

Şefik MEMİŞ

Doç. Dr. | Assoc. Prof. Dr.
İstanbul Ticaret Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İktisat Bölümü, İstanbul-TÜRKİYE
Istanbul Commerce University, Faculty of Business, Economics, Istanbul-TURKEY
ORCID: 0000-0002-6926-2215
smemis@ticaret.edu.tr

İstanbul Ticaret Odası'nın İlk İştiraki: Tophane Ambarları İdaresi 1927-1929

Öz

Bizans'tan Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti'ne kadar hiç değişmez bir şekilde İstanbul, uluslararası ticaretin önemli bir üssü oldu. İçinden deniz geçen bir şehir olarak İstanbul, kıyı derinliğinin elverişliliği sebebiyle deniz ticaretinin ağırlıkta olduğu bir şehirdi. Bu niteliği sebebiyle de bilhassa ithal edilen malların konulduğu gümrük depolarına, antrepolara ya da bir diğer deyişle umumi mağazalara ihtiyaç duyuyordu. Osmanlı'nın son döneminde antrepoların yetersizliği birçok geminin mallarıyla birlikte açıkta ya da gemi ile gümrük arasında aktarıcı rolü oynayan mavnalarda beklemek durumunda kalıyor, bu da tüccarlar açısından ilave maliyete yol açıyordu. Birinci Dünya Savaşı döneminde ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında ciddi bir antrepo buhranı ortaya çıktı. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bu sorunu kökten çözmek için Hükümet nezdinde çalışmalarda bulunarak odalara antrepo ve umumi mağaza açma hakkı tanınmasını sağladı ve 1927'de bu amaçla Bakanlar Kurulu tarafından yetkilendirildi. Böylece günümüzde Galataport olarak bilinen alanda yer alan tophane ambarlarını denizcilik işletmelerinden kiralayıp faaliyete geçirdi. Odanın bilinçli yönetimiyle kısa zamanda antrepo buhranı hafifledi. Odanın yönetimi için meclis üyelerinden oluşan bir idare kurulu oluşturup kendine bağlı bir iştirak halinde işlettiği Tophane Ambarları İdaresi, bu bölgede Ford Şirketine montaj fabrikası kurması amacıyla tahsis edilene kadar 2 yıl faaliyetini sürdürdü. Bu makalede İstanbul Ticaret Odasının Tophane Ambarları İdaresini kurma süreci ve ilk çalışmaları birincil kaynaklara dayanılarak ayrıntılı bir şekilde ele alındı.

Anahtar Kelimeler: Tophane Ambarları, Antrepo, Umumi Mağazacılık, İstanbul Ticaret Odası tarihi, Türk iktisat tarihi

First Subsidiary of Istanbul Chamber of Commerce: Administration of Tophane Warehouses 1927-1929

Abstract

Istanbul has invariably been an important base of international trade from Byzantium to the Ottoman Empire and the Republic of Turkey. As a city with a sea passing through, Istanbul was a city where maritime trade was predominant due to the convenience of its coastal depth. As a result of this nature, it especially needed customs warehouses, storehouses, or in other words, public stores where the imported goods were placed. Due to the inadequacy of the warehouses in the last period of the Ottoman Empire, many ships had to wait in the open with their goods or in barges that played the role of transferring between the ship and the customs, but this situation caused additional costs for the merchants. During the First World War and the first years of the Republic, a serious warehouse crisis emerged. Istanbul Chamber of Commerce and Industry worked with the Government to solve this problem and as a result Chambers were authorized in 1927 by the Council of Ministers to open warehouses and public stores. Thus, the Chamber rented the Tophane Warehouses, located in the area known today as Galataport, from the Maritime Enterprises and put them into operation. With the conscious management of the Chamber, the warehouse crisis eased in a short time. The Tophane Warehouses Administration, which was formed as a subsidiary of the Chamber by forming a board of directors for the management of the Chamber, continued its activities for 2 years until it was allocated to Ford Company to establish an assembly plant in this region. In this article, the establishment of the Istanbul Chamber of Commerce's Tophane Warehouse Administration and its first works are discussed in detail, based on primary sources.

Keywords: Tophane Warehouses, storehouses, public merchandising, history of Istanbul Chamber of Commerce, history of Turkish economics.

1. Giriş

1908'de II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle başlayan kargaşa yıllarının kısa bir süre sonra Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarıyla doruğa çıkması, ardından gelen Mütareke ve Millî Mücadele Dönemleri; Türkiye'nin sürekli savaşla meşgul olması ve istiklal için topyekûn mücadele vermesi sebebiyle ekonomik açıdan zor yıllardı. Millî Mücadele'nin başarıyla sonuçlanıp Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle birlikte iktisadi toparlanma gayretleri de hız kazandı. Ancak uzun savaş yılları başta İstanbul olmak üzere ticaret merkezi niteliğine sahip şehirlerde dış ticaretin temel altyapısı olan liman, gümrük deposu, antrepo ve umumi mağazaların ya yetersiz ya da metruk kalmasına yol açmıştı. Ayrıca mevcutların da çeşitli nedenlerle kapalı kalıp rehabilite edilememesi, özellikle İstanbul'da büyük dış ticaret sorunlarına sebep olmuştu. Üyeleri ülkenin en büyük ithalatçı ve ihracatçı firmaları olduğu için bu sorunu yakından izleyen İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, çözüm için bakanlıklar ve hükûmet nezdinde çok sayıda girişimlerde bulunmuştu. Çünkü depo, antrepo, gümrük ambarı diye nitelendirilen bu güvenli mekanlar tüccar açısından ithal edilen ürünün yurda girişte, ihraç edilecek ürünlerin ise ihraç öncesi süreçte muhafaza edileceği mekânlardı. Ayrıca buralar Maliye Vekâleti için de gümrük vergilerinin tahsil edildiği gümrük kapılarıydı.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın siyasi bağımsızlık kazanılmasından sonra ekonomi ve ticaretin yeniden ağırlık kazanmasıyla sürekli gündeme getirdiği antrepo buhranına ne yazık ki kalıcı bir çözüm üretilmedi. Bu durum tüccarın ciddi maddî kayıp ve zarara uğramasının yanı sıra İstanbul ve ülke genelinde yokluğa neden oldu.

Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketi ve Buhranın Sebebi

II. Abdülhamid Dönemi'nde başlatılan yeni ekonomik hamlenin bir gereği olarak Osmanlı İmparatorluğu genelinde liman yapımlarına ağırlık verilmişti. Bu kapsamda özellikle İstanbul'un hem Karaköy hem de Eminönü tarafında liman yapım ve iyileştirmeleri ile depo-antrepo inşası da gündeme taşındı. Bu amaçla İstanbul'da rıhtım ve antrepo yapma imtiyazı, Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepolar Şirketine bahşedildi. Teorik olarak şirketin sözleşmeyle üzerine aldığı sorumlulukları harfiyen yerine getirmesi beklenirdi ama böyle olmadı. Dolayısıyla İstanbul'da antrepo sorunu çıkmasının en önemli sebebi, Rıhtım Şirketi'nin sözleşmesinin ilk maddesi olan "ambar ve antrepo inşa etme hakkı"nın bir türlü yerine getirmeyip Rüşumat Emanetinden devraldığı barakalar ile kendisinin geçici olarak inşa ettiği barakaları ambar olarak kullanmasıydı. Nihayet gemi ve mavnaların yük boşaltmak için günlerce dolu şekilde beklemeleri üzerine tüccarların şikâyetlerini artırmaları, Hükûmeti harekete geçirdi. Hükûmetin baskısıyla birlikte Şirket, 1914'te yeni ambar ve antrepolar inşa etmek için gerekli planları hazırladı, "imzalanan protokole göre inşaata 1921 senesinde başlanacak ve yedi senede inşaat ikmal edilecekti" (Devran, 2009, s. 65). Ne var ki Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, tüm bu sorumlulukların düşmesi ve İstanbullu tüccarın sorunlarının sürmesi anlamına geliyordu.

Başta İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası olmak üzere tüccarın antrepo yetersizliğinden şikâyet etmesi, lojistik sektörüne çekidüzen verilmesi gerektiği fikrini oluşturmuştu ama uygulama hâlâ sorunluydu. Ticaret erbabı Avrupa'daki gibi varant uygulamasının yani finans imkânı da sağlayan umumi mağazacılığın başlatılmasını istiyordu. Onların sözcülüğünü yapan Ticaret Odası'nın ısrarlı lobiciliği sayesinde ilerleme kaydedilebildi. Nihayet Nafia Vekâletinin konuya el atması sağlandı, Osmanlı Dönemi'nde sunulan planlar gözden geçirilerek kabul edildi ve inşa çalışmalarına başlandı. Böylece Avni (1935) tarafından belirtildiği üzere Rıhtım Şirketi, Türkiye Cumhuriyeti ile 18 Mart 1925 yılında akdettiği yeni sözleşmeyle 3 yıl içinde antrepo inşaatlarını tamamlamayı taahhüt etti. Şirket ticaretin ihtiyaçlarının gerektirdiği genişlik ve düzende, eşyanın hızla ve kolaylıkla havadan naklini sağlayacak taşıma ve nakletme aletlerinin de konulacağı ve Hükûmetin yapmayı planladığı antrepolar için açılan özel proje yarışmalarındaki son sistemi uygulamayı kabul etti. Aynı zamanda Rüşumat Genel Müdürlüğüne tanzim olunacak tarif

gereğince ücret alacağını da beyan etti. Bütün bunlara karşılık Hükûmet, sadece Şirketin inşa ettiği depoların etrafında özel antrepo yapılmasına müsaade etmeyecekti.

Gerçekten 1928'de Eminönü'ndeki ilk antrepolar tamamlanmıştı. Bu esnada Seyrüsefain İdaresine ait binalar, İstanbul Ticaret Odası tarafından kiralanıp işletilmeye başlandı, böylece antrepopuluğa tüccarın ihtiyaçlarını bilip buna göre vaziyet alacak yeni bir oyuncu dâhil olmuştu. Ne var ki bu durum şirketin aleyhineydi. Bu sebepten dolayı 1927'de Rıhtım Şirketinin yıllık geliri üçte iki oranında azaldı. Şirket ancak "Ticaret Odası'nın antrepo işletme yetkisi 1929'da kaldırılınca şirket antrepolardan umduğu geliri sağlama imkanını elde etti" (Devran, 2009, s. 66).

Bu dönemde İstanbul'un antrepo kapasitesi, çok sınırlı düzeydeydi. Rıhtım Şirketine ait Galata'da 4 antrepo bulunuyordu ve toplam 6211 metrekarelik bir alan üzerinde 24641 metreküp hacimlik depo mevcuttu. Ayrıca Şirketin İstanbul (Eminönü) tarafında çeşitli depoları, Kuruçeşme'de bir deposu ve yine depo olarak kullandığı bir gemiyle birlikte 16616 metrekarelik bir alan üzerinde 86989 metreküp hacimlik depo kapasitesi vardı. "Bunların yekûnu da 22442 metre murabbai (metrekare) üzerinde 111610 metre mikabı (metreküp) hacmi istiabiye balığ olur" (Avni, 1935, s. 641). Tophane rıhtımı ve üzerindeki binalar Seyrüsefain İdaresinin emrine verilmişti. Seyrüsefain İdaresinin Tophane'deki rıhtımı "180 metre uzunluğundaydı, saat kulesi bölümünde 107,5 metre uzunluğunda bir rıhtım daha bulunuyordu" (Avni, 1935, s. 641). Bütün bu istatistiki bilgilerin söylediği tek bir şey vardı: İstanbul ciddi bir antrepo buhranı yaşıyordu, antrepoların yetersizliğiyle birlikte bu sorunun en önemli sebeplerinden bir diğeri ise doğru idare edilememesiydi. 1920'ler itibarıyla Avni (1935)'e göre İstanbul'daki antrepolar Rüşumat İdaresi, Rıhtım Şirketi ve özel şahıslar tarafından yönetiliyordu. Bu üçlü yapının içinde yer alan özel şahıslara ait antrepo, ardiye ve depoların birçoğu gümrüğü verilmiş malların konulmasına mahsus olduğu için tam anlamıyla antrepo değildi.

2. İstanbul'un Antrepo Buhranı ve Ticaret Odası

Odanın Sorunu Ele Aldığı İlk Rapor, 1924 Tarihliydi

İstanbul'da yaşanan antrepo buhranına İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, doğrudan taraftı. Çünkü "ihracatçı" ve "ithalatçı" komiteler ismiyle çatısı altında örgütlenen üyeleri, bu sıkıntıların odak noktasındaydı. Dolayısıyla Oda, Cumhuriyet'in ilk yıllarında konuyla daha yakından ilgilendi ve bünyesinde kurulan İstanbul İktisat Komisyonu 1924 yılı için hazırladığı raporda, konuyu kapsamlı bir şekilde ele aldı. Komisyon, "yükleme ve boşaltma, rıhtım, gümrük, antrepo meselelerini yakından tetkik etmek pek zaruri olduğundan" bu konular için ayrı ayrı araştırma ve tespitlerde bulunuyordu. Yine Komisyona göre İstanbul'da tacirler, özellikle "İstanbul deri tacirleri antrepolardan ve han odabaşlarından şikâyet etmişlerdir" (Karayılmazlar & Karayılmazlar, 2006, s. 38). Bu nedenle komisyon, antrepolar meselesine özel bir bölüm ayırdı.

Komisyonun tespitlerine göre 1920'li yıllarda ulaşım vasıtaları "beynelmilel iktisadî faaliyet merkezlerine kaymışlardı", bu sebeple İstanbul dünya ticaretindeki mevkiini kaybetmek üzereydi. O hâlde "İstanbul'un bugünkü teşkilatıyla kıyas edilemeyecek derecede muazzam bir limanı, antrepoları, dokları" olmalıydı. Ancak bu imkânlarla sahip olursa, İstanbul uluslararası ticarete bir yer edinebilecekti. Bu yüzden "pek çok şey kaybetmiş olan İstanbul için bu mevki temine çalışmak bir borçtur. Bunu temin etmek dahi, bir muvaffakiyettir" (Karayılmazlar & Karayılmazlar, 2006, s. 118).

İstanbul için antrepoların yetersizliği, raporun "antrepolar" bölümünde tüm açıklığıyla gözler önüne seriliyordu. Karayılmazlar ve Karayılmazlar (2006) tarafından aktarıldığına göre raporda, 1924 itibarıyla tüccarın kullanımına sunulmuş mağaza, depo ve antrepoların toplam mahallerinin yüzölçümünün 40 bin metrekare olduğu belirtiliyordu. Rapora göre Rıhtım Şirketi taahhüt ettiği depoların inşaatına başlamamıştı. İş dünyası adına bu raporu kaleme alanlar, bu gecikmenin telafi edilmesini istiyorlardı. Eğer bu başarırsa, "son senelerde yapılmış olan hususi

ve genel antrepolar meselesi de halledilmiş” olacaktı. Yine raporda belirtildiği üzere Birinci Dünya Savaşı öncesinde antrepolarla eşya konulmuyor, eşyalar tüccarlar tarafından doğrudan mağazaya naklediliyordu. Mütareke yıllarında ise:

İstanbul, bilhassa Rusya'ya gönderilecek eşya için bir depo merkezi kabul edildiğinden, gümrük ve rıhtım antrepoları, tamamen dolmuş, hususî antrepolarla bile yer bulmak güçleşmişti. Mütareke senelerinin müstesna ve fevkalâde hali, daimî zannedildiğinden gümrük ambarlarıyla, rıhtım antrepolarından başka, şehir dahilinde otuz kadar antrepo açılmıştı. Sonra bu antrepoların büyük kısmı kapanıp, yalnız altı yedisi kalmıştı. (Karayılmazlar & Karayılmazlar, 2006, s. 127)

İstanbul İktisat Komisyonu, ambar ve antrepolar boş dururken, dışarıda antrepo bulunmasına izin verilmesini istemiyordu. Çünkü bu depoların kontrolü zordu, dolayısıyla rıhtım antrepolarının terk edilmesi uygun değildi. Bir başka ifadeyle şehir içindeki antrepolarla sıkı bir denetim olmadığından her türlü usulsüzlüğün ve sıkıntılı durumun ortaya çıkması mümkündü.

Diğer taraftan antrepo ve gümrük ambarları içinde Antrepo Nizamnamesi'nin belirlediği şartları taşımayan depoların bulunması bir başka sorundu. Kargir binalar ile deniz kenarlarında bulunmayan ve demir parmaklıkları olmayan antrepolar, emtiaları dışsal etkilerden korumak için uygun değildi. Yine tüccarın ihtiyacına yetecek kadar dok ve antrepo inşa etmek Rıhtım Şirketinin yükümlülükleri arasında bulunuyordu. Dolayısıyla bu şartın yerine getirilmesi hâlinde özel antrepolarla ve devlet tarafından büyük masraflarla inşa edilecek antrepolarla ihtiyaç kalmayacaktı. Şirketin bu taahhütlerini yerine getirirken özel veya devlet mağazaları açılmasına da izin verilip zor duruma düşürülmemesi gerekiyordu. Ayrıca Rıhtım Şirketi, deri gibi emtia için özel antrepolar gösterirken frigorifik¹ antrepolar da yapmalıydı.

Umumi Mağazacılık ve Varant Usulü

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın raporda dile getirdiği bir başka husus ise varant usulünün yaygınlaştırılmamasıydı. Varant, “umumi mağaza denilen eşya depolarına saklanmak üzere bırakılan mallar karşılığında, mağazayı işleten tarafından düzenlenip, malı bırakana verilen kıymetli evrak niteliğinde bir çift emtia senedine” deniyordu. Ne yazık ki rehin senedi olarak adlandırılan;

varant usulü olmayınca krediye muhtaç olan tacirler, malları ve emtiayı bankalara ait hususi mağazalara nakletmek mecburiyetinde kalıyordu. Bu suretle her bankanın hususi bir deposu olmuştu. Yalnız depoları olan bankalar nezdinde tacirler, kredi bulabiliyordu. Halbuki varant sayesinde tacir, depo ettiği eşyanın tamamını veya bir kısmını satar, rehin eder, bu suretle mübadele ve kredi muameleleri de genişlemiş olurdu (Karayılmazlar & Karayılmazlar, 2006, s.128).

Bu arada antrepo ücretleri, tüccarın yoğun şikâyet konuları arasındaydı. Karayılmazlar ve Karayılmazlar (2006) tarafından belirtildiği gibi dünyanın o dönem en işlek ticari limanları olan Trieste ve İskenderiye'de 10 vagon şekerin aylık antrepozaj masrafı sigorta vs. dahil 3000 lira iken İstanbul antrepolarında 9500 liraydı, üç katından fazlaydı (Karayılmazlar & Karayılmazlar, 2006, s.128). Bu durumda tacirler İstanbul Limanı yerine Trieste ve Port Said gibi limanları tercih ediyorlardı. Oda, tam da bu noktada yeni antrepolar inşa edilirken, mallardan alınacak ücret/vergi meselesinin çözüme kavuşturulmasını talep ediyordu. Üstelik İstanbul'daki özel antrepoların aldığı ücret daha ucuzken, resmî antrepoların ücretleri daha yüksekti. Bu da özel antrepoların tercih edilmesine yol açtığı için Hazine'nin zararına sebep oluyordu.

¹ Türk Dil Kurumu Sözlüğüne göre “frigorifik” sözcüğü, “soğutma özelliği olan, soğutucu” anlamına gelir.

Öte yandan antrepolarla umumi mağazalar kuruluş prosedürleri açısından farklılık arz etmekteydi. Antrepolar, limanlarda ve gümrüklerde kurulurken, umumi mağazalar devletin izniyle her yerde özel teşebbüs tarafından nakdi kefaletle kurulabiliyordu.

Odanın İlk Önerileri

Sonuç itibarıyla bu raporla Ticaret Vekâletine 240 maddelik öneride bulunan Oda bünyesindeki İstanbul İktisat Komisyonu, tüccarın ithalat ve ihracatı için elzem olan liman ve antrepo sorununun çözümü için şunları tavsiye etmişti:

[...] 107- (İstanbul) rıhtımların İstanbul tarafının Sevkiyat Ambarına, Galata tarafının da Tophane'ye kadar uzatılması;

108- Tophane'de serbest mıntıka ayrılması;

113- Yeni antrepoların inşasının hızlandırılması;

114- Hususi antrepoların engellenmesi ve devlet tarafından yapılmaması;

115- Antrepoların eşyanın sınıflarına göre ayrılması ve ayrıca transit antrepoların açılması;

116- Antrepolara konulmuş eşyanın dolaşımının kolaylaştırılması; antrepoların ücretlerinin düşürülmesi [...] (Karayılmazlar & Karayılmazlar, s. 222-223).

Oda İstedi, Odalara Antrepo Kurma Yetkisi Verildi

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın ağır baskısı ve lobicilik faaliyetleri netice verdi ve tüccarı ferahlatacağı umulan 1926 tarihli 865 sayılı Ticaret Kanunu çıkartıldı. Kanun'un Oda tarafından Türk ticaretinin önünü açan kanun olarak karşılanmasının sebebi ise umumi mağazalar ile ilgili hükümler içermesiydi. Ayrıca büyük reform olarak kabul edilen "yine 1926 tarihli 655 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları Nizamnamesi'nin 12. maddesiyle Ticaret Vekilliği'nin izninin alınması şartıyla antrepo, umumi mağaza ve müzayedede salonları kurmak ve işletmek için Sanayi ve Ticaret Odalarına izin" verilmişti. Arzu Varlı (2016)'nın da işaret ettiği gibi Ticaret Kanunu'nda "Umûmî Mağazalar, Makbuz Senedi-Varant verme karşılığında her cins emtia ve zehair-i mevdûayı depolamak ve satım yapmak amacıyla açılmış kurum" şeklinde tanımlanmıştı. Böylece bu mağazayı kurmaktan maksat da ortaya konulmuştu:

Umûmî mağazalar tarafından verilen bu senetler, eşya üzerindeki mülkiyetin temsil edilebilmesi, devir ve temlik işlerindeki zorlukları ve gereksiz maliyetleri ortadan kaldırmış ve gerek ziraî ve hayvanî ürünlerin gerek ticarî emtianın hiçbir masraf oluşmasına gerek kalmadan ciro yoluyla elden ele geçmesini veya rehin alınmasını sağlayarak; Bankalardan avans para alınmasını sağlamaya yöneliktir. Ticaret Kanunu bu çift senet uygulamasını kabul ederek aslında, mal sahibinin bir taraftan malını rehin (depolamasını) bırakmasını diğer taraftan da malını başkasına satabilme yetkisini koruyabilmesi gibi önemli bir fayda ortaya çıkarmaktadır. Tüccara sağladığı bu fayda doğrudan ticarete de fayda sağlamaktadır (Varlı, 2016, s. 250).

Bu tanımların ve açıklamaların ortaya koyduğu gibi antrepoların bir başka önemi, tüccarın finans ve kredi işlemlerini kolaylaştırmasında, varant ve makbuz senedi gibi enstrümanlarla kredi imkânlarına çeşitlilik kazandırmasından kaynaklanıyordu. Dünyadaki başarılı örnekleri, Osmanlı'nın son döneminde ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ticaret ve Sanayi Odası tarafından ülkemize adapte edilmeye çalışılmış, bu amaçla ciddi bir lobi çalışmasına bile girişilmişti. Odanın Türkiye'de kurmayı hayal ettiği sistem diğer ülkelerde şöyle çalışıyordu: Antrepolarda muhafaza edilen eşyaya karşılık başlangıçta adi emtia makbuzları, sonrasında ise daha hızlı işlem yapılabilmesi amacıyla emre yazılı senet verilmeye başlanmıştı. Yetkili kurum vasıtasıyla yapılan bu işlem sayesinde emtialar, tıpkı çeklerdeki gibi ciro yöntemiyle satılıyor, aynı zamanda malların da depolanması gerçekleşmiş oluyordu. Bunun yoğun ve yaygın şekilde yapıldığı depolara da "umumi mağazacılık" adı veriliyordu.

Odadan Rapor Üzerine Rapor

Bu kez İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın İstihbarat ve Neşriyat Şubesi liman, gümrük ve antrepo ve tahmil-tahliye konuları hakkında 26 Mayıs 1926 tarihli özel bir rapor hazırladı. Bu rapora göre İstanbul limanının müzmin hastalığı dizbarko ve suplan sorunlarıydı. Bir başka ifadeyle tüccardan alınan ve her gün artan vergilerdi. Burada bir aldatmaca vardı. Şirketin tarifesi ucuzdu, ancak bu ucuzluk hızlı ve belirli bir sürede yapılan boşaltma için geçerliydi. Ne var ki hiçbir zaman hiçbir mavnanın vaktinde boşaltılması mümkün olmuyordu. Üstelik mavnada bekleme ücretleri vergilere dahil ediliyordu. Bu haksızlığın giderilmesi için ilgililerle yapılan görüşmeler netice vermemişti. Rapora göre “antrepo meselesi hal olunca dizbarko buhranının zail olacağı muhakkaktır” (Avni, 1935, s. 311-312). Gemilerden yüklerin tahliye edilmesi anlamına gelen dizbarko ve supalan işlerinin ele alındığı bölümde bu buhranın ortaya çıkışı veciz bir şekilde özetleniyordu:

Asıl mühim bir sebep olmak üzere İstanbul'a vürüt eden ticarî eşya için کافی miktarda antrepoların mevcut olmaması ve bu yüzden ticarî eşyanın uzun müddet mavnalar dahilinde kalması ve bundan dolayı meydana gelen birçok fenalıklara ilaveten mavnaların ve sair yükleme ve boşaltma araçlarının bu suretle hatta aylarca kullanılamaz bir hale gelmesi (Avni, 1935, s. 622).

Bu tespit üzerine yükleme, boşaltma ve antrepo işleriyle ilgili olarak oda bir komisyon oluşturdu. Avni (1935)'in kaydettiğine göre Komisyon, titiz bir çalışmanın neticesinde 14 Haziran 1926 tarihli bir rapor hazırladı. Dizbarko ve suplan hakkındaki bütün şikâyetleri etraflıca dinleyip raporunda maddeler halinde kaydeden komisyon, tüccarın önemli bir şikâyetini de antrepolarda istifin mevcut olmaması şeklinde tespit etmişti. Bu eksiklik, malların zarar görmesine yol açıyordu. Özetle rapora göre İstanbul limanında mevcut ticarî sorunların kaynağını dizbarko meselesi teşkil ediyordu, bu sorun ve Şirket'in genel muamelelerindeki ahenksizlik çözüldüğünde bütün mesele halledilmiş olacaktı.

Komisyon tarafından hazırlanan bu “Tahmil ve Tahliye [Yükleme ve Boşaltma] Raporu” (Avni, 1935, s. 26) Oda Meclisinin iki gün sonraki toplantısında okundu. Müzakereler neticesinde İstanbul limanında yükleme ve boşaltma sorunlarının devam ettiği, bu sorunların ortadan kaldırılması için yapılması gerekenleri araştırmak ve uygulanabilecek olumlu çareler oluşturmak için komisyonun görevine devam etmesi gerektiğine karar verildi. Komisyonun çalışmasına verilen önem, Başkan Vekili Hamdi Bey ve Meclis Üyesi Refik İsmail Bey'in komisyon üyeliğine dahil edilmesiyle gösterilmişti.

Ticaret Odası, komisyonun yükleme ve boşaltma işleriyle ilgili hazırladığı ikinci raporu, 27 Eylül 1926 tarihinde Ticaret Vekâletine gönderdi. Avni (1935)'te kaydedildiği üzere İstihbarat ve Neşriyat Şubesinin Meclise sunduğu rapor üzerine kurulan komisyonun hem bizzat davet ederek hem de gazete ilanlarıyla çağrıda bulunarak ticaret ve sanayi erbabını dinlediği ve raporu da böylece oluşturduğu kaydediliyordu. Raporda, dizbarkonun İstanbul ticaret ve sanayisi üzerinde “çok fena bir tesir” meydana getirdiği anlatılarak, konunun 14 Haziran 1926 tarihli raporla Vekâlet'e sunulduğu hatırlatılıyordu. Odaya göre sorunların temelinde antrepo yetersizliği yatıyordu. Bunun için de İstanbul Ayvansaray antreposunun bir an evvel açılması gerekiyordu. Bu mesele hakkında İstanbul'da bulunan Ticaret Vekili Rahmi Bey'e, Rüsumat İdaresi'ne ve diğer vekâletlere müracaat edilerek, gerekli teşebbüslerde bulunulmuştu. Hatta ilk kez bu komisyon sorunun çözümü için Oda tarafından, yönetmeliğin 12. maddesine dayanılarak antrepo açılmasını gündeme getirmiş durum Ticaret Vekâletince uygun bulunmuş ve Maliye Vekâletine nakledilmişti. Raporda yer alan bilgiye göre Odanın bu talebi henüz sonuçlanmamıştı. Ancak Ayvansaray antreposunun açılması başarılmış, bu da sorunu kısmen hafifletmişti. Bu arada Reşadiye Caddesi üzerinde yer alan ve Rıhtım Şirketine ait olan büyük bir antreponun inşaatı sona ermişti. Ayrıca Tophane rıhtımları antrepo yapımı ve açılması amacıyla Seyrüsefain Müdüriyetine bırakılmıştı.

Komisyon, Tophane antreposunun pek müsait bir sahada yer alması nedeniyle modern ve mekanik vasıtalarla donatılmasını ve inşaatının bir an evvel bitirilmesini istiyordu. Tophane deposu açıldığında, hafifleyen krizin tamamıyla önüne geçilecekti.

Odanın Vekâlete sunduğu rapor, Komisyonun diğer önemli tespitleriyle devam ediyordu. Raporla dünyada depo ve antrepoların nasıl olduğu, hangi ülkede nasıl işletildiği ve daha da önemlisi İstanbul'un hangisini örnek alması gerektiği analiz edildi. Liman ve antrepo meselesinin sadece İstanbul'un ve Türkiye'nin en önemli sorunu olduğunun ve iktisadi faaliyetleri doğrudan etkilediğinin altı çizilen "Odaca tesisi mutasavver anbar ve antrepo münasebetile 14-6-926 tarihinde tanzim olunan rapor"da (Avni, 1935, s. 320-329) İstanbul için Venedik Limanının yönetimi esas alınıyor, İngiltere ve ABD örnekleri tahlil ediliyordu. Raporu okuyanın aklına ilk olarak Ticaret ve Sanayi Odası'nın bu işi çok iyi bildiği, dolayısıyla en iyi yapabilecek kurumun da Oda olduğu fikri geliyordu.

Oda Antrepo Sorununun Çözümü İçin Sahaya İniyor

Ticaret Odası antrepo meselesinin gerçek anlamda takipçisi oldu. Oda Meclisinin 2 Şubat 1927 tarihli toplantısında antrepo, depo, ardiye ve umumi mağazalar hakkında Ticaret ve Sanayi Şubesinde hazırlanan rapor okundu. Bu da Odanın kendini bu konuda vazifeli gördüğünü gösteriyordu. Meclis içinden bu amaçla bir komisyon teşkil edilerek üyeliklerine "Reis Vekili Hamdi, Akosmanzade İzzet, Salâhattin Nevzat, Hamdi, İzzet Raif Beyler" (Avni, 1935, s. 73) getirildi. Komisyona verilen görev, kısa zaman içinde umumi mağazalar hakkında bir talimatname/yönetmelik projesi hazırlamaktı.

Yaklaşık 4 ay geçtikten sonra konu tekrar Oda Meclisi'nde görüşüldü. 15 Haziran 1927 tarihli bu toplantıda;

Umûmî Mağazalar ve Antrepolar İdaresi Talimatnamesi İhzar Komisyonu" tarafından hazırlanan nizamname [yönetmelik] okundu. Yönetmelik, tam 38 maddeden oluşuyordu ve tüm maddeleriyle Oda Meclisince kabul edildi. Oda Yönetmeliği'nin 14. maddesi gereği tasdik için Ticaret Vekâletine gönderilmesi oylandı. Bu toplantıda "Seyristfain idarei umumiyesile antrepo bi nalarına ait mukavelename projesi de kabul edilmiştir (Avni, 1935, s. 86).

Antrepo Yönetmeliğinin Oda Meclisinde kabul edilmesinin üzerinden 2 ay geçtikten sonra, Oda Meclisinde Vekâlet tarafından onaylanan Antrepo Umûmî Mağazalar Talimatnamesi ile Vekâlet'in cevabi yazısı okundu. Vekâlet'ten gelen yazı üzerine uzun müzakereler cereyan ettikten sonra "Talimatnamenin 3, 4, 5 ve 7 nci maddelerinin Odaca (Vekâlete) takdim olunmuş olan tarzda kabulü ve bu maddelerdeki tadilatın kaldırılması hususunun Vekâlete arz ve işarına karar verilmiştir" (Avni, 1935, s. 92). İş dünyasının gerçeklerini bilen tüccarlardan oluşan İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Meclisi, sorunları ve çözümleri yakından bilmenin getirdiği kararlılıkla, Vekâletin düzeltmelerinin kabul edilmeyeceğini nezaketle Bakanlığa bildiriyordu.

Antrepoya olan ihtiyaç had safhaya çıkınca Oda Meclisi, bu konuda inisiyatif almaya karar verdi. Yönetimi kendisine geçen ancak henüz resmen açılmayan Tophane antrepolarının mal kabulüne açılmasına 4 Eylül 1927 tarihli toplantısında karar verdi. Mecliste dile getirildiği gibi bekçi mahallerinde bekleyen eşya dolu mavnaların sayısı artmıştı. Meclis konunun öneminden dolayı gizli bir oturum yaptı ve Tophane ambarlarının bir an evvel açılması konusunda İstanbul Liman Şirketi tarafından gönderilen rapor okundu. Oda antrepo sorununun çözümü bağlamında harekete geçmek için, Seyrüsefain ambarlarına gümrüksüz mal koymaya yetkili bulunduğu Rüşumat Genel Müdürlüğü tarafından kendine bildirilmesini istiyordu. Meclis üyesi de olan Liman Şirketi Genel Müdürü Hamdi Bey Rüşumat Müdürlüğüyle temasta bulunmakla görevlendirildi. Ayrıca antrepo ve umumi mağazaların kurulması ve kadrosunun belirlenmesinde Başkan Hüseyin Hüsnü Bey ile Vekili Hamdi Bey'e "salahiyet-i kâmile/tam yetki" (Avni, 1935, s. 95) verildi.

Odanın Ambar Açma Zarureti Hasıl Olmuştur

1926-1928 seneleri arasında İstanbullu tüccarlardan gelen şikâyetlerin büyük çoğunluğu “İstanbul limanında dizbarko ve supalan masrafları, yükleme ve boşaltma işlerinde görülen sorunlar ve gecikmeler, mevcut antrepoların ihtiyaca kâfi gelmemesi” gibi konulardı. Bu nedenle Oda özel bir komisyon kurmak zorunda kalarak, antrepo buhranına çözüm aramış, buhrana kesin çözüm olarak da bizzat bu işin içine girmek zorunda kalmış ve “Odaca Tophane ambarlarının küşadı zarureti hasıl” (Avni, 1935, s. 310) olmuştu.

Sonuç itibariyle Türkiye ekonomisinin dışarıya açılan en önemli limanı olan İstanbul limanlarında antrepo antrepo buhranının “had şekil alması”, Ticaret ve Sanayi Odası'nı “kat'i ve esaslı tedbirler almağa sevk etmişti.” Bu kesin çözüm, “ihtiyaca kâfi gelmeyen Rıhtım Şirketi antrepolarına ilaveten gümrüklenmemiş eşyanın kabulüne mahsus olmak üzere bir antrepo” kurup işletmekti. Ticaret Odası yönetimini Oda Meclisi tam ve büyük bir güçle destekledi. Bunun üzerine Oda önce ilgili alt birimler, sonrasında ise Vekâlet ve Hükûmet nezdinde gerekli girişimlerde bulundu.

Müjdeli haber Odanın 1926-1927-1928 yıllarına ait raporunun 1927 yılı kısmında “Sınai istihsalata (üretim) gelince” başlıklı bölümde “Umûmî mağazalar ve antrepolar tesisi için Odamız tarafından vâki olan teşebbüs intaç olunmuş (sonuçlanmış) ve mezkûr antrepolar Odaya merbut (bağlı) olmak üzere tesis edilmiştir” (Avni, 1935, s. 343) cümlesiyle üyelere duyuruldu.

Seyrüsefain İdaresi Genel Müdürü Oda Başkan Yardımcısı Olunca...

Yürütülen görüşmeler neticesinde Karaköy cihetinde bulunan Tophane rıhtımlarının Oda tarafından kiralanması uygun bulundu. Rıhtım Şirketi'nin uhdesinde iken Seyrüsefain İdaresine bırakılan Tophane antrepolarının inşasına başlanmış ancak yarım kalmıştı. “Resmî makamlar”, anılan antrepoları Oda tarafından “icap eden tadilat ve ilaveler” yapılmak kaydıyla kiralanmasına izin vermişlerdi. Kuşkusuz Ticaret ve Sanayi Odası'nın antrepo işletmeye talip olarak Ticaret Vekâletine müracaat etmesinden sonra Tophane antrepolarının kendine tahsis edilmesinde Sadullah Bey'in büyük katkısı olmuştu. Sadullah Bey, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda ikinci başkan vekili olarak görev yapıyordu. Ama bu kiralama işindeki eşsiz rolü, ikinci unvanı sayesinde olmuştu: Seyrüsefain Müdür-i Umûmîliği... Bir başka ifadeyle Sadullah Bey'in Seyrüsefain Genel Müdürü sıfatını taşıyor olması, Odayı bir antrepoya sahip kılarken dönemin şartları sebebiyle Tophane antrepo inşaatını ivedi bir şekilde tamamlayıp dış ticaretin emrine vermesi mümkün olmayan Seyrüsefain İdaresini de bir yükten kurtarıyordu.

Tophane Ambarları İdaresi Resmen Kuruluyor

Kiralama işi gerçekleşikten sonra Ticaret Odası, Tophane ambarlarının yönetiminden sorumlu olmak üzere Meclis Üyelerinden oluşan 5 kişilik bir ambarlar idaresi oluşturdu. Avni (1935)'in aktardığına göre Odanın ilk Tophane Ambarları Heyeti 28 Eylül 1927 tarihli Oda Meclis toplantısında seçilerek göreve başladı. 5 kişilik yönetim, Türkiye Millî Sigorta Şirketi temsilcisi ve Oda Birinci Reis Vekili Hamdi Bey, Oda İkinci Reis Vekili ve Seyrüsefain Müdür-i Umûmîsi Sadullah Bey, Meclis Üyesi ve ithalat tüccarı Avundukzade Üzeyir Bey, Meclis Üyesi ve ithalat tüccarı Velizade Mustafa Faik Bey, Meclis Üyesi ve Liman İşleri İnhisarı Türk AŞ Müdürü Hamdi Bey'den meydana geliyordu. Antrepolar Umum Katipliğine ise İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İstihbarat ve Neşriyat Şubesi Müdürü Galip Bahtiyar Bey getirildi. Galip Bahtiyar, Oda Meclisine ilk antrepo buhranı raporunu hazırlayıp, gerekçelerini ortaya koyan isimdi. Onun hazırladığı rapor üzerine meclis bir araştırma komisyonu kurup raporlar hazırlayarak Vekâlet ve Hükûmete takdim etmişti. Galip Bahtiyar bu çalışmalarının karşılığını, Oda yönetimine verilen antrepoların genel sekreterliğine getirilerek almıştı.

İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası mecmuasının Türkçe ve Fransızca yayınlanan 1928 yılı ikinci sayısından itibaren kapanıncaya kadar her sayısında “1 Teşrin [Ekim] 1927'de Odaca tesis olunan

Tophane Ambarları İdare Heyeti" başlığı altında Tophane Ambarları İdare Başkanı, Yönetim Kurulu Üyeleri, Genel Sekreteri, Merkez Bürosu Şefi Mithat Bey ve "2287" olan telefon numarası düzenli olarak yayınlandı (İTSO, 1928a). Derginin Mart 1928 tarihli nüshasında ise Yönetim Kurulu Üyelerinde bir eksik olacak ve Üzeyir Bey (İTSO, 1928b) yer almayacaktı. Temmuz 1928 sayısındaki bilgilendirmede ise Üzeyir Bey'in yerine Haydar Muhyiddin Bey'in (İTSO, 1928c) ismi konulacaktı. Temmuz 1929 sayısında bir isim değişikliği daha olacak, üye sayısı üçe düşürülerek, Muhyiddin Bey'in ismi çıkartılacak, üye Hamdi Bey'in isminin önüne de "Liman Şirketi Müdürü" (İTSO, 1929b) ifadesi getirilecekti.

Oda yıllık faaliyet raporlarına göre İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın Tophane ambarlarını kiralayıp yönetmesi 9 ay sürmüştü. Bu süre içinde ambara gümrüklenmemiş ticarî eşya kabul etmişti. Ancak daha sonra Ford Otomotiv firmasının Türkiye'de montaj/üretim yapacağı bir alan talep etmesi üzerine en uygun yer olarak Tophane Ambarları bulununca Oda, ambarlardan vazgeçmek zorunda kaldı. Oda 1929 yılında bu feragatına gerekçe olarak "antrepo buhranının tedricen azalması" ile "Ford müessesesinin bu mahalde bir otomobil montaj fabrikası tesisi hakkındaki talebini, memleketin umumi menfaatleri açısından daha muvafık bulmasını" (Avni, 1935, s. 751-752) gösterecekti. Bu sebeple de antrepolar, otomobil fabrikası yapılmak üzere Ford Şirketine "terk ve devir" edilecekti. Sonuç itibarıyla bir otomobil fabrikasına sahip olmaya gidebileceğine inandığı bir projenin ülke menfaatine daha uygun olacağını düşünen Hükümet, bunun da "milletin ve devletin yüksek menfaatlerine" uyumlu olduğu kanaatindeydi. Ne var ki bu kanaat, İstanbul iş dünyasına hiç de olumlu yansımayacaktı.

3. Odayı Anterpo Kurmaya Götüren Önerge ve Sonrasındaki Gelişmeler

Her Şey Gani Bey'in Önergesiyle Başladı

İstanbul Ticaret Odası'nın dış ticaretin en önemli gereklerinden olan antrepo ve ambarları yönetmeye başlaması, Meclis Üyesi Abdülgani Bey'in 3 Haziran 1926 tarihli Oda Meclisinde yaptığı konuşma üzerine başladı. Gani Bey, o toplantıda bir önerge vererek, antrepo meselesini gündeme getirip, Odayı aktif rol almaya davet etti. İşte bu andan itibaren antrepo buhranı Odanın "daha fiilî ve ciddî bir surette nazar-ı dikkat" alanına girdi. O tarihten itibaren Oda antrepo meselesine dahil oldu. Oda yönetiminde Tophane Antrepolarının hizmete girmesine kadar geçen 14 aylık süre de hazırlık ve araştırma süresi olarak değerlendirilmiş ve bu süreçte bir nizamname hazırlanarak Ticaret Vekâletine tasdik ettirilmişti.

Aslında Odaca bir antrepo açılmasına giden yol, 1925 tarihli Ticaret ve Sanayi Odaları Kanunu ile yine aynı tarihli ve kanundan hemen sonra çıkartılan Ticaret ve Sanayi Odaları Nizamnamesi ile açılmıştı. Oda yönetiminin ifadesiyle bu kanun ve nizamname, "Türkiye Ticaret ve Sanayi Odaları için hakiki bir gelişme ve faaliyet başlangıcı" olmuş; "Odalar Nizamnamesi'nin 12'nci maddesi borsalar, sergi ve panayırılar ve pazarlar, antrepo ve umûmî mağazalar... ilh. gibi iktisadî müessesâtın teşkil ve tesisi ve idaresi hak ve salahiyetini ticaret ve sanayi odalarına" (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası (İTSO), 1927a, s. 3) vermişti. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası da bu vazife ve salahiyetine dayanarak iki önemli tesis kurmuştu. Birincisi "İstanbul Ticaret ve Zahire Borsası"ydı ki daha ilk yıllarda borsanın "İstanbul'un ve memleketimizin en faydalı iktisadî kurumlarından" biri haline gelmesi, elde edilen başarıyı gösteriyordu. İkincisi de Tophane Antrepoları'ydı. Odanın Borsa'yı kurup ülke ekonomisine katkıda bulunan bir kurum haline getirmede gösterdiği başarı, ikincisini de kurup işletme cesareti vermişti.

Oda antrepo kurup yönetmek konusunda kendisini oldukça yetkin görüyordu. Her şeyden önce antrepolar hakkında o tarihe kadar ortaya koyduğu araştırma ve raporlar, Oda Dosyalar Dairesinde devasa bir yer işgal edecek hâle gelmişti. Bu yüzden Oda yönetimi samimi kanaatini açıklarken, "İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası şehrimizin en mühim ihtiyaçlarından birisi olan

antrepolar, ardiyeler ve umûmî mağazalar gibi ticarî kurumların dahi Oda tarafından tesis ve idaresi lüzumunu öteden beri takdir edip düşünmektedir" (İTİSO, 1927a, s. 3) diyecekti.

Gani Bey: "Odanın Ardiye ve Depolar Kurup İdaresini Teklif Ederim"

Odanın antrepo kurma düşüncesinin oluşumu, Ticaret Vekâleti ile görüşmeler, Hükûmetin Bakanlar Kurulu kararı çıkartıp Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın imzasıyla Odaya Tophane Antrepolarını kiralama ve yönetme yetkisi vermesi şöylece gelişmişti:

Öncelikle 3 Haziran 1926 tarihli Oda Meclisi toplantısında Meclis Üyesi Abdülğani Bey verdiği önergede Odanın kanunun kendisine verdiği yetkiyi kullanarak ambarlar kurup idare etmek suretiyle antrepo krizini çözmesini istedi. Bunun için gerekli araştırma sürecinin başlatılmasını Meclis'ten talep etti.

Abdülğani Bey'in önergesi şu şekildeydi:

Oda Nizamnamesi'nin 12'nci maddesi veçhile Odalar antrepo, emtia depo ve ambar ve ardiyeleri gibi müesseselerin tesis ve idaresine yetkili oldukları gibi İstanbul'daki antrepo ve ardiye tüccarına karşı etkili bir çare olmak üzere İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nca ardiyeler ve depolar ihdas ve tesisini ve bu müesseselerin Ticaret ve Zahire Borsası gibi mülhak bütçe ile ve muhtar bir surette idaresini ve bu hususta özel tetkiklerde bulunarak raporunu Meclise arz etmek üzere Kâtib-i Umûmîlik ve İstihbarat Şubesi'nin vazifelendirilmesini ve keyfiyetin Meclis gündemine alınmasını teklif ederim (İTİSO, 1927a, s. 4).

Meclis Üyesi Abdülğani Bey'in bu önergesinde dile getirdiği hususlar, Meclis üyeleri tarafından makul görülmenin ötesinde yürekten desteklendi. Bunun üzerine Gani Bey'in okuduğu önerge, Meclisin hemen gündemine alındı, katib-i umûmîlik ve İstihbarat Şubesinde gerekli araştırmaların yapıp raporlaştırılıp Meclise sunulması kararlaştırıldı.

Oda Başkanı Hüseyin Hüsnü: "12. Maddeye Dayanarak Antrepo Açmaya Karar Verdik"

Gani Bey'in önerisinin üzerinden 4 gün geçmemişti ki, Oda Başkanı Hüseyin Hüsnü Bey, Ticaret Vekâletine acil kodlu bir telgraf çekerek antreposuzluğun tüccar ve ticaret üzerinde yol açtığı olumsuzlukları bir kez daha aktardı. Hüseyin Hüsnü Bey'in telgrafi şöyleydi:

Son günlerde İstanbul'da antreposuzluktan dolayı tahliye sorunları devam etmekte ve yükleme ve boşaltma [için] Liman Şirketi'ne ödenmesi lazım gelen ton başına dizbarko ücretinden başka mavnalarda kalan günler için istaryaya ücretleri ve rıhtım üzerinde kalan eşya için muşamba kirası ödenmesi suretiyle beher ton başına tahliye masrafları dizbarko ücretini çok geçerek fevkalâde bir surette artmaktadır. Bu halin devamı karşısında İstanbul Limanı transit ticareti noktasında mevki ve ehemmiyetini kaybetmekte olduğu gibi bu faaliyet Pire, Trieste, Port Said gibi rakip limanlara intikal etmektedir. İstanbul Limanı'na yapılan deniz nakliyatının sigorta bedelleri de kumpanyalarca arttırılmıştır. Bu müşkülâtın diğer vahim neticesi de İstanbul Limanı'na getirilmek üzere verilen siparişlerin gönderilmesinin ertelenmesi ve sonrasında sipariş yapılmaması hususunda ithalat ve transit ticaretinde görülen temayüldür (İTİSO, 1927a, s. 4-5).

Sorunu açık bir şekilde ortaya koyan Oda Başkanı Hüseyin Hüsnü Bey, Türkiye'nin en önemli ticaret merkezi İstanbul'da iktisadî hayatın ve limanların ticarî faaliyetlerinin ilerlemesi ve gelişmesi gerektiğini, bu konuda Vekâletin beslediği emel ve temennilerin uygulamaya geçilmesinin ve İstanbul Limanı'nın en büyük ticarî ihtiyacını temin etme zamanının geldiğini beyan ediyordu. Hüseyin Hüsnü Bey, tüm bunları temin etmek için Oda Nizamnamesi'nin On İkinci maddesinin verdiği salâhiyete istinaden antrepolar, depo ve ardiyeler tesis ve idare etmeye karar verdiklerini, bu amaçla gerekli araştırma ve girişimlere başladıklarını bildirerek, bunun için her şeyden önce Vekâletin onayını talep ettiklerini, konuyu acilen Bakanlığın onayına sunduklarını

bildiriyordu. O esnada Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey İstanbul'da bulunuyordu. Oda Başkanı Hüseyin Hüsnü Bey konuyu Rahmi Bey'e detaylı şekilde izah etti. Rahmi Bey, heyecanlanmış ve ikna olmuştu. Antrepo ve umumi mağazaların gümrük ve vergi yönü de bulunduğu için konuyu hemen Maliye Vekili Hasan Bey ile paylaştı. Hiç vakit kaybetmemek için Ankara'da bulunan Maliye Vekiline bir telgraf çekerek antrepo buhranının çözümü için Ayvansaray antreposunun açılması gerektiğini, Rüşumat İdaresi'ne gerekli talimatları vermesini rica ettiklerini, ayrıca bu buhranı ortadan kaldırmak için antrepo açmaya girişen Odaya Maliye Vekâletinin kontrolündeki uygun mevkilerden birinin tahsis edilmesini istedi. Gerçekten Rahmi Bey, konunun ehemmiyetini bilen ender Hükûmet yetkililerinden biriydi. İstanbul Ticaret Odası'nın antrepoları çok iyi yöneteceğine inanıyordu. Bu nedenle Oda Başkanı gibi konuyu yakından takip etme görevini üstlendi, Ticaret Odası'nın en büyük destekçisi oldu. Bunu da Maliye Vekiline çektiği telgrafla ortaya koydu.

“Ticaret Vekâleti Odanın Antrepo Açmasına İzin Vermiştir”

Ticaret Vekili Rahmi Bey'in Maliye Vekili Hasan Bey'e çektiği telgraf şöyleydi:

İstanbul'da antrepo buhranı bütün mesaiye rağmen liman işlemlerini her gün daha ziyade zarara uğratmaktadır. Buna acilen çare bulmak üzere Ayvansaray Antreposunun, tahsisatı Rejî'den verilerek açılması emir buyurulmuştu. Halbuki Rüşumat Müdüriyet-i Umûmiyesi kendisine anılan antreponun açılması hakkında tarafınızdan emir verilmediğini ileri sürerek emir beklemekte ve antrepo açılmamaktadır.

Aynı zamanda İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Nizamnamesi'nin Onikinci Maddesindeki salahiyete binaen Vekâletimiz tarafından kabulü halinde antrepo ve ardiye açmaya sahalıyettar ve İstanbul'un münasip mevkilerinde ve Rüşumâtın kontrolü altında antrepo açmaya hazır olduğundan bahisle Vekâletimize müracaat etmiş ve bu müracaat Vekâletimizce muvafık görülmüştür. Esasen Rüşumât Müdüriyet-i Umûmiyesi tarafından Odanın bu müracaatı desteklenerek Vekâletinize keyfiyet arz edilmiştir. Binaenaleyh gerek Rüşumatça anılan Ayvansaray Antreposunun açılmasına ve gerekse İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın antrepo tesisine ve açmaya yetkili olduğuna dair emirlerinizin süratle bildirilmesi rica olunur. Bu mühim meseleyi mahallen halletmek icap ettiğinden cevab-ı âlinize İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda muntazırım (İTİSO, 1927a, s. 5).

Odanın antrepo açma meselesinin Meclis'te gündeme gelmesinden tam 9 gün sonra yani 12 Haziran 1926 tarihine kadar çok büyük yol kat edilmişti. Öncelikle Ticaret Vekâleti, Odanın antrepo tesisini ve açma talebini olumlu karşılayarak onaylamıştı. İkincisi İstanbul'da bulunan Ticaret Vekili Rahmi Bey, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası binasını karargâh haline getirerek, bu süreci hem kendi bakanlığı hem de diğer bakanlıklar nezdinde bizzat takip etmişti. Dikkate değer bir diğer husus ise Maliye bürokrasisinin antrepo buhranının çözümü karşısında gösterdiği sessiz dirençti. Özellikle âtl vaziyette bekleyen Haliç kıyısındaki antrepoların devreye alınması konusunda Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey'e karşı bile, zamanla yarışmak yerine zamanı durduran bir yavaşlık ve mukavemet göstermeleri oldukça manidardı. Bu direnci Rahmi Bey bizzat Maliye Vekiline müracaat ederek aşmaya çalışıyor, Maliye Vekiline maliye bürokrasisini şikâyet ederek doğrudan talimat vermesini rica ediyordu. Öyle ki cevabını da İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda beklediğini belirterek hem İstanbullu tüccarların hem de Ticaret Vekili olarak kendisinin bu konuya büyük önem verdiklerine işaret ediyordu.

“Şehrimizde Varan Muamelesi Yapan Umumi Mağaza Yok”

Bu arada Gani Bey'in önergesi üzerine Meclis tarafından Genel Sekreterliğe verilen antrepo meselesini araştırma görevi, Ticaret ve Sanayi Şubesi Müdürlüğünce yerine getirilerek, 25 Ocak 1927 tarihinde Oda Katib-i Umûmîliğine sunuldu. Yeni Ticaret Kanunu'na göre umumi mağazaların makbuz senedi ve varant verme karşılığında her cins emtia ve zahireyi satma ve rehin koyma maksadıyla kurulduğu belirtilen raporda, “Elyevm şehrimizde varant muamelesi ifade eden

umumi mağazalar gayr-i mevcut olup bu husustaki ihtiyacât-ı ticariyenin acilen temini elzem bulunmaktadır” (İTSO, 1927a, s. 6) tespiti yapıyordu.

Raporda bazı bankaların sadece kendilerine rehnedilen veya konşimentoları kendilerine gelen mallar için özel ardiyeler kurdukları anlatılarak bu bankaların en önemlilerinin Osmanlı Bankası, Kredi Lyon ve İtibar-ı Millî olduğu bildiriliyordu.

Ticaret ve Sanayi Şubesi Müdürü Vahid Bey'in imzasını taşıyan raporda, ticarî işlemlerin gerekli olması sebebiyle İstanbul'da umûmî mağazaların kurulmasının en bariz ihtiyaç olduğunun altı çizilerek, “Varant işlemleri işbu kayıtlara bağlı olmayan ve verilen makbuz da ticarî senetler gibi ciro edilebilir bulunması itibarıyla ticaretin en mühim bir noksanını telafi edecektir. Ticaret ve Sanayi Odası'nın, Odalar Nizamnamesi'nin On İkinci maddesine uygun olarak umûmî mağazalar açılmasına salahiyeti mevcut olup bunun için Ticaret Vekâletinin muvafakati kafi görülmektedir” (İTSO, 1927a, s. 6) ibarelerine yer veriliyordu.

“Umumi Mağazalar Oluşturulması Ticaretimiz İçin Büyük Faydaları Muciptir”

Vahid Bey'e göre antrepo açması hâlinde Odanın hükmî şahsiyeti makbuz senetlerindeki her türlü şaibenin giderilmesini sağlayacaktı. Ticaret ve Sanayi Şubesi Müdürlüğünün raporu şöyle devam ediyordu:

Ticaret Kanunu'nun 819'uncu maddesinde umûmî mağazaların kuruluş usul ve şartlarının özel bir düzenleme ile tayin olunacağı yazılı ise de şimdiye kadar ayrıca bir nizamname yayınlanmış bulunmamasına nazaran işbu salahiyetin günümüzde Odalar Nizamnamesine göre yalnız odalara verildiği dahi iddia olunabilir.

Rıhtım Şirketi imtiyaznâmesinde gerçi böyle bir salahiyetten bahis olunuyorsa da bunun rıhtım üzerindeki antrepolara ait olduğu ve esasen şirketçe 40 seneden beri bu hususta bir şey yapılmadığı yeri gelmişken arz edilir.

Yine anılan maddeye uygun olarak işbu umûmî mağazaların henüz gümrük resmini vermemiş olan eşyayı kabul etmeğe salahiyettar olup olmaması mevzubahis olabilir. Ancak bu husus için Rüşumat İdaresi ve bunun neticesinde Maliye Vekâleti ile temasa gelmek ve gümrük murakabesinin uygulanma yöntemi hakkında anlaşma zemini hazırlamak icap eder. Umûmî mağazalara kabul edilecek emtia ve zahirenin cinslerine gelince:

Meseleyi üç noktadan tetkik eylemek lazımdır:

Evvelen ithalat eşyası, ikinci olarak ihracat eşyası, üçüncü olarak da memleket dahilinde tüketilecek yerli eşyası hakkında tetkikat yapmak gerekir.

İthalat eşyasından umûmî mağazalara ihtiyaç gösterebilecek kısım, senevi 65-70 milyon liralık ithalatı olan pamuk mensucat ve 17-18 milyon liraya balığ olan yün mensucat ve petrol ve zahire ve hububattan ibarettir.

İhracat eşyamızdan ise başlıcaları bulunan tütün, yün ve tiftik, afyon ve palamut için umûmî mağazalara ihtiyaç bulunduğu kanaatindeyim. İhracat emtiamızdan olan incir, üzüm ve pamuk gibi maddelerin İstanbul'daki ticareti pek az miktara balığ olduğundan şimdilik bunlar için umûmî mağaza tesisine lüzum yoktur.

Dahilde tüketilecek olunan yerli maddelere gelince: Bunlar da zahire, hububat ve bunların unları, yakacaklar ve hayvanattan hasıl olan yiyecekler için umûmî mağazalar açılması lazımdır. İşbu muhtelif maddelerin bazıları inhisara tabi olup hususi kontrole ihtiyaç gösterdiğinden işbu maddelerin beheri için ayrı ayrı mağazalar tedariki icap eder. Mağazalarda alınacak ardiye ücreti ve sair rüşum ve haraçlara gelince; bunların da şimdiden tespit olunarak Hükûmetin olur ve tasdikine arz edilmesi muvafıktır.

Hülâsa: Gelecekte gümrüğü henüz verilmemiş mallara yaygınlaştırılmak üzere şimdilik gümrüklü emtiadan yukarıda sayılan kısımlar için ve bunların en mühimlerinden başlamak üzere umûmî mağazalar oluşturulması ticaretimiz için büyük faydaları mucip bir teşebbüs olacaktır efendim” (İTSO, 1927a, s. 7).

Beklenen Haber: Bakanlar Kurulu Antrepo Açma İznini Verdi

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hüseyin Hüsnü ve Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Beyler birlikte yürüttükleri çalışmanın neticesini nihayet aldılar. Odanın antrepo kurup açmasına izin veren Bakanlar Kurulu kararı çıkmıştı. Bu haber, Ticaret Vekili Rahmi Bey tarafından aynı gün 26 Ocak 1927 tarihli telgraf ile Oda Başkanı Hüseyin Hüsnü'ye şu tek cümleyle bildiriliyordu: “Odanın antrepo açması bugün Heyet-i Vekile’de kabul edildi. Hürmetler” (İTSO, 1927, s. 8).

İzni bildiren telgrafın Odaya ulaşmasından 7 gün sonra 2 Şubat 1927 tarihinde toplanan Oda Meclisi, hemen Umumi Mağazalar Komisyonu kurulması kararı aldı ve komisyon üyeliklerine de “Reis Vekili Hamdi, Ak Osmanzade İzzet, Salahaddin Nevzad, Hamdi, İzzet Raif beyler” seçildi. Komisyona tek bir görev verilmişti: “Umûmî mağazalar hakkında bir talimatname projesi ihzar etmek” (İTSO, 1927a, s. 8). Ayrıca “Umûmî Mağazalar Talimatnamesi İhzarı Komisyonu” kurulduğu *İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası* mecmuasının Nisan 1927 sayısında haberleştirilip tüm kamuoyuna duyuruldu (İTSO, 1927b, s. 273).

Diğer taraftan şubat ayının sonuna doğru Ticaret Vekili adına Müsteşar Hüsnü Süreyya ile Ticaret Genel Müdürü Şakir Bey’in imzalarını taşıyan 23 Şubat 1927 tarihli resmî bildirim de Odaya ulaştı: “Odanız tarafından antrepo küşâd edilebilmesi hakkında vaki olan teşebbüsât üzerine talep olunan müsaadenin itası zımında sadır olan Heyet-i Vekile kararı sureti leffen irsal edilmiştir. Muktezası veçhile (gereğince) muamele olunması tavsiye olunur efendim” (İTSO, 1927a, s. 8).

Gazi Paşa’dan da Odaya Antrepo Açma Onayı

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bir yandan izin çalışmasını çıkartırken diğer taraftan yer bakma çalışmalarını sürdürüyordu. Bu arada Hükûmetin izni, kararnameye dönüştürüldü. Hükûmetin çıkarttığı Reis-i Cumhuriyet Gazi Mustafa Kemal, Başvekil İsmet, Ticaret Vekili Mustafa Rahmi ile birlikte diğer bakanların da imzalarının yer aldığı kararname 27 Ocak 1927 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girdi. Ticaret Odası, İstanbullu tüccarlar için çok önemli bir sorunun çözümü yolunda ciddi başarı kazanmıştı. Bu başarı için önce her zaman destek ve yardımını yanında gördüğü Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey’i ikna eden Oda yönetimi, daha sonra da Bakanlar Kurulundan gerekli kararı çıkartmıştı. Odanın antrepo kurup açma izni almasına Reis-i Cumhuriyet Gazi Mustafa Kemal Paşa da onay verdi. Özel teşebbüsün temsilcisi olarak Odanın antrepo buhranını çözecek çalışmaların içinde yer almasını doğru bulduğunu, kendisine gönderilen kararnameyi hiç bekletmeden imzalayarak gösterdi.

Kararnamede “İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından ticarî eşyanın konulması için gümrük kanunları hükümlerine uygun olarak Rüsumat Müdüriyet-i Umûmiyesinin nezareti altında bulunmak şartıyla antrepo açmasına müsaade verildiği” vurgulanıyordu. Bu iznin de Ticaret Vekâletinin 13 Ocak 1927 tarih ve 6/290 numaralı teklifi ve Maliye Vekâletinin 15 Ocak 1927 tarih ve 17/1323 numaralı tezkiresiyle vuku bulan mütalaası üzerine” Bakanlar Kurulu’nun 16 Ocak 1927 tarihli toplantısında onaylanıp kabul edildiği belirtiliyordu. Rüsumat İdaresince Sarayburnu’nda ve Seyrüsefain İdaresince Tophane rıhtımında inşasına başlanmış olan antrepoların tamamlanmasının uzun zaman alacağına vurgu yapılan kararnamede, İstanbul liman işlerinde halen devam etmekte olan antrepo buhranına mahal vermemek için İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’na antrepo açma izni verildiği kaydediliyordu (İTSO, 1927a, s. 9). Aslında kararname kendi içinde Odaya hangi antrepolarla talip olması gerektiğini gösteriyordu. İstanbul Ticaret Odası yönetimi bu inceliği fark ederek, antrepoları kiralama çalışmalarını zikredilen yerlere yöneltti.

Antreponun Mimarı Rahmi Bey’e Özel Teşekkür

Ticaret Odası, bu kararnamenin çıkmasında büyük rol oynayan Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey’e teşekkür etmeyi bir gün bile geciktirmedi. Kararnamenin yayımlandığı gün, Ticaret Vekâletine bir teşekkür telgrafı çekti: “Odamız tarafından antrepo açılabilmesinin Heyet-i Vekile-i

Celilece kabul buyurulması İstanbul ticaretinin intizam ve inkişafını teshil edecek amillerden (kolaylaştıracak etkenlerden) bulunduğu cihetle işbu gaye-i terakkiyenin husulbezir olmasına delalet-i vekâletpenahilerinden dolayı şehrimiz ticareti namına arz-ı teşekkürat eyleriz efendim” (İTSO, 1927a, s. 9).

Komisyonun Büyük Başarısı: Hem Yönetmeliği Hazırladı Hem Binayı Buldu

Oda kelimenin tam manasıyla antrepo ve umumi mağazalarla ilgili çalışmalarını dört koldan yürütüyordu. Bir yandan resmî işlemler devam ederken, diğer yandan bu işle ilgili kurulan komisyon hazırlık çalışmaları yürütüyordu. Bilindiği gibi “muntazam ve modern bir antrepo ile varant mukabilinde ticarî eşya kabulüne mahsus umumi mağaza açmayı” 2 Şubat 1927 tarihli Meclis oturumunda kararlaştıran ve aynı tarihte Hükûmetten de bu kabil müesseseler açma izni alan Oda, anında bir komisyon oluşturmuştu. Temel vazifesi antrepo ve umumi mağaza nizamnamesini hazırlamak olan komisyon, sadece nizamnameyi, diğer bir deyişle ahkâm-ı esâsiyeyi hazırlamakla kalmadı, antrepoculuğun yapılacağı mekânı bulup gerekli müzakereleri yürüttü.

Antrepo ve umumi mağazaları ticaretin ilerlemesinde en önemli etkenlerden kabul eden komisyonun hazırlık safhasında gözettiği biricik husus, bu girişimin fiiliyata dönüşmesinin sebeplerini temin etmektir. Antrepo düşüncesinin bir hayal olarak kalmaması ve uygulamaya geçilmesi için gerekli sebep ise komisyona göre nizamnameyle birlikte antreponun bulunmasıydı. Komisyon, bu olmazsa olmaz şartı yerine getirdi ve Seyrüsefain İdaresinden inşa halindeki Tophane rıhtımını kiralamak için görüşmeler yapıp sözleşmeyi imza aşamasına getirmeyi başardı.

Komisyon, 4 aylık çalışmaları hakkında Oda Meclisini bilgilendirdiği 4 Haziran 1927 tarihli Başkan Vekili Hamdi Bey imzalı kararında, girişimin eyleme dönüştürecek sebeplere işaret ederek, şunları kaydediyordu:

Bu hususta en evvel dikkate alınan nokta İstanbul'da gerekli şartlara haiz muntazam bir depo binası bulmak olmuştur. Seyrüsefain İdaresi tarafından Tophane rıhtımında inşa edilmekte olan son sistem antrepo binalarının Ticaret Odası'nca kiralanmasının başlanması halinde işin çözümünün tamamıyla kolaylık kazanacağı anlaşılmış ve Seyrüsefain Müdüriyeti ile bu meseleye dair müzakerelerde bulunularak, kesin olarak belirlenmiş bir ücret ve gerçek [net] kârların bir kısmına ortak olma mukabilinde anılan antrepo binalarının Ticaret Odası'na kiralanmasına zikredilen İdare muvafakat göstermiş olmağa işbu esaslar dairesinde bir mukavele projesi hazırlanıp düzenlenmiştir. Diğer taraftan umûmî mağazaların kuruluş ve idare şekli hakkında Avrupa'nın muhtelif yerlerinden toplanan malumat ve esaslardan ilham alınmak üzere bir de “ahkâm-ı esâsiye” [yani temel hükümler] meydana getirilmiştir. Umûmî mağazaların açılması ve varant makbuzları usulünün tesisi suretiyle ticaretimize büyük hizmetler ifa olunacağına kani bulunan komisyon takdim olunan mukavele ile ahkâm-ı esâsiyenin kabul ve fiiliyata geçebilmek üzere İdare Heyetinin bir an evvel seçilmesi bağlamında keyfiyetin yüce heyete arzını rica eylerim efendim (İTSO, 1927a, s. 10).

Nizamname ve Kira Sözleşmesi Kabul Edildi

Umumi Mağazalar Talimatnamesi Hazırlık Komisyonunun oluşturduğu nizamname ve antrepo sözleşmesini içeren rapor, Oda Meclisinin 15 Haziran 1927 tarihli toplantısında okundu. Meclis üyeleri 38 maddelik ahkâm-ı esâsiye kabul ederek, Odalar Nizamnamesi'nin 14'üncü maddesince tasdik için Ticaret Vekâletine gönderilmesine karar verdi (İTSO, 1927d, s. 691). İkinci bir oylamayla da Seyrüsefain İdare-i Umûmiyesi ile imzalanacak antrepo binalarına ait “mukavelename projesi” kabul edilerek Oda (Yönetim Kurulu) Başkanlığına gönderilmesi hükmüne bağlandı (İTSO, 1927a, s.10).

Odadan Ticaret Vekâletine: “38 Maddelik Ahkâm-I Esâsiye Tasdikinize Arz Olunur”

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası yönetimi, Oda Meclisi tarafından kabul edilen nizamnameyi 4 gün sonra 19 Haziran 1927'de bir üst yazıyla birlikte onay için Ticaret Vekâletine sundu. Odanın açmasına izin verilen umumi mağazalar ve antrepolar için özel bir komisyon kurulduğu belirtilen yazıda, bu komisyon tarafından hazırlanan ve Oda Meclisi'nin 15 Haziran 1927 tarihli toplantısında kabul edilen 38 maddelik “ahkâm-ı esâsiye”nin tasdik için Vekâlete arz edildiği ve yüksek bildirimlerinin beklendiği beyan ediliyordu.

Yazının tam metni şöyleydi:

26 Kanunusani 1927 tarihli heyet-i vekile kararname ve 23/2/1927 tarih ve 25/1180, 68/2131 numaralı tebligat-ı vekâletpenahileri mucibince Odaca küşâdına müsaade buyurulan umûmî mağazalar ve antrepolar için Oda azasından müteşekkil komisyon-ı mahsusa ihzar ve Oda meclisinin 15/6/1927 tarihli içtimanda kabul olunan 38 maddelik ahkâm-ı esâsiye bera-yı tasdik vekâlet-i celilerine arz ve bu husustaki işar-ı âlilerine intizaren teyid-i hürmet olunur efendim (İTSO, 1927a, s. 11).

İş Dünyası Sabırsızlıkla Varantı Bekliyor

Nizamnamenin Ticaret Vekâletine gönderilmesinin üzerinden bir ay geçmesine rağmen bu süre içinde onaylanmaması üzerine Oda, Bakanlığa ikinci bir yazı yazarak, tasdikte olan ahkâm-ı esâsiyenin (nizamnamenin) İstanbul ticaret dünyasınca sabırsızlıkla beklenen varant usulünün uygulamaya konulmasını ve bu sayede ticareti kolaylaşmasını sağlayacağını bildirdi.

25 Temmuz 1927 tarihli yazıda Vekâletin Bakanlar Kurulu'nun izin kararını 23 Şubat 1927 tarihli tebligatname ile bildirmesi üzerine Oda tarafından umumi mağaza ve antrepoya elverişli bina bulunarak, yükümlülük altına girildiği ifade ediliyordu. Yazıda bu binaların kiralanması için sözleşme düzenlendiği, bunun üzerine kiracının binaların söz konusu hizmeti ifa edecek şekilde tadilatına başladığı vurgulanıyordu.

Tam da bu noktada Oda, umumi mağaza ve antrepoların “gümrük rüsumu ödenmiş eşyalar” ile “gümrüklenmemiş eşyalar” şeklinde iki tür mal için kullanıldığına dikkat çekerek, kendisine daha hızlı çıkan “gümrüklenmemiş eşya” için ivedi izin verilmesini talep ediyordu. Odaya göre bir an evvel faaliyete geçerek, hızlıca beklenen varant muamelesini şimdilik gümrüklenmemiş eşya üzerinden ifa etmek istiyordu.

Oda bu konudaki meramını Ticaret Vekâletine şu şekilde ifa ediyordu:

Ticaret Kanunu'nun 819'uncu maddesi gereğince gümrük rüsumu ödenmemiş olan eşya için de Odamızca makam-ı devletlerine müracaat edilerek Vekâletinizin izni talep edilecekse de bunun oldukça uzun zamana bağlı bulunduğu cihetle şimdilik gümrüklenmemiş eşya üzerine varant muamelesi ifa edebilecek umûmî mağazalar açılması ile işe başlanması ve bu itibarla bir taraftan ticarete büyük kolaylıklar bahşedecek mahiyette olup tesisi de bazı taahhütlere binaen adeta kararlaştırılmış gibi olan umûmî mağazaların bir an evvel açılmasını teminen sunulan “ahkâm-ı esâsiyeyi” tasdik ve tarafımıza tebliğ buyurmaları rica ve takdim-i hürmet olunur efendim (İTSO, 1927a, s. 11).

Ticaret Vekâleti Bazı Tadilatla Nizamnameyi Onaylıyor

Bu hızlandırma talebi, Ticaret Vekâletinde anında yankı buldu. Her zaman Odanın yanında olan ve Türk özel sektörünün gelişmesi için büyük çaba sarf eden Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey'in gayretiyle, 7 gün sonra 2 Ağustos 1927 tarihinde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Başkanlığına gönderilen yazı, talimatnamenin tasdik edildiğini bildiriyordu: “Antrepolar ve umûmî mağazalar hakkındaki talimatname tetkik edilerek bazı tadilatla heyet-i umûmîyesi muvafık görülmüş ve tasdik edilerek leffen (ekte) gönderilmiştir efendim” (İTSO, 1927a, s. 11).

Yazının altında Ticaret Vekili Mustafa Rahmi Bey ile Ticaret Müdür-i Umûmîsi Şakir Bey'in imzası yer alıyordu.

Oda Meclisi, 10 Ağustos 1927'te Meclis Birinci Reisi Hüseyin Hüsnü Bey'in riyasetinde toplanarak, Vekâlet tarafından tasdik edilen Antrepo ve Umumi Mağazalar Hakkındaki Talimatnameyi ve Vekâletin yazısını görüştü. Müzakereler neticesinde Oda Meclisi ve yönetimi dik bir duruş sergileyerek, "Talimatnamenin 3,4,5,7. maddelerin Odaca takdim olunmuş olan tarzda kabulü ile bu maddelerdeki tadilatın kaldırılması hususunun Vekâlete arz ve bildirimine" (İTSO, 1927e, s. 847) karar verdi.

4. Antrepo ve Umumi Mağazaların Teşkilat ve Muamelatına Dair Ahkâm-ı Esâsiye ve İçeriği

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından kurulan Umumi Mağazalar Talimatnamesi İhzar Komisyonu tarafından hazırlanan 38 maddelik "ahkâm-ı esâsiye" Oda Meclisi tarafından 15 Haziran 1927'de kabul edilip onay için Ticaret Vekâletine gönderildi. Vekâlet, antrepolar ve umumi mağazalar hakkındaki bu talimatnameyi inceleyerek, bazı tadillerle 2 Ağustos 1927'de tasdik etti. Oda tarafından kurulan antrepo ve umumi mağazaların teşkilat ve işlemlerinin nasıl olacağını belirleyen ahkâm-ı esâsiye, girişte yer alan 2 maddenin dışında 36 maddelik 5 bölümden oluşuyordu. Buna göre "Antrepo ve Umûmî Mağazaların İdaresi kısmı 5 maddeden, Antrepo ve Umumi Mağazalara Mevâdd-ı Ticariyenin Şerait-i Kabulü bölümü 14 maddeden, Makbuz kısmı 6 maddeden, Varant bölümü 8 ve Varant Tecdidî kısmı da 3 maddeden" müteşekkildi.

Birinci madde "Odanın makbuz senedi ve varant vermek karşılığında ticari maddeleri rehin alma suretiyle Ticaret Kanununun Dördüncü Babı'nın Sekizinci Faslı ahkâmı dairesinde umumi mağazalarla antrepolar açacağını" hükme bağlıyordu. İkinci maddede ise umumi mağazalar ve antrepolar "genel antrepo muameleleri; emtianın tamamı veya muayyen kısımları için emre yazılı makbuz ve varant senedi verilmesi; konulan eşyanın müşterek veya çeşitli sigortaları; emtianın işleme ve manipolaları; ambalajların değiştirilmesi, tamiri ve yenilenmesi; konulan eşya örneklerinin alınan tasdikle numune şehâdetnamesinin verilmesi ve emtianın ekspertizi" (İTSO, 1927a, s. 12) konuları yapılabilecekti.

İTSO (1927)'de belirtildiği gibi Antrepo ve Umumi Mağazaların İdaresi bölümünde yer alan 5 maddede ise Ambarlar İdaresi'nin Odaya bağlı 5 üyeden oluşan bir idare heyeti tarafından yapılacağı, bu üyelerin Ticaret Odası tarafından ve Oda Meclisi içinden bir sene için seçileceği belirtiliyordu. Ayrıca antrepo ve umumi mağazalarda tatbik olunacak ücret tarifelerinin belirlenip kabul edilmesi ile buralara kabul edilecek ticari maddelerin ve muhafaza süreleri gibi hususların İdare Heyeti tarafından belirlenip Odaya, Odanın da Ticaret Vekâletine sunacağı kaydediliyordu. Diğer maddelerde de Antrepo ve Umumi Mağazalar Heyet-i İdaresinin çalışma usulleri, genel sekreterin tayini, vazife ve sorumlulukları aktarılıyordu.

"Antrepo ve Umumi Mağazalara Mevâdd-ı Ticariyenin Şerait-i Kabulü" (İTSO, 1927a, s. 13-15) bölümünde bu mağazalara ticari malların kabul şartları ayrıntılarıyla izah ediliyordu. Kabul edilecek malların nitelikleri, sahiplerine düşen sorumluluklar, sigorta ettirilme durumları, hangi hasarlardan mağazaların sorumlu olacağı, eşyaların kıymetlerinin nasıl belirleneceği, ambalaj durumları bu kısımda hükme bağlanıyordu) "Makbuz" (İTSO, 1927a, s.16) başlığı altında ise antrepo ve umumi mağazalara bırakılan eşyalara karşılık verilecek emre yazılı makbuz ve senetlerde nelerin yazılı olacağı, emre yazılı makbuzların ciro edilerek kullanılabileceği, makbuzların mülkiyeti de göstereceği gibi konular ayrıntısıyla açıklanıyordu.

"Varant" (İTSO, 1927a, s. 17-18) kısmında ise varant senedinin eşya karşılığında borçlanma yetkisi verdiği, bu senetlerin nasıl düzenleneceği, kıymetinin nasıl belirleneceği aktarılıyordu. Sözgelimi varantların süresinin 91 günü geçemeyeceği, ilk cironun mutlaka umumi mağaza defterine kaydedileceği bu gibi hükümlerdendi. Varant Tecdidî kısmında ise vade süresi

belirli olan varantlarda borçlanan borcunu ödeyememesi üzerine rızaya dayalı olarak senedin yenilebileceği belirtilerek, bunun ayrıntılara bildiriliyordu).

5. Kâtib-i Umûmi Vehbi Bey, Antrepolar İdaresi'ni Anlatıyor

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Tophane ambarlarını kiralayıp İstanbul'da dış ticarete yaşanan antrepo buhranına çözüm üretmeye teşebbüs ettikten sonra bunun tanıtımını yapmayı ihmal etmedi. İlk ve doğrudan bilgilendirmeyi Oda Genel Sekreteri Vehbi Bey, İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Mecmuası'nın 1927'de yayınlanan Temmuz sayısında yaptı. Vehbi Bey, "Odanın İki Mühim Teşebbüsü: Türk Ticaret-i Hariciye Bürosu – Umumi Mağazalar ve Antrepolar İdaresi" başlıklı yazısında, bu müjdeyi, "İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın bilhassa İstanbul ticareti için çok şâyâ-ı ehemmiyet olan diğer teşebbüsü de İstanbul'da Odaya merbut (bağlı) ve Oda müesseselerinden olmak üzere bir Umumi Mağazalar ve Antrepolar İdaresi tesis etmek hususundaki kararıdır" diye veriyordu.

Gerek gümrük muamelesine ve gerek ticarî malların gelişi, muhafazası, sevk ve ihracı gibi konularda antrepoların büyük öneme sahip olduğunu, aynı şekilde varant üzerine muamele yapılmak üzere kurulan Umumi Mağazaların da bir o kadar önem taşıdığını aktaran Vehbi Bey, o güne kadar varant uygulamasında maruz kalınan durumu yani bankaların otoritesini şöyle resmediyordu:

Doğrusu emtia üzerine kredi temini muameleleri öteden beri bankalar tarafından yapılmakta ve emtia banka ardiyelerinde muhafaza edilmekteydi. Ancak belli başlı bir özel ticarî mahiyeti ve ticarî dolaşım kabiliyeti bulunan varant işlemleri hemen hemen gayri mevcut addedilebilirdi. Bu lüzum ve ihtiyaç Ticaret ve Sanayi Odaları Nizamnamesi düzenlenip hazırlanırken dikkate alınmıştı.

Oda nizamnamesinde bu cihet düşünülerek nizamnamenin On İkinci maddesinde (Ticaret ve sanayi odaları Ticaret Vekâletinin muvafakatı ile... antrepolar, varant üzerine iş yapılan emtia depo ve ambar ve ardiyeleri gibi umûmî mağazalar tesis ve idare ederler) denilmişti (İTSO, 1927c; s.578-579).

Oda 1925'ten Beri Antrepo Açmayı Planlıyordu

İstanbul'da antrepoların az olduğunu ve doğru idare edilemediğini, bu nedenle liman ticaretinde ticarî zararlar oluştuğunu dikkate alan Oda yönetimi, boş durmamaya karar vermişti. Vehbi Bey'in aktardığına göre Oda, 1925 yılından beri antrepo açmak ve idare etmek konusunda özel araştırmalar yapıyordu. Yine ona göre Oda varant muamelesi ile meşgul umumi mağazalar tesis ve idare etmek hususunu planları arasına almıştı. Bundan sonraki gelişmeleri ise Vehbi Bey, şöyle aktarıyordu:

Gerek Odanın dahili idari teşkilatınca ve gerek son olarak kurulan özel bir komisyon marifetiyle yapılan tetkikat neticesinde işlemlerinin içeriğindeki münasebet ve irtibat itibarıyla (Antrepolar ve Umûmî Mağazalar) meselesinin bir arada halli muvafık görülmüştür. Esasen Odanın girişimleri neticesinde ve Ticaret Vekâlet-i Celilesinin Odamıza karşı gösterdiği özel tevaccühün semerelerinden olmak üzere İcra Vekilleri Heyet-i Celilesi, Odamızın antrepolar açmasına da müsaade etmiş olmakla komisyon tarafından (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından Tesis Olunan Antrepo ve Umûmî Mağazaların Teşkilat ve Muamelatına Dair Ahkâm-ı Esasi) unvanıyla 38 maddelik bir proje hazırlanmıştır. Anılan proje Oda Meclisi'nin son toplantısında kabul ve tasvip olunarak tasdik edilmek üzere Ticaret Vekâlet-i Celilesine takdim edilip gönderilmiştir. Tasdik edilip Odaya iadesini müteakip (Antrepolar ve Umûmî Mağazalar Müessesesi-i İktisadiyesi) de İstanbul iktisadî müesseseleri arasına dahil olacaktır. İki seneden beri muvaffakiyetle idare olunan Ticaret ve Zahire Borsasıyla şehrimizde çok kıymetli bir iktisadî müessese arz eden Odamız; yeni (Antrepolar ve Umûmî Mağazalar) müessesesiyle de aynı saha ve istikamette bir vazifesini daha ifa etmiş olacaktır (İTSO, 1927c, s.579).

Antrepoyu 5 Kişilik İdare Heyeti Yönetecek, Oda Meclisine Karşı Sorumlu Olacak

Vehbi Bey, Antrepo İdaresi'nin tabi olacağı nizamname gereği müessesede imza olunacak işlemleri, “genel olarak antrepo muamelesi, varant muamelesi, konulan eşyaya yönelik sigorta muamelesi, emtianın işletme ve manipülasyonu; ambalajların değişimi, tamiri ve yenilenmesi; konulan eşyaya ait numune şehâdetnameleri verilmesi ve emtia ekspertizi” şeklinde sıralıyordu.

Antrepo İdaresinin kesin şekilde Ticaret ve Sanayi Odası'na bağlı olduğunu kaydeden Vehbi Bey, şu bilgileri veriyordu:

Ve [Antrepo İdaresi] Odaya bağlı olarak beş kişilik bir idare heyeti tarafından idare olunacaktır. Bu heyet Oda Meclisi'ne karşı vazifelerinden mesuldür. Müessesenin devam eden işlemleri müessese katib-i umûmîsi tarafından yönetilecektir.

Projenin 8-21'inci maddeleri antrepolar ve umûmî mağazalara ticarî emtianın kabul şartlarıyla ilgilidir. Bu şartlar meyanında: konulan eşyanın mülkiyetinin koyan tarafından vesikalar ile ispat edilmesi, tevdi olunacak eşyanın muhafazasından müessesenin mesuliyeti ve ancak eşyanın mahiyetinin doğallığından, ambalajının bozukluğundan dolayı oluşacak hasarların müesseseye ait olamayacağı, tevdi olunacak eşyanın behemehal sigorta edilmesi mecburiyeti, tevdi olunacak eşya beyannamesinin suret-i tanzimi, meydana gelecek ihtilafların eksperler vasıtasıyla çözülmesi, eşyaların antrepo ve umûmî mağazalara teslimi ve ihraç yöntemi, konulan eşyanın ticarî rehin hükümlerine tabi olduğu gibi önemli şartlar şâyâ-ı dikkat ve ehemmiyet olmak üzere söylenebilir.

Projenin (22-27)'inci maddeleri eşya-yı mevdâaya mukabil verilecek ‘(makbuz senetleri) ve (28-38)'inci maddeleri de (varant senedi) hakkındadır. Projenin 28'inci maddesinde (varant senedi, muhteviyatı emtia mukabilinde borçlanma sözleşmesine salahiyet bahşeden bir rehin senedir. Şu halde varant antrepoya ve umûmî mağazalara konulan emtianın rehin edilmesi ile temin edilmiş emre muharrer senedat-i ticariyedir) diye tarif edilmiştir. Projenin umûmî mağazalara ve varant senetlerine ilişkin ahkâmı yeni Ticaret Kanununun bu babdaki genel ve esas hükümleri dahi nazar-ı dikkate alınarak tanzim edilmiştir.

(İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Antrepolar ve Umûmî Mağazalar) iktisadî müessesesi, teşekkül ederek işe başladığı günden itibaren İstanbul'un genel iktisadî hayatında ve bilhassa ticaret muamelesi ve mali ve nakdi faaliyetinde şehrimizin en büyük ihtiyacı temin edilmiş olacaktır. Bilhassa Cumhuriyet idaresinin iktisadî bolluğundan olan bu teşebbüslerin bir an evvel uygulamaya çıkmış olmasını ve Türk Ticaret-i Hariciye Bürosu ile Antrepolar ve Umûmî Mağazalar İdaresinin faaliyete başlamasını temenni ediyoruz (İTSOM, 1927c, s. 579).

Başkan İmzası Olmadan Yapılan Yazışmaya İhtar!

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu, Tophane ambarlarını tıpkı İstanbul Ticaret Borsası gibi kendine bağlı müesseselerden biri olduğunun altını çiziyordu. Bu nedenle nasıl her iki kurumun dış yazışmaları Oda tarafından gerçekleştiriliyorsa, bu evraklarda aynı şekilde başkan ve genel sekreterin müşterek imzaları bulunması gerektiğini düşünüyordu (İTSO, 1928, s. 38). Uygulamadaki aksaklıkların giderilmesi için Oda yönetimi Meclis Başkanlığına ilettiği 6 Şubat 1928 tarihli kararıyla her iki kurum için gerekli uyarıların yapılmasını istemiş olmalıydı.

6. Oda ve Seyrüsefain İdaresi Bütçesinde Tophane Ambarları

İTO yönetimi 1928 yılı bütçesini yaparken, tıpkı İstanbul Ticaret Borsası bütçesini kendi bütçesi içinde gösterip kalem kalem belirlediği gibi yeni Tophane Ambar İdaresinin bütçesini de tahmini olarak hazırladı. Buna göre Ambar İdaresi'nin 1928 Gelir Bütçesi 3 kalemden oluşuyordu ve “Ardıye ücreti 60,000, hammaliye ücreti 67,200 ve açılış ücreti 4,00 lira olmak üzere toplam 131,200 lira” olarak tespit edilmişti. Gider bütçesinin birinci faslında “Maaşlar 36,060 lira” iken bunun “8,600 lirası memur maaşları, 43,200 lirası amele yevmiyesi, 2,000 lirası ikramiye, 2,000 lirası kazanç vergisi” olmuştu. Böylece toplam gider 91,860 lira şeklinde gerçekleşmişti.

İkinci fasılda ise 25,000 liralık kira bedeli bulunurken, üçüncü fasılda 2,500 liralık huzur hakkı yer alıyordu. Dördüncü fasıl ise daimî masraflardan oluşuyordu. Buna göre “kuvve-i cerriye, tenviriyeye ve teshiniye/aydınlatma, ısıtma” için 3,600 lira, kırtasiye ve diğer matbu evraklar için 2,000 lira tesisat ve demirbaş eyya için 2,000 lira ve çeşitli masraflar için de 1,000 lira olmak üzere toplam 8,600 lira ayrılmıştı. Bütün bu gider bütçesinin toplamı, 127,960 lira idi. Bir de “fazla-i varidat” adı altında 3,240 liralık fasıl oluşturulmuş ve genel toplam gider 131,200 liraya ulaştırılmıştı ki, böylece toplam gelir kalemine denk bir gider bütçesi yapılmış oluyordu. İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası Meclisi'nin 5 Şubat 1927 tarihli oturumunda ayrıntıları verilen 1928 senesi anbar bütçe ve kadrosu, gerekçeli mazbata okunarak kabul edilmişti (İTSO, 1928c, s. 176).

“İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1927 Senesi Bilançosu Mevcudat ve Matlubat” (Avni, 1935, s. 739) kısmında Antrepolar hesabında 8555 lira görülüyordu. 1928 senesinde ise Oda Tophane ambarlarının masraflarının karşılanması için 23 bin küsur lira avans verdi. “İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 928 Bilançosu Matlubat” (Avni, 1935, s. 740) kısmında antrepo hesabında 19193 lira kayıtlıydı

Seyrüsefain İdaresi, Tophane'den 50 Bin Lira Gelir Bekliyor

İsmet İnönü, 1928 yılı Seyrüsefain İdaresi bütçesini, 12 Aralık 1927 tarihinde Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na sundu. Ticaret Bakanlığı tarafından düzenlenip Bakanlar Kurulunun 4 Aralık 1927 tarihli toplantısında görüşülerek Meclis'e arzı kararlaştırılan Seyrüsefain İdaresi bütçesinin 8. Faslında ise Antrepo Hasılatı bölümü yer alıyordu. İdare bu bölümde Tophane antrepolarını İstanbul Ticaret Odası'na kiraladığının altını çizerek, elde ettiği kira gelirini 25,000 lira olarak ilan ediyordu. Fasıl 8: Antrepo Hasılatı” bölümü tam olarak şu cümlelerden oluşuyordu: “İdarece Tophane'de inşa ettirilmiş olan antrepolar ahiren İstanbul Ticaret Odası'na kiralanmış olmakla kira bedeli olarak alınacak olan senelik (25 000) lira ile kira şartları dairesinde antrepolar varidatından İdareye isabet edecek gelirin dahi (25 000) liraya ulaşacağı tahmin edilmiş olmakla işbu fasla (50 000) lira konulmuş ve yazılmıştır...” Bütçenin bir de masraflar kısmı bulunuyordu. Bu maddeye konulan gider kalemi içine “İdarece Tophane'de inşa ettirilmiş ve sonradan İstanbul Ticaret Odası'na kiralanmış olan antrepolar gerektiğinde İdare'ye ait olarak vuku bulacak masraflar” için de bir kalem konulmuştu. Aynı şekilde dördüncü maddenin içeriğinde “İstanbul Ticaret Odası'na kiralanmış olan antrepoların tamirâtı” da düşünülmüştü. Ayrıca Antrepo Hasılatının yer aldığı Sekizinci Fasılda, gelir hanesinde 50,000 lira konulmuştu. Bu oran, 1927 senesi için öngörülen 195,000 liraya nazaran bir düşüşü gösteriyordu. Öte yandan Odaya kiralama bedeli, 25,000 lira iken burada ilave olarak neden 25 bin lira daha gösterildiği ise fazladan kazanılacak miktardan Seyrüsefain İdaresi'nin sözleşme gereği pay alacağı, bu bağlamda İdare'ye 1928 yılında toplam kazançtan isabet edeceği tahmin edilen miktarın ise 25,000 lira olmasının beklendiği anlaşılıyordu (Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), 1927, s. 16, 17, 20).

6. Ford Motor Fabrikaları ve Tophane Antreposu

Ford Fabrikalarına 25 Türk Gencinin Gönderilmesi ve İlk Temas

Ford Fabrikaları ile Türkiye'nin irtibatı, ilkin ABD'deki fabrikalarında eğitim görmesi için 25 Türk'ün gönderilmesi amacıyla oldu. Bu konu Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhaslığının 4 Şubat 1925 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Diplomatik Misyona verdiği diplomatik notada gündeme geldi. Hariciye Vekâleti, bu konuda ABD Büyükelçiliği'nin katkısını talep ederken, 25 gencin Ford şirketiyle yapılan anlaşma gereği, Detroit'teki fabrikaya “eğitim ve uygulama” amaçlı gönderileceğine vurgu yapıyordu. ABD Diplomatik Misyona yazılan yazının tamamı şöyleydi:

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Detroit Michigan Bölgesinde bulunan Ford şirketiyle yapılan anlaşma gereği, eğitim ve uygulamalarını tamamlamak için 25 Türk gencinin yukarıda anılan fabrikaya gitmeleri öngörülmektedir. Göçmen yasaları uyarınca bu ülkeye

girecek yabancı sayısı belirlenmiş olduğundan, bu konudaki katkıları için, Dışişleri Bakanlığı delegasyonu, ABD diplomatik misyonuna başvurmaktan şeref duyar (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.IM, 130/40-2-1).

Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhaslığının ABD İstanbul misyonu nezdindeki bu müracaatları Vekâlet Müsteşarı imzalı talimat üzerine olmuştu. Ford fabrikalarına 25 gencin “talim ve tahsil” için gönderilmesi Ticaret Vekâletinin fikriydi. Vekâlet, Ford şirketiyle 25 gencin gönderilmesi konusunda anlaşılardan sonra gereği için Hariciye Vekâletinden yardım talep etmişti. Çünkü ABD'ye giriş ve ikamet edecek yabancıların sayısı sınırlandırılmış olduğundan bu durumda Amerikan Hükûmeti'nden özel izin alınması lazım geliyordu. Bu iznin alınması görevi, Hariciye Vekâleti Müsteşarlığı tarafından 26 Ocak 1925 tarihli yazıyla (BOA, HR.IM, 130/40-1-1) İstanbul Murahhaslığına verilmişti.

Öğrenci Adayları Belirlenmiş Prosedürü Takip Etmek Zorundalar

Amerikalılar konuya büyük hassasiyet göstererek, Washington'a gerekli yazıyı gönderip referans olduklarını belirttiler. İstanbul'daki ABD Diplomatik Misyonunun üst düzey sorumlusu Amiral Bristol imzalı 17 Şubat 1925 tarihinde Hariciye Vekâletine ulaştı. Amiral Bristol, saygı faslına ifa ettikten sonra özetle “5 Şubat 1925 tarihli notaya istinaden Detroit'teki Ford Motor Company fabrikasında öğrenimlerini tamamlamak üzere Amerika Birleşik Devletleri'ne gidecek 25 genç Türk vatandaşının kabulü ve ikameti hususunda gerekli izni alması için iyi niyetini kullanması” talebinin, “mümkün olan en uygun değerlendirmenin yapılması tavsiyesiyle, Washington'da bulunan Dışişleri Bakanlığı'na iletilmesini” bildiriyordu. Hükûmetten gelen cevabın gelir gelmez bildirileceği aktarılan cevabî yazıda, öğrencilere normal prosedürün uygulanacağı da açıkça ifade ediliyordu:

Gençlerin, Amerikan öğrenim kurumlarına başvuran öğrenci adaylarının Amerika Birleşik Devletleri'ne kabulü için belirlenmiş prosedürü takip etmek zorunda olacakları ve sonuç olarak Ford fabrikasına öğrenci olarak kalifiye olmayan girişlerine dair belgeli kanıt sunmaya mecbur tutulacakları öngörülmelidir. Dahası, Ford fabrikalarının, Birleşik Devletlere göçü düzenleyen yasa uyarınca Çalışma Bakanlığı tarafından öğrenim kurumu olarak onaylanması gerekmektedir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), HR.IM, 130/4-1; HR.IM, 130/5-1)

Aslında bu, diplomatik bir lisanla işi yokuşa sürmek anlamına geliyordu.

Şefik Ziya, Ford'u Pire'den İstanbul'a Çeviren İsim Oldu

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Ford Motor Kompani Ekspors-Enkorporeydet Şirketi arasında ilk görüşmeler, Ağustos 1925'te başladı. Bu amaçla İstanbul'a gelen Ford müfettişi James Harrington, Trieste ve Pire'yi de ziyaret etmesini takiben, “uzun uzun Trieste'deki üretim kapasitesinin yetersizliğinden bahsettikten sonra, İstanbul ziyaretinde T.C. Hükûmeti'nden talep ettikleri “serbest liman imtiyazını” elde eder etmez, İtalya, Yugoslavya, Çekoslovakya, Avusturya, Macaristan, Arnavutluk ve İtalyan kolonileri hariç (Trieste territory) Trieste sahasına sevkiyatların müstakbel İstanbul fabrikası tarafından yapılabileceği” (Odman, 2011, s. 76-77) bilgisini merkeze geçiyordu.

Ford Motor Fabrikasının gündemine Türkiye'de yatırım yapmayı sokan bu şirkette çalışan Mehmed Şefik Ziya Bey adında bir Türk genciydi. Ford memurlarından olan Şefik Ziya, Ford Motor Fabrikası kurmak için Yunan Hükûmeti ile müzakerelerde bulunmak için Atina'ya gelen iki kişilik ekipteydi. Şefik Ziya, Atina'da iken buradaki Büyükelçilik vasıtasıyla, Ford'un teklifinin Türkiye tarafından yeniden tetkik edilmesini arzu ettiğinin Ankara'ya bildirilmesini istemiş ve Hükûmetin kararını bildirmesini bekleyeceğini söylemişti.

Elçilik durumu Ankara'ya bildirdi, Hükûmet yeniden görüşme talebine olumlu cevap vererek, temsilcilerin gerekli görüşmelerde bulunmak üzere Ankara'ya gelmelerini emir buyurdu.

Bunun üzerine Türk Elçiliği, Şefik Ziya Bey ile arkadaşı Mösyö Lange ile temasa geçti ve “Yunanistan’da fabrika kurulmasından vazgeçirme” emrini yerine getirmeye çalıştı. Bu görüşmeler esnasında konuşulan Mösyö Lange, heyetin yetkili ismiydi ve tıpkı Türk arkadaşı gibi Türkiye’de fabrika kurmak, birinci tercihtiydi. Elçiliğin Hariciye Vekâleti vasıtasıyla Ticaret Vekâletine ilettiği raporda, Mösyö Lange bu konudaki düşüncelerini şöyle aktarıyordu:

Ford Yetkilisi Lange: “Fabrikanın İstanbul’da Kurulmasına Taraftarım”

Yakın Şark’ta bir Ford fabrikası tesisi bağlamında tetkikatta bulunmaya Ford fabrikasınınca memur edilmişim. Binaenaleyh evvel emirde Türkiye’ye giderek orada tetkikatlar yaptım ve ilgili makamlarla temasa giriştim. Fakat orada teşebbüslerim verimli bir neticeye ulaşmadığından Yunanistan’a gelerek burada da gerekli tetkiklerde bulundum. Ve Yunan Hükûmeti ile müzakerelere giriştim. Ahiren anılan Hükûmete Pire Limanında bir Ford fabrikası tesisini ve anılan limanda serbest bir mıntıkânın tesisine kadar fabrikanın bulunduğu mahallin geçici serbest mıntika adını kabul eylediğini bana bildirdi.

Pire serbest mıntikasının ihdası üzerine zikredilen mahal de hudutlarına dahil olacaktır.

Bu esasları Trieste’de bulunan amirime bildirmek üzere iki güne kadar bu şehre gideceğim. Ben esas itibariyle fabrikanın İstanbul Limanında tesisi taraftarıyım. Çünkü bu fabrikayı Yakın Şark’ın ve Rusya’nın bilumum ihtiyaçları için tesis etmek istiyoruz. İstanbul Limanı transit ticaretinde haiz olduğu mühim mevki itibariyle buna daha ziyade müsaittir. Diğer taraftan Yunanistan’da istikrarlı bir Hükûmet yoktur. Ve binaenaleyh esas itibariyle vaki olan itilafımıza rağmen bu babta zikredilen Hükûmetten ziyade müstakar ve muazzam bir cumhuriyet olan Türkiye ile anlaşmak isteriz. Bilhassa Rusya’ya ihracatımız nokta-i nazarından İstanbul Limanı işimize pek ziyade elverişlidir. Yalnız geçen sene Rusya’ya 26,000 yirmi altı bin traktör sattık. Bedeli olan milyonlarca doları peşin aldık. Bütün bu sebeplere binaen Trieste’deki amirime vaziyeti izah ve Türkiye Hükûmet-i Cumhuriyesi ile müzakerelere girişmek üzere Ankara’ya salahiyettar mümessiller gönderilmesini ona teklif edeceğim. Yakın Şark’ta bir fabrika tesisi hakkındaki tetkiklere benim memur ediliğime göre teklifimin kabul edileceğini de kuvvetle ümit ediyorum. Bu takdirde müzakere için derhal Ankara’ya gidecek ve bu şehre gidişimi telgrafla size bildireceğim (BCA, 3.30.10.0/0.171.187.12).

Lange’ın Trieste’de amirim dediği kişi William Collins’ti. Collins, 1920’lerin başında İstanbul’daki ABD ticarî ataşeliğinde çalıştıktan sonra Ford Motor’da işe başlamıştı. Bölgeyi iyi bildiği için de Trieste’ye yönetici olarak tayin olmuştu. Hatta 1926’da Sovyet pazarını tetkik için kurulan heyette başkan olarak yer almıştı (Odman, 2011, s. 82). Diğer taraftan Hariciye Vekili Tefik Rüştü Aras’ın imzasını taşıyan raporda, Türkiye’nin Atina Büyükelçisi’nin, Lange’ın Ankara’ya gideceğini kendisine haber verdiğinde durumu anında bildireceğini kaydediyordu. Atina Büyükelçisi, raporda yer alan ifadelerinde şunları aktarıyordu:

Yunan Entrikasına Fırsat Verilmemeli

İmdi duyduklarına göre Yunaniler anılan fabrikanın Pire’de tesisini ziyadesiyle arzu etmekte ve İstanbul Limanında böyle bir fabrikanın kurulmasına mani olmak üzere her türlü vasıtaya müracaata bile hazır bulunmaktadırlar. Pire’de serbest bir mıntika tesisi hakkında Yunanilerin fikir ve mütalaaları hakkında geçenki ve bugünkü kurye ile takdim ettiğim raporumda tafsilatıyla arz eylemiş olduğum gibi Yunaniler transit ticaretinde İstanbul Limanı yerine Pire Limanını ikame etmek için ellerinden geleni yapmaktadırlar. Ford Fabrikasının Pire’de tesisi halinde Yunanilerin maksatlarına ulaşmak için kuvvetli bir adım atmış olacaktır. Kaldı ki bütün Yakın Şark’ta Ford Motoru yetiştirecek bir fabrikanın İstanbul’da tesisinin memleketimizin maddî ve manevî yararları noktasından ehemmiyeti pek mühimdir. Bu takdirde hem İstanbul Limanı transit ticaretinden istifade edecek ve hem de memleketimizde binlerce gence motor fabrikası gibi en ince sanayiye öğretecek bir darü’s-sınaa teşkil edilmiş olacaktır (BCA, 4.30.10.0/0.171.187.12).

Büyükelçinin Vekâletten temennisi, Ford Şirketinin müracaatının süratle tetkik edilip sonuçlandırılması ve böylece Yunan entrikalarının ortaya çıkmasına meydan verilmemesi yönündeydi. Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey, bir üst yazıyla bu raporu Başbakanlığa ulaştırdı. Yazıda Ford Motor Fabrikası yetkilileriyle Atina Büyükelçiliği arasındaki görüşmelerden bahsederek, elçiliğin Ticaret Vekâletine gönderdiği raporun bir suretinin kendilerine de arz edildiği beyan ediliyordu. 21 Ocak 1927 tarihli yazıdan (BCA, 4.30.10.0/0.171.187.12) anlaşılıyordu ki, Tophane Antrepolarının Ford Fabrikası'na verilmesiyle sonuçlanacak görüşmeler, işte bu yazışmalar üzerine başlayacaktı.

Ford ile İkinci Tur Görüşmeler Olumlu Neticeleniyor

Türkiye Hükûmeti'ni temsilen Maliye Vekili Şükrü Saraçoğlu ile ikinci etap görüşmeleri, Odman (2011) tarafından da aktarıldığı gibi Ford adına William G. Collins yürütmüştü. 1927 yılı başında başlayan müzakereler, 1928 Haziran'ında neticelendi. 24 Haziran 1928 tarihinde Reis-i Cumhur Mustafa Kemal Paşa ve Vekiller Heyeti üyelerinin imzalarını taşıyan kararname, bu görüşmelere son noktayı koyuyordu.

“İstanbul Limanı'nda bir gümrük antreposunda tesis edilecek bir ikmal ve montaj fabrikası için Ford Motor Kompani Eksportis İnporeyitid Anonim Şirketi ile yapılan müzakerelerin neticelendiği” kaydedilen kararnamede, “Maliye Vekâleti ile Ford'un yürüttüğü müzakereler neticesinde hazırlanan anlaşmanın Vekiller Heyeti'nin 24 Haziran 1928 tarihli toplantısında tetkik edildiği ve imzalanması için Maliye Vekili Saraçoğlu Şükrü Beyefendi'ye yetki verilmesinin kabul edildiğinin” (BCA, 030.0.18.01/029.40.015) altı çiziliyordu. Kararnamede montaj fabrikasının tesis edileceği “bir gümrük antreposu” olarak bahsedilen mekân, Tophane'deki binalardı ve tam da o esnada İstanbul Ticaret Odası tarafından işletilmekteydi. Oda yönetimi, başarıyla yürüttüğü bir projeyi, ülkenin yüksek çıkarlarını gözetererek sonlandırmak zorunda kalacaktı.

Bu arada Türkiye Hükûmeti Fort heyetinin verdiği bilgileri doğru kabul ediyor, kurulacak tesisin “Balkan, Rusya, Mısır, İran ve Afganistan'a sevk edilecek Ford otomobillerinde transit merkez” olacağını düşünüyordu. Bu amaçla heyet üyeleriyle Nisan 1926'da birinci etap müzakereler yürütülürken her talebine özel istek gösteriliyordu. Sözelimi heyet içinde bulunan Mösyö John Negorifer'in eşinin “seyrüsefer ve mürûru” (BCA, 030.0.18.01/01.018.24.08.001) için Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal imzalı özel kararname çıkartılıyordu.

İTO'nun Tahliyesi ve Ford ile Sözleşme İçin Özel Kararname

Ford Fabrikalarının İstanbul'da bir montaj fabrikası tesis edilmesi için gerekli sözleşme imzalandıktan sonra, sıra mekânın tahsis edilmesine gelmişti. Bu amaçla hemen Hükûmet, bir kararname hazırlayarak Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in imzasına sundu. Ancak bu kararnamede Ticaret Odası ve antrepo için manidar bir cümle kurulmuştu. Bu cümlenin de yer aldığı kararnamenin tamamı şöyleydi:

İktisat Vekâletinden yazılan 26/12/928 tarih ve 7944/205 numaralı tezkerede, mukavelesi mucibince İstanbul'da bir montaj fabrikası tesis edecek olan Ford müessesesi, Seyrisefain İdaresine ait olup Ticaret Odası'nın işgali altında bulunan Tophane antreposu binasını, merbut (ekteki) mukavelede yazılı şartlar dairesinde kiralanmasını istemiş ve Ticaret Odası da evvelce kendisiyle yapılan akdin feshine muvafakat eylemiş olduğundan merbut icar mukavelenamesinin akt ve teatisi için Seyrisefain İdaresine izin verilmesi teklif olunmuştur. Keyfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 26/12/928 tarihli içtimasında görüşülerek merbut mukavelenin akt ve teatisi için Seyrisefain İdaresine izin verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur (BCA, 030.0.18.01/02.1.10.037).

Açıkça altı çizildiği gibi İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın “işgali altında bulunan” antreponun Ford tarafından kiralanmak istendiği, bu yüzden de Oda tarafından boşaltılması gerekiyordu. Durum Ticaret Odası ile görüşülmüş, Oda da Seyrüsefain İdaresi ile yaptığı kira

sözleşmesini feshetmeyi kabul etmişti. Bu durumda kiracısı kalmayan Tophane Antrepoları tekrar Seyrüsefain İdaresi'nin kullanımına dönmüştü. Şimdi İdare bu binaları yabancı bir şirket olan Ford'a kiralamak için Bakanlar Kurulu tarafından yetkilendirilmek istiyordu. İşte bu kararname, hem Tophane antrepolarından İstanbul Ticaret Odası'nı resmen çıkartıyor, hem de Seyrüsefain İdaresine Ford ile kira sözleşmesi imzalamak için müsaade veriyordu.

Ford temsilcisi William Collins 9 Şubat 1929'da Seyrüsefain İdaresi Müdür-i Umûmîsi ve aynı zamanda Ticaret Odası Başkan Yardımcısı olan Sadullah Bey ile 10 seneliğine kontrat imzaladı. Buna göre Ford, antrepolar için senelik 18.000 dolar kira bedeli ödeyecekti. Odman (2011) tarafından kaydedildiği üzere dönemin gazete haberlerine göre Ticaret Odası 27 Nisan 1929 tarihi itibarıyla antrepoları tamamen boşaltıp Ford Motor Kompaniye teslim etmişti Ancak bu teslimden bir süre sonra antrepo buhranı had safhaya ulaşınca depolar Oda tarafından tekrar açılarak, bir süre daha işletilecekti.

Ford Tamam, Sıra Serbest Bölgenin Kurulmasında

Bu arada Dr. M. Şükrü isimli bir kişinin Ford'un ayrıcalıklı yatırımı ve Türkiye'nin ilk serbest bölgesinin kurulması yönündeki çalışmalara ilişkin değerlendirmesi oldukça ilginçtir. Çok muhtemel ki Vekiller Heyeti Reisi İsmet Paşa'ya ya da Ticaret Vekiline hitaben bir mektup kaleme alan Dr. M. Şükrü, "Kuponlar meselesinin kat'i şekilde çözümü, otomobil ve traktör gibi şeyleri monte etmek üzere İstanbul'da bir fabrika tesisi için Mr. Ford'un murahhas vekili ile cereyan etmekte olan müzakeratın sonuçlanıp mukavele imza edilmesinin ecnebi sermayedarlarını ve sanatkârlarına güven verecek, iktisadiyatımızı olumlu etkileyecek hususlardan ve teşekkür edilesi başarılarından olduğunu" belirtiyordu. Gelişmelerin ayrıntılarına vakıf olduğu anlaşılan M. Şükrü, "Ford'un başlangıçta işe ufak çapta başlayacağını, böyle olmasına karşın İstanbul'un özel mevkiinden istifade ederek zamanla tesislerini genişletip, çalışmalarını artıracığını, buna uyumlu olarak çıkarlarımızın da artacağını" ifade ediyordu.

Ancak M. Şükrü konuya hakimiyetini serbest bölge ile ilgili tespitleriyle açık şekilde ortaya koyuyordu:

Şimdi nöbet serbest liman ve mıntıkaya gelmiştir. Ve denilebilir ki bu mühim mesele çok gecikmiştir. Mesleken alakadar olmadığım halde merak ile gittiğim ecnebi memleketlerde serbest limanlarının çok faydalı olduğuna biraz vakıf oldum. Serbest liman ve mıntikanın İstanbul'un iktisaden gelişmesine pek çok yardımı olacağı kuvvetli şekilde ümit edilmekle beraber Liman Şirketi gibi fena idareyle, bunun doğuracağı zararlar ve zorluklardan korkulmaktadır. Doğrusu bu şirketten beklenen fayda şöyle dursun zararının haddi hesabı yoktur (BCA, 30.10.0.0/171.1878.15).

Dr. M. Şükrü, Ford'un heyetinden biri ya da bu heyetle irtibatlı bir kişi olmalıydı, en azından liman yönetimini eleştirecek kadar bilgi sahibi olması, hatta "kurulması ve güzelce idare edilmesi halinde bir serbest liman ve mıntıka ile İstanbul'un merkez olabileceğini" ifade etmesi de bunu gösteriyordu. Ayrıca M. Şükrü, "Şu miskin Yunanistan'ın Pire Limanında gördüğüm hüsn-i idare ve intizamı ve tüccara kolaylık gösterilmesi ve yardımın esirgenmemesi hususlarında sarf edilen cömertlik ve ihtimamı arz etmekten kendimi men etmeye kadir olamadım" diyerek, Hükûmetin Yunanistan hassasiyetini kaşımayı ihmal etmiyordu. "Bu memlekette alakadar olup da ve İstanbul Limanının bulunduğu üzüntü verici hali görüp de mahzun ve dilhûn (üzüntülü) olmamak kabil değildir" diyen M. Şükrü, mektubunu bu duruma bir an evvel nihayet verilmesinin yüksek emel ve gayelerden birincisi olduğunu yazarak, bitiriyordu.

Ford Antrepoları Boşaltılmış Bir Şekilde İstiyordu

TBMM'de 2 Şubat 1929 tarihinde kabul edilen sözleşme, ek mektubuyla birlikte Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Maliye ve Ticaret Vekilleri bu sözleşmenin hükümlerini uygulamakla vazifelidir. Dolayısıyla Ford ile Ticaret Vekâleti arasında Tophane Antrepolarında

sözleşme gereği bir Ford montaj fabrikası ve serbest bölge açılması görüşmeleri başladığında, buradan Ticaret Odası'nın vazgeçmesi gerektiği ortaya çıkmıştı. Oysa Ticaret Odası'nda Meclis Üyesi olan Seyrüsefain İdaresi Genel Müdürü'nün katkısıyla İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın kiraladığı antrepolar hem Odaya hem İstanbul ticari hayatına bir ferahlık getirmişti. Ancak Hükûmet sözleşmeye bağlanmış olsa da kiraya verdiği alanları geri almaya her hal ve şartta muktedirdi. Bu nedenle varlığı gereği Hükûmetlerle yakın ilişki içinde bulunması gereken Ticaret Odası, Hükûmetin tercihine karşı hiçbir itirazda bulunmadı, kendisine bu konu açıldığı andan itibaren antrepoları boşaltmak için gerekli hazırlıkları yaptı. Hatta biraz da erken boşalttı. Fakat bu sebeple İstanbul limanında yükü boşaltılmayan mavnalar yüzünden büyük yoğunluk oluştu ve antrepo buhranı denilen sorun tekrar hortladı.

Ford yetkililerinin Ticaret Odası ile doğrudan görüşmeler yaptığına dair bir bulgu bulunmuyor. Ford müzakerelerini doğrudan Hükûmet ve Bakanlık ile yürütmüştü, Oda yönetimi de bu konularda haberdar edilmiş olmalıydı. Sözleşmenin 17. maddesi, o esnada Tophane Ambarlarını işletmekte olan Odanın buradan çıkartılması ve antrepoların mallardan arındırılmış şekilde boş olarak tesliminden Hükûmeti sorumlu tutuyordu. Yani Ford, fabrika kuracağı bölgeyi isim zikrederek istiyordu. Oda tarafından işletilen ve özellikle rıhtımı sebebiyle Ford'un talip olduğu Seyrüsefain İdaresine ait Tophane antrepolarının bulunduğu alanda daha önce "1863 yangınında kül olan, sahile bitişik kışla binalarının yerine inşa edilmiş tek katlı top, top arabası ve sair askeri donanım üreten imalathaneler olmalıydı" (Odman, 2011, s. 84). Ford, yerin kendisine tahsis edilmesine o kadar önem veriyordu ki, sözleşmeye, sözleşme süresinin antrepolar tamamıyla tahliye edildikten sonra işlemeye başlayacağı maddesini bile koydurmuştu.

17. maddenin açık hükmü şöyleydi:

Seyri Sefain İdaresi tarafından Tophane antrepolarının tamamen tahliye ettirilerek Ford Şirketi'ne teslimini müteakip Şirket tamirat ve istihzarata (hazırlıklara) başlayacak ve binanın tesellümünden (tesliminden) dokuz ay sonra mukavenamede derpiş edilen (öngörülen) işleri yapacaktır. Esbab-ı meşrua (meşru sebepler) dolayısıyla bu müddetin tezyidi icap ederse Hükûmet esbabını bittetik (inceleyerek) lüzumu kadar temdide (uzatmaya) muvafakat edecektir (T.C. Resmî Gazete, S.1119, 14 Şubat 1929).

7. Antrepo Buhranı Tekrar Başlaması ve Odanın Tophane Ambarlarını Boşaltma Kararının Sorgulanması

1929 yılına girerken artık Amerikan Ford şirketiyle müzakereler bitirilerek, sözleşme imza aşamasına gelinmişti. Ancak bir kısım Ticaret Odası Meclis üyesi bu konudan rahatsızdı. Bu esnada Ticaret Odası Genel Sekreteri, artan şikâyetler üzerine Oda "Ticaret-i Bahriye Şubesi" tarafından hazırlanan "İstanbul Limanı'ndaki Tahmil ve Tahliye Müşkilatı Raporu"nu 30 Ocak 1929 tarihli Hasan Necip Bey başkanlığındaki toplantıda söz alarak meclis üyelerine sundu. İstanbul limanındaki yükleme ve boşaltma sıkıntısının hâlâ devam ettiğini aktaran Vehbi Bey, tekrar alevlenen ticaretin bu yaygın sorununa Oda olarak çözüm üretmeye çalıştıklarını ifade ediyordu. Ama Meclis üyeleri hâlâ, "Ey Oda yönetimi siz, yükleme boşaltma sorununun hafiflediğini, azaldığını gerekçe göstererek elimizdeki ambarları Ford'a vermiyor musunuz? Neden bu raporu gündeme getiriyorsunuz?" tarzındaki şikâyetlerini sürdürüyorlardı.

Başkan Vekili olan Hamdi Bey bunun gerekçesini "Heyet-i Aliye'ye bu raporu getirmekteki maksadımız; Vekâlet-i Celile'ye gönderelim; nazar-ı dikkati celbedelim, buna ilaveten de tahmil ve tahliye işlerini teshil için nerelerde ne gibi yapılması lazımdır, arz edelim" (İTSO, 1929a, s. 184) diye açıklıyordu. Devamında ise Ford ile sözleşme imzalayacak aşamaya geldiklerini hatırlatarak, buradaki mallarla ilgili "Halbuki bekleme mahallindeki ticarî mallar memleket için, ticaret açısından bir felakettir" tespitinde bulunuyordu. Hamdi Bey'in bu ifadesi, Hükûmet ile Ford arasındaki görüşmelerin nihayete ermek ve sözleşmenin de imzalanmak üzere olduğu manasına geldiği şeklinde yorumlanmalıdır.

İstanbul Limanı'na 30 Senedir Yeni Vinç Gelmedi

Daha sonra bu konunun uzmanı kabul edilen Limancı Hamdi Bey söz alarak, İstanbul limanlarının görünümünü açık bir şekilde ortaya döktü. İstanbul limanlarına 30 seneden beri tek yeni vinç gelmediğini, bir metre ilave rıhtım yapılmadığını, “ellerinden gelen her türlü fena tedbirleri tatbik ederek kurunu vustayı [Orta Çağ'a ait] bir şekilde limanımızı geriletmek için” bilmeyerek etkide bulduklarının altını çiziyordu.

En vurucu tespitini ise şu cümlelerle yapıyordu:

Limanı karada arayan bir göz İstanbul'da liman bulamaz. Daha açıkça söyleyelim: İstanbul'da liman yoktur. Karaköy Köprüsü'nden Tophane'ye kadar olan saha sözde liman sahasıdır. Burada 700 metrelik bir rıhtım yapılmıştır, fakat o kadar! Rıhtımdan sonra hemen sokak ve onu takiben de dükkanlar, hanlarla hemen şehir başlar.

İstanbul tarafına geçiniz. Sirkeci ile Eminönü arasında 200 metrelik bir rıhtım vardır. Buraya da baştan başa gümrük binaları kurulmuştur. Mavnalardaki eşya bu dar şerit üzerine çıkarılır. Yersizlik, bu ebedi dert, hamal müşkilatı, bu ezeli bela karşımıza dikilir. Her gün herkesin şikâyetten kulakları patlar, herkes şikâyetçidir. Mesuliyeti herkes birbirine atmakla meşguldür.

İstanbul'un bugünkü işlerine göre 5000 metrelik bir rıhtıma ihtiyacı vardır. Şimdi bunun beşte biri bile yoktur. Antrepo ve hangar olarak 400.000 metre karelik yere ihtiyaç vardır. Şimdi bunun yedide biri bile yoktur.

İstanbul rıhtımlarında en az 60 vinç çalışmalıdır. Bugün bunun onda birine bile malik değiliz. Bu kadar iptidai şerait altında çalışan bir limandan elbette herkes şikâyetçi olacaktır ve herkes mesuliyeti birbirine atacaktır (İTİSO, 1929a, s. 183).

Oda Yaptığı En Hayırlı İşten Neden Vazgeçti?

En büyük eleştiriyi Odaya yapan Limancı Hamdi, “İstanbul Ticaret Odası demenin İstanbul limanı hakkında en kati ve en açık fikirlere sahip olmak ve bu işlerle sonuna kadar uğraşacak bir teşekkül demek” olduğunu altını çiziyordu. İstanbul'da liman ve antrepo sorunu yaşanmasında meclis üyesi olarak kendisinde ve Odada büyük mesuliyet olduğunu ifade eden Hamdi Bey, Odanın antrepo işletmekten vazgeçmesini tenkit ediyordu. Limancı Hamdi, Odanın antrepo sorununa el atıp Tophane ambarlarını işletmeye başlamasıyla tüccarın yaşadığı sorunun azaldığını, antrepo işletmeciliğinde “muvaffakiyet” kazandığını vurguluyordu. Odayı eleştirdiği nokta ise “yaptığı en hayırlı iş olan” antrepo işletmeciliğini “maddî gaileyi azaltmak” (İTİSO, 1929a, s.182) amacıyla Ford'a vermesiydi. Ona göre Oda yönetimi Tophane antrepolarını Ford'a devretmekle ambar buhranı olmayacağını bile ileri sürmüştü, oysa yaşananlar bunun tersini göstermişti.

Limancı Hamdi: “Oda Muvaffakiyetten Sonra İş Yüzüstü Bıraktı”

“Ticaret Odası” diye konuşuyordu Limancı Hamdi,

Bundan iki sene evvel bir defa liman işleriyle meşgul oldu. Tüccarın antreposuzluk dolayısıyla günlerce eşyası mavnada kaldığından ton başına 10-15 lira masraf ettiğini ileri sürdü ve yaptığı teşebbüslerle antreposuzluk dolayısıyla mavnalarda kalan eşya için tüccarın fazla para vermemesini temin etti. Yani astariyeye kaldırdı. Bütün belayı zaten bu türlü hücumla mintarafillah hedef olan Liman Şirketi'ne yükledi.

Şimdi eşya kaç gün mavnada kalırsa kalsın tüccar yalnız tahliye parası olarak tarifede muayyen ücreti veriyor. Üst tarafına liman şirketi tahammül ediyor. Fakat Oda bu muvaffakiyetinden sonra işi yüzüstü bıraktı ve İstanbul limanından neye muhtaç olduğu ve neler yapılması lazım geldiği hakkında uğraşmaya hiç de lüzum görmedi. Hatta o kadar ki Tophane anbarları gibi Odanın yaptığı en hayırlı bir müesseseye başındaki maddî gaileyi azaltmak için Ford'a vermekle antrepo buhranının olmayacağını bile iddia etti.

Efendiler bu iddianın doğru olmadığını hadisat göstermiştir. Şimdi yapacak çok şeylerimiz vardır (İTSO, 1929a, s. 183).

Ona göre her memlekette ticaret odaları ve belediyeler limanların idaresiyle bilfiil alakadar oluyordu ve bu sayede ticaret işleri iyi gitme imkânı buluyordu. O yüzden Oda yönetimi bu esaslı vazifesine geri dönmeliydi:

Ben Odayı bu esaslı ve canlı vazifesine başlamış bir halde görmek isterim. Çalışacağımız şeyler tek cepheli basit bir iş değildir. Bu işin manevî mesuliyeti Ticaret Odası'na ve Odanın bugünkü heyetine aittir. Doğal olarak muvaffakiyet halinde manevî şeref yine kendisine ait olacaktır (İTSO, 1929a, s. 182).

Oda, 1 Aydır Kapalı Olan Antrepoyu Tekrar Açıyor

Bu konuşmalardan sonra, Odanın 1929 yılının ilk ayında hazırladığı ve Antrepo buhranının sürdüğünü gösteren rapor, Meclis üyelerinin kararıyla Ticaret Vekâletine gönderildi. İktisat Vekâletine gönderilmesi kabul edilen raporda önemli bir nokta vardı: Özellikle Eminönü-Sirkeci hattındaki bazı boş alanlar ile yeni yapılan binaların kömür yükleme-boşaltma yeri ile karpuz sergisi açma amaçlı kullanıldığı tespit edilmişti. Ayrıca Genel Sekreter Vehbi Bey tarafından okunan raporun takdim yazısı önemliydi. Bu sunuş yazısı, Ticaret Odası tarafından Ford'a teslim edilmek amacıyla boşaltılan ama henüz boş duran antrepolara tekrar mal kabul edilmesi için gümrük müdürlüğüyle mutabık kalındığı ve mal teslimine başlandığına dair bilgi veriyordu:

İktisat Vekâleti Celilesine

Son günlerde limanımızda bir tahliye müşkilatı mevcut olduğunu görerek bu müşkilatın tahfifi için Tophane antrepolarımızın tekrar mal almasını münasip bulmuş ve İstanbul Gümrükleri Başmüdüriyetine bu suretle arzı hizmet eylemiştik. Gümrük İdaresi bu teklifimizi kabul etmekle ambarlarımıza mal almaya başladık. Bu suretle limanımızdaki yoğunluk azalmaya başlamıştır.

Aynı zamanda bu halin sebepleri hakkında biz de etüt yaptık. Etüdü ihtiva eden raporun suretini leffen (ekte) takdim ediyoruz (İTSO, 1929a, s. 182b).

Raporda Buhranın Sebepleri Anlatılıyor

Rapor limandaki yükleme ve boşaltma buhranının, vapurların hava muhalefeti sebebiyle kaybettikleri günleri telafi için hızla limana gelip gece gündüz tahmil ve tahliye yapmalarından; Amerika'dan yüklü miktarda ithal edilen buğdayı taşıyan yüklü gemilerin birkaçının birden limana gelmesinden; kötü hava şartları sebebiyle mavnalardaki emtianın güçlülükle rıhtıma çıkarılabilmemesinden; İstanbul'da mevcut antrepo ve ambarlara ya dolu bulunmaları veya mevkilerinin pek uzak veya gayri münasip mahallerde olması sebebiyle sınırlı sayıda eşya tahliye edilebilmesi gibi nedenlerden ortaya çıkmıştı. Ama bunlar içinde çok önemli bir sebep daha vardı. Bu da "Ford Mümessiliyle yapılan mukavele münasebetiyle, Ticaret Odası tarafından işletilmekte olan ve gerek maçuna araba ve saire gibi tahliye ve nakliye vesaitinin fazla ve gerekse mevkiine nispeten izdihamdan ari bulunması dolayısıyla diğer antrepolardan fazla iş yapan Tophane antrepolarının bir aydan beri eşya kabul etmemesi" (İTSO, 1929a, s. 181a) idi.

Ticaret Odası, Limancı Hamdi'nin ileri sürdüğü iddianın aksine Vekâlete gönderdiği yazıda itiraf ediyordu ki, Ford ile anlaşması sebebiyle Tophane'yi boşaltmış olması ciddi yükleme-boşaltma sorununa yol açmıştı. Yaklaşık bir aydır tek bir mavnanın boşaltılmıyor olması büyük oranda birikmeye sebep olmuştu. İstanbul antrepoları arasında en fazla boşaltma kapasitesine sahip ambar burasıydı, çünkü en fazla tahliye vasıtalarına burası sahipti. Ayrıca önündeki rıhtımın hemen her an için serbest bir halde bulunması sebebiyle günde tam 10 mavna yük boşaltabiliyordu. Sözelimi Galata antrepolarında hem vinç sayısı azdı hem de günde sadece 6 mavna eşya tahliye edebiliyordu. Aynı şekilde İstanbul Rıhtımı antrepoları da 10 mavnadan fazla

boşaltamamaktaydı. Sarayburnu antrepoları ise geniş bir alana sahip olmasına rağmen bir vinç olması sebebiyle günde en fazla 9 mavna boşaltabilmekteydi. Dolayısıyla İstanbul limanlarının kapasitesi 35 mavnalık eşya ile sınırlıydı. Bu yüzden Tophane'nin devre dışı kalmasıyla yaklaşık üçte birlik kapasitesini kaybetmişti (İTSO, 1929a, s. 181a).

Tophane Kapandı, Buhran Başladı

Rapor şu cümlelerle bitiyordu:

Yukarıda da bilmünasebe arz olunduğu veçhile filvaki Tophane antrepolarının bir ay kadar faaliyette bulunmaması bu son fevkalâde muvaman (hareket) üzerinde müessir olmuştur. Fakat bugünden itibaren tekrar faaliyete başlaması dolayısıyla -diğer antrepoların normal- faaliyet-i ticariyye galebe edeceğini farz ederek, -tahminen yirmi gün zarfında bu fevkaledde vaziyet izah edilebilecektir. Çünkü hali tabiiye nazaran fazla olarak yüklenmiş bulunan 200 kadar mavnayı günde on mavna hesabıyla bu antrepo tahliye edebilecektir (İTSO, 1929a, s. 180b).

Diğer taraftan Oda Meclisi Ford yetkililerine teslimat gerçekleşinceye kadar tekrar faaliyete geçen Tophane ambarlarının çalışmaları sürekli bilgi alıyor, çalışma raporları okunarak, üyeler ve kamuoyu bilgi sahibi kılıyordu. Bu raporlardan biri de 10 Nisan 1929 tarihli oturumda Meclise sunuldu (İTSO, 1929a, s. 179a).

Ford Tophane'yi Devraldı, Antrepo Buhranı Tekrar Başladı

1929 yılında İstanbullu tüccarları yakından ilgilendiren antrepo buhranı devam edince Oda Meclisi, "Son zamanlarda İstanbul limanında görülen antrepo buhranının ortadan kaldırılması hakkında tatbikatta bulunmak üzere bir komisyon teşkiline dair" (İTSO, 1929a, s. 179a) Genel Sekreterlik tarafından sunulan raporu gündemine alarak komisyon oluşturulmasını kabul etmiş, üyeleri belirleme yetkisini de Yönetim Kuruluna vermişti.

1929 yılının sonuna doğru çözülmesi beklenen buhran şiddetlenerek devam etmiş, Meclis üyelerinin Tophane ambarları sebebiyle Odaya eleştirileri sürmüştü, bunun üzerine Meclis Başkanının talebi üzerine Antrepo Meselesi, 4 Eylül 1929 tarihinde yapılan gizli görüşmede ele alınmıştı (İTSO, 1929a, s. 128b).

Bu arada antrepo buhranı için oluşturulan komisyon 1929 yılının Aralık ayında raporunu tamamlamıştı. Hazırlanan rapor, Oda Meclisi'nin de uygun görmesiyle Ticaret Vekâletine tekrar sunulmuştu (İTSO, 1929a, s. 111a).

Sonuç Yerine: "Tophane Ambarları İdare Heyeti lağvedilmiştir"

Odanın Türkiye dış ticaretinin giriş ve çıkış kapısı niteliğinde olan İstanbul'da ihracat ve ithalat ürünlerinin girişinde 'buhran' yaşanmaması için ortaya koyduğu çabalar, uzun süreli bir gayretti. Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde başlayan ve Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında şiddetlenen liman gümrüklerindeki antrepo sorununu yani ithal ve ihraç ürünlerinin konulacağı umumi mağaza ve depo sıkıntısını ortadan kaldırmak için İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası konuya bizzat dahil oldu. Yasa ve yönetmelik değişikliği yaptırarak, Odalara antrepo ve umumi mağaza kurup işletme hakkı verilmesini sağladı, bir yıl sonra da bu yetkiyi kullanmak için yola çıktı. Bu amaçla günümüzde Galataport'un olduğu bölgede mevcudiyeti devam etseydi İTO-port olacağı alanda yer alan Tophane ambarlarını ve rıhtımlarını kiralayarak işletmeye başladı. Odanın antrepo idaresine girişmesi, bunun için ayrı bir idare heyeti, teşkilat ve bütçe oluşturması da bu teşebbüsün Odanın ilk iştiraki olarak kabul edilmesini sağlayacaktı. O dönemde Oda Meclisinde temsil edilen üyelerin oluşturdukları grupların isimleri "İthalat Grubu" ve "İthalat Grubu" şeklinde olduğu için dış ticaretle meşgul olan İstanbullu iş insanları da Odanın yönetiminde güçlü konumdaydı. Onların teşvik ve yönlendirmesi Tophane Antrepolarının sorumluluğunu Odanın üstlenmesini kolaylaştırdı. Yaklaşık 2 yıl süren bu süreçte, Oda başarılı bir yönetim gösterdi, İstanbul'daki antrepo buhranının yok olmasa bile hafiflemesini sağladı.

Limanda bekleyen yük gemileri ve o yükleri taşımakla görevli mavnalar, yükleriyle denizde beklemekten böylece kurtuldular.

Ancak Hükûmetin öncelikleri farklıydı. Henry Ford'un bizzat kendisinin iletmiş ricanın geri çevrilmesi, Türkiye'nin montaj da olsa bir otomobil fabrikasına kavuşmasının engellemesi sözkonusu olamazdı. Bu, son derece mühim bir hayalin gerçekleşme ihtimaliydi. Ticaret Bakanı Rahmi Bey'in büyük çabasıyla Odaya 'ihvan' edilen Tophane Antrepolarının kirlenmesi fırsatı, aynı hızla Hükûmet tarafından geri alındı. Böylece İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın ilk "müessese-i ticariyesi", diğer tabirle ilk iştiraki kabul edilmesi gereken Tophane Ambarlar İdaresi, Hükûmetin isteği üzerine Seyrüsefain İdaresi'nden kiralanmış olan Tophane antrepoları sözleşmesinin feshedilip Seyrüsefain İdaresine iade edilmesiyle nihayete ermişti. İstanbul Ticaret Odası yönetimi de Ford'un mevcut alana otomobil montaj fabrikası kurmasının ülkenin çıkarlarına uygun olduğunu düşünüyordu, bu nedenle hiçbir şekilde itiraz etmemiş, hatta kamuoyu nezdinde bu işlemi savunmuştu. Ne yazık ki gerçekten başarılı sonuçlar alan, hatta devam etmesi haline Türkiye'de varant işlemleri alanında yeni bir geleneğin doğmasına yol açacak Tophane Antrepolarının Odaca yönetimi sona ermişti. Oda mecburen kabullenmek durumunda kaldığı bu gelişmeyi, camiası ve kamuoyuyla Kasım 1929 tarihinde yayınlanan dergide bir cümlelik açıklamayla paylaştı:

"1 Teşrin 1927'de Odaca tesis olunan Tophane Ambarları İdare Heyeti lağvedilmiştir" (İTSO, 1929c).

Kaynakça

Avni, H. (1935). *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926-1927-1928 seneleri faaliyet ve muamelâtına ait umûmî rapor*. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı.

BCA, 3.30.10.0/0.171.187.12

BCA, 4.30.10.0/0.171.187.12

BCA, 030.0.18.01/029.40.015

BCA, 030.0.18.01/01.018.24.08.001

BCA, 30.10.0.0/171.1878.15

BOA, HR.IM, 130/40-2-1

BOA, HR.IM, 130/40-1-1

Devran, F. (2009). *Dersaadet Rıhtım Şirketi: kuruluşu ve faaliyetleri (1890-1935)* (Tez No. 249583) [Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1927a). *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından Tesis Olunan Antrepo ve Umûmî Mağazaların Teşkilat ve Muamelatına Dair Abkâm-ı Esâsiye*. Cumhuriyet Matbaası.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1927b). Oda Zabıtları. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 4, 273.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1927c). Odanın iki mühim teşebbüsü. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 7, 578-579.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1927d). On birinci içtima zabıt hülasası. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 8, 691.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1927e). On beşinci içtima zabıt hülasası. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 10, 847.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1928a). *İdare Heyeti Karar Defteri*.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1928b). Tophane Ambarları İdare Heyeti. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 2.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1928c). Tophane Anbarları İdare Heyeti. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 3.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1928d). Tophane Anbarları İdare Heyeti. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 7.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1929a). *Meclis Zabıtları*.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1929b). Tophane Anbarları İdare Heyeti. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 7.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. (1929c). Tophane Anbarları İdare Heyeti. *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 11.

Karayılmazlar, A. & Karayılmazlar, E. (2006). *Ticaret ve Sanayi Odasında müessesekkil İstanbul iktisat komisyonu tarafından tanzim edilen rapor 29 kanun-ı sani 1340-26 teşrin-i sani (1340-1924)*. İTO Yayınları.

Odman, A. (2011). Serbest Mıntıka'dan Amerikan Pazarı'na Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc., İstanbul Otomotiv Montaj Fabrikası 1925-1944. *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, (12), 71-93.

T.C. Resmi Gazete, 14 Şubat 1929, S.1119.

TBMM. (1927). Seyrisefain İdaresi'nin 1928 Senesi Bütçesi Hakkında 1/54 Numaralı Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası. *TBMM Zabıt Cerideleri*, 16-20.

Varlı, A. (2016). Cumhuriyet dönemi lojistik: Umûmî mağazacılık. İçinde R. D. Özbay & C. Yapıştıran, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 273-281). İstanbul Yayınları.