşa halini düzeltceği umut edilen İstanbul Liman İnhisarı Şirketi'nin ise bu işlerde deneyimsiz olması, sermayesinin yetersizliği, kuruluşuna muhalif olan kişiler ve müesseselerle olan mücadelesi limandaki bu kargaşayı düzeltmekte yol kat edebilmesine engel olan sebeplerden bazılarıydı. Ayrıca şirketin "İstanbul Liman İşleri İnhisarı" gibi genel bir isme sahip olması da limandaki tüm işlerden şirketin sorumlu olduğu kanısını ortaya çıkardığından, limanda yaşanan tüm olumsuzlukların sebebi

İstanbul Liman Şirketi olarak görülmekte ve bu nedenle eleştirilerin tümü şirkete yapılmaktaydı. Halbuki şirketin işleri sadece deniz üzerinde yapılan işlerdi. Bu sebeple liman işleri o dönemde Türkiye’de yaşanan pek çok meseleyi geride bırakarak basında mühim bir şekilde yerini almıştır. Liman ve İstanbul Liman Şirketiyle ilgili hemen hemen her gün basında bir haber yayınlanmıştır. Bu sebeple gazete haberleri çalışmanın önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

Birinci bölümde II. Meşrutiyet sonrası ortaya çıkan Milli İktisat Politikası ve Erken Cumhuriyet Dönemi millileştirme hareketlerinden söz edilmekte, ikinci bölümde 18. ve 19. yüzyılda İstanbul limanının durumundan ve girişilen modernleştirme çalışmalarından, üçüncü bölümde İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi’nin kurulmasını gerektiren sebepler, şirketin kuruluşu, şirketin limanda işlere başlayabilmek için mücadele etmek zorunda olduğu güçlükler ve limanda yaşanan karmaşa hali, dördüncü bölümde; inhisar sistemi, şirket ve yaptığı işlere yönelik eleştiriler ayrıca limanda işlerin azalması ve bunun sonucunda şirketin aldığı önlemler ve Şirketin tasfiyesi, son olarak beşinci bölümde ise; Liman Şirketi’nin yükleme boşaltma işlerini ne şekilde yaptığı, Şirketin İstanbul limanının gelişimine etkileri, İstanbul limanının civar limanlara göre ne kadar geri olduğu ve bu geriliğin sebepleri incelenmiştir.

1. BÖLÜM

MİLLİ İKTİSAT POLİTİKASI VE ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ MİLLİLEŞTİRME HAREKETLERİ

1.1. Milli İktisat Düşüncesinin Ortaya Çıkışı

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ile başlayan XIX. Yüzyıl ticaret sözleşmeleri, hammadde ile yiyecek maddelerinin Osmanlı İmparatorluğu'ndan ihraç edilmesine ve Avrupa sanayiinin ucuz ve sıradan mallarının Osmanlı pazarlarını istila etmesine yol açmış, bu ise Osmanlı küçük sanatlarının yıkılması sonucunu doğurmuştur. Böylece Osmanlı küçük sanat sahiplerinin yanlarında iş gücü kullanmak suretiyle pazar için üretime geçme, bir başka deyişle kapitalistleşme olasılığı ortadan kalkmıştır. Osmanlı dünya ekonomisi içinde ham madde ihracatçısı, sınai ürün ithalatçısı olan bir ekonomik yapıya sahip olmuştur.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısında başlayan ve özellikle sonlarına doğru hızlanan sermaye yatırımlarının büyük bir çoğunlukla demiryolları, fenerler ve limanlar gibi ulaştırma alanında olması, Avrupa'nın mamul madde satma ve ham madde ile yiyecek maddeleri satın alma sürecini hızlandırmıştır.

Osmanlı Toplumunda 1908 Devrimi sonrası iktisadi düşünüş alanında önemli dönüşümler izlenmişti. 1908 Jön Türk Devrimi liberal özlemlerle gerçekleştirilmişti. Abdülhamit döneminin baskıcı yöntemlerine karşı duranlar, liberalizm anlayışında birleşmişler ve 1908'le birlikte yaşanan pek çok yenilikle beraber iktisadi düzenin liberalleştirilmesi doğrultusunda önemli adımlar atmışlardı. Osmanlı girişimciliğe özendiriliyor, yabancı sermayeye geniş olanaklar sağlanıyordu. Tanzimat'la birlikte siyasal ve iktisadi alanlarda liberalizm birçok yandaş bulmuş, Aydınlanma Çağı Fransız düşüncesi, Osmanlı liberallerini yönlendiren temel düşünce akımını oluşturmuştu.¹ II. Meşrutiyetle birlikte, İttihatçı çevrelerde "mali" devlet yerine "iktisadi" devlet görüşü belirginleşmişti. Artık devlet hazineye azami gelir sağlamak gerekçesiyle iktisadi

¹ Zafer Toprak, Milli İktisat – Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul Eylül 1995, s. 2

yaşama karışmayacaktı. Ulusal devletin temel işlevi iktisadi yapıyı güçlendirmek, bireye girişim ortamı hazırlamak, halkın vergi ödeme gücünü artırarak devlete dolaylı yoldan gelir sağlamaktı. Bundan böyle birey girişimci kılınacak, ‘teşebbüs-i şahsi’ Osmanlı toplumunun yaşam felsefesini oluşturacaktı.²

II. Meşrutiyet liberalizmi, Tanzimat’tan beri süregelen Müslüman gayrimüslim iş bölümünü daha da belirginleştirmişti. Ekonominin liberalleşmesi Osmanlı ticaretini ellerinde tutan gayrimüslimlerin ve yabancıların etkinliğini artırmıştır. Müslüman zanaatkar, serbest rekabet koşulları altında yoksullaşmakta ve sanatından olmaktaydı. Gerçekten de II. Meşrutiyetle birlikte loncaların kaldırılışı serbest ticarete ve girişim özgürlüğüne ortam hazırlarken, ancak örgütsel dayanışmayla varlığını sürdürebilen küçük üretici Müslüman esnafa büyük darbe indirmişti.

Türk ulusçuluğu da böyle bir ortamda, liberalizme tepki sonucu olarak kendini göstermeye başlamıştır.³

Balkan Harbi, II. Meşrutiyetin dönüm noktasını oluşturdu. Savaş liberal esintilerin son bulduğu bir dönemeç olmuştu. Milliyetçilik körüklenmiş, siyasal bağımsızlık ‘millet’lerin temel kaygısı olmuştu. Böylelikle bu karışıklığın içerisinde Türk milliyetçiliği de yeşermiş ve Balkan Harbi Osmanlıcılığın bir çeşit ölüm fermanı olmuştu.⁴

Balkan Harbiyle birlikte Tüm ‘ittihad-ı anâsır’ özlemleri yok olmuş, İttihat ve Terakki iktidarı Müslümanı gözeten, Anadolu’ya yönelen, Türk’ü ön plana alan bir iktisadi politikada karar kılmıştı. Bundan böyle Müslüman kayırılacak, Türk’e ayrıcalık tanınacaktı.

Balkan Savaşı’nı bir yıl arayla Birinci Dünya Savaşı izledi. Birinci Dünya Savaşı Osmanlı’nın kaderini değiştirmişti. Savaş İttihat ve Terakki için bir bakıma ‘bağımsızlık’ savaşıydı. Kapitülasyonlar kaldırıldı, Dûyun-ı Umumiye’nin faaliyetleri askıya alındı ve o güne kadar geniş ayrıcalıklar verilmiş olan yabancı şirketler denetim altına alındı. Bazıları millileştirildi. Savaşla birlikte İngiliz ve Fransızların Osmanlı

² Toprak, s. 2

³ Toprak, s. 3

⁴ Toprak, s. 3

topraklarındaki iktisadi mal varlıklarına önemli bir darbe indirildi. Bu girişimlerin çoğu müttefik Almanya'nın onayıyla gerçekleştirilmişti. Ancak kapitülasyonların kaldırılışına ilk tepki yine de Almanya'dan geldi. ⁵

Birinci Dünya Savaşı aynı zamanda bir savaş ekonomisi dönemi idi. Savaşa dahil olan her devlet iktisadi faaliyetlere müdahale etme gereği duyuyordu. Zaten Osmanlı için, Müslümanı ve Türk'ü kayırma politikası da bunu gerektirmekteydi. Dış ticarete spesifik tarifelere geçilerek koruyucu bir dış ticaret politikası izlendi.

Türk ulusçuluğunun gelişiminde Alman romantizminin önemli katkıları olmuştu. Türk ulusçuluğunun iktisadi boyutu, "milli iktisat", Müller'den Schmoller'e uzanan romantik Alman iktisat geleneğinden esinlendi. Alman romantizmi ittihaatçıların baskıcı yönelimleriyle de bağdaştırıldı; "birey" ikinci plana itilerek "cemiyet" ve "devlet"e sahip çıktı. ⁶ Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı iktisat düşüncesinde artık Smith, Ricardo, Bastiat, Beaulieu gibi liberaller gözden düşmüştü. List, Carey, Rae, Cauwes gibi milli iktisatçıların görüşleri benimseniyordu. Savaşın yarattığı ortam fırsat bilinerek "milli iktisat politikası" uygulamaya sokuluyordu. Bu doğrultuda devlet iktisadi yaşama doğrudan katıldı, devletçilik, "milli iktisat"ın temel yörüngesini oluşturuyordu. Savaşla birlikte kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırılarak koruyucu bir dış ticaret politikasına geçildi. Devlet iktisadi yaşamın hemen her alanında etkinliğini artırmaktaydı. Savaş yıllarında piyasanın millileştirilmesi amaçlanmış, kooperatifler aracılığıyla ticaretin yabancı ve gayrimüslim ellerden alınarak Müslüman-Türk unsura devri öngörülmüştü. ⁷

Savaşla birlikte Osmanlı'nın dış bağlantıları büyük ölçüde kesilmişti. Savaş öncesi ortalama 15 milyon besin maddesi, 30 milyon sınai mal olmak üzere yılda toplam 45 milyon liralık ithalatı olan Osmanlı Devleti 1915 yılında bu miktarın %3'ünü bile getirememişti. Bu sebeple ülke kendi olanaklarıyla yetinmeye çalışmış, kendi yağıyla kavrulan bir Osmanlı ekonomisi oluşturulmak istenmişti. ⁸ Böylelikle "milli iktisat" kısa sürede Osmanlı toplumunda yer etmişti. 1915 yılında "milli iktisada

⁵ Toprak, s. 6

⁶ Toprak, s. 7

⁷ Toprak, s. 7

⁸ Toprak, s.13, Ayrıca Bkz. M. Zühdi, "Geçen Yılda Milli İstihsal", Türk Yurdu, yıl 5, c. 10, s. 2 (24 Mart 1332), s. 18-21

doğru’’düsturuyla yayımlanmaya başlayan *İktisadiyat Mecmuası*, İttihatçıların da desteğiyle ‘’milli iktisat’’ öğretisinin kurumsal yayın organını oluşturmuştu. Bu nedenle 1915 yılı ‘’milli iktisat’’ açısından, bir tarih başlangıcı olarak nitelendirilmekteydi.⁹

İttihat ve Terakki, savaş yıllarında ‘’orta sınıf’’ dediği Müslüman-Türk eşrafı oluştururken sorunun etnik boyutunu sürekli gündemde tutarak; Müslümanı gayrimüslime karşı kayırmıştı. Ticaret ve zanaat gibi uğraşlarda gayrimüslimlerin gerisinde bulunan Müslüman unsura, devlete kapılanma isteğini bir kenara bırakarak ticarete atılması, zanaatla uğraşması, girişimci olması telkin edildi. Nitekim savaş yıllarında uygulanan ‘’milli iktisat’’ politikası Müslüman-Türk unsura bu ortamı hazırladı. ‘’Devlet iktisadiyatı’’yla gayrimüslim unsur ve yabancılar piyasadan tasfiye edilirken ‘’milli’’ anonim şirketler giderek ekonomiye egemen oldular.

Yani, Müslüman-Türk unsurun maddi üretime katılması dönemin yazarlarının görüş birliğinde olduğu bir noktayı oluşturdu. Osmanlı devleti için tek çözüm yolu, Müslüman-Türk unsurun girişimci olması, ticaret, bankacılık ve sanayi ile uğraşmasıydı. Cumhuriyetin kuruluşunun ardından da bu düşünceler devamlılık gösterecekti.

II. Meşrutiyet’in gündeme getirdiği ulusçuluk, Birinci Dünya Savaş’ının , yitirilişinin ardından Anadolu’da Milli Mücadele’yi yürütecek kadroların oluşumunu sağladı.

Milli Mücadele’ye böyle bir ortamda girilmişti. Savaşlar Osmanlı’nın beşeri sermayesini büyük ölçüde tüketmesine neden olmuş, ancak bu süreçte ulusal kimlik oluşmuştu.

Birinci Dünya Savaşı’nın kaybedilmesiyle birlikte İttihatçılar yargılandılar. Siyasal nüfuzu kötüye kullanmak ve haksız kazanç elde etmekle suçlandılar.¹⁰

⁹ Toprak, 15

¹⁰ 1918 Kasım’ında Divaniye Mebusu Fuad Bey’in verdiği tahrir üzerine Meclis-i Mebusan’ın komisyonlarından Beşinci Şube’de soruşturmaya geçildi. Fuad Bey, Said Paşa ve Talat Paşa kabinelerinin Divan-ı Âli’ye sevkini istemekteydi. On maddelik bir suç duyurusunda bulundu. Bunlardan sekizincisi İttihat ve Terakki’nin iktisadi faaliyetlerini içeriyordu: ‘’Harbin ihdas eylediği müşkülât karşısında halkın ihtiyacını tehvin edecek tedabire tevessül edecek yerde birtakım eşhas-ı maddiye ve hükmiyenin ihraz-ı servest eylemesini teminen ihtikar ve suiistimal yollarına saparak memleketin iktisadiyatını batırmak’’.

1.2. Erken Cumhuriyet Döneminde Millileştirme Hareketleri ve Yabancı Sermaye Meselesi

Milli Mücadele'nin sonlarına gelindiğinde, Osmanlı Devleti'nin ve daha sonra yeni kurulan devletin ticaret merkezi olan İstanbul'un Milli hükümete geçtiği zamanda Osmanlı Devleti tarihe karışmış fakat İstanbul'un Türk ve Müslüman halkı hayatları devlete bağlı bir şekilde memur, asker, emekli, eytam olarak devletten aldıklarıyla geçinerek, bir kısmı da küçük esnafılık yapmaktaydı. Bu saydıklarımızın dışında tüccar olan, Avrupa ile ithalat ve ihracat yapabilen, sigortacı, bankacı, komisyoncu olarak çalışan kişiler hemen hemen yok gibiydi. Avrupa veya Amerika ile ilişki kurabilmiş tüccarlar ise aracı kullanmadan iş yapamamaktaydılar. Genellikle, Ermeniler, Rumlar, Yahudiler, ecnebler aracı olmaktaydılar.

İstanbul Türkiye'nin dünya ticaret pazarlarına karşı açılmış en önemli ve büyük kapısıydı. Siyasi bağımsızlığın şartı iktisadi anlamda bağımsız olmaktan geçtiği için özellikle İstanbul'daki ticaret ve iş hayatı milli ellere geçmediği takdirde kazanılan askeri zaferin bir önemi olmayacağı düşünülmekteydi.

Bu sebepler dolayısıyla, Meşrutiyet sonrasında "milli iktisat" görüşü olarak nitelendirilen iktisadi tezler, Cumhuriyetin kurulmasının ardından da büyük ölçüde egemen olmuştur. Milli iktisat politikasının, devlet desteğiyle yerli ve milli burjuvazi yetiştirmesi kalkınma ve modernleşmenin temel mekanizması olarak gören yaklaşım 1923 sonrasının iktisat politikalarına önemli ölçüde etkilemiştir.¹¹

Yani, spekülasyon girişimlerle özel ve tüzel kişilerin zengin edildiği, ülke ekonomisinin çökertildiği iddia edilmekteydi. Ertesi yıl, Nisan 1919'da İttihatçılar bu sefer Divan-ı Harb-i Örfi'de yargılandılar. Suçlama yine aynıydı: "İhtikârın tezayüdüne sebebiyet vermek" yani spekülasyon yapmaktı. Bkz. Aynı kaynak, s. 8

¹¹ Korkut Boratav, Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005, İmge Kitabevi Yayınları, 10. Baskı Eylül 2006, s. 39-40

Devlet desteğiyle yerli sermayedar yetiştirme girişimlerinin en etkili ve yaygın yönetmelerinin başında, devlet tekellerinin imtiyazlı özel şahıs ve şirketlerce işletilmesi gelmekteydi.

Milli mücadele sonunda İstanbul'daki Türk sermaye çevrelerinin amacı, Batı sermayesi ile mevcut iktisadi ilişkileri kökten değiştirmek değil, sadece bu ilişkileri gayrimüslim burjuvazinin yerine bizzat yürütmek ve onların yerine geçmektir.

Yabancı sermayenin kapitüler imtiyazlar aramaması, siyasi bağımsızlığa saygı göstermesi şartıyla yabancı sermayenin iktisadi bağımsızlığa gölge düşürmeden ülke ekonomisinin gelişmesine olumlu katkılar sağlayacağı düşünülmekteydi. Yerli sermayedarların bu çerçevede yabancı sermaye ile ortaklık ve işbirliği ilişkilerine girmesi bu yüzden doğal karşılanmıştı.

Kurtuluş Savaşını veren siyasal kadronun zaferden sonra izleyeceği yabancı sermaye politikası, 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de toplanan Türkiye İktisat Kongresi'nde açış konuşmasını yapan Mustafa Kemal Atatürk tarafından şöyle açıklanmıştır:

“Efendiler, iktisadiyat sahasında düşünür ve konuşurken, zannolunmasın ki ecnebi sermayesine hasımız. Hayır. Bizim memleketimiz vasidir; çok say ve sermayeye ihtiyacımız vardır. Kanunlarımıza riayet şartıyla ecnebi sermayelerine lazım gelen teminatı vermeğe her zaman hazırız. Ecnebi sermayesi bizim sayimize inzıam etsin ve bizim ile onlar için faideli neticeler versin.

*Mazide, Tanzimat devrinden sonra ecnebi sermayesi müstesna bir mevkie malikti. Devlet ve hükümet ecnebi sermayesinin jandarmalığından başka bir şey yapmamıştır. Her yeni millet gibi, Türkiye buna muvafakat edemez. Burasını esir ülkesi yaptırmayız.”*¹²

Aynı kongrede Mustafa Kemal'den sonra konuşan İktisat Vekili Mahmut Esat Bey de Türk hükümeti tarafından izlenecek yabancı sermaye politikasının ayrıntılarına girerek, demiştir ki:

¹² A. Gündüz Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, 1923 İzmir Haberler – Belgeler – Yorumlar, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 262, Ankara 1968, s. 252-253

‘‘ Zannedilmesin ki Yeni Türkiye İktisat Mektebinin ecnebi sermayesine karşı bir taassubu, bir husumeti ve bir adaveti vardır. Hayır, Biraz evvel Gazi Paşamızın dedikleri gibi, biz Türkiye’yi, iktisadiyatını bir esirler ülkesi halinde ecnebi sermayesinin eline terk ve tevdi edemeyiz. Fakat memleketimizde meşru bir surette kazanmak ve yaşamak isteyen yabancı sermayesine kanun ve nizamlarımıza tabi olmak üzere, Türkiyelilerden fazla bir imtiyaz, bir hile ardında koşmamak şartıyla, memleketimizde her türlü teshilatı, hatta diğer milletlerin gösterdiği teshilattan fazla kolaylıkları irae etmeğe her zaman hazırız. ’’¹³

Bu konuşmalar, Kurtuluş savaşını veren siyasal kadronun yabancı sermaye hakkındaki görüşlerini çok iyi yansıtmaktadır. Kurtuluş savaşını veren siyasal kadro, zaferden sonra Türkiye’nin yabancı sermayeye ihtiyacı olduğunu kabul etmekteydi. Bu konuda ileri sürülen şart Türk vatandaşlarından daha fazla ayrıcalık aramamak ve Türk kanun ve nizamlarına uymaktı. Fakat Türk vatandaşlarına tanınandan daha fazla ayrıcalık tanımama ve Türk kanun ve nizamlarına uyma şartıyla yabancı sermayeyi kabul etme politikası, yabancı sermayenin Türk ekonomisini fiilen kontrolü altına alabileceği ihtimalini gözden kaçırmaktaydı.

Kurtuluş Savaşı Türkiye’sinin iktisadi ve toplumsal yapısını oluşturan sınıf ve tabakalarda, savaşın izlerine rağmen, yabancı sermaye ile olan çıkar çatışmalarından soyutlanmış, sabit fikir niteliğinde, bir yabancı sermaye düşmanlığı görülmemekteydi. Çıkar çatışmasının bulunmadığı ve özellikle çıkar birliğinin mevcut olduğu uğraşı alanlarında ise, yabancı sermaye ile işbirliği söz konusuydu. Bu bakımdan Milli Türk Ticaret Birliği’nin 1923’te İzmir’de toplanan Türkiye İktisat Kongresi’ne yabancı sermaye ile ilgili sunduğu teklifler ilgi çekicidir. Kongrede okunarak aynen hükümete sunulmasına karar verilen bu tekliflerin ilk yedi maddesi şöyledir:

‘‘ 1- Ecnebi sermayesinden müstağni kalamayacağımız aşikar ise de, bu sermayenin memleket için muzır olmayacak şekillerde girmesinin temini.

2- Tamamen yerli sermayelere terk edilecek işlerin tayini ve bu işlere muvazaa, tarikiyle ecnebi sermayesinin girmemesinin temini.

¹³ Ökçün, s. 263

3- Kanunen Türk addedilmeyen şirketlere hiçbir güne işletme imtiyazları ve müsaade-i mahsusa verilmemesi ve bunların Türk tebaa ve şirketlerine ait olan muafiyetten istifade edememeleri.

4- Kanunen Türk addedilmeyen şirketlerin hükümet münakasa ve müzayedelerine iştirak edememeleri ve hükümetle hiçbir mukavele akdeleyememeleri.

5- Bir şirketin Türk addedilmesi için atideki şartların temini lazımdır.

a- Memleket kanunlarına göre teşekkül eylemiş olması,

b- Lisanını kullanmağa ve memleket evladını istihdam etmeğe mecbur bulunması,

c- Türklere ait hisse senedi nispetinde meclis-i idarelerinde Türk azanın mevcut bulunması,

ç- Tediye edilmiş sermayesinden 6'ıncı madde mucibince münhasıran Türk tebaasına hisse tefrik edilmiş bulunması.

6- Münhasıran Türklere ait olarak tefrik edilecek sermaye nisbeti şekl-i atide tayin edilir:

a- Seyrisefain, merakib-i havaiye, hususat-ı sınaie ve imtiyazlı bankacılığa mütedair işlerde umum tediye edilmiş sermayesinin %75'i,

b- Orman işleri, sermayesi 1.000.000 lirayı tecavüz eden hususat-ı sınaieye dair şirketlerde umum tediye edilmiş sermayesinin %51'i,

c- Maden, şimendifer vesair şirketlerde, umum tediye edilen sermayesi 5.000.000 lirayı geçen teşebüsatta tediye edilmiş sermayenin %41'i,

ç- Sermaye-i umumisi 100.000.000 lirayı geçen şirketlerde umum tediye edilmiş sermayenin %31'i.

7- İmtiyazlı olan şirketlerde Türklere ait hisse senetlerinin müddet-i muayene zarfında Türklere fûruhtu kabil olmadığı taktirde satılamayan hisselerin imtiyaz alana şirkete tarafından hükümet namına tayin edilen bir bankaya tevdiî lazımdır...’’¹⁴

Görülüyor ki, Kurtuluş Savaşı’nı izleyen yıllarda Türkiye’de yerli sermayenin yabancı sermaye ile olan ilişkileri belli hesaplara dayanmaktaydı. Her şeyden önce, yerli sermaye kendisinin gerçekleştirebileceği uğraşı alanlarında, yabancı sermayenin ülkeye kabul edilmemesini istemektedir. Bu uğraşı alanları vakit geçmeden saptanmalı ve yabancı sermayenin muvazaa yoluyla bu işlere girmesi önlenmeliydi. Diğer alanlarda ise, yerli sermaye yabancı sermayenin belirli oranlar dahilinde -%25’ten %69’a kadar- Türk şirketlerinde yer almasında herhangi bir sakınca görmemekteydi. Maden ve demiryolu şirketleri ile sermayesi 5.000.000 TL.’den fazla olan (büyük) şirketlerde, yabancı sermayeye hisselerin %50’den fazlasına sahip olabilme imkanını tanıma teklifi dikkat çekiciydi. Bu teklif, kendisini yeteri kadar güçlü hissetmeyen yerli sermayenin, böyle büyük işlerde yabancı sermayenin hakimiyetini önceden kabul etme eğilimini göstermektedir. Bu şartlar altında yabancı sermaye ile işbirliği yapmağa hazır olduğunu belirten yerli sermaye, yabancı sermayenin ekonominin büyük sermayeyi gerektiren alanlarına hakim olabilme ihtimalini görmezlikten gelmektedir. Profesör Kenan Bulutoğlu’nun deyimiyle ‘‘Asıl tabii tekele elverişli olan konularda (maden, demiryolu) yabancı sermayeden daha çok çekinmek gerekirken, bu konuda serbest davranıldığı görülmektedir’’.¹⁵

İzmir İktisat Kongresi’nde kabul edilen *Tüccar Grubunun Esasları*’nda yabancı sermayeyi ilgilendiren birkaç madde bulunmaktadır.¹⁶ Gerçekten tüccar grubu münasip bir ad altında bir ticaret ana bankasının kurulmasını teklif ederken, bu bankaya yalnız Türk vatandaşları ile Türk şirketlerinin hissedar olmalarını şart koşmaktadır.¹⁷ Bu teklif Kongrede oy birliğiyle kabul edilmiştir. Oybirliğiyle kabul edilen bir diğer madde de kabotajla ilgilidir. Bu madde ‘‘kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan maadasının ticaret yapmaması ve kabotajda istiklal hakkımızın tamamen kullanılması’’

¹⁴ Ökçün, s. 435-437

¹⁵ Kenan Bulutoğlu, 100 Soruda Türkiye’de Yabancı Sermaye, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1970, s. 154

¹⁶ Tüccar grubunun esasları için Bkz. Ökçün, s. 406-425

¹⁷ ‘‘Bankalar’’, Madde 1-3, Bkz. Ökçün, s. 406

teklif olunmaktadır.¹⁸ Öte yandan, inhisar sisteminin kaldırılmasını düzenleyen maddede, özellikle, ‘‘yabancı sermayelerin hükümetle ortaklık kurarak ülkenin hammaddelelerini veya sanayi veya ticaretini tekeli altına almaması ve mevcutların da kaldırılması’’ teklif olunmaktadır. Bu teklif kongrede çoğunlukla kabul edilmiştir.¹⁹

Yine aynı kongrede kabul edilen *Çiftçi Grubunun İktisadi Esasları*’nda yabancı sermayeyi ilgilendiren iki madde bulunmaktadır.²⁰ Çiftçi Grubu, yıllardan beri tütün ekicisinin ve tüccarın çıkar çatışması halinde bulunduğu reji idare ve usulünün kaldırılmasını istemektedir. Gerçekten, Muharrem Kararnamesi uyarınca yabancı sermaye tarafından tekel halinde kurulan *Societe de la Regie Cointeressee des Tabacs de l’Empire Otoman (Memalik-i Osmaniye’de Müşterek-ül Menfaa İnhisar-ül Dühan Şirketi* ile 20. yüzyıl başlarında belirli bir iktisadi güce kavuşan tütün ekicileri ve tütün tüccarı arasında şiddetli bir çıkar çatışması, yıllardan beri devam edegelmiştir.²¹ Çiftçi Grubu, Kurtuluş Savaşı’nı veren siyasal kadrodan ‘‘reji idare ve usulünün’’ ilgasını istemekteydi.²²

İzmir İktisat Kongresi’nde kabul edilen *Sanayi Grubunun İktisat Esasları*’nda yabancı sermayeyi ilgilendiren yalnız bir madde bulunmaktaydı.²³ Bu maddeye göre Sanayi Grubu, Teşvik-i Sanayi Kanunu’nda öngörülen müsaade ve muafiyetlerin yalnız Türk vatandaşlarına tahsisini istemekte, Türk sanayi şirketlerinin de, sermayenin en az %75’i Türk vatandaşlarının elinde bulunması halinde, aynı müsaade ve muafiyetlerden yararlanabilecekleri belirtilmekteydi.²⁴ Sanayi Grubu, yabancı sermaye ile ilgili olarak, başka herhangi bir teklif getirmemiştir.

İzmir İktisat Kongresi için hazırlık yapan İstanbul Umum Amele Birliği, biri Türk Ticaret Birliği’ne, diğeri de İzmir İktisat Kongresi’ne sunulmak üzere iki rapor

¹⁸ ‘‘Ticaret-i Bahriye Meseleleri’’, Madde 1, Bkz. Ökçün, s. 412

¹⁹ ‘‘İnhisar Sisteminin Ref’i’’, Bkz. Ökçün, s. 416

²⁰ Çiftçi Grubunun İktisadi Esasları için Bkz. Ökçün, s. 390-405

²¹ Örneğin bkz. Osmanlı Meclis-i Meb’usanında Drama meb’usu Rıza Bey’in Reji aleyhine verdiği önerge, T.V., (19 Kanunusani 1326), s. 11. Ayrıca bkz. İzmir İktisat Kongresi münasebetiyle Milli Türk ticaret Birliği’ne gelen raporlardan, Celal Derviş Bey’in ‘‘Tütün Rejisi ve Mazarratları’’ konulu raporu, Ökçün, s. 90-94

²² A. Gündüz Ökçün, 1920 – 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1971, s. 7-8

²³ Sanayi Grubunun İktisat Esasları için Bkz. Ökçün Türkiye İktisat Kongresi, s. 426-427

²⁴ ‘‘Teşvik-i Sanayi Kanunu Hakkında’’, [D] Bendi, Bkz. Ökçün Türkiye İktisat Kongresi, s. 427

hazırlamıştır.²⁵ Her iki rapordan da Kurtuluş Savaşı yıllarında Türk işçileri ile yabancı sermayedarlar ve yabancı şirketler arasında çıkar çatışmalarının mevcut olduğu anlaşılmaktadır.²⁶ İstanbul Umum Amele Birliği'ne göre, “*demir, petrol veya kömürden mamûl yüreklere malik bir kapitalist zümre*” ancak yabancı sermayedarlar ile yabancı şirketler arasında bulunabilir.²⁷ Umum Amele Birliği tarafından ifade edilen işçi haklarının yanı sıra, genel olarak yabancı sermaye politikası hakkında da görüşler ileri sürülmüştür. “İktisat Kongresi için Amele Sınıfının Teklif Ettiği Esaslar” başlığı altında Aydınlık Dergisi’nde yayınlanan bir yazıda, yeni Türkiye tarafından izlenmesi gereken yabancı sermaye politikasının ana çerçevesi şöyle çizilmiştir:

‘Memleketimizde sanayi namına mevcut belli başlı müesseseler nadir istisnalarla ecnebilere aittir. Bundan sonra da maateessüf, aynı hal devam edecektir. Sanayinin terakki ve inkişafını istiyorsak muhakkak garp sermayedarlarına müracaat veya onlardan gelecek teklifleri kabul mecburiyetindeyiz. Zira fevkalade pahalıya malolan son sistem makinelerin ve fabrika levazımının bedelini yerli sermayelerle tediye imkan haricindedir. Bu suretle ecnebilere verilecek imtiyazatın şeraitini tetkik etmek ihtiyacı ile karşılaşıyoruz...

- 1- *Milletin memleketimize hulûl edecek garp sermayesinin iktisadi esareti altında düşmemesi için, evvelce de dediğimiz gibi, imtiyaz taliplerine karşı hükümetimizin münhasıran bir erbab-ı mesai mümessili gibi davranması ve sayın hukukunu siyanet etmesi lüzumu aşîkardır. Sayın hukuku dediğimiz zaman yalnız işçinin hakkından bahsetmek istemiyoruz. Sermayedarın getireceği makinelere, alât ve edevata kıymet verecek milletin efradından olan işçilerdir; onların istihsal menbai haline getireceği tesisat mümkün olduğu kadar kısa ve mesela yirmi beş seneyi geçmeyen kısa bir vade hülûlünde millete iade olunmalıdır.*
- 2- *İmtiyaz müddeti zarfında istihsalatın muayyen bir miktarından fazlası sermayedar ile devlet arasında taksim edilmelidir.*

²⁵ Bu raporlar için Bkz. Aynı kaynak, s. 161-163 ve 163-167

²⁶ A. Gündüz Ökçün, 1920 – 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1971,

²⁷ Ökçün Türkiye İktisat Kongresi, s. 161

- 3- İmtiyazlara hiçbir zaman inhisar şekli verilmemelidir. İnhisar hakkı yalnız devlete ait olmalıdır.
- 4- Hükümet umumi bir istihlal programı takibine lüzum gördüğü taktirde, masarifi tesiyesiyle mütenasip evvelden tespit edilmiş bir tazminat tediye etmek suretiyle imtiyazı feshetmek hakkını muhafaza etmelidir.
- 5- Gayet etraflı düşünülerek tanzim edilmiş bir işçi hukuku kanun ve nizamı imtiyaz verilirken sermayedarlara imza ettirilmeli ve orada mezbur iş şeraitine riayet etmeleri temin olunmalıdır.
- 6- Ecnebi işçi istihdamına ihtiyaç hasıl olursa, bunların Türk işçilerinin tabi olacakları şerait dahilinde çalıştırılmaları lazımdır.
- 7- Yeniden ecnebi nüfuz daireleri meydana gelmesine mani olmak için aynı muntıkada bir devlete mensup sermayedarlara müteaddit imtiyazlar verilmemelidir. Muhtelif milletten olan sermayedarların aynı sahada cemmolunmasına itina olunmalıdır.
- 8- İktisadi teşebbüslerden vuku bulan temettuatın yine memleket dahilinde kullanılmasını temin maksadı ile işletmenin devlet kontrolüne tabi tutulması muvafık olur.”²⁸

İzmir İktisat Kongresi’nde kabul edilen *İşçi Grubunun İktisat Esasları*’nda yalnız bir madde yabancı sermayeyi ilgilendirmekteydi. Bu maddenin birinci fıkrasında tütün rejisi inhisarının hemen ilgası teklif edilmektedir. Çiftçi Grubu tarafından da ayrı bir madde olarak kaleme alınan bu teklif, dört grup tarafından oy birliği ile kabul edilmiştir. Buna karşılık, “’imtiyazlı ecnebi müesseselerinin devletleştirilmesini” öngören ikinci fıkra ise, İşçi Grubu dışında, Çiftçi, Tüccar ve Sanayi Grupları tarafından oybirliği ile reddedilmiştir.²⁹

Son olarak, İzmir İktisat Kongresi’nde oybirliği ile kabul edilen Misak-ı İktisadi’nin yabancı sermaye ile ilgili olan maddesinde şöyle denmektedir; “*Türk... ecnebi sermayesine aleyhtar değildir; ancak kendi yurdunda, kendi lisanına ve kanununa uymayan müesseselerle münasebette bulunamaz...*”

²⁸ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 171-173

²⁹ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 434

Bütün bunlar, Kurtuluş Savaşı'nı veren Türkiye'nin o tarihte iktisadi ve toplumsal yapısını oluşturan tabaka ve sınıflarda yabancı sermayeye karşı, çıkar çatışmalarından soyutlanmış, bir karşı duruş bulunmadığını göstermektedir. O tarihteki iktisadi ve toplumsal yapı, bazı şartlar ileri sürmesine rağmen, kural olarak yabancı sermaye ile işbirliğine hazırdır. Kurtuluş Savaşı'nı yöneten siyasal kadronun yabancı sermaye politikası da yabancı sermaye ile işbirliğine hazır olan iktisadi ve toplumsal yapının eğilimi ile uyumluluk göstermektedir.

1.2.1. Milli Türk Ticaret Birliği

Millileştirme hareketlerinin ilk adımlarından biri olarak, Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanması ile birlikte, daha 1922 yılı içinde iken, İstanbul'un Türk tacirleri ilginç bir örgütlenmeye girişirler; Milli Türk Ticaret Birliğini kurarlar.

Birliğin kuruluşu şu şekilde olmuştu; İstanbul'un tüccar ve iş adamlarıyla sıkı bir temas içerisine girmiş olan Ahmet Hamdi [Başar] ve arkadaşları, birliği kurmadan önce maskelenmiş bir ön teşkilatla çalışmaya karar verirler. Bu teşkilatın adı "Türkiye İktisadi İstihbarat ve Neşriyat Merkezi"dir. On kadar tüccarı biner lira ile ortak yaparak on bin lira sermaye ile kurulan bu anonim şirket 1922 yılı Haziran başında faaliyete geçmiştir. İlk iş olarak şirketin adamları, "Türk Ticaret Salnamesi" adlı bir eser yayımlanmak bahanesiyle İstanbul'un bütün yazıhanelerini dolaşmakta ne kadar Türk-Müslüman tüccar, ne kadar diğerleri olduğunu tespit etmekteydi.

Bu girişim iki üç aylık çalışmanın sonuncunda İstanbul piyasasının durumu hakkında eksiksiz denebilecek derecede bir fikir vermişti. Bu verilere göre ithalat-ihracat ticaretinde Türkler yüzde dördü, komisyonculukta ise yüzde üçü geçmemektedirler. Liman işleri tamamen Türk olmayanların elindeydi. Hatta limanda iş görmek için Rumca, İtalyanca ya da Fransızca bilmek şarttı. Çalışmanın verdiği sonuçlar şöyle devam ediyordu: " *Esham ve kambiyo borsasında mubayaacı, simsarların büyük çoğunluğu, %95'i Türk olmayanlardandı. Bankalar arasında yalnız*

iki küçük banka (İtibari Milli Bankasıyla Adapazarı İslam Ticaret Bankası) Türklerin elindeydi. Diğerlerinde muhaberat bile Fransızca olurdu. Sigorta şirketleri arasında bir tek Türk yoktu ve çalıştırdıkları arasında hademelikten yukarı çıkmış Türk'e de rastlanmazdı. Toptancılardan dahili işlerde çalışanlarının ancak %15'ini Türk olarak tespit edebilmiştik. Yarı toptancı ve perakendecilerde bu nispet biraz lehimize yükseliyor gözüküyordu. %25 kadarı Türk'tü ama, bu oran sayılar üzerine kurulmuştu. Yarı toptancı ve perakendecilerin yaptıkları iş göz önüne alınırsa, Türklerin bu ticaretle hissesi %10'un bile altına düşebilirdi. ''³⁰

İstanbul'da su, havagazı, elektrik, telefon, tramvay, tünel gibi şehir hizmetleri, memlekette ise demiryolları, madenler, tütün inhisarı gibi büyük işler imtiyazlı yabancı şirketlerin elindeydi. Bu şirketlerde müdür ve birinci sınıf memur olarak hiç Türk kullanılmamaktaydı.

Türk Ticaret Salnamesi'nin verdiği bu bilgilerin de etkisiyle İktisadi alanda İstanbul'da bir hareket başlamış, ayrıca bu vesileyle Türk Ticaret Salnamesi adında 1000 sayfadan fazla ciltli bir eser de ortaya çıkmış oldu.

1 Aralık 1922 tarihinde altı aylık bir çalışmanın ardından Türkiye İktisat Mecmuası ve İktisadi İstihbarat ve Neşriyat Şirketi olarak kullanılan büroda açık bir toplantı yapılmış ve Milli Türk Ticaret Birliği 18 kurucunun imzasıyla faaliyete başlamıştı . Daha sonra yayınlanan Ahmet Hamdi'nin anılarında anlattığına göre toplantıda bulunan kişiler şunlardı:

‘‘Kavalalı İbrahim Paşazade Hüseyin Bey, Hacı Hüseyin zade Ali Haydar Bey, Yelkenci zade Rıfat Bey, Hacı zade Mesut Bey, Buldanlı Ahmet Bey, İbrahim Paşa Mahdumu Abbas Hilmi Bey, Hoca zade Mehmet Efendi, Kalkavan zade Mehmet rıza Bey, Sabuncu zade Mehmet Şakir ve Mahdumu Beyler, Maliye Murakabı Seyfi Beyle adlarını şimdi hatırlayamadığım diğer beş kişi. ''³¹

Ahmet Hamdi anılarında şöyle devam etmekteydi:

³⁰ Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları Meşrutiyet, Cumhuriyet, Tek Parti Dönemi, Cilt 1, Yayına Hazırlayan Murat Koraltürk, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Kasım 2007, s. 25 - 26

³¹ Koraltürk, s. 132

“Nizamnamenin birinci maddesi şöyleydi:

“Türkiye’mizin en mühim ticaret merkezi olan İstanbul’da Türk ticaret erbabının ittihadıyla ve (Milli Türk Ticaret Birliği) namıyla bir cemiyet teşkil edilmiştir.”

Biz ısrarla ‘Türk’ ve ‘Milli’ kelimelerini kullanmakta idik. Bizim teşebbüsümüzden bir yıl kadar önce bir İslam Tüccar Derneği kurulmuştu. Muvaffak olmadı. ‘Türk’ demeye cesaret edememişlerdi. Biz ‘Milli’ ve ‘Türk’ deyimlerini kendimize bayrak yapmıştık. Birliğin başlıca gayesi de nizamnamesinde şöyle belirtilmişti:

a) Türk tüccarlarının gerek ithalata ve ihracat ticaretinde ve gerekse toptancı ve yarı toptancı şeklindeki ticarete hakim olmasını temin etmek.

b) Türk tüccarının kendi aralarında ihtisaslarına göre konsorsiyumlar, tröstler gibi ticari birlikler tesisine çalışmak.

c) İthalat ve ihracat ticaretinde bu birliklerin hükümetin murakebe ve himayesi altında hakimiyetini temine uğraşmak.

d) Memleketin ticari hayatına tesiri dokunacak hadiseleri takip ve tetkik ederek çeşitli iktisadi meselelerde tüccarın ve memleketin menfaatlerine uygun şekilde hükümete yol göstermek.

e) Türk ticaret alemini ve Türk firmalarını harice tanıtmak ve Garbın iktisadi, mali ve ticari hareketlerinden Türk ticaret erbabının süratle haberdar olmasını sağlamak.”³²

Birliğin amacı, kurucularından Ahmet Hamdi’nin daha sonraları açıkladığına göre, o ana kadar Batı sermayesiyle Türkiye arasında aracılık, komisyonculuk yapan gayri Müslim ticaret erbabının ekonomik hayattan tedrici tasfiyesini sağlamak, bunun sonucu olarak doğacak ‘ticari boşluğu süratle Türk tüccarının doldurmasını sağlamak, bunun için Avrupa ve Amerika’nın büyük ticari müesseseleriyle doğrudan doğruya

³² Koraltürk, s. 132

temaslar kurulmasına çalışmak, onlarla Türk olmayan temsilciler yerine, Türk işadamları tavsiye'' etmekte.³³ Bu açıklama, emperyalist saldırıya karşı silahlı bir direnme olarak nitelendirdiğimiz Milli Mücadele sona ererken, İstanbul'un Türk burjuvazisinin emperyalizmle nasıl iş birliğine sarıldığını gösteren önemli bir belgedir.³⁴ İstanbul Türk tüccarının bu yöndeki özlemlerini, 1922 sonu, 1923 başına ait başka kaynaklarda da görmek mümkündür. Örneğin 10 Şubat 1923 tarihli bir gazetede, Feridun Fikri, mutavassıtların ekonomik hayattan tasfiyesinin vahim bir hata olacağını; ''Rum ve Ermenilerin oynadıkları rollerle milli tüccar sınıfının vazifeyi içtimaiye ve iktisadiyesini bir tutma''nın, milli çıkarlarla açıkça çelişeceğini ifade ediyor.³⁵ Demek oluyor ki emperyalizm ile Türkiye arasındaki mevcut ekonomik ilişkiler sistemi, yeni dönemde de aynen sürdürülmeli; sadece bu ilişkilerin Türkiye'deki halkalarını oluşturan aracı faaliyetler gayri müslimlerden Türklere devredilmeliydi. Milli Türk Ticaret Birliği teşebbüsünün yanı sıra, İstanbul Ticaret Odası'nın bünyesini millileştirme ³⁶ yönünde

³³ Koraltürk, s. 133

³⁴ Korkut Boratav, Türkiye'de Devletçilik, s. 37

³⁵ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 52, Ayrıca bkz. Korkut Boratav, ''Türkiye'de Devletçilik''

³⁶ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın millileştirilmesi çalışmaları için; Bkz. Koraltürk, s. 165 - 172 İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası mütareke senelerinde iyice yabancılaşmış ve Ahmet Hamdi'nin deyimiyle bir sömürge odası halini almıştı. Ahmet Hamdi anılarında Oda'daki kadroyu şöyle açıklamıştır: '' *Reisi Saadetliü Mustafa Şükrü, İkinci Reisi Kibar Alizade Sârim Beyler, ama asıl Oda'yı idare edenler Reis Muavini İzzetliü Manukyan Dıkran Efendi ve İkinci Reis Muavini yine İzzetliü Vitali Kamhi Efendi. 24 kişiden oluşan meclisin bu iki kişiden başka Anadolu Osmanlı Demiryolları'nın adamı Agas Agasyan Efendi, Çavuşoğlu Petraki, Abazoğlu Yuvanaki, Yako Penhas, İsak Taranto da var. Bunların yanında toplantılara giden birkaç Türk tüccarı da şunlar: İbrahim Paşazade Hüseyin Hüsnü Bey, Şerif Alizade Murat Bey, Kırzade Şevki Bey, Macit Karakaş, Musa Reiszade Ahmet ve Potamuszade Haydar Beyler. Oda meclisinin geri kalan üyeleri İsmail ben Cebbare, İktisadi Milli Bankası'ndan Hüseyin Münir, Osmanlı Bankası'ndan Hamit, İtibar-ı Milli Bankası'ndan Suphi Ziya Beylerle, bütün tüccarı Katipzade Sabri, Nemlizade Mithat ve Hüsnü Beyler, Oda meclisi üyeliğini şeref olsun diye kabul etmişler...*'' 1923 yılı 4 Mart'ta İzmir İktisat Kongresi'nin bitiminde İstanbul'a dönen Milli Türk Ticaret Birliği'nin kurucularının amacı İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nı millileştirmekti. Millileştirme hareketlerine girişmiş olan, İstanbul'un bir avuç tüccar ve iş adamları Türkiye'de bir milli burjuva sınıfının oluşması, iktisada el koymasının başlıca şartlarından birini Oda'nın millileştirilmesi olarak görüyorlardı. Çünkü ekonominin ana damarları İstanbul'dan geçmekteydi. Eğer Oda millileşir ve örgütleri kuvvetlenirse iktisadi konuda yeni hükümetin müşavirliğini üzerine alabilirdi. Kısacası Oda'nın millileştirilmesine büyük ümitler bağlanmış ve beklentiler çok yüksekti. Milli Türk Ticaret Birliği'nin kuruluşu zamanlarından başlayarak Odanın millileşmesi için yapılan çalışmalar – Oda Meclisini feshettirip yeniden seçim yaptırmak ve Birliğe kayıtlı Türklerden bir meclis kurma çabası- bir seneden fazla sürmüştü.

abalar da dikkati çekmektedir.³⁷ Bu abalar, Ankara'nın da onayı ile kararlaştırılmıştır.³⁸

Ahmet Hamdi, bu çabaların İstanbul'daki yabancı çevreler tarafından hızla değerlendirildiğini ifade etmekteydi. Milli Türk Ticaret Birliği'nin kurucusunun, çok sonraları yazdığı gibi, *'bugün büyük işler yapan Türk firmaları arasında Birliği aracılığıyla ya da bu havadan yararlanmak suretiyle mümessillik almış olanlar az değildir.'*³⁹

Ancak, İstanbul'un Türk burjuvazisi bu büyük hamlenin gerçekleşmesinde yeni siyasi kadroların desteğine muhtaçtı. Bu durum Ahmet Hamdi'nin sözleriyle şöyle ifade edilmişti: *'Milli Türk Ticaret Birliği gerek ithalat ve ihracat ticaretinde ve gerekse toptancı ve yarı toptancı ticarete Türk tüccarının hakim olmasını amaç edinmişti. Bu iş için mutlaka devletin yardımı ve enerjik müdahalesi lazımdı. Biz, nizamnamemize açıkça koyduğumuz gibi, devletin Türk tüccarı arasında şirketler, tröstler, konsorsiyumlar kurmalarını sağlayarak onlara ithalat ihracat işlerinde bazı imtiyazlar tanınmasını istiyorduk. Liberal bir görüş ve serbest rekabet şartları içinde ticaretin millileştirilmesi, iktisadi hakimiyetin Türk milletinin eline geçmesine imkan olmadığı için başlangıç döneminde devlet gücüne dayanan bir müdahalenin zorunlu olduğuna inanmaktaydık.'*⁴⁰

Dönemin meselesi İstanbul tüccarı için, yeni Türk devletinin lider kadrosunun bu anlamdaki himaye, teşvik ve desteğini kazanmaktı. Muhtemelen, bu tezlerin ikna ve tekli amacıyla Milli Türk Ticaret Birliği, Ocak 1923'te bir Ticaret-i Hariciye Kongresi tertiplemeye karar verdi.⁴¹ Ancak aynı günlerde Ankara, çok daha geniş kapsamlı bir kongrenin, İzmir'de toplanması düşünölen bir Türkiye İktisat Kongresi'nin hazırlıkları içindeydi. İktisat Vekili Mahmut Esat Bozkurt 2 Ocak 1923'te Birliğe bir telgraf yollayarak, *'teşkili ihbar olunan Türk Ticaret Birliği müessesesi-i millisinin memnuniyet-i mahsusa ile'* karşıladığını, ancak birliğin bizzat girişeceği

³⁷ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 51-52

³⁸ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 7 Ayrıca bkz. Ahmet Hamdi Başar, "Atatürk'le Üç Ay", İstanbul, 1945, s. 23

³⁹ Koraltürk, s. 134

⁴⁰ Aynı kaynak, s. 137

⁴¹ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 85

Kongre teşebbüsünü erteleyerek şubat ayı içinde İzmir’de toplanacak İktisat Kongresi’ne katılmasını temenni ettiğini ifade eder. Çok daha etkili bir diyalog fırsatının doğmakta olduğunu anlayan Birlik, Ticaret-i Hariciye Kongresi’ni erteleyerek, İzmir Kongresi’ne katılma kararı alır.⁴² Ve İzmir İktisat Kongresine katılan en hazırlıklı ve etkili grubu oluşturur.

Milli Türk Ticaret Birliği şunları istiyordu.:

- 1- Gümrük himayesi ve gümrük istiklalimizin kayıtsız şartsız olması
- 2- Ecnebi sermayesine, velev hükümetle ortak da olsa hiç bir şekil ve surette inhisar ve imtiyaz verilmemesi ve mevcut inhisarın (Tütün İnhisarı) kaldırılması.
- 3- Sahillerimizde kabotaj hakkının kullanılmasında ne devlete ne de şahıslara imtiyaz tanınmaması.
- 4- Büyük sermayeli milli bir tedavül bankası (Merkez Bankası gibi) kurulması. (Bu banka Türk Anonim Şirketi olacak ve senetleri Türk halkına satılacak ve sermayenin yarısı kadarına hükümet iştirak edebilecektir)
- 5- Yeni bir ticaret kanunu yapılması ve ticari mevzuatın ıslahı.
- 6- Ecnebi sermayesinin memlekete zararlı olmayacak şekilde girmesinin temini
- 7- Ticaret ve sanayi odalarının ıslahı
- 8- Dış ticaretin devletin de sermayesine katılacağı büyük Türk anonim şirketleri elinde teşkilatlandırılması ve millileştirilmesi.
- 9- Kazanç vergisinin ıslahı
- 10- Kambiyo işinin devlet murakabesi altına alınması.

⁴² Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 85-86

11- İktisadi ve mali kararlarda meslek ve ihtisasa teşekküllerinin mütalaalarının alınması.

12- İş adamı ve bürolarda çalışacak elemanlar yetiştirilmek maksadıyla geniş bir program hazırlanması ve yurdun çeşitli yerlerinde ve çeşitli kademelerde mektepler ve kurslar açılması.

1.2.2. İzmir İktisat Kongresi

İzmir İktisat Kongresi'nin düzenlendiği zaman Büyük Millet Meclisi hükümetinin iktisat vekili olan Mahmut Esat Bozkurt, bir siyasi örgütlenme ilkesi olarak ‘mesleki temsil’ ilkesinin hararetli bir savunucusuydu.⁴³ İktisat vekili için, bütün ‘iktisat amillerinin’, ‘muhtelif anasır-ı iktisadiyemizin’ temsil edileceği⁴⁴ bir İktisat Kongresi'nin toplanması, ‘meslekî temsil’ ilkesini hayata uygulamak için değerli bir fırsat olacaktı. Nitekim Kongrenin baş mimarı, Mahmut Esat olmuştur.⁴⁵

1922 yılının son günlerinde İktisat Vekaleti, vilayetlere yolladığı bir tamimle şubat ortalarında İzmir’de toplanacak bir İktisat kongresi için hazırlıklara başlanmasını istemiştir. Kongreye her kazadan sekiz delegenin katılması öngörülüyordu. Delegeler ‘mesleki temsil’ veya sınıf esasına göre seçileceklerdi. Sekiz delegenin üçü çiftçi, biri tüccar, biri sanayici (veya ‘san’atkar’), biri amele, biri ‘şirket’, biri banka temsilcisi olacaktı. Ancak, Kongre çalışmaları sırasında bu altılı gruplaşma; çiftçi, tüccar, sanayici ve amele olmak üzere dörde indirilmişti.

Vilayet ve kazalarda delege belirlenmesi ile ilgili çalışmalar yapılırken, İktisat Vekaleti altı mebus, bir yüksek memur (PTT Genel Müdürü) ve bir tacirden oluşan bir Heyet-i Faale kurdu. Heyetin üyesi olan ‘tüccardan Ali İhsan Bey’ bir iktisadi rapor veya program taslağı kaleme almakla görevlendirildi. Hazırlanan rapor

⁴³ Doğan Avcıoğlu, ‘Türkiye’nin Düzeni, Tekin Yayınevi, 1. Baskı, s. 173-174

⁴⁴ Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 8

⁴⁵ İzmir İktisat Kongresi üzerindeki bilgilerin ana kaynağı Gündüz Ökçün’ün sözü geçen çalışmasıdır. Bunun yanı sıra Ahmet Hamdi Başar’ın, Türkiye İktisat Mecmuası, Sayı 16’daki yazılarına da bakılabilir.

veya program, İzmir İktisat Kongresi adını taşımaktadır ⁴⁶ ve İktisat Vekaleti'nin resmi görüşü olarak Kongre'den "iki gün evvel... mucib-i, suhulet olmak üzere" ve sadece "tenvir ve irşad kabilinde" delegelere dağıtılacaktır.⁴⁷ Raporun kaleme alınmasında Mahmut Esat'ın görüş ve ifadelerinin ağır bastığı anlaşılmaktadır. ⁴⁸

İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat 1923 günü, Atatürk'ün konuşması ile açılmış, 4 Mart günü de son bulmuştur. Kongre çalışmaları, esas olarak çiftçi, ticaret, sanayi ve amele gruplarının kendi görüşlerini, iktisadi öneriler biçiminde formüle etmeleri ve her gruba ait önerilerin bütün gruplarca madde madde oylanması biçiminde olmuştur. Herhangi bir grupça önerilen maddelerden biri, diğer gruplarca reddedilse bile, öneriyi getiren gruba ait "İktisadi esaslar" belgesinde, muhalif oylar şerh edilerek korunmuştur.

Gurplara ait ayrıntılı iktisadi esasların yanı sıra, Milli Türk Ticaret Birliği'nin yabancı sermaye ile ilgili esasları benimsenmiştir. Bu esaslarda, "ecnebi sermayesinden müstağni kalamayacağımız" ifade edildikten sonra, yukarıda da açıklandığı üzere bu sermayenin ülkeye girmesinde öngörülecek ilkeler ortaya konulmakta ve özellikle yabancı sermayeyi ortaklığa yöneltecek tedbirler getirilmekteydi. ⁴⁹

1.2.3. İnhisarlar

1923'ü izleyen yıllarda, biçimsel olarak devlet inhisarında olan birçok ekonomik faaliyet, dönemin genel atmosferine uyularak imtiyazlı özel veya yabancı şirketlere verilmişti.

Kibrit ve çakmak inhisarı, önce bir Belçika, sonra bir Amerika şirketine verilmiştir. Belçika şirketi ile 1925 yılında müştereken kurulan Türkiye Kibrit İnhisarı

⁴⁶ Raporun tam metni Ökçün, Türkiye İktisat Kongresi, s. 67-84'te vardır.

⁴⁷ TBMM 5 Şubat 1923 toplantısında Mahmut Esat'ın konuşmasından. Bkz. Ökçün, s. 14

⁴⁸ Boratav, Türkiye'de Devletçilik, s. 39

⁴⁹ Boratav, Türkiye'de Devletçilik, s. 42

T.A.Ş.'nin hissedarları arasında İsmet Paşa, Mahmut Celal, Yunus Nadi ve Cemal Hüsnü (Taray) vardı ve yabancı sermaye payı %51'di.

İspirto ve alkollü içkiler inhisarı 1926 yılında bir Polonya şirketiyle ortak olarak kurulan İspirto ve Meşrubat-ı Küüliye İnhisar İşletme T.A.Ş.'ye verilmişti. Bu şirketin %45 hissesi T.C. hazinesine aitti ve hazine çıkarlarını İş Bankası izlemekteydi.

Barut ve patlayıcı maddeler inhisarı ise 1927'de bir Fransız grubuna verilmiştir. İnhisarı yürütmek için kurulan anonim şirketin 1.500.000 TL'lik sermayesinin 740.000 lirası üç Fransız şirketine, 10.000 lirası Fransız gurubu için aracılık ettiği anlaşılan İbrahim Beyzade Lütfü Bey'e, 750.000 lirası ise hazineye aitti.

Lütfü Bey'in revolver ve av fişekleri inhisarının da aynı Fransız gurubuna verilmesinde aracılık ettiği anlaşılmaktadır. Sermaye ve hisseler bakımından tamamen bir önceki şirkete benzeyen bu anonim şirket, yine 1927 yılında bu inhisarı da yürütmek üzere kurulmuştur.

Petrol-benzin ithali ile ilgili inhisar da Amerikan, Standard-Oil Şirketi'ne bırakılmış; reasürans(mükerrer sigorta) inhisarı ise İş Bankası aracılığıyla Milli Reasürans T.A.Ş.'ye devredilmiştir.⁵⁰

İnhisarlar ve millileştirme hareketleri konusunda en canlı bilgi Liman İnhisarlarında, özellikle de İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi örneğinde kendini göstermektedir.

⁵⁰ Boratav, Türkiye'de Devletçilik, s. 47 - 48

2. BÖLÜM

İSTANBUL LİMANI

2.1. İstanbul Limanı

İstanbul limanı tarih boyunca büyük bir deniz ticaret merkezi olup, dünyanın en güvenli doğal limanları arasında yer almıştır. Özellikle Haliç, tarihin her döneminde, sert havalarda teknelerin sığınıp barındığı emin bir liman olma özelliğine sahip olmuştur.

MÖ. 7. Yüzyılda Yunan kolonizasyonu dönemindeki ilk yıllarından başlayarak, kentin öneminde iki mühim yolun kesişme noktasında bulunmasının payı büyüktü. Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu, bu noktada görece kolay kesilip kontrol edilebilen Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan su yolu ile kesişiyordu. Dolayısıyla İstanbul daha en başından önemli bir liman ve yük aktarma yeri idi. Bu rol kentin gelişimini yüzyıllar boyu, ağırlığı azalarak veya çoğalarak da olsa kalıcı şekilde belirledi. Kentin coğrafi konumu, deniz ulaşımında çağlar boyunca meydana gelen değişikliklere rağmen liman faaliyeti açısından önemini yakın zamana kadar koruyan elverişli koşullar sunuyordu.

İstanbul denizden ve karadan birçok ticaret yolunun birleştiği bir konumda olduğu için elverişli bir liman halini almıştır. İstanbul Karadeniz'in bütün dünya denizlerine açılan yegane kapısı üzerindeydi. Karadeniz ise Avrupa ve Asya'nın mühim ticaret şehirlerine en doğal yollarla bağlı bir denizdi. Batı'dan Tuna, kuzeyden Rusya'yı örümcek ağı gibi birbirine bağlayan büyük nehirler Karadeniz'e akmaktadır. Bu nehirlerin hepsi önemli ticaret yollarıydı. Karadeniz bu nehirlerin birleşerek tek bir nehir halinde Boğaz'dan Akdeniz'e aktığı bir göl manzarası verir. Doğu'da ise Kafkasların ortasında doğal ve çok müsait bir geçit Karadeniz'i Hazar Denizi'ne bağlar ve bu şekilde bu yol Asya'nın ortasını ve Uzak Doğu'yu İstanbul'a ve Avrupa'ya bağlayan başlıca bir yol oluşturunuyordu. Karadeniz'in güney doğu sahili Türkiye'den

geçerek İran'da son bulan bir kara yoluna da sahipti. Bu yol Trabzon ve İran transit yoluyla ki Trabzon'dan sonra doğrudan İstanbul'a bağlanmaktaydı.

İstanbul limanı Haliç'i de içine almak üzere, kuzeyden Anadolu ve Rumeli fenerleri arasına çekilen hat ile güneyde Pendik'ten başlayıp Adaların (Adalar dahil) güneyinden geçerek Küçükçekmece gölü mansabında son bulan hat arasında kalan kısımdır.

İstanbul limanı; Dış liman, Galata limanı, İç liman olmak üzere üç kısımdır. Dış liman Sarayburnu ile Fındıklı Sarayı'nın kuzey köşesini birleştiren hattın dışında Marmara ve Karadeniz yönünde kalan sahadır. Galat limanı, Sarayburnu ile Fındıklı Sarayının kuzey köşesini birleştiren hat ile Galata Köprüsü arasındaki sahadır. İç liman ise Karaköy köprüsünden itibaren Kağıthane ve Alibey dereleri üzerindeki ilk köprülere kadar olan sahadır.⁵¹

MÖ. 660-658 civarında kurulan Bizantion, gemicilik açısından büyük bir öneme sahipti. Bütün Yunan kentleriyle ticari bağları vardı. Bizantion limanlarının biçimleri ve konumlarıyla ilgili çok fazla bilgi yoktur. Kısıtlı kaynaklara göre (Dionysios Byzantios'un -"Anapulus Bosporu") kentin üç limanı vardı. Batıda Neorion ve hemen bitişiğinde doğuda Bosporion. Bir de bu iki liman arasında daha derin ve mendirekle korunmuş bir üçüncü limandan daha söz edilmektedir. Limanın sonunda Haliç'e doğru, kara surları ile deniz surlarının birleştiği noktada büyük bir dairesel planlı kule yer almaktaydı. Limanlar, mendirekler, saldırı sırasında gerilen zincirlerle korunmaktaydı. Ana liman olan Neorion'un girişi dalgakıranlar ve kulelerle çevrelenmişti. Bu limanların yerini ve fiziksel alanını kesin olarak belirleyecek herhangi bir bulgu yoktur. Çünkü ilkçağ liman tesisleri, üzerinde demiryolu tesisleri olduğu için

⁵¹ İstanbul Limanı Nizamnamesi, Kararname No: 14730, Tarihi 25/7/1933, Birinci Fasıl, Madde1, Madde2. Bkz. "İstanbul Limanı", T.C. Ekonomi Bakanlığı İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü, Halk Basımevi, İstanbul 1935. s. 63-64. Ayrıca bkz. "İstanbul Limanı", İstanbul Ticaret Bahriye Müdüriyeti, İstanbul 1928, s. 56

1935 yılında yayınlanan "İstanbul Limanı" Kitabı, 1928 yılında yayınlanan "İstanbul Limanı" kitabının Osmanlıca'dan Latin alfabesine geçirilmiş ve güncellenmiş halidir. İki kitap da İstanbul limanının tüm sahil şeridinden, sınırlarından, fenerlerinden, coğrafi yapısından, rüzgarlarından, akıntılarından detaylı bir şekilde bahseder. Bununla birlikte, Limanlar Kanunu, İstanbul Limanı Nizamnamesi, İstanbul limanında ticaret gemilerinden alınan çeşitli vergiler, kılavuzluk ve römorkörcülük tarifesi, ticaret gemileri listesi, İstanbul limanına gelen ticaret gemilerinin hareket tablosu da kitap da yer almaktadır.

arkeolojik araştırmaların yapılmadığı, yakın çağda denizin en çok doldurulduğu Sirkeci-Eminönü bölgesinde bulunduğu kabul edilmektedir.

Bizans'ın son döneminde Haliç, savaş çıktığında girişi kapatılabilen ve kıyılarından çeşitli ticari ulaşım için yararlanılan, geniş bir ticaret limanı haline gelmişti. Ayrıca kentin güney kıyısında donanma için çevresi tahkim edilmiş bir liman olarak Kontoskalion vardı. İstanbul'un fethiyle birlikte kent tarihinde açılan yeni dönem, kent yaşamının diğer tüm alanları gibi limanda ve liman faaliyetlerinde de kendini göstermişti. Çok da uzun sürmeyen bir geçiş evresinden sonra çoğu şey başlangıçta eskisi gibi kalmıştı.

Girişi 600-700 metre enindeki, ortalarında 45 metre derinliğe ulaşan eski adıyla Altın Boynuz, yeni adıyla Haliç, ortaçağın küçük gemileri için aşırı büyük sayılırdı. 13. Yüzyıldan sonra büyüyen gemiler için de 19. Yüzyıla kadar İstanbul'a gelen ziyaretçilerin övgüsünü toplayan ideal bir demirleme yeri idi.⁵² Fakat 18. Yüzyılda başlayan reformlar dönemi ile ahşap ve yelkenli gemiler yerlerini yavaş yavaş demir gövdeli gemilere bırakarak pek çok şey de değişmeye başlamıştı.⁵³

2.2. 18. ve 19. Yüzyılda İstanbul Limanı

İstanbul limanı 18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan reformlar dönemi boyunca ve yakın zamana kadar olduğu gibi kalmıştı. Haliç'in güney kıyısı kentin iaşesi için kullanılırken, kuzey kıyısının batı kısmında tersanenin kurulmasından itibaren sadece donanma bulunuyordu. Galata önlerindeki doğu kısmı ise genellikle uzak bölgelerle ticarete ayrılmıştı.

Değişimin başlangıcını, buharlı gemilere geçişin epey öncesinde yani Sultan I. Abdülhamit (1774-1789) ve III. Selim (1789-1839) saltanatlarında başlayan reform

⁵² Wolfgang Müller – Wiener, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, s. 42

⁵³ Müller-Wiener, s. 78

döneminde aramak gerekiyor. Bu dönemde başlayan reformları 19. Yüzyılda II. Mahmut (1807-1839) ve Abdülmecit (1839-1861) sürdürmüştü.

Ordu, padişahların reform gayretlerinin odağında yer alıyordu. Özellikle topçu birliklerinin modernleştirilmesine önem veriliyordu. Oysa donanma, Osmanlı İmparatorluğu o zaman kadar egemen olduğu iki denizde Karadeniz ve Ege’de hakimiyetini kaybetmeye başladığı halde ikinci planda kalmıştı. Ayrıca 17. Yüzyılın gemi yapımındaki gelişmelerin farkına varılamamış ve elde mevcut olan cidden eskimiş olan gemileri ve mürettebatlarını savaşa hazır tutmaya ilgi gösterilmemişti. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı sırasında Baltık Deniz’inden çıkıp Akdeniz’e gelmiş olan bir Rus gemisi Temmuz 1770’de Osmanlı donanmasını neredeyse tamamen yok etmişti. Bu durumda, acil olarak (1770’de Kapatan-ı Derya olan Hasan Paşa’nın çabalarıyla) yeni gemiler yaptırılarak bu kayıplar olabildiğince çabuk giderilmeye çalışılmıştı. Tersanede önce yeni bir düzen ve modern bir donanım oluşturulmaya çalışıldı. (yeni donanımın arasında yaklaşık 40 metre yüksekliğinde bir kollu vinç, Aynalıkavak kasrı bölgesinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler vardı).⁵⁴ Ayrıca tersanedeki işçi sayısı da artırılmıştı. Tersane Fransa ve İsveç’ten getirilen uzmanlarla takviye edildi. Bu uzmanlar tersanenin modernleştirilmesini ve yeni çağa özgü gemilerin yapımını sağlayacak, ayrıca tersanede çalışan yerli zanaatkarlara eğitim de verecekti. Bu modernleşme çabası çerçevesinde tersanede gerçekleşen en önemli olaylardan biri ilk kuru dokun yapımıydı.

III. Selim’in saltanatı (1789-1807) sırasında, tersane yönetimi yeniden örgütlenmişti. Donanma tesislerinde özel görevler için hastanesiyle birlikte bir tıp okulu kurulmuş ancak padişahın ölmesiyle, genel huzursuzluk yüzünden pek bir yenilik görülememişti.

1827 yılı Ağustos’unda İstanbul’a o zaman görülen ilk buhar gücüyle hareket eden araç olan Swift Vapuru limana gelmiş ve Tersane-i Amire’nin tarihinde yeni bir dönüm noktası oluşturmuştu. Özellikle de geminin rüzgar kuzeyden eserken, yani limana girişi neredeyse imkansız kılan şartlarda giriş yapması büyük olay olmuştu.⁵⁵

⁵⁴ Müler-Wiener, s. 82

⁵⁵ Müller-Wiener, s. 84

Gemi hemen 350.000 kuruş karşılığında o sıradaki darphane müdürü tarafından satın alınarak Sultan II. Mahmut'a hediye edilmişti. Bundan kısa bir süre sonra da buhar makinesi de tersaneye girmişti. 1837'de Osmanlılar'ın yaptığı ilk buhar gemisi denize indirilmişti. Bunun ardından 1840-1845 yıllarında ticaret filosu için iki yeni gemi daha yapılmıştı. Bunların makineleri Londra'dan gelmekteydi. Bunun sonucunda artık doklarda sadece onarım yapılmıyordu. İstanbul tersanesinde veya diğer Osmanlı tersanelerinde inşa edilen gemilere ek olarak ülke dışından da birçok gemi satın alınmaktaydı.⁵⁶

Limanda donanmaya ve orduya ayrılmış komplekslere 18. Yüzyılın yarısında yenilikler getirilirken, Osmanlı-Rus savaşları sonucundaki toprak kayıpları ve genel mali sıkıntı yüzünden İmparatorluğun ekonomisi kötüleşmişti. Bu dönemde de eskisi gibi tüm devlet planlamalarının ana hedefi kentin ihtiyacı olan gıda maddelerinin ve önemli malların sağlanmasıydı.⁵⁷ İlk planda büyük ölçüde Balkan vilayetlerinden sağlanan tahıl ve et sevkiyatı söz konusuydu. Geçmişte tahıl tedarikinde bazı kesintiler görülmüyordu. Bu durum göz önünde bulundurularak kentin çevresinde Hububat Nazırının emrinde toplanan yeni bir teşkilatla büyükçe ambarlar kurulup, depolama kapasitelerini genişleterek bu tür darboğazların yaşanmasını engellemeye çalışılmaktaydı.⁵⁸

19. yüzyılın başında uzak bölge ticaretini gelişmesini sağlamak için yapılan çalışmalar pek sonuç vermemişti. III. Selim'in Akdeniz ticaretini canlandırma girişimleri kayda değer sonuçlara ulaşamamıştı. Ancak padişahın yaptığı bu girişim üzerine küçük bir grup zengin devlet memuru kendilerine uzak ülkelerle ticarete kullanılmak üzere gemiler yaptırmıştı. Fakat zaten önemli olmayan uzak bölge ticaretinin büyük kısmı İstanbul'da yaşayan gayri Müslimlerin ve yabancıların elinde kalmıştı.⁵⁹ 1807-1808 yılında yaşanan iç olaylar, İngilizlerin Napoleon Fransası'na

⁵⁶ Müller-Wiener, s. 86

⁵⁷ Konuyla ilgili bkz. Tevfik Güran, İstanbul'un İfaşesinde Devletin Rolü 1793-1839, İÜİFM, 44/1-4, (1988), 245-277

⁵⁸ Müller-Wiener, s. 90

⁵⁹ XVIII. Yüzyıldan itibaren, gayri müslim Osmanlı tebaasından Avrupa devletlerinin himayesine girerek, müste'min tüccar gibi iç ve dış ticarete, imtiyazlı bir şekilde ticaret yapan kişilere "beratlı tüccar" denmekteydi. Padişah III. Selim ve etrafındaki bazı devlet adamlarının gayretiyle, yıllardan beri sürüp giden yabancı devlet himayesindeki beratlı tüccar meselesine son verilmiş ve bunun yerine gayri müslim tebaanın Avrupa ile ticaret yapan ve yapacak olan, tüccar, kaptan ve gemi sahipleri için özel bir statü

karşı Akdeniz’de yürüttüğü deniz savaşı, daha sonra Yunan devrimi yılları ve bu çerçevede Navarin Deniz Savaşında Osmanlı-Mısır donanmasına indirilen darbe uzak bölge ticaretinin gelişmesine olanak vermedi. Aynı şekilde, bunları izleyen 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı ve 28 Şubat 1828’den itibaren Çanakkale Boğazı’nın ablukaya alınması İstanbul’un ticareti açısından olumsuz oldu.

Bütün bu olaylar transit ulaşımını ve İstanbul acentelerinde yapılan ticareti bir hayli engellemişti. Ayrıca 1774’te Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla kararlaştırılan ticaret gemilerinin Boğazlardan Karadeniz’e serbest geçişi gerçekte ancak 19. Yüzyılın ilk yarısında bir dizi ek anlaşmayla hükme bağlanmıştı. Bu antlaşmayla Rusya Karadeniz’de gemicilik yapma ve Boğazdan geçiş hakkını almıştı. Bu haklar 1783’te tekrar onaylandı.⁶⁰ Daha sonra 1784’ Rusya’yı Avusturya, 1799’da İngiltere, 1802’de Fransa, 1806’da Prusya, 1827’de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830’da ABD, 1833’te Toskana, 1838’de Belçika izledi. 1856 Paris Antlaşmasıyla Boğazlar herkese açılmış oldu. Denetim, sıhhiye ve gümrük hakları ise Osmanlı’da kaldı.⁶¹

19. yüzyılda İstanbul limanı üzerinden yürütülen deniz ticaretinin en önemli ortağı daha önce de olduğu gibi İngiltere’ydi. İkinci sırada Fransa ve daha sonra Avusturya geliyordu. Adı sayılan devletlere ek olarak da daha küçük çapta Rusya, Hollanda, İsveç, Sardunya, ve Napoli, 1840’lardan itibaren de Belçika İstanbul’un gemi trafiğine katılmaktaydı.⁶²

olarak kabul edilen ‘Avrupa tüccarı’ sıfatıyla dış ticaret yapması sağlanmıştı. Öte yandan gayri müslim tebaanın imtiyazlı bir tüccar sınıfı haline getirilmesi, ister istemez kısa bir süre sonra, müslüman tüccarların haklı şikayetlerine sebep olmuştu. Çünkü müslüman tüccarlar haksız rekabet karşısında kalıyorlardı. Miktar bakımından az olan Müslüman tüccarlar, Babıâli’ye müracaat ederek ticaretlerini kaybettiklerini veya gayri müslim ya da Avrupalı tüccarların himayesinde yapmak zorunda kaldıklarını bildirmişlerdir. III. Selim’in son devresine rastlayan bu şikayetlere bir çözüm bulunamadan, padişah ve reformcu ekibi trajik bir şekilde hayatlarını kaybetmiş ve imparatorluktaki reform hareketleri de bir süre sürüncemede kalmıştı. Müslüman tüccarların istek ve şikayetleri, II. Mahmud tarafından ele alınmış ve bunlar da ‘Hayriye Tüccarı’ adıyla aynen Avrupa tüccarı statüsüne kavuşturularak aynı hak ve imtiyazlara sahip olmuşlardır. Bkz. Ali İhsan Bağış, Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar – Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hariciye Tüccarları (1750 – 1839), Turhan Kitabevi, Ankara 1983

⁶⁰ Konuyla ilgili bkz. İdris Bostan, ‘Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787’, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 285-324

⁶¹ Müller-Wiener, s. 93.

⁶² Müller-Wiener, s. 93-94

İstanbul limanı üzerinden yapılan ithalatta ise 19. Yüzyılda ağırlıkla daha önceden alışıl gelmiş mallar yer alıyordu. Balkan ülkelerinden her tür gıda maddesi, kereste ve tuz geliyordu. Orta Avrupa ülkelerinden çeşitli dokumalar, cam, kömür, kağıt, kalay, şeker ve kahve... Ayrıca gittikçe artan miktarda kimya ve ecza maddeleri geliyordu. 1840'larda sanayinin gelişmesinden itibaren de İngiltere'den çok sayıda makine donanımı da gelmeye başlamıştı.

Bu dönemde ihracat da yine eskisi gibi yerli ürünlerden oluşuyordu. Bunlar tiftik, Bursa ipeği, baharat ve gülyağı. Ayrıca İstanbul limanı için tahıl alım satımı ve artık yabancı gemilere de açılmış olan Karadeniz üzerinden İran ve Rusya'ya yapılan transit taşımacılık da önemliydi.

Avrupa'da İngiltere'den başlayan Sanayi devriminin ilk başarıları, hem sanayi üretiminin hızla artması, hem de demiryolu ve buharlı gemi gibi yeni ulaşım araçlarının kullanıma girmesiyle kendini göstermekteydi. İstanbul limanına gelen bu ilk buharlı gemi, Osmanlıların bütün Batılı ticaret ortağı olduğu memleketlerde daha 1820'lerde başlayıp hızla yayılmasına rağmen Osmanlı İmparatorluğunda henüz ihtiyatla karşılanan bir gelişmenin ilk habercisiydi.⁶³

Deniz ticaretinde 1830-1840 yıllarında denenmeye başlayan buhar gücü, aşağı yukarı eş zamanlı olarak demir gövdeli gemilere geçilmesi Kırım Savaşı'ndan (1853-1856) sonra elde edilen tecrübeler bu konuda bir dönüm noktası oluşturmuştu.⁶⁴ İlk buharlı gemi de bu dönemde inşa edildi.⁶⁵

⁶³ Babıali'nin görüşüne göre buharlı gemiler 1829 Eylül'ünde Edirne'nin işgal edilmesinden sonra Rusya ile imzalanan Edirne Anlaşması'nın hükümlerine dahil değildi ve özel bir düzenlemeye tabi olmalıydı. (Wolfgang Müller - Wiener, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" s. 94-95)

⁶⁴ Müller-Wiener, s. 112-113

⁶⁵ Kırım Savaşı sonrasında önce Fransa, bir süre sonra da İngiltere, ahşap ve yelkenli savaş gemilerine sırt çevirmeye başlamıştı. Fransa'da buhar gücüyle çalışan ilk ilk zırhlı muhrip 1858'de hizmete girmişti. İstanbul'da da aynı sıralarda tersanede buharlı gemi inşaatına başlanmış ve Baruthane'de 1845'te kurulan dökümhanede Eser-i Hadid adlı demir gövdeli küçük bir ticaret gemisi yapılmıştı. Ancak bu henüz bir istisnaydı; çoğu Avrupa ülkelerinde olduğu gibi sonraki yıllarda tersanede geleneksel ahşap gemi yapımına sağdık kalınmıştı. (Wolfgang Müller - Wiener, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" s. 112-113).

Ayrıca konuyla ilgili bkz. Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, İstanbul 1986, s. 36-42

Sultan Abdülaziz'in (1861-1876) donanmaya özel ilgisi yüzünden inşa faaliyeti hayli canlıydı ve Osmanlı devleti en azından nicelik bakımından üçüncü büyük deniz gücü olma konumunu koruyabilmişti. 1861-1876 arasında İzmit ve İstanbul'daki donanma tersanelerinde 27 savaş ve nakliye gemisi inşa edildi. Makine aksamı ise bir kısmı İstanbul tersanesinde imal edilip bir kısmı da İngiltere'den ithal edilerek İstanbul'da monte edildi. Bu sanayinin temelleri, II. Mahmut'un son yıllarında başlayan sanayi girişimlerini hızlandırarak sürdüren Sultan Abdülmecit döneminde (1839-1861) atılmıştı.

2.3. Liman ve Modernleşme Çalışmaları

Yaşanan gelişmelerle limanın trafiği arttıkça mevcut şartlar yetersiz kalıyordu. Bunun yanında buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasıyla yük ve yolcu taşımacılığı da gelişmeler göstermekteydi.

Osmanlı denizyolları ve vapur işletmeciliğinin ilk temelleri Sultan Abdülhamit'in kendi imkanlarıyla iki vapur (Seyr-i Bahri ve Eser-i Hayır) olarak Hazine-i Hassa İdaresi'nin oluşturulmasıyla atılmıştır. Esas olarak bu idare ile Karadeniz ve Doğu Akdeniz limanlarına yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktaydı. 1849'da işletme bölgesel ulaşım ve Marmara ve Ege denizindeki limanlarla ulaşım bağlantısında kullanılan –sık sık askeri görev de üstlenmek zorunda kalan- altı vapuru vardı. 1864'te işletme Fevaid-i Osmaniye adıyla başka bir devlet şirketine dönüştürüldü. 1870'de bu sefer İdare-i Aziziye adıyla yeni bir yönetim ve işleyiş biçimi getirildiği halde sonraki yıllarda da tekrar yeni yönetim kurullarının atanmasına yol açan yönetim güçlükleri ortaya çıktı. 1874'te Şirket'in 20 gemisi vardı. Fakat bunların çok iyi durumda olduğu söylenemezdi. Şirket Karadeniz, Marmara ve Ege'deki ulaşımın yanı sıra, bir dizi küçük vapurla Kadıköy, Ayestefanos ve Adalar'a ulaşım hizmeti de vermekteydi. Fakat gemilerdeki sıkıntılar, kronik para sıkıntıları, kötü tutulan muhasebe işletmenin faaliyetlerini önemli ölçüde aksatıyordu.

1876 yılından sonra şirket İdare-i Mahsusa adıyla 1910 yılına kadar faaliyet göstermeye devam etmiştir.

İdare-i Mahsusa'nın gemileri de aynı hatta çalışmaya devam etti. Fakat şirketin sahip olduğu gemilerin durumu değişmediği için şikayetler azalmadı. 1882 yılında Şirket-i Hayriye ile İdare-i Mahsusa'nın birleştirilmesi için tartışmalar yaşanmıştı. Ancak bu plan gerçekleşmedi. 1911 yılında Osmanlı Seyrisefain İdaresi olarak yeni bir adla Cumhuriyet'e kadar devam etti.⁶⁶

Bu şekilde başlayan düzenli Türk ticaret gemiciliği, 1864'te kendine ait bir ticari bandıra da kazandı ve faaliyetlerini aynı yıl çıkarılan bir deniz ticaret kanunuyla düzenledi. Bunun yanında elbette ki eskisi gibi az veya düzenli olmasa da yelkenlilerle yük taşımacılığı sürüyordu ve dönemin tahminlerine göre 1860 yılı itibarıyla 2200 taşıt ve yaklaşık 182.000 ton kapasite söz konusuydu.

Dolayısıyla, 1840'tan 1860'a kadarki yirmi yıl içerisinde Akdeniz'de varlığını canlı şekilde sürdüren küçük ve büyük yelkenli gemilerle ulaşımın beraber, başlangıç yıllarında buharlı gemilerin küçük, yük kapasitelerinin de sınırlı olması nedeniyle henüz mütevazı sınırlarda kalan yeni bir yük ve yolcu taşımacılığı sistemi ortaya çıkmıştı. Yani İstanbul limanındaki yük nakliyatının büyük kısmını bu dönemde de sayısı yılda yaklaşık 15.000-20.000 birim olarak tahmin edilen, ancak sonraki yıllar boyunca belirgin ölçüden azalan yelkenli gemiler gerçekleştiriyordu.

1830'larda başlayan vapur hatları sabit tarifeleri uyulmasını gerektirdiğinden ve liman faaliyetinin yoğunlaştırılması zorunluluğunu yarattığından, gündelik liman faaliyetlerinde daha köklü değişikliklere yol açmıştı. O yıllarda edinilen tecrübeler, büyük limanların çoğu gibi İstanbul'un da kesin bir liman tüzüğüne⁶⁷ kavuşmasına yol açmıştı.

Tüzüğe göre liman idareleri sığılıkları, kayalıkları ve başkaca engelleri işaretlemek, deniz fenerlerini işletmek, sahra indirme ve yükleme yerleri ve gemilerin özel görevliler nezaretinde su ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri çeşme yerleri kurmak

⁶⁶ Müller-Wiener, s. 100-101

⁶⁷ İstanbul Limanı Nizamnamesi 6/1/1846

zorundaydı. Kömür, saman veya yakacak odun yüklü gemilere ayrı demirleme yerleri verilecek, aynı şekilde kiremit ve şarap taşıyanların da yerleri belli olacaktı; ayrıca çöp indirmek için yerler tahsis edilecekti. Buna karşılık limana yanaşan gemilerin kaptanları da liman bölgesinin temiz tutulmasını sağlamakla yükümlü tutuluyordu. Denizciler güneş battıktan en fazla bir buçuk saat sonra gemilerinde olmalıydı ve silah taşımalarına izin yoktu. Limanda çıkan yangınlarda tüm gemilerin mürettebatı söndürme çalışmalarına katılmak zorundaydı, liman reisi de fırtınadan zarar gören gemilere yardım sunmakla yükümlüydü. Liman reisi giriş yapan gemilerden yükün türü ve yolcu sayısı konusunda bilgi alabilecek ve kalkışta da yük belgelerini kontrol edecekti; ayrıca ihtilaf çıktığında hakemlik yapacaktı ve daha sonra vaka hakkında rapor vermek zorundaydı. hizmeti karşılığında da her gemiden 1000 kilogram yük başına 2 kuruş harç talep edecekti.

Bu ilk liman tüzüğü, yıllar içinde gemi trafiğindeki artış karşısında tekrar tekrar ek hükümlerle genişletildi; örneğin transit geçiş halindeki gemiler için Yenikapı, Bahçekapı ve Üsküdar'da, Umuryeri ve ayrıca İstinye ve Büyükdere'de demirleme yerleri ayrılmasına ilişkin düzenlemeler. Bütün bu düzenlemelere rağmen limanın iç işleyişinin belirli bir ihmalkarlık içinde yürüdüğü sık sık yaşanan kazalardan, kesintilerden ve şikayetlerden anlaşıyordu.

Buharlı gemilerle yapılan ve yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren hızla gelişen seferler için başlıca güçlük -20. Yüzyılda da aynı güçlük söz konusuydu- bu iş için elverişli demirleme yerlerinin azlığıdır. 1830'lara kadar yükleme faaliyeti için yeterli olan Galata önlerindeki eski dar kıyı şeritleri, buharlı gemiler için yetersiz kalıyordu. Eski rıhtımlar daha büyük olan bu yeni gemiler için yetersiz kaldığı gibi, bu rıhtımların hali o kadar kötüydü ki, örneğin Mart 1848'de Galata gümrük Binası önündeki rıhtım, bir demir yükünün ağır gelmesiyle çökerek bir işçinin ölümüne neden olmuştu. Olaydan kısa bir süre sonra Sultan Abdülmecit, o sırada İstanbul'da faaliyet göstermekte olan mimarlar Gaspere ve Giuseppe Fossati'den ve İngiliz mimar Smith'den, yeni rıhtım tesisleri için planlar ve maliyet hesapları yapmalarını istedi. Fakat projenin gerçekleştirilebilirliği çok güçtü. Haliç'in her iki kıyısında toplam 6000 metre uzunluğunda ve 34 metre genişliğinde rıhtımlar inşa edilmesi önerilmekteydi.

Liman hizmetlerinin teknik donanımında da yenilikler oldu. Kepçe makineleri, gemilere su sağlamak hizmeti için bir su tankeri limana getirtilmişti. Ayrıca karinelerini temizlemek üzere gemileri yan yatırmaya yarayan büyük bucurgatları olan dev dubalar İstanbul limanında da mevcuttu.

Buharlı gemilerin sayısının artmasından dolayı kömür ihtiyacı için tesisler de gerekli hale gelmeye başlamıştı. Karadeniz Ereğlisi'nde 1829'da keşfedilen kömür yatakları 1840'ların ortalarından itibaren daha yoğun işletildiğinden o zamana kadar çoğu İngiltere'den getirilen kömürün yanı sıra büyük miktar da yerli kömür de piyasaya çıkmaya başlamıştı. Bu iş için 1848-1849'da Kuruçeşme'de bir depo kuruldu. Ek depo yerleri Sarayburnu, Kireçburnu ve Unkapanı'nda, bir süre için de Ortaköy'de oluşturuldu.⁶⁸

Haliç'in güney kıyı kesimleri geleneksel olarak belirli mal türlerine ayrılmışken, uzak mesafe taşımacılığı Galata önündeki kıyı kesiminde yoğunlaşmaktaydı. Fakat Haliç, donanma tersanesinin önündeki bölge hariç tüm gemiler tarafından demirleme yeri olarak kullanılmaya açıktı. Bu durum 1836'da Azapkapı ile Unkapanı arasında kurulan ilk köprünün yapımıyla değişmiş ve artık ticari amaçlar için sadece güney kıyısının bazı kısımları kullanılan bir tür askeri liman bölgesi olmuştur.

1845'te Karaköy ile Eminönü arasına ikinci bir köprünün (Galata köprüsü) yapımıyla liman bölgesi daha da daraldı. Böylece uzak bölgelere giden ticaret gemilerinin demirlemesi için sadece köprünün doğusundaki alan kalıyordu. Köprüler arasındaki bölüm ise iç ulaşım için bekleyen gemiler için demirleme yeri olarak kullanılıyordu.

⁶⁸ Müller-Wiener, s. 104-106

2.3.1. Güvenlik Tesislerinin Yenilenmesi (Fenerler, Deniz Kurtarma Servisi)

Liman trafiğinde görülen artış 1840'lardan itibaren İstanbul'daki sınai ve ticari faaliyetlerin artmasından kaynaklanmakla birlikte, her şeyden önce, hızla genişleyen ve başlangıçta hayli disiplinsiz olduğu anlaşılan Boğaz trafiği, liman bölgesindeki aşırı yükün temel nedeni haline gelmişti. Ayrıca bir süre için, Kırım Savaşı'nda görevlendirilen Fransız ve İngiliz birliklerinin cepheye ve geriye sevkleri ve sürekli yollanan malzeme ve erzak desteği de gemi trafiğinin artmasına bir hayli katkıda bulunmuştu. Kırım'daki müttefik kuvvetlerin ikmalinde yaşanan birçok olumsuz tecrübe, genel olarak Boğazlar bölgesindeki denizcilik faaliyetinin ve İstanbul'daki liman işlevlerinin ıslahı üzerinde durulmasına neden oldu. İşin başında, Boğazlardan geçişin daha güvenli olması talebi vardı. Bunun için de 1856'da Fransız hükümeti Babıali'ye, deniz yollarındaki deniz fenerlerinin sayısının ve kalitesinin yükseltilmesi talebiyle başvurdu. 1855'de Fransız kaptan Marius Michel'in (Mişel Paşa) (1820-1907) girişimiyle ve onun yönetiminde, ilk modern deniz fenerlerinin inşasına başlayan "Memalik-i Mahsusa Fenerler İdaresi" kuruldu.⁶⁹

2.3.2. Eminönü ve Galata Rıhtımlarının Yapılışı

Dönem için önemli bir görev, hiç de yeni bir şey olmamakla birlikte tamamıyla eskimiş liman tesislerinin modernleştirilmesi, dolayısıyla yüzyılın ilk yarısında Avrupa'nın pek çok liman kentinde yapılmaya başlandığı gibi limanın çalışma tarzının da kapasiteyi artırmak hedefiyle modernleştirilmesiydi. 19. Yüzyılın ortalarından itibaren pek çok başka liman kenti yerel ihtiyaçlarına göre bu süreci izliyordu. Her yerde o zamana kadar mavna ile aktarma yönteminden rıhtım işletmesine geçiliyordu. Kırım savaşı tecrübelerinden sonra bu geçiş, artık hızla artan seferlerin acilen daha iyi liman tesisleri gerektirdiği İstanbul için de talep edilmekteydi.

⁶⁹ Eser Tutel, Gemiler... Süvariler... İskeleler..., İletişim Yayınlar, İstanbul 1998, s. 397 - 414

1872 yılı itibariyle 15 yabancı ve 3 Osmanlı gemicilik şirketine ait gemiler düzenli olarak limana girmektedir. Limanda bu sırada daima çeşitli büyüklükte aşağı yukarı 400-500 gemi bulunuyordu ve bunların en azından kısmen yüklenmesi ya da boşaltılması gerekiyordu. Bu iş için eski tesisler ve 1848-1849'da yapılmış olan planlar yeterli olmadığından 1874'te çeşitli çevrelerce liman ve depolama kapasitelerinin genişletilmesine yönelik öneriler yapıldı. Fakat bu projelerin içinde fener şirketine ön ayak olan Mişel Paşa'nın sunmuş olduğu ve 1879'da imtiyazını aldığı bir proje gerçekleştirildi. Proje Sirkeci ile Unkapanı ve Azapkapı ile Tophane arasında boydan boya uzanan rıhtımlar yapılmasını, o zamana kadar ki kıyı çizgisinin önünde hayli geniş alanların toprakla doldurulmasını ve ayrıca yeni kazanılan arazide yeni gümrük ve sıhhiye dairelerinin inşasını öngörüyordu. Bunun karşılığında şirket 70 yıllığına kullanım haklarını alacak ve yükleme işlerinden belirli harçlar alma hakkında sahip olacaktı.

İnşaatı başlatacak olan Babiali ile Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepoları Şirketi arasındaki sözleşme ancak 10 Kasım 1890'da imzalandı. Sözleşmeye göre inşaat çalışmaları iki yıl içerisinde başlayacak ve sekiz yıl sonra da Galata Köprüsü'ne kadarki rıhtım tesisleri bitmiş olacaktı. Rıhtımların iç köprüye kadar ki geri kalan kısımları on dördüncü yılda tamamlanacaktı. Depoların inşası için gerekli arsalar, denizi doldurma yoluyla kazanıldığı ölçüde, şirket ve ayrıca Osmanlı hükümeti tarafından sağlanacaktı. İmtiyaz 85 yıllık bir süre için verildi. Ancak devletin 40 yıl sonra tesisi maliyet fiyatına satın alma hakkı vardı.⁷⁰

Aşağı yukarı bir buçuk yıllık bir hazırlıktan sonra Nisan 1892'de inşaat Galata yakasında başladı. 1894'te rıhtımın 340 metresi tamamlanmıştı. Ancak 22 Temmuz 1894'teki depremde bu rıhtım hasara uğramıştı. Deprem Eminönü yakasında kısa süre önce başlanmış olan çalışmalara daha büyük darbe indirdi.

1898'deki yeni bir zemin araştırmasından sonra, 60.000 metreküplük ek bir kum dolgunun gerekli olduğu anlaşıldı. Dolayısıyla Eminönü yakasında büyük zorluklarla ve hayli yüksek ek maliyetlerle boğuşmak gerekirken, Galata yakasındaki

⁷⁰ Zihni Bilge, "İstanbul Rıhtımları'nın Tarihçesi", Devlet Deniz Yolları ve Limanları Matbaası, İstanbul 1949 s. 1-17

alışmalar plana uygun şekilde yürümüştü. Eylül 1895'te ilk bölümü tamamlandıktan sonra rıhtıma yanaşan ilk gemi, Messageries Maritimes'e ait Memphis vapuru oldu.

Öteki yakada ise o sırada daha depremin hasarları giderilmeye çalışılıyordu. İlk kısım inşaatın Haziran 1899'da Nafia Nezaretine bağlı bir komisyona teslim edilmesinden sonra, kalan kısımlar da Şubat 1900'a kadar tamamlanıp toplam 370 metre uzunluğundaki rıhtım hizmete sokulabildi. Fakat daha sonraki yıllarda da çalışmalar ve düzenlemeler devam etti.

Yeni rıhtımların üzerinde henüz modern yükleme tesisleri yoktu. Ama her şeyden önce orijinal tasarıda ngrlmş olan ve acilen ihtiyaç duyulan depo binaları eksikti. Eksik binalar ve şirket tarafından tahsil edilecek rıhtım harçları uzun süre tartışmalar sebep olmuştu. 1905'te şirket yeni planlar sunarak ardından depoların inşasına başlamıştı. 1909'da Eminönü'nde 14.436 metrekare kullanım alanlı bir bina tamamlandı. Çok geçmeden 7000 metrekarelik ikinci bir bina yapıldı, ancak şehremanetiyle çıkan uzun boylu anlaşmazlıklar nedeniyle Eminönü'nde planlanan depoların inşası gecikti. Burada önceleri geçici depolama alanları oluşturuldu. Ancak Birinci Dünya Savaşı yıllarında, tesislere askeri idare tarafından el konulduktan sonra yeni depo binaları yapıldı.

Savaştan sonra hakları iade edilen imtiyaz sahibi Fransız şirketi (Rıhtım Şirketi) tüm varlıklarının 1934'te yeni Türk devleti tarafından satın alınmasından sonra feshedildi.⁷¹

⁷¹ Bu sırada Galata'da iki, Eminönü'nde sekiz bina halinde toplam 30.737 metrekarelik depolama alanı bulunuyordu. Bunlara Galata rıhtımındaki bir antrepo ile Tophane önündeki antrepolar ekleniyordu. Başlangıçtaki projede ngrlmş olduğu halde rıhtımların köprünün ötesinde Azapkapı-Unkapanı hizasına kadar uzatılamayacağı ise, daha önce şirket ile hükümet arasındaki görüşmelerle kararlaştırılmıştır. Wolfgang Müller – Wiener, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" s. 142

2.3.3. Haydarpaşa Limanı'nın Yapılışı

1870-1872 yıllarında Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının ve Haydarpaşa Garı'nın, ayrıca 1872-1873'te de Fenerbahçe'ye küçük bir yan hattın inşasıyla İstanbul'un yerleşim alanlarına Kadıköy ile Moda arasından Fenerbahçe'ye kadarki bölgeler de eklenmişti. Demiryolu ve İdare-i Aziziye'nin Kadıköy'den Galata köprüsüne giden vapurları kent ile kolay ulaşım bağlantıları sağlıyordu.

Haydarpaşa limanı ve tesisleri, 20 Nisan 1899 günü II. Abdülhamit tarafından Almanlara verilen bir imtiyazla 4 Mart 1888'de kurulan Anadolu-Bağdat Demiryolu Kumpanyası tarafından inşa edilmeye başlandı. 1903'te 1 ve 2 numaralı rıhtımlar tamamlandı. Sözleşme gereği tesisler üç yıl içerisinde çalışır hale gelecekti. Demiryolu hattının imtiyaz süresine bağlanan bu sözleşmenin sona ermesinden sonra, liman tesisleri başkaca para ödenmeksizin Osmanlı devletinin mülkiyetine geçecekti. Şirket inşaat masraflarını amorti etmek üzere sabit tarifelere göre ücret tahsil edebilecekti.

Yapımına 1906 yılında başlanan Haydarpaşa Garı'nın önce büyük yolcu salonu bitirilip 1908 Ağustos ayında hizmete açıldı. O tarihte rıhtım uzunluğu 300 metreydi. Limanın güney ucunda, 150 metrelik bir çıkıntı oluşturan bir rıhtım kolu bulunuyordu. Rıhtımın kuzeybatı ucunda günde 2.400 ton buğday kaldırabilecek güçte bir maçuna, yani buharlı vinç vardı.

1905'te, Haydarpaşa tesislerinde 5.000 tonluk bir buğday silosu da hizmete girmiş, 10.000 tonluk ikinci bir silo, 1907'de yapıp kullanılmaya başlanmıştı. Bir buçuk yıl sonra ise binanın bütünü tamamlandı. 1908 yılı Ağustos ayında eski küçük garın yerine, bugünkü büyük gar binası hizmete girmişti. Rıhtımlar 1924 yılına kadar Anadolu-Bağdat Demiryolu Kumpanyası tarafından işletildi. 24 Mayıs 1924 günü, 506 sayılı kanunla Haydarpaşa Limanı hükümet tarafından satın alındı.

Haydarpaşa limanı işletmesi, 31 Mayıs 1927 tarihine kadar özel bir yönetmelikle idare edildi. Aynı yıl, 1.042 sayılı kanunla Nafia Vekaleti'ne bağlı

bulunan Demiryolları İdaresi'ne devredildi. Liman, Türkiye Limanları Koordinasyonu Kurulu'na bağlı olarak işletilmekteydi. 5 Şubat 1953 günü limanın büyütme çalışmalarına başlanmıştı.

Liman tesisleri dolma araziler üzerine inşa edilmişti. Denizin derinliği o bölgede 10 metreden de azdı. Limanı lodos dalgalarından koruyan ilk dalgakıranı 595 metre uzunluğundaki ilk dalgakıran, gar binasıyla birlikte yapılmıştır. Sonradan, 150 metre açıkta, 760 metre boyunda ikinci bir dalgakıran yapılmış, sonra bu ikinci dalgakırana 140 metrelik bir kısım daha ilave edilmiştir. rıhtımların toplam uzunluğu 1.669 metre iken son çalışmalarla daha da uzatılmıştır.⁷²

2.4. Ekonomik Durum ve Liman Koşulları

Kırım savaşından sonra ekonomik durum hiç de parlak olmadığı halde, savaştan önce limana giren gemilerin sayısının hayli artmasının yanı sıra savaştan sonra da bu artış devam etmişti. Savaştan sonra ticaret, yaşanan dalgalanmalar nedeniyle kötü durumdaydı ve tüccar zarar etmekteydi. Bu durumda ticaret üretim hevesini olduğu kadar halkın refahını da azaltan, ağır ihracat vergilerinin altında eziliyordu. Bazı iniş çıkışlara rağmen, bu durum sonraki yıllarda düzeldi ve limanla bağlantılı tüm rakamlarda belirgin artışlar olmuştu ancak kentin ticareti ağırlıkla ithalat ve bu ithalat da ağırlıkla kent içi ticaret olarak kalmak zorundaydı, çünkü en büyük tüketim faktörünü bizzat kentin kendisi oluşturuyordu. Buna karşılık ülke içlerine yönelik ithal malları ticareti genel yoksulluk nedeniyle fazla kapsamlı olamıyordu.

İstanbul'da ticareti yapılan malların pek çoğu artık bu limanda aktarılmadığı, yurt dışından doğrudan doğruya daha elverişli bir yerdeki başka bir liman üzerinden hedefine ulaştırıldığı, ihracat malları da o limanlardan gönderildiği halde, İstanbul, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türk ticaret ve iş hayatının merkezi olarak kalmıştı.

⁷² Tutel, s. 374

Limana giriş yapan vapurların sayısı ve ortalama tonajı oldukça düzenli bir şekilde artarken yelkenli gemilerin sayı ve tonajı aynı düzen içinde azalıyordu. Buhar makinesi ve demir gövdeli gemi yapımında artan tecrübe, gittikçe daha büyük, dolayısıyla daha ekonomik gemilerin yapımına izin vermesiyle birlikte aynı gelişme tüm limanlarda gözlenebiliyordu. 19. Yüzyıl başında yaklaşık 30-50 metre boyunda, 350-1000 ton hacimli gemiler, yüzyılın ikinci yarısında boyutlar 60-80 metreye, 1500-2500 ton su hacmine çıkmıştı. Yüzyılın sonuna kadar da ortalama büyüklükteki ticaret gemilerinde 4000-6000 tona yükseldi. Bun rağmen yelkenli gemi sayısının çok yüksek görünmesinin nedeni ise, liman istatistiklerinde balıkçı teknelerinin ve büyük bölümü sadece kent içinde görev yapan küçük yük teknelerinin de sayılmasıydı. 1873'te 4.5 milyon ton olan yük kapasitesinin yüzde 51'ini buharlı, yüzde 49'unu yelkenli gemiler oluşturuyordu. 1880 dolaylarında yelkenli gemiler artık toplam yükün sadece yüzde 8'ini taşıyordu. 1900 dolaylarında ise 10 milyon tonluk toplam yükün sadece 581.000 tonu, yani yüzde 5'i yelkenli gemilerle taşınyordu.

Buna rağmen liman görüntüsünü yüzlerce küçük ve orta boy yelkenli gemi oluşturuyordu. Bunların bir kısmı yakın mesafe ulaşımında, bir kısmı da Balkan limanlarından ya da Rusya'dan tahıl nakliyatında çalışnyordu.⁷³

Gemiyle gelen malların büyük kısmı, hala, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve her türden tüketim mallarıydı. Yabancı bandıralı gemilerle ithal edilen mallar arasında 1860-1900 yıllarında miktar olarak İngiliz taş kömürü birinci sıradaydı. Kömür, daha çok yelkenli gemilerle taşınyordu. Ticari değer bakımından ise ithalatın ağırlığını büyük farkla çeşitli tekstil ve demir çelik ürünleri, şeker ve ham metaller (çinko, kurşun vb.) oluşturuyordu. Yirminci yüzyıla geçerken bunlara yeni ithal kalemleri olarak çimento ve petrol eklendi.

İthalat istatistiklerine geçen malların pek çoğu İstanbul'a transit mal olarak geliyor ve oradan eskiden de olduğu gibi başka gemilerle İran'a ve Kafkas bölgelerine gidiyordu. Bu mallar daha limandayken, gümrükten geçmeksizin Trabzon ya da Poti'ye gidecek gemilere aktarılyordu. İstanbul'dan gönderilen ihracat mallarında eskiden de

⁷³ Müller-Wiener, s. 126-127

olduğu gibi birinci sırada yer alan yün, ham ipek, pamuk, tütün, lüle taşı, gül yağı, afyon ve başka tarım ürünleri izliyordu.

Limanın zahmetli girişini kolaylaştırmak için yeni fenerlerin inşasıyla, yeni çağa ilk adım atılmıştı. Ama daha da acil bir mesele, limanda yapılması gereken yeniliklerdi. Çünkü gemi trafiğindeki artış karşısında liman kapasitesinin sınırlarına ulaşmıştı. 1889 tarihli bir istatistiğe göre İstanbul artık tonaj bakımından Londra'nın ardından ikinci sırada geliyordu. Güçlükler bir yandan yabancı devletlerin her birinin özel çıkarları ve geniş kapsamlı söz hakkıyla da uğraşmak zorunda olan Osmanlı bürokrasisinin hızla artan trafiğe ayak uyduracak şekilde genişletemediği personel ve yer yetersizliğinden kaynaklanıyordu. Depolama mekanları ve demirleme yerleri, mavnası sayısı ve gümrükteki işlem kapasiteleri gelen gemilerin ve malların işlemlerinin hızlı bir şekilde yapılmasını büyük ölçüde aksatan engellerdi. Demirleme yeri olarak kullanıma açık yaklaşık 85 hektarlık su yüzeyi büyük görünse de yüzyıl ortasından itibaren hızla artan gemi trafiği karşısında bu sefer de gemi bağlama yeri ve tesisleri sıkıntısı çekiliyordu. Bu nedenle de pek çok gemi liman bölgesinde demir atmak zorundaydı. 1880'de yılda ortalama 25-30 vapur limanda duruyordu. Şirket-i Hayriye'nin yaklaşık 30 vapuru ve ayrıca sayısız kayık, demirleyen gemilerin arasında hareket etmek zorundaydı. Bu da, İstanbul'da sıkça görülen rüzgarın aniden döndüğü durumlarda büyük gemiler için daima çarpışma, çapayı ve zincirleri kaybetme tehlikesi oluşturuyordu. Bu tehlikeyi azaltmak için 1874'te palamar şamandıraları döşendi. Bunlar mantar başlı bağlama dubalarıydı. Ancak bunlar da yeterli olamamışlardı. Daha sonra ki yıllarda da yine bu tür tedbirler devam etti. Tabi bu tedbirler bağlantılı olarak liman ücretlerine zam olarak yansiyabiliyordu. Örneğin Sirkeci, Eminönü Galata'da demirlemek zorunda olamayan gemiler, şamandıra resminden tasarruf etmek amacıyla çoğu kez Kız Kulesi önünde ya da Beykoz yakınında Umuryeri'nde demirliyordu.⁷⁴

İstanbul limanında demirleme süreleri uzayıp gidiyordu. Bir kere, gemiler yüklerini boşalttıktan sonra dönüş veya bir sonraki yükleme limanına gitmek için sahra aldıkları zaman zorluk çıkıyordu. Sahra vermek tersanenin tekelleri arasındaydı ve çok uzun sürmekteydi. Bekleyen gemiler limanda tıkanıklığa sebep olmakla beraber çok

⁷⁴ Müller-Wiener, s. 132 - 133

fazla da vakit kaybetmiş oluyorlardı. Demirleme süresinin uzun olmasının başka bir sebebi de yükleme ve boşaltma işindeki hantallıktı. Malların gemiden karaya ya da gümrük depolarına taşınması için mavnalar bulunamıyor, liman işçileriyle kavgalar yaşıyorlardı. Ancak asıl sorun uygun rıhtım olmaması ve gümrük binalarındaki depoların yetersizliği idi. Çünkü ta 1870'lere kadar sadece Eminönü ve Galata'da birer gümrük deposu vardı ve ufak istisnalar dışında tüm mallar burada bir süre beklemekteydi. 1872'den itibaren, Eminönü, Galata, Kireçkapı ve Müskirat Gümrüğü'nde birer tane olmak üzere bu tür dört antrepo vardı. Liman bölgesindeki gümrük yerlerinin sayısı da 1882'ye kadar sekize çıkmıştı. Gümrük binalarının artması ve yeni düzenlemeler aslında durumu pek de düzeltmemişti. Çünkü çeşitli mal kalemlerinden farklı gümrük daireleri sorumluydu. Bu da çoğunlukla karışık kalemlerden oluşan gemi yüklerinin boşaltılmasında zorluklara sebep oluyordu. Öte yandan da bu işe uygun depo yerlerinin olmaması nedeniyle transit mallar sık sık bağlantı seferini yapacak gemiye taşınmak üzere yüklendikleri mavnalarda bekliyordu. Bu aslında gümrükten kaçmak için de başvurulmuş bir yoldu.⁷⁵

Büyük gemiler demirli dururken, yakın mesafelerde sefer yapan yelkenli gemiler ve yükleme boşaltma faaliyetinin vazgeçilmez unsuru olan mavnalar, kıyılarda neredeyse borda bordaya olmak üzere liman sularını tıklım tıklım dolduruyorlardı. O zamana kadar pek denetlenmeyen bu gemiler, 1880 ilkbaharından itibaren gittikçe sıklaşan sorunlar (hırsızlık, kaçakçılık, silah taşınması vb.) nedeniyle denetim altına alındı.

2.5. 19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başındaki Liman İşleyişi

İstanbul limanında, yüksekliği tartışma konusu olan harçlar talep ediliyordu. Bu harçlara ayrıca mavnacılar, hamallar ve liman hizmetlerinde çalışan başka kişilere ödenmesi gereken çeşitli ücretler de eklendiği zaman İstanbul limanı ucuz bir liman olmaktan çıkıyordu. Dolayısıyla 18. Yüzyıldan beri İzmir'in hissedilir rekabeti ve

⁷⁵ Müller-Wiener, s. 134-135

Karadeniz'deki limanların (Trabzon, Samsun, Sinop vs.) daha iyi bir duruma getirilmesi, önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine yol açmıştı. Çünkü İstanbul'un ithalatı çok da fazla değildi. Buna ek olarak, Balkan savaşlarıyla ve Osmanlı topraklarının kaybedilmesiyle, kentin hinterlandı da hayli küçülmüştü. Ayrıca hem yeni oluşan Bulgaristan ve Romanya devletleri hem de bir ölçüde Yunanistan, kendi limanlarını genişletme çalışmasındaydılar.

Bununla birlikte çoğu küçük olan girişimcilerin mali imkanlarının sınırlılığı, sistematik bir ekonomi politikasının yokluğu ve kapitülasyonların teşvik ettiği yoğun yabancı rekabet, güçlü bir yerli ticaret filosunun oluşturulmasını engelliyordu. Bütün bu engellere rağmen 19. Yüzyılın son yıllarında limana giren çıkan gemilerin sayısı ve tonajları, ayrıca da limanın yükleme boşaltma kapasitesi başka Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetti.

Yolcu ve yükteki artış karşısında büyük harcamalarla tamamlanan rıhtım tesislerine rağmen limanın teknik donanımı artan ihtiyaçlara cevap veremiyordu. Çünkü bir yandan yukarıda da anlatıldığı gibi gümrük antrepolarının inşası gecikiyor, öte yandan da hükümetin mali durumu gümrük personelinin artırılmasına izin vermiyordu.

Bu nedenle İstanbul limanına dair tüccarların, denizcilik acentelerinin ve limandaki işleyişe katılan diğer kişilerin şikayetleri bitmek bilmiyordu. Rıhtım alanları ve depolama kapasiteleri hala yetersiz olduğu için, mavnalarla ve sallarla yükleme ve indirme yapılmaktaydı. Bu da çok uğraştırıcı ve özellikle kötü hava şartlarında yapılamayan bir işti. Mavna sayısı her zaman yeterli olmuyordu. Mavnacılar mevcut olan lonca düzeni sayesinde kendi başlarına buyruktular, bu da tüm büyük gemicilik şirketlerinin ve tüccarın şikayetlerine sebep oluyordu. Mavnacılar 1909 yılında, sürekli mavna sıkıntısı sebebiyle şirketlerin kendilerine ait mavna edinmelerini protesto etmişlerdi. Rusların kendilerine ait beş, beş de kiralanmış, İtalyanların kendilerine ait dört, üç de kiralanmış mavnaları vardı. Ayrıca Avusturya Lloyd için yıllardır 18 mavna, özel sözleşme ile çalışmaktaydı. Bu mesele şirketlerin kendi mavnalarını kullanmaya devam edebilecekleri kararıyla sonuçlandıktan sonra mavnacılar greve gitmişlerdi. Ancak grev uzun sürmedi. Fakat daha sonra iki taraf arasında gerginlikler hep devam etti. Grev ve boykotlar o dönemde liman işçileri ve hamallar arasında da gündemdeydi.

Bağlı oldukları loncalar sahip oldukları geleneksel imtiyazlarını korumaya çalışıyorlardı. Liman işçileri hamallar loncası mensubuydular. 20. Yüzyıl başında üç grup vardı: 1- normal kent içinde çalışan hamallar, 2- gümrüklerde çalışan hamallar, 3- gemi ve mavnalardaki hamallar. Bu insanların çoğu imparatorluğun doğu vilayetlerinden gelmekteydi.

İstanbul'da sekiz on iskeleye taksim edilmiş, 42 bin ton hacminde, 1300'den fazla küçük büyük su kayığı, salapurya ve mavna mevcuttu. Mavnacılar işlerinde her türlü yeniliğe kapalıydılar. Dışarıdan ne bir zanaatkar, ne yeni bir alet girmesini istemiyorlardı. Limanda mavnacılar ilgili şikayetler bitmek tükenmek bilmiyordu. Bunlara örnek vermek gerekirse: ⁷⁶

1- Öncelikle mavna ücretleri gayet yüksek ve bir mavnaya verilen ücretten başka, bekçi ücreti, muşamba parası gibi isimlerle ayrıca ek ücretler de alınmaktaydı.

2- Malını taşıtıracak bir tüccar, nakledilecek bir mavna yükü mal olmasa bile, tam ücret vermeye mecburdu.

3- Bir mavna, yükünü birkaç saat içinde tahliye edecek olsa bile, yine bütün gün ücret almaktaydı.

4- Kırılmaya müsait mallar mavnacıları dikkatsizliği ve tedbirsizliği yüzünden birçok zarara uğramaktaydı.

5- Eşyalarını nakil için mavna satın almak isteyen imalathane ve depo sahipleri, gedik dolayısıyla bunu yapamıyorlardı.

6- Mavnacılar fazla gündelik almak için mavnaları akşam boşaltmayarak, ertesi güne bırakıyorlardı. Gece eşya iyi muhafaza edilmediği gibi havaleli malların havaleleri bozularak kayıplar ortaya çıkmaktaydı.

7- Mevcut mavnaların hepsi açık olduğundan muhtelif mahiyette ticari eşya yağmurlu günlerde ihraç edilemiyordu.

⁷⁶ Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006, s. 136 - 137

Bu şikayetlerin ortaya çıkmasında, malların mavnalarda kalmasında gümrüğün ve rıhtımın da etkisi büyüktü. Rıhtımın geceleri işlememesi ve eşyanın belli saatlerden sonra gümrüğe çıkarılamaması da aksaklıklara sebep oluyordu. İstanbul limanındaki mavnacılık sistemi azami yavaşlık ve azami masraf esasına dayanmaktaydı.

Kaba hatlarıyla çizilen sorunların ve olumsuzlukların giderilmesi için pek çok komisyon kurulmuştu. 1870 yazında oluşturulan bir komisyon Küçükçekmece koyunu İstanbul'un yükünü hafifletecek bir limana dönüştürme imkanını araştıracaktı. Mart 1872'de kurulan bir başkası ise küçük bazı düzenlemeler yaptı. (örneğin gemilerin sık sık karaya oturduğu Kuruçeşme önündeki bir sığığın renkli dubalarla işaretlenmesi, Umuryeri önündeki şamandıraların benzer bir işaretlemenin yapılması, limana yeni bağlama dubalarının döşenmesi gibi...)

19. yüzyılın ortalarından beri var olan sorunlar önlem ve genelgelere rağmen ortadan kaldırılamıyordu. Bu önlemlere örnek vermek gerekirse, birisi şöyleydi: 1881'de Massagires vapuru La Provence vapurunun batmasından sonra elçiliklere, acentelere ve gemi kaptanlarına yapılan duyuruda; uzak ve yakın mesafeler arası sefer yapan gemi trafiği çok yoğun olduğu için yelkenli gemilerin, mavna, sandal ve kayıkların her gün karşı karşıya kaldıkları kazaların önüne geçmek üzere liman reisliğinin getirdiği kısıtlama uyarınca, limanda bir kazaya neden olabilecek hızda seyreden her teknenin kaptanı ya da sahibi yüksek para cezalarına çarptırılabilirdi.⁷⁷

Limandaki dertler, 20. Yüzyıl başından itibaren rıhtım tesislerinin genişletilmesi çalışmalarına hız verilmesini sağladı. İkinci belediye dairesinin temsilcileri Ocak 1909'da Yenikapı ile Kumkapı arasında bir liman kurulmasına ilişkin önerilerde bulunduktan sonra, Ekim 1913'te nezaretlerin, Türk ticaret odalarının temsilcileri, yabancı vapur şirketlerinin kendi aralarında kurdukları bahriye odası olan; Ecnebi Seyrisefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası (Chambre Maritime Des Compagnies De Navigation Etrangères) temsilcileri ve dışarıdan üyelerden oluşan bir komisyonun Sirkeci ve Galata'daki liman tesislerinin genişletilmesi üzerine yaptığı görüşmelerde, Rıhtım Şirketi'nin rıhtım ve depolama tesislerini genişletmekte daha fazla geciktirmesi halinde, şehrin başka bir yerinde tamamen yeni ve daha büyük bir

⁷⁷ Müller-Wiener, s. 145

limanın yapılması olasılığı ele alınmıştı. Ancak Haziran 1914'te Osmanlı hükümeti, eski rıhtımların genişletilmesinden yana tavır koyarak yeni liman projesini ertelemeye karar vermişti. Bu tasarı savaş sırasında tekrar ortaya atıldı ve kurulacak limanın bir serbest liman olması düşüncesiyle muhtemel yerler olarak Kumkapı ile Yedikule arasındaki alanlar ve Küçükçekmece ele alındı. 1925'teki yeni bir girişim de yine yeterli finansman olamadığı için ilerleyemedi.⁷⁸

Yönetimin başlattığı projelerin pek çoğu sonuçlanmamış olmakla beraber tamamlanan projeler de vardı. Örneğin bir liman itfaiyesinin kurulması ve bu amaçla 1873-1874'te Tersane'de buhar pompalarıyla donatılmış dört yangın söndürme botunun yapılması bunlar arasındadır.

Limanda yürürlükteki kurallara uyulmasını sağlamakla, Liman idaresi memurlarının yanı sıra, 1870'lerden itibaren, buharlı botlarla donatılmış liman polisi ve yine botlarla donatılmış gümrükçüler görevliydi. Gümrük kontrol soruşturmalarının sonuçları, günlük basında sıkça duyuluyordu. Özellikle silah kaçakçılığı ve tütün rejisinin oluşturulmasından sonra tütün kaçakçılığı gündemdeydi.

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul limanı, yükleme-boşaltma kapasitesi bakımından büyük Orta Avrupa limanlarındakine yaklaşmıştı. Dönemin istatistiklerinde İstanbul yükleme-boşaltma kapasitesine göre "büyük limanlar" arasında sayılıyordu; ancak malların değeri bakımından, İskenderiye, Cenova ve Trieste'nin hayli gerisinde, hatta Odessa'dan bile sonra geliyordu. Sınırlı teknik donanımıyla İstanbul limanının çoğu büyük limanın hayli gerisinde kalıyordu. Çünkü rıhtım tesislerinin inşasından sonra bile İstanbul limanındaki 1128 metrelik rıhtımları, söz konusu Avrupa limanlarındaki bazıları 50 kilometreyi aşan rıhtım tesisleriyle kıyaslamak mümkün değildi. (Örneğin Londra'da 53 kilometre dolayında, Hamburg'da 19 ve Marsilya'da 20 kilometre vs.). Ayrıca mavnalarda yükleme boşaltma işi için kullanılan birkaç derme çatma vinç dışında Birinci Dünya savaşında kadar rıhtımların üzerinde vinç, demiryolu

⁷⁸ Konuyla ilgili bkz. İlhan Tekeli – Selim İlkin, "Dünyada ve Türkiye'de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü", Yurt Yayınları, Ankara Kasım 1987, s. 88 - 99

vesaire gibi mekanik yardımcı araçlar da yoktu. Dolayısıyla yükleme işlemlerinin çoğunda geminin kendi yükleme araçlarına güvenilmek zorundaydı.⁷⁹

19. yüzyılın sonlarına doğru limanda yaşanan kazalar ve limanda demirlemiş gemilere yapılan saldırılar nedeniyle bazı Avrupalı sigorta şirketleri Osmanlı topraklarını faaliyet alanlarına katarak isteyenlerin gemi ve yüklerini sigortalamaya başlamışlardı. Fakat zamanla İstanbul limanının en önemli eksiklerinden biri olan emniyetsizlik ve yüzünden ve karmakarışık idare tarzı sebebiyle sigorta ücretleri çok yüksek miktarlara çıkmıştı.

2.6. 20. Yüzyılın Başında İstanbul Limanının Başlıca Problemleri

Birinci Dünya Savaşının sona ermesiyle İstanbul limanı çok kısa zaman içinde o kadar çok erzak ve eşyayla doldu ki Rıhtım Şirketi bu malları korumak, muhafaza altına almakta çok zorluk çekmekteydi. 1914 yılından önce piyasanın verimli ve düzenli olması nedeniyle antrepolara konacak eşya stoku asgari hadde inmiş olduğundan, liman büyük stokları alacak şekilde düzenlenmiş değildi.

Rıhtımların uzunluğunun ihtiyaç için yeterli olmadığı daha önce de belirtilmişti. Gemilerin yanaşabilecekleri rıhtım kısmı, İstanbul tarafında Eminönü'nden Sirkeci'ye kadar 365 (bunun 280 metresi resmi muamelelere mahsustu) ve karşı tarafta da Galata'dan Tophane'ye kadar 760 metreden ibaretti.

Birinci Dünya Savaşından önce, İstanbul tarafından rıhtımların sevkıyat ambarına, Galata tarafından Tophane'ye kadar (birincisi 580, ikincisi 980 metredir) uzatılması için Rıhtım Şirketiyle müzakere edilmiş, bunların planları projeleri hazırlanmıştı. Fakat şirket inşaaat başlamak üzere iken savaşın başlaması yüzünden teşebbüs geri kalmıştır.

⁷⁹ Müller-Wiener, s. 146

Rıhtımlarda yeterli derece mekanik araç yoktu. İstanbul tarafında seyyar ve sabit 3, Galata tarafında da biri elektrikli 2 vinç vardı. Tüccarlar bunların yetersiz kaldığından şikayet ediyordu. Şirket, 1921 tarihli mukavele ile İstanbul tarafı rıhtımlarının rulman ve Galata tarafında iki elektrikle çalışan makinenin satın alınması ve tesisine başlamış, yirmi dört ay zarfında tamamlamayı üstlenmişti.

Diğer bir sorun da yine daha önce de sözü geçtiği gibi rıhtım resimleri çok yüksekti. Rıhtım Şirketi'nin de faaliyete geçmesiyle bu ücretler daha fazla şikayete sebep olacak düzeye gelmişti. Tüccarlar rıhtım resimlerinin ağırlığından, rıhtıma uğramayan mallardan transportman (taşıma) resmi alınmasından, hububat tüccarı, liman dahilindeki aktarmanın da resme tabi tutulmasından, vapur sahipleri açıkta demirleyen vapurların, rıhtıma yanaşan vapurların ödediği vergiye mecbur tutulmasından şikayetçiydiler. Bu şikayet ve itirazlar haklı dayanaklara sahipti fakat İstanbul'da limanı inşa eden imtiyazlı bir şirketin (Rıhtım Şirketi) var olması ve bu şirketin de sermayesini arttırması gereği bu durumlara sebep olan etkenlerden biriydi.

1919 senesinden beri, savaştan önceki ücretlere göre, rıhtım resmi üç, diğer masraflar beş misli artmıştı. Fakat paranın izlediği düşüşe göre çok fazla bir miktar değildi. Rıhtım Şirketi kurulduğu zaman büyük devletlerin elçilikleri müdahale etmişler ve rıhtım resmi tarifesinin eşyanın kıymeti esasına göre belirlenmesinde ısrar etmişlerdi. Diğer önemli bir nokta da rıhtıma çıkmayan eşyadan ve vapurdan vapura olan aktarmadan resim alınmasının haksızlığıydı. Mukavelede şirket için böyle bir hak ve eşya sahipleri için de bir mecburiyet yoktu.

Rıhtımlarda önemli eksiklerden biri gece mesaisinin olmamasıydı. Savaştan evvel Gümrük İdaresi'nin kontrolü altında olarak, rıhtımda geceleri çalışılıyordu. Gece limana gelen gemilerin sabah saat dört veya beşten itibaren tahliyesine başlanıyordu. Fakat daha sonra durum değişmişti. İşçiler sabah sekizden evvel gelmiyor, akşam beşten sonra gümrük memuru yerini terk ediyordu. Bundan dolayı vapurlar, İstanbul limanında başka yerlerde kaybettikleri zamandan çok daha fazla vakit kaybediyorlardı. Vapur masraflarının çok fazla arttığı o dönemde, bu masrafların azalmasına yarayacak her bir tedbir, ticaret alemnin büyük önemle karşılanacaktı. Gece mesaisi sayesinde yalnız

vapurlara zaman kazandırmaktan başka, mavnaların bekleme yerlerinde kalmaları, eşyanın hasara uğraması gibi sorunların da önüne geçilmesi sağlanacaktı.

Rıhtımlar, yazın güneşe kışın yağmura ve kara maruz olan üstleri muşambalarla örtülü eşyalar ile doluydu. Vapurdan çıkarılan eşyanın doğruca antrepoya ulaşımı sağlanamıyordu.

Birinci Dünya savaşından önce antrepolara hemen hemen eşyalar konulmaz denebilirdi. Tüccar eşyasını, mağazasına nakletmeyi tercih ederdi. Mütareke senelerinde İstanbul, özellikle Rusya'ya gönderilecek eşya için bir depo merkezi olarak kabul edildiğinden, gümrük ve rıhtım antrepoları tamamen dolmuş, hususi antrepolarda bile yer bulmak güçleşmişti. Mütareke senlerinde ki olağanüstü durumun etkisiyle gümrük ambarlarıyla, rıhtım antrepolarından başka şehir dahilinde otuz kadar antrepo açılmıştı. Fakat daha sonra bu antrepoların büyük kısmı kapanıp, yalnız altı yedisi kalmıştır.

Rıhtım Şirket'i mukaveleler gereğince ticaretin ihtiyacına yetecek derecede dok ve antrepo inşasına mecburdu. Ne özel antrepolara, ne de devlet tarafından büyük masraflarla antrepolar inşa ettirilmesine gerek yoktu. Fakat Rıhtım Şirketi görevini yerine getirmek konusunda sıkıntılara sebebiyet veriyordu. İstanbul iktisat komisyonu, raporunda bu konuyu şu şekilde belirtiyordu; ‘‘Rıhtım Şirketi’nin mukaveleden doğan taahhüdünü ifaya mecbur etmek, hükümet’e ait bir vazifeydi. Fakat Rıhtım Şirketi’ne bu sarfiyatı yaptırırken, hususi sermayedarların veya devletin şehir içinde mağaza açıp, rekabet yapmalarına müsaade edilmemesi lazımdır.’’ Malların cinslerine göre ve bazı tür ticarete mahsus antrepolar yoktu. Bu da transit muamelelerini zorlaştırmaya ve zaman kaybıyla beraber pek çok zorluğa sebep oluyordu.

Antrepo ücretleri çok ağırdı ve bütün tüccarlar bu durumdan şikayetçiydi. Örneğin o dönem Trieste ve İskenderiye’de on vagon şekerin bir aylık antrepozaj masrafı, sigorta ve manipülasyonla birlikte 3000 lira iken İstanbul’da 9500 liraya ulaşıyordu. Gerek bu ücretlerden ve gerek limana ait diğer masraflardan dolayı şeker transiti Trieste yolunu tuttuğu gibi manifatura transiti de Port Sait’i tercih etmeye başlamıştı.

Limana gelen bir vapurdan çıkarılan eşyanın mağazaya veya depoya kadar nakli sırasında yapılan masraf hiçbir memleketle kıyaslanmayacak ölçüde yüksekti. Bunlara birkaç örnek vermek gerekirse:⁸⁰

1) Amerika'dan İstanbul'a bir ton buğdayın nakli 450 kuruş masrafla olurken, aynı miktar buğdayın vapurdan değirmene nakli için 500 kuruş masraf edilmekteydi.

2) Bir kilo buğday Köstence'den İstanbul'a 8 paraya nakledilirken, vapurdan değirmene kadar 12 para masraf ediliyordu.

3) Edremit'ten İstanbul'a bir kilo zeytinyağı 20 paraya nakledildiği halde, vapurdan mağazaya kadar 100 para masraf yapılmaktaydı.

4) Camın vapurdan mağazaya nakil masrafı, Avrupa'dan İstanbul'a kadar olan nakliye masrafından yüzde 2 fazlaydı.

Bu örnekler pahalılığın ne derecede olduğunu bir miktar da olsa göstermektedir.

Malların vapur ambarından çıkarılmasıyla başlayıp, mağazaya veya depoya teslimiyle son bulan nakil işlerinin bütününe ait olan bu fazla masrafa, liman ve antrepo resimleri ve ücretlerdeki yükseklikte eklenmekteydi.

İstanbul limanında dizbarko denen bir ücret vardı ki başka limanlarda tam karşılığı yoktu denebilir. Ayrıca dünyanın gelişmiş limanlarında böyle bir ücrete rastlanmamaktaydı. Dizbarko, gelen gemilerdeki ticari eşyanın gümrüğe teslim edilmek üzere boşaltılması, dizbarko ücreti de kumpanyaların bu boşaltım için tüccardan aldıkları paraydı. Kumpanya tüccardan dizbarko ücretini aldıktan sonra, bir ordino⁸¹ verir ve tüccar bu ordinoyu gümrükte ibraz ederek malını ihraç ederdi. Yani tüccarın malını gümrükten çıkarabilmesi için esas şart, dizbarko ücretinin ödenmesiydi.

⁸⁰ Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006, s. 129-130

⁸¹ Tüccarın malını gümrükten çekebilmesi için vapur kumpanyasından yük konşimentosuna karşılık verilen havale

Dizbarko meselesi Birinci Dünya Savaşından önce mevcut değildi. Savaştan sonra hiç de normal olmayan bir hal alan dizbarko meselesinin ortaya çıkmasına sebep olan başlıklar şöyle sıralanabilir: ⁸²

1- Uzun süren savaş nedeniyle taşımacılıkta kullanılan İstanbul yükleme ve boşaltma araçlarının toplam adedinin çok fazla düşmüş olması. Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel 1200 ile 1300 arasında olan mavnalı ve salapuryalar savaş sırasında harap olmuş ve kullanılabilir araç sayısı hayli düşmüştür.

2- Savaştan sonra İstanbul limanının açılması üzerine, savaştan galip çıkan ve tarafsız olan memleketlerden limana çeşitli ticari malların sevkine çok fazla artması ve Rusya transit eşyasının, Rusya'nın kendi içinde yaşanan karışıklık ve belirsizlik yüzünden İstanbul'a yığılması.

3- İstanbul'un müttefik devletleri tarafından işgali ve savaş gemilerinin gelişi üzerine gerek İngiltere'den gerek Fransa'dan savaş gemileri için çok miktarda değişik araç gereç, askeri eşya ve yiyecek içecek sevkine başlanmasının etkisi.

4- Asıl önemli sebep ise İstanbul'a gelen ticari eşya için yeterli miktarda antrepoların olmamasından dolayı ticari eşyanın uzun müddet mavnalar dahilinde kalması üzerine, mavnaların ve saire yükleme-boşaltma araçlarının aylarca dolu olması sebebiyle kullanılamaması. Bunun dışında eşyaların uzun süre mavnalarda kalması sonucunda pek çok zarar yaşanıyordu. Hırsızlık, kayıp vs.

Mütarekenin sonunda limanda öteden beri alışlagelmiş düzen tamamıyla bozulmuştu.

Limanda tüm bu anlatılanların asıl sebeplerinde biri de idare tarzı açısından tam bir karışıklık içerisinde olmasıydı. Herhalde dünyanın başka hiçbir limanı İstanbul kadar çok sahibi olmasına rağmen İstanbul limanı kadar sahipsiz değildi. Limanın doğrudan doğruya veya dolaylı alakadar makamları liman işi adıyla idari ve iktisadi

⁸² ‘‘Dizbarkonun Aslı, Esbabı, Suret-i Cereyanı, Mahiyet-i Ticariye ve Hukukiyesi’’, İstanbul Ticaret Odası Mecmuası, Temmuz 1926, Numara 7, s. 518 - 525

meselerde bir birlik oluşturması gerekirken hepsi ayrı ayrı sorunlarla ilgilenmekte ve ayrı ayrı limana sahip çıkmaktaydı. Bu da tam bir karmaşaya sebep olmaktaydı.

İstanbul limanına Milli Savunma, Dahiliye, Maliye, Nafia, İktisat Vekaleti, Şehremaneti ve polis müdüriyeti hakimdi. Bunların aralarında bir irtibat ve birlik yoktu. Dolayısıyla bu keşmekeşten ekonomik faaliyet büyük zarar görmekteydi. Bu sebeple;

1- İstanbul limanı ve limanla ilgili konuları bir kol olarak inceleyecek hiçbir makam yoktu.

2- Aynı iş üzerinde çeşitli makamlardan çıkacak kararların ve hareketlerin bir amaca hizmet etmesi ve bir birlik oluşturması söz konusu olamıyordu.

3- Limana bu haliyle aynı zamanda sahipsiz de denilebileceği için çözümlenmesi ve incelenmesi gereken birçok sorun vardı.

4- Limanın işlerinin birçoğu başboş kaldığı için modern bir liman tesisatı yapmak, limanda çalışan nakliye ve yükleme teşkilatını ıslah etmek ve düzgün tarifeler oluşturmak mümkün olmuyordu. Sonuç olarak liman işleri tam bir karmaşa halini göstermekteydi.⁸³

Limanda yaşanan bu karışıklığın kökü kazınmadığı sürece ne yapılırsa yapılsın istenilen sonucun elde edilmesi söz konusu olamıyordu.

2.7. İstanbul Limanının Önemini Yitirmesi

İstanbul limanının sorunları alınan önlemlere rağmen ortadan kaldırılamıyordu. Rakip limanlarından teknik açıdan geriydi, hızlı gelişmelere ayak uydurmak konusunda güçlükler çekiliyordu. Genel anlamda İstanbul limanının önemini kaybetmesi ve yaşanan durgunluk sebepleri şöyle sıralanabilir.

⁸³ ‘‘İstanbul Limanının Tarz-ı İdaresi’’, İstanbul Ticaret Odası Mecmuası, 5 Mart 1340 Numara 5, s. 224-225

1- İstanbul'da genel nüfus azalmış ve genel ihtiyaçlar da bundan dolayı azalma göstermekteydi. Mübadeleden arta kalan nüfus miktarı esas kabul edildiğinde 1924-1925 yıllarında İstanbul nüfusunda şehrin ekonomik yaşamını şiddetle sarsacak bir gerileme ortaya çıkmıştı. İstanbul, Anadolu şehirlerinin lehine olmak üzere nispeten genel nüfus seviyesinden kayıplar yaşıyordu. Kalan nüfusun tüketim kuvveti de geçmişe nispetle düşmüştü. Bu da gelen eşyanın azalmasına sebep olmaktaydı.

Daha önce de belirtildiği gibi İstanbul'a gelen malların büyük kısmı kentin kendi tüketimi içindi. Mevcut nüfusun tüketim gücünün geçmişe nazaran azlığı limanın ekonomik durumunu olumsuz yönde etkiliyordu.

2- Şehri terk eden nüfus en zengin ve en fazla tüketim gücüne sahip olan unsurlar olduğundan, bu da ayrıca İstanbul'un genel ihtiyaçlarının azalmasına etkide bulunuyordu.

3- İstanbul önceden Suriye ve hatta İran için bazı eşyaya özel olarak giriş-çıkış deposu olduğu halde, Suriye için tamamen, İran için ise kısmen bu önemini kaybetmişti. İstanbul için Suriye transiti Birinci Dünya Savaşından sonra tamamen kaybolmuştu. İran'a gelince Rusya'nın iç vaziyeti İran transiti için çok uygun bir fırsat vermişken maalesef bu durumdan istifade edilmediği için Güney İran-Bağdat-Beyrut otomobil yollarının açılmasına bağlı olarak bir tedbir alınmamış ve İran transitinin kötü durumu bir kat daha artmıştı.

4- Anadolu limanlarının bazısında, Avrupa ile doğrudan doğruya muamele yapmak için savaştan önce başlayan hareket, mütarekeden sonra daha fazla artmıştı. Mütarekeden sonra Anadolu limanları (kısmen İstanbul limanı aleyhine olarak) daha büyük bir hızla gelişmekteydi. Özellikle İzmir ve güney limanlarının Avrupa memleketleri ile olan muamelelerinde daha bariz farklar göze çarptığı gibi diğer limanlar da Avrupa ile olan temaslarını artırarak gerek ithalat ve gerekse ihracat konusunda bazı ticari alanlarda İstanbul limanından daha iyi duruma gelmişlerdi.

Özellikle konulan yeni vergilerin iktisadi duruma etkisinin sonucu olarak; fındık, yumurta ve çeşitli kuruyemişlerle Karadeniz sahillerinden ihraç olunan bazı mahsulatın İstanbul'a uğramadan doğrudan doğruya ilk yükleme limanlarından sevk

edilmekteydi. Aslında bu durum İstanbul limanı için olumsuz olmasına rağmen memleketin diğer limanları ve genel vaziyeti için olumlu sayılabilirdi.

5- Rusya'nın Avrupa ile olan iktisadi ilişkilerinin düzensiz bir halde olması, Rusya limanlarına uğrayan ve bunun sonucu olarak İstanbul'dan geçen gemilerin miktarını azaltmıştı.

Civar memleketler Romanya ve Bulgaristan'ın İstanbul limanı üzerindeki ekonomik etkileri azalmıştı. Birinci dünya Savaşından önce bile kendi ihtiyaçlarını doğrudan doğruya Batı memleketlerinden sağlamaktaydılar. İstanbul'a gelen vapurlar, genellikle Romanya ve Bulgaristan limanlarına uğradıklarından, o memleketlere ait eşyanın İstanbul'a çıkarılmasına bir sebep yoktu. Esasen bu savaştan önce de böyleydi. Yalnız acil durumlarda, oralara uğramayan vapurlar için kumpanyalar, o limanlar üzerinde doğrudan doğruya konşimento veriyorlar ve bunun neticesi olarak bu eşya İstanbul'a çıkarılıyordu. Fakat bu da genellikle Rıhtım İdaresi tarafından üstlenilen bir transportman (taşıma) meselesi muamelesine ve nihayet bazen eşyanın bir veya iki gün burada kalmasına sebep oluyordu ki bu önemli bir şey değildi. Ancak artık o durumdan da eser kalmamıştı.

6- Yabancıların istifade ettikleri kabotaj hakkının yerli gemilere verilmesi de İstanbul limanına uğrayan gemilerin sayısını azaltmıştı.

7- Önceleri dışarıdan çok miktarda ithal edilen bazı eşyanın memlekette imal edilmesi de gelen eşyanın azalması sonucunu doğurmuştu.⁸⁴

Bu sayılan sebeplerin yanında asıl önemli sorun, konunun başında da belirtildiği gibi yabancı gemiler ve ticaretine diğer rakip limanların gösterdikleri hız ve kolaylık şartlarının İstanbul limanında sağlanamamış olmasıydı.

⁸⁴ Ticaret ve Sanayi Odasında Mütetekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006, s. 115-117

3. BÖLÜM

İSTANBUL LİMAN İŞLERİ İNHİSARI TÜRK ANONİM ŞİRKETİ'NİN KURULUŞ SÜRECİ

3.1. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin Kuruluş Sebebi

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından boğazların açılması üzerine, İstanbul'a bir çok mal ve eşya gelmeye başlamıştı. Fakat mevcut olan antrepolar bu mallar için yeterli miktarda değildi. Mallar günlerce mavnalarda beklemek zorunda kalıyordu. Bu durumdan faydalanan ve limanın bütün muamelelerine hakim olan yabancı vapur işletmeleri acenteleri, tahliye ücretlerini istedikleri şekilde belirlemeye başlamışlardı.⁸⁵

Birinci Dünya Savaşından önce çoğunlukla yabancı bandıralı olan su gemileri, römorkörler, savaş dolayısıyla bayrak da değiştirmişler ve çoğu Türk bayrağı çekmişlerdi. Ama hemen hiçbirinin sahibi Türk değildi. Türk olan mavnacıları.

Sayıları 1000'den fazla olan mavnaların çoğu yelkenliydi. Mavnalar liman içinde, kısa mesafelerde kürekle bazen de römorkörle çekilirdi. Mavnacılar İstanbul limanında kuvvetli bir gedik kurmuşlardı.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale'ye malzeme ve cephane taşımakta yararlı hizmetler yapan mavnacıların, Savaştan sonra boğazların açılması ve birdenbire dışarıdan İstanbul'a birçok malın gelmesi dolayısıyla işleri çok fazlalaşmış, gümrük ambarları gelen malları alamadığı için eşyaların çoğu mavnalarda günlerce hatta aylarca beklemekteydi. Böylelikle mavnalar eşya deposu olmuştu. Bu dönemde mavnacılar çok kazandırlarsa da bu furyada aslan payını asıl yabancı vapur acenteleri aldılar.

Mal sahipleri acentelere "dizbarko" (bazı limanlarda yükün gemiden boşaltılarak karaya getirilinceye kadar yapılan masraflar toplamı) diye bir ücret ödemeye mecbur oluyorlardı. Malların günlerce mavnalarda beklemesi yüzünden böyle

⁸⁵ Bir ton malın tahliyesinden 30-40 liraya hatta 50 liraya varan ücretler alıyorlardı ki bu ücretler o dönem için çok yüksek miktarlardı. Mavnacılar da aynı şekilde bu fırsatı yevmiye ücretlerine yansıtıyorlardı. Mavna yevmiyesi 20 lira hatta bazı durumlarda 40-50 liraya ulaşıyordu.

bir ücret verilmeliydi.⁸⁶ Ama acenteler bu ücreti kendileri tayin ediyorlar, bir harcamışlarsa üç alıyorlardı. Dizbarkonun ton başına 40-45 liraya çıktığı zamanlar olmuştu. O zamanın parasına göre bu çok yüksek bir miktardı.⁸⁷

Bu karışıklık İstanbul'da açılan hemen hemen 50 civarındaki antrepo sayesinde kısmen düzelmişti. 1923 yılı başlarında dizbarko ücreti 15-20 lira arasındaydı. Ancak bu masraflar çok yüksekti.

İstanbul'da liman muamelelerinin tamamen karışık ve yabancıların elinde olmasının yanı sıra yer yer fiili inhisarlar mevcuttu. Mallar kırılıyor, kayboluyor, avarya (deniz ticaretinde gemiye ya da yüke gelen zarar. Bu zarardan gemi ve yük sahiplerine veya onların sigortacılarına düşen pay) oluyordu. İstanbul limanına gelen eşyadan kimse sorumluluk kabul etmiyordu. Sigorta ücretleri yükselmişti. Tüccar büyük sıkıntılar yaşıyordu ve acilen bu vaziyetin önüne geçecek tedbirlerin alınmasını talep ediyordu.

Kabotajın Türk bayrağına geçmesiyle birlikte Türkiye limanlarında yeni bir durum hakim olmaya başlayacaktı. Batı sahilleri ve muamelelerimizin tamamını, kendi sahillerimizle yaptığımız ulaşımın çok önemli bir kısmını yabancı vapur şirketleri yapıyordu. Bu şirketler İzmir ve İstanbul gibi önemli limanların işlerini idare konusunda kuvvetli bir teşkilat oluşturmuşlardı. Fiyatları belirlerken ise aralarında bir "Bahriye Odası" (Ecnebi Vapur Kumpanyaları Ticaret Odası)⁸⁸ vücuda getirerek bir inhisar oluşturmuşlardı. Acenteler burada toplanırlar, hiçbir makamın kontrol ve müdahalesi olmadan adeta vergi keserlerdi. Acentelerin bu hakimiyetlerinden istifade ederek pek çok zorluk çıkardıkları, tüccarın şikayetine sebep oldukları ve dizbarko fiyatlarını çok yüksek miktarlara yükselttikleri, döneme ait arşiv belgelerinin incelenmesinden anlaşılmaktadır.⁸⁹

⁸⁶ İstanbul'a gelen eşyanın boşaltılması ve yüklenmesine elverişli bir liman olmadığı için, mallar açıkta mavnalara boşaltılmakta ve ondan sonra limana getirilmekteydi. Antrepolarda yer bulunamadığı zaman, mallar mavnalarda bekliyordu. Bu da malın gemiden boşaltılarak karaya gelinceye kadar yapılan masraflar toplamı demek olan dizbarko ücretini daha fazla artırmaktaydı.

⁸⁷ Koraltürk, s. 198

⁸⁸ Chambre Maritime Des Compagnies De Navigation Etrangères Constantinople – 1902. Bugün bu kuruluş, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği olarak varlığını sürdürmektedir.

⁸⁹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 0/0/1930 Dosya: 1619, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..9. "Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler"

Acenteler kabotaj hakkının kullanılmaya başlayacağını bildiklerinden limanın tüm dahili işlerinin Türklere geçeceğini düşünüyorlardı. Bu işlerden anlayan, sermaye sahibi, uzman Türk müteşebbislerin olmamasından faydalanarak bu işlerin eskiden olduğu gibi kendi ellerinde kalmasını temin için derhal hileli durumlar oluşturmaya ve bazı Türkleri ortaya çıkarmaya başlamışlardı.

Birinci Dünya savaşından önce ve mütareke esnasında yabancı vapur kumpanyaları, siyasi vaziyetten de istifade ederek istedikleri gibi hareket edebildiklerinden, limanlar yabancı birer liman gibi Türklere kapalı ve gizli müesseseler halindeydi. 1927 yılında Ahmet Hamdi [Başar]'ın yayınladığı, İstanbul Liman İnhisarı Şirketi'nin faaliyetlerini tanıtan ve yerli-yabancı denizcilik alemi ile ilgili haber ve yazılara yer veren "Liman"⁹⁰ adlı mecmuanın birinci sayısının, giriş yazısında bu durum şöyle ifade edilmişti: *"İmtiyazat-ı ecnebiyenin mer'i olduğu devirlerde Türk sularında ecnebi bayrağı, ecnebi gemileri hakimdi. Türk limanlarında ise tahmil ve tahliye işleri, su ve kömür tevziatı, dalgıçlık ve diğer bütün liman hidematı ecnebilerin elinde idi. Bir İngiliz römorkörü limana girip çıkan vapurları çeker, bir Yunanlı kılavuz gelip geçen sefaine yol gösterir, bir İtalyan dubası eşya çıkarır, bir Fransız mavnası kömür yükler, bir Alman şirketi dalgıçlık yapar, bir Avusturyalı su vapuru gemilere su verirdi...."*⁹¹

Bu şirketler memlekette geçerli kanunları bile dikkate almamaktaydılar. İzmir'de şat ve mavna gibi liman vasıtalarının tamamı ellerindeydi. İstanbul'da ise senelerden beri kökleşmiş bir mavnacı kitlesi olduğundan müdahale edilemiyordu. Fakat deniz işlerinin önemli bir kısmını ve diğer liman hizmetlerinin tamamı yabancıların elindeydi. Limanda dizbarkator, formen, istivador gibi isimlerle çalışan bir çok yabancı ve Türk olmayan unsur bulunmaktaydı. Bunların içinde tanınmış gümrük ve sigorta kaçakçıları, defalarca suç işlemiş ve bu yollarla kısa zaman içerisinde yüz

⁹⁰ İlk sayısı Mayıs 1927 yılında yayınlanan Liman aylık olmak üzere toplam yedi sayı yayınlanmıştır.

Konuyla ilgili bkz. Murat Koraltürk, "Liman Mecmuası", Mütferrika Kış, 2006, Sayı 30

⁹¹ "Liman"ın Maksud-ı İntişarı", Liman Dergisi, 15 Mayıs 1927, Sayı 1

binlerce lira yaparak zengin olmuş kişiler vardı. Bu durum, gemi acentelerine büyük bir suiistimal kuvveti veriyordu.⁹²

Acenteler sıkıştıkları noktada antreposuzluğu ve mavnacıların keyfi bir şekilde ücret baskısı yaptıklarını ileri sürerek, sırf kendi ellerinde olan boşaltma işini tüccara çok fazlaya mal etmeye çalışıyorlardı. Artık tüccar için şikayet ve tartışma sebebi olan bir dizbarko meselesi ortaya çıkmıştı.

Limanların bu karışık durumu ve tüccarın haklı şikayetleri hükümetin dikkatini önemle bu konuya çekmişti. İktisat Vekaleti 10 Ekim 1923 tarihinde, *“dizbarkonun lağvı mümkün olmadığı taktirde ölçülü olabilmesi”* için incelemelerde bulunarak sonucunu vekaletle bildirmekle yükümlü; ilgili ve uzmanlardan oluşan bir komisyon oluşturulmasını, bazı vilayetler ve İstanbul’a bir telgraf çekerek bildirmişti.

Bunun üzerine Ticaret Odası Reisi’nin başkanlığında uzman bir komisyon oluşturulmuş ve incelemelere başlanmıştı. Fakat bu incelemeler yalnız dizbarko ücretlerinin indirimi için yapılmıştır. Ancak o zaman bu inceleme, Ticaret Odası ve hükümetçe bilinmeyen bazı gerçekleri meydana çıkararak, liman işlerinde hükümeti esaslı bir harekete sevk etmek için önemli bir adım olmuştur. Ticaret Odası’nın oluşturduğu komisyona ait zabıtlar ve dosyalar incelendiğinde görülmektedir ki yabancı vapur kumpanyaları acenteleri Ticaret Odası’nın karşısına Bahriye Odası aracılığıyla bir kitle halinde çıkmışlardır. Bahriye Odası; Komisyona, aldıkları ücretin asgari bir düzeyde olduğunu ispat etmek için bir tarife vermişti. Bu tarifeye göre dizbarko ton başına 6 liradan ibaretti. Fakat tarifedeki bir takım belirsiz kayıtlar dolayısıyla dizbarkonun gerçek miktarının o tarihte 8,50 kuruştan aşağı olmadığı anlaşılmaktadır. Ticaret Odası bu miktarların indirimini acentelere teklif etmiş ve acenteler de şaşılacak bir şekilde bu müzakerenin sonunda işçi ve mavna ücretlerinin indirimini ve gümrük zorluklarının hafifletilmesini ve bazı tedbirlerin alınmasını odadan ricaya karşılık⁹³ –

⁹² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara, 18/1/1927, Dosya 6727, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 8.47.3. İstanbul Liman İşleri

⁹³ Acenteler İstanbul’da kömür transitinin ve aktarma işlerinin Pire’ye ve diğer limanlara geçmekte olduğu hakkında verdikleri ayrıntılı raporda gümrük zorluklarından, ameale ve mavna ücretlerinin yüksekliğinden ayrıntılı rakamlarla bahsetmekteydiler.

masrafları çoğaldığı taktirde derhal artış yapmak şartıyla- dizbarkoyu 4,75 kuruşa indirmeyi kabul etmişlerdir.⁹⁴

Bu durumda amacına ulaştığına inanan Ticaret Odası, durumu hükümete bildirmiş ve gazeteler aracılığıyla tüccarın dikkatini çekmiştir. Fakat acentelerin muvafakatlarına rağmen hiçbir zaman 4,75 kuruş almamakla beraber tonuna 6 liradan aşağı olmamak üzere 9,50 kuruşa kadar ücret almaya devam ettikleri o zaman Ticaret Odası'na gelen çok sayıda şikayet mektuplarından anlaşılmaktadır. Bu durum üzerine Ticaret Odası'nın açtığı davada da vurgunculuk cürümünün ispat edilememesinden dolayı sonuç alınmadığı yine arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.

Ticaret Odası'nın girişiminde başarılı olamaması üzerine, kararlaştırılan esasların, resmi bir tarife şekline dönüştürülmesi düşünülmüştü. İstanbul vilayetince Ticaret Mıntika Müdürü, Şehremaneti, İktisat Müdürü, Liman Reisi ve Ticaret Odası delegelerinden oluşturulan bir komisyonda dizbarko ve mavna fiyatları tespit edilmişti. Kasım 1924 tarihinde yürürlüğe konulan bu tarifiede, dizbarko 4,75 kuruş olarak ve mavna ücretleri de indirimli bir şekilde olmak üzere çeşitli fiyatlar dahilinde belirlenmişti. Fakat ne acentelerin ne de mavnacıların bu fiyatları tamamen kabul ve tatbik etmedikleri, eskiden olduğu gibi ücret alamaya devam ettikleri dosyaların ve Ekim 1925 tarihinde dizbarkonun 7,75 kuruş olduğu Ticaret Odası incelemelerinden anlaşılmaktadır.⁹⁵ Ticaret Odası'nda yapılan bu incelemede, dizbarko işlerinden başka bununla bağlantılı olan diğer bir takım işler üzerinde de görüşülmüş ve raporlar yapılmıştır. Acenteler, mavnacıların ve liman yükleme ve boşaltma amelesinin çok kuvvetli gördükleri inhisarlarından ve ücretlerin çok fazla yüksekliğinden şikayet etmekteydiler. Ticaret Odası'nın gerek amele temsilcileriyle, gerek mavnacılarla ücretlerin indirimi ve saire hakkında yaptığı görüşmelerden bir sonuç elde edilememiş ve acentelere olduğu gibi bu teşekküllere de söz dinletilememekteydi. Bununla birlikte acentelerin belli bir ölçüde Türk memuru kullanması, tamamen gayri Türk olan amele başları aracılığıyla Türk ameleyi yabancı ameleye tercih etmelerini sağlayacak girişimler de sonuçsuz kalıyordu.

⁹⁴ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 0/0/1930 Dosya: 1619, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..9. "Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler"

⁹⁵ "Ticaret Bahriye - Dizbarko", Ticaret Odası Mecmuası, Temmuz 1926, no 7, s. 518-530

Ticaret Odası'ndaki komisyon o tarihlerde daha bir takım şikayetleri de incelemek zorunda kalmıştır. Örneğin İstanbul vilayetinin Ticaret Odası'na yazdığı 28 Mart 1924 tarihli tezkerede *‘‘Anadolu’nun muhtelif istasyonlarından yüklenip İstanbul’a sevk olunan milli mahsulatı havi mavnalardan, Haydarpaşa’dan İstanbul’a cerri için 10 lira römorkör ücreti alındığından’’* bahsedilerek çok yüksek olan bu ücretlerin indiriminin yapılmasını bildiriyorlardı. Komisyonun römorkörcülerin üzerinde de söz sahibi olamadığı anlaşılmaktadır.

Özetle; İstanbul limanında dizbarko fiyatlarını indirmek üzere Odaca yapılmış incelemeler ve girişimlerden bir sonuç alınamaması, ticaret aleminde ve hükümet nezdinde bu meseleye daha başka açılardan müdahale zorunluluğunu göstermiştir. Bu sıralarda İstanbul’un iktisadi vaziyeti ve liman yükleme-boşaltma meselesi üzerinde incelemeler yapmak için Ankara’da İstanbul milletvekilleri kendi aralarında toplanarak, İstanbul Vekili Fethi Bey aracılığıyla Ticaret Odası’na müracaat etmişler ve bir uzman komisyon vasıtasıyla bu incelemenin yapılmasını istemişlerdi. Bu müracaat üzerine Oda, yetkili ve uzman kişilerden oluşan bir komisyon toplamıştır. ‘‘İstanbul İktisat Komisyonu’’ adını alan bu komisyon uzun incelemelerden ve yüz kadar tüccarın düşüncelerini ve şikayetlerini dinledikten sonra bir rapor oluşturmuş ve rapor 26 Kasım 1924 tarihinde Fethi Bey’e sunulmuştu.⁹⁶ Bu raporda yükleme ve boşaltma, dizbarko işleri için ileri sürülen şikayetler şöyle özetlenmiştir:⁹⁷

A- Yükleme ve Boşaltma ücretleri çok yüksek düzeydedir.

B- Mavnacılar fiili bir inhisar yapmışlardır. Hatta bir iskelenin mavnası diğer iskeleye bile mal çıkaramamaktadır. Son zamanlarda inhisarın bu kısmında mavnacılar ısrarcı değildirler. Fakat sanatlarının kapalı olmasını, hariçten ne bir sanatkar ne de yeni bir sanat aleti girmemesini istemekte ısrarcıdırlar.⁹⁸

⁹⁶ Raporla ilgili bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, ‘‘1923 Yılında İstanbul’un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu’’, TBİS, 1989, s. 261-316

⁹⁷ Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006, s. 112-126, 1924

⁹⁸ Mavnacılarla ilgili bkz. ‘‘Bizde Mavnalar ve Mavnacılık - Mazisi, Hali, İstikbali’’, İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti, İstanbul İkdâm Matbaası Hicri 1340

C- Mevcut mavnalar ihtiyaçtan birkaç misli fazladır.

D- Mavnacılar, fiili inhisarlarına dayanarak başka yerlerde iş aramadan az çalışmak suretiyle kazançlarını temin etmektedirler.

Hicri 1340 Yılında İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti tarafından “Bizde Mavnalar ve Mavnacılık - Mazisi, Hali, İstikbali” adlı bir kitap yayınlanmıştır. Kitapta mavnacılar; “Asırlardan beri mevcudiyetini muhafaza etmiş hidemat-ı vataniyesini ve vezaif-i ticariyesini bir suret fedakarane de ifa eylemiş bulunan bu yegane İslam müessesinin, milli ocağın mahu ve imhası kastı ile edilen itirazat ve şikayata karşı zavallı esnafın müdafaat ve tezlimatını ihtiva eder.” Sözleriyle kendilerine yöneltilen eleştirilere karşı savunmaya geçmişler ve yapılan eleştirilere karşı açıklamalar yapmaya çalışmışlardır. Kitapta, mavnacılara yapılan eleştiriler ve açıklamalar şu başlıklar altında toplanmıştır:

1- Mavnalarımız şeklen asri değil imiş!

2-Vesait-i mahrukesi yok imiş!

3-Mavnalarımızın ücuratı gali (çok pahalı) imiş!

4- Eşya mavnalarda harab oluyormuş!

5- Mavnalarımızda sirkat vuku buluyor imiş

6- Emval-i mahmulenin tehir-i ihracına sebebiyet veriliyor imiş!

Mavnacılar kitapta tüm bu eleştirilere cevap vermenin yanında özellikle “serbest ticaret” anlayışının mavnacılığa uygun olup olmadığı üzerine de tartışma yürütmüştür.

Mavnacılar kitabı hazırlayış maksatlarını şu şekilde ifade etmekteydiler:

“Memleketimizin bir devri tekamüle ilk adımlarını atmakta olduğu şu zamanlarda, birçok hüsusatta bir yenilik ibrazı her tarafta kuvvetle iltizam olunduğu pek mahsus bir surette meşhûr oluyor; ve bu yenilikler meyanında kendisini pek çok senelerden beri hazırlamış olan garbın, bu günkü bazı usul ve hareketi bizde dahi tatbik edilmek hevesi pek şiddetli olarak hükümlerinde bulunuyor.

Tekamül ve teccide pek ziyade muhtaç olduğumuz sahalardan, tahsis, servet ve iktisad-ı milliyemizin izdiyadi ve tealisi sahasında birçok usuller ve birçok düsturlar dermiyan edilir ki bunlar meyanında başlıca olarak, akli eren ermeyen herkesin ağzında bir ‘ticaret dünyanın her yerinde serbesttir. Bizde dahi serbest olmalıdır.’ Teraneleri devran ediyor.

Fakat bugün ticaretin tamamı serbestisini kendi memleketlerinde tatbik edebilen milletler, bu devri takamüle erebilmek için ne kadar istihzarı mesaide bulunmuş ve milletlerini ne kadar müşkülât ile bu serbesti-i ticaret düsturunu idareye ikdar edebilmiş ve bu serbesti-i ticaret usulünün kendi memleket ve milletleri servet ve iktisadiyatına edeceği tesirler karşısında kendi servet ve ticaret-i milliyelerini muhafaza için ne gibi teşkilatlar vücuda getirmiş olduklarını bir kere tetkik ederek düşünürsek bu emri azimin bizde usulünün değil senelere belki arsılara mütevakıf olduğunu görür ve bu ticaret serbesttir sözlerine derhal tebdil ederek diğer suretlerle servet ve ticaret-i milliyemizin muhafaza ve terakkisine çalışmaya şayan oluruz.

Ticaret serbesttir diyerek ticaret ve sanayinin her şaibesinde ebvab rekabeti açık bulundurmak için kendi milletimiz elinde tedavül eden sermaye-i milliyemizin her şube-i ticaret ve sanaii idare ve idameye kafi olacak derecede olması ve bu suretle ecnebi ellerin ticaret ve sanayimize sokulmasına memnâniyet için rekabet imkanının temin edilmesi elzemdir.

Halbuki bugün sermaye-i milliyemizin bilimum şaabat ticaret ve sanayi-i idareye gayri kafi olması bil zarure şaabat ticaret ve sanayiden bazısının rekabet-i ecnebiyeden tahlisi için sermaye-i milliyemizin onlar üzerinde tekasifini icap eder. Bu hal dahi diğer aksam-ı ticaret ve sanayinin sermaye-i milliyeden mahrum kalarak iade-i ağıyara bil zarure intikal etmesini ve bunun neticesi olarak ağıyarın kemal sükunet ile yavaş yavaş istila-i iktisadiyesini mevadî olur.

Cemiyetimiz, İstanbul umumi mavna ve salapuryacı esnafı cemiyeti olduğundan bu babta suret-i umumiyede basit mütalaa haddimiz haricinde olmak hasebiyle biz bu yüzden sanat ve mesleğimize açılan rekabetler, vurulmak istenen darbeler ile bunların tahtında mestetar olan acı hakikatleri ve ticaret serbesttir sözlerinin meslek ve sanatımız için ne gibi tahribkar tesirâtı olduğunu teşrih mecburiyetiyle bu elin mütalaa ve mülâhazatımızı arz eyliyoruz.”

E- Mavna ücretleri gayet yüksektir. Bir mavnaya verilen ücretten başka, bekçi ve muşamba ücreti gibi isimlerle ek ücretler verilmekteydi.

F- Eşya kırılıp dökülüyor, havaleli malların havalesi bozularak zayıat oluyor, geceleri eşya iyi muhafaza olunamıyordu.

G- Mevcut mavnaların hepsi açık olduğundan eşya ıslanıyordu.

H- Nöbet beklemek, beşten sonra çalışmamak, tatil günlerine denk gelmek gibi sebeplerle birkaç günlük mavna ücreti veriliyordu.

İ- Yükleme ve boşaltma işçileri gayet yüksek ücret alıyor, işçiler nöbetle işe alındığından nöbeti gelen kişi çalışmayıp, yerine bir çırak koyarak hiçbir şey yapmaksızın yarım yevmiye alıyordu.

J- Limanda büyük hırsızlıklar oluyordu. Bu hırsızlıkları acenteler, yükleme boşaltma işçileri ve mavnacılar birbiri üzerine attığından ortada sorumlu kimse kalmıyordu.

K- Mavna, amele ve yükleme boşaltma işlerinin bir şirket tarafından üstlenilmesi demek olan dizbarko, mütareke esnasında 30 liraya kadar çıktığı halde son zamanlarda 850 kuruşa düşüyordu. Ticaret Odası ile acentelerin yaptığı anlaşmaya göre dizbarko 450 kuruş olması lazım iken, halen 750 kuruş alan acenteler bulunuyordu.

İstanbul İktisat Komisyonu bu vaziyete bir çare olabilmesi için limanda işleri ikiye ayırmak gerektiğini teklif ediyordu:

1- Ticaret eşyasının yükleme ve boşaltılması

2- Bir iskeleden diğer iskeleye eşya nakli

Komisyon, birinci kısımdaki işleri bir gümrük işi olarak gördüğünden bu işte çalışacak mavnaları belirleyip, ayrı bir renge boyanarak gümrük denetimi altında bir

amme hizmeti müessesesi halinde idaresini ve bunun haricinde kalacak, iskeleden iskeleye nakliyatı yapacak mavnaların serbest çalışmalarını teklif ediyordu.

Ayrıca yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılacak mavnaların, zayi olan eşyadan sorumlu olabilmeleri için bir şirket halinde toplanmalarını ve bu şirkete Ticaret Odası'nın nakit sermaye koyarak iştirakini tavsiye ediyordu.⁹⁹

Yükleme ve boşaltma meselesi meselesine gelince; bunların nöbet usulü ile çalışmalarından, eşyanın kayıp ve hasarından sorumluluk kabul etmemesinden doğan zararların önüne geçebilmek için bu amelenin ya gümrüğe ya da liman idaresine bağlı olmasını ve aralarında bir "kefalet-i müteselsile" sandığı vücuda getirilmesini öneriyordu. Komisyon, bu şekilde vapurlardan eşya teslim alınırken, noksan olup olmadığının tespit edilebileceği fikrindeydi.¹⁰⁰

İstanbul İktisat Komisyonu'nun ifade ettiği bu fikirler, limanda kamu hizmeti müessesesi şeklinde çalışacak bir fiili inhisara sahip olacak bir şirketin vücuda gelmesinden başka, durumu düzeltecek çare olmadığını gösteriyordu. Komisyon'un acenteler ve mavnacıların fiili muhalefetinden korkarak açık bir şekilde izah edemediği bu nokta, Liman Şirketi'nin oluşturulması hususunda önemli bir gerekçe olması muhtemeldir.¹⁰¹

Ticaret Odası'nda dizbarko meselesi incelendiği sırada, İcra Vekilleri Heyeti Reisi Fethi Bey imzasıyla Hükümet, 13 Aralık 1923 tarihinde İstanbul limanının idare ve inzibatı hakkında bir kanun projesini Büyük Millet Meclisi'ne sunmuş bulunuyordu. Bu kanunun 32. ve 33. maddeleri liman dahilinde mavnacılar ve sandalcılara "*teamülü kadim-i veçhile*" yani öteden beri her iskelede belirli numaralara sahip sandal ve mavnalara bir gedik vermek ve nakliyatın bu araçlara ait olduğunu ve bunların azaltılmayıp icabında artırılabilceğini kabul etmek suretiyle bir gedik inhisarı

⁹⁹ Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, Teklifler, s. 222-226

¹⁰⁰ Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, Teklifler, s. 224 (138. teklif)

¹⁰¹ Raporun sunduğu Tekliflerin 131. maddesinde durum şöyle ifade edilmekteydi: "İskeleler arasındaki nakliyatın ya Liman İdaresi'nin yahut Belediye'nin kontrolü altında bulunması, bunların da tarifesinin Ticaret Odası tarafından tanzim edilmesi. (Bütün mavnalar için bir şirket teşkil olunarak, Ticaret Odası'nın bu şirkete nakit sermaye ile dahil olması da tavsiyeye değerdir.), Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu, s. 223-224

veriyordu. Ticaret Odası'nda gerek dizbarko komisyonunun gerek İstanbul İktisat Komisyonu'nun incelemeleri son bulmadan bu kanun mecliste kabul edilmeyerek ticaret encümenine sunulmuş olması, o zamana kadar kanuni bir nitelik taşımayan gedik inhisarının kanun çerçevesi içerisine girmesine engel olmuştu. İstanbul İktisat Komisyonu, raporunu İstanbul Mebusları Heyeti Reisi Fethi Bey'e sunduktan sonra, bu rapordaki fikirlerin ticaret encümeninde bulunan İstanbul Limanı Kanununda dikkate alındığı, kanunun aldığı şekilden ve gerekçesinden anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte Ticaret Encümeni yalnız İstanbul limanına ait bir kanun düzenlemesini uygun görmeyerek "Limanlar Kanunu" adı altında sözü geçen kanunu genel bir kanun şekline getirmiştir. Bu kanunun 8'inci ve 9'uncu maddelerinde liman şirketlerinin kurulmasına dair olan maddelerde, maksadı daha esaslı ve mantıklı bir şekilde ifade ederek, İstanbul İktisat Komisyonu raporundaki teklifler tamamen dikkate alınmıştı. Komisyon, oluşturulmasını tavsiye ettiği kamu hizmeti müessesinin –amele, yükleme ve boşaltma işlerindeki görevler ve mesuliyetler de dahil olmak üzere- her limanda hükümetin katılımıyla kurulacak birer anonim şirket şeklinde kabul etmiş ve kıyıda kıyıya olan nakliyatı – yine İktisat Komisyonu'nun tavsiyesiyle- bu teşekkül haricinde serbest bırakmıştı.

Bu kanunun Ticaret Encümeni gerekçesinde aynen şöyle denmektedir:

"Sekizinci madde limanlardaki tahmil ve tahliye hidematı ile su ve kömür tevziatının bir usulü salime raptı esasına müstenittir. Gerek İstanbul ve gerek sair limanlarda tahmil ve tahliye hususatı öteden beri mavnacılar ve salapuryacılar tarafından gedik usulüyle ifa edilmekteydi. Gediklerin ilgasına mütedair kanunun neşri üzerine dahi iş bu hususat serbesti sayüamel kaidesi dairesince cereyan edememiş ve fiilen gedik usulü devamedegelmiştir. Tahmil ve tahliyenin bütün memleket iktisadiyat ve ticareti üzerindeki tesirleri nazar-ı dikkate alınırca bunları asri vesait ile ifa eylemek lüzumu acili kendiliğinden tezahür eder. Mavna salapurya gibi kurunu kadimeye ait vesait ile bu asr-ı medeniyette yürümek, İstanbul ve İzmir gibi hayat-ı ticari ve iktisadisi transit, ithalat ve ihracat ticaretine merbut bulunan merkezlerimizi öldürmek demektir. Bundan maada Lozan Muahedesi mucibince 1 Kanunusani 1340 tarihinden itibaren

Türk tabasına hasr olunan liman hidematı dahiliyesinin muvazaatan ecnebiler eline geçmesine de mani olmak lazım gelmektedir.

Binaenaleyh encümenimiz bu baptaki tetkikat ve mütalaatının neticesinde limanlardaki tahmil ve tahliye hidematı ile su ve kömür tevziatının hükümetin iştirak eyleyeceği anonim şirketler marifetiyle idare ettirilmesini muvafık görmüştür. Sekizinci maddede bu bapta hükümete mezuniyet verilmiş ve İstanbul limanı için 1341 senesi nihayetine kadar bu şirketin teşkili mecburiyeti vaz olunmuştur.

Şirket teşekkül ettiği limanlarda artık vapur acentelerinin dizbarko namıyla tüccardan aldıkları fahiş ücretin istifasına mahal kalmayacak ve şirket vapurlardan malı teslim ve kaptan acentelere makbuz ita edecek, o malların gümrüğe ve eshabına teslimine değin şirketler mesul bulunacaktır. Elyevm mevcut vesait-i nakliye eshabının ve işçilerinin mahafaza-i hukuk zımnında maddeye fıkara lazime vaz edilmiştir.”¹⁰²

Dokuzuncu madde ise sahilden sahile insan ve hayvan, kum, kireç, kereste gibi malları ve vapurlara yolcu ve yolcu eşyası taşıyan çeşitli deniz vasıtalarının, limanda bir inhisar şirketi kurulmuş olsa bile serbestçe çalışacaklarını belirtmekteydi. Böylece ticaret eşyasının dışında kalan eşyayı ve insan taşıyan araçların inhisar şirketlerine verilen hukuktan hariç bırakılması daha uygun görülmekteydi.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılmaktadır ki liman şirketleri (İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin); üç sene kadar süren ve uzman heyetler tarafından yapılmış incelemeler üzerine ve ihtiyaç ürünü olarak oluşturulmuş müesseselerdi. Liman şirketleri İzmir’de 1925 senesi Haziran’ında, İstanbul’da ise 1 Eylül 1925 tarihinde kurulmuştur.¹⁰³

¹⁰² Limanlar Kanunu, Kanun No: 618, Kabul Tarihi 14/04/1925, Düstur Tertip: 3, Cilt: 6, s. 183

¹⁰³ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 0/0/1930 Dosya: 1619, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..9.

“Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler”

3.2. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'nin Kuruluşu

İşte İstanbul liman işlerinin inhisar altına alınarak bir şirket tarafından idare edilmesi bu zorunluluklar dolayısıyla doğmuştur. Şirket 14 Nisan 1925 tarihli Limanlar Kanunu gereğince ve 26 Temmuz 1925 tarihli 2257 No.'lu kararname ile kurulmuştur.¹⁰⁴

Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomideki millileştirme hareketlerinin ilk örneklerinden birini oluşturan liman işlerinin millileştirilmesi, İstanbul, İzmir, Trabzon, Mersin limanlarında Limanlar Kanunu'nun hükümete verdiği yetkiye dayanarak kurulan imtiyazlı anonim şirketler vasıtasıyla sağlanmıştı.

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi¹⁰⁵, limanda yükleme, boşaltma, kömür ve su verme, dalgıçlık ve gemi kurtarma işlerinin sınırları içinde inhisar halinde iş görmek üzere özel teşebbüs ve devlet sermayesinin katılımıyla kurulmuş bir anonim şirketti.¹⁰⁶ Diğer limanlarda da aynı nitelikte devlet veya özel idareler katılımıyla anonim şirketler kurulmuştu. Bu şeklin seçilmesinin sebebi, limanlarda çalışan vasıta sahipleri Türk vatandaşların da şirketlere ortak olabilmesi ve işletmelerin özel kişiler elinde ve özel hukuk kaidelerine göre idare edilmesiydi.

İstanbul'da Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası, İş Bankası, İstanbul Mavnacılar ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi¹⁰⁷, Bahri Muamalat Türk Anonim Şirketi ve Seyrisefain İdaresi tarafından her biri 100'er bin lira

¹⁰⁴ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi Meclis İdare Raporu - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul s. 8

¹⁰⁵ Bundan sonraki kısımlarda kısaca Liman Şirketi olarak kullanılacaktır.

¹⁰⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 9/8/1925 Sayı:2328, Dosya:161-15, Fon kodu: 30.18.1.1. Yer no: 15.49.20. Türk Anonim Şirketleri Nizamname-i Dahilisi Numûnesi Ankara Yenigün Matbaası 1341(1925) Birinci fasıl, birinci madde

¹⁰⁷ Bundan sonraki kısımlarda, kısaca Mavnacılar Şirketi olarak kullanılacaktır.

koymak suretiyle toplamda 500 bin lira sermayeyle kurulan Liman Şirketi imtiyaz mukavelenamesi gereğince 1 Eylül 1925 tarihinde resmen işe başlamıştır.¹⁰⁸

Başlangıçta öngörülen beşli kuruluşa rağmen inhisarın yönetimi Bahri Muamelat Şirketi ve Mavnacılar Şirketi arasında paylaşılıyordu. Bu iki kuruluştan Mavnacılar Şirketi, liman inhisarının kuruluşundan önce yükleme-boşaltma inhisarını fiilen elinde tutan ve bir lonca görünüşünü taşıyan Mavnacılar Cemiyeti'nce kurulmuştu. Mavnacılar Cemiyeti İstanbul limanına inhisar verileceğini haber alır almaz kurdukları gediği kanuni bir inhisar haline getirmek için bu durumu bir fırsat sayarak ilk iş olarak bu anonim şirketi yani Mavnacılar Şirketini kurmuşlardı. Bahri Muamelat Şirketi'nin kurucuları ise, liman inhisarını ellerine geçirmek isteyen ve yeni rejimle yakın ilişkileri olan hırslı fakat parasız beş kişi idi: Milli Türk Ticaret Birliği'nden Ahmet Hamdi, Chester Emin, Gümüşhane Mebusu Cemal Hüsnü, eski bir maliye müfettişi ve yabancı vapur şirketlerinin müşaviri olan Kazım Ziya ile Ticaret Vekili Ali Cenani Bey'in yakın akrabası olan Cevdet Bey. Bu beş ortaktan oluşan Bahri Muamelat grubu, mavnacıların da işe karışması sonucu inhisarın ortak bir kuruluş olan Liman Şirketi'ne verilmesine razı olmuştu..

Bu beş kişiden oluşan Bahri Muamelat grubu inhisarı alarak, çok karlı bir iş olan liman işini ellerine geçirmiş olacaklar hem de yabancıların elinde olan İstanbul limanını millileştirmiş olacaklardı. Ahmet Hamdi daha sonraki yıllarda limanı millileştirmek için gösterdikleri çabalarının önemli bir noktasını da şu şekilde açıklamaktaydı:

“Şimdi ben İstanbul Liman Şirketi'ni kurma işine, surf limanı millileştirme gayesi için giriştiğimizi, ticari maksatları daima arkaya attığımızı söylersem, hakikati açıklamış olacağımı sanmaktayım. Fakat bunun böyle olmaması, hatta o zaman belki bizi daha çok işin ticari yanının ilgilendirmiş bulunması mümkündür. Hakkımız değil miydi para kazanmak? Kişiliklerimizle, bize inhisarı verecek olanlarla kurduğumuz çok iyi ilişkilerle koskoca bir inhisarı elde ettik mi, değil kendilerimize, sülalelerimize

¹⁰⁸ İdare Meclisi üyeleri; Reis Hamit Bey, Reis Vekili Osman Nuri Bey. Azalar; Mustafa, Yakup, Etem İzzet, Şevket, Mehmet Ali Nasfet, Seffet İsmet beyler. Mûrakıplar; Kamil, Seyfi, Hamit beyler. Müdür; Ahmet Hamdi. Bkz. Hamit Tahsin (İktisat Vekaleti şirketler ve sigortalar müdürü) – Remzi Saka (İktisat Vekaleti İstanbul şirketler komiseri), Sermaye Hareketi, Amedi Matbaası, İstanbul 1930, s. 432 - 433

yetecek kadar servet sahibi olabilirdik. Biz namuslu, dürüst adamlardık. Böyle olmamız bir kombinezon yapıp bir işe girişerek zengin olmamıza mani miydi?

...Bu gibi kombinezonlara hiç aklım ermemesine rağmen doğrusu ben de zengin olma hevesine kapılmış ve Liman Şirketi işine surf bir milli dava olarak giriştiğimiz hakkındaki hatıramda yanlış olabilirim. Galiba işin doğrusu, biz para kazanmak, zengin olmak için harekete geçtik ve Liman İnhisarını da başkalarıyla ortaklaşa alarak, idaresini elimize aldık. Fakat ilk hedeften o kadar uzaklaştık, o kadar kendimizi milli davaya verdik ki, sonunda mesela ben, kurduğum ve beş parasız milyonlarca lira varlık halinde on sene sonra devlete teslim ettiğim bu şirketten ayrıldığım zaman, ancak altı ay geçinecek kadar param vardı. ''¹⁰⁹

Şirketin sermaye ve hisse konusu ise şirket nizamnamesinde şu şekilde beyan edilmişti:

'' Şirketin sermayesi beşyüz bin [500000] liradan ibaret olup beherî yirmi sene. Türk lirası kıymetinde yirmi bin hisseye münkasımdır mamefih hisse senedâtının bir kısmı dört, on, yirmi veya kırk hisselik şeklinde ihzâr edilebilir. Bundan mâada tayin-i huccet edilmeksizin bin adet müessis hissesi de ihrâc edilerek beş müessis şirket arasında müştereke taksim edilecektir...

Heyet-i umûmiyyenin işbu sermayeyi bir misli tezyîd etmeye salâhiyeti olacaktır. Tezyîd-i sermayeye karar verildiği zaman hükûmete malûmât verilecektir. Sermayenin bir mislinden fazla tezyîdi evvel-i emrde hükûmetin muvâfakiyetinin istihsâline mütevakkıftır. Şirketin hisse senedleri bedelleri tamamen tahsil edilmiş olmadıkça tezyîd-i sermayeye ve yeniden hisse senedi ihrâcına karar verilemez. Şirketin ihrâc eyleyeceği hisse senedâtının nümûneleri kable'l-ihrâc li-ecli't-tasdîk ticaret vekâletine tevdi edilecektir. ''¹¹⁰

İstanbul limanında, örneğine rastlanmayan bir işletme mantığıyla kurulan tekel, İstanbul gibi Türkiye'nin ithalat ve ihracatının ve liman hareketlerinin yarısını

¹⁰⁹ Koraltürk, s. 202

¹¹⁰ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 9/8/1925 Sayı:2328, Dosya: 161-15, Fon kodu: 30..18.1.1. Yer no: 15.49.20. Türk Anonim Şirketleri Nizamname-i Dahilisi Numûnesi Ankara Yenigün Matbaası 1341, İkinci fasıl, beşinci madde

üzerinde toplamış bir limanda bir inhisar işletmesi olacaktı. Ayrıca devlet desteğiyle yerli sermayedar yetiştirme amacına da hizmet etmiş olacaktı.

Şirket öncelikle gemilere su ve kömür verme, sonra ithalat mallarını boşaltma, daha sonra da sırasıyla diğer işleri eline almak şeklinde altı aylık bir dönem içerisinde kuruluşunu tamamlamıştı.

29 Mart 1926 yılında yükleme boşaltma işine başlayan şirketin yükleme ve boşaltmasını yaptığı ilk vapur Lloyd Trieste'nin İtalya'dan gelen Galiçya vapurlarıydı. İlk dolu mavnada şirketin "Martı" adlı römorkörü tarafından çekilerek nöbet yerine getirilmiş ve Şirket müdüriyeti tarafından ilk römorkör ve mavnalı mürettebatına ikramiye de verilmişti. Ancak o sırada gümrüklerde yer olmaması yüzünden, dolan mavnalardaki mallar gümrüğe çıkarılamamıştı.¹¹¹

Şirket kurulmuştu fakat işleri bir düzene koyup bütün konularda fiilen çalışmaya başlaması pek kolay olmamıştı. Güçlükler aşılamayacak kadar çoktu. Büyük çıkarları ellerinden gittiği için yabancı vapur kumpanyaları acenteleri, müteahhitler ve liman hizmetlerinden geçinen kimselerle, mavnaları ellerinden alınıp ücretli durumuna geçeceklerinden dolayı mavnacılar, şirketin karşısında ve aleyhindeydiler. Şirket kendi kadrosuna bu işleri bilen Türk personel de bulamamakta ve mecburen yabancı vapur kumpanyası şef ve memurlarını hizmete almaktaydı.

Şirkette görevli Türk çalışan ile yabancı memurlar arasında tercüman kullanıldığı zamanlar bile olmuştu. Şirketin bu işleri başaramayacağı kanaati yaygın olduğundan hizmete alınan çoğu Türk olmayan yabancı acentelerin memurları işleri istekle yapmıyorlar, hatta Şirketin işlerini eski patronları hesabına sabote ettikleri dahi oluyordu. Zaten şirket de bu memurlara pek güvenmemekteydi. Şirketin ilk idarecileri ve memurları her ne kadar İstanbul limanındaki vaziyetin farkında olup canla başla çalışsalar bile ortada aşılması çok güç zorluklar bulunmaktaydı.¹¹²

Üstelik şirketi kuran ortaklar, sermaye paylarını da ödememişler, Hükümet de bütçeye liman şirketlerine iştirak için ayırdığı 1 milyon lira ödeneği olduğu gibi

¹¹¹ "Tahmil ve Tahliye", Cumhuriyet Gazetesi, 681, 30 Mart 1926 s.2

¹¹² Koraltürk, s. 211

İzmir Liman Şirketi'ne vermiş ve İstanbul şirketi için bu kaynaktan faydalanma yolu kapanmıştı.

Şirket ilk devrelerde yükleme-boşaltma işi için kullanacağı mavnaları, römorkörleri ve diğer vasıtaları kira ile tutmaktaydı.

Şirket faaliyete geçtikten kısa bir süre sonra gazetelere verdiği bir ilanla bunu, limanda vasıta sahiplerine ve liman hizmeti görenlere duyurmuştu. İlan şöyleydi:

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nden:

1- *Kanun-u mahsus ile ol babdaki imtiyaz mukavelenamesi mucibince teşkil eden şirketimiz ifa-i muameleye başlamıştır. Yakında liman işlerini münhasıran şirketimiz görecektir.*

2- *Limanlar Kanunun tarih-i neşrinde İstanbul'da şirketin mesai mevzuu olan işlerde bilfiil çalışmakta olan Türk merakibi bahriye sahipleri tercihen şirketimiz hisse senededatını talep hakları vardır. İleride bir gün, iddia ve yanlışlığa mahal kalmaması üzere şirketimiz bu merakibin sahipleri ve miktarı hakkında malumat istihsaline karar vermiştir. Binaenaleyh vapurlar müstesna olmak üzere limanda çalışan ve liman hidematları kuran faal ve gayri faal müesseselere: Mavna, salapurya, su dubası, römorkör, eşya taşıyan ve limanda çalışan motorlu merakip, su dubaları, şat, duba ve saire... Eshabının 15 Teşrinievvel 341 (1925) tarihine kadar şirket merkezine müracaat ederek numunesi veçhile bir beyanname vermeleri.*

3- *Aynı zamanda kanunun tarih-i neşrinde bu merakipte çalışan ve liman hidematlarını kendisine sanat mutad (alışılmış, normal) ittihaz eden (kabul eden, sayan) Türk işçilerin de yine 15 Teşrinievvel 341 (1925) tarihine kadar şirkete müracaat ederek numunesi veçhile beyanname vermeleri lazımdır.*

4- *Bu hususata ait olan müracaatlar Cumadan maada her gün öğleden sonra saat ikiden akşam saat beş buçuğa kadar Karaköy'de Seyerisefain Acente binasında şirket merkezine vaki olmalıdır.*

5- *Bu müddet zarfında müracaat ederek beyanname vermemiş olan merakip sahipleri ve işçilerin ileride vaki olacak iddialarının bilzarure nazarı dikkate alınmayacağı alakadarına tebliğ olunur.*’’¹¹³

Şirketin yukarıdaki ilanda da bildirdiği gibi limandaki işlerden artık Liman Şirketi sorumluydu. Bu sebeple ilk iş olarak mavnacıların mavnalarının değerlerini tespit etme işine başlamıştı. Fakat şirketin yükleme ve boşaltma işine başlamak için attığı bu ilk adımı kolay olmamıştı.

3.3. Liman Şirketi’nin Kuruluşundan İtibaren Yaşadığı Güçlükler

3.3.1. Mavnacıların Muhalefeti

14 Nisan 1925 tarih ve 618 No.lu Liman Kanunu, Türkiye’deki limanların idare ve bakımı görevini devlete yüklemekteydi. Deniz kıyılarında gazino, plaj, fabrika, tamirhane, kayıkhanesi gibi tesisler kurmak ve kara sularında dalgıçlık yapmak için liman reisliklerinden izin almak zorunluydu. Yukarıda da ifade edildiği gibi Hükümet, sermayesini kısmen bütçeden sağlayarak her limanda birer Türk anonim şirketi meydana getirmeye yetkiliydi. Bu şirketler, limanlardaki su ve kömür dağıtımı, yükleme-boşaltma işlerini düzenleyeceklerdi. Diğer limanlar için sadece hükümete verilen bir yetkiden ibaret olan şirket kurma hususu, İstanbul limanı için bir zorunluluk biçiminde görülmekte ve İstanbul limanının en geç 1925 sonuna kadar bir liman şirketinin yönetimine geçmesi öngörülmekteydi. 14 Nisan 1925 tarihinde kanunun kapsamı içine giren işlerle uğraşmakta olan deniz taşıtları sahiplerine, kurulacak liman şirketlerinin hisse senetlerine tercihan talip olma hakkı verilmekteydi. Ancak, bu kişiler şirketin kuruluşundan itibaren altı ay içinde müracaat etmezlerse rüçhan hakları son bulacaktı.

¹¹³ ‘‘Limanda Çalışan Bilumum Merakip Eshabı Erbabı Mesaisi’’, Cumhuriyet Gazetesi, 501, 30 Eylül 1925, s. 5

Kanun yürürlüğe girmeden önce ve Şirket mukavalenamesi gereğince liman işleriyle ilgili tesislere sahip olanların tesislerine ve limanda çalışan mavnaya vesaire sahiplerinin vasıtalarına bir değer biçilecek ve bu kişilere biçilen değer tutarında hisse senedi alma hakkı tanınacaktı. Hisse senedi almadıkları takdirde nakdi bir tazminatın söz konusu olup olmadığı hakkında ise kanunda açıklık yoktu. Tesislere değer biçme işlemini yapacak komisyon, kara ve deniz ticareti odalarından birer üye ile ticaret müdürü, liman reisi ve vasıta sahiplerinin bir temsilcisinden kuruluydu. Belediye sınırları içerisinde kıyıda kıyıya nakliyat yapan deniz taşıtlarının faaliyetleri ise serbest bırakılmıştı.

Şirket nizamnamesinin ikinci fasıl beşinci maddesinde bu durum şu şekilde açıklanıyordu:

“ ...Liman kanunun tarih-i neşrinde İstanbul’da şirketin mesâi mevzûu olan işlerde bilfîl çalışmakta olan Türk merâkib-i bahriyye sahipleri şirketin tarih-i teşekkülünden itibaren altı ay zarfında müracaat ve haklarını istimal etmek şartıyla işbu merâkibe biçilecek kıymet üzerinden şirketin hisse senetlerine tercihen tâlip olmak hakkına mâliktirler. Şirket yed-i merâkibde çalışan ve yed-i sa’y kendilerine sıfat-ı mutâde ittihâz eden Türk işçileri de başkalarına tercihen işletmeye mecburdurlar. Merâkibe kıymet takdiri; mahallî ticaret müdürü, liman reisi, ticaret odasından iki azâ ve merâkib sahibi şahıslardan mürekkep beş kişilik bir heyet muvaffakiyetle yapılan itirâzlarda ticaret vekâleti hâkimdir. ”¹¹⁴

Bu sebeple İstanbul Liman Şirketi faaliyete geçer geçmez ilk iş olarak mavnacıların mavnaları bedellerini tespit etmek üzere bir “Taktir Kıymet Komisyonu” oluşturmuştu. İstanbul Ticaret Müdürü Muhsin Bey, Liman Reisi, Ticaret Odası’ndan iki aza ve mavnacıları temsil eden bir üyeden oluşan Taktir Kıymet Komisyonu mavnaya

¹¹⁴ Başbakanlık, Cumhuriyet Arşivi, Ankara 9/8/1925 sayı:2328 dosya:161-15 fom kodu: 30..18.1.1. yer no: 15.49.20. Türk Anonim Şirketleri Nizamname-i Dahilisi Numûnesi Ankara Yenigün Matbaası 1341, İkinci fasıl, beşinci madde.

Ayrıca bkz. Hamit Tahsin (İktisat Vekaleti şirketler ve sigortalar müdürü) – Remzi Saka (İktisat Vekaleti İstanbul şirketler komiseri), Sermaye Hareketi, Amedi Matbaası, İstanbul 1930, s. 432 - 433

sahiplerini davet ederek mavnaların kıymetini belirleyecek ve her mavna sahibine, mavnasının değeri miktarında İstanbul Liman Şirketi'nin hisse senedini verecekti.¹¹⁵

Davet edilen mavna sahiplerine mavnalarının kıymetleri sorularak bir deftere yazılacak, daha sonra kaydedilen mavnalar gezilerek defterde sahibinin gösterdiği değere eş değer geldiği takdirde o fiyat üzerinden belirlenen miktarına göre mal sahibine hisse senedi verilecekti.¹¹⁶ Fakat mavnacılar, şirketin kuruluşundan itibaren ellerinden menfaatlerinin gideceğini düşünerek şirkete karşı açık ve şiddetli bir muhalefete girişmişlerdi ve hiçbir vasıtalarını hissedar olarak şirkete devretmeğe razı değildi. Şirketin elinde hazır para olmadığı için yaşanan sıkıntılara rağmen peşin para ile vasıta satın alınması mümkün değildi. Mavnacıların bu muhalefeti ve şirketin ise mali noktadan aciz olması; şirketin başarılı olamaması ve işlere başlayamadan ortadan kalkması gibi büyük tehlikeler göstermekteydi.¹¹⁷

Liman Şirketi'ne girmeyen ve mavnasını satmak istemeyen mavnacılar hakkında kesin kararlar alınmıştı. Bu kararlara göre 1926 yılı Şubat ayı sonuna kadar şirkete dahil olmayan mavnacılar İstanbul'da *"icra-i sanattan men edilecekler"* yani iş göremeyeceklerdi.¹¹⁸ Bu sebepten dolayı mavnacılar nihayet Liman Şirketi'ne girmeye başlamışlardı. Mavnacıların şirkete dahil olmalarını, Mavnacılar Cemiyeti Reisi Yakup Bey, Liman Şirketi işe tam olarak hakim oluncaya kadar limanda düzensizliğe ve kargaşaya meydan vermemek için faaliyette kalacaklarını ve bununla beraber mavnacıların kanunen kendilerine verilen hakkın yok olmaması olarak açıklıyordu. Fakat mavnacılar gerçekte durumdan pek de memnun değillerdi.

Limanda 1105 mavna vardı. Bunların 100 kadarı köhne olduğu için Liman Şirketi hesabına imha edilerek, diğerlerinin yerine de yavaş yavaş modern nakliye araçlarının alınması düşünülmekteydi.¹¹⁹

¹¹⁵ "Tahmil ve Tahliye Şirketi Faaliyete Geçti", Cumhuriyet Gazetesi , 528, 27 Teşrinievvel 1925, s. 2

¹¹⁶ "Mavnaların Kıymeti", Cumhuriyet Gazetesi , 540, 9 Teşrinisani 1925, s. 4

¹¹⁷ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul, s. 10

¹¹⁸ "Liman İşleri", Cumhuriyet Gazetesi , 624, 1 Şubat 1926, s. 3

¹¹⁹ "Mavnacılar Nihayet Liman Şirketine Giriyorlar", Cumhuriyet Gazetesi , 629, 6 Şubat 1926, s. 2

Taktir Kıymet Komisyonu'nun mavnalar için değer belirleme işlerini yapması nispeten uzun bir zamana ihtiyaç duyduğundan bu süre zarfında kira ile mavnalarını şirkete vermek isteyenlerin müracaatları gerektiği bildirilmişti. Buna karşılık Mavnacılar Şirketi de elindeki vesaitle şirkete mavnalarını kiraya vererek çalışmak istediklerini bildirmişlerdir. Mavnacılar Cemiyetiyle yapılan mukavelenameye göre bir süreliğine Liman Şirketi kendi vesaiti dışında gerek gördüğü aracı Mavnacılar Cemiyeti'nden talep edebilecekti.¹²⁰ Şirketin bir an önce yükleme ve boşaltma işine başlayabilmesi için bu şarttı.

Mavnacılarla yaşanan anlaşmazlık önemli bir konuydu. Çünkü limanda inhisarın kurulmasıyla beraber liman çalışanlarının da düşünülmesi gerekiyordu. Sorun sadece liman sorunu değildi. Ekonomik durumu kötü olan, savaştan yeni çıkmış bir memlekete yeni işsizlerin eklenmemesi gerekiyordu. İşte bu sebeple mavnacılarla şirketin arasındaki meselenin çözümü şarttı. Bu konunun önemi günlük basında da kendine yer bulmaktaydı:

*“Şu liman işinde ıslahat yapılırken İstanbul'da bu yüzden yarım yamalak iş sahibi olan mavnacıların ve onları birer serveti olan mavnalarının faaliyetinden kalmamalarını nazar-ı dikkat önünde bulundurmak da bir zaruret idi. İşsiz İstanbul'a yeni işsizler ilave etmek de bilhassa bu şehrin ve alelumum memleketin faidesi olmazdı. Liman ıslahatının bu mahalli ve milli zaruret ile telifine pek kati bir ihtiyaç vardır. Bu şekilde mesele mücerret (tek) ve maksur (sınırlı) olarak bir liman meselesi değildir. Belki bu mesele ile önümüze milli iktisadın bir cüzü vardı.”*¹²¹

Mavnacıların şirkete dahil olmaya başlamalarıyla şimdilik mesele çözülmüş gibi görünse de mavnacılar meselesi ileri ki zamanlarda da şirketin önemli problemlerinden olmaya devam etmişti.

¹²⁰ “Mavnacıların Vaziyeti”, Cumhuriyet Gazetesi , 658, 7 Mart 1926 s. 5

¹²¹ “İstanbul Limanı”, Cumhuriyet Gazetesi, 688, 6 Nisan 1926, s. 1

3.3.2. Sermaye Sorunu

Liman Şirketi'nin 500 bin lira sermaye ile üstlendiği işleri yapması mümkün değildi. Yeni vesait ve tesisatı almak şöyle dursun sayısı 1000'i bulan mavnanın satın alınması, bunların büyük bir kısmının esaslı bir tamire tabi tutulması, limanın ihtiyacı olan römorkör ve su vasıtalarının alınması bile bu sermayenin en az üç dört mislini gerektirmekteydi. Şirket fiilen kurulup işe başladıktan sonra, bu çok noksan olan 500 bin lira sermaye dahi temin olunamamıştır.

Liman Şirketi'nin kurulduğu ve çalışmaya başladığı dönem olan 1925 ve 1926 yılları; yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin en zor dönemleriydi. Doğu illerinde Şeyh Sait İsyanı patlak vermiş, bunun üzerine Takrir-i Sükun Kanunu ile sert bir idare oluşturulmuş, Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası kapatılarak, 3 Haziran 1925'ten 1945 sonuna kadar sürecek olan tek parti devresi, Cumhuriyetin temel rejimi olmuştu. Hazine bomboş denilecek durumdaydı. 150 milyonu bulmayan bütçe gelirleriyle hem devlet idare edilecek, isyanlar bastırılacak, harp borçları ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınmış borçlar ödenecek, ayrıca harap ve son derece geri olan memleketin hızla kalkınması başarılacaktı. Devlet gelirlerinin en azından dörtte birini sağlayan Aşar kaldırılmıştı. Onun açtığı gedığı, yerine konan vergiler kapatmıyordu. Mali sıkıntı son haddindeydi.¹²²

Kurucular arasında sadece İş Bankası, bütün taahhüt ettiği sermayeyi diğer kurucuların da vermesi şartıyla derhal ödemeye hazırды. Diğer kurucular ise taahhütlerini çeşitli sebeplerden dolayı yerine getiremiyorlardı. Şirket 1 Eylül 1925'te işe başladığı halde 1925 yılının sonunda hissedarlardan 56.500 lira toplayabilmişti. 1926 senesi sonunda ise tahsil edebildiği sermaye 309.390 liradan ibaretti. 500 bin lira sermayenin tamamını tahsil edebilmesi ancak 14 Mayıs 1928 tarihinde mümkün

¹²² Koraltürk, s. 213-214

olabilmişti.¹²³ O zamana kadar şirket fiilen işe başladığı halde parasızlık yüzünden her gün çeşitli çözümler bulmaya ve güçlükleri yenmeye mecbur kalmıştı.

Tam anlamıyla şirket beş parasız kurulmuştu. Şirket Müdürü Ahmet Hamdi sürekli Ankara'ya gidip gelerek para sıkıntısını çözmeye çalışılmaktaydı. Fakat devlet bütçesinin durumu yukarı da belirtildiği gibi çok kötü durumdaydı. Ortaklardan İş Bankası ve Bahri Muamelat Şirketi ortaklık paylarının yüzde onunu ödemişler, Mavnacılar Şirketi'nden ise dört-beş mavna alınmıştı -bu kadar mavnayla onlar da paylarının yüzde onunu ödemiş oluyorlardı-. Fakat devletin iki müessesesi olan Seyrisefain ile Sanayi ve Maadin Bankası hiç para vermemişlerdi. Zaten onların verecek durumları da yok sayılırdı. Onlar da Maliye'den günlük ihtiyaçlarını karşılayacak parayı bulabilmek için çırpınıp durmaktaydılar. Şirket Müdürü Ahmet Hamdi'nin Ankara'ya her gidişi eli boş dönüşle sonuçlanmaktaydı.

Şirket işe başlamış ve su, kömür işlerine el koymuştu fakat parasızlık yüzünden iş göremez haldeydi. İnhisarın oluşumuna karşı olan serbest çalışanlar, *'inhisar kuruldu biz artık çalışmıyoruz'* dedikleri taktirde limanda işler durabilirdi.

Şirketin parasızlığı Mavnacılar Şirketi'nin işine gelmekteydi. Çünkü mavnacılar şirketin ortaklarından olmalarına rağmen daha en başından şirketin kurulmasına karşıydılar. Ayrıca İdare meclisinde oluşturdıkları çeşitli bağlantılarla ağırlıklı olarak söz sahibi durumundaydılar ve istedikleri kararları aldirabilecek güce sahiptiler. Örneğin *'şirketin mali vaziyetinin uygun olmamasından dolayı hiçbir mavna ve vasıta satın alınamaması, vasıta ihtiyacının Mavnacılar Şirketi'nden temin olunması'* gibi bir kararı kolayca alabiliyorlardı. Bununla beraber mavnacılar limanda sahip oldukları söz hakkını şirkete fiilen de el koyarak resmileştirmek istiyorlardı. Bu sebeple fırsattan istifade ederek madem Seyrisefain İdaresi ve Sanayi ve Maadin Bankası para vermiyorlarsa, onların da hisselerini şirkete mavna vermek karşılığında üzerlerine almayı teklif ediyorlardı. Böylelikle limandaki fiili tekelleri kanuni bir tekele dönüşmüş olacaktı.

¹²³ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul, s. 9-10

Fakat bu durum şirketin kuruluş amacına aykırıydı. Böyle bir şeye izin verilemezdi. Şirket mutlaka para bularak mavnaya satın almalı, mavnacıları da aylıklı işçiler ve şirketin memurları haline getirmeliydi.

Şirketin para bulabilmek için borç ve kredi arayışları tamamen yanıtız kalıyordu. Çünkü şirket daha kurulmuş bile sayılmazdı. Ortaklarından henüz yüzde on payını ödemeyenler vardı. Böyle bir şirkete kredi açılması bile söz konusu olmuyordu. Şirketin bu para arayışları sırasında ortaklardan biri olan İş Bankası bu “tehlikeli ve dipsiz” işten elini eteğini çekmeye karar vermiş ve Maliye’nin elindeki Kibrit Şirketi hisseleriyle İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi hisse senetlerini değiştirmiş ve ortaklıktan ayrılmıştı. Artık şirketin hissedarlarında biri Maliye’ydi.

Şirket Müdürü Ahmet Hamdi, ihtiyaç olan parayı bulabilmek için olmadık yollara başvurmak zorunda kalıyordu. Ahmet Hamdi hiçbir yere tek bir imza koymadan kendi deyimiyle Maliye’den 100 bin lira para alarak Maliye’yi dolandırmıştı! Ahmet Hamdi daha sonraki yıllarda “*Liman Şirketi hayatını bir dolandırıcılığa borçludur ve bu dolandırıcılığı da ben yaptım*” diyerek bu durumu itiraf ediyordu.

Ahmet Hamdi’nin Maliye’den para alma öyküsü şöyle gerçekleşmişti: Tayyare Cemiyeti Başkanı ve Rize Millet vekili ve aynı zamanda İzmir Liman Şirketi Müdürü azası olan Fuat Bulca bu konuda Ahmet Hamdi’ye yardımcı olmuştu. Maliye, bütçeden İzmir Liman Şirketi’ne bir milyon lira vermesine karşılık, İzmir’e göre işi çok daha zor ve karışık olan İstanbul Liman Şirketi ise Maliye’den hiç para alamamıştı. Ahmet Hamdi’nin Fuat Bulca’ya teklifiyle İzmir Liman Şirketi’nin tamamını harcamadığı paradan 100 bin lirası Maliye’nin vereceğı bir emirle İstanbul Liman Şirketi’ne verilecekti. Fakat İzmir’den paranın gelmesi uzun bir süreci gerektirdiğinden Fuat Bulca Tayyare Cemiyeti başkanı olduğu için Ankara’da bulunan cemiyetten alınan 100 bin lirayı Ahmet Hamdi’ye verecek, İzmir’den gelen para da daha sonra onun yerine konulacaktı. Bu işlemin gerçekleşmesi için de ayrıca “*İstanbul Liman Şirketi’ne İzmir Liman Şirketi’nin vereceğı 100 bin lira, Tayyare Cemiyeti’ne ödensin*” diye Maliye’den bir emir yazısı alan Şirket müdürü ihtiyacı olan parayı Tayyare Cemiyeti’nden sağlamış ve hiçbir yere de bu parayı aldığına dair tek bir imza bile atmamıştı.

Ancak işler planlandığı gibi gitmemiş, İzmir Liman Şirketi yazılan emre olumsuz cevap vererek bu isteği reddetmişti. Tayyare Cemiyeti de verdiği 100 bin lirayı Maliye'nin bir alacağıyla mahsubuna yapmıştı. İki sene sonra Maliye'de kesin hesap yapılırken bu açık ortaya çıkmış ve herhangi bir kayıt olmadığından bu açığın nereden geldiği bulunamamıştı.

Bu paraya karşılık Maliye, Sanayi ve Maadin Bankası'ndaki sermayeye katılma taahhüdüne mahsup olarak şirkete hissedar yapılmış ve muvakkat hisse senetleri Maliye'ye gönderilmişti. Hisse senetleriyle birlikte, *'' Umum Müdürümüz, vasıtasıyla Şirketimize ödediğiniz 100 bin lira karşılığı Maliye'nin hissedar olmasından dolayı teşekkürler eder ve Maliye Vekaleti adına yazılmış muvakkat hisse senetlerini de takdim ederiz ''* yazılı bir tezkere de gönderilmişti. Böylelikle Maliye şirkette en fazla hisseye sahip ortaklardan biri olmuştu ve şirket kısa bir süre için de olsa para sıkıntısından kurtulmuştu.

Hemen mavna satın almaya başlayan şirketin çok fazla eksikliği olduğu için bu para yeterli değildi. En az bir yüz bin liraya daha ihtiyaç vardı. Bu parayı bulmak için de bulunan yol, Maliye'den alınan para için bulunan yoldan pek farklı sayılmazdı: Lozan Antlaşmasından sonra Türk hükümetine devredilmiş olan İngilizlerden kalma bir tahlisiye idaresi vardı. Karadeniz'de ve Boğaz'ın her kıyısında kazaya uğrayan gemilerdeki insanları kurtarmak için kurulmuş bir teşkilattı. Ticaret Vekaletine bağlı, idare meclisi tarafından yönetilen bir umum müdürlüktü. Ahmet Hamdi de aynı zamanda Tahlisiye İdaresi'nin İdare Meclisi üyelerinden birisiydi. Bu İdare Boğaz'dan gelip geçen gemilerden tarifesine göre bir resim almaktaydı. Geliri her zaman yüksek olan bu idarenin Osmanlı Bankası'nda birikmiş 150 bin lirası vardı ve bu her geçen gün çoğalmaktaydı.

Aynı sıralarda Ticaret Vekili Ali Cenani Bey kendi kurduğu Sanayi ve Maadin Bankası'na para bulamamaktaydı ve banka ekonomik yönden çok kötü durumdaydı. Öyle ki neredeyse yatırılacak 2-3 bin liraya dahi muhtaç bir haldeydi. Ahmet Hamdi bankanın içinde olduğu sıkıntıyı bildiğinden Ali Cenani Bey'e Tahlisiye İdaresi'nin Osmanlı Bankası'nda bulunan 150 bin lira kadar parasını oradan alıp Sanayi ve Maadin Bankası'na yatırmayı teklif etmiş, Ali Cenani Bey de bu teklifi

memnuniyetle kabul etmişti. İşlemin gerçekleşmesi için Ticaret Vekili olan Ali Cenani Bey bir tezkere yazdıracak ve Ahmet Hamdi İdarenin idare meclisi üyelerinden olduğu için bu teklifi meclise sunacaktı.

Teklif sunulup İdare meclisinden geçtikten sonra (İdare Meclisinden paranın batık bir bankaya yatırılmasına dair itirazlar çıkmışsa da oy çokluğuyla kabul edilmişti) para Sanayi ve Maadin Bankası'na yatırılmıştı. Fakat bunun karşılığında, %2 faizle bu bankaya yatırılan paranın bir kısmı %6 faizle Liman Şirketi'ne borç olarak verilecekti. Anlaşma sağlanmış ve paranın yarısı kadar yani 80 bin lirası Liman Şirketi'ne verilmişti.¹²⁴

Tüm yaşanan zorluklara rağmen Liman Şirketi'nin para sıkıntısı nispeten çözülmüş bulunuyordu. Artık imtiyaz mukavelesinde yazılı işlere başlandığı gibi, mavna, römorkör ve diğer liman araçları da satın alınmaya başlanmıştı. Fakat sorunlar sadece bununla bitmiyordu.

3.3.3. Antrepo Sorunu

Türkiye limanlarının hemen hiç birinde ticaretin ihtiyacını tam anlamıyla karşılayacak, yeterli düzeyde antrepo yoktu. İstanbul limanında ise antreposuzluk meselesi başka hiçbir limanla kıyaslanmayacak ölçüde büyük ve kronik bir sıkıntıydı. İstanbul gibi bir limanın antreposunun olmaması demek büyük bir facia demektir.

Limana gelerek vapurdan çıkan yükün, tüccarın mallarının gümrük işlemleri gereği olarak mağazalarına gitmeden evvel güvenli yerlere konulması gerekmektedir. Ayrıca gemilerden çıkan veya gemilere götürülecek eşyanın da limanlarda onları her türlü ziyan ve hasardan koruyacak sağlam ve emin depolara konulması gerekmektedir. Bu emniyet İstanbul limanı için çok önemli olduğu halde İstanbul limanı ticaretin gereği

¹²⁴ Koraltürk, s. 215-227

olan bu hayati şarttan mahrumdu. Bu sebeple İstanbul limanı her geçen gün işinden ve itibarından kayıplar veriyordu.

Gümrük suiistimalleri ve Rıhtım Şirketi'nin sahip olduğu imtiyaz ileri sürülerek daha önce özel kişilerin elinde bulunan hususi antrepoların Hükümetin emriyle -o zaman isabetli bir karar olduğu düşünülmekteydi¹²⁵- kapatılmasından itibaren İstanbul limanına gelen ticari eşya açıkta kalmakta ve bu sebeple birçok hırsızlık ve avarya vukuatı meydana gelmekteydi.¹²⁶ Rüsumata ait antrepo ve ambarların şehre gelen malları almak konusunda yetersiz kalması, eşyanın rıhtım üzerinde ve açıkta bırakılmasını mecburi kılıyor ve bu şekilde her gün arka arkaya gelen eşya rıhtım üzerinde üst üste yığılıp kalıyordu. Eşyalar açıkta kaldığından dolayı ortaya çıkan hırsızlık ve avarya gibi olaylardan başka, üst üste yığılan ve çeşitli vapurların getirdiği malların ayrı ayrı tasnif edilmeyerek birbirine karıştırılması da büyük sıkıntı yaratıyordu. Örneğin bir vapurun iki ay evvel ikinci seferinde getirdiği eşya, bu yığının en altında kaldığından aynı vapurun dördüncü, beşinci seferinde getirmiş olduğu eşya

¹²⁵ “Ambar ve antrepolar boş dururken, dışarıda antrepo bulunmasına kontrol bakımından izin verilmemesi gerekir. Genişlik, kolaylık ve intizam itibarıyla bir veya iki memurun nezaretine terk edilmiş ve şehrin muhtelif yerlerine dağılmış antrepoları isabetli görmemekteyiz. İthalat ve ihracatı gümrüğün en geniş kontrolüne tabi olan bir tabur gümrük memurları tarafından görülmeksizin hiçbir şeyin nakledilmesi, değiştirilmesi mümkün olmayan rıhtım antrepolarını terk edip, hususi antrepolara giden ve bunun için bazen gümrük memurlarıyla da “ambarda yer yok” demesi için anlaşılan tacirin iyi niyetli hareket ettiğine ve şehir dahilindeki antrepoların sıkı bir kontrol altında bulunduğuna hükmedilemez. Mütareke senelerinde antrepolarda cereyan eden haller ile kulaklar çok dolu olduğundan bunları tekrara lüzum görmüyoruz. Bazen binlerce kolilik gelen eşyadan, yirmi otuz bininin ayrılıp, hususi antrepoya gönderilmesine müsaade ediliyor. Niçin? Şehrin bugün, yalnız gümrük resm'i pahasına satılan ipekli ve ıtriya ile dolu olmasında bunun bir tesirinin olmadığına hükmetmek güçtür. Bunların ve gümrük ambarlarının içinde Antrepo Nizamnamesi'nin tayin ettiği şartları kat'iyen taşımayanlar da vardır. Mesela demir parmaklıkla muhafaza altına alınmamışlardır. Kargir değildirler. Deniz kenarında bulunmuyorlar. Yağmur akıntılarına ve sellere maruzdurlar. Tabii ki, böyle yerlerde eşya çürür, bozulur, ezilir, kırılır ve çalınır.”

“Rıhtım şirketi, mukaveleler gereğince ticaretin ihtiyacına yetecek derecede dok ve antrepo inşasına mecburdur. Bu halde ne hususi antrepolara, ne de hatta devlet tarafından büyük masraflara katlanılarak antrepolar inşa ettirilmesine lüzum vardır. Rıhtım Şirketi'nin mukaveleden doğan bu taahhüdünü ifaya mecbur etmek, Hükümet'e ait bir vazifedir. Fakat Rıhtım Şirketi'ne bu sarfiyatı yaptırırken, hususi sermayedarların veya devletin şehir içinde mağaza açıp, rekabet yapmalarına müsaade edilmemesi lazımdır...”

Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu (III. Bölüm Antrepolar, 2)Hususi Antrepolar, 3) Yeni antrepolar tesisi), İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006, s. 127-128

¹²⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 18/3/1925, Sayı: 1682, Dosya: 161-11, Fon kodu: 30..18..1.1, Yer no: 13.17..13. Kararname

en üste çıkıyor ve bu yüzden önce gelen malın işlemleri yapılamadığından gümrükten alınamıyordu.

İstanbul limanının yaşadığı antrepo buhranının en büyük sorumlusu olarak İstanbul Rıhtım Şirketi ¹²⁷ görülmekteydi. Şirketin mukavelenamesi gereği kanunen antrepo yaptırmaya ve limana gelen eşyayı her türlü şartta hırsızlık ve avarya gibi olaylara meydan vermeyecek şekilde antrepolarda saklamaya mecburdu.¹²⁸ Hükümet şirkete rıhtım imtiyazını verirken yeterli miktarda antrepo tesis ve inşa edilmesi mecburiyetini kabul ettirmişti. Halbuki Rıhtım Şirketi yeterli miktarda antrepo inşa etmek şöyle dursun, yetersiz denilebilecek kadarını bile inşa etmemişti.¹²⁹ Şirket o zamana kadar bu mecburiyetini yerine getirecek ciddi bir girişimde bulunmamış ve gerek Rüsumat İdaresi'nin verdiği emirlere ve gerekse tüccarın çok haklı şikayetlerine daima omuz silkerek karşılık vermişti.

Gümrük İdaresi kaçakçılık olur korkusuyla hususi antrepoların tesisine müsaade etmediği gibi var olanları da kapatmıştı. Özellikle Haliç'teki antrepoların açılmasına hiç taraftar değildi. Rüsumat İdaresi ise bu konuda; kuvvetli bir muhafaza teşkilatı olduğu taktirde kaçakçılık korkusunun yersiz olduğunu, eşya yüklü olarak sıra bekleyen mavnaların Haliç'in bekleme yerinde durduğunu ve bu durumun kaçakçılık için daha müsait olduğunu söyleyerek *“Eğer hususi antrepoların açılmasında bir mahzur varsa Rüsumat İdaresi bunları kiralayarak kendi teşkilatı zümresine idhal ederek, suiistimaller ve kaçakçılıklar ihtimalatını def eyleyebilir”* düşüncesindeydi. Rüsumat İdaresi rıhtım antrepoları yeterli bir miktara gelinceye kadar kapalı bulundurulan antrepolardan bir kaçının açılması ve bunlardan istifade olunması gerektiğini, en azından azami zararlara sebebiyet vermemek için bundan başka çare olmadığını savunuyordu.¹³⁰

Memleketin ekonomik hayatı ve şehrin piyasası üzerinde çok önemli bir rol oynamakta olan bu düzensizliğin biran evvel halledilmesi ve sağlam bir esas üzerine

¹²⁷ İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi, Kuruluş 1890 - Devletçe satın alınması 1935

¹²⁸ “Antreposuzluktan Rıhtım Şirketi Mesuldür”, Cumhuriyet Gazetesi , 658, 7 Mart 1926, s. 5

¹²⁹ “Antreposuzluk”, Cumhuriyet Gazetesi , 689, 7 Nisan 1926, s. 2

¹³⁰ Aynı kaynak, s. 2

oturtulması gerekmektedir. Dönemin günlük gazetelerinde her gün bu duruma dair pek çok haber çıkmaktaydı. Rüsumat Müdürü Adil Bey durumu şöyle izah etmişti:

‘- Tüccarı, şikayetlerinde haklı buluyorum. Hakikaten bugünkü vaziyet şikayet edilecek şekildedir. Hususi antrepoların kapatılmasından sonra hadis olan bu vaziyetten Rıhtım Şirketi mesuldür. Çünkü Rıhtım Şirketi, tüccarın emtiasını bütün inzibat-ı şeraiti haiz antrepolarda hıfz etmeğe kanunen mecburdur. Şimdiki halde Reşadiye Caddesindeki kargir bir antrepo yapılmaktadır. Fakat bunun bitmesine daha çok zaman lazımdır. Bunun hatemini beklemek ve o vakte kadar bu vaziyette tüccar eşyasını muhafaza etmek mümkün değildir. Rıhtım üzerinde açıkta bulunan emtia-i ticariyeden müteaddit sirkat vakıalarını ben de haber alıyorum. Fakat Rıhtım Şirketi çalınan bu eşyayı tanzim etmek mecburiyetindedir. Emtia, açıkta ve yağmura, kara maruz kalmasından da hakikaten avarya olmaktadır. Bunun için şirkete, bunların üzerine muşamba örtmelerini söyledik. Fakat mevkiin çok dar olmasından bunun kabil olmayacağını bildirdi.

Biz, bu vaziyeti kısmen olsun izale etmek kastıyla Sarayburnu’nda 4000 metre merbaa kadar bir saha üzerinde mukit bir sundurma yaptıracağız ve açıkta kalan eşyayı buraya koyacağız. Eğer bu sundurma kafi gelmezse, Tophane’de de bunun gibi bir tane daha yaptıracağız. Bu sundurmaların henüz bizim tarafımızdan mı, yoksa şirket tarafından mı yapılacağı takrir etmemiştir. Fakat yakın bir zamanda bu mesele hal edilecektir.’¹³¹

Liman Şirketi 30 Mart 1926 günü yabancı vapurlarda yükleme ve boşaltma işlerine başlamasına rağmen limana gelen mallar için yeterli derecede antrepo tahsis edilemediğinden eşya ile dolmuş mavnalar deniz üzerinde beklemekteydi. Bu durumdan tüccar çok büyük zararlar etmekteydi. Çünkü malların mavnalarda beklemesi yüzünden ayrıca mavnalara, malların beklediği süre zarfında ücret ödeniyordu. Bu ücret bağlantılı bir şekilde ticaret eşyasının üzerine zam olarak yansımakta ve sonuç olarak halk zararlı çıkmaktaydı. Şirket sınırlı mavnasıyla mecburen tahmil ve tahliye işlerini antreposuzluk yüzünden kesintisiz yerine getirememekteydi.

¹³¹ ‘‘Antreposuzluktan Rıhtım Şirketi Mesuldür’’, Cumhuriyet Gazetesi , 658, 7 Mart 1926, s. 5

Limanda antrepo yetersizliği öteden beri var olan bir sorun olmasına karşılık Liman Şirketi'nin işe başlamasıyla bu durum daha bariz bir şekilde kendini göstermeye başlamıştı. Bunun neden böyle olduğu ilgili kişiler arasında soru işaretleri oluşturunuyordu. Ortaya çeşitli ihtimaller atılabilirdi. Örneğin acenteler vesaire Liman Şirketi kurulmadan önce kendi sorumlulukları altında çıkardıkları eşya için öyle ya da böyle bazı tedbirler alıyorlardı. O zaman da antrepo eksikliği olmakla beraber limana gelen veya limandan çıkan eşyanın her biri için alakadar ayrı ayrı şahıslar tarafından hiç olmazsa kendilerinin işlerine dahil olan eşya için sahip oldukları sorumlulukla tedbirler almaktaydı vs. Limandaki işler İnhisarın idaresine geçince ipin ucunu bulmak zorlaşmış olmalıydı.

Neticede İstanbul limanında bu işi üstlenen Liman Şirketi kısıtlı olanaklara sahip olan limanda hem şirket içi sorunlarla boğuşmakta, hem de limandaki işleri yoluna koymaya çalışmaktaydı. Ayrıca Şirkette işi üstlenen kişiler bu konuda tecrübe sahibi kişiler de değildi. Aslında limanın önemli noksanlarından birisi de bu tecrübesizlikti.¹³²

3.3.3.1. Antreposuzluğun Çözümü İçin Yapılan Çalışmalar

Liman ve antrepo meseleleri o dönem günün en önemli mevzuları haline gelmişti. Ticaretle ilgili her alanda nereye başvurulsa, nereye gidilse mütemadiyen liman işlerinden ve antrepo buhranından bahsedilmekteydi. Bunun için çeşitli makamlar kısa vadeli de olsa çözüm arayışları içine girmişlerdi.

Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, Maliye Vekili Hasan Bey ve Rüsumat Müdürü Adil Bey bir araya gelerek antrepolar meselesi için çözüm arayışına girişmişlerdi. Kanunen antrepo yaptıрмаğa mecbur olan Rıhtım Şirketi'nin gösterdiği ihmalkar vaziyet nedeniyle ve acil bir çözüm olarak Sarayburnu'ndaki sevkiyat binası

¹³² ‘‘İstanbul Limanı’’, Cumhuriyet Gazetesi , 688, 6 Nisan 1926, s. 1

antrepo haline getirilmiş, ayrıca Rûsumat İdaresi Sarayburnu'nda sundurma yaptırmak için keşifanemaler yaparak Ankara'ya başvuruda bulunmuştu.¹³³

Sarayburnu'ndaki Sevkiyat İdaresi'nin antrepo haline getirilmesi de durumu düzeltmek için yeterli bir önlem değildi. Gerek rıhtımda, gerek Haliç'te herkesin gözü önünde birçok eşya açıkta ve mavnalar üzerinde beklemeye devam etmekteydi. Bu durumun gösterdiği sonuç; Sarayburnu antreposu da o günün ihtiyacını temin etmekten uzaktı. Haliç'in Unkapanı ile Galata Köprüsü arasında henüz tahliye edilmemiş yüzlerce mavna beklemekteydi.

Rûsumat Müdüriyeti Haliç'te bulunan hususi bir antrepoyu kiralamak suretiyle ticaret eşyasına tahsis etmişti. Liman Şirketi'ne bu durum bildirilerek ayrıca İstanbul gümrükleri önüne de eşya konulabilecekti.¹³⁴

Zor durumda olan tüccarın sıkıntısına ve yükleme-boşaltma işine geçici bir çözüm olarak yine Liman Şirketi Sarayburnu önündeki Arslan Şilebini antrepo haline getirerek eşya yüklemeye başlamış ve eşyanın düzgün muhafaza edilebilmesi için gerekli tertibatı yapmıştı.¹³⁵

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası antreposuzluk nedeniyle tüccardan sözlü ve yazılı pek çok şikayet almaktaydı. Bunun için Ticaret Odası da bu duruma bir çare bulmak için çalışmalar içerisine girmişti. Ticaret Odası Nizamnamesinin 12. Maddesinde, ticaret odalarının şehrin muhtelif yerlerinde ardiyeler, antrepolar açabileceği belirtilmişti. Bu madde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından göz önüne alınarak Ticaret Vekaleti'ne müracaatta bulunulmuştu. Odanın nizamname gereğince ardiye ve antrepo kurması vekaletçe uygun görüldüğü taktirde şehrin muhtelif bölgelerinde antrepo açabilecekti.¹³⁶

Fakat Ticaret Vekili Rahmi Bey ticaret odalarının antrepo açmasına taraftar olmasına rağmen Maliye Vekaleti bu durumu uygun bulmamakta ve antrepo işinin

¹³³ “İki Vekil İş Başında”, Cumhuriyet Gazetesi, 694 12 Nisan 1926, s. 1, “Antrepo İşi”, 695 13 Nisan 1926, s. 1

¹³⁴ “Antrepousuzluk”, Cumhuriyet Gazetesi, 700, 20 Nisan 1926, s. 2

¹³⁵ “Arslan Şilebi de Antrepo Yapıldı!”, Cumhuriyet Gazetesi, 713, 3 Mayıs 1926, s. 3

¹³⁶ “Antrepo Buhranının İzalesi İçin Tedbirler”, Cumhuriyet Gazetesi, 750, 9 Haziran 1926, s. 3

Rüsumata ait olduğunu belirtmekteydi. Daha sonra da Ankara’da yapılan görüşmeler neticesinde antrepoların inşası işi Seyrisefain İdaresi’ne verilmişti. Seyrisefain İdaresi Tophane Meydanı’nda büyük ve muntazam antrepolar inşa edecekti.¹³⁷ Bir kısmı Müdafaai Milliye Vekaletine ait olan fabrika binaları boşaltılır boşaltılmaz Seyrisefain İdaresi çalışmalarına başlayarak üç dört ay içerisinde inşaatı tamamlamayı planlıyordu. Seyrisefain Müdürü ve Liman İnhisar Şirketi Müdürü Ankara’ya giderek Ticaret ve Maliye vekaletleriyle görüşmelere başlamışlardı. Seyrisefain İdaresi’nin antrepo inşa edeceğini duyan Rıhtım Şirketi ise imtiyazın kendisine ait olmasından dolayı protestoda bulunmuştu.

Bu çözüm arayışlarının devam ettiği sırada Ticaret Odası’nda Kavalalı Hüseyin, Kırzade Şevki, Valizade Faik, Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi ve Avundukzade Aziz beylerden oluşan bir komisyon kurulmuş ve bu durumun incelemesini yapmaktaydılar. Bu incelemeler Liman İnhisar Şirketi’ne ve Ticaret Odası’na gelen şikayet mektupları üzerinden yapılmaktaydı. Gelen şikayetler genellikle Liman Şirketi aleyhindeydi. Örnek olarak dönemin tanınmış tüccarlarından birinin durumla ilgili düşünceleri şöyle idi:

‘- Liman ve antrepo işlerinde evvela tetkik edilecek noktayı bulalım. Ben zannediyorum ki İnhisar İdaresi işe başlamadan evvel İstanbul’a daha fazla mal geliyordu ve mevcut antrepolar şimdikinden daha fazla değildi. Bu suretle dikkat edecek olursak görürüz ki o zamanki buhran, içinde bulunduğumuz buhran derecesinde değildi. Binaenaleyh şu neticeye vasıl oluruz ki antrepo buhranından ziyade Liman İşleri İnhisar İdaresi işi layıkıyla kavramış değildir. Mesela İdare hamala ücreti az veriyor, hamal da eskiden muntazam yaptığı istifler yerine şimdi karmakarışık istifler yapıyor ve en altta malı olan, bir üstteki malların kaldırılması ve bu suretle kendi malını bulabilmesi mecburiyetiyle karşılaşılıyor. İşte size küçük bir misal. Bundan başka birçok sebepler daha zikredilebilir.’’¹³⁸

Ticaret Odası’nda oluşturulan komisyonun fikirleri de şikayet mektuplarından pek farksız değildi. Sebep Liman Şirketi’nin işi iyi kavrayamamış

¹³⁷ ‘‘Tophane Antrepосу’’, Cumhuriyet Gazetesi , 755, 14 Haziran 1926, s. 2

¹³⁸ ‘‘Liman İşlerindeki Buhran’’, Cumhuriyet Gazetesi, 755, 14 Haziran 1926, s. 3

olması olarak görülüyordu. 16 Haziran 1926 günü Ticaret Odası'nda yapılan toplantı da bu sebeple çok şiddetli tartışmalara sebep olmuştu. Ticaret Odası bu konudaki raporunda kısaca şunları söylüyordu:

‘‘ Acenteler liman muamelatıyla meşgul olurken dizbarko 475-775 idi. Halbuki şimdi 2, 3, 4 misli artmıştır. Evvelce 3 günde çıkan bir mal, şimdi 10, 20, 30 günde çıkmaktadır. Supalan teslimde İnhisar Şirketi'nden evvel 50 kuruş alınırken şimdi 300 kuruş alınmaktadır. Hamallar da şimdi memur vaziyetinde olduklarından malı hiç gözetmemektedirler. Evvelce kendileri mesuldü. Bundan başka aynı adama ait mal üç muhtelif iskeleye çıkmaktadır. Daha bunun gibi bir takım mahzurlar vardır. ’’¹³⁹

Oluşturulan komisyonun üyelerinden biri olan Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi, yapılan bu incelemeye karşı çıkarak şirketi savunmaktaydı. Şirket kurulmadan önce hususi antrepoların kapanması o zaman haklı bulunmaktaydı. Fakat bu antrepoların kapanmasıyla 600 bin parça eşyanın dışarı atılması gerekmişti. Umumi antrepolar boş olsalardı bile ancak 500 bin parça eşya alabilecek durumdaydılar ki bunlar da o zaman tamamen doluydu. İster istemez bu mallar açıkta kalmakta ve üst üste birikmekteydi. Ahmet Hamdi raporda geçen fazla masraflar konusunda da şirketin haklı olduğunu belirtmekteydi. Çünkü antreposuzluk yüzünden üç gün değil, on beş günde çıkarılmak zorunda kalınan maldan mecburen fazla masraf alınmaktaydı.¹⁴⁰

Yersizlik meselesinin ortaya çıkardığı sorunlar köklü çözümler gerektirmekteydi ve sorunlara çözüm bulunmadığı sürece gelişigüzel suçlamalarla sorumluluk bir yerlere yüklenmekteydi. Sorunun asıl sebeplerinden biri de öteden beri liman işlerine karşı gösterilen alakasızlıktı. Örneğin Yunan limanlarında, Pire'de ticaret eşyası için ayrılan yerler İstanbul'dakinden kat kat fazlaydı. Bununla birlikte limanın faaliyetini geliştirmek ve modernleştirmek için çaba gösteriliyordu. Pire'nin İstanbul'un rakip limanlarından biri olması sebebiyle Pire limanının olumlu gelişimi her geçen gün İstanbul limanının aleyhine sonuçlar ortaya çıkarmaktaydı.

¹³⁹ ‘‘Ticaret Odası'nda Gürültülü Bir İçtima’’, Cumhuriyet Gazetesi, 758, 17 Haziran 1926, s. 2

¹⁴⁰ Aynı kaynak, s.2

Komisyonun (‘‘Ticaret Odası’nda oluşturulan Liman Tahmil ve Tahliye İşlerini Takip Eden Komisyon’’) toplantıları, yaşanan tartişmalardan ve eleştirilerin dışında soruna  bulamıyordu.¹⁴¹

Daha sonra tekrar toplantılar ve tartişmalar y ve son olarak komisyon yeleri genel olarak sıkıntının yalnızca yersizlikten değil biraz da teşkilatın bozukluğundan ileri geldiği sonucuna varmışlardır. Ayrıca komisyonun kararına gre beş on sene sonra antrepoların deniz kıyısında inşa edilmesiyle tahmil ve tahliye işleri tamamen sona erecek ve Liman şirketi’ne lzum kalmayacaktı.¹⁴²

Alınan bu nlemlerle antrepo buhranı kısa sreli de olsa hafiflemişti. Fakat tamamen ortadan kalkmamıştı. Bu karışıklıklar daha son bulmadan şirketin kendi iç karışıklıkları günlerce basında yankı bulacak şekilde baş göstermişti...

3.3.4. Liman şirketi’nde Yaşanan İdari Karışıklıklar

şirket’in kurulmasından itibaren, daha önce de tekrarlandığı gibi mavnacılar şirkete açık bir şekilde karşıydılar. Bu sebeple olabildiğince şirkette söz sahibi olamaya çalışıyorlar ve kendi istedikleri şekilde işlerin yürümesini istiyorlardı. şirket İdare Meclisini de hemen hemen ellerine geirmışlerdi ve bunun sonucunda şirket genel mdrlğyle idare meclisi arasında ikilik ve ihtilaf yaşanmaktaydı. Bu durum da özellikle Liman İşleri İnhisarı’nın, kurulduğu günden itibaren işlerinin bozuk gitmesinin sebeplerinden biriydi.

Mavnacılar, şirketin kurulduğu günden itibaren aleyhtar bir vaziyet sergilediklerinden dolayı onları ikna edebilmek için İdare Meclisine mavnacılardan  aza seçilerek bu zümre tatmin edilmek istenmişti. Fakat mavnacılar grubu İdare Meclisi’nde kuvvetli bir blok oluşturduklarından kendi fikirlerini adeta dikte

¹⁴¹ Komisyon toplantısı sırasında yaşanan tartişmaların tamamı için bkz. Ek 3

¹⁴² ‘‘Tahmil ve Tahliye’’, Cumhuriyet Gazetesi , 766, 28 Haziran 1926, s.2

etmekteydiler.¹⁴³ Seyrisefain İdaresi Genel Müdürü Sadullah Bey de mavnacıların müşaviri durumundaydı.¹⁴⁴

Liman İnhisar Şirketi'nin kuruluşuyla Mavnacılar Cemiyeti'nin bilfiil ortadan kaldırılması gerekirken, limandaki mavna ihtiyacını karşılamak için bunların bu şekilde faaliyet göstermelerine göz yumulmaktaydı.

Bu durumdan bir an önce kurtulmak için şirket kısıtlı bütçesiyle mavna satın almaya çalışmaktaydı.

Liman Şirketi'nin sermayesizlik meselesinde anlatıldığı gibi para sıkıntısını nispeten çözerek mavnaları satın alamaya başlamasından kısa bir süre, yani birkaç hafta kadar sonra, 8 Eylül 1926 tarihli İdare Meclisi toplantısında İş Bankası namına Ertuğrul Mebusu Doktor Fikret Bey ve Cavit Paşa, Seyrisefain İdaresi namına Gümüşhane Mebusu Cemal Hüsnü ve Seyrisefain Müdürü Sadullah Beyler, Mavnacılar grubu namına İsmail Hakkı- Refik İsmail ve Yakup Beyler, Sanayi ve Maadin Bankası namına Emin Bey, Bahriye Muamelatı Türk Anonim Şirketi namına da Ahmet Hamdi ve Kazım Ziya Beyler hazır bulunmuşlardı. Meclis İdare azasını oluşturan bu kişiler, toplantıya katılmayan üç kişinin de oylarını alarak toplam on dört oy sahibi idiler. İdare Meclisinin dağılmasına ve kargaşaya sebep olan toplantının seyri ve sonrasında yaşanan gelişmeler şu şekildeydi:

Liman şirketi idare meclisi hemen hemen mavnacıların eline geçmiş gibiydi. 15 kişilik mecliste şirketlerinin (İstanbul Mavnacılar ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi) iki temsilcisi vardı. Ayrıca üyelerden biri olan Seyrisefain genel Müdürü Sadullah Bey'le birlikte iki kişiyi de müşavir olarak kendi saflarına çekmişlerdi.

İdare meclisi çok defa 7-8 kişi olarak toplanmaktaydı. 4 mavnacıardan 4 de Bahri Muamelat Şirketi'nden gerisi ara sıra İstanbul'a geldikçe uğrayıp toplantılarda bulunan vekillerdi. Bu kişiler pek etliye sütlüye karışmayan kişilerdi. Yani mecliste sözü geçen iki gurup vardı: Mavnacılar Şirketi grubu ve Bahri Muamelat Şirketi grubu.

¹⁴³ “Liman Şirketi'nde Karmakarışık Bir Hadise”, Cumhuriyet Gazetesi , 840, 10 Eylül 1926, s. 1-2

¹⁴⁴ Koraltürk, s. 229

İmtiyaz mukavelenamesine göre şirket mavnaları rayiçlerine göre satın almaya mecburdu. İdare Meclisi ise mavna satın almama kararı almıştı ve bunun da sebebi şirketin parasının olmamasıydı. Şirket ise eline para geçtikten sonra İdare Meclisinden yeni bir karar çıkarmaya lüzum görmeden mavna satın almaya başlamıştı. Şirket Müdürü Ahmet Hamdi biliyordu ki mavna satın alma meselesini idare meclisine sunduğunda reddedilecekti. Çünkü mavnacılar bu işte tecrübeli olduklarından sözleri de dinlenmekteydi ve bunun yanında şirketin kendisine ait mavnalarının olmasını da istememekteydiler. Şirket Müdürü ise mavnacılara bağımlı olmamak için biran önce kendi mavnalarına sahip olmaya çalışmaktaydı.

Hamdi Bey'in mavnaları satın almaya başlamasından iki-üç hafta sonra İdare Meclisi toplantısında, üyelerden Mütercimzade İsmail Hakkı Bey (Mavnacılar Şirketi temsilcisi) daha önce hazırlanmış bir önergeyi Başkan Sadullah Bey'e vermişti. Önerge Şirket Müdürü Ahmet Hamdi 'nin azlini istiyordu:

“ Ehliyet ve liyakatsızlığı bilfiil tahakkuk etmiş olan Müdür'ü Umumi'nin azlini ve zamanı İdaresine ait muamelat ve hesabatın tetkikini Şirketin selameti namına bir zaruret telakki ederek arz ve teklif ederim... ”

Önergede, Ahmet Hamdi'nin yerine Hareket şubesi Müdürü Sadi Bey'in vekalet etmesi de teklif edilmekteydi. Toplantıda 9 kişi bulunmaktaydı ve bunlardan beşi mavnacıları (durumu bilmeyen mebuslardan Doktor Fikret Bey de mavnacılara katılmıştı) dördü Bahri Muamelat şirketinden. Toplantıda oy çokluğuyla bu takrir kabul edilmiş ve Ahmet Hamdi İdare Meclisi kararıyla genel müdürlükten azledilmişti.¹⁴⁵

Yaşanan bu tartışmalı durum üzerine görevinden alınan Ahmet Hamdi (hem genel müdür hem de idare meclisinde üyesiydi), Gümüşhane Mebusu Cemal Hüsnü ve Ertuğrul Mebusu Doktor Fikret Bey Liman İnhisarı İdare Meclisi'nden istifa etmişlerdi. Bu istifalar ile İdare Meclisi'nin karar alma yetkisi ortadan kalkıyordu. Yani istifaların sonunda idare meclisi dağılmış oluyordu. Obstrüksiyon (engelleme, tıkama) yapan idare heyeti azaları şu fikirdeydiler:

¹⁴⁵ Koraltürk, s. 230

‘‘Nizamname sarihtir. Şirketin meyalı işigali olan işlerle İdare Meclisi uğraşmaz. Binaenaleyh uğraşmak isteyenler haksızdır. ’’¹⁴⁶

Fakat Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey’in dahil olduğu grup yani mavnacılar gurubu ise şirket nizamnamesinin 19. maddesine istinat etmekteydiler. Bu madde şöyle diyordu:

‘‘ Meclis-i idare Liman şirketinin umûr ve emvâlinin idaresi için iktidar-ı tâmi hâizdir ve hatta sulh olmak ve hüküm tayin etmek salâhiyetine dahi mâliktir ve heyet-i umûmiyyenin arz olunacak hesâbâtı tanzîm ile tevzi‘ olunacak temettü‘ün miktarını teklif eder. Meclis-i idarenin reisi gerek müdde‘i ve gerek müdde‘ün-aleyh sıfatıyla huzûr-ı mehâkimde bizzat veya bi‘l-vekâle şirket nâmına mürâfaada bulunur. ’’¹⁴⁷

Ahmet Hamdi alınan bu kararı tanımayarak hükümetten gelecek emre kadar vazifesine devam etmişti.

Durum, Şirkette Hükümet komiseri olan Aziz Bey tarafından hükümete bildirilerek Ahmet Hamdi Bey’in tavrında haklı olduğunu belirtmekteydi. İdare Meclisi’nin bu kararı idare heyeti kararı olarak kabul edilemezdi bu sebeple vekaletten haber gelinceye kadar Hamdi Bey görevine devam edecekti.

Vekalet gönderdiği telgrafta idare heyetini oluşturan tüm azaların istifa etmesinden dolayı yeni idare heyeti seçilinceye kadar Ahmet Hamdi ’nin görevini muhafaza etmesini bildirmişti. Telgraf şu ifadelerde bulunmaktadır:

‘‘ İstanbul Liman İşleri Şirketi Komiserliği’ne

Nisab ekseriyeti haiz olmayan Meclis İdare azalarının içtima ve Şirket umûru (işler) hakkında karar ita etmeleri nizamname ahkamına göre caiz olmayacağından mukarrarat ittihazı keenlemyekun (geçersiz) ve bu meyanda müdür-i umuminin tebdili

¹⁴⁶ ‘‘Liman Şirketi’nde Karmakarışık Bir Hadise’’, Cumhuriyet Gazetesi, 840, 10 Eylül 1926 s. 1-2

¹⁴⁷ Aynı kaynak, s. 1-2 , Ayrıca bkz. Başbakanlık, Cumhuriyet Arşivi, Ankara 9/8/1925 sayı: 2328 dosya: 161-15 fon kodu: 30..18.1.1. yer no: 15.49.20. Türk Anonim Şirketleri Nizamname-i Dahilisi Numûnesi Ankara Yenigün Matbaası 1341, İkinci fasıl, beşinci madde.

hakkında ki kararın gayri muteber (güvenilir) olduğunun ve müesseseler içtimaa davet olunacağından müdüriyeti umuminin kemaken vazifesine devamının şirkete tebliğidir.

Ticaret Vekili Mustafa Rahmi’’¹⁴⁸

Bunun üzerine Ahmet Hamdi aşağıdaki aşağıda ki tamimi Tahmil ve Tahliye Şirketi memurlarına tebliğ ederek durumu bildirmiş ve görevine devam edeceğini belirtmişti.

‘’

1- Geçen Çarşamba meclis-i idaredeki akliyetin yaptığı gayri kanuni hareket dolayısıyla Ankara’da ve İstanbul’da bulunan diğer aza (yeni heyeti idare intihabı icrasını kolaylaştırmak için) istifalarını vermişlerdir. Bu itibarla meclisi idare tabiatıyla inhilal (dağılma) etmiş bulunmakla yeni bir meclis-i idare intihabına kadar müdüriyeti umumiye vazifesini kemaken ifa etmekliğim makamat aidesinden alınan emir akzasıdır.

2- Şirketteki büyük ve küçük arkadaşların vazifelerinde azami dikkat ve gayret sarf etmelerinden ve müdüriyeti umumiyenin evvelki tamiminde mısrah olan evamire (emirler) harfiyen riayet etmiş olduklarından dolayı bütün şubat müdür ve memurlarına teşekkür ederim.

3- Bu emrin büyük ve küçük balaumum memurine gösterilerek imzalatırılması zımında balaumum şubeta, seksiyonlara ve sevk merkezine tebliğ edilmelidir.’’¹⁴⁹

¹⁴⁸ ‘’Liman Şirketi’nde Süt Limanlık’’, Cumhuriyet Gazetesi, 842, 12 Eylül 1926, s. 1-3

¹⁴⁹ ‘’Liman Şirketi’nde Karmakarışık Bir Hadise’’, Cumhuriyet Gazetesi , 840, 10 Eylül 1926, s. 1-2

3.3.4.1. Liman Şirketi'nin Yeni İdare Meclisi Seçimi

Ahmet Hamdi daha sonraki yıllarda şirketten azledilmesinin arkasında yatan karışık durumu ve yeni İdare Meclisi seçimin şöyle anlatmaktaydı:

“ Beni azleden İdare Meclisi üyeleri içinde İsmet Paşa'nın akrabası olduğunu söyleyen, ayrıca ordu kumandanlarından Sait Paşa ve hanımı ile de yakınlığı bilinen Mütercimzade İsmail Hakkı Beyle yine İsmet Paşa'nın eski arkadaşlarından ve Mavnacılar Şirketi müşavirliğini kabul etmiş Nahit Bey adında emekli Albay, benim azlim işiyle Ankara'da gerekli temasları yapmışlar ve Başvekil Paşa'dan da “atın bu adamı” emrini almışlar. Hakikaten bu iki zata böyle bir emir verildi mi? Yoksa kendileri mi uydurdu? Bunu bilemem. Bildiğim şey, Mütercimzade İsmail Hakkı Bey'in emir aldığını söyleyerek arkadaşlarını ve bu arada İdare Meclisinin o toplantısında tesadüfen bulunmuş olan Doktor Fikret Bey'i ikna ettiğidir. Fakat evdeki pazar çarşıya uymadı. Ben şirket içinde ihtilal yaparak idareyi elime alınca Ankara'da da bir şaşkınlık ve kararsızlık olmuş. “Atalım bu adamı” diyenler olmuş. “İyi atalım ama kimi getirelim?” denince adam bulunamamış. Nihayet İsmet Paşa, çok güvendiği Doktor Miralay Hulusi Bey'i (İzmir Liman Şirketi Reisiydi, sonra sıhhiye vekili olan Hulusi Alataş) Ankara'ya çağırması: “Seni İstanbul'a tayin ediyoruz” demiş. Hulusi Bey İzmir'deki durumundan ve işinden çok memnun: Liman Şirketi Reisi ve aynı zamanda zengin aileler hep müşterisi... İzmir'in tanınmış doktoru... Sonra çürük tahtaya basmayacak kadar tecrübeli ve akıllı... Kabul etmemiş. Israr üzerine yeni idare meclisi reisliğini kabul etmiş; bütün masrafları ve İzmir'den ayrıldığı günlerin ayrıca tazminatıyla diğer hakları tanınmak şartıyla haftada iki gün İstanbul'a gelip işleri tetkik edebileceğini, bir umum müdür arayıp tavsiyede bulunabileceğini söylemiş. Bunun üzerine yerime birisi bulununcaya kadar şimdilik vazifemde devamıma karar vermişler. ”¹⁵⁰

Yeni İdare Meclisini seçmek üzere şirket merkezinde toplanan kuruculardan Seyrisefain İdaresi ve Mavnacılar Şirketi'nin temsilcileri *“Biz madem ki İdare*

¹⁵⁰ Koraltürk, s. 234-235

Meclisinden ayrıldık; Umum Müdür de çekilsin'' demekteydiler. Bunun üzerine Bahri Muamelat Şirketi'nin temsilcisi yani Genel Müdür Ahmet Hamdi, yeni İdare meclisi seçilip vazifeye başlar başlamaz istifa edeceğini söylemiş ve bu sözler zapta geçmişti.

23 Eylül 1926 günü Liman İşleri İnhisarı Şirketi Türk Anonim Şirketi İdare Meclisi'nin yeniden seçilmesi için şirketin kurucuları olan Türkiye İş Bankası, Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası, Seyrisefain İdaresi, Bahri Muamelat Şirketi, İstanbul Mavnacılar ve Salapuryacılar Şirketi delegeleri Ticaret Vekaleti'nin daveti üzerine İş Bankası Genel Müdürü Mahmud Celalettin Bey'in başkanlığında ve Hükümet Komiseri olarak Ticaret Müsteşarı Hüsnü Bey'in huzuruyla Şirket'in Karaköy'deki merkezinde toplanmışlar ve yeni idare meclisi üyeleri ile hesap müfettişlerini seçmişlerdi. İdare meclisi azalığına eski azalardan aday gösterilen; İzmir Mebusu Saraçoğlu Şükrü, Bozok Mebusu Salih, Gümüşhane Mebusu Cemal Hüsnü, Aydın Mebusu Reşit Galip, Ertuğrul Mebusu Doktor Fikret, Kibrit Şirketi İdare Meclisi Reisi Mehmet Emin, Türkiye İş Bankası Katib-i Umumisi Kazım Refik, Eski Maliye Heyeti Teftişine Reisi Kazım Ziya Beyler ısrarlara rağmen yeni İdare Meclisi'nde görev almayacaklarını bildirmişlerdi. Bunun üzerine eski idare meclisinde görev alan kişilerin yeni idare meclisine seçilmemeleri uygun görülerek aşağıdaki kişiler seçilmişti:

Sanayi ve Maadin Bankası Müdür Muavini Hayri Alaaddin Bey

Sanayi ve Maadin Bankası Meclis-i İdare azasından Salih Nevzat Bey.

Seyrisefain Meclis-i İdare azasından Hamit Bey

Türkiye İş Bankası İstanbul şubesi Müdürü Muammer [Eriş] Bey.

Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Müdür Muavini Fazıl Bey

İzmir Liman Şirketi Müdürü Doktor Hulusi [Alataş] Bey.

Tüccardan Ahmed Rüşdüzade Mehmed Hayri Bey

Tüccardan Ak Osman zade İzzet Bey

Avundukzade Aziz Bey

Hesabat Mufettişliklerine Sanayi ve Maadin Bankası Muamelat Müdürü İrfan Rıza, Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Kontrolörü Suad Şerif, Tayyare Piyango Müdüriyeti Muhasebecisi Ali Rıza Beyler seçilmişlerdi.¹⁵¹

26 Eylül 1926 günü Yeni İdare Meclis'inin ilk toplantısında İzmir Liman Şirketi Müdürü Doktor Hulusi Bey İdare Meclisi başkanlığına, Türkiye İş Bankası İstanbul Şubesi Müdürü Muammer Bey de reis vekilliğine seçilmişti.¹⁵²

İstanbul liman işlerinin ne kadar karışık ve zor olduğunu gören Hulusi Alataş; Ankara'ya gidip *‘‘...Başvekil İsmet Paşa'ya ‘‘Bu iş yürüyecekse başında Hamdi Bey olmalıdır’’* diyerek istifası istenen Hamdi Bey'in görevde kalması için ilk adımı atmıştı ve Hulusi Bey'in birkaç ay sonra tekrar Ankara'ya giderek: *‘‘Artık benim İstanbul'a gidip gelmeme lüzum kalmadı, bu işten beni affediniz’’* demesi için İstanbul'da mavnacıların greviyle başlayan bir olayın patlak vermesi yetmişti.¹⁵³ Ve Ahmet Hamdi için İdare Meclisi seçimleri sırasında alınan karar değişmiş oldu. Artık şirket tasfiye edilene kadar neredeyse şirkette tek söz sahibi olacaktı.

Bu suretle Liman Şirketi'nde kopan gürültünün ilk safhası atlatılmış olmuştı.

¹⁵¹ ‘‘Liman Şirketi'nde Yeni Meclis-i İdare’’, Cumhuriyet Gazetesi , 854, 24 Eylül 1926, s. 1-2

¹⁵² ‘‘Liman Şirketi'nde Yeni Meclis-i İdarenin İçtimar’’, Cumhuriyet Gazetesi, 857, 24 Eylül 1926, s. 1

¹⁵³ Koraltürk, s. 234-235



Şirkette yaşanan bu karışıklıklar günlerce basında önemli bir yer tutmuştu. İşte bu olayla ilgili Cumhuriyet Gazetesi'nde yayınlanan bir karikatür.

‘‘Liman’’daki Müsademeye Dair!

Şirket Müdürü, Meclis-i İdare (soldan sağa teknenin üzerindeki yazılar).

‘‘Liman’’ Şirketi’nde vuku bulan müsademenin (çarşımanın) şimdilik izah ettiği manzara.

Gazetecilik aleminde dedikodu eksik olmaz. Mesela son günlerde olduğu gibi bugün Kondilis'i, Pangalos'u tepe taklak eder, ertesi günü Sinyor Musollini bir ölüm tehlikesi atlattır. Daha ertesi günü Liman Şirketi'nin de bir fırtına kopar... bu hadisenin dedikoduları bir hayli devam eder.

Bu münasebetle bir itirafta bulunalım. Doğru, yani biz gazeteciler dedikodudan hoşlanırsınız. Dedikodusu az işleri, çalışır çabalar azami dedikoduya bulamağa uğraşırız. Mesela şu Liman Şirketi meclis idaresiyle Müdürü Umumisi arasındaki ihtilaftı da esasen hayli dedikodulu bir iş olduğu halde, büsbütün dedikoduya boğduk. Bir Hamdi Bey'e koştuk, bir Sadullah Bey'e gittik, bir Mavnacı ve Salapuryacı Şirketi mümessillerine müracaat ettik, bir hükümetin Liman Şirketi nezdindeki komiserinden veya muhaberat vekaleti müsteşarından beyanat istedik. ‘‘Söz sözü açar’’ o söyledi, bu söyledi, öteki cevap verdi, beriki cevval cevabı esirgemedi. Öyle ki bugün Liman Şirketi

hadisesinin birinci safhası hateme erdiği halde biz gazeteciler hala işi körükleyip duruyoruz ve daha da körükleyeceğiz. Mamefih bu dedikodu krizi büsbütün koca karıların mahalle dedikodusu nevinden fâidesiz ve ve muzır değildir. Çünkü bu meydana bazı hakayık (hakikatler) da meydana çıkıyor, doğruyu eğriyi bir dereceye kadar anlamak kabil oluyor.

Liman Şirketinde kopan bu fırtınanın ikinci bir safhasına daha şahit olacağız. Bu safha, yeni meclisi idare intihabı esnasında tecelli edecektir. İntihap esnasında bir hayli müsademeler vuku bulacak, o müsademelerde galip gelen taraftır ki davayı kazanmış olacaktır.

Bakalım devran ne gösterir?’’¹⁵⁴

3.3.4.2. Liman Şirketi İdare Meclisinde Mavnacılar Temsil Edilmekte miydi?

Liman İşleri İnhisar Şirketi İdare Meclisinde mavnacıları temsil ettiklerini iddia edenler acaba hakikaten mavnacıları temsil ediyorlar mıydı? Aslında bu grup mavnacıları temsil etmediği gibi mavnacıların temsilcileri de değillerdi. Ayrıca mavnacıların hukuk ve menfaatlerini de müdafaa etmemekteydiler.

Mavnacılar Cemiyeti vaktiyle feshedilmiş ve hükümsüz bırakılmış cemiyetin o zaman idare meclisi azasından oldukları için Liman İşleri İnhisarı Şirketi’nde idare meclisi azası olan bu kişiler ayrı hususi bir şirket kurmuşlardı. ‘‘İstanbul Mavnacılar ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi’’ adını taşıyan bu şirketin kuruluş amacı liman inhisarı oluşturulduğu sırada bu işi eline almak ve limandaki inhisara sahip olmaktı. Fakat bu şirkete inhisar verilmesi ‘‘*keciye peynir tulumu teslim etmek*’’¹⁵⁵ demektir. Bu sebeple Liman Şirketi’nde Mavnacılar Şirketi beş kurucu ortakdan birisi olmuştu.

Mavnacılar Şirketi, Liman Şirketi’yle mavnacılar için mukaveleler yapmış ve ellerinde bulunan bir miktar mavnasını işletmeye başlamıştı. Fakat kendi mavnaları ihtiyacı gidermediği için mavnacıların mavnalarını kendi hesabına kiralayarak bunları

¹⁵⁴ ‘‘Biraz da Şaka-Limandaki Müsademeye Dair’’, Cumhuriyet Gazetesi, 846, 16 Eylül 1926 s. 1-2

¹⁵⁵ Koralıürk, s. 203

Liman Şirketi'ne kiralamaktaydı. Yani aslında bu şirket mavnacılarla Liman Şirketi arasında vasıta ve komisyoncu görevi görüyordu. Sonra da mefsuh (yürürlükten kaldırılan) Mavnacılar Cemiyeti tekrar kurulmuş ve yeni idare meclisi oluşturulmuştur. Mavnacılar Cemiyeti'ni ve mavnacıları ancak bu yeni kurulan Mavnacılar Cemiyeti idare meclisinin temsil edebileceği düşünülmekteydi. O zaman Liman Şirketi İhbarı'nın İdare Meclisi'ne dahil olan kişiler mavnacıları temsil edemezlerdi. Çünkü onlar mavna komisyonculuğu yapan bir şirketin temsilcileriydiler.¹⁵⁶

3.3.4.3. Liman Şirketi İdare Meclisi'nde Mavnacıların Faaliyetleri

Mavnacılar Şirketi, idare meclislerinden üç kişiyi Liman Şirketi İdare Meclisi'nde görevlendirerek bir ekseriyet temin ettikten sonra, Liman Şirketi'nin değil kendi şirketlerinin menfaatleri için bir yol tutmuşlardı. Liman Şirketi idare meclisinde Liman Şirketi zararına kararlar aldılmaktaydılar. Bu kararlardan bazılarına örnek vermek gerekirse bunlar şöyledir: ¹⁵⁷

- 1- Liman Şirketi'nin idare meclisine şirketin katiyen mavna almaması hakkında bir karar verilmiştir.
- 2- Liman Şirketi'nin kendi şirketleri haricinde mavnacı esnafından mavna kiralamasını bir mukavelename ile men etmişlerdir.
- 3- Liman Şirketi'nin sorumluluk gerektiren işlerinden biri olan bekçilik ve muşambacılık işlerini, yine Liman Şirketi ile yaptıkları bir mukavelenameyle mesuliyeti Liman Şirketi'ne ve bütün karı kendi şirketlerine ait olmak üzere, elde etmişlerdir.
- 4- Hükümet Liman Şirketi'ne İstanbul limanındaki mavnaları satın almak üzere özel kanunla bir istikraz akdine yetki verdiği halde Mavnacılar Şirketi'ni temsil

¹⁵⁶ “Liman Şirketi'ndeki Hadisenin İç Yüzü”, Cumhuriyet Gazetesi, 843, 13 Eylül 1926, s. 2

¹⁵⁷ Aynı kaynak s.2

eden kişiler ile kendilerine çektikleri arkadaşları istikraz akdi teklifini müzakeresiz ve kesinlikle reddetmişlerdir. Yani hükümetin bir kanununa riayet etmemişlerdir.

Fakat mavnacılar grubu bu iddiaları kabul etmiyorlar ve şirketin mavna satın almasını neden istemediklerini şöyle açıklıyorlardı: Şirket borçlarının ödenmesi bitmeden mavna satın alındığı sürece şirket borçlarını ödeyemezdi. Çünkü bir taraftan vasıta satın almaya devam edildiği taktirde mecburen tekrar tekrar dışarıdan borç veya kredi almak mecburiyet ortaya çıkmış olacak ve borçların ödenmesi mümkün olmayacaktı. Şirket müdürünün bu açıklamaya itirazına karşılık mavnacıların müşavirliğini yapan Sadullah Bey ise dışarıdan borç veya kredi alımını kesinlikle doğru bulmadıklarını söylüyor ve genel müdürlükçe başlatılan, su ve kömür işlerinden o zamana kadar kar elde edildiğini ve yakın bir zaman içerisinde başlatılacak olan yükleme ve boşaltma işlerinden de elde edilecek karın belirlenerek, yapılacak hesap sonucuna göre vasıta alımına devam edildiği taktirde dışarıdan borç bulmaya gerek kalmayacağını belirtmekteydi. Diğer azalar da aynı fikirdeydi, borçların ödenmesi için yapılacak işin getireceği kazanç hesaplanarak, şirketin mali vaziyeti tam olarak belirlenmeden mavna satın alınmaması gerektiğini düşünüyorlardı.

Yani sonuç olarak mavnacılar Liman Şirketi'nin idare meclisinde kesinlikle mavna alınmaması hakkında bir karar verdirilmediğini aksine genel Müdürün yani Ahmet Hamdi Bey'in o zamana kadar şirketin mali vaziyetini tespit edemediğini, borçları ödeyemediğini ve bütçeyi yapamadığını iddia ediyorlardı. Bu sebeplerden dolayı da azlını istemekteydiler.¹⁵⁸

Dört maddeyle özetlenen bu faaliyetler Liman Şirketi'nin mavna alamamasını ve mavnacıların şirkette güçlü bir yer edinmesini sağlamak içindi. Ayrıca mavnacıların karının büyük bir kısmını ellerinden alan bu şirketten mavnacılar da memnun değildi. Mavnacılar Şirketi'nin malubiyetiyle sonuçlanan bu hadiseyi mavnacı ve salapuryacı esnafı da memnuniyetle karşılamışlardı.

¹⁵⁸ Aynı kaynak s.3

3.3.4.4. Liman Şirketi Mavna Alamayınca Ne Olacaktı?

Mavnacılar Şirketi'nin Liman Şirketi'ndeki faaliyeti İstanbul Liman İşleri İnhisarı Şirketi'ni kendi ellerine geçirecek bir şekil almıştı. Bu faaliyetleri devam edip gitseydi Mavnacılar Şirketi bir süre sonra doğal olarak İstanbul liman işlerinin hakimi olup kalacaklardı. Bu da şu şekilde olacaktı:

Mavnacı esnafı mavnalarını Liman Şirketi'ne satmadıkları ve doğrudan doğruya şirkete kiraya da veremedikleri için Mavnacılar Şirketi'ne para veya hisse senedi karşılığında devre mecbur kalacaklardı. Mavnacılar Şirketi de bu mavnaları yüksek ücretlerle kiralamaya devam edeceklerdi. Mavnaların temin ettiği temettü tamamen Mavnacılar Şirketi'nin eline geçeceği gibi, Liman Şirketi elinde mavnası olmadığı için daima Mavnacılar Şirketi'ne mecbur olacaktı.

Mavnacılar Şirketi bir müddet Liman Şirketi'ne kirayla mavna verdikten ve mavnacılar esnafından aldıkları mavnanın bedelini çıkardıktan sonra ellerindeki mavnaları hisse senedi karşılığında Liman Şirketi'ne satmaya kalkışarak hem büyük bir kar elde edebilecek hem de Liman Şirketi hisse senedinin ekserisini eline geçirmiş olacaktı. Bu şekilde Liman Şirketi'ni bir vasıta olarak kullanıp İstanbul Liman İşleri İnhisarına fiilen ve kanunen sahip olmasına hiçbir engel kalmayacaktı. Yani Mavnacılar Şirketi'nin eski fiili ve kanunsuz inhisarı, hem fiili hem de kanuni bir şekilde tekrar tesis etmiş ve bu defa yalnız Mavnacılar Şirketi'nin eline geçmiş olacaktı. Hükümetin Liman İnhisarı Şirketi'ni kurmaktaki amacı ise bunun tamamen aksini amaçlıyordu.

İşte Liman Şirketi'nin, hükümetin şirketi tesisindeki amacına uyarak Liman İşleri İnhisarı'nı Şirketten başka bir müessesenin eline geçirmemek için mavna almakta ısrar etmesi üzerine bu ihtilaf patlak vermiştir. Bu sebeple bu olayın yaşanması bir yandan da Liman Şirketi için iyi olmuştur.¹⁵⁹

Tüm bu anlatılanlardan çıkan sonuca göre ise yaşanan bu buhran bir anda ortaya çıkmış bir mesele değildi. Zaten mevcut olan buhranın, büyük bir gürültüyle

¹⁵⁹ Aynı kaynak s. 2

patlak vermesiydi. Liman Şirketi iyi teşkil olunmamış olmasından daha kurulurken sıkıntılı bir şekilde vücut bulmuştu. Bu sıkıntılar devam ede ede idare meclisi birbirine girmiş ve dağılmıştı.¹⁶⁰

İstanbul limanında ticaret eşyasının yükleme ve boşaltması çok ilkel, çok külfetli ve çok masraflıydı. Şirketin kuruluş amaçlarından biri de bunun önüne geçmektir. Fakat istenilen amaca hemen hemen bir yıl geçmiş olmasına rağmen ulaşılamamıştı. Hatta İnhisar İdaresi zamanında yükleme ve boşaltmanın daha masraflı, daha külfetli olduğu apaçık meydandaydı. Çünkü teşkilat hedefe uygun olmaktan çok uzaktı.

Liman Şirketi sayesinde İstanbul limanının modern vasıta ile donatılması amaçlanmıştı. Fakat modern vesait bir kenara bırakılırsa mavnalı meselesi bile halledilememişti. Bu yaşanan buhran da aslında mavnalı ve mavnacılar meselesiydi. Bu mesele hal edilmeden liman meselesinin düzelmesi çok zordu. Fakat bu sorun düzeltilirken limanının millileştirilmesindeki amaç da gözden uzak tutulmamalıydı. Basında günlerce yankı bulan bu olayda getirilecek çözümlerde özellikle bu hususa dikkat edilmesi konu edilmekteydi:

“...Önümüzdeki bu mesele en hayati ve en maddi meselelerden biridir. İstanbul limanında mavnalar ve mavnacılar kendi hallerinde esasen en hayati bir iş oldukları halde biz ona vakit ve zamanıyla layık olduğu kıymet ve ehemmiyeti atfetmedik. Daha iyi bir iş yapmak azim ve niyetiyle dahi olsa halkın mevcut maişet vesaiti ihmal olunamaz. Bugün herhangi bir iş ile yaşamak yolunda olan herhangi bir adam, başka suretle yaşamayı çaresi temin olmaksızın kolay kolay kendi işinden men-ü zecr olunamaz. Ailenin evine her akşam bir iki okka ekmeği gitmelidir. Eğer projeleriniz yer yüzünü cennet dahi yapmak lazım gelse, o bir iki okka ekmeği her akşam ailenin evine gitmezse usul ve kata makbul değildir. Zaten milli işlerin sırrı buradadır: Her akşam her ailenin evine bir iki okka ekmeği gidebilmelidir. Bugün milli işin manası ve mikyası işte bundan ibarettir. Liman Şirketi’ni vücuda getirirken mavnaların ve mavnacıların bu vaziyetlerini layık ve lazım olduğu veçhile nazar-ı itibara alamadık. Onlar ise kendi alemlerinde hayati bir uzuv olduklarından için için belki daha faal ve

¹⁶⁰ “Liman Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 840, 11 Eylül 1926, s. 1-2

*daha gürültülü bir hayat yaşamakta devam ettiler ve nihayet işte evvelki günkü buhrancıtı tevelliüd (doğum, doğma) etmiş bulundular...’’*¹⁶¹

3.3.5. Mavnacıların Büyük Grevi

İdari bakımından sorunlar halledilmiş gibiydi. Fakat Şirketin mavnası sahibi olamamasından dolayı her an yeni problemler yaşanabilirdi. Bu beklenti için çok da zaman geçmesi gerekmedi.

Mavnacılar ve Salapuryacılar Cemiyeti’ne ait mavnalarda çalışanlar, Liman İnhisar Şirketi’nin, iş az olduğu günlerde cemiyetin mavnalarını çalıştırdığını, fazla iş bulunduğu zaman ise mavnacılara haftada bir iki defa nöbet verildiğini ve buna rağmen tam olarak yevmiye alamadıklarını iddia etmekteydiler.

Şirketle mavnacılar bu konuda bir mukavele yapmışlardı. Mukaveleye göre büyük kayıklar için 12 liraya verilip, kayık sahibine yedi buçuk lira ödeme yapıldıktan sonra geri kalanı Şirkete kalıyor; orta kayıklarda ise 7,75 kuruş olarak tespit edilen tarifeden 5 lirası kayık sahibine veriliyordu. Mavnacılar Şirketin aldığı bu paraya itiraz ederek yevmiyelerin tam olarak kayık ve mavnası sahiplerine verilmesini talep ettiklerinden, Şirket ile Cemiyet arasında bu mesele bir ihtilaf halini almıştı.¹⁶²

Bu yaşanan ihtilaf aslında yeni bir mesele değildi. Şirket yükleme ve boşaltma işine başladığı ilk günden itibaren yaşanan bir problemdi. 16 Mayıs 1926 tarihinde de yevmiye ile çalışan ve şirkete dahil olmayan mavnacılar, Liman Şirketi’ne bir beyanname vererek, kendilerini iş verilmediği gibi çalıştıkları günlerde de aldıkları ücretin az olduğunu iddia ederek grev teşebbüsünde bulunmuşlar ve bu şartlar altında çalışmayacaklarını söylemişlerdi. Ayrıca Liman Şirketi’nin Mavnacılar ve Salapuryacılar Cemiyeti’nden kiraladığı bazı mavnalarda çalışan esnaf da nöbette

¹⁶¹ Aynı kaynak s. 1-2

¹⁶² “Limanda Bir İhtilaf”, Cumhuriyet Gazetesi , 955, 4 Kanunusani 1927, s. 3

kalmak ve fazla ücret almak gibi meselelerde aralarında uyuşmadıkları gibi Cemiyet'ten aldıkları ücretin diğer mavnacılara nispetle asgari olduğunu söylüyorlardı.

Fakat o zaman Liman Şirketi Müdürü Hamdi Bey mavnacılara bu hususta teminat vererek, isteklerini kabul ettiğini ve liman dahilinde bütün mavnacıların ihtiyacına yetecek kadar mesai sahası bulunduğunu söylemesiyle mavnacılar ikna edilmişti. Sonuçta vaziyetin düzeltilmesine kadar çalışacaklarını söyleyen mavnacılar grevden vazgeçmişlerdi.¹⁶³

3.3.5.1. Limanda İşlerin Durması Kaçınılmazdı

Ancak daha sonra tekrar patlak veren ihtilafta bu sefer mavnacılar işi bırakmış ve şirket elinde bulunan mavnalarla limanda yükleme boşaltma işini görmeye çalışmaktaydı.

Mavnacılar ise grev ilan etmediklerini iddia ederek şu sözleri söylüyorlardı:

“ - Liman İnhisar Şirketi ile kıyıdan kıyıya işleyen Mavnacılar Esnafı Cemiyeti arasında bir ihtilaf olduğunu ve menafî-i umumiye aleyhine bir netice ihzar edilmekte olduğunu görüyoruz. Biz hiçbir zaman grev ilan etmedik. Yalnız herhangi bir suretle olursa olsun ancak parası verildiği taktirde esnaf işi bekliyor.

Liman Şirketi tahrik ettiği vesaitin kısmı azamını mütemadiyen ve sürekli olarak para vermemek suretiyle iade etmekte ve değil tarife komisyonunun yaptığı tarife mucibince yevmiye vermeği ve hatta geçinecek kadar bile para vermemegi prensip ittihaz etmiştir.

Nizamnamemiz gereğince biz yalnız kıyıdan kıyıya işlemekle mükellefiz. Liman Şirketiyle hiçbir suretle alakadar değiliz. Aramızda bir mukavele var diyorlar. Filhakika polis müdürünün huzuruyla mavnacı esnafı tarafından mukaddema (evvelce,

¹⁶³ “Mavnacıların Mutalebatı”, Cumhuriyet Gazetesi, 728, 18 Mayıs 1926, s. 3

eskiden) bir mukavele teati olunmuştur.¹⁶⁴ Ancak Şirket bu mukavelenamenin maneviye, yevmiye ve buna mümasil en esaslı mevadını, muhtelif müracaatlarımıza rağmen tatbik etmemekte ısrar eylemektedir. Esnaf bedava çalışamaz. Eğer mukavele ahkâmı tarafımızdan ihlal edilmişse mahkeme açıktır. Hayatı pahasına birkaç kuruş almak için çalışan bu binlerce kimsenin bedava istihdam edilmesine hiçbir kanun müsaade edemez.”¹⁶⁵

Günlerce gazetelerde yayınlanan bu olay sırasında Kıyıda Kıyıya İşleyen Mavnacı ve Salapuryacılar Cemiyeti ile Liman Şirketi arasında her iki taraf da bir diğere taban tabana zıt beyanatlar vererek birbirlerini haksız göstermekteydiler. Fakat ortada olan gerçek şuydu ki, ihtilaf yüzünden liman vesaitsiz kalmış ve liman işleri durmuş denebilecek seviyeye gelmişti.

Liman İnhisar Şirketi mavnacıların grev yaptıklarını bu suretle limandaki iktisadi faaliyetin felce uğradığını iddia ederken, mavnacılar ise “ne grev, ne de tatil-i eşgal vardır, sadece alacaklarımızı tahsil edemememizden şikayetle şirketle muameleyi kestik. Alacaklarımız verilsin, işe devam edelim” demektedirler. Mavnacılar amele değil, mal sahibi vaziyetinde bulunduklarını, ellerindeki sermayeyi işletmek ve para kazanmak mecburiyetinde olduklarını söylemekteydiler.¹⁶⁶

Mavnacılar Cemiyeti Katibi Muzaffer Mahî Alaaddin Bey ihtilafla ilgili şu sözleri söylemekteydi:

“ - Liman Şirketi Müdürü Hamdi Bey’in esnafın grev halinde bulunduğu dair beyanatını reddediyoruz. Esnaf, grev yapamayacağına müdriktir. Zaten Liman Şirketi emrinde müstahdem amele olmadığımız için grev de mevzu bahis olmaz. Tatil-i faaliyet de edilmiş değildir. Nizamnamemiz ile bize tevciye edilen vezaif üzerinde mümkün olan azami teshilat eraye olunarak hususatı-ı nakliye ifa olunmaktadır. Ancak Şirket bugüne kadar esnafın hukuk maddiyesini bilmeyd ve şart eda etmemekte bulunduğu için vesaitimiz Liman Şirketi emrine peşin para mukabilinde vermek esasını

¹⁶⁴ Yukarıda belirtilen ilk grev girişiminden sonra Polis müdüriyetinde yapılan mukavelenameden bahsedilmektedir. Konuyla ilgili bkz. “Mavnacıların Mutalebatı” Cumhuriyet Gazetesi, 728, 18 Mayıs 1926 s. 3

¹⁶⁵ “Mavnacılar İhtilafı”, Cumhuriyet Gazetesi, 956, 5 Kanunusani 1927, s. 3

¹⁶⁶ “Grev Yok Ama İş Durdu!”, Cumhuriyet Gazetesi, 957, 6 Kanunusani 1927, s. 1-2

biliztirar vazi ettik. Saimizin mukabili verildikten sonra aramızda hiçbir ihtilaf kalmaz. Şirket, Tarife Komisyonu'nun tayin ve tasrih ettiği ücret-i nakliyyeyi tamamen verdiği gün meydanda mesele kalmamıştır. ''¹⁶⁷

Mavnacılar esnafının elinde o zaman bin kadar mavna ve salapurya ve iki bin kadar işçi vardı. Liman Şirketi'nde ise ancak yüz yirmi tane kadar mavna ve çeşitli araç bulunmaktaydı. Halbuki limanın o zamanki faaliyetini yürütebilmek için altı yedi yüz kadar nakliye aracına ihtiyaç vardı. Bu da sonuç olarak liman işlerinin yavaşlaması hatta durması demekti.

O zamanlar limanın bütün boş ve dolu mavnaları Galata köprüsünün yakınında Yağkapanı'ndaki bekçi yerinde bulunurdu. Liman Şirketi ise grev sırasında kendine ait mavnalarının diğer mavnacıların mavnalarıyla bir arada bulunmasını sakıncalı bularak Unkapanı yakınında ayrı bir bekleme yeri kurarak mavnalarını oraya çekmekteydi.

Daha önceleri Liman Şirketi yukarıda da belirtildiği gibi ihtiyacı olan mavnaları Mavnacılar Şirketi aracılığıyla kiralamaktaydı. Fakat yaşanan idari karışıklıklardan sonra, bu usulden vazgeçilmiş doğrudan doğruya mavnacılarından yevmiye ile kiralanmaya başlamıştı. Yani kimse ile yapılmış bir mukavele olmadığından kimseyi de çalışmaya zorlamak söz konusu değildi. Bu sebeple şirketin durumu çok kritikti.

3.3.5.2. Mavnacıların İddiaları

Liman İnhisar Şirketi ilk kurulduğu zaman limanda mevcut mavnacılarla bir mukavele akdederek bunları kendi bünyesinde görevlendirmişti. Mavnacılar bu mukavele gereğince Şirket hesabına çalışmaya başlamışlardı. Mavnacılar işe başladıkları zaman kendilerine bedeli üç gün içerisinde Şirket veznesinden tahsil

¹⁶⁷Aynı kaynak, s. 1-2

edilmek üzere birer ‘‘iş kağıdı’’ verilmekte ve mavnaya sahibi işini bitirdikten sonra elindeki kağıtla Şirket veznesinden ücretini almaktaydı.

Halbuki zaman geçtikçe Liman Şirketi’nin bu iş kağıtların karşılığını ödememeye ve aynı zamanda mavnacılar arasında alışlagelmiş olan nöbet usulüne uygun davranmayarak istediği mavnayı (şirketin kendisine ait mavnalar) işe göndermeye başlamıştır. Mavnacılar esnafı şirketin bu hareketini birçok kez ihbarnameler ile protesto etmiş, şirketin nöbet usulüne riayet etmesini ve iş kağıtlarının karşılığını ödemediği takdirde mukavelenin geçersiz olduğunu bildirmişlerdi.

Fakat Şirket bu müracaat ve ihbaratlara önem vermemiş ve bildiği yoldan yürümeye devam ederek nihayet bu ihtilaf ortaya çıkmıştı.

Liman Şirketi ise bu iş kağıtlarının karşılığının ödenmemesi için şunu sebep gösteriyordu:

*‘‘Her ne kadar mavnacılar şirket tarafından işe gönderilmişlerse de limana gelen gemilerdeki yük, mavnaların işe gönderildiği günlerde az olduğundan kendilerine yük verilmemiş ve bunlar boş olarak geriye dönmüşlerdir. Bu sebeple kendilerine ücret verilemez.’’*¹⁶⁸

Bunun üzerine mavnacılar esnafı da Liman Şirketi ile yapılan mukavelenin geçersiz olduğunu, Şirkete hiçbir şekilde bağlı bulunmadıklarını bildirmişlerdir.

3.3.5.3. Nöbet Usulü

Mavnacılar arasında bir nöbet usulü mevcuttu ve mavnacılar bu usule uygun olarak sıra ile işe gitmekteydiler. Fakat Şirketin sahip olduğu mavnalar için nöbet söz konusu değildi. Şirket kendi mavnalarını kullanır, ihtiyacı olan diğer mavnaları da nöbetten kiralardı. Ortaya çıkan meselenin önemli sebeplerinden birisi de bu durumdu.

¹⁶⁸ Aynı kaynak, s. 1-2

Bir mavnaya bir defa nöbetten çıktıktan sonra ister boş gelsin, ister dolu gelsin yeniden nöbet tutmaya mecburdu. Şirket tarafından işe gönderilen mavnalar bu itibarla iş görmemiş bile olsalar icabına göre yirmi dört saat Şirket emrinde kalıyorlar ve aynı zamanda nöbetlerini de kaybediyorlardı. Karşılığında almaları gereken ücreti ise boş döndükleri için alamamış oluyorlardı.

Mavnacı esnafının elinde yaklaşık binden fazla bedeli tahsil edilmemiş iş kağıdı olduğu iddia edilmekteydi ki bunun toplam miktarı 20 bin liraya yakındı.¹⁶⁹

3.3.5.4. Kanlı Arbede

Yukarıda bahsedilen grev girişimi üzerine Liman İnhisar Şirketi başvurabileceği hiçbir muhatabı olmadığından mavnacıları çalıştırmak için zabıtaya müracaat etmiş ve mavnaların beklediği Yağkapanı'nda mavnacılar, polis ve şirket çalışanları arasında şiddetli çatışma yaşanmıştı.

Çatışmanın yaşandığı gün, Yağkapanı'ndaki bütün mavnalar, gece Şirkete ait Unkapanı'nda bulunan mavnaların etrafını sararak şirket mavnalarını bir çember içine almışlardı. Mavnaların çıkmalarına müsaade etmedikleri gibi kendileri de işe gitmemekteydiler. Limanın bütün işleri tamamen durmuştu.

Yaşanan çatışmadan evvel Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi aynı zamanda Ticaret Bahriye Müdüriyetine müracaat ederek mavnacıların çalıştırılması için talepte bulunmuştu, fakat Ticaret Bahriye Müdürü Zeki Bey, bunun için öncelikle işin soruşturulması gerektiğini ileri sürerek ‘‘biz bu işe karışamayız, kimseyi çalışmaya zorlayamayız’’ diye bir cevap vermişti.¹⁷⁰

Olay şu şekilde gelişmişti; 6 Ocak 1927 günü İstanbul limanına gelen Lloyd Tristino kumpanyasına ait vapur, yüklü miktarda ticari eşya getirmişti. Malların

¹⁶⁹ Aynı kaynak, s. 1-2

¹⁷⁰ ‘‘Mavnacılar İhtilafı’’, Cumhuriyet Gazetesi , 956, 5 Kanunusani 1927, s. 3

vapurdan tahliyesi için Liman Şirketi'nin vasıtaları yetersiz (mavnacıların çember içine aldıkları mavnalardan çıkarılabilmiş olanlar) olduğundan çalışmak isteyen mavnacıların vesaitlerine müracaat etmek zorunluluğu doğmuştu. Bunun üzerine Liman Şirketi durumu Deniz Merkezi'ne bildirmiş, çalışmak isteyen mavnacılara diğerlerinin engel olmamasını sağlamak için zabıtaban destek istemişti. Bu müracaat üzerine Deniz Merkezi Muavini, beraberinde üç polisle birlikte Liman Şirketi'nin memurlarıyla beraber Unkapanı İskelesine giderek; esnafa çalışmak isteyen mavnacılara engel olunmaması uyarısında bulunmuştu. Esnaf Şirkette 20 - 25 bin lira kadar alacakları olduğunu ve bunlar ödenmedikçe Şirket hesabına iş görmeyeceklerini söylemişlerdi.

Zabıta ve Liman ve Şirketi memurları bu olumsuz cevap üzerine oradan ayrılarak Deniz Merkezine dönmüşler ve ek polis kuvveti alarak Unkapanı İskelesine tekrar gitmişlerdi. İkinci defa yapılan uyarı üzerine polis kuvvetleri ile mavnacılar arasında kavga ve arbede çıkmış ve polis memurları korkutmak maksadıyla mavnacılara ateş açmışlar, bunun karşılığında mavnacılar da küreklerine ve kancalarına sarılmışlardı. Olayın büyümesi üzerine polisler tarafından Unkapanı merkezinden ek destek istenmiş, polisler gelene kadar mavnacılarından ve polislerden yaralananlar olmuştu. Mavnalar üzerinde yaşanan arbedenin büyümesi üzerine tüm merkezlerden (Eminönü, Aksaray, Beyazıt, vs.) polisler Unkapanı iskelesine hücum etmiş ve mavnaları abluka altına almıştı. Yaralılar hastanelere sevk edilmiş, ablukaya alınan mavnalardaki 300 kadar mavnacı da tutuklanmıştı.¹⁷¹ Daha sonra bunlardan mühim bir kısmı kısa bir sorgudan sonra serbest bırakılarak 118 kişi savcılığa sevk edilmiş ve yine bunlardan 85 kişi serbest bırakılarak 33 kişi de "zabıtaban hakaret ve darptan" tutuklanmıştı.¹⁷²

Olayın hemen ardından İstanbul Savcılığı, İstanbul Valiliği ve polis Müdüriyeti tektik çalışmalarına başlamış, İstanbul Valisi Süleyman Sami Bey Dahiliye Vekaletine rapor hazırlamakla görevlendirilmişti.

¹⁷¹ "Dünkü Arbede", Cumhuriyet Gazetesi , 958, 7 Kanunusani 1927, s. 1-3

¹⁷² "116 Maznun 33 Mavnacı Hakkında Tevkif Mezkûresi İsdar Edildi", Cumhuriyet Gazetesi , 960 9 Kanunusani 1927, sa. 1-2

Hadisenin tetkiki yapılmaktaydı fakat olayın nasıl geliştiği hakkında sağlıklı bir bilgi yoktu. Olayla alakalı her bir taraf kendi açısından beyanatta bulunmaktaydı. Mavnacılar Liman Şirketi memurlarının kendilerine ateş ettiklerini söylemekteydiler.¹⁷³

Ahmet Hamdi, mavnacıların iddialarını kabul etmeyerek ellerindeki iş kağıtlarının geçersiz olduğunu iddia etmiş ve olayın hemen ardından gazetelere şu beyanatta bulunmuştu.

‘‘- Mavnacılar ile zabıta kuvvetleri arasında zuhur eden bu hadise biltabi mucibi tesirdir. Fakat hadiseye mavnacılar sebebiyet vermişlerdir.

Bunların içinde Şirketin emrinde çalışmak isteyenler mevcuttur. Fakat diğerleri bunlara mani olmaktadır. Bunun için biz zabıtaya müracaat ettik. Zabıta, çalışmak isteyenlerin faaliyetlerine mani olunmaması için tedabir ithaz etmek mevkiinde bulunduğundan bu arbede zuhura gelmiştir. Biltabi polis bu hususta icap eden tahkikat ve takibatı yapacaktır. Esasen meselenin ne şekilde cereyan ettiğinden henüz kati surette malumatdar değilim.

Mavnacılar, Şirkette yirmi beş bin lira matlubatları olduğunu iddia etmekteymişler. Halbuki şirketin bunlara böyle borcu yoktur. Şirketimiz şimdiye kadar her iş görene ücretini tamamen tesviye etmiştir. Mavnacılar elinde bulunan ve bununla bir hakkı müktesep olduğu iddia edilen ‘‘iş kağıtları’’ yapılmış bir işin ücreti mahiyetinde değildir. Evet bunların elinde Şirketçe verilmiş iş kağıtları vardır. Fakat bu adamlar verilen işleri görmemişlerdir. Eğer böyle olmasa idi o kağıtların altında memurlarımızın imzası olurdu. Bu itibarla şirketin mavnacılara hiçbir borcu yoktur.’’

174

Savcılık ise durumu şu şekilde anlatıyordu:

‘‘- Liman Şirketi’nin taht-ı emrinde bulunan mavnaları muhalif tarafın zaptylettiği Liman İnhisar Şirketi memurları tarafından haber alınmıştır. İnhisar memurları, yanlarında Beşinci Şube Müdür Muavini Abdullah Bey ve bir polis memuru

¹⁷³ ‘‘Mavnacılar Hadisesi Hakkında Tahkikat’’, Cumhuriyet Gazetesi, 962, 11 Kanunusani 1927, s. 1-2

¹⁷⁴ ‘‘Dünkü Arbede’’, Cumhuriyet Gazetesi, 958, 7 Kanunusani 1927, s. 1-3

olduğu halde Tekirdağ iskelesine geliyorlar. Bunları mavnacılar topluca bir karşılayarak hakarete bulunuyorlar, polis memurunun apoletlerini söküyorlar.

Bunun üzerine Liman İnhisar Şirketi memurları ve muavin ve polis memurları geri dönüyorlar. Polis memurları hadiseden müdüriyeti haberdar ediyorlar. Aynı zamanda bu sırada İnhisar Şirketi de müdüriyete resmen müracaat ve şikayette bulunmuştur. Bunun üzerine beşinci şube müdürü de dahil olduğu halde 7-8 polis, İnhisar Şirketi memurları bir istimbot ile Tekirdağ iskelesine gitmişlerdir.

İlk defa Müdür Kemal Bey mavnalardan birisine çıkıyor, niçin hidemattan imtina ettiklerini soruyor: ‘İçinizde laf anlayan kim varsa gelsin görüşelim’ diyor. Buna mavnacılar hep birden ‘çalışmayacağız’ diye mukabale ve kancalarla memurların üzerine hücum ediyorlar.

Bu hücum üzerine polis memurlarından İzzet Efendi denize düşüyor ve ağır surette yaralanıyor. İzzet Efendi şimdi Cerrahpaşa hastanesinde ağır yaralı olarak bulunmaktadır.

Bu hücum üzerine polis memurları da havaya silah atıyorlar. Mavnacılarından bazıları kancalarla, bazıları silahlarla polise hücumda devam ediyorlar. Polis memurlarından Hüseyin, Hulusi, Hikmet efendiler ağır surette mecruh düşüyorlar. Hulusi Efendi'den maadası kanca ile cerh edilmiştir. Yalnız Hulusi Efendi kurşun ile başından mecruh olmuştur. Bunların hepsi Cerrahpaşa hastanesinde taht-ı tedaviye alınmışlardır.

Bu vakıa üzerine iptida 300 kadar mavnacı taht-ı zanna alınmış ve merkeze sevk olunmuştur. Memurlarla yüzleşme neticesinde bu 300 maznunun yarısından ziyadesi serbest bırakılmış 117 mavnacı memurlar tarafından teşhis edilmiştir.

118 mavnacıdan 33'ü bilfiil polise karşı tecavüz ve mudarebeye iştirak edenlerden mütebakisi arkadaşlarını teşvik ve tahrik ve polise hakaret eylemişlerdir. Bilfiil mudarebeye iştirak eden bu 33'den maadası kefaletle rabten serbest bırakılmışlardır.

33 mavnacı hakkında tevkif mezkûresi isdar edilmek üzeredir. Tevkif mezkûrelerinin isdarını müteakip bunlar tevkifhaneye nakil olunacaklardır.

Tahkikata muavin Haydar Naki, Cemil, Süreyya ve Hayreddin beyleri memur ettim, tahkikata devam olunmaktadır.

Mavnacıların bir kısmı mahmi mahal-i vakıada bulunmadıklarını söylemektedirler. Bir kısmı da ancak 2 kişi ‘‘mahal-i vakıada bulunduk, fakat vakıaya iştirak etmedik’’ diyorlar. İlk söylenildiği gibi mavnacılardan öyle 7-8 mecruh yoktur. Yalnız Ahmet namında birinin yaralanmış olduğu anlaşılmıştır.

Nazif Bey’’¹⁷⁵

Yapılan soruşturmalar sonucunda ortaya çıkan genel kanaat bu meselede bütün ilgililerde kabahat olduğu merkezindeydi. Hatta Şirketin meseleyi idare edememesi etrafında tartışmalar yaşanmaktaydı.

3.3.5.5. Limanda Yaşanan Durgunluk

Liman Şirketi ile mavnacılar arasında yaşanan bu ihtilaf nedeniyle İstanbul limanında mavna ve vasıta buhranı yaşanmaktaydı. Vapurlardan eşya boşaltılamıyordu. Vapurların tahliyesi için birçok tüccar, Sevkıyat İdaresi gibi bu işlerle ilgili olanlar Mavnacılar ve Salapuryacılar Cemiyetine müracaat etmelerine rağmen bir sonuç elde edememekteydiler. Mavnacılar vapurların tahmil ve tahliyesinin ancak Liman Şirketi’ne verilmiş bir inhisar hakkı olduğundan, vapurların tahliyesi için mavna veremeyeceklerini söylemekteydiler.¹⁷⁶

Mavnacılardan çalışmak için Şirkete müracaat eden esnaf hemen hiç yok gibiydi. Sadece mavnaları İstanbul’da olup da kendileri memleketlerinde olan birkaç

¹⁷⁵ ‘‘116 Maznun 33 Mavnacı Hakkında Tevkif Mezkûresi İsdar Edildi’’, Cumhuriyet Gazetesi , 960, 9 Kanunusani 1927, s. 1-2

¹⁷⁶ ‘‘Limanda İşler Yürümüyor, Tüccarlar Mallarını Çıkaramıyorlar!’’, Cumhuriyet Gazetesi, 963, 12 Kanunusani 1927, s. 1

mavnacı şirkete telgrafla müracaat ederek mavnalarını satmak istediklerini bildiriyorlardı. Fakat bu işleri çözebilecek düzeyde değildi. Limana gelen birçok vapur eşyalarını boşaltmadan gidiyordu. Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi ise ellerindeki vasıtalarla faaliyete devam ettiklerini, yakında Şirketin kendi vesaitini temin edeceğini ve mavnacılara ihtiyaç kalmayacağını beyan ediyordu. Ancak bu açıklamalar limandaki durumu gizlemeye yetmiyordu. Durumun ne derecede olduğunu ve Liman Şirketi'nin çaresizliğini bir tüccar şu şekilde ifade ediyordu:

*‘- Liman İnhisar Şirketi elindeki sınırlı sermaye ile bu işi başarmaya bugün de yarın da muktedir olamaz. Şirketin Ticaret Odası'ndan istediği elli bin lira da verilmiş olsaydı emin olun ki bu da kıfayet edemeyecekti. Bir taraftan serbest muntika ihdası teamül ederken diğer taraftan öteden beri devam ede gelen liman müşkülâtını hal etmek lazım gelmektedir. Bu vaziyetten mutazarrır olan memlekettir. Liman Şirketi meselesi acilen hal edilmeli ve bu vaziyete bir nihayet verilmelidir.’*¹⁷⁷

Fakat Liman Şirketi her fırsatta liman işlerinde herhangi bir aksilik olmadığını, yükleme ve boşaltma işlerinde tehir yaşanmadığını söyleyerek durumun ciddiyetini göstermemeye çalışmaktaydı. Bunun için gazetelere çeşitli beyanatlar vermekteydiler:

‘...Düinkü gazetelerin bazılarında mavnacılar vaziyeti üzerine limanda mevcut vapurların tahliye edilemediği yolunda fıkralar mevcuttur. Ezcümle Teodora, Brezilya, Sardunya, Karadeniz vapurlarının tahliye edilemediği mündercdir. Halbuki limanda malum buhran olduğu günden beri Şirket bütün iktidar ve kuvvetini sarf etmek suretiyle vapurlardan hiçbirinin tahmil ve tahliyesinde tehire kalmamış, liman muamelatı muntazam cereyan etmişti. Teodora vapuru evvelki gün tahliyesini vaktinde ikmal etmiştir. Brezilya ve Sardunya vapurları da muntazaman çalışılarak tahliyelerini bitirmişlerdir.

Gerek vesait tedarikinde ve gerek herhangi bir muamelede düçar-ı müşkülât olanların doğrudan doğruya müdüriyeti umumiyyeye müracaatlarını ve menfaatleri

¹⁷⁷ ‘‘Limanda Durgunluk’’, Cumhuriyet Gazetesi, 964, 13 Kanunusani 1927, s. 3

mahtel olmak itibarıyla vaziyeti bulanık gösterenlerin propagandalarına ehemmiyet verilmemesini bilhassa istirham vesilesiyle...’’¹⁷⁸

Ahmet Hamdi Başar verdiği beyanatlarda limanda işlerin yürüdüğünü iddia ediyordu fakat daha sonra anılarında anlattığı üzere durum hiç de öyle değildi:

‘‘ ...Uzun süre işsiz de kaldıkları için mavnacıların yumuşamaları, ‘Biz ettik siz etmeyin’’ deyip teslim olmaları beklenebilirdi... hayır!... Anlaşılan grevin bir ölüm dirim meselesi olduğuna onları inandıranlar ve işsiz günlerinde besleyenler var. Pek azı gelip bizden iş kabul ediyor; çoğunluk çelik gibi sert, dayanıyor.

Doğrusu bizim dayanma gücümüz de son kertesine gelmişti. Aldığımız bütün tedbirlere rağmen limana gelen gemileri boşaltamıyorduk. İstanbul için limanlarından yüklenen malların çoğu Pire’ye boşaltılıyordu. Şikayetler çoğalmaktaydı. Bir gün limanda yük boşaltacak altı gemiye yalnız dört mavna yollayabilmiştik. Hayatımda bu kadar ümitsiz, bitkin ve olaylar karşısında yenilmiş olduğumu hatırlamıyorum. Yapacak hiçbir şeyim kalmamıştı. Birkaç ay önce İdare Meclisi’nin beni azlettiği zaman bunu fırsat bilip bu belalı işten sıyrılmamış olduğuma çok pişman oluyordum. Azgın bir açık denizde dev dalgaların arasında bir tahta parçasına sarılmış, ölümünü bekleyen adam gibiydim...’’¹⁷⁹

Ticaret Vekaleti’nin daveti üzerine, limanda yaşanan sıkıntıları bildirmek ve limanda düzenin ve süratin sağlanması için Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi ile Hükümet Komiseri Aziz Bey, Ankara’ya gitmişlerdi. Fakat sorunu acilen çözebilecek bir tedbir alınamıyordu.

Limanda nakliyat işlerindeki yavaşlık gün geçtikçe kendisini daha açık bir şekilde gösteriyordu. Örneğin nakliyat ambarları vesait bulamadıkları için mallarını vapura nakledemediklerinden Seyrisefain İdaresi de nakliye ücreti alamamaktaydı. Yani bu durum dolaylı olarak diğer işleri de sekteye ve zarara uğratmaktaydı.

¹⁷⁸ ‘‘Limanda Vaziyet’’, Cumhuriyet Gazetesi, 965, 14 Kanunusani 1927, s. 3

¹⁷⁹ Koraltürk, s.243

Limanın bu iş göremez durumuyla ilgili hemen hemen her gün gazetelerde pek çok haber ve şikayetler yazılmaktaydı. Örneğin:

“ Bulgarya vapuru mallarını tahliye edemedi

Bu cümleden olmak üzere dört gün evvel limanımıza gelen ‘‘Bulgarya’’ vapuru devlete ait bir takım eşyayı Haydarpaşa’ya ihraç ettiği halde tüccara ait eşyayı limanda mavna bulunmamasından dolayı tahliye edememiş ve limanımızda fazla kalamayacağı için de Romanya’ya hareket etmek mecburiyetinde kalmıştır.

Bulgarya vapuru Romanya’dan avdetinde tüccara ait olan eşyayı mavna bulabilirse burada tahliye edecek, bulamadığı taktirde Pire’ye götürecektir. Vapur acenteliği tarafından tüccara yapılan tebligatta, mallarının İstanbul’a çıkarılamadığı taktirde bunların Pire’ye ihraç edileceği bildirilmiştir. ’’¹⁸⁰

Bu haberlerin de gösterdiği üzere sorunun biran evvel çözülmesi gerekiyordu. İstanbul limanında işlerini göremeyen vapurlar ister istemez civar limanları özellikle rakip liman olan Pire limanını tercih etmekteydiler.

3.3.5.6 İhtilafın Çözümü

Liman İnhisar Şirketi mavnacıların pes edeceği zamanı beklemekteydi. Onların da kazanç sağlaması gerekmekteydi. Bu sebeple gelip iş isteyeceklerini düşünmekteydi. Yeni vasıta, mavna vesaire satın almak hakkında girişimler vardı fakat bunlar hemen olacak işler değildi. Bu sebeple mavnacıların biran önce çalışmayı kabul etmeleri gerekiyordu. Bu sebeple mavnacıların Şirket veznesinde bulunan depozitolarının, müracaat edenlere, Şirket hesabına çalışmak şartıyla ödeneceği kararı alınmıştı.¹⁸¹

¹⁸⁰ “Liman Asri Vesait ile Teçhiz Edilecek”, Cumhuriyet Gazetesi, 975, 24 Kanunusani 1927, s.3

¹⁸¹ “Liman Şirketi’nde Meclis-i İdarenin İçtiması”, Cumhuriyet Gazetesi, 982, 31 Kanunusani 1927, s. 2

Elli yedi gün süren ihtilaf 27 Şubat 1927 günü mavnacıların şirkete teşrik-i mesai (iş birliği) için resmen müracaatta bulunmalarıyla son bulmuştu. Bunun sebebi de daha önce Ticaret Vekaleti'ne yaptıkları başvuruya olumsuz cevap verilmesi üzerine şirketle uyuşmaya mecbur kalmalarıydı.¹⁸²

Mavnacılar Cemiyeti, Şirketle ihtilafın yaşandığı sırada Ticaret Vekaleti'ne müracaat etmiş ve Liman Şirketi'nin İstanbul limanında vücuda getirmeyi planladığı modern tesisatı kendisi yapmayı teklif ederek Türk vapurlarının yükleme ve boşaltma işlerinin mavnacılara verilmesini talep etmişlerdi. Eğer bu teklif kabul edilmezse ellerindeki mavnaların toptan Şirkete satılmasının sağlanmasını istiyorlardı.

Mavnacılar Cemiyeti'nin Ticaret Vekaleti'ne verdikleri dilekçede mavnacı esnafının; limanda modern vesait meydana getirilmesi, limanın iktisadi faaliyetinin gelişmesi ve millileştirilmesi gibi amaçlarla kurulan Liman Şirketi'ne muhalif olmadıklarını belirterek Liman Şirketi'nin yükleme ve boşaltma işlerinde tam bir acziyet içinde bulunduğunu, mevcut anlaşmazlık yüzünden 900 kadar çeşitli taşıma aracının hükümetin emriyle Haliç'in kenarında bağlı olduğunu ve bunların mürettebatı olan 2281 kişinin haklarının ve durumunun unutulduğunu söyleyerek şu tekliflerde bulunmaktaydı:

“ Şirket asri vesaiti temine çalışmakla beraber banka veya hisse mukabilinde bizim kayıklarımızı satın alarak amorti edecek ve bunun için de tahmil ve tahliyi asri vesaitin ikmal olunmasına kadar –asgari beş sene- elindeki mavnalarla yapacaktır. Biz gerek şirketin, gerek mavnacıların menafine olmak üzere şunu teklif ediyoruz:

1- *Amortiyi biz yapacağız*

2- *Vesait-i asriyeyi biz temin edeceğiz ”*¹⁸³

Mavnacılar Cemiyet'i teklifleri kabul edildiği takdirde Liman Şirketi'nin gerek mavnaları satın almak, gerek modern vesaiti temin konusunda sarf edeceği yüz binlerce liralık masraftan kurtulmuş olacağını beyan etmekteydi.

¹⁸² “İhtilaf Fiilen Bitti”, Cumhuriyet Gazetesi, 1010, 28 Şubat 1927, s.3

¹⁸³ “Bir Cemiyet ve Bir Şirket Rekabeti”, Cumhuriyet Gazetesi , 1008, 26 Şubat 1927, s. 3

Cemiyetin asıl amacının liman işlerini eline geçirmek olduğunu sundukları teklif de ortaya koymaktaydı. Çünkü Cemiyet yaptığı teklifte Türkiye sularında sefer yapan Türk vapurlarının yükleme ve boşaltmasının mavnacılara verilmesini talep etmekte ve İnhisar kanununun bu hususa ait maddesinin yanlış bir şekilde İnhisar Şirketi lehine tatbik edildiğini söylemekteydi.

Türk vapurlarının yükleme ve boşaltma işlerinin mavnacılara verilmesi talebi Liman Şirketinin kurulma amacına ve mevcut kanunun ruhuna muhalif olarak görülmekteydi ve bunun için teklifleri kabul edilmemişti. Bu sebeple mavnacılar son bir çare olarak ellerindeki bütün mavnaların Şirket tarafından satın alınması için Vekalet'in müdahalesini talep etmekteydiler.¹⁸⁴

Bu teklife vekaletin olumsuz cevap vermesi üzerine mavnacıların mühim bir kısmı Liman Şirketine müracaat ederek kayıtsız şartsız çalışacaklarını bildirmişlerdi. Fakat şirket müdüriyeti eskisi gibi yevmiye ile değil de mavnalarını şirkete sattıktan sonra bir şirket memuru sıfatıyla çalışabileceklerini şart koşmuştu. Müracaat edenlerden bazıları bunu kabul etmiş, diğer bir kısmı ise bu şekle razı olmamıştı.

Liman Şirketi mavnalarını satmak isteyenlerin mavnalarından uygun olanlarını satın alacaktı. Fakat mevcut mavnaların hepsini birden satın alması imkan dışıydı ve Şirket yeni vesait yaptıracığı için alacağı mavnalardan ancak birkaç sene istifade edebilecekti.¹⁸⁵

Şirketle mavnacılar arasında bu anlaşma yaşanırken tutuklu mavnacıların da mahkemeleri devam etmekteydi.

¹⁸⁴ Aynı kaynak

¹⁸⁵ "İhtilaf Fiilen Bitti", Cumhuriyet Gazetesi , 1010, 28 Şubat 1927, s. 3

4. BÖLÜM

ŞİRKETİN İŞLERİNE YÖNELİK ELEŞTİRİLER VE ŞİRKETİN TASFİYESİ

4.1. Büyük Millet Meclisi'nde Verilen Soru Önergesi ve Antrepo Sıkıntısı

Yaşanan bu sıkıntılar ve kritik meselelerle birlikte tüm gözler Liman Şirketi'ne dikilmişti. Gazeteler hayat pahalılığı başta olmak üzere hemen hemen her işten Liman Şirketi'ni sorumlu tutmaktaydı. Ülkenin daha başka pek çok sorunu olmasına rağmen Liman Şirketi neredeyse tüm meselelerin önüne geçmişti. Bütün bu şartlar içinde hükümette ‘‘Nereden girdik bu işe?’’ diyen sesler çıkmaya başlamıştı. Örneğin Liman Şirketi'nin İdare Meclisi karışıklıklarının yaşanmasından çok kısa bir süre sonra Büyük Millet Meclisi'nde Liman Şirketi aleyhine 31 Ocak 1927 tarihinde Karahisar Mebusu İsmail Bey tarafından verilen soru önergesi, kuruluşunun üzerinden bir yıl kadar bir zaman geçmesine rağmen limanda, şirketin kuruluş amaçlarına yönelik herhangi bir değişim olmadığını, bu sebeple Ticaret Vekaleti tarafından ne gibi tedbirler alındığı sorulmaktaydı. Soru önergesi şöyleydi:

‘‘ Şimdiye kadar İstanbul ticaretinin uzun ve haklı şikâyetini mûcib olan ve bidâyet-i teşekkülünden bu güne kadar bir seneyi mütecâviz zaman geçmesine rağmen esbâb-ı teşekkül taazzuvundan olan liman hidemâtının evvelkinden daha asrî ve daha müsait ve ehven şerâitle temîni gâyelerinden hiçbirini temin edemeyen ve ahîren polis müdâhalesine sahne olacak derecede idâresilikte acz gösteren (İstanbul Liman İşleri İnhisâr Şirketi) idaresi hakkında ticaret-i vekâletçe ne gibi tedâbir ittihâz edilmiştir. Ticaret vekîli beyin şifâhen cevap vermelerini ricâ ederim efendim. ’’¹⁸⁶

¹⁸⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 13/1/1927 Dosya İşaretleri: 5/48, Fon kodu: 030.10.0.0, Yer no: 8.47.3 ‘‘ İstanbul Liman İşleri İnhisâr Şirketi Hakkında Ticaret Vekâletinden Şifâhî Suâl’’

Bunu üzerine Ticaret Vekili Rahmi Bey, Şirket Müdürü Ahmet Hamdi Başar'ı Ankara'ya çağırarak şimdiye kadar yapmış olduklarını soruyordu. Bunu Ahmet Hamdi Başar şu şekilde ifade etmekteydi:

“ Ticaret Vekili Rahmi Bey beni telgrafla Ankara'ya çağırır: ‘Şimdiye kadar ne yaptınız?’ diye sordu. Ne yapmıştık? İçin için kaynaşmaktan, bin bir gaile ile uğraşmaktan, parasızlıktan bir şey yapacak halimiz mi vardı? Ballandıra ballandıra, şişire şişire yaptıklarımızı anlattım. Bunların arasında yeni tesis olarak Üsküdar ve Kabataş'ta gemilere su vermek üzere iki su ağızı açmıştık. Vekil Rahmi Bey mecliste verdiği izahatta en fazla bu açtığımız su ağızlarından söz etti. Aldığı cevap şu oldu:

“ Su ağızı açtınız, bizim ağızımızı kapadınız. ”¹⁸⁷

O sıralarda da zaten mavnacılar meselesi yaşanmaktaydı. Yaşanan bu kötü olaylardan sonra limanda mavna meselesi çözülmüştü fakat bir kısır döngü gibi ortaya çıkan sorunlar bir birini takip etmekteydi. Bu sefer yine antrepo buhranı baş göstermişti. Bu da eleştirilerin merkezini oluşturan konulardan biriydi.

Buhranın tekrar yaşandığı 1927 yılı Ağustos ayında Sarayburnu antreposu yeni açılmış, Seyrisefain İdaresi'nin antrepoları da bitmek üzereydi. Rüsumat ambar ve antrepoları da memurları arasında yapılan değişimden dolayı ve bu memurların devir teslim işiyle uğraşmaları yüzünden mal alamıyorlardı.

Kuruçeşme, Kabataş, Galata ve Ayvansaray antrepolarında ise durum şu şekildeydi: Kuruçeşme antrepusunun vinci kırık, Kabataş antreposu vesait-i ceriyesi yani çekme araçlarının çok eski ve ilkel bir halde bulunmasından mal alamamakta ya da çok az miktarda alabilmekteydi. Galata antrepolarının tamamen dolu olmasından dolayı, burası ancak günde bir iki mavna mal alıyordu. Ayvansaray'a gelince burada vinç olmadığı gibi mevcut kokmuş, eskimiş, yığınların atılmaması yüzünden kendisinden istifade edilememekteydi.¹⁸⁸

¹⁸⁷ Koraltürk, s. 239

¹⁸⁸ “Limanda Yeni Antrepo Buhranı Başladı, Tüccar Mavnalarda Bekleyen Malını Çıkaracak Bir Yer Bulamıyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 1187, 29 Ağustos 1927, s. 1-2

Galata ve İstanbul rıhtımlarının tamamen dolu olması yüzünden limana yeni gelen mallara yer bulmak mümkün olmadığından sayısı 200'den fazla mavna, dolu bir halde Bekçi yerinde beklemek zorundaydı.

Durumun düzelmesi için Seyrisefain İdaresi'nin antrepolarının biran önce açılması gerekiyordu. Ayrıca vinçlerin tamiri ve özellikle hamalların tedariki ve düzgün çalışması gerekmektedir.

Liman İnhisarı Müdürü Ahmet Hamdi, yaşanan bu sıkıntılara başka büyük bir sebep olarak da yükleme ve boşaltma işlerinin bir elden yapılmaması olduğunu savunmaktaydı. Çünkü Liman Şirketi yükleme boşaltma işlerinin rıhtıma kadar olan kısmını yapmaktaydı. Liman Şirketi'nden sonra ise nakliyatı Rüsumat hamalları yapmaktaydı. Ahmet Hamdi'e göre sorunlar bu noktadan sonra başlamaktaydı. Çünkü hamallar tüccarın malını gümrük ve antrepodan çıkarırken ücret almakta, antrepoya götürdükleri eşya için ise ayrıca ücret almamaktaydılar. Bu sebeple bunu bir angarya olarak gördüklerinden işten kaçınıyorlardı.¹⁸⁹

Nihayet Seyrisefain İdaresi tarafından inşa ettirilen Tophane ambarları Ticaret Odası tarafından kiralandıktan sonra Ekim 1927 tarihinde açılan ambarlara eşya kabulüne başlamıştı. Fakat bazı tüccarlar ambarların idare şeklinden şikayet etmekteydi. Bu şikayetler şu şekildeydi:

Ambarlar cumartesi gününden Salı günü akşamına kadar ancak 1,5 mavna eşya alabilmişti. Halbuki düzenli bir çalışma ile günde 10 mavna eşya kabulü mümkündü.

Cumartesi sabahı yollanan bir mavnanın o gün ancak dörtte biri alınabilmiş, Pazar günü ise aynı mavnanın boşaltımına devam edilmiş, pazartesi günü yollanan üç mavna boşaltılamayarak aynen iade olunmuştu. Buna sebep olarak memurların acemi olması, mevcut bir tane vincin her gün kırılması, hamalların idare edilememesi, bilhassa ambar idaresinin eşyayı bir bir tartarak kabul etmek istemesi gösterilmekteydi.¹⁹⁰

¹⁸⁹ Aynı Kaynak, s.1-2

¹⁹⁰ "Tophane Ambarlarına Eşya Kabulüne Başlandı", Cumhuriyet Gazetesi, 1224, 5 Teşrinievvel 1927, s. 1

Ambarların yeni açılmış olması sebebiyle henüz oturmamış olan yapıdan dolayı bu şikayetlerin olması normal görülmeliydi belki. Ticaret Odası tarafından ambarların idaresine memur olan Galip Bahtiyar Bey de bu şikayetlere karşı savunmada bulunmaktaydı:

‘‘ – Şimdiye kadar bir buçuk değil birçok mavnaya tahliye edilmiştir. pazartesi günü mavnalar geç geldiği içindir ki geriye gönderilmiştir. O gün saat 11’den 16’ya kadar 3500 balya tütün teaded, vezin ve tahliye edildi. Tabi bundan sonra gelen mavnaları boşaltamadık. Mesele bundan ibarettir. Vinç meselesine gelince: filhakika şimdilik bir vincimiz var. Bu gün de ikincisi yerine takılmış ve işlemeye başlamıştır. Üçüncüsü bu hafta içinde gelecektir. Karup Fabrikası’na sipariş edilen son sistem vinç de ay nihayetine kadar gelmiş bulunacaktır.

Hamalların idare edilemediğinden bahsediliyor? Memleketin her tarafında hamal meselesi vardır. Asrımızda mekanik bir şekil alan muamelatı biltabi kurun vasıtai bir tarzda hamal sırtıyla yapılamaz...

...Halihazırda çalışan hamallar cezri ıslahat yapılarak alınmıştır. İdaremizde böyle bir idaresizlik yoktur. ’’¹⁹¹

Aynı dönemde Anvers limanında 2500 tonluk bir yük, 1 saat 50 dakika kadar bir sürede boşaltılırken İstanbul limanında sahip olunan ilkel araçlarla ve sistemle bu sürati yakalamak imkansızdı. Ayrıca henüz sadece bir ambar açılmıştı. Diğerleri tamiratları bittikten sonra açılacaktı. Bu sebeple aksaklıkların yaşanması normal karşılanmaktaydı.¹⁹²

¹⁹¹ Aynı kaynak, s. 1

¹⁹² Aynı kaynak, s. 1

4.2. Zaman Geçtikçe Liman Şirketi'ne Yöneltilen Eleştirilerin Artması

Şirketin kurulmasının üzerinden 3 yıl geçmiş olmasına rağmen şikayetler hafiflemek şöyle dursun daha da artmaktaydı. Genel kanaate göre, liman işlerinin şirket haline getirilmesinden sonra, bu işlerin daha iyi görülmesi gerektiği yerde, tam tersine vaziyet daha çok karışmıştı. Tüccarlardan gelen şikayetlerden, gazetelerde yayınlanan haberlerden ve bu işle uğraşan pek çok kişiden gelen iddialar bu yöneydi.

Bu iddialar, İstanbul limanının ve İstanbul ticaretinin İnhisar Şirketi'nden zarar gördüğü şeklinde özetlenebilir. Şirket ise tam tersi, liman işlerinin Liman Şirketi kurulduktan sonra daha ucuz, daha muntazam bir şekilde görülmekte olduğunu her fırsat düşükçe yüksek sesle söylemekteydi.¹⁹³

O dönem yapılan pek çok tartışmalarda henüz tam ve kesin olarak Liman Şirketi'nin gerçekten İstanbul limanına büyük zararlar verdiği tayin edilememişken, bilinen bir gerçek vardı ki o da; Liman İnhisar Şirketi'nin İstanbul limanını modernleştirmek konusunda çok ağır yürüdüğüydü. İstanbul limanının işleri seri (antrepo sıkıntıları, vesait noksanları vs. gibi etkenlerin özellikle sebep olduğu tıkanıklıklar limanın bir türlü seri bir şekilde çalışmasına izin vermemişti), güvenli ve ucuz olarak görülmediği sürece ortada daima bir liman meselesi olacaktı ve olmaktaydı da. Bu meselenin ne kadar mühim olduğu gün geçtikçe daha iyi anlaşılmaktaydı. En çok tartışılan meselelerden biri de İstanbul limanının inhisar haline getirilerek elde edilmek istenen maksat neydi? Çünkü Liman Şirketi kurulduğu günden itibaren eski usullerden pek de farkı olmayan şekilde iş görmekteydi. Bu sebeple inhisar meselesinin üzerine ciddi tartışmalar yaşanmaktaydı.

“ ...O zaman denilir ki inhisar yoktur, Liman Şirketi de çalışsın, başkaları da çalışsın, hatta tahmil ve tahliye işlerinde kendilerine güvenenler varsa birkaç şirket daha teşkil etsinler. O zaman herkes işlerini en iyi ve en ucuz yapanlara gördürür. ”¹⁹⁴

¹⁹³ Bkz. Ek 1, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 18/1/1927, Dosya: 6727, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 8.47..3. “İstanbul Liman İşleri”

¹⁹⁴ “Liman İşleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 1529, 11 Ağustos 1928, s. 1

“ Liman İnhisar Şirketi eski usuldeki tahmil ve tahliyeden daha ucuz iş gördüğünü mü iddia ediyor? Eğer bu hakikatse zaten ondan tabi ne olabilir? Ortada yüzlerce kişinin gördüğü muayyen işler vardır. O işleri eshabının elinden alıp muayyen bir şirketin inhisarına tevdi edersek, yani menafî hasredersek onun miktarını biraz kasr etmekle çok bir şey kaybetmiş olmayız. Bu taktirde yine kârlıyızdır. Meselenin tabiatından çıkan bu neticeyi bize bir muvaffakiyet gibi gösteremezler. Eğer iş yalnız böyle şekli bir değişimden ibaret kalırsa o zaman düşünülecek şey başkadır. O zaman inhisar sebepsiz ve haksız olur ve tamamen keyfî kalır. Malumdur ki inhisarlar ancak milli ve âli menfaat mülahazaları ile tesis olunabilirler. Hiçbir zaruret olmaksızın ammenin işini takyit sınırlamakta devletin faydası yoktur. ”¹⁹⁵

İşte tüm bu tartışmaların dayandığı en önemli eksik, işlerin yürümemesinin ve atılan adımların bu kadar ağır olmasının sebebi, ihtisas ve sermaye eksikliğiydi. Zaman geçmesi ve hala liman işlerinde belirli bir düzenin oluşmaması akıllarda şu soruyu oluşturunuyordu: “Liman İnhisar şirketi limanın tahmil ve tahliyesini modernleştirmek için ne kadar müddet zarfında neler yapacaktır?”

Parasızlık kadar işi bilmemenin verdiği eksiklik tüm bu yaşananlarda büyük bir etki oluşturmaktaydı. İnhisar Şirketini oluşturanların hiç biri bu konuda bilgiye sahip değildi. Çünkü liman ve denizcilik işlerine tamamen uzak ve yabancılardı. Yıllarca bu işleri yabancılar yürütmüştü. Ahmet Hamdi daha sonraki yıllarda bunu şu şekilde açıklıyordu:

“ İstanbul’un millileşmesi davasına girdiğimiz için Ticaret Odası’ndan sonra ilk işimiz limanı millileştirmeye çalışmak oldu. Ama ...bu işlere akıl erdiren kimsemiz yoktu. Dizbarko, supalan, ordino, manifesto, konşimento gibi deyimlerin bile manasını bilmiyorduk. Fakat yavaş yavaş yanından kenarından öğrenmeye başladık. ”¹⁹⁶

Liman İnhisarı’nın kuruluşundan itibaren İstanbul limanda beklenen intizamın tesis edilememesi, limanın modernleştirilmesi konusunda Şirketin çok ağır adımlar atması ve şirketin gösterdiği faaliyet ile kuruluş amacı arasında herhangi bir

¹⁹⁵ “Liman İşleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 1529, 11 Ağustos 1928, s. 1

¹⁹⁶ Koral Türk, s. 199

münasebet bulunmadığını ortaya koyan haberler gibi pek çok eleştiri ve şikayet haberleri günlük basında her gün kendini göstermekteydi.

Liman Şirketi Müdürü Ahmet Hamdi ise şirketin kuruluşundan itibaren geçen hemen hemen üç yıla yakın zaman içinde, limanda için için var olan güçlükleri atlatmak ve tamamen yabancı ellerde olan liman işlerini yalnız Türklerin eline vermek, teşkilatını düzenlemek ve fiyatlarda indirim yaparak emin bir şekilde çalışmak için bu kadar surenin ancak yeterli geldiğini ileri sürmekteydi. Ayrıca liman işlerinin bir bütün halinde tek bir elden yürütülmediği taktirde istenilen gayeye ulaşmanın güç olacağını belirtmekteydi:

*“ İstanbul limanında yapılacak işler yalnız Liman Şirketi'nin elinde değildir. Liman Şirketi münhasıran deniz muamelatını tanzim edebilir. Halbuki liman denizden ziyade karadır. Karada bir Avrupa limanı tesisatı yapılmazsa ve bilhassa bütün bu işler bir nokta-i nazara göre tevhid edilmezse yalnız Liman Şirketi'nin yapacağı işler nakıs ve hatta birçok ahvalde neticesiz kalır. ”*¹⁹⁷

İstanbul limanının karada hiçbir tesisatı yoktu. Liman bu ilkel vaziyetini muhafaza ettiği sürece, Liman Şirketi tarifelerini sıfıra indirse ve hatta yükleme ve boşaltma işi için hiç ücret dahi almasa yine de İstanbul limanında beklenen gelişim ve ucuzluğun sağlanması çok güçtü. Ahmet Hamdi sözlerine şöyle devam etmekteydi:

*“... Liman işlerinin deniz kısmı –ki İnhisar Şirketi'nin meşgul olduğu kısımdır- peyderpey icraatların tenzili ve yeni vesait ikamesiyle ıslah ve tanzimine doğru bir hareket halindedir. Eğer aynı faaliyete kara kısmı üzerinde de başlanacak ve bilhassa her iki kısım bir nokta-i nazara göre tanzim ve tevhid edilecek olursa liman işlerinin ıslahı hakkındaki gayenin imkanı tahkiki tahsil etmiş olur. ”*¹⁹⁸

Ahmet Hamdi de şirketi bu şekilde savunmaktaydı. Fakat bunlar pek ikna etkisi oluşturmuyor, şikayetlerin ardı arkası kesilmiyordu. Turkish Post gazetesi “Haftalık Türk İktisadiyatı” adlı makalesinde İstanbul limanında yükleme ve boşaltma masrafı yüzünden büyük zararlara uğrandığını söyleyerek şu şekilde devam etmiştir:

¹⁹⁷ “Liman İşlerinin Islahı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1535, 17 Ağustos 1928, s. 1-3

¹⁹⁸ Aynı kaynak, s. 1-3

‘‘ Zikredilen fenni noksanlardan maada İstanbul limanının esasen haiz bulunduğu mühim rolü oynamasına mani olan diğer noksanı da ilave etmek lazım gelir. Türk limanlarından Avrupa’ya ve yahut Avrupa’dan Türk limanlarına getirilecek olan emtia, mahal-i maksude (istenilen mahalle) gönderilmek üzere Türk sularında kabotaj hakkına haiz bulunan ve bu vazifeyi şayan-ı memnuniyet bir surette ifa eden Türk gemilerine nakil edilmemekte ve İstanbul limanındaki tahmil, tahliye vesaire mesarifinin pahalılığından dolayı daha uzun ve başka bir yolu takip etse bile tercihen ecnebi bandıralı diğer gemilere nakil olunmaktadır. Mesela Almanya’ya giden veya oradan gelen emtia bu suretle tercihen Marsilya’ya veyahut Cenova’da Fransız veya İtalyan gemilerinden Alman sefainine nakledilmektedir. Bilnetice Türk iktisadiyatı için İstanbul limanına ait tahmil ve tahliye varidatının gaip edilmesinden mütevellit zarardan maada mevzubahis emtianın Türk sularında naklinden elde edilecek varidat da kaçmaktadır. Türk sefain eshabı İstanbul liman vesaitinin noksanından mutazarrır olmaktadır. ‘‘¹⁹⁹

Ayrıca İngiliz gazetesi Manchester Guardian Commercial adlı gazete ise, İstanbul’a gönderilen mallar için, özellikle çalınma tehlikesi oluşturanlar hakkındaki sigorta primlerinin yüksekliği tahammülü mümkün olmayan düzeyde olduğunu belirtmekteydi.²⁰⁰

4.3. İnhisar Sistemime Yönelik Eleştiriler

İstanbul’da modern bir liman tesisatının mevcut olmamasından doğan güçlüklerden en çok Liman Şirketi etkilenmekte ve zarar görmekteydi. Liman işlerini yerine getirmek konusunda yetkisi dışında kalan işlerde bile birçok kimse ‘‘Liman İnhisarı’’ ismine ve eşyanın yükleme boşaltma işlerini şirketin yapmasına bakarak,

¹⁹⁹ bkz. ‘‘Tahmil ve Tahliye Masrafı Yüzünden Uğradığımız Zararlar’’, Cumhuriyet Gazetesinden Naklen, 1536, 18 Ağustos 1928, s. 2

²⁰⁰ Aynı kaynak, s. 2

bütün liman işlerinden İstanbul Liman Şirketi'ni sorumlu görmekteydi. Bu durumu Ahmet Hamdi şöyle ifade etmekteydi:

‘‘...Şirket kurulduktan sonra ilk işim binanın üst katına boydan boya kocaman bir levha yaptırıp asmak oldu. Köprünün ortasından geçenlerin bile kolayca okuyabilecekleri bu levhada ‘‘İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi’’ yazılıydı. Çok iyi bir iş yaptığımı sanıyordum. Toyluğa bakın ki bu levha benim ve şirketimin başına sayısız belalar açtı... Herkesin gözü bize dikilmişti. Akıllı olsaydım kapıya bir küçük tabela bile asmazdım. Kırk yıllık Fransız Rıhtım Şirketi, dar bir sokaktaki binasına gizlenmiş, kimsenin gözüne çarpmadan çalışıp gitmişti. Liman Şirketi'nin kurulup işe başlamasından sonra haklı haksız, çoğu tabi haksız şikayetler ayyuka çıkınca köprüden gelip geçen herkes bu koca tabelada adımızı gördü ve bize lanet okudu. Basında her fenalıktan bizi sorumlu tutan yazılar çıkıyordu. Bir malın fiyatı mı yükseldi? Buna Liman Şirketi sebep olmuştu. Çünkü İstanbul limanında eşyanın gemiden karaya çıkması için yapılan masraf, Hamburg'dan İstanbul'a gelmesi için yapılan masraftan bile fazla idi.’’²⁰¹

Kömür transitinin İstanbul'da zorluklara uğraması, vapurların kontrol işlemlerimde güçlüklerle ve gecikmelere maruz kalması, antrepoların noksanlığı, limanda alınan resimlerin yüksekliği ve bunların çeşitli daireler tarafından tahsili ve saire genel liman hizmetlerinden yapılan şikayetler de isminin umumi olmasından dolayı liman inhisar şirketlerine mal edilmekteydi. ‘‘Liman İşleri İnhisarı’’ gibi umumi ve mutlak bir isim altında tanınan şirketler limanlarda başlıca yükleme ve boşaltma işleriyle meşguldüler. Bunun dışında kalan ve şikayetlere konu oluşturun birçok liman hizmetleriyle liman şirketlerinin alakası yoktu.²⁰²

Liman inhisarlarının bütün liman hizmetlerinden sorumlu zannedilmesi, şirkete yapılan şikayetlerin bir reaksiyonu olarak da 1930 senesinde Serbest Fırka'nın kurulması zamanında baş göstermiş ve fırka programına liman inhisarlarının lağvı bir madde olarak ilave olunmuştu. İstanbul Liman Şirketi Meclis İdare raporunda bu duruma şöyle bir açıklama getirmekteydi:

²⁰¹ Koraltürk, s.205

²⁰² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 0/0/1930 Dosya: 1619 Fon kodu:30..10.0.0 Yer No: 156.98..9. Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler

‘‘ Liman inhisarları, yani liman hizmetlerinin amme menfaatine göre bir elden idaresi prensibi liberal memleketlerde bile tatbik sahası bulmuş ve umumi prensipler arasına girmiş olduğu için, bizde mevcut şartlara göre liman inhisarları vücudu büsbütün zaruri müesseselerdendir. Vakıa bu inhisarların yalnız yükleme ve boşaltmaya ait olup rıhtım, antrepo, gümrük hamaliyesi gibi sahalara teşmil edilememiş olması mühim bir noksan ve binaenaleyh başlıca bir şikayet mevzuu olabilir. Fakat inhisarların aleliltak (genel olarak) kaldırılması ve işlerin serbest bırakılması hiçbir prensiple telif edilemez. ’’²⁰³

1930 yılında yapılan Fırka toplantılarında Serbest Fırka’nın inhisarlar konusunda yaptığı eleştirilerine karşı açıklama yapılmıştı. İktisat Vekili Liman İnhisarı’nın ne gibi şartlar içinde kurulmuş olduğunu anlatmak için Mütareke’den başlayarak liman vaziyetlerini tarihçesini açıklıyor ve şirketleri savunmasına şöyle devam ediyordu:

‘‘ Liman İnhisar şirketleri, yalnız tahmil ve tahliye işleri ile iştigal ediyorlar. Bunun haricinde limanlara taalluk eden bir çok meseleler, liman inhisar şirketlerinin vazife ve salahiyetleri haricindedir. Liman inhisarının tesisine saik olan zaruret, mütarekeyi takiben pek çok eşya tehacümü ile limanlarda husule gelmiş olan anarşik vaziyet idi.

Umumi Harp esnasında, memleket adeta mahsur gibi bir halde bulunduğundan o zaman hariçten eşya gelmemekte ve dahildeki istoklar da peyderpey tamamen sarf edilmiş bulunmakta idi. Binaenaleyh mütarekeyi takiben birdenbire hariçten pek çok eşya gelerek bunların gemilerden çıkarılması ve antrepolara nakli hususunda büyük bir kargaşalık vukua gelmiştir.

Zaten bu sahada memleketin daha evvelden her ihtiyaca cevap verecek teşkilatı yoktur. tahmil ve tahliye, gayri mesul eşhas ve şirketler tarafından yapılıyordu.

²⁰³ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi - İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi 12 Ağustos 1934 Günü Fevkalade Toplanan Hissedarlar Umumi Heyeti’ne Verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul, s. 16

Eldeki vesaike nazaran, mütarekeyi takip eden fevkalade günlerde, bu gayri mesul şirketler, eşyanın beher tonu için yirmiden elli liraya kadar dizbarko alıyorlardı. Fakat bunlar, bu kadar pahalı ücretlerle tahmil ve tahliyesini yaptıkları eşyaya karşı hiçbir mesuliyet kabul etmedikleri cihetle, vaziyet ne dahilde ne de hariç için asla emniyeti mucip değildi. Bilakis memnuniyetsizlikler vardı ve şikayetler tevali ediyordu. Ezcümle sigorta kumpanyaları, Türkiye limanlarına ve bilhassa İstanbul limanına girecek eşyayı sigorta etmek için ya pek yüksek primler istiyorlar, yahut sigorta yapmaktan imtina ediyorlardı.

İşte bu şerait içinde, ortadaki kargaşalık ve emniyetsizliği kaldırmak maksadıyladır ki tahmil ve tahliye işleri, bir kanun ile sağlam bir esasa raptedilmek üzere hükümete salahiyyet verilmiştir. ’’²⁰⁴

İktisat Vekili Mustafa Şeref [Özkan] Bey yükleme ve boşaltma gibi liman işlerinin, sorumlu olmayan şirketler ve şahıslar tarafından yapılması yerine, ammenin menfaatlerini gözetmekle mükellef olan devlet kontrolü altında, resmi ve sorumlu heyetler tarafından yapılmasının daha uygun olduğunu söylemekteydi. 2 Ekim 1930 tarihinde TBMM’de başvekil İsmet Paşa, hükümet programını okurken İstanbul ve İzmir liman inhisarlarının, ‘‘bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle’’ daha iyi çalıştığını söylemekte ve şöyle devam etmektedir: ‘‘*Liman hizmetlerini biz serbest işler zümresinden değil amme hizmetlerinden telakki ediyoruz... Amme hizmeti cihazını tamamen kurtarmak imkanı hasıl oluncaya kadar mevcut milli teşekkülleri kaldırmayacağız. Götürme rıhtım hizmetlerini amme hizmeti cihazı dahiline almaya çalışacağız.*’’²⁰⁵

‘‘Rıhtım hizmetlerini amme hizmetleri cihazına almak’’tan liman inhisarının tamamen devletleştirilmesinin kast edildiği anlaşıyordu.²⁰⁶

Serbest Fırka inhisarların yönetim biçimini CHF iktidarına karşı yönelttikleri iktisadi eleştirilerin en önemlilerinden biri olarak ele almıştı. İnhisarlar özellikle çok masraflı bir biçimde yönetildiği, inhisar durumundan yararlanılarak pahalıya mal

²⁰⁴ ‘‘Fırka İçtimaları Bitti’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2300, 1 Teşrinievvel 1930, s. 1-2

²⁰⁵ TBMM Zabıt Cerideleri 2.10.1930

²⁰⁶ Korkut Boratav, ‘‘Türkiye’de Devletçilik’’, s. 77-78

satıldığı ve inhisarlar kanalıyla devlet sermayesinin özel şahıslarca yendiği iddiaları ile eleştirilerde bulunmuştu.

Fethi Okyar Serbest Fırka lideri sıfatıyla İzmir’de verdiği nutukta;

*“Fırkamız inhisarlardan halkın zararına ceplerini doldurmak isteyenlerin gayri meşru hareketlerine karşıdır. Devlet hazinesi liman inhisarının tesisi için fedakarlık etmiş olduğu halde inhisardan hasıl olan fayda tamamen hususi şahıslara terk edilmiştir. Bu inhisardan halkın, esnafın ve tüccarın şikayet etmesi fırkamızı bununla iştigale sevk etmiştir”*²⁰⁷

İnhisarların varlığı bu iddialara karşılık üç planda savunulmuştu: Bir kere, bunlar aşarın kaldırıldığı, gümrük gelirlerinin azaldığı bir dönemde devlete önemli bir gelir kaynağı sağlamışlardı. İkinci olarak, CHF liderlerine göre inhisarların varlığı milli iktisadın bazı önemli noktalarını yabancı şirketlerin hakimiyetinden kurtarmıştır. İnhisarların kuruluşundan önce liman işlerinin ya loncalar ya yabancı şirketler tarafından yürütüldüğünü söylerken İsmet Paşa, bu işler ‘‘milli ellerde kalır gayretiyle’’ inhisarları kurduklarını belirtmekte²⁰⁸ ve Meclis’te Fethi Bey’in eleştirilerine karşı inhisarları şöyle savunmaktaydı:

*“ Asıl korkulacak nokta bu meselede rol oynayan ve yarı oynamak üzere kapıda bekleyen muvazaalı ecnebi şirketlerinin bu işe girmesidir. Korkarım ki bu inhisarların milletin faaliyetini takyit ettiğimiz endişesiyle sözlerine uyarak kaldıracak olursak iki sene sonra bundan bilmem kaç sene evvel İzmir limanında gördüğümüz muvazaalı ecnebi şirketler karşısında kalırız. O zaman çok müteallim olurlar. Kendilerini şüphe, elemenden kurtarmak için temin ederim ki bu inhisarlar kaldırılmayacaktır. ”*²⁰⁹

Üçüncü olarak, inhisarların, hükümetin iktisadi ve sosyal siyasetini uygulayan araçlar olması düşünülmekteydi. Başvekil’in sözleriyle: *“İnhisar*

²⁰⁷ Hakimiyet-i Milliye, 8/9/1930, Korkut Boratav, Türkiye’de Devletçilik, s. 75

²⁰⁸ İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933), Ankara Yayınları, yıl 1933 s. 320 - 322

²⁰⁹ İnönü’nün Söylev ve Demeçleri (1919 – 1946), MEB 1946, s. 235

idarelerinin çalıştıkları sahada nazımlık vazifeleri söz götürmez. Bu vazifenin hududu umumi menfaat ve hazinenin hukuku ile çerçevelidir. ’’²¹⁰

Günlük basında da inhisarın oluşturulma nedenine dair yüksek sesle sorular sorulmaktaydı:

‘‘ Bu Liman İnhisar Şirketi de nerden çıkmıştır? Bu müesseseyi hangi ihtiyaç ve zaruret doğurmuştur. Acaba İstanbul limanı başka türlü idare olunamıyormuş da onun için mi böyle inhisar şirketi ihdasına lüzum görülmüş? Yoksa devlet limanda tesis edeceği bir inhisar ile kendisine yeni bir varidat menbaı mı bulmak istemiş? Malum ya, inhisarlar ekseriya varidat almak için vücuda getirilir. Acaba hangisi? O mu, bu mu?

Bize kalırsa ne o ne bu. Sözün en doğrusu bu işin başlangıcında adeta el çabukluğuna benzeyen bir tetkiksizlik vardır. Daha üstüne para veren devletin limandan varidat alması ise hatıra gelecek şeylerden değildir.

O halde?...

O halde yangın bacayı sarmış dahi olsa da bu işi yeni baştan ve fakat acilen tetkike lüzum vardır. Yoksa hali zaten müşkül olan İstanbul ölüyor, onun belli başlı katili ise meydandadır; şimdiki şekli ise Liman İnhisar Şirketi!’’²¹¹

‘‘...Bazı limanlardaki tahmil ve tahliye inhisarı... Bu inhisarın hangi sebep ve kıymet dahilinde teessüs etmiş olduğunu izah etmek mümkün olmamaktadır. Mantıksızlığı kadar zararı da pek meydandadır. Limanlara mevzu ve denilebilir ki limanları öldürmeğe memur olan bu inhisar er geç kalkacaktır. Bu hadisedeki düstur şudur:

Ya limanlar inhisarı bizi öldürecektir, ya da biz onu kaldıracacağız.

Hakikaten bütün dünyada bunun kadar manasız işe nadir tesadüf olunur. Olsa olsa limanlar inhisarının bir eşine Dersaadet Rıhtım Şirketi misalinde tesadüf olunabilir... ’’²¹²

²¹⁰ İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları s. 320 - 322

²¹¹ ‘‘Liman İşleri’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1689, 19 Kanunusani 1929, s. 1

1931 yılında da Mavnacılar Cemiyeti İktisat Vekaleti'ne uzun bir layiha göndererek inhisar idaresinin lağvını istemiş ve bunun sebeplerini açıklamıştı. Bu sebeplere göre inhisar nakliye tarifelerinin inhisardan evvelki vaziyete nispetle yüzde üç yüz fazla olması ihracat eşyasına mühim bir darbe vuruyordu.

Önemli bir ihraç kalemi olan maden kömürünün ihracatı mühim derecede azalmıştı. Zonguldak'tan gelen üç bin ton kömürün nakil ve tahliyesi için önceden 925 lira verilirken 1931 yılında 1500-2250 lira verilmekteydi. Bu sebeplerden dolayı ve ayrıca kendi çıkarlarının da zedelenmesi yüzünden Mavnacılar Cemiyeti inhisarın lağvını istemekteydiler.²¹³

4.4. İstanbul Limanı ve Gümrük İşleri İçin 1928 Yılında Yapılan Anket²¹⁴

Cumhuriyet Gazetesi 1928 yılında İstanbul Liman ve Gümrük İşleri başlığı altında bir anket düzenlemişti. Ankette İstanbul'da liman ve gümrük idareleriyle doğrudan doğruya alakalı ithalat ve ihracat işiyle uğraşan tüccarlar, sigortacılar armatörler ve vapur acentelerine belli başlı sorular sorulmuştu. Anketin sonuçları da yine Liman Şirketi'nin aleyhine sonuçlar vermişti.

Liman işleri hakkında hemen hemen memnuniyet ve takdirle bahseden kimseye pek rastlanmamaktaydı. Herkes şikayetçi, herkes dertli, herkes yaka silkmekteydi. Anket sonucunda aşağıdaki maddeler ortaya çıkmıştı:

1- İstanbul limanında masraf, İnhisarın oluşumundan sonra %400 fazlalaşmıştır.

2- İstanbul limanı, civar limanların en pahalısıdır. Trieste limanında 24 liraya yapılabilen bir iş İstanbul limanında 170 liraya yapılabilirdi.

²¹² “İnhisarlara Dair”, Cumhuriyet Gazetesi, 1794, 6 Mayıs 1929, s. 1-3

²¹³ “Mavnacılar Liman Şirketi İhtilafı Nedir?”, Cumhuriyet Gazetesi, 2548, 12 Haziran 1931, s. 1-3

²¹⁴ Anketin tamamı için bkz. EK 4, EK 5

3- Liman masrafının artması hayat pahalılığının artmasında da mühim bir etken olmaktadır.

4- Liman masrafının artması, dünya piyasasında rekabet kabiliyetini azaltmaktadır.

5- İstanbul limanında dizbarko ücreti ton başına 275-375 kuruş arasında değişmektedir. Yunanistan'ın Pire limanında bu ücret 72-107 kuruş arasındaydı!

6- Liman İnhisarı'nda, Rıhtım Şirketi'nde, Gümrük İdaresi'nde kırtasiyecilik devam ettikçe istenilen sürat ve düzenin elde edilmesi söz konusu değildi.

7- İstanbul'da önceden 52 transit deposu varken bu sayı 3'e inmişti.

8- İstanbul limanında emniyet azalmıştır. Bu yüzden hırsızlık ve hasar vakalarına karşı sigorta primleri %25 artmıştır. Birçok sigorta kumpanyaları ise bu tehlikelere karşı tüccarı sigortalamaktan geri durmaktaydı.

9- İstanbul limanında mavnanın veya römorkörün istenilen zamanda gönderilmemesi yüzünden vapuru kaçırma tehlikesi vardı.

10- İstanbul limanında çok kere tüccarın istediği 70 tonluk bir mavna yerine 40 tonluk bir mavna yollanmaktadır.

11- Gümrük İdaresi çalınan malların da gümrüğünü almaktaydı.

12- Aktarma muamelesi İstanbul limanından daha müsait şartlar sunan başka Avrupa limanlarına kaçmaktaydı.

13- İstanbul limanına uğrayan vapurlardan alınan rüsum-u muhtelif diğer Avrupa ve civar limanlara nispetle daha ağırdı.

14- Romanya, Yunanistan; limanlarına daha sık vapur uğramasını sağlamak için, muntazam posta seferleri yapan kumpanyalara rüsum-u muhtelif üzerinden %60'a kadar indirim yapmaktaydı.

15- Pire limanının modern bir şekle getirilmesi işleri hararetle devam etmektedir. Ve 1932 senesinde tamam olacaktır.²¹⁵

Anket sonuçları da göstermekteydi ki sadece Liman Şirketi değil, limanda iş gören tüm kurumlardan şikayet vardı. Olumlu bir yanıt veren kimseye rastlanmamaktaydı. Pire’de inşa edilen yeni limanın işleri çok hızlı bir şekilde ilerlemekteydi. Bu sebeple İstanbul limanı daha zor durumlara düşebilme ihtimaliyle karşı karşıya bulunmaktaydı.

Anket sorularına verilen cevaplara bakıldığında, hemen hemen herkes liman işlerinin bozukluğu konusunda ortak düşüncelere sahipti. Yapılan şikayetler dikkate alındığında, Şirketin kurulmasından itibaren işlerin limandaki eski durumdan bile daha kötü hale geldiği fikri ortaya çıkmaktaydı. Şirketten herkes şikayetçiydi. Fakat eleştiriler inhisar sisteminden daha fazla bu sistemin iyi bir şekilde idare edilmediği yönündeydi. Örneğin bir şeker ithalatçısı bunu şu şekilde dile getirmişti:

“Liman İnhisar İdaresi’nin 40-50 liraya yaptığı işi hususi eller azami 10 liraya yapacaklardır.” Bu iddia adeta ağır bir ithamdır!

İktisadi hatalar çok kimci-dir; derhal intikam alırlar. Pire limanının son senelerdeki seri inkişafı acı bir intikamdır.

Prensiplerin iyi veya fena olması hiçbir şey ifade etmez. İyilik veya fenalık onların tatbikindedir. Bugün İstanbul limanı işlerinin fena olması hiçbir vakit “inhisar prensibi”nin fenalığına bir delil teşkil etmez. Bu ancak iyi bir prensibin fena tatbik olduğunu gösterir. O kadar! “²¹⁶

Bu satırların da ortaya koyduğu gibi limanda serbestiyi savunan tüccarların yanında genel kanaat, limandaki bozukluğun sebebi sistemin kötülüğünden değil de, kötü uygulanarak, işlerin bu konuda profesyonelliğe sahip olmayan ellere bırakılmış olmasından ileri geldiğini işaret etmekteydi.

²¹⁵ “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1566, 17 Eylül 1928, s. 4

²¹⁶ “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1559, 10 Eylül 1928, s. 4

Bu sebeple pek çok tüccar, İstanbul limanında inhisarla birlikte özel ellerin de iş görmesinin gerektiği, rekabetin işlerin daha ucuz ve iyi yapılmasına etkili olacağı fikrindeydi.

Anketten çıkan en önemli sonuçlardan biri, masrafın çoğalması ve bunun dolaylı olarak hayat pahalılığına büyük bir etkide bulunduğuydu. Mesela bir vagon şeker (yani on ton) Liman Şirketi'nden evvel azami 1200-1300 kuruş yükleme boşaltma masrafiyla rıhtımdan çıkarılırken, Şirketin işe başlamasından sonra aldığı yükleme ve boşaltma ve saire ücretiyle beraber 2500-3000 kuruşa ve hatta bazen 4000 kadar çıkmaktaydı.

Başka bir örnek vermek gerekirse, İstanbul'un zorunlu ihtiyaçlarına ait eşya perakende şeklinde gelmekte ve bunlar daima su kayığı denilen vasıta ile yüklenip boşaltılmaktaydı. Bunların yevmiyesi 300 kuruş civarındaydı. Bu kayıklar ufak olduğundan hiçbir zaman römorkörle çekilmez, kayıkçı küreği ile çalışırdı. Fakat Liman Şirketi römorkör kullanmadığı halde bunlar için tüccardan tarife gereğince römorkör ücreti almaktaydı ve sonuç olarak ücret iki katına çıkmış oluyordu.

Bir diğer önemli sonuç; İstanbul limanının işlerini bozukluğu ticaretin gerilemesine, transit ve aktarmanın İstanbul'dan komşu limanlara geçmesine sebep olmasıydı. Bu duruma örnek oluşturmak üzere Liman Şirketi'nin yayınladığı Liman dergisindeki istatistiğe göre 1927 senesinin birinci altı ayında kömür ithalatı 224.597 ton iken 1928 senesinin birinci altı ayında 138.267 tona, vapurlara yüklenen kömür 1927 senesinde 121.999 ton iken 98.082 tona inmiştir. Demek oluyor ki kömür ticareti İstanbul limanından gitmekteydi.²¹⁷

Ayrıca aktarma mallar için tarifesi yoktu, bu sebeple muamelesi Pire'ye intikal etmekteydi. Transit muamelesi için kolaylık getiren uygulamaların olmamasından dolayı transit meselesi de yavaş yavaş çekilmekteydi.

Vapurlar kömür almak için İstanbul limanını derece derece terk etmeye başlamalarıyla birlikte tatlı su satışı da bağlantılı olarak düşmeye başlamıştı. 1927

²¹⁷ “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1573, 24 Eylül 1928, s.4

senesinin birinci altı ayında 118.159 ton tatlı su satıldığı halde 1928 senesinde 107.206 ton su satılmıştı.

Başka bir iddiaya göre Liman Şirketinden sonra İstanbul limanının emniyeti azalmış, bazı sigorta kumpanyaları İstanbul için sigorta kabul etmemeye ya da primlerini yükseltmeye başlamışlardı. Şirketten evvel de İstanbul limanı güvenli bir liman değildi, fakat tüccarlara ve sigorta şirketlerine göre Liman Şirketinden sonra bu emniyetsizlik daha da artmıştı.²¹⁸

Genel kanaate göre yaşanan bütün bu sıkıntıların da başlıca sebebi idaresizlikten, kuvvetsizlikten ve iş bilmemekten doğmaktaydı.

4.5. Yöneltilen Eleştiriler Karşısında Şirketin Yaptığı Açıklamalar

4.5.1. Mavna Şikayeti

Tüccar belirli bir tonajda mavna istediği halde şirket tarafından bazen ufak mavna, bazen de talep edilenden büyük mavna gönderilmekte ve ücretleri de yollanan vasıtalarla göre tahsil edilmekteydi. Fakat şirket bu durumun, şirketin kurulduğu yıllar olan 1926, 1927 ve kısmen 1928 senelerine ait olduğunu, çünkü o zamanlarda şirket, ihtiyacı olan mavnaların mühim bir kısmını henüz mavnacılaran yevmiye ile kiralamakta olduğu için bu tür aksaklıklar yaşadığını söylemekteydi. Daha sonraki yıllarda vasıtaların çoğaltılmasıyla birlikte bu tür problemler az da olsa düzeltilmeye çalışılmıştı.²¹⁹

²¹⁸ Aynı kaynak, s. 4

²¹⁹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 1930 Dosya 1619, Fon kodu: 30..10.0.0 Yer no: 156.98..9. Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler

4.5.2. Yükün Karışık ve Muhtelif Yerlere ıkarılması

Tüccar, eşyasını bulmak için günlerce uğraşmaktaydı. Aynı partiye ait mallar çeşitli ambar ve antrepolara tahliye olmakta ve bu yüzden tüccar para ve zaman kaybı yaşamaktaydı. şirket bu tür şikayetlerin 1927 yılında yaşandığını söylemekteydi. Çünkü bu tarihlerde sık sık tekrarlanan antrepo sıkıntısı dolayısıyla bazen bir vapurun getirdiği mallar tek bir ambara verilmeyip, çeşitli ambarlara verilmek zorunda kalınıyordu. Fakat daha sonra şirket bu hususu dikkate aldığını söyleyerek 1929 yılında yaşanan antrepo sıkıntısı sırasında bu durumu göz önünde bulundurarak dikkatli davranmaya çalışmıştı.²²⁰

4.5.3. Yükün Kayıp ve Hasara Uğraması

İstanbul limanında eşyanın antreposuzluk yüzünden günlerce mavnalarda beklediği 1927 senesinde bazı sigorta şirketlerinin primlerini yükselttikleri, bazılarının da hiç sigorta kabul etmedikleri için bu konuda da şikayetler fazlaydı. Bu sebeple alakadar makamlarca tahkikat yapılmış ve İstanbul'da Maliye Vekaleti tarafından Rsumat Baş Mdriyetinde bir komisyon oluşturulmuştu. Yapılan incelemeler sonucunda, İstanbul limanında eşyada mühim bir hasar ve zayıat olmadığı ve aksine ekseri hasarın ya sefer esnasında ya da ilk çıktığı limanlarda ortaya çıktığı tespit olunmuştu. Ayrıca şirket, vasıtalarında olduğu tespit edilen hasar ve zayıatı tanzim etmekte olduğunu söyleyerek bu konuda da kendini savunmaktaydı.²²¹

²²⁰ Aynı kaynak

²²¹ Aynı kaynak

4.5.4. Supalan²²² Eşyadan Fazla Ücret Alınması

Şirketin ilk kurulduğu senelerde malını bir an evvel gümrüğe çıkarmak için ayrı bir vasıta ile tahliye işini tercihen yaptırmak isteyenlerden fazla masraf karşılığı olarak tarifelerden yüksek ücret alındığı hakkında bazı şikayetler olmuştu. Fakat şirket ilerleyen senelerde bu durumu göz önünde bulundurarak eşya kaç gün beklerse beklesin fazla ücret almamayı sağlamaya çalışıldığını, tüccarın bu tarz talepleri karşısında fazla ücret talebine de lüzum kalmadığını bu yüzden şikayetlerin ortadan kalktığını belirtmekteydi.²²³

4.5.5. Ücretlerin Tahsilindeki Problemler

Tahliye ücretlerini şirket tahsil ettikten sonra İstanbul merkez manifestosunda bulundurduğu memuru vasıtasıyla ordinoları tekrar kontrol ettirmesi, işlemleri güçleştirmesinden dolayı bazı şikayetler ortaya çıkmaktaydı. Bunun üzerine İstanbul Rüsumat Senet Dairesinde olduğu gibi Galata ve Haydarpaşa gümrüklerinde de şirketçe memur bulundurularak vize işlemleri yapıldığından şikayetler ortadan kalkmıştır.²²⁴

²²² Türkiye'ye deniz yolu ile gelen eşyaların, gemiden sundurmalara boşaltılmadan, gerekli gümrük denetimlerinin yapılması ve ödenecek vergilerin daha sonra tahsil edilmek üzere %10 fazlasıyla depoya bağlanması yoluyla fiili ithaline olanak vererek, eşyanın doğrudan doğruya bir başka araca (deniz veya kara taşıt aracı) boşaltılarak alıcısına teslim biçimi

²²³ Aynı kaynak

²²⁴ Aynı kaynak

4.5.6. Hizmet Yapılmadan Ücret Alınması

İnhisar hakkının bir ücret karşılığında acentelere veya hususi şahıslara verilerek bir hizmet karşılığı olmadan liman şirketlerinin para aldıkları umumi şikayet şeklinde zaman zaman ortaya çıkmaktaydı. Bu mesele hakkında yapılan açıklama şöyleydi: inhisar hakkından bir kısmının başkasına devredilmesi söz konusu değildir. Acenteler veya herhangi bir kimse veya müessese ile devamlı tarzda yükleme ve boşaltma müteahhitliği şeklinde bir mukavele veya anlaşma yoktur. Eşyanın vapur ambarlarında ayrılması ve bu yüzden tahliyenin gecikmesi dolayısıyla vapur kumpanyalarının mecbur kaldıkları fazla işçi yevmiyelerine karşılık olmak üzere şirketçe tahliye edilen eşyanın tonu başına 18 ve 254 kuruş bir ücret verilmektedir. Ancak kendi işçi ve vasıtalarıyla tahliye yapmış bir iki vapurdan inhisar hakkı adıyla şirketin para aldığı vekaletle şikayet edilmişti. Yapılan incelemede durumun böyle olmayıp bu vapurların, tahliyesini tüccara taahhüt etmiş bulunan müteahhitlerin Liman Şirketiyle anlaşarak muayyen bir ücret karşılığında tahliyeyi müteahhit sıfatıyla üstlendiklerini ve fiyat farkını şirkete irat olarak ödedikleri anlaşılmıştır. İstanbul ve İzmir’de kıyıda kıyıya serbest çalışan beş tondan aşağı küçük vasıtaların şirketin umumi masraflarına karşılık olacak cüzi bir miktar tediye etmeleri suretiyle inhisar dahilindeki hizmetleri yapmalarına izin verilmişti. Bu da küçük vasıta sahiplerinin işsiz kalmamalarını sağlamak içindi. Şirketle anlaşmadan izinsiz çalışanlar hakkında umumi ahkam çerçevesinde muamele yapılmaktaydı.²²⁵

4.5.7. Mavnacı Esnafının Ortadan Kalkması

Şirketin kuruluşundan sonra İstanbul’da mühim bir kitle oluşturan, mavna esnafının olumsuz etkilenmesi ve bir kısım mavnacıların işlerinden mahrum kalmaları dolayısıyla, memleketlerindeki ailelerini geçindiremeyerek tüm aile göçe mecbur

²²⁵ Aynı kaynak

oldukları hakkında bir takım şikayetler vardı. Ancak liman hizmetlerinin düzenlenmesinin böyle bir durumu ortaya çıkarmış olması doğal görülmekteydi. Her yeni işin ve gelişmenin bir takım eski sanatları geriletği ve bu yüzden zarar görenlerin ortaya çıkması her zaman rastlanılabilecek bir durum olduğu ifade edilmekteydi. Şirket İstanbul limanındaki ücretleri indirebilmek için vesait adedini ve sonuç olarak mürettebat miktarını indirmek zorundaydı. 2000 kişilik düzensiz bir mavnacı kitlesi yerine 7-8 yüz kişilik disiplin altında çalışan bir gemici nüvesi oluşturulmasını şirket, ihmal edilemeyecek bir fayda olarak düşünmekteydi. Ayrıca bu mürettebat eski mavnacılardan oluşturulmuştu.²²⁶

4.5.8. Şirketin Menfaatlerinin Özel Ellere Geçmesi

Devlet hazinesi bu inhisarların tesisi için fedakarlık etmiş olduğu halde inhisardan elde edilen faydanın tamamen hususi şahıslara terk edilmiş olduğu hakkında bir iddia vardı.

Bunun açıklaması ise şöyle yapılmaktaydı: İstanbul Liman İnhisar Şirketi'nin sermayesi yalnız 500 bin liraydı. Bunun yüzde 72'si yani yaklaşık 360 bin lirası hazine tarafından ödenerek karşılığında hisse senedi alınmıştı. Kalanı mavnacılar ve hususi şahıslar elindeydi. Şirketin hazineden sonra en büyük hissedarı mavnacıları ki bunlar da toplam sermayenin yüzde 22'sine sahiptiler. Bunların haricinde hususi şahısların elinde olan hisse senetleri ise şirket memurlarıyla diğer hissedarlara aitti.²²⁷

²²⁶ Aynı kaynak

²²⁷ Aynı kaynak

4.6. 1929 Yılında Yaşanan Antrepo Buhranı

1929 yılında mevcut gümrük tarifesinin yerine yeni gümrük tarifesinin uygulamaya geçmesinden evvel, fazla gümrük resmi vermemek için tüccarlar tarafından birçok mal sipariş edilmişti. Sipariş edilen bu malların limana gelmeye başlaması yüzünden ortaya yeniden bir antrepo buhranı çıkmıştı.

İstanbul limanına çeşitli yabancı vapurlarından gelen malların çok fazla artması mevcut antrepoları tamamen eşya ile doldurmuştu. Rüsumat İdaresi biran önce tüccarın eşyasının antrepoları yerleştirmesini istiyordu. Rıhtım Şirketi taahhüdünü yerine getirmediği için antrepo sıkıntısı çekilmekte, bu sebeple de Liman Şirketi yükleme ve boşaltma işlerini yerine getiremediğini iddia etmekteydi.²²⁸

O kadar çok eşya gelmişti ki büyük bir vapur antrepo haline getirilmesine rağmen hala gelen eşyaları koyacak yer yoktu. Bazı vapurlar eşyaları boşaltmadan geri dönmek zorunda kalıyordu. Avrupa fabrikalarından gereğinden fazla eşya sipariş edilmesi ve bunların şehre gelmeye başlaması tartışmalara da sebep olmuştu. Tüccarın bu malları umut ettikleri fiyatlara satamamaları ihtimali iflasların baş göstereceği beklentilerine sebep oluyordu. 1929 Haziran, Temmuz ayı zarfında gelen eşya o kadar fazlaydı ki bunların gümrük resmi hemen tahsil edilse bir senelik gümrük rüsumuna eş bir miktar oluşturacaktı. Diğer taraftan gelen eşyaların ihraç muamelesi yerine getirildikten sonra da birden bire gelen mallar durmuş olacaktı.²²⁹

Bu duruma sebep olarak, Ticaret Odası'nın tüccarı bu konuda uyarmaması görülmekteydi. Fakat Ticaret Odası tüccarın kendi menfaatini idrak edebileceğini, odanın tüccarlara müdahale etmesinin uygun olmadığını söylemekteydi.²³⁰ Bu konuda Ticaret Odası Umumi Katibi Cemil Bey şöyle söylüyordu:

²²⁸ “Limanda Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1865, 19 Temmuz 1929, s. 2

²²⁹ “Limanda Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1869, 22 Temmuz 1929, s. 1-4

²³⁰ “Limanda Antrepo Buhranı Başladı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1865, 19 Temmuz 1929, s. 2

‘‘- İthalat eskisine nazaran yüzde otuz nispetinde artmıştır. En ziyade getirilen manifatura eşyasıdır. Bundan başka otomobil levazımı da getirilmiştir. İthal edilen eşya memleketin mutat istihlak kuvvetine kifayet edecek kadardır.

İhtiyaçtan fazla mal celbedilmediğini zannediyorum. Memlekette buhran olmaz ve yeni istihlak kuvvetimiz azalmazsa getirilen mallar bir sene zarfında elden çıkar. Odanın bu hususta tacirleri ikaz etmesine mahal yoktur.’²³¹

Buhranın çözümüne katkı sağlaması için Kasımpaşa’da Bahriye Dairesi’nin kereste ve sebze ambarları tüccarın eşyasını muhafaza etmek için geçici olarak Rüşumat İdaresi’nin emrine verilecekti.²³² Ayrıca Seyrisefain fabrikasının bazı ambarları da antrepo olarak kullanılacaktı. Bundan başka Ticaret Odası’nda da antrepo buhranına çözüm bulabilmek için bir komisyon kurulması kararı alınmıştı.²³³

4.7. Limanda İşlerin Düşüşü ve Alınan Tedbirler

Memleketin iktisadi vaziyetini korumak için ithalatı kısmak konusunda alınan tedbirler, en büyük iş alanı ithalat olan İstanbul limanını ve neticede İstanbul Liman Şirketini alakadar edeceğinden şüphe yoktu. Limanda durum her geçen sene daha kötüye gidiyor ve iş miktarı gittikçe azalıyordu.

1929 yılında yeni gümrük tarifesinin uygulanmasından önce ortaya çıkan eşya hücumu dolayısıyla İstanbul limanına gelen vapurların dönmesiyle birlikte liman bomboş kalmıştı. Liman, iki üç tane vapurun dışında hemen hemen ölü bir manzara gösteriyordu.²³⁴

İstanbul limanı günden güne hareketini kaybetmekteydi. Hele Haliç işsizlikten uyuyan mavnalardan geçilmez bir hale gelmişti. Bu durum günlük basında da

²³¹ ‘‘Antrepo Buhranı’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1870, 24 Temmuz 1929, s. 2

²³² ‘‘Kasımpaşa’daki Ambar Rüşumata Veriliyor’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1878, 1 Ağustos 1929, s. 2

²³³ ‘‘Antrepo Buhranı’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1879, 2 Ağustos 1929, s. 2

²³⁴ ‘‘İstanbul Limanı Bomboş’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1993, 25 Teşrinisani 1929, s. 1

yerini almaktaydı: ‘‘Emanet Haliç’in dibini temizlemeği düşünürken şimdi üstü bu atıl mavnalarla tamamen dolmuş ve iki köprü arası mavnalardan bir ada halini almıştı. İki sahil arasına adeta bir üçüncü köprü kurulmuştu. Haliç vapurları mavnaların işgal etmedikleri sahadan güçlükle geçmekteydiler’’²³⁵

İşlerin bu derece kötü olması Liman Şirketi’nin bazı tedbirler almak adına mavnacıların maaşlarını düşürmesine ve bu şekilde tasarrufa gitmesine sebebiyet vermişti. 1931 yılında mavnacıların maaşı yarı yarıya düşürülmüştü. Bu da mavnacıların tepkilerine sebep oldu.

Şirket, denizde meşgul olan ve iş oldukça hizmete giden, iş olmadıkça boş kalan mavnacılarına devamlı şekilde aylık verilmesinin hem şirketin zararına, hem de bazı mavnacıların işe karşı sorumsuz davranmasına sebep olduğunu düşünüyordu. İş az diye bir kısım mavnacıları işten çıkarmaktansa, bunların aldıkları maaş ikiye ayrılacaktı. Yarısı, iş olsun olmasın maaş olarak kendilerine verilecek, diğer yarısı da bir ayda iş gününü 25 gün sayarak yirmi beşe bölünecek ve gününe ne isabet ederse çalıştığı günlerde onu gündelik olarak verecekti. Bundan başka bu işsizlik zamanında şirket mavnacıların maaşından tahminen yüzde on kadar tasarruf da yapacaktı. İşler çoğaldığı zaman mavnacılara şimdikinden fazla verilmesi düşünülmekteydi.

Şirket masraflarını mümkün olduğu kadar kısarken adam çıkartmamak amacıyla yapılacak tasarrufu tüm çalışanların üzerine yaymaya çalıştığını söylüyordu. Nitekim Haziran’dan (1931) itibaren bütün memurların maaşlarından yüzde beş indirim yapılmıştı.²³⁶

Maaşların bu şekilde düşürülmesi mavnacıların tepkisini almış ve Liman Şirketi ile mavnacılar arasında ücret meselesi yüzünden ihtilaf yaşanmıştı. Mavnacılar maaşların düşürülmesini şirketin kendilerini korumak için değil de Nizamname gereğince işten çıkardığı çalışanlarına vermek zorunda olduğu, altı maaş nispetindeki ikramiyeyi vermemek için bu yolu seçtiğini iddia etmekteydiler. Şirket bu ikramiyeyi vermemek için mavnacıları işten çıkarmayacak, fakat buna karşılık maaşlarının yarısını kesecek ve diğer yarısını da çalıştıkları günler sayısınca yevmiye olarak verecekti.

²³⁵ ‘‘Haliç’te Mavnalardan Bir Köprü’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2050, 21 Kanunusani 1930, s. 1

²³⁶ ‘‘Liman Şirketi’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2540, 4 Haziran 1931, s. 2

Şirket, merkezdeki memurlar arasından bazılarını daha önce işten çıkarmış ve memur sayısını yüz kişiye indirmişti. Mavnacıların söylediklerini kabul etmeyerek yeniden memur çıkarmamak için maaşlardan yüzde beş nispetinde indirim yaptığını söyleyerek şöyle devam ediyordu:

‘‘yeniden memur çıkarmamak için maaşlardan yüzde beş nispetinde tenkiyat yaptık. 400 kadar mavnacıya da aylık veriyorduk. Bunlar işsiz zamanlarda oturuyorlardı. Yahut kendileri başka iş yaparak sıraları geldikçe diğer mavnacılara biraz para vermek suretiyle onları işe gönderiyorlardı. Bu vaziyet mavnacılara adeta bir gedik usulü ihdas ediyordu. Biz de kendilerine şimdiye kadar verdiğimiz aylığın badema nısfını verebileceğiz. Diğer nısfına mukabil de günde 80 kuruş yevmiye tespit ettik. Bir ayda kaç gün iş yaparsanız beher gününe 80 kuruş vereceğiz, dedik. Ekseriyet bunu kabul etti, fakat bir kısmı bir avukat tutarak bizi protesto ettiler. Şirket eski nokta-i nazarında ısrar ediyor, zaten piyasada faal bir halde değildir. ’’²³⁷

Mavnacılardan seçilen bir heyet Halk Fırkası Merkezi’nde Fırkanın İstanbul Temsilcisi Cevdet Kerim Beyle görüşerek bu meseleyi çözüme ulaştırmaya çalışmışlardı. Cevdet Kerim Bey her dairede olduğu gibi Liman Şirketi’nin de limanın vaziyetine ve işin derecesine göre kadrosunu düzeltmek mecburiyetinde olduğunu söylüyordu.

1930 yılında aynı mecburiyetle ve tazminat vermek suretiyle 100 kadar memur ve o kadar mavnacıya yol veren ve o günden sonra işlerini mevcuduyla yapmaya çalışan şirket 1931 yılında da biraz daha tasarruf yapmak için bu yola başvurmuştu. Cevdet Kerim Bey bu durumu şu şekilde açıklıyordu:

‘‘ Şirket bu işi yaparken alelilak (genel olarak) memur çıkarmak yerine hiçbir müstahdemi ve ona merbut olan aileyi ızdırapta bırakmayacak bir tasarruf yolu bulmuştur.

Şirketin maaşlı iki nevi müstahdemi vardır. Daimi memurlar, limanda iş buldukça çalışanlar. Daimi memurlar için şu usul tatbik edilmiştir:

²³⁷ ‘‘Mavnacılar-Liman Şirketi İhtilafı Nedir?’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2548, 12 Haziran 1931, s. 1-3

Her memura senenin on beş günlük mezuniyeti haricinde daha on beş gün izin vermek, bu müddet zarfında bir aylığından % 25 tevkifat yapmak. Müdürler de dahil olduğu halde bütün memurlara münavebe ile teşmil edilen bu mezuniyet usulü şirkete bir aylık maaşın dörtte birini kazandırmakta, fakat memurlara da mühim bir zarar vermemektedir. Çünkü bu bir ay mezun olacak memur yol, yemek parası sarfiyatını tasarruf edecek ve kendisinden kesilen %25'i telafiye imkan bulacak, aynı zamanda şirket de memurları hissetmeden umumi bütçesinde bir tasarruf temin etmiş olacaktır.

Mavna amelesine gelince; bunlar, şirketin kendi malı olan mavnalarda çalışan işçilerdir. Ve şimdiye kadar kendilerine aylık verilmektedir. Şirketin beş yüze yakın mavnası vardır. Her mavnaya bir adam verilmektedir. Beş yüz mavna çalıştırıldığı taktirde liman işlerinin azlığından dolayı her mavna amelesi vasati olarak ikiden dört güne kadar çalışmaktadır. Şirket, bu sahada da tasarruf için adam çıkarmamak şartıyla şu usulü bulmuştur:

Bundan sonra mavna işçilerine de denizde çalışan puvantörlere yapıldığı gibi istihkakları kısmen maaş ve kısmen yevmiye olarak verilecektir. Şu hale göre herhangi bir miktar maaş alan bir mavnacının bugünkü aylığının yarısı iş olsun, olmasın verilecek, diğer yarısı da yirmi beş güne taksim olunarak hasılı taksim ne düşüyorsa her çalıştığı gün için yevmiye olarak verilecektir.

...Şu hale göre, amelenin hukuku, memurlar gibi gözetilmiş bulunmaktadır. Yaptığımız tetkikatta şirketin bundan başlıca gayesinin insani kuvvetini semereli bir hale koymak ve şimdiye kadar ayda ancak 12-14 gün çalışan mavna amelesini ayda yirmi gün kadar çalıştırmak imkanını bulmaktır.

Eğer şirket, gerek memuru, gerek mavna müstahdemini için bu tedbiri bulmamış olsaydı bugün yüzü mavnacı olmak üzere 130 kişiye yol vermiş ve yüz otuz aileyi maişetsiz bırakmış olacaktı.

Bu karar, amelenin evvelce nizamname mucibince temin edilmiş olan haklarını asla ihlal etmemektedirler. Mamañih amele istihkaklarını memur gibi

tahsilatlarından yüzde on nispetinde kesilmek şartıyla maaş namı tahtında verilmesini daha uygun görürse bu cihet dahi temin edilecektir.’’²³⁸

Şirketin mavnacılar hakkında aldığı bu karar şirketi kazandırmakla beraber mavnacıların şikayetlerine sebep olmuştu. Fakat karar uygulanmak zorundaydı. Mavnacılar ücretlerini 15 günlük maaş olarak alacaklardı ve kalan on beş günlük kısım için ise iş olduğu taktirde para verilecekti. İş olduğu zamanlar bu şekil mavnacıların lehine gibi görünse de aslında limanda iş olmadığı için mavnacıların aleyhineydi.

Ayrıca şirket 1931 yılında yaz dolayısıyla şirketin bütün memurlarına birer ay mecburi tatil vermişti. Mecburi tatil yapan memurlar maaşlarının 1/4’ünü alamayacaklardı. Bu suretle bütçede yine bir tasarruf yapılmış olacaktı.²³⁹

4.8. İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.’nin Tasfiyesi

1930 yılında Serbest Fırkacıların, hükümeti liman inhisarları hakkında sıkıştırdıkları bir zamanda Başvekil İsmet Paşa ve İktisat Vekili M. Şeref liman inhisarlarının şirket halinden çıkarılarak tamamen devlet işletmesine dönüştürüleceğini yukarıda da bahsedildiği gibi ima etmişlerdi. Bu ancak dört yıl sonra 18 Mayıs 1934 yılında, 25 Haziran 1934 tarihli 2521 sayılı kanunla gerçekleştirilmeye başlandı.

Kanuna göre, liman şirketlerinden sermayesinin 3/4’ü veya daha fazlası hazineye geçmiş bulunanların tasfiyesi için Maliye Vekili yetkili kılınmaktaydı. Tasfiye sonunda eski liman şirketlerine ait hak ve görevler bu şirketler yerine kurulacak tüzel kişiliğe sahip idarelere (İstanbul ve İzmir Liman İşleri Umum Müdürlüklerine) geçecekti. Keza, şirketlerin mal varlıkları (mameleki) da aynı idarelere devredilecekti. Hazine, şirketlere hissedar olanların hisselerini başa baş satın almaya da yetkili kılınmaktaydı.

²³⁸ ‘‘Liman Şirketi’ndeki İhtilaf Dün Halledildi’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2568, 1 Temmuz 1931, s. 1-4

²³⁹ ‘‘Liman Amelesi’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2582, 15 Temmuz 1931, s. 4

Hükümet tasarısı, aslında sırf İzmir Liman Şirketi'ni ilgilendirmekte idi. Tasarının gerekçesine göre, limancılık bir kamu hizmeti olduğu halde; devlet yeter sermaye bulamadığı için, 618 sayılı kanunla bu hizmetlerin hazinenin de iştirak edeceği A.Ş.'lerce ifa edilmesi öngörülmüştü. Nitekim İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin'de böyle şirketler kurulmuştu. İzmir limanında 1.500.000 liralık sermayenin tamamı hazineye intikal etmiş bulunmaktaydı. Ortak sayısı beşin altına düştüğü için A.Ş.'nin Ticaret Kanunu hükümlerine göre de tasfiye edilmesi gerekmekteydi. A.Ş. statüsüne son vererek liman işlerinin bir devlet kuruluşu vasıtasıyla yönetmek bu nedenlerle uygun görülmüştü.

İktisat Encümeni ise, kanunun sırf İzmir'e değil, sermayesinin 3/4'ü devlete intikal etmiş bulunan diğer limanlara da uygulanması için gerekli değişiklikleri yapmıştı.

Kanun, Meclis'te üzerine tartışma yapılmaksızın kabul edilmiş ve böylece liman şirketleri dönemi son bulmuştu.

İstanbul Liman Şirketi kuruluşundan itibaren yaşadığı büyük güçlükler nedeniyle özel sektörün elinde bulunan hisse senetlerini en büyük hissedarı olan Maliye hesabına satın alarak şirketi yüzde yüz devlet malı haline getirmeye çalışmaktaydı. Ahmet Hamdi Maliye ile anlaşarak, şirketten Maliye'ye düşen kar paylarıyla özel sektör elindeki hisse senetlerini satın alarak birkaç sene içinde tamamlamıştı. Şirketin yüzde yüz hissedarı Maliye durumuna gelmişti. Az önce belirtildiği gibi ilgili kanunda bir anonim şirkette hissedar sayısı beşten aşağıya düştüğü taktirde tasfiye edilecekti. İstanbul Liman Şirketi'nde ise hissedar tekti. Bu durum üzerine 14 Ağustos 1934'te Umumi Heyet toplanarak şirketi feshetmeye karar vermişlerdi.²⁴⁰

2521 sayılı kanunun kabulünden sonra İzmir Liman Şirketi derhal, İstanbul Liman Şirketi biraz daha geç tasfiye edilmişti. 3023 sayılı kanun (10/6/1936 No: 3032) ise bu iki limanın yönetim biçimini düzenlemektedir. Kanuna göre, bu iki limanın idareleri İktisat Vekaleti'ne bağlanır ve İstanbul ve İzmir Liman Şirketleri İdaresi adını alır. Bu işletmeler, ticari eşyaların tahmil-tahliyesi, gemilere su verilmesi, rıhtımların

²⁴⁰ Koraltürk, s. 527

işletilmesi, antrepoların tesisi ve işletilmesi, kıyıdan kıyıya eşya, su, kömür nakli, dalgıçlık ve liman temizleme işleriyle uğraşacaklardı. Bu işler yalnız limanlarda değil, tekel halinde olmamak şartıyla liman sınırları dışında da aynı işletmeler tarafından Bakanlar Kurulu'nun izni ile yapılabilirdi. Ayrıca Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul'da maden kömürü depolarının tesis ve idaresi tekeli İstanbul Liman İşletme İdaresi'ne verilmekteydi.

İstanbul Liman Şirketi 12 Ağustos 1934 Pazar günü Hissedarlar Umumi Heyeti'nin toplanmasında, şirketin tasfiyesi ve 9 yıl boyunca yaptığı işler şu şekilde özetlenmişti:

*“Şirketin amme hizmetini ifa ederek limanda ucuz tarife tatbik edebilmesi için kar seviyesinin de asgari hadde inmesi ve hatta karsız çalışması lazımdı. Bu prensibi tatbik, hususi eşhas ve müessesatın şirkette hissedar olmaları kısmen mani olabileceği için, hükümetçe bu hisselerin peyderpey satın alınması, bugün şirketimizi hemen tamamen devlet sermayesi ile işleyen bir müessese haline koymuştur. Liman işlerinin kara ve deniz kısımları ayrı ayrı hizmetler halinde telakki edilemeyeceğinden, son neşrolunan kanunla rıhtım işlerinin dahi hükümete geçtikten sonra liman inhisarı tarafından idaresinin kabul olunması liman hizmetlerinden beklenen esaslı ıslahata başlangıç olacağına şüphe yoktur. Şirketimiz dokuz seneye yaklaşan faaliyetinde, kendisine verilen vazifeleri hakkıyla yaparak limanda pürüzlü ve tasfiyesi cidden zaruri ve lazım olan işleri ifa ederek bu safhaya geçebilmek için imkan hazırlamış olmasından dolayı müftehirdir.”*²⁴¹

4.8.1. Şirketin 9 Senelik İcraat ve Faaliyeti

Şirketin esas mesaisi imtiyaz name gereğince birkaç kısma ayrılmıştı:

²⁴¹ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul s. 20-21

- A) Vapurlardan ticaret eşyasının yükleme ve boşaltma işi
- B) Vapurlara kömür vermek ve vapurlardan kömür boşaltmak
- C) Limana gelecek vapurların tatlı su ihtiyacının temin edilmesi

D) Dalgıçlık ve tahlisiye hizmetini yerine getirmek. İlk iş olarak şirket 5 Aralık 1925 tarihinde vapurlara tatlı su dağıtımına başlamış ve 27 Aralık 1925’de kömür yükleme ve boşaltma işlerine girişmişti. Yabancı limanlardan gelen eşyanın tahlisiye ve dalgıçlık işleri ile diğer hizmetlere de 29 Mart 1926’da başlanmıştı.

Bu tarihlere göre şirketin resmen kurulduğu 1 Eylül 1925 tarihinden tasfiye kararı verilecek olan 12 Ağustos 1934 tarihine kadar hayatı dokuz seneden 18 gün kadar eksikti. Liman hizmetlerini yürütmeye başladığı 5 Aralık 1925 tarihine göre ise faaliyet devresi 8 sene, 6 ay ve 7 gündür. Bu süre zarfında, şirket limanda yaklaşık 15 milyon ton eşya üzerine iş yapmıştı. Bu miktarın yaklaşık 3 milyon tonu ithalat eşyasına, 5 milyon tonu kömür yükleme ve boşaltmasına, 2 milyon tonu vapurlara verilen tatlı suya ait olup geriye kalan 5 milyon tonu da dahili ticaret eşyası yükleme ve boşaltmasıyla ihracat işlerine aitti. Limanda şirketin tahmil ve tahliyesini ve kayıp ve hasarını üstlendiği eşyanın parça adedi yaklaşık 80 milyon ve değer toplamı da yaklaşık bir hesapla 1.50 milyar lirayı bulmaktaydı.

Bu süre içerisinde şirketin söz konusu işleri görmesine karşılık elde ettiği geliri 13.538.783._ milyon lira olmuş ve genel masrafı da 12.842.617,57 liradan ibaret bulunmuştu. Bu masrafların yüzde olarak çeşitli hesaplara ayrılmış hali şöyleydi:

- I- Liman araçları tamirat ve amortismanına ve işletme tüketimine %17
- II- Araçlarda çalıştırılan mürettebat ile çalıştırılan işçilere yükleme ve boşaltma işlerinde %31,52
- III- Kiralık araç %13,18
- IV- Memur ve puvantörler maaş ve yevmiyelerine %16,68
- V- Faiz ve sigortaya %2,45

VI- Diğer masraflara %19,17

Bu süre içerisinde limana alınan yeni vesait ile vinç bedelleri için sarf olunan paranın toplamı 778.077_ liradır ki satın alınan vesait şunlardı:

Yeni araçlar: Kıymet (lira)

175 yeni araç 304.253 ahşap, duba, mavna

6 “ 60.742 çelik layter

3 “ 105.588 buharlı römorkör

2 “ 6.447 motör

4 “ 165.465 çelik su layteri

7 “ 85.532 cer motoru

1 “ 50.050 maçuna (vinç)

Toplam 778.077

Eski vesaitin hepsi tamir edilerek işte çalıştırılmış ve bunlardan bir kısmı zaman geçtikçe fesh olunmuş veya batmış olup şirket tasfiye edilirken, eski ve yeni mevcut vesait ile son bilançoda kayıtlı kıymetleri aşağıda gösterilmiştir:

	Adet	Kıymet (lira)
Buharlı su vapuru	2	15.500 lira
Buharlı römorkör	9	129.600 lira
Cer	8	77.900 lira

Su tankları	4	143.600
Benzinli römorkör	3	6.100
Maçuna	1	50.050
Dalgıç motoru	1	1.100
Mavna ve duba	478	<u>424.807</u>
		848.657
934 Senesinde 17 Adet		<u>35.607</u> lira
		884.264

Bu vesaitin tamiri için Balat'ta bedeli sekiz taksitte ödenmek üzere Emlak Bankası'ndan 30.000 liraya satın alınan ve o zamana kadar 18.750 lirası ödenen bir atölye mahali vardı. Burada ahşaba ait bütün işler, demir ve makine işlerinin de bir kısmı şirket tarafından yapılacak derecede tesisat mevcuttu. Atölyenin muntazam bir fabrika haline konması için bütün tetkikat yerine getirilmiş ve bu iş, 1935 senesi icraat programı arasına girmişti.

Şirketin atölye yerinden başka bir de içinde bulunduğu Liman Hanı mevcuttur ki bu da Emlak Bankası'ndan 8 sene taksitle ve 361. 400 liraya satın alınmış ve kalorifer ve sair tesisatı için 22.720 lira sarf olunarak han kısmen şirket merkezi olarak kullanılmış ve ihtiyaçtan fazla kısımları da kiraya verilmişti.

Hanın bankaya ödenen taksitleri 271.400 lira olup şirket tasfiye edildiğinde 90.000 lira borcu vardı. Mesadet Hanı'nın ödenmeyen taksitleri de dahil olarak bilançodaki kıymetli 294.556 liraya inecek derecede muhtelif senelerde amortisman yapılmıştır.

Şirketin sermayesi gördüğü işlere ve elinde bulundurduğu vesait değerlerine göre çok azdı. 558.650 lira sermayesi olduğu halde 31 Temmuz 1934 yılındaki mizana

göre şirketin binalar, vasıtalar ve malzemeler olarak toplam kıymetleri miktarı 1.414.921,16 idi.

Şirket sermaye artırımına, bir çok defa teşebbüs etmiş ve bu konuda hükümetten izin istemiş olmasına rağmen artırım yapılacak olan kısmın kamu menfaati düşüncesiyle hususi şahıslar eline geçmesi istenmediğinden ve en büyük hissedar olan Maliyenin bütçe meselesi yüzünden sermayeye katılımı mümkün olmadığından -ancak İzmir Liman Şirketi'ne 58.650 liralık hisse satmak mümkün olmuş- şirket sermayesinin bir buçuk milyon liraya ulaştırılması kararı fiilen uygulanamamıştı. Şirketin 31 Temmuz 1934 tarihindeki durumuna göre gelir ve borçlarını oluşturan hesapların başlıcaları şöyleydi:²⁴²

Borçlar:

Sermaye	:	558.650 -
Alelaide ihtiyat akçesi	:	87.838,26
Fevkalade ihtiyat akçesi	:	202.491,18
İstikraz bakiyesi	:	229.803,35
Hissedarların alacağı	:	163.877,52
Emlak taksitleri bakiyesi	:	101.250 -
1933 amortisman karşılığı	:	84.763,86
Diğer borçlar	:	97.279,26
Bakiye	:	<u>63.142,19</u>
Toplam	:	1.589.095,61

²⁴² İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul s. 21-23

Varlıklar:

Kıymet hesapları	:	1.414.921,16
Muhtelif borçlar	:	125.853,43
Müşteriler ve acenteler	:	41.775,77
Nakit mevcudu	:	<u>6.545,25</u>
		1.589.095,61

Şirketin tasfiyesine karar verildikten sonra Ticaret Kanunu hükümlerine göre bir tasfiye heyeti kurulmuştu ve şirketin mevcutları ve alacaklarını, idare meclisiyle ortaklaşa Maliye müfettişlerinden oluşan bu tasfiye heyeti tespit edecekti. Tasfiye Heyeti bir taraftan tasfiye muamelelerini yapacak, diğer taraftan şirketin hükümete bağlanmasına kadar geçici bir süre yani bir sene kadar idareye devam edecekti. Bu süre zarfında şirketin kadrosu da değiştirilmeyecekti.²⁴³

İstanbul Liman Şirketi Genel Müdürü Ahmet Hamdi ise tasfiye heyetinin işe el koyduğu tarihten itibaren görevini bırakmış ve şirketle alakasını kesmişti.

1 Ocak 1935 yılında göreve başlayan Liman ve Rıhtım Genel Müdürlüğü'ne, Eski İstanbul Vali Muavini Ali Rıza Çevik getirilmişti. Yeni teşkilatın kadrosunda Liman Şirketine ait kişiler çalışmaya devam etmiş, Rıhtım Şirketi'nden ise özellikle yabancı çalışanlar tazminatları verilerek yeni kadroya dahil edilmemişti. Rıhtım Şirketi'ne ait memurların tazminatları ödenirken bu işlemler sırasında bazı sorunlar da yaşanmıştı. Tasfiye edilip hükümetçe satın alınan Rıhtım Şirketi'nin memurlarını temsilen oluşturulan heyet durumu şu şekilde izah ediyordu:

“Rıhtım Şirketi'nin 60'ı maaşlı 200'ü de yevmiyeli ve ücretli olmak üzere 260 memuru vardı. Şirket tasfiye edilince bunlardan maaşlı olanlara tazminat ve ikramiye namıyla para ödenmiş, yevmiye ve ücretlilerden de yalnız beş tanesine ikramiye verilmiştir. Ücretlilerden ikramiye alanlar da yabancılardır, 195 Türk memurunun

²⁴³ “Liman Şirketi'nde Tasfiye Faaliyeti”, Cumhuriyet Gazetesi, 3696, 20 Ağustos 1934, s. 2

ikramiyeden mahrum edilmesi üzerine şirket müdürüne müracaat ettik. Bize verdiği cevap şu oldu: ‘‘Maaşlı memurlar ikramiye verileceği evvelce taahhüt edilmişti, o taahhüdü yerine getirdik. Yevmiye ve ücretli memurlara bir şey vermedik.’’ Yevmiyeli memurlardan beş yabancıya da ikramiye verildiğini isim ve miktar zikrederek söyledik. Müdür, biran tereddüt etti ve ‘‘onlar benim taktirimi kazanmış olan memurlardır, onun için verdik’’ cevabını verdi. 200 kişilik bir memur kadrosu içinde müdürün taktirini yalnız beş yabancı memurun kazanarak ikramiyeye hak kazanması şaşılacak bir iştir. Bu şirkette senelerden beri çalışan Türk memurlarının hakkı bir müdürün keyfine mi kalmıştır? Hakkımızın aranması istiyoruz.’’²⁴⁴

Bu şekilde yeni idare işe başlamış bulunmakta ve Liman İşleri bir elden idare edilmekteydi.

4.9. Şirketin İdare Meclisi Raporları ve Bilançoları

Şirket kurulduğu andan itibaren pek çok sıkıntıyla karşı karşıya kaldığı için normal bir şekilde çalışmaya ancak 1928 yılında başlamıştır. Bu sebeple şirketin normal bir çalışma yılı olan 1928 yılı raporları ve 1929 yılından 1933 yılına kadar (şirketin tasfiye edilmesinden bir önceki sene.) karşılaştırmalı 1933 yılı raporu şirketin işleri hakkında fikir oluşturması için aşağıda açıklanmaktadır.

4.9.1. Şirketin 1928 Senesi Durumu

Geçen yaklaşık 2,5 sene göz önüne alındığında 1928 yılı Liman Şirketi’nin olağan bir şekilde çalışmaya başlayabildiği ilk yıldır. 1928 yılı bilançosu yapıldığı

²⁴⁴ ‘‘Rıhtım Şirketi Memurlarının Hakkı’’, Cumhuriyet Gazetesi, 3828, 11 İkindikanun 1935, s. 2

zaman yani 1929 yılına girerken şirketin resmen kuruluş tarihinden 3 sene 4 ay ve bütün liman işlerine başladığı tarihten itibaren de 2 sene 7 buçuk ay geçmiş bulunuyordu.

1928 senesine kadar benzersiz pek çok sorunla karşılaşmış olan şirket ancak 1928 senesi içerisinde bir sükunet ve nispeten problemsiz çalışabilme imkanına sahip olabilmisti. Bu süre zarfında mavnacılar veya işçilerin herhangi bir sorunları veya grevleri olmamış, ayrıca senenin son iki ayı hariç antrepo sıkıntısı yaşanmamıştı.

Bilindiği gibi şirket, limanda yükleme ve boşaltma ile deniz vasıtalarını işletmekle görevliydi. Bu sebeple deniz işleri olmaktan çok kara işleri olan liman hizmetlerinin yalnız deniz kısmından sorumluydu. Limanda kara tesisatı, rıhtımlar, ambar ve antrepolar ihtiyaca yetersiz olduğundan şirket ne kadar iyi çalışırsa çalışsın, limandaki ücretleri ne kadar düşürürse düşürsün limanda olması gereken ucuzluk ve düzenin sağlanması çok zordu.

Şirket, “Liman İşleri İnhisarı” gibi genel bir isme sahip olduğu için çoğu kimseler, bütün liman hizmetlerinden şirketin sorumlu ve meşgul olduğunu zannetmekteydi. Halbuki şikayet edilen işlerin birçoğundan Liman Şirketi sorumlu değildi. Limanda kara tesisatı işlerinde hızlı bir şekilde çalışmaya başlanmadığı sürece kronik bir hal alan birçok sorunun çözülmesi mümkün değildi. Bu itibarla şirketin nispeten normal geçen senesinde şirketin yaptığı işler ve limanın durumu şu şekildeydi:

4.9.1.1. Yeni Araç İşi

Şirket 1928 yılında limanın vasıtalarını yenileştirmek ve modernleştirmek için evvela Bartın’a yeni sistem 50 adet mavna ısmarlamıştı. Fakat orman ve işçi sıkıntısı yüzünden Bartın ve civarında senede ancak 25-30’dan fazla mavna yapılamıyordu. Bu sebeple şirket mavnalarını yenilmek konusunda amacına tam olarak ulaşamamıştı. Ayrıca yeni liman vasıtası satın alabilmek için umumi heyet kararıyla İş Bankası’ndan 500 bin liralık bir kredi alınmış ve Maliye Vekaleti’nin onayına

sunulmuştu. Fakat şirketin bu krediden istifadesi ancak 1929 yılında gerçekleşebilecekti.²⁴⁵

Şirket kalan taksitleri alınan bu krediden ödenmek üzere % 25 bedelini şirketin hasılatından ödeyerek İngiltere'ye 26 bin İngiliz lirasına 8 çelik duba ve 4 adet motorlu su tankı ısmarlanmış, Hollanda'ya da 3 küçük motorlu römorkör siparişi verilmişti. Bundan başka mavnaların bazılarının motorla donatılması için çeşitli fabrikalara 6 adet mazotla çalışan motor ısmarlanmıştı.²⁴⁶

Bunların dışında şirketin kirayla oturduğu Karaköy'deki bina şirketin işleri için yeterli gelmediğinden ve şirketin kendine ait bir binaya ihtiyacı olduğu için Eminönü'nde bulunan Emlak Bankası'na ait Mesadet Hanı 8 sene süreyle 362.400 liraya satın alınmış ve ilk taksiti de 1928 senesi zarfında ödenmişti. Ayrıca bu binanın yarısına yakını kiraya verilerek oradan da bir kazanç sağlanmaktaydı.

4.9.1.2. Yükleme ve Boşaltma İşleri

1928 senesi, yükleme ve boşaltma işleri bakımından herhangi bir gelişme göstermemişti. Limanda antrepo buhranı olmamasını sağlayan Tophane ambarlarının, 1929 senesi başında Ford Şirketi'ne verilmesinden dolayı aynı sene içerisinde bir antrepo buhranı baş göstermişti.

Şirketin 1928 senesindeki gayri safi gelirleri 2.045.200 liraydı. Bu miktar 1927 senesi gelirlerinden 240 bin lira kadar eksiktir. Bu noksanın sebebi ise, tarifelerde her altı ayda bir yapılan indirimlerle birlikte yüksek tarifeye tabi olan manifatura, tuhafiyeye gibi eşyanın az, buna karşılık ucuz tarifeye dahil olan buğday ve sair malların çok fazla ithal edilmesiydi. Dizbarkoya tabi olup ton başına belirli bir ücret alınarak yapılan yabancı vapurların tahliyesinde ise 1928 senesinde 411 bin ton iş yapılmıştı ki

²⁴⁵ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1928 Senei Maliyesi İdare Raporu ve Bilançosu, İlhami-Fevzi Matbaası

²⁴⁶ Aynı kaynak

bu 1927 senesinden 44 bin ton fazlaydı. Bu fazlanın sonucunda 1928 senesi gelirlerin 1927 yılına göre %12 bir fazla olmuştu.²⁴⁷

4.9.1.3. Su Dağıtımı

Vapurlara verilen tatlı su miktarına gelince, 1928 senesinde 1927'ye göre 8 bin ton kadar noksanla 222.284 ton su verilmişti ki noksan %3 kadardı.²⁴⁸ Bu eksik çok önemli sayılmamakla birlikte, sebep o yıl yaşanan kuraklık dolayısıyla Terkos ve Üsküdar sularının bazı zamanlar akmamasıydı.²⁴⁹

4.9.1.4. Kömür Yükleme ve Boşaltması

1928 senesinde kömür yükleme ve boşaltma işlerinde %10 kadar bir eksilme vardı. Yapılan 522.067 bin tonluk kömür muamelesi geçen seneye yani 1927 senesine göre 60 bin ton kadar eksikti. Bu miktardan 164 bin tonu vapurlara ihrakiye olarak verilmiş ve bu da yine 1927'ye göre 20 bin ton noksandı.²⁵⁰ Şirketçe, kömür işlerinin son seneler zarfında azalmasını, kömür işlerinde yaşanan sorunlara ve ekonomik sebeplere dayandırılmaktaydı. Ayrıca 1927 yılında İstanbul limanında kömür faaliyetinin kısmen fazla olmasının bir sebebi de İngiltere'de yaşanan kömür greviydi.

²⁴⁷ Aynı kaynak

²⁴⁸ 1927 yılından 1936 yılına kadar olan 10 yıl içerisinde İstanbul limanındaki su satışı için bkz. "İstanbul Liman İşletme İdaresi - İdare Raporu ve 1936 Senesi Bilanço ve Kar Zarar Hesabı Tetkik Heyeti Raporu İstatistik Cetvelleri ve Grafikler" İktisat Vekaleti, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1937.Bkz. EK 6 Şekil 1

²⁴⁹ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1928 Senei Maliyesi İdare Raporu ve Bilançosu, İlhami-Fevzi Matbaası

²⁵⁰ 1927 yılından 1936 yılına kadar olan 10 yıl içerisinde İstanbul limanındaki kömür boşaltma tonajı için bkz. "İstanbul Liman İşletme İdaresi - İdare Raporu ve 1936 Senesi Bilanço ve Kar Zarar Hesabı Tetkik Heyeti Raporu İstatistik Cetvelleri ve Grafikler" İktisat Vekaleti, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1937.Bkz. EK 6 Şekil 2

Şirket, yapılan kömür yükleme ve boşaltmasından alınan ücretlerden indirimler yapmak suretiyle bu işlerin gelişimine katkıda bulunmaya çaba gösterdiğini açıklamaktaydı.

4.9.1.5. Tahlisiye ve Dalgıçlık İşleri

Tahlisiye ve dalgıçlık işlerinde ise herhangi bir gelişme olmamıştı.

4.9.1.6. Şirketin 1928 Senesi Hesap Durumu

Şirketin 1928 senesi Aralık ayının sonuncu günü son bulan üçüncü mali senesine ait bilançodan anlaşılacağı üzere şirketin genel işlerinden 143.828 lira 80 kuruş temettü elde edilmişti. Demirbaş eşyasının kıymeti, bu tarihte amortisman çıkarılmış olarak 870.000 liraya ulaşmış, fakat satın alınan yeni han dolayısıyla yedi senede ödenmek üzere Emlak Bankası'na 315.000 lira borcu kalmıştı.²⁵¹

Hissedarlarına ise %6 faiz, %9 temettü olarak %15'i ödenerek bu miktardan artan 19.639 lira 85 kuruş ise fevkalade ihtiyata nakledilmişti.

1928 senesine kadar idare meclisine ait temettü, bilançonun tanzimi ve şirketin hesap senesinin sonunda bilfiil görev alan üyelere eşit olarak ödenmekteydi. Hesap senesinin son bulmasından önce istifa veya herhangi bir sebeple vazifeden ayrılan kişiler öteden beri müteamil olduğundan temettüe iştirak ettirilmemekteydi. 1926 ve 1927 senesi temettüü bu şekilde dağıtılmıştı. Ancak eski üyelere bazıları mahkemeye müracaat ederek şirkette bulundukları zamana denk gelen temettüü şirketten talep etmişler ve mahkemede de şirketin kendisini savunmasına rağmen eski

²⁵¹ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1928 Senei Maliyesi İdare Raporu ve Bilançosu, İlhami-Fevzi Matbaası

üyelerin talepleri kabul edilmiş ve karar eski üyelerin lehine verilmişti. Bu sebeple 1928 yılından itibaren üyelere sahip oldukları temettü hizmette bulundukları süre ölçüsünde olmak üzere hesap edilip dağıtılacaktı. Ayrıca önceden bu son esasa göre temettüden hisse alamamış olan eski üyelerin yaklaşık 6 bin lira kadar olan hakları için de olası bir çok davanın açılmasına gerek kalmadan hakları 1929 senesi genel masraflarından ödenmesi ve durumun bu şekilde halledilmesi kararı alınmıştı.²⁵²

1928 SENESİ TEMETTÜÜNÜN SURETİ TEVZİİ HAKKINDAKİ TEKLİF

% 6 Faiz	30.000, -
% 10 İhtiyat Akçası	<u>14.382,88</u>
	44.382,88
Mütebakısından:	
% 10 Meclis-i İdare azalarına	9.944,59
% 20 Müessislere	19.889,18
% 5 Memurine	4.972,30
Hissedarana tevzi edilecek temettü yüzde nispeti 9'dur	45.000, -
Fevkalade ihtiyat akçası olarak tefriki	<u>19.639,85</u>
Heyeti umumiye reyine arz edilen	<u>143.828,80</u>

²⁵² Aynı kaynak

1928 SENESİ BİLANÇOSU

MEVCUT VE MATLUBAT			SERMAYE VE DÜYUNAT		
Nakit mevcut	91.646 17	Kasada 13153 98	Sermaye	500.00	
Ambarlar ve depolar mevcudu	39.846 38	Bankalarda <u>78492 19</u>	İhtiyat akçesi	25.311 45	
Muhtelif borçlular	303.047 43	91646 17	Muhtelif alacaklılar	638.546 11	
Demirbaş kıymetleri	873.146 38		Hesabatı nazıma	42.500 -	
Hesabatı nazıma	<u>42.500 -</u>		Kar	<u>143.828 80</u>	
	1.350.186, 36			1.350.186 36	

KAR VE ZARAR HESAPLARI

MASRAF		VARİDAT	
Masarifi umumiye yekunu	1.818.915 03	Emteai tüccariye ve kömür	1.867.971 16
Amortisman	82.457 06	Tahmil ve tahliye varidatı	
1928 senesi temettü-ü safisi	<u>143.828 80</u>	Su tahlisiye dalgıçlık varidatı	149.767 20
	2.045.200 89	Muhtelif varidat	<u>27.462 53</u>
			2.045.200 89

4.9.2. Şirketin 1933 Senesi Durumu

1930'lu yıllarda bütün dünya memleketleri ekonomik buhran dolayısıyla başka memleketlerden yaptıkları ithalatı azaltan önlemleri son noktaya kadar almakta oldukları için her limanın işi önemli ölçülerde azalmıştı. Türkiye'de, hükümetin de memleket ekonomisini korumak ve tüm dünyayı saran buhranın etkilerinden mümkün mertebe kurtulmak için uyguladığı kontenjan ve döviz tahditleri, memleketin başlıca ithalat merkezi olan İstanbul limanının iş hacmini azaltmıştı. Diğer taraftan Karadeniz ve Akdeniz memleketleri arasında bir deniz geçidi olan İstanbul limanı, dünya buhranının seyrüsefer işlerini azaltmasından dolayı gelen geçen gemilerin azalmasından da olumsuz bir şekilde etkilenmiş ve iş hacminde bu yüzden de eksiklikler gözüküyordu.

4.9.2.1. İş Miktarı

1929 senesini İstanbul limanının normal bir iş senesi kabul edilerek diğer senelerin faaliyeti bu sene ile karşılaştırılırsa işlerin miktarı hakkında bir fikir almış oluruz. 1929'da şirketçe, ücreti ton hesabıyla alınan işlerin toplamı 1.417.451 tonu bulmuştu²⁵³ (bu rakam içinde ücretleri ton olarak tespit olunmayan ihracat eşyasıyla Türk limanları muvaridatı ve sıvı yakıt dahil değildir).

Bu miktar geçen senelerle karşılaştırıldığında şu sonuçlar elde edilmekteydi:

²⁵³ İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1933 Senesi Alelade Umumi Heyeti, İdare Meclisi ve Murakıp Raporları, Bilanço, Zarafet Matbaası (Kazım), İstanbul, 1934

<u>Senesi</u>	<u>İş tonajı (1000 ton itibariyle)</u>	<u>Oranı</u>
1929	1.417	100
1930	1.161	82
1931	1.114	79
1932	999	71
1933	873	61

Bu karşılaştırma 1933 senesinde iş hacminde 1929 senesine göre %39 oranında bir eksiklik olduğunu göstermektedir. 1932 senesine göre azalma oranı ise %10'dur. Ancak Türk imanları muvaridatı ve sair ton hesabıyla ücretleri alınmayan liman muvaridatı bu hesaba girmediğinden, bütün liman muamelelerindeki eksikliğin kesin olarak ifade edilmesi mümkün olmamıştır.²⁵⁴

4.9.2.2. Gelir Miktarı

Şirketin 1929 senesine göre içinde bulunan senenin (1933) iş hacminde %39 bir azalma olmasına rağmen gelirlerinde %44 bir azalma vardır. Şirket, gelirlerinin iş hacmine göre bir miktar daha eksik olmasını, şirketin kamu hizmetini göz önüne alarak tarifelerinde yaptığı devamlı indirimlerden ileri geldiğini söylemekteydi. Gelirlerin diğer senelere göre azalma oranı ve karşılaştırması aşağıda gösterilmiştir.²⁵⁵

²⁵⁴ Aynı kaynak

²⁵⁵ Aynı kaynak

<u>Senesi</u>	<u>Bin lira</u>	<u>Oranı</u>
1929	2.180	100
1930	1.513	70
1931	1.444	67
1932	1.286	59
1933	1.217	56

4.9.2.3. Masraf Miktarı

1929 senesi masrafı 100 sayılırsa 1933 senesindeki masraf 57'den ibaretti. Masrafların diğer senelere ait miktar ve oranı ise aşağıdaki gibidir:

<u>Senesi</u>	<u>Bin lira</u>	<u>Oranı</u>
1929	2.051	100
1930	1.482	73
1931	1.371	67
1932	1.252	61
1933	1.183	57

4.9.2.4. Liman Araçlarının Miktarı

Şirket, gelirleri düşmesine rağmen vasıta almak ve yenilemek konusunda gayret göstermekteydi. 1932 yılında İş Bankası'na ait olan ve Çanakkale'de bulunan 80 ton yük kaldırma kapasitesine sahip yüzen bir vinç satın alınarak İstanbul'a getirilmiş ve hizmete konmuştu. Bu vinç sayesinde limanın o zamana kadar 50 tondan ibaret olan ağır eşya kaldırma gücü 80 tona çıkarılmıştı.²⁵⁶

İşlerin ve gelirlerin azalması yeni römorkörler ve diğer liman vasıtalarını satın almaya imkan vermemiş sadece Alaplı'ya ısmarlanmış olan 11 adet mavnaya kadroya eklenebilmişti.²⁵⁷

Son beş senelik vasıta durumu ve değeri, amortisman düştükten sonra şöyleydi:

<u>Sene</u>	<u>Adet</u>	<u>Kıymet</u>	<u>Genel toplama dahil yeni vesait</u>
1929	497	707.238	275.192
1930	521	938.144	305.665
1931	534	880.086	41.784
1932	519	856.097	78.604
1933	510	848.651	69.170

Sene sonunda mevcut vasıta 2 adet su vapuru, 4 adet motorlu su tankı, 10 adet çekme römorkörü, 7 adet çekme motoru, 3 adet teftiş motoru, 473 adet mavnaya ve

²⁵⁶ Aynı kaynak

²⁵⁷ Aynı kaynak

duba, 4 adet sandal, 2 adet sal, 1 adet iskele dubası, 1 adet dalgıç sandalı, 1 adet dalgıç motoru, 1 adet maçuna ve 1 sandaldan ibaretti.²⁵⁸

4.9.2.5. Şirketin İş Durumu

Genel anlamda şirketin iş faaliyetinde %39 oranında bir azalma olduğu belirtilmişti. Genel miktar bir de diğer iş alanlarıyla karşılaştırıldığında (1929 senesi 100 kabul edilmiştir) aşağıdaki sonuç elde edilmekteydi:

<u>Senesi</u>	<u>İthalat oranı</u>	<u>Aktarma oranı</u>	<u>Kömür Oranı</u>	<u>Su oranı</u>
1929	100	100	100	100
1930	56	114	94	91
1931	58	197	85	90
1932	46	101	82	79
1933	41	33	72	73

(Bu karşılaştırmalara ücretleri ton hesabıyla alınmayan ihracat ile Türk vapurlarının yükleme ve boşaltması ve sıvı yakıtlar dahil değildir.)

Bu karşılaştırmada da anlaşılacağı üzere iş hacminin eksikliği en fazla ithalat ve aktarma işlerinde olmuştur. Aktarma işi esasında önemli bir miktar tutmadığından inip çıkması da iş hacminin geneli üzerinde etkili olmamaktaydı. İthalat işi ise şirketin başlıca meşgul olduğu kısımdı. Önceden yabancı memleketlerden İstanbul limanına gelen kömür ve gaz gibi eşya hariç olmak üzere gelen ticari eşya miktarı ortalama 400

²⁵⁸ Aynı kaynak

bin ton derecesindeydi. Bununla birlikte 1929 senesi gelirleri de 453 bin tondur. Fakat dünya buhranı sebebiyle yabancı eşya gelirleri gittikçe azalmış ve son 1933 senesi içerisinde ise 187.644 tona kadar düşmüştü.²⁵⁹

1934 senesi içerisinde hükümetçe kontenjanın genişletilmesi düşünülmektedir. Uygulanması düşünülen sanayi programı gereği olarak memlekette birçok fabrikalar kurulması planlanıyordu ve bunlar için ek olarak getirilecek malzeme ve eşya ile ithalat miktarının bir derece artması ümit edilmektedir.

Aktarma işlerinin gösterdiği rakam, yalnız yabancı vapurlarıyla gelip limanda bir vapurdan diğerine yapılan transportmanları göstermektedir. Bu işler Sovyet Rusya'nın Avrupa memleketleriyle ticari ilişkilerde bulunmamasından dolayı aslında önemli bir miktarda bulunmuyordu. Bu rakam 1929 senesinde 18.695 tondur. 1930 senesinde Rusya'dan dışarıya bir miktar ihracat yapıldığından, aktarma miktarı 36.753 tona çıkmış ise de daha sonra bu ihracatın kesilmesiyle yine düşmüş ve son 1933 senesinde ise 5.952 tona inmişti. Limandaki aktarma işlerinin azalmasının sebepleri arasında, yabancı vapurların Türk limanlarına ait aktarmaları İstanbul limanında yapmamaları hakkında alınan karar da sayılabilir. Civar yabancı memleketlerin paralarının düşük olması yüzünden genellikle fiyatların Türkiye'den ucuz olmasının ve son sene zarfında uluslararası nakliyatın daha çok daralmasının da aktarma işlerinin azalmasında etkisi olmaktadır.²⁶⁰

Kömür işlerine gelince: 1929 senesinde 684.382 tonluk bir muameleye karşılık 1933 senesinde 489.651 tonluk iş yapılabiliyordu.

Kömür işlerinde azlık en fazla vapurların almakta olduğu ihrakiyelerin azalmasından ileri gelmekteydi. 1929'da 210.054 ton ihrakiye verilmiş iken 1931'de 195.591 tona, 1932'de 125.591 tona ve son sene 78.722 tona düşmüştü.²⁶¹

İhrakiye miktarının azalması, gerek transit faaliyetinin azalması ve gerek bu vapurların önemli bir kısmının mazot kullanmaya başlamış olması gibi sebeplere

²⁵⁹ Aynı kaynak

²⁶⁰ Aynı kaynak

²⁶¹ Aynı kaynak

dayanmakla beraber yerli kömürlerin limana pahalıya mal edilmesi de az çok etkili olmaktaydı.

Su işlerinin de azalması aynı sebeplerden ileri gelmekteydi. Limana uğrayan gemi adetleri azaldığı gibi bu gemilerin bir kısmının mazotla işlemesi de fazlaca suya ihtiyaç gerektirmemekteydi. Gezgin, turist vapurlarının az gelmesi de su sarfiyatını azaltan sebeplerdendi. 1929 senesinde su dağıtımı 266.374 ton iken bu miktar 1933 senesinde %27 eksikle 189.823 tona düşmüştü.

4.9.2.6. Şirketin Hesap Durumu

Liman vesaiti almak için hükümetin kefaletiyle İş Bankası'nca açılmış olan 500.000 liralık cari hesabının 1933 senesi zarfında 100 bin lirası ödenerek 200 bin liraya inmesi icap etmekteydi. Malum olan iş buhranı dolayısıyla ancak bu hesabın 50 bin lirası ödenebilmiş ve diğer 50 bin lirası bankanın ve Şirketin kefilisi olan Maliye Vekaleti'nin muvafakatiyle 1936 senesinin sonuna ertelenmişti. Aynı sebeple şirketin sahibi olduğu Liman hanı için Emlak Bankası'na 933 senesi içinde ödeyeceği 6'ncı taksitin yarısı ödenerek, diğer yarısının 934 senesinde ödenecek 7'inci taksitle beraber ödenmesi konusunda banka ile anlaşılmıştı. Liman hanı 8 taksitte alındığından, henüz ödenecek 2 buçuk taksiti vardı.²⁶²

1933 senesine ait bilançonun incelenmesinden anlaşılabacağı üzere şirketin umumi varidatı toplamı 1.216.514,46 lira olup umumi masrafları ise 1.182.995,46 liradır. Her ne kadar şirketin varidatı 1932 senesine göre 69.596,84 lira noksan ise de önceden alınan tasarruf tedbirleriyle şirket seneyi zararsız geçirmişti.²⁶³

Hissedarlara verilecek %6 faiz için kalan bakiye: 33.362,41 lira olduğundan ve bu meblağ nizamnamemizin 35'inci maddesi gereğince sermayeye verilmesi lazım gelen %6 faiz tutarından noksan bulunmasından dolayı, eksik olan 156,59 lira sigorta

²⁶² Aynı kaynak

²⁶³ Aynı kaynak

talimatnamesi gereğince senesi içinde ayrılan 27.323,86 lira sigorta karşılığı hesabından kar hesabına nakil edilerek bakiye 33.519 liraya çıkarılmıştı.²⁶⁴

1933 SENESİ BİLANÇOSU

Mevcut ve Matlubat		Sermaye ve Düyunat	
Kasa mevcudu	13 833 69	Sermaye	558 650 00
Kıymet hesapları	1 345 844 66	Bankalar	229 999 05
Muhtelif borçlular	244 911 09	Nizami ihtiyat akçesi	84 672 34
Cari hesaplar	9 397 17	Fevkalade ihtiyat akçesi	186 834 61
<u>Nazım hesaplar</u>	<u>22 500 00</u>	Muhtelif alacaklılar	435 207 75
		Amortisman	85 103 86
		Nazım hesaplar	22 500 00
		% 6 hissedar faizi	<u>33 519 00</u>
<u>YEKUN</u>	<u>1 636 486 61</u>	<u>YEKUN</u>	<u>1 636 486 61</u>

²⁶⁴ Aynı kaynak

KAR VE ZARAR HESAPLARI

Masraf

Varidat

Umumi masraflar 1 097 891 60

Tahmil ve tahliye varidatı 585 217 68

Amortisman 85 103 86

Kömür varidatı 124 422 95

%6 hissedar faizi 33 519 00

Su varidatı 107 089 00

Vesait kirası varidatı 380 351 87

Muhtelif varidat 19 432 96

YEKUN 1 216 514 46

YEKUN 1 216 514 46

5. BÖLÜM

LİMAN ŞİRKETİ'NİN FAALİYETLERİ VE İSTANBUL LİMANININ GELİŞİMİNE ETKİLERİ

5.1. İstanbul Limanında Eşya Yükleme ve Boşaltma İşi

İstanbul'da bir liman yoktu. Eğer İstanbul'da bir liman olsaydı, yani vapurlar doğruca rıhtıma yanaşarak yüklerini mavnaya koymadan alıp verebilselerdi işler daha kolay olacaktı. Fakat bu olmadığı için rıhtımın, vinçlerin ve karadaki liman tesisatının yapmaları gereken işi mavnalara yaptırmak zorunluydu. Limandaki bu ilkel durumu Ahmet Hamdi 1929 yılında çıkardığı “İstanbul Limanı” adı kitabında şu şekilde ifade etmekteydi: *“Bu şimendiferin göreceği işi el arabasına yaptırmak gibiydi. Ancak şimendiferin taşıyabileceği yükleri el arabasının üzerine kor ve bu aciz arabanın tahammülüne terk ederek ne kadar iş yapabilirsek İstanbul limanında da asri tesisatın yapacağı işi bu iptidai mavna sistemine terk etmekle o kadar iş yapabiliriz.”*²⁶⁵

Modern anlamıyla bir liman olmadığından vapurlar mavnalar vasıtasıyla yüklerini karaya çıkarmaktaydılar. Eğer liman olsaydı rıhtımlardaki kuvvetli vinçler – tabi kuvvetli ve modern vinçler de rıhtımlar gibi İstanbul limanında mevcut değildi- de eşyayı alıp ambarlara, hangarlara boşaltılabilecekti.

İstanbul'daki rıhtımlar sadece yolcuların inip çıkabileceği şekildedeydi. Buralara doğrudan doğruya eşya boşaltmak mümkün değildi. Çünkü rıhtımlar buna göre yapılmamıştı; ne arkasında geniş liman sahaları, ne de bütün eşyayı alacak ambarlar ve antrepolar vardı. Bu yüzden vapur limana geldiğinde açıkta şamandıraya bağlamaktaydı.

Liman Şirketi'nin görevi ise vapur limana geldikten sonra başlamaktaydı. Vapurun getirdiği eşyanın bir listesi, yani manifestosu gümrüğe verildiği gibi bir sureti de Liman Şirketi'ne verilirdi. Bir vapurda yüzlerce tüccarın eşyası ayrı ayrı ambarlarda

²⁶⁵ Ahmet Hamdi, İstanbul Limanı, Akşam Matbaası, 1929, s.15

bulunurdu. Tahliye işini yapabilmek için manifestoda yazılı olan eşyanın her birini marka sırasıyla ayrı ayrı repertuvarlara geçirmek lazımdı. Bunun için özel memurlar, vapur gelir gelmez, derhal bu manifestoyu repertuvara geçirirlerdi. Bu işin vapurun gecikmemesi için bir iki saat içerisinde bitmesi gerekiyordu.²⁶⁶

Vapurları boşaltmakla ilgilenen ‘‘Muamelat Şubesi’’ bu işi yerine getirirken aynı zamanda o vapurun boşalması için lazım olan tertibatı da almaktaydı. Vapurun kaç ambar çalışacağı, boşaltma işinin kaç günde bitirilmesi gerektiği, eşyanın nerelere sevk edileceği, cinsi göz önüne alınarak amele, mavna, römorkör, muşamba, bekçi, şef puvantör ve puvantörleri hazırlardı.²⁶⁷

İstanbul’da vapurların boşalması işini güçleştiren en önemli iş de malların vapur bordasında ayrı ayrı kayıklara konmasıydı. Bir vapurdaki eşyadan ancak üçte biri gümrüklere gider; diğer üçte ikisi iskelelere, aktarmaya ve saire aitti ki bu malların her bir tüccar için ayrı ayrı mavnalara konması gerekmekteydi. Bunun için tüccarın, vapur gelir gelmez veya daha önce bir mektupla Liman Şirketi’ne başvurarak malının ayrı ayrı mavnalara konmasını istemesi gerekmekteydi. Bir vapurda böyle ayrılacak mal elli altmış geçtiğinde kimsenin malını birbirine karıştırmadan vapur bordasında ayırmak güç bir işti. En ufak bir hata büyük kayıplara ve şikayetlere sebep olacağından, tüccarın talep mektuplarını dikkatle inceleyerek repertuvarlara kaydetmek lazımdı.²⁶⁸

Bu repertuvarları elinde bulunduran şef puvantörle, puvantörler sabah saat yedi buçukta vapurlara özel motorlarla hareket etmekteydi. Aynı saatten önce mavna ve römorkör servislerinin de harekete geçmeleri gerekirdi.

Supalan eşya için vesait hazırlanması ayrıca zor bir işti. Çünkü her mektupta yazılı olan malın türüne, ambalajına, şekil ve büyüklüğüne, havaleli veya ağır olmasına ve nihayet tonuna göre istenildiği kadar su kayığı, salapurya, orta kayık, mavna, duba, büyük mavna göndermek gerekmekteydi. Ayrıca bütün bu hazırlıkların köprünün kapanmasından önce bitmesi gerekiyordu. Köprüler sabah saat 6:30’dan önce büyük gemilerin geçmesi için açılır ve kapatılırdı. Saat 7’de vapurlara sevkiyat başlamaktaydı.

²⁶⁶ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 15

²⁶⁷ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 16

²⁶⁸ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 17

Fakat köprüler meselesinde de bahsedileceği gibi köprü gözlerinden çok dikkatli geçmek gerekliydi. Sabah 7 ile 8 arasındaki bir saat içinde, tek bir köprü gözünden, limanda çalışan bütün vapurların istediği mavnalarla diğer özel vesaitin geçmesi lazımdı; bu geçiş çok zorlu bir işti. Eğer köprünün kapanıp açılmasında bir aksaklık olmuşsa, mesela 6 buçukta kapanacak köprü 7’de kapanmışsa –ki bu duruma İstanbul limanında sık sık rastlanmaktaydı- liman işleri de yarım saat gecikmeye uğradı.²⁶⁹

Yalnız mavna ve puvantör temini vapurları boşaltmak için yeterli değildi. Vapurlara ameleler de gönderilmeliydi. Yüzlerce amele vapurun yüküne ve işin aciliyetine göre postalar halinde ayrılırak, puvantör ve vesait vapura gelmeden önce ambar başında bulunmak durumundaydılar. Ayrıca limanda aynı zamanda çalışan çeşitli vapurlara da amele göndermek gerekmekteydi.

Saat sekizde vapurun ambar kapakları açılıp faaliyete başlamak için resmi kontrol işlerinin bitmesi lazımdı. Şayet herhangi bir sebeple bu kontrol vaktinde olmaz ve aksilikler yüzünden iş başlayamazsa malların boşalması gecikir ve şikayetler baş gösterirdi.

Kontrol işinin bitmesiyle asıl iş başlardı. Limanda vapurların normal iş zamanı sekizden on yedi buçuğa kadar sürmekteydi. Puvantör eşyanın markasını kaydeder, mavnalar eşya alır, şef puvantör hangi malın hangi mavnaya boşaltılacağını belirler ve diğer işleri idare ederdi.

Puvantörler her parça ve sandık eşyanın markasını, adedini, kırık olup olmadığını, ıslaklığını ve rezervesi varsa bunları kaydederdi. Eğer vapurda veya yüklenmeden evvel içinden eşya çalınmış bir sandık veya balya varsa puvantör bunu derhal bulmalı ve rezervasını almalıydı. İşleri eksiksiz yapmak için çok dikkatli bir göz ve uzmanlık gerekliydi. Çünkü günde bir vapur ambarından çıkan yüzlerce parça eşyanın her birini ayrı ayrı incelemek ve vinç altında bunların içindeki eksiklikleri anlamaya çalışmak lazımdı. Eğer bunda hata yapılırsa şirket tazminat ödemek zorunda kalabiliyordu.²⁷⁰

²⁶⁹ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 18

²⁷⁰ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 21

Vapurun yükleri iki şekilde boşalmaktaydı. Bunlardan biri ‘‘supalan’’dı. Gümrük ambarlarına girmeden deniz üzerinde gümrük muamelesi yapılabilen eşyadır. Bunlar gelen malların en büyük kısmını oluştururdu. Kahve, şeker, pirinç, kiremit, vs...²⁷¹

Bunların vapur ambarında ayrılması lazımdı. Her tüccar kendi yükünü ayrı mavnalara koydurmak istemesine rağmen bu söz konusu olamıyordu. Çünkü vapur vincinin altında yalnız bir mavnalık yer olmaktadır; sapandaki mal başka mavnaya ait ise amele işi bırakacak, mavnacı sapan altından mavnasını çekecek, öteki mavna vapur bordasına gelecekti ki bu sorun işleri son derece güçleştirmekteydi.

Bazen bir mavna bir günde dolmayabilirdi. Çünkü o mavnaya girecek eşyanın hepsi vapurdan henüz çıkmamış olurdu. Yarı yüklü olarak akşama kalan mavnalar iş saatinden sonra römorkörlerle çekilip bekçi yerine götürülür ve ertesi gün tekrar sevk olunurdu.

Dolan mavnaların üzerine derhal muşamba örtülür ve römorkörler tarafından çekilerek Bekçi Yeri’ne getirilirdi.

Bekçi Yeri Şirket teşkilatının çok mühim bir kısmıydı. Çünkü her birinde yüz binlerce lira değerinde ticaret malı bulunan yüzlerce mavnayı teslim almak, gümrüklere gidinceye kadar onları hırsızlığa ve yağmura, kara karşı muhafaza etmek şüphesiz çok önemli bir işti.

Bekçi Yeri’ne çekilip, muşamba örtülen, istif yapılan mallar gümrüklere teslim edilmekteydi. Şirket için yeni sorunlar silsilesi başlayacaktı. Mesela:

1- Gümrüklerde her zaman yer bulunmayabilirdi. Genellikle, olduğu gibi boşalmayan mavnalar tekrar Bekçi Yeri’ne çekilmek zorunda kalırdı.

2- Gümrüklerde yer olsa bile vinçler ağır parçaları kaldırmaya muktedir değillerdi. Bu yüzden mallar birçok adam çalıştırılarak kaldırılırdı.

²⁷¹ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 21

3- Vinçler müsait olsa bile bu sefer hamallar çalışmayabilirdi. Gümrükler tarafından malın kabulü için öncelikle bir liste istenir; istenilen bu liste Liman Şirketi tarafından hazırlanırdı. Bu listeyi Gümrük Müdürü ambarlardan birine havale eder; fakat bununla da iş bitmiş olmazdı. Çünkü: Bu listenin bir ambara havale edilmesi demek o listede yazılı olan mavnalardaki yükün gümrüğe teslim edilmiş olması demek değildi. Örneğin bu listede yazılı olan mavna adedi 10'dur. Fakat o ambarın eşya alma kabiliyeti 2'dir. Tabii olarak o gün bu on mavnalık kafileden ancak ikisi boşalabilir. Arta kalan sekizi diğer günler için saklanır ve günde ikişer tane boşalarak on mavnanın tahliyesi tam beş günde bitmiş olurdu.²⁷²

Bu zorlukların sebebi İstanbul limanında işlere yetecek kadar karada yer olmamasıydı.

İstanbul'un bütün ambarları günde ancak ortalama 30 mavna alabilecek kapasitedeydiler. Gelen mallar genellikle bunun iki misline çıkınca elde dolu mavnalar kalmaktaydı. Hem mavna sıkıntısı, hem antrepo sıkıntısı baş göstererek limandaki işler aksamaktaydı.²⁷³

5.2. Gümrüklere Mal Nasıl Verilir?

Liman Şirketi'nin işi, malı vapurdan alıp gümrüğe teslim etmektir. Bu arada tüccarın malında bozukluk, eksiklik görülürse bunu ödemek Liman Şirketi'nin görevidir. Eğer malda gümrükten sonra herhangi bir eksiklik, bozukluk olursa bundan Liman şirketi mesul değildir. Bundan dolayı gümrük memurlarının gözlerinin önünde devamlı bir "rezerva" endişesi vardır; mesuliyetten korkarlardı. Ve bunun için gümrüğe verilecek her malı rezervalı görmek isterlerdi. Bu da Liman Şirketi'nin işine gelmezdi. Çünkü her rezerva şirket için bir tehlike, bir yara başıydı. Aynı zamanda iş

²⁷² Hamdi, İstanbul Limanı, s. 24

²⁷³ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 25

sürat meselesiydi. Bu sürat olmazsa her gün binlerce parça malın karaya çıkması mümkün değildi.²⁷⁴

Şüpheli malları muayene etmek, ağırlıklarını yazmak lazımdı. Bu iş için biri gümrükten, biri de Liman Şirketi'nden müfettişler istenirdi. Biri gelirse diğeri gelmediği için bu durumda mal ortada kalmaması için "kafes"e koyulurdu.²⁷⁵

İşler görünüşte bitmişti. Mal vapurdan boşalmış, mavnaya konmuş, rıhtıma çekilmiş ve gümrüğe verilmiştir. Fakat bir senede milyonlarca parça malı almak ve gümrüklere vermek işini başarabilmek zordu. Ufak bir dalgınlık, dikkatsizlik malları birbirine karıştırır ve bir yıllık kazancı bir günde tazminat olarak eritebilirdi.

Bu yüzden bütün malların iş kağıtları ve bütün evrakı Liman Şirket'inde toplanmalı kaydedilmeli, birleştirilmeli ve kontrol edilmeliydi.

Tüccar ilk gün konşimento ile şirket bürolarına gelerek malını çekmek isterdi. Şirketçe lüzumlu olan muamele yapılır, sonra Kontrol Şubesi'ne gönderilirdi.

Kontrol Şubesi; muhasebe, vesait ve hareket şubelerinin yaptıkları işleri kontrol ederdi. Tarifede eksiklik veya fazlalık bulursa düzeltme yapardı. Bunundan başka yapılan işlerin istatistiklerini hazırlardı.²⁷⁶

²⁷⁴ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 25

²⁷⁵ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 26

²⁷⁶ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 27, 28

Bahsedilen istatistik kısmının çalışmalarının sonuçlarından biri 1930 yılında İstanbul Liman Şirketi'nin 1929 yılı İstanbul limanının istatistiğini ortaya koyan İstanbul Limanı adlı kitabıdır.

İstanbul limanının 1929 senesi faaliyetini bütün ayrıntılarıyla gösteren bu eser o dönem memlekette ilk olarak düzenlenmiş ve yayınlanmıştır. Limanın 30 senelik vapur hareketi ve 1929 yılında İstanbul'la muamele yapan vapurların bandıra ve tonajları Ticaret Bahriye Müdüriyeti'nden, İstanbul'un ecnebi memleketlerine olan ihracatı İstanbul Liman Şirketi'nin çalıştırdığı memurlarala gümrükteki ihracat beyannamelerinden, İstanbul'un ithalatı Liman şirketine verilen "manifesto" kopyalarından, İstanbul'a kara yoluyla gelen giden eşya Şark şimendiferleriyle Anadolu şimendiferlerinden elde edilen bilgilerden, İstanbul'un iç limanlarla olan münasebeti ise Ticaret-i Dahiliye Gümrüğü manifestolarından, limanlara uğrayan gemilerin adet ve tonilatoları liman resilerinin tezkerelerinden alınmıştır. Kitabın içeriği şu kısımlardan oluşmaktadır.

1- İstanbul limanının umumi vaziyeti; bu kısımda İstanbul limanına 30 sene içinde gelen ve giden vapurların adet ve safi tonaları, 1929 senesinde İstanbul limanında muamele yapan veya transit geçen vapurların sayıları ve uyuşu, 1929 senesinde İstanbul'a deniz ve kara yoluyla yabancı memleketlerden gelen ve giden ticaret eşyasının aylara göre tasnifi, 1929 senesinde İstanbul limanının umum ithalat ve ihracatını gösteren tablo, 1929 senesinde İstanbul limanına yabancı memleketlerden gelen eşya ile limandan aktarma edilen ticari eşyanın miktarı ve bu eşyayı getiren vapurların bandıraları, 1929 ve 1928 senesinde İstanbul limanına yabancı memleketlerden gelen çeşitli eşyanın cinsi, eşya itibarıyla fasıl

İstanbul’da bir liman olmamasından dolayı, yükleme ve boşaltma işi yukarıda anlatıldığı gibi tüm bu güçlüklerle ve tamamen ilkel şartlar ve vasıtalarla yapılmaktaydı. Halbuki liman işleri deniz olmaktan çok kara işleriydi ve İstanbul limanının karada hiçbir tesisatı yoktu.

5.3. İstanbul Limanının İlerleyememesinin Başlıca Sebepleri

İstanbul limanı modern vasıtaya sahip olmadığı, iyi ve düzenli işletme şartlarından yoksun olduğu için civar limanlara göre gelişme gösterememekte, hatta işlerini komşu limanlara kaptırmaktaydı. Bunların dışında o dönem -1930’lu yılların başlarında- yapılan tartışmalara göre İstanbul limanının ilerleyememesinin belli başlı birkaç sebebi vardı: Genel kaniya göre İstanbul limanının geri olmasının başlıca sebebi, İstanbul Liman Şirketi olarak görülüyordu. İstanbul limanının gerilemesi meselesi kime

üzerine tasnifi ve 1929 senesiyle 1928 senesi gelirleri farkı, 1929 senesinde İstanbul limanına yabancı memleket ve limanlardan gelen giden eşya miktarının her memleket ve liman sırasında gösterilmesi ve İstanbul limanı ile ithalat ve ihracat toplamı açısından en fazla muamele yapan memleket ve limanların dereceleri.

2- Harici ticaret – İhracat; 1928 senesinde İstanbul limanının yabancı memleketlere deniz yoluyla yaptığı ihracatta limanların derecesi, 1929 senesinde İstanbul limanının yabancı memleketlere deniz yoluyla yaptığı ihracatta eşyanın derecesi, 1929 senesinde İstanbul limanının yabancı limanlara deniz yoluyla ihracatı (İtalyan, Fransa, Yunan, İngiliz, Amerika, Mısır, Alman, Rus, Romanya, Suriye, Belçika, Hollanda, Bulgaristan ve çeşitli limanlara ihracatı), 1929 senesinde İstanbul limanından deniz yoluyla yabancı limanlara yapılan ihracat eşyasının alfabetik sırayla sevk edildiği limanların memleketlerini gösteren kısım, 1929 senesinde İstanbul limanının deniz yoluyla dışarıya yaptığı ihracatın memleket itibarıyla gösterilmesi, İstanbul limanına giren çıkan kömür ve sıvı yakıt ve vapurlara verilen tatlı su tabloları.

3- Harici ticaret – İthalat; 1929 senesinde İstanbul limanına deniz yoluyla eşya gönderen yabancı limanların derecesi, 1929 senesinde İstanbul’a deniz yoluyla yabancı limanlardan ithal edilen eşyanın derecesi, 1929 senesinde İstanbul limanına yabancı memleket ve limanlardan deniz yoluyla gelen eşya (Rus, İtalya, Alman, İngiliz, Fransa, Romanya, Amerika, Hollanda, Arjantin, Mısır, Suriye, İsveç, Norveç, Bulgaristan, Yunanistan limanlarından ithalat), 1929 senesinde İstanbul limanına deniz yoluyla gelen eşyanın çıkış limanları itibarıyla tasnifi.

4- Dahili ticaret; 1929 senesinde İstanbul limanından dahili Türk limanlarına giden eşya miktarı ile gelen eşya miktarı, 1929 senesinde dahili limanlardan gelen ve giden eşyanın ay üzerine tasnifi, 1929 senesinde İstanbul’a dahili limanlardan gelen ve giden eşyanın küçük ve büyük araçlar itibarıyla tasnifi, 1929 senesinde İstanbul limanına dahili limanlardan gelen yakıtlar (mahrukat), kereste ve ağaç mamulâtı miktarı, 1929 senesinde Trakya’dan gelen ve giden eşya.

5- Vapur hareketi; 1929 ve 1928 senesinde Türkiye limanlarına uğrayan vapurların adet ve safi tonaları, 1929 senesinde Türkiye’nin başlıca limanlarına uğrayan gemilerin sayı ve tonilatolarıyla bandıraları, 1929 senesinde bilumum Türkiye limanlarına uğrayan yabancı ve Türk gemilerinin adet tonilatoları. Bkz. ‘‘1929 Senesinde İstanbul Limanı, İstanbul Liman Şirketi tarafından tanzim ve neşrolunmuştur. Akşam Matbaası, Şubat 1930.

sorulsa derhal ‘‘buna Liman Şirketi sebep olmuştur’’ cevabı alınmaktaydı. Örneğin bir gazetede; ‘‘İnhisar Şirketi’nin İstanbul limanını çöle çevirip gitmekte olduğuna şüphe yoktur. İstanbul gibi bir şehri batırmak için mahsusen tedbirler aransaydı, hiç şüphe yok ki bundan daha öldürücüsü bulunamazdı.’’²⁷⁷ yazılmaktaydı.

İstanbul ekonomisinin zayıf noktalarının en önemlisi şüphesiz limanı ve liman teşkilatıydı. Aslında İstanbul limanının bu kadar geri olmasının her şeyden evvel, en önemli sebebi İstanbul’un bir limanının olmamasıydı. İthalat, ihracat ve transit ticaretinin en önemli yollarından, kapılarından biri olan İstanbul limanının durumu limansızlıktan dolayı kötü bir haldeydi.

Liman meselesi özellikle iki nokta üzerinde toplanmaktaydı. Bunlardan birincisi, liman umumi teşkilatının karışık olması, muamelelerin ve formalitelerin fazlalığı, ikincisi ise limanın darlığı, geriliği ve köprüler meselesiydi.²⁷⁸

Liman, gemilerin rüzgarın etkilerinden korunarak yanaşacakları ve dolup boşalma işlerinin kolay ve ucuz şekilde yapabilecekleri deniz kıyısı demek olmasına rağmen, İstanbul limanında vapurların yük alıp vermeleri yüzde seksen deniz ortasında mavnalarla yapılmaktaydı. Bütün dünyada bundan daha geri, daha zor, daha tehlikeli ve bundan daha pahalı bir yükleme ve boşaltma işi az rastlanır durumdaydı.²⁷⁹

İstanbul şehrinin can noktası olan limanda ticaret faaliyetinin gittikçe azalıyor olması geç olmadan bir takım tedbirlerin alınmasını zorunlu kılıyordu. Bu sebeple 1931 yılında ‘‘Türkiye’nin liman hizmetleri ve limanlarımızın inkişafını temin edecek tedbirlere dair teklifler’’i içeren Âli İktisat Meclisi Raporları hükümete sunulmuştu. Raporun İstanbul limanına ait olan kısmında İstanbul limanı meselesi şu noktalardan incelenmişti:

1- Limanın mevki ve önemi

2- Birinci Dünya Savaşından önce ve sonraki liman hareketi

²⁷⁷ ‘‘Liman İşleri’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1689, 19 Kanunusani 1929, s. 1

²⁷⁸ ‘‘İktisadiyat-İstanbul Limanı ve Köprüler’’, Cumhuriyet Gazetesi, 2062, 2 Şubat 1930, s. 4

²⁷⁹ ‘‘İstanbul’un Köprüleri’’, Cumhuriyet Gazetesi, 1743, 16 Mart 1929, s. 1-5

- 3- Limanın ticari hareketi
- 4- Limanın tabii özellikleri
- 5- Teknik meseleler (başlıca rıhtım, antrepo, umumi mağaza, mekanik vesait)
- 6- Uygulanan idare şeklinin ve formalitelerin liman faaliyeti üzerindeki kötü etkileri
- 7- Çeşitli liman hizmetlerinde ıslaha ihtiyaç duyan noktalar
- 8- Alınan resimlerin ağırlığı derecesi
- 9- Limanın gelecekteki idare şekli ne olmalıdır?
- 10- Serbest mülk meselesi

Raporda İstanbul limanının bahri muhitlerdeki ana deniz yolları üzerinde bulunan limanlar derecesinde olmamakla beraber, oldukça önemli deniz ve kara yollarının birleşme noktasında bulunmasından dolayı uluslararası bir öneme sahip olduğu fakat modern liman tesisatı eksikliğinden dolayı “liman” mefhumundan çok uzak bulunduğu kaydedildikten sonra limanın durumu rakamlarla tespit edilerek, rakip yabancı limanları karşısında ilerleme veya gerileme olup olmadığı araştırılmaktaydı.

Raporun bir numaralı cetveli İstanbul limanının Birinci Dünya Savaşından evvelki 12 senelik liman hareketlerini göstermektedir. Bu cetvelin her beş senelik rakamları şöyledir: ²⁸⁰

²⁸⁰ Ali İktisat Meclisi Raporları, Türkiye'nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirlere Dair Teklifler, Ali İktisat Meclisi Umumî Kitaplık, Ankara, 1932, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, s. 9-10, Tablo 1, Tablo 2

Seneler	Vapur adedi (bin)	Tonaj (milyon)
1904	16,4	15,6
1909	17,8	16,2
1914	14,8	17,8

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki liman hareketi ise şu şekildedir:

Seneler	Vapur adedi (bin)	Tonaj (milyon)
1920	11,2	5,7
1925	14,6	10,1
1930	-	17,3

Bu karşılaştırma ile İstanbul limanında hareketin Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki halini bulduğu sonucuna varılabilirse de raporda bundan sakınılarak son zamanlardaki artışın daha çok transit suretiyle geçen vapur sayısından olduğu tespit edilmekteydi.²⁸¹

Limanla ticari muamele yapan gemilerin azalma ve transit gemilerin çoğalma seyri umumi liman hareketine göre şöyleydi:²⁸²

²⁸¹ Raporda İstanbul limanına gelen vapurlar üç kısma ayrılmıştır: 1- İstanbul limanına gelip ticari muamelede bulunanlar, 2- Boğazlardan geçerken limanda demir atıp yalnız kömür, kumanya, su ve sair malzemesini tedarik edenler, 3- İstanbul limanında hiç durmayıp yalnız boğazlardan gelip geçenler. İstanbul limanının faaliyetinin artmış görünmesinin sebebi işte bu üçüncü kısım vapurların etkisiyledir.

²⁸² Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 11, Tablo 3

Seneler	Ticari muamele yapan gemiler %	Transit gemiler %
1926	41.5	58.5
1927	41.5	58.5
1928	44.5	55.5
1929	39.5	60.5
1930	29	71

Transit şeklinde geçen gemilerin de kömür, kumanya, tatlı su alarak para bıraktıkları düşünülebilir. Fakat bunların bir kısmı limanda durmaksızın geçmekteydiler. İstatistikler bu ikinci kısım transit gemilerin son zamanlarda arttığını göstermekteydi. 1928’de duraksamadan geçen gemiler (umumi harekata nispetle) %17 iken bu oran 1930’da %41’i bulmuştu.²⁸³

Rakamlardan çıkan sonuca göre; Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra İstanbul limanında faaliyet azalmıştır. Umumi liman hareketinin görünüşteki artışı Boğazdan duraksamadan gelip geçen gemilerin artmasından ileri gelmekteydi.

Rapor bu durumu İmparatorluğun bölünmesi, İstanbul nüfusunun azalması, çeşitli Türk limanlarının dışarıyla doğrudan doğruya münasebete girişmeleri, Rusya’nın soyutlanması (tecerrüdü) ve Balkan hükümetlerinin bahri faaliyetlerini kendi limanlarında toplaması gibi sebeplerle izah etmekteydi. Bununla beraber limanın tesisatındaki eksiklikler, idare ve işletme şekillerinin bozuk olmasının da önemi göz ardı edilemeyecek kadar fazlaydı.

²⁸³ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 11

İstanbul limanının ticari hareketına gelince, Liman Şirketi istatistiklerine göre iki senelik hareket şöyledir: ²⁸⁴

Seneler	Boşaltma (ton)	Yükleme (ton)
1927	1.556.380	877.149
1928	1.437.632	824.025

Boşaltılan miktarlardan 1927’de 400.000, 1928’de 477.000 tonu ithalat, yüklenen miktarlardan da 1927’de 250.000, 1928’de 248.000 tonu ihracattı. Birinci yükleme rakamı ihracattan başka 293.000, ikincisi de 248.000 ton kömürü içerir. Bu kömürler belirli bir destinasyonu olmayan ihracat türünden olup yabancı vapurlarına verilen kömürlerdi.

Raporda ticari hareket, gümrük istatistiklerine nazaran ayrıca incelenerek 1926 senesindeki rakamlara göre Türkiye’nin toplam ithalatının miktar itibariyle %62’sinin, kıymet itibariyle %72’sinin; ihracatın da miktar itibariyle %46’sının ve kıymet itibariyle %40’ının İstanbul limanından yapıldığı sonucuna varılmakta ve limanın ticari hareketına ait rakamlar İskenderiye, Marsilya ve Selanik limanları ticaret hareketleriyle mukayese olunmuştu. ²⁸⁵

İstanbul limanı doğal vasıfları açısından her yönüyle, yani gerek mühim rüzgarlara karşı korunaklı olması ve gerek derinlik itibariyle aranılan tüm özelliklere sahipti. Bu sebeple ne dalgakıran inşasına ne de derinleştirme işine ihtiyacı olmadığı belirtilmekteydi. O dönemin limanının en çok ihtiyaç duyduğu ıslahat rıhtımların, antrepoların, mekanik vesaitin artırılması, idare şeklinin tanzimiydi. Âli İktisat Meclisi’ne göre İstanbul limanına tam manasıyla liman denilmezdi. Çünkü İstanbul limanı bir limanda olması lazım gelen vesaitten hemen hemen tamamen mahrum sayılırdı. Yükleme ve boşaltma işlerinin büyük bir kısmı açıkta yapılmaktaydı.

²⁸⁴ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 14, Tablo 6

²⁸⁵ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 16-18

Modern bir limanın sahip olması gereken şartların başlıcaları şu şekilde özetlenmişti:

- a- Vapurların doğrudan doğruya karaya yanaşmasını mümkün kılan rıhtımlar
- b- Antrepoları, hangarları ve sairesiyle geniş bir liman sahası.
- c- Rıhtım vinçleri
- d- Eşyayı hamalsız taşıyacak makine ve aletler.
- e- Dubalar, römorkörler, tahlisiye tesisatı.
- f- Silolar, frigorifik tesisat ve umumi mağazalar gibi liman hizmetlerini kolaylaştıracak tesisat.
- g- Sabih vinçler.
- h- Kömür ve su tesisatı
- i- Liman inşa ve muhafazası için gerekli tarak ve saire gibi vesait
- j- Gemi inşası için gerekli tamirat tezgahları, sabih havuzlar ve saire...

İstanbul limanı bu şartlardan hiçbirine tam ve noksansız sahip değildi. Özellikle rıhtımın durumu dönemin şartlarına hiç uygun değildi.²⁸⁶

5.4. Liman Faaliyetlerinin Gelişme Gösterememesinin Sebeplerinden Biri de Rıhtım Şirketidir!

Âli İktisat Meclisi Raporu rıhtım meselesini teknik bir bakış açısıyla tetkik ederken vapurların uzunluk ve tonajlarının gittikçe arttığını tespit etmekteydi. Süveyş

²⁸⁶ “İstanbul Liman İşİ”, Cumhuriyet Gazetesi, 2831, 24 Mart 1932, s. 4

kanalından geçen vapurlara ait 40 senelik bir istatistik bunu teyit etmekteydi. Kanaldan geçen vapurlar içinde gayri safi tonajı 33.000 ton olan ve uzunluğu 242 metreyi bulan gemiler kaydedilmişti. New York postasını yapan vapurların uzunluğu bunun iki misliydi: 505 metre. Bunlardan anlaşılan rıhtımların, liman faaliyeti ile uygun olmasından başka yeni vapur hacimlerine ve uzunluklarına göre de yeterli olmaları gerekmektedir.

Bunun dışında rıhtımların arkasında liman işletmesine tahsis edilen sahanın da hayli geniş olması lazımdı. Avrupa'nın belli başlı on limanından işletme sahası en küçük olan (33 hektar) Barselon limanıydı. Diğer altısının arazisi 50 ve daha fazla olup Marsilya'nın 74, Rotterdam'ın 90, Hamburg'un 111 hektardı.²⁸⁷

Çeşitli limanlarda rıhtım uzunluğu ve her metre rıhtıma isabet eden işletme sahası aşağıdaki gibiydi:²⁸⁸

²⁸⁷ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 22-23

²⁸⁸ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 22, Tablo 12

Limanlar	Rıhtım uzunluğu (metre)	Her metre uzunluğa isabet eden metre karesi
Cenova	8.000	70
Hamburg	16.537	67
Dönkerk	7.190	76
Havr	13.241	36
Marsilya	14.621	50
Amsterdam	7.600	75
Brem	3.500	128
Barselon	5.039	86
Tiryeste	4.000	125
Roterdam	8.525	111

Halbuki İstanbul limanının rıhtım uzunluğu 1658 metreydi. Haydarpaşa rıhtımının ve İstanbul rıhtımlarının yükleme ve boşaltmaya tahsis edilen kısımları ise ancak 1150 metreye ulaştığına göre rıhtım uzunluğu hakikatte 1150 metreden ibaret demektir. Rapora göre İstanbul'un rıhtım ihtiyacı ortalama 4800 metre olduğu göz önüne alındığında bunun ne kadar yetersiz olduğu meydandaydı.²⁸⁹

Diğer taraftan liman faaliyetlerinin her rıhtım metre uzunluğuna isabet eden ortalama trafik miktarı senede 500 ton olduğu ve bu ortalamanın birçok durumda 2000 tona kadar çıkabildiği halde İstanbul rıhtımlarında ancak 200 tondur. Bizzat Rıhtım

²⁸⁹ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 22-23

Şirketi'nin getirdiği liman mütehasssısının raporuna göre rıhtımların uzunluğu artırılmadan fakat rıhtım idare ve işletmesinin ıslah edilmesiyle yıllık yükleme ve boşaltma miktarının iki misline çıkarılması mümkündü.

Rıhtımlardan yeterince istifade edilememesinin başlıca sebeplerinden birisi de rıhtım sahasının darlığıydı. Ortalama hesapla her 78 ton ticari hareket için bir hektar saha lazımdı. Ve buna nazaran İstanbul limanının 30-40 hektar (300-400 bin metre kare) liman arazisine ihtiyacı vardı. Halbuki liman sahası çok dardı. Rıhtımların arkasında 80-120 metrelik bir genişlik lazım olduğu halde İstanbul rıhtımlarının arkası hemen sokaktı. Rıhtım Şirketi denizden doldurmak veya istimlak etmek suretiyle elde ettiği gayet değerli ve limanın gelişimi için gerekli olan arsalardan yolcu salonu, gümrük binası ve antrepo yerlerinden fazla kalanları şartnamesinin müsait ahkamından faydalanarak mağaza, gazino, han gibi irat getiren akarlara tahsis etmiş veyahut satmıştı. Bu yüzden Galata rıhtımına yanaşan vapurlar genellikle yalnızca yolcularını rıhtıma çıkarabilmekteydiler. Eğer yüklerini de çıkarsalardı ne rıhtım ne de sokaklar geçilmez bir hal alacaktı.²⁹⁰

Raporda bunlardan başka antrepoların ve mekanik vesaitin de ihtiyaca yeterli olmadığı kaydolunmaktaydı. İstanbul'daki bütün antrepo sahası 44.000 metre kareydi. Bunun 14.000 metre karesi Haliç ve Kuruçeşme'deydi. Galata ve İstanbul tarafındakilerin asıl eşya yerleri 20.500 metre kareydi. Rıhtım Şirketi ihtiyaç oldukça kapalı sahalar kiralamak şeklinde bu ihtiyacı karşılamakta ise de dağınık antrepolar mekanik vasıttan ve frigorifik tertibattan mahrumdular. Ayrıca genellikle bütün antrepolarda vinç yoktu.

İstanbul'daki bütün vinçlerin adedi 21'di. Bunun 8'i Haydarpaşa tarafında ve yalnız ikisi yüzebilendi. Halbuki İstanbul limanında eşya çeşitli iskelelere çıkarıldığından yüzen vinçlere çok ihtiyaç vardı. Ayrıca sabit vinçler de ihtiyaç için yeterli değildi. Galata rıhtımında ancak üç vinç vardı.²⁹¹

Raporda 1306 tarihli (1888) imtiyaz mukavelenamesi de ele alınmaktaydı. Mukavelenamede Rıhtım Şirketi Galata tarafından; Tophane'den itibaren, İstanbul

²⁹⁰ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 21

²⁹¹ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 25

tarafından ise Sirkeci iskelesinden itibaren Unkapanı köprüsüne kadar olan iki sahile karşılıklı rıhtım inşasını ve tayin edilecek mahallerde ihtiyaca göre dok ve antrepolar tesisini taahhüt etmişti. Rıhtımların 14 senede bitirilmesi lazımdı. Fakat iki köprü arasındaki inşaata başlamak hususunun hükümetle şirket arasında belirlenecek vakte kadar ertelenmesi 1313 (1895) tarihinde kabul olunmuştu. Ancak bu değişiklik, taahhüdünün esasını değil, dördüncü maddedeki inşa süresini – ki en geç mukavelenamenin teatisinden itibaren sekizinci senede başlayıp on dördüncü senede bitmesi lazımdı- değiştirmişti. Taahhüdün kendisi bakiydi. Nitekim Birinci Dünya Savaşı’ndan önce rıhtımların Galata’dan Tophane sahillerine, İstanbul tarafından da Sevkıyat Ambarı’na kadar uzatılması konusunda hükümetle şirket arasında görüşmeler yaşanmış ve planları da şirketçe yapılmıştı. Böylece rıhtım 1560 metre artmış bulunacak, bir dereceye kadar ihtiyaca yetecekti. Diğer taraftan şirket 1337 senesinde bir mukavele imzalayarak İstanbul tarafı rıhtımlarının yükseltilmesini ve Galata rıhtımları için elektrikle işleyen iki vinç satın almayı ve planları 1330 senesinde tasdik edilmiş olan antrepoların inşaatına da mukavelenamenin imzasını takiben (1337) başlayarak yedi senede bitirilmesini kabul etmişti. Böylece hem Sirkeci rıhtımları vapurların yanaşmasına yarayabilecek bir hale konacak, hem de yeniden 23.000 metre kare genişliğinde antrepo inşa edilecekti.²⁹²

Bütün bu taahhüdat yapılmamıştır. Raporda rıhtım ve ona bağlı hususun o zamanki vaziyeti modern limanlarla karşılaştırılarak deniliyor ki:

“Asrımızda liman denince yekdiğerine muvazi müteaddit mollerden müteşekkil ve bu moller üzerinde örümcek ağı gibi demiryolu şebekesi olan iyi tanzim edilmiş sahiller hatıra gelir. Büyük ve fazla su kesimini haiz vapurlar kolaylıkla manevralar yaparak bu mollere yanaşır. Eşya gemilerden doğrudan doğruya vagonlara boşaltılır. El ile ve insan sırtlarında yapılan tahmil ve tahliye artık elektrikle müteharrik ve portik vinçlerle yapılmaktadır. Sürati temin için vinç adetleri pek çok artırılmıştır. Sonra kömürün ve sair bazı eşyanın çabuk ve ucuza tahmil ve tahliyesi için yüksek kuvvetli mihaniki vesait icat edilmiştir. Amerika’da bir gemiden saatte 750 ton maden tahliye

²⁹² “İstanbul Liman İşİ”, Cumhuriyet Gazetesi, 2832, 25 Mart 1932, s. 3

edecek vasıtalar ve saatte 1250 ton hububatı vagonlardan boşaltacak vesait ve 4000 tonu gemilere yükletecek elevatörler kullanılmaktadır. ’’²⁹³

Ayrıca rapor rıhtım meselesi hakkında sonuç olarak şöyle demektedir:

‘‘ Şirketin muhtelif taahhüdatının ifası cihetinin takip ve temini ve icap eden tekemmülat ve tesisatla teşhizi suretiyle mevcut rıhtımların kabiliyetinin de bir an evvel tezyidi hususu Meclisimizce müstacel mevattan addolunmuştur.

Limanın gelişimine gelince rıhtımların Galata cihetinden Kabataş’a kadar, İstanbul cihetinden de Sarayburnu’na kadar uzatılması de şayan-ı tetkik görülmüştür. Sirkeci’den Sarayburnu’na kadar olan sahil kısmının arasındaki 200 metre arzında ve şimendiferlerle irtibatı haiz olduktan maada rüzgardan da masun bulunan saha limanın inkişafı noktasından müsait görülmekte, Haliç’in de ihmali doğru olmadığı ilave olunarak temizletilmesi temenni olunmaktadır. ’’²⁹⁴

5.4.1. Liman Sahası ve Limanda Bulunan Tesisat

İstanbul’un asıl liman sahası köprüden itibaren Sarayburnu ve Tophane’ye kadar uzayan Haliç’in girişidir. Bu saha İstanbul ve Galata kısımlarına ayrılmıştı. Gümrük ve Rıhtım Şirketi’nin ambar ve antrepoları ve rıhtımları bu kısımdaydı. Haliç’te iki köprü arasında Unkapanı Köprüsünden ileride olan Haliç kısmında limana ait hiçbir tesisat yoktu.²⁹⁵ Rıhtımlar şu şekilde ayrılmıştır:

- 1- 1903’de inşaatı biten ve işletmeye açılan Haydarpaşa Rıhtımı
- 2- Galata’dan Tophane’ye uzanan Galata rıhtımı
- 3- Eminönü’nden Sirkeci’ye kadar uzanan İstanbul rıhtımı

²⁹³ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 27

²⁹⁴ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 28

²⁹⁵ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 38

4- Bunlardan başka bir de Tophane’de Seyrisefain İdaresi’nin malı olmak üzere bir rıhtım (270 metre) mevcuttu fakat bunun yarısı ‘‘Ford’’Şirketi’ne terkedilmişti.

Galata köprüsünden Sarayburnu - Tophane’ye kadar olan kısımda vapurlar üç şekilde yer almaktaydılar:

Bir kısım vapurlar Galata rıhtımına doğrudan doğruya yanaşmaktaydılar. Buradaki rıhtım 732 metre olduğundan ortalama 7 vapurun yanaşması mümkün olabilmekteydi. Ancak rıhtıma yanaşmış olan vapurlar bile yüklerini rıhtıma değil mavnalara boşaltmaktaydılar. Çünkü rıhtımın arkasında bütün vapur yükünü alacak yerler bulunmamaktaydı.²⁹⁶

Bir kısım vapurlar ise İstanbul rıhtımına arkadan halat vererek ve önden demir atarak dikey bir vaziyette yanaşırlardı. Bu rıhtım 320 metre uzunluğa sahip olduğu için bu şekilde, ortalama dokuz, on vapur bağlanabilmekteydi. Fakat burada da bağlayan vapurların yükleri rıhtıma değil mavnalara çıkarılır ve Haliç içerisindeki iskelelere boşaltılır ya da vapurlara aktarma verilirdi.²⁹⁷

Bunların dışında en mühim vapurlar açıkta bulunan şamandıralara bağlamaktaydılar. Bunlar da yüklerini mavnalar vasıtasıyla yükleyip boşaltmaktaydılar. Sirkeci’den Salıpazarı önüne kadar uzanan sahada 15 adet şamandıra vardı ve bu şamandıralara 12 adet vapur bağlanabilmekteydi.²⁹⁸

Transit gelip geçen vapurlar, ne rıhtımlara ne şamandıralara bağlanmayıp; Kızkulesi, Haydarpaşa ve Kabataş önlerinde demir atarak durmaktaydılar. Ayrıca kömür yüklü vapurlar Kuruçeşme’de ya depoya yanaşmış ya da açıkta demir atmış şekilde bulunmaktaydılar. Haliç’te yüklerini boşaltmış olan kömür vapurları Unkapanı

²⁹⁶ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 38

²⁹⁷ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 40-41

²⁹⁸ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 41

köprüsünden ileride bulunan dört adet şamandıraya bağlayarak tahliyelerini yapmaktaydılar.²⁹⁹

İstanbul limanında küçük vapurların dışında her zaman ortalama 50 adet vapur bulunmaktaydı ve bunlardan yarısına yakını yük veya kömür ve su almaktaydılar.³⁰⁰

Anadolu Demiryolları tarafından yapılmış olan Haydarpaşa limanı ise 595 metrelik bir dalgakıranın arkasında kalan nispeten modern bir limandı. 530 metre uzunluğunda olan rıhtımda Anadolu'ya giden veya gelen eşyanın yükleme ve boşaltması yapılmaktaydı. Küçük boyda üç tane vapurun yanaşmasına müsaitti.³⁰¹

Bu sahalarda bulunan tesisata gelince; bu konuyla ilgili Ahmet Hamdi 1929 yılında yayınlanan "İstanbul Limanı" adlı kitabında, Galata tarafında Tophane'ye kadar yapılmış olan rıhtımın ticaret için hiçbir fayda sağlamadığını belirterek burada hiçbir liman tesisatı bulunmadığını³⁰², ambar ve antrepo yapılması gereken arazinin han ve mülk haline getirildiğini kaydetmektedir.

Ayrıca rıhtım sahası çok dar olduğu gibi yolcu salonu ve gümrük binaları da bir kısım sahayı kaplamaktaydı. Gümrük binasının altında ufak, derme çatma ambar ve antrepolar ve rıhtımın üzerinde sözde eşya nakline mahsus bir dekovil bulunmaktaydı. Fakat bunlardan maddeten faydalanmaya imkan bulunmamaktaydı. 732 metrelik bu rıhtımda yalnız her biri üçer tonluk iki tane vinç bulunmaktaydı. Bu vinçlerle

²⁹⁹ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 41, Ayrıca sayılan bu yerlerden başka bir de Sirkeci'de Şark şimendiferlerinin bir iskelesi ve Haydarpaşa'da Anadolu demiryollarının bir limanı vardır. Ayrıca yukarı boğazda limandan yaklaşık 10 mil uzakta Umur yerinde "İstandart Ovil" kumpanyasına ait küçük bir petrol limanı mevcut olduğu gibi Çubuklu'da Şehremanetine ait mevadi müştaiile depoları mevcuttu. Umur yerindeki "İstandart Ovil" gaz depolarının rıhtımı olmayıp, ancak en büyük vapurların da yanaşabileceği sağlam bir iskelesi bulunmaktaydı. Çubuklu depolarına ise buraya fazal su çekmeyen bir vapur yanaşabilmekteydi. Sirkeci'de şimendifer iskelesi tahta kazıklar üzerine yapılmış ve bir vapur yanaşabilecek kadar küçük bir sahadan ibaretti. Genellikle şimendifer malzemesi tahmil ve tahliyesi yapıldı. Bu iskeleden aynı zamanda Trakya'dan gelecek eşyayı mavnalara çıkarmak için de faydalanılmaktaydı... Konuyla ilgili bkz. İstanbul Limanı, Ahmet Hamdi, s. 42

³⁰⁰ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 41

³⁰¹ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 42

³⁰² Çünkü köprüden itibaren rıhtımın üstünden bir sokak geçmekte ve hemen şehir başlamaktaydı. Sokakla deniz arasındaki rıhtım sahası çok dar olduğu için buraya ne eşya çıkarmak, ne de burada çalışmak mümkün olmamaktaydı.

mavnalardan eşya boşaltılmaktaydı. Ahmet Hamdi Galata tarafındaki kısmı anlatmaya şöyle devam etmekteydi:

‘‘Buraya vapurlar yanaşabilse bile yüklerini mavnalara, dolayısıyla çıkarttıkları için bu rıhtım yolcuların gelip geçtiği bir iskeleden ibarettir ki; ticaret için faydası sıfırdır. Bu rıhtım ve mevcut diğer tesisat Rıhtım Şirketi tarafından yapılmıştır.

Rıhtım Şirketi imtiyaznamesi mucibince antrepolara ayrılan arazi haricindeki yerleri başkalarına satmış ve yahut han, dükkan yaptırmış olduğundan maalesef bugün Galata rıhtımlarından fazla ümit beklemeğe ve yapılacak işlerle burayı modern bir liman parçası haline koymaya imkan yoktur.

Rıhtım Şirketi imtiyaz hududu Tophane’de biter. Buradan Seyrisefain binası önünde idareye ait bir rıhtım vardır. Bu rıhtıma küçük iki vapur yanaşabilir, buranın da arkasında liman tesisatı olmadığından yanaşan vapurlar yüklerini yine mavna vasıtasıyla boşaltır ve alırlar.

Liman tesisatı için istifade edilebilecek bu kıymetli arazi bugün lüzumsuz bir meydanla parklardan ve levazım deposundan ibarettir. Buradan sonra eski Tophane fabrikası binaları başlar ki bunun mühim bir kısmı bir sene evvel antrepo haline konulmuştur. Ticaret Odası tarafından işlettirilen bu antrepo 10.000 metre murabbai satha maliktir. Mavna yanaşabilen rıhtımlarında elektrikle işleyen ikisi 3 çer ve biri 6 tonluk üç vinç vardır. Ambarlar sağlam olup dekovillerle nakliyat yapılırdı. Burası bu sene şubattan itibaren Ford kumpanyasına atelye yapılmak üzere verildiği için bundan da bugün istifade kabil değildir.

Sahil Kuruçeşme’ye kadar hususi binalar ve arazi ile kaplıdır. Yalnız Kabataş’ta 4000 metre murabbai bir gümrük ambarı vardır ki bu da geçen (1928) sene Emlak Bankası’nca müzayedeye konularak satıldı ve kapandı.

Kuruçeşme’de Rıhtım Şirketi’nin işlettiği 8000 metre murabbaında bir antreposu vardır. Bu antreponun rıhtımına mavnalar yanaşabilir ve eski sistem bir buhar vinci ile mallar tahliye edilir. Antrepo mazbut ve emin ise de limandan çok uzak olması dolayısıyla bundan da istifade edilememektedir.

Kuruçeşme’de eskiden yanmış yalıların arsaları kömür deposu olarak kullanılmaktadır. Birer yangın terinden başka hiçbir şey olmayan bu depolardan bazılarının rıhtımlarına vapurlar yanaşarak kömürlerini tahliye eder. Buralarda da hiçbir tesisat yoktur.’’ ³⁰³

Limanın Karaköy köprüsünden itibaren Boğaziçi’ne kadar sahip olduğu tesisat yukarıda sayılanlardan ibaretti.

İstanbul tarafında ise Eminönü’nden itibaren Sirkeci araba vapuru iskelesine kadar 320 metrelik bir rıhtım bulunmaktaydı. burası boydan boya gümrük binalarıyla kaplanmıştı. Bu binaların altında 8000 metrekare kadar gümrük ambarları bulunmaktaydı. Bunun dışında Eminönü’nde Rıhtım Şirketi’nin 4000 metrelik bir antreposu, Reşadiye Caddesi’nin arkasında yine Rıhtım Şirketi’nin yaptırdığı beş katlı antrepoda 10.000 metrekare yer bulunmaktaydı. Ayrıca bir halı antreposu ve küçük bir antrepo daha bulunmaktaydı ki bütün bu kısımların mekanik tesisatı buharla işleyen iki küçük, yetersiz vinçten ibaretti. ³⁰⁴

Sirkeci araba vapuru iskelesinden sonra Şark şimendiferlerinin yukarıda bahsedilen iskelesinde kömür boşaltmak için üç vinç, buradan sonra Sarayburnu’na kadar rüsumatça yaptırılmış sac hangarlar ve eski sevkiyat deposu, toplam 6000 metrekare bir satha sahipti ve bu kısımda da Rıhtım Şirketi’ne ait buharla işleyen bir küçük vinç mevcuttu.

İstanbul kısmının da bütün liman tesisatı bundan ibaretti.

Haliç kısmına gelince; Ahmet Hamdi kitabında şöyle ifade etmiştir:

‘‘İstanbul tarafından Eminönü’nden itibaren Unkapanı köprüsüne kadar 1200 metrelik bir sahada hiçbir rıhtım yoktur. Deniz kıyısından itibaren evler ve mağazalara başlar; sokaklar dar ve gayet biçimsizdir; araba bile geçemez. Yiyecek eşya ticaretinin

³⁰³ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 44-46

³⁰⁴ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 47

*başlıca toplandığı yer burasıdır. Şehrin ticaret itibariyle çok mühim olan bu kısımda bütün binalar da sokaklar ve deniz kıyısı gibi iptidai ve fenadır...’’*³⁰⁵

Şeker, kahve, koloni eşyası, limon, portakal, zahire, yağ, yaş ve kuru meyve ve sebze işlerinin, toptan tüccarı bu kısımda olduğundan, bu eşyalara ait depolar da bu kısımda bulunmaktaydı. Bu yüzden limanın bu kısmı tüm geri kalmışlığına rağmen çok işlekti. Deniz kıyısında Valide iskelesi, Hasır iskelesi, Limon iskelesi gibi yerler vardı ve buralara mavnaya yanaştırılarak hamal sırtı ile yükleme boşaltma yapılmaktaydı.

İskeleler en adi tahta parçalarından ibaretti ve hamallar tarafından geliş güzel yapılmıştı.³⁰⁶

İki köprü arasının Karaköy ve Azapkapı arasındaki kısmı ise daha çok römorkör ve mavnaların beklediği yerlerle gemilerin tamir edildiği kalafat yerlerinden ibaretti ve rıhtım yapılmamıştı. Burada da Su iskelesi, Şarap iskelesi gibi bir iki iskeleden, Galata tarafındaki mağazaların yükleri, aynı şekilde mavnalarla yüklenip boşaltılmaktaydı. Dolu ve boş mavnalar Karaköy tarafında Yağkapanı denilen yerde bulunur ve burada Liman Şirketi’ne ait biri dolu, biri boş mavnalara ait iki bekleme istasyonu bulunmaktaydı. Dolu mavnaların beklediği yere ‘‘Bekçi yeri’’ denilir ve burada geceli gündüzlü eşyaları muhafaza etmek için bekçiler bulunurdu.³⁰⁷

Unkapanı köprüsünden sonra Haliç daha sönük bir hal almaya başladılar. İstanbul tarafında bu kısım, Eyüp’e kadar bazı fabrikalar, değirmenler ve hususi depolar ve bazı kalafat yerleriyle evlerden ve boş arsalar oluşmaktaydı. Galata tarafında ise eski tersane, havuzlar, Seyrisefain ve Şirket-i Hayriye fabrikaları, Ayvansaray değirmeni, Halıcıoğlu mektebi ve Salhane ile evler ve boş arsalar bulunmaktaydı.

Eyüp’ten sonra Haliç Silahtarağa’ya kadar bir dere halinde devam etmekteydi. Birkaç tuğla harmanı ve bir kömür deposu ile Elektrik Şirketi fabrikası hariç tutulursa bu saha tamamen boş denilebilirdi.

³⁰⁵ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 48

³⁰⁶ Her iskelenin ayrı hamalları vardı ve bunlar aralarında bir nevi inhisar yapmışlardı.

³⁰⁷ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 49

Haliç'in Galata köprüsünden Silahtarağa'ya kadar uzunluğu 7000 metre, Eyüp'e kadar olan uzunluğu ise 4500 metreydi. En geniş yeri Kasımpaşa ile Cibali arasında 700 metreyi bulmaktaydı.³⁰⁸

*‘‘Haliç bugün tamamıyla fakir bir çehreye maliktir. Şehrin en fakir ahalisi burada oturur; en köhne vapurları burada yatar; bugünkü haliyle Haliç bir gemi mezarından başka bir şey değildir.’’*³⁰⁹

Anadolu yakasına geçerse; Anadolu Şimendifer Kumpanyası tarafından yaptırılmış Haydarpaşa limanı mevcut tesisatıyla nispeten modern bir limandı. Anadolu hattı buradan geçtiği için büyük bir öneme sahipti. Açık denizde 595 metrelik bir dalgakıran arkasında yapılan bu küçük limanın mühim bir kısmını tren garı ve şimendiferlere ait yerler işgal etmekteydi. Yükleme ve boşaltma yapılan kısmı, rıhtımın ancak 302 metresiydi. Burada elektrikle işleyen 6 vinç ve 15.000 ton hububat alan iki silo bulunmaktaydı. Demiryolu, rıhtımın üzerine kadar gelir ve eşya doğrudan doğruya mavnalardan veya vapurlardan vagonlara yüklenmekteydi.³¹⁰

Bu limanın en önemli eksiği, dar olması ve ticaret eşyası için antrepo bulunmamasıydı.

5.4.1.1. Limanda Bulunan Sabih (yüzən), Hareket Eden ve Buharlı Vinçler

İstanbul limanında eşya yükleme ve boşaltımı için mevcut olan tesisat tamamen yetersizdi. Ayrıca var olanlar da çok ilkel durumdaydı. Mevcut olan tesisat şöyleydi:³¹¹ Galata rıhtımında 3 vinç, üçer tonluk; ikisi buharlı biri elektrikli.

İstanbul rıhtımında 3 vinç, ikisi üçer tonluk, biri beş tonluk; biri elektrikli, ikisi buharlı.

³⁰⁸ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 50

³⁰⁹ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 50

³¹⁰ Hamdi, İstanbul Limanı, s. 51

³¹¹ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 25

Kuruçeşme’de 1 vinç; beş tonluk, buharlı.

Camilatı’nda 2 vinç; ikişer tonluk, elektrikli.

Tophane (Seyrisefain İdaresi’nin) 1 vinç; üç tonluk, buharlı.

Sarayburnu’nda 1 vinç

Haydarpaşa limanında 3 vinç; bir buçuk tonluk, ray üzerinde.

Haydarpaşa limanında 1 vinç; altı tonluk, ray üzerinde.

Haydarpaşa limanında 1 vinç; seyyar.

Haydarpaşa limanında 1 vinç; ray üzerinde.

Haydarpaşa limanında 1 vinç; altı tonluk.

Haydarpaşa limanında 1 vinç; otuzbeş tonluk, sabit.

Sabih (yüzen) vinçle: 1 vinç; elli tonluk, buharlı, maçuna.

Sabih vinçler: 1 vinç; sekiz tonluk.

İstanbul limanında eşya karışık iskelelere çıkarıldığından sabih vinçler çok önemliydi. Tahliye hamallar sırtında yapıldığından, omuzdan atılmak veya kanca kullanmak suretiyle denkler parçalanmakta, eşya hasara uğramaktaydı.

Yukarıdaki rakamların da gösterdiği gibi Haydarpaşa limanı dışında, İstanbul ve Galata’nın modern ve yeterli düzeyde tesisatı olmadığı anlaşılmaktadır. 758 metre uzunluğunda bulunan Galata rıhtımında üç vinç bulunmaktadır ki bunlar da ancak mavnalardan eşya tahliyesi için kullanılmaktaydı.

İstanbul’da ihrakiye olarak kömür ve petrol vermek için ise herhangi bir tesisat mevcut değildi. Kömür küçük mavnalar dahilinde vapurlara nakledilerek, vapura sepetlerle yüklenmekteydi.³¹²

5.5. Limanın Karışık İdare Şekli

İstanbul limanının işletme şekli, limanın faaliyetini diğer rakip limanlar karşısında günden güne azaltabilecek güç durumun başlıca sebeplerinden biriydi. Âli İktisat Meclisi, Raporu’nda bu gerçeği şöyle ifade etmekteydi:

*“ Limana giren bir vapur teknesi, zabitan ve mürettebatı, yükü ve yolcusu itibariyle ayrı ayrı idare ve müesseselerle münasebette bulunmağa mecburdur. Yanaşacağı mahalin tayini, kabotaj ahkâmına ait tedbirlerin tatbiki ve telsiz cihazına müteallik takayyüdat Deniz Ticareti Müdürlüğüne aittir. Mürettebat ve yolcuların sıhhati ile Sahil Sıhhiye İdaresi, işi ve girip çıkmalar ile polis meşgul olur. Eşyanın ithal ve ihracına Gümrük İdaresi karışır, tahmil ve tahliyesi de Liman Şirketi’ne aittir. ”*³¹³

Hemen ardından gemilerin tabi olacağı bütün formaliteler sırayla açıklanarak deniliyor ki:

“ Bir vapur limanla muamele yapmayıp da yalnız kumanya ve kömür almak istiyorsa gene, sıhhiye, liman, polis ve gümrüğün murakebesine ve muhtelif formalitelere tabidir. Vakit kaybetmeden gece geçmek isteyen ne kömür, ne kumanya alabilir. Hatta bir bardak İstanbul suyu bile alamaz. Gemiler tabi tutuldukları külfet ve mecburiyetler dolayısıyla kati bir zaruret hissetmedikçe İstanbul limanı ile münasebette bulunmakta içtinap etmektedirler. Akdeniz’den Karadeniz’e gelirken Pire ve Sığı (Midilli Adası’nda) limanlarına uğrayarak kömür ve kumanyalarını almakta,

³¹² Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki, 1933-1934, Cilt 3-4, s. 348, Tetkiki yapanlar: Walker D. Hines, Edwin Walter Kemmerer, Goldwite H. Dorr, Brehon Somervell, C. R. Whittlesey, H. Alexander Smith, O. F. Gardner, W. L. Wright Jr., Vaso Trivanovitch, Bengt Wadsted, Köy Öğretmeni Basımevi-Ankara

³¹³ Âli İktisat Meclisi Raporları, s. 29

Karadeniz'den geçerken de İstanbul limanına müftekir (muhtaç) kalmamak çarelerini aramaktadırlar. Halbuki ihtiyaçlarını kolaylıkla temin edebileceklerine emin olmak şartıyla Karadeniz limanlarından fazla hamule alarak su ve kömür ihtiyaçlarını İstanbul'dan temin etmeleri vapur kumpanyalarının menfaatleri icabındandır. Boğazlardan geçen vapurların yüzde kırkının limanla münasebette bulunmadan geçmesi şayan-ı dikkat bir hadisedir. Şikayet olunan haller daha bir müddet devam ederse bu nispetin artacağı şüphesizdir. Bugün limanda tevakkuf eden gemilerin de Nikolavef, Azak ve Tuna'ya girmek için nöbet beklemek mecburiyeti ile İstanbul'da durdukları tespit olunmuştur. Karadeniz'e geçmek üzere uğrayan vapurların İstanbul için de mal almaları ve aktarma muameleleri gittikçe tenakus etmektedir.''³¹⁴

Limanın bu karışık idare şekliinden dolayı da yabancı vapurların İstanbul limanında kömür, kumanya, veya suyu az miktarda almaya başlamışlardı. Raporda bunlar sırayla şu şekilde açıklanmıştır:

5.5.1. Kömür Meselesi

Yabancı vapurların aldıkları kömür çok azalmıştı; 1928 senesinde 170.894, 1929 senesinde 218.000, 1930 senesinde 191.000 ton. Halbuki Birinci Dünya Savaşı'ndan önce yabancı vapurlara yılda 400.000 ton kömür verilmekteydi. Artık bu iş ticari bir surette idare edilemediği için Sıgri ve Pire limanlarına geçmeye başlamıştı. Bu limanlarda Türk kömürü İstanbul'dan daha ucuzdu.³¹⁵

İstanbul limanında işlerin durması, başka limanlarla kıyaslanamayacak ölçüde geri olması diğer üretim alanlarını etkilediği gibi kömür üretimini de etkilemekteydi. Örneğin Ereğli, Zonguldak havalisindeki kömür havzası. Bu havzanın İstanbul limanı ile ve İstanbul şehrinin bu havza ile çok sıkı bir bağı vardı. İktisadi

³¹⁴ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 30

³¹⁵ "İstanbul Liman İş'i", Cumhuriyet Gazetesi, 2836, 29 Mart 1932, s. 4

buhrandan etkilenen önemli alanlardan biri de bu havzaydı. Kömür satışı büsbütün durmuş, ocaklarda kömürler yığılmış ve bu yüzden üretim de durmuştu.

Türk kömürünün rayiç meta olmaktan çıkmasının çeşitli sebeplerinden bir tanesi de İstanbul limanıydı. Türk kömürlerinin satılacağı yerlerin birincisi İstanbul limanı olduğu halde Türk kömürü İstanbul limanına gelemez durumdaydı. Yükleme ve boşaltma o kadar pahalı ve zordu ki Ereğli'den İstanbul'a kömür getirmek yüzü astarından pahalı bir iş yapmak demek haline gelmişti. Bunun için havzadaki kömürler orada yığılı olarak kaldığından buhran baş göstermişti.³¹⁶

Âli İktisat Meclisi Raporu, kömür satışının artırılabilmesi için şu tedbirleri önermekteydi:

*“Boğaz’da transit bir kömür deposu yapılması ve vakit ziyanına meydan vermemek için sabih vinçlerden ve tertibat-ı saireden istifade edilmesi en müstacel tedbirlerdendir. Bundan başka transit geçen gemilerin muhtelif ihtiyaçları vakti zamanıyla haber alınarak icap eden malzeme hazırlanmalıdır. Mesela Kız Kulesi civarında bir saha bu transit gemilere tahsis olunarak demir mahalli temizlenmeli, burada icap eden memurlar geceli gündüzlü hazır bulundurulularak gemi kara ile münasebette bulunduğundan dolayı transit vaziyetini kaybetmemeli, muhtelif kontrol formaliteleri başlanmalıdır.”*³¹⁷

Ayrıca bu tertibat ve gemilerin Üsküdar sahillerinde kömür alabilmelerine müsait tesisat yapılınca kadar da stok flotan (mavna veya vapur içinde hazır bulunan kömür stoku) teşkili ve yerli kömür aleyhindeki şartların değiştirilmesi tavsiye ediliyordu.

³¹⁶ “Liman ve Kömür”, Cumhuriyet Gazetesi, 1691, 21 Kanunusani 1929, s. 1-4

³¹⁷ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 31-32

5.5.2. Kumanya Meselesi

Raporda kumanyacılık konusunda; kumanyacılar zabıtaca zorluk gösterilmesi, İstanbul'un pahalı olması dolayısıyla bu işin de Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki derecesinin sekizde birine düştüğü, Yunanlıların gemilere verilen sigaralardan inhisar resmi almayarak sigaralarını sattıkları kaydolunarak, gemilere bazı kayıtlar dahilinde ucuz ve gümrüksüz kumanya verilmesi, sigara fiyatlarında esaslı indirimler yapılması tavsiye olunmaktaydı.³¹⁸

5.5.3. Vapurların Tamirâtı

Vaktiyle İstanbul'da önemli derecede bahriye tamirâtı yapılmaktaydı. Bu iş gümrük ve saire zorluklarından dolayı Pire limanına geçmişti. Kalafat fabrikaları kapanmış, İstinye doku işsiz kalmıştı. Bunun sebeplerinden biri de kazaya uğramış bir vapurun tahliyesi için tarife harici ücretler istenmesiydi. Tamirat tezgahlarının gerekli vesaitle donanımlı olmaması, tamiratta kullanılan parçaların özellikle gümrük rüsumundan dolayı pahalılığı diğer başlıca sebeplerdendi. Bu yüzden hatta Türk gemilerinin bile tamir için Pire'ye gönderildikleri bilinmekteydi. Meclis tedbir olarak, sayılan güçlüklerin bertaraf edilmesini, Seyrisefain'in bu işe önem vermesini belirtmekteydi.³¹⁹

³¹⁸ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 32

³¹⁹ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 33

5.5.4. Gümrük Zorlukları

Raporda temas edilen başlıca gümrük zorlukları; vapurların tahliyesini, hareketini geciktiren ve masrafı artıran zorluklardı. Bu hususta deniliyor ki:

‘‘ Gümrük formaliteleri haddi asgariye inmedikçe, bilumum müşkülât bertaraf edilmedikçe gemi ve ticaret hareketi matlup veçhile inkişaf edemez. Gemiler limana girer girmez, gümrük muamelatı iptidaiyesi de diğer formalitelerle beraber ikmal edilmeli, yolcular çıkmağa ve eşya boşalmağa başlamalıdır. Çünkü bugün vapurların kaybedecek vakitleri yoktur.

Sonra manifesto işlerinin, kaçakçılık meselesi derpiş edilmekle beraber, ticari menafimiz noktasından salim ve kolay bir şekle raptı için icap eden teshilatın kanunlarımızda yer bulması muvafık olur. Keza ticareti dahiliyede – Marmara havzası için tatbik edildiği gibi – manifestonun kalkması doğrudur. ’’³²⁰

Bunlardan başka gümrük ücretlerine ilişkin kanun ahkâmının tadili, muayene, muhafaza memurlarına mesai saati haricinde verilen ücretlerin kaldırılması, bir geminin gece gündüz yük alıp vermek, yolcu alıp çıkarma imkanına sahip olması, zabıta, gümrük ve yükleme-boşaltma işlerinin ona göre düzenlenmesi gerektiği belirtilmekteydi.

Birde transitte ve dahili ticarete eşya sandıklarının açılmasına meydan verilmemesi istenmekteydi.

5.5.5. Yükleme ve Boşaltma Araçları

Bu vasıtalar ihtiyaca yetecek sayıda değildi. Böyle olmasına rağmen mavnalar pek çok durumda tüccar tarafından ardiye gibi kullanılmaktaydı. Ayrıca

³²⁰ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 34

mavnaların yük hacimleri küçük olduğu kadar kendiliğinden hareket gücünden de yoksundu. Bu durumdan liman faaliyeti çok kötü etkilenmekteydi. Raporda Liman İnhisar şirketlerinin kuruluşunu gerektiren sebepler sayıldıktan sonra bu şirketlerin kuruluşundan itibaren yükleme ve boşaltma ücretlerinin düştüğünü fakat genellikle yine eski vasıtaların kullanılması yüzünden beklenen faydanın sağlanamadığı kaydolunarak, teşkilatta azami tasarruf, muamelede sadelik, azami emniyet ve hız esaslarının gözetilmesi gerektiği açıklanmaktaydı. Diğer taraftan yükleme ve boşaltma işçilerinin, rıhtım ve gümrük hamallarının ihtisas ve ücret noktasından bir düzen altına alınması da gerekmektedir.³²¹

5.5.6. Ücretler ve Muhtelif Resimler

Limanda çeşitli isim ve unvanlarla alınan rüsum ve ücretler hayli ağırdı. Aşağıdaki cetvel de bu durumu açıklamaktadır:³²²

3000 tonluk vapurun verdiği rüsum	5000 tonluk vapurun verdiği rüsum	
İstanbul'da	336.96	505.39
Pire'de	107.90	152.81
Selanik'te	107.19	152.79
Burgaz'da	122.37	155.19
Varna'da	122.37	155.19

³²¹ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 35-36

³²² Ayrıntılı tablolar için bkz. Ek 5

Bunun dışında gemilerin yüklerinden de fazla ücret ve resim alınmaktaydı. Yapılan ortalama bir hesaba göre bir ton parti malının tahliye ve mağazaya kadar nakil ücreti 1159 kuruştı.³²³

İstanbul limanında alınan çeşitli rüsum aşağıdaki gibidir: ³²⁴

- 1- Fener resmi (Fenerler İdaresi)
- 2- Sahil Sıhhiye İdaresince alınan tonilato
- 3- Patenta ve bulaşık resimleri (Sahil Sıhhiye İdaresi)
- 4- Deniz Ticaret Müdürlüğünce şamandıra
- 5- Demir (Deniz Ticaret Müdürlüğü)
- 6- Müruriye (Deniz Ticaret Müdürlüğü)
- 7- Vize (Deniz Ticaret Müdürlüğü)
- 8- Tayfa tezkeresi ve şartname rüsumu (Deniz Ticaret Müdürlüğü)
- 9- Seyrisefain’ce alınan kılavuzluk ücreti
- 10- Belediyece alınan işgaliye ve köprü mürururiyesi
- 11- Rıhtım Şirketi’nce alınan palamar
- 12- Rıhtım ve yolcu resimleri (Rıhtım Şirketi)
- 13- Arziye (Rıhtım Şirketi)
- 14- Rıhtım hamaliyesi ve antrepo hamaliye ücretleri (Rıhtım Şirketi)
- 15- Liman Şirketince alınan tahmil ve tahliye ücretleri ³²⁵

³²³ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 42

³²⁴ Ali İktisat Meclisi Raporları, s. 36

³²⁵ İstanbul limanında alınan vergilerle ilgili bkz. “İstanbul Limanı”, İstanbul Ticaret Bahriye Müdüriyeti, İstanbul 1928, s. 42-53 Latin alfabesine çevrilmiş ve güncellenmiş hali için bkz. “İstanbul

Yukarıda sayılan ücretlerden önemli bir kısmı, başlıca, fener, sıhhiye ve tahlisiye resimleri birçok memleketlerde alınmamaktaydı.

Meclis, İstanbul limanında fazla ücret alınmasının, aynı zamanda açıkta yükleme ve boşaltma yapmakta olmalarından ileri geldiğini kaydederek; mevcut şartlar dahilinde rüsum ve ücretlerin asgari hadde indirilmesini ve bir elden yönetilmesini, sırf kömür almak üzere uğrayan vapurlarla muntazam sefer yapan vapurlara özel indirim yapılmasını tavsiye etmekteydi.

5.5.7. Limanın Gelecekteki İdare Şekli

Limanda inzibat muamelesi, idari, iktisadi ve sıhhi noktadan birçok idarenin katılımıyla yerine getirilmekte ve bu yüzden işler girift bir hal almakta, bazen bir idarenin yaptığı diğeri tarafından bozulmakta ve fazla masraf olmaktadır.

Âli İktisat Meclisi liman işlerinin Türkiye’de bir amme hizmeti sayıldığı noktasına istinat ederek bu hizmetin emniyetle yerine getirilmesi için idarede birliğin sağlanması görüşündeydiler. Bu hususta şöyle denmekteydi:

*“ Liman işleriyle deniz ticareti işleri şimdiki gibi birbirinden ayrılmaz, bütün liman tesisatıyla liman vesaitini işletmek ve liman ameliyatını tanzim ve idare etmek meselesi bir elde ve bir nokta-i nazara göre mütalaa olunmazsa liman işlerinin düzeltilmesi imkanı hasıl olmaz. Limanda inzibat, iktisat ve idare işleri birbirinden ayrılmayacak bir kül teşkil ederler. ”*³²⁶

Bu düşünceler üzerine Meclis İstanbul limanı için dünyanın çeşitli limanlarında uygulanan “hükmî şahsiyet” usulünün uygulanmasını ve limana ait bazı zaruret ve özelliklerin göz önüne alınmasını uygun bulmaktaydı. Böylece masraf

Limanı”, T.C. Ekonomi Bankalığı İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü, Halk Basımevi, İstanbul 1935 s. 85 – 102.

³²⁶ Ali İktisat Meclisi Raporlar, s. 43

azalmış, karışıklık ortadan kaldırılmış, emniyet ve düzen sağlanmış olarak kaçakçılığın ve hırsızlık olaylarının önüne geçilmiş olacağı bildirilmekteydi.

Bu “hükûmî şahsiyet”in; denize ait bütün zabıta muamelelerinin, kılavuzluk, römorkörcülük ve tersane işlerinin bir elde toplanması, gerektiğinde limanın ıslahına harcanmak üzere istikrazlar akdine yetkili kılınması, mülhak bir bütçe (katma bütçe) ile idare olunması ve idaresinde hükümetle beraber belediyenin ve Ticaret Odası’nın da temsili uygun olacağı beyan edilmişti.³²⁷

Meclis sonuç olarak İstanbul limanının doğal olarak korunaklı olması, derinlik ve saha açısından şimdilik ihtiyaca kafi bulunması sebebiyle milyonlarca lira harcanarak yeni bir liman inşasına gerek olmadığı, ayrıntısıyla izah edilen teknik ve idari meselelerin yerine getirilmesinin hayati bir öneme sahip olduğu düşüncesindeydi.³²⁸

5.6. Köprüler Meselesi

İstanbul limanının geri kalmasının önemli sebeplerinden bir diğerinin de köprüler olduğu düşünülmekteydi. İstanbul’un bir limana ihtiyacı olduğu herkes tarafından kabul edilmişti. Yeni limanın nerede olacağı tartışmalarının yapıldığı sıralarda, aslında yeni baştan bir liman yapmak yerine köprülerin demir duvar gibi kapattığı Haliç’in yeterli olduğu savunulmaktaydı. Bu meseleyle ilgili gazetelerde günlerce tartışmalar yaşanmıştı:

“ Liman İnhisarı Şirketiyle ve ondan daha üstün bir bela olan Derseadet Rıhtım Şirketiyle meşgul olurken keşfine zafer bulduğumuz hakikat pek nazar-ı dikkati celbetmedi mi? Hatırlarda kalmış olacağı üzere biz şimdiki halde İstanbul’u öldüren bu müesseselerden bahsederken İstanbul’un hakiki limanını keşfetmiştik: Bu liman mevcut köprülerin arasına sıkışmış ve arkasında saklanmış olan ve tarihi Altın Boynuz adı en

³²⁷ Ali İktisat Meclisi Raporlar, s. 44

³²⁸ “İstanbul Liman İş”, Cumhuriyet Gazetesi, 2386, 29 Mart 1932, s. 4

büyük hakikate tercüman bulunan Haliç'tedir, belki bizzat Haliç'in kendisidir. Bütün dünyada bunun kadar güzel ve mükemmel limana nadir tesadüf olunur. Bir liman ki bizim elimizde adeta ortadan silinmiş yok denilecek hale gelmiştir. Öyle ki şu göz önündeki İstanbul limanının kifayetsizliğinden bahsolundukça Yenikapı açıklarına çıkmak, hatta ta Çekmecerlere kadar gitmek isteyen sivri, yahut –isterseniz- yassı akıllara rast gelinmişti. Halbuki öyle olmayacak hayallerin peşinde uzaklara gitmeğe ne hacet, İstanbul'un emsalsiz limanı İstanbul'un içinde yatıp duruyor: Haliç.“³²⁹

İstanbul'da canlılığını kaybeden iktisadi hayatın tekrar canlanmasını sağlamak için transit ticaretin büyük bir öneme sahip olduğunu düşünen İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1923 yılında odanın Türkleştirilmesinden sonra, serbest bölge ve liman sorunu üzerine çalışmalar yapmıştır.³³⁰ Bu bağlamda İstanbul'un modern bir liman ihtiyacı, Haliç'ten istifade edilmesi ve köprüler meselesi hakkında İstanbul Ticaret Odası'na oluşturulmuş ‘Liman ve Köprü Komisyonu’ adlı özel bir komisyon 1930 yılında bir rapor hazırlamıştı. Komisyon İstanbul Liman Şirketi Umum Müdürü Ahmet Hamdi'nin başkanlığında 11 kişiden oluşturulmuştu.³³¹

Komisyon raporunda Köprüler Meselesi adı altında incelenen konunun İstanbul limanı ve şehir için ne kadar büyük bir öneme sahip olduğunu açıklamaya çalışmıştır. Komisyonun vardığı netice, İstanbul'un en doğal liman sahası olan Haliç'ten istifade etmektir. Fakat köprüler Haliç'in girişinde bu önemli liman sahasının önüne gerilmiş iki demir duvar gibi bütün hareketlere engel olmaktadır. Ayrıca köprüler sabahları birer saat açık bulundurulur diğer zamanlarda küçük liman vasıtası köprünün altındaki gözlerden geçerdi. Ancak bu vaziyet komisyon raporuna göre Haliç'in bir ticaret limanı haline getirilmesine ufak bir ölçüde dahi olsun imkan vermemekteydi.

³²⁹ “Güzel İstanbul”, Cumhuriyet Gazetesi, 1759, 1 Nisan 1929, s. 1-3

³³⁰ Konuyla ilgili bkz., Murat Koraltürk, “1930’ların Başında İstanbul’un Liman ve Köprü Sorunu ile İlgili Bir Rapor”, İstanbul Dergisi, Sayı 37, 2001, s. 94-97

³³¹ Bkz. Aynı kaynak, Komisyon üyeleri; ihracat ile uğraşan tacirlerden, oda üyesi Abdülgani ve Hüseyin Sabri Beyler, oda genel sekreteri ve iktisat profesörü Mehmet Vehbi [Sarıdal], oda üyesi İstanbul Deniz Ticaret Müdürü Mehmet Zeki Bey, Âli Ticaret Mektebi iktisat profesörü Muhlis Ethem Bey, Ticaret Borsası Başkanı oda azasından Furtunzade Murat Bey, Ticaret Borsası genel sekreteri iktisat profesörü Dr. Nizamettin Ali [Sav], oda üyesi armatör Sadıkhade Rıza Bey, oda üyelerinden gemi makineleri uzmanı Sırrı Bey, oda ve zahire borsası üyesi Şerifzade Süreyya Bey’dir.

5.6.1. Haliç'e Girmenin Güçlükleri

Komisyon raporuna göre, mevcut iki köprüden özellikle Karaköy köprüsü bütün liman faaliyetine engel olmaktaydı. Bu köprüler sabahları açık olduğu zaman, büyük gemilerin geçmesi birçok zorluk gösteriyordu.

Köprüden girer girmez, Haliç darlaşır ve Yemiş ile Yağkapanı arasında 300 metreye inerdi. Bu kadar dar bir yerde her iki sahili, küçük liman araçları, mavnalar, römorkörler, yelkenli kayıklar, sandallar dolduruyor, büyük gemilerin geçmesi için ancak 50-100 metrelik bir kısım kalıyordu. Birçok dikkat ve zorlukla Galata köprüsü geçildikten sonra Haliç'e girmek için Unkapanı köprüsünün de geçilmesi lazımdı. Köprülerden geçen gemiler bunlara en ufak şekilde olsun temas etmemek için olabildikçe gayret göstermek zorundaydılar. Çünkü en küçük temas bu yüzen ve saç'tan köprünün kırılması ile sonuçlanabilirdi. Köprüden geçen bir geminin yapacağı zarar, iki taraftaki şehir ulaştırmasını sekteye uğratmak ve Emaneti köprü gelirlerinden yoksun bırakmak gibi bir sonuç verebileceği düşünüldüğünde Haliç'e girmeğe mecbur kalmış bir gemi çok önemli bir mesuliyet almış oluyordu. Bunun için genellikle Haliç'e girecek bir yabancı vapur için vapur kaptanı, tüccardan, bir hasar ve sorumluluk olursa bunu taahhüt etmesini isterdi. Böyle bir sorumluluğa kimse girmek istemediğinden Haliç'e zorunlu olmayan gemiler girmezdi.³³²

Yukarıda anlatılanlar göstermekteydi ki, Haliç'ten istifade edilememesinin sebebi yalnız köprülerin her zaman açık bulunmaması değildi. Köprüler her zaman vapurların giriş çıkışları için açık bulundurulmuş bile olsa yukarıdaki sebepler yüzünden Haliç'i ticaret limanı haline getirmek çok zordu.

Köprülerin ve özellikle Galata köprüsünün ikinci bir zararı da bazı fırtınalı, tipili havalarda açılıp kapanamamasıydı.³³³ Haliç'te bulunan bir geminin ertesi gün

³³² İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na Teşkil Edilen Komisyonun Raporu, "İstanbul'un Liman ve Köprü Meselesi", s. 24-25, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, 1930

³³³ Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki, 1933-1934, Cilt 3-4, s. 346, Tetkiki yapanlar: Walker D. Hines, Edwin Walter Kemmerer, Goldwhite H. Dorr, Brehon Somervell, C. R. Whittlesey, H.

köprüden geçip geçemeyeceğini bilememesi durumu düşünüldüğünde Haliç'e girmek bir gemi için çok zor bir durumdu. Böyle kötü havalarda açılıp kapanamayan köprü daha çok açık deniz dalgalarına ve anafor sularına maruz kalan Galata köprüsüydü. Fakat Galata köprüsü açılmadan Unkapanı köprüsünün açılmasının bir manası olmadığı için o da kapalı kalıyordu.

Galata köprüsünün üçüncü bir zararı; küçük liman vasıtasının girip çıkarken ortaya koyduğu zorluklardır. Bilindiği gibi mavna ve römorkör gibi küçük vasıta, Karaköy'den sonra Yağkapanı denilen bir mahalde toplanırdı. Burada gerek eşya dolu ve boş mavnalar nöbet beklerlerdi. Bu araçlar köprünün iki küçük gözünden girip çıkmaya mecburdular.

Rapora göre işlerin en yoğun olduğu sabah ve akşam vakitlerinde köprülerden girip çıkmanın gösterdiği rahatsız edici zorlukları görmek, liman işlerinin Galata köprüsünün varlığı yüzünden uğradığı zararı izah etmekteydi. Sabahları köprülerin kapanması mevsimine göre 6:30-7:00'ı bulmaktaydı. Limanda vapurların işe başlaması ise saat sekizdeydi. İşte 7 ile 8 arasındaki bir saatte ancak bir mavnanın geçebileceği köprü gözünden itina ile bütün liman vasıtası, bazen 2-3 yüz parça mavna, birçok römorkör köprü gözünden geçmeye mecburdu. Aynı zamanda akşamları da limanda işlerin bittiği 5:30'dan sonra vapurlar da bordalarında bulunan bütün dolu ve boş vesaiti de yine tek bir köprü gözünden geçirerek Haliç'e girmek zorundaydılar. Sabah ve akşam bu saatlerde sevhil-i mütecavire vapurlarının en faal zamanları olduğundan köprü ağızlarında sık sık çarpışma tehlikeleri, malların ıslanması, postaların düzenini kaybetmesi ihtimalleri söz konusuydu. Bu vasıtaların her gün köprü gözünden girip çıkarken bordalarının köprülere temasından ve çarpmasından dolayı uğradıkları zarar ayrıca başka zararlardı.³³⁴

İstanbul limanına gelen eşyadan mavnalar içinde hasar-ıslanma hadiselerinin çoğu bu vesaitin köprü gözünden geçerken uğradığı hasarlardan ortaya çıkmaktaydı ki

Alexander Smith, O. F. Gardner, W. L. Wright Jr., Vaso Trivanovitch, Bengt Wadsted, Köy Öğretmeni Basımevi-Ankara

³³⁴ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na Teşkil Edilen Komisyonun Raporu, "İstanbul'un Liman ve Köprü Meselesi", İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, 1930, s. 26

bu durum limanda sigorta ücretlerini yükselten, liman masraflarını çoğaltan sebeplerden başlıcalarıydı.

Rapora göre köprülerin özellikle Galata köprüsünün yukarıda açıklanan zararlarından dolayı biran önce durumlarını ıslah etmek konusunda kesin ve hızlı kararlar alınması gerekiyordu. Ayrıca yukarıdaki zorluklara eklenebilecek daha birçok şey mevcuttu. Mesela sırf, köprü gözünden geçmek yüzünden mavnalarda iki mürettebat bulundurmak mecburiyeti ve bu yüzden mavna ücretlerinin yüksekliği, köprü gözlerinden geçemeyen algarina, tahlisiye römorkörleri gibi liman araçlarının bir iş gününde bir taraftan diğer tarafa geçememesi yüzünden uğranılan zararlar da cabasıydı.

5.6.2. ‘‘Galata Köprüsünün Kalkması Lazımdır’’

Komisyon bu meseleye, Galata köprüsünün kaldırılmasını çözüm olarak sunmaktaydı. Komisyona göre liman hizmetleri açısından Galata köprüsünün konumu ve durumu limana büyük zararlar vermekteydi. Burada bulunan bir köprü hem Haliç gibi İstanbul için başlı başına büyük önem taşıyan bir limandan faydalanmaya engel olmakta ve hem de o zamanki liman hizmetlerini birçok noktadan bozarak liman ticaretine zararlar vermekteydi.

Bu sebeple sac dubalar üzerinde olan bu köprünün kaldırılması ve bunun yerine vapurların kolaylıkla ve serbestçe Haliç’e girip çıkmalarını sağlayacak başka bir yol bulunması zorunluluk olarak görülüyordu.

Karaköy’de bulunan bir köprü liman hizmetlerini son derece zorlamaktaydı. Fakat Unkapanı için bu geçerli değildi. Karaköy’de var olan sakıncaların çoğu Unkapanı için söz konusu değildi. Çünkü Galata köprüsünden içeri girince Haliç darlaşmakta, fakat Unkapanı köprüsünden sonra genişlemekteydi. Ayrıca Karaköy

köprüsü, anafor sularının ve açık deniz dalgalarının etkisi altındaydı. Halbuki Unkapanı köprüsü bunlardan tamamen korunmuştu.³³⁵

O dönem mevcut olan Unkapanı köprüsü eskiydi ve artık işe yaramayacağı düşünülmekteydi. Bu sebeple Şehremanetince 3-4 milyon kadar bir harcama ile sac dubalar üstünde bir köprü inşa ettirilmesi planlanmaktaydı. Komisyon bu köprünün yaptırılmasındansa sac duba üzerinde henüz yeni ve iyi bir köprü olan Galata köprüsünün Unkapanı'na naklini ve Galata köprüsü yerine ise başka ve gemilerin serbestçe Haliç'e girip çıkmasını engellemeyecek bir vasıta ile nakliyatın yapılmasının en makul çare olduğunu öne sürmekteydi.³³⁶

5.6.3. Asma Köprü mü, Feribot mu?

Galata köprüsünün yerini ikame edecek vasıtanın belirlenmesinde iki ihtimal üzerinde tartışma yaşanmaktaydı.

- 1- Asma köprü,
- 2- Feribot ismi altında tanınan araba vapurları

Komisyonun düşüncelerine göre asma köprü çok ideal bir teklifti. Fakat asma köprü meselesinde düşünülecek nokta bunun her şeyden önce önemli bir para meselesi olduğuydu. Komisyon ne o zaman ne de gelecek bir zamanda memleketin bir asma köprü inşasına gücü yetebileceğine pek mümkün gözüyle bakmamaktaydı.

Ayrıca Karaköy'de bir asma köprü inşasına engel olacak şey yalnızca para değildi. Aynı zamanda böyle bir köprüye gerek olup olmadığı da inceleme gerektirmekteydi. Asma köprülerin kurulmasının sebebi daha çok demiryolu ulaştırmacılığının kesilmeden cereyan etmesini sağlamak içindi. Üzerinden lokomotif

³³⁵ Aynı kaynak, s. 27

³³⁶ Aynı kaynak, s. 27

geçmeyen bir asma köprü o zaman Türkiye için gereksiz bir şeydi. Ayrıca yayalar için de kullanımı çok zordu.

“Feribotlar köprünün işini görebilir miydi?” Komisyona göre Galata köprüsünün yerine Eminönü ile Karaköy arasında feribot denilen arabalı vapurlarla taşımanın sağlanması her noktadan faydalıydı. Haliç’in durumunda olan bütün limanlarda bu şekilde nakliyat yapılmaktaydı. Amsterdam, Rotterdam, Stockholm, Newcastle v.s. limanlarda karşıdan karşıya nakliyatı küçük araba vapurları sağlamaktaydı. Böyle limanların hiçbirinde halkın karşıdan karşıya bir dakika evvel geçmesini sağlamak için koca bir liman feda edilmemişti.³³⁷

Komisyon raporda alınan köprü parasıyla bu nakliyatı yapmanın mümkün olduğunu söyleyerek şöyle devam ediyordu:

*“Bizde şimdi alınan köprü parasıyla nakliyatı yapmak kabildir. Hatta feribotlarla yapılan nakliyat, Şehremaneti’ne bir köprüyü inşa, tamir ve işletme için lazım gelen masraftan daha pahalıya mal olmayacağı da iddia olunabilir.”*³³⁸

*Ahalinin bu tarz nakil, menfaatine de muvafıktır. Çünkü köprüden yaya geçenler, yazın sıcağın, kışın yağmur ve rüzgardan müteessirdirler. Ahalinin mühim bir kısmı iki sahil arasında sandallarla “dolmuş” tabir edilen kayıklarla geçerler. Feribot servisinin Eminönü ile Karaköy arasında kesif olan yolcu nakliyatını muntazaman temin edemeyeceğini iddia edenler de vardır. Halbuki bu iddia Karaköy köprüsünün bugünkü kalabalık vaziyetinin devam edeceği düşünülerek yapılmıştır. Yukarıda da arzettiğimiz veçhile Unkapanı’na nakledilecek olan köprü, iki sahil arasındaki münakalatın mühim bir kısmını temin ettikten sonra, Karaköy’de tesis edilecek feribot servisinden maada Haliç’in her iki sahilinde münasip noktalarda yalnız insan nakletmek için birçok limanlarda olduğu gibi Muet-Mouette tabir edilen küçük vesait de işletilirse şehrin iki sahili arasındaki nakliyat kolaylık ve çabuklukla temin edilmiş olur.”*³³⁹

³³⁷ Aynı kaynak, s. 30

³³⁸ Aynı kaynak, s.30

³³⁹ Aynı kaynak, s. 31

Sonuç olarak raporda öngörüldüğü gibi Haliç’te bir transit limanı inşa edilmemiştir. Bununla beraber İştambul, raporda vurgulanan düzeyde bir liman haline de getirilmemiştir. Galata köprüsü kaldırılmamış, aksine yeni bir köprünün inşasına başlanmıştır.

Raporu kaleme alan Ahmet Hamdi ve başkanlığın yaptığı komisyon, temsil ettikleri baskı grubunun, yani İştambul Ticaret ve Sanayi Odası yelerinin istekleri ve çıkarları yönünde ticari bir zihniyet ve tüccar yaklaşımıyla İştambul’u büyük bir pazar olarak görmekte ve bu yaklaşımın izleri de raporda kendini göstermekteydi.³⁴⁰

³⁴⁰ Murat Koraltürk, ‘‘1930’ların Başında İştambul’un Liman ve Köprü Sorunu ile İlgili Bir Rapor’’, İştambul Dergisi, Sayı 37, 2001, s. 94-97

SONUÇ

Limanlar, her yerde ticaret yollarının birleştiği kıyılarda doğmuş ve gelişmiştir. İstanbul da denizden ve karadan birçok ticaret yollarının birleştiği bir yerde olduğu için “liman” halini almıştır.

Eskiden limanın anlamı sadece gemilerin fırtınalı havalarda barınabilecekleri yerlerdi. Ancak dünya deniz ticaretinin gelişmesi, nehir yolları, demir yollarının artması; vapurların tonajlarının büyümesi ve yeni yeni ticaret yolları ve pazarların açılmasıyla bu anlam değişti.

Limanlar, gelen eşyanın barınabileceği, hızlıca ve ucuz bir şekilde yüklenip boşaltılabileceği yerler olması gerekirken İstanbul limanı bu özelliklerden tamamen yoksundu ve İstanbul’da gerçek anlamıyla bir liman yoktu.

Birinci Dünya Savaşının ardından mütarekeyi takiben, ticaretin canlanması ve boğazların açılması üzerine İstanbul limanına pek çok mal ve eşya gelmeye başlamıştır. Fakat İstanbul limanı tamamen yabancıların elinde olduğundan ve bir limanda olması gereken hiçbir tertibata (antrepo, depo, yükleme boşaltma araçları, vs.) tam anlamıyla sahip olmadığından limanda büyük bir kaos yaşanmaktaydı. Ücretler çok yüksek olduğu gibi gelen malların muhafaza edilebileceği emniyetli antrepolar yoktu. Örneğin Amerika’dan İstanbul’a bir ton buğdayın nakli (450) kuruş masrafla yapılırken, aynı miktar buğdayın vapurdan değirmene ya da antrepoya nakli için 500 kuruş masraf edilmekteydi ki bu durum İstanbul limanının karakteristik bir gerçeği olmuştu. Ayrıca İstanbul limanı güvenilir bir liman olmaktan çok uzaktı.

Yükleme ve boşaltma işleri açıkta, mavnalar vasıtasıyla yapılmaktaydı. Limanın bütün işleri yabancıların elindeydi, sadece mavnacılık işi bir gedik teşkilatı halinde Türklerin elindeydi. Yabancı vapur acenteleri gibi mavnacılar da başına buyruk hareket etmekteydiler ve hiçbir şekilde limanda kimseye söz dinletilememekteydi. Bu sebeple İstanbul limanında İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi adında, yükleme, boşaltma, kömür ve su verme, dalgıçlık ve gemi kurtarma işlerinin sınırları

içinde inhisar halinde iş görmek üzere özel teşebbüs ve devlet sermayesinin katılımıyla bir inhisar şirketi kuruldu. Bununla birlikte diğer limanlarda da aynı nitelikte devlet veya özel idareler katılımıyla anonim şirketler kurulmuştur. Bu şeklin seçilmesinin sebebi, limanlarda çalışan vasıta sahipleri Türk vatandaşların da şirketlere ortak olabilmesi ve işletmelerin özel kişiler elinde ve özel hukuk kaidelerine göre idare edilmesiydi. Fakat bunları gerçekleştirmek bir yana limanda işler daha fazla birbirine girmişti. Bu sebeple limana dair şikayetler sürekli Liman Şirketi üzerinden yapılmaktaydı.

İstanbul ile birlikte İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi 1925 yılında devlet inhisarına geçmiş; ancak bu inhisar her dört limanda da yeni kurulan anonim şirketlere devredilmişti. Ahmet Hamdi'nin naklettiğine göre, İzmir liman inhisarını devralan anonim şirketin kurucularından Dr. Hulusi [Alataş], İsmet Paşa'nın yakınındır ve bu şirket hazineden bir milyon lira yardım almıştır. Fakat İstanbul Liman İnhisarı'nın ise sermayesi, İzmir limanına göre işlerinin çok daha ağır ve daha fazla sermayeye ihtiyacı olmasına rağmen 500 bin liradan ibaretti.

İstanbul Liman İnhisarı, Bahri Muamelat T.A.Ş., Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş., Seyrisefain (Denizyolları), İş Bankası ve bir devlet kuruluşu olan Sanayi ve Maadin Bankası'nın 100.000'er TL sermaye taahhüdü ile, yani 500.000 TL sermaye ile 1925 sonunda kurdukları İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'ye verilir. Ancak, kuruluş anında taahhüt edilen sermayenin sadece Bahri Muamelat T.A.Ş. ile İş Bankası'ndan gelen 200.000 lirası ödenmiştir.

İstanbul'da kurulan bu şirketin parası yok denilebilirdi; sadece hükümetçe devrolunan bir kanuni inhisar hakkı vardı. Şirket bu hakkı, o ana kadar liman işlerini fiilen yürüten ticari kuruluşları ve bu arada mavnacıları, belli bir komisyon veya hisse karşılığında ve çeşitli formüllerle serbest bırakarak uygulamaktaydı. Daha sonra dolaylı yoldan bir hazine yardımı sağlayarak ve mavnacılar grubunun direnmesini hükümet müdahalesi ile kırarak bizzat mavna satın almış ve yükleme boşaltma işlerine girişmiştir. Liman Şirket Müdürü Ahmet Hamdi'nin sözlerine göre, *"Limanda o sırada bir adam için namuslu kalarak yapacağı kombinezonlarla çok zengin olabileceği birçok yol vardı ve bu yolları bana gösteren nüfuzlu, ya da becerikli kimseler eksik değildi."*

Görülüyor ki cumhuriyetin ilk yılları, sermayesiz, fakat iş ve hükümet çevreleriyle kuvvetli bağlantıları olan kişiler için gelişme fırsatlarının açıldığı yıllardı. İstanbul Liman İnhisarı'nda görülen devletin sermaye koyup karın özel kişilerce derlenmesi tek bir olay değildi.

Meşrutiyet sonrasında milli iktisat olarak nitelendirilen iktisadi tezlerin devlet desteğiyle yerli ve milli burjuvazi yetiştirilmesini kalkınma ve modernleşmenin temel mekanizması olarak gören yaklaşım 1923 sonrası iktisat politikalarına damgasını vurmuştu. Bu sebeple devlet desteğiyle yerli sermayedar yetiştirme girişimlerinin en etkili ve yaygın yöntemlerinin başında, devlet tekellerinin imtiyazlı özel şahıs şirketlerce işletilmesi idi.

Lozan Antlaşması, ithal malları ile yerli mallara farklı oranlarda tüketim ve satış vergileri uygulanmasını önlüyor; sadece devlet tekeline konu olan mallarda, kamu gelirlerini artırmak amacıyla daha yüksek bir fiyatlamaya imkan veriyordu. Bu durumda Lozan'ın gümrük resimleri ve vergilerle ilgili kısıtlayıcı hükümlerinden kurtulmanın bir yolu, birçok malın ve hizmetin üretimini veya ithalini devlet tekeline almak oluyordu. Ancak, dönemin genel anlayışına uygun olarak bu tekeller daha sonra imtiyazlı yerli ve yabancı şirketlere devredilmiş; pek çoğunda üst düzeyde siyasi kadrolardan ve devlet katından önemli kişilerin de ortak ve hissedar olduğu bu şirketler, devletin sağladığı tekel durumundan yararlanarak yüksek kazançlar elde etmişlerdir. Bu yolla oluşan tekellerin özel şirketlere belli bir bedel karşılığında ve açık artırma gibi yollarla devredilmesi gerektiği halde, mesela İstanbul Liman İnhisarı'nın devredildiği şirket, işletme sermayesini dahi devlet yardımıyla sağlamıştı.

Liman Şirketi kurulduktan sonra parasızlık başta olmak üzere büyük sıkıntılarla karşılaşmıştı: en başta mavnacıların muhalefeti limanda işlerin yürümesini büyük ölçüde engelleyen faktörlerden birisiydi. Limanlar kanunu ve şirket mukavelenamesi gereğince limanda çalışan mavna ve diğer araçların sahipleri, araçları için belirlenecek bedelle şirkete hissedar olma hakkına sahiptiler. Ancak mavnacılar şirketin kurulduğu ilk günden beri, limandaki hakimiyetleri gideceği için şirkete karşı açık olarak muhalif bir durum sergilediklerinden bu işe pek yanaşmamaktaydılar. Şirketin de elinde peşin para olmadığı için vasıta satın alması mümkün olamıyordu.

Mavnacıların bu aleyhtar tavırları şirket içerisinde de kendini göstermişti. Şirketin kurucularından ve idare meclisi üyelerinden olan mavnacılar (mavnacılar şirketi), şirket içerisinde bir ikilik yaratmışlar ve idare meclisinin dağılmasına sebep olmuşlardı. Fakat hükümetin müdahalesiyle bu cereyan yeni idare meclisi seçimiyle ortadan kaldırılmıştı.

Şirketin kendi mavnalarına sahip olamaya başlamasından sonra, yevmiye veya aylıkla çalışan mavnacılar kendi mavnalarının şirket tarafından çalıştırılmadığını ileri sürerek grev ilan etmişler ve 6 Ocak 1927 tarihinde mavnacılar ve polis-şirket arasında kanlı bir çatışma yaşanmıştır. Ancak bu tarihten sonra şirket büyük güçlükler devresini atlatarak normal bir şekilde çalışmaya başlayabilmiştir.

Liman işleri mavna meselesi bakımından halledilmiş olsa da karşılaşılan güçlükler bundan ibaret değildi. Bilindiği gibi İstanbul modern anlamda bir limana sahip değildi. Modern bir liman, bütün yükleme ve boşaltma işlerinin karada olduğu, vapurların doğrudan doğruya karaya yanaşarak yüklerini mekanik vasıtalarla çıkarabildikleri ve yükleyebildikleri bir şekilde olmalıydı. İstanbul'da tüm bu işler deniz ortasında yapılmaktaydı. Türkiye ithalatının üçte ikisini İstanbul limanı yaptığından ve ithalat eşyası daima kıymetli ve yüksek gümrük resminden dolayı kaçakçılığa ve hırsızlığa maruz bulunmasına rağmen, İstanbul'un modern liman tesisatından yoksunluğu liman işlerinde büyük bir dikkati ve sorumluluğu gerektirmekteydi. İstanbul limanında kaçakçılık, eşyada hasar ve hırsızlık son haddini bulduğundan sigortalar İstanbul limanı için eşyayı çok yüksek primlerle almakta ve hatta bazı şirketler İstanbul için sigorta kabul etmemekteydiler. Şirket faaliyete geçtikten sonra limanda düzeltilmesi gereken meselelerden birisi de buydu.

Fakat çok sık aralıklarla baş gösteren antreposuzluk ve yersizlik sıkıntısı bu noktada alınacak tedbirleri hükümsüz bırakmaktaydı. Çünkü antreposuzluk yüzünden bazen 20-30 gün eşyalar mavnalarda beklemekte, gümrüklere çıkarılamamaktaydı. Bu da kaçakçılık, hırsızlık, eşyanın hasar görmesi için çok yeterli bir durumdu. Eğer eşya gümrüğe çıkarılabilmişse bile gümrüklerde izdiham yüzünden kolaylıkla yer bulunamaması tüccarı ve şirketi zararlı ve müşkül durumlara sokmaktaydı.

İstanbul’da modern liman tesisatının olmamasından doğan güçlüklerden maddeten en çok etkilenenlerden biri de Liman Şirketi’ydi. Çünkü ‘‘Liman İnhisarı’’ gibi genel bir isime sahip olmasından dolayı çoğu kimseler limandaki bütün işlerinden Liman Şirketi’nin sorumlu olduğunu düşünmekteydi. Bu durum Liman Şirketi hakkında genel bir memnuniyetsizliğe sebep olduğu gibi gerçekte de teşkilatsızlık ve maddi tesisat yetersizliğinden dolayı limanın ve şirketin işleri iyi gitmemiştir. Fakat ticaret çevresinde ve özellikle basında limandaki işlerin kötü gitmesinin ve bozukluğun sebebi Liman Şirketi ve Rıhtım Şirketi olarak görülmekteydi. Hatta bu iki şirketin İstanbul limanı için büyük bir sorun olduğu düşünülmekteydi.

Şirket için yapılan şikayetlerin karşılığı olarak 1930 senesinde Serbest Fırka, fırka programına liman inhisarlarının lağvını bir madde olarak eklemiştir. Serbest Fırka programındaki bu kayıt göz önüne alınarak, İktisat Vekaletinde müsteşar ve ilgili müdürlerin katılımıyla bir komisyon oluşturulmuş ve liman şirketlerinden o zamana kadar yapılan şikayetler ve durumlarını ortaya koyan bir inceleme yapmışlardır. Bu raporda şirketin yaptığı işler ve hizmetleri, rakamlarla limandaki fiyatlar ve Şirket kurulduktan sonra yapılan indirimler açıklanmaktadır.

1930 yılında Serbest Fırka’nın Liman İnhisarlarının lağvı için hükümeti sıkıştırdıkları zaman liman şirketlerinin tamamen devlet işletmelerine dönüştürüleceğinin işaretlerini yaptıkları açıklamalarda vermişlerdi. Ancak, işlerini bir türlü yoluna koyamamış olan İstanbul Liman Şirketi, 18 Mayıs 1934 yılında, 2521 sayılı kanunla sermayesinin 3/4’ünden fazlası fazlası hazineye geçtiği için tasfiye edilmeye başlanmıştır.

Şirketin kamu hizmetini yerine getirerek limanda ucuz tarife uygulayabilmesi için kar seviyesini asgari düzeye indirmesi ve hatta karsız çalışması lazımdı. Fakat bu prensibi uygulayabilmek, özel şahısların ve müesseselerin şirkette hissedar olması nedeniyle mümkün değildi. Bunun için hükümetçe bu hisselerin peyderpey satın alınması, Liman Şirketi’ni hemen tamamının devlet sermayesi ile işleyen bir müessese haline koymuştu ve kanun gereğince tasfiye edilmiştir.

EK 1.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 18/1/1927 Dosya : 6727 Fon kodu: 30..10.0.0 Yer no: 8.47..3.

İstanbul Liman İşleri

İstanbul: 24 Teşrin-i evvel 1927

Liman şirketinin teşekkülünden sonra limana ve memleket ticaretine ifâ ettiği hizmetler hakkında şimdiye kadar hemen hiçbir şey söylenmemiştir. Bilâkis menfaat-i umûmiye namına yapılan Liman Şirketi hatır ve hayale gelmeyen kimselerin doğrudan doğruya ve bi'l-vasıta menfaatlerine uygun gelmemiş teşekkülü çok müşkülâta tesadüf ettiği için birçok dedikoduları mucip olmuş. Bu itibarla hizmetlerinden bahis şöyle dursun, daima hakkında bilerek veya bilmeyerek şikayetler işitilmiş bir müessesedir. Halbuki şirketin yaptığı hizmetler gayeye doğru atılmış emin hatveler şeklinde her gün kendisini göstermektedir. Cumhuriyet idaresinin bir eseri olan ve limanlarımızdaki ıslahata bir mebd'e teşkil eden bu şirketin muvaffak olduğu neticeler hakkında zât-ı fahîmânelerine gayet mücmel şekilde arz-ı malûmâtı bir vicdan borcu, bir vazife addettim. Binâenaleyh bunları uzun tafsîlât ile iz'âc etmemek için gayet kısa cümlelerle mücmel şeklinde arz edeceğim.

Vâsıl Olunan Neticeler:

İki senelik müşkil mesâiden sonra vâsıl olunan neticeler şunlardır:

1. Fiyatlarda tenezzül
2. Liman işlerinde kat'î bir inzibât tesîsiyle asır-dîde ve iptidâî esnâf ve gedik zihniyetinin ilgâsı
3. Liman hidemâtının tamamen Türkleştirilmiş olması.
4. Her türlü mehâlik ve zarar ve ziyan iddiâlarına karşı mesûl bir makâmın bulunması.

5. Limanımızda maa't-teessüf çok ilerlemiş bulunan hırsızlık, ihtikâr, kaçakçılık ve dolandırıcılık hadiselerinin mühim nispette önüne geçilmesi.

6. Liman işlerinin daha asrî şekillerle ifâsı için bir takım tasavvurlara imkân verilmiş ve kısmen bunlardan bazılarının tatbikine başlanmış bulunması.

Hudût-ı esâsiyyesini yukarıda arz ettiğimiz maddeleri birer birer ve hulâsa-i izâha çalışacağız.

Fiyatlarda Tenezzül:

1. Liman şirketinin teşekkülüyle beraber liman hizmetlerine âit ücretlerde mühim tenzilât olmuştur. Şirketin teşekkülünden evvel ecnebi vapurlarıyla gelen eşyanın tahliyesinde acenteler dizbarko olarak her türlü eşyadan [775] guruh ücret alırdı. Bugün bu ücret kota boyunca azamî [275] kuruştur ki eskisine nazaran [%60] ucuzdur.

2. Tahmil ve diğer liman hizmetlerinde kullanılan mavna kiralari eskisine nazaran [%40] ucuzdur. Eskiden mavna yevmiyesi 12 liraydı ve sabahtan akşama kadar bir yevm addedilir, güneş battıktan sonra mavnacı ikinci yevmiye isterdi. Bundan maadâ bir lira bekçi ve bir lira muşamba ücreti vardı. Şimdi bu mavnanın azamî yevmiyesi 937,5 kuruş olup bu fiyat yalnız 12 saat için değil; 24 saat içindir. Ve bekçi ve muşamba ücreti bu fiyatın içindedir. Bundan dolayı limanda mavna işleri çoğalmış ve eskiden boş duran mavnalar bile iş bulmaya başlamıştır.

3. Eskiden vapurlara verilen sular için alınan ücreti el-yevm alınan ücretten [%10] daha pahalıdır. Ve verilen sular da tamamen çileliydi. Şirketin verdiği suyun temizliği, çilesizliği ve ucuzluğu dolayısıyla ki birçok ecnebi vapurları civar ecnebi limanlarından sularını almayarak İstanbul'dan almaya başlamışlardır. Bu yüzden limanda su satışı çoğalmıştır.

4. Tahliyecilik ve dalgıçlık hizmetlerinde eskiden yapılmakta olan ihtikârın önüne geçilmiş ve bu hizmetler emin bir şekilde ve sabit bir tarifeye göre ifâ edilmekte bulunmuştur.

Limn İşlerinde Kat'î Bir İnzibât:

Eskiden maa't-teessüf limanımız işlerini tamamen başı boş cereyân etmekteydi. İnzibât mefhûmundan uzak ve hiçbir yere merbût olmayan insanlardan müteşekkil olan liman işçileri, mavnacılar, dizbartakorlar ve sâir hizmet erbâbı istedikleri gibi hareket etmekte ve ekserisi limanı adeta haraca kesmiş bir vaziyette bulunmaktaydılar. Bugün bu hizmet erbâbının bir hükümet şirketince teşkilâta raptedilmiş olması ve sıkı bir disiplin altında çalıştırılmakta bulunmaları bittabi aralarında bir tasfîyeyi icap ettirmiş ve liman işleri inzibât altına alınmıştır. Bugün asır-dîde mavnacı işçi İstanbul'da yavaş yavaş kaybolmaktadır. Bunların birine bir asker itaatiyle çalışan, resmî gemici elbisesi giyerek mavnacı taifesi kâil olmuştur. Bunların sıhhatleri ve istikballeriyle meşgul bir idare altında çalışmaları tamamen Türk olan bir sınıf sa'y erbâbı için hayatlarında yeni bir sayfa açmaktadır.

Limanda evvelce teessüs etmiş olan asır-dîde esnaf zihniyeti ve gedik usulünün zararlarından bahsederek vakt-i fahîmânelerini izâ'a etmek istemem. Yalnız şu kadar söylemek kâfidir ki bugün bu zihniyet tamamen ortadan kalkmış ve kaldırılmıştır.

Bu bahiste hulâsaten şu arz edilebilir ki limanımızın ve ticaretimizin tekâmül ve inkişâfına senelerce manî olmuş olan destanî zihniyetler ortadan kaldırılmış ve limanımız yarınki inkişâfı için önünde hiçbir mâni kalmayan bir şekil almıştır.

Limn Hidemâtının Tamamen Türkleştirilmiş Olmaması:

Şirketin teşekkülünden evvel limanda mavnacılar ve bir kısım amele müstesnâ olmak üzere işler tamamen gayr-ı Türk müesseseler ve şahısların elindeydi. Bunlar liman işlerini harisî bir kâr ve ihtikâr vasıtası olarak tanımışlardı. Bilâ-istisnâ bunların yüzde doksanı limana ve memlekete mukır idiler. İstanbul limanı bir hırsız ve soyguncu yatağı şeklini almıştı. Liman hizmetleri maa't-teessüf hepimizin meçhulüydü. İşe girdikten sonra gördük ve anladık ki Türkler limana katiyyen hâkim değildir. Ecnebi

nüfuzu ve kuvveti denizleri aşarak kendi memleketimizin sokakları olan rıhtımlarına kadar dayanmıştır.

İlk işe başladığımız zaman limanda bir iki Türk'ten başka liman işlerinde bulunmuş memur bulamadık. Tamamen gayr-ı Türk olan şehirler vapur acentelerinden bir kısmı başta olduğu halde tahmil ve tahliyeciler, komisyoncular ve sâir liman hizmetleri erbâbı her biri kaçakçılık, ihtikâr ve sû-i istimâl ve devlet memurlarını iğfâl gibi birçok şeytânî desîselerle menfûkudumuzdan bi'l-istifâde servetler kazanmış kimselerdir. Şirketimizde işe başladığının ikinci senesinde limandaki bulunan hizmetleri Türklere hasretmeye muvaffak olmuş ve bu hizmetler eskisinden daha mükemmel ve daha emin bir şekilde ifâ edilmekte bulunmuştur.

Her türlü mehâlik ve zarar ve ziyan iddiâlarına karşı mesûl bir makâmın bulunması:

Eskiden limanda inbizâtsızlık, teşkilâtsızlık dolayısıyla işlerin tehlikesinden mesûl kimse yoktu. Tahliye edilen eşya suret-i zâhirede acentelerin mesûliyeti altında gümrüğe verildi. Fakat hakikatte acenteler konuşulan şerâit mücebince bir santim mesûliyet kabul etmemişlerdir. Mavnalar nöbetle işe sevk edildikleri için bunların çürük olmasından dolayı eşyaya zarar hâdis olduğu takdirde bundan da kimse mesûl olmazdı. Bu yüzden İstanbul limanı sigorta ve emniyet için tehlikeli bir mıntıka addedilirdi. Bu ve bunun gibi esbâb dolayısıyla İstanbul'un ne emniyet-i ticareti tamamen kaybolmak tehlikesine marûzdu. Sigortalar İstanbul limanı için eşyayı gayet ağır şerâitle taht-ı temîne alırlardı. Şirketin teşekkülünden sonra bu mesûliyetleri kabul edecek bir makâm vücuda gelmiştir. Bittabi mesûl olan şirket limanda tam bir emniyet tesîs etmek için her tedbiri ittihâz etmiştir. Denilebilir ki bugün İstanbul limanı aynı şerâit altında işleyen diğer cihan limanlarına nispetle en emin-i tehlikenden bir liman halini almıştır.

Hırsızlık, Kaçakçılık, İhtikâr Gibi Hadiselerin Önüne Geçilmesi:

İstanbul polisi ve bî-taraf ticaret erbâbı marifettir ki İstanbul'da Liman Şirketi'nin teşekkülüyle beraber gün geçtikçe hırsızlık vakaları azalmıştır. Bu azalma nispeti eskisiyle kıyas etmeyecek kadar fazladır. Liman hırsızlığı sanat-ı mu'tâda ittihaz etmiş olan kimseler limandan uzaklaştırılmış ve eşya mesûl bir şirketin altında

bulunduğu için en emin şekilde muhafaza edilmekte bulunmuştur. Bugün şehirlerde birçok inzibât ve muhafaza vesâiti mevcut iken hırsızlıkların önüne geçmek gayr-ı kâbil ictimâbdır. Halbuki limanda her gün milyonlarca liralık eşya deniz ortasında açıkta bulunmasına rağmen hırsızlık vakaları şehirden daha azdır. Tek tük hırsızlık vakalarında fâiller bulunamamış ve eşya şirketinin yed-i emanetinde kaybolmuş olduğu anlaşılınca şirketçe bunların bedeli bilâ-ıtiraz temin olunmuştur. İftiharla söyleyebiliriz ki senede lâakall 200 milyon liralık eşya tahmil ve tahliye eden liman şirketinin hırsızlık dolayısıyla tefmîn edildiği miktar bir senede 5 bin liraya bâliğ olmuştur.

Rüsûmât idaresi ve bî- taraf tüccar tamamen marûfdur ki liman şirketinin teşekkülünden sonra kaçakçılık vukûat son derece azalmıştır ve tahripkâr unsurlardan temizlemeye yardım etmiş ve limanda tam bir emniyet tesîsine doğru mühim bir âmil olmuştur.

Liman İşlerinin Daha Asrî Şekillerle İfâsı:

Liman Şirketi teşekkül ettiği zaman birçok harîs menfaatlara set çekti. Bunlar şirketin faaliyetine ellerinden geldiği kadar mani olmaya çalıştılar. Dost ve düşman hemen herkes nev'î şahsına münhasır olan ve bilâ-tereddüt en güç bir hizmet addedilebilecek olan İstanbul liman işlerinin bir şirket şeklinde muvaffak olamayacağı kanaatindeydi. Ecnebiler ise sarîh olarak fikirlerini söylemişlerdi. [Bu iş başarılamaz] halbuki kendisi cumhuriyetin inkılap müesseselerinden biri addederek ve muhakkak muvaffakiyet için her tehlikeye memânî'a göğüs germeye âmâde olan Liman Şirketi, birçok müşkülâta rağmen teşekkül etti ve muvaffak oldu. Limanda inzibât ve emniyet tesis etmekle fiyatları ucuzlatmak ve anâsırı Türkleştirmekle Liman Şirketi teşekkül devresinin kendisine tahmîl ettiği ilk vazifeyi ifâ etmiş bulundu. Ancak bundan sonra o hizmetleri ciddî vesâitle ifâ etmek ihtiyaç ve vazifesi karşısındadır. İşte Liman Şirketi'nin ikinci devresi bu suretle başlamıştır. Zât-ı fahîmânelerine bu ikinci devredeki vazifelerimiz hakkında uzun boylu arz-ı malûmât etmezden evvel yeni tesisât ve vesâit şeklinde yapmak istediğimiz veya yaptığımız şeyleri hulâsa-i arz etmek isterim:

1. Su vesâiti tekemmül ettirilmiştir. Bu suretle İstanbul limanı vapurlara su vermek ihtiyarıyla en mükemmel limanlarla rekabet edebilir.

2. Onlarda bulunan bütün duba, mavna ve demir körükçü vesâitini tamamen tamir edilerek bunların emniyetle çalışmaları temin olunmuştur.

3. Limanımıza ucuz ve seri kömür tahmil ve tahliyesi yapacak vesâit mihanîgi, ağır yükleri kaldıracak sâbih bir vinç kuvvetli birkaç römorkör, anbar ve antrepoda istif ve tahmil ve tahliye yapacak elektrik ve el ile müteharrik vinç ve istif makineleri celbi esbâbına tevessül edilmiştir.

4. Tamamen yeni ve mükemmel valincik vesâiti celbolunmuştur.

5. Onlarda mevcut eski sistem mavnaların beş sene zarfında imhasıyla her sene beşte bir nispetinde kısmen ahşap ve kısmen çelik yeni sistem dubalar siparişi takarrur etmiştir.

6. Duba ve mavna gibi vesâitimizden bir kısmına motor koymak için fabrikalarla müzâkereâta girilmiştir.

7. Haliç dahilinde tamamen iptidâi mahiyette olan tahmil ve tahliye iskelelerinin yerine son sistem sâbit veya sâbih iskeleler inşâsı tasavvur edilmekte bulunmuştur.

Ancak bunlar İstanbul limanını asrî bir liman haline ifrâğ için kâfi tedbir addedilemezler. İstanbul limanının inkişâf ve tekemmülü bunun asrî bir liman tesisât ve teşkilâtına mâlik olmasıyla kâimdir. Bunun için de her şeyden evvel liman işlerini deniz ve karada bir idare altına almak ve bu işleri tevhid etmek lâzımdır. Vakîâ liman işleri şirketimizin teşkiliyle beraber tevhid olunmuştur. Fakat bu işlerden yalnız denize ait olan kısımlar şirketin elindedir. Kara hizmetleri başka idarelere aittir. Halbuki liman demek yalnız deniz demek değildir. Belki bir kısmı denizden kısmı denizden müteşekkil olan bir vahdettir. Eşyanın rıhtımlara çıkarılması, buradan anbar, ve antrepolara sevki ve denizde olduğu gibi karada da muhafazası -ve diğer limanlarda olduğu gibi- bir irade altına alınmalıdır. Bugünkü vaziyette liman şirketi yalnız rıhtımlara ve iskelelere kadar eşyayı getirmek ve buralardan alarak limandaki vapurlara nakletmekle mükelleftir. Eşyanın rıhtıma çıkarılması rıhtım şirketine ve oradan anbar kapılarına kadar götürülmesi rıhtım hallerine ve anbar kapılarından anbarlar içerisine idhali gümrük

idarelerine ve gümrük hamallarına ve anbar kapısından sokağa çıkartarak arabalara ve kamyonlara yükletmek işi de kapı hamallarına âittir.

Limanda eşya vaz ve muhafaza edilen anbar ve antrepolar ise gümrüğün, rıhtımın ticaret odasıdır. İşlerin böyle dağınık ellerde bulunması limanın kara hidemâtından mesûl bir makamın adem-i mevcudiyetini icap ettirmektedir. Bu yüzden senelerden beri meselâ Rıhtım Şirketi antrepo yapmamış ve salaş tarzında en âdî barakaları İstanbul limanında antrepo olarak tesis etmiştir.

Bugün İstanbul gibi bir limanda lâakall elli vinç almak lâzım iken bu işten mesûl olan Rıhtım Şirketi'ne mukâbil en âdi ve iptidâi cinsten beş vinç bulundurmakla iktifâ etmiştir. Limanın bir rıhtım, antrepo olabilecek en mutenâ yerlerine han ve dükkân yaptırmıştır. Tesis edilen inzibât ve teşkilât kaçakçılık vakalarına imkân verdirecek derecede kuvvetlidir. Tek tük buna cüret edenlerden hemen hepsi yakayı ele vermişler.

Limanımızda maa't-teessüf bir nev dolandırıcılık vardır ki buna kısmen bazı tüccar ve bazı sigorta kumpanyalarının adamlarını da karıştırmaktadırlar. Bu türlü tedbircilik muhayyel hadiseler icad ve resmî ve fâik cem ederek limanda İstanbulluların avarya olduğunu veya denize düştüğünü veya çalındığını isbat etmek ve bu suretle sigortalardan tazminât almaktır. Bu dolandırıcılık karlı bir ticaret şeklinde devam edip gitmekte idi. Bittab tazminât veren sigortalar bu paraları Avrupa'daki merkezlerinden aldıklarından Avrupa'daki sigorta mehâfili İstanbul limanında eşya hasara uğruyor diye sigorta primlerini yükseltmekte ve limanımız aleyhine propaganda yapmaktadırlar. Teşekkülümüzden sonra ekseriya gizli yapılan bu türlü tedbirciliğin önüne birden bire geçemedik. Fakat avarya ve hırsızlık vakalarına mani olduğumuzdan bunların azalacağını tahmin etmiştik. Bir gün İngiliz ve Belçika matbuâtında [İstanbul limanında hırsızlık ve avarya vakalarının çoğalmasi dolayısıyla sigorta primlerinin yükseldiği] havadisine muttali' olunca keyfiyetten İstanbul Ticaret Odası'nı ve şehrimiz sigortacılarını haberdar ederek bu vekâyiden mesûl olmamamıza rağmen haberdar olmadığımızı bildirdik. Ve kendilerinin limanımızda fazla miktarda avarya ve kaçakçılık vakaları hakkında malûmâtı varsa bize bildirmelerini rica ettik. Maa't-teessüf şehrimiz sigortacıları mükerrer işârlarımıza rağmen bize cevap vermekten çekindiler.

Ve bu suretle sigortacılarından bir kısmının muhayyel avarya ve sirkat vakaları icad eden mutebersizler müşterek olduğu hakkındaki şüphemizi teyid ediyor. Bunun üzerine biz la‘ane’t-tayin bir sigorta şirketinin Avrupa’daki merkezine müracaat ederek son zamanlarda İstanbul limanında hadis olmuş kazâ-yı bahrî veya hırsızlık gibi vakalar üzerine eşya sahiplerine tazminât vermişlerse bunlardan birkaçını tahkik etmek üzere bize bildirmelerini rica ettik. Bu sigorta merkezi beheri tahminen onar bin lira tazminatlı iki vaka bildirdi. Bunlardan ikisi de mavnanın bir yere çarparak suya inmesinden dolayı mahmûl bulunduğu eşyaya irâs olunmuş zararların tazminine âitti. Derhal tahkikât icrâ ettik. Ve maalesef anladık ki her iki vaka da katiyen mavnalar bir hasara uğramamış ve mallar da sâlimen ashâbına teslim olunmuştur. Bunun üzerine şehrimiz sigortacılarına bir mektupla müracaat ederek kaza-yı bahrî vapurlarının bu işte birinci derecede mesûl olan şirketimizce tasdik edilmesi lâzım geldiğini bildirerek ve bu şâyân-ı dikkat dolandırıcılık vakaları hakkında etraflıca ve mahrem şekilde tahkikâta girişilerek kâfi malumât toplamaya başladık. Ümid ediyoruz ki yakında limanımızın haysiyyetini ihlâl eden ve namuskâr tüccara birçok ağır yükler tahmil edilen bu menfûr dolandırıcılık vasıtasının da tamamen ortadan kaldıracak tedbirler ittihâz edeceğiz. Buna mütecâsir olanlar el-yevm cumhuriyet adliyesine tevdi edilmiş bulunmaktadır. Şu küçük misal gösteriyor ki Liman Şirketi’nin teşekkülü ve bu şekilde teşkilâtını ikmâl ederek çalışmakta devamı limanın mukırr [bu kısım eksik]

Basit bir tedkik gösterir ki İstanbul limanında karada vücuda getirilmesi lâzım gelen tesisât bu halde kaldıkça ve heyet-i mecmûâsı deniz işleriyle birleşerek bir küll teşkil ettikçe ve yeni bir plana göre liman tesisâtı vücuda getirildikçe İstanbul limanının tekemmül ve inkişâfı için yapılacak bulunan gayretler derece-i gayede netice verir. Bu itibarla deniz ve kara hizmetlerinin bir idare altında teveccüdünü ve bu idarenin İstanbul limanına yeni tesisât ve vesâit kazandıracak iktidarda teşekkülünü limanımızı bi’n-netice memleket ticaretini yükseltmek en başlıca âmil olacaktır. Emir buyrulduğu takdirde bu hususun tatbiki cihetlerine âit mutâlâa-i âciziye de ayrıca ve kemâl-i iftiharla arz-ı âmâde bulunduğumu arz eylerim efendim hazretleri.

İstanbul Liman İşleri Azâsı Türk Anonim Şirketi Müdür-i Umûmîsi

EK 2

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 18/3/1936, Dosya: 16114, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..14.

İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü Hakkında Muhtıra

Yüksek Vekalet Makamına

Yüksek emirleri ile İstanbul liman işleri teşkilat ve tesisatını idari, iktisadi ve teknik bakımından mahallinde tetkik ettim.

Bu tetkikatımın neticelerini muhtevi ve hazırlamakta olduğum mufassal raporumu kısa bir zamanda Yüksek Makamları'na takdim kılınacaktır. Ancak bu rapor ihzar ve yüksek tetkik nazarlarına arzolanduktan sonra tensip buyrulacak mukarreratın ittihazı ve tatbik sahasına geçmesi için tabi bulunacağı tabii olan idari merasim icabı geçmesi zaruri zaman nazar-ı itibara alınarak 1936 mali senesine ait teşkilat ve bütçelerin hazırlanmakta olduğu şu günlerde, bu teşekkülün bugünkü vaziyet ve şeraiti dahilinde tehiri gayri kabil ehemmiyetli olan meseleler bu muhtırada muhtasaran arzedilmiştir.

Hali hazır şerait, Rıhtım ve Liman şirketlerinin fena miraslarına konan bu idareye, biran evvel eski şirketlerin hatalarını tashih ve memleketin en mühim limanlarının modern bir şekle ifrağı için tek direktif altında çalışmak fırsatını vermeyi tacil ettirmektedir. Ancak bu suretle, yükseleceği yerde tenezzül eden İstanbul liman işlerini çoğaltmak, coğrafi ve iktisadi vaziyeti dolayısıyla İstanbul'a dünya limanları arasında bir yer ayırmak imkanları hasıl olabilir. Pire limanı gibi bir limanın İstanbul'u geçmesi ve hatta Türk kömürleri satışını büyük mikyasta kendisine çekmesi, mütemadiyen modern tesisatla teçhizi suretiyle İstanbul'dan daha çabuk ve daha ucuz çalışabilmesi mümkün olmuştur.

Bu raporu ihtisar etmek mecburiyeti dolayısıyla yalnız bir misal zikretmekle iktifa edeceğim:

İstanbul’da bir gemiye bir gemiye 24 saatte azami 350 ton kömür yüklenirken, Pire limanında saatte 150 ton, 24 saatte 3500 ton yani İstanbul’a nispeten 10 misli fazla kömür yükletilmektedir. İstanbul’da edilen fazla masraflardan sarf-ı nazar, Pire limanında bir günde yapılabilen bir iş için vapur, İstanbul’da on gün kalmaya, bu müddet zarfında masraf etmeye ve kazançtan mahrum kalmaya mecbur olmaktadır. Rıhtım ve Liman şirketlerinin bugün ki idareye devri, herhalde bu mahzurların bertaraf edilmesi için olduğu muhakkaktır. Hataların esaslıları ise şunlardır.

1- Römorkörler, mavnalar, makineli vinçler, tamirat atölyeleri, su tank ve layterleri ve bütün teknik teçhizat tamamen eskimiş bir haldedir. Eski şirket bunları modernleştirmek değil, hüsnü muhafazaları için bile hiçbir şey yapmamış ve bugün bir mavnanın kısmen tamiri, modern bir atölyede inşa edilecek yeni bir mavnanın bedelinden daha fazlaya çıkmaktadır. Bundan maada vesaiti nakliye, makineli vinçler ve saire adedi hiç kafi gelmemekte ve binaenaleyh büyük teahhürlere sebep olmaktadır. Bu vaziyetin devamının imkanı olmadığını, birçok malların İngiltere ve Almanya’dan İstanbul’a kadar olan navlununun, İstanbul limanına geldikten sonra vapurdan antrepoya olan nakil masrafından daha dün olması gibi karakteristik bir hakikat, ispat etmektedir.

2- Şuabatı idariye ve fenniyelerle atölyeler ve merakip istasyonları şehir dahilinde o kadar dağınık bir halde bulunmaktadır ki bunların ihtiyacını temin için vücuda getirilmesi lazım kadroların umumi masrafı maliyet fiyatını arttırmaktadır.

3- Eski şirketlerden devren alınan antrepolar hiçbir zaman bu isme layık değildirler. Bunlar ahşap veya oluklu çinkodan yapılmış, vinçten ve maniveladan mahrum barakalardan ibarettir. Kol ve sırt kuvvetiyle yapılan bütün nakliye işleri, yalnız masrafı yükseltmek ve zaman kaybetmekle kalmayıp, malların ayrıca da hasara uğramasına sebep olmaktadır. Antrepo tabanlarının fazla yüklü olduğu görüldüğünden, bunların yıkılma tehlikesi olmadan yüke ne dereceye kadar mütehammil olduklarının fenni bir muayenesini müdüriyetten rica etmeği vazife adettim.

4- Elyevm mevcut rıhtım ancak bir kilometre uzunluğunda olduğundan, gemilerin mahdud bir kısmı yanaşabilmekte, kısmı azamı mallarını mavnalar vasıtasıyla

tahliye etmekte ve bu iş için iki hafta üç misli masrafı mucip olmakta. İşlerin tarzı tedviri hususunda muhtelif vekaletler tarafından direktif verilmesi dolayısıyla bazı rıhtıma yanaşmış vapurların mallarını rıhtıma çıkaracakları yerde mavnalara yüklemekte ve bu vasıtalarla başka yerlerde bulunan antrepolara sevk edilmekte olduklarına yüksek nazarlarınızı çekmeği vazife telakki etmekteyim. Bu şekil tabii fuzuli masraf ve zahmeti mucip olmaktadır.

5- Eski şirketin istatistik, maliyet fiyatı ve iptidai ve nihai kalkülasyon işlerine hiç ehemmiyet vermediğine ve hali hazırda bu işler için yetiştirilmesi ve yetiştirilecek memur bulunmadığına işaret etmek isterim.

Umum Müdür Bay Raufi Manyas'ın büyük bir gayret ve anlayışla idarenin inkişafı için elzem olan bu işlere başlamış olduğunu burada memnuniyetle kaydetmeme müsaadelerini dilerim. Fakat münasip personelin noksanlığından, hakiki masrafların bilinmesi ve bunların tenkisi imkanlarının temini, idarenin randımanının artırılması ve İstanbul limanı işlerini çoğaltmak ve tevsi etmek için liman ve rıhtım masraflarının tenzili hedefine varmak zamana muhtaç bulunmaktadır. Bunların husulü için her şeyden evvel maliyet hesaplarına imkan bırakmayan devlet muhasebesi yerine tüccari muhasebe usulü ikamesi şarttır.

Ticari muhasebe usulü her iktisadi işletmenin esasıdır ve esası olarak kalacaktır.

Yukarıdaki maruzatımı şöylece hülasa etmeme müsaadelerini dilerim:

Sabit ve müteharrik vesaitin kemiyet ve keyfiyeti itibariyle kıymetsizliği, İstanbul limanı sınıfından bir limanın, inhisar halinde çalışmakta olmasına rağmen, temin edebileceği varidata imkan bırakmamaktadır. Bu vaziyet muvacehesinde tesisatın tamiri ve modernleştirilmesi ile sadeleştirilmesi ve birleştirilmesi elzem olan şubatın ve atölyeler masraflarının, alelade gelir ile karşılanmasının imkanı olmadığı gibi sabit ve müteharrik vesaitin bu şerait dahilinde yalnız hüsnü muhafazası dahi üç senelik varidata mal olacağı muhakkaktır. Bunun için evvela, idareye; deruhte ettiği hizmetlerin ifası, işletmesinin ucuzlatması ve bu suretle daha fazla varidat temini imkanlarının bahşedilmesi elzemdir. Binaenaleyh evvela yeknesak bir idare ve direktiflerin bir

yerden verilmesi, saniyen yukarıda izah edilen noksanların ıslahı için icap eden paranın temini şarttır.

Memleketin hüsnü inkişaf etmesi için endişe duyan herkes, hükümetin geniş bir plan dahilinde tevessüünü derpiş ettiği demiryolları, şoseler, kamyonla nakliyat için yolların masraflı fakat lüzumlu planları memnuniyetle teslim etmişler. Fakat bu masraflar yalnız memleket dahilindeki trafikle kabili izah olmayıp belki harici ticaret sahasında daha büyük bir ehemmiyet kesbederler. Bu demiryolları ve şoseler memleketin ithalat ve ihracatını canlandıracak olan trafik damarlarıdır. Bunun için limanlar, fevkalade mühim olan harici ticaretin tavassut merkezleri olduklarından, bunları modernleştirmek ve teşkilatlandırmak için lüzumlu tedabir ve paranın temini elzemdir.

Baş müşavir

18/3/1936

EK 3

Cumhuriyet Gazetesi

“Ticaret Odası’nda Gürültülü Bir İçtima”

758, 17 Haziran 1926 s.2

...Ticaret Odası komisyonu bu husustaki raporunda ezcümle şunları zikrediyordu:

“ Acenteler liman muamelatıyla meşgul olurken dizbarko 475-775 idi. Halbuki şimdi 2, 3, 4 misli artmıştır. Evvelce 3 günde çıkan bir mal, şimdi 10, 20, 30 günde çıkmaktadır. Supalan teslimde İnhisar Şirketi’nden evvel 50 kuruş alınırken şimdi 300 kuruş alınmaktadır. Hamallar da şimdi memur vaziyetinde olduklarından malı hiç gözetmemektedirler. Evvelce kendileri mesuldü bundan başka aynı adama ait mal üç muhtelif iskeleye çıkmaktadır. Daha bunun gibi bir takım mahzurlar vardır.”

Bunun üzerine Liman İnhisarı Müdürü Hamdi Bey şunları söylemiştir:

‘‘- Yapılan tetkikat birçok nokta-i nazardan yanlıştır. Geçen sene hususi antrepoların kapanması pek haklı olarak tasvip edilmişti. Bunların kapanmasında 600 bin parça eşyanın dışarı atılması lazımdı. Umumi antrepolar boş olsalardı, 500 bin parça eşya alabilirlerdi. Bunlar da lebaleb dolu idi. Raporda ‘‘acenteler tarafından 3 günde mallar çıkarılmış, şirket zamanında bu mallar günlerce deniz üzerinde kalıyormuş. Eskisine nispetle iki misli, üç mîlî masraf ediliyormuş’’ deniliyor. Antreposuzluk yüzünden üç gün değil, on beş günde çıkarılmak mecburiyeti hasıl olan bir maldan daha fazla masraf alınması lazım gelmez mi?

Yersizlik meselesinin ihdas ettirdiği müşkülâtı gelişi güzel bir yere yükletmeyelim. Bu dert benim, sizin, hepimizin, herkesin alakasızlığındandır. Hepimizin kabahatidir. Yunan limanlarında, Pire’de eşya-i ticariye için tahsis edilen yerler buradan kat kat fazladır. Biz de yerler hazırlamak, nakli temin etmek için ne lazımsa yapmalıyız. İki kırık vinçten başka vasıta-i tahliye yoktur. 2, 3 yüz metrelik bir rıhtım müessese, vazifesi iken bunları yapmamış ve biz de hiç alakadar olmamışız.’’

Bu ara celseyi idare eden Hüseyin Bey Hamdi Bey’in sözünü kesti:

‘‘- Şirket namına mı, yoksa Oda namına mı söz söylüyorsunuz Hamdi Bey!’’

Hamdi Bey devamla - Hayır Hüseyin Bey... Raporu tenkit ediyorum. Bendeniz kimseye taarruz etmek istemem. Memleket menfaatine çalışmak için arz ediyorum.’’

Reis Hüseyin Bey - Şikayetleri telhis ettik. Bu rapor meydana geldi.

Şevki Bey (asabiyetle söze karışarak) - Komisyon yanlış yazdırmaz.

Hamdi Bey – Komisyon azası sıfatıyla bütün mütalaatı kemal-i ehemmiyetle takip ettiğimi arkadaşlarım bilir.

Hüseyin Bey (tekrar Hamdi Bey’e) – Siz şirketi müdafaa eder bir vaziyette idare-i kelam ediyorsunuz. Halbuki Komisyon ve Ticaret Odası azası sıfatıyla söz söylemeniz icap eder.

Bu sırada Şevki Bey atılarak, şikayetnamelerin birer birer tetkikini rica etti.

Hamdi Bey (acı bir asabiyetle) – Eğer bir Frenk şirketi olsaydı, bu kadar hücum etmezsiniz.

Hüseyin Bey – Rica ederim. Sözünüzü geri alınız. Hepimiz milli bir düşünceyle hareket ediyoruz. Eğer bunları söylemek icap ederse, şikayetler arasında birçok şeylere tesadüf olunmaktadır. Ezcümle Türkçe bilmeyen Rum memurlar olduğunu öğreniyoruz.

Hamdi Bey – Bize söylemeniz icap ediyordu.

Bunun üzerine uzun münakaşattan sonra Ticaret Odası'nda müteşekkil liman tahmil ve tahliye işlerini takip eden komisyona Refik İsmail ve Borsacı Hamdi Beylerin de iştirakiyle bir çare bulunmasına karar verilmiş, Rıhtım Şirketi de pek haklı olarak tenkit edilmiştir. İçtimaî müteakip Liman İnhisarı Müdürü Hamdi Bey bir muharririmize şunları söylemiştir:

‘‘- Hastalığın kati suretle teşhisi cihetine gidilmemiştir. Rapor kati bir tetkike istinad etmemiştir. Muhtelif kimselerin mütalaatı henüz alakadar olan şirketten sorulmadan mahzi hakikat olarak rapora dercedilmiştir.’’

Komisyon azasından Şevki Bey de muharririmize demiştir ki:

‘‘- Kati olmasını anlamak için şikayet mektuplarını okumak lazımdır. Ben yazmadım onları, babam da yazmadı. Hamdi Bey bunlara diyecek bir söz bulamıyor da depo diye tutturuyor. Bunların hepsi siyasettir.

EK 4

Cumhuriyet Gazetesi

‘İktisadiyat Günü’

1552, 3 Eylül 1928, s. 4

Anket yapılan bazı kişilere sorulan sorular ve cevapları

Maruf şeker ithalatçılarından bir zatın beyanatı

- İstanbul limanında tahmil ve tahliye ve saire mesarifi Liman İnhisarı'nın tesisinden evvel ne kadardı ve sonra ne nispet aldı? Müfredatıyla izah eder misiniz?

Liman İnhisarı'nın teşkilinden evvel beş ila yedi vagon şeker kapasitesi olan bir mavnanın yevmiyesi 12, muşambası 1, römorkörü 1 her vagonun dizbarkosu 5 lira olarak 50 lira veriyorduk. Bugün aynı mavnaya 7 vagon şekerle her bir vagonda 23 liradan 161 lira, 4 lira da römorkör bedeli olarak 165 lira tediye ediyoruz. Mallar eğer sandıkta ise onun hesabı da değişiyor. Bunda beş vagon için eskiden bir mavnaya 12, muşambaya 1, römorköre 1, dizbarko 25 lira olarak toplam 39 lira verirdik. Bugün aynı mala mavna ücreti 165 lira, 4 lira da römorkör bedeli olarak 169 lira vermek mecburiyetindeyiz. Eskiden yalnız 39 lira veren bir tüccarın bugün 169 lira vermesi demek %400 zam demektir.

- Bu mesarif ecnebi limanlarına nispetle yüksek midir? Ehven midir? Misallerle izah olunabilir mi?

Türk limanları, bilhassa İstanbul limanı hiçbir yabancı limanıyla kıyas edilemez bir haddedir. Misal olarak Trieste zikredilebilir. Orada yirmi dört saatlik depo kirası, hamaliyesi dahil, bir vagon bir malın depoya girip tekrar vapura yüklenmesi için 24 lira kafidir. Halbuki Türk limanlarında yirmi dört saatlik depo kirasıyla beraber depoya girip tekrar vapura yüklenmesi tam 170 liradır.

- İstanbul limanında maruz kaldığınız teshilat ve müşkülat nelerdir? Bunları müspet misallerle izah kabil midir?

Müşkülâtı burada anlatmakla bitiremem. Kantariye ticaretiyle meşgul olan herhangi bir tüccara gitseniz liman muamelatından memnun değildir. Herkes müştekidir.

- O halde limanın bugünkü vaziyeti ticari hayatımız üzerinde ne gibi tesirler icra ediyor?

Siz de benim kadar içinde bulunduğumuz iktisadi şeraiti görüyorsunuz. Gerek hükümet, gerek tacirler, gerek tüketiciler için bundan daha ağır şartları tasavvur edebilir misiniz? Ticaretin ihyası ancak serbestiyle mümkündür.

- İstanbul limanının bugünkü vaziyeti hayat pahalılığında ne gibi tezahürler irae eder?

Yukarıda zikrettiğim adetleri yan yana getiriniz, bir de hasarat için Avrupa'ya verdiğimiz sigorta primlerini düşününüz. Eğer bu da hayat pahalılığında müessis olmazsa bilmem ki başka neler vardır?

- İstanbul limanında muamelatın daha süratle ve suhuletle cereyanını temin için bugünkü vesaitle yapılabilmesi mümkün olan ıslahat var mıdır?

Biltabi kabil ve hatta pek çok mümkündür. Yalnız inhisarla bu işin gitmediği anlaşıldı. Mademki İnhisar İdaresi memleketin limanlarını ihya edecektir, o halde o da çalışsın fakat biraz da hususi ellere müsaade edilsin. O zaman İnhisar İdaresi'nin hünerini görelim. Size katiyetle söylüyorum, bu taktirde görülecektir ki, İnhisar İdaresi'nin 40-50 liraya yaptığı işi hususi eller azami 10 liraya göreceklendir. Bunda da yukarıdaki fiyatları düşününüz kafi...

- Umumiyyet üzere limanımızın inkişafı için başlıca temennileriniz nelerdir?

Liman İnhisarı, Rıhtım Şirketi ve gümrüklerde kırtasiyecilik devam ettiği müddetçe limanlarımızın ihya edileceğine hiçbir tüccar kanaat getirmez. Arz ettiğim sorunlar mevcut iken hakikati perde arkasında gizleyip limanlarımız terakki edecek diyen bir tüccar varsa bunun yaptığı doğrudan doğruya bir suikasttır.

- Bir sual daha sormak isterim. Gümrük muameleğinde müşkülata maruz kalıyor musunuz ve bunlar misallerle izah edilebilir mi?

Bu husustaki fikirlerimi izah edeyim. Gümrükler demek, hükümetlerin en büyük varidat membarları demektir. Bu itibarla gümrüklerin ehemmiyetleri çok büyüktür. Bugün için gümrüklerimizde eski suiistimallere nazaran binde bir derecesinde suiistimal kalmıştır. Gümrük suiistimleri doğrudan doğruya devlete ve bilnetice millete yapılan bir suikasttır. Her memlekette olduğu gibi bizim memlekette de gümrük suiistimleri vardır. Fakat bizde bunu daha ziyade gayri Türklerin yaptığını ekseriyetle görüyoruz. Gümrük suiistimali bir taraftan hazineyi azrar diğer taraftan memleket ticaretini müteessir ettiğinden cidden kendisinden ne kadar korkulsa yeri vardır. Bunun için şiddetli tedabir ve cedal ister.

Gümrüklerdeki müşkülata gelince, bunu gizlemeye imkan yoktur. Şahsen Rüsumat İdaresi'nde tanıdığım birçok namuslu memurlar vardır. Fakat hükümet zihniyetiyle tüccar zihniyeti birçok noktalarda birbirlerinden ayrılırlar. Mesela benim için, kabul ettiğim esaslardan biri de sürattir. Fakat önünde kanun duran bir memura bunu anlatmak mümkündür?

Binaenaleyh memleket lehine iyi neticeler vermeyen kanunların devamı tecviz (izin verme) edilmemelidir. Bulgaristan'da bugün her tacirin rüsumata karşı bir hesabı carisi vardır. Malları gelen tacir muamelesini yapar ve rüsumata ancak aydan aya hesap görür. Tacir gümrük resmini veremiyor diye mallar hiçbir zaman ataletе düşmez. Bunları söylemekle bunun Türkiye'de tatbikine taraftar olduğumu zannetmeyin. Yalnız hiç olmazsa Yunanistan gümrüğünün kendi tacirlerine yaptığı teshilatı bizim gümrüklerimiz de yapmalıdır. Eski gümrük müdürleri Yunanistan ve İtalya'yı gezdiler, güya tetkikat neticesinde, burada bir takım ıslahat yapacaklardı. Bunun hiçbir semeresi görülmediği gibi müşkülât da arttı.

Yunanistan'da ne kadar tacir varsa hepsinin rüsumat muhafaza kontrolü altında birer transit depoları mevcuttur. Türkiye'de ise 52 transit deposu mevcut iken bu 2-3'e indi. Bizim için depo denilecek yer yoktur. Bir vagon şekerden 10 lira kazanmamıza mukabil 50-60 lira vermemiz icap eder. Rüsumat İdaresi suhulet

yapamadığı taktirde Türk ticaret hayatı her gün biraz daha ölmeye mahkumdur. Misal olarak bugün on vagon şeker celbeden bir tüccar malın bedeli olarak 13 bin lira vermeye mecburdur. İnhisarla gümrük resmi de 29 bin lira tutar. Şimdi 29 bin lirayı toptan vermeyen tacir malları gümrükten vagon vagon çekecektir ki bunun her günkü mavna ücreti ve saire masrafı dehşetli bir yekun irae eder. Eğer bankadan itibarı bulunan bir tacir dahi olsa ve banka arızıyesine koysa %12 faiz, arızıye kirası, tekrar hamaliyesi, 50 lira masraf tutar. Rüsumat İdaresi kendi muhafaza ve murakabesi tahtında tüccarına kantariye üzerine bir teshilat yapacak olursa on vagon şeker karşı 45 bin lira vermeye mecbur olan tüccar 3-5 bin lira ile iş görür.

Bundan hem ecnebi bankalarını kazandırmamış hem de piyasada lüzumu kadar mal bulundurmuş oluruz. Bundan başka Rüsumat kantariyede tacirlere karşı, büyük haksızlıklar ediyor. Bugün celbettiğimiz şekerin beher çuvalı 100 kilodan 100 çuval 10.000 kilodur. Bu gerek çuvalında, gerek konşimentosundan gerekse manifestosundan muharrerdir. Malların ecnebi vapurlarıyla gelmesi mecburiyeti vardır. Bu taktirde mallar hasarata uğruyor. Tüccar evvela kıymet-i asliyesini bankaya gidip yatırıyor. İnhisar bedelini veriyor. Rüsumat İdaresi ise denizde yapılan muameleye karşı verilen beyannameden % 20 fazla olarak gümrük resmi depo alıyor. Eğer fazla çıkarsa ceza da talep ediyor, buna bir şey denilemez hakkıdır. Fakat mal noksan çıktı mı, Rüsumat İdaresince tediye yoktur. Hiç olmazsa Rüsumat bu vaziyette gümrük hırsızlarını meydana çıkarmalıdır. Bu cihetin tahkiki muhakkak icap eder.

Sigortacı Ne Diyor?

Bir sigorta şirketi müdürünün cevapları:

Bittabi bu yükseklik ticari hayatımız üzerinde müesser olduğu gibi hayat pahalılığı üzerinde de tesir-i icra eder. Mantıken de böyle olması lazımdır. İstanbul limanında muamelatın bugünkü vesaitle daha sürat ve suhuletle cereyan edebileceğini zannedirim.

Biz sigortacıları alakadar eden bir nokta vardır; O da limanda kaçakçılığın yani sirkat suretiyle kaçakçılığın önüne geçmektir. Bilhassa umumi harbin hercümerci bilumum memleketlerde olduğu gibi bizde de her sahada görünüyor. Mesela umumi harpten evvelki dürüst tabiatlı, fazilerkar ve feragatkar havili adamı nereden bulacağız? Hayat şartlarının tesiri her memlekette olduğu gibi bizde de tesirini gösterdi. Yalnız bilumum memleketlere nazaran mukayese yapılırsa bizde bu gibi vukuatın daha çok olduğunu görürsünüz. Daha dün Karadeniz sahillerinden birinden gelen bir vapurda beş paket afyonun çalındığını haber aldık ki bu aşağı yukarı 200 lirayı mütecaviz bir para tutar. Bu zararın en küçüğüdür. Herhalde sigortacılar için bu gibi sirkatlerin önüne geçilmesi lazımdır.

İhracatçı Ne Diyor?

Memleketimizin tanınmış ihracatçılarından birinin cevapları:

- İstanbul limanında tahmil ve tahliye ve saire masrafı Liman İnhisarı'nın tesisinden evvel ne kadardı ve sonra ne nispet aldı, bunları müfredatıyla izah kabil midir?

Ecnebi limanlarıyla temaslarımızda bizde fiyatların çok yüksek olduğunu görüyoruz. Bu yalnız benim bildiğim bir şey değil, bütün tüccarların bildikleri vakıadır.

- Bu masraf ecnebi limanlarına nispetle yüksek midir, ehven midir? Bu misallerle izah olunabilir mi?

İster Pire limanını ister Tirieste'yi, ister herhangi bir limanı alınız, tarifeleri yan yana getirince ve muamelatın yürüyüşünü de nazar-ı itibara alınca bizim limanın berbatlığı kendiliğinden meydana çıkar.

- İstanbul limanında maruz kaldığınız teshilat ve müşkülât nelerdir? Müspet misallerle bunların izahı kabil midir?

Teshilat namına İstanbul'da bir şey göremezsiniz. Belki yapmak istiyorlar fakat bilgili bir elle az bilgili bir elin yaptığı iş arasında farklar olmamasına imkan var mıdır? Mesela çok kere malınızı vapurunuza yetiştiremezsiniz. Bu yüzden olan zararı nasıl telafi edeceksiniz? Bu imkansızdır. Bundan başka limanda polis müşkülâtı da fazladır.

- Limanın bugünkü vaziyeti ticari hayatımız üzerinde ne gibi tesirler icra ediyor?

Bunun tesiri çok büyüktür. Kayıkçılar ücret alıyor diye çalışmıyor. Derken ücretli adam tutmak mecburiyetinde kalıyorsunuz. Beher ameleye 225 kuruş yevmiye vermeye mecbursunuz.

Birkaç amele tutunca masraf kabarıyor. Gece çalışırlarsa iki misli fiyat veriyorsunuz. Fiyatların artması ihracat eşyasında rekabet imkanını azaltıyor. Bu suretle de ihracatımız günden güne düşüyor. Halbuki beynelmilel pazar; suhulet, sürat, nefaset gibi bir de ehveniyet istiyor.

- İstanbul limanının bugünkü vaziyeti hayat pahalılığı üzerinde müesser oluyor mu?

İktisadi tarzı hayat safhaları itibariyle birbirlerine şiddetle kerfettir. Bir kısmındaki küçük bir hareket ister müspet olsun ister menfi olsun diğer safhalarında hemen tesirini gösterir. Bu itibarla liman fiyatları eşya fiyatlarını yükseltti mi bu fark fiyatı, alakadar tacir de maliyet fiyatına ilave eder.

Müستهlik (tüketici) bu suretle bu fazlayı vermek ve bilnetice hayatını daha pahalı idare etmek mecburiyetindedir.

- İstanbul limanında muamelatın daha sürat ve suhuletle cereyanını temin için bugünkü vesaitle yapılması mümkün olan şeyler var mıdır?

Fikrimce serbest olması kifayet eder. Eskiden rekabet çalışmayı intizama sokardı. Şimdi bunun yerine intizam ve ihtisas gelmeyince biltabi işler karıştı. Burada

bir misal zikredebiliriz: Eskiden birkaç mavnayı bir römorkör çekerdi. Şimdi bir mavna olsa bir römorköre çektiriyorlar. Masraf artıyor.

- Umumiyet üzere limanımızın inkişafı için başlıca temennileriniz?

Yukarıdaki suale verdiğim cevap zannederim ki buna da cevap olabilir. Yine tekrar ederim, rekabet her işi halletmeye kafidir.

Armatör Ne Diyor?

Armatör Sadıkzade Şevket Bey'in cevapları:

- İstanbul limanında tahmil tahliye ve saire masrafı Liman İnhisarı'nın tesisinden evvel ne kadardı ve sonra ne nispet aldı? Müfredatıyla izah eder misiniz?

Elyevm liman fiyatlarının ucuzluğunu söyleyenler mugalata (yanıltmaca) yapıyorlar ve mukayeseyi yanlış tutuyorlar. Bunlar mukayeselerinde mütareke devriyle şimdiki hali nazar-ı dikkate alıyorlar. Bir kere mütareke devri normal olarak kabul edilemez. Biliyorsunuz ki o zaman birçok gayri tabi sebepler limanda da hükmünü sürüyordu. Eğer muhakkak mütareke devrindeki tarifelerle mukayese yapmak icap ederse o zaman mavnacının eline geçeni nazar-ı itibara almalıdır.

- Bu mesarifi ecnebi limanlarına nispetle ne miktardadır, yüksek mi veya ehven mi?

Belki mukayese yapılırken fiyatla ecnebi limanların bir kısmında olduğu kadar yüksek değildir. Fakat bir de bunun yanına müşkülâtı ve muamelatın uzun sürmesini getiriniz. Biltabi muamelatın uzaması zamanın uzaması demektir ki bu da bilnetice mesarifi mucip olur ve pahalılık tevlid eder.

- İstanbul limanında maruz kaldığınız teshilat ve müşkülât nelerdir? Müspet misallerle bunlar izah edilebilir mi?

İstanbul limanında namütenahi müşkülât vardır. Bu müşkülât ne gümrükten olur, ne polisten, ne sıhhiyeden ne emanetten olabilir. Mesela size bunlardan bir misal zikredeyim: Rusya'dan Pire'ye kömür naklediyorduk. Taifeden birinin cüzdanı yokmuş. Bunun için gemi beş saat seferden kaldı. İkinci bir müşkülât daha tasrih edeyim: kömür nakleden gemimizde 70-80 ton ihrakiye kömür vardı. Bunun gümrüğünü istediler. Aşağı yukarı bu yüzden 100 lira zarara girdik. Bunların tetkik ve idaresi çok güç bir iş değildir. Bazen de mesela şehbender bulunmayan bir yerden gelen bir maldan menşe şahadetnamesi istemek ne gülünçtür. Böyle olduğu halde bu vakidir.

- Limanın bugünkü vaziyeti ticari hayatımız üzerinde ne gibi tesirler icra eder?

Ticari hayatımız üzerinde bu gibi liman şeraitinin müesser olmamasına imkan yoktur. Esasen İstanbul'da tam manasıyla bir liman mevcut denilemez. Çünkü işe, demin de dediğim gibi muhtelif yerler karışır. Ticaret Bahriye Müdüriyeti, Polis Beşinci Şubesi, Sıhhiye Müdüriyeti, Şehremaneti, Fenerler İdaresi, Tahlisiye bu meyandadır. Kanaatimce limanların bir elde idaresi lazımdır.

- İstanbul limanının bugünkü vaziyeti hayat pahalılığı üzerinde müesser oluyor mu?

Şüphesiz ki liman muamelatının pahalılığı, hayat pahalılığı üzerinde müesser olur. Limanlar memleketlerin iktisadi hareketlerini içine alan kanallardır. Bu itibarla müesser olmamasına imkan yoktur. Bu tesirin ne dereceye kadar olduğu adetlerle tespit edilemez.

- İstanbul limanında muamelatın daha sürat ve suhuletle cereyanının temin için bugünkü vesaitle yapılması mümkün olan şeyler var mıdır?

Formalite biraz daha makul bir şekle indirilebilirse liman işi daha kolaylaşabilir. Fakat bu hususta müspet bir şey söylemeye imkan yoktur.

- Umumiyet üzere limanımızın inkişafı için başlıca temennileriniz nelerdir?

Bunun için bir kere liman yapmak icap eder. İkinci nokta olarak muamelat basitleştirilmelidir. Bu meyanda asri vesait tevsiiyesinde geri kalınmaz. Mahaza teşkilat meselesi çok mühimdir.

- Gümrük muamelatında müşkülata maruz kalıyor musunuz? Bunlar ne gibi şeylerdir?

Gümrük muamelatında müşkülata tesadüf etmemenin imkanı yoktur. Mesela deriz ki Türk sefaının kontrolü kalkmıştır. Bu, sözden ibarettir. Bundan başka size bir şey daha söyleyebilirim. Bizde de Avrupa gümrüklerinde olduğu gibi gemilere gümrük azimet ruhsatiyesi verilir. Fakat başka memleketlerde esas olan bu formülün bizde esası yoktur. Bu ruhsatiye için yanan zaman hadde hesaba gelmez. Bunun gibi birçok misaller daha tasrih edilebilir.

Limanlar bir memleketin ciğerleridir. Dar bir göğüsün içinde bunalıp kalan ciğerler bir insanın büyümesi serpmesi için ne büyük bir engel ise iptidai limanlar da bir memleket iktisadiyatının inkişafı için o derece büyük bir maniadır.

Cumhuriyet Gazetesi

‘İktisadiyat Günü-İstanbul’da Liman ve Gümrük İşleri Hakkında Anket’’

1559, 10 Eylül 1928, s.4

Komisyoncu Ne Diyor?

Bir komisyoncunun (Komisyoncu İbrahim Tefik Bey) cevapları:

- İstanbul’da tahmil ve tahliye masrafı ecnebi limanlarındakine nispetle nasıldır?

Pire’ye nazaran burada fiyatlar iki, üç misline yakındır. Bilhassa muamelenin uzaması da masrafı bütün bütün arttırıyor. Binaenaleyh her gün Pire’de iş var,

İstanbul'da yok denilmesinin sebepleri kısmen de Liman İnhisarı'nın yüzündendir. Mesela istenilen 70 tonluk bir mavna yerine şirket çok defa 40 tonluk yollar. Siz de malı ikiye tefrik mecburiyetinde kalırsınız. Bunun neticesi olarak iki mavna ücreti, iki römorkör ve fazla işçi meselesi meydana çıkar. İşte masrafın artması bundan da husule gelir.

Eskiden herhangi bir kayıkçı, malınızı istif ederdi ki bir daha siz mallarınızı ona veresiniz. Şimdi kayıkçı kendini bu işe mecbur addetmez. Bundan dolayı ayrıca işçi de tutmak lazımdır. Bu işçiler yevmiye ile ücret kabul etmezler. Vagon başına bir lira isterler. Vagon deyip de gözünüzde büyötmeyin. Bir vagonun istifi yarım saat sürer. Daha süratli olsun ve malı biran evvel sevk edeyim dediniz mi, üç dört kişi çağırıp birkaç lira dağıtmalıdır. Biltabi bu suretle çalışılan bir liman, beynelmilel iktisadi konular dairesinde çalışan asri limandan ucuz olabilir mi? Şüphesiz ki hayır... Bu itibarla İstanbul limanı hemen bilumum limanlardan daha pahalıdır, denilse caizdir. Bir kere İstanbul limanında yalnız lafzen tarife vardır. Hakikatte yoktur. Başka yerlerde tarifeler ton üzerinden hesap edilmiştir. Halbuki burada tarifeyi nasıl tatbik ederler bilir misiniz? Burada gösterilen tarife mucibince çok kere malınızı bir mavna almaz. İki ve hatta üç mavna alır. Bu mavnaların ücretleri ve saire masrafları ayrıdır. O halde tatbikatta tarife kendimizin yapıp, kendimizin okumamız icap eden bir kağıt mahiyetinde kalır. Esasen haddizatında eldeki tarifeler de yüksektir ya...

Liman muamelatının garabetine ait size bir hadise daha zikredebilirim. Malınızı göndereceğiniz vapur süratle kalkacaktır. Birkaç saatiniz veya bir müsaadeniz var. Şirkete haber yollar, mavna istersiniz. Mavna neden, sonra gelir ve hatta günlerce beklediğiniz de vakidir. Bu şekilde mantıken mesuliyetin şirkete ait olması icap eder. Çünkü sizi o mutazarrır etmiştir. Halbuki iş hiç de böyle değildir. Mavna için haber yolladığınız andan itibaren mavna ücretini siz vermeye mecbur tutulursunuz. Bu tarzda iş dünyasının neresinde görölmüştür?

- İstanbul limanın da maruz kaldığınız teshilat ve müşkülât nelerdir? Bunlar müspet misallerle izah edilebilir mi?

Şirketin maksadı teşkili, işi ıslah ederek ticari vaziyetimiz üzerinde müesser olmaktı. Mesele tamamıyla berakis (aksine) olmuştur. Eskiden rekabet dolayısıyla istediğiniz adama iş yaptırırdınız. Fiyatlar daima düşerdi. Tekrar müşkülât zikretmeye ne hacet, sualler ve cevaplar birbirine bağlı olduğu için yukarıda zikrettiğimiz misallerden bir kısmı bu sualinize de cevap teşkil eder.

- İstanbul limanının bugünkü vaziyeti ticari hayatımız üzerinde ne gibi tesirler icra ediyor?

Limandaki gemi adetlerini benim gibi siz de görebilirsiniz. Bu biltabi ticari hayatımızın müşkülât içinde olduğunu gösterir. Vakıa bunun bütün sebeplerini Liman Şirketi'ne yükletmek doğru değilse de mesarifin artması, harici pazarlarda rekabeti kırıyor. Bunun neticesi olarak da ihracatımız günden güne duruyor.

- İstanbul limanının bugünkü vaziyeti, hayat pahalılığında ne gibi tezahürler erae eder?

Hayat pahalılığının sebepleri havadan gelme değildir. Onu cemiyet doğurur. Yani onu da biz insanlar icat etmişizdir. Mesele böyle olunca biltabi hayat pahalılığının da beynelmilel sebepleri olduğu gibi mahalli sebepleri de vardır. Bu itibarla pahalılık tevellüt (doğma) eden Liman Şirketi de hayat pahalılığımıza kısmen amil oluyor demektir.

- İstanbul limanında muamelatın daha sürat ve suhuletle cereyanının temin için bugünkü vesaitle yapılabilmesi mümkün olan ıslahat var mıdır?

Kanaatimce limanın ıslahı her şeyden evvel birkaç mütehassısın işe girmesiyle kabildir. Herhangi bir adamın bir şey isterken ne istediğini bilmesi lazımdır. Bu mütehassıs zat evvela, bu teşkil ne için tesis edilmiştir; bu teşkil hangi noktalara temas eder; ithalat ve ihracat vaziyetimiz nedir; bu suretle bunlar nasıl bir sisteme bağlanmalıdır? Gibi sualleri kendilerine sorarlar, sonra işe başlanır. Para mı lazım, teşkilat mı bozuk, işin neresi sakat ne kadar yapılmak kabilse oradan işe girilir. Yani sistem ister.

Bugünkü vesaitle daha kolay ve daha süratle iş görmek o kadar zor değildir. Ancak bozukluğun nerede olduğunu tahlil ettikten sonra iş görülebilir. Bugünkü vesait şüphesiz ki noksandır. Fakat bu derecede pahalılığı mucip olacak derecede olduğunu zannetmem.

- Gümrük muameleğinde müşkülata tesadüf ediyor musunuz? Bunları misallerle izah edebilir misiniz?

Gümrükte birkaç memuriyet makamı müstesna diğerlerinde türlü müşkülata tesadüf edilmektedir. Bu da gümrük kanunlarının tefsire çok müsait olmasından ileri gelir. Bu tefsir dolayısıyla bir takım yolsuzluklar cereyan ediyor. Mesela birçok memurların keyfi iş gördüklerine tesadüf edersiniz.

Aranız iyi değil mi, işinizi saatlerce bekletirler. Biltabi bu taktirde yüzlerine gelmek lazımdır. Diğer bir mesele daha; malınız gümrüğe gelir, vapur kumpanyasının ve Rıhtım Şirketi'nin elinden geçtikten sonra elinize geçecektir. Manifestoda bir miktar yazılıdır. Fakat ıslanmak, çalınmak gibi suretlerle ekseriyetle bu hasar verir. Gümrük sizden manifestodaki miktar üzerinden resim ister. Tartılmasını, çünkü kısmen zayi olduğunu söylersiniz. Bunu kime dinleteceksiniz. Binaenaleyh tam resim veremeğe mecbursunuz. Bu doğru bir şey değildir. Bu misaller teaddid edilebilir.

Sigortacı Ne Diyor?

Maruf bir sigorta müessesesi ser birinin beyanatı:

Biz, sigortacılar liman tahmil ve tahliye masrafiyla doğrudan doğruya alakadar olmadığımızdan buna ait suallerinize cevap verebilecek vaziyette değiliz. Yalnız umumiyet üzere ve katiyetle söyleyebiliriz ki ecnebi limanlarına nispetle İstanbul limanının tahmil ve tahliye masrafı yüksektir ve bu masraf Liman Şirketi'nin tesisleriyle eskisine nispetle artmıştır. Bu vaziyetin başlıca sebebi vesaitin iptidai olması ve aynı zamanda teşkilatta ihtisastan noksandır. Mesarîfın yükselmesi hiç şüphesiz ki hayat pahalılığı üzerinde müesser olmuştur.

Rıhtım Şirketi'ne de limanımızın geriliğinden ve mesarîfın yüksekliğinden büyük bir mesuliyet hususu düşer. Rıhtımları şöyle bir dolaşırsanız hepsinin malla dolu olduğunu görürsünüz. Mevarîdatın yüksek olduğu bilhassa sonbahar aylarında deposuzluktan emtianın uzun müddet mavnalarda ve rıhtım üzerinde kalmaları lazım gelmektedir ki bu da bilhassa avarya ve sirkatlerin tevalisine (kesintisiz) vesile olmaktadır. Bunun neticesinde sigorta primleri yükselmektedir. Nitekim iki sene evvel İngiltere'den Şark limanlarına sevk olunan sanduk dürunundaki kazmiri (kaşmiri) sigorta şirketleri yüzde bir ile sigorta ederlerken geçen sene bu nispet yüzde beşe kadar çıkmış ve bu sene yüzde üç olmuştur.

Sair bilumum ithalat emtiası üzerine sigorta primleri iki seneden beri yüzde 25 nispetinde terfî etmiştir. Bundan maada daha mühim bir nokta olmak üzere şunu da zikredebiliriz ki birçok ecnebi sigorta şirketleri İstanbul limanındaki avarya ve sirkat tehlikelerine karşı ithalat emtiasını sigortalamaktan istinkaf etmektedirler.

Bu vaziyet karşısında herhalde İstanbul limanının beynelmilel kredisini kurtarmak mecburiyeti vardır. Bu acı hakikati gören alakadar mercilerin bir ayak evvel lazım gelen tedbirleri ittihaz edecekleri ise şüphesizdir.

Vapur acentesi Ne Diyor?

Lloyd Triestino Acentesi Müdürü'nün beyanatı:

Harbi Umumi'den evvel İstanbul limanında tonilto başına üç buçuk kuruş altın para dizbarko ücreti alınırdı. Eşya-i ticariyenin cinsine göre 275 ile 375 kuruş arasında tahvil etmektedir.

Supalan olarak teslim olunan eşya için, istif ve supalan ücreti olmak üzere, harpten evvel vagon başına 20 kuruş altın para alınırdı; şimdi ise vagon başına faraza bir vagon şeker için, 20 lira istifa edilmektedir. Bu ücrete emtia-i ticariyenin iki gün mavnada kalması ücreti de dahildir.

Balada gösterilen ücreti mukayese ederken badelharp (harpten sonra) ameleye verilen ücretleri de nazar-ı itibara almak icap eder. Harpten evvel 20 kuruş olan bir işçiye 220 kuruş veriliyor.

Mevzu-i bahis ücretler, ancak İstanbul limanında olduğu gibi tahliye ameliyatının mavnalarla yapıldığı limanlarda alınan ücret ile mukayese edilmelidir. Faraza, Pire limanında emtia-i umumiyyeden madud (sayılan) olan eşyadan, cinslerine göre tonilto başına 29,10 drahmiden 42,90 drahmiye kadar dizbarko ücreti alınır ki bu ücretler Türk parasıyla tahminen 72 ila 107 kuruş eder. Fakat hububat, şeker vs... parti şeklinde gelenler hakkında daha müsait tatbik olunur.

İstanbul limanının inkişaf-ı iktisadiyesi için aktarma meselesi gayet mühimdir. Çünkü coğrafi vaziyeti hasebiyle İstanbul birçok yolların mültekasını teşkil eder ve bu itibarla muhtelif hatlara işleyen gemilerin burada karşılaşmasına ve kilitli aktarma muamelatının icrasına hadem olabilir. Fakat maalesef İstanbul limanının aktarma faaliyetin, son zamanlara kadar, haiz ve layık olduğu ehemmiyeti atfetmek unutulmuş idi. İstanbul'da bir vapurdan diğerine aktarma olunacak eşya için alınacak masrafı kati ve basit bir surette gösteren bir tarifenin mevcut olması, aktarma masrafını son santimine kadar evvelinden hesap ve tayin etmek imkanını bahşeden ve İstanbul'a nazaran daha müsait şerait ibraz eyleyen limanlara buradaki aktarma işlerinin gitmesine badi olmuştur.

Liman Şirketi limanımızda aktarma edilecek eşya için hususi bir tarife yapmıştır. Maahaza bu tarifede malların laakal on gün mavnada kalabilmeleri şartıyla yalnız ücret-i muayene gösterilmesi şayanı temindir. Çünkü faraza pire limanında aktarma olunan bir ton eşya için yalnız yüz elli kuruş verilir ve bu ücrette malların mavnada had azami otuz gün kadar kalabilmeleri ücrete de dahildir.

Kezalik, Port Said limanında her nevi eşyanın aktarma ücreti tonilto başına yalnız altı şilindir ve mallar mavnalarda 30 gün kalabilir.

Öyle zannediyorum ki bütün gayretimizi bu miktarlara yaklaştırmaya sarf etmeliyiz; zira aktarma işleri İstanbul limanı için pek ziyade fayda bahşolduğu gibi

bunların burada icrası temin olunabilir ve aktarma muamelatının burada yapılması birçok gemilerin daha sık bir surette limanımıza uğramasına baas olur.

Liman hidematında görülen her mahzur için Liman İnhisar Şirketi'ne çatmak haksızdır. Halbuki bunun hakiki sebeplerini mesainin tarzı tanziminde aramak daha doğrudur. Mesainin tarzı icrası tanzim ve tadil olunursa Liman İnhisar Şirketi'nin daha tenzilatlı tarifler tatbikine, her nevi teshilat ibrazına imkan verebileceğine kaniim.

İstanbul limanına uğrayan vapurlardan alınan rüsumu muhtelif dahi çok ağırdı. Limanımıza gelen gemilerin gittikçe azalmasını bu sebebe atfediyorlar. Zaten Seyrisefain umumiyetle ciddi bir buhran geçiriyor ve bittabi vaziyeti mebhuseyi (sözü edilen) nazar-ı itibara almaya mecbur hissediyor. Bu yüzden en ziyade müesser olan kumpanyalar muayyen limanlarda, hatta en işsiz mevsimlerde bile muntazaman vapur işletenlerdir ve bu sebepten dolayı Türk limanlarına uğrayan gemilerin adedini tenkis ediyorlar, seferlerini seyrekleştiriyorlar. Diğer hükümetler, faraza Romanya, Yunanistan... limanlarına daha sık vapur uğramasını temin için muntazam posta seferleri icra eden kumpanyalara rüsum-u muhtelif üzerinden tenzilat yapıyorlar. Bu tenzilat ya senelik abonman şeklinde yani bir vapurdan bir kere alınan rüsumun bir sene için muteber tutulması suretinde yapılıyor ve yahut rüsum-u mevzua üzerinden yüzde altmışa kadar tenzilat icra ediliyor.

Pire'de inşa edilmekte olan yeni liman ameliyatının süratle ilerlemekte olduğunu pek yakında, daha müşkülât-ı avar bir vaziyet karşısında kalınacağını da nazar-ı itibara almak icap eder. Çünkü Pire'deki yeni limanın muamelat-ı ticariye için bahşedeceği fayda ve masrafta tenzilat bizi daha mahsus bir surette dun (aşağı) bir mevkie koyacaktır.

İhracatçı Ne Diyor?

Maruf bir ihracat tacirinin beyanatı:

- İstanbul limanında tahmil, tahliye masrafı ecnebi limanlardakine nispetle nasıldır?

İstanbul liman ücretleri çok yüksektir. Fakat liman ücreti deyince muamelatın umumunu kastediyorum. Belki müstesna olarak tarifeden şu veya bu madde alınırsa bazı yerlere nazaran ucuz gözükebilir. Mesela İstanbul limanında fiyatlar Pire'ye nazaran üç buçuk dört mislidir.

Diğer taraftan Pire limanında muamelatın suhuletini göz önünde bulundurursak görürüz ki arada çok büyük bir fark vardır. Muamelatın tarz-ı cereyanı da nihayet mesarif üzerinde amildir. Bir günde yapılacak iş için üç gün uğraşılırsa biltabi bunun için de mesarif lazımdır. Bu itibarla İstanbul limanını ecnebi limanlarıyla imkan görmem.

- İstanbul limanında maruz kaldığınız teshilat ve müşkülât nelerdir?

İstanbul limanında namütenahi müşkülât tadat (saymak) edilebilir. Mesela bunlardan bir her zaman istediğiniz saatte mavnayı gelmiş bulamazsınız. Halbuki o gün malınızı yükletmek mecburiyetindesinizdir. Vapuru kaçırsınız.

Modern ticaret, azami rekabet dolayısıyla, son derece hassastır ve sürat ister. Bunun gibi mavnaların bazen istediğiniz istiâp hacminde bulunmaması da mesarif tevlid (meydana getirme) eder. Bu suretle rekabet dünyasında çarpışmak güçleşir. Teshilata gelince onu ben bilmiyorum. Başka bilenler varsa onlar söylesinler!

- Limanın bugünkü vaziyeti ticari hayatımız üzerinde ne gibi tesirler icra ediyor?

Her gün ihracat biraz daha duruyor. Vakıa bundan bütün mesuliyeti tamamıyla Liman Şirketi'ne yükletemezsek de en büyük hissenin yine ona ait olduğunu kabul etmek icap eder.

İhracatın durması demek ticaret bilançomuzun biraz daha menfileşmesi demektir, ki bu da memleketin iktisadi hayatını şiddetle sarsar.

- Limanın bu günkü vaziyeti hayat pahalılığı üzerinde ne gibi tezahürler irae eder?

Sorarım siz de hayatınızdan memnun musunuz? Eminim ki siz de her gün hayatınızdan şikayet ediyorsunuz. Bu neden ileri gelir? Emtia-i ticariye pahalıya mal oldu mu, o tabiatıyla bu fazlayı eşyası üzerine ilave edip sizden alacaktır. O halde şöyle bir münhani (eğri) gözünüzün önüne getiriniz ki bir boşlukta durabilmiş olsun. Bir tarafta sizin kazancınız olduğunu farz ediniz. Diğer tarafta da ihtiyaç eşyalarınız... bu münhanide kazanç tarafınız daima sabit kalır, diğer taraf artarsa ne olacaktır? Dengeyi temin için ihtiyaç eşyalarınız bulunan taraftan bazılarını atacaksınız demektir. Nihayet bu da muayyen bir hadde kadar atılabilir. Diğer sebepler de olmakla beraber Liman Şirketi'nin hayat pahalılığından oldukça müesser olduğu katidir.

- İstanbul limanında muamelatın daha sürat ve suhuletle cereyanını temin için bugünkü vesaitle yapılabilmesi mümkün olan ıslahat var mıdır?

Şüphesiz vardır. Fakat bunun için sistem ve ihtisas lazımdır.

- Umumiyet üzere limanlarımızın inkişafı için temennileriniz nelerdir?

Benim şahsi kanaatimi sorarsanız, size söyleyeceklerim şudur:

Mademki elde mevcut para asri vesait teminine kafi değildir, o halde tekrar serbestiye rücû (dönmek) lazımdır.

Kanunlar hayat üzerine değil, hayat kanunlar üzerine müesserdir.

- Gümrük muamelatında müşkülata maruz kalıyor musunuz?

Arada sırada gümrüklerde müşkülata tesadüf edilir. Limanda olduğu gibi burada da ihtisasa ihtiyaç vardır. Evvela tetkikat ve sonra veçhe (yön, doğrultu, istikamet) tayini... bu tetkikatla ifade etmek istediğim, gerek Avrupa gümrüklerini, gerek kanunlarımızı, gerekse memurların tarz-ı mesaisi ve ücretlerini tetkikidir. Kısmen terfiye edici bir aylık, memurlar üzerine hüsn-ü tesir gösterebilir. Şu veya bu memur vazifesini suiistimal ettiği zaman işi biraz müsamaha ile düşünmek ve aylığı göz önünde bulundurmak icap eder.

EK 5

Ali İktisat Meclisi Raporları, Türkiye'nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirlere Dair Teklifler, T.C. Ali İktisat Meclisi – Umumi Kitaplık, Başvekalet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932, s. 38 - 40

TABLO A

3000 tonluk bir vapurun İstanbul limanında tediye ettiği resimler ve ücretler.

Resmin Nevi	Yalnız Şamandıra	Yalnız Galata	Şamandıra ve	Şamandıra ve
		rıhtımında	Galata rıhtımı	Haydarpaşa rıhtımı
	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.
Sıhhiye Rüşumu	120, -	120, -	120, -	120, -
Fener Rüşumu	106,40 ³⁴¹	106,40	106,40	106,40
Tahliye Rüşumu	49, -	49, -	49, -	49, -
Müruriye Rüşumu	7,76	8,74	8,74	8,74
Şamandıra (7 gün)	9,80	- -	9,80	9,80
Kılavuzluk (pilot)	44, -	36, -	56, -	66, -
Rıhtım Ücreti	- -	48,86	48,86	43,12
Römorkör Ücreti	- -	25, -	25, -	25, -
(Rıhtıma yanaşmak)				
Römorkör Ücreti	- -	25, -	25, -	25, -
(Rıhtımı terk)				
Yekun	336,96	419, -	448,80	453,06

³⁴¹ Adalar denizinden İstanbul'a geldiği zaman: 106,40
Karadeniz'den geldiğinde: 79,80

TABLO B

3000 tonluk bir vapurun İstanbul limanında tediye ettiği resimler ve ücretler.

Resmin Nevi	Yalnız Şamandıra	Yalnız Galata	Şamandıra ve	Şamandıra ve
		rıhtımında	Galata rıhtımı	Haydarpaşa rıhtımı
	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.
Sıhhiye Rüşumu	200, -	200, -	200, -	200, -
Fener Rüşumu	162,40 ³⁴²	162,40	162,40	162,40
Tahliye Rüşumu	73,95	73,95	73,95	73,95
Müruriye Rüşumu	10,25	11,73	11,73	11,73
Şamandıra (7 gün)	14,79	- -	14,79	14,79
Kılavuzluk (pilot)	44, -	36, -	56, -	66, -
Rıhtım Ücreti	- -	73,74	73,74	65,08
Römorkör Ücreti	- -	25, -	25, -	25, -
(Rıhtıma yanaşmak)				
Römorkör Ücreti				
(Rıhtımı terk)	- -	25, -	25, -	25, -
Yekun	505,39	607,82	642,61	643,95

³⁴² Adalar denizinden İstanbul'a geldiği zaman: 106,40
Karadeniz'den geldiğinde: 79,80

TABLO C

Pire'den alınan rüsum v.s.	300 tonluk bir vapurun	500 tonluk bir vapurun
	tediye ettiği rüsum	tediye ettiği rüsum
	(Drahmi)	(Drahmi)
Sıhhiye Rüsumu	280, -	280, -
Fener Rüsumu	2.481,40	3.743,80
Beynelmilel Bahri		
İttihat Cemiyetine	150, -	150, -
Kayık ücreti	105, -	105, -
Kılavuzluk	<u>1.094,95</u>	<u>1.542,70</u>
Yekun	4.110,35	5.821,50
52,5'den T.L.	107,90	52,5'den T.L. 152,81

TABLO D

Selanik'ten alınan rüsum v.s.	300 tonluk bir vapurun	500 tonluk bir vapurun
	tediye ettiği rüsum	tediye ettiği rüsum
	(Drahmi)	(Drahmi)
Sıhhiye Rüsumu	280, -	280, -
Sıhhiye İdaresine	75, -	75, -
Fener Rüsumu	2.481,40	3.743,80
Liman Rüsumu (1 gün)	147, -	221,85
Kılavuzluk	1.000, -	1.400, -
Kayık ücreti	<u>100, -</u>	<u>100, -</u>
Yekun	4.083,40	5.820,65
52,5'den T.L.	107,90	52,5'den T.L. 152,79

TABLO E

Burgaz'da alınan rüsum v.s.	300 tonluk bir vapurun	500 tonluk bir vapurun
	tediye ettiği rüsum	tediye ettiği rüsum
	(Leva)	(Leva)
Sıhhiye Rüsumu	1.720, -	2.229, -
Fener Rüsumu	2.307, -	2.953, -
Liman Rüsumu (7 gün)	2.673, -	3.166, -
Limanda Duhuliye	54, -	54, -
Limandan Hareket	54, -	54, -
Kılavuzluk	<u>1.350, -</u>	<u>1.890, -</u>
Yekun	8.158, -	10.346, -
30'dan T.L.	122,37	30'dan T.L. 155,19

TABLO F

Varna'da alınan rüsum v.s.	300 tonluk bir vapurun	500 tonluk bir vapurun
	tediye ettiği rüsum	tediye ettiği rüsum
	(Leva)	(Leva)
Sıhhiye Rüsumu	1.720, -	2.229, -
Fener Rüsumu	2.307, -	2.953, -
Liman Rüsumu (7 gün)	2.673, -	3.166, -
Limanda Duhuliye	54, -	54, -
Limandan Hareket	54, -	54, -
Kılavuzluk	<u>1.350, -</u>	<u>1.890, -</u>
Yekun	8.158, -	10.346, -
30'dan T.L.	122,37	30'dan T.L. 155,19

TABLO G

Trieste’de alınan rüsum v.s.	300 tonluk bir vapurun	500 tonluk bir vapurun
	tediye ettiği rüsum	tediye ettiği rüsum
	(Liret)	(Liret)
Demirleme Ücreti	10.800, - ³⁴³	18.000, -
(1 ay için)		
Bağlama ve çözme ücreti	95, -	110, -
Sıhhiye patentası için		
sureti umumiyede	25,20	25,20
Serbest pratika		
sureti umumiyede	130,50	130,50

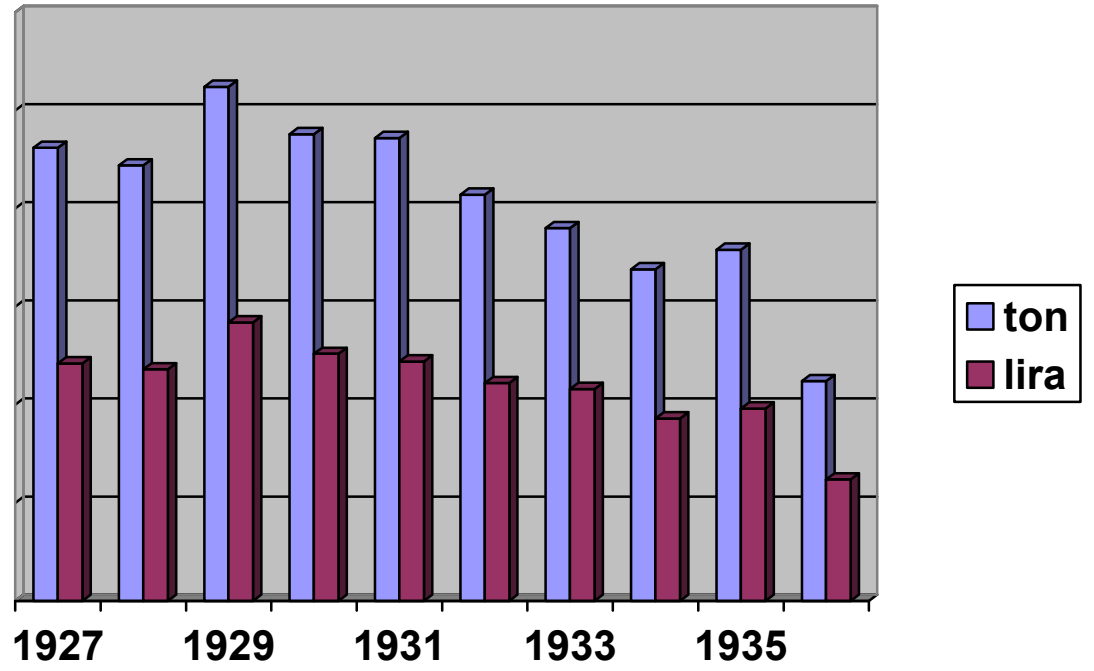
³⁴³ Bu resmi tediye eden vapurlar, bilumum İtalya limanlarına yanaşabilirler ve ayrıca rıhtım ve yanaşma resmi tediye etmezler.

EK 6

‘‘İstanbul Liman İşletme İdaresi - İdare Raporu ve 1936 Senesi Bilanço ve Kar Zarar Hesabı Tetkik Heyeti Raporu İstatistik Cetvelleri ve Grafikler’’ İktisat Vekaleti, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1937

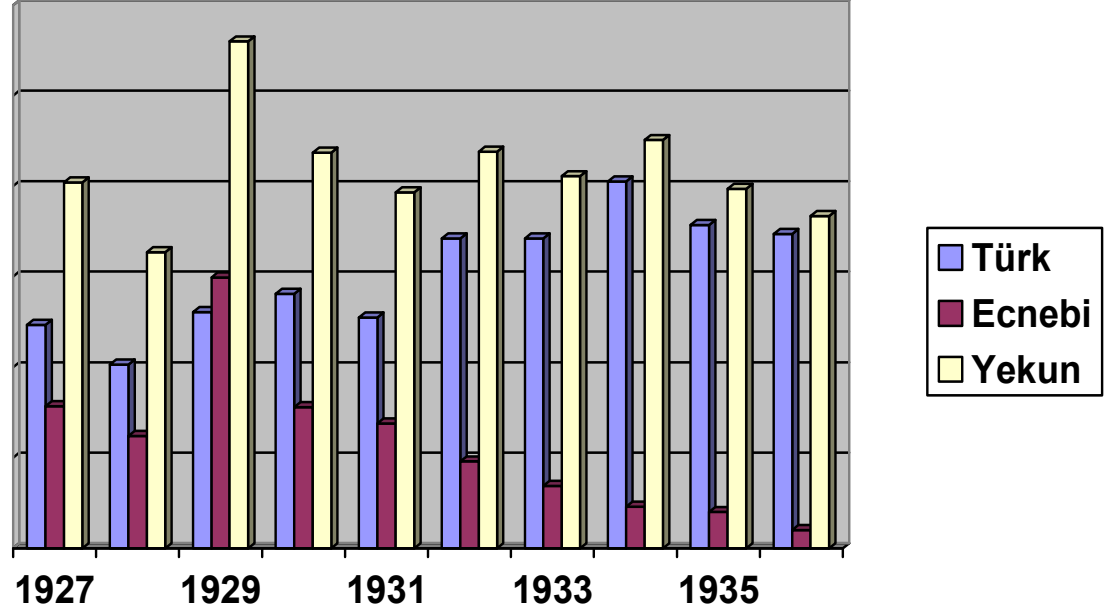
İstanbul Limanının 10 senelik su satışını gösteren tablo

Şekil 1



İstanbul Limanının 10 senelik kömür boşaltma tonajı

Şekil 2



Tablo 1

İstanbul Limanında mefsuh Liman Şirketi ve Liman İşletme İdaresince yapılan onbir senelik kömür hareketi

Sene	Yükleme		Boşaltma		Yükleme boşaltma işlerinden yapılan hasılat yekûnu
	Türk limanlarında	Ecnebi limanlarında	Türk limanlarında	Ecnebi limanlarında	
	Ton	Ton	Ton	Ton	Lira
1926	13.324	279695	239.328	122.093	500.004
1927	24.835	193.630	246.668	155.907	483.259
1928	23.600	170.834	203.185	124.133	555.343
1929	23.878	218.054	261.446	299.997	345.433
1930	21.037	191.967	281.102	156.145	318.453
1931	22.137	173.227	254.593	138.309	267.391
1932	21.245	104.344	342.048	95.987	226.298
1933	25.507	53.224	341.820	69.109	150.814
1934	16.018	48.052	404.702	45.702	188.343
1935	33.089	50.843	356.831	39.965	250.552
1936	36.970	48.621	347.168	20.105	216.482

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

‘Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler’

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 0/0/1930 Dosya: 1619, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..9.

Türk Anonim Şirketleri Nizamname-i Dahilisi Numûnesi Ankara Yenigün Matbaası 1341(1925)

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 9/8/1925 Sayı: 2328, Dosya:161-15, Fon kodu: 30..18.1.1. Yer no: 15.49.20.

Kararname

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 18/3/1925, Sayı: 1682, Dosya: 161-11, Fon kodu: 30..18..1.1, Yer no: 13.17..13.

‘ İstanbul Liman İşleri İnhisâr Şirketi Hakkında Ticaret Vekâletinden Şifâhî Suâl’

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 13/1/1927 Dosya İşaretleri: 5/48, Fon kodu: 030.10.0.0, Yer no: 8.47.3

‘İstanbul Liman İşleri’

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Ankara 18/1/1927, Dosya: 6727, Fon kodu: 30..10.0.0, Yer no: 8.47..3.

İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü Hakkında Muhtıra

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 18/3/1936, Dosya: 16114, Fon Kodu: 30..10.0.0, Yer No: 156.98..14.

Basılı Belgeler

İstanbul Limanı Nizamnamesi, Kararname No: 14730, Tarihi 25/7/1933

“Türkiye’nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki”, Tetkiki yapanlar: Walker D. Hines, Edwin Walter Kemmerer, Goldwite H. Dorr, Brehon Somervell, C. R. Whittlesey, H. Alexander Smith, O. F. Gardner, W. L. Wright Jr., Vaso Trivanovitch, Bengt Wadsted, Köy Öğretmeni Basımevi-Ankara 1933-1934, Cilt 3-4

“Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu”, İstanbul Ticaret Odası, 29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340(1924), İstanbul 2006

Limanlar Kanunu, No: 618, 14/04/1925

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi Meclis İdare Raporu - 12 Ağustos 1934 Pazar günü fevkalade toplanan Hissedarlar Umumi Heyetine verilen Meclis İdare Raporu, Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. İstanbul

TBMM Zabıt Cerideleri 2.10.1930

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1928 Senei Maliyesi İdare Raporu ve Bilançosu, İlhami-Fevzi Matbaası

İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, 1933 Senesi Alelade Umumi Heyeti, İdare Meclisi ve Murakıp Raporları, Bilanço, Zarafet Matbaası (Kazım), İstanbul, 1934

“İstanbul Liman İşletme İdaresi - İdare Raporu ve 1936 Senesi Bilanço ve Kar Zarar Hesabı Tetkik Heyeti Raporu İstatistik Cetvelleri ve Grafikler” İktisat Vekaleti, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1937

“1929 Senesinde İstanbul Limanı”, İstanbul Liman Şirketi tarafından tanzim ve neşrolunmuştur. Akşam Matbaası, Şubat 1930

Ali İktisat Meclisi Raporları, Türkiye'nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirlere Dair Teklifler, Ali İktisat Meclisi Umumî Kitaplık, Ankara, 1932, Başvekalet Müdevvenat Matbaası,

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasının Teşkil Edilen Komisyonun Raporu, "İstanbul'un Liman ve Köprü Meselesi", İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, 1930

Dergi ve Gazeteler

"Dizbarkonun Aslı, Esbabı, Suret-i Cereyanı, Mahiyet-i Ticariye ve Hukukiyesi", İstanbul Ticaret Odası Mecmuası, Temmuz 1926, Numara 7, s. 518 - 525

"İstanbul Limanının Tarz-ı İdaresi", İstanbul Ticaret Odası Mecmuası, 5 Mart 1340 Numara 5

Murat Koraltürk, "Liman Mecmuası", Mütferrika Kış, 2006, Sayı 30

"Liman"ın Maksud-ı İntişarı", Liman Dergisi, 15 Mayıs 1927, Sayı 1

"Ticaret Bahriye - Dizbarko", Ticaret Odası Mecmuası, Temmuz 1926, no 7

"Tahmil ve Tahliye", Cumhuriyet Gazetesi , 681, 30 Mart 1926 s.2

"Limanda Çalışan Bilumum Merakip Eshabı Erbabı Mesaisi", Cumhuriyet Gazetesi, 501, 30 Eylül 1925, s. 5

"Tahmil ve Tahliye Şirketi Faaliyete Geçti", Cumhuriyet Gazetesi , 528, 27 Teşrinievvel 1925, s. 2

"Mavnaların Kıymeti", Cumhuriyet Gazetesi , 540, 9 Teşrinisani 1925, s. 4

"Liman İşleri", Cumhuriyet Gazetesi , 624, 1 Şubat 1926, s. 3

“Mavnacılar Nihayet Liman Şirketine Giriyorlar”, Cumhuriyet Gazetesi , 629, 6 Şubat 1926, s. 2

“Mavnacıların Vaziyeti”, Cumhuriyet Gazetesi , 658, 7 Mart 1926 s. 5

“İstanbul Limanı”, Cumhuriyet Gazetesi, 688, 6 Nisan 1926, s. 1

“Antreposuzluktan Rıhtım Şirketi Mesuldür”, Cumhuriyet Gazetesi , 658, 7 Mart 1926, s. 5

“Antreposuzluk”, Cumhuriyet Gazetesi , 689, 7 Nisan 1926, s. 2

“İki Vekil İş Başında”, Cumhuriyet Gazetesi, 694 12 Nisan 1926, s. 1,
“Antrepo İşi”, 695 13 Nisan 1926, s. 1

“Antreposuzluk”, Cumhuriyet Gazetesi , 700, 20 Nisan 1926, s. 2

“Arslan Şilebi de Antrepo Yapıldı!”, Cumhuriyet Gazetesi , 713, 3 Mayıs 1926, s. 3

“Antrepo Buhranının İzalesi İçin Tedbirler”, Cumhuriyet Gazetesi , 750, 9 Haziran 1926, s. 3

“Tophane Antreposu”, Cumhuriyet Gazetesi , 755, 14 Haziran 1926, s. 2

“Liman İşlerindeki Buhran”, Cumhuriyet Gazetesi, 755, 14 Haziran 1926, s. 3

“Ticaret Odası’nda Gürültülü Bir İçtima”, Cumhuriyet Gazetesi, 758, 17 Haziran 1926, s. 2

“Tahmil ve Tahliye”, Cumhuriyet Gazetesi , 766, 28 Haziran 1926, s.2

“Liman Şirketi’nde Karmakarışık Bir Hadise”, Cumhuriyet Gazetesi , 840, 10 Eylül 1926, s. 1-2

“Liman Şirketi’nde Süt Limanlık”, Cumhuriyet Gazetesi, 842, 12 Eylül 1926, s. 1-3

“Liman Şirketi’nde Yeni Meclis-i İdare”, Cumhuriyet Gazetesi , 854, 24 Eylül 1926, s. 1-2

“Liman Şirketi’nde Yeni Meclis-i İdarenin İçtimai”, Cumhuriyet Gazetesi, 857, 24 Eylül 1926, s. 1

“Biraz da Şaka-Limandaki Müsademeye Dair”, Cumhuriyet Gazetesi, 846, 16 Eylül 1926 s. 1-2

“Liman Şirketi’ndeki Hadisenin İç Yüzü”, Cumhuriyet Gazetesi, 843, 13 Eylül 1926, s. 2

“Liman Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 840, 11 Eylül 1926, s. 1-2

“Limanda Bir İhtilaf”, Cumhuriyet Gazetesi , 955, 4 Kanunusani 1927, s. 3

“Mavnacıların Mutalebatı”, Cumhuriyet Gazetesi, 728, 18 Mayıs 1926, s. 3

“Mavnacılar İhtilafı”, Cumhuriyet Gazetesi , 956, 5 Kanunusani 1927, s. 3

“Grev Yok Ama İş Durdu!”, Cumhuriyet Gazetesi, 957, 6 Kanunusani 1927, s. 1-2

“Dünkü Arbede”, Cumhuriyet Gazetesi , 958, 7 Kanunusani 1927, s. 1-3

“116 Maznun 33 Mavnacı Hakkında Tevkif Mezküresi İsdar Edildi”, Cumhuriyet Gazetesi , 960 9 Kanunusani 1927, sa. 1-2

“Mavnacılar Hadisesi Hakkında Tahkikat”, Cumhuriyet Gazetesi, 962, 11 Kanunusani 1927, s. 1-2

“Limanda İşler Yürümüyor, Tüccarlar Mallarını Çıkaramıyorlar!”, Cumhuriyet Gazetesi, 963, 12 Kanunusani 1927, s. 1

“Limanda Durgunluk”, Cumhuriyet Gazetesi, 964, 13 Kanunusani 1927, s. 3

“Limanda Vaziyet”, Cumhuriyet Gazetesi, 965, 14 Kanunusani 1927, s. 3

“Liman Asri Vesait ile Teçhiz Edilecek”, Cumhuriyet Gazetesi, 975, 24 Kanunusani 1927, s.3

“Liman Şirketi’nde Meclis-i İdarenin İçtiması”, Cumhuriyet Gazetesi, 982, 31 Kanunusani 1927, s. 2

“İhtilaf Fiilen Bitti”, Cumhuriyet Gazetesi, 1010, 28 Şubat 1927, s.3

“Bir Cemiyet ve Bir Şirket Rekabeti”, Cumhuriyet Gazetesi , 1008, 26 Şubat 1927, s. 3

“Limanda Yeni Antrepo Buhranı Başladı, Tüccar Mavnalarda Bekleyen Malını Çıkaracak Bir Yer Bulamıyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 1187, 29 Ağustos 1927, s. 1-2

“Tophane Ambarlarına Eşya Kabulüne Başlandı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1224, 5 Teşrinievvel 1927, s. 1

“Liman İşleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 1529, 11 Ağustos 1928, s. 1

“Liman İşlerinin Islahı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1535, 17 Ağustos 1928, s. 1-3

“Tahmil ve Tahliye Masrafı Yüzünden Uğradığımız Zararlar”, Cumhuriyet Gazetesinden Naklen, 1536, 18 Ağustos 1928, s. 2

“Fırka İçtimaları Bitti”, Cumhuriyet Gazetesi, 2300, 1 Teşrinievvel 1930, s. 1-2

Hakimiyet-i Milliye, 8/9/1930

“Liman İşleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 1689, 19 Kanunusani 1929, s. 1

“İnhisarlar Dair”, Cumhuriyet Gazetesi , 1794, 6 Mayıs 1929, s. 1-3

“Mavnacılar Liman Şirketi İhtilafı Nedir?”, Cumhuriyet Gazetesi, 2548, 12 Haziran 1931, s. 1-3

- “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1566,17 Eylül 1928, s. 4
- “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1559, 10 Eylül 1928, s. 4
- “İktisadiyat Günü”, Cumhuriyet Gazetesi, 1573, 24 Eylül 1928, s.4
- “Limanda Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1865, 19 Temmuz 1929, s. 2
- “Limanda Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1869, 22 Temmuz 1929, s. 1-4
- “Limanda Antrepo Buhranı Başladı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1865, 19 Temmuz 1929, s. 2
- “Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1870, 24 Temmuz 1929, s. 2
- “Kasımpaşa’daki Ambar Rüsumata Veriliyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 1878, 1 Ağustos 1929, s. 2
- “Antrepo Buhranı”, Cumhuriyet Gazetesi, 1879, 2 Ağustos 1929, s. 2
- “İstanbul Limanı Bomboş”, Cumhuriyet Gazetesi, 1993, 25 Teşrinisani 1929, s. 1
- “Haliç’te Mavnalardan Bir Köprü”, Cumhuriyet Gazetesi, 2050, 21 Kanunusani 1930, s. 1
- “Liman Şirketi”, Cumhuriyet Gazetesi, 2540, 4 Haziran 1931, s. 2
- “Mavnacılar-Liman Şirketi İhtilafı Nedir?”, Cumhuriyet Gazetesi, 2548, 12 Haziran 1931, s. 1-3
- “Liman Şirketi’ndeki İhtilaf Dün Halledildi”, Cumhuriyet Gazetesi, 2568, 1 Temmuz 1931, s. 1-4
- “Liman Amelesi”, Cumhuriyet Gazetesi, 2582, 15 Temmuz 1931, s. 4

“Liman Şirketi’nde Tasfiye Faaliyeti”, Cumhuriyet Gazetesi, 3696, 20 Ağustos 1934, s. 2

“Rıhtım Şirketi Memurlarının Hakkı”, Cumhuriyet Gazetesi, 3828, 11 İkincikanun 1935, s. 2

“İktisadiyat-İstanbul Limanı ve Köprüler”, Cumhuriyet Gazetesi, 2062, 2 Şubat 1930, s. 4

“İstanbul’un Köprüleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 1743, 16 Mart 1929, s. 1-5

“İstanbul Liman İşİ”, Cumhuriyet Gazetesi, 2831, 24 Mart 1932, s. 4

“İstanbul Liman İşİ”, Cumhuriyet Gazetesi, 2832, 25 Mart 1932, s. 3

“İstanbul Liman İşİ”, Cumhuriyet Gazetesi, 2836, 29 Mart 1932, s. 4

“Liman ve Kömür”, Cumhuriyet Gazetesi, 1691, 21 Kanunusani 1929, s. 1-4

“Güzel İstanbul”, Cumhuriyet Gazetesi, 1759, 1 Nisan 1929, s. 1-3

Kitap ve Makaleler

Avcıoğlu, Doğan. “Türkiye’nin Düzeni, Tekin Yayınevi, 1. Baskı

Bağış, Ali İhsan. Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar – Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hariciye Tüccarları (1750 – 1839), Turhan Kitabevi, Ankara 1983

Başar, Ahmet Hamdi. İstanbul Limanı, Akşam Matbaası, 1929

Başar, Ahmet Hamdi. “Atatürk’le Üç Ay”, İstanbul, 1945

Bilge, Zihni. İstanbul Rıhtımları'nın Tarihçesi, Devlet Deniz Yolları ve Limanları Matbaası, İstanbul 1949

“Bizde Mavnalar ve Mavnacılık - Mazisi, Hali, İstikbali”, İstanbul Umum Mavna ve Salapuryacı Esnafı Cemiyeti, İstanbul İkdam Matbaası Hicri 1340

Boratav, Korkut. “Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005”, İmge Kitabevi Yayınları, 10. Baskı Eylül 2006

Boratav, Korkut. “Türkiye’de Devletçilik”, İmge Kitabevi Yayınları, 2. Baskı Şubat 2006

Bostan, İdris. “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1787”, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006

Bulutoğlu, Kenan. 100 Soruda Türkiye’de Yabancı Sermaye, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1970

Gencer, Ali İhsan. Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, İstanbul 1986

Güran, Tevfik. İstanbul’un İaşesinde Devletin Rolü 1793-1839, İÜİFM, 44/1-4, (1988), 245-277

İnönü’nün Söylev ve Demeçleri (1919 – 1946), MEB 1946

İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933), Ankara Yayınları, yıl 1933

“İstanbul Limanı”, İstanbul Ticaret Bahriye Müdüriyeti, İstanbul 1928

“İstanbul Limanı”, T.C. Ekonomi Bakanlığı İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü, Halk Basımevi, İstanbul 1935

Koraltürk, Murat (hızl). Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları Meşrutiyet, Cumhuriyet, Tek Parti Dönemi, Cilt 1, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Kasım 2007

Koraltürk, Murat. "1930'ların Başında İstanbul'un Liman ve Köprü Sorunu ile İlgili Bir Rapor", İstanbul Dergisi, Sayı 37, 2001

Müller-Wiener, Wolfrang. "Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul Ekim 2003

Ökçün, A. Gündüz. Türkiye İktisat Kongresi, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 262, Ankara 1968

Ökçün, A. Gündüz. 1920 – 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1971

Tahsin, Hamit (İktisat Vekaleti şirketler ve sigortalar müdürü) – Remzi Saka (İktisat Vekaleti İstanbul şirketler komiseri). Sermaye Hareketi, Amedi Matbaası, İstanbul 1930

Tekeli, İlhan - Selim İlkin, "1923 Yılında İstanbul'un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu", TBİS, 1989

Tekeli, İlhan – Selim İlkin, "Dünyada ve Türkiye'de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü", Yurt Yayınları, Ankara, Kasım 1987

Tutel, Eser. Gemiler... Süvariler... İskeleler..., İletişim Yayınlar, İstanbul 1998

Toprak, Zafer. Milli İktisat – Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul Eylül 1995