

# İZMİR HAMİDİYE VAPUR ŞİRKETİ

(1884-1915)

Sadık KURT

## GİRİŞ

Ülkemizde makineli araçla (buharlı gemi ile) deniz ulaşımına 1827'de geçildi<sup>1</sup>. 1851 yılında da, kentiçi ulaşım açısından Türkiye'deki ilk düzenli örnek ve aynı zamanda ilk Osmanlı anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye kuruldu<sup>2</sup>.

Tarih boyunca önemli bir kent olan İzmir, 19. yüzyılın ikinci yarısında büyük yapısal değişiklikler geçirmekte idi. 1850'lerden 20. yüzyıl başlarına kadar geçen süre İzmir'in ilk kentleşme dönemi olarak tanımlanabilmektedir<sup>3</sup>. Nüfusun yaklaşık iki kat arttığı bu dönemde<sup>4</sup> kentin fiziksel yapısında da önemli değişiklikler olmaktadır. İşletmeye açılan demiryolları (İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları) İzmir'i Menderes ve Gediz vadilerine bağlamıştır. Kentin havagazına kavuşması, rihtimin yapılması, tramvayların ve vapur

<sup>1</sup> *Türk Deniz Ticareti*, 1937. s.17.

<sup>2</sup> Boğaziçi, *Şirket-i Hayriye, Tarihçe, Salname*, İstanbul 1930; Tevfik ÇAVDAR, *Türkiye'de Liberalizmin Doğuşu*, İstanbul 1982. s.70; Tevfik ÇAVDAR, "Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriye)", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, 1.Kitap, Ankara 1982. ss.169-181; Cahit BİLİM, "Şirket-i Hayriye", *Anadolu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c.1/1, (Kasım 1989)ss.104-120; Vedat ELDEM, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik*, Ankara 1970. ss.166-167; Cengiz ORHONLU, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih ÖZBARAN, İzmir 1984. s.102; Tayyip GÖKBİLGİN, "Boğaziçi", *İslâm Ansiklopedisi*, s.689 vd.

<sup>3</sup> Rauf BEYRU, "İzmir'de Belediyeden Önce Belediyecilik, 19.Yüzyıl", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, 1.Kitap, Ankara 1982. s.134.

<sup>4</sup> Bu hızlı nüfus artışına kentin yoğun bir Rum akımına uğraması; yitirilen yerlerden göçmenlerin gelmesi ile yabancıların giderek artmasına neden olmuştur. (Raif NEZİH, *İzmir'in Tarihi*, 1.kitap, 18 for.2.tab, İzmir 1927. ss.5-6; Mübeccel KIRAY, *Örgütlemeyen Kent, İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni*, Ankara 1972. s.21; Tuncer BAYKARA, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir 1974. s.41)

ların işlemeye başlaması İzmir'e modern bir kent görünümünü kazanmıştır. Ancak bu dönemde kent hizmetlerinin büyük bir bölümü ayrıcalıklı yabancı şirketlerce görülmekteydi<sup>5</sup>.

### İMTİYAZ ÖNCESİ DURUM

1883 öncesinde İzmir Körfezinde hiçbir imtiyaz ya da izne bağlı olmaksızın İngiliz, Rus ve Yunan bandıralı vapurlar işlemekteydi. Üstelik Osmanlı Hükümeti bunların kazançlarından pay alamamaktaydı<sup>6</sup>.

### İMTİYAZ ELDE ETME GİRİŞİMLERİ

1880'li yılların başlarında İzmir'in çevre yerleşmelerle karayolu bağlantısının yetersiz olması ve buralarda nüfusun artması vapur taşımacılığını kârlı bir duruma getirdi. Bunun üzerine 1882-1883 yıllarında yerli-yabancı pek çok kişi İzmir Körfezinde vapur işletme imtiyazı elde etmek için girişimde bulundu<sup>7</sup>.

14 Kânun-ı sani 1297 (27 Ocak 1882) tarihinde Aydın Valiliğine verilen (aynı zamanda Padişah ve Sadaret katına da yollanan) iki yüz kadar Karşıyakalı'nın imzasını taşıyan bir dilekçede, Karşıyaka ve Göztepe gibi liman içinde bulunan yerlerdeki halkın kolaylıkla taşınması amacıyla "bundan akdem bir ecnebi kumpanyası zuhur ederek birtakım mavna bozuntusu köhne vapurlar ile işlemekte iseler de bunlar zaten şayan-ı itimat edilür şeylerden olmadığından" hem bunların sürekli tehlike yaratmalarının önüne geçilmek ve hem de "ahalimizin kumpanya teşkiliyle terakkiyat-ı asriyeden hissedar-ı menfaat edilmek" amacıyla "ahali-i İzmir namına beher hissesi birer lira itibarından bir şirket teşkiline teşebbüs edilmiş ve il-

<sup>5</sup> Sadık KURT, *İzmir Körfezinde Ulaşım, 1884-1914*, İzmir 1988 ss.18-19 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

<sup>6</sup> BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ, *İrade Tasnifi, Meclis-i Mahsus Kısmı*, No:3379'da yer alan pek çok belge.

<sup>7</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No:3379'da yer alan belgelere göre, şu kişiler ya da kuruluşlar imtiyaz elde etmeye çalışmışlardır: Juli Kormeli ve Şurekası Kumpanyası, Şarl Luzanyan, Kadri ve Arif Beyler ile Halim Ağa Kumpanyası, İzmir Belediyesi (I. ve II. Belediye Daireleri), Karşıyakalıların oluşturduğu şirket, Arnabutoğlu Dimitri, Menekşelizade Mehmet Emin, Helvacızade Mehmet Emin, Mehmet Arif, Mehmet Ragıp, M.Sadık, Mehmet Celalettin, Kadri, Zare Taktakyan, Uşâkizade Sadık Bey ve Yahya Hayati Efendi.

nan-ı mezkûr dahilinde kain mahall-i malûmada işlemeğe elverişli ki vapur dahi sipariş edilmiş" olduğu belirtilerek İzmirLimanında vapur işletme imtiyazının kendilerine verilmesi istenmiştir<sup>8</sup>.

İzmir I. ve II. Belediye Daireleri 6 Mart 1298(19 Mart 1882) tarihinde vilayet makamına verdikleri bir dilekçe ile liman içinde küçük vapurlar işletme imtiyazı istemişlerdir. Ancak Belediye Dairelerinin "sermayesi ve vapur işletmek iktidarı olmadığı"<sup>9</sup> gerekçesiyle imtiyaz istekleri uygun bulunmamıştır.

Uşâkizade Sadık Bey, imtiyaz karşılığında yıllık gelirin %25'ini Belediye dairelerine vermeyi önermiştir. Arnabutoğlu Dimitri ise, 25 yıl süre ile vapur işletme imtiyazı karşılığında Belediye dairesine yılda bin lira ödemeyi önermiştir. Buna karşılık Menekşelizade Mehmet Emin, imtiyaz karşılığında yılda 1200 Osmanlı Lirası ödemeyi üstlenmiştir<sup>10</sup>.

8 Kânun-ı evvel 1298 (21 Aralık 1882) tarihli dilekçesinde, 1872'de İzmir'de kurulan ilk Osmanlı vapur kumpanyasının en büyük hissedarı olduğunu belirten Zare Taktakyan, sahip olduğu vapurların İzmirKörfezinde bulunan iskeleler için yeterli olduğunu söyleyerek elde edilecek kârın belirli bir kısmını Hükümetin uygun bulacağı bir yere ödemeyi önererek imtiyazın kendisine verilmesini istiyordu<sup>11</sup>.

9 Kanun-ı evvel 1298 (22 Aralık 1882) tarihli Meclis-i Vilâyet mazbatasında, "İzmir'de liman ve körfezinde ecnebi bayrağı altında olarak yalnız Karlo Umbero'nun Rus vapuru işlemeyüb İngiliz ve Yunan bandırası altında dahi birkaç vapur işlemekte olduğundan" söz

<sup>8</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379. Aynı yerde yer alan 21 Şubat 1299 tarihli Mustafa ve Hasanzade Mehmet imzalarıyla Sadaret makamın.. çekile.. bir teigrafta, "...tebaa-ı Osmaniyeden mürekkep bir kumpanya teşkiline umamun selâmet-i mürur ve uburuyla teshil-i münakalat" için on bin Osmanlı Lirasına sipariş ettikleri iki vapurun gelmekte olduklarını belirterek imtiyazın kurdukları Osmanlı şirketine verilmesini istemekteydiler.

<sup>9</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No:3379'da yer alan 22 Kânun-ı sani 1398 tarihli Umur-ı Nafia Komisyonu Mazbatası.

<sup>10</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No:3379'da yer alan Arnabutoğlu Dimitri'nin 6 Kânun-ı evvel 1298 tarihli dilekçesi; Menekşelizade Mehmet Emin'in 27 Kânun-ı evvel 1298 tarihli dilekçesi.

<sup>11</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379.

edilerek "imtiyazın bir Osmanlı kumpanyasına verilmesi lâzımeden olduğu"<sup>12</sup> dile getirilmiştir. Aydın Valisi Ali Paşa da, 11 Kanun-ı evvel 1298 (24 Aralık 1882) tarihli yazısında, "İzmir liman ve körfezinde vapur işletilmesinin bir imtiyaza rabtı artık katıyen elzemiyet tahtına girmiş olduğu"nu belirterek imtiyazın bir an önce uygun kişiye verilmesini istemiştir<sup>13</sup>. Buna karşın Umur-ı Nafia Komisyonu 1883 Şubatında, İzmir Körfezinde "işlemekte olan vapurların nıuntazam hal ve heyette ve bir gûna şerait tahtında olmadığı"; Julî Kumpanyası vapurlarının "bila-imtiyaz işlemekte bulunduğu"na dikkat çekerek bu yabancı kumpanya tarafından "bir gûna tazminat iddiasının vuku'una mahal bırakmamak üzere hiçbir tarafa imtiyaz" verilmemesine karar vermiştir<sup>14</sup>. Kapalı sularda vapur işletme hakkı Osmanlı Devletinin tekelinde olması gerektiği halde İngiliz Julî Kumpanyasının güçlük çıkarmasından korkulduğu için İzmir Körfezinde vapur işletme işinin bir imtiyaza bağlanması gecikmekte idi.

#### İMTİYAZIN YAHYA HAYATİ EFENDİYE VERİLMESİ

İzmirli tüccar Yahya Hayatî Efendî İzmirKörfezindeki vapur işletme imtiyazı elde etmek için 18 Mart 1883 günü bir dilekçe ile başvuruda bulundu. Bu dilekçesinde Yahya Hayatî Efendî, "... İzmir Vilâyeti körfezini teşkil eden Karşıyaka ve Karataş ve Göztepe, Yenikale, Abdullah Ağa Çiftliği ve Kilizman ve Urla ve Karaburun ve Çeşme İlicası ve Foça sevhâli dahilinde birtakım ecnebler tabî oldukları devletler bandırası altında münferiden ve müştereken küçük vapurlar işletmekte ve böyle bir körfez dahilinde tebaa-i ecnebiyenin bir iskeleden diğer iskelelere vapur işletmeğe ahden ve kaideten bir gûna selâhiyetleri olmadığını ve bu halin devamının kendilerince mümkün olamayacağını bildiklerinden" söz ederek şu koşulları öneriyordu: Osmanlı Anonim Şirket Nizamname-i Dahiliyesi'ne uygun bir anonim şirket kurmak; Çıkarılacak hisse senetlerini ada yazılı olarak yalnızca Osmanlı uyruklara satmak; Kurulacak şirketle İzmir Körfezinde bulunan iskelelere (yerleşim birimlerine)

<sup>12</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379.

<sup>13</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379.

<sup>14</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379.

düzenli vapur işletmek; Yıllık net gelirin %15'ini İzmir'de yapımı süren İzmir Mekteb-i Sultanisi'ne vermek; Devletçe kararlaştırılacak tarife gereğince ücret almak; Vapur işletilecek yerlere iskeleler inşa etmek; İzmir Körfezinde otuz yıl süre ile vapur işletmek<sup>15</sup>.

İzmir Körfezinde vapur işletme imtiyazı, özellikle yabancıların (gelirin %30'unu vermeyi önermişlerdi) ve azınlıkların çok daha iyi koşullar önermelerine karşın Yahya Hayati Efendiye verilmiştir<sup>15</sup>. İzmir Körfezinde buharlı vapurlarla yolcu ve eşya taşıma işinin Yahya Hayati Efendiye verilmesinde, bu kişinin Müslüman-Türk olmasının etkisi olmuştur. Öyle olmasa imtiyazın ondan daha iyi koşullar öneren birine verilmesi gerekirdi.

20 Mayıs 1883 günü Sadaret'e gönderilen Nafia Nezareti tezkeresinde, "İmtiyazlı bir şirket teşkil eylediği halde mevaki-i mezburede elyevm seyr ü sefer eden ecnebi kumpanyası tarafından muhalefet ve sair taraftan dahi mümanaat vuku'a gelmesi muhtemel olmasına ve böyle bir hal vuku'nun bir takım tazminat iddiaları zuhura gelmesi melhuz bulunmasına nazaran bu ihtimalâta karşı bir tedbir-i ihtiyati olmak üzere zıkr olunan vapurların işletilmesinden dolayı müşkilât zuhur eder ise bunun için Hükümet-i seniyyeden tazminat talep edilmeyeceğinin taahhüd olunması iktiza edeceği" Yahya Hayati Efendiye bildirilerek tazminat talep etmeyeceğine ilişkin söz alındıktan sonra bu koşulun mukavele ve şartnameye eklendiği bildirilmekteydi<sup>16</sup>. Ancak Meclis-i Mahsus 15 Haziran 1883 tarihli mazbata ile "Yahya Hayati Efendinin erbab-ı iktidardan bulunduğu dahi nezaret-i müşanünileyhanın iş'arında tasdik olunduğundan talep olunan imtiyazın itası heyet-i çakeranemizce de tasvib edilmiş olup ancak İzmir'de işlemekte olan ecnebi vapurlarının bir gûna imtiyazı buluramamakla beraber dahili sularda vapur işletmekte ecanibin se-lahtiyeti olmadığı halde ihtiyac-ı mevkiye mebni her nasılsa işletilmiş ve bunların men'i hakkında mukaddema canib-i vilâyete

15 *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379'da yer alan Yahya Hayati Efendinin 5 Mart 1299 tarihli dilekçesi; BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ, *İrade, Dahiliye*, No: 70335; 11 Şevval 1300 tarihli irade-i seniye ile Yahya Hayati Efendiye İzmir Körfezinde yolcu ve eşya taşımak için imtiyaz verildi (Düstur, Bir. Ter., c.5, Ankara 1937. s.1).

16 *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379'da yer alan 7 Mayıs 1299 tarihli Nafia Nezareti tezkeresi.

icra-yı tebligat olunduğu halde mücerred ihtiyac-ı mevki mülabese-siyle böyle bir Osmanlı şirket teşkiline ta'lik edilmiş olduğundan bundan dolayı ecanibin bir şey demeğe hakkı olamayub eğerce bunun için mukavelenameye bir madde ilavesi kayd-ı ihtiyati hükümünde addolunsa bile yine namünasib idüğünden bu fıkranın tayy ve ih-racıyla bunun için yalnız mumalleyh Yahya Efendi tarafından neza-rete maksad-ı meşruhu temine kâfi bir mektup tastiriyle iktifa olun-ması"na karar verdi<sup>17</sup>. Bu karar, 25 Temmuz 1883 tarihli Sadaret yazısı ile Nafia Nezareti'ne bildirildi<sup>18</sup>. Bunun üzerine Yahya Hayati Efendi 27 Temmuz 1883 günü Nafia Nezareti'ne şu yazıyı vermiştir: "...Tebaa-ı Devlet-i Aliyye'den mürekkeb bir şirket teşkil ederek İz-mirKörfeziyle Karşıyaka, Karataş ve Göztepe ve Karaburun ve Çeşme mevaki-i saire-i mütecâvire beyninde vapurlar işletmek üzere taraf-ı acizaneme müddet ve şerait-i malûma ile imtiyaz ita buyurulmuştur. Buna mukabil mevki-i mütecâvirede elyevm seyr ü sefer eden vapur-lar ashabi tarafından gerek kendime ve gerekse teşekkül edecek şirkete karşı bir gûna müşkilat ika edilecek olduğu ve bundan dolayı usûl ve nizamı dairesinde tazminat ve dahi lâzım geldiği halde ve dahi lâzım gelen meblağı tazmine tamamıyla taraf-ı acizaneme ve teşkil edeceğim şirkete aid olacağını ve bundan dolayı Hükûmet-i se-niyeye bir şey terettüb etmeyeceğini taahhüd ettiğimi mübeyyin işbu arıza-i mahsusa takdim kılındı"<sup>19</sup>. Böylelikle olası bir zarar için Hükûmetten tazminat istenmeyeceğine ilişkin hüküm sözleşmede yer almadı.

Yahya Hayati Efendi, şirketin nasıl kurulacağı; sermayesinin ne kadar olacağı; yönetim kurulu ve genel kurulun nasıl oluşturulacağı ile kendisinden başka kurucu olup olmadığına ilişkin sorulara şu yanıtları vermiştir:

- "Şirket Hükûmetin ba-irade-i seniye neşr ve ilân buyurmuş olduğu Anonim Şirket Nizamname-i Dahilisi esasına teffikan teşkil olunacaktır".

- "Şirket sermayesinin şimdiden kat'iyen tayini kabil değilse de takriben kırk bin lira reddesinde olacaktır".

<sup>17</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus, No: 3379.*

<sup>18</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus, No: 3379.*

<sup>19</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus, No: 3379.*

- "Sermayenin tedarükü... nizamname-i mezkûrda muharrer şerait ve esası dairesinde tedarük olunacaktır".

- "Şirketin meclis-i idare ve heyet-i umumiyesi nasıl olacağı sualine dahi nizamname-i mezkûr cevap vereceğinden benim için söze hacet kalmaz".

- "İmtiyaz fermanını elime almazdan mukdem hiçbir gûna tazminat itasına mecbur olmadığım ve fermanı aldığım halde dahi mukavelenamenin on dokuzuncu maddesi hükmünce ancak kefalet akçesi olarak Bank-ı Osmanî'ye muvakkaten beş yüz lira depozito etmekten başka birşeyle mükellef bulunmadığım halde... Şirket Nizamname-i Dahilisinin birinci maddesi mucibince bir şirketin devlet nazarında suret-i kat'iyede teşekkül etmiş addolunabilmesi o şirket sermayesinden yüzde onunun istihsaline menûd olduğundan hatta teşkil edeceğim şirketin bu günden vücudunu irae ile hükümeti temin eylemek için şirket-i mezkûrun ber-minval muharrer sermayesi olmak lâzım gelen kırk bin liranın aşeri bulunan dörtbin Osmanlı lirasının Bank-ı Osmanî'ye her ne vakit talep olunur ise te-diye olunacaktır".

- "Şimdiki halde başka şerikim (kurucu ortağım) olmadığını" bildirmekle yetinirim<sup>20</sup>.

#### İMTİYAZ SAHİBİNİN HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ<sup>21</sup>

İmtiyaz süresi 30 yıldır (m.md.2). Ancak bu süreye 1887 yılında Meclis-i Vükela, "Juli Kumpanyasının işlediği zamanın müddet-i imtiyaziyeye mahsup olunması"na karar verdi<sup>22</sup>.

İzmir Körfezinde bulunan Atik (Eski) ve Cedit (Yeni) Foça, Alaybey, Osmanzade, Donanmacı, Karşıyaka, İzmir, Karataş, İslahhane, Göztepe, Abdullah Ağa Çiftliği, Kılızman, Urla ve Karaburun İskeleleri ile İzmir Körfezi dışında kalan Çeşme Ilıcası İskelesine vapurla düzenli yolcu taşımak üzere yukarıda adı geçen yerlere iskele ve dubaların inşası için İzmirli Yahya Hayati Efendiye imtiyaz ve

<sup>20</sup> *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379'da yer alan Yahya Hayati Efendinin 8 Haziran 1299 tarihli yazısı.

<sup>21</sup> Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa ile İzmirli Tüccar Yahya Hayati Efendi arasında kararlaştırılan mukavele ve şartnamenin aslı *İrade, Meclis-i Mahsus*, No: 3379'da bulunmaktadır. Suretleri *İmtiyaz ve Mukavelât*, II, İstanbul 1302.ss.1415-1423'te yer almaktadır.

<sup>22</sup> BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ, *Yıldız Tasnifi, Sadaret Resmî Maruzat Evrakı*, D.No: 37. Sı.No:7'de yer alan 22 Şubat 1302 tarihli Meclis-i Vükela Mazbatası. Mukavelename maddesi M.md.; şartname maddesi de ş.md. olarak kısaltılmıştır.

rilmiştir (m.md.1). İmtiyaz sahibi, mukavelenamenin 1. maddesinde adları sayılan iskelelere düzenli vapur işletmek üzere yolcuları taşımaya yetecek kadar vapuru sağlamayı garanti eder (ş.md.1). İmtiyaz sahibi, inşa edeceği iskeleler ve vapurlar ile deniz araç ve gereçlerinde en iyi kalitede malzeme kullanacak; inşaat ve deniz araçlarının yeterince sağlam olması için en yeni teknolojiyi (fen kurallarını) uygulayacaktır. İskele, rıhtım ve dubalar ile vapurlarını iyi durumda bulunduracak ve yolcuların can güvenliği içinde taşınmasını sağlayacaktır (ş.md.3). İmtiyaz sahibi mukavelenamenin verilmesi tarihinden başlayarak bir yıl içinde gerekli vapurları sağlayarak yolcu taşımayı garanti eder (m.md.3). Hükümet, taşımacılığı ve imtiyaz süresince şirketin yönetim ve işletme işlemlerini, iskeleler ile vapurlarının iyi durumda olup olmadığını özel komiserler aracılığıyla denetleyebilecektir. İmtiyaz sahibi bu denetleme giderlerine karşılık hükümet emrine yılda 60 lira verecektir (m.md.8). İmtiyaz sahibi yolcu taşımacılığını güvenlik içinde bulundurmak için yürürlükte olan ve yürürlüğe girecek bütün düzenlemelere (bircümle nizamât-ı Devlet-i Aliyye'ye) uymak zorundadır. İmtiyaz sahibinin hatasından ötürü taşımacılığın kısmen veya bütünüyle kesintiye uğraması durumunda hükümet, vapurların işletilmesini sağlamak için şirkete geçici olarak elkoyarak gerekli önlemleri alabilecektir (m.md.9). İmtiyaz sahibi iskele, rıhtım ve bunlarla ilgili binaları imtiyaz süresi dolduğunda devlete bedelsiz bırakacaktır (m.md.14;ş.md.5).

Bu girişim kamu yararına yönelik olduğundan iskele, rıhtım vb. yapımı için gereken arazilerden özel kişilerin elinde bulunanlarının satın alınmasında arazi sahibiyle anlaşılabilir imtiyaz sahibi, "İstiklak Kanunu"na uygun işlem yapacaktır (m.md.5).

Vapur, iskele ve taşımacılık için gerekli yapıların yapımı için gereken taş, kereste, demir, maden kömürü, makine ve parçaları ile benzeri araçlar ister ülke içinden isterse ülke dışından getirilmiş olsun gümrük resminden muaf tutulacaktır. Ayrıca şirketin arazisi, sermayesi ve geliri üzerine imtiyaz süresince hiçbir vergi konmayacak; mukavele ve ona bağlı şartnameden de damga resmi alınmayacaktır (m.md.6). 1887 Martında Meclis-i Vükela, "Şirketin vapurlarında yakacağı kömürün gümrük resminden istisnası ve liman resminin afvı"na karar verdi<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Yıldız, *Resmî*, 37/7; Şirket-i Hamidiye'nin "hatt-ı imtiyaz haricine icray-ı sefer eden" vapurlarından liman resmi alınmaktaydı (*Ahenk*, 22 Haziran 1313). 1909 Ocağında Şuray-ı Devlet, Şirket-i Hamidiye'nin tersanesinde kullanılan maden kömüründen de gümrük resmi alınmamasına karar verdi (*Ahenk*, 26 Kânun-ı evvel 1324)



İmtiyaz sahibi vapur, iskele ve dubaların yapımı ve onarımı için gereken keresteyi çevre mirî ormanlardan sağlayabilecektir (m.md.7).

İmtiyaz sahibi taşımacılığın başlangıcından başlayarak yıllık net gelirin %15'ini İzmir Mekteb-i Sultani idaresine verecektir (m.md.19). Ancak bu okul açılmadığından %15'lik payın, Yahya Hayati Paşanın önerisi üzerine İslahhane (Mekteb-i Sanayi)'ye verilmesine Meclis-i Vükelaca karar verildi<sup>24</sup>.

Şirketin memur ve müstahdemleri hükümetçe uygun bulunacak bir kıyafet giyeceklerdir (m.md.15).

İmtiyaz sahibi devletçe gerekli görülecek iskelelerde müfettiş ve zabıta memurlarının barınmaları için gereken odaları parasız olarak ayırmak zorundadır (m.md.17).

İmtiyaz sahibi yalnız vapur taşımacılığına ilişkin mektup ve çantaları Posta Nezareti'ne hiç bir resm ödemeksizin kendi araçları ile taşıyabilecektir (m.md.18).

İmtiyaz sahibi ve kurulacak anonim şirket Osmanlı olduğundan her tür anlaşmazlık ve dava Osmanlı mahkemelerinde karara bağlanacaktır (m.md.20).

İmtiyaz sahibi her malî yıl başında tüm gelir ve giderini gösterir bir defter düzenleyerek Nafia Nezareti'ne sunacaktır (m.md 16; ş md 4).

İmtiyaz sahibi yükümlülüklerini yerine getirmek için -fermanın verilmiş tarihinden geçerli olmak üzere- altı ay içinde şirket nizamnamesine uygun bir Osmanlı anonim şirketi kurmaya yetkili (zorunlu) olacaktır (m.md.12).

İmtiyaz sahibi Padişah fermanının kendisine bildirilmesinden sonra bir ay içinde Osmanlı Bankasına, para ya da hisse senedi olarak 500 Osmanlı Lirası kefalet akçesi yatıracaktır. Padişah fermanı kefalet akçesinin Osmanlı Bankası'na yatırılmasından sonra kendisine verilecektir. Kefalet akçesi düzenli vapur işletilmesine başladıktan sonra iade edilecektir (m.md.13).

<sup>24</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

Kişi başına taşıma ücreti bir deniz mili için birinci mevki 27 para, ikinci mevki 20 paradır. Yedi yaşına kadar olan çocuklar ücretsiz taşınır. Yolcuların ücretsiz olarak 30 kilogram yük taşımaya hakları vardır. 30 kilogramdan fazla eşyanın her 100 kilogramından deniz mili başına 6 para ücret alınacaktır. Vapurla gönderilen köpeklerin herbirinden deniz mili başına 4 para ücret alınır. Ancak en az ücret 20 paradır. Bu tarifeler en üst derecedir. Bu tarifeler devletten özel izin alınmadıkça arttırılmayacaktır. Tarifelerde yapılacak indirim, halka üç gün önceden duyurulacaktır. Tarifelerde indirim yapıldığında bir ay önceden özel ilânla halka duyurulmadıkça ücretler eski düzeyine yükseltilemeyecektir (ş.md.6). Taşıma tarifelerinde para kuruşun kırkta biri ve kuruş da Osmanlı Lirasının yüzde biridir. İmtiyaz sahibi ülke içinde tedavülde olan diğer madenî paraları da almak zorundadır (ş.md.7). Tarifelerdeki koşullar tüm yolcular için geçerli olup, yürürlüğe konulmadan önce hükümetin onayına sunulacaktır (ş.md.8). İmtiyaz sahibi savaş ve olağanüstü zamanlarda hükümetin isteği üzerine vapurlarıyla diğer araç-gereçlerini askeri taşımacılığa ayıracaktır. Tüm askeri taşımacılık tarifede gösterilen ücretin yarısıyla yapılacaktır (ş.md.9). Hükümlü ve tutuklular ile yanlarındaki görevli memurlar da yarım ücretle taşınacaktır (ş.md.10). Taşımacılığın denetlenmesi için devletçe atanan memurlarla telgraf memurları ve görevli erler ücretsiz taşınacaktır (ş.md.11). İmtiyaz sahibi Osmanlı Devleti'nin kurşunla kapatılmış posta çantalarını ve bu işle görevli memurlarını ücretsiz olarak taşıyacaktır (ş.md.12).

#### ŞİRKETİN KURULMASI VE YÖNETİMİ <sup>25</sup>

Şirket Yahya Hayati Efendiye verilen imtiyaza dayanılarak kuruldu<sup>26</sup>. Şirketin kurucuları İzmir tüccarlarından Yahya Hayati, Baylozzade Matyos, Karabet, İsayi İsayan, Arnabutoğlu Dimitri Efendiler ile Urla tüccarlarından Eskinazi Erdit ve Kazancızade Hafız Mehmet Efendilerdir<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> 14 Ocak 1884 tarihinde yürürlüğe giren şirketin nizamname-i dahilisininin aslı *İrade, Meclis-i Mahsus*, No:3379'da bulunmaktadır. Ayrıca bkz. *Düstur*, Bir Ter., c.5, Ankara 1937.ss. 1-10; Aydın Vilayeti Salnamesi, 1304 (R), ss. 109-124.

<sup>26</sup> BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ, *İrade, Dahiliye*, No: 75434'te yer alan Mabeyn-i Hümayun Baş Kitabetti'nin 30 Haziran 1301 tarihli yazısına göre, padişah buyruğu ile "Yahya Hayati Efendi uhdesine Rumeli Beylerbeyliği payesi" verilmiştir.

<sup>27</sup> *Düstur*, s. 1; *Aydın Vilayeti Salnamesi*, 1304, s.109.

"İzmir Hamidiye Vapur Şirketi"<sup>28</sup> ünvanını taşıyacak olan şirketin merkezi İzmir'dedir (n.d.md.2,3).

Şirketin tedavüle çıkaracağı senetler yalnızca Osmanlı uyruklarına satılacaktır Bundan ötürü şirket Osmanlı yasa ve düzenlemelerine bağlı bulunacaktır (n.d.md.2).

Yahya Hayatî Efendî imtiyaz haklarını 10 bin Osmanlı Lirası (bedeli ödenmiş 200 hisse senedi) karşılığında özel bir sözleşmeyle şirkete devretmiştir (n.d.md.6). Şirketin sermayesi 50 bin Osmanlı Lirası (50 liralık 1000 hisseden oluşmakta)'dır<sup>29</sup>. Ayrıca Yahya Hayatî Efendî 100, diğer kurucu üyelere de 1'er kurucu hissesi ayrılacaktır. Genel kurulun bu sermayeyi % 50 oranında arttırma yetkisi vardır (n.d.md.6). Şirketin kesin olarak kurulmuş sayılabilmesi için sermayenin %10'unun toplanması gerekmektedir (n.d.md.7). Hisse bedelinin yarısı ödeninceye değin senetler ada yazılı olacak ve bedelin yarısı ödendikten sonra senetler taşıyana ait olacaktır (n.d.md.8).

Şirket genel kurulca seçilen 5-11 üyeden oluşan yönetim kurulunca yönetilir<sup>30</sup>. İlk beş yıllık sürenin bitiminde kur'a ile, daha sonra ise kıdeme göre her yıl 1-2 üye yönetim kurulundan çıkarılacaktır. Ancak bu üyeler yeniden seçilebilecektir (n.d. md. 12,13). Yönetim kurulu ayda bir toplanır. Kararlar oy çokluğu ile alınır (n.d.md.14). Yönetim kurulu görüşmeleri zabıt (tutanak) defterine yazılır ve toplantıya katılanlarca imzalanır (n.d.md.15). Yönetim kurulu üyesi olabilmek için 40 hisse senedine sahip olmak gerekir<sup>31</sup>. Şirketin sandığına bırakılacak olan bu senetler görev süresince

28 Şirketin resmî adının "Hamidiye Vapur Şirketi" olmasına karşın, özellikle gazetelerde "Şirket-i Hamidiye" olarak kullanıldı. II. Abdülhamit'in tahttan uzaklaştırılmasından sonra da "İzmir Körfezi Vapur Şirketi" ya da kısaca "Körfez Vapurları" olarak anıldı. Nizamname-i dahili (içtüzük) maddeleri, n.d.md. olarak kısaltılmıştır.

29 Şirket-i Hamidiye 980 hisse senedini tedavüle çıkarmıştır (*Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1315 (H), s. 90; *Nevsal-i İktisat*, İzmir 1323. s.202).

30 Yönetim kurulu; incelenilen kaynaklarda "meclis-i idare", "idare meclisi", "heyet-i daima" ya da "heyet-i idare" olarak geçmektedir.

31 Ancak *Nevsal-i İktisat*, s. 202'de ise, "heyet-i idaresi yirmi hisse senedatına malik beşten onbire kadar a'zadan ibaret"tir denilmektedir.

satılamayacaktır (n.d.md.16). Boşalan üyelerin yerine geçici üye atanabilecektir (n.d.md.17). Yönetim kurulu aralarından birini reis seçer (n.d.md.18). Yönetim kurulu üyeleri aralarından birini vekil atayabilir (n.d.md.19). Yönetim kurulu şirketin yönetiminde tam yetkilidir. yönetim kurulu şirketin hesaplarını düzenleyerek dağıtılacak kârın tutarını genel kurula önerir (n.d.md.20) Yönetim kurulu bazı konularda belirli bir süre için yetkilerinin bir kısmını veya tamamını üyelerden bir veya birkaçına özel vekaletle verebileceği gibi, hesapların düzeltilmesi için dışarıdan bir ya da birkaç kişiye yetki verebilir (n.d.md.21). Yönetim kurulu üyeleri kâr payından başka görev yaptıkları günler için de ücret alacaklardır. Bu ücretin tutarı genel kurulca belirlenir (n.d.md.22).

Düzenli olarak toplanan genel kurul<sup>32</sup> tüm hissedarların vekilidir(n.d.md.23). Genel kurul her yıl mart ayında yönetim kurulunca belirlenen bir yerde toplanır<sup>33</sup>. Bundan başka yönetim kurulu gerekli gördükçe genel kurulcu olağanüstü toplantıya çağırabilir (n.d.md.24). Genel kurul vekaleten veya asaleten en az beş hissedardan oluşacaktır. Ancak bir kişi birden fazla oy kullanamayacaktır (n.d.md.25). Davetiyeler toplantı gününden en az bir ay önce gazete-lerde yayınlanacaktır(n.-d.md.26). Genel kurulun oluşabilmesi için gerek asaleten gerekse ve-kaleten şirket sermayesinin 1/4'üne eşit hisse senedine sahip hissedarın toplanması gerekir. Genel kurulda hazır bulunacak hissedarların en az 1/4 hisseye sahip olup olmadıklarının anlaşılması için hisselerin yönetim kurulunca belirlenecek bir yere on gün içinde teslim edilmesi gerekmektedir<sup>34</sup>. Genel kurulun ilk toplantısına yeterli hissedar katılmazsa genel kurula ikinci kez toplanma çağrısı yapılacaktır. Bu toplantıya katılan hissedarların aldıkları kararlar geçerli olacaktır(n.d.md.27). Genel kurula yönetim kurulu başkanı başkanlık eder (n.d.md.28). Genel kurulda görüşülen konulara oy çokluğu ile karar verilir. Genel kurulda

<sup>32</sup> Genel kurul; kaynaklarda "heyet-i umumiye", "meclis-i umumiye" ya da "hissedarlar meclisi" biçiminde kullanılmıştır.

<sup>33</sup> Genel kurul sürekli olarak şirketin İzmir'de I. Kordon'daki merkez idarehanesinde toplanmıştır.

<sup>34</sup> Bu senetler önceleri yalnızca şirketin I.Kordon'daki merkez idarehanesine yatırılırken daha sonra taşrada oturanlara kolaylık olması için Osmanlı Bankası şubelerine de yatırılmaya başlandı (*Hizmet*, 18 Mart 1310). Şirket hisseleri ve yönetimi Belçikalılar'ın eline geçmesinden sonra, bunlara Brüksel'deki Joze Alar ve Crédit Lyonnais Bankalarının şube ve acenteleri de eklendi (*Ahenk*, 4 Mart 1327; *Anadolu*, 7 Mart 1328).

görüşülecek maddelerin listesi yönetim kurulunca düzenlenir (n.d.md.29). Genel kurul tüm hesapların incelenmesi için hissedarlar arasından veya dışarıdan bir veya birkaç müfettiş atar (n.d.md.30). Genel kurul şirketin durumuyla ilgili yönetim kurulu tasarısı ile şirket hesaplarına ilişkin müfettişlerce verilen raporu görüşerek karara bağlar. Kâr payını belirler. Değiştirilmesi gereken yönetim kurulu üyelerinin yerlerine yenilerini seçer. Şirketin bütün işleri hakkında kesin karar verir. Gerekirse yönetim kurulunun yetkilerini genişletir. Fakat genel kurulda şirket sermayesinin üçte ikisine eşit paya sahip hissedarların oy çoğunluğu olmadıkça sermayenin arttırılmasına karar verilemez (n.d.md.31).

Şirketin yıllık net gelirinden tüm hisseler için % 6 faiz verilir. İhtiyat akçesi oluşturmak için kârın %10'u ayrılır. İhtiyat akçesi şirket sermayesinin %10'una ulaşmaya kadar ayrılacaktır. Kârın %15'i İzmir Hamidiye Sanayi Mektebine, %10'u da yönetim kurulu üyelerine ödendikten sonra kalanı kâr payı olarak hissedarlara dağıtılır (n.d.md.36-38). Yıllık gelir hisse başına % 6 faiz verilmesine yetmezse eksikliği ihtiyat akçesinden tamamlanacaktır (n.d.md.39). Şirketin imtiyaz süresi sona erdiğinde ihtiyat akçesi hissedarlar arasında paylaşılacaktır (n.d.md.40).

Yönetim kurulu, şirket sermayesinin dörtte üçü kaybolması durumunda şirketin sürdürülmesi ya da feshine karar vermek üzere genel kurulu toplantıya çağırır (n.d.md.42). Şirketin süresinin uzatılmasına, feshine ya da başka bir şirketle birleşmesine ancak şirket sermayesinin en az yarısına sahip hissedarın katılımıyla karar verilir (n.d.md.44). Fakat şirketin süresinin uzatılması ile başka bir şirketle birleşmesi Osmanlı Hükümeti'nin iznine bağlıdır (n.d.md.41).

#### ŞİRKETİN PERSONEL DURUMU

1884-1906 yılları arasında şirketin yönetim kurulunda şu kişiler yer almıştır: Yahya Hayati Paşa (1884-1892), Balyozzade Matyos Efendi (1884-1900), Balyozzade Karabet Efendi (1884-1887), İsayı İsayan Efendi (1884-1892), Arnabutoğlu Dimitri Efendi (1884-1886), Eskinazi Erdit Efendi (1884-1886), Kazancızade Hacı Hafız Mehmet Efendi (1884-1886), Arnabutoğlu Haciko Efendi (1886-1889), Buhuraki (1886-1892), Jan Yalist Danderya (1886), Viktorya Konstantin

(1886), Buskoviç(1890-1893), İspartalızade İstefan Efendi (1890-1904), İsayan Gregor Efendi (1893), İsayan Luka Efendi (1893-1894, 1898), Karaman İstefan Efendi (1893-1906), Hacı Hafız Süleyman Efendi (1893-1895), Faik Bey (1893-1895), Gazazyan Mirican (1894-1896), Diyamendoğlu İsak Efendi (1894-1906), Yemişçizade Sabri Bey (1898-1899), Tevfik Bey (1896-1898), Gukas İsayan Efendi (1895-1906), Corci İliyadı Efendi (1896-1899), Yosefoğlu Haralambo Efendi (1899-1906), Tokadizade Şekip Bey (1903-1905), Gülbenk Gürülüyan Efendi (1903-1906), Con Topoz (1903-1906), Yorgi İliyadis Efendi (1898), Topoz Mişel (1899), Sami Bey (1904)<sup>35</sup>. Aynı dönemde şirketin yönetim kurulu başkanlığını yapanlar da şu kişilerdir: Yahya Hayati Paşa (1884-1892), İspartalızade İstefan Efendi (1893-1896), Gukas İsayan Efendi (1896-1897, 1903-1907), Yemişçizade Sabri Bey (1899), Diyamendoğlu İsak Efendi (1899), Yosefoğlu Haralambo Efendi (1900) ve İsayi İsayan Efendi (1908).

İzmir Limanı reisleri aynı zamanda Şirket-i Hamidiye'nin komiserliğini yapmaktaydılar. Sözgelimi şirketin ilk komiseri Ali Sinan Bey, 1896 Nisanında yapılan genel kurula müfettiş olarak katılmıştır<sup>36</sup>. 1898'de Yahya Hayati Paşanın isteği üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti Sisak Efendiyi şirkete müdür olarak atamıştır<sup>37</sup>. Sonraki yıllarda şirket müdürlüğü (müdür-i umumi) görevinde sırasıyla Zühtü Bey, Mösyö M.Mil, Binbaşı Rifat Bey, Etham Efendi, Ferit ve Şevket Beyler bulunmuşlardır<sup>38</sup>. Şirketin idare memurları Türk, Rum ve diğer azınlıklardan oluşmaktaydı. Şirkette çalışan kaptanların çoğu Türk'tü. Ancak Belçikalılar'ın şirket yönetimini ele geçirmelerinden sonra Rum kaptanların sayısında artış oldu. Şirket-i Hamidiye'de tayfa, makinist, ateşçi, biletçi, demirci, kazancı,

<sup>35</sup> *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1302 (H), s.81; 1303 (H), s.79; 1304 (R), s.108; 1306 (R), s.76; 1307 (R), s.280; 1312 (H), s.139; 1313 (H), s.114; 1314 (H), s.116; 1315 (H), s. 90; 1317 (H), s.90; 1320(H), ss.81-82; 1321 (H), s.79; 1323 (H), s.79; *Hizmet*, 31 Mart 1309, 27 Nisan 1310; *Ahenk*, 3 Nisan 1311, 8 Nisan 1312, 8 Kanun-ı evvel, 26 Nisan 1314, 9 Nisan 1316, 14 Nisan 1322.

<sup>36</sup> *Ahenk*, 8 Nisan 1312.

<sup>37</sup> *Ahenk*, 8 Kanun-ı evvel 1314.

<sup>38</sup> *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1320 (H), s.81; *Ahenk*, 23 Mayıs, 30 Temmuz 1325, 6 Şubat 1326; *İttihat*, 30 Temmuz 1325; *Köylü*, 30 Temmuz 1325, 18 Mayıs 1326.

anbarcı vb. olarak yaklaşık iki yüz kişi çalışmaktaydı. 1897 Osmanlı -Yunan Savaşı sırasında şirket vapurlarında çalışan Yunan uyruklu Rumlar işten çıkarılmıştır<sup>39</sup>. Belçikalılar'ın şirketi ele geçirmelerinden sonra yabancı memurlar özellikle tersanede çok yüksek aylıklarla çalışmaya başladı. 1912 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti, şirkette yabancı memur ve işçilerin artması üzerine, personel alımında Osmanlılar'ın tercih edilmesini istemek zorunda kaldı<sup>40</sup>. Şirket çalışanları ücret artışı ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi için 11-12 Eylül 1908<sup>41</sup>, 10-11 Ağustos 1909<sup>42</sup> ve 29-28 Haziran 1911<sup>43</sup> tarihlerinde yaptıkları grevlerden genellikle olumlu sonuç almışlardır.

#### ŞİRKETİN PARASAL DURUMU

Şirket-i Hamidiye'nin 1893-1907 döneminde gelir, gider ve kârı şöyle gerçekleşmiştir<sup>44</sup>:

YIL	GELİR	GİDER	KÂR
1893-1894	1715854 kr.	1393438 kr.	322416 kr.
1894-1895	1803567 kr.	1447107 kr.	356460 kr.
1895-1896	1821877 kr.	1397661 kr.	424216 kr.
1896-1897	2082920 kr.	1463286 kr.	619633 kr.
1897-1898	2037696 kr.	1457081 kr.	580615 kr.
1898-1899	1947666 kr.	1691647 kr.	246019 kr.
1905-1906	-	-	352820 kr 75 santım
1906-1907	2215225 kr.	1887025 kr.	328200 kr.

Hisselere her yıl % 6 fatz verilmekteydi. Bunun dışında 1895-96 yılında hisse başına 98 kuruş kâr payı verilmiştir. Ayrıca imtiyaz harici iskelelere yapılan seferlerden elde edilen 106696 kuruşluk kâr

<sup>39</sup> *İttihat*, 12 Haziran 1325.

<sup>40</sup> *Ahenk*, 1 Haziran 1328.

<sup>41</sup> *Ahenk*, 30, 31 Ağustos 1324; *İttihat*, 28 Temmuz 1325.

<sup>42</sup> *Ahenk*, 28 Temmuz 1325; *İttihat*, 28 Temmuz 1325.

<sup>43</sup> *Ahenk*, 14, 15, 16 Haziran 1327; *İttihat*, 14 Haziran, 18 Temmuz 1327.

<sup>44</sup> *Aydın Vilayeti Salnamesi*, 1312 (H), s.141; 1314 (H) s.118; 1315 (H), s.91; 1316 (H) s.91; 1317 (H) s.92; 1326 (H) s.185; *Ahenk*, 8 Nisan 1312, 14 Nisan 1322.

rın %10'u yönetim kurulu üyelerine, kalanı da hissedarlara kâr payı olarak dağıtılmasına genel kurulca karar verilmiştir<sup>45</sup>. 1897-98 yılında da hissedarlara % 4 kâr payı verilmiştir<sup>46</sup>. Faiz ve kâr payları şirketin Kordon'daki merkez idarehanesinde verilmekteydi<sup>47</sup>.

Şirket, sözleşmesi gereğince yıllık kârın %15'ini Hamidiye Sanaî Mektebi'ne ödemek zorunda idi. Ancak şirket yönetiminin imtiyaz harici yerlere işlettiği vapurların gelirinden okul payını vermek istememesi bazı yazışmalara neden oldu. Sonuçta 1906 Temmuzunda Ticaret ve Nafia Nezareti, şirketin imtiyaz harici yerlerden elde ettiği gelirden de okul payı olan %15'i vermesine karar verdi<sup>48</sup>.

Belçikalılar'ın eline geçtikten sonra şirket, iyi yönetilemediğinden üç yıl üst üste 2800 Osmanlı Lirası açık vermiştir<sup>49</sup>.

### ŞİRKETİN VAPURLARI, İSKELELERİ VE TERSANESİ

#### VAPURLAR

İzmir Körfezinde işleyen vapurlar genellikle küçük vapurlardır. Sayıları 11-13 arasında değişmektedir. Tamamı buharlıdır. Bir kısmı yandan çarklı, çoğu pervanelidir. İki tanesi de uskurludur. Ancak içlerinde ahşap olanları da vardır. Bunlardan bazıları önceleri yelkenli gemi, pazar kayığı ve yat olarak kullanıldıktan sonra vapura dönüştürülmüştür<sup>50</sup>.

Şirketin belli başlı vapurları şunlardır:

**KARATAŞ VAPURU;** 1897'de 250 Osmanlı Lirası karşılığında Hacı Davut Ferkuh Vapur Kumpanyasına satılmıştır<sup>51</sup>.

**ADLİYE VAPURU;** 30 tonluktur. 1912'de 1200 Osmanlı Lirası karşılığında Cemal ve Kemal Beylere satılmıştır<sup>52</sup>.

<sup>45</sup> *Ahenk*, 8 Nisan 1312.

<sup>46</sup> *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1316 (H), s.91.

<sup>47</sup> *Hizmet*, 13 Ağustos 1306; *Ahenk*, 2 Mayıs 1320.

<sup>48</sup> *Ahenk*, 31 Teşrin-i evvel 1319, 28 Teşrin-i evvel 1320, 6 Temmuz 1322.

<sup>49</sup> *Ahenk*, 27 Kânun-ı evvel 1326.

<sup>50</sup> *Ahenk*, 20 Kânun-ı sani 1326.

<sup>51</sup> *Ahenk*, 17 Teşrin-i evvel 1313.

<sup>52</sup> *Ahenk*, 12 Nisan 1328.



İSTANBUL VAPURU; 1888'de Avrupa'dan getirilmiştir. Uzunluğu 34 metre, genişliği 5.1 metredir. 45 beygir gücündedir. Saatte 13 mil yol alabilmektedir<sup>53</sup>. 1908 yılında uğradığı bir kaza sonucu battı.

TERAKKİ VAPURU; yandan çarklıdır. Foskolos adı ile de anılırdı. 1903 yılında kazanı ve pekçok parçası yenilendi<sup>54</sup>.

URLA VAPURU; yandan çarklıdır. Şirketin sağlam ve hızlı vapurlarındandır. 1903 yılında boyu uzatıldı<sup>55</sup>.

GÜLBAHÇE VAPURU; yandan çarklıdır. 1900 yılında satın alınmasına karşın şirketin en yaşlı (köhne) vapurudur. Bu nedenle sık sık arızalandığı için ikide bir tersaneye çekilirdi. Gülbahçe vapurunda Müslüman kadınlar için biri buzlu camla, diğeri tente ile ayrılmış iki bölüm vardı<sup>56</sup>.

DİKİLİ VAPURU; pervanelidir. Şirketin en büyük ve sağlam vapurlarından biridir. Genellikle imtiyaz dışındaki iskelelere çalıştırılan Dikili, " şirketin en zarif vapuru " olarak nitelendirilmekteydi<sup>57</sup>.

OSMANIYE VAPURU; şirketin Bayraklı'daki tersanesinde inşa edilmiştir. 22 Eylül 1904 günü sefere konan bu vapurun uzunluğu 34 metre, genişliği 5.1 metredir. Dört yüz yolcuyu rahatlıkla taşıyabilen Osmaniye, İzmir-Karşıyaka arasını 13 dakikada (yani saatte 11-12 mil yol) alabilmekteydi<sup>58</sup>.

HÜRRİYET VAPURU; 1906 yılında yapılmıştır. Uskurludur. Elektrikle donatılmıştır. 50.26 metre uzunluğunda ve 7.13 metre genişliğindedir. Saatte 11-12 mil yol alabilmektedir. Bu vapur 1909'da Belçika'dan 6500 Osmanlı Lirasına satın alınmıştır<sup>59</sup>.

MÜSAVAT VAPURU; 1911 yazında sefere konmuştur. Belçika'dan satın alınan bu vapur Hürriyet Vapurunun özelliklerine sahiptir<sup>60</sup>.

53 Hizmet, 29 Temmuz 1304.

54 Ahenk, 11 Teşrin-i evvel 1319.

55 Ahenk, 11 Temmuz 1319.

56 Ahenk, 5 Teşrin-i sani 1315, 13 Teşrin-i evvel 1318, 21 Kanun-ı sani 1326.

57 Ahenk, 28 Temmuz 1319.

58 Ahenk, 9, 14 Eylül, 2 Teşrin-i evvel 1320.

59 Ahenk, 20 Teşrin-i sani 1325.

60 Ahenk, 9 Mayıs 1327.

Şirket vapurlarının tekne ve kazanlarının köhne olması nedeniyle halk sürekli tehlikeyle karşı karşıyaydı<sup>61</sup>. Vapurlar makine, kazan, dümen, pervane ya da çarklarında meydana gelen arızalardan ötürü sık sık yolda kalmaktaydılar<sup>62</sup>. Şirket vapurlarına "eçel beşiği" ya da "seyyar tehlike" denmesi yolculara iyi hizmet sunulmadığını göstermektedir.

#### İSKELELER

Mevcut iskelelerin tamamı ahşaptı. Önceleri petrole aydınlatılmakta olan Kordon (İzmir) İskelesi, 1906 Aralığında havagazıyla aydınlatılmaya başlandı. Aynı yıl Karşıyaka İskelesinin de hava gazıyla aydınlatılmasına geçildi<sup>63</sup>.

#### TERSANE

Şirketin Bayraklı'da bir tersanesi vardı. 1903'ten sonra pek çok vapur burada onarım gördü. 1908'de tersanede kullanılan 135 ton kömürden gümrük resmi alınmamasına Şuray-ı Devlet'çe karar verildi<sup>64</sup>.

#### VAPUR SEFERLERİ

İncelenilen dönemde şirket, İzmir'den Eski ve Yeni Foça'ya, Osmanzade'ye, Donanmacı'ya, Karşıyaka'ya, Alaybey'e, Bayraklı'ya, Karataş'a, İslahhane'ye, Göztepe'ye, Abdullah Ağa Çiftliği'ne, Kılızman'a, Urla'ya, Karaburun'a ve Çeşme Ilıcası'na düzenli olarak vapur işletmekteydi. Bu iskelelere başka kumpanyaların yolcu ve eşya taşıma hakları yoktu. Buna karşılık Şirket-i Hamidiye, imtiyaz dışında kalan Ayvalık, Kuşadası ve Rodos gibi yerlere vapur işletebilmekteydi<sup>65</sup>.

#### İZMİR-KARŞIYAKA HATTI

İzmir-Karşıyaka hattına ayrılan vapurlar sabahtan akşama kadar işlemekteydi. Bu hatta, mevsimine göre değişmekle birlikte günde 22-27 karşılıklı sefer yapılmaktaydı. 1911 yılında İzmir-Kar-

<sup>61</sup> *Ahenk*, 2 Eylül 1315.

<sup>62</sup> *Hizmet*, 5 Haziran 1309; *Ahenk*, 29 Eylül 1317, 29 Temmuz 1319, 5 Mayıs 1322, 27 Mart 1325; *İttihat*, 17 Kânun-ı sani 1324.

<sup>63</sup> *Ahenk*, 25 Teşrin-i sani 1322.

<sup>64</sup> *Ahenk*, 26 Kânun-ı evvel 1324.

<sup>65</sup> *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1304 (R), s.108; 1317 (H), s.92.

şiyaka hattında gece yarısına kadar vapur işletilmekteydi<sup>66</sup>. Bu hatta birinci mevki kamarası 1888 Haziranında açılmıştır<sup>67</sup>. 1893 Haziranında İzmir-Karşıyaka gidiş-dönüş bilet ücreti birinci mevki 60 para, ikinci mevki 40 para ve aylık paso 40 kuruştur<sup>68</sup>. 1915 Mayısında ise birinci mevki 40 para, ikinci mevki 30 para ve aylık abone ücreti 60 kuruştur<sup>69</sup>. Şirket bu hatta yılda 1.1 milyonun üzerinde yolcu (gidiş-dönüş olarak) taşımaktaydı<sup>70</sup>.

#### İZMİR-GÖZTEPE HATTI

Şirketin en küçük dört vapurunun sabahtan akşama kadar düzenli olarak işletildiği bu hattaki vapurlar gidiş ve dönüşlerinde Gümrük, Karataş, Salhane, Karantina, İspartalı, Göztepe ve Mamurat-ül-Hamidiye (Reşadiye:Güzelyalı) iskelelerine uğrardı. Yalnız pazar günleri Gümrük İskelesine vapur uğramazdı<sup>71</sup>. Bu hatta karşılıklı olarak 15-25 sefer düzenlenmekteydi. 1892 Şubatında geçerli olan birinci mevki bilet fiyatları İzmir-Karataş ve Salhane için 1 aylık 35 kuruş, 3 aylık 100 kuruş, 6 aylık 190 kuruş ve 1 yıllık 360 kuruş; İzmir-Karantina için 1 aylık 50 kuruş, 3 aylık 140 kuruş, 6 aylık 260 kuruş ve 1 yıllık 480 kuruş; İzmir-Göztepe için de 1 aylık 65 kuruş, 3 aylık 185 kuruş, 6 aylık 350 kuruş ve 1 yıllık 650 kuruş idi<sup>72</sup>. 1915 Mayısında ise İzmir-İspartalı, Göztepe, Reşadiye birinci mevki 50 para, ikinci mevki 40 para, aylık abone 65 kuruş; İzmir-Köprü, Karantina birinci mevki 40 para, ikinci mevki 30 para, aylık abone 55 kuruş ve İzmir-Karataş, Salhane birinci mevki 30 para, ikinci mevki 20 para, aylık abone 45 kuruştur<sup>73</sup>. Bu hatta yılda 900 binin üzerinde yolcu taşınmaktaydı<sup>74</sup>.

#### İZMİR-BAYRAKLI HATTI

1900'den sonra günde karşılıklı 5-9 sefer düzenlenmekteydi. 1915 Mayısında İzmir-Bayraklı vapur ücreti ikinci mevki 30 para, aylık abone ise 40 kuruştur<sup>75</sup>.

66 *Ahenk*, 12 Teşrin-i evvel 1327.

67 *Hizmet*, 27 Mayıs 1304.

68 *Hizmet*, 5 Haziran 1309.

69 *Ahenk*, 2 Nisan 1331.

70 *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1326 (H), s.185.

71 *Ahenk*, 3 Eylül 1316.

72 *Hizmet*, 25 Eylül 1307.

73 *Ahenk*, 2 Nisan 1331.

74 *Aydın Vilâyeti Salnamesi*, 1326 (H), s.185.

75 *Ahenk*, 2 Nisan 1331.

## İZMİR-URLA HATTI

Gidiş ve dönüş saatleri ara sıra değişmekle birlikte her gün İzmir'den Urla'ya bir vapur gidip geliyordu. 1897'de İzmir'den Urla'ya 19 meteliğe gidilebilmekteydi<sup>76</sup>. Bu hatta yılda 100 binin üzerinde yolcu taşınıyordu<sup>77</sup>.

## İZMİR-KARABURUN HATTI

Her zaman düzenli vapur işletilememekle birlikte İzmir-Karaburun hattında haftada iki sefer düzenlenirdi. bu hatta yılda 150 binin üzerinde yolcu taşınabilmekteydi<sup>78</sup>.

## İZMİR-FOÇA HATTI

Şirket Foça'ya haftada iki sefer düzenliyordu. Ancak bu seferler çoğunlukla aksıyor, ya da hiç yapılamıyordu. 1908'e gelindiğinde Foça yolcularının Urla-Karaburun üzerinden taşınmaya başlanması sıkıntıları daha da arttırdı<sup>79</sup>. Bu sorun, halkın yakınmalarına ve yetkili makamların bildirimlerine karşın çözülemedi<sup>80</sup>. Bu bakımdan Foça Şirket-i Hamidiye'nin imtiyazı içinde bulunma şanssızlığına uğramış bir yer sayılabilir. Bununla birlikte şirket, bu hatta yılda 20 binin üzerinde yolcu taşımaktaydı<sup>81</sup>.

## İZMİR-ÇEŞME ILICASI HATTI

Çeşme Ilıcası İzmirKörfezi dışında kalmakla birlikte şirketin imtiyazı içinde yer almaktaydı. Buraya şirketin imtiyaz dışına işleyen vapurları uğrardı. 1908 yılında İzmir-Çeşme Ilıcası yolcu ücreti güverte (ikinci mevki) 20, birinci mevki 30 kuruştur<sup>82</sup>.

<sup>76</sup> Ahenk, 12 Eylül 1313.

<sup>77</sup> Aydın Vilâyeti Salnamesi, 1326 (H), s.185.

<sup>78</sup> Aydın Vilâyeti Salnamesi, 1326 (H), s.185.

<sup>79</sup> Ahenk, 12 Temmuz 1324.

<sup>80</sup> Hizmet, 4 Şubat 1324; İttihat, 26 Haziran 1325; Ahenk, 26 Haziran 1325, 29 Kânun-ı evvel 1327; Anadolu, 30 Kânun-ı evvel, 10 Kânun-ı sani 1327.

<sup>81</sup> Aydın Vilâyeti Salnamesi, 1326 (H), s.185.

<sup>82</sup> Ahenk, 11 Temmuz 1324.

## İNGİLİZ JULİ KUMpanyASININ YARATTIĞI SORUNLAR

İngiliz Juli Kumpanyası, vapur işletme imtiyazının Yahya Hayatı Efendi (Paşa)'ye verilmesine ve İzmirHamidiye Vapur Şirketi'nin kurularak faaliyete geçmesine karşın İzmirKörfezinde vapur işletmeyi sürdürdü. Babiâli Hukuk Müşavirlerinin 17 Kasım 1886 tarihli mütalanamelerinde, "Juli Kumpanyası vapurlarının menni hususu Babiâli ile İngiltere Devleti beyninde bir mesele rengini aldığı"<sup>83</sup> vurgulandı. Yahya Hayatı Paşa Aydın Valiliğine verdiği bir dilekçede, "Şirket-i Hamidiye hasb-el-İmtiyaz doksandokuz senesi şehri şubatında lüzumu kadar vapur tedarikiyle İzmirliman ve körfezinde yolcu ve eşya nakline mübaşeret eylediği sırada hiçbir ruhsat-ı resmiye ve imtiyazı olmayan İngiliz ve Yunan teb'asından bazı zevatın tasarruf olduğu vapurlar Hamidiye Şirketi vapurlarına rekabetle hem liman ve hem de körfezde hod-be-hod yolcu ve eşya nakline devamda ısrar eylemeleri üzerine hükümet-i mahalliyenin mennine karşı İngiltere Devleti'nin Dersaadet Sefarethanesi tarafından vuku'bulan iltiması ve Babiâli'nin verdiği müsaade-i muvakkataya mebni seyr ü seferde devam etmeleri cihetiyle Şirket-i Hamidiye pek çok zarar ve ziyana uğramış" olduğunu açıkladı<sup>84</sup>. Bu sorunla ilgili olarak Dahiliye Nezareti'ne gönderilen Meclis-i İdare-i Vilâyet Mazbatasında da, "İngiliz ve Yunan devletleri teb'asından birkaç kişinin malı bulunan Juli Kumpanyası vapurlarının... muvakkaten seyr ü sefer etmelerine müsaade verildiği için fiilhakika Hamidiye Şirketi vapurlarının müşteri ve eşya bulmakta acız kalarak adeta ta'tile mecbur derecede müşkilâta tesadüfle bir çok ziyana uğramış ve buna dair İngiltere Sefaretiyle Babiâli ve Londra Kabinesi beyninde cereyan eden muhabere ve verilen karar ve nihayet buraya edilen tebligat üzerine sene-i haliya mayısının on beşinde mezkûr vapurların kat'iyen ta'til-i harekete imkân bulunmuş"<sup>85</sup> olduğu anlatılmaktadır.

<sup>83</sup> Yıldız, *Resmî*, D.No:37, Sı.No:7'de yer alan 4 Teşrin-i sani 1302 tarihli Babiâli Hukuk Müşavirliği yazısı.

<sup>84</sup> Yıldız, *Resmî*, 37/7'de yer alan Yahya Hayatı Paşanın 23 Eylül 1302 tarihli dilekçesi.

<sup>85</sup> Yıldız, *Resmî*, 37/7'de yer alan 29 Eylül 1302 tarihli Meclis-i İdare-i Vilâyet Mazbatası.

Yahya Hayati Paşa, zarara uğraması durumunda Osmanlı Hükümetinden tazminat istemeyeceğine ilişkin Nafia Nezareti'ne bir teminat yazısı verdiğiinden yalnızca, "Şirketin tarih-i tesisinden itibaren ecnebi vapurlarının en şiddetli rekabetleri zamanına tesadüfle cidden ducar olmuş olduğu ziyanın devam eylediği otuz üç mah müdde-tin Ferman-ı âlinin havı olduğu otuz sene müddet-i imtiyaziyeye zam ve ilavesi"ni isteyebildi<sup>86</sup>. Bu isteğin Meclis-i Vükela'ca uygun bulunması üzerine imtiyaz süresine 33 ay daha eklendi<sup>87</sup>.

Yahya Hayati Paşanın belirttiğine göre, "imtiyazsız Julî Kumpanyasının malik olduğu beş kıt'a vapur Şirket-i Hamidiye namına olarak dokuz bin Liray-ı Osmanî mukabilinde mübayaa olunmuş ve bu sırada mezkûr vapurların ashabı şirketten hissedar edilmekle bila-rıza münâzaât ve münakaşat-ı vâkıaya netice verilmiştir"<sup>88</sup>. Bu durum, 25 Ocak 1887 tarihli Nafia Nezareti Mazbatasında da, "gerek hükümet-i mahalliye ve gerek Babıâli'ce menni seyr ü hareketleri kabil olmayub nihayet Julî Kumpanyası vapurlarının müşarün-ileyh tarafından hisse senedatı itasıyla mübayaası suretine karar verilmiş" olduğu belirtilmektedir<sup>89</sup>. Böylelikle Julî Kumpanyası hissedarlarından Fransız Şarl Sazani ve Aleko Kontiri; İngiliz Coci Cull Şarl Paterson ve Edvart Culi; İtalyan Danderya, Nikolaki Aliotti ve Pirdarnacı ile Avusturyalı Buhuraki ve Corci Espiranci Şirket-i Hamidiye hissedarları arasına katıldılar. Üstelik bu kişilerden bazıları şirketin yönetim kuruluna girdiler<sup>90</sup>. Bu duum şirketin içtüzünüğe aykırıydı. Çünkü Şirket-i Hamidiye'nin Nizamname-i Dahilisi'nin 2. maddesinde, "... şirketin tedavüle çıkaracağı senedat münhasıran tebaa-i Osmaniyeye satılacaktır" hükmü yer almaktaydı. Bu nedenle Yahya Hayati Paşa, yapılan işe geçerlilik (hukukilik) kazandırmak için, bu hükmün Nizamname-i Dahili'den çıkartılmasını istedi<sup>91</sup>.

<sup>86</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

<sup>87</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

<sup>88</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

<sup>89</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

<sup>90</sup> Yıldız, Resmî, 37/7'de yer alan İzmirli Tüccar Hacızade Şerif, Dava vekili Halit, Bayocızade Emin ve Mısırlızade Mehmet imzalarıyla Padişaha, Şuray-ı Devlet'e ve Sadaret'e ayrı ayrı gönderilen telgraf; Aydın Valisi Halil Rifat Paşanın Nafia Komisyonu Mazbatasında yer alan açıklaması.

<sup>91</sup> Yıldız, Resmî, 37/7.

1887 Martında Meclis-i Vükela, "Juli Kumpanyası Şirket-i Hamidiye'ye dahil ve şirketin imtiyazı vechile Osmanlı kavanin ve mehakimine tâbi olacağına mebni ber-mucib-i mazbata kayd-ı mezkûrun tayy ve ilgası"na karar verdi<sup>92</sup>. Bu gelişmeler sonucunda yabancılardan Şirket-i Hamidiye'ye resmen girmeleri Osmanlı Hükümetinin bu alandaki başarısızlığını ortaya koyan bir örnektir. Daha sonra Osmanlı Hükümeti bu başarısızlığını düzeltmeye çalıştı. 1891 yılında Dahiliye Nezareti'nden Aydın Vilâyeti'ne gönderilen bir yazıda, "... fıkra-i âhiresinde hissedaranın tebaa-ı Osmaniyeden olması şartının kemakân mahfuz tutulması" gerektiği bildirildi<sup>93</sup>. Bu yazıdan sonra yabancılar uzun yıllar şirkette yer almadı. 1900 yılında Ahenk Gazetesi, Şirket-i Hamidiye için "memleketimizin yegane bir Osmanlı şirketi" olduğunu yazmaktaydı<sup>94</sup>.

#### İMTİYAZLA İLGİLİ GELİŞMELER

1900 yılında, yönetim kurulunun hissedarların çıkarlarını korumadıklarını öne süren Yahya Hayatî Paşa, mevcut imtiyazın feshedilerek İzmir Körfezinde vapur işletmek üzere 1 milyon Frank (yaklaşık 44 bin Osmanlı Lirası) sermayeli yeni bir Osmanlı şirketi kurmak için imtiyaz verilmesini istedi<sup>95</sup>. Yahya Hayatî Paşa, bundan iki yıl sonra şirket yönetimini bütünüyle üzerine almak için bir girişimde daha bulundu<sup>96</sup>. Ancak her iki girişim de sonuçsuz kaldı. 1906 Ocağında Uşakîzade Sadık Bey adına oğlu Mahmut Muammer Bey tarafından verilen bir dilekçede, "İzmir'de Şirket-i Hamidiye vapurlarının ihtiyacat-ı mahalliyeye kâfi ve köhnelikleri hasebiyle halen dahi emniyet-i umumiyeyi temine müsait olmayıp her gün birer türlü vakıay-ı müessife eksik olmadığı gibi şirketin ellibin liradan ibaret olan sermayesi dahi rub'undan dün bir miktara tenzil eylemiş olması cihetiyle yeniden bir sermaye cem' ve vapurlar tezyid ve ıslah ve cesim-i istiabileri tevsi' edilmedikçe şehrin ihtiya-

92 Yıldız, Resmî, 37/7.

93 Ahenk, 20 Ağustos 1325'te yer alan Meclis-i İdare-i Vilâyet Mazbatası sureti.

94 Ahenk, 23 Mart 1316.

95 Ahenk, 21 Haziran 1316.

96 Ahenk, 14 Teşrin-i sani 1318.

catı def ve tehvîn edilemeyeceğinden vücuduna ihtiyac-ı şedid hiss-  
olunan sermayeyi ise şirket-i haziranın zaten itibar-ı malîsi  
külliyen meslûb olmak sebebiyle... yüzbîn liralık yeni bir şirket tes-  
si" için imtiyaz verilmesi isteniyordu<sup>97</sup>.

Bunun üzerine Şirket-i Hamidiye imtiyaz süresini uzatma  
girişiminde bulundu. 2 Nisan 1906 günü Şirket-i Hamidiye'nin  
yönetim kurulunca vilâyet makamına verilen dilekçede, "... ihşan  
buyurulan müsaadat-ı mahsusa-i imtiyaziye ile teksir eden vesait-i  
nakliyenin bahşeylediği teshilat-ı mükemmeleden dolayı...  
Karşıyaka, Göztepe, Hamidiye ve saire gibi mühim vasi nüshetgâhlar  
teşkil etmiş... İzmir'in bu suretle ümranına hizmet eden vesait-i nak-  
liyenin birincisi ve belki başlıcası... Hamidiye Vapur Şirketi olduğu  
maa-l-iftihar dermiyan edebilliyoruz... Şirketimiz idaresinde karlı-  
ben muhtac olacağı temhîdâtı icra etmek için mevcut olan elli bin li-  
ralık sermayesinin atiyen lüzum görülecek ihtiyacata binaen bir  
mislinin daha tezyid ve tedarike... kalan on senelik müddet öyle  
mühim bir sermayenin vaz' ve sarfına bittabi müsait olamayacağı  
nezd-i devletlerinde de aşikâr bulunduğundan müddet-i imtiyaziye-  
nin şimdiden elli sene müddetle daha temdidine müsaade buyurul-  
masını istirham ederiz"<sup>98</sup> denilmekteydi. Şirketin bu dilekçesi  
üzerine Meclis-i İdare-i Vilâyet Üyesi Haralambo Efendi, Belediye  
Meclisi Üyesi Rıza Bey ve Ticaret Odası üyesi Hristaki Atnaşola Efen-  
diden oluşan bir komisyon kurulmasına karar verdi<sup>99</sup>. Bu komisyon  
şirketin iyileştirilmesi için yapılması gerekenleri raporunda şöyle  
belirtmiştir:

*"1- Karşıyaka hattı için sür'at-i seyre malik büyükçe ve nev usûl iki  
kıt'a mükemmel ve cedit vapur tedariki ve Gülbahçe ve Terakki vapurlarının dahi  
güzelce tamir ve ıslahiyle mübayaa olunacak olan iki vapura yedek ve ihtiyat  
olarak bulurduruunası;*

<sup>97</sup> BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ, Yıldız Tasnifi, Yıldız Esas Evrakı Sadrazam  
M.Kâmîl Paşa Evrakına Ek, D.No:86/29, Sı.No: 2888'de yer alan 1 Haziran 1322 ta-  
rihli Bahriye Nezareti tezkeresi sureti.

<sup>98</sup> Yıldız, Esas, Sadrazam M.Kâmîl Paşa Evrakına Ek, D.No: 86/31, Sı.No: 3001.

<sup>99</sup> Yıldız, Esas, Sadrazam M.Kâmîl Paşa Evrakına Ek, D.No: 86/31, Sı.No: 3001.



2- Göztepe hattı için dahi iki adet yeni ve nev usûl vapur daha tedari-kiyle o taraf hattına Osmaniye ile beraber üç adet mükemmel vapur tahsis olunması ve bu hat eylevm Mamuret-ül-Hamidiye'ye kadar işletilmekte olup halbuki o taraflar da saye-i şahanede gündün güne terakkî etmekte bulunduğundan Atnaşola Kahvehanesi civarına da mükemmel bir iskele yaptırılarak işbu hattın oraya kadar temdid edilmesi ve Mekteb-i Sanayinin Balçıkova'daki ılıcalarına da mevsiminde vapur işletilmesi ve Askeri Hastahanesiyle Hükûmet Konağı civarlarına da müceddeden iskeleler küşadı;

3- Mevcut vapurların Karşıyata ve İzmirve Hamidiye gibi oldukça işe yarayabilenlerinden dört kıt'asının tefrikiyle eylevm işletilmeyen ve saye-i mamuretveye-i hazret-i padişahide yevmen ve yevmen terakkî etmekte bulunan Darağacı ve Mersinli ve Yeni Salhane gibi lüzumu olan yerlere dahi yeniden vapurlar işletilmesi ve şimdikinden daha muntazam ve büyücek vapurlar ile icrayı sefer olunması;

4- Halihazırda ve iş zamanlarında gerek Karşıyaka ve gerek Göztepe ci-heti vapurları akşam alafranga saat yedi buçuk sekize kadar işletilmekte olup ayın zamanlarında ise oralarda ikamet eden tüccar ve sair esnaf akşam daha geç zamanlara kadar İzmir'de işleri başında bulunmaları icap edeceğinden böyle ayın zamanlarında vapurların saat dokuzaya kadar işletilmesi;

5- Vapurlar ile iskeleler bed seviyede yaptırılarak yolcuların girip çıkarken eylevm dücar olageldikleri müşkilatın refi ve mezkûr iskelelerin tevsi'en tahkimaten tamiri ve yolcular için muntazam ve müsakkaf bekleme yerleri-nin inşası ve vapurların tatil-i hareketine kadar akşamları iskelelerin tenviri ve eylevm istimal etmekte oldukları kötü yağ ve adi eşyanın men'iyle taaffünat ve muhalif nezafet ahvalin menni;

6- Ticaret-i fenn-i bahriye ve vapurların idaresine vukufu olan zatın müdür tayini;

7- Şirketin mübayaa etmekte olduğu levazımatı mütenevviyanın devir-i resmîye ile sair kumpanyalarda cari olduğu vechle münakaşa usûlüne tevfiқан mübayaa etmesi ve işbu mübyaatın kısm-i azimini teşkil eden maden kömürünün ehveniyetine mebni ecnebi maden kömürlerine tercihen Ereğli Maden-i Hümayunundan tedarik ve mübayaa etmesi;

8- Balâda ta'dad olunan mevaddın mevki-i faal ve icraya vaz'ına şirketin bir hal-i intizam ve mükemmeliyete ifrağına kadar olsun şirketin heyet-i daima ve hisse-i müdiran namıyla hazılat-ı safiyeden almakta oldukları meba-lîğinden sarf-ı nazarla yalnız heyet-i mezkûrenin ictimalarında ücret-i kîdemiye namıyla almakta oldukları yarım lira ile iktifa olunması;

9- Şirketin plânçolarıyla hesabat-ı umumiye defterlerinde müsteban olduğu vechle mesarifat-ı umumiyenin kısm-ı mühimini teşkil eden tersane me-sarifi nazar ve dikkatten dur edilmeyecek derecede mevadd-ı mühimmeden olduğu cihetle işbu tersanenin muamelat-ı cariyesinin menafii şirketi temin eder surette ıslahıyla taht-ı inzibata alınması ve fabrikasında mütazammın ve müktedir er-bab-ı ihtisasin bulundurulması;

10- Umur u muamelât-ı bahriyeye aşına bir inspektör vasıtasıyla kapudan ve makinist ve tayfa ve saire ahvalinin daima nazar-ı teftişte bulundurulması;

11- Zaten nizamnamelerinde muharrer ve meşrut olduğu üzere müstahdemini kâmilten tebaa-i Devlet-i Aliyye'den olması ve Bahriye Nezaret-i Celilesinden şahadetnamesi olmayan kapudan ve makinistlerin ısıhdam edilmemesi ve vapur tayfalarının sınıf-ı salahiyetten intihab olunmasını;

12- Şirket vapurlarının tekne ve makine ve kazanları beher sene Tersane-i Amire-i İnşa'ıye memurlarıyla makinistleri vasıtasıyla muayeneleri icra ettirilip her vapurun derece-i resanet ve metanetlerini mübeyyin tanzim edilecek raporların vilâyet-i celile ile Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celilesine takdim edilmesi;

13 Şimdiki ücûrât-ı nakliye tarifeye muvafık ve mutedil görülmekle imkân müsait görüldükçe yine tadil edilmesinin şirkete ihtar buyurulması;

14- Şirketin nizamname-i dahilisinin ikinci maddesinde tedavüle çıkaracağı senedat muhassaran teb'aa-i Osmaniyeye satılacaktır ibaresi muharrer olduğu gibi üçyüz yedi tarihinde ihsan buyurulmuş olan bazı müsaadati havi mukarreratın bir fıkrasında ve hatta hissedaranın teb'aa-i Osmaniyeden olması şartının olbaddaki irade-i seniye-i malûkane hükm-ü celiline tevfikân kemakân muhafazası;

15- Dersaadet'teki Şirket-i Hayriye Nizamnamesinin kırk dördüncü maddesinde hasılat-ı safiyeden sigorta ve edevat-ı müteharrike ve sairenin tenâkus bedeli ve eskime mukabili olarak yüzde altı raddesinde bir meblağ ifraz olunacağı ve bundan elli bin liranın terâküm ettiği görülünce yalnız yüzde yarım tevkif edileceği münderic bulunmuştur. Şirket-i Hayriye'nin sermayesi iki yüz bin lira olduğuna nazaran rub'u nispetinde olan elli bin lira sigorta ve eskime karşılığı tehiyye etmekle şirketin terakkisine ne derece hizmet ettiği meydanda bulunduğundan İzmir Hamidiye Şirketi nizamnamesine de bu gibi bir fıkranın ilavesi;

16- Rıhtım ve tramvay ve gaz ve şimendüferlerle ve saire gibi ecnebi idarelerinde bulunan kumpanyaların intizam ve terakkiyatlarına karşı teb'aa-i Osmaniyenin eyâdi-i idaresinde bulunan Şirket-i Hamidiye'nin dahi Şirket-i Hayriye gibi merzî-i ali dairesinde ıslahı ve istirahat-i ahalinin teminiyle umûm tarafından davat-ı hayriye-i hazret-i hilafetpenahinin isticlab buyurulması maruzunda işbu takdir-i acizanemizin tanzim ve takdimine mücaseret kılınmıştır"<sup>100</sup>.

İmtiyaz süresini uzatmayla ilgili olarak 13 Haziran 1906 günü Şirket-i Hamidiye Riyasetinden Vilâyet makamına gönderilen ikinci bir dilekçede, "... vaz'etmek istediğiniz elli bin liralık sermaye-i cedide... kâfi görülmeyecek olursa bunu her ihtimale karşılık olmak

<sup>100</sup> Yıldız, Esas, Sadrazam M.Kamîl Paşa Evrakına Ek, D.No: 86/29, Sı.No:2879. Bu rapor 24 Mayıs 1322 tarihinde valilik makamına sunulmuştur.

üzere yetmiş bin liraya kadar tezyîd etmeğe şirketimiz amade bulunduğunu beyan ve fakat eski ve yeni sermayelerin ictimağından hasil olacak külliyyetli meblağın tenzili bazı amortisman icrası ve faizinin tesviyesi ve diğer taraftan dahi ihtiyat akçesinin terâküm ettirilmesi cüz'î bir müddet zarfında kabül olamayacağından müddet-i imtiyaziye-i cedidenin müddet-i bakıye-i hazıra hitamından itibaren hiç olmaz ise kırk sene olması lâ-büdd olmakla bunun daha ziya-de tenzili cihetine gidilmemesi" istenilmekteydi<sup>101</sup>. Bu konuyla ilgili olarak 27 Eylül 1906 tarihinde Aydın Valiliğinden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen yazıda, "...Şirket vapurlarının seyr ü sefer et-tiği mahallerin saye-i mamuriyetvaye-i hazret-i padişahide terakki-yatla sekenesinin tezayîdi hasebiyle tarz ve adetlerinin tanzim ve ıslahı ve istirahat-ı ahalinin temini lâ-büdd ve bu da külliyyetli sermayeye mütevakıf olup dermiyan ve teklif olunan şerait dahi ihtiyacı hale göre münasip görülmesine..."Meclis-i İdare-i Vilâyetçe karar verildiği belirtilmektedir<sup>102</sup>. Nevarki İzmirHamidiye Vapur Şirketi'nin imtiyaz süresini uzatma önerisi Hükümetçe uygun görülmedi.

Şirket-i Hamidiye'nin imtiyaz süresi dolduğunda, "Hazine-i Hassa namına ihsanına bilistizan 19 Teşrin-i evvel 322 (1 Kasım 1906) tarihinde irade-i seniye çıkarıldı<sup>103</sup>. 1907 Martında da, şirketin süresi bittiğinde imtiyazın "Hamidiye Hicaz Demiryolu Komisyonu"na verilmesine ilişkin irade-i seniye çıkarıldı<sup>104</sup>.

İzmir'de kentçi taşımacılığı konusunda önemli bir işleve sahip olan vapur işletmeciliği olayında, önce umulmadık bir kaza, daha sonra da imtiyaz konusunda başka gelişmeler görülmüştür

<sup>101</sup> Yıldız, *Esas, Sadrazam M.Kamil Paşa Evrakına Ek*, D.No 86/31, Sı.No: 3001.

<sup>102</sup> Yıldız, *Esas, Sadrazam M.Kamil Paşa Evrakına Ek*, D.No: 86/31, Sı.No: 3001.

<sup>103</sup> *Ahenk*, 9 Teşrin-i sanî 1322.

<sup>104</sup> *Ahenk*, 27 Şubat 1322.

### İSTANBUL VAPURUNUN BATMASI VE YANKILARI

30 Eylül 1908 günü akşamı Şirket-i Hamidiye'nin Serdümen Rauf Efendi yönetimindeki İstanbul Vapuru, Karşıyaka'ya son seferini yapmak üzere limandan çıktığı bir sırada Muharrem Kaptan yönetimindeki Şirket-i Hayriye-i Hamidiye'nin Selanik'ten gelmekte olan Kesendire Vapuruyla çarpışması sonucunda battı. Kazada 63 kişi boğuldu. Ölenlerin çoğu Rum, kalanı da Türk, Ermeni, Musevi ve yabancıları<sup>105</sup>. Bu kazanın gerçek sorumlusu Ahenk Gazetesine göre, izinli kaptanın yerine başka bir kaptan görevlendirmeyen Şirket-i Hamidiye İdaresidir<sup>106</sup>.

İzmir Limanı Reisi Miralay Ali Sinan Bey Ahenk'e gönderdiği bir yazıda, tayfaların kaptanlık yapmalarının birçok kez engellendiğini ve bu konuda şirketin resmi olarak uyarıldığını, ancak "iktisada riayetden ziyade suidairesinden dolayı Şirket-i Hamidiye'nin birkaç ihtiyat kapudan istihdamına lüzum görmeyerek her ne sebeple olursa olsun işinin başında bulunmayan kapudanların vazifesini Rauf dahi dahil olduğu halde birtakım tayfalara gördürmek şirket için öteden beri adet-i sakime halini almış" olduğunu açıklamaktaydı<sup>107</sup>.

Kaza olayına büyük tepkiler gösterildi. Facianın şirket vapurlarının çürüklüğünden kaynaklandığı görüşünde olan Rumlar 1 Ekim 1908 günü Şirket-i Hamidiye'nin Kordon'daki merkez (İzmir) ve Karşıyaka İskelelerini yazıhane ve yolcu salonlarıyla birlikte yakıtılar. Şirketin Karataş, Karantina, Göztepe, Köprü ve Kokaryalı (Güzelyalı) İskeleleriyle vapurlarının bazı kişilerce yakılmak istenmesi üzerine iskeleler asker kordonu altına alındı; vapurlar da Osmanlı savaş gemilerinin demirli buldukları Kışla önüne çekildi. İzmir ve Karşıyaka İskelelerini yakanlar, bununla yetinmeyip onarımda bulunan Gülbahçe Vapuruyla tersane ve Bayraklı'da bulunan iskeleleri de yakma girişiminde bulundular. Ancak buralara zamanında asker sevk edilerek önlem alınması üzerine başarısız kaldılar<sup>108</sup>.

<sup>105</sup> *Ahenk*, 18 Eylül 1324; *Hizmet* 19 Eylül 1324.

<sup>106</sup> *Ahenk*, 19 Eylül 1324. Rıhtım Şirketi batan İstanbul Vapurunu 550 Osmanlı Lirası karşılığında çıkarmıştır (*Ahenk*, 23 Eylül 1324; *Köylü*, 24 Eylül 1324.)

<sup>107</sup> *Ahenk*, 23 Eylül 1324.

<sup>108</sup> *Hizmet*, 19 Eylül 1324. *Ahenk Gazetesine* göre İstanbul Vapurunun batması ile İzmir ve Karşıyaka İskelelerinin yakılması üzerine Şirket-i Hamidiye 4 bin Osmanlı Lirası zarara uğramıştır (*Ahenk*, 23 Eylül 1324).

İstanbul Vapurunda 63 kişinin boğularak ölmesi üzerine İzmir'de yas ilân edilmiş ve 31 Ağustos günü kentteki "mevcut büyük mağazalarla bilumum müessesat-ı maliye kapalı kalmıştır"<sup>109</sup>. Limanda bulunan vapur ve gemiler sancaklarını yarıya indirmişler; Sporting Kulüpteki Milli Yunan Tiyatrosu ve Pandaleon Efendinin yönetimindeki tiyatro ve sinematograflar oyunlarına üç gün ara vermişlerdir<sup>110</sup>. Sadrazam Kâmil Paşa da Aydın Valiliğine bir taziyet telgrafı göndermiştir<sup>111</sup>. Ayrıca ölenlerin ruhları için Karşıyaka'da Aya Anna Kilisesinde, Musevî Yetimhanesinde ve Göztepe'de Aya Pandaleon Ortodoks Kilisesinde "ayın-ı ruhani" yapılmıştır. Bu dinsel törenlere hemen her etnik topluluktan insanlar katılmıştır<sup>112</sup>. Kazazede aileleri için pekçok kişi ve kuruluş yardım elini uzatmıştır<sup>113</sup>.

Kaza olayı üzerine şirketle ilgili olarak birkaç komisyon oluşturuldu. Bunlardan ilki halkın can güvenliğinin sağlanarak vapur işletilmesi için İzmir Belediye Başkanı Tefik Paşanın başkanlığında kuruldu<sup>114</sup>. Makina Müfettişi Çarls King, Mecidiye Üçüncü Çarkçısı Kolağası Nurettin, Ankara Torpidosu Çarkçısı Yüzbaşı Mustafa ve Mecidiye Çarkçısı Yüzbaşı Hüseyin Halit Beylerden oluşan komisyon Şirket-i Hamidiye vapurlarının tekneleri, makina aksamı ve kazanları hakkında şu raporu vermiştir:

"1- Sefain eski, mamafih iyi bir haldedir.

2- 4,7,8,9,12 numarolu vapurların demir tekneleri, makina aksamı ve kazanları iyi bir haldedir.

3- Tamirde bulunan (1) numarolu vapurun teknece haricen iyi bir halde, dahilen rasyoditone muhtac, makina ve kazanları iyi bir haldedir.

4- Tamirde bulunan (2) numarolu vapur muayyene olunmamıştır.

5- Mevcut vapurlardan hiçbirinde tahlisiye edavatı mevcut değildir.

6- Çarhçılar makina ve kazan idaresi hakkında malûmat-ı kâfiyeye haiz, vazifelerini selâmetle ifaya muktedirlerdir.

<sup>109</sup> Hizmet, 19 Eylül 1324.

<sup>110</sup> Hizmet, 19 Eylül 1324.

<sup>111</sup> Ahenk, 21 Eylül 1324; Hizmet, 21 Eylül 1324.

<sup>112</sup> Ahenk, 21, 27 Eylül 1324; Hizmet, 21, 25 Eylül 1324; İttihat, 27 Eylül 1324.

<sup>113</sup> S.Kurt, a.g. tez, ss.117-119.

<sup>114</sup> Ahenk, 30 Eylül 1324.

Atı için mevadd-ı saire tavsiye olunur:

1- Yolcuların istirahatlerini temin için daha ziyade ihtimam lâ-büdd ve lazımdır.

2- Bilcümle vapurlar tahlisiyye kemerleriyle tecviz edilmeli ve güger-tede müstamil kanapeler tülen altı kademden fazla bulunmamalı ve kanapelerin sâbihiyetini tezyîd için altlarında hava sarnıçları mevzû' bulunmalıdır.

3- Vapurlar muntazaman muayyene ve teftiş olunarak resmen ve umumî surette muayene raporları halka neşr olunmalıdır"<sup>115</sup>.

Mecidiye Kruvazörü İkinci Süvarisi Binbaşı Mehmet Haydar, Taşoz Torpidosu Süvarisi Kolağası Osman Nuri, Mecidiye Kruvazörü Hesap Memuru Yüzbaşı İsmail Faik, Antalya Torpidosu Süvarisi Yüzbaşı Kadri Beylerden oluşan diğer komisyon da şu raporu vermiştir:

"1- Vapurlar eski olmakla beraber iyi haldedirler.

2- Kızakta tamirde bulunan İstanbul Vapuru ile Hamidiye namındaki ahşap vapurun tekneleri mükemmel surette tamire muhtacdır.

3- İsimleri mefuf pusulada muharrer kapudanlar "Osmaniye" Vapuru ile ameli surette imtihan edilerek bu neviden olan küçük tekneleri körfez dahilinde iskeleler arasında selâmetle sevk ve idare edebilecek derece sahib-i iktidar görülmüştür.

4- Kapudanlar serdümenlik vazifesiyle de mükellef olmak gibi her zaman dâi-i tehlike bir usûl carî olduğundan bunun heman terkiyle kapudanların refakatine birer serdümen tayin olunmalıdır.

5- Vapurlarda vesait-i tahlisiyye mevkud olduğundan her vapurda lüzumu kadar tahlisiyye caketleri göz önünde bulurdurularak yolcuların selâmetleri temin edilmelidir.

6- Her vapurda bir sandal ile müteaddid tahlisiyye simitleri bulundurulmalı ve bunlardan sancak iskele lâ-akall bir adedi 20-30 kulaç savlviye merbut bulunduğu halde istenildiği anda atılabilmelidir.

7- Gemilerin sisli havalarda buldukları iskelelerden hareketleri kat'iyen caiz olmamakla beraber iskeleden hareketten sonra sis istila ettiği zamanlarda vücudu elzem pusula ve iskandilden eser görülemediğinden her vapura bir pusula ile iskandil tedariki.

8- Gece seferleri yaptırmak mecburiyeti halinde her iskeleye kırmızı renkte bir "lüks" fenarı vaz'ı.

9- Vapurlar evkat-ı sairede bir heyet-i fenniye marifetiyle muayyene edilip tanzim edilen raporlar ceraid-i mahalliye vasıtasıyla neşr ve ilân olunmalıdır"<sup>116</sup>.

<sup>115</sup> Ahenk, 12 Teşrin-i evvel 1324.

<sup>116</sup> Ahenk, 12 Teşrin-i evvel 1324.

İstanbul Vapurunun batması ve gösterilen tepkiler üzerine Şirket-i Hamidiye vapur seferlerini durdurmak zorunda kaldı. Bu yüzden İzmir Körfezinde deniz ulaşımına uzun bir süre ara verilmesinden ötürü Karşıyaka, Foça, Karaburun, Urla, Kokaryalı, Göztepe ve Karataş'ta oturanlar olumsuz yönde etkilendi<sup>117</sup>. Bir yandan kaza olayından en çok etkilenen Karşıyakalılar şirket vapurlarını boykot ederken öte yandan diğer yerlerde oturanlar vapurların bir an önce işletilmesini sağlamak için girişimlerde bulunmaktaydılar. Bu dönemde Konak'tan Güzelyalı'ya kadar işlemekte olan Göztepe Tramvay Kumpanyası, Şirket-i Hamidiye vapurlarının işlediği zaman bile yetersiz kaldığından, bu yöndeki yoğun talebi karşılamaktan uzaktı<sup>118</sup>.

Şirket-i Hamidiye, 26 Ekim 1908 günü Göztepe yönüyle Karaburun ve Foça'ya vapur işletmeye başladı<sup>119</sup>. Buna karşın şirket, Karşıyaka halkının vapurlara binmek istememesi üzerine bir ay kadar daha Karşıyaka'ya vapur işletemedi<sup>120</sup>. Ancak Karşıyaka'nın İzmir'e bağlı bir yer olması, halkın büyük bir bölümünün İzmir'de çalışıyor olması nedeniyle ulaşımda büyük sıkıntılar yaşanıyordu. Çünkü Basmane-Karşıyaka arasında Kasaba Demiryolu trenlerinin günde on sefer yaptığı zaman bile Şirket-i Hamidiye vapurları ihtiyacı zor karşılıyordu. Üstelik tren istasyonlarının ticaret merkezlerine uzak olması gidiş-dönüşte zorluklara ve zaman kaybına neden oluyordu<sup>121</sup>. Bu arada İzmir-Karşıyaka hattında vapur işletmek için, yerel bir sakınca yoksa senet alınarak Gıfre ve Vitel'e ruhsat verilmesi hakkındaki Nafia Nezareti yazısına Meclis-i İdare-i Vilâyetçe olumsuz yanıt verildi<sup>122</sup>.

117 *İttihat*, 23 Teşrin-i evvel 1324; *Ahenk*, 24 Teşrin-i evvel 1324. 1908'de Foça ve Karaburun'un İzmir'le tam bir şekilde bağlantısı yoktu.

118 *Ahenk* 5, 12 Teşrin-i evvel 1324.

119 *Ahenk*, 17 Teşrin-i evvel 1324.

120 *Hizmet*, 22 Eylül 1324; *Ahenk*, 23 Eylül 1324.

121 *Hizmet*, 23 Eylül 1324.

122 *İttihat*, 23 Teşrin-i evvel 1324; *Ahenk*, 24 Teşrin-i evvel 1324.

28 Kasım 1908 günü şirketin en sağlam ve güvenilir vapurlarından Osmaniye, Alaybey ve Osmanzade İskelelerine işlemeye başladı<sup>123</sup>. Ancak Rum ve yabancılar vapurun Osmanzade İskelesine yanaşmasını engellediler. Ahenk Gazetesi Rum ve İtalyanların yaptıkları taşkınlıkları şöyle anlatmaktadır:

*"Vapurların işlemeğe başladığını gören Rumlardan ve ecnebilerden birtakım kimseler cumartesi akşamı Karşıyaka'daki Klonaridi Gazinosunda toplanarak bazı müzâkerâta bulundular. 1500 kişi kadar oldukları halde pazar günü sabahleyin de kiliselerde bilicima içlerinde dört Osmanlı ve bir Yunan bandırası bulunduğu halde Donanmacı İskelesindeki dükkânları cebren kapattırarak Osmanzade İskelesine doğru gitmeğe, o sırada Osmaniye Vapuru gelmeğe başlar. Nümayişçiler vapuru görür görmez elleriyle, dilleriyle birtakım nümayişlere başlarlar. Kapudan iskeleye yanaştığı halde bir fenalık zuhurunun muhtemel bulunduğunu nazar-ı dikkate alarak tornistan eyleyip geri avdet eyler Aşağı taraftan İtalya bandıralı birtakım nümayişçiler de gelerek bunlara iltihak ederlerse de bir müddet sonra cümlesi dağılır.*

*Dün sabah yine ahaliden bazıları nümayişlerde bulunmuşlarsa da Karşıyaka'ya asker sevk edilmiş olduğundan vapurlar âmed ü şûdlarına devam etmişlerdi"<sup>124</sup>.*

Şirket-i Hamidiye'nin kazadan önce en çok yolcu taşıyarak para kazandığı İzmir-Karşıyaka hattında yeniden vapur işletmeye başlaması, halkın şirket vapurlarına karşı olan güvensizliğinden ötürü treni yeğlemesi nedeniyle bu hattaki gelirleri artık giderleri bile karşılayamıyordu<sup>125</sup>.

İstanbul Vapurunun batması, Şirket-i Hamidiye'nin içinde bulunduğu açmazların ortaya çıkmasına vesile oldu. Bu nedenle Şirket-i Hamidiye Reisi İsaî İsayan Efendi istifa etmek zorunda kaldı<sup>126</sup>. Kaza olayı halkın şirket vapurlarına karşı olan güvensizliğini daha da arttırdı. Bundan sonra şirket vapurlarına "ecel beşiği" ya da "ecel teknesi" denmeye başlandı<sup>127</sup>.

<sup>123</sup> Ahenk, 16 Teşrin-i sani 1324; Hizmet, 17 Teşrin-i sani 1324.

<sup>124</sup> Ahenk, 18 Teşrin-i sani 1324.

<sup>125</sup> Hizmet, 30 Teşrin-i sani 1324.

<sup>126</sup> Ahenk, 16, 19 Teşrin-i sani 1324.

<sup>127</sup> İttihat, 17 Kânun-ı sani 1324, 16 Ağustos 1326; Hizmet, 19 Kânun-ı sani 1324.



## İZMİR HAMİDİYE VAPUR ŞİRKETİNİN BELÇİKALILAR'IN ELİNE GEÇMESİ

1895'ten sonra Belçikalılar İzmir'de yoğun biçimde etkinlik göstermeye başladılar. Belçikalılar ilk olarak "İzmir Suları Anonim Şirketi-i Osmaniyesi"ni kurduktan sonra Göztepe Tramvayını doğrudan ve Karşıyaka Tramvayını da kiracı olarak işletmeye başladılar<sup>128</sup>. Belçikalılar, daha sonra da Hamidiye Vapur Şirketi'ne el attılar. İstanbul Vapurunun batması üzerine İzmir ve Karşıyaka İskelelerinin yakılması ve vapurların uzun bir süre işleyememesi nedeniyle şirket sermayesinin 15 bin Osmanlı Lirasının altına düşme olasılığı belirdi. Bunun üzerine Belçikalılar Şirket-i Hamidiye'ye 10 bin Osmanlı Lirası borç verdiler. Ancak bundan sonra şirket yönetimi Belçikalılar'ın denetimine geçti<sup>129</sup>. Belçikalılar'ın şirkete yerleştirdikleri yabancı memurlara 20-25 Osmanlı Lirası gibi çok yüksek maaş ödenmesi ve daha bazı yolsuzluklar nedeniyle hisse senetlerinin değeri düştü<sup>130</sup>. Bu nedenle, bazı hissedarlar şirketin karşılaştığı idarî ve mali sıkıntılardan ötürü ellerindeki hisseleri satmaya başladılar. Değeri 20-25 Osmanlı Lirasına kadar düşen bu hisse senetleri Rıza Bey ve Harenç Efendi eliyle Belçikalılar adına toplandı<sup>131</sup>. Ahenk Gazetesi yazarlarından Mahmut Tahir'e göre, Belçikalılar ilk aşamada 50'şer Osmanlı Lirasına satın aldıkları 300 hisse senedi ile şirkete girmişlerdir<sup>132</sup>. Bu gelişmeler sonunda İzmir Su Kumpanyası, Nafia Nezaretine gönderilen bir yazıda, Hamidiye Vapur Şirketi'nin pek çok hissesini topladığını belirterek İzmir Körfezinde vapur işletme imtiyazının kendilerine devredilmesini istedi<sup>133</sup>. Doğal olarak Belçikalılar bu girişimlerinden olumlu sonuç alamadılar. Ancak şirketin Belçikalılar'ın eline geçtiği genel kurulu

128 *Neval-i İktisat*, s.207; Hüseyin RİFAT, *Aydın Vilâyeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, 1914. ss.130-131. Ayrıca Şark Sanayi Kumpanyası ile İzmir Pamuk İmalâtı Fabrikalarında da Belçikalı işadamlarının hisseleri vardı (Nurdoğan TAÇALAN, *Ege'de Kurtuluş Savaşı Başlarken*, İstanbul 1981. s.74).

129 *Ahenk*, 2 Kânun-ı sani 1326.

130 *İttihat*, 28 Temmuz 1325.

131 *Hizmet*, 14 Kânun-ı sani 1324; *Öylü*, 30 Temmuz 1325.

132 *Ahenk*, 2 Kânun-ı sani 1326.

133 *Hizmet*, 12 Kânun-ı sani 1324.

toplantıya çağırın duyurulardan da anlaşılmaktadır. 1909 öncesinde hisse senetlerinin kuponlu senetlerle değıştirilmesi şirket idarehanesinde ya da Osmanlı Bankası şubelerinde yapıyordu. Daha sonra bunlara Brüksel'deki Jose Alar Bankası ile Crédit Lyonnais Bankasının acente ve şubeleri de katıldı<sup>134</sup>. Ahenk Gazetesi Yazarı Mahmut Tahir'e göre, Belçikalılar'ın şirketteki yolsuzlukları özetle şunlardır:

*Tersane işleri, önceleri bir memur ve bir kâtip ile yürütülürdü. Memura 600-700 kuruş, kâtibe de 500 kuruş maaş ödenirdi. Belçikalılar tersaneye 25 Osmanlı Lirası aylıkla bir direktör atadılar ve emrine de oldukça yüksek maaşlı dört memur verdiler. Bunların dışında tersanede 20 Frank maaş alan bir "tensik memuru" görev yapmaktaydı.*

*Önemli bir ticaret merkezi olan İzmir'de birinci kalite kömürün tonu 18 şiline satılırken tozlu ve çamurlu kömürün tonuna 22 şilin ödenmiştir. Bu yüzden vapurlarda bir yerine iki ateşçi kullanılmak zorunda kalmıştır.*

*Şirket vapurlarının satın alınmasında ve denetlenmelerinde bazı yolsuzluklar yapılmıştır.*

*Şirket üç yıl üst üste 2800 Osmanlı Lirası açık vermiştir<sup>135</sup>.*

10 Ağustos 1909 günü şirket çalışanları, şirket yönetimine yabancıların girmesi; Osmanlı yerine yabancı memur alınması; tersaneye yabancı müdür atanması ile işlemlerin (muamelât-ı hesabiyenin) Fransızca'ya dönüştürülmesi gibi nedenlerden ötürü greve gittiler<sup>136</sup>. 11 Ağustos günü akşamı da şirket yönetimine Vilâyet İdare Meclisi kararı uyarınca Belediye geçici olarak el konuldu<sup>137</sup>. Belediyenin şirket yönetimine el koymasından sonra Dahiliye Nezaret'i'ne gönderilen, ancak Barutçu Dimitrakı ve Misak Morakyan Efendilerle Rum Metropolit vekilinin karşı oy kullandıkları Meclis-i İdare-i Vilâyet Mazbatası şudur:

<sup>134</sup> Ahenk, 4 Mart 1324; Anadolu, 7 Mart, 17 Kânun-ı sani 1328.

<sup>135</sup> Mahmut TAHİR, "İzmirHamidiye Vapur Şirketi, İhtiyacat-ı Mühimme-ı Memleketten", Ahenk, 27 Kânun-ı evvel 1326; "İzmirHamidiye Vapur Şirketi ve Gizli Yüzü,2", Ahenk, 2 Kânun-ı sani 1326; "İzmirHamidiye Vapur Şirketi,3", Ahenk, 20 Kânun-ı sani 1326 ve "İzmirHamidiye Vapur Şirketi", Ahenk, 21 Kânun-ı sani 1326.

<sup>136</sup> İttihat, 28 Temmuz 1325.

<sup>137</sup> Ahenk, 28 Temmuz 1325. Köylü Gazetesine göre, hisse senetlerinin yabancıların eline geçmesi, yönetim kuruluna yabancıların girmesi, pahalı kömür alınması gibi yolsuzluklar Belediyenin Hükümet adına şirket yönetimine el koymasına neden olmuştur (Köylü, 30 Temmuz 1325).

"İzmir Körfezi Vapur Şirketi idaresine hükümet namına daire-i belediyece muvakkaten vaz'ı- yed edilmesi mukavelenamenin on dokuzuncu maddesine müstenid ve binaenaleyh gayeti itibariyle temin-i selâmet-i umumiyyeye mübtenidir. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bu babdaki tebligatı dahi; şirket müstahdemînin münhasıran tebaa-i Osmaniyeden intihab olunacağına ve muamelâtının behemehal Türkçe cereyon edeceğine dair kayd olmadığı halde şirketin tebaa-i Osmaniyeden memurlar istihdam ve meclis-i idare zabıtnamelerini bile Türkçe tanzim etmekte olduğu ve hisse senedatı nama muharrer olmadığından ecanibin senedat-ı mezkûreyi mübayaadan mennedileceği ve münakalâtın inkutai müstahdemîn terk-i eşgal eylemelerinden münbais olup sahib-i imtiyazın kusurundan ileri gelmesine nazaran mukavelenamenin dokuzuncu maddesi ahkâmının tatbiki cihazetine gidilemeyeceği ve madde-i mezkûrede bu babdaki tedabirin hükümetçe ittihaz olunacağı gösterilmesine göre de bad'el-muhabere nezaretten vu-ku'bulacak tebligata tevfiik muamele olunması lâzım geleceği hususatına mütedair olup; halbuki şirket-i mezkûre Osmanî anonim şirket-i bahriyesi olmasına ve ecnebi memur istihdam olunacağına dair mukavele ve şartnamede sarahat bulunmamasına göre müstahdemînin tebaa-i Osmaniyeden intihabı ve muamelâtının Türkçe cereyanı hakkında bir kayıt bulunmasına esasen ve kaideten mahal olmadığı ve sahib-i imtiyaz ile şirket beyninde akdolunan mukavelenamenin ikinci maddesinde şirketin tedavüle çıkaracağı senedatın münhasıran tebaa-i Osmaniyeye satılacağı munderic ve bu da Ticaret-i Bahriye Kanunu'nun birinci ve ikinci maddelerine muvafik olduğundan başka makam-ı âli-i nezaretperahîlerinin idare-i seniyyeye iktiran eden 4 eylül sene 307 tarihli tahriratının fıkra-i ahiresinde hissedaranın tebaa-i Osmaniyeden olması şartının kemakân mahfuz tutulması emr ü iş'ar buyurulmasıyla da müeyyedir.

Şirket idaresine vaz'ı- yed edilmesi dahi yalnız greve mübteni olmayıp geçen sene eylülünde İstanbul Vapurunun garkı hailesi üzerine hukuk-ı münakale-i umumiyyeyi teminen yeni vapurlar mübaya ve tedarükü ve ıslahat-ı saire icrası galeyân-ı efkâr ve şikayât-ı umumiyye ve bu sırada teşkil olunan komisyon tarafından bildirilen nevâkis ve levazım-ı ıslahiyye üzerine, hükümetçe taht-ı karara alınarak şirkete tebliğ olunmuş ve şimdiye kadar sekiz on ay mürur etmiş olduğu halde yalnız bir vapur isticariyle biliktifa' mübayaası ehemm olan yeni vapur tedarükü de mensi bir halde bırakılması ve rapor mündericatından olan iskeleler ile ıslahat-ı sairenin el'ân ikmal edilmemesi ve mukavelenamenin birinci maddesinde muayyen mevakiye muktezi iskele ve dubaların noksanını inşa' ve münakalâtından dolayı mevaki-i muayyene ahalisinin heme ân şikayet ve galeyandan hali kalmayıp ezcümle imtiyazın mebdeinden itibaren Kilizman mevkiine bir seneden ibaret bir müddetle iskele inşa'sıyla vapur işletilerek andan sonra terk ve imtiyazın menafi-i müştemele-i umumiyyesinden mevaki-i saire gibi mahall-i mezkûrun dahi mahrum edilmesi ve Foça ve Çeşme Ilıcısı ve Karaburun ve Kilizman ve Abdullah Ağa Çiftliği ve Osmanzade'de iskele inşa' edilmemiş olmasıyla beraber elyevm işletilmekte olan vapurların şartnamenin ikinci maddesinde sarıhan muharrer olduğu vechle

nakliyyat ve istirahat ve selâmet-i umumiyeyi ahkâm-ı mukavele ve tebligat-ı mukarrere dairesinde temin edebilecek bir halde bulunmaması ve tersane umurunun gayr-ı muntazam ve suistimalât içinde devam ettirilmesi ve şirket sermayesinin elli bin liradan ibaret olmasına ve mukavelename-i mahsusasının kırkıncı maddesi icabınca sermayenin üç rubu zayi olduğu halde heyet-i umumiyeyi davetle fesh veya devamı ihtiyar etmesi ve bu suretle umum hissedarın menafîinin gözetilmesi lâzmeden bulunduğu şirketin mevcut vapurlarıyla teferruat-ı mevcudesi rub'u sermayesini teşkil edemeyecek ve bilakis hitam-ı müddette devlete kalması muktezi olan iskeleler ile sair levazımın inşa' ve ikmal halinde sermaye-i mevcudesi kifayet etmeyecek bir raddeye vardırılmış olduğu halde şirketçe bunların inşa' ve ikmaline yanaşılmaması gibi şartname ve mukaveleye muhalif esbab-ı adideden ileri gelmiştir.

Bunlardan başka şirket umuruna vaz'-ı yed esnasında zuhur eden evraktan kasada mevcudiyeti istinbat edilen ve karar defterinde bazı mevaddına vukuf hasıl olup şirket heyet-i idaresini teşkil ve Belçikalı Tröst Frankoyler namına muvazaaten hareket eden Osmanlı a'zalarıyla yine o tröstün buradaki müdir-i umuru Belçikalı Mösyö Kindorf arasında imza edilmiş olan mukaveleye bir zarf derununda kapalı ve üzeri imzalı olarak kasanın güşadına vaz'-ı yed olunmuş ve şu hal vapurların kâmilen ecnebi yedinde bulunduğunu isbata kâfi olup kanun ve mukavele ahkâmınca memnu' olan hisse senedatının dahi elde edilerek bütün muamelât-ı şirketin anın reyine tabi' tutulmuş olması ve umum mukarreratın Mösyö Kindorf'un kabulüne iktiranı mecburi bulunması ve vapurların idare ve muamelât-ı umumiyesi Belçikalılar'ın zîr-i idaresine geçtiğinin tebeyyün etmesi ve şirket mukavelenamesinin on altıncı maddesi icabatca idare meclisi a'zasından herbiri şirketin kırk hisse senedatına malik olarak şirket sandukuna tevdi etmeleri ve müddet-i memuriyetleri zarfında satılamayacağına dair damga ırmaları lâzmeden iken sandukta bu yolda hiç bir senedin zuhur etmemesi ve şirketin geçen sene blâncosunda dört bin ihtiyat akçesi ifraz olunduğu halde buna dair defter-i kebirde hiç bir kayda tesadüf edilmemesi misillü ahval dahi mevcut olduğu daire-i belediyenin âhiren icra eylediği tedkikat üzerine verdiği müzekkirede beyan edilmiş ve şu ahvale karşı ittihazı lâzım gelen tedabirin icrası için bad-el-muhabere Ticaret ve Nafia Nezareti'nden vuku'bulacak tebligata intizar olunacağına dair ne şartname ve mukavelenamede ve ne de münakalâtın inkıtai ve ahalinin hayatları tehlikede bulunduğu hakkındaki feriyat ve heyecanı muhabereye müsait olmadıktan tedabir-i lâzimenin vilayetçe ittihaz ve ifası dahi şartname ve mukavelename ahkamına mugayir düşmeyeceği derkâr bulunmuştur.

Şirketin meydanda olan şu hal-i tezebzübkâr işini ve en şamil manasıyla ibtida' Osmanlılarca tesis ve teşkil olunan ve anonim ünvanını haiz olan şirket-i mezkûrenin irade-i seniye müstenid mezkûr tahrirat-ı âliyeleriyle kavanin-i mevcude ve mukayyet şartname ve mukavelenameler ahkâmına muhalif olarak el-hâletü hâzihi kâmilen denilecek derecede ecnebi elinde bulunmasını Nafia Nezareti hiç hükmünde tutarak nezaret-i celileleriyle muamelenin hal-i aslisine ircaı hakkındaki tebligatın infazına müteallik telg-

*rafname-i âli-i nezaretpenahileri mucibince muamele ve halloluna irca' olunmak üzere daire-i belediyeye icray-ı tebligatla icabı derdest-i icra' bulunduğunu ve fakat hukuk-ı memleket ve ahaliye ait olan şirket-i mezkûrenin bu surette devamından dolayı bilâhire zuhur ve rücuu tabii ve melfuz olan mesuliyetin adem-i kabûlünün şimdiden beyanını arza mücaseret eyleriz"<sup>138</sup>.*

Yukarıdaki mazbatanın da ortaya koyduğu gibi İzmir'deki azınlıklar yabancılardan yana bir tutum içindedirler.

Belçikalılar'ın yönetimine geçtikten sonra şirket, hemen her yıl özel komisyonlar tarafından denetlendi. Eksikleri tamamlamadığı için aleyhinde dava açılmasına karşın şirketin durumunda bir düzelme olmadı<sup>139</sup>. Belçikalıların yönetimindeki vapur şirketi İzmirli'lere iyi hizmet sunamadı. 1914'te Hüseyin Rifat şirketin durumunu şöyle ortaya koymuştur:

*"Hele bir imtiyaza, inhisara malik olması hasebiyle her türlü rekabetten azade bulunan Körfez Vapurlarının eşgal-i garibesi İzmir'e bir şeref vermeyeceği son sahipleri bulunan Avrupalılara da -atalet, batâet tezyif etmelerine karşı kendilerinin de- Şarkılaşmış olduklarına delil-i vazih teşkil ediyor"<sup>140</sup>.*

## SONUÇ

İzmir'de gerçek anlamda ilk Osmanlı anonim şirketi olan "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi"nde, başlangıçta yalnızca Osmanlıların (Türk, Ermeni ve Rumlar'ın) hisseleri varken sonraları yabancılar (Juli Kumpanyası hissedarları) da şirkete girdiler. Ancak bunlar beş yıl sonra şirketten uzaklaştırıldılar. Şirketin iyi yönetildiği 1890'larda hisse senetlerinin üçte ikisi Müslümanlar'ın elindeydi<sup>141</sup>. 1895 yılında "büyük kıt'ada gümüş"le onurlandırılan<sup>142</sup> şirket, bu başarısını sonraki dönemde sürdürmedi. 1900'lerde şirketin iyi yönetilememesinden ve vapurların köhne olmalarından yakınıldı. Sonuçta şirket Osmanlı uyruğundaki İzmirli zenginlerin ilgisizliği nedeniyle Belçikalılar'ın eline geçti. İzmir Hamidiye Vapur Şirketi, İzmir'in ulaşımında önemli bir yer tutmakla birlikte, Osmanlı girişimciliği bakımından başarılı bir örnek sayılmaz.

<sup>138</sup> *Ahenk*, 20 Ağustos 1325.

<sup>139</sup> *Ahenk*, 23 Eylül 1325, 18 Haziran 1326, 5 Nisan 1329; *İttihat*, 20 Eylül 1326; *Anadolu*, 27 Kânun-ı evvel 1329.

<sup>140</sup> H.RIFAT, *a.g.e.*, s.78.

<sup>141</sup> *Hizmet*, 13 Teşrin-i sani 1307.

<sup>142</sup> *Ahenk*, 14 Eylül 1311.