



KORKUT ATA TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi
The Journal of International Turkish Language & Literature Research

|| Sayı/Issue Özel Sayı 1 (Ekim/October 2023), s. 1128-1173.
|| Geliş Tarihi-Received: 01.09.2023
|| Kabul Tarihi-Accepted: 04.10.2023
|| Araştırma Makalesi-Research Article
|| ISSN: 2687-5675
|| DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.1353736

Emtia Taşımak: Osmanlı Devleti'nde Modern Nakliye Şirketlerinin Ortaya Çıkışı

Transportation of Commodities: The Emergence of Modern Transportation Companies in the Ottoman Empire

Salih BAŞKUTLU*
Ruhat ALP**

Öz

Sanayi devrimi öncesinde geleneksel yöntemlerle sürdürülen nakliyecilik faaliyetleri dünya üzerinde mal dolaşımına duyulan ihtiyacın artmasıyla birlikte hızla büyüdü. Modern teknoloji, ulaşım olanaklarının gelişmesi ve küreselleşmedeki çarpıcı artışla birlikte nakliyecilik her zamankinden daha önemli hale geldi. Nitekim Osmanlı Devleti yöneticileri de nakliyecilik alanındaki bu gelişmeleri yakından takip ederek modern nakliye yöntemlerinden faydalanma yoluna gitti. Bu süreç II. Meşrutiyetin ilanından hemen sonra nakliye şirketlerinin kurulmasıyla önemli bir aşamaya girdi. Meşrutiyet, nakliye şirketlerinin gelişiminde adeta bir dönüm noktası oldu. Özellikle anonim şirketçiliğin gelişimi için ciddi girişimlerde bulunuldu. 1908 yılına kadar esas faaliyeti Osmanlı topraklarında nakliyecilik yapmak olan şirket sayısı sınırlı kaldı ise de 1908-1918 yılları arasında bu sayı hızla arttı. Özellikle başkent İstanbul ve mal dolaşımının yoğun olduğu liman kentleri nakliye şirketlerinin en çok kurulduğu yerler oldu. Bu doğrultuda çalışma, modern nakliyecilik sektörünün Osmanlı da kurumsallaşma sürecini ortaya çıkarmayı hedeflemektedir. Bununla bağlantılı olarak, dönemin matbuatı, arşiv belgeleri ve nakliye şirketlerinin nizamnameleri ışığında, Osmanlı topraklarında kurulan bir kısım anonim nakliye şirketlerinin amaçları, kurumsal yapıları ve faaliyetleri ortaya koyulacaktır. Kuşkusuz bu tür şirketlerin varlığı, Osmanlı devletinin değişen dünya koşullarına uyum sağlama becerisini örnekleyen bir gelişmedir.

Anahtar kelimeler: II. Meşrutiyet, nakliyecilik, anonim şirketler, küreselleşme.

Abstract

Transportation activities, which were carried out with traditional methods before the industrial revolution, grew rapidly with the increasing need for the movement of goods around the world. With modern technology, the development of transportation facilities and the striking increase in globalization, transportation has become more important than ever. As a matter of fact, the rulers of the Ottoman Empire closely followed these developments in the field of transportation and tried to benefit from modern transportation methods. This process entered an important stage with the establishment of transportation companies immediately after the declaration of the Second Constitutional Monarchy. The Constitutional Monarchy

* Dr. Öğr. Üyesi, Munzur Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: salihbaskutlu@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-1676-6505.

** Dr. Öğr. Üyesi, Munzur Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: rohatalp@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-8466-2970.

was a turning point in the development of transportation companies. Serious attempts were made especially for the development of joint stock companies. Until 1908, the number of companies whose main activity was transportation in Ottoman territory remained limited, but this number increased rapidly between 1908 and 1918. Especially the capital Istanbul and the port cities where goods circulated intensively became the places where the most transportation companies were established. Accordingly, this study aims to reveal the institutionalization process of the modern transportation sector in the Ottoman Empire. In this context, in the light of the periodical press, archival documents and the charters of the transportation companies, the objectives, organizational structures and activities of some of the joint stock transportation companies established in the Ottoman territory will be revealed. Undoubtedly, the existence of such companies exemplifies the Ottoman state's ability to adapt to changing world conditions.

Keywords: 2nd Constitutional Monarchy, transportation, joint stock companies, globalization.

Giriş

Bilindiği üzere, insanoğlu hayatta kalma mücadelesinde veya tarihin temel öznesi olma sürecinde sürekli bir yerden bir yere taşınmak zorunda kalmıştır. Tarihin inşası ve dönüşümünde insan hareketliliği ve üretilen mal ve eşyaların nakli belirleyici etkenler arasında yer almış; haliyle tekerleğin icadından 12 Nisan 1961'de Yuri Gagarin'in uzaya gönderilmesine varıncaya kadar ulaşım ağ ve sistemlerinde gerçekleştirilen tekâmül, doğal olarak medeniyetlerin doğuşunda, siyasal yapıların ortaya çıkışında, kültürel etkileşim sürecinin hızlanmasında ve ticaretin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Bu itibarla, Grübler-Nakicenovic'in ifadesiyle "taşınma sistemlerinin tarihi, bir devrimler tarihi" olagelmıştır. Dahası posta vagonundan uçağa teknolojik mutasyon süreçleri, ticarî ve özel faaliyetlerin uzamsal-zamansal aralığını dönüştürmüş ve genişletmiştir. Hız; hizmet kalitesi, faaliyetlerin mekânsal dağılımı ve ekonomik alanların entegrasyonu açısından benzeri görülmemiş bir gelişim süreci başlatmıştır (Grübler ve Nakicenovic, 1991, s. 1).

Üstelik tarih boyunca yol, bir medeniyet göstergesi olduğu kadar siyasal yapılar için bir egemenlik, kontrol ve denetleme aracı olmuştur. Dünya siyaset arenasına damgasını vurmuş Roma, Sasani veya Selçuklu gibi imparatorluklar küresel çapta gerçekleştirdikleri sefer organizasyonlarında veya fethedilen yerlerde egemenliğin sağlanmasında ve sürdürülebilirliğinde tutarlı ve akılcı bir yol politikası izlemişlerdir. Sözelimi Herodot, *Tarih*'inde Persler tarafından düzenli bir yol ağı üzerinden oluşturulan posta teşkilatından övgüyle söz etmiş, bu teşkilatta görev yapan ulakların hızına ulaşamadığının altını çizmişti (Herodotus, 1904, s. 472).

Romalılar da sistematik planlamaya, yaratıcı tasarıma ve gelişmiş mühendislik teknolojilerine dayanan yüksek kaliteli bir yol sistemi kurmuşlardı. Bilhassa askeri nedenlerle inşa edilen ve toplamda 50.000 milden (80.000 km) oluşan bu ulaşım ağı, eski Akdeniz dünyasını kapsamakta, İngiltere'den Dicle ve Fırat'a, Tuna'dan İspanya ve Kuzey Afrika'ya uzanmaktaydı (<https://www.britannica.com/technology/Roman-road-system>, Erişim Tarihi: 21 Nisan 2023).¹ Roma haddizatında bir yol medeniyetiydi. Knapton'a göre, Roma uygarlığının gelişiminde yol önemli bir kilometre taşıydı ve imparatorluk Newcastle'dan Kuzey Afrika'ya, Portekiz'den Arabistan'a kadar birçok farklı kültürü birleştiren bir ulaşım ağından oluşmaktaydı (Knapton, 1996, s. 18). Romalılar yol yapımının stratejik, jeopolitik, askeri ve ekonomik alanlardaki etkisinin farkındalardı. Bu bakımdan "Bütün yollar Roma'ya çıkar" sözü etkileyici bir vecize olmanın ötesinde akılcı ve pratik kaygılar ile izlenen bir stratejinin de tezahürüydü.

¹ Berechman'a göre antik Romalılar, gelişmiş bir yol sistemi inşa ettiler. İmparatorluk zirvesindeyken, yaklaşık 85.000 km (53.000 mil) yol, başkent Roma'yı uzak sınırlarına bağladı (Berechman, 2003, s. 453, 455-456).

Antik Yunan dünyasından İslam medeniyetine varıncaya kadar insanlık tarihinin birikimi ve kültürel mirası üzerinden şekillenen Yeniçağ Avrupası'nda önemli mesafeler kat eden bilimsel gelişmeler sayesinde ulaşım ve nakliye sistemlerinde kayda değer ilerlemeler yaşandı. Ancak Sanayi devriminden önce ulaşım araçlarının hızı, çeşitliliği ve taşıma kapasitesi son derece sınırlıydı. Öyle ki yolların sınırlılığı ve bakımsızlığı, iklim şartlarına bağlılık, güvenlik sorunları, ulaşım araçlarının iptidai durumu ve lojistik alanında yaşanan güçlükler ulaşım ve nakliyatı sınırlamaktaydı (Ekin, 2017, s. 387-413).

Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nde kurulan anonim nakliye şirketlerinin hepsini ortaya çıkarmaktan ziyade nakliyeciliğin bir sektör olarak modernleşmesini konu edinmektedir. Buradan hareketle mezkûr çalışmanın birinci kısmında, modernite öncesi ulaşım ve nakliyat alanlarında yaşanan zorlukların yol açtığı menfi durum analiz edilmiş, ikinci kısmında modern ekonominin temel parametrelerini oluşturan şirketleşme süreci ve bunun nakliye alanına yansımaları ele alınmış, üçüncü ve dördüncü kısmında ise anonim nakliye şirketlerinin kuruluş zemini ve şirket nizamnameleri irdelenmiştir. Bu bakımdan çalışma, nakliye şirketlerinin kuruluşunu Batı dünyasıyla yüzyıllarca her açıdan yakın ve köklü ilişkiler kurmuş olan Osmanlı Devleti için bir gereklilik veya hedef haline geldiğini savunmaktadır. Klasikten moderne Osmanlı nakliyeciliğinin geçirmiş olduğu değişimi ve bunun nedenlerini ortaya çıkarmayı hedefleyen bu çalışmada kullanılan kaynakların önemli bir kısmı arşiv belgeleri ve dönemin matbuatına dayanmaktadır. Bu açıdan araştırma literatürdeki bilgilere yenilerini katmayı hedeflemektedir.

1. Gelenekselden Moderne Osmanlı Nakliyeciliğine Genel Bir Bakış

Klasik dönemde Osmanlı Devleti'nde kara taşımacılığı hayvan gücüne dayalı nakil vasıtaları aracılığıyla yapılmaktaydı. Devlet, bu iş için hazırda çeşitli yük hayvanları bulundururdu. Diğer bir deyişle devlet, herhangi bir nakliye işinin gerçekleştirilmesinde, iki farklı kaynaktan yararlanıyordu. Bunlardan birincisi, devlete ait olan ve kışlaklarda bakımları sağlanan hayvanlardı. İkincisi ise, kiralama usulüyle veya bazı vergiler karşılığında halktan tedarik edilen hayvanlardı. Bilhassa sefer zamanlarında ihtiyacın karşılanamaması durumunda kiralama usulüne gidilirdi. Osmanlı'da eşya ve levazım nakliyatı için kiralanmış yük hayvanları veya Anadolu'da öküz, at, katır ve özellikle de eşek sırtında yapılan ticaret ve taşımacılık "Mekkâre"; bu işi yapan şahıslar da "Mekkâreci" olarak adlandırılmaktaydı (İşbilir, 2003, s. 554).

Kara taşımacılığında kağnılar yaygın vasıtalar idi. En fazla 150 kg taşıyabilen at ve katır ile yaklaşık 250 kg yük kapasitesine sahip deve, yollarda en çok karşılaşılan nakliye hayvanları idi. Öküz ve manda gibi hayvanların çektiği araba veya kağnıların da taşıma kapasitesi fazla değildi; söz konusu araçlar 1.000 ile 2.000 kg arasında yük taşıma kapasitesine sahipti. Dönemin ticarî filoları görünümünde olan kervanlar ile bir günde en fazla 30 ila 40 km mesafe katedilebilmekteydi (Ekin, 2017, s. 387).

Öte yandan Ekin'in belirttiğine göre, Osmanlı ulaşım sisteminde aşamalı bir güvenlik anlayışı hâkimdi. İlk olarak, kervanlar ve ulaklar güvenliklerini kendileri sağlamaktaydı. İkinci olarak, yolcular aslında bir güvenlik birimi de olan kervansaraylardan yararlanmaktaydı. Üçüncü olarak ise kervansarayların yanı sıra yol güvenliğinin tam anlamıyla gerçekleştirilebilmesi için yaygın bir derbend teşkilatı geliştirilmişti (Orhonlu, 1990, s. 65-73; Ekin, 2017, s. 396).



(برلى قليشه لر مەزەن) اناطولى ايجرنده اشيا نقل ايدن آرابه لر كروانى

Resim 1: Anadolu’da Bir Nakliye Kervanı

“Anadolu İçlerinde Eşya Nakl Eden Arabalar Kervanı (Yerli Klişelerimizden)”

(**Kaynak:** *Felâhat* 18, 1 Kânunuevvel 1329, s. 284).

Esasen deniz, elverişli coğrafi konumu, su yolları ile olan bağlantıları, karayollarının âtil durumu ve güvenlik sorunları gibi sebepler nedeniyle Osmanlılar için daha rahat, hızlı ve vazgeçilemez bir ulaşım yoluymuştu. Osmanlılar tarafından, askerî sefer organizasyonları dışında ticaret ve yolcu nakli amacıyla da denizyolu kullanıldı. XIX. yüzyıldan önce, yolcu taşımacılığında müstakil seferler düzenlenmekten ziyade yolcuların ticarî emtia ile birlikte taşınması adettendi. Yakın mesafeler arasında ise sadece yolcu taşıma uygulaması vardı. Denizyolu taşımacılığı buharlı gemilerden önce küreklerle donatılmış yelkenli gemilerle yapılırdı. Büyük liman kentleri denizyolu güzergâhlarının merkezinde bulunurdu. Bu merkezlerin en önemlilerinden birisi, birçok seferin varış ve kalkış noktası olan İstanbul’du (Ertuğ, 2015, s. 414). Akyıldız’a göre, XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar İstanbul’da deniz ulaşımı zarif ve hafif kayıklarla; mal ve eşya nakli ise pazar kayıkları ve mavnalarla yapılmakta; ulaşım halkın zorunlu ihtiyaçlarından (havâyic-i zaruriyye) sayıldığı için de taşıma ücretleri devletçe belirlenmekteydi (Akyıldız, 2015, s. 436).

Gemilere yüklenen mallardan ağırlığına, değerine veya türüne göre alınan nakliye ücreti anlamına gelen “navlun”, Osmanlı döneminde deniz taşımacılığında kullanılan en yaygın yöntemdi. Gemiciler, taşıdıkları mallardan aldıkları navlunla hem sefer masraflarını karşılar hem de belirli bir oranda kazanç sağlardı. “İskerçe” de navlun ile birlikte sivil taşımacılıkta kullanılan bir diğer yöntemdi. Bu terim, bir geminin belirli bir fiyata tamamıyla kiralanması olarak tanımlanmaktaydı. Kiracılar ve gemiciler iskerçe ile nakliye işine girişmeden önce aynen navlun anlaşmalarında olduğu gibi uğrayacakları limanları, taşınacak malları, nakliye ücretlerini ve varsa diğer koşulları mahkemede kaydettiriyorlardı. İskerçe yöntemi ile tutulan gemilerde her zaman ticarî mallar ve eşyalar taşınmıyordu. Anlaşma kriterleri arasında bazen emtia ile birlikte ne kadar insan taşınacağı da belirtiliyordu (Bulunur, 2014, 89-102). Osmanlılar denizlerde gerek donanmada savaş gemisi ve gerekse nakliyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan da yararlanmışlardı. Ancak bu durum hiçbir zaman yaygınlık kazanmamıştı (Bostan, 2004, s. 68). Bostan, Girit seferi sürecinde (1645-1699) yelkenli gemilerin yani kalyonların şöhretinin artmaya başladığı kanaatindeydi (Bostan, 2004, s. 69).

Gelgelelim XIX. yüzyılda Sanayi Devriminin de etkisiyle üretim, erişim, iletişim ve ulaşım sistem, yöntem ve teknolojileri bakımından benzeri görülmemiş ilerlemelere tanık

olunacaktı.² Tarihin hızlandığı bu süreçte, tedrici olarak yaşanan enerji devrimi, üretim araçlarında gerçekleştirilen mekanikleşme ve makine yoğun üretim biçiminin yaygınlaşması vakıalarından doğal olarak nakliye ve lojistik sektörleri de nasibini alacaktı. Nitekim buhar makineleri teknolojisinin, kömürün, lokomotifin ve yüzyılın sonlarına doğru elektrik ve fosil yakıtların ulaşım ve nakliye sektörlerinde kullanılması ve buna paralel olarak yol, köprü ve asfalt teknolojilerinde yaşanan gelişmeler tüm insanlığı kuşatacak değişimleri de beraberinde getirdi. Nakliyat daha rasyonel, teknik ve sistematik bir temel üzerinde icra edilmeye başlandı. Bu bakımdan Grüber-Nakicenovic'e göre, ulaşım altyapılarında gerçekleştirilen rasyonel ve pratik değişimler XIX. yüzyılın belli dönemlerinin "kanallar çağı" veya "demiryolu çağı" olarak adlandırılmasına yol açtığı gibi petrol ve otomobil ittifakı, iktisat tarihinde eşi görülmemiş bir gelişme dönemini simgelemekteydi (Grüber ve Nakicenovic, 1991, s. 2). Ulaşım teknolojilerindeki yenilikler askerî modernleşmeyi, modern kapitalist ticarî gelişim sürecini veya ekonomik büyümeyi tetikledi. Bu bağlamda, modern iktisat ve politik ekonominin öncüsü Adam Smith (ö. 1790) iyi yolların, kanalların ve ulaşımına uygun nehirlerin nakliye masraflarını azaltarak, ülkenin ücra köşelerini şehirlerle aynı seviyeye getirdiği, bunun büyük bir gelişme olduğu ve pazarı genişlettiği kanısındaydı (Smith, 1880, s. 62).

Mezkûr gelişmeler tarihî, coğrafî, siyasi, ticarî ve askerî hususiyetleri ve konumu nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu'na da süratle yansyacaktı. Yeni ulaşım teknolojilerine intibak, yolların ıslahı ve buharlı gemi, lokomotif, demiryolu ve otomobil gibi ulaşım araçlarının temini ve kullanımı Osmanlılar için moderniteye uyum sağlama sürecinin bir parçası haline gelecekti. Nitekim XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti buharlı gemilerle tanışacaktı. Buhar gücüyle çalışan vapurlar, 1828'den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi'nde seyrüsefere başladı. Bu tarihte İstanbul'a uğrayan "Swift" adlı bir İngiliz gemisi, II. Mahmud (ö. 1839) tarafından satın alınıp ismi "Sagir" olarak değiştirildi. Padişah, bazı yurt içi seyahatlerini, çıkardığı buhardan dolayı halkın "Buğu" adını verdiği mezkûr gemiyle yaptı. Buharlı gemiler önceleri satın alınıyordu. Ancak II. Mahmud döneminin sonlarına doğru makineler İngiltere'den getirilerek Tersane'de inşa edilmeye başlandı. Böylece, gemilerin sayıları tedricen çoğaldı (Akyıldız, 2015, s. 436).³

² Sanayi Devrimi ve Modernitenin gelişim süreci hakkında bkz. (Hobsbawm, 2017, s. 21; Hobsbawm, 2003, s. 13-297; Hobsbawm, 2009, s. 1-45; Huberman, 2009, s. 11; Braudel, 2017, s. 117-407).

³ 1811 yılında İngiliz gemilerinde buhar gücü kullanılmaya başlanmış, 1820'lerde buharlı gemiler inşa etmeye başlamışlardı. 1816'da İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi buharlı gemi ile ilk kez geçilmiş, 1819'da Amerikalılar, 1822'de İngilizler ve 1823'te de Fransızlar Atlantik okyanusunu geçmeyi başarmışlardı. XIX. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı'da donanmada veya yük ve yolcu naklinde kullanılan gemiler klasik yelkenlilerden oluşmaktaydı. Ancak Osmanlılar deniz ve nehir yolu ulaşımında buhar gücünden yararlanmakta gecikmediler. 1827'de İngiltere'den alınan buharlı gemiyle II. Mahmud Marmara Denizi'nde gezintiler yaptı. 1829'da İngilizlerden bir gemi daha satın alındı. Osmanlı tersanelerinde ilk buharlı gemi ise 1832'de Osmanlı devletine gelen Amerikalı Foster Rhodes tarafından İstanbul Tersanesi'nde inşa edildi. Başlangıçta askeri amaçlı olarak kullanılan gemiler, giderek Osmanlı deniz ve nehirlerinde yük, posta ve yolcu nakliyatında kullanılmaya başlandı. 1839'da Peyk-i Şevket vapuru Osmanlı bayrağıyla İzmir-İstanbul arasında düzenli sefer yapan ilk buharlı gemiydi. Osmanlı denizlerinde yük ve yolcu taşımacılığı büyük oranda yabancı şirketlerin elindeydi. Üstelik, vapurlar, yelkenli gemilerden farklı olarak doğal şartlara daha az bağlı olmalarından dolayı tarifeli yolcu ve yük taşımacılığında tercih edilmekteydiler. Bu gibi nedenlerle 1854'ten 1945'e kadar Boğaziçi'nde yük ve yolcu taşıyan vapur şirketi Şirket-i Hayriye Ocak 1851'de resmen kuruldu. Tersane-i Amire de boğazda gemi işletiyordu. Ayrıca İzmir Körfezi ve Ege adalarında faaliyet gösteren Hamidiye Kumpanyası ve İdare-i Mahsusa gibi yerli işletmeler de yabancı şirketlerle rekabet etmekteydi. Abdülmecid devrinde 1840'larda Tersane-i Amire tarafından Osmanlı vapur kumpanyası kurulmuştu. 1857 yılına gelindiğinde, Tersane-i Amire, Hazine-i Hassa ve Mösyö Custinyani'nin vapurları birleştirilerek yeni bir şirket kuruldu. Böylece denizcilik alanında ilk devlet işletmesi olan Fevaid-i Osmaniye idaresinin temelleri atıldı. Sultan Abdülaziz, dünyanın üçüncü büyüğü haline getirdiği donanma gibi deniz ulaşımı ve ticaret filousuna da yakın ilgi ve himaye gösterdi. Bu dönemde Fevaid-i Osmaniye'nin adı 1871'de İdare-i Aziziye olarak değiştirildi. 1876'da ise işletme İdare-i Mahsusa adını aldı. 1889'a kadar müstakil bir

XIX. yüzyılda, ulaşım devriminin en önemli aşamalarından birisi de demiryolu teknolojisinin ortaya çıkışıydı. 1830'da İngiltere'de Liverpool-Manchester hattının küşadıyla "demiryolu çağı" başlayacaktı (Milne, 2008, s. 128).⁴ Demir yolu teknolojisi Osmanlı siyasal eliti tarafından "çağı yakalamanın aracı" olarak görülmekteydi. Merkezi otoritenin taşraya ulaşmasında, güvenliğin sağlanmasında, üretilen malların pazara ulaştırılmasında, Orduların sevk ve organizasyonunda kısaca çevrenin merkez tarafından denetlenme sürecinde demiryollarının sağladığı katkılar bilinmekteydi (Satan, 2013, s. 209-219). Mesela, Alman siyasal birliğinin kuruluş sürecinde titizce hazırlanmış tren tarifeleri Helmuth Von Moltke'nin (ö. 1891) stratejik planlamasının önemli bir parçasıydı ve Alman ordusunun hem 1866'da hem de 1870'te savaşa çok iyi başlamasının sebebi trenlerin dakikliğiydi (McEvedy, 2003, s. 30).

Osmanlı Devleti'nde 1850'li yıllarda demiryolu inşa faaliyetlerine girildi. Demiryolu hatları Osmanlı'yı dünya pazarıyla bütünleştirecekti. Demiryolu moderniteyi temsil ediyordu. Haliyle Anadolu topraklarında ilk demiryolu Sultan Abdümeccid devrinde (1839-1861) İzmir -Aydın arasına döşendi. Bu iş için ilk imtiyaz, 23 Eylül 1856 tarihli ferman ile İngilizlere verildi. 1871'den sonra devlet, yabancı şirketler yerine bizzat kendisi demir yolu yapma kararı almış ve Anadolu demir yollarının baş hattı olan Haydarpaşa-İzmit demiryolunun yapımına başlanmıştı. Ancak Osmanlı maliyesinin 1875'te iflası, Hicaz demiryolu hariç bundan sonra inşa edilecek olan bütün hatların yabancı sermaye ile yapılmasına yol açtı (Satan, 2013, s. 210-215).

Demiryollarının Osmanlı ulaşım sistemine eklenmesi, geleneksel özellikle de deve kervanları aracılığıyla yürütülen nakliyeciliği büyük bir darbe vurdu. Aydın demiryolunun açılışı, burada icra-yı faaliyette bulunan kervancıların işine gelmedi. Taraflar arasında ciddi bir rekabet yaşandı. Devciler nakliye fiyatlarında indirim gittiler. Demir yolundan önce bir deve yükü Aydın'dan İzmir'e 300 kuruşa taşınırken lokomotifin gelişiyle 100 kuruşa kadar düştü (Satan, 2013, s. 213-214). Rekabetten modern çağın önemli bir ögesi olan şimendiferler galip çıktı. İzmir-Aydın hattının 1 Temmuz 1866'da işletmeye açılmasından sonra bölgede ticarete gözle görülür bir gelişme ve nüfus artışı gerçekleşti. Böylelikle Fransızca menşeli ve "demiryolu" veya "tren" anlamlarına gelen "şimendifer", Osmanlı'da kara taşımacılığının önemli bir unsuru haline geldi.⁵



Resim 2: Bağdat'ta bir Şimendifer
"Bağdat'ta Başlıca Şimendifer Lokomotiflerinden Bir tanesi
(Kaynak: *Felâhat* 23, 15 Şubat 1329, s. 355).

idare olarak yönetilen, bu tarihten itibaren ise Bahriye Nezareti'ne bağlanan İdare-i Mahsusa 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştürüldü (Hut, 2013, s. 107-113).

⁴ Demiryolu teknolojisinin tarihçesi hakkında ayrıca bkz. (Esposito, 2020).

⁵ Şimendüfer: (Fr. chemin de fer) 1. Demiryolu. 2. Tren. Bkz. (Parlatır, 2006, s. 1582).

Bununla birlikte XIX. yüzyılın sonlarına doğru Almanya, Fransa ve İtalya gibi bazı Avrupa ülkelerinde görülmeye başlanan otomobil, II. Meşrutiyet'in akabinde İstanbul'da kalıcı bir şekilde kullanılmaya başlanmıştı. Pâyitahta ilk otomobil 1904 yılında gelmişti. 1908- 1914 yılları arasında, İstanbul'da çoğu resmî, bir kısmı hususî olmak üzere takriben 100-150 otomobilin bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu otomobiller Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya'dan getirilmişlerdi. Bu süreçte, bazı girişimciler İstanbul'da otomobil ile nakliye yapma imtiyazı almak istemişlerdi. Böylece, Osmanlı münâkalâtında otomobiller de tedricen yerini almaya başladı. Öyle ki 24 Aralık 1913 tarihli ve belediye zabıtasının görevlerine dair çıkarılan nizamnâmede yük otomobillerinin binek otomobillerinde olduğu gibi önde ve arkada numaralarının yazılı olacağı; geceleyin ön taraflarına konacak beyaz ve yeşil fenerden başka bir de kırmızı fener bulunduracakları; ehliyeti olmayan otomobil otobüs ve kamyon çarkçılarının görevden men edileceği; ticarî otomobillerin feneri yanında, boş veya kirallanmış olduğunu göstermek üzere, bir tarafı beyaz diğer tarafı kırmızı bir levhası olacağı; başka bir düzenlemede ise ticarî otomobillerden motor gücü 12 beygire kadar olanlardan yıllık 6 lira, 12- 20 arası beygir gücüne sahip olanlardan yıllık 10 lira, motor gücü 20 beygiri aşan otomobiller ile bütün otobüs ve kamyonlardan yıllık 15 lira belediye vergisi alınacağı bildirilmişti (Engin 2013, s. 95-98).

Tüm bu gelişmelerin yanında XIX. yüzyıldan itibaren Osmanlı yöneticileri ve bilhassa bazı valiler yolların yapımı, ıslahı ve bakımında aktif rol oynamışlardı. II. Abdülhamid (ö. 1918), ulaşım yöntem ve araçlarında gerçekleştirilecek rasyonel bir değişimle, mutlakiyetçi ve merkezi bir devlet aygıtının geliştirilmesi arasındaki ilişkinin farkındaydı. Dolayısıyla, bu dönemde tutarlı ve akılcı bir yol politikası izlendi. Bu doğrultuda Halil Rifat Paşa (ö. 1901) önemli bir misyon üstlendi. O, sadrazamlığı esnasında bütün valilere: *"Her şeyden evvel ve her şey için yol lazımdır"* şeklinde bir yazı göndererek dikkatleri yol meselesine çektiği gibi *"gidemediğin yer senin değildir"* ifadesiyle yol ile merkezî devlet arasındaki kesif ilişkiyi ortaya koymuştu. Sivas'ta yaptırdığı yollar sayesinde kayda değer bir şöhret kazanmıştı. Üstelik tarım faaliyetleri, ormanların muhafazası, köy yollarının inşası ve bakımı, okul yapımı, mevcut yapıların korunması vb. konularda on bir adet *"tenbihnâme"* yayımlayarak halka çözüm yolları göstermiş ve uyarılarda bulunmuştu (Çetin, 1997, s. 328).

Bu durum Tahsin Paşa tarafından şöyle ifade edilmişti:

"Şimendifer ve yol gibi vesait-i nakliyyeyi bazen her ne pahasına olursa olsun temin etmek devlet için öyle bir zarurettir ki bundan tegafül eden hükümetler bu ihmalin zararını görmekte çok gecikmemişlerdir. Sivas hattının küşadına muvaffak olan hükümet-i hazırayı tenkit sadedinde söylenen sözleri işittikçe Sultan Hamid'in vesait-i nakliyyeyi bir an evvel inşa ve ikmal için sık sık tekrar ettiği ve fakat bir türlü tatbikatına muvaffak olamadığı iradelerini hatırlarım, Muhakkak olarak denilebilir ki o devirde memleketimizin vâsi ve mümbit arazisinden, zengin ormanlarından ve madenlerinden istifade edemeyişimizin ve ötede beride sık sık baş gösteren o şekavet| ve isyanları imha ve biçare halkı eşkiya ve derebeylerin tasallutundan sıyanet eyleyemeyişimizin en mühim sebebi yolsuzluktu.

Halil Rifat Paşa, ki memleketimizde her nereye gitmiş ise en evvel oranın yollarını yaptırmak suretiyle hem vatanına hizmet etmiş hem de halktan hayır dua kazanmış büyük valilerimizden idi. Sadareti zamanında bütün valilere gönderdiği bir tamimde *"Her şeyden evvel ve her şey için yol lâzımdır"* ibare-i meşhuresini kullanarak yolların ehemmiyeti üzerinde valilerin nazar-ı dikkatlerini celbetmişti" (Tahsin Paşa, 2017, s. 118).



Resim 3: Dicle Nehri'nde Şimendifer Aletleri

“Dicle Nehri'nin Bentleri Üzerinde Şimendifer Âlât ve Edevâtı
(Kaynak: *Felâhat* 23, 15 Şubat 1329, s. 357).

Mithat Paşa (ö. 1884) da yol konusunda önemli girişimlerde bulunmuş bir yöneticiydi. O, Tuna, Bağdat, Aydın, Suriye valilikleri sırasında bölgelerin imarı için kayda değer bir mesai harcamış; bilhassa karayolu yapımında büyük başarılar sağlamıştı. Keza, Tuna valiliği sırasında 3000 km yol ve 1400 kadar köprü yaptırmış; Tuna üzerinde işleyecek bir vapur şirketi kurmuş ve Rusçuk Limanını ıslah ettirmişti. Ayrıca Bağdat valiliği sırasında Kazmiye-Bağdat arasında atlı tramvay yolu projesini hayata geçirmişti. Aydın valisiyken ise İzmir'in sosyo- ekonomik ve kültürel bütünlüğünü muayyen bir yol sistemi üzerinden ele alıp değerlendiren bu konularda gerekli çalışmaları başlatmış, hatta İzmir yol şebekesi onun tasarladığı plan çerçevesinde yapılmıştı (Çadircı, 1991, s. 159).

Ne var ki XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar karayolu ve köprü inşası ve tamiratında kayda değer bir değişim olmadı. Bu alanda radikal dönüşümler, yüzyılın ilk çeyreğinden sonra gerçekleşecekti. Nitekim şehirlerdeki yolların yapımı, yenilenmesi, tamiri ilkin 1826'da kurulan İhtisab Nezareti'ne bırakılacak, daha sonra 1831'de Ebniye-i Hassa Müdüriyeti'nin kurulmasıyla bu kuruma devredilecekti. Nihayetinde Nafia Nezareti'nin kuruluşuyla Osmanlı Devleti sınırları dahilinde bütün imar ve inşaat işleri bu nezaretin sorumluluğu altına girecekti. Dahası 1851 tarihli karayolu ve şose inşasına dair hazırlanan nizamnâmede, karayolu yapım ve tamir işleri belli kurallara bağlanacaktı (Duysak, 2013, s. 38).

Yine, yüzyılın ikinci yarısından itibaren yol inşaatlarında iyi eğitim almış, teknik ölçüm ve çizimleri yapabilen mühendisler görevlendirilmeye başlandı. Yol inşaatlarında istihdam edilen mühendisler genellikle Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye ve Topçu Mektebi'nden mezun olan subaylardan seçiliyordu. 1883'te açılan Hendese-i Mülkiyye Mektebi çok geçmeden ilk mezunlarını vermiş ve akabinde ülkede yol inşaatlarında görev yapan Fransa ve Polonya başta olmak üzere pek çok yabancı mühendisin yerini almaya başlamıştı (Duysak, 2013, s. 42).

Yolların yapımı ve onarımında toplumun talepleri de dikkate alınmaktaydı. Mesela, Aydın vilayetinde çiftçiler mallarının pazarlara zamanında ulaşmamasından şikâyet ederek şose ve kara yollarının ikmal ve inşası noktasında gerekli önlemlerin alınması için Dahiliye Nezareti'ne telgraflar çekmişlerdi. Benzer talepler Ankara-İstanbul ve Kastamonu-İstanbul arasında zahire ticareti taşımacılığı yapan nakliyecilerden de gelmişti. Nakliyeciler ürünlerini zamanında İzmit ve İstanbul'a ulaştıramamaktan şikâyet

ederek mallarının daha hızlı taşınması için şose ve kara yollarının tamir edilmesini istemişlerdi (Duysak, 2013, s. 39-40).



Resim 4: II. Abdülhamid Döneminde Vardar Nehri Üzerinde İnşa Edilen 97 Metre uzunluğundaki Demir Köprü

“Saye-i Mamûriyet-Vâye-i Hazret-i Hilâfet-Penâhîde Selanik Mülhâkâtından Kırolak İstasyonu Civarında Vardar Nehri Üzerinde İnşa Edilen 97 Metre Tûlündeki Demir Köprünün Resm-i Küşâdı”

(Kaynak: *Servet-i Fünûn* 657, 13 Teşrînisânî 1319, kapak kısmı).

1881 senesinde vilayetlerde toplamda 1.467 km şose yol 2.147 köprü bulunmaktaydı.⁶ Duysak'ın çalışmasında yer alan tabloya göre, 1903'te yeni yapılan veya tamir edilen yol ve köprülere 21. 897.614 kuruş harcanmıştı (Duysak, 2013, s. 45).

2. Osmanlı Nakliyeciliğinin Şirketleşme Süreci

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren modern yönetim metotlarını benimseyen anonim şirketler teşkil edilmeye başlandı.⁷ Bu anlamda İstanbul'da yolcu taşımak amacıyla 1849 yılında tesis edilen Şirket-i Hayriye ilk anonim şirket hüviyetine sahiptir. Osmanlı coğrafyasında şirketlerin yaygınlaşmaya başlaması beraberinde yasal düzenlemeleri getirmiştir. Buna göre 1850 yılında, şirketleri kolektif, komandit ve anonim olmak üzere üçe ayıran, *Kânunnâme-i Ticaret* yürürlüğe girmiştir. (Toprak, 1995, 80). Bunu takiben 29 Kasım 1882 tarihinde Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından hazırlanan *Anonim Şirket Nizamnâme-i Dâhilîsi* ilan edilmiştir (Türk, 2006, s. 403). Tabii Osmanlı Devleti'nde şirketleşme deneyimi durağan bir yapıda değildi günün şartları uyarınca ilgili yasal düzenlemeler güncelleniyor veya yenileri ekleniyordu. Nitekim Osmanlı iktisadi hayatında yabancı sermayenin giderek etkinlik ve güç kazanması devleti idare edenleri endişelendirmiş ve bunların serbestçe hareket etmesinin önüne geçilmesi için yerli sermayeyle kurulan şirketlere alan açılmasının yolları aranmıştır. Netice olarak 25 Mart 1906 tarihinde yayınlanan nizamnâmeyle yabancı şirketlerle yerli şirketlerin aynı koşullarda faaliyette bulunmasını sağlanmış ve yerli şirketlerin rekabet gücünün artırılması hedeflenmiştir (Toprak, 2017, s. 192). Bütün bunlara rağmen II. Meşrutiyet öncesi dönemde Osmanlı Devleti'nde şirketlerin kurulmasını kolaylaştıracak ve teşvik edecek mevzuatlar ve sermaye birikimi yetersiz kalmış, bu tarihe kadar kurulan anonim şirket sayısı da 86 gibi düşük bir rakamda seyretmiştir (Toprak, 2017, s. 135; Toprak, 1995, s. 113).

⁶ Rakamlar Duysak'ın çalışmasında yer alan tablodan alınmıştır (Duysak, 2013, s. 40-41).

⁷ Anonim şirketlerle ilgili geniş bilgi için bkz. (Yılmaz, 2011; Balcı ve Sırma, 2012).

Osmanlı Devleti'nde nakliye şirketlerinin önemli bir kazanç alanı olduğunu düşünen müteşebbislerin birtakım girişimleri olmuştur.⁸ Bunlardan biri olan Mösyö Rotraker 1907 yılında hazırladığı bir raporda otomobille nakliye yapmanın sağlayacağı yararlar üzerine durmuştur. Rotraker'in raporuna göre otomobille nakliye yapıldığı takdirde şu hususlarda yarar sağlanacaktı;⁹

- Otomobiller sayesinde yapılacak konforlu ve süratli nakliye neticesinde sağlanacak tasarrufla ziraat ve sanayiinin gelişmesinin önü açılacak, bununla bağlantılı olarak ülkenin gelirleri sürekli artacaktı.
- Devletin malî durumu iyileşecek, faizlerin miktarı düşecek ve Duyûn-ı Umûmiye'nin ekonomiye olumsuz etkisi azalacaktı.
- Otomobille nakliyenin yaygınlaşması neticesinde yeni yollar inşa edilecek, bu durumda asker, zabıta memurları ve mühimmattın nakliyesi demir yollarına oranla üçte birlik bir masrafla yapılacak, devletin bütçesi fazla giderlerden kurtulacak, ayrıca posta çantaları da ücretsiz olarak taşınacaktı.
- Otomobille nakliye sayesinde merkez çevre ilişkisi bağlamında sınırların güvenliği sağlanacak, olası bir seferberlik halinde olay mahalline asker ve mühimmat sevkiyatının yapılması kolaylaşacak, ülke içinde devlet memurlarının hızlı hareket etmesine olanak tanınacak, seyahat eden yolcuların denetim altında tutulması sağlanacaktı.
- Otomobille yapılacak nakliye demiryolu nakliyesinden farklı olarak devletin denetiminde olarak milli bir yapıda olacaktı. Zira Osmanlı Devleti'ndeki demiryollarının denetimi yabancı şirketlerin denetiminde olduğu için bir güvenlik meselesi olarak görülebilirdi. Oysa otomobille nakliyenin önü açılarak tek kuruş ödmeden devlet alternatif bir nakliye sistemini organize edecekti (BOA, Y.PRK.ML. 28/74, 29 Zilhicce 1325).

Yukarıda Rotraker'in otomobille nakliyenin önemi hususunda kaleme aldığı raporundan bazı önemli hususlar maddeler halinde aktarılmaya çalışıldı. Rotraker raporunda nakliye meselesini birkaç boyutta ele almıştır. İlk olarak ticarî kaygıları göz önünde bulunduran Rotraker'e göre otomobille nakliye iç bölgeleri liman ve büyük kentlere bağlayarak ürün alışverişinde meydana gelecek artışa dikkat çekmiştir. Bir diğer önemli husus ise güvenlik meselesidir. Nitekim raporda sınır güvenliğinin sağlanması, devletin merkezi bir otorite tesis etmesi ve iç karışıklıkların hızlıca ortadan kaldırılması için otomobil nakliyesi bir yöntem olarak sunulmuştur (BOA., Y.PRK.ML. 28/74, 29 Zilhicce 1325). Nihayetinde Rotraker'in otomobille nakliye yapılması için padişahın istediği imtiyaz talebi için bir komisyon kurulmuş ve komisyon otomobille nakliyenin Rotraker'in iddia ettiği gibi kârlı bir faaliyet olmadığına karar vermiştir (Yeni, 2011, s. 31).

II. Meşrutiyet'in başlamasıyla birlikte politik düşünüşün yanı sıra iktisadi metotlar da değişime uğramış ve yeni dönemde sınırlı ve dağınık sermaye birikimini bir araya getirecek çok sayıda şirket kurulmuştur. Meşrutiyet döneminin liberal yılları kabul edilen 1908-1913 aralığında kurulan 113 şirketin çoğunluğu gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarına aitti, bu durum gösteriyor ki gayrimüslimler bu süreçte iktisadi anlamda güçlenmişlerdir (Toprak, 1995, s. 107-113). Ancak Balkan Savaşları'nın devlet yöneticilerinde ve toplumda yarattığı travma kozmopolit imparatorluk kimliğinin millî

⁸ Osmanlı Devleti'nde kurulan nakliye şirketlerinin kronolojisi için Mustafa Yeni'nin çalışmasına bakılabilir. Motorlu kara taşıtlarının nakliyecilik faaliyetlerinde kullanılmasına odaklanan Yeni'nin eserinden bu çalışmada da yararlanılmıştır. (Yeni, 2011, s. 29-62).

⁹ İlgili raporun tam metni için Ek 1'e bakınız.

kimlik lehine terkiyle sonuçlanmış ve gayrimüslimlerin tekelinde olan şirketleşme sürecinde Müslüman-Türk kesimin etkinliği artmıştır. Nitekim 1914-1918 yılları arasında faaliyete geçen 123 anonim şirketin çoğunluğunda Müslüman-Türk sermayesi egemendi. Elbette ki Müslüman-Türk burjuvazisinin bu kadar hızlı yükselmesinde devlet elitlerinin “milli iktisat” politikasının etkisi yadsınamaz. Nitekim Cihan Harbi gibi küresel mahiyette cereyan eden bir savaş bağlamında ekonomik sahasının millileştirilmesi için Müslüman-Türk kesim girişimciliğe özendirilmiştir. Bütün bu çabalar neticesinde geniş kapsamlı ticarî, sınaî, ziraî ve bayındırlık faaliyetleri yürütülmesi için çok sayıda anonim şirket teşkil edilmişti (Toprak, 1995, s. 112-113).

Devr-i Hamid ve II. Meşrutiyet devirlerinde nakliye firmalarının faaliyette ve hizmetleri, gazete ilanları aracılığıyla takip edilebilmektedir. Sözgelimi, *Servet-i Fünûn*'un 21 Kânunusâni 1314/2 Şubat 1899 tarihli nüshasında Beyoğlu'nda ev ve ticarî eşya taşımacılığıyla iştigal eden “Jul Spadaro İrsâlât ve Transit İdarehânesi”ne ait bir ilan yer almaktadır (bkz. Resim 5).



Resim 5: *Servet-i Fünûn* Gazetesi'nde Nakliyat İşiyile İştigal Eden “Jul Spadaro İrsâlât ve Transit İdarehânesi” ne ait bir ilan

İrsâlât ve Transit İdarehânesi
“Emtia-i Beytiyye ve Ticariyyenin Dersaadet’ ten Memâlik-i Osmânîye’ nin Sair Yerlerine ve Memâlik-i Ecnebiyyeye İrsâli Veya Celbi Zımında Müesses
İrsâlât ve Transit İdarehânesi

Jul Spadaro

Beyoğlu'nda Doğru Yolda 539 Numarada Kâindir

MAISON D'EXPEDITION & DE TRANSIT

J. SPADARO

439- GRANDE RUE DE PERA- 439

CONSTANTINOPLE

İstanbul'a Karîb veya Baîd Gerek Memâlik-i Osmânîye Dahilinde Olsun Gerek Memâlik-i Ecnebiyyede Bulunsun Bir Şehre Gönderilmek Üzere Biraz Eşyanız Veyahut Birçok Yükünüz veya Bir Ufak Paketiniz Bulunur da Hangi Vapurla, Hangi Tarikle Gümrükten Nasıl Geçirerek Göndereceğinizi Bilmez Düşünürsünüz, Öteye Beriye Sorar Durursunuz Değil Mi? Badema Bu Yorgunluğa Mahal Yoktur, Gönderecek Eşyanız Mı Var, Doğruca Baladaki İdarehâneye Gidiniz; Bir Bedel-i Muayyen Mukabilinde Malınızı Oraya Teslim Eylediğiniz Gibi Aksar-ı Tarikle Yerine Gider Sahibini Bulur”.

(Kaynak: *Servet-i Fünûn* 412, 21 Kânunusâni 1314, s. 176).

Tasfir-i Efkar'ın 16 Mayıs 1914 tarihli nüshasında yer alan bir ilanda nakliyeciliğin "nakliyat ve aktarma komisyonculuğu" şeklinde de yapıldığı anlaşılmaktadır (*Tasvir-i Efkar* 1080, 16 Mayıs 1914).

Modern nakliye hizmetinin II. Meşrutiyetle birlikte şirketler aracılığıyla taşraya indiği yine gazete ilanlarından takip edilebilmektedir. Mesela, *Ticaret-i Umumiye Mecmuası*'nda yayınlanan 31 Temmuz 1918 tarihli bir ilanda, "Karahisar-ı Sahib Ticaret ve Nakliyat Şirketi"nin merkezinin İzmir'de, şubelerinin ise İstanbul, Haydarpaşa, Dinar, Afyon ve Eskişehir'de bulunduğu; şirkete müracaat eden tüccarların mallarının "mutedil şeraitle" nakledileceği ve şirketin Dinar ile Afyonkarahisar arasında "düzenli nakliye arabaları"na sahip olduğu bildirilmişti (*Ticaret-i Umumiye Mecmuası* 49-1, 31 Temmuz 1334).

Esasen modern Osmanlı nakliyeciliği açısından en önemli gelişmeler II. Meşrutiyet ile birlikte şirketleşme hamleleri aracılığıyla yaşanmıştı. Zamanın ruhu sektörün gelişimine yardım ve hizmet etti. Şöyle ki; bu süreçte bilhassa anonim şirketçilik, iktisadî kalkınmanın ve "millî" bir ekonominin düstürü'l-ameli olarak görülmekteydi. Osmanlı topraklarında adeta bir anonim şirketleşme furusu yaşandı. Şirket sayısında ve çeşitliliğinde gözle görülür bir artış görüldü. 1908 yılına kadar Osmanlı ülkesinde kurulan ya da esas faaliyetlerini Osmanlı topraklarında gerçekleştiren anonim şirket sayısı 86'ydı. 1908-1918 yılları arasında toplam 236 şirket kuruldu. Meşrutiyetin ilk beş yılında (1908-1913) faaliyete geçen anonim şirket sayısı 113'tü. 1914-1918 yılları arasında ise 123 anonim şirket kuruldu (Toprak, 1995, s. 113). Şirket kurucularının etnik ve dinî bakımlardan profilleri de değişti. İlk beş yılda kurulan anonim şirketlerde yabancı-gayrimüslim unsur ortaklıkları baskın ve şirketleşmede yabancı sermaye etkinken, 1914-1918 yılları arasında faaliyete geçen anonim şirketlerin büyük çoğunluğu Müslüman-Türk eşraf tarafından kurulmuştu (Toprak, 1995, s. 113). Son tahlilde, sermaye birikimi edinmeye başlayan Türk esnaftan bir şirket patronu oluşturulmaya çalışıldı. Bunda da görelî bir başarı sağlandı. Zira, savaş İttihatçı yönetime "özlemine duyduğu Müslüman-Türk 'işadamı'nın oluşması için gerekli ortamı" hazırlamıştı (Toprak, 1995, s. 112-113). Şirketleşme vetiresi Osmanlı nakliyeciliği açısından da bir dönüm noktasıydı. Artarda kurulan nakliye şirketleri, "millî iktisat"ın, "millî sermaye"nin ve ekonomik kalkınmanın kilometre taşları olacaktı.

3. Anonim Nakliye Şirketlerinin Kuruluşu ve Amaçları

Osmanlı Devleti'nde, II. Meşrutiyet döneminin başlamasından itibaren şirketlerin kurulması noktasında birtakım kolaylıklar sağlandı. Bu uygun ortamı fırsat bilen girişimciler çok sayıda nakliye şirketi kurmak için harekete geçtiler. Bu yeni dönemde şirketler, Meşrutiyet ortamının görece özgürlükçü ortamına uygun olmaması ve tekelleşmeye neden olduğu için imtiyaz usulü yerine ruhsat verilerek kurulmaya başladılar. Zira imtiyaz usulü hem arabacı esnafını rahatsız eden bir uygulamaydı hem de devleti idare edenler ekonomide millileşme çabalarının gündemde olduğu bir dönemde yabancı sermayeyle kurulan nakliye şirketlerinin piyasaya tamamen hâkim olmasını istemiyorlardı. İttihat Terakki'nin iktidarda olduğu bu dönemde çoğunlukla Osmanlı vatandaşları tarafından çok sayıda nakliye şirketinin kurulduğu gözlenmektedir. Bu şirketler yolcu taşımacılığının yanı sıra yük taşımacılığı da yapıyorlardı.¹⁰ Bu şirketlerden biri olan Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyesi 5 Aralık 1909 tarihinde Davud Roso tarafından İstanbul merkez olmak üzere kuruldu. Şirket İstanbul'da yolcu taşımacılığının yanı sıra nakliye işlerini de yapmayı amaç edinmişti. Şirketin omnibüslerle yapacağı nakliye güzergâhı Kadıköy-Kurbağalıdere-Uzunçayır-Erenköy-Bostancı, Ayasofya-Bayezid-Fatih-Edirnekapı, Odun Kapı-Eyüp, Aksaray-

¹⁰ Şirketlerin listesi için Ek 6'e bakınız.

Cerrahpaşa-Silivrikapı bölgeleri olarak belirlenmişti (BOA, A.DVN.MKL., 49/17, 26 Safer 1328; Yeni, 2011, s. 41-42).

Nakliyat ve Ardiyeler Osmanlı Anonim Şirketi, 12 Mart 1911 (27 Şubat 1326) tarihinde, Beyoğlu'nda Sofyalı sokağında oturan tüccar Markolovi ile onun ortakları Viktor Alkranti ve Jozef M. Sinani tarafından 50 sene müddetle kurulmuştur (BOA, BEO, 3900/292453, 3 Cemâziyelâhir 1329; BOA, İ.MMS., 140/2, 23 Cemâziyelevvel 1329). Şirketin merkezi İstanbul olup, gerekli görülmesi halinde hem Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde hem de yabancı devletlerde şirketin şube ve acenteleri açılabilirdi (BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329). Mezkûr şirketin kuruluş amacı nizamnamesinde şu şekilde belirtilmiştir;¹¹

- Sanayi ve ticarete konu malların nakliyatını ve gerekli hallerde ise depolanmasını sağlamak.
- Bu şirkete benzer ve kendi amacına uygun özel şirketler teşkil etmek, bunlara komanditer yoluyla veya hisse senetlerini satın almak suretiyle ortak olmak, sermaye yatırmak ve mevcut sermayenin yarısını geçmemek suretiyle tahviller çıkarmak
- Şirket için gerekli hallerde taşınabilir ve taşınmaz mallar satın almak
- Şirkete konulan eşya karşılığında borç vermek, varant suretiyle depozito edilmiş eşya ve malların ilmühaberini (alındı kâğıdı) iskonto etmek ve depoya konulan eşyadan satın almak
- Rüsûmât İdaresi için gerekli olan kefalet ve teminatı göstermek suretiyle gümrük depolarını gerekli bulmak (BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329).

İstanbul dışından da nakliye şirketleri kurulmuş, bölgeler arası yolcu ve yük taşımacılığı yapılmıştır. Buna göre Avlonyalı tüccar Hüseyin Şara ve ortakları Yanya'da 11 Ocak 1911'de otomobille nakliye işleri yapmak üzere Osmanlı Milli Otomobil Şirketi'ni teşkil etmişlerdir. Şirketin nizamnamesine göre kuruluş amacı; Yanya, Preveze, Görice, Ergiri, Berat ve Reşadiye sancaklarıyla Avlonya Kazası ve Serandoz İskelesi arasında yük ve yolcu taşıma amaçlı otomobil işletmeciliğini icra etmek olarak belirtilmiştir (BOA, ŞD., 1231/44, 6 Muharrem 1329; Yeni, 2011, s. 45-46). Balkanlardaki Osmanlı topraklarında nakliye şirketleri hızla yaygınlaşmaya devam etmiş, 12 Haziran 1911 tarihinde Yanya'da Yusuf Nuri Bey ve ortakları tarafından Otomobil Otobüs ve Omnibüs Anonim Osmanlı Şirketi kurulmuştur. Şirket, Yanya Vilayeti ve çevresinde otomobil, otobüs, omnibüsle yük ve yolcu taşımacılığı yapmayı hedeflemişti (BOA, İ.MMS., 140/29, 14 Cemâziyelâhir 1329).

Nakliye şirketlerine olan ihtiyaç arttıkça müteşebbisler bu alana yatırım yapmaya devam ettiler. Şirketlerin hizmet kalitesi ve boyutu da bu durumda genişleme gösterdi. Nitekim 10 Haziran 1912'de ticaretle uğraşan Albert Kazez tarafından İstanbul'da kuruluş çalışmaları başlatılan Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketi, deniz, göl, nehir, ırmak ve kanallar üzerinde buhralı-yelkenli gemi, mavnalar ve römorkörler vasıtasıyla su yollarını; tramvay, araba, otobüs, omnibüs, otomobil ve hayvanları vasıtasıyla kara yolunu kullanarak eşya ve yolcu nakliyesi yapmayı amaçlamıştı (BOA, ŞD., 1238/15, 19 Cemâziyelâhir 1330).

Münakalat-ı Bahriye ve Berriye Osmanlı Anonim Şirketi, 13 Şubat 1913 tarihinde merkezi İstanbul'da olmak üzere Galata'da Esikorasyonu Cenerali Hanı'nın 45 numaralı odasında oturan Osmanlı Devleti vatandaşı Jozef Karaso Efendi tarafından kuruldu (BOA,

¹¹ İlgili şirketin nizamnamesinin tamamı için Ek 2'ye bakınız.

BEO, 4146/310931, 15 Rebülevvel 1331; BOA, MV., 229/51, 2 Rebülevvel 1331).¹² Şirketin kuruluş amacı kara ve deniz yoluyla nakliye işleri yapmaktır. Şirketin merkezi İstanbul olmakla birlikte gerekli görülmesi halinde başka şehir ve ülkelerde de şube açılabilecekti. Şirketin işletme süresi ise herhangi bir nedenden dolayı feshedilmedikçe veya uzatılmadıkça 60 yıl olacaktı (BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335). Şirketin kuruluşunun padişah onayından geçmesinden sonra işlerinin elinden alınacağını düşünen mavnacı (yük kayıkçısı) esnafı bu duruma itiraz etmiştir. Mavnacı esnafı İstanbul Limanı ve Haliç dâhilinde öteden beri ticarî taşımacılığın kendilerine tahsis edildiğini ancak Münakalat-ı Bahriye ve Berriye Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulmasıyla birlikte bu ayrıcalığın kendilerinden alınıp yabancılara verileceği korkusuyla haklarının korunmasını talep etmişlerdir (bknz. Ek 3). Bunun üzerine Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin konuyla ilgili tezkiresinde mezkûr şirketin padişah onayını almasına rağmen kuruluşunun henüz kesinlik kazanmadığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra ilgili nezaret, bu şirketin mavnacılar esnafına zarar vermesinin yanı sıra nakliye gibi stratejik bir sektörün de yabancılara tekeline geçmesinden endişe duymaktaydı. Ancak mezkûr şirketin yasal olarak kuruluşuna herhangi bir engel olmadığı da belirtilmiştir. Şirketin kuruluşuyla ilgili itiraza bakıldığı zaman mavnacı esnafının, Osmanlı hükümeti tarafından ekonomide millileşme politikalarının yüksek sesle dillendirildiği bir dönemde, kendi çıkarlarıyla devletin çıkarlarını aynı doğrultuda gördüğü anlaşılmaktadır. Nitekim devletin ilgili kurumları da nakliye gibi önemli bir alanın yabancılara denetimine girmesini istemedikleri anlaşılmaktadır (BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335).

Yine merkezi İstanbul'da olmak üzere Arman Şeyhülmeşayihî Huzam Paşa ve ortakları tarafından 14 Şubat 1914 tarihinde Milli Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi namıyla bir şirket teşkil edilmiştir. Şirketin faaliyet alanı oldukça geniş olup, İstanbul, Yemen, Hicaz ve ihtiyaç halinde imparatorluğun diğer bölgelerinde de otobüs, otomobil ve kamyonlarla eşya ve yolcu taşımayı hedeflemişti (BOA, İ.MMS., 177/15, 18 Rebülevvel 1332).

İstanbul sahip olduğu ticarî potansiyel ve idari işlerin kolaylığı nedeniyle nakliye şirketlerinin peş peşe kurulduğu bir kentti. Evkaf Nezareti ve Şehremaneti müteahhitlerinden Salih ve Galata'da Faal İdarehanesi müdürü Zeburpaşazâde Asaf Beyler 17 Mayıs 1914 tarihinde İstanbul merkez olmak üzere Tesri-i Nakliyat Osmanlı Anonim Şirketi'ni kurmuşlardı. Şirket nizamnamesinde belirtildiğine göre omnibüs, otobüs ve diğer araçlarla nakliye işlerinin yapılması hedeflenmişti (BOA, ŞD., 1248/12, 9 Cemâziyelâhir 1332; BOA, İ.MMS., 185/8, 21 Cemâziyelâhir; BOA, BEO., 4286/321416, 24 Cemâziyelâhir 1332). Aynı yıl içinde dava vekili Ali Nihad ve tüccar Matya Darbor Efendiler tarafından merkezi İstanbul olmak üzere Osmanlı'nın farklı şehirleri arasında kara yoluyla yolcu ve eşya nakletmek üzere Milli Nakliyat Anonim Osmanlı Şirketi de kurulmuştur (BOA, ŞD., 1247/41, 16 Cemâziyelâhir 1332; BOA, İ.MMS., 185/9, 22 Cemâziyelâhir 1332; BOA, BEO., 4287/321454, 27 Cemâziyelâhir 1332).

Cihan Harbi arifesinde İstanbul merkezli yoğun şirketleşme süreci, savaşın başlamasından sonra da devam etti. Nitekim, Nazmi Bey ve ortakları 30 Aralık 1915 tarihinde İstanbul ve çevresinde otobüs, omnibüs ve otomobil gibi araçlarla yolcu ve eşya nakliyatı yapmak için Nakliyat-ı Umumiyye Osmanlı Anonim Şirketi namıyla bir nakliye şirketi kurmuşlardı. Şirketin kurucuları arasında bir dönem valilik ve kaymakamlık

¹² Merkezi Dersa'âdetde olarak memâlik-i Osmâniyede kâffe-i nakliyât-ı bahriye ve berriye ve transit mu'âmelâtını icrâ etmek üzere tebe'a-i devlet-i aliyyeden Jozef Karaso Efendi tarafından altmış sene müddet ve yirmi bin lira sermaye ile "münakalat-ı bahriye ve berriye Osmânlî anonim şirketi" nâmında bir şirket teşkiline şûrâ-yı devlet ve meclis-i vükelâ karârlarıyla ruhsat verilmiştir (BOA, İ.MMS., 159/15, 9 Rebülevvel 1331).

yapmış eski bürokratlarda vardı. Buradan savaş şartlarında nakliye gibi stratejik bir alanın yabancıların tekeline bırakılmak istenmediği anlaşılmaktadır (BOA, ŞD., 1243/14, 3 Rebiülevvel 1332; Yeni, 2011, s. 52-53). Savaş devam ederken nakliye hizmetlerinin yanı sıra başka işlerle de iştigal eden anonim şirketler hız kesmeden tesis edilmiştir. Bunlardan biri olan Ticaret-i Bahriye ve Berriye-i Osmanlı Anonim Şirketi, tüccar Albert Kazez tarafından İstanbul'da 25 Haziran 1917'de kurulmuştur. Şirketin nizamnamesinde yer alan faaliyet alanına bakıldığı zaman oldukça geniş bir iş sahasında hareket etmek istediği anlaşılmaktadır. Buna göre kara ve deniz yolu araçları kullanılarak her türlü yolcu, eşya ve emtianın taşınması, nakliye araçlarının alım-satım işleri ve kiralanması, kömür madenlerinin ve ormanların işletilmesi, ticarete konu malların ithalat ve ihracatının organize edilmesi gibi işler şirketin ilgi alanına girmektedir (BOA, A.DVN.MKL., 64/1, 9 Muharrem 1336; Yeni, 2011, s. 54).

Savaş bittikten sonra da nakliye şirketleri kurulmaya devam etmiştir. Mekteb-i Sultânîsi eski müdürlerinden Mehmed Tevfik Bey ve ortakları 17 Ocak 1920 tarihinde İstanbul ve çevresinde kara ve deniz yoluyla ticarî ve ev eşyası taşımak amacıyla Nakliyat-ı Dahiliye Osmanlı Anonim Şirketi'ni teşkil etmişlerdir¹³ (BOA, ŞD., 1268/29, 28 Rebiülevvel 1338; BOA, MV., 254/30, 20 Rebiülevvel 1338; BOA, ŞD., 1270/24, 5 Cemâziyelevvel 1341). Yine aynı yıl, Panciri Bey ve ortakları 6 Temmuz 1920'de Oto Taksimetro ve Kamyon Otomobil Osmanlı Anonim Şirketi namıyla bir şirket teşkil etmişlerdir.¹⁴ Şirket, kamyon ve otomobil gibi kara taşıtlarıyla başta İstanbul ve çevresi olmak üzere Osmanlı coğrafyasının değişik bölgelerinde yolcu ve eşya nakliyatı yapmayı planlamıştı (BOA, ŞD., 1269/7, 11 Safer 1338; BOA, MV., 252/5, 18 Şevval 1338; BOA, BEO., 4641/348052, 23 Şevval 1338).

4. Anonim Nakliye Şirketlerinde Yönetim, Organizasyon, Sermaye Kaynakları ve Gelir Dağılımı

Osmanlı Devleti'nde teşkil edilen anonim şirketler modern yönetim tekniklerine göre organize olmuşlardı. Buna göre şirketlerin genel kurul tarafından belli bir süreliğine seçilen, sayıları 5 ile 12 üye arasında değişen bir idare meclisi tarafından yönetilmesi kararlaştırılmıştı. İdare meclisi üyeliğine seçilen kişiler görev süreleri boyunca şirketin kasasına kendilerine ait belli miktarda hisse senedi bırakacaklardı. İdare meclisi üyeleri şirket işlerinin yürütülmesi için meclis içinden başkan ve başkan yardımcısı ile bir de kâtip seçecekti. Meclis şirketin işleyişi hakkında durum değerlendirmesi yapmak için ayda en az bir defa önceden kararlaştırılan bir yerde, yılın belirli dönemlerinde ise şirketin merkezinde toplantı yapılacaktı. Bunların dışında meclis üyelerinin çoğunluğunun talep etmesi halinde olağanüstü toplantılarda tertip edilmesi kararlaştırılmıştı. Bu toplantılarda meclis üyelerinin birbirlerinin yerine vekalet etmesi söz konusu idi. Toplantılarda alınan kararlar tutanaklarla kayıt altına alınacaktı. İdare meclisi üyelerinden birinin istifa etmesi veya ölmesi durumunda boş kalan idare meclisi üyeliğine genel kurul toplantısında geçici bir üye atanacaktı. Bu üye, yerine geçtiği üyenin görev süresi boyunca orada kalacaktı. Meclis üyeleri görev aldıkları süre boyunca ücret alacaklardı. Bu ücretin miktarı genel kurul tarafından belirlenecekti. İdare meclisinin görev ve yetkileri ise şu şekildeydi; şirketin işleri hakkında müzakere etmek ve alınan kararları uygulamak, şirketin iç nizamnamesini düzenlemek ve gerekli görülmesi halinde güncellemek, şirket sermayesini artırmak ve hükümetin onayıyla hisse senetlerini ihraç etmek, mevcut nakit parayı şirketin menfaatine göre harcamak, şirketin yıllık bilançosunu düzenlemek ve bunu genel kurula sunmak, şirketin memurlarını tayin ve azletmek, yeni

¹³ İlgili şirketin ruhsatı için Ek 4'e bakınız.

¹⁴ İlgili şirketin ruhsatı için Ek 5'ya bakınız.

şube ve acenteler tesis edilmesine veya var olanların kapatılmasına karar vermek, şirkette imza yetkisini kimlerin kullanacağını belirlemek ve son olarak idare meclisini temsilen meclis başkanı hakim karşında davacı ve davalı olarak şirketi temsil edecekti (BOA, ŞD., 1268/29, 28 Rebülevvel 1338; BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329; BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335).

Şirketlerin genel kurulu belli miktarda hisseye sahip üyelerden oluşurdu. Bu kurul her yıl idare meclisi reisinin başkanlığında şirketin genel merkezinde toplanırdı. Bu toplantıda idare meclisinin ve müfettişlerin şirketin genel durumu hakkında hazırladıkları yıllık raporlar ve hesaplar incelenirdi. Şirket işlerinin denetlenmesi en önemli konular arasındaydı. Bu amaçla şirketlerin genel kurulu geçmiş yılın hesabını incelemek ve bununla ilgili bir rapor hazırlamak üzere her sene müfettiş görevlendirmeyi kararlaştırmıştı. Bu müfettişler hazırladıkları raporları önce idare meclisine tebliğ ederlerdi, sonrasında ise genel kurula sunarlardı (BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335; BOA, ŞD., 1268/29, 28 Rebülevvel 1338; BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329).

Şirketlerde işlerin idaresinden sorumlu idare meclisinin yanı sıra denetleme mercii olarak görev yapan bir de genel kurul vardı. Bu kurula seçilebilmek için şirkette belli miktarda hisse sahibi olmak gerekti. Bu kurul yılda bir kez idare meclisi reisinin başkanlığında şirketin genel merkezinde toplanırdı. Bu toplantıda idare meclisinin ve müfettişlerin şirketin genel durumu hakkında hazırladıkları yıllık raporlar ve hesaplar incelenirdi. Şirket işlerinin denetlenmesi en önemli konular arasındaydı. Bu amaçla şirketin genel kurulu tarafından geçmiş yılın hesabını incelemek ve bununla ilgili bir rapor hazırlamak üzere müfettişler görevlendirilirdi. Bu müfettişler hazırladıkları raporları önce idare meclisine tebliği ederlerdi sonrasında ise genel kurula sunarlardı. Şirketin malî yılı Rûmî Mart'ın (yılın ilk ayı) ilk gününden başlayıp Rûmî Şubat'ın (yılın son ayı) son gününe kadar sürecekti. Bu malî yıl içinde şirketin bütün alacak vereceklerini içeren defter idare meclisi tarafından hazırlanıp, yıllık olağan genel kurul toplantısından önce incelenmek üzere müfettişlere gönderilecekti (BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329; BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335; BOA, ŞD., 1268/29, 28 Rebülevvel 1338).

Şirketlerin bir yıl boyunca elde ettiği kârın bölüşülmesi nizamnamelerde ayrıntılı bir şekilde tarif edilmiştir. Buna göre ihraç edilecek tahvillerin faizleri, teşkilat masrafları, inşaat masrafları, gayrisafi hasıladan ihraç edilecek ihtiyaç akçesi ve diğer masraflar çıkarıldıktan sonra geriye kalan kârın bölüşülmesi şu kurallar çerçevesinde olacaktı; İlk olarak verilen sermayenin yıllık faizi ödenecekti. Sonrasında geriye kalan kârın bir kısmı idare meclisi azalarına, direktör ve şirket memurlarına verilecekti. Bütün bunlar çıkarıldıktan sonra geriye kalan kâr hisse sahiplerine ödenecekti (BOA, ŞD., 1268/29, 28 Rebülevvel 1338; BOA, ŞD., 19/29, 8 Rebülevvel 1335; BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329).

Şirketlerin feshi meselesi de nizamnamelerde ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Şirketin idare meclisi gerekli gördüğü hallerde şirketin ömrünün uzatılmasını, feshini veya başka bir şirketle birleştirilmesi talebiyle genel kurulu toplantı yapmaya davet etme yetkisine sahipti. Ancak şirketle ilgili yukarıdaki tasarrufları gerçekleştirmek için hükümetin onayı gerekliydi. Bunun dışında genel kurul, şirket sermayesinin büyük bir kısmı kaybolduğu takdirde şirketin feshine karar verebilirdi (BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329).

Sonuç

Hız, zaman ve hareket üçlüsü üzerinde tedrici olarak sağlanan kontrol ve tahakküm, insanın tarihin öznesi olmasını sağlayan en önemli vakıalar arasındaydı. İnsan, mal ve hizmet nakil araçlarında gerçekleştirilen gelişmeler, bu bakımdan

medeniyetin inşa ve bekasında önemli parametrelerdi. Diğer bir ifadeyle, ulaşım araçlarındaki tekâmül ile insanoğlunun doğa karşısında edilgen durumdan çıkışı ve hatta yakın gelecekte uzayın keşfi doğru orantılıydı.

Bilhassa XVIII. yüzyıldan itibaren buhar, kömür ve fosil yakıtlar gibi enerji kaynaklarının kullanımı, yeni ulaşım teknolojilerini kuvveden fiile çıkaracak; nakliyecilikte devrim niteliğini haiz gelişmeleri beraberinde getirerek sektörün muazzam bir gelişim trendi içerisine girmesine yol açacak ve lojistik- tedarik zinciri yönetimi de pratik ve rasyonel bir temel üzerine bina edilecekti. Artık nakliye, bölgesel ve yerel dinamiklere bağlı, coğrafi hususiyetlerin tayin ettiği ve iklim koşullarının emrinde bir sektör olmaktan çıkarak muasır ve küresel bir boyut kazanacaktı. Ulaşımın rasyonelleşmesiyle ortaya çıkan modern nakliye usulleri Batı kapitalizminin emperyalist bir aşamaya geçişinde de etkili bir kilometre taşı olacaktı.

Bu gelişmeler XIX. yüzyıldan itibaren, Osmanlı İmparatorluğu'nun da doğrudan etkileyecekti. Modern ulaşım araç ve teknolojileri, Osmanlılar için genel manada modern dünyaya entegrasyon meselesi olduğu kadar aslında merkezî devlet anlayışıyla da doğrudan ilintiliydi. İmparatorluğun içinde bulunduğu genel durumdan kaynaklanan tüm zorluklara rağmen vakit kaybetmeksizin buhar, lokomotif ve motor teknolojileri ülkede kullanılmaya başlandı. Bilhassa II. Meşrutiyetle birlikte modern nakliye şirketlerinin birbiri ardına tarih sahnesine çıkışı, Osmanlıların modern ulaşım teknolojilerine dair farkındalığını sarîh bir şekilde ortaya koymaktaydı.

Öyle ki 1908'de Hürriyetin İlanıyla, Osmanlı topraklarında icra edilegelen nakliyecilik Osmanlı müteşebbisinin katkılarıyla takdire şayan bir inkişaf süreci içerisine girdi. Keza, Davud Roso tarafından 1909'da İstanbul'da 30.000 lira sermaye ile "Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyyesi"nin kuruluşuyla başlayan bu süreç, Osmanlı'da nakliyeciliğin modern standartlarda icrası ve kurumsal kimliğinin oluşturulması adına büyük bir adımdı. Bu tarihten itibaren çalışmamızda da ortaya koymaya çalıştığımız şekilde doğrudan veya dolaylı olarak nakliye işiyle işigal eden çok sayıda şirket kuruldu. Hepsi de özel teşebbüs tarafından kurulan ve modern araç-gereçlerle deniz ve kara yolu taşımacılığı yapma iddiasında olan bu şirketlerin varlığı, Osmanlı Devleti'nde özel teşebbüsün nakliyat sektöründeki öncü rolünü göstermekte; dahası İttihatçı yönetimin "kızıl elma"sı haline gelen "millî iktisat" hareketinin içi boş bir söylem olmadığını da gözler önüne sermekteydi. Nitekim 1912 Trablusgarp Savaşıyla başlayan savaşlar silsilesinin neden olduğu kriz ortamı da dikkate alındığında, anonim nakliye şirketlerinin birbiri ardına kuruluşu, Osmanlı ekonomi dünyasında büyük bir başarıydı.

Kaynakça

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

A.DVN.MKL., 49/17, 26 Safer 1328 (9 Mart 1910).

A.DVN.MKL., 64/1, 9 Muharrem 1336 (25 Ekim 1917).

BEO., 3900/292453, 3 Cemâziyelâhir 1329 (1 Haziran 1911).

BEO., 4286/321416, 24 Cemâziyelâhir 1332 (20 Mayıs 1914).

BEO., 4287/321454, 27 Cemâziyelâhir 1332 (23 Mayıs 1914).

BEO., 4146/310931, 15 Rebülevvel 1331 (22 Şubat 1913).

BEO., 4641/348052, 23 Şevval 1338 (10 Temmuz 1920).

İ.MMS., 140/2, 23 Cemâziyelevvel 1329 (22 Mayıs 1911).

- İ.MMS., 140/29, 14 Cemâziyelâhir 1329 (12 Haziran 1911).
 İ.MMS., 159/15, 9 Rebülevvel 1331 (16 Şubat 1913).
 İ.MMS., 177/15, 18 Rebülevvel 1332 (14 Şubat 1914).
 İ.MMS., 185/8, 21 Cemâziyelâhir 1332 (17 Mayıs 1914).
 İ.MMS., 185/9, 22 Cemâziyelâhir 1332 (18 Mayıs 1914).
 MV., 229/51, 2 Rebülevvel 1331 (9 Şubat 1913).
 MV., 252/5, 18 Şevval 1338 (5 Temmuz 19120).
 MV., 254/30, 20 Rebülevvel 1338 (12 Ocak 19120).
 ŞD. 19/29, 8 Rebülevvel 1335 (1 Şubat 1917).
 ŞD., 1231/44, 6 Muharrem 1329 (7 Ocak 1911).
 ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329 (9 Mayıs 1911).
 ŞD., 1238/15, 19 Cemâziyelâhir 1330 (5 Haziran 1912).
 ŞD., 1243/14, 3 Rebülevvel 1332 (1 Mart 1914).
 ŞD., 1247/41, 16 Cemâziyelâhir 1332 (12 Mayıs 1914).
 ŞD., 1248/12, 9 Cemâziyelâhir 1332 (5 Mayıs 1914).
 ŞD., 1268/29, 28 Rebülevvel 1338 (21 Aralık 1919).
 ŞD., 1269/7, 11 Safer 1338 (5 Kasım 1919).
 ŞD., 1270/24, 5 Cemâziyelevvel 1341 (24 Aralık 1922).
 Y.PRK.ML. 28/74, 29 Zilhicce 1325 (2 Şubat 1908).

Gazete ve Dergiler

- Felâhat* 18, 1 Kânunuevvel 1329 (14 Aralık 1913).
Felâhat 23, 15 Şubat 1329 (28 Şubat 1914).
Servet-i Fünûn 412, 21 Kânunusâni 1314 (2 Şubat 1899).
Servet-i Fünûn 65, 13 Teşrînisâni 1319 (26 Kasım 1903).
Tasvir-i Efkâr 1080, 16 Mayıs 1914.
Ticaret-i Umumiye Mecmuası 49-1, 31 Temmuz 1334 (31 Temmuz 1918).

Araştırma Eserler

- "Roman road system". <https://www.britannica.com>. [Erişim Tarihi: 21 Nisan 2023].
A World History of Railway Cultures, 1830-1930. (ed. Matthew Esposito). England: Routledge, 2020.
 Akyıldız, A. (2015). Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem). *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, cilt 6, (ed. Coşkun Yılmaz). İstanbul: İSAM.
 Berechman, J. (2003). Transportation-economic Aspects of Roman Highway Development: The Case of Via Appia. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(5), 453-478.

- Bostan, İ. (2004). Kadırğa'dan Kalyon'a/ XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi. *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24), 65-86.
- Braudel, F. (2017). *Maddi Uygarlık / Mübadele Oyunları* (çev. Mehmet Ali Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Bulunur, K. İ. (2014). 16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri. *History Studies*, VI/3, 89-102.
- Çadırcı, M. (1991). Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi* 15(26), 153-167.
- Çetin, A. (1997). Halil Rifat Paşa. *TDV İslam Ansiklopedisi* (C. 15, s. 327-328). İstanbul: TDV Yayınları.
- Duysak, C. (2013). 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Kara Yolları. *Osmanlı'da Ulaşım/Kara-Deniz- Demiryolu*. (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan). İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Ekin, Ü. (2017). Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800). *Bellekten* 81(291), 387-413.
- Engin, V. (2013). İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile. *Osmanlı'da Ulaşım/Kara- Deniz- Demiryolu*. ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan. İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Ertuğ, N. (2015). Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*. C. 6. (ed. Coşkun Yılmaz). İstanbul: İSAM.
- Grübler, A. G. ve Nakicenovic, N. (1991). *Evolution Of Transport Systems: Past And Future*. Laxenburg: International Institute For Applied Systems Analysis.
- Hobsbawm, E. (2009). *Fransız Devrimine Bakış: İki Yüzyıl Sonra Marseillaise'in Yankıları*. çev. Osman Akınhay. İstanbul: Agora Kitaplığı.
- Hobsbawm, E. (2003). *Sanayi ve İmparatorluk*. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Hobsbawm, E. (2017). *Sermaye Çağı (1848-1875)*. (çev. Mustafa Sina Şener). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Huberman, L. (2009). *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla*. çev. Murat Belge. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Hut, D. (2013). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı. *Osmanlı'da Ulaşım (Kara- Deniz- Demiryolu)*. (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan). İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- İşbilir, Ö. (2003). Mekkâre. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (C. 28 s. 554-555). İstanbul: TDV Yayınları.
- Knapton, J. (1996). The Romans and their Roads-The Original Small Element Pavement Technologists. *5th International Concrete Block Paving Conference*, Tel-Aviv, Israel, 13 Sept.
- McEvedy, C. (2003). *Yakınçağ Tarih Atlası 1815'ten 2000'e Avrupa*. çev. Ayşen Anadol. İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.
- Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, (haz. Ramazan Balcı ve İbrahim Sırma). İstanbul: İTO Yayınları, 2012.

- Milne, G. J. (2008). Liverpool, Manchester And Market Power: The Ship Canal And The North West Business Landscape in The Late Nineteenth Century. *Transactions of the Historic Society of Lancashire & Cheshire*, 157, 125-148.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Osmanlı Anonim Şirketleri*. (haz. Celali Yılmaz). İstanbul: Scala Yayıncılık, 2011.
- Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*. (ed. İsmail Parlatır). Ankara: Yargı Yayınevi, 2006.
- Satan, A. (2013). Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi. *Osmanlı'da Ulaşım/Kara- Deniz- Demiryolu*, (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan). İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2013.
- Smith, A. (1880). *The Wealth of Nations*. London: Oxford University Press.
- Tahsin Paşa. *Abdülhamid Han Yıldız Sarayı Hatıraları*. Isparta: Pergole Yayınları, 2017.
- The Histories of Herodotus*. çev. Henry Gary. New York: D. Appleton and Company, 1904.
- Toprak, Z. (1995). *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toprak, Z. (2017). *Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918*. İstanbul: Doğan Kitap.
- Türk, S. H. (2006). Anonim Şirket Nizamname-i Dahilisi. *Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan*. (ed. Sabih Arkan ve Aynur Yongalık). Ankara: Turhan Kitabevi, 2006.
- Yeni, M. (2011). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.

Ekler

Ek 1: Otomobille Nakliye Yapmak İçin Bir Şirket Kurmak İsteyen Mösyö Rotraker'in Hazırladığı Lahiyanın Tam Metni

Bâb-ı âlî

Nezâret-i Umûr-ı Hâriciye

Tercüme Odası

Memâlik-i şâhânede işlemekte olan timuryolları imtiyâznâmeleri ahkâmı kemâkân mer'î kalmak ve alınacak ucûrât İzmir Kasaba timuryolu ta'rifesine muvâfık olmak üzere memâlik-i şâhânede bulunan bi'l-cümle araba yollarıyla cadde ve yollarda yolcu ve eşyâyı ticâriye nakliyâtı için altmış sene müddetle otomobil (zâtü'l-hareke araba) işletmek hakkının münhasıran techizât-ı askeriye nezâretine bahş ve ihsânı sûretiyle nef'î hükümet-i seniyyeye aid olarak otomobil ile icrâ-yı münâkalât usûlünün ihdâs ve te'sîsi hakkında Mösyö Ogüst Roteragen tarafından takdîm kılınan lâyiha.

Zât-ı şevket-simât-ı hazret-i pâdişâhînin nuhbe-i âmâl-i hayriyet-iştîmâl-i mülûkâneleri ordu-yı hümâyûnlarının te'mîn-i kuvvet ve satveti ve bu sâyede memâlik-i şâhânelerinin husûl-i ümrân ve sa'âdeti cihetine ma'tûf olduğuna ve Devlet-i Aliyye'nin evc-i a'lâ-yı ümrân ve şevketde şa'sa'a-pâş olduğunu görmek temennîsiyle mütehasis olan bir millet varsa o da "Leh" milleti olup kemterleri dahi o milletin efrâdından bulunduğuma mebnî bu makâsıd-ı ulviyenin hayr-ârâ-yı husûl olması emrinde taraf-ı eşref-i hazret-i tâcdâr-ı a'zamîden tebeddül ve isâr buyrulan mesâ'î ve himemât-ı celîlede o pâdişâh-ı âlicâha alâ kadri'l-istitâ'a bir hıdmet arz etmek şeref-i âli-mehâsine nâiliyet ahzı temenniyât-ı bendegânem olmasıyla mekâsıd-ı mezkûrenin hiçbir zahmet ve masraf ihtiyâr olunmaksızın sür'at-i mümkin ve bir sûret-i mü'temenede istihsâlini - âti'z-zikr esbâb ve delâile binâen - kâfil olan çare ve tedbiri arz ederim şöyle ki bir memleket serhadâtının kaviyyen muhâfaza ve müdâfa'ası ancak düşmanın hedef-i ta'arruzu olacak kıt'aya daha doğrusu memleketin herhangi bir noktasına sür'atle asker tahşîdi ve mühimmât-ı harbiye sevki esbâbının te'mîni ve bir devletin ümrân ve sa'âdeti de yine mücerred mahall mahall toplu bulunan bi'l-cümle ahâlîye serî rahat ve ehven vesâit-i ihtilâtiye tedâriki ile mümkün ve kâbidir bu hakîkati bütün devletler anlamış olduklarından ki memleketlerindeki timuryollarını mümkün olduğu kadar temdîd ve tevsî' etmek sûretiyle muhâfaza-i hudûd ve te'mîn-i ümrân esbâbını istikmâl edegelmüşlerdir.

Memâlik-i şâhânenin vesî'ü'l-enhâ bir memleket olması ve arazisinin arızalı bulunmasından dolayı iç taraflarındaki yayla ve ovaların selâsil-i cibâl haylûletiyle sevhilden müteferrik bulunması hasebiyle bu memleketde timuryollar te'sîsi mesârif-i azîmeye muhtâc olduğundan hutût-ı hadîdeye inşââtı bi'z-zarûre bir çok seneler geri kalmış ve bu keyfiyet Devlet-i Aliyyeyi rukebâ ve hasmâsına karşı dún bir mevki'de bırakmışdır ki bu hâl yevmen fe-yevmen vahîm bir renk kesb etmişdir bununla beraber bir taraftan bu asr-ı mehâsin-hasr-ı hazret-i Abdülhamid Hânî'de az çok her cihetle doğru araba işleyecek bir çok yollar inşâ olundu turuk-ı mevcûde mesârif-i cüz'îyye ile ıslâh olunabileceği gibi amele-i mükellefe istihdâmı sûretiyle de müddet-i kalîle zarfında teksir edilebilir.

Diğer taraftan otomobilcilik san'atı şu son üç sene zarfında hayret-efzâ bir derecede terakkî ederek şimendiferi ehemmiyetden düşürmüştür.

Umûmiyet i'tibâriyle otomobil mükemmel sûretde şimendiferlerin yerini tutuyor zirâ aynı işi gördüğü halde mesârif-i te'sîsiyesiyle işletme mesârifi kıyâs kabûl etmeyecek mertebe de azdır hatta şimendiferden me'mûl olmayan hıdemâtı ifâ edebildiğinden bir çok ahvâlde ve bir çok cihetlerle şimendifere fâikdir sür'at nokta-i nazarından dahi en

serî'ü's-seyr ekspreslere rekâbet ediyor aksâm-ı i'mâliyesinin metâneti ise bi't-tecrübe sâbitdir Madagaskar vâlisi Ceneral Galliyeni tarafından bundan üç sene mukaddem Fransa hükümetine takdîm olunup gazetelerle neşr olunan bir raporda sekiz yüz kilometrelik bir mesâfe üzerinde her güne bilâ tevakkuf isti'mâl olunan "Panar" usûlündeki korgunlardan her birinin zerre kadar bozulmaksızın otuz dört bin kilometre kat' eylediği beyân olunmuştur.

Otomobilin saatde on sekizden otuz altı kilometre kadar bir sür'at-i âdiye ile seyr ettiği halde hiçbir tehlikesi olmadığına haşmetlü İngiltere kralı Yedinci Edvard hazretlerinin Paris'den yedi yüz kilometre mesâfede bulunan "Beyaric"e otomobil ile gitmeyi tercih etmesi ve haşmetlü İtalya ve İspanya kralları hazerâtının dahi bu vâsita-i nakliyyeye rağbet göstermeleri kadar kavî bir delîl olamaz.

İşte bundan dolaydır ki otomobil her yerde konak arabalarının omnibüslerin eşyâ nakline mahsûs arabalarla korgun vesâirenin yerini tutmuştur.

Timuryollar üzerinde trenlerin emniyet-i seyerânı için iniş ve yokuşların hadd-i a'zam meyilânı her metre başında yirmi beş milimetreyi tecâvüz edemediği halde - bu keyfiyet yol inşâatında mesârifin en büyüğünü teşkil eder - zâtü'l-hareke arabalarla yük arabaları ve trenler sekiz on on iki ve daha ziyâde santimetre meyilindeki iniş ve yokuşları kemâl-i emniyet ile inip çıkabilirler halbuki araba işledilen yollarımızda meyiller yüzde sekiz nisbetinde tutulduğundan yukarıda zikr olunan meyillerde araba yollarımız yoktur.

Bir lokomotif ister trene merbût bulunsun ister tek başına olsun ancak timur çubuk üzerinde seyr edebilir otomobil ise tek başına olsun veya katar çeksin veya zırhlı ve mitralyöz toplarıyla mücehhez bulunsun âdî bir şose üzerinde seyr edebildikten başka en fenâ yollarda bile gidebilir hatta tarlalardan ve çöllerden geçmek şöyle dursun hendekleri de aşabilir.

Miralay Renar bu mebhasda mevcûd olan iki meseleyi hall etmiştir evvela aynı zamanda müvellid-i tâkat kaviyye olan birinci araba misillü otomobil trenini teşkil eden arabaları kuvve-i muharrikeyi hâiz bir araba hâline koymak için bunların her birine muktezî tâkat-i kaviyyeyi tevzî' etmiştir sâniyen arabaları yekdiğerine rabt eden aksâmın bir tertîb-i hendesisi sâyesinde katarı teşkil eden arabaların cümlesine bir veche-i hareket i'tâ etmiştir ol sûretle ki başdaki araba ne vakit her hangi bir katarda bir kavis-i dâire resm ederse bundan tevellüd eden hareket-i muhavvereye bir arabadan diğere intikâl sûretiyle baş arabadan sonraki arabaya kadar sirâyet eden ve arabaların kâffesi başdaki arabanın resm ettiği kavis-i dâireyi yani izini ta'kîb eder gibidir Miralay Renar şu iki meselenin halli sâyesinde şimendiferi büsbütün ehemmiyetden iskât eylemiştir Renar'ın tertîbgerdesi olan tren en ba'îd en hücrâ köylere bile girebildiğinden oralara her dürlü gübre ve en mükemmel âlât-ı zirâ'iyye îsâl ederek bugünkü mesârif-i nakliyyeye nisbetle hiç hükmünde sayılacak bir ücret mukâbilinde oraların mahsûlâtını alıp gerek en yakın timuryolu mevkifine ve gerek erzâk yakın iskelelere nakl eder bu sâyede on binlerce kilometrelik timuryolları inşâatına mebâliğ-i cesîme sarf etmemek gibi bir yâveri-i tâlî'a mazhar bulunan bir hükümet bugüne pek pahalıya mâl olan hutût-ı cedîde inşâsından ve kilometre te'mînâtından dolayı yeni bir takım ta'ahhüdât altına girmekden müstağni kalmıştır.

Otomobilcilik san'atının elyevm vâsıl olduğu mevki'-i hakîkî bu merkezde olup nef' ve fâidesi i'tibâriyle olan kıymet ve ehemmiyeti dahi bâlâda arz olunduğu vechile hükümdârânın otomobile gösterdiği rağbet ve rüchân ile te'eyyüd ettiğinden sermayedârân timuryollar için yaptıkları gibi bu usûlden me'mûl olan menâfi'-i muhakkaka ve cesîmeyi münhasıran kendilerine te'mîne sâ'î oluyorlar menfa'atlerine en ziyâde muvâfık gördükleri yollarda otomobil vasıtasıyla icrâ-yı nakliyât için her taraftan

hükümet-i seniyyeden imtiyâzât istid'â olunuyor halbuki bu imtiyâzât hükümetin azîm zâyî'âta ve gayr-ı kâbil-i iftihâm müşkilâta dūcâr olmasına bâ'is olacağından başka elinde bulunan bi'l-cümle vesâit-i mükemmele-i nakliyenin vahdet-i idâresi gibi en esâslı bir şeyden ile'l-ebed mahrûmiyetini intâc edecektir vesâit-i nakliyede vahdet-i idârenin memleketin kaviyyen müdâfa'asına elzem olduğu umûmiyetle müsellemler bir keyfiyet olduğundan vahdet-i idârenin yed-i hükümetde bulunması vücûb-ı kat'î tahtındadır binâberîn hükümeti bu zâyî'ât ve mahzûrâtdan vikâye etdikden başka hiçbir masrafa ve hiçbir ta'ahhüd ihtiyâr olunmaksızın az zamanda temettu'ât ve menâfi'-i azîmeyi te'mîn edecek bir sûreti ber vech-i âti arza cür'et ederim bu sûret bâlâda arz olunduğu vechile memâlik-i şâhânedede mevcûd timuryolları imtiyâznâmeleri ahkâmı kemâkân mer'î kalmak ve alınacak ucûrât İzmir-Kasaba timuryolu ta'rifesine muvâfık olmak üzere memâlik-i şâhânedede bulunan bi'l-cümle araba yollarıyla âmmeye mahsûs diğer yollarda yolcu ve eşyâ-yı ticâriye nakliyâtı için altmış sene müddetle otomobil işletmek hakkının münhasıran techîzât-ı askeriye nezâretine bahş ve ihsân buyrulmasından ibârettdir.

Bu işin arz ve te'mîn eylediği fevâidin hepsini olmasa bile bir kısmını en mücmel bir sûretde zikr ve ta'dâda müsâra'at ederim.

Fevâid ve muhsenât-ı iktisâdiye ve mâliye

Evvelen

Bir mahalden diğer mahalle gitmek veya mahsûlât göndermek ihtiyâcât-ı mübrimedendir memâlik-i şâhânedede araba yollarında vukû' bulan ve fakat hayvan sırtıyla ve eski zamandan kalma arabalarla icrâ edildiğinden dolayı bi't-tab' pek mahdûd kalan nakliyât hakkında icrâ ettiğimiz tedkikât bâlâda zikr olunan ihtiyâcâtın bugünkü vesâit ile istifâsı ahaliye senevî altmış milyon lira-yı Osmânîden fazlaya mâl oluyor bu hakikati mü'eyyed olmak üzere ber vech-i âti bazı âmâl-i mukanna'a îrâd olunur şöyle ki:

Beş yüz doksan dört kilometre tûlünde bulunan Trabzon-Erzurum-Bayezid şosesi üzerinde bunca insan ve hayvanları zirâ'at ve sinâ'at gibi nemâdâr şu'ubât-ı mesâ'iden ayıran usûl-i hâzire-i münâkalâtın te'mîn ettiği istifâde senevî iki milyon yetmiş bin lira tahmîn ediliyor mezkûr şose üzerinde seyahat on yedi gün sürdüğü cihetle Trabzon limanı vâsıtasıyla ahz ve sevk olunan altmış beş bin tonilato eşyâ ile yüz bin kadar yolcunun nakli için ne kadar insan ve hayvan istihdâm olunmak lâzım geldiği şâyân-ı te'emmüldür.

Şu hesâba göre eşyâ irsâl edenlerle yolcular kilometre başına 3484 lira-yı Osmânî sarf ediyorlar mezkûr şose ise yolcu ve eşyâ nakliyâtında en işlek yollardan da değildir.

Samsun limanı vâsıtasıyla doksan dokuz bin tonilato eşyâ ahz ve sevk olunuyor küçük İnebolu limanı Kangırı'ya giden küçük şosesiyle nakl olunmak üzere senevî yirmi dokuz bin sekiz yüz doksan beş tonilato eşyâ ahz ve sevk etmektedir.

Aynı mikdâr yolcu ve eşyânın otomobil arabaları ve otomobil katarları ile nakli hâlinde bâlâda zikr ettiğimiz altmış milyon liralık masraf bazı yerlerde beşde ve bazı yerlerde onda birine tenezzül eder binlerce yolcu müstahsil-i mürsel ve tâcirlerin ister istemez sarfına müheyyâ oldukları bu altmış milyon lira-yı Osmânîden beşde dördünün veya onda dokuzunun ceblerinde kalacağını ve bundan başka bu tarz-ı cedîd münâkalâtın müceb olduğu sür'at ve rahatdan mâ'adâ diğer pek çok istifâdeler bahş edeceğini işidince izhâr edecekleri meserret ve şükranın derecesi suhûletle tasavvur olunabilir bir de nakliyât uğrunda masrûf olup bir nemâ ve fâide vermeyen mezkûr altmış milyon liranın elli milyonunu lâ-cürm tasarruf etmek ve bu parayı - madem ki teksîr-i servet ile te'mîn-i sa'âdet için çalışılıyor - zirâ'at ve sanâ'atin ameliyât-ı nâmiyesinde isti'mâl eylemek

imkânı bahş buyrulmak sûretiyle memlekete bir ni'met-i diğere te'mîn edilmiş olur ki bu da şâyân-ı nazar ve ehemmiyetdir.

Diğere taraftan sâhib-i imtiyâz olan nezâret takrîben yirmi bin kilometre araba yolunu ve yedindeki imtiyâzı ortaya koyunca ve sermaye-i nakdîyi verecek heyet-i mâliye ile temettu'ât-ı sâfiyeyi yüzde kırk ve altmış veya yüzde kırk beş ve elli nisbetinde ve belki de münâsafaten taksîme muvâfakat edince meydana çıkacak bir çok heyet-i mâliyeden birinin intihâbında muhtâr kalacak ve menâfi'ine en muvâfık olanı tercih edecektir.

Ma'ahazâ böyle bir teşebbüsü tasavvur ederek dört seneden beri tedkikâtta bulunduğum cihetle teşebbüs-i mezbûrî menâfi'-i saltanat-ı seniyyeye ufak bir sûretde hayyız-ı fi'ile isâle en ziyâde muktedir olan bir heyet-i mâliyenin irâesini deruhde ederim ibtidâ-yı emirde münâkalâtın sermayedârân tarafından otomobil seyrine kâbil bir hâle vaz' olunacak ve hüsn-i hâlde muhâfazası nakliyât idâre-i müştarekesine aid bulunacak olan mezkûr yirmi bin kilometreye münhasır kalacağı ve hâsılât-ı gayr-ı sâfiyenin kilometre başına yalnız üç yüz lira-yı Osmânî yani elyevm nakliyât uğrunda sarf olunan mebâliğin onda birine bâliğ olacağı farz edilecek olursa bu teşebbüsün te'mîn edeceği hâsılât daha ilk zamanlarda altı milyon Osmânî lirası tahmîn olunur bu takdîrât ve tahmînâtımı "Vitali Keyne"nin Asya-yı Osmânî coğrafyası nâm eserinde Osmânî limanlarına vukû' bulan idhâlât ve ihrâcâta dâir mesârif nazar-ı âcizânem olan erkâmın hadd-i ekall-i vasatîsi üzerine yürütüyorum lakin şunu da arz etmeliyim erkâm-ı mezkûre on beş sene evvel yazılmışdır idhâlât ve ihrâcât o vakitten beri hayli artmışdır binâ-berîn hâsılât-ı gayr-ı sâfiye-i mezkûrenin daha fazla olacağı bedîhîdir.

Timuryolların işletme mesârifi ale'l-umûm hâsılât-ı gayr-ı sâfiyenin nisfî derecesinde olmak üzere ta'yîn etmişdir otomobil ile icrâ olunacak münâkalâtda timuryollarında mer'î olan ta'rifeler dâiresinde istifâ-yı ucûrât edileceği ve otomobil işletmek için arazi istimlâkine, turuk inşâsına ve bu iki husûs için sarfı zarûrî olan mebâliğden dolayı fâiz ve re'sû'l-mâl akçesi tesviyesine hâcet olmadığı ve bir de memâlik-i şâhânedede petrol gazı ile zeytinyağı fiyatı ve amele ucûrâtı her yerden daha dûn bulunduğu cihetle işletme mesârifi hâsılât-ı gayr-ı sâfiyenin yüzde otuzunu aslâ tecâvüz edemez binâ-berîn ilk işletme senesi vâridâtından techîzât-ı askeriye nezâretine takarrur edecek nisbete göre bir milyon altı yüz seksen bin ya bir milyon sekiz yüz doksan bin veyahud iki milyon yüz bin lira-yı Osmânî isâbet edecektir.

Bu vâridât evvela otomobil işleyen bi'l-cümle şoselerde yolcu ve eşya münâkalâtının esbâb-ı âtiyeye mebnî bi't-tab' ve her halde tezâyüd etmesi ve sâniyen mevcûd bi'l-cümle turuk-ı âdiyenin kemâl-i tehâlûk ile otomobil seyrine sâlih şoselere tahvîli ve yeni şoseler inşâsı yüzünden seneden seneye efzâyiş-pezîr olacaktır zîrâ bu teşebbüs için sermaye vaz' edenler işledilen her kilometre başına bu kadar güzel bir temettu' elde edince her kilometrenin verdiği şu semereyi kilometrelerin adedini mümkün mertebe tezyîde sa'y ile teksîr cihetini iltizâm edeceklerdir ki bundan da istifâde edecek yine hükümet-i seniyyedir Almanya memâlik-i şâhânededen dört def'a küçük ve Avrupa'nın kuvve-i ebnâniyece en za'îf kıta'âtından müteşekkil iken elli bin beş yüz kilometre tûlünde bulunan timuryollarını işgâl için iş buluyor mesâha-i sathiyesi memâlik-i şâhânenin sülûsü nisbetinde bulunan Avusturya ve Macaristan mebâliğ-i cesîme sarfıyla otuz altı bin kilometre tûlünde timuryolları inşâsına mecbûriyet görmüş ve Rusya'nın Avrupa kısmında - ki şimâlinde bulunan ahali cenûbunda yetişen mahsûlâtı istihlâk ediyor - kırk iki bin kilometre tûlünde timuryolları inşâ olunmuş ve'l-hâsıl kısm-ı a'zamı bir başdan diğere başa kadar gayr-ı münbit olup umûm mesâha-i sathiyesi memâlik-i şâhânenin onda biri râddesinde bulunan İtalya on beş bin kilometre tûlündeki timuryollarının idâresini te'mîn edecek derecede mahsûl yetiştirmekte bulunmuş olduğu hâlde iki milyon kilometre murabba'ında araziye mâlik olan ve Avrupa

devletlerinden hiçbirine müyesser olmayacak sûrette bir çok yerlerde senede iki ve hatta üç defa mahsûl verebilecek menâtika kadar mümtedd bulunan Devlet-i Aliyye'nin yirmi bin kilometre âdî şoseye değil belki iki yüz ve hatta beş yüz bin kilometrelik şoseye muhtâc olduğu hakîkati gün gibi zâhirdir.

İşte bunun bir delili Fransa'nın mesâha-i sathiyesi memâlik-i şâhânenin rub'undan az fazla bulunduğu halde kırk iki bin iki yüz kilometre tûlündeki timuryollarından başka beş yüz bin kilometrelik şoseye mâlikdir binâen aleyh her nisbet gözedilmek ve çöller hâric tutulmak üzere memâlik-i şâhâne bir, birbuçuk milyon kilometre tûlünde araba işleyecek şose için yer vardır araba yollarının mesârif-i inşâiyyesi vasatî olarak timuryolu mesârif-i inşâiyyesinin yüzde beşi yani yirmide biri nisbetinde bulunduğu ve otomobiller timuryollarının fevkinde olmasa bile aynı hıdmeti ifâ etdikleri ve bununla berâber timuryollarından ziyâde temettu' verdikleri cihetle memâlik-i şâhâne on seneden ekall bir müddet zarfında otomobil seyrine sâlih olmak üzere iki yüz bin kilometre tûlünde yol inşâsı müyesser olur şu halde sâhib-i imtiyâz olan nezârete doğrudan doğruya aid olacak vâridât on milyon ve hatta yirmi milyon lira-yı Osmâniyi tecâvüz edecek ta'bir-i aharla devletin şimdiki bûdcesine mu'âdil bir râddeye vâsil veya ândan fazla bir yekûne bâliğ olacaktır işte ol vakit rûsûm ve tekâlîf-i hâzirece tenzîlât icrâ olunmadığı takdîrde vâridât-ı devlet şimdikinin üç ve beş misline irtikâ edecekdir.

Sâniyen

Memâlik-i şâhâne işlemekte olan timuryolları imtiyâzâtını mutazammın ferâmîn-i hümâyûn-ı cenâb-ı mülûkânede serî', rahat ve ehven vesâit-i nakliyenin lüzûm ve fâidesi o derece belîğ bir üslûb ile tebyîn buyrulmuşdur ki bu bâbda fazla bir kelime îrâdından âcizim yalnız şunu arz ile iktifâ ederim: Memâlik-i şâhâne mevcûd şoseler iki seneden ekall bir müddet zarfında otomobil seyrine sâlih bir hâle vaz' olunabileceği cihetle memâlik-i şâhânenin en ba'îd hudûduna kadar yıldırım gibi gidebilmek ve hatta kum çöllerini geçebilmek üzere üstünde şimendifer kadar sür'at ve rahat ve ehveniyetle seyr olunabilecek yirmi bin kilometre yolu müddet-i kalîle zarfında vücûda getirmek memâlik-i şâhâneye taze hayat bahş etmek demektir şimdi şu söz bir lisân-ı iktisâdî ile tercüme edildikde bu yolların vücûda getirilmesi keyfiyeti, fa'âliyet-i beşeriyenin ittisâ'ı üzerinde öyle bir te'sîr icrâ edecekdir ki bu vûs'at-i fa'âliyet hemen memâlik-i şâhânenin her tarafında medfûn bulunan bî-misl hazâin-i lâ-yefnânın agûş-ı arzdan koparılıp çıkarılmasına ve emsâline hemen az tesâdüf olunacak derecede münbit olmakla beraber mücerred mesârif-i hâzire-i nakliyenin kıymet-i asliye-i mahsûlâtdan ezyed olması hasebiyle hâlî anî'z-zirâ'a bulunan arazide icrâ-yı zirâ'ate masrûf olacağından servet-i umûmiye beş seneden az bir zaman içinde iki ve on senede dört misline çıkarak gitdikçe efzâyiş-pezir olacaktır hazîne-i celîle vâridâtı dahi bi't-tab' bu nisbet dâiresinde tezâyüd edecekdir.

Sâlisin

Bu şoselerin bir çoğu elyevm mevcûd şimendifer istasyonlarına müntehî olup mezkûr şoselere amele-i mükellefe istihdâmı sûretiyle ve cüz'î bir masrafla diğer yolları ilsâk etmek pek kolay olacağından bu sâyede mezkûr timuryolları nakliyâtı o derece artacaktır ki kilometre te'mînâtından dolayı el-hâletü hazîhi hazîne-i celîleye müterettib ta'ahhüdât birkaç senearfında tamamıyla zâil oldukdan başka yine bu timuryolları devlete vâridât-ı mühimme î'tâ edecekdir.

Râbî'an

Devlet otomobil ile ber minvâl-i meşrûh icrâ-yı nakliyât usûlünün ihdâs ve te'sîsi yüzünden hemen âtî'z-zikr fevâid ve muhsenâta destres olacağı gibi mesârifce de bir hayli tasarruf icrâ edebilecekdir

Evvelen: Posta çantalarıyla bunları îsâl eden me'mûrlar her gün bi'l-cümle yollar üzerinde kemâl-i sür'at ve emniyetle bilâ ücret nakl ve sevk olunacaktır

Sâniyen: Muharrerât-ı resmiye irsâlâtı ve her dürlü âfâtdan musâbb olanlara i'âne sevkîyâtı memâlik-i şâhânenin her tarafına meccânen ve kemâl-i sür'atle icrâ olunacaktır

Sâlisen: Asâkir-i şâhâne ve me'mûrîn-i zâbita memâlik-i şâhânenin kâffe-i cihâtına sülüs ücretle ve sür'at ve istirahatle sevk ve i'zâm edilecektir

Râbi'an: Yolların hüsn-i muhâfazası emrinde ihtiyâr olunagelen mesârif bûdceden tayy olunacaktır

Hâmisen: Turuk-ı cedîde şebekesi bilâ masraf hârikü'l-âde bir sûretde tevessü' ederek bu sayede yollar boyunca yeni yeni karyeler peydâ olacağı gibi eskikaryeler ve kasabalar dahi şehirlere tahavvül edecek ve kıymet-i emlâk ve leh-resân-ı ukûl olacak derecede artacağından emlâk üzerine matrûh tekâlîf hâsılâtı o nisbetde tezâyüd edecektir.

Sâdisen: Müddet-i imtiyâziyenin inkizâsında otomobil ile icrâ edilen nakliyâtda müsta'mel bi'l-cümle edevât-ı müteharrike ile bu işe mahsûs olarak mü'esses ve mevcûd bulunan emvâl-i menkûle ve gayr-ı menkûle bilâ bedel yed-i hükûmete kalacaktır ki pek ba'îd add olunamayan şu zamân-ı inkizâda edevât ve emvâl-i mezkûre birkaç yüz milyon lira-yı Osmânî kıymetinde bulunacaktır.

Hâmisen

Müstağni-i arz ve beyândır ki bu sûret-i mansûreye göre hükümet-i seniyye işletme şirketinin bidâyet-i te'essüsünden i'tibâren şerîk olacağı ve müddet-i imtiyâziyenin inkizâsında şirketin kâffe-i edevât-ı müteharrikesiyle istasyonların ve otomobil inşâsı için memâlik-i şâhânedeki ihdâsı zarûrî bulunan fabrikaların ve ta'mîrât destgâhlarının ve mahrûkât vesâire depolarının sâhib-i müstakilli kalacağı cihetle i'tibâr-ı mâlîsi te'âlî edeceğinden farz-ı muhâl olarak paraya ihtiyâcı olursa istediği kadar tedârik edebilecektir.

Şerâit-i meşrûha dâiresinde otomobil ile icrâ-yı münâkalât usûlünü ihdâs ve te'sîs etmek imtiyâzının techîzât-ı askeriye nezâretine i'tâsı hakkındaki irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhînin şeref-sudûru keyfiyeti bile nezâret-i müşârun ileyhâca bir lüzûm-ı âcil hiss olundukda her ne mikdârda olursa olsun müstakrizlere şimdiye kadar misli sebki etmemiş şerâit teklîf ederek bir istikrâz akdini teshîl edecektir

Sâdisen

Ma'îşet-i ahalinin müstenid olduğu ahvâlce ve hükümet-i seniyyenin vesâit-i icrâiyyesince vukû'a gelecek şu tahavvülün netice-i tabi'iyyesi olarak i'tibâr-ı mâlî-i devlet ol mertebe i'tilâ edecektir ki fâiz mikdârı en zengîn devletlerde cârî olan en az fâiz mikdârına tenezzül eyleyecek ve bundan duyûn-ı umûmiyenin 10 Mayıs sene 319 tarihli fermân-ı hümayûnda musarrah olduğu vechile 1329 senesinde icrâ edilecek mu'âmele-i tahvîliesinden devlet mebâliğ-i külliye istifâde edecektir.

Duyûn-ı umûmiye âtîde arz olunacağı vechile pek yakın bir zamanda imhâ bile edilebilir.

Fevâid-i Siyâsiye ve Askeriye

Bir me'mûr için âmirlerinin pek yakından nazar-ı tarassudu altında bulunduğunu hiss etmek kadar müceb-i intibâh bir şey olamaz inzibât başlıca hâil olan keyfiyet vesâit-i serî'a-i nakliyenin fikdânı olmasına nazaran memâlik-i şâhânenin kıta'ât-ı vesî'asında bulunan me'mûrîn-i devlet merkez hükümet ile mahall-i me'mûriyetleri arasındaki mesâfenin eskisi gibi haftalar ve aylarca zamanda değil birkaç saat zarfında kat' olunabileceğini hiss edince hâl-i intibâha geleceklerdir.

En küçüğünden en büyüğüne kadar bi'l-cümle me'mûrîn resm-i geçid icrâ eden asker misillü kendilerini nezâret-i mütemâdiye altında bilerek her an dikkat ve fa'âliyet üzere bulunacaklardır bu sûretle me'mûrîn ale'd-devâm basîret halinde bulundurulmuş ve kendileri de metbû'-ı mu'azzam ve mufahhamlarıyla vükelâsının gözü altında bulduklarını hiss etmiş olacaklarından i'tâ buyrulan evâmiri tamamıyla icrâ ve infâza müsâra'at edeceklerdir diğer cihetden bâlâda arz olunan muhsenâta bir temime olmak üzere teftîş-i hükümet ve vazîfe-i zâbita bu sûretle teshîl edilmiş olacağından her hükümetin gâye-i maksadı olan huzûr ve intizâm sûret-i kat'iyye ve dâimede taht-ı te'mîne alınacaktır.

Huzûr ve intizâm-ı umûmîyi ihlâl maksadıyla artık hiçbir kimse gizlice geşt ü güzâr edemeyeceği gibi dâ'î-i şüphe nakliyât-ı hafiyeye icrâsı da kâbil olmayacaktır zîrâ memleketin her tarafında bi'l-cümle yolcular merkez hükümetden aldıkları evâmîr ve ta'lîmâtı tatbîk ve icrâ edecek ve bi's-suhûle taht-ı teftîş ve nezâretde bulundurulacak zâbitanın (otomobil zâbitası) nazar-ı teftîşinden geçecektir el-hâsıl iş başka bir nokta-i nazardan tedkîk olundukda görülür ki saha-i iktisâdda Devlet-i Aliyye'den yüksek bir seviyede bulunan devletlerle memâlik-i şâhâne arasındaki mesâfe vesâit-i nakliyenin tekâmülü sâyesinde bir zübde azalınca memâlik-i şâhâne devletlerin âdâb-ı düveliyyeye münâfî ve küstahâne bir takım metâlib ve müdde'ayâtına zemîn oluvermiştir.

Memâlik-i şâhâneye atf-ı nazar hırs ve tama' eden bu rakiblerin elinden kurtulmak hem de bilâ nizâ' ve tatlılıkla kurtulmak pâdişâhına sâdik ve ricâl-i devlet ünvanına lâyük her Osmânlı'nın gâye-i emeli olsa gerekdir.

İşte Devlet-i Aliyye'nin rükebâsının pençe-i hırs ve tama'ından tahlîsi çâresi teklîfine mütecâsir olduğum şu tedbîrin a'mâk-ı hafâsında müstatirdir

Hükümet-i seniyyenin icrââtını sektedâr eden ve erbâb-ı hırs ve tama'ı cür'etlendirerek diğer mevânî' tevîd eyleyen başlıca müşkilât duyûn-ı hâriciyeden münba'is ta'ahhüdâtdır bu duyûn ise memleketin vüs'atine arazisinin kâbiliyet-i inbâtiyesine, meknûz-ı servet-i azîmesine ve ahalisine nisbeten ve düvel-i sâire tarafından alâ vech-i te'bîd vâkî olan ta'ahhüdâta kıyâsen o kadar cüz'idir ki arz etdiğim tedbîrin tamamıyla hâsıl olacak âsâr-ı terakkî ve tezâyüd sâyesinde duyûn-ı umûmiyeden münba'is ta'ahhüdâtdan pek az zaman zarfında bütün bütün tahlîs-i girîbân müyesser olacaktır.

Bir kere mahsûlâtın bugünkü mesârif-i nakliyenin beşde ve onda biri nisbetinde dün bir masrafla her cihetden sahile doğru sevki taht-ı te'mîne alındıkda dünyanın en münbit arazisini hâvî iken çalılık hâlinde kalmış olan cesîm cesîm ovalar derhâl birer mezra'a şeklini alacaktır büyük ağaç ormanlarında kat'iyyât-ı intizâm altına alınacak ve zir-i turâbda taharrî edilerek bulunacak cevherler çıkarılıp mahallinde i'mâl ve sanâyi'-i atîka ihyâ ve her nev' sanâyi'-i cedîde ihdâs olunacak ve bütün bu mahsûlât ve müstahrecât ve ma'mûlât memâlik-i ecnebiyyeye sevk olunarak memlekete ecnebî altını bir seyl-i hurûşân gibi akıp gelecektir.

Hazîne-i celîlenin vâridâtı yuvarlandıkça büyüye büyüye bir kartopu misillü tezâyüd edeceği Devlet-i Aliyye hiçbir pare sarf etmeksizin vücûda gelecek en mükemmel ve en vâsî' bir şebeke-i turuk-ı ihtilâtiyesi sayesinde bütün bu fevâide ve fazla-i vâridâta destres olacağı cihetle memleketlerindeki timuryollarının hükümet nâmına mübâyâ'ası yüzünden diğer devletlerin dûçâr oldukları bargirân-ı mesârifden ve kilometre te'mînâtından dolayı ta'ahhüdât-ı cedîde altına girmekden âzâde yalnız saltanat-ı seniyye kalacaktır.

İşte bu sâyede hükümet-i seniyye nihâyet on onbeş sene zarfında hadd-i zâtında hâiz-i ehemmiyet olmamakla berâber bugün hazîne-i celîleye bâr olmaktan ziyâde müceb-i gavâil olan duyûn-ı hâriciyesini zaman-ı inkizâsından evvel bi's-suhûle imhâ

edebilecektir ki bu sûretle riyâz-ı memleket müdâhalât-ı ecnebiyeden tathîr edilmiş olacaktır.

Bu netâyice ancak teklîfine mütecâsir olduğum şu işin icrâsına bilâ ifâte-i vakt bir karâr verilmek şartıyla muhakkakan vüsûl müyesser olur esbâbı da budur.

Avrupa devletlerinden her biri kendi ihtiyâcına kâfi derecede timuryolu hutûtuna mâlik olduğundan Avrupa ricâl-i siyâsiyesinden hiçbirisi otomobilcilik san'atınca vâkı' olan terakkiyât netâyicinin ehemmiyetini henüz teyakkun etmemişdir Avrupa ricâl-i memleketlerinin ihtiyâcâtına kâfi gördükleri timuryollarını henüz en mükemmel bir vâsita-i nakliye add ettikleri cihetle ânlardan daha mükemmel bir vâsita-i nakliye aramak lüzûm ve ihtiyâcını hiss etmemiş olduğu gibi işi ta'mîk için bizim gibi müsâ'id bir vakit dahi bulamamışlardır.

Ve'l-hâsıl Avrupa ricâl-i bu bâbda tedkîkât icrâ etmiş ve her tarafa girip çıkabilmek hâssasını hâiz bulunan otomobil treninin yalnız timur çubuklar üzerinde seyr edebilen trenlere rüchân ve tefevvükünü kalben teslim eylemiş olsa bile bu hakîkati alenen i'tirâfa cesâret edemez çünkü evvelce medh ve iltizâmından hâlî kalmamış olduğu ve şimdi ise kıymetini hiçe sayarak i'tibârdan düşürmeye mecbûr olacağı bir şeyi yani memleketindeki timuryollarının gâyet gâli fiyatlarla ve hükümeti için pek ziyâde fâhiş şerâit ile mübâya'asına re'y vermiş bulundu binâ-berîn bu tedbîri öyle bir zamanda arz ediyorum ki bu zaman dakikası zâyî' edilmeyecek kadar kıymetdâr olmağla işin teklif ettiğim mikyâsda icrâsına hiçbir mâni'anın haylûlet edemeyeceği en müsâ'id zamân olacağı derkârdır.

Devlet otomobil ile icrâ-yı münâkalât usûlünü derhal te'sis buyurmakla ândan tevellüd edecek ve her halde yed-i istifâde-i hükümete girecek olan menâfi'in bir kısmı memâlik-i şâhânenin sa'âdet ve ma'mûriyetine nazar-ı hasedle bakan ve Devlet-i Aliyye'nin şevket ve satvetini çekemeyenler tedbîri müttehazın ehemmiyetini takdîre vakit bulmadan istihsâl edilmiş ve bir kısmı da taht-ı te'mîne alınmış bulunacaktır.

Bu tedbîr hemen şimdi ittihâz edilmeyip de velev cüz'î olsun bir zaman geçirilirse ve otomobil ile icrâ-yı münâkalât usûlünün ahvâl-i iktisâdiyece memâlik-i şâhâneye benzedilen müstemlekâtda zirâ'at ve sanâyi'a masrûf olan mesâ'îye bir renk-i şevk ve izdiyâd bahş ettiği ilk neşr olunacak erkâm-ı istatistikkiye ile anlaşılacak olursa bütün eyyâm-ı hayatımı hasr eylediğim tetebbu'ât ve tedkîkât sâyesinde mesâil-i iktisâdiyeye peydâ-yı vukûf etmiş olduğumdan bu ihtisâsıma binâen şimdiden şurasını muhakkak sûretde haber verebilirim ki bî-mehâbâ tecâvüzât ve müdâhalât ile müterâfik bulunacak olan metâlib ve müdde'ayât-ı ecnebiye öyle bir şiddet kesb edecektir ki içinden çıkılmaz bir takım müşkilât zuhûr ederek hiçbir şey yapılmak imkânı kalmayacaktır.

Zirâ sarraflar borcunu verebilecek bir hâle gelmiş olan ve fakat mücerred ânların desîseleriyle bî'l-iltizâm müşkilâta düşürülmüş olduğu için hâl-i müzâyakada bulunan bir müstakriz ile iş görürlerse o müstakrizin yakasını bırakmamaya çalışırlar o müstakriz bî-sûd bir takım sarfiyâta sevk etmek o sarrâfların âdeti olduğundan asla renk vermeksizin âna istedikçe para vermeye müheyyâdırlar fakat semere verecek umûr ve teşebbüsât için para istenildi mi o umûr ve teşebbüsâtı kendilerine hasr ederek müstakriza yalnız hüdmet-i celîlelerinin ücretini edâya kâfi bir hisse çıkarırlar bu sarraflar elde ettikleri böyle bir müstakrizi ile'l-ebed kaçırmamak için icâbına göre nizâ' ederler ve icâbına göre uyuşurlar.

Bu giriveden çıkıp kurtulmak için bir yol vardır o da şudur:

Otomobil ile münâkalât usûlünün teklif ettiğim mikyâs üzre te'sisinden hâsıl olacak fevâid-i askerlik nokta-i nazarından dahi menâfi'-i ânifeden az değil belki daha mühimdir lokomotif trenleri ancak timur çubukların mefrûş olduğu mıntıka dâhilinde seyr ve

hareket edebildikleri cihetle şimendiferler asker tahşidâtına ve mühimmât-ı harbiye sevkiyâtına matlûb vech ile hâdim olabilmek için mükemmel ve tam bir şebeke-i hadîdeyeye mâlik olmak zarûridir turuk-ı âdiye ile birleştirilen çift hatlarda bile zarar ve ziyâ'ı müceb bir takım mevâni' ve te'ahhurât vukû'a gelir halbuki bi'l-cümle yollarımız yekdiğeriyle mültesik bulunacağına ve otomobil trenleri iki sıra üzre seyr ederek şimendiferler gibi yalnız istasyonlarda ve makaslarda karşılaşmayıp yolların her noktasında karşılaşabileceklerine ve hatta yoldan savuşup bir tarlaya çekilebileceklerine binâen ve Asya ve Avrupa kıt'aları yalnız bir boğaz ile müteferrik bulunduğu nazaran memâlik-i şâhânenin bir kıt'asında işleyen otomobillerin kâffesini ve diğer kıt'asında bulunanlardan celbine lüzûm görülecek mikdârını düşmanın ta'arruzuna hedef olacak herhangi bir noktada cem' etmek ve emr-i müdâfa'ada isti'mâl eylemek kadar kolay bir şey olamaz.

Otomobil katarları hiçbir vâsita-i nakliye ile kâbil-i kıyâs değildir çünkü evvela otomobiller saatde on sekiz ila otuz altı kilometre bir sür'atle seyr ederler sâniyen kuvve-i muharrike ve harbiyelerine aslâ hâlel gelmez sâlisen durdukları veya işlemedikleri zaman mahrûkât istihlâk etmezler râbî'an idâre ve hüsn-i muhâfazaları cüz'î masrafla olur hâmisen nakl edecekleri eşyâ-yı zâide pek azdır sâdisen şimendifere nisbetle pek az yer tutarlar sâbi'an daha ziyâde emniyetle manevra ederler sâminen zırhlı ve mitralyöz ile mücehhez bir otomobil refâkatinde oldukları halde meydan-ı muhârebeye yıldırım gibi gelip mühimmât yetiştirirler ve mecrûhîni alıp kuş gibi uçar giderler el-hâsıl otomobil emniyet ve muzafferiyeti te'mîn eder.

Emr-i müdâfa'a-i memleketde bu usûl nakliyâtdan me'mûl olan fevâidi tamamıyla istihsâl edebilmek için otomobil ile nakliyât umûr-ı umûmiyesinin fikr-i kâsırânem vechile nezâret-i devlet tahtında bulunan bir idâre yedinde temerküz etmesi lâbüddür.

Bu idare de pek a'lâ techîzât-ı askeriye nezâretine tevdi' olunabileceğinden nezâret-i müşârun ileyhânın vâridâtı böyle feyizli bir menba'dan nümâyâb olacaktır işte otomobil işletmek imtiyâzı talebiyle efrâd tarafından vukû' bulacak mürâca'atların hemen ve bilâ tedkik rü'yeti müceb olmak lâzım gelen başlıca illet ve hikmet-i hükümet budur

Bundan başka bir devletin mâlik olduğu bi'l-cümle vesâit-i mükemmele-i nakliye idâre-i vâhîde altında bulunmadıkça askerin seferber hâline vaz'ıyla tahşidi matlûb vechile hâsıl olamayacağı bi't-tecrübe sâbit bulunduğundan elyevm devletlerin kâffesi kendi memleketlerinde mevcûd şebekât-ı hadîdiyenin sâhib-i müstakilli olmaya çalışıyor ve bir taraftan da timuryollarını tekrâr satın alıyorlar bu keyfiyet devletleri azîm fedâkârlıklar ihtiyârına mecbûr ettiği gibi sermayelerin isti'mâlinde dahi teşevvüşâtı müceb oluyor halbuki bu layiha bi'l-kabûl mevki'-i icrâyâ vaz' olundukda bâlâda arz olduğu vechile Devlet-i Aliyye timuryollarına fâik olmak üzre turuk-ı mevâridâtın en büyük şebekesine sâhib-i müstakil olacak ve hiçbir para sarf etmeksizin vahdet-i idâre kazıyye-i mühimmesini te'mîn edecek yegâne devlet olacaktır.

Otomobil muhârebe zamânında şu cihetle şimendifere fâikdir ki esbâb-ı askeriyye mebrî asker bir vilâyetden ric'at edince timuryolu yedine geçecek düşman tarafından hemen isti'mâl olunabildiği halde bu yolda ric'at vukû'unda terk olunacak yollar otomobilden hâlî kalacağından ve hiçbir devlet, Devlet-i Aliyyenin mâlik olacağı otomobillere makîs-i aliyye olacak vesâit-i müteharrikeye mâlik bulunmayacağından düşman mezkûr şoselerden Devlet-i Aliyye'nin ettiği istifâdeyi göremeyecektir.

Hülâsa-i kelâm fûnûn-ı ictimâ'iyeye müntesib olmak hasebiyle bu otomobil işinin kâffe-i cihâtını tedkik ve ta'mik etmiş olduğum ve her ne vakit emr ü fermân buyrulur ise kâffe-i îzâhât-ı mütemmimemeyi i'tâyâ ve bu işin hayyiz-ı fi'ile îsâli esbâbını dahi tehiyyeye muktedir bulunduğum cihetle Devlet-i Aliyye'nin satvet ve ma'mûriyetini hiçbir kimseye

mûceb-i bâr ve külfet olmaksızın servet-i ahali ile vâridât-ı hazîne-i celîlenin mücerred ulû-inâyet-i mâlâ-nihâye-i pâdişâhî ve dehâ-yı müşkil bir endâzâne-i mülûkâne sâyesinde veleh-resen-i ukûl olacak bir râddede tezyîdi sûretiyle evc-i a'lâ-yı kemâle erişdirecek yegâne vâsita bu otomobil olduğunu kemâl-i kanâ'at-i vicdâniye ile arz ve bu neticenin devr-i güzîn-i mülûkâneyi tezyîn eden silsile-i müesser-celîlenin sertâcı olacağını beyân ile kesb-i mübâhât eylerim (BOA., Y.PRK.ML. 28/74, 29 Zilhicce 1325).

Ek 2: Nakliyat ve Ardiyeler Osmanlı Anonim Şirketi Nizamnamesi

Nakliyât ve ardiyeler Osmânî anonim şirketi nizâm-nâme-i dâhilisidir

(Fasl-ı Evvel)

(Şirketin unvânı, merkezi, müddeti, maksadı hakkındadır)

Birinci madde: Zırde imzâ sâhibleri Markolovi, Viktor Alkranti ve Jozef M. Sinani ile tertîb ve ihrâcî zırde kararlaşdırılan hisseler ashâbı beyninde bir Osmânî anonim şirketi te'sîs ve teşkîl olunmuşdur.

İkinci madde: İşbu şirketin unvânı "nakliyât ve ardiyeler Osmânî anonim şirketi" olacak ve devlet-i Osmâniyenin kavânîn ve nizâmât-ı hâliye ve müstakillesine tâbî bulunacaktır.

Üçüncü madde: Şirketin merkezi Dersa'âdetde olacaktır. Şirket meclis-i idârenin karârıyla gerek memâlik-i devlet-i Osmâniyede ve gerek memâlik-i ecnebiyede lüzûm görüldüğü kadar şû'belar ve acenteler te'sîs edebilecektir.

Dördüncü madde: Şirketin müddeti işbu nizâm-nâme-i dâhilînin hükümet-i seniyye cânibinden tasdîk ve kabûlüne mütedâir olarak şeref-sudûr edecek irâde-i seniyye tarihinden i'tibâren elli senedir.

Beşinci madde: Şirketin mu'âmelâtı mevâdd-ı âtiyeden ibâret olacaktır:

Evvelen: Nakliyât, ardiyeler ve âna mümâsil mu'âmelât-ı sanâ'iyye ile her nev' mu'âmelât-ı ticâriye

Sâniyen: İşbu şirkete mümâsil ve kendi maksadına muvâfık husûsî şirketler teşkîl etmek, bunlara komanditer tarîkiyle, yahud hisse senedâtını iştirâ ve istikrâzlarına hissedâr olmak sûretleriyle iştirâk etmek, bunlara sermaye ikrâz eylemek emvâl-i gayr-ı menkûle te'mînât gösterildiği halde hükümet-i seniyyeden müsâ'ade istihsâl etmek ve sermaye-i mütedâvelenin nısfını tecâvüz etmemek üzere tahvîlât çıkarmak

Sâlisen: Maksadına hâdim olabilmek için emvâl-i menkûle ve gayr-ı menkûle iştirâ etmek

Râbî'an: Şirkete vaz' edilen eşya mukâbilinde ikrâzâtında bulunmak, varant (?) sûretiyle depozito edilmiş bi'l-cümle emvâl ve eşyâ ilm u haberini iskonto etmek ve ardiyeye vaz' edilen eşyâdan iştirâ eylemek

Hâmisen: Rüsûmât idâresine lâzım gelen kefâlet ve te'mînâtı irâe sûretiyle gümrük ardiyelerini iltizâm eylemekdir.

Fasl-ı Sâni

Şirketin sermayesi - hisse senedâtı hakkındadır

Altıncı madde: Şirketin sermayesi yüz bin lira-yı Osmânî olup her biri beşer liralık yirmi bin hisse senedâtına taksîm edilmişdir.

Heyet-i umûmiyenin işbu sermayeyi yüzde elli derecesinde tezyîde salâhiyeti olacak ve yüzde elliden fazlası için hükümetden istihsâl-i müsâ'ade lâzım gelecektir.

Hisse senedâtı bedeli ber vech-i âti tesviye edilecektir, şöyle ki:

Sermayenin kayd ve imzâsı esnâsında yüzde ondan dûn olmamak üzere müessisîn tarafından ta'yîn olunan mikdâr te'diye kılınacaktır. Mütebâkîsi şirkete lüzûm oldukça meclis-i idârenin karârıyla Dersa'âdetin - birisi Türkçe olmak üzere - iki mu'teber gazetesiyle i'lân veya ta'ahhüdlü mektûb irsâl olunmak sûretiyle hissedârân haberdâr edilerek tadrîcen edâ ve tesviye kılınacaktır.

Sermayenin tamâmı kayd ve imzâ ve öşri te'diye edilmedikçe şirkete kat'iyen teşekkül etmiş nazarıyla bakılamayacaktır.

Kable'l-ihrac hisse senedâtı ve ihracı hâlinde hükümet-i seniyyeden müsâ'ade istihsâl etdikden sonra çıkarılacak tahvîlâtın ikişer adedi li ecli't-tasdik ticâret ve nâfi'a nezâretine takdîm olunacaktır.

Yedinci madde: Hisse senedâtı hâmiline muharrer olacak ve bir tarafı Türkçe, diğer tarafı Fransızca müretteb olacak ve koçanlı bir defterden koparılarak sıra numerosuyla murakkam ve meclis-i idâre a'zâsından iki zâtın imzâsıyla mûmzâ bulunacaktır.

Sekizinci madde: Her hisse senedine mukâbil vâkı' olacak birinci te'diyâtda sâhibine muvakkat bir makbûz verilecektir. Senedâtın bedeli tamamıyla tesviye kılındığı ânda muvakkat makbûzlara mukâbil kat'î hisse senedâtı i'tâ edilecektir. Hisseler bedelinin tamamı te'diye olunmaya değin senedât ashâbının ismine muharrer olacak ve bedelinin yüzde onu te'diye olunmadıkça kâbil-i havâle ve fûruht olamayacaktır.

Dokuzuncu madde: Altıncı maddede muharrer olduğu vechile yirmi bin hisse senedi bedelâtı tamamıyla tesviye olunduktan sonra şirketin sermayesi tezyîde müsâ'ade olunacak şirketin sermayesinin tezyîdi hâlinde yeni hisse senedleri çıkarılacağından bunların sûret-i tanzîm ve tertîbi meclis-i idârenin tensîbi vechile olacaktır.

Onuncu madde: Te'diyâtda vâkı' olacak te'ahhurâtdan dolayı bir gûnâ ihtârname tebliğine ve da'vâ ikâmesine mahall kalmaksızın akçenin taleb edilmesi lazım gelen gündün i'tibâren şirket menfa'atine olmak üzere senevî yüzde altı i'tibâriyle fâiz yürüyecektir. Bir hissenin bedeli vakt ü zamânıyla tesviye edilmediği takdirde şirket o hisseyi sâhibinin kâr ve zararına olarak satabilecektir. İşbu fûruht mu'âmelesi gazeteler ile i'lân edilecek ve ta'yîn olunan müddet hitâmında icrâ edilecektir. Bey'den mütehasıl hâsîlât-ı sâfiyesi hisse sâhibinin matlûbuna yazılacak ve noksân zuhûrunda sâhibi bundan mes'ûl olacağı gibi fazla halinde dahi va'denin inkizâsından bey' mu'âmesinin icrâsı gününe kadar güzerân edecek müddetin faiz-i nizâmîsi ba'de't-tenzîl mikdâr-ı mütebâkî sâhibine teslim olunacaktır.

Onbirinci madde: Sâlifü'z-zikr hisse senedâtından başka - müessisler menfa'atine olarak - on bin müessisîn hisse senedâtı ihdâs edilmiştir ki bunlar âtîde 35'inci maddede zikr edileceği vechile temettu'-ı sâfinin yirmi beşini ahz edeceklerdir müessis hisse senedâtı sâhibleri şirketin umûr ve mu'âmelâtına müdâhale edemezler.

Onikinci madde: Hissedârân mutasarrıf oldukları senedâtın mikdâr-ı bedelâtından ve hisse senedâtı iştirâsına kayd olanlar da o senedât bedelinin tamamî-i te'diyesinden mes'ûldürler.

Onüçüncü madde: Bir hisse senedi kimin uhdesine geçerse geçsin o hisseye aid olan hukûk ve ta'ahhüdât dahi sâhib-i cedîdine intikâl eder. Bir hissenin tasarrufu işbu nizâmname-i dâhilî ahkâmının ve heyet-i umûmiye mukarrerâtının bi-hakkın kabûlünü tazammun eyler.

Hisse senedâtı kâbil-i taksîm değildirler. Şirket her hisse için bir sâhib tanır.

Hissedârın vâris ve dâyinleri hiçbir sebeble şirketin defâtirini, senedâtını, emvâl ve eşyasını hacze ve bunların taksîmini veya fûruhtunu talebe ve şirketin meclis-i idâresinin umûruna müdâhaleye hakları olamayacaktır. İstîfâ-yı hukûk zîmnında ancak şirket bilançosunu ve heyet-i umûmiye mukarrerâtını kabûle mecbûr bulunacaklardır.

Fasl-ı Sâlis

Şirketin İdâresi

Ondördüncü madde: Şirketin heyet-i umûmiye tarafından beş sene için müntehab ve yediden on bire kadar a'zâdan mürekkebe bir meclis-i idâre tarafından idâre olunur.

Onbeşinci madde: Meclis-i idâre a'zâsı beş sene müddetle ta'yîn ve müddet-i mezkûre hitâmında yeniden intihâb olunabilirler.

Onaltıncı madde: Meclis-i idâre a'zâsından her biri te'mînât makâmında şirketin kasasına kırk adet hisse senedâtı tevdi' edecek ve me'mûriyetinin devâmı müddetince işbu senedât satılamayacaktır.

Onyedinci madde: Meclis-i idâre a'zâsı içlerinden birini reis diğerini reis-i sâni ta'yîn eder. Bir ictimâ'da her ikisinin de gıyâbı hâlinde meclis a'zâ-yı sâiresinden birini muvakkaten reis intihâb eder ve a'zânın dâhilinde ve hâricinde bir de kâtib ta'yîn eyler.

Onsekizinci madde: Meclis-i idâre şirketin menfa'ati icâb etdikçe ve lâ-ekall ayda bir defa meclisin ta'yîn ettiği mahalde ve senede lâ-ekall üç defa dahi şirketin merkezi olan mahalde ictimâ' eder. Bundan mâ'adâ a'zânın sülûsü tarafından in'ikâd talep edildikçe meclis tecemmu' eyler. A'zâdan her biri rûfekâsından olan a'zâdan bir diğerini kendisi için re'y vermeye tevki'l edebilir. Şu kadar ki vekâlet edecek a'zânın - kendi re'yi dâhil olduğu halde - ikiden ziyâde re'yi olamayacaktır.

Müzâkerâtın mu'teber olması lâ-ekall nısfından bir ziyâde a'zânın hâzır bulunmasına menûtdur. Tesâvî-ârâ vukû'unda reisin bulunduğu taraf tercih edilir.

Meclis-i idârenin müzâkerâtı zabıtnâmelere derc olunup defter-i mahsûsuna kayd edilir. Zabıtnâmelerin zîri reis ile a'zâdan biri veyahud iki a'zâ tarafından imzâ olunur.

Ondokuzuncu madde: Meclis-i idâre a'zâsından birinin vefâtı veya isti'fâsı hasebiyle veya bir sebep-i âhardan dolayı yeri münhal kalırsa meclis-i idâre ânın yerine gelecek heyet-i umûmiye ictimâ' mu'ayyen-i âdisinde âharı intihâb olununcaya kadar muvakkaten birini ta'yîn eyler. İşbu a'zâ, makâmına kâim olduğu a'zânın ikmâl müddetine kadar icrâ-yı me'mûriyet eyleyecektir.

Yirminci madde: Meclis-i idâre a'zâlarına meclisde hâzır bulunacakları günler için bir ücret verilir. İşbu ücretin mikdârı heyet-i umûmiye tarafından ta'yîn ve mesârif-i umûmiye miyânına idhâl edilir. İşbu ücret a'zâ miyânında kendi tensîpleri vechile taksîm olunur. Mesârif-i râhiye vesâireleri ibrâz edecekleri müfredât pusulası mücebince kendilerine tesviye edilir.

Yirmibirinci madde: Meclis-i idârenin şirketin bi'l-cümle umûr ve mesâlihini rü'yet ve tesviyeye ve bilhassa mu'âmelât-ı âtiyeyi icrâ husûsunda salâhiyet-i vâsî'a ve tâmmesi vardır:

Evvelen: Şirketin mu'âmelât ve icrââtı hakkında müzâkere ve ol bâbdaki mukâvelât ahkâmını icrâ eder

Sâniyen: Nizâmnâme-i dâhilisini tanzîm ve şirketin mu'âmelâtını ta'yîn eyler

Sâlisen: Sermâye-i şirketin tezyîdi veya emvâl-i gayr-ı menkûleden karşılık gösterilerek hükümet-i seniyyeden müsâ'ade istihsâl edildikten sonra tahvilât ihrâcı karârgâr oldukda şerâitini ta'yîn ve ihrâcı lâzım gelen hisse senedâtını tertîb eder.

Râbi'an: Nükûd-ı mevcûdeyi icâb eden mahalle yerleşdirir veya sarf eder

Hâmisen: Sene be-sene tanzîmi icâb eden bilanço ve raporu tanzîm ve heyet-i umûmiye-i âdiyeye takdîm eder

Sâdisen: Şirketin umûm me'mûrlarını ta'yîn ve azl eyler

Sâbi'an: Şu'bele, acenteler te'sîs ve teşkiline ve bunların lağvına karâr verir

Sâminen: İskonto yani konşimentoya mukâbil nâtik olduğu nisbetde meblağ tesviye, ikrâz, depozito ve terhînât sûretiyle vukû' bulacak mu'âmelâtın şerâit-i umûmiyesini ta'yîn ve tahsîs eder

Tâsi'an: Şirketin imzâsını isti'mâle kimlerin salâhiyeti olacağını ve tarz-ı isti'mâli ta'yîn eyler

Âşiren: Meclis-i idârenin reisi gerek müdde'î ve gerek müdde'a aleyh sıfatıyla huzûr-ı hâkimde bizzat veya bi'l-vekâle hazır bulunur.

Yirmiikinci madde: Meclis-i idâre - mes'ûliyeti kendisine aid olmak üzere - a'zâsından birine veya birkaçına veyahud a'zâsından olmayan kimselere mu'ayyen bir iş için umûmî ve husûsî vekâlet ve me'zûniyet verebilir. Hatta a'zâsından birisine veya birkaçına mesâlih-i câriye için dâimî bir me'zûniyet dahi verebilir.

Fasl-ı Râbi'

Müfettişler Hakkındadır

Yirmiüçüncü madde: Sene-i mâziye hesâbâtını tedkîk ve ol bâbda bir layiha tanzîm eylemek üzere heyet-i umûmiye tarafından her sene iki müfettiş ta'yîn edilir. Bu layiha evvelce meclis-i idâreye tebliğ, ba'dehu heyet-i umûmiyeye takdîm olunur. Layiha müfettişlerin her ikisi tarafından ve birinin mâni'i zuhûrunda, diğeri tarafından tanzîm olunur. Müfettişlerin ücreti her sene heyet-i umûmiye tarafından takdîr ve ta'yîn edilir.

Fasl-ı Hâmis

Heyet-i Umûmiye Hakkındadır

Yirmidördüncü madde: Sûret-i muntazamada akd-i ictimâ' eden heyet-i umûmiye bi'l-cümle hissedârânın vekîlidir.

Yirmibeşinci madde: Heyet-i umûmiye, vekâleten veya asâleten lâ-ekall yirmi hisseye mâlik olan hissedârândan mürekkeb olacaktır. Heyet-i umûmiyede gerek asâleten ve gerek vekâleten hâzır bulunan hissedârânın her yirmi hisse için bir re'yi olacak ise de bir hissedâr ne kadar hisse senedâtına mâlik olursa olsun hiçbir vakitte beşden ziyâde re'y sâhibi olamayacaktır.

Yirmialtıncı madde: Heyet-i umûmiye senede bir defa şirketin merkezinde Haziran otuzundan mukaddem sûret-i âdiyede akd-i ictimâ' eder. Heyet-i umûmiye meclis-i idâre lüzûm gördükçe yahud hisse senedâtının rub'una mâlik olan bir veya müte'addid hissedârânın talebi üzerine sûret-i fevkalâdede akd-i ictimâ'a da'vet olunabilir. Heyet-i umûmiyenin sûret-i âdiye veya fevka'l-âdede vukû' bulan bi'l-cümle ictimâ'âtında ticâret nezâreti tarafından mansûb bir komisyon hâzır bulunacağından şirket tarafından nezârete yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall on beş gün mukaddem ihbâr-ı keyfiyyet olunacaktır.

Yirmiyedinci madde: Heyet-i umûmiyeye duhûl hakkını hâiz olabilmek için hissedârân akd-i ictimâ' zımında ta'yîn ve gazetelerle i'lân olunan tarihten lâ-ekall on beş gün mukaddem hisse senedlerini da'vetnâmelerde irâe edilen mahalle tevdi' edeceklerdir, mukâbeleten kendilerine nâma muharrer bir makbûz ilm u haberi verilecektir ki işbu varaka duhûliye makâmına kâim olacaktır.

Heyet-i umûmiyeye duhûl hakkını hâiz her hissedârân yerine bir vekîl nasb edebilir şu şartla ki vekîl olacak zât heyet-i umûmiyeye duhûl hakkına mâlik bir hissedâr olmalıdır.

Mutasarrıf oldukları hisse senedâtı yirmiden az olanlar hiç olmazsa bu mikdârı teşkil için aralarında ictimâ' ederek içlerinden birini vekîl ta'yîn ve heyet-i umûmiyeye i'zâm edebilirler.

Berây-ı tevkîl i'tâ olunan vekâletnâme yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall sekiz gün mukaddem meclis-i idâreye takdîm edilmek ve işbu vekâletnâmenin zîrine damga kânûnu mücebince pul ilsâk olunmak lâzımdır.

İstisnâ kabîlinden olarak sığâr vasîleri mecânîn ve mehcûrîn ve ma'tûhîn vekîl-i şer'îleri ve ale'l-umûm şirketler, müessesât-ı ticâriye, ma'deniye, zirâ'iyye ve snâ'iyye vekîllerinden biri ma'rifetiyle heyet-i umûmiyede i'tâ-yı re'y edebileceklerdir.

Yirmisekizinci madde: Heyet-i umûmiye, yevm-i ictimâ'dan bir mâh mukaddem Dersâ'âdetin en mu'teber gazetelerinden - biri Türkçe olmak üzere - lâ-ekall ikisiyle vâkî olan i'lân üzerine tecemmu' eder.

İ'lânât fihrist-i müzâkerâtı câmi' bulunacaktır.

Fihrist-i müzâkerâta, yalnız meclis-i idâre tarafından vukû' bulan tekâlîf ile hisse senedâtının lâ-ekall rub'una mâlik bulunan bir veya birkaç hissedâr tarafından heyet-i umûmiyenin ictimâ'ından yirmi gün mukaddem meclis-i idâreye tebliğ edilen tekâlîf geçebilir.

Binâen aleyh heyet-i umûmiyenin müzâkerâtı ancak ruznâmede muharrer mevâdd ve husûsâta mütedâir bulunur.

Yirmidokuzuncu madde: İctimâ'da bi'l-asâle veya bi'l-vekâle isbât-ı vücûd eden hissedârânın ellerindeki hisse senedâtı şirket sermâyesinin bir rub'una müsâvî ise heyet-i umûmiye sûret-i muntazamada teşekkül etmiş add olunur. Da'vet-i ûlâda bu şart tahakkuk edemez ise lâ-ekall otuz gün fâsıla ile hissedârân ikinci defa olarak ictimâ'a da'vet edilir. İşbu ikinci da'vet üzerine asâleten veya vekâleten ibrâz-ı vücûd eden a'zânın hâmil oldukları senedâtın mikdârı her neye bâliğ olur ise olsun heyet-i umûmiye sûret-i muntazamada teşekkül etmiş add olunur. Fakat evvelki da'vetnâmelerde müzâkeresi karârlaştırılmış olan husûsâtdan gayri mevâddın müzâkeresi câiz olamaz.

Bu vechile ittihâz edilen mukarrerât bi'l-cümle hissedârân hakkında mer'î ve mu'teberdir.

Otuzuncu madde: Heyet-i umûmiye de meclis-i idâre reisi riyâset eder. Reisin gaybûbeti hâlinde meclis-i idâre tarafından intihâb edilen a'zâdan biri makâm-ı riyâseti işğâl eyler. Reis ile re'y toplamaya me'mûr olanlar tarafından heyet-i umûmiyeye bir kâtib ta'yîn edilir.

Heyet-i umûmiyede hâzır olup en ziyâde hisseye mâlik olanlardan ikisi ve bunların imtinâ'ı hâlinde esâmî pusulasında nâmları mütevâliyen gelenlerden iki hissedâr nihâyetd kabûle kadar re'y toplamak hıdmetini ifâ eder.

Heyet-i umûmiyede müzâkere olunan husûsât bi'l-asâle ve bi'l-vekâle hâzır bulunan hissedârânın ekseriyet-ârâsıyla karârlaştırılır.

Ancak sermâye-i şirketin tezyîd, teşkîl veya tenkîsi, yeni hisse senedâtı veya tahvilât ihrâcı, şirketin nizâmname-i dâhilisinin gerek esas i'tibâriyle ve gerek şekli i'tibâriyle tebdîl ve tağyîri, işbu şirketin diğeri bir şirket ile birleştirilmesi, şirketin feshi ve tasfiye me'mûrlarının intihâbı ve salâhiyetlerinin ta'yîni husûsâtda sermâye-i şirketin nısfına mu'âdil olan hisse senedâtı ashâbının re'y ve karârı lâzımdır.

Otuzbirinci madde: Senevî ictimâ' eden heyet-i umûmiye, meclis-i idârenin ve müfettişlerin şirketin ahvâli hakkında her sene takdîm edecekleri layihayı istimâ' eder. Hesâbları tedkîk, tahkîk, kabûl veya red eder, tevzî'i lâzım gelen hisse-i temettu'ı ta'yîn eyler lüzûm görürse meclis-i idâre a'zâsını tebdîl ve yerlerine diğelerini nasb eder ve ale'l-umûm fihrist-i müzâkerâtda mûnderic bulunan bi'l-cümle mevâddı taht-ı müzâkere ve karâra alır.

Hülâsa şirketin menâfi'ine müte'allık bi'l-cümle umûr ve husûsât hakkında bi'l-müzâkere karâr-ı kat'î ittihâz ve îcâbî takdîrinde meclis-i idârenin iktidârını tevsî' eyler.

Otuzikinci madde: Heyet-i umûmiye tarafından işbu nizâmname ahkâmına tevfikân ittihâz olunan müzâkerât cümlece, hatta gâib ve muhâlif re'ye bulunan hissedârân için dahi mecbûriyyü'l-icrâdır.

Mukarrerât-ı mezkûre bir defter-i mahsûsa kayd ve zîri meclis-i idâre a'zâsıyla müfettişler ve re'y toplamaya me'mûr olanlar tarafından imzâ edilir.

Heyet-i umûmiyenin her ictimâ'ında hâzır bulunan hissedârânın adedi ile ikâmetgâhlarını ve hâmil oldukları hisselerin mikdârını mübeyyin ve aynı zevât tarafından mümzâ bir varaka zabıtnâmeye rabt olunur.

Fasl-ı Sâdis

Müfredât defteri – hesâbât-ı seneviye hakkındadır

Otuzüçüncü madde: Şirketin sene-i maliyesi Mart rûmî ibtidâsından bed' ile Şubat nihâyetinde hitâm bulur. Müstesnâ olarak birinci sene-i mâliye şirketin sûret-i kat'iyede teşekkül tarihinden bed' ile bin üç yüz yirmi sekiz senesi Şubat nihâyetine kadar olan müddeti şâmil olacaktır.

Her sene nihâyetinde meclis-i idâre şirketin hâl-i hâzırını, matlûbât ve düyûnâtını mübeyyin umûmî bir müfredât defteri tanzim ile heyet-i umûmiyeye takdîm eder, heyet de ya kabûl veya red eyler. Müfettişlerin raporunu ba'de'l-istimâ' hisse-i temettu'ı ta'yîn eder.

Şirketin defâtir ve muvâzeneleri heyet-i umûmiyenin ictimâ'ından kırk gün evvel müfettişlere tevdî edilecektir.

Heyet-i umûmiyeye dâhil olmak salâhiyetini hâiz olan her hissedâr mezkûr defterleri ve hesâbâtı mütâlâ'a ve mu'âyene edebilir.

Fasl-ı Sâbi'

İmzâ hakkındadır

Otuzdördüncü madde: Şirketin imzâ ve vekâleti meclis-i idâre reisine veyahud a'zâdan bir veya ikisine tevdî edilebilir. Bunlar müttehiden veya müştereken şirketin imzâsını vaz' ve vekâletini îfâ edebilecekleri gibi şu salâhiyeti meclis-i idârenin karârıyla âharına da tefvîz edebilirler.

Fasl-ı Sâmin

Temettu'ât, taksîmât hakkındadır

Otuzbeşinci madde: Evvelen her nev' rûsûm ve mesârif, sâniyen hükümet-i seniyyeden müsâ'ade istihsâlından sonra ihrâc edilecek tahvilât fâizleri, sâlisen yüzde on mikdârı teşkilât ve levâzımât mesârifî, râbî'an yüzde iki mikdârı inşâât bedelleri, hâmisen yüzde beş mikdârı hâsılât-ı gayr-ı sâfiyeden ihrâc edilecek olan ihtiyât akçesi çıkarıldıktan sonra mütebâkî temettu'a "temettu'-ı sâfi" add edilir.

İşbu temettu'-ı sâfiden:

Evvelen vaz' edilen sermayenin senevî yüzde altı fâizi te'diye ve tesviye edilecektir

Sâniyen artan temettu' ber vech-i âti taksîm edilir:

Birinci yüzde onu – miyânelerinde mütesâviyen taksîm edilmek üzere – meclis-i idâre a'zâsına

İkinci yüzde beşi meclis-i idârenin tensîb ve karârı dâiresinde direktör ile şirket me'mûrlarına tevzî' edilir.

Sâlisen mütebâkî temettu' şöylece taksîm olunur:

Birinci yüzde yetmiş beşi mütesâviyen hisse senedâtına

İkinci yüzde yirmi beşi mü'essisîn hisselerine taksîm ve tevzî' edilir.

Hâsılât-ı gayr-ı sâfiyeden tefrîk edilen yüzde beş ihtiyât akçesi şirket sermayesinin rub'una bâliğ olunca artık işbu ihtiyât akçesinin tefrîkine devâm edilmez. Ma'ahazâ mezkûr ihtiyât akçesinden bir mikdar alınıp da rub' derecede toplanan meblağ tenâkıs ettiği takdîrde yine ol nisbetde tefrîka devâm edilir.

Heyet-i umûmiye tarafından taht-ı karâra alınan fâizlerin ve temettu' mikdârlarının te'diyesi meclis-i idârenin ta'yîn ve tahsis ettiği zamân ve mekânda icrâ edilecektir.

Otuzaltıncı madde: Şirketin sermaye-i asliyesinin yüzde on beşini tecâvüz etmesi câiz olmayan teşkîl ve te'sîs mesârifî, mesârif-i umûmiye sırasına idhâl edilecektir.

Dokuzuncu Fesil

İhtiyât akçesi hakkındadır

Otuzyedinci madde: İhtiyât akçesi, otuz beşinci madde mücebince temettu'ât-ı seneviyyeden müfrez mebâliğin terâkümünden teşekkül edecek ve mesârif-i fevka'l-âde ve gayr-ı melhûzaya karşılık tutulacak ve işbu akçenin mikdârı şirket sermayesinin rub'una müsâvî bir râddeye bâliğ oldukça ihtiyât akçesi ifrâz olunmayacaktır.

Otuzsekizinci madde: Hâsılât-ı seneviyye hisse başına yüzde altı fâiz i'tâsına kifâyet etmediği takdîrde noksânı ihtiyât akçesinden ikmâl edilebilecektir.

Otuzdokuzuncu madde: Şirketin inkizâ-yı müddetinde ve bi'l-cümle ta'ahhüdât ifâ olunduktan sonra ihtiyât akçesi bi'l-cümle hissedârân beyinde taksîm olunacaktır.

Onuncu Fesil

Şirketin feshi ve kat'-ı mu'âmelâtı hakkındadır

Kırkinci madde: Meclis-i idâre her ne vakit ve her ne sebeble olursa olsun heyet-i umûmiyeyi ictimâ'a da'vetle şirketin müddetinin temdîdini veya feshi ile kat'-ı mu'âmelâtını yahud sâir şirkete birleşmesini ve nizâmnâme-i dâhilinin ta'dîlini teklîf edebilir şu kadar ki temdîd-i müddet edilmesi veya icâb ederse sâir şirketle birleşmesi ve nizâmnâme-i dâhilinin ta'dîli maddeleri hükümet-i seniyyenin ruhsatına mütevakıftır.

Kırkbirinci madde: Sermaye-i şirketin üç rub'ı gâib olduğu halde heyet-i umûmiye şirketin müddetinin inkizâsından mukaddem feshine karar verebilir. Bundan gayrı ahvâlde hissedârân cem'iyetinin sermaye-i şirketin nısfı mikdârının re'yi olmadıkça şirketin feshine karâr verilemez.

Kırkikinci madde: Müddetin inkizâsında yahud müddetinin hulûlünden mukaddem şirketin feshi hâlinde heyet-i umûmiye meclis-i idârenin teklîfi üzerine tasfiye mu'âmelâtını taht-ı karâra alır. Bir veya müte'addid tasfiye me'mûrı ta'yîn eder. Bunlara münâsib gördüğü her nev' hukûk ve vezâifi bahş ve tahmîl eyler. Ma'ahazâ işbu şirketin hukûk ve senedât ve ta'ahhüdâtını hükümet-i seniyyenin ruhsatıyla diğer bir şirkete terk ve ferâğ edebilir.

Tasfiye zamânında heyet-i umûmiyenin hukûku şirketin devam ettiği müddet zamânında olduğu vech ile mer'î olacaktır. Ma'ahazâ heyet-i umûmiyenin bilhassa vazîfesi tasfiye me'mûrlarının hesâblarını tasdîk etmektir.

Tasfiye me'mûrlarının ta'yîni keyfiyeti meclis-i idârenin vezâif-i mevkûlesine netice verir.

Kırkçüçüncü madde: Şirket ticâret ve nâfi'a nezâreti istatistik idâresinden verilecek numûneye tevfikân mu'âmelât-ı seneviyyesini nâtik bir cedveli her sene ve işbu nizâmnâme-i dâhilînin matbû' nüshalarından elli adedini bir defaya mahsûs olarak nezâret-i müşârun ileyhâya takdîm eyleyecektir.

Kırkdördüncü madde: Şirket ihrâc edeceği hisseler tâlib kaydı zımında neşr edeceği i'lânâtda evvela şirketin maksad-ı teşekkülünü ve müddetini sâniyen müessislerin ve ilk heyet-i idâre a'zâsının esâmîsini sâlisen sermayenin mikdârını ve sûret-i tezyîdini ve râbî'an temettu'ât sûret-i taksîmini ve bu miyânda müessislere ve heyet-i idâre a'zâsına tahsis edilecek mekâdîri sarâhaten beyân edecektir.

Markolovi ve Alkranti ve Sinani Efendilere izâfetle Haralambos Ağniyadis

Fî 12 Şubat sene 1326

Markolovi / Viktor Alkranti / Jozef M. Sinani (BOA, ŞD., 1232/37, 10 Cemâziyelevvel 1329).

Ek 3: İstanbul'daki Mavnacı Esnafının Nakliye Şirketlerinin Kurulmasını İstemediklerine Dair Arzuhâli

Huzûr-ı sâmi-i cenâb-ı vekâlet-penâhiye

Ma'rûz-ı çâker-i kemîneleridir ki

Asırlardan beri devlet-i Osmâniyenin yetim ve sefil ve metrûklar yuvası ıtlâkına sezâ bulunan ve her ceng ü cidâlde namus ve hayat-ı devleti tahlîs için mevdi istihkâr eyleyen ve fakat hükm-i kânûn ve evâmîr-i devlete inkiyâdı kendilerince dâreynde rehber-i necât telakkî eyleyen biz biçâre Anadolu ahâlisinin hâl-i sefâlet-iştimâline acaba nasb-ı nazar-ı merhamet edilecek zaman henüz hulûl etmedi mi mütenevvi' on yedi dürlü virgüyi i'tâ eylemek için her gûnâ vesâit-i temeddünden ve arazisinin kuvve-i inbâtiyesinden vesâit-i zirâ'iyyenin fikdânı neticesi olarak evlad ve ailelerimizden açıklıktan ölmeyecek kadar ma'îşet-i suverânelerini tedârikden mahrûm kalan biz biçâregân milletinin ecdâdlarımızın devr-i Sultan Fatih cennet-mekân zamanından berü gedik usûlüne tâbî' bulunan ma'ûnacılık san'atına sâlik olarak kuvvet-i lâ-yemût bir sûrette imrâr-ı hayat eylemekte ve biz evlad ve ahfâdları da başka bir gûnâ vâsita-i ma'îşetimiz olmaması neticesi olarak aynı san'ata vakf-ı hayat eyleyerek mahzâ şu hıdmet-i sefîleye mukâbil kazanabildiğimiz beş on para Dersâ'âdetde liman ve palamar ve emsâli misillü nice tekâlîfi edâdan sonra binlerce mihn ü meşâkk ile toplayabildiğimiz beş on para ile evladlarımızı memleketlerimizde geçindirmekte iken vah ve esefa ki bir zamanlar kahr olası istibdâd erkânını teşkil eyleyen kurenâ ve vükelâsının efkâr-ı milliyeyi uyandırmamak fikr-i istibdâd-kârânesiyle nî'met-i ma'ârif ve bî't-tab' tevsî'-i ticâret ve fikr-i temeddünden mahrûm bırakılmış ve hazâin-i milliyemizi mü'ekkel ittihâz eyleyerek zâhirde Osmânî ve hakikatde ise menâbî'-i servet-i milliyeye göz diken ecânibin yed-i ihtikârlarına geçirilmesine sahte hamiyetli Osmânîliler tarafından anonim şirketleri teşkîli sûretiyle hukûk-ı millet mahv edilmiştir. İstibdâd kahr olası istibdâd bir zamanlar ecdâdlarımız için kâşâne-i sa'âdet olan mesâkin-i şer'iyyemizi birer yangın harâbezârına döndürmüş ve istikbâlde vatan-ı mukaddesimizin nigezbânı olacak çiğerpâre evladlarımızı açıklıktan ölümünü görmemek için ağniyâyâ bir hüccet-i şer'iyye ile satmak kabîlinden olmak üzere güya evladlığa veremeliği biz Anadolu ahâli-i metrûkesini sevk eylemiş şu derd-i tehassürle vâlideynin yüreği cayır cayır yanmakta iken vakta ki fî 10 Temmuz sene 1324 tarih-i mübeccelinde meşrûtiyetin î'lânıyla millet-i Osmâniye ribka-i esâretten tahlîs edilerek hâkimiyetine nâil olduğu fikrine zâhiben izhâr-ı âsâr-ı sürûr ve şâdumânî edilmiş iken sad-hezâr-ı teessûf ki hâkimiyet-i milliyeyi temessül eylemek üzere güya millet tarafından müntehab ümenâ-yı millet biz biçâregânının hukûk-ı tab'iyyelerimizi muhâfaza ve refâh-ı sa'âdet-i memleketi te'mîn için îfâsı lâzım gelen vazîfe-i vekâleti hüsn-i îfâ eylemeleri mukteziyât-ı meşrûtiyetden iken bunlardan bazıları bu sıfat-ı mukaddese ve nüfus-ı vekâleti mahzâ te'mîn-i menâfî'-i maddiyeleri alet ittihâz eyleyerek nice imtiyâzlar istihsâline hasr etmek sûretiyle izhâr-ı âsâr-ı ihânet eylemişlerdir zât-ı sâmi-i vekâlet-penâhîlerine arz ve beyândan müstağni olduğu üzere efrâdının ictimâ'ıyla teşekkül eyleyen hükümetler memâlik-i meftûhalarında te'mîn-i istikrâr-ı âsâyîş zımnında evvel emirde efrâdının seviyye-i irfânı nisbetinde ma'îşetlerinin dâire-i meşrû'iyetde te'mînine bezl-i himmet eylemek ve bunu her milletten örf ve te'âmülüne mürâ'ât eylemek sûretiyle bir kâ'ide-i mazbûtaya rabt eylemek hikmet-i hükümetden iken bir zamandan beri biz fukarâ-yı esnâfın pek çok fedâkârlıklar ihtiyârıyla teşkiline muvaffak olduğumuz şu ma'ûnacı esnâf cem'iyetinin kâr u kîsbine göz diken ecânib sadr-ı esbak Hakkı Paşa hazretlerinin zaman-ı sadâretlerinde cem'iyet-i vataniyesi olmayan sahte Osmânîlilere mürâca'atla memâlik-i Osmâniyede ve bilhassa Dersâ'âdetde teshîl-i münâkalât-ı berriye ve bahriye unvân-ı ticârîsi altında bir şirket teşkîli imtiyâzını almaya teşebbüs eylemişler ise de sadr-ı müşârun ileyh hazretleri bu gibi münâkalât-ı bahriyenin Kastamonu ve

Trabzon vilâyetleri ahâlisi tarafından pek çok fedâkârlıklar ihtiyârıyla tedârik eyledikleri ma'ûnaları vâsıtasıyla icrâ edegelmekte ve ilcâât-ı zamân i'tibâriyle bazı ahvâlde harb-i iktisâdiyi kemâl-i sıdk ve sadâkatle ifâ eylemekte ve böyle bir şirketin teşekkülü halinde bi't-tab' ma'ûnalarından başka rekâbet edecek sermayenin fikdânından nâşi ma'a efrâd-ı aile inkirâzları müstehakk olması nokta-i nazarından âtiyen esnâf-ı merkûmenin ıslâhı çaresi tezekkür edilmek üzere şimdilik şu havza-i Haliç'de binlerce ailenin nafakasını te'mîn eyleyen biz fukarâ-yı esnâfın hukûk-ı meşrû'ı lütfen ve inâyeten meclis-i hass-ı vükelâca nazar-ı merhamete alınarak böyle bir anonim şirketinin mahzâ muhâfaza-i hukûk-ı millet nokta-i nazarından teşekkülüne müsâ'ade edilmemiş ve fakat tarih-i mezkûrda nâfi'a nezâretinde bulunan Hulusi Beyefendi'ye de merâkib-i bahriyenin ilcâât-ı zamân i'tibâriyle teksirine de himmet edilmesi tezekkür edilmiş ve teblîğ olunan emr mücebince mahzâ heyet-i vükelâyı ecânibin tasdî'inden tahlîs için ber müceb-i emr ü iş'âr otuz iki bin lira sarfıyla mevcûdumuza yüz elli ma'una daha ilâve etmek sûretiyle emr-i hükûmeti tenfîz etmiş ve kezalik bahriye nezâretinde Halil Paşa hazretlerinin bulunduğu bir hengâmda harbiye nezâreti erzâk müte'ahhidi bulunan İtalya devleti tebe'asından Mösyö Kamhi'nin havza-i Haliç'de Cibali'de vâkı' değirmenlerine büyük şlepler vâsıtasıyla öğütmek üzere getirdiği buğdayları taksîm-i i'mâl kâ'idesinde Dersa'âdetde deniz hammalı add edilen bizler vasıtasıyla değirmenlerine nakl eylemek cümle-i örf ve te'âmül-i memleketden iken ve devlet-i Osmâniyenin limanında çalışan ma'ûnacıların cümle-i hukûkundan iken müte'ahhid-i merkûm şu fabrikatörlüğü yüzünden yüz binlerce lira kazandığı halde biz bu vatanın öz evladlarının mahzâ nakliyât husûsunda kazanabildiğimiz beş on paradan da bizleri mahrûm etmek vesîlesiyle İtalya'dan getirtmiş olduğu dubalarıyla buğdayların nakliyâtına teşebbüs etmesi neticesi olarak ol tarihte gerek sadâret-i uzmâyâ ve gerekse makâm-ı müşârun ileyhâya vukû' bulan mürâca'ât-ı muhikkânemiz neticesinde her devletin liman dairelerinde vukû' bulacak münâkalât-ı berriye ve bahriyesi mutlaka o devletin bu gibi hıdemât-ı sefîlesiyle mütevağgil tebe'asının cümle-i hukûkundan olmağla berâber esâsen Haliç Dersa'âdet harb limanından ma'dûd bulunması ve devlet-i Osmâniyenin bu gibi limanlarında kendi tebe'a-i sâdıkasından başka bir kimse tarafından hükûmetin müsâ'adesinin gayrı bir vâsıta ile nakliyât icrâsına kat'iyen müsâ'ade edemeyeceğinden bahisle derhal işbu İtalyan dubalarının birer romörköre rabt ile buğday vapurlarından tecrîd ve havza-i Haliç'i şu rakîblerimizden tahlîs eylemek sûretiyle biz biçâregânının hukûkunu muhâfazaya bezl-i mürüvvet etmiş ve kezalik daha bundan yedi mâh mukaddem Anadolu şimendifer kumpanyası tarafından bilhassa Almanya'dan celb olunan iki adet duba vasıtasıyla mezkûr kumpanyanın vapurlar vâsıtasıyla gelen emvâl-i ticâriyesini nakl edilmek istenilmiş ise de hareket-i vâkı'anın bütün düvel-i ecnebiye bandırasını hâmil vapurlar vâsıtasıyla Dersa'âdete idhâl olunan eşyâların hîn-i tahliyelerinde ânların da tedârik eyleyecekleri dubalarıyla tahliye edileceği ve binâen aleyh artık memâlik-i Osmaniye'den milyonlarca lira çeken ecânibin hiç olmaz ise bunların deniz hamallıkları yüzünden biz öz vatanperverlere etmek parasını da çok gördüklerinden bahisle tarih-i mezkûrda harbiye nezâret-i celîlesini işgâl eyleyen Mahmud Şevket Paşa hazretlerine vukû' bulan mürâca'at-ı istimdâdkârânemiz üzerine esâsen ma'ûnaların edevât-ı harbiyeden bulunması ve bu gibi münâkalâtın ecnebî dubalar vâsıtasıyla icrâsına muvâfakat edildiği takdirde esnâfımızın rekâbet edememesi neticesi olarak esnâfımızın mahv ve münkarız olması neticesi olarak ahvâl-i harbiyede ve sevkîyâtı zamânında vücûdumuzun ma'dûmiyetinden dolayı devletin küllî zarara dâcâr olacağı ve bu gibi hıdemât-ı sefîle-i bahriyenin her devletde ol devletin deniz hamâlları olan esnâfına aid olacağı cihetle kat'iyen bu gibi dubaların münâkalât-ı bahriyede isti'mâline müsâ'ade olunmaması yolunda gerek nâfi'a ve gerekse liman ve gerekse bahriye nezâretine ve şehremânet-i aliyyesine yazılan tezâkir-i resmiye ile men' edilmiş olduğu İkdâm gazetesinin 25 Kânûn-ı sâni sene 327 tarih ve 688 numerosunda muharrer tezkireler

muhteviyâtıyla hukûk-ı mahlûkânemiz muhâfaza edilmiş ve esnâfımızın muhâfaza-i hukûkları zımnında gerek şûrâ-yı bahriye ve gerekse şehremâneti ve ticâret odaları tarafından arız ve amîk icrâ kılınan müzâkerât neticesinde ol bâbda ittihâz olunan mukarrerâtı hâvî esbâb-ı mûcibeli mazbatalarda liman dairesinde dosyası miyânında mevcûd ve bunların celb ve tedkikiyle bir fikr-i vicdânî edinmesi de mümkinâtdan bulunduğu ve şu sûretle ile'l-ebed hukûk-ı kemterânemizi muhâfaza eyleyen ve eyleyecek zevât-ı müşârun ileyhâya karşı minnetdâr kaldığımız ve kalacağımız derkâr olmağla berâber bu kerre Selanik meb'ûsı Karaso Efendi tarafından vukû' bulan mürâca'at üzerine memâlik-i Osmâniyede bilâ takyîd münâkalât-ı berriye ve bahriye unvânı tahtında bir anonim şirketi teşkîli imtiyâzına dâir vukû' bulan istid'âsı üzerine şirket-i mezkûrenin teşkiline dâir imtiyâzı meclis-i hass-ı vükelâca bi't-tezekkür ihsân edilmiş ve lede'l-arz mücebince irâde-i seniyyesi de şeref-ta'alluk buyrulmuş ise de arz ve tafsilden müstağni olduğu vechile bugün düvel-i garbiyenin cümlesinde ve bilhassa düvel-i bahriyeden olan İngiltere devletinde bile kavânîn-i müdevveneden ziyâde müstemlikâtının kâffe-i nikâtında mevcûd örf ve te'âmüle son derecede mürâ'ât edilmekte olmasına nazaran biz gibi fukarâ-yı esnâfın ellerinde avuçlarında evlad ve ailelerinin ittifâk ve i'âşeleri için mevcûd olan ma'ûnalarımızdan başka bir gûnâ vesâit-i ma'îşetimiz olmamasına ve işbu san'at yüzünden virgü ve rüsûm-ı sâire nâmıyla hükümet-i metbû'amıza senevî altı bin liradan ziyâde tezkire limanca kabûl edilmiş olan palamar gibi rüsûm-ı sâireden dolayı akçe i'tâ eylemek sûretiyle hazîne-i devlete mürâne bir mu'avenet-i nakdiyede bulunmakta ve bâlâ-yı feryâd nâmemizde arz ve beyân eylediğimiz vechile dört seneden beri şu iki vilâyet fakîr ailesinin ekmeğine göz diken ecânibin teşvikiyle böyle bir şirketin teşkîli hakkında vukû' bulan müsted'âyât ahvâl-i pür-melâlimizi nazar-ı hamiyetlerinden dûr tutmayan umûm erkân-ı devlet tarafından red edildiği gerek şûrâ-yı bahriyede müteşekkil komisyon-ı âlileri mukarrerâtı ve gerek liman dairesince ol bâbda mevcûd mukarrerât-ı resmiye ile sâbit bulunduğundan her kâr umûrda yedi yüz seneden beri derd-i ma'îşetlerinin te'mîni için şu ma'ûnacılık san'atından başka medâr-ı ma'îşetleri bulunmayan bir biçâregân esnâfın mukadderâtında ilcâât-ı zamân ve memleketlerimizin fakr u hâli hasebiyle nazar-ı insâf ve merhamete alınması ulyâ-yı umûr-ı devletin cümle-i vezâif-i vicdâniyelerinden bulunması nokta-i nazarından keyfiyetin cihet-i kânûniyesi hakkında mütâlâ'aları beyân buyrulmak üzere istid'â-yı mütekaddimimizin Bâb-ı âlî hukûk müşâvirliğine emr ü havâlesi ve ma'rûzât-ı muhikkânemize mütedâir olup gerek bahriye nezâret-i celîlesinde ve gerek liman dairesinde mevcûd mukarrerâtı hâvî dosyaların celb ve tedkiki ve tezâhür edecek ahvâle göre meb'ûs Karaso Efendi tarafından teşkil eyleyeceği mev'ûd olan şirketin hiç olmaz ise şu havza-i Haliç Dersa'âdetde te'mîn-i ma'îşet eyleyen biz binlerce ma'ûnacı esnâfının hukûklarına tecâvüz edilmemek sûretiyle ummân ticâretlerine nisbeten katre kabîlinden olmak üzere Dersa'âdet limanının kemâfi's-sâbık istisnâen bizlere ihsânı husûsunu kemâl-i teessürle hâmi-i hukûk-ı millet olan makâm-ı devletinizden niyâz ve istirhâm eyleriz.

Fî 25 Şubat sene 1328

Dersa'âdet umûm ma'ûnacı esnâfı nâmına esnâf-ı merkûmeden (BOA, ŞD. 19/29, 8 Rebîülevvel 1335).

(mühürler)

Fî 20 Rebiülahir sene 338 / fî 12 Kânûn-ı sâni sene 335

Mazbata

Şûrâ-yı Devlet mâliye ve nâfi'a dâiresinden tanzîm ve heyet-i umûmiyesinden tezyîl olunup melfûfuyla miyâne-i bendegânemizde mütâla'a olunan mazbatada beyân olunduğu üzere [1] merkezi Dersa'âdetde olarak nizâmât-ı âidesine tevfikân Dersa'âdet ve mülhakâtında otomobil, kamyon, romörkôr işletmekle beraber bilumum memâlik-i Osmâniye dâhilinde tren ve vapur gibi vesâit ile eşyâ-yı ticâriye ve beytiye nakliyâtını te'mîn ve mezkûr vesâitin alım satım komisyonculuğu ve bunlar için garaj vesâire te'sisi husûsâtını icrâ etmek üzere yirmi beş bin lira sermaye ve elli sene müddet ile "nakliyât-ı dâhiliye Osmânlı anonim şirketi" unvânı altında mekteb-i sultânî sâbık dâhiliye müdürlerinden Mehmed Tevfik Bey ve rüfekâsı taraflarından [2] teşkîli istid'â kılınan şirket nizâm-nâme-i dâhilîsinin mûndericâtı münâsib ve şûrâ-yı müşârun ileyhî icrâ kılınan ta'dîlât ve tashîhâtı muvâfık görüldüğünden mu'âmele-i lâzimenin ifâsı husûsunun ticâret ve zirâ'at nezâretine havâlesi bi't-tezekkür anifü'l-beyân mazbata ve melfûfu bu bâbda kaleme alınan irâde-i seniyye layihasıyla ma'an ve matviyen arz ve takdîm kılınmış olmağla

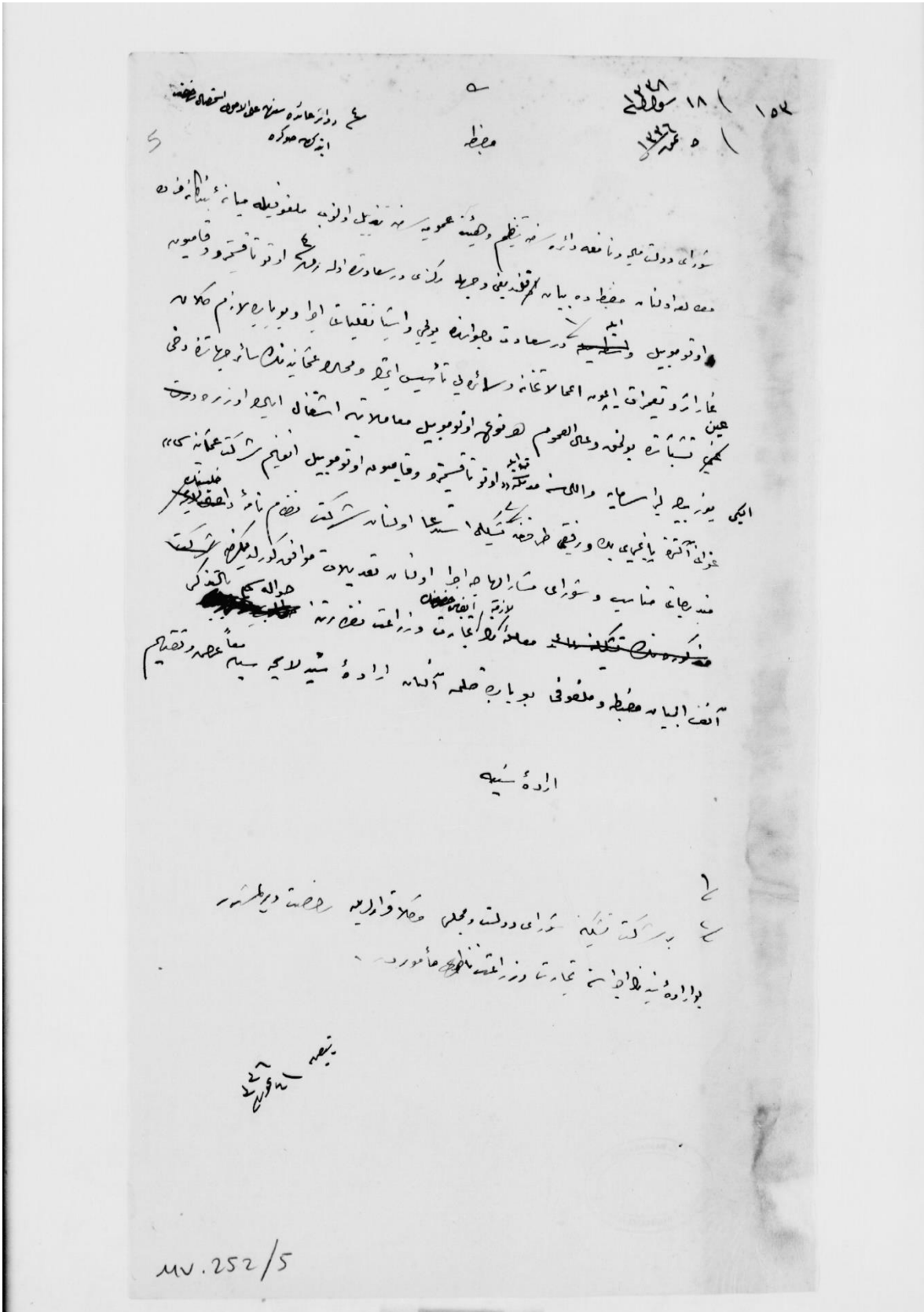
İrâde-i Seniyye

Mebde' [1]

Müntehâ [2] bir şirket teşkîline şûrâ-yı devlet ve meclis-i vükelâ karârları ile ruhsat verilmiştir.

Bu irâde-i seniyyenin icrâsına ticâret ve zirâ'at nâzırı me'mûrdur (BOA, MV., 254/30, 20 Rebiülevvel 1338).

Ek 5: Oto Taksimetro ve Kamyon Otomobil Osmanlı Anonim Şirketi'ne Dair Ruhsat



Kaynak: (BOA, MV., 252/5, 18 Şevval 1338).

Fî 18 Şevval sene 1338 / Fî 5 Temmuz sene 1336

Mazbata

Şûrâ-yı Devlet mâliye ve nâfi'a dairesinden tanzîm ve heyet-i umûmiyesinden tezyîl olunup melfûfuyla miyâne-i bendegânemizde mütâla'a olunan mazbatada beyân kılındığı vechile merkezi Dersa'âdetde olarak devâir-i aidesinden ale'l-usûl istihsâl-i ruhsat etdikden sonra ototaksimetre ve kamyon ve otomobil ile [1] Dersa'âdet ve civârında yolcu ve eşyâ nakliyâtı icrâ ve bu bâbda lazım gelen garaj ve tamirat için imalathâne vesâireyi te'sis etmek ve memâlik-i Osmâniyenin sâir cihâtında dahi aynı teşebbüsâtta bulunmak ve ale'l-umûm her nev' otomobil mu'âmelâtıyla iştigâl eylemek üzere iki yüz bin lira sermaye ve elli sene müddet ile "ototaksimetre ve kamyon ve otomobil anonim şirket-i Osmâniyesi" unvânı altında Pagiri (?) Bey ve refiki tarafından [2] teşkîli istid'â olunan şirket nizâmnâme-i dâhilisinin mündericâtı münâsib ve şûrâ-yı müşârun ileyhâca icrâ olunan ta'dilât muvâfık görüldüğünden mu'âmele-i lâzîmenin ifâsı husûsunun ticâret ve zirâ'at nezâretine havâlesi bi't-tezekkür ânifü'l-beyân mazbata ve melfûfu bu bâbda kaleme alınan irâde-i seniyye layihasıyla ma'an arz ve takdîm

İrâde-i Seniyye

[1]

[2] Bir şirket teşkiline şûrâ-yı devlet ve meclis-i vükelâ karârlarıyla ruhsat verilmiştir.

Bu irâde-i seniyyenin icrâsına ticâret ve zirâ'at nazırı me'mûrdur.

Tebyîz fî 4 Temmuz sene 336

Ek 6: Osmanlı Devleti'nde Faaliyet Gösteren Nakliye Anonim Şirketleri

Şirket İsmi	Kurucular	Kuruluş Yeri	Kuruluş Tarihi	Kuruluş Sermayesi (Lira)
Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyyesi	Davud Roso	İstanbul	5 Aralık 1909	30.000
Osmanlı Milli Otomobil Şirketi	Hüseyin Şara ve ortakları	Yanya	11 Ocak 1911	20.000
Nakliyat ve Ardiyeler Osmanlı Anonim Şirketi	Tüccar Markolovi, Viktor Alkranti ve Jozef M. Sinani	İstanbul	12 Mart 1911	100.000
Otomobil Otobüs ve Omnibüs Anonim Osmanlı Şirketi	Yusuf Nuri Bey ve ortakları	Yanya	12 Haziran 1911	20.000
Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketi	Albert Kazez	İstanbul	10 Haziran 1912	50.000
Münakalat-ı Bahriye ve Berriye Osmanlı Anonim Şirketi	Jozef Karaso Efendi	İstanbul	13 Şubat 1913	20.000
Milli Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi	Huzam Paşa ve ortakları	İstanbul	14 Şubat 1914	30.000
Tesri-i Nakliyat Osmanlı Anonim Şirketi	Mütteahit Salih ve Zeburpaşazâde Asaf Beyler	İstanbul	17 Mayıs 1914	30.000
Milli Nakliyat Anonim Osmanlı Şirketi	Ali Nihad ve Matya Darbor Efendiler	İstanbul	18 Mayıs 1914	25.000
Nakliyat-ı Umumiyye Osmanlı Anonim Şirketi	Nazmi Bey ve ortakları	İstanbul	30 Aralık 1915	22.000
Ticaret-i Bahriye ve Berriye-i Osmanlı Anonim Şirketi	Albert Kazez	İstanbul	25 Haziran 1917	50.000
Nakliyat-ı Dahiliye Osmanlı Anonim Şirketi	Mehmed Tevfik Bey ve ortakları	İstanbul	17 Ocak 1920	25.000
Oto Taksimetro ve Kamyon Otomobil Osmanlı Anonim Şirketi	Panciri Bey ve ortakları	İstanbul	6 Temmuz 1920	200.000