

İZMİR RIHTIMI İNŞAATI VE İŞLETME İMTİYAZI

Mübahat S. Kütükoğlu

Giriş

İskele şehirlerindeki ticaret hacminin gelişmesinde, hiç şüphe yok ki, muntazam liman ve rıhtımlar ile yükleme ve boşaltma tesislerinin rolü büyüktür. Bununla beraber, 1860'lara kadar Osmanlı limanlarında muntazam rıhtımlar bulunmuyordu. Ancak sahil şehirlerinin, hinterlandları ile bağları sağlanmaya başlandıktan sonradır ki, bu şehirler, birer birer muntazam rıhtımlara sahip oldular. İzmir, Varna, Selânik, Beyrut şehirleri, hep iç kısımlarla bağlantılarını sağlayan yolların inşasına başlanmasını müteâkıb rıhtıma kavuştular.

Varna rıhtımı imtiyazı, Varna-Ruscuk demiryolunun, 7 Kasım 1866'da açılışından¹ dört ay önce, Varna Demiryolu Şirketi kâtibinin, mümessili bulunduğu şirkete 6 Rebi'ülevvel 1284 (8 Temmuz 1867)'de bahş edildi².

Selânik rıhtımının yapımına ise, İstanbul-Selânik³ ve İstanbul-Mitroviç demiryolları⁴ ile Selânik-Manastır ve Selânik-Serez ka-

1 Charles Morawitz, *Les finances de la Turquie*, Paris 1902, s. 374.

2 Mukavele metni için bk. *İmtiyazat ve Mukavelet*, I, İstanbul 1302, s. 401-404; rıhtım resmi tarifesi, *ayni eser*, s. 405-406.

3 Kolonel Lamouch, *Türkiye Tarihi-Başlangıcından Bugüne Kadar*, (çev. Galib Kemali Söylemezoğlu), II, İstanbul 1943, s. 396.

4 Stanford J. Shaw - Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, II, Newyork 1977, s. 121.

rayollarının inşası sırasında Vali Sabri Paşa tarafından teşebbüs edilmiş olup, İzmir rıhtımı inşaatı ile aynı senelere rastlamaktadır⁵.

Beyrut rıhtımı inşaatı da Beyrut-Şam karayolunun trafiğe açılmasından sonradır⁶. İmtiyaz, 11 Şevval 1304 (3 Temmuz 1887)'de verilmiş, inşaatı ise 6 Haziran 1305 (17 Haziran 1888)'de başlamıştır⁷.

İmparatorluğun bir numaralı ticaret limanı olan ve gerek gelip-giden gemilerin sayısı, gerekse tonilato tutarı bakımından diğer limanlardan çok önde gelen İstanbul'a⁸ rıhtım yapılması bunlardan hayli sonradır. Her ne kadar 1879'da Marius Michel (Mişel Paşa)'e rıhtım inşası için imtiyaz verilmişse de, Haliç'de rıhtım yapmanın

5 Selânik İngiliz konsolosları Wilkinson'un 1869, 1870; Blunt'un 1873 ve 1874 senelerine âid raporları: *Accounts and Papers*, 467; 1871/LXV, 352; 1871/LXVI, 777; 1874/LXVII, 1623; 1878-1879/LXX, 1785. Konsolos Wilkinson'un, 7 Mayıs 1870 tarihli raporunda (1871/LXV, 352), «bu cins işler içinde Türk Hükümetinin yabancı yardımına ihtiyacı olmaksızın giriştiği ilk teşebbüs» olduğunu yazdığı Selânik rıhtımı inşaatı 1874'e kadar devam etmiş, fakat 1874 sonbaharında sermaye yetersizliği sebebiyle tatil edilmiş (1878-79/LXX, 1785) ve 1888'de inşaat bir Fransız şirketine verilmiştir. (Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII, Ankara 1962, s. 464).

6 Beyrut-Şam şosesi inşaatı 2 Haziran 1272 (14 Haziran 1856) tarihiyle bir Fransız şirketine verilmiş (mukavele metni için bk. *Salmâme-i Vîlâyet-i Beyrut, H. 1311-1312, mâlî 1310 seneleri için*, Beyrut 1310, s. 255-56) olup imtiyaz müddeti 20 Temmuz 1857'den itibaren 50 senedir (*Aynı eser*, s. 254). Geçiş şart ve ücretlerini tesbit eden Meclis-i Ahkâm-ı Adliye kararından (*Aynı eser*, s. 261-262) anlaşıldığına göre yolun tamamlanışı 1279 başları (1862 yazı) dir.

7 Beyrut Rıhtım Şirketi mukavele ve şartnâmesi için bk. *Aynı eser*, s. 282-298. 25 Zilka'de 1308 (1 Ağustos 1891)'de yapılan mukaveleyle ise Beyrut-la Şam arasında bir buharlı tramvay çalıştırılması için müsaade verilmiştir.

8 1864 senesinde İstanbul'a gelen gemilerin tonilato tutarı, İzmir'e gelenlerden 9, Selânik'e gelenlerden ise 24 kat fazla olup İstanbul başkonsolosu Logie'nin 20 Haziran 1865 (*Accounts and Papers*, 1866/LXIX, 923-24), İzmir konsolosu Cumberbatch'ın 8 Haziran 1865 (*Aynı eser*, s. 596) ve Selânik konsolosu Wilkinson'un 8 Mayıs 1865 (*Aynı eser*, s. 464) tarihli raporlarına göre bu rakamlar şöyledir.

Şehirler	Gelen		Giden	
	Gemi sayısı	Tonaj	Gemi sayısı	Tonaj
İstanbul	25 069	3 787 722	23 870	3 644 641
İzmir	1 223	404 543	1 212	402 170
Selânik	686	157 436	675	156 677

güçlüğü dolayısıyla iş, onbir sene sürüncemede kalmış, inşaata, 1890'da mukavele yenilendikten iki sene sonra, ancak Nisan 1892'de başlanabilmiştir. Galata rıhtımına ilk vapurun yanaşması 1895'de ise de Eminönü-Sirkeci rıhtımı ile birlikte bitişi 1900 senesine rastlamaktadır⁹.

İzmir'e gelince : Bugün olduğu gibi, İmparatorluk devrinin de ikinci büyük limanı olan İzmir'in¹⁰, XIX. asır ortalarına kadar ne hinterlandı ile bağlantısını sağlayan muntazam yolları, ne de gemilerin kolayca yükleyip boşaltabilecekleri bir rıhtımı vardı. Nitekim, XIX. asrın ikinci çeyreğinde (1832) İzmir'e gelmiş olan Fransız Charles Texier¹¹, sahildeki binalarda nizam ve intizam olmadığı, her isteyen yapacağı bina ile yolu bozabileceğini yazmakta; İzmir'e en lüzumlu şeyin bir rıhtım olduğuna, bu sayede malların yükletme ve boşaltma işlerinin kolaylaşacağına ve çöplük halindeki sahil temizleneceğinden, sağlık bakımından da elverişli hale geleceğine işaret etmektedir. O tarihte, sadece Frenk Sokağı'na paralel küçük bir kısımda birkaç baraka kahvenin satın alınmasıyla ve az bir masrafla inşa edilmiş olan rıhtımın, bütün kıyı şeridi boyunca uzatılmasına ihtiyac olduğunu belirten seyyah, denizin doldurulmasını düşünmemiş olacak ki «bir adamın kendi keyfine deniz kenarında bina ettiği ev bu rıhtımın devamına ebediyen mânidir» demekte ve deniz kenarındaki evlerin çoğalmasıyla kaçakçılığın arttığını da ifade etmektedir.

Balta Limanı muâhedelerinden¹² sonra, ticaret hacminin artması ile yeni yeni ticaret şirketlerinin ortaya çıkması nakliyat işini daha ciddi bir hale getirdi. Gerçekten, 1839'da 52 885 000 frank olan İzmir ticareti, on senede bu rakamın iki katına ulaştı. 1850'de 67 258 000 frank olan ticaret, birkaç senelik bir duraklama geçirdiyse de 1855'de 120 000 000 franka yükseldi ve bundan sonra da hiçbir zaman 100 milyonun altına düşmedi¹³. Bu yükseliş, İzmir'de

9 Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, İstanbul 1949, s. 1-10.

10 Besim Darkot, «İzmir» *İslâm Ansiklopedisi*, V/2, İstanbul 1950, s. 1241.

11 *Küçük Asya* (Ali Suat terc.), İstanbul 1339, II, 165.

12 İlki, 16 Ağustos 1838'de İngilizlerle yapılan Balta Limanı ticaret muâhadesinin tahlili için, M.S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münâsebetleri*, I, Ankara 1974, s. 109-113; tatbikatı için, *aynı eser*, II, İstanbul 1976, s. 22 vdd. bk.

13 D. Georgiades, *Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue économique*

ki yabancı tüccara, ticaretin daha büyük kâr sağlayacak hale getirilebilmesinin mümkün olduğu fikrini verdi. Ancak, bunun için hinterland ile bağlantısını sağlayacak muntazam yollara ihtiyac vardı. Bunu gören bazı İngiliz tüccarları, İzmir'le Aydın arasında bir demiryolu inşası için müsâade almak üzere Bâbüâlî nezdinde teşebbüse geçtiler ve elçilerinin de yardımıyla Eylül 1856'da istedikleri imtiyazı elde etmeği başardılar¹⁴.

Eylül 1857'de başlanan inşaat, bazı pürüzlerin çıkması dolayısıyla gecikti ve 70 kilometrelik ilk bölüm ancak 14 Kasım 1861'de bitirilebildi¹⁵. İzmir-Aydın arasındaki 133 kilometrelik demiryolunun tamamlanıp trafiğe açılması ise 7 Haziran 1866'yı buldu¹⁶.

Diğer bir İngiliz şirketine de, 1863'de İzmir-Kasaba demiryolu inşaatı için imtiyaz verildi. Daha sonra Alaşehir ve Afyon'a kadar uzatılacak olan hattın 93 $\frac{1}{2}$ kilometrelik ilk kısmı 1866'da bitirildi¹⁷.

İzmir'de rıhtım yapılması ile ilgili düşünce ve çalışmalar da işte bu yıllarda ortaya çıktı. 1862'deki ilk teşebbüsten sonra 1867'de verilen imtiyazla rıhtım inşası işi kesinleşti.

et commercial, Paris 1885, s. 188. 1839-1881 tarihleri arasındaki İzmir ticaretini gösteren tablo için Ekler Tablo I'e bk.

14 Robert Wilkin ve İzmir'de ticaret yapan diğer dört İngiliz tüccarı, aldıkları imtiyazı vakit geçirmeden İngiltere'de sattılar. İmtiyazın yeni sahipleri ise Mayıs 1857'de *İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi*'ni kurarak üç kısımda tamamlanacak olan bir plân hazırlayıp Bâbüâlî'ye tasdik ettirerek Eylül 1857'de inşaatı başlamak için gerekli müsâadeyi aldılar. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*, İstanbul 1974, s. 51-53.

15 Aynı eser, s. 63.

16 Aynı eser, s. 64.

17 A. du Velay, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie*, Paris 1903, s. 578-80. Krş. E.Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, VII, Ankara 1956, s. 271; VIII, 466.

I

RIHTIM İMTİYAZI VE İNŞAATI

A— İLK TEŞEBBÜS VE İMTİYAZLAR

I. İlk teşebbüsler

a) Kışla ile Tuzlaburnu arasında bir kordon yapımı fikri

İzmir-Aydın demiryolunun İzmir'den Aydın dağlarına kadar olan kısmının bitirilmesinden kısa bir müddet sonra İzmir gümrüğünden mal kaçırılmasını önlemek üzere Kışla¹ ile Tuzlaburnu² arasındaki 5 000 arşınlık³ yere düz bir çizgi halinde bir kordon yapılması fikri ortaya atıldı.

İlk düşünce, denizde sal üzerine demir parmaklık ile çevrilmiş bir kordon ile bu kordonun çıkış kapılarında bekleyecek memurlar için odalar yapılması şeklinde idi ve tahminen 3 000 keseye mal olacaktı. Ancak, İzmir Gümrüğü Emîni Şevket Bey, bu suretle kaçakçılığın önlenmesiyle gümrük gelirinin senelik birkaç bin kese artacağını; vâli ise, bunun yanında istenen inzibatın da temin edilebileceğini takrirlerinde belirtiyorlardı.

1 Eski vesikalarda «Kışla-i Humâyûn», «Tâbiye-i Humâyûn» şeklinde geçen İzmir kışlası, İzmir'de Sarıkışla adıyla anılır ve Konak'taki Kargıyaka İskelesinin yanındaki kahvelerin az ilerisinde bulunurdu.

2 Bugün, limanın bulunduğu yer.

3 Mimar arşınının metrik karşılığı, çeşitli yerlerde farklı gösterilmektedir. Redhouse lughatında (*A Turkish and English Lexicon*, İstanbul 1921) 29,5 inch (= 74,93 cm.); *San'at Ansiklopedisi*'nde 75,7 cm.; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*'nde 24 parmak veya emetreye nazaran binde 758 (= 75,8 cm.) olarak verilmektedir. Ancak, bazı ölçüler gibi mimar arşını da, gerçekte bölgeden bölgeye farklılıklar göstermektedir (Bölüm I, not 13'e bk.).

Kordonun inşasıyla sağlanacak bir başka kazanç da, kaçakçılığın önlenmesini sağlamak üzere bu mıntakada bulundurulmuş kolcu sayısının azaltılması olacaktır.

Bu sayılan hususlar, Hükümetce de mâkul görüldüğünden İzmir Vâlisine, kordonun keşfinin yapılması için yazı gönderildi.

Mesele, bu defa daha ciddi bir şekilde ele alındı ve çeşitli şıklar üzerinde duruldu. İlk tasavvur edildiği şekilde dubalar üzerine yapıldığı takdirde, deniz dalgalandığında üstünde dolaşmanın güç olacağı; duba üzerine tahta döşenip köprü şeklinde inşasının ise çok masrafı gerektireceği neticesine varıldı. En uygun şekil, kazıklar üzerine inşası olacaktır. Yanko adlı bir mimarın yaptığı keşfe göre, Kışlanın yanındaki Kadir Paşa Hanı'ndan Alsancak'ta demiryoluna kadar olan 4 723 arşın uzunluk, 9 arşın genişlik ve 9 arşın derinlikteki kordon, tahminen 28 yük 9 004 kuruşa mal olacaktır⁴.

Ancak ilk tahmin (3 000 kese) ile bu ikinci arasında büyük fark olması, bu keşif ve haritaya pek itimad edilememesi neticesini doğurdu. Bunun üzerine iyi hendese bilen ve bu gibi inşaatlarda tecrübe sahibi olan memur ve mühendis seçildikten sonra ilk olarak böyle bir tasavvurun gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin araştırılması, eğer mümkünse kordonun, yeri dolayısıyla ne şekil ve surette yapılmasının daha uygun olacağı, inşaat ve ilerdeki senelik bakım masraflarının ne kadar tutacağı, ayrıca İzmir'de, böyle bir inşaatı eksiltme suretiyle üzerine alacak kalfalar bulunup bulunamayacağı hususlarının lâyıkıyla araştırılıp ona göre bir karara varılması uygun görüldü⁵.

Meselenin, Ticaret ve Nâfia Nezâreti'nce tetkik olunup gerekli şartları hâiz bir memur ve mühendisin sür'atle seçilmesi isteği⁶ üzerine Ticaret ve Nâfia Nezâreti, birinci sınıf bina halifesi Rif'at Efendi ile her türlü îmlâatta tecrübesi olan Hacı Yani Kalfa'nın bu iş için uygun olacağını bildirdi⁷.

4 İzmir vâli, muhâsebeci, evkaf müdürü ve on üyenin mührünü taşıyan 19 Safer 1279 (16 Ağustos 1862) tarihli tezkire : Başbakanlık Arşivi, İrade tasnifi-Meclis-i Vâlâ (MV), nr. 21555/5.

5 29 Safer 1279 (26 Ağustos 1862) tarih ve 65 numara ile Rûsûmat Emâneti'nden Ticaret Nezâreti'ne gönderilen tezkire : İrade-MV, nr. 21555/3.

6 Meclis-i Vâlâ'dan Ticaret Nezâreti'ne gönderilen 15 Rebi'ülâhır 1279 (11 Eylül 1862) tarih ve 60 sayılı tezkire : İrade-MV, nr. 21555/2.

7 Ticaret Nezâreti Ebniye Dairesi'nce Rif'at Efendi'nin 2000 kuruş maaş

Bunlar tarafından yapılan ikinci keşifte mâliyet 5270 kese 97,5 kuruş olarak hesaplandı ve Maliye Nezâreti'nin İzmir'de, kordon inşaatının eksiltme yoluyla ihale edilmesi, bu şekilde talib bulunmadığı takdirde mahallî meclis ve gümrük memuru tarafından yaptırılması tavsiyesinde bulunması üzerine Meclis-i Vâlâ'ca da bu teklif uygun görülerek eksiltme yoluyla inşası yoluna gidildiği takdirde, tâlibin sağlam bir kefalete bağlanması, ikinci şıkkın tatbiki, yani İzmir İl Meclisi ve Gümrük memuru tarafından yaptırılması halinde ise tasarrufa riâyet edilerek tahmin edilen mâliyetin altında bir masrafla inşaatın bitirilmesi, fakat bu arada işin sağlamlığına dikkat edilerek karşılıklı defter tutulması ve bitiminde defterinin tanzım olunarak merkeze gönderilmesine, ayrıca, hazinece yapılacak ödemelerin de Maliye Nezâreti'nce ayarlanmasına karar verildi⁸.

b) Kordon fikrinin muntazam bir rihtıma dönüşmesi

1862'de kaçakçılığın önlenmesi için, yapılması düşünülen, sahilde bir kordon inşaatı fikrinin 1865'de sağlam bir rihtım inşası şekline dönüştüğü görülmektedir.

Kışla'dan Tuzlaburnu'na kadar düz bir hat⁹ halinde yapılması düşünülen rihtımın inşasına, John Charnaud, George Guarracino ve Alfred Barker adlarında, İngiliz tebaası olan üç kişinin kurdukları kumpanya tâlib oldu¹⁰.

Ancak, çizilen plâna göre, rihtımın yapılabilmesi için, sahille bu hat arasındaki deniz parçasının doldurulması gerekiyordu¹¹. Denizin doldurulması bahis konusu olunca iç-içe iki mesele ortaya çıktı:

ve 2000 kuruş harc-ı rah, Hacı Yani kalfanın da 1500 kuruş maaş ve 1000 kuruş harc-ı rah ile tayini uygun görülmüştü : Meclis-i Vâlâ'nın 15 Rebi'ülevvel 1279 tarihli tezkiresi altındaki 12 Rebi'ülâhır 1279 (7 Ekim 1862) tarih ve Safvet imzalı cevab. Aynı vesika.

8 16 Cemâziyelâhır 1280 (28 Kasım 1863) tarihli Meclis-i Vâlâ mazbatası ve 7 Receb 1280 (18 Aralık 1863) tarihli irade : İrade-MV, nr. 22550/1 ve 22550.

9 Bk. İzmir rihtımı plâni, I. (İrade-MV, nr. 26094/9).

10 D. Georgiades, *Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue économique et commercial*, s. 154.

11 O tarihlerde deniz bir hayli içerilere kadar sokulmaktaydı. Gemiler, iç-kale denilen ve rihtım inşasından sonra yıkılıp yerine belediye binası yapılan hisarın etrafındaki -kalıntılarına, bugünkü İkinci Kordon üzerinde rastlanan-

1. O zamana kadar sahilde emlak sahibi olanların önünde yeni bir toprak parçası meydana gelecekti. Denizden kazanılan bu arazilerin kıyıda binası bulunanlarca satın alınması uygun görülmüştü.

2. İzmir limanı denizi Bezm-i Âlem Vâlide Sultan Vakfına âid bulunduğundan denizden kazanılan arazi de vakfın malı olacak¹² ve satın almak isteyenlere 12 Muharrem 1264 (20 Aralık 1847) den beri takib edilmekte olan *icâreteyn* yoluyla satılacaktı¹³.

Ancak, başlangıçta rıhtımın, sâhile paralel değil de düz bir hat halinde yapılması düşünüldüğünden, sahil boyunca denizin farklı genişlikte doldurulması gerekecek, bu ise doldurulmanın fazla olduğu kısımlardaki bina sahiplerinin zarara uğramalarına sebep olacaktı¹⁴. Bundan dolayı rıhtım plânında bir değişikliğe lüzum görüldü ve yeni proje, sahilin kıvrımları göz önüne alınarak hazırlandı¹⁵. Bir ara rıhtımın, kumpanya yerine, sahilde emlaklı bulunanlar tarafından inşası düşüncesinden ise, böyle bir inşaatın büyük serma-

Girid Hanı, Saman İskelesi ve Taze Meyve Gümrüğü önüne yanaşlılardı (Râif Nezih, *İzmir Tarihi*, forma 18, s. 9-10 ve ondan naklen M. Münir Aktepe, «İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön bilgi» *Tarih Dergisi*, sayı 25, İstanbul 1971, s. 125 ve «İzmir'in Hisar veya Yakub-Bey Câmi'i» *Aynı Dergi*, sayı 27, İstanbul 1973, s. 93-94.

12 Meclis-i Hazâin-i Âlî'den Evkaf-ı Humâyûn Nezâretine gönderilen 20 Zilhicce 1282 (6 Mayıs 1866) tarih ve 89 sayılı yazı : İrade-MV, nr. 26094/3.

13 İki icarlı manasına gelen *icâreteyn*, taksitle yapılan mirî satışları için kullanılırdı. Bunlardan peşin ödenen miktara *muaccele*, taksitlere ise *müeccele* denilirdi.

İşte Vâlide Sultan Vakfına katılacak olan denizden kazanılmış arazi de bu usûle göre satılacak ve *muaccele-i mükerresesi* «yerin şeref ve itibârına göre müzâyede ile» tesbit edilecek, müeccelesi ise İzmir arşını başına senelik üç kuruş olacaktı. Ancak, İzmir arşını, İstanbul arşınının 20 katı olduğundan, İstanbul arşınına göre hesap edildiğinde senelik müeccele miktarı her İstanbul arşını için senede 6 para olacaktı (İrade-MV, nr. 26094/6).

Denizden kazanılan bu yerleri satın alanlara Vakıf tarafından sened verilecekti (İrade-MV, nr. 26094/5).

14 Gerçekten, ilk projeye göre, bazı yerlerin 300 arşın kadar doldurulması gerekmekte, bu ise buralardaki mal sahiplerini tereddüde sevk etmekteydi (İzmir Vâlisi «Mehmed Sabri» mührüyle Meclis-i Vâlâ'ya gönderilen Selh-i Rebl'ülâhır 1284 (1 Eylül 1867) tarihli taktır : İrade-MV, nr. 26094/7).

15 İzmir Meclis-i Kebîr'i tarafından, meclis üyelerinin mühürlerini hâvi olarak vâliye gönderilen 29 Rebl'ülâhır 1284 (30 Ağustos 1867) tarih ve 78 numaralı yazı : İrade-MV, nr. 26094/4 ve 7). Ayrıca bk. Rıhtım plânı, I.

yeye ihtiyaç göstereceği düşüncesiyle tamamen vaz geçilerek talib olan kumpanya ile bir mukavele yapıldı¹⁶.

2. İnşaat imtiyazları

a) İlk Mukavele ve Şartname

Rıhtımın, kumpanyaya yaptırılmasına karar verildikten sonra mukavelenin esasları tesbit edilip 21 Receb 1284 (18 Kasım 1867)'de padişahın bu konudaki irâdesi alındıktan¹⁷ sonra, kumpanya kurucularıyla Ticaret Nezâreti arasında 4 Şaban 1284 (27 Kasım 1867)'de mukavele ile buna bağlı olan şartname maddeleri üzerinde karara varıldı.

Oniki maddeden ibaret olan mukavelede, İzmir rıhtımı inşaatı ve kullanılmasının, şartnameye uygun olarak, 30 sene müddetle J. Charnaud, A. Barker ve G. Guarracino'nun kuracakları kumpanyaya verildiği (madde 1);

İmtiyaz sahiplerinin, şartname maddelerine uymayı kabul ettikleri (m. 2);

Mukavele şartlarının tefsir ve izahı konusunda ihtilâf çıkarsa, şartnâmenin 24. maddesi gereğince hareket olunacağı (m. 3) belirtildikten sonra Kumpanyanın Osmanlı kanunlarına uymak şartıyla, şartnâmenin 4. maddesinde kayıtlı olduğu gibi, kâr ve zararı kendisine âid olmak üzere denizden kazanılan araziye istediği zamanda ve istediği şekilde toptan veya perakende olarak satabileceği (m. 4);

Denizden kazanılan toprakların kumpanyaca satışı sırasında gerekli harc ve resimlerin Devletce alınacağı ve bu hususda herhangi bir hilekârlığa meydan verilmesini önlemek üzere Bâbîâlî'nin, lüzumlu gördüğü kontrolü yapabilmesi için şirketin yardımcı olacağı (m. 5);

Şartnâmenin 15. maddesine göre, Devlete verilecek meblâğın, hiçbir masraf çıkarılmadan ham hasıllattan ayrılacağı (m. 6);

Osmanlı gemi, mühimmat ve harb levazımı ile Osmanlı dostu olan devletlerin harb gemilerinin rıhtım resminden muaf tutulacağı (m. 7) ifade olunuyordu.

16 18 Receb 1284 (15 Kasım 1867) tarihli Meclis-i Vâlâ mazbatası : İrade-MV, nr. 26094/2.

17 İrade-MV, nr. 26094.

Kumpanya, 8., 9. ve 10. maddelerle Devlet'in himâyesini sağlıyordu. İlerde rıhtımın genişletilip uzatılması söz konusu olduğu takdirde Kumpanyaya bu konuda öncelik tanınacak (m. 8);

Kumpanya, herhangi bir yerden zarara uğrar veya mukavele ile sahip olduğu imtiyaza halel gelirse, Devlet, Kumpanyanın hakkını verecek (m. 9);

Devletin himâyesinde bulunacak (m. 10) olan Kumpanyanın sahip olacağı araziye âid vakıflar nizam ve muâmeleleri, Evkaf-ı Humâyûn Nezâreti ile Kumpanya arasında halledilecekti (m. 11).

Ayrıca Kumpanya, gümrük nizamlarına riâyet etmeği ve gümrükten geçmedikçe hiçbir malın ihrac veya idhaline müsaade etmeği (m. 12) deruhte etmekteydi¹⁸.

Mukaveleye bağlı olarak tanzim edilen 25 maddelik şartnâmeye gelince :

Kumpanya, Kışla ile Tuzlaburnu arasında 25 arşın uzunluğundaki rıhtım, bütün masraf ve ziyânı kendisine âid olmak üzere (m. 1) mukaveleye ekli plâna uygun olarak ve beş sene içinde yapmağı (m. 2) deruhte ettiği gibi, bu inşaat üzerinde halkın emniyet içinde gidip gelmesi ve sokakların inzibatının temini için gerekli korkuluk ve parmaklıkları, masrafları kendisine âid olmak ve inşasından önce Bâbiâli'den müsâade almak üzere yapmağı (m. 3) kabul etmekteydi.

Sahille rıhtımın iç hududu arasında denizin doldurulması hakkı Kumpanyaya tanındığı gibi, bu suretle denizden kazanılan arazi de Kumpanyanın malı kabul ediliyor (m. 4) ve yeniden açılacak sokaklar için ayrılacak kısımlar haricinde gerek Kumpanya, gerekse Kumpanyadan yer satın alacakların bina yapmalarına müsâade olunuyordu. Ancak, mukavelenin 4. maddesinde de belirtildiği gibi, Kumpanya bunların satışında, istimlâk, ferağ ve intikal maddeleri hakkında Osmanlı nizamlarına uyacağını taahhüd ediyordu (m. 5). Yeni açılacak sokaklar hususunda ise Kumpanya, bir plân hazırlayıp Bâbiâli'ye sunmaya mecbur tutuluyordu (m. 6).

Mukavelenin yapıldığı tarihte, şahıslar tarafından satın alınmış bulunan deniz parçaları, alınalı üç seneyi geçmiş ve henüz doldurul-

mamışsa, imtiyaz tarihinden itibaren en geç bir sene içinde, masrafları kendilerine âid olmak üzere doldurulacak, aksi takdirde bu iş, Kumpanya tarafından gerçekleştirilip sahiplerine yeniden satış yapılabilecekti (m. 7).

Kumpanyanın, denizin doldurulmasıyla kazanılacak araziye, sahilde mülkü bulunanlara öncelik tanıyarak ve 1864 ve 1865 seneleri doldurma arsa fiatları esas alınmak suretiyle, satması şart koşulmuş, ancak arsa bedellerinin, müşteri tarafından, doldurma işleminin bitiminde ödeneceği, gecikme halinde senelik %10 faiz ile -beş seneyi geçmemek üzere- uygun bir vâde tanınacağı, Kumpanyanın, arsa bedelleri dışında bir defaya mahsus olmak üzere %5 komisyon alabileceği (m. 8) hususları ilâve edilmişti.

Tahminen 4500 arşın uzunlukta olacak rıhtımın beş parçaya ayrılarak inşası uygun görülmüştü.

1. kısım Kışla'dan Gümrük önüne,
2. » Gümrükten İngiltere konsoloslughuna,
3. » İngiltere konsoloslughundan Bella-Vista Burnu'na,
4. » Bella-Vista'dan Tuzlaburnu'na,
5. » Tuzlaburnu'ndan Aydın demiryoluna kadar olacaktı.

Kumpanya, inşaat, istediği kısımdan başlayabilecek, fakat, Kışla ile İngiliz konsoloshanesi arasındaki kısım bitip, oralarda ticârî muâmeleler başladıktan sonra, 15. maddeye göre rıhtım resmi alınması kabil olabilecekti (m. 11).

Rıhtım resmine gelince : Kumpanyanın yapacağı taahhüd, masraf ve karşılaşacağı güçlüklerle mukabil, 14. madde ile, inşaatın bitiminden itibaren tanınan 25 senelik imtiyazın sonuna kadar rıhtımdan gemilere yükletilip boşaltılacak mallardan, 16. maddede zikr edilen yolcu eşyaları hariç, bu şartnâmeye bağlı olarak tanzim edilen tarife uyarınca resim alma hakkı verilmişti. Ancak, bu suretle elde edilecek gelirin %12'si Devlete âid olacak ve Kumpanya bu tarifedeki resimleri hiçbir zaman yükseltmek hakkını hâiz olamayacaktı (m. 15).

Kumpanya, imtiyaz tarihinden itibaren 30, inşaatın bitiminden itibaren ise 25 sene sonra rıhtımı, *tamire muhtac olmayacak* şekilde ve *hiçbir maddî talebde bulunmaksızın* Devlete teslim edecekti. Bu müddet zarfında tamir ve muhafaza için yapılacak masraflar tamamen Kumpanyaya âid olacak ve eğer Kumpanya tamir hususun-

18 *İmtiyâzat ve Mukavelât*, I, s. 408-411'de neşr edilmiş olan bu mukavelenin «Meclis-i Ahkâm-ı Adliye» mührünü taşıyan nüshası, İrade-MV, nr. 26094/8'dedir.

da ihmalkâr davranırsa, mahallî hükümet, haber vermek şartıyla, gerekli tamirâtı Kumpanya hesabına yaptırtabilecekti (m. 14).

Kumpanya, gümrük önünde denizi dolduracağı gibi, Gümrük Nezâreti tarafından istendiğinde, masrafları kendisine âid olmak üzere, gümrük havuzu haline getirecek ve bu kısım da rıhtım resmine tâbî olacaktı (m. 17). Ayrıca, imâlât bölgesindeki lâğımlar da, nizamla uygun olarak, Kumpanya tarafından yapılacaktı (m. 18).

Kumpanya, rıhtım için zarûri iki tesisi daha yapmağı taahhüd etmekteydi :

Bunlardan biri rıhtım boyunca döşenecek tramvay hatları olup, bunun için 4-8 arşın eninde bir kısmı kullanabilecek, bitiminde tramvay ücret târifesi ayrıca tesbit olunacak (m. 12); rıhtım imtiyazıyla birlikte bu tramvay imtiyazı da son bulacak ve her türlü âlet ve edevatıyla birlikte kullanılabilir halde Devletin tasarrufuna geçecekti (m. 13).

İkinci tesis ise, Karşıyaka'ya yapılacak iskeleydi. Bu da, Devlet tarafından parasız olarak temin edilecek taş, tuğla toprağı vs. inşaat malzemesinin çıkarılması için yapılacak ve imtiyazın bitiminde rıhtım ve tramvay tesisleri gibi Devlete devr olunacaktı (m. 19).

Devlet, Kumpanya tarafından yapılacak imâlâtı kontrol etme hakkını da hâiz bulunacak, hatta bu kontrol için kullanacağı memurların maaşlarını, inşaatın bitimine kadar Kumpanya ödeyecekti (m. 20).

Kumpanya, işin teminat akçesi olarak Osmanlı Devleti'nin piyasada alınıp satılan esham ve senetlerinden, imtiyazın verildiği andaki fiatı üzerinden, rıhtımın gümrük tarafı inşaatı bitiminde geri verilmek üzere 10 000 lirayı Osmanlı Bankası'na yatıracaktı (m. 21). Ancak, imtiyazın verilmiş tarihinden itibaren bir sene geçtiği halde imâlâta başlanmadığı takdirde Devlet, bu teminat akçesine el koyacak, ayrıca inşaat beş sene içinde bitirilemediği takdirde, Kumpanyanın hiçbir hak iddia edemeyeceği şekilde anlaşmayı bozabilecekti. Fakat vukubulacak gecikme zarûri bazı sebeblere dayanmakta ise, inşaat müddeti bir sene uzatılabilecekti (m. 22).

Buna mukabil Devlet, nöbetçi kulüpleri dışında rıhtımda herhangi bir inşaat müsbade etmeyeceğini taahhüd ediyordu.

Bu şartnâmeyle bağlı olarak, rıhtımdan geçecek çeşidli mallardan alınacak resimleri gösteren bir de tarife tanzim edilmişti¹⁹.

b) Mukavele Zeyli

27 Kasım 1867'de İzmir Rıhtım Kumpanyası'na verilen imtiyazın ilânı, İzmir ticaretinde büyük rol oynayan yabancı şirketleri memnun etmedi. Ticaret muâhedeleri hükümlerine göre tüccardan, idhalât ve ihrâcat resminden gayri herhangi bir ad altında resim ve vergi istenemeyeceğinden²⁰ yabancı tüccar, sefaretleri aracılığıyla rıhtımdan geçecek mallardan alınacak resmi protesto ettiler²¹.

İddialarını muâhedeye bağlayan sefaretleri teskin edebilmek için Hâriciye Nâzırı Fuat Paşa tarafından 1 Nisan 1868 tarihiyle gönderilen notalarla, yapılması kararlaştırılan rıhtımın, İzmir ticaretine büyük kolaylıklar sağlayacağı, fakat şimdiki masrafların üstünde bir şey ödemeye ihtiyac olmayacağı belirtilmekte, bununla beraber, istemeyen gemiler için, rıhtıma yanaşma mecburiyeti olmadığı, bu gibilerin o zamana kadar olduğu vechile gümrükte serbestce yükleyip boşaltabilecekleri ifade olunmaktaydı²².

Protestoları durdurabilmek gayesiyle girişilen bu taahhüd, aslında daha önce Kumpanyaya verilen imtiyaza aykırı idi. Fakat elçiliklere verilen sözden de dönmek kabil değildi. Kumpanya ise al-

19 Bu tarife, *İmtiyazat ve Mukavelât*, I, 419-423'de neşr edilmiştir.

20 16 Ağustos 1838'de İngilizlerle yapılan Balta Limanı Ticaret Muâhede-sinin esas kısmının 4. ve zeylin 1. maddeleri gereğince, o tarihe kadar idhalât ve ihrâcatta çeşidli adlarla alınmakta olan bütün vergiler kaldırılarak bunların yerine ihrâcat için %9, idhalât için ise %2 oranında birer resim konmuş (Tafsîlât için bk. M.S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri*, I, Ankara 1974, s. 110 vd.) ve bu şartlar, daha sonra diğer Avrupa devletlerine de teşmil edilmişti. 1861 Kanlıca Muâhedelelerinde ise gümrük resmi oranları değişmekle beraber, prensipler aynen muhafaza edilmişti. 29 Nisan 1861'de Fransa ile yapılan ticaret muâhede-sinin 4. maddesinde, ihrac olunmak üzere satın alınan eşyaların «seffineye tahmil olunmak üzere her nevi teklif ve rûsûmatdan sâlim ve berî olarak» yalnız ihrac resmi verilerek gemiye yüklenebileceği; 5. maddesinde ise idhal mallarının %8 gümrüğü ödendikten sonra, iskele veya dâhilde satılsın, ne satıcı, ne de alıcısından başka birşey istenmeyeceği kayıtlıdır (*Muâhede Mecmuası*, I, İstanbul 1294, s. 46).

21 İzmir konsolosu Cumberbatch'ın 31 Aralık 1869 tarihli raporu : *Accounts and Papers*, 1870/LXIV, 84; Georgiades, *aynı eser*, s.158.

22 Fuad Paşa'dan İngiliz elçisi Sir Henry Elliot'a 1 Nisan 1868 tarihli nota : İstanbul Hâriciye Arşivi, İdari, dosya nr. 527; Georgiades, s. 158-159.

dığı haktan feragat etmek istemiyordu. Bu yüzden, mesele bir müddet askıda kaldı. Uzun müzâkerelerden sonra yük yine Devletin omuzlarına bindirildi. 12 Receb 1285 (29 Ekim 1868)'de, 27 Kasım 1867 mukavelesine zeyl olmak üzere 7 maddelik bir ek senet hazırlandı.

Buna göre, gümrük önünde takriben 100 arşınlık kısma rıhtım yapılmayacak ve sahil boyunca sadece bu kısımda yükleyip boşaltan gemiler rıhtım resminden muaf olabileceklerdi (m. 1).

Yine bu kısımda da sadece rıhtımın hiçbir yerine yanaşmamış gemilere yüklenip boşaltılan eşya ile rıhtım inşaatına âid malzeme rıhtım resminden muaf olabileceklerdi (m. 2).

Gümrük önünde inşaat yapılmayacak yere yanaşan gemiler rıhtım resminden muaf olmakla beraber, resme tâbî imiş gibi, ayrı bir defter tutulacaktı. Bu deftere göre, rıhtım olsaydı alınması lâzım gelen resim hesaplanacak, bunun Devlet'e âid olan %12'si çıkarılarak kalan %88'in rıhtıma yanaşan gemilerden alınan toplam resmin Devlet'in hissesine düşen %12'si ile mahsûbu yapılacaktı. Eğer gümrük önünde rıhtım olsaydı, Kumpanyanın hissesine düşecek olan miktar, bu rıhtım resminin %12'sinden fazla tutarsa 3 000 Osmanlı lirasına kadar aradaki farkı Devlet, Kumpanyaya ödemeği taahhüd ediyordu. Fakat, masraflar ve Devlet hissesi olan %12 çıktuktan sonra Kumpanyanın senelik geliri 20 000 Osmanlı lirasını bulduğu takdirde rıhtım resmi hasılatının %12'si tamamen Devlete kalacak ve Kumpanya, gümrük önündeki kaybı ileri sürerek Bâbiâli'den herhangi bir istekte bulunamayacaktı (m. 3).

Buna mukabil Kumpanya, rıhtımın her kısmının bitiminde o kısma gemiler yanaşmaya başladıkça rıhtım resmi almaya başlayacak, fakat, vâridâtı 20 000 Osmanlı lirasını geçmedikçe Devlet hissesi olan %12'yi vermeyecekti. Devletin ödemeyi taahhüd ettiği 3 000 liraya kadar olan tazminat ise rıhtımın tamamen bitiminden itibaren geçerli olacaktı (m. 4).

Kumpanya, 1867 tarihli şartnâmenin 17. maddesinde bahsi geçen emniyet siperini yapmaktan muaf tutulmakta, fakat istediği takdirde serbest bırakılacak olan iskelenin yanına ve rıhtımın uygun gördüğü yerlerine denize doğru çıkmış mendirek ve gelip giden eşyanın muhafazası için, gümrük kaidelerine uygun olmak şartıyla liman, mendirek ve rıhtımlarda mağaza ve depolar yapma hakkına sahip olmaktadır (m. 5).

Devlet, ileride gümrük önünde de bir rıhtım yapmak isterse, Kumpanyanın rızasını alacak (m. 1), bunu Kumpanyadan istediği takdirde, şartnâmenin 17. maddesi uyarınca Kumpanya, talebi yerine getirmeğe mecbur olacak; bitiminde ise burada da resim almağa hakkı bulunacaktı. Bu takdirde zeylin ilk üç maddesi hükümsüz kalacaktı (m. 6).

Kumpanyanın, şartnâmenin 21. maddesi gereğince vermeğe mecbur olduğu kefâlet akçesinin, 1. ve 2. kısımların bitiminde geri verilmeyeceği de ayrıca belirtilmişti (m. 7)²³.

B— RIHTIM İNŞAATININ SAFHALARI

1. İnşaatın başlaması

a) Karşılışulan mâli güçlükler

Charnaud, Guarracino ve Barker, 27 Aralık 1867'de imtiyazı alıp İzmir Rihtımı Anonim Kumpanyası'nı kurmak üzere çalışırlarken, bir taraftan da inşaatı yapacak mütehassıs bir firma ile anlaşma yaptılar. Bu firma, Cherbourg ve Marsilya limanlarını inşa eden, Triyeste'deki faaliyeti ve Süveyş kanalı açılmasındaki mâli yardımları ile de tanınmış olan Dussaud kardeşlere âid idi.

Yapılan hesablara göre rıhtım, 6 000 000 franka mal olacaktı. Bunun 600 000 franklık peşin kısmı, gerekli malzemenin İzmir limanına gelişinde ödenecekti. Dussaud kardeşler, ayrıca Kumpanyanın hisse senedlerinden muayyen bir miktar almayı da vaad ediyorlardı ki bu 200 000 frank değerinde 400 hisse senedi idi.

Yeni Kumpanyanın nizamnâmesi 9 Ocak 1868'de tanzim edilerek imzalandı. Buna göre Kumpanyanın sermayesi 100 000 sterling (=2 500 000 frank) olarak tesbit olunuyor; kurucular, rıhtım inşaatının tamamlanması için hükûmete tanınan beş yıllık süre içinde 6 000 000 frankın teminini deruhte ediyorlardı.

Mahtud mesuliyetli olan Kumpanya, sermayesini teşkil eden 100 000 sterlingi her biri 20 sterlinglik 5 000 hisse senedi çıkararak temin edecekti. 20 sterlinglik hisse senedlerinin her biri de 4 sterlinglik beş taksitle ödenecek ve taksitlerin ödenme tarihleri bir ay öncesinden kararlaştırılacaktı. Hissedarlar, bu hisse senedleri di-

23 İrade-Meclis-i Mahsus (MM), nr. 1483/3; *İmtiyâzat ve Mukavelât*, I, 436-439.

sında ileride, denizden kazanılan arazinin satışından da gelir sağlayacaklarını düşünmüşlerdi. Fakat, hisse senedi satışları umulan seviyeye ulaşamadı; hatta başlangıçta hisse senedi satın almış bazı kişiler dahi, Kumpanyaya olan itimadlarını kayb ettikleri için, senedleri ellerinden çıkarma yoluna gittiler. Bu yüzden Rıhtımlar Kumpanyası'nın effectif sermayesi 25 000 sterling (=625 000 frank), yani hesaplananın $\frac{1}{4}$ raddelerinde kaldı²⁴.

Hal böyle olunca, kasa mevcudu, Dussaud'lara malzeme geldikçe ödenecek avansı karşılayamadı ve Kumpanya, müteahhidlere karşı pek müşkil bir duruma düştü. Dussaud'ların, büyük bir anlayış göstermelerine, hatta Kumpanya ile Osmanlı Hükümeti arasında anlaşmazlık çıktığı sırada inşaatın başlaması için Kumpanyayı ikna etmeğe çalışmalarına²⁵ rağmen, sermaye toplanamadığı için projenin tatbikine geçilmesi kabil olamadı²⁶. İnşaata, ancak müteahhidlerin 700 hisse senedinin emaneten kendilerine verilmesi karşılığında, Kumpanyaya 450 000 franklık kredi açmalarını müteâkıb, Mart 1869'da başlanabildi.

b) İmtiyazın el değiştirmesi

Dussaud kardeşlerin açtığı bu kredi de Rıhtım Kumpanyası'nın mâlî durumunu düzeltmedi. İflâsı ilân etmekten başka çıkar yol görünmüyordu. Fakat şimdiye kadar Avrupa'da aldıkları işlerde iyi bir isim yapmış ve itimad kazanmış olan müteahhidler, el attıkları bir işin bu şekilde sonuçlanmasına razı olmadılar. Zira 600 000 franktan fazla hisse senedine sahip oldukları, 500 000 franktan fazla borcu ve bir o kadar da âlet ve malzemeleri bulunan bir kumpanyanın iflâsını kabul ederek alacaklılar arasında paylaşılmasına göz yumamazlardı. İflâsa mânî olmak için tek yol vardı : Kumpanyayı satın almak.

Rıhtım Kumpanyası İdâre Hey'etinden iki temsilci ile yapılan temaslar sonunda taraflar bir anlaşmaya vardı ve 6 Mayıs 1869'da imzalanan mukavele ile İzmir rıhtımı imtiyazı el değiştirdi²⁷.

24 Georgiades, s. 156-157.

25 Aynı eser, s. 158.

26 İzmir konsolosu Cumberbatch'ın 31 Aralık 1869 tarihli raporu : *Accounts and Papers*, 1870/LXIV, 84.

27 Georgiades, s. 159-160; Cumberbatch'ın 31 Aralık 1869 tarihli ikinci raporu : *Accounts and Papers*, 1871/LXV, 358.

Dussaud kardeşlerle Rıhtım Kumpanyası arasında yapılan bu mukavele ile Dussaudlar, Kumpanyanın kendilerine olan borcunu silmeği ve hissedarlara, hisseleri oranında dağıtılmak üzere 550 000 frank ödemeği kabul ediyor; buna karşılık Kumpanyanın bütün hak ve imtiyazlarıyla 550 000 frank ödenerek sahiblerinden satın alınan hisse senedlerini ele geçiriyorlardı²⁸.

2. Rıhtım inşaatına hız verilmesi

Rıhtım inşaatı imtiyazını bu suretle satın alan Dussaud kardeşler, vakit kaybetmeden faaliyete geçtiler. Rıhtımın plânını değiştirerek gümrük önünde geniş ve emin bir liman yapmağa teşebbüs ettiler²⁹. Bundan sonra da inşaat sür'atle ilerlemeye başladı. 31 Ağustos 1871'de rıhtım inşaatı şu şekilde tesbit ediliyordu³⁰.

İmâlâtın cinsi	sayısı	m ²	toplam m ²
Beton			363,43
Mâmul bloklar			
4 metrelik	631 m ³	7 445,80	
3,40 >	1081 >	10 810 —	
büyük	220 >	523,33	
	blok	1932	18 779,63
Denize atılan bloklar			
Gümrük ve mendirek			
4 metrelik	488 m ³	5 758,40	
3,40 >	516 >	5 160 —	
muhtelif	51 >	102 —	
Burun			
4 metrelik	13 m ³	153,40	
3,40 >	513 >	5 130 —	
muhtelif	37 >	46,80	
	blok	1618	16 350,60

28 Georgiades, s. 161.

29 Cumberbatch'ın 31 Aralık 1869 tarihli ikinci raporu, s. 358.

30 İzmir Rıhtım Kumpanyası tarafından gönderilen 18 Eylül 1871 tarihli bu raporun Fransızca aslı Başbakanlık Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, nr. kısım

İmalâtın cinsi	sayısı	m ²	toplam m ²
Lâğım yolları			243,69
Taş doldurma			
Gümrük		23 828,65	
Mendirek		16 623,09	
C kısmı		5 158,26	
Burun		15 322,64	60 932,64
Dökme			
Gümrük		47 224,10	
C kısmı		8,50	
Burun		242 175 —	289 407,60
Kaplama			
Tablet		126,25	
Temel taşı		141,40	267,65
Rihtım duvarı			536,25

Fakat, inşaat ilerledikçe iş, yapılan tahminlerin hayli üstüne çıktı. Şekil 1'de de görüleceği gibi taş döküldükçe deniz dibinin oturmasıyla denizin yüzü ile dibi arasındaki mesafelerde ilk hesaplarla fiili durum arasında büyük farklar meydana geldi. Derinlikteki bu değişiklik, deniz içinde doldurulacak kısmın hacmini de geniş ölçüde değiştirdi. Meselâ, Gümrük önünde 8,50 m. olarak tahmin edilen derinlik 12,50 m. yi; enrochement (=taş kaplama)ların³¹ deniz dibindeki 11,40 m. olarak tahmin edilen genişliği 25,60 m. yi bulmakta, bu ise hacmin 20 375 m³ yerine 102 375 m³e ulaşmasına sebep olmaktadır. Alsancak tarafında Bella-Vista kahvesi karşısında 4,50 m. olarak hesaplanan derinlik iki katına çıkarak 9 m. yi bulmakta, bu yüzden deniz dibinde yapılacak setin genişliği de 8,70 m. yerine 18,90 m. ye ulaşmakta, hacim ise hemen hemen altı misli artarak, 9 975 m³ lük değil 54 675 m³ lük taş dökülmesi gerektiği anlaşılacaktır.

18-evrak 525/258(3)-zarf 128-karton 27, türkçe tercümesi nr. 18-525/237-128-26 da bulunmaktadır.

31 *Enrochement*, bugün de teknik bir tâbir olarak türkçede kullanılmaktadır.

taydı. Mendirekte de 5 m. ye varan bir yükseklik farkı tesbit edilmekteydi³². Bu taş doldurmaya paralel olarak üste konacak blokların genişlik ve yükseklikleri de artıyordu.

1871 ağustosunda şöyle bir tablo ortaya çıkmış bulunuyordu : Başlangıçta inşaatın 66 800 m³ lük taş doldurulmasına ihtiyacı olduğu tesbit edilmişken, yapılan iş 60 932 m³ e vardığı halde, tamamlanmaktan henüz çok uzaktı ve tahminen daha 50 000 m³ gerekmektedir. Bloklardaki artışın da hemen hemen aynı orana varacağı hesablanmaktaydı. Dökme kısımların ise 100 000 m³ ten fazla artış göstereceği tahmin ediliyordu³³.

Bu şartlar altında rihtımın, kararlaştırılan zaman içinde bitirilebilmesi imkânsız hale geldiğinden Kumpanya, Bâbıâli'den sürenin uzatılmasını istedi. İstanbul'daki yabancı temsilciliklerin de teşvikiyle Hükümet, durgun suyun vuku'u mukadder tesirlerini önlemek üzere sahille rihtım arasındaki kısmın doldurulabilmesi için, 1872 kasımından itibaren iki senelik bir süre daha tanıdı³⁴. Fakat bu müddetin bitiminde de rihtım inşaatının tamamlanması kabil olmadı. Dussaudlarla yapılan ek mukaveledeki kısım haric rihtım, 1876 başında tamamlanmış ve hizmete açılmış bulunuyordu³⁵.

32 Yıldız, nr. 18-525/258 (4 ve 5)-128-27. Bk. Şekil 1 ve Rihtım Plânı II.

33 Yıldız, nr. 18-525/258(3)-128-27.

34 İzmir İngiliz konsoloslu Cumberbatch'ın 1 Haziran 1872 tarihli raporu : *Accounts and Papers, 1872/LVIII, 1363.*

35 Rihtım inşaatının tamamlanış tarihi çeşitli yerlerde farklı gösterilmektedir. İzmir İngiliz konsolos vekili Stephen Joly'nin 1876 senesine âid 31 Mart 1877 tarihli raporunda (*Accounts and Papers, 1877/LXXXIII, 1047*), limanla birlikte rihtımın hemen hemen tamamlandığı ifade edilmekte, bu rapora dayanan Orhan Kurmuş (*aynı eser*, s. 201), muhtemelen raporun 1877 tarihli olmasına bakarak 1877'de tamamlandığını yazmaktadır. Georgiades (*aynı eser*, s. 161), liman haric 1875 ağustosunda bitirildiğini kayd etmektedir.

3 Rebi'ülevvel 1293 (29 Mart 1876) tarihli Rüşumat Emâneti'yle İzmir Rihtım Kumpanyası arasındaki münâsebetleri tanzim eden kararnâmede (*Düstûr*, IV, İstanbul 1299, s. 423-426) ise, «inşaat-ı mezkûre rehlin-i hitâm olmuş olmasıyla» bu kararnâme şartlarının kararlaştırıldığına işaret edilmektedir. Buna bakarak, Ağustos 1875'de bitirildiği, 1876'dan itibaren de hizmete açıldığı kabul edilebilir. Tuncer Baykara (*İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir 1974, s. 89)'nın yer göstermeden verdiği, «1874'e doğru tamamlanmış olduğu» hakkındaki bilgi ise doğru olamaz. E.Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII, 464'de rihtım inşaatının bitirilip hizmete açılmasının 1880'de olduğu kaydedilmişse de bu tarih inşaatın ikinci safhası olan gümrük önündeki kısmın bitimidir. Rihtımın diğer kısımları, çok önce hizmete açılmıştır.

3. İnşaatın bitiminde Rüsûmat Emâneti ile Rıhtım Kumpanyası arasındaki münâsebetleri tesbit eden mukavele

Rıhtım Kumpanyası ile 1867'de yapılan mukavele ve 1868'deki zeyli ile tesbit edilmiş bulunan maddelere göre rıhtımın tamamının kullanılmağa açılmasıyla Kumpanyanın gümrükle olacak münâsebetlerinin tanzimi gerekmiş ve bunun için de 3 Rebi'ülevvel 1293 (29 Mart 1876)'de dokuz maddelik bir kararnâme hazırlanmıştır³⁶.

Buna göre, idhal ve ihracı yasaklanmamış olan her türlü mal, muhafaza havuzunun her tarafından, rıhtımın ise Rüsûmat ve Kumpanyaya memurlar konulmuş olan noktalarından idhal veya ihrac olunabilecekti. Kumpanyanın ileride rıhtım üzerinde daha başka noktalardan idhalât-ihrâcat yapılmasını istemesi halinde, Rüsûmat idaresinin rızasını alması gerekecek ve buralarda da gümrük memurları bulundurulacaktı (m. 1).

Kumpanya, rıhtım üzerinde inşa ettiği veya edeceği mağazalardan bir-ikisini, anahtarlarını da teslim etmek şartıyla, Gümrük Nezâreti'ne ayıracaktı. İster bu mağazalara konulsun, isterse doğrudan doğruya idhal veya ihrac edilsin malların gümrük muâyeneleri, dâhili gümrük nizamlarına göre tayin edilen zamanda ve duruma göre, mağazalar, rıhtım veya gümrüğün içi gibi, idarenin uygun bulacağı yerde yapılacaktı. Eşyaların, rıhtımdan mağazalara ve mağazalardan şehrin içine nasıl nakl edileceği ise Rüsûmat Emâneti ile Kumpanya arasında daha sonra kararlaştırılacaktı (m. 2).

Gümrük resmi alınmış olsun olmasın, bütün mallara, yüklenmesi veya boşaltılması için Gümrük idaresi tarafından *ruhsat pusulası* verilecekti. Bu pusulalar, ihrac malları için penbe, idhal malları için yeşil renkte, matbu, koçanlı ve usûlüne uygun olarak numaralı olacak, üzerine eşyanın cins, parça miktarı, ağırlık, sayı, marka ve numaraları ve mal sahibinin ismi yazılarak gümrük mührü ile mühürlenecekti.

İdhal veya ihrac olunacak mal, gümrük memuru tarafından, Kumpanya memurunun önünde ruhsat pusulasına uygunluğu kontrol edilip, pusulanın altına uygun olduğu yazılarak mühürlenecekti. Daha sonra Kumpanya memuru alınan rıhtım resminin miktarı ile

makbuz ilm ü haberinin numara ve tarihini pusulanın arkasına yazarak mühürleyip imzalayacak ve gümrük memuruna verecekti (m. 3).

Kumpanyanın, rıhtım resmini toplamak için tayin ettiği memurlar, gümrük ruhsat pusulası gösterilmeden ve gümrük memuru hazır bulunmadan herhangi bir malın rıhtım veya mağazaya ihracına veya buralardan gemiye yüklenmesine müsaade etmeyeceklerdi.

Gümrük memurları, muâmelede eksiklik buldukları takdirde, tamamlanışına kadar malın yüklenme veya boşaltılmasını durdurabileceklerdi (m. 4).

Şartnâmenin 3. ve 4. maddeleri uyarınca gümrük önünde yüklenip boşaltılan malların, bütün teferruatı hâiz defterleri iki nüsha olarak tutulacak ve her günün sonunda bu kayıtlar Kumpanya memuruna mühürlendirilerek teslim edilecekti (m. 5).

Kumpanya, ruhsat pusulalarına dayanarak rıhtıma yanaşan gemilerden elde edilen ham hâsılat ile gümrük önüne yanaşmış gemilerdeki eşyanın rıhtım resmini, ayrı ayrı icmal defterleri hazırlayarak, her ayın sonunda Rüsûmat Emâneti'ne gönderecekti. Bu hesaplar, gümrük kayıtlarıyla karşılaştırılacak ve uygun olduğu takdirde altına şerh verilecek, farklılık bulunursa düzeltilip yine şerh konularak mühürlenecekti (m. 6).

İleride lüzum görüldüğü takdirde, Kumpanya tarafından, Rüsûmat Nezâreti'yle müzâkere edilerek, rıhtım üzerine baraka, kulübe vs. yapılabileceği, şartnâmenin 23. maddesine dayanılarak, tasrih edilmişti (m. 7).

Tatbikata başlandıktan sonra kararnâmenin bazı maddelerinde değişiklikler yapma ihtiyacı belirirse, iki taraf da buna teşebbüs edebilecekti. Ancak, yapılacak değişiklikler mukavele (esas ve zeyl) ve şartnâmeye aykırı olamayacak ve taraflar arasında ihtilâf çıktığı takdirde mesele Şûrâ-yı Devlet'de halledilecekti (m. 8).

C— İNŞAATIN İKİNCİ SAFHASI

1. Gümrük önünde serbest bırakılan kısma rıhtım yapılması

a) İzmir ticareti ile ilgili devletlerin rızalarının alınması

Gümrük önünde 100 arşunluk kısım hâric 1876'da rıhtım inşaatının tamamlanmasından sonra, rıhtıma yanaşan gemilere yükleyip

36 *Düstâr*, gösterilen yer.

boşaltma ve yolcu inip binmesinin ne kadar kolay olduğu ve bu suretle mavna ve hamal masraf ve külfetinden de kurtulduğu görüldü.

Durumun memnuniyet verici olması, Dussaud kardeşlere Osmanlı Hükûmeti'ne, açık bırakılan kısmın da doldurulması için teklifte bulunma cesaretini verdi. Ancak, ilk teşebbüs sırasında İngilizlerin bu konuda itirazda bulunması üzerine mukavelede değişiklik yapılmak zarûreti hissedildiği içindir ki, Kumpanyaya müsbet cevap verilmeden önce İngiltere'nin muvafakatının alınmasına lüzum duyuldu.

Yapılan temaslar neticesinde İngiliz Hâriciye Nâzırı Lord Derby tarafından, a) imtiyaz müddetinin bitiminde rıhtım Osmanlı Hükûmeti'ne geçtiğinde, eskisi gibi serbest olmak üzere bir yol açılmadıkça rıhtım resminin arttırılmaması; b) mevcut rıhtım tarifesinin de ilgililerin hepsini «hoşnud bırakacak surette» resimlerin azaltılması suretinde yeniden tanzim edilmesi gibi şartların Bâbiâli'de kabûlü halinde muhalefette bulunulmayacağı bildirildi³⁷.

Diğer devletlere gelince : O zaman herhangi bir itirazda bulunmamıştı. Bunun sebebi ise ya kendilerini Bâbiâli'ye muhalefet eder göstermeksizin İngiltere'nin itirazından faydalanmak veya İzmir ticaretinin İngiltere'ninki hacminde olmamasından dolayı umûmî menfaatla ilgili bir meselede muhalefette bulunmayı uygun görmemiş olmalarıydı. Şimdi yapılacak yenilik ise yalnız İngilizlerin değil, diğer devletlerin de menfaatlerine olacağından itirazları için hiçbir sebep kalmıyordu³⁸.

Gümrük önüne rıhtım inşası konusunda yabancılardan gelebilecek muhalefet bu şekilde bertaraf edildikten sonra Kumpanya ile yapılacak işler konusunda anlaşmaya varmak gerekiyordu.

Kumpanya, gümrük önüne yapacağı rıhtımdan başka gümrük, pasaport, karantina ve telgraf idareleriyle şehrin belediyesinin madî imkânsızlıklar dolayısıyla yaptırtmadığı lâğımlar ve Meles Çayı³⁹'nın taşmasını önlemek üzere bir sed inşa etmek vs. mukabilin-

37 6 Rebi'ülâhır 1295 (9 Nisan 1878) tarihli Şûrâ-yı Devlet mazbatası : İrade-MM, nr. 2755/2.

38 5 Cemâziyelâhır 1294 (17 Haziran 1877) tarihli Hâriciye Nezâreti müzekkeresinden naklen, aynı vesika.

39 Meles, bugün Kızıllı Çayı (IA, V/2, 1239) adıyla anılan çaya verilen adsa da F. Slars'a göre esas Meles, Halkapınar'da Diana Hamamlarından

de imtiyaz müddetinin 15 sene daha uzatılmasını teklif ediyor ve bu takdirde o zamana kadar gümrük önünde boşaltılan mallar dolayısıyla Hükûmetten alması lâzım gelip de henüz ödenmemiş olan meblâğdan da vaz geçeceğini bildiriyordu⁴⁰.

Yapılacak işler, İzmir şehri bakımından pek lüzumlu ve faydalı görüldüğünden, ayrıca Dussaud kardeşlerin taahhüdlere son derece sadık kimseler olmaları ve iyi iş yapmaları sebebiyle, neticede 6 Rebi'ülâhır 1295 (9 Nisan 1878)'de 10 maddeden mürekkep olmak üzere 4 Şaban 1284 mukavelesinin ikinci zeyli mâhiyetinde yeni bir mukavele imzalandı⁴¹.

b) İkinci mukavele zeyli

Bu mukaveleyle, 29 Ekim 1868'de yapılan birinci zeyilde gümrük önünde boş bırakılması kararlaştırılan 100 arşınlık kısmın da Kumpanya tarafından doldurulmasına Bâbiâli'nin müsâade ettiği (m. 1); Kumpanyanın da haritasına⁴² uygun olarak ve masrafları taraflarından karşılanmak üzere mukavelelerin diğer maddeleri hükümlerine göre işi tamamlamayı üzerine aldığı (m. 2) ifade edildikten sonra Kumpanyanın yapacağı işler şöylece sıralanmaktaydı :

a) Sahilin yapılmış olan 1. ve 2. kısımları arasında kalan boşluk düz bir hat halinde inşa edilecek ve rıhtımla sahil arasındaki kısım da doldurulacaktı. Yapılacak rıhtım üzerinde halkın ve tüccarın

çıkan ve hemen denize dökülen; akıntısı, çaya durgun bir su denilebilecek kadar, az olan çay ıdı. Bu konuda İkonomos'un İzmir hakkındaki eserine ilâveler yapan Slars'ın notlarında geniş bilgi bulunmaktadır : F. Slars ve İkonomos, *İzmir Hakkında Tetkikat* (çev. Arap zade Cevdet), İzmir 1932, s. 109-156.

40 25 Zilhicce 1294 (31 Aralık 1877) tarihli Nâfia Dairesi mazbatası : Aynı vesika.

41 «Şûrâ-yı Devlet» mührü ve «Dussaud Frères» imzasını taşıyan bu mukavele İrade-MM, nr. 2755/4'dedir. Şirketin hazırladığı mukavele taslağında yapılan değişiklikler için bk. Şûrâ-yı Devlet Nâfia Dairesi mazbatası : İrade-MM, nr. 2755/3.

42 Bu harita, Mayıs 1878 Bâbiâli yangınında (bu yangın için bk. Abdurrahman Şeref, «Bâbiâli Harikleri» *Tarih-i Osmâni Encümeni Mecmuası*, I/7, İstanbul 1327, s. 449-50) yanmış, Şirket tarafından yenisi yapıp gönderilmişse de (Başbakanlık Arşivi, *Aynıyat Defteri-Nâfia*, nr. 1245, 8 Safer 1298/10 Ocak 1881 tarihli vesika) maalesef, Arşivdeki konu ile ilgili vesikalar arasında bulunmamıştır.

ihtiyacını karşılamak üzere 25 arşın genişliğinde bir yol bırakılacak, fakat denizin doldurulmasıyla kazanılacak arazi de 1867 tarihli mukavele hükümlerine göre Kumpanyanın malı olacaktı. Bütün bu işlerin tamamlanması için ise Bâbîâlî, Kumpanyaya iki senelik bir süre tanıyordu.

b) Kumpanya, gümrük önüne yapılacak bu rıhtımdan başka ilk yaptığı kısma paralel olmak üzere bir cadde ve bu caddeden geçen sokaklarla kaldırımlarını -dört köşe taştan olmak üzere- yapmağı deruhte etmekteydi.

c) Yapılacak bu cadde ve sokaklarda yıkılması lâzım gelen binalar için de yıkımın bitiminde mahalli hükûmete 5 500 Osmanlı lirası tazminat verecekti.

d) Bu defa yapılacak 100 arşınlık kısma paralel olan cadde de, gümrükten geçmek üzere düz veya gümrüğün arka kapısından kavşuklu olarak Hükûmet Konağı önüne kadar uzatılacaktı.

e) Kumpanya, tarafından inşa edilen lâğımlara birleştirilecek umûmî lâğımları inşa ve gerekirse 500 arşın kadar da uzatacaktı.

f) Kemer'den geçen Meles Çayı'nın taşmasının önlenmesi için de masraf ile zarar ve ziyanı Kumpanyaya âid olmak üzere gerekli inşaat yapılacaktı.

g) Muhafaza limanının güney rıhtımının batı tarafı boylu boyunca 50 m. eninde olmak üzere genişletilecek ve Kumpanya tüccar için mağaza ve sundurmalar yapabilecekti.

h) Kuzey rıhtımı üzerinde ise karantina, fenerler, posta-telgraf idaresine âid binalar, pasaport ve liman memurları için idarehanelerle balıkxane inşa edilecek ve bütün bu binalar mukavele zeyli tarihinden itibaren en geç bir sene içinde tamamlanacaktı.

i) Limanın batı rıhtımı üzerinde vapur kömürü için mağazalar; güney rıhtımının batı tarafının bitiş noktasından başlamak üzere ise bir siper rıhtım yapılacaktı.

j) Kumpanya, bütün masrafı kendisine âid olmak üzere, güney rıhtımı üzerinde 9 000 m² lik bir sahaya kârgirden yeni bir gümrük binası yapmayı da deruhte etmekteydi.

k) 1867 tarihli şartnâme ile Kumpanyaya, rıhtım üzerine tramvay hattı yapma izni verilmişti. Yeni mukavelede bu, *demiryolu hat-*

tına çevrilmekte⁴³ ve Aydın ile Kasaba (Turgutlu) demiryollarının birleştirileceğı, her türlü masraf ile zarar ve ziyanı Kumpanyaya âid olacak bir istasyon inşa edileceğı⁴⁴, bu hatlardaki eşya naklinin ise ancak gece yarısı ile sabah 8 arasında yapılabileceğıne⁴⁵ işaret olunmaktaydı (m. 3).

Rıhtım üzerinde yapılacak bu demiryollarının birleşme yeri ve şeklini Kumpanya, demiryolları kumpanyalarıyla kararlaştıracak ve gerek bunun, gerekse Meles Çayı seddi ile istasyonun plânları Nâfia Nezâretince tasdik edilecekti (m. 4).

Rıhtıma çıkarılacak mallardan alınacak resim, yalnız Kumpanya tarafından tahsil edilebilecek ve bu resimler Gümrük İdaresinin yeni daireye taşınmasından itibaren, mukaveleye ekli tarifedeki maddeler üzerinden alınacaktı⁴⁶.

Elde edilen gayr-i sâfi hâsılatın %12'si Devlete âid olacağı gibi şimdiye kadar rıhtım resminden muaf tutulan 100 arşınlık kısım dolayısıyla Kumpanya, kendisine alacak kayd edilen meblâğdan feragat edecekti (m. 5).

43 Şehir dâhilinde lokomotif işletilmesi Hükûmetce mahzurlu bulunarak tramvay hattı ile yetinilmesi teklif olunmuşsa da, taşınacak eşyanın fazlalığı sebebiyle Kumpanya temsilcisi, lokomotif çalıştırılması hususunda ısrar ile kabul ettirmişti. 25 Zilhicce 1294 (31 Aralık 1877) tarihli Şûrâ-yı Devlet Nâfia Dâiresi mazbatası : İrade-MM, nr. 2755/2.

44 Bu istasyon, Kumpanyaya terk edilecek olan eski gümrük arsası üzerinde yapılacaktı (Aynı vesika).

45 Lokomotifin çalışacağı saatler hususunda Kumpanyanın ilk teklifi gece yarısından öğleye kadar iken, mukabil Osmanlı teklifinin güneşin doğuşuna kadar olması (Aynı vesika) dolayısıyla, ikisinin ortası bulunarak sabah 8'de taşıma işinin son bulmasına karar verilmişti.

46 Tablo II'deki ikinci zeyle ekli rıhtım resmi tarifesine bk. Bu resimlerin oranı, İzmir Vilâyetince %5 veya %1 olarak tesbit edilmek istenmişse de bunun, alınmakta olan resimlerin de üstüne çıkacağı anlaşıldığından vazgeçilerek yeni bir tarife hazırlanmış, fakat bu da Kumpanyanın İstanbul'daki temsilcisi tarafından kabul edilmek istenmemiş, yalnız mazi, palamut, paçavra, maden kömürü, meyanbalı, çivîd, incir, üzüm, limon, portakal ve sabun resimlerinde yapılan indirimin bir kısmı ile un, kepek, buğday, arpa, mısır, kenevir, kanarya yemi, pirinç, demir ve keresteden başka bütün eşyada yapılan tenzilâtın tamamı; askerî eşya ile harb mühimmatı ve taze balıktan resim alınmaması hususları kabul olunmuştu (25 Zilhicce 1294 tarihli Şûrâ-yı Devlet Nâfia Dâiresi mazbatası).

Kumpanya, liman dahilindeki bir gemiden yine limanda veya haricinde bulunan diğer bir gemiye rıhtımdan geçirilmeksizin nakledilen veya geçici olarak rıhtım üzerinden gümrüğe çıkarılan transit eşyasından en çok %50 resim alabilecekti (m. 6).

Yapacağı imâlât ve inşaat karşılığı Devlet de Kumpanyaya şu hakları tanımaktaydı :

a) Gümrük Dairesi ve müştemilâtının bulunduğu arsalar, yeni bina yapıлып gümrük taşındığında Kumpanyaya geçecekti. Yeni gümrüğün arsası 9 000 m², binası ise ekli plânında⁴⁷ gösterildiği gibi olacaktı. Kumpanya, İzmir Rûsûmat Nezâretiyle anlaşarak, arsaya 20 m. boy ve 30 m. eninde bir kısım ilâvesiyle, gerekli mahzenleri inşa edecekti.

b) 1867 mukavelesiyle Kumpanyaya tanınan 30 senelik imtiyaza 15 sene daha eklenerek müddet 1912'ye kadar uzatılmaktaydı⁴⁸.

c) İzmir'de yapılması imkânı olmadığı için Avrupa'dan getirilecek olan malzeme, önceden defteri tanzim edilip Nâfîa Nezâreti'nce tasdik kılınmak şartıyla, gümrük resminden muaf olacaktı (m. 7).

Muhafaza limanlarındaki ticaretin intizam içinde yürütülebilmesi için gümrük kontrollerini sür'atlendirmek üzere Rûsûmat İdaresi ve Kumpanya birlikte bir nizamnâme yapacaklardı (m. 8).

Muhafaza limanının kuzey (pasaport, karantina vs.) ve güneyinde (gümrük) yapılacak binalar (m. 9) ile güney rıhtımı üzerindeki mağaza ve sundurmalar, batı rıhtımı üzerindeki kömür mağazaları, demiryolu ve istasyon (m. 10), imtiyazın bitiminde tamamen Hükûmete geçecekti.

Tesbit edilen hususlar, Meclis-i Vükelâca uygun bulunmuş ve nihayet 11 Cemâziyelevvel 1295 (13 Mayıs 1878)'de padişah tara-

fından tasdik edilmiş, %12 Hükûmet payı da yine Meclis-i Vükelâ kararı ile İzmir Belediyesine terk edilmiştir⁴⁹.

2. İnşaatın tamamlanmasından sonraki durum

a) Rıhtım resmi dolayısıyla ortaya çıkan ihtilâf

1878'de yapılan yeni mukaveleden sonra Dussaud kardeşler, şartlar uyarınca faaliyete geçti; 40-50 000 lira sarfıyla rıhtımın 100 arşınlık kısmı⁵⁰, gümrük binası vs. inşaatı tamamlayarak yeni tarifeye göre resim almaya başladı⁵¹.

Fakat, tarifenin tatbiki ile beraber İngilizlerin itiraz sesleri de yükseldi⁵². Tarifeyi çok yüksek buluyorlardı.

Her meselede itiraz ve muhalefet etmeği ve her defasında da başarı kazanmayı itiyad haline getirmiş olan İngilizler, bu defa da aynı usûlü tatbik ediyorlardı.

Mesele büyümeden uygun bir çözüm yolu bulunmasını isteyen Osmanlı Hükûmeti, işi yerinde incelemek üzere Cem'iyet-i Rûsûmiye Reisi Mikail Efendi'yi İzmir'e gönderdi. İngiltere sefaretinden da atesemiliter Binbaşı Trotter vazifelendirildi. Mikail Efendi, yeni tarifenin tatbiki ile yapılan indirimin %21,5, Binbaşı Trotter ise %18 oranında olduğunu ifade ettiler.

İngiliz tüccarını tatmin etmeyen bu miktar, Kumpanya için âzamî had olarak ifade ediliyor ve bundan fazla bir indirimin ancak Hükûmetce İzmir Belediyesine terk edilen kısımdan feragatla müm-

49 İrade-MM, nr. 2755.

50 Serbest kısmın tamamen kaldırılması 1 Mayıs 1880'dedir. Georgiades, s. 162.

51 4 Ramazan 1299 (20 Temmuz 1882) tarihli Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ mazbatası : İrade-MM, nr. 3306/1.

52 Rıhtımın açılışından sonra, İzmir'deki İngiliz tüccarlarının menfaatlerinin korunması hususunda hariciyenin herhangi bir tedbir alıp almadığı konusu Avam Kamarasına getirilmiş, Hariciye Nezaretî müsteşarı Sir C. Dilke de elçi Mr. Gocshen'in bu konuda Bâbiâll'ye bir nota verdiğini bildirmişti (Londra sefaretinden gönderilen 7 Nisan 1881 tarihli karar içindeki *The Times* gazetesi kupürü : Hariciye Arşivi, Tercüme Odası-Siyâsi (TS), nr. 75/44). «Acılığı unutulamayacak insafsız tabirler kullandığı için Padişahın asla arvetmediği» (Colin L. Smith, *The Embassy of Sir William White at Constantinople, 1886-1891*, Londra 1957, s. 1) İngiliz elçisinin, gerçekten hemen protestoda bulunduğu 4 Cemâziyelâhır 1297 (14 Mayıs 1880) tarihiyle Sadâretten Nâfîa Nezâretine gönderilen yazıdan anlaşılmalıdır : *Ayniyat Defteri-Nâfîa*, nr. 1238.

47 Bu plân da bulunmamıştır.

48 25 Zilhicce 1294 tarihli Şûrâ-yı Devlet mazbatasında, Kumpanyanın yapacağı işlerin 3-3,5 milyon franka mal olacağı, imtiyaz müddetinin bitiminde hepsinin Devlete kalacağı, açık bırakılan yerden dolayı Devletten alacağı olan 10 000 altından vaz geçmesi sebebiyle imtiyaz müddetine 15 senenin ilâvesi uygun görülmektedir.

kün olabileceği görülmüyordu⁵³. Gerçekten İngiliz sefaretinin ya resmin indirilmesi veya 100 arşınlık kısmın eskisi gibi serbest bırakılması husûsundaki ısrarı⁵⁴ karşısında, Hükûmetin daha fazla direnemesi de imkânsız hale gelmişti.

Bu ara Binbaşı Trotter'la gayr-i resmî olarak yapılan müzâkerelerde Binbaşı'nın, belediye hissesi olan %12'nin %3 kadarını yine belediyeye bıraktırmağa sefareti razı etmeğe çalışacağı vaadinde bulunması⁵⁵, Hükûmetin bu fikri benimsemesine yol açtı. Bu fikrin, 4 Ramazan 1299 (20 Temmuz 1882) tarihli Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ mazbatasına «... müddet-i imtiyâziyyenin inkızasından sonra rıhtım ücreti kâmilen Hükûmet-i Seniyye'ye kalacağı cihetle ol vakit münâsib miktarının dâire-i belediyeye terki kâbil idüğünden inkızá-yı müddet-i imtiyâziyyeye değın işbu yüzde onikiden, mümkün olur ise yüzde üçü yine dâire-yi belediyeye bırakılmak» şeklinde aks ettiği görülmektedir⁵⁶. Meclis-i Vükelâ, bu tenzilâtın kabulünü mâzur göstermek için de, komisyonun yaptığı tahkikat neticesinde, tarifede %18 olarak görülen indirimin bazı mallara hiç aks etmediğini, bu yüzden de Mikail Efendi başkanlığındaki bir komisyonun teşkili ile yerli ve yabancı tüccarın tecrübe ve fikirlerinden istifade edilerek yeni bir tarife yapılmasını uygun bulduğunu bildirmekteydi⁵⁷.

b) Rıhtım Resmî Şartlarını tesbit eden mukavele

Müzâkereler neticesinde 26 Ramazan 1300 (31 Temmuz 1883) de, 1867 mukavelesine üçüncü zeyl olarak dokuz maddelik yeni bir mukavele yapıldı⁵⁸. Buna göre, ihrac ve idhal edilen malların hangi şartlar altında ne şekil ve oranda rıhtım resmine tâbi tutulacağı kararlaştırılıyordu.

53 Sadâretten Nâfia Nezâretine gönderilen 15 Rebl'ülevvel 1299 (4 Şubat 1882) tarihli tezkire : *Ayniyat Defteri-Nâfia*, nr. 1240.

54 Sadâretten Nâfia Nezâretine gönderilen 20 Cemâziyelâhır 1299 (9 Mayıs 1882) tarihli tezkire : *Ayni Defter*.

55 *Ayni yer*.

56 İrade-MM, nr. 3306/1.

57 Aynı vesika; 10 Ramazan 1299 (26 Temmuz 1882) tarihiyle Sadâretten Nâfia Nezâretine yazılan tezkire : *Ayniyat-Nâfia*, nr. 1240.

58 *Aydın Vülayeti Salnâmesi*, 1304, X, 229-234.

Karşıyaka sâkinleri, ellerinde götürecekleri sebze ve kümes hayvanı vs. şeyler için rıhtım resmi ödemek gibi bir külfet karşısında bırakılmayacaklardı (m. 1).

Tesbit edilmiş olan rıhtım resmi tarifesindeki⁵⁹ miktarların, arttırılamayacağı Şirketce kabul ediliyordu. Rıhtım resimleri, Şirket memurlarınca doğrudan doğruya toplanacak ve karşılığında malın miktar ve cinsi ile alınan ücreti gösteren bir makbuz verilecekti (m. 2).

Tarifede kayıtlı olmayan mallardan alınacak resim, aynı cinsden en yakın bir malın resmiyle kıyaslanarak alınacak, fakat bu, hiçbir zaman malın kıymetinin %05'ini geçmeyecekti (m. 3).

Rıhtım resminin tarifedeki miktarın %50'si olarak alınacağı haller de şöyle tesbit edilmişti :

a) İksi de rıhtıma yanaşmış veya muhafaza limanında bulunan yahut biri liman veya rıhtım boyunda, diğeri açıkta olan gemilerdeki birbirine aktarma edilecek emtia ve eşyadan;

b) Rıhtıma yanaşmış olan veya muhafaza limanındaki bir gemiye, rıhtımdan geçmeksizin mavna veya dubalarla yüklenecek ve yine rıhtımdan geçirilmeksizin mavna ve dubalarla nakl olunacak emtia ve eşyadan;

c) Gümrüğe çıkarıldıktan sonra 90 gün içinde gümrüğü alınmaksızın aktarma edilen, yahut gümrük resmi verildiği halde şehre çıkarılmadan tekrar gemiye yüklenen şekil ve ağırlıkları değişikliğe uğramamış emtia ve eşyadan ekli tarifedeki ücretin yarısını geçmemek üzere, yalnız bir ücret alınacaktı. Gümrükce muâyene için açılan denklede de -markaları yenilense dahi- fazla ücret ödenmeyecekti.

Rıhtımın, gümrüğe âid olmayan kısmına çıkarılrsa ve markaları yenilense dahi tekrar gemiye yüklendiği takdirde bu gibi mallardan bir defaya mahsus olarak yarım ücret alınacaktı. Ancak bu gibi hallerde Şirket, ücretin diğeri yarısı için depozito veya kefil isteme hakkını hâiz olacaktı. Bu muâmeleler yapılırken gümrük nizamlarının çiğnenmemesine bilhassa özen gösterilecekti.

d) Rıhtımda fazla mal birikimi olmasını önlemek üzere de bir tedbir düşünülmüş ve Şirkete, muhafaza limanlarına bakan kısım-

59 Bu tarifinin fransuzcası, F. Rougon, *Situation commerciale et économique*, Paris 1892, s. 608-616 ve Georgiades, s. 164-177'de neşr edilmiştir.

larda 24 saatten, diğer kısımlarda ise 3 günden fazla ücretsiz mal bıraktırmama hakkı tanınmıştı. Bu müddetlerin bitiminden itibaren Şirket ilk üç gün için m² başına günde bir kuruş, üç günden sonra 2 kuruş alabilecekti.

Ancak, rıhtıma bırakılan eşya, trafiği aksatacak durumda olursa Şirket, sahiblerinden kaldırılmasını isteyebilecek, kaldırılmadığı takdirde önceki fıkrada geçen müddeti beklemeksizin, masraf ve zararı sahibi veya gönderilene âid olmak üzere, bir yere yığma veya başka bir yere nakil selâhiyetini hâiz olacaktı.

Demiryolu hatları üzerinde bırakılan eşya ise ihtar edilmeksizin -yine masraf ve zararı sahib veya gönderilene âid olmak üzere-kaldırılacaktı.

e) Yarım ücret alınacak eşyanın şekil ve ağırlığında değişiklik olduğu takdirde tam tarife uygulanacaktı (m. 4).

Rıhtım ücreti alındıktan sonra şehre sokulan, fakat 15 gün içinde tekrar gemiye yüklenmek üzere getirilen mallardan -gelişlerinde rıhtım resminin ödendiğini gösteren makbuz ibraz edildiği takdirde-ikinci defa resim istenmeyecekti (m. 5).

Ancak bu müsâade palamutlar için biraz değişik şekilde tatbik edilecekti. Şöyle ki :

a) Gemiden çıkışında rıhtım resmi tam olarak alınacaktı.

b) Palamutların düşük ücretle tekrar yüklenebilmeleri için tanınan müddet üç aydı. Eğer ihrac edilmek istenen palamut, seneddeki cinstense, senedde yazılı olan miktara kadar yarım ücret alınacaktı. Fakat, makbuzdaki palamud işlenmemiş olduğu halde ihrac edilmek istenen işlenmiş ise makbuzdaki miktara kadar kantar başına 7 para ücret ödenecekti (m. 6).

Şirket, emtianın gemilere ücretsiz olarak yüklenmesi külfetinden kurtarılıyor, buna mukabil muhafaza limanında diğer şirketler veya şahısların işlettikleri vapur, mavna ve dubalara mâni olmamayı kabul ediyordu. Ancak, bu mavna ve dubalar, limanda karışıklık ve izdihama sebep olmamak için, çalışmadıkları zamanlarda Hükümet Konağı karşısında duracaklar ve Şirketle husûsî bir anlaşma yapılmadıkça limanda devamlı olarak kalamayacaklardı (m. 7).

Rıhtım veya muhafaza limanında kalan, fakat mal yükleyip boşaltmayan gemiler, kayıtlarındaki tonilâto başına günde 6 para ödeyeceklerdi (m. 8).

Şirketin, ücret hususunda herhangi bir şirket veya şahsa göstereceği kolaylık, bütün alâkahlara teşmil edilecekti (m. 9).

II

İMTİYAZI SATIŞ VE TESİSİ DEVLETLEŞTİRME TEŞEBBÜSLERİ

A— İMTİYAZIN İNGİLİZLERE SATILMASI TEŞEBBÜSLERİ

1. İlk teşebbüsler

Rıhtımın hizmete açılışıyla beraber İzmir'deki İngiliz tüccarlarının rıhtım resmi tarifesinin yüksek tutulduğu, hatta Fransız ve Alman gemilerine daha düşük bir tarife uygulandığı yolundaki şikâyetleri de başladı. Resimleri indirme hususundaki gayretleri netice vermeyince de, birleşerek rıhtım imtiyazını satın almayı düşündüler. Ancak İngiltere Devleti'nin, sermayenin %3'ü oranında net kâr temin edebileceklerine dâir garanti vermesini istediler. İngiliz Hükümeti ise, böyle bir mükellefiyet altına girmekten kaçındı. Bu yüzden ki, teşebbüs akim kaldı¹.

Rıhtımın, gümrük önündeki kısmının tamamlanmasından sonra, İzmirli İngiliz tüccarları, Kumpanyayı satın almak üzere yeniden faaliyete geçtiler. A. Edwards ve C. W. Wallis adlarındaki iki tüccar 600 000 sterling sermayeli İzmir Rıhtımları Limited Şirketi'ni² kurarak Dussaudlarla müzâkerelere başladılar. Hatta, şirketin sermayesi ile satın almak isteyenlerin ödeyecekleri meblâğ dahi tesbit edildi. İngiliz Şirketi 520 000 sterling karşılığında Kumpanyayı satın alacak, fakat Dussaudların rıhtım üzerinde yapmış oldukları dükkân, antrepo gibi gayr-i menkullerin senelik 22 000 sterling tutan kirası ise Dussaudlara kalacaktı³.

1 O. Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 201.

2 Smyrna Quays Company Limited (*Aynı eser*, s. 103). Sadâretten Nâfia Nezâretine yazılan 6 Receb 1299 (26 Mayıs 1882) tarihli yazıda bu şirketten «Cem'iyyet-i Sarrâfiyye» olarak bahs edilmektedir : *Aynıyat-Nâfia*, nr. 1240.

3 Kurmuş, s. 203.

Durum, Aydın vâililiğince⁴ Hükûmete aks ettirildiğinde Dussaudların İstanbul'daki temsilcisiyle görüşüldü ve o zamana kadar yapılmış olan mukavelelerde imtiyazın satılabileceğine dair herhangi bir kayıt bulunmadığı, bu sebeple Osmanlı Hükûmetinin muvafakati alınmadıkça böyle bir satış yapamayacakları hatırlatıldı⁵. Buna rağmen taraflar arasında tam bir anlaşmaya varıldı, hatta, satış mukavelesinin Paris'de imzalanmış olduğu dahi duyuldu⁶. Ancak, satış bu defa da gerçekleşmedi⁷ ve bu ara Kumpanya ile Hükûmet arasında 26 Ramazan 1300 tarihiyle mukaveleye üçüncü zeyl yapıldı.

1885 senesinin ilk aylarında rıhtım imtiyazının satışında yeni bir safha açıldı. Elie Dussaud ile İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi idare hey'eti üyelerinden William Florance Watson arasında müzâkereler başladı.

İzmir'de rıhtım imtiyazının satılacağı, husûsiyle, müşterinin bir İngiliz firması olduğunun öğrenilmesi idarecileri telâşlandırdı. Aydın vâlisi Nâşid Paşa, 19 Mart 1301 (31 Mart 1885) tarihli telgrafla, rıhtımın, vilâyetin «miftah-ı ticâret» olması dolayısıyla İngilizlerin eline geçmesinin «enva'-ı mazarrat ve mehâzîr»i bulunduğu dikkati çekerek, Devlet tarafından satın alınmasının uygun olacağı, bu takdirde muhtemelen, İngilizlere satılması düşünülen fiyat ve şartların da hafifletilebileceğini bildirdi⁸.

Mesele ile Paris ve Londra elçileri de ilgilendiler. Paris elçiliğinden Hâriciye Nezâretine gönderilen 21 Mayıs 1886 tarihli telgrafta Dussaud'nun, İzmir Rıhtımları Şirketini 300 000 lira karşılığında bir İngiliz şirketine satmağa kat'i olarak karar verdiği bildiriliyordu⁹.

4 O tarihlerde İzmir, Aydın Vilâyeti'nin merkezi idi.

5 6 Receb 1299 tarihli aynı vesika.

6 Aynı vesika.

7 O. Kurmuş (s. 203), Osmanlı Hükûmetinin rıhtım resimlerini indirmesinden dolayı İngiliz şirketinin satın alma işinden vaz geçtiğine işaret etmektedir.

8 İrade-Dahiliye, nr. 74841/1.

9 Mabeyn-i Humâyûn Baş Kitâbetinden Sadârete 27 Şaban 1303/19 Mayıs 1302 (31 Mayıs 1886) tarihli tezkire : İrade-Dahiliye, nr. 78212. Bunda, satış bedeli 300 000 Osmanlı lirası; 12 Ramazan 1303/3 Haziran 1302 (15 Haziran 1886) tarihli tezkirede ise 300 000 İngiliz lirası olarak gösterilmektedir : İrade-Dahiliye, nr. 78426.

Alıcının, Kasaba Demiryolu Şirketi ile alâkası dolayısıyla, bir ara rıhtım imtiyazının da bu şirket tarafından satın alınacağı zannedilseye de, Londra sefaretince, Demiryolu Şirketinin müdürü ile yapılan temaslar neticesinde W. F. Watson'un, bu müzâkereleri kendi hesabına yürüttüğü anlaşıldı¹⁰.

2. Bâbiâli'nin satışa dair görüş ve tutumu

Osmanlı Hükûmeti, aslında, İzmir Rıhtımları Şirketi'nin başka bir yabancı şirkete satışına taraftar bulunmamakta ve rıhtımı, Mâliye Hazinesi ile Hazîne-i Hassa'nın müştereken satın almaları fikrini benimsemekteydi¹¹.

Bu hususda aldıkları talimat gereği olarak Londra ve Paris elçilerimiz, Osmanlı Hükûmetinin rızası hilâfına satış yapılamayacağına dair protestolarda bulundular. Bu durum, tarafları tereddüde düşürdü ve meseleyi, İstanbul'dan tahkik yoluna gittiler¹². Bâbiâli ise, imtiyazın satılması halinde, bunun Devletce alınacağını bir kere daha ifade etti¹³.

Bu yazışmalar olurken, Devletin muvafakati hilâfına, Paris'te taraflar arasında bir mukavele imzalandı¹⁴ ise de, Elie Dussaud üç ay kadar bir zaman sonra mukaveleyi fesh ederek 3 Ekim 1886'da

10 Bu konu ile ilgili Londra elçiliğinden gönderilen telgrafın tercümesinin Sadârete yollandığına dair, Bâbiâli Evrak Odası (BEO), *Hariciye Gelen-Giden Defterleri*, nr. 148, 9 Ramazan 1303 (11 Haziran 1886) tarih ve 394 nr. lı vesika kaydında bilgi varsa da bu vesikaların asıllarının bulunması maalesef henüz mümkün olamamaktadır.

11 Yıldız Saray-ı Humâyûnu Baş Kitâbet Dairesinden Sadârete 12 Ramazan 1303/3 Haziran 1302 tarihli aynı vesika.

12 Osmanlı Hükûmeti'nin tutumu hakkında daha kesin bilgi sahibi olabilmek için Paris'ten, Osmanlı Bankasında M. Foster'e durumu tetkik edip bildirmesi için 15 Haziran 1886 tarihiyle bir telgraf da gönderilmişti : İrade-Dahiliye, 78426/1. Telgraf tercümesinin Sadârete gönderildiğine dair : BEO-*Hariciye, Gelen-Giden Defteri*, nr. 148, 12 Ramazan 1303, vesika nr. 402.

13 Bu taahhüd, Paris sefaretî tarafından 24 Haziran ve 15 Ağustos 1886 tarihli tahriratlar ile Dussaud'ya tebliğ edilmiştir (31 Mart 1889 tarih ve 24 nr. ile Fransız sefaretinden gönderilen tahrirîn eki olan M. Caporal'in mektubu : Hariciye Arşivi, TS, dosya nr. 75/16).

14 Caporal'ın 4 Kasım 1886 tarihli arzısı : TS, nr. 75/88 ve BEO-*Hariciye, aynı defter*, 23 Şevval 1303 (25 Temmuz 1886) tarih ve 594 sayılı vesika kaydı.

Paris sefiri Esad Paşa'ya Bâbiâli ile, satış şartlarını tesbit etmek üzere müzâkereye hazır olduğunu bildirdi¹⁵. Aralık başlarında ise Dussaud'nun İstanbul'daki vekili Caporal, rihtımın senelik gelirini gösteren defter ile gayr-i menkul mallarını ihtiva eden bir listeyi ve satış ile ilgili teklifleri Osmanlı Hükûmetine sundu.

Bu ilk teklifte, 65 740 m² bir arazi üzerindeki imtiyâzın tamamı için 615 000 Osmanlı lirası karşılığı 14 000 000 frank veya yalnız sınıî işletme kısmı için 350 000 lira karşılığı olarak 8 000 000 frank isteniyordu¹⁶.

Rihtım Şirketini satın almanın yegâne çare olduğu fikrini benimsemesine rağmen Osmanlı Hükûmetinin, maddî imkânsızlık sebebiyle, bunun nasıl ve ne dereceye kadar gerçekleştirilebileceği hususunda bir karara varması uzun sürdü.

B— TESISİN DEVLETLEŞTİRİLMESİ TEŞEBBÜSÜ

1. Dussaud ile yapılan satın alma mukavelesi

İstanbul'da vekili tarafından yürütülen müzâkerelerin iki sene içinde bir sonuca bağlanamaması¹⁷ üzerine Elie Dussaud, 1888 kasımında bizzat İstanbul'a gelerek hükûmet, hatta Sultan Abdülhamid-

15 Caporal'ın Fransız sefaretine gönderdiği mektub tercümesi : Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/16; BEO, aynı defter, 15 Muharrem 1304 (14 Ekim 1886) tarih ve 1001 nr. lı vesika kaydı.

16 Caporal'ın 27 Haziran 1888 tarihli muhtırası tercümesi : Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/52.

17 Bu zaman içinde Caporal tarafından birçok defalar Hariciye Nezâretine müracaatta bulunuldu. Bu yazılarda, Bâbiâli'nin şiddetli ısrarı karşısında Dussaud'nun yabancı bir şirketle yaptığı anlaşmadan vazgeçip, imtiyâzı Osmanlı Devleti'ne terke râzı olduğu ve gerekli müzâkereler için kendisini memur ettiği, ancak geçen zaman zarfında görüşmelere başlanması için Bâbiâli'den hiçbir teşebbüsde bulunulmadığı; eğer imtiyâzın satın alınmasından vazgeçilmişse hâlâ yabancı müşterilerin mevcut olduğu ifade ediliyordu (4 Kasım 1886, 2 Ocak 1887, 27 Haziran 1888 tarihli arızalar : Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/88 ve 122. Ayrıca BEO-Hariciye Gelen-Giden Defteri, nr. 149/21, 358, 982; 150/118, 498'de de Caporal'ın bu konu ile ilgili gönderdiği bazı mektub kayıtları vardır). Elie Dussaud da Paris sefiri Esad Paşa'ya mektubla müracaatta bulunmuştur (BEO-Aynı defter, 9 Muharrem 1305 tarih ve 715 nr. lı vesika kaydı).

le temaslarda bulundu. 20 Aralık 1888'de Nâfia Nâzırı Zihni Paşa ve Hazine-i Hassa Nâzırı Agop Paşa ile yaptığı görüşmeler neticesinde de satış tekliflerinde bazı değişiklikleri kabul ederek yeni teklifleri 22 Aralıkta Bâbiâli'ye yazılı olarak sundu¹⁸. Buna göre :

1. Rihtımın bütün hâsılatı ile Şirkete âid arâzi ve eşyanın tamamının tasarrufunu içine alan imtiyaz hakkının bütünüünün Devlete terk edilmesi karşılığı 11 milyon frank isteniyordu. Bunun da yarısı, mukavelenin imzalanmasında peşin olarak ödenecek, diğer yarısı ise senelik %7 üzerinden işleyecek faizi ile birlikte 1 700 000 franklık taksitler halinde beş senede tamamlanmak üzere verilecekti. Taksite bağlanacak kısmın ödenmesinin, Dussaud'nun kabul edeceği bir banka tarafından usûlüne uygun olarak yapılması şart koşuluyordu. Ayrıca, bu kısımda kalan bakıyenin, istendiği zaman, peşin olarak ödenebileceği de belirtiliyordu.

2. İmtiyâzın, Dussaud ile yarı yarıya ve müşterek bir idare altında işletilmesinin kabûlü halinde mukavelenin imzalanmasında 11 milyonun yarısı yine peşin verilecek, diğer yarısı ise 6 sene içinde ve bütün imtiyâzın satın alınması için kabul edilen esas fiat üzerinden ödenecekti. Ancak, senelik %7 faiz ve ana paranın 24 senede tamamlanması için gereken faiz hesaplanarak ana paranın o ana kadar ödenmiş olan kısmı indirilecekti.

3. Emlâk ve arâzi Dussaud'nun tasarrufunda kalmak ve ilerde de vârislerine geçmek üzere, rihtımın sadece sınıî kısmının satışı karşılığı 7 000 000 frank ödenecekti. Bunun yarısı yine mukavelenin imzası sırasında peşin olacak, diğer yarısı da faizi ile birlikte senelik 500 000 franklık taksitler halinde 5 sene içinde tamamlanacaktı.

Bu şık kabul edildiği takdirde Dussaud, gayr-i menkul emlâk ve arazinin tamamen tasarrufunda bulunduğunu, «mülk» nev'inden ad-dolunarak yürürlükteki istimlâk kanununa göre, satış, hibe gibi selâhiyetlerinin tasdik olunduğunu ve üzerinde bina bulunmayan arazinin emlâk vs. vergilerden muaf tutulduğunu gösteren bir ferman ile bir de tasarrufundaki emlâk ve arazinin resmen çizilmiş plânını istemekteydi.

4. İkinci maddedeki şartlarla Hazine-i Hassa ile yarı yarıya olmak üzere bir şirket kurulması dahi mümkün olup bu takdirde senelik taksitler 11 milyon yerine 7 milyon üzerinden ödenebilecekti.

18 Bu arızanın tercümesi Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/129'dadır.

5. Ve nihayet, bunlardan hiçbiri kabul edilmediği takdirde, daha önce Caporal tarafından teklif edilen bir Osmanlı Anonim Şirketi kurularak imtiyazın Ocak 1913'den itibaren 16 sene uzatılması tercih edilebilirdi.

Bu şıklardan hangisinin, Devletin menfaatine olacağı üzerinde uzun görüşmeler yapıldı, raporlar hazırlanarak Padişaha takdim edildi. Mabeyn-i Humâyûn Başkâtibi ile Hazine-i Hassa Nâzırının müştereken hazırladıkları bir raporda, rıhtımın Hazine-i Hassa adına satın alınması ve imtiyaz müddetinin uzatılarak bir Osmanlı Şirketi kurulması¹⁹ fikri benimsendi. Ancak hazinenin bu parayı ödeyecek gücü olmamasından dolayı Şirket sermayesinin, yarısının hisse senedi, diğer yarısının da tahvil çıkarılmak suretiyle karşılanması gerekli görünüyordu. Bir alternatif olarak da rıhtımların yabancı bir şirkete kiralanmasının mümkün olabileceği düşünülüyordu.

Bâbiâli'nin şıklardan hangisinin tercihinin daha uygun olacağı hakkındaki müzâkereleri devam ederken Elie Dussaud, cevabın hâlâ verilmemiş olması dolayısıyla Fransız Hariciye Nezâreti kanalıyla Osmanlı Hükûmetine, satış kararından itibaren üç sene geçtiği halde bir anlaşmaya varılamamış olmasından dolayı, kendisini, rıhtım imtiyazını Devlete satacağı hakkında verdiği sözü yerine getirmekle mükellef görmediğini, Avrupalı taliblerden biriyle anlaşacağı ve Bâbiâli'nin, inşaatın başlangıcından itibaren, çeşitli vesilelerle verdiği zararları sıralayarak tazminini istediğini ifade eden 27 Nisan 1889 tarihli iki protesto gönderdi²⁰.

19 Raporda, teklifin ilk şartlarının niçin tercih edilemeyeceği şöyle izah ediliyordu : Rıhtımların arâzi ve eşyasının veya yalnız imtiyaz hakkının Hassa yahut Mâliye Hazinesi'nce satın alınmasına her iki hazinenin durumu da müsâid değildi. Ayrıca işletilmesine de hangi hazine tarafından teşebbüs edilirse edilsin gerek rıhtım resmi tarifesi, gerekse diğer hususların tatbiki sırasında daima itirazlarla karşılaşılacağı gibi, emlak ve arâzinin satın alınmasında da büyük bir fayda görülmemekteydi.

Şirketin idaresi hakkındaki fikir de, merkezinin İstanbul'da olması, İzmirde bir idare hey'eti bulunması, başkanı Hazine-i Hassa Nâzırı olmak üzere yarısı Osmanlı, yarısı ecnebi tebaasından bir idare meclisi kurulması, ayrıca bir Hazine-i Hassa mensubunun müfettiş sıfatıyla idare hey'etinde yer alması merkezindeydi (9 Receb 306/11 Mart 1889 tarihli rapor : Yıldız, nr. 31-1948-45-83).

20 Bu protestolardan ikincisinde Bâbiâli'nin kendisine verdiği zararlar şöyle sıralanıyordu :

1) Bâbiâli'nin 1/13 Mart 1889'da, 6/18 Mayıs 1878'deki mukaveleyle tanı-

Bu ara, Osmanlı Hükûmetince, rıhtım imtiyazının satın alınması ile ilgili çalışmalar sürdürülmekteydi. Hatta başlangıçta, emlak ve arâzinin satın alınmasına ihtiyac görülmemiş iken müzâkereler sırasında fikir değişikliği yapılmış ve bunların da alınmasına karar verilmişti²¹. Bunda, muhtemelen Paris sefaretinden gönderilen 10 Eylül 1889 tarihli telgrafta, Dussaud'un İzmir rıhtımları ile etrafındaki arazi üzerindeki haklarını satmak üzere yabancı bir şirketle yeniden temasa geçtiğinin²² bildirilmiş olmasının da rolü vardı. Ancak, emlak ve arazi için istenilen 4 000 000 frank, Şirketin, bir dava dolayısıyla Hükûmetten talep ettiği 50 000 liradan da vaz geçmesi ile 3 500 000 franka indirilebilmişti²³. Bu suretle emlak ve arazi ile beraber İzmir rıhtımları imtiyazının 10 500 000 franka Devletce satın alınması kararlaştırılmış; yeni kurulacak İzmir Rıhtımları

dığı hakları göz önüne almayarak gümrük önünde 100 arşınlık yeri resimden muaf olması sebebiyle yalnız resimden mahrum olmakla kalmayıp, ayrıca inşaatı yürüten müteahhitlere de tazminat ödemeğe mecbur bırakıldığı;

2) 27 Kasım 1867 tarihli mukavelenin açık hükümlerine rağmen tarifede rıhtım resminden muaf görünmeyen devlet dairelerine âid eşyaların birçok defalar resim ödemeksizin çıkarıldığı;

3) 1878 tarihli şartnâmeye rağmen Bâbiâli'nin, İzmir'deki İngiliz tüccarının tazyiklerine dayanamayarak tarifede %6 indirim yapmak suretiyle kendisini bir fedakârlık yapmak mecburiyetinde bıraktığı;

4) Osmanlı Hükûmeti'nin rıhtımı satın alacağını açıklanmasından kısa bir süre sonra İzmir'deki askerî idarenin, rıhtımların birinci kısmını zorla zabt ederek şartnâmenin 12. maddesi uyarınca Şirket inhisarında olan tramvayın bu kısım üzerinde işlemesine mâni olduğu ve ancak bir arsanın tasarruf hakkının karşılıksız olarak terki ve tramvayların imtiyazdaki hudud haricinde zorla durdurulması gibi bir takım fedakârlıklar yapıldığı;

5) «Darağacı»nda [Darağacı, bugünkü Alsancak stadyumu civarındaki kısma verilen addı. Bk. Çınar Atay, *Tarih içinde İzmir*, İzmir 1978, s. 89, harita 8. Kelime «kalafat yeri» manasını ifade ettiğine göre (Cevdet Paşa, *Tarih*, İstanbul 1303, VII, 83 ve Slars, *İzmir Hakkında Tetkikat*, s. 199 not) burada, vaktiyle gemilerin tamir edildiği bir yer olduğu anlaşılmaktadır.] rıhtım resmine tâbi tüccar eşyası mağazaları inşasına ve bu suretle bazı malların rıhtım resmi vermeksizin idhal ve ihracına göz yumulduğu (Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/26).

21 Hazine-i Hassa Nâzırı Agop Paşa'nın 20 Rebi'ülevvel 307 (14 Kasım 1889) tarihli tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 91020/2.

22 Hariciye Arşivi, TS, nr. 75/63.

23 Agop Paşa'nın 20 Rebi'ülevvel 307 tarihli tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 91020/2 ve bu hususdaki irade : İrade-Dahiliye, nr. 90750.

Osmanlı Anonim Şirketi'ne Göztepe'den Karşıyaka'nın nihayetine kadar sahil rıhtımları ve liman inşası imtiyazı da verilmişti²⁴.

Ancak, Dussaud'nun elinde bulunan emlak ve arazinin kararlaştırılan satış bedeli Hazine-i Hassa tarafından tamamen ödeninceye kadar rıhtımın safi hâsılâtının Hazine-i Hassa ile Dussaud arasında yarı yarıya paylaşılması, Emlâka âid hâsılâtın ise Hazineye âid olması, emlakın durumu ile hâsılâtın miktarını kontrol etmek üzere Hazinece bir müfettiş bulundurulması kararlaştırılmıştı²⁵.

2. Rıhtımın satın alınmasından doğan borcun kiraya verilmek suretiyle temini teşebbüsü

a) Ön anlaşma

Bâbîâlî, rıhtım imtiyazının satın alınması hususunda Dussaud ile bir anlaşmaya varmış olmakla beraber, maddî imkânsızlıklar dolayısıyla kararlaştırılan meblâğın temini için uygun bir formül aradı. Bunun için de tesisin, ileride sırf bir Osmanlı şirketi haline getirilinceye kadar, kiralanmak suretiyle idare ettirilmesi ve vâridâtı karşılık gösterilmek suretiyle uygun bir faizle istikrazda bulunularak Dussaud'ya olan borcun ödenmesi husûsu görüşülüp karara bağlanması için Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ'ya sevk edildi²⁶.

24 İradeyi hâvî 6 Rebi'ülâhır 1307 (30 Kasım 1889) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 91020. Bk. Plân III. Bu arada Aydın Demiryolu Şirketi, rıhtım önünde ve demiryolu iskelesinin doğusu ile Burnâbâd iskelesi ve Gazhâne arasındaki kısımda deniz yoluyla gelecek malları Alsancak'ta inşa ettiği mağazalara kolaylıkla depolamak ve ileride burada yapacağı rıhtımın sahibi olmak ümidiyle denizi doldurmağa başladı. (29 Şaban 307/20 Nisan 1890 tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 91953). Her ne kadar faaliyette bulunduğu arazi kendi malı idiyse de rıhtım inşaatı imtiyazı sadece Hazine-i Hassa'ya tanınmış olduğundan ameliyatın derhal durdurulması yoluna gidilmesi için emir verilmiştir. (Sadâretten Ticaret ve Nâfia Nezâretine 5 Ramazan 1307/24 Nisan 1890 tarihli tezkire : *Ayniyat Defteri-Nâfia*, nr. 1225; Başkitâbet Dairesinin 18 Ramazan 1307/8 Mayıs 1890 ve 4 Muharrem 1308/20 Ağustos 1890 tarihli tezkireleri : İrade-Dahiliye, nr. 92193 ve 93080).

25 Müfettiş olarak Hazine-i Hassa Muhasebe Kalemî hulefasından Muhtar Bey'in tayini uygun görülmüştür : İradeyi hâvî 11 Rebi'ülâhır 1307 (5 Aralık 1889) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 90852.

26 Serkâtib-i Şehriyârî Süreyya Paşa'nın imzasıyla Sadârete gönderilen 2 Rebi'ülevvel 1308 (9 Kasım 1890) tarihli tezkire : İrade-Dahiliye, nr. 93993.

Bu sırada, İstanbul rıhtımları imtiyazını almış olan Mişel Paşa'nın vekili ve Bouches-du-Rhône²⁷ mutasarrıflığı mebuslarından ve Fransa eski Posta-Telgraf Nâzırı Granet, İzmir rıhtımlarının Devlet tarafından satın alınması için gerekli olan meblâğı, rıhtımın kiralanması yoluyla elde edebileceğini bildirdi²⁸. Ticaret ve Nâfia Nâzırının da hazır bulunduğu toplantıda Granet ile yapılacak mukavelelerin esasları tesbit edilerek Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ'ya gönderildi. Burada yapılan bazı ilâvelerden sonra 14 Rebi'ülâhır 1308 (27 Kasım 1890) tarihli irade ile mukavele kabul edildi²⁹.

Bu mukaveleye göre Granet, İzmir rıhtımının satın alınıp işletilmesi için iki ay içinde bir Osmanlı Anonim Şirketi kurmayı (m. 1) ve Hazine-i Hassa ile Dussaud arasında yapılmış olan anlaşma gereğince Şirketin satın alınması için ödenecek paranın teminini deruhte etmekteydi (m. 2). Bunun karşılığında 12 Aralık 1889 tarihli fermanla İzmir rıhtımlarının idare ve işletilmesi hususunda Hazine-i Hassa Nezâretine verilen bütün hak ve imtiyazlara sahip olacaktı (m. 3).

Bunlar : a) Rıhtımlarla arazi ve emlakın işletilmesi; b) Mağazalara eşya ve emtia koyanlara *varanet* (وارانته) denilen beyannâmeleri vermek hakkını hâiz olmak üzere umumî mağazalarla dok ve antrepo mağazalarının işletilmesi; c) Liman işleriyle ticaretin gelişmesi için gerekli işlerdi. Ancak, Karşıyaka'da sahilde evleri bulunanlara, evlerinin önüne rıhtım yapabileceklerine dâir daha önce verilen müsâadeye bu vesile ile hâlel gelmeyecekti.

27 Bouches-du-Rhône, Fransa'nın güneyinde, merkezi Marsilya olan bir eyâlettir. Diğer şehirleri Aix-en-Provence, Arles, Tarascon, Salon-de-provence ve La Ciotat'dır.

28 9 Rebi'ülâhır 1308 (22 Kasım 1890) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 94337.

29 10 Rebi'ülâhır 1308 (23 Kasım 1890) ve 13 Rebi'ülâhır 1308 (26 Kasım 1890) tarihli Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ mazbataları : İrade-MM, 5006/2 ve 5020/4.

Granet, rıhtım imtiyazını elde edilemediği pek çok istiyor olmalıydı ki, imtiyaz kendisine verilmediği takdirde Bâbîâlî hakkında menfi neşriyat yaptırmak için *Georgiades* Gazetesinin çıkarılması hususunda sahibini teşvik etmişti. Ancak, mukavele yapılıncaya böyle bir neşriyata ihtiyaç kalmadığından gazete 1 Aralık günü çıkmamıştır (1 Aralık 1890 tarihiyle Paris sefaretinden gönderilen telgraf: Hariciye Arşivi, TS, 75/88).

15 000 000 frank hakikî sermâye ile kurulacak şirketin (m. 4), dâhili nizamnâmesi esas mukavele ve şartnâme ile birlikte Bâbîâlî'nin tasdikine sunulacaktı (m. 5).

Merkezi İstanbul'da bulunacak olan şirketin idare hey'eti, 11 kişiden meydana gelecek, bunun yalnız dördü Hükûmet tarafından tayin olunacaktı (m. 6).

Şirket, Bâbîâlî'nin rızası olmadıkça ne başka bir şirketle birleşme, ne de hakkını satma imkânına sahibdi (m. 7).

Kârın paylaşılması için ise şöyle bir şekil bulunmuştu : Gayr-i sâfi hâsıllardan işletme ve idare masrafları ve %6 faiz ile %1 re'sü'l-mal akçesi çıkarıldıktan sonra kalan sâfi kârın taksimi prensibi kabul edilmiş olmakla beraber, Bâbîâlî'nin payının oranı mukavelenin tanziminde kararlaştırılacaktı (m. 8).

Bu esaslar dahilinde şirketin kurulamaması yahut kurulduğu halde Hükûmetle anlaşmaya varamaması hâlinde Granet, Bâbîâlî'den hiçbir şekilde tazminat isteğinde bulunmamayı tekeffül ediyordu (m. 9)³⁰.

b) Yeni şirkete âid mukavele şartlarının tesbiti

Mukavele lâyihasının imzalanmasından on gün kadar sonra, 6 Aralıkta Granet, Sadârete gönderdiği bir telgrafla, İzmir rihtımları işi için müsâid cevap aldığı, rihtımın sâfi geliri üzerinden Bâbîâlî'ye %25, hatta %30 bırakılmasının mümkün olabileceğini bildirdi³¹. Fakat, daha sonra bu %30'un sâfi hâsıllardan değil, gayr-i sâfi hâsıllardan teklif edildiği görüldü. Bu ise mukavele şartlarına aykırı bulunduğundan³² anlaşmaya varılması mümkün olamadı.

Henüz şartlar üzerinde anlaşma sağlanamadan ön mukavelede tanınan iki aylık süre dolduğundan Granet, gerekli sermayenin bu-

30 Aslı, İrade-MM, nr. 5020/6'da olan «İzmir rihtımlarının suret-i icârına dâir mukavele sureti», *Mecmua-i Mukavelât*, V, İstanbul 1311, s. 994-95'de neşredilmiştir.

31 24 Rebi'ülâhır 1308 (7 Aralık 1890) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 94338 ve Sadâretten 25 Rebi'ülâhır 1308 (8 Aralık 1890) tarihliyle Ticaret ve Nâfia Nezâretine gönderilen tezkire : *Aynıyat Defteri-Nâfia*, nr. 1225.

32 8 Cemâziyelevvel 1308 (20 Aralık 1890) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-Dahiliye, nr. 94729/2.

lunduğu, tahvil çıkarılması husûsunda bazı güçlüklerle karşılaşıldığı, muâmelelerin tamamlanabilmesi için 20 günlük bir zamana daha ihtiyacı olduğunu bildirerek mühletin uzatılmasını istedi³³; teklifi uygun görülerek 25 Cemâziyelâhır 1308 (5 Şubat 1891) tarihli irade ile şirketin kurulması için istediği zaman verildi³⁴.

Bu arada Granet, yeni bir mukavele taslağı hazırlayarak Bâbîâlî'ye sundu. Bunda ilk tekliflere nazaran bazı değişiklikler vardı. Senelik faiz ve re'sü'l-mal akçesi oranı %7'den 6'ya indiriliyor, buna mukabil şirkete yeniden 50 senelik bir imtiyaz tanınması isteniyordu. Hâsıllardan %35 pay teklif edilerek ilk mukavele taslağı ile bu defaki arasında şöyle bir mukayese yapılıyor ve ilk taslaktaki %50 paydan şimdiki %35'in daha kârlı olduğu gösterilmeğe çalışılıyordu.

	Evvelki	Bu defaki
Sermâye	15 000 000	15 000 000
Faiz ve re'sü'l-mali	1 050 000	895 000
Gayr-i sâfi hâsılat	1 200 000	1 200 000
%15 masraf	180 000	180 000
Bakiye	1 020 000	1 020 000
Senelik maktu' meblâğ	1 050 000	895 000
Sâfi hâsılat	—	125 000
Hâsıllardan Osmanlı Hükûmeti payı	(%50)	(%35)
	—	43 750

Gayr-i sâfi hâsılların 1 200 000'den 1 500 000, 1 800 000 ve 2 000 000 franka yükselmesi halinde Devletin %35'ten kârı ise şöyle gösteriliyordu.

33 25 Cemâziyelâhır 1308 (5 Şubat 1891) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-MM, nr. 5020/2.

34 *Mecmua-i Mukavelât*, V, 995-96.

Gayr-i sâfi hâsılat	1 500 000	1 800 000	2 000 000
% 15 masraf	225 000	270 000	300 000
Bakiye	1 275 000	1 530 000	1 700 000
Senevî maktu' meblâğ	895 000	895 000	895 000
Sâfi hâsılat	380 000	635 000	805 000
% 35 Devlet payı	133 000	222 250	281 750

Şartlar kabul edildiği takdirde gayr-i sâfi hâsılatın artmasıyla Devletin senelik ortalama 150 000 frank kazanacağı, bu rakam ana paraya çevrildiği takdirde 3 000 000 frank demek olduğu, ayrıca 50 senelik yeni bir imtiyaz verildiği takdirde hâsılat arttıkça, Bâbîâlî'nin payının da artacağı, bu müddetin bitiminde hemen hemen 5 milyon franklık yeni tesislere sahip bulunulacağı, anlaşmaya varılmadığı takdirde Dussaud'nun imtiyazının devamı müddetince (21 sene) Devletin hiçbir kazancı olamayacağı belirtilmekte; ayrıca diğer rıhtımlarda Hükümet hissesinin %15, İstanbul rıhtımında ise %10 olduğu hatırlatılarak, %35 hayli kabarık bir oran olarak gösterilmekteydi. Nihayet, kurulacak şirketin 15 milyon sermayesinden 10 milyonunun Bâbîâlî'nin Dussaud'ya olan borcunun ödenmesine harcanacağından, hakikatte sermayenin bir kısmının %5 faizli bir istikraz demek olacağına da bilhassa işaret edilmekteydi³⁵.

Osmanlı Hükümeti, gerek Devlete %50 yerine %35 pay teklif edilmesi, gerekse mukavele lâyihasındaki diğer bazı maddeleri uygun bulmadı ve tetkiki için Şûra-yı Devlete gönderdi. Şûra-yı Devlet, sadece bu lâyihadaki maddeleri değil, kendi malûmatı dışında yapılmış olan Kasım 1890 tarihli ön mukavelenin bazı maddelerini de geçersiz buldu. Şöyle ki, Hazîne-i Hassa'nın resmî bir devlet dairesi olması dolayısıyla sahib olduğu hakların, yabancı sermaye ile kurulacak bir şirkete verilmesi uygun bulunmadığı gibi, şirketin imtiyâzı dahilindeki yerlerde umûmî mağazalar ile dok, gaz ve müs-kirat anbarları teşkil edebileceği maddesindeki umûmî mağazalar inşasının ticaret serbestliğini ihlâl ettiği düşüncesiyle İtirazlara mâruz kalacağı, müs-kirat mağazaları, husûsî nizamnâmesine göre güm-

rük ve Düyûn-ı Umûmiye memurlarınca idare edildiği, gaz depolarının ise mahallî belediyeler tasarrufunda bulunduğu ifade edildi.

Mukavele lâyihasında rıhtımlardan geçirilip ihrac olunacak em-tia ve zahireden liman ve rıhtım resmi alınacağına dâir olan mad-deye, «gerek rıhtım boyunca ve gerek sâir bi'l-cümle iskelelerden» ibâresinin konulmak istenmesinin Aydın demiryolunun sahil ile olan bağlantısını kesmek gayesini güttüğü, bunun ise ileride Aydın De-miryolu Şirketi'nin bazı hak iddialarında bulunmasına yol açabile-ceği görüşünden hareketle, Bâbîâlî'nin böyle müşkil bir duruma düş-memesi için teklifin kabul edilmemesi gerektiği üzerinde duruldu.

Ve nihayet, Dussaud'nun imtiyazının bitimine 21 sene varken, bu müddetin sonunda rıhtımlar her şeyiyle Devletin malı olacakken, Dussaud'nun da bu zaman zarfında Şirketi satmağa hakkı yokken ve yeni kurulacak şirketin vereceği kâr kesin olarak bilinemezken, imtiyaz müddetini 50 sene daha uzatıp bir takım da haklar tanıma-nın abes olduğu beyan ile, geçici mukavelenin 9. maddesinde Gra-net'nin, şirketi kuramaması veya kurduğu halde Bâbîâlî ile anlaş-maya varamaması halinde, tazminat istenmeksizin, mukavelenin hü-kümsüz kalabileceğinin belirtilmiş olmasına dayanılarak, yeni şir-ket ile anlaşmaya varılmaması tavsiye edildi³⁶.

Mukavele lâyihasının tetkik için Şûra-yı Devlet'e havale edil-diği sırada, Bâbîâlî'nin mütereddid tutumunu gören Granet, 6 Mart 1307 (18 Mart 1891) tarihiyle mukavele maddelerinde bazı değişik-likler ihtiva eden iki muhtıra sundu. Bunlar muhteva İtibâriyle aynı olmakla beraber, re'sü'l-mal oranı İtibâriyle farklılık gösteriyordu.

Muhtıralarda, Elie Dussaud'nun, daha önce Osmanlı Hükümeti ile imzaladığı mukaveleden, yeni şirket lehine kayıtsız-şartsız fe-ragat edeceği ve satış bedeline mahsûben Devletin, Osmanlı Banka-sından borç alarak kendisine ödemiş olduğu 500 000 frankı geri ve-receğinin bildirilmesi, yeni şirketin sermayedarını açıkca ortaya ko-yuyordu.

Yeni teklife göre, şirket sermayesi 10 500 000 franktan 11 000 000 franka çıkarılıyor, masraflar için yine 180 000 frank ay-rıldıktan sonra sâfi hâsılatın bu defa Devlet hissesi olarak %50 kabûl ediliyor, eski şirkete âid olup da henüz satılmayan emlâk ve

35 M. Granet'nin 26 Şubat 1306/11 Mart 1891 tarihli yazısı : İrade-MM, nr. 5177/11.

36 18 Şaban 1308/16 Mart 1307 (29 Mart 1891) tarihli Şûra-yı Devlet maz-batasının ilk kısmı : İrade-MM, nr. 5177/1.

arâzi için biçilen 3 500 000 frank kıymetin, emlak ve arâzi satıldıkça sermayeden düşülerek, sermayenin nihayet 7 500 000 franka indirilmesi teklif olunuyordu. Muhtıralardaki farklı husus ise birinde %6 faiz + %1 re'sü'l-mal = %7, diğerinde %6 faiz + %05 re'sü'l-mal = %6,5 esasına göre hesapların yapılmış olmasıydı.

%7 faiz esas tutularak yapılan hesaplarda, sermaye ve hâsılâtın değişmesine göre, Devletin payı da şu rakamlara ulaşıyordu³⁷.

Re'sü'l-mal	11 000 000 frank	7 500 000 frank
Hâsılât	<u>1 050 000</u>	<u>1 050 000</u>
%7 senelik faiz	770 000	525 000
Umûmî masraflar	<u>180 000</u>	<u>180 000</u>
	950 000	705 000
Sâfi kâr	100 000	345 000
Hükûmet payı (%50)	<u>50 000</u>	<u>172 000</u>
Hâsılât	<u>1 200 000</u>	<u>1 200 000</u>
%7 senelik faiz	770 000	525 000
Umûmî masraflar	<u>180 000</u>	<u>180 000</u>
	950 000	705 000
Sâfi kâr	250 000	495 000
Hükûmet payı (%50)	<u>125 000</u>	<u>247 500</u>

%6,5 faiz esasına göre yapılan hesaplarda ise Devletin payı daha yüksek rakamlara varıyordu³⁸.

37 6 Mart 1307/18 Mart 1891 tarihli muhtıra tercümesi : İrade-MM, nr. 5177/7.

38 6 Mart 1307/18 Mart 1891 tarihli ikinci muhtıra : İrade-MM, nr. 5177/6.

Re'sü'l-mal	11 000 000	7 500 000
Hâsılât	<u>1 050 000</u>	<u>1 050 000</u>
%6,5 senelik faiz	715 000	487 500
Umûmî masraflar	<u>180 000</u>	<u>180 000</u>
	895 000	667 500
Sâfi hâsılât	155 000	382 500
Hükûmet payı (%50)	<u>77 500</u>	<u>191 250</u>
Hâsılât	<u>1 200 000</u>	<u>1 200 000</u>
%6,5 faiz	715 000	487 500
Umûmî masraflar	<u>180 000</u>	<u>180 000</u>
	895 000	667 500
Sâfi hâsılât	305 000	552 500
Hükûmet payı (%50)	<u>152 500</u>	<u>266 250</u>

Sermâye, faiz ve hâsılâtın değişik şekillerine göre bu hesaplardan sonra ayrıca şu açıklamalar yapılıyordu :

1. Eski şirketle olan mukaveleye göre, daha 21 sene kârdan pay almak kabil değil iken bu defa, bu müddet içinde, hakiki bir pay alacak olan Bâbîâlî'nin payları sermayeye çevrildikte rihtımların bedeli olan 10 milyon franktan fazla tutacaktır³⁹.

2. Buna mukabil Devlet, yeni şirkete mevcut imtiyâzın bitimi tarihinden itibaren 50 senelik bir imtiyâz daha tanıyacaktı. Bu suretle,

39 Bu rakamın 10 milyonun üstüne çıkacağı kayd edilmiş olmakla beraber en yüksek kâr (266 500 frank) üzerinden hesablanan 21 senelik tutar 5 596 500 franka varmaktadır.

a) Dussaud'ya 10 500 000 frank ödemek külfetinden kurtulacak,

b) 21 sene sonunda rıhtımları satın alma hakkını da muhafaza edecekti.

c) Rıhtımların uzatılmasından dolayı Aydın Demiryolu Şirketi ile çıkması mümkün olan ihtilâf bertaraf edilmiş olacaktı.

Doklar konusunda, tesisine lüzum görüldüğü takdirde şirketin, eşit şartlarla sadece bir rüçhan hakkına sahip olacağı belirtilmekte, imtiyâzın ise Bâbüâlî'nin müsaadesi alınmadıkça satılmayacağı taahhüd edilmekteydi⁴⁰.

İlk mukavele lâyihası hakkındaki fikirler takdim edilmek üzere olduğu sırada, ikinci lâyiha ve muhtıra Şûrâ-yı Devlete ulaştığında, yeniden görüşmeler yapıldı ve neticede yeni şartların tamamı şeklen daha uygun gibi görülmeyle beraber mâhiyet itibâriyle, daha önceki teklif edilen şartlar gibi bunların da Devletin menfaatine olmadığı düşüncesiyle reddi uygun bulundu⁴¹.

Bu sırada, Osmanlı tebaasından Antonyadis'in İzmir rıhtımları ile ilgili bir mukavele lâyihasını Bâbüâlî'ye takdimi Granet'yi telâşlandırdı. Gerçekte Antonyadis'in teklifi, antrepolar imtiyâzını almak ve rıhtımlar için bir miktar borç bulmak⁴² şeklinde olup, Londra sefiri Rüstem Paşa'nın da ikazı dolayısıyla, kabulü imkânsızdı⁴³.

Bununla beraber Granet, umûmî masrafları 180 000 franktan 170 000 franka, yeni imtiyaz müddetini de 50 seneden 40 seneye indirmeğe razı oldu. Bu şekil, Nâfia Meclisi'nce, bir üye hâric, kabul

40 İrade-MM, nr. 5177/6 ve 7.

41 18 Şaban 1308/16 Mart 1307 (28 Mart 1891) tarihli ikinci Şûrâ-yı Devlet mazbatası : İrade-MM, nr. 5177/1.

42 Panayot Antonyadis ve bir İsviçre Millet Meclisi üyesi, rıhtımın Bâbüâlî tarafından satın alınması için 625 000 liralık bir avans bulmağa hazır olduklarını bildirmişlerdi (Sadrazam Kâmil Paşa'dan Ticâret ve Nâfia Nezâretine gönderilen 27 Şaban 1308/25 Mart 1307 (6 Nisan 1891) tarih ve 7 sayılı tezkire: İrade-MM, nr. 5177/22, 27 ve 30.

43 28 Şaban 1308/26 Mart 1307 (7 Nisan 1891) tarihli Başkitâbet tezkiresi : İrade-MM, nr. 5136.

edilebilir göründü⁴⁴. Fakat Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ, petrol ile ispiro muhafazası için şirketin mağazalar açması ve Hazine-i Hassa'nın yerine geçecek haklara sahip olmasını uygun bulmadı ve yalnız rıhtım imtiyâzı husûsunda bir anlaşmayı yeterli gördü. Bu sebeble eski Şirkete âid emlak ve arâzi satışlarıyla depo ve antrepolar maddelerinin mukaveleden çıkarılması gerektiğini belirtti. Ayrıca, şirket eşyasından gümrük; sened, tahvil vs. den damga resmi alınacağına dâir bir maddenin mukaveleye ilâvesini teklif etti⁴⁵.

Ancak, Meclis-i Mahsus'un tavsiyesi üzerine teklif edilen esaslar dahilinde yeni bir mukavele tanzimi Granet tarafından kabul edilmedi⁴⁶.

C— ŞİRKETİN DUSSAUD'NUN ELİNDE KALIŞI

1. Dussaud ile yeni bir mukavele yapılması

Granet'nin teklif edilen şartlar dahilinde anlaşmaya yanaşmaması üzerine, Dussaud'nun şimdiki kadarki «nâmuskârâne» çalışmaları göz önünde tutularak şirketin yine Dussaud'nun elinde kalmasının uygun olacağı, bunun için ise Granet'nin aracılığı olmaksızın da doğrudan doğruya Dussaud'nun vekili ile temasa geçilerek anlaşma yapılabileceği neticesine varıldı⁴⁷. Ancak Dussaud'nun ve-

44 Nâfia Meclisinin kararına şartlı olarak iştirak eden üye, muhâsebeci Mehmed Sa'dî Efendi, mukavelenin ihtiva ettiği maddeleri genellikle uygun görmekte beraber, Dussaud'nun işe girmesi ve 20 senelik imtiyâzını sermaye olarak ortaya koymasına karşılık, Devlet'in de 40 senelik imtiyâzı sermaye olarak koyması dolayısıyla rıhtımın tamamı itibâriyle yarısına sahip olması icab ederken Dussaud'nun 20 senelik imtiyazdan başka sâfi hâsılâtın da yarısını almasını, Devletin menfaatine aykırı görmekte ve mukavelenin kabulü halinde, hiç değilse imtiyaz müddetinin 20 sene uzatılmasını teklif etmekteydi. 28 Şaban 1308/27 Mart 1307 (7 Nisan 1891) tarih ve 5 nr. lı Meclis-i Nâfia mazbatası : İrade-MM, nr. 5177/17.

45 Sadrazam Kâmil Paşa, Ticâret ve Nâfia Nezâretine gönderdiği Selh-i Şaban 1308/28 Mart 1307 (8 Nisan 1891) tarihli tezkirede, bu esaslar dahilinde yeni bir mukavele lâyihasının hazırlanmasını istiyordu : İrade-MM, nr. 5177/30.

46 Granet'nin 11 Nisan 1891 tarihli muhtırası tercümesi : İrade-MM, 5177/29 ve 4 Ramazan 1308/1 Nisan 1307 (13 Nisan 1891) tarihli Ticâret ve Nâfia Nazırı Râif Paşa'nın imzasını taşıyan tezkire : 5177/30.

47 15 Ramazan 1308 (24 Nisan 1891) tarihli Sadaret tezkiresi üzerine, 16

kili ile temas kurulduktan sonra Granet'nin tamamen aradan çıkarılması mümkün olamadı.

Bu sırada, Granet'nin hazırlayıp Ticâret ve Nâfia Nezâretine sunduğu mukavele lâiyhası, incelenmek üzere Dâhiliye Nâzırı başkanlığındaki bir komisyona havale edildi. Komisyonun, Granet ve Dussaud'nun vekilinin de hazır buldukları, bir toplantısında mukavele lâiyhası yeniden ele alınarak bazı değişiklikler yapıldı. Ancak, Türk hey'etinin teklif ettiği, arâziye âid 3 500 000 franklık sermayenin itfâsı için tayin olunan 21 senenin kısaltılması, rıhtım şirketinin Osmanlı olması ve Bâbüâlî ile şirket arasında meydana gelecek anlaşmazlıkların Osmanlı mahkemelerinde görülmesi hususları, bütün gayretlere rağmen, kabul ettirilemedi. Şirketin, Osmanlı Hükûmeti'nin muvafakatı olmadıkça el değiştiremeyeceği maddesinin mukavelede yer alması ile yetinilmek zorunda kaldı⁴⁸.

18 Mayıs 1307 (1891)'de yapılan yeni mukavele ile, 21 Kasım 1889'da Elie Dussaud ile İzmir rıhtımlarının Bâbüâlî'ye satışına dâir yapılmış olan mukavele hükümsüz sayılıyor (m. 1), buna karşılık 1284 (1867)'den itibaren Rıhtım Şirketi ile yapılmış olan diğer mukavele ve şartnâmelerle verilmiş olan haklar aynen devam ediyor (m. 2); ayrıca yeni bazı haklar tanıyordu :

1. Eski imtiyâzın bitimi tarihi olan 31 Aralık 1912'den itibaren 40 sene müddetle, yani 31 Aralık 1952'ye kadar yeni bir imtiyaz veriliyordu (m. 3).

2. Rıhtımlar Şirketine, petrol, ispirto muhafazası için mağazalar yapımı ve işletilmesi hakkı veriliyordu. Buna dâir yapılacak nizamnâme ve tarife ise Rûsûmat Emâneti ile Şirket arasında kararlaştırılacaktı. Nizamnâme ve tarifenin tasdikinden sonra en geç iki sene içinde mağazaların inşası bitmiş olacaktı. Bunların yeri ise Burnâbad (Bornova) Körfezi'nde deniz kenarında, yahud da denizden doldurulmak suretiyle kazanılan arâzi üzerinde olacaktı (m. 4).

Ramazan 1308/13 Nisan 1307 (25 Nisan 1891) tarihli iradeyi hâvî Başkîtâbet tezkiresi : İrade-MM, nr. 5177/23.

48 27 Ramazan 1308/24 Nisan 1307 (6 Mayıs 1891) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası : İrade-MM, nr. 5177/24 ve 28 Ramazan tarihli irade : İrade-Dahiliye, nr. 95985. Bu mukavele'nin Fransızca metni, F. Rougon, *Situation commerciale et économique*, s. 620-622'de neşr edilmiştir.

3. Bu mağazaların inşası masraflarına karşılık olmak üzere Şirketin sermayesi 10 500 000 franktan 11 000 000 franka çıkarılıyordu (m. 5). Buna mukabil Şirkete âid olup da o zamana kadar satılmamış olan 3 500 000 frank değerindeki arâzi satıldıkça, sermayeden düşülmek üzere sermaye 7 500 000 franka kadar inecekti. Bütün bu hesapları kontrol etmek üzere ise Şirket nezdinde Devlet tarafından gönderilmiş bir komiser bulunacaktı (m. 6).

4. Hâsılâtın bölünmesine gelince : Arâzi satışından elde edilecek gelir dışındaki hâsılattan %6 faiz ve sermayenin 44 sene içinde itfâsı için gerekli % 05 re'sü'l-male mahsub akçesi ile umûmî masraflar (idare, işletme, tamirler) için en çok 170 000 frank çıkarıldıktan sonra geri kalan sâfi hâsılât, Şirketle Devlet arasında yarı yarıya paylaşılacaktı. Sermâyenin itfasından sonra ise gayr-i sâfi hâsılâdan sadece 170 000 frank düşüldükten sonra taksim yapılacaktı (m. 7).

5. Hernekadar Şirkete, dok ve antrepolar yapma hakkı verilmişse de, bunların inşasına ihtiyaç duyulduğunda inşa imtiyâzı için diğer tâliblerle eşit şartları hâiz olmak üzere rüçhan hakkına sâhib bulunacaktı (m. 8).

6. Petrol ve ispirto mağazaları inşası için gerekli malzeme gümrük resminden (m. 9); Şirkete âid araziler ile sermayesi ve geliri her türlü vergiden; çıkaracağı tahvil ve hisse senedleri de damga resminden muaf olacaktı (m. 10).

7. Bundan önceki mukavelede Şirketin, 1912 sonunda Hükûmete devrini deruhte ettiği bütün eşya ile petrol ve gaz lâmbalarının -sağlam olarak- teslimi, 31 Aralık 1952'ye kadar uzatılıyordu (m. 11).

8. Önceki imtiyâzın bitim tarihi olan 1 Ocak 1913'ten itibaren Devlet, doğrudan doğruya işletmek üzere, rıhtımlarla mağazalar vs. yi satın alma hakkına sâhib olacaktı. Ancak, bunlar için ödenecek miktarda, sermayenin henüz itfa olunmayan kısmının faiz ve re'sü'l-maline yetecek bir miktar ile son beş senelik sâfi vâridat ortalaması esas alınmak şartıyla, Şirketin, sâfi hâsılattan payına düşecek miktarın toplamından ibaret olacaktı. Devlet, 1913'de rıhtımları satın alamadığı takdirde bu tarihte satılan arâzinin bedeli ile mukavele'nin 6. maddesinde kararlaştırılan bütün arâzi bedeli arasındaki fark Şirket tarafından Devlete ödenecekti (m. 12).

9. Şirket, Bâbîâlî'nin rızası olmadıkça üçüncü şahıslarla ortaklık kuramayacağı gibi, haklarını başkasına bırakamayacaktı (m. 13).

10. Dussaud ile Hazine-i Hassa arasında yapılmış olan satış mukavelesi fesh edilmiş olduğundan, Dussaud, aldığı 500 000 frankı %6 faiziyle birlikte geri verecekti (m. 14).

2. Rıhtım resmi hasılatının paylaşılması

Bu mukaveleyi takip eden senelerde rıhtım resmi hâsılatı Şirketle Devlet arasında yarı yarıya paylaşıldı.

1882'de 3 milyon, 1883-84'de 3 200 000 kuruş olan hâsılat 1892'den sonra şöyle bir seyir gösterdi⁴⁹.

Seneler	Gayr-i sâfi hâsılat	Masraflar	Sâfi hâsılat	Devletin payı
1.VI.1892-31.V.1893	4 937 557	3 737 664,80	1 199 892,20	599 946,10
1.VI.1893-31.V.1894	4 608 421,75	3 714 612,25	893 769,50	446 884,75
1.VI.1895-31.V.1896	4 965 736	3 648 759,50	1 316 976,50	658 488,25
1.VI.1896-31.V.1897	4 984 395	3 626 889,50	1 357 503,50	678 751,75
1.VI.1897-31.V.1898	5 164 512,50	3 587 285	1 577 227,50	788 613,75

1913'de Rıhtım Şirketi ile Aydın Demiryolu Şirketi arasında yapılan anlaşma, Rıhtım Şirketi ve ona bağlı olarak da Osmanlı Devleti'nin rıhtım resmi dolayısıyla elde ettiği kârda bir değişiklik meydana getirdi. Şöyle ki, bu tarihe kadar Aydın demiryolu vasıtasıyla taşınan mallar Punta (Alsancak)'daki Demiryolu Şirketi'nin malı olan iskeleden idhal veya ihrac edilmekte ve bunlardan alınan rıhtım resmi de iki şirket arasında yarı-yarıya paylaşılmaktaydı. Rıhtım Şirketi'nin payına düşenin yarısı ise Devlete ödenmekteydi. Bu suretle, Alsancak iskelesinden idhal veya ihrac edilen malların ödediği rıhtım resminin %50 yerine sadece %25'i Devlet hazinesine girmekteydi. Aynı miktar kayıp tabii Rıhtım Şirketi için de söz konusuydu. Bu kaybın gün geçtikçe artacağı da muhakkaktı. Zira

49 *Aydın Vilâyeti Salnâmesi*, 1300-1301, s. 70; 1302, s. 70; 1312, s. 142; 1313, s. 117; 1314, s. 119; 1316, s. 92; 1317, s. 93.

hem Aydın demiryolunun taşıdığı mal miktarı zamanla artış gösterecek, hem de eğer Kasaba demiryolu ile irtibatı sağlanabilirse, bu hatla nakl edilecek emtianın büyük kısmı da -diğer hattın istasyonunun Basmahane'de olması ve rıhtımla istasyon arasında hayli mesafe bulunması dolayısıyla- nakliye masraflarını azaltmak için, Kasaba demiryolu da Alsancak iskelesini kullanacaktı.

İki şirket arasındaki anlaşma, Aydın Demiryolu Şirketinin, senelik 1250 sterling karşılığı, Alsancak'ta yüklenip boşaltılan malların rıhtım resminin %50'sinden vazgeçmesi ile gerçekleşti. Başka bir ifadeyle Aydın demiryolu ile taşınan malların rıhtım resminin tamamı, Rıhtım Şirketi gelirin katılacak, bunun karşılığında Rıhtım Şirketi, Demiryolu Şirketine her sene -1250 sterlinglik- aynı miktarı ödeyecekti⁵⁰.

İki şirket arasındaki anlaşmayı müteakıb, tamamı Rıhtım Şirketine kalan gelirin Devletle Şirket arasında ne şekilde paylaşılacağı meselesi ortaya çıktı. Şirket vekili, 1250 sterlingin Şirket hasılatından ödenmesi, buna karşılık, Alsancak iskelesinden elde edilecek resmin yarısının Şirketin hâsılatına katılması ve bu miktarın Devletle paylaşılmasını teklif ettiyse de kabul olunmadı. Osmanlı Hükûmeti, hâsılatın tamamının yarı-yarıya paylaşılması konusunda direndi. Neticede 6 Zilhicce 1330/3 Kasım 1328 (16 Kasım 1912)'de Nâfia Nâzırı Câvid Bey'le Şirket vekili Elezar Guiffroy arasında bir mukavele imzalandı.

Bu mukavele ile Osmanlı Hükûmeti, iki şirket arasında yapılan anlaşmayı ve Alsancak iskelesinden geçecek mallardan alınacak rıhtım resminin tamamının Rıhtım Şirketi tarafından alınmasını, ayrıca, Demiryolu Şirketine ödenecek 1250 sterlingin, 1891 mukavelesiyle umûmî masraflar için ayrılmış olan 170 000 franka ilâvesini kabul ediyordu (m. 1). Buna karşılık Alsancak iskelesinden geçecek mallardan alınacak olan rıhtım resmi hâsılatı, Şirketin umûmî hâsılatına katılacaktı (m. 2).

Gümrük idaresi karşısındaki Gare Maritime denen hangar, Rıhtım Şirketinin imtiyaz müddetinin sonuna (31 Aralık 1952) kadar Şirket tarafından üçüncü şahıslara kiralanabilecek (m. 3) ve bun-

50 21 Şevval 1330/20 Eylül 1328 (3 Ekim 1912) tarih ve 1306 nr.lı Meclis-i Mahsus-ı Vükela, Nâfia-Maarif ve Maliye Dairesi mazbatası : İrade-MM, nr. 1 Rebi'ülevvel 1331/79.

dan elde edilecek gelirin, bakım ve tamir masrafları çıktıktan sonra kalan kısmı rihtim hâsılatına ilâve olunacaktı (m. 4).

Ayrıca, Rihtim Şirketi, Aydın hattının bu hangar vâsıtasıyla yaptığı nakliyatın kaldırılmasından dolayı hiçbir şekilde istek ve iddiada bulunmamayı taahhüd ettiği (m. 5) gibi Aydın ve Kasaba demiryolu hatlarının bağlantısı sağlandığında, bu hangarın yerinde bir istasyon yapmayı da deruhte etmekteydi (m. 6)⁵¹.

III

TESİSİN DEVLETLEŞTİRİLMESİ

1. Satın alınması

Yeni Türk Devleti'nin kuruluşundan sonra, dokuz sene kadar Rihtim Şirketi, eskisi gibi faaliyette bulduysa da, diğer yabancı sermaye ile kurulan şirketler gibi İzmir Rihtim Şirketinin de devletleştirilmesi yoluna gidildi. Yapılan müzâkereler sonunda, 3 Ekim 1932'de Nâfia Vekili Hilmi Bey (Uran) ile Şirket mümessili M. Margeri arasında parafe edilen mukavele ile, 1891 tarihli mukavenenin 12. maddesine dayanılarak 1 Haziran 1931 tarihinden itibaren rihtim ve müstemilâtının Hükûmetce satın alındığı kabul edildi. 11 maddeden ibâret bu mukavele, 12 Haziran 1933'de kabul edilen 2309 sayılı *İzmir Rihtim Şirketinin imtiyazı ile tesisatının satın alınmasına dair* 6 maddelik kanuna bağli olarak, 25 Haziran 1933'de neşr edilecek yürürlüğe girdi⁵².

Mukavelede, satın alınarak Hükûmete geçecek tesisler ile Şirketin mülkiyet hakkını muhafaza edeceği arsalar birer birer sayıl-

51 6 Zilhicce 1330/3 Kasım 1328 (16 Kasım 1912) tarihli mukavele metni ve mukavenenin tasdik olduğuna dair Sultan Mehmed Reşad'ın imzasını taşıyan «Bu irâde-i seniyenin icrâsına Nâfia Nâzırı memurdur» kaydı bulunan 11 Rebi'ülevvel 1331/5 Şubat 1328 (18 Şubat 1913) tarihli irade : İrade-MM, nr. Rebi'ülevvel 1331/79.

52 *Resmî Gazete*, 25 Haziran 1933, sayı 2436.

makta (m. 2 ve 4) ve satış bedelinin ne şekilde ödeneceği belirtilmekteydi :

A) Aksiyon ve obligasyonların faiz ve amortismanları karşılığı olarak birincisi 1 Haziran 1932, sonuncusu ise 1 Haziran 1935 de ödenmek üzere herbiri 487 500 franklık dört taksit;

B) Şirketin son beş senelik hâsılatının ortalaması kabul edilen 22 693 TL. karşılığı olan 272 316 franklık, -ilki 1 Haziran 1932, sonuncusu ise 1 Haziran 1952'de ödenecek- senelik 21 taksit;

C) 1 Haziran 1952'den imtiyaz müddetinin sonu olan 31 Aralık 1952 ye kadar geçecek müddet için 31 Aralık'ta ödenecek 13 237 TL. karşılığı 158 844 frank (m. 5).

Bu taksitler, Aralık 1933'e kadar hazîne bonoları verilme suretiyle ödenecek, vaktinde ödenmeyen bonolar ise %6 faize tabi olacaktı (m. 6).

Rihtim ve müstemilâtının 1 Haziran 1931'den itibaren satın alındığı kabul edildiğinden bu tarihten 10 Ocak 1932'ye kadar işletilmiş olan rihtim tramvay vs. nin yedi ay on günlük sâfi hâsılatı tamâmen Hükûmete âid kabul olduğundan toplam 162 518 lira 37 kuruş 46 santim Hükûmetin Şirkete olan borcundan düşülecek ve bonolar, bakıyeye göre tanzim edilecekti (m. 7).

İzmir'in Yunan işgalinde bulunduğu sırada Yunanlılarca alınan ve Fransız-Yunan Muhtelit Hakem Mahkemesinin 29 Kasım 1929 tarihli kararıyla Yunanlıların ödemesi kabul edilen meblâğın, Şirketin tahsil etmiş bulunduğu 110 050 lira 20 kuruş tutarındaki ilk dört taksiti hariç, sonuncusu 7 Ekim 1967'de ödenecek olan diğer taksitler, Şirketle Hükûmet arasında eşit olarak paylaşılacaktı (m. 8).

2309 sayılı kanunun 4. maddesi uyarınca *İzmir Liman ve Körfez Şirketine* devri kararlaştırılan rihtimin devir muâmelesi, Nâfia Vekâletince hazırlanarak 15 Şubat 1934'de Hükûmet tarafından kabul edildi⁵³.

Bu tâlimatnâmede, Şirketten devr alınan binaların kullanılışları, memurlara verilecek tazminat, rihtim tesislerinin işletilmesi ve rihtim resmi oranı ile toplanış tarzı belirtilmektedir. O zamana kadar kullanılmakta olan tarife lâğv edilmiştir. Artık, a) Yabancı

53 15 Şubat 1934 tarih ve 2/128 sayılı kararname : *Resmî Gazete*, 28 Şubat 1934, sayı 2641.

memleketlerden idhal edilen mallardan, gümrük anbarlarına kadar masrafları dâhil olmak üzere, Gümrük İdaresince tesbit edilen kıymetleri üzerinden %1 oranında bir rıhtım resmi alınacak;

b) Bu rıhtım resimleri verilmedikçe mallar gümrükten çıkarılmayacak, eğer çıkarılan olursa üç kat cezasıyla resim alınacaktır.

c) İhrac edilen mallarla Türk limanlarından gelen mallar ve transit-aktarma malları da rıhtım resminden muaf tutulmaktadır.

d) Rıhtımda izdihama mâni olmak üzere muhafaza limanına bakan kısımlarda 24 saat, diğer yerlerde üç günden fazla kalan eşyadan işgal ettiği m² başına ilk üç günde 4 kuruş, bundan sonraki günler için ise sekizer kuruş ardiye ücreti alınacaktır.

Rıhtımdaki eşyanın trafiği aksatması halinde, zarar ve masrafları sahib veya gönderilene âid olmak üzere Şirket tarafından kaldırılabilir (m. 5).

1934'de kurulan İzmir Liman ve Körfez Şirketi'nden sonra, 24 Ağustos 1934'de Adliye Vekili Şükrü Saracoğlu ile İstanbul Rıhtım Şirketi mümessili arasında imzalanan protokolle 1 Ocak 1935'den itibaren geçerli olmak üzere İstanbul rıhtımları da satın alınmıştır⁵⁴. 27 Aralık 1934⁵⁵'de ise İzmir ve İstanbul'da *Liman İşleri Umum Müdürlüğü* adlarıyla iki umum müdürlük kurulmuş (m. 1) ve tasfiye edilen Liman ve Körfez İşleri Şirketi'nin imtiyaz mukavele ve şart-nâmesindeki haklar yeni kuruluşa devr edilmiştir (m. 3).

Yeni kuruluşun göreceği işler de şöyle sıralanmıştır :

- Çamaltı tuzlası yükleme ve taşıma işleri,
- Karşıyaka-Alsancak-Pasaport-Konak arasında yolcu vapurları işletme,
- Birinci Kordon'da atlı tramvay işletme ve nihayet,
- Rıhtım, mendirek, rıhtım yolları ve rıhtım mecralarını kullanılır halde tutarak, tamir ve yenilenmesine bakmak ve rıhtım resmini toplamak⁵⁶.

54 Z. Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, s. 92-94.

55 2/1776 numaralı kararname : *Resmî Gazete*, 5 Ocak 1935, sayı 2898.

56 *İstanbul ve İzmir Liman İşleri Umum Müdürlüklerinin vazifelerine ve bunların murakabesine dair nizamname*, İzmir 1935.

2. Denizcilik Bankası'na devri

10 Ağustos 1951 tarihinde Denizcilik Bankası'nın kurulmasından sonra diğerleriyle beraber İzmir rıhtımının işletilmesi de Denizcilik Bankası TAO'na devr edilmiştir. Bu kuruluşun selâhiyetlerini tesbit eden 5842 sayılı kanunun 36. maddesinde İzmir Rıhtım Şirketinin satın alma sözleşmesine göre deruhte edilen taksitlerin Banka tarafından alâkâlılara ödenmesine devam olunacağı, 37. maddesinde ise idhal mallarının muâmele vergisine tâbi olanlarından vergi matrahı, olmayanların C İ F⁵⁷ kıymeti üzerinden %1 rıhtım resmi alınacağı bildirilmiştir⁵⁸.

Bu tarihten sonra rıhtım resmi oranında iki defa değişiklik yapılmıştır. 24 Mayıs 1957'de 6978 sayılı kanunla⁵⁹ 2842 sayılı kanunun 37. maddesi değiştirilerek İstanbul, İzmir ve Trabzon limanlarından idhal edilecek eşyanın rıhtım resmi %2,5'a yükseltilmiştir. 26 Ocak 1967'de kabul olunan 827 sayılı Rıhtım Resmi Kanunu⁶⁰ ile rıhtım resmi miktarı ve alınış şekilleri yeniden düzenlenmiştir.

Buna göre, deniz yolu ile idhal edilen bütün mallardan,

- Kıymet esasına göre, istihsal vergisine tâbi olanların vergi matrahı;
- Ölçü esasına göre, istihsal vergisine tâbi olanların vergi matrahının gümrüklü kıymeti;
- İstihsal vergisine tâbi olmayanların C İ F kıymeti üzerinden %5 rıhtım resmi alınacaktır.

Denizcilik Bankası, Devlet Demiryolları ve Kömür İşletmeleri tarafından işletilen rıhtımlarda -ki İzmir rıhtımı Denizcilik Bankasıncı işletilmektedir- rıhtım resmi işleten müesseselere bırakılmış olup, gümrük vergisi ile birlikte toplanacak ve her aya âid tutar, ertesi ayın sonuna kadar ilgili idareye teslim edilecektir (m. 1).

57 C İ F = cif : cost (=fiat), insurance (=sigorta), freight (=navlun) karşılığı beynelmül bir tabir.

58 *Resmî Gazete*, 16 Ağustos 1951, sayı 7886.

59 *Resmî Gazete*, 1 Haziran 1957, sayı 9622.

60 *Resmî Gazete*, 2 Şubat 1967, sayı 12517.

Bu kanunun yürürlüğe girdiği anda rıhtıma gelmiş, fakat henüz muâmesi yapıp rıhtım resmi alınmamış olan mallar da bu kanunun kapsamı içine sokulmuştur (geçici madde 1).

Bugün rıhtım, Denizcilik Bankası tarafından işletilmekte ve rıhtım resmi de bu müessese adına gümrük tarafından tahsil edilmektedir.

SONUÇ

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları, İzmir limanının hinterlandı ile bağlantısını kolaylaştırıp sür'atlendirince, bir taraftan bu sür'ati limana da aktarmak, diğer taraftan ihracat ve idhalâta meydana gelecek artışlara cevap verebilmek için gemi yükleme ve boşaltma işlerinin hızlandırılmasına ihtiyac duyuldu. Bu da ancak, gemilerin doğrudan doğruya yanaşabilecekleri bir rıhtımın inşası ile mümkün olabilirdi.

Teşebbüs, bazı maddi güçlüklerle rağmen gerçekleştirildi ve İzmir şehri, İmparatorluğun belki de en güzel ve muntazam rıhtımına sahip oldu. Ancak, gerek inşaatın devamı müddetince, gerekse bitiminden sonra işletilmesi esnasında çıkan pürüzler, Bâbü'lî'yi müşkil durumlarla karşı karşıya bıraktı.

Önce İngilizler, rıhtım resminin, ticaret muâhedelerine aykırı olduğunu ileri sürerek kararlaştırılan plânda değişiklik yaptırıp Gümrük önüne rıhtım inşasına mâni oldular. Diğer kısımlar bitince ise bu serbest bırakılan kısma da rıhtım yapılmasına rıza gösterdiler. Böylece Devlet, Kumpanya ile yeni bir mukavele yaparak imtiyaz müddetini uzatmak zorunda kaldı.

İngilizler, daha sonra rıhtım resmi tarifesini yüksek bularak hadise çıkarttılar. Bu defa da devlet hissesi olan ve İzmir Belediyesine terk edilmiş bulunan %12'den feragat etmeğe mecbur olundu.

Rıhtımın tamamen işletmeye açılmasından bir müddet sonra Dussuad'nun, Şirketi satma teşebbüsünde bulunduğu görüldü. Fakat, alıcının bir İngiliz şirketi olması tepkilere yol açtı. Avrupa ve Amerika ile yapılan ticaret bakımından Anadolu'nun en mühim iskelesi olan İzmir'den başlayan iki demiryolunun İngilizler elinde olması, liman ve rıhtımın da İngilizlerin tasarrufuna girmesi halinde Anadolu'nun anahtarının İngilizlere geçeceği, bunun ticârî hayat dışında da tesir icra edeceği ve neticede Devletin maddî ve mânevî

ziyan ve tehlikelerle karşılaşacağı yolunda Bâbüâlî'ye ikazda bulunuldu ki bu, İngilizlerin, Anadolu'nun iktisâdî hayatına nasıl ve ne dereceye kadar hâkim olmak istediklerinin daha o zaman pek iyi anlaşılması olduğunun açık delilidir⁶¹.

Osmanlı Hükûmeti, İzmir rıhtımının yeniden yabancı bir şirket eline geçmesini uygun görmüyordu. Ancak, satın almak için gerekli maddî imkâna da sahip bulunmuyordu. Buna rağmen paranın nasıl temin edileceği kararlaştırılmadan satın alma kararı verildi.

Devlet ileri gelenleri son derece iyi niyet sahibi olmakla beraber, meselenin uzun süre askıda kalması müteaddid protestolara sebebiyet verdi. Neticede, kiraya verilmek suretiyle borcun ödenmesi yoluna gidildi. Fakat bu suretle Bâbüâlî, yeni bir çıkmaza girmiş oldu. Zira, bu yolla sermaye toplamayı taahhüd eden şahıs, Dussaudların vatandaşı ve Marsilya'nın da içinde bulunduğu eyâletin mebusu idi.

Başlangıçta, Granet'nin, Osmanlı Hükûmetine bir dost eli uzatığı düşünüldü, fakat bir zaman sonra Elie Dussaud, yeni sermayedar olarak ortaya çıktı. Artık oynanan oyunun yeni imtiyazlar koparmak olduğu görülüyordu. Bunu fark edip ikazda bulunanlar, imtiyaz müddetinin bitimine kadar sabredilmesi tavsiyesinde bulunanlar oldu. Lâkin, yeniden hatalı bir adım atıldı ve imtiyaz 1952'ye kadar uzatıldı. Gerçi, hükûmetin payının %50 olarak belirlenmesiyle bu yolla hazineye hayli gelir sağlandı, fakat mühim bir tesisin yabancı tasarrufunda kalmasını kabul etmekle Devlet, bir defa daha za'fını ortaya koymuş oldu. Halbuki, ilk mukavelede açık kapı bırakılmamış, her itirazda tâviz verilmemiş olsaydı, üst üste yeni imtiyazlar verilmesi gerekmeyecek, İzmir rıhtımı çok önce devletleştirilecek ve borcun ödenmesi Türkiye Cumhuriyeti'ne kalmayacaktı.

61 Hariciye Arşivi, TS 75/7 içinde bulunan bu vesika, tarih ve imza taşımamakla beraber, son derece ilgi çekicidir.

Tablo II

İZMİR RIHTİM ŞİRKETİ MUKAVELESİNİN İKİNCİ ZEYLİNE
(9 NİSAN 1878) BAĞLI RIHTİM RESMİ TARİFESİ¹

Eşyanın cinsi	Dengin nev'i	Kantar	Kuruş	Para
Manifatura				
Pamuk	balya	3	4	-
İplik	»	2	3	-
Yün	»	2	3	-
Top eşya				
Büyük	»	-	4	-
Orta	»	-	3	-
Küçük	»	-	2	-
Ham gön	kantar	1	1	20
Debbağlanmış gön	»	1	3	-
Ham deri	»	1	1	20
Ma'mül deri	»	1	3	-
Kürk	tulum	1	2	-
Kâğıd				
Kaba	balya	-	2	-
Boyalı	»	-	3	-
âfâ cinsi	»	-	4	-
Tütün	küçük balya	-	2	-
Tömbeki	balya	-	2	-
Mazı çuvalı 60 kıyye	çuval	-	2	-
Cehri	»	-	1	20
Dakik	»	-	1	-
İtriyat	sandık	1	4	-
Kepek	çuval	-	-	20
Peksimed	kantar	1	-	20
Gaz	sandık	-	-	20
Balmumu	kantar	1	2	-
İp	»	1	1	-

¹ Bu tarife cedvelinin bir tarafı türkçe, diğer tarafı fransızca olan aslı Bşb. Arşivi, İrade-MM. nr. 1483/4'dedir.

Eşyanın cinsi	Dengin nev'i	Kantar	Kuruş	Para
İngiliz ve Tiryeste palamudu	kantar	1	-	10
Yabâni palamud	»	1	-	6
Şarap	büyük varil	-	3	-
»	küçük varil	-	1	20
Arpa suyu	büyük varil	-	3	-
»	küçük varil	-	1	20
Müskirat	büyük varil	-	4	20
»	küçük varil	-	2	10
Şeker	kantar	1	1	20
Zift	»	1	1	20
Çam sakızı	»	1	2	-
Buğday	kilesi	-	-	10
Arpa	»	-	-	6
Kokoroz	»	-	-	6
Kanarya yemi	»	-	-	6
Kenevir tohumu	»	-	-	6
Sisam	»	-	-	10
Kök boya	kantar	1	-	20
Penbe	»	1	1	20
Yün	»	1	1	20
Koyun ve keçi derisi	»	1	1	20
İpek ve ham ipek	»	1	3	-
Koza ve keçe	»	1	3	-
Kanaviçe	»	1	1	20
Paçavra	»	1	-	20
Ma'den kömürü				
idhalât	tonilâtasu	-	3	20
»	ihracat	-	2	20
Sünger	sandık	-	2	-
Zamg				
Kitre	kantar	1	2	-
Sakız	»	1	2	-
Kibrit	sandık	-	2	-
Meyan balt	»	2	2	-
Meyan kökü	kantar	1	-	10
Cam	sandık	-	-	20
Kırık cam	»	-	-	10
Porselen ve billur	büyük sandık	-	4	-
»	küçük sandık	-	2	-
Mefrûsat	sandık	-	6	-

Eşyanın cinsi	Dengin nev'i	Kantar	Kuruş	Para
Afyon beher sandığı 80 çeki	sandık	-	8	-
Boya	varil	-	3	-
»	ufak varil	-	-	10
Revgan-ı sâde				
Memâlik-i ecnebiyenin	kantar	1	3	20
Yerli	»	1	1	20
Revgan-ı zeyt	küçük tulum	-	1	20
»	büyük tulum	-	4	-
»	küçük fıçı	-	2	-
»	büyük fıçı	-	4	20
Attariye ve müteallik eşya				
büyük	sandığı	-	4	-
orta	»	-	3	-
küçük	»	-	2	-
Şimsir ağaç boya ve reçine	kantar	1	-	10
Çivid	sandık	-	4	-
İskamone ve kırmız ve sülük	»	-	1	-
Gülyağı ve mücevherat	sandık	-	1	-
Kemik ve boynuz	kantar	-	-	10
Kuru incir				
çuvalda	kantar	1	-	20
kutuda	»	1	-	20
Kuru üzüm				
çuvalda	»	1	-	20
kutuda	»	1	-	20
Hasır ve ayak hasırı	100 danesi	-	4	-
Krom ve zımpara	kantar	1	-	10
Tuğla ve kiremit, ecnebî	1000 adedi	-	5	-
»	» yerli	-	3	-
Kahve	çuval	-	1	-
Pirinç	»	-	1	-
»	büyük kazevi	-	1	-
»	küçük kazevi	-	-	20
Biber	kantar	1	1	-
Kükurd	»	1	-	20
Demir	»	1	-	20
Kurşun	»	1	-	20
Bakır	»	1	-	20
Çinko	»	1	-	20
Çelik	»	1	2	-
Fransız çivisi	»	1	1	-
Kalay	»	1	1	20

Eşyanın cinsi	Dengin nev'i	Kantar	Kuruş	Para
Teneke	sandık	-	2	20
Çakı ve bıçak makulesi eşya	kantar	1	2	20
Eski demir hurdavat	»	1	-	20
Limon ve portakal	1000 adedi	-	2	20
» » yerli	meccânen	-	-	-
Sabun	kantar	1	1	-
Peynir	»	1	-	20
Zeytin	»	1	-	20
Sebze				
İstihlâk mahalli için taze	»	1	-	20
Taze ihrâcat	»	1	-	20
Kurusu	»	1	1	-
Karşuyaka köylüleri elde getürecekleri sebze, kaz ve hindi gibi eşyadan rıhtım resmi alınmayacaktır.				
Tuzlu balık	büyük kutu	-	2	-
» »	küçük kutu	-	1	-
Taze meyve	küfe	-	-	20
Kuru meyve	kantar	1	1	-
Sirke	»	1	1	-
Değirmen taşı, makine, demir sandık ve araba	beher parçası	-	10	-
At, katır ve merkeb	adedi	-	10	-
Öküz ve inek	beher adedi	-	5	-
Koyun ve keçi	» »	-	-	20
Canavar	» »	-	1	-
Çivi	kantar	1	-	20
Kereste				
büyük taban	adedi	-	1	-
orta taban	»	-	-	20
küçük taban	parçası	-	-	10
büyük kiriş	yüz adedi	-	10	-
orta kiriş	» »	-	7	-
küçük kiriş	» »	-	4	-
büyük tahta	» »	-	10	-
orta tahta	» »	-	7	-
küçük tahta	» »	-	4	-
Döşemelik taş	yüz adedi	-	10	-
Malta taşı	» »	-	4	-
Mermer tomruk				
büyük parça	parça	-	10	-

Eşyanın cinsi	Dengin nev'i	Kantar	Kuruş	Para
orta parça	parça	-	10	-
küçük parça	»	-	5	-
Sefinelerin taifeleri için				
peksimad	meccânen			
Sefineler için mekûlât	»			
Yolcular eşyası	»			
Sefineler için zehâir	»			
İstihlâk mahalli için karpuz	»			
Odun	»			
Soba odunu, mahalli istihlâk için	»			
Kömür, mahalli istihlâk için	»			

İşbu târifede zikr ve tâyin olunmayan emtia ve eşyadan burada muharrer aynı eşyanın müstenid olduğu esas üzerine ve hacim ve sıklık ve kıymetleri nisbetinde resm alınacaktır. Ticâret için tuzlanacak balıktan alınacak resm balıkhaneye rûsûmunun müzâyede-i kat'iyesinden sonra bu hâslatı istifaya memur olacak idare ile müttefikan tâyin olunacaktır. İstihlâk-ı mahallîye mahsus olan taze balıktan rıhtım resmi alınmayacaktır. Rıhtım Kumpanyası işbu târifeyi tenzil edebilir ise de tezyidine selâhiyeti yoktur.

İkisi de limanda veyahud biri limanda ve biri haricde bulunan sefinelerden birinden ötekine nakl olunan ve bir de limanda bir sefinede mahmûl olup haricden gelen ve'l-hâsıl diğer bir sefineye nakl olunmak üzere denklere ve marka ve sıklıklerini bir güne tagyir ve tebdil etmeksizin rıhtıma çıkarılacak emtia ve eşyadan nisf rıhtım alınacaktır.

Mühimmat ve eşyâ-yı askeriyye rıhtım resminden müstesnâ olacaktır.

Dussaud Frères

Tablo III

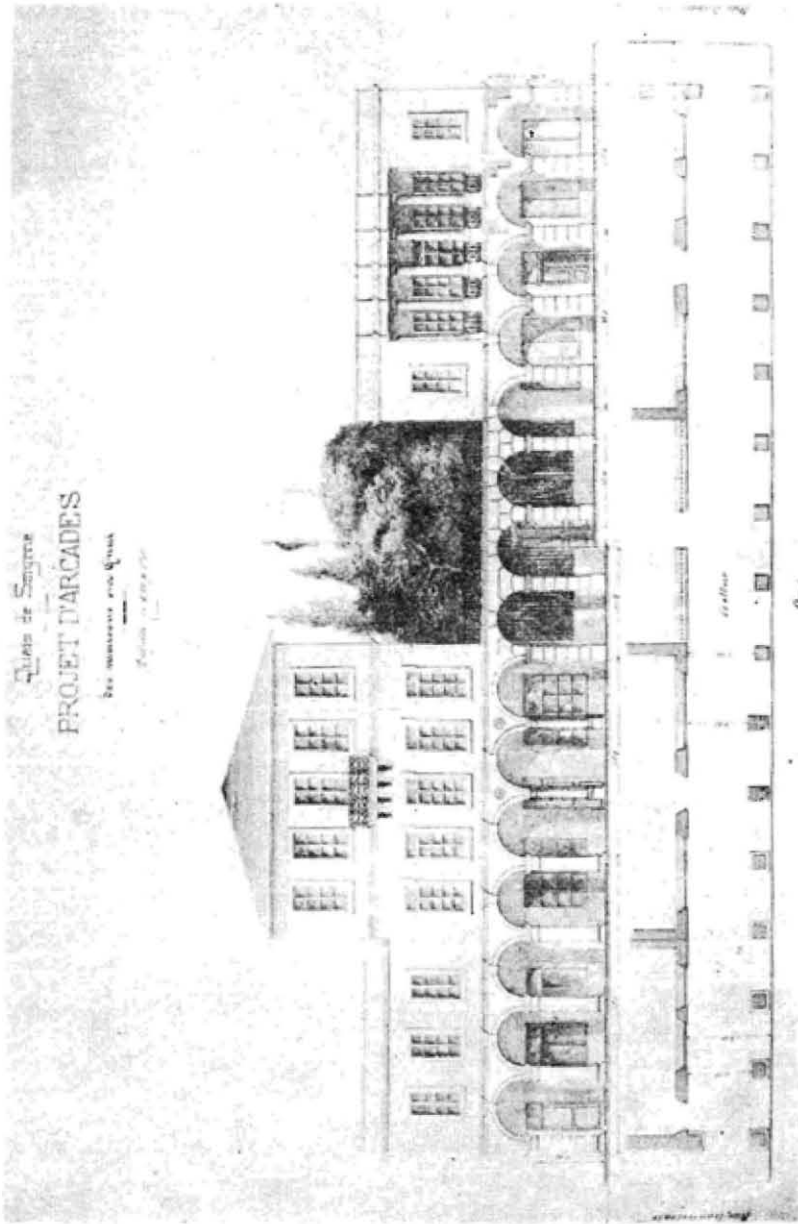
ALINAN RIHTİM RESMİNİN MUKAYESELİ CEDVELİ¹
EKİM 1893'DE İZMİR VE BEYRUT'TA BAZI MALLARDAN

Malın cinsi	İzmir limanı		Beyrut limanı		Aradaki fark			
	Mikdar	resim	Mikdar	resim				
		kuruş	para		kuruş	para	kuruş	para
Tuğla	1000 tane	3	-	1000 tane	5	-	-	20 ²
Mamul bakır	1 kantar ³	-	20	100 kg.	2	20	1	24
Dikiş makinesi, el	tane	1	-	tane	2	-	1	-
Tütün havanı	»	1	20	»	2	-	-	20
Sâir makine	1 kantar	1	-	100 kg.	3	-	1	7
Piano	tane	6	-	tane	10	-	4	-
Hayvan	»	3	-	»	5	-	2	-
Potas	1 kantar	-	20	100 kg.	2	-	1	4
Porselen	»	-	3	»	-	15	-	92
Kokulu sabun	»	1	-	»	10	-	8	7
Demir boru	»	-	20	»	1	20	-	24
Renkli cam	1 sandık	1	-	1 sandık	2	-	1	-
Şarap	12 şişe	2	-	12 şişe	2	20	-	20
Külçe çinko	1 kantar	-	20	100 kg.	3	-	2	4
Çinko levha	»	-	20	»	5	-	4	4

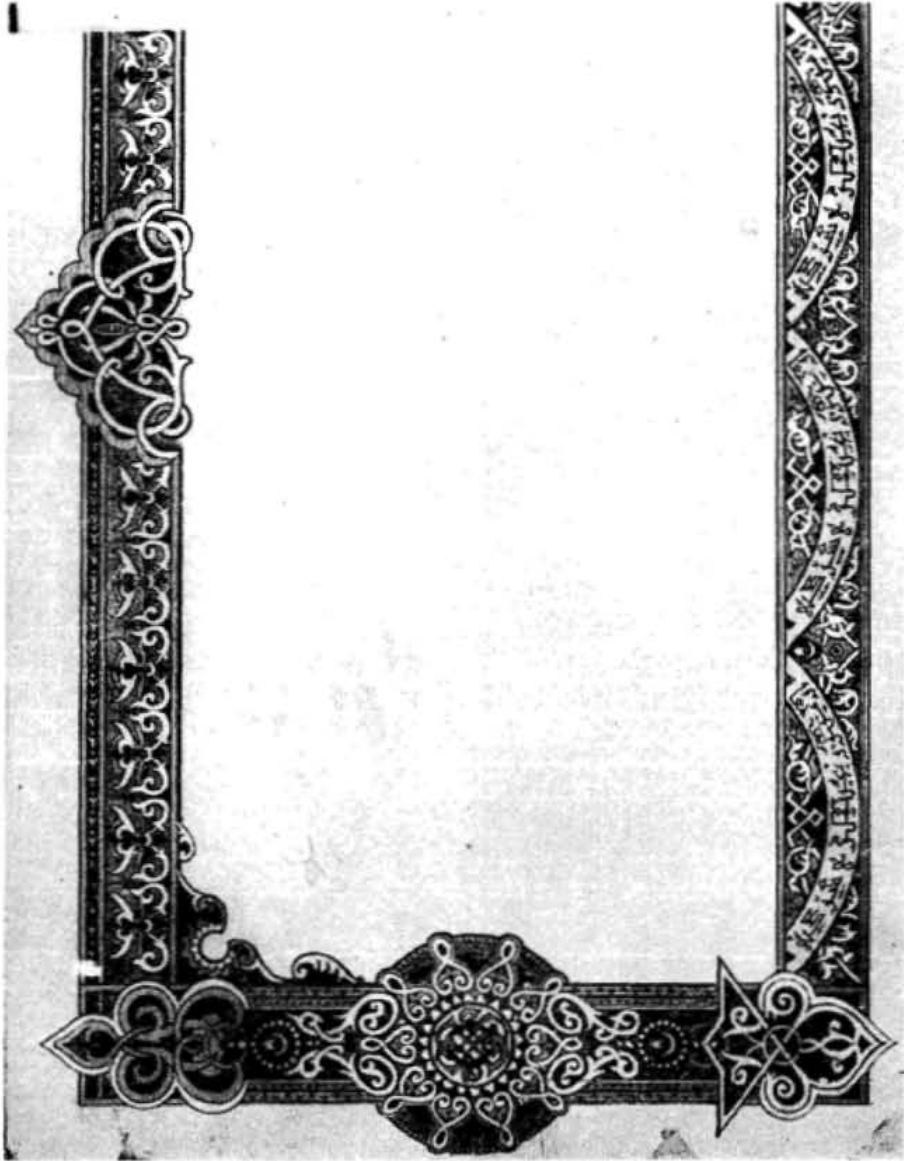
1 Bu liste Bşb. Arşivi, BEO- Nafia, Gelen, nr. 25255'dedir.

2 Birim miktarlar aynı olduğuna göre fark 20 para değil 2 krş. olmalıdır.

3 «İşbu cedvelde gösterilen kantar 55 kilogram olduğu şerh verildi »



Şekil II — Rihüm üzerinde inşa edilecek binalar için 1889'da Şirket tarafından teklif edilen şekil.



Şekil III — Rıhtım Şirketine Ait bir hisse senedi
(Ebuzziya matbaası argivinden)