

ŞİRKET-İ HAYRİYE: OSMANLI BOĞAZİÇİ TAŞIMACILIK ŞİRKETİ

Dr. Öğr. Üyesi Fatma Şensoy

Kıbrıs Sosyal Bilimler Üniversitesi

ÖZ

Şirket-i Hayriye, Osmanlı ekonomik ve sosyal yapısında önemli izler bırakmıştır. 1850 yılında Osmanlı Devleti'nde kurulmuş ilk anonim şirkettir. Bir kurum kültürünün ilk örneği olmuştur. İstanbul ve Boğaziçi'ni birbirine bağlamıştır. Yük ve yolcu taşımacılığı imtiyazı verilen bu şirket, ekonomik ve teknolojik alanda olduğu gibi sosyal alanda da oldukça önemlidir. Muhasebesinde de “Çift yanlı kayıt sistemini” uygulayan ilk örneklerden biri olarak Şirket-i Hayriye'nin öncü niteliği önemlidir. Şirket-i Hayriye, 1945'te hükümet tarafından satın alınıp Şehir Hatlarına devredilinceye kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında vapurlarla yolcu taşımacılığı yapmıştır.

Anahtar Kelimeler: Anonim Şirket, Çift yanlı kayıt sistemi

Jel kodu: M10, M11, M19

OTTOMAN BOSPHORUS SHIP MANAGEMENT ŞİRKET-i HAYRIYE

ABSTRACT

Şirket-i Hayriye has left a significant track on economic and social structures of Ottoman life. It was the first share company which established in Ottoman State in 1850. It gave the first example of such a company culture. It has connected Bosphorus and Istanbul to each other very first time. The share company with the privilege of passenger and freighter was not only a pioneer in economy and technology but also in the social responsibility. It was also the one of the first companies which had the “double entry bookkeeping records”. Till 1945 Şirket-i Hayriye

Makale Geliş Tarihi : 24.04.2018

Yayın Kurulu Kabul Tarihi : 31.05.2018

was the main transportation between Bosphorus and İstanbul and was transferred to İstanbul Public City Transportation by the government at 1945.

Keywords: Share Company, Double Entry Bookkeeping System

Jel Code: M10, M11, M19

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulmuş ilk anonim şirket olan Şirket-i Hayriye'nin kuruluş amacı, Batı'da büyük servet birikimini ve ekonomik yaşamın gelişmesini sağlayan anonim şirketlerin bir örneği olmak üzere açıklanmıştır. İstanbul'un coğrafi konumu gereği Boğaziçi'ni şehir merkezine bağlamak gereği de bu amacın gerçekleşmesine hizmet etmiştir. Sultan Abdülmecid'in onayı ve iştirakiyle de kurulmuş şirketin hissedarları arasında Pertevniyal Valide Sultan, Sadrazam başta olmak üzere devlet adamları, sarraflar ve diğer görevliler vardır.

Şirketin hukuki yapısı, yine aynı yıl kabul edilmiş Ticaret Kanunnamesinde çizilmiştir. Şirket ortaklarının sermaye üzerindeki payları ile orantılı sınırlı sorumlulukları ifade edilmiştir. Muhasebe kayıt düzeni açısından, yasada çift yanlı kayıt yönteminin defterleri yer almıştır. Çift yanlı kayıt yönteminin bilgi ve uygulama eksikliği, bu yöntemin şirket muhasebesinde kullanılması için 1870'lere değin beklemek gerekmiştir. 1850 Ticaret Kanunu sonrasında çift yanlı kayıt yöntemi, okulların ders programlarına konulmuş ve hızlı bir eğitim süreci yaşanmıştır. 1879-1880 yıllarına gelindiğinde çift yanlı kayıt yöntemine geçiş padişah fermanına konu olmuştur. Bu tarihten sonra çift yanlı kayıt yöntemi hem eğitim ve yayın dünyasında ve hem de uygulama alanında hızlı bir gelişme süreci yaşamaya başlamıştır.

Şirket-i Hayriye, ekonomik alanda yenilikler getirdiği gibi teknolojik ve sosyal yaşamda da yeni uygulamalar göstermiştir. Bu çalışma, şirket tarihi içinde önemli bir yere sahip olan Şirket-i Hayriye'nin bilançoları üzerinden mali yapısının anlaşılmasını amaçlamaktadır.

2. İHTİYAÇ NASIL ORTAYA ÇIKTI: BOĞAZ KIYILARININ ARTAN NÜFUSU VE KIYILAR ARASI ULAŞIMIN GEREKLERİ

Coğrafi konumu ile tarih boyunca bir deniz kenti olan İstanbul'da XIX. yüzyıl başlarına değin Boğaziçi ve Haliç'te deniz ulaşımı hafif kayıklarla, yük taşımacılığı ise pazar kayıkları ve mavnalarla sağlanmıştır. Pazar kayıkları genelde hayırseverler tarafından vakfedilmiştir. Kayıkçılık yasal düzenlemelerle belirli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen örgütlü bir iş koludur. Yolcu ve yük taşıma fonksiyonları yanında kayıklar, asker nakliyatında da kullanılmışlardır (Ertuğ, 2001, s. 258).

Kayıklarla yapılan ulaşım ve taşımacılık seyir güvenliği açısından oldukça zahmetlidir. Nüfus ve ihtiyaçların fazlalaşması ile artan kent içi ulaşım talebi de karşılanamamıştır. Balıkçılık ve kayıkçılıkla uğraşanlar dışında Boğaz'a işleyen kayıkların yetersizliği ve her gün işine gitmek zorunda olan orta halli ahali için Boğaziçi bir oturma mahalli olamamıştır. Hatta Beykoz ve Kadıköy uzak yerler olarak kabul edilip buralara sürgüne gönderilen devlet adamları olmuştur. (Kara, 1976, s. 265) Ancak servet sahipleri Boğaz'da yalı ve köşkleri olanların yaşadığı bir ortamdır. Boğaziçi'ne olan talebin ve rağbetin artması, Tanzimat sonrası dönemdedir. O dönemde İstanbul'un nüfusunun da arttığı bir gerçektir. 1844 yılında İstanbul'un erkek+kadın nüfusunun toplamı 391.000, 1856'da 430.000 olarak tahmin edilmektedir. Fransız Şarkiyatçı Ubicini'de bu rakamı 1844 yılı için 891.000 olarak tahmin etmiştir. Yabancı uyruklular ve İstanbul'da geçici olarak bulunan bekârları çıkarınca kentin gerçek nüfusunun 750.000 olduğunu belirtmiştir. (Behar, 2003, s. 71)

Tanzimat sonrası dönemde, Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısındaki dönüşüm ve tüketim alışkanlıklarındaki değişime paralel olarak sayfiye alışkanlığı gelişmiş ve yaygınlaşmıştır. Bu da özellikle İstanbul ile hemen yanı başında bulunan Boğaziçi arasındaki ulaşım ihtiyacını artırmıştır. Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, öncelikle ihtiyacı ve boşluğu iyi yakalayan yabancı girişimcilerce başlatılmıştır.

Başlangıçta, Boğaz'dan Karadeniz'e çıkmak isteyen, fakat akıntıdan veya uygunsuz hava koşullarından dolayı zorlanan yelkenli gemileri çekme işine el atan yabancılar (BOA. A.AMD, 40/91; Boğaziçi'nde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye, 2007, s. 15.) Tanzimat'tan sonra da iki vapurla Boğaz'da yolcu taşımacılığına başlamışlardır. Buradaki kârlı kazancı ve fiilî durumun yarattığı imkânları gören diğer ülkelerin girişimcileri de bunları örnek gösterip izin almak istemişlerdir. 1837'de biri İngiliz diğeri Rus bandıralı gemilerle yapılan taşımacılık işi kısa bir süre sonra yasaklanmış, ancak devlet bu kez artan gereksinimi gidermek üzere harekete geçmiştir. 1844 yılında Osmanlı sularında yolcu ve yük taşımak üzere işletilen ilk Osmanlı bandıralı buharlı gemiler olan Tersane-i Amire'ye ait Mesir-i Bahri ve Eser-i Hayır adlı vapurlardan biri İstanbul'da diğeri ise Marmara Denizi'nde İstanbul, Bandırma, İzmit ve Tekirdağ arasında işlemeye başlamıştır (Karal, 1976, s. 265).

2.1. Hayırlı Şirket'in Kuruluşu

2.1.1. Padişah Onayı ile Kurulan İlk Anonim Şirket

Şirketin kuruluş amacı, batıda büyük servet ve gelişimin bir örneği olan anonim şirketler -"Avrupa'ca büyük servet ve mamuriyeti mûcib olan ve anonim denilen şirket-i i'tibâriyyeler"- hakkında bir örnek göstermek ve Boğaziçi'nde oturanların şehre geliş gidişlerini kolaylaştırmak olarak açıklanmıştır. Şirketin kurulmasıyla ilgili lâyiha¹ Sultan Abdülmecid tarafından onaylandıktan sonra (Takvîm-i Vekâyi', nr. 436, 10 Muharrem 1267, s. 1-2) çıkarılan fermanla, İstanbul ile Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli kıyısında inşa edilecek iskeleler arasında vapur işletme imtiyaz ve tekeli yirmi beş yıl süreyle Şirket-i Hayriye'ye verilmiş, Haliç bu imtiyaza dahil edilmemiştir.

Sultan Abdülmecid ve dönemin yöneticileri Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile halkın ticari işletme seçeneklerini genişletmek istemiştir. Şirketin mülkiyeti hisselerle bölünmüş ve alım satıma konu olmuştur. Dolayısı ile şirketin ömrü kurucularının, hissedarlarının ve çalışanlarının ömürlerinden bağımsızdır. (Kuran, 2010, s. 53)

¹ Lâyiha: Kanun, tasarı

Ahmed Cevdet Paşa ile Keçecizade Fuad Paşa'nın (o tarihte Sadaret Müsteşarı) şirketin kurulmasına dair hazırladıkları rapor önce 15 Eylül 1850 tarihli hükümet oturumunda ele alınmıştır. Mustafa Reşid Paşa'nın başkanlığındaki hükümet üyeleri şirketin kurulması fikrini gayet olumlu bulmuşlar hatta kurulacak şirketin hisse senetlerinden 157 tanesini almayı taahhüt etmişlerdir. Reşid Paşa'nın bizzat kendisi yirmi hisse satın almıştır. Bütün bu hususlar Sultan Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 /23 Zilkade 1266 tarihli iradesi ile onaylanmış ve Şirket-i Hayriyye'nin resmi kuruluş süreci tamamlanmıştır. (BOA, İ.DH, nr. 13077; Akyıldız, 2013, s.355)²

Şirket-i Hayriye'nin kuruluşuna ilişkin olarak yayınlanan mazbatanın ardından şirketin yasal kuruluşu padişahın iradesine konu olmuştur ve imtiyaz fermanı Sultan Abdülmecid tarafından Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya verilmiştir. Zira bu gibi şirketlere bir padişah emri verilmesi gerektiği ve padişahın ilgisinin şirketin itibarıyla şerefini arttıracacağı ifade edilmiştir. Bir sureti Takvim-i Vekayi' nin 14 Rebiülevvel 1267/17 Ocak 1851 tarihli sayısında da yayınlanmıştır. Bu iradenin metni ile şirketin kurulması konusunda tüm ayrıntılar açıkça belirtilmiş ve karara bağlanmıştır. Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere beş gemi ve ayrıca ikisi de Boğaz'dan Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemileri çekmekte kullanılmak üzere yedi gemiyle faaliyete geçmek amacıyla Şirket-i Hayriyye isimli bir anonim şirket kurulacaktır. Vapurların yanaşacağı iskeleler ve yolcuların vapur bekleyeceği kapalı bekleme salonları inşa edilecek, vapurlardaki bekleme salonlarının kadınların erkeklerle bir arada olmaksızın rahat bir ortamda seyahat edebileceği bir şekilde düzenlenecektir. Şirketin imtiyaz süresi 25 senedir. Sermayesinin teşekkül şekli ve hisse senedi miktarı, özetle şirketle ilgili her türlü ayrıntı bu belgede söz konusu edilmiş ve Şirket-i Hayriye resmen kurulmuştur (Akyıldız, 2013, s. 360).

2 Şirket-i Hayriye'nin kuruluş tarihi ile ilgili olarak bu belge gözönüne alındığında 1850 tarihi belirginleşmektedir. Ali Akyıldız'ın makalesinde işaret ettiği üzere padişahın onayı bu tarihtedir. Diğer kaynaklarda ifade edilenin dışında bu çalışmada 1850 tarihi kuruluş tarihi olarak ifade edilmiştir.

2.1.2. Şirket Kurucuları ve Paydaşlar

“Ülke için hayırlı bir girişim” olarak kabul edilen “Şirket-i Hayriye”nin sermayesi başta Sultan Abdülmecid olmak üzere Valide Sultan ve Osmanlı üst yöneticileri ve bazı Galata bankerlerinin sahip olduğu -başlangıçta 1500 daha sonra 500 ilavesi ile- 2000 paydan oluşmuştur. Sultan Abdülmecid 100 aded, Valide Sultan 50 aded hisse almıştır. (Kayserilioğlu, 2011, s.67) Diğer hisse sahiplerinden bazıları da Sadrazam Reşit Paşa gibi 20 aded hisse almıştır. Serasker Damat Mehmet Ali Paşa, Tophane Müşiri Fethi Paşa, Girit Valisi Mustafa Paşa, Mısırlı Yusuf Kamil Paşa’nın eşi Zeynep Hanım, Sarraf Mıgırdıç, Sarraf İshak, Sarraf Mısırlı Kevork İbrahim, Sarraf Miseyani, Banker Abraham. 10 hisse alanlar arasında da Şeyhülislâm Arif Efendi, Kaptan Paşa, Rıfat Paşa, Bursa, Aydın, Silistre, Bağdat valileri, Zarifi Paşa ve sarraflar vardır. Listede 1 hisse bile alanların isimleri de zikredilmiştir (Takvim-i Vekâyi, sayı:436-492, s.2-4; Tutel, 1997, s. 23).

Şirketin beher hissesi 3000 kuruştur (30 Lira)³. Başlangıçta 45.000 Lira olarak belirlenen şirketin sermayesi her biri 30 Lira değerinde 1500 hisse senedine bölünmüştür. Fakat daha sonra bu sermayenin, şirketin yapması öngörülen faaliyetlere yetmeyeceği anlaşıncı 500 hisse senedi daha çıkarılmıştır. Toplamda 2000 hisseye ulaşmıştır. 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla Sultan Abdülmecid ve annesi Bezmiâlem Vâlide Sultan, vükelâ, memur ve sermayedarlar 830 hisse senedini satın almışlardır. (Cerîde-i Havâdis, nr. 509, 2 Safer 1267, s. 2; Akyıldız, s.202) Vak‘anüvis Ahmed Lutfi Efendi, hisse senetlerinden satın almaları için Sadrazam Mustafa Reşid Paşa’nın memurlarla sermaye sahiplerini teşvik ettiğini ve çoğunun Reşid Paşa’nın hatırı için senet aldığını belirtmektedir. Özellikle memurlar hisse senedi alabilmek için sarraf ve bankerlere borçlanmıştır.

2.1.3. Şirketin Hukuki Yapısı ve 1850 Ticaret Kanunu

Anonim şirketlerin batıdaki en önemli yasal düzenlemesinin XVII. yüzyılda Fransız hukukunda yer aldığı ticaret hukukçuları tarafından belirtilmiştir. XIX. Yüzyıl başlarında, Napolyon zamanında

3 Osmanlı Lirası= yaklaşık 7,2 gram altın

yayınlanan Code de Commerce içinde ortakların şirkete ve şirket alacaklılarına karşı sadece sermaye taahhütleri ile sorumlu oldukları esası benimsenmiş ve dünya ülkeleri tarafından da kabul görmüştür (Güvemli-Toraman-Güvemli,2014, s. 364).

1838-46 yıllarında yürürlüğe giren ticaret sözleşmeleri ile Osmanlı Devleti, dış ticarete olağanüstü vergiler veya sınırlamaları uygulamaktan vazgeçmiştir. İstanbul’da Ticaret Nezareti’ne bağlı bir Ticaret Meclisi’nin kurulması ve hemen sonrasında bu meclisin karma ticaret mahkemelerine dönüşmesi, 1850 yılında ise Ticaret Kanunnâmesi’nin kabulü bu alandaki ihtiyacı ve gelişmelerin hızını göstermektedir (Kenanoğlu, 2005, 17).

28 Temmuz 1850 tarihinde çıkarılan Ticaret Kanunu, özel hukuk alanında yayımlanan ilk kanundur. Kanun, ticari hayatı batı tarzında yeniden düzenlemek ve ticari hukukun eksikliklerini gidermek amacıyla çıkarılmıştır. Osmanlı Ticaret Kanunnâmesi, 1807 tarihli Napolyon’un Code de Commerce’in bazı bölümlerinin maddeleri aynen çevrilmiş ve “*Ticaret Kanunname-i Hümayunu*” olarak yürürlüğe sokulmuştur. Tüzel kişiliğe sahip şirketler ilk defa bu kanunla hukuk sistemine dahil edilmişlerdir. Fransız Ticaret Kanunu “*Code de Commerce*”in maddeleri aynen tercüme edildiğinden, “*kollektif*”, “*komandit*” ve “*anonim*” terimleri de Türkçe kanun diline girmiştir. Kanunname, anonim şirketleri, “*tesmiyesiz şirket*” yani hiçbir hissedarın ismiyle tarif edilmeyeceği şirket türü olarak tanımlamıştır. Anonim şirketlere ilişkin bölümünde (Fasl-ı salis, nev-i salis md. 24) “*hissedarlar şirket sermayesine koydukları hisselerinden ziyade zarar ve ziyarı zamin değildir*” denilmek suretiyle, anonim şirket ortaklarının sınırlı sorumluluğu ilkesi açıkça ifade edilmiştir. Bu ifade ile anonim şirketlerin diğer şirketler gibi mal varlığı ile sorumluluğun şahıs üzerine değil sermaye üzerinde olduğu ifade edilmiş ve hissedarların şirkete ve şirket alacaklılarına karşı sorumluluğu, taahhüt ettiği sermaye, diğer bir ifadeyle sahip oldukları hisse senedi oranında olduğu, şirketin kâr ve zararına ortak oldukları belirtilmiştir. 29 Kasım 1882’de de anonim şirketlerin kuruluşu için kullanılacak nizamname (iç tüzük) Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından düzenlenmiştir (Kenanoğlu, 2005,75).

2.1.4. Muhasebe Yapısı

Osmanlı ekonomisinde özellikle Tanzimat'tan sonra hız ve boyut kazanan değişimin bir yansıması: özel kesimi desteklemek, kâra dayalı işletmeler kurmak ve liberalizasyon denemesine girişmek olmuştur. Kâra dayalı işletmecilik anlayışını geliştirmek ve bunun için yetiyecek kadroları oluşturmak için 200 dolayında öğrenci Fransa'ya gönderilmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin üst yönetim kadrolarını oluşturan bu öğrencilerin yurda döndüklerinde işletmecilik alt yapısını çağdaşlaştırmak ve geliştirmek adına ilk yaptıkları iş Napolyon'un 1807 tarihli Code de Commerce 'inin iki kitabını tercüme edip 1850 yılında Ticaret Kanunu olarak yayınlamak olmuştur. (Güvemli-Kaya, 2015, s. 52) Şirketleşme sürecinin ilk örneği olan Şirket-i Hayriye'nin dayanağı da Osmanlı Ticaret Kanunnâmesi'dir. Kanunnâme-i Ticaret, ticaret kurallarının belirlenmesi, şirket kültürünün oluşması, kâra dayalı işletmeler kurulmaya çalışılması ve muhasebe kayıt kurallarının yerleşmesinde önemli katkıda bulunmuştur. (Güvemli, 2000, s. 428) 1850 tarihli Ticaret Kanunu'nda, tüccarların tutmakla yükümlü oldukları defterler hakkında hükümler getirilmiştir. Muhasebe kayıt düzeni açısından, yasada çift yanlı kayıt yönteminin defterleri yer almıştır (Güvemli & Aslan, 2018, s. 73, 79). Fakat ülkede “çift yanlı kayıt yöntemi” ne ilişkin bilgi ve uygulama eksikliği vardır. Bu yöntemin bir öğretici kitabı, okullarda öğretimi veya uygulamasını yapacak muhasebecileri yoktur. Muhasebe kayıt yöntemi ve denetimi, merdiven yöntemi denilen devlet muhasebe yönteminin uygulandığı bir ortamda devlet memurları (müfettişler) tarafından yapılmaktadır. Maliyet hesaplamaya ve kâr tespitine elverişli değildir. Çift yanlı kayıt yöntemini uygulayacak defterler ve bu ortamın denetimi de yoktur. Bütün bunlara karşılık 1850 Ticaret Kanunu, çift yanlı kayıt yönteminin okulların ders programlarına konularak hızlı bir eğitim süreci yaşanmasına yol açmıştır. 1879-1880 yıllarına gelindiğinde çift yanlı kayıt yöntemine geçiş padişah fermanına konu olmuştur. Bu tarihten sonra çift yanlı kayıt yöntemi hem eğitim ve yayın dünyasında ve hem de uygulama alanında hızlı bir gelişme süreci yaşamaya başlamıştır (Özbirecikli, 2013, s. 153-154).

Şirket-i Hayriye'nin vapurlarının İstanbul'a gelip işlemeye başladıkları günden 1854 yılı Ağustos ayı sonuna kadar gelir gider durumunu gösteren muhasebe icmali, merdiven yöntemine göre kaydedilmiştir. Önce gelir kalemleri belirtilmiş sonra masraf kalemlerine geçilmiştir. (BOA, İrade Dahiliye (İ.DH), 19796; Boğaziçinde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye, s. 119, 120)

Şirketin muhasebesinde çift yanlı kayıt yönteminin uygulanması Hüseyin Haki Efendi'nin müdür olduğu dönemde -1867 sonrası- başlamıştır. Hüseyin Haki Efendi, Avrupa'ya gönderilmiş öğrencilerdendir. 1870 tarihli muhasebe kayıtlarında bir önceki senenin yapılmış giderleri (her ay için verilmiş) ve özellikle kömür giderleri belirtilmiştir. (BOA, MV.d. 1109) Çift yanlı kayıt yönteminin en belirgin uygulaması ise 1881-1882 yıllarına aittir. Gelir ve giderlerini gösteren defterin kaydı çift yanlı kayıt yöntemine göre tutulmuştur. (BOA. Y.PRK.BŞK, 8/52; İDO, s. 129)

2.1.5. Şirketin Kuruluşunda Verilmiş İmtiyaz

Osmanlı Devleti'nde sermayesi paylara taksim edilerek kurulan, ilk anonim nitelikteki şirket, Şirket-i Hayriye'dir. 29 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz süresinin uzatılmasıyla şirketin içtüzüğü yeniden düzenlenmiştir. Bu tüzük yeni düzenlemelere göre yapılmıştır. II. Meşrutiyet'ten sonra yapılan düzenlemelere uygun olarak 12 Ekim 1910 yılında içtüzük de tekrar bazı değişiklikler yapılmıştır. Burada dikkat çeken en önemli husus şirketin bir Osmanlı anonim şirketi olduğu belirtilerek yönetim kurulu dahil bütün çalışanlarının Osmanlı tebaa'sından olma şartı getirilmiştir (Akyıldız, 2010, s.201).

2.2. Şirketin Yönetimi

Osmanlı kamuoyu anonim şirket tarzına alışık olmadığından ilk kuruluş yıllarında şirketin idare yönteminde bazı sorunlar çıkmıştır. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunun hemen ardından yönetim kurulu ve genel müdür göreve başlanamamıştır. Şirketin kuruluş aşamasında, hissedarlardan oluşan bir komisyonca atanacak müdür tarafından yönetim kararı alınmıştır. Şirketin idaresi geçici olarak Mösyö Lafonten adlı bir

kişiyi ihale edilmiştir. Fakat birkaç ay sonra 1852 yılında senelik 2100 kese (10.500 Osmanlı altın lira) bedelle, altı yıl için Antuan Kalcıyan ve Agob Bilezikçıyan'a iltizama verilmiştir. (10 Rebûlevvel 1268/3 Ocak 1852). İşletmeyi alanların, sürelerinin dolmasını beklemeden 27 Haziran 1854'te işi bırakmaları üzerine Ali Hilmi Efendi'nin başkanlığında şirketin ilk idare meclisi oluşturulmuştur. Ali Hilmi Efendi ilk olarak yönetim kurulu oluşturmuş ve bu dönemden sonra müdür, yönetim kurulu ve başkanlığında etkin roller üstlenmişlerdir.

Ali Hilmi Efendi'nin müdür olduğu bu dönemde 1854 yılı itibariyle Şirket-i Hayriye'nin geliri 10.184.411 kuruş, gideri 6.941.575 kuruştur. Temettü akçesi olarak 1.000.000 kuruş ayrılmıştır. Bu dönemde şirketin 16 adet vapuru, tekne içinde bir makine, marangoz atölyesi, 1 adet dalgıç takımı, 3 adet kömür mavnası ve 1 adet yangın tulumbası bulunmaktadır. Büyükdere'de ve Hasköy'de çilingirhane ve kereste deposunun bulunduğu birer arsa vardır. Ayrıca şirketin bir adet vapuru da Londra'da inşa edilmektedir.

1866 Ağustos'unun ortalarından itibaren 1895'e kadar müdürlük yapan ve 1875'te bir ara azledildiyse de işlerin kötüye gitmesi üzerine tekrar göreve getirilen Hüseyin Hâki Efendi'nin zamanı şirketin en parlak dönemlerinden biridir. Bu dönemde vapur sayısı on altıdan kırk altıya çıkarıldığı gibi Hüseyin Hâki'nin çizimlerini İngiliz mühendislerine yaptırdığı Suhûlet isimli ilk araba vapuru 1870'te hizmete girmiştir. Birinci seferini Kabataş-Üsküdar arasında yapan Suhûlet'in ilk yükü top arabalarıdır. 1900 yılından itibaren uskurlu vapurlara geçilmesi kararlaştırılmıştır (Akyıldız, 2010, s. 201).

2.3. Lloyd Sigortası

Şirket-i Hayriye'nin 1855 tarihli iç tüzüğünde belirtildiği üzere şirket vapurlarının, Lloyd Sigorta Kurumu'nun kurallarına uygun olarak inşa edilmesi gerektiği ve her vapurun Lloyd belgesi bulunması zorunluluğu yazılmıştır. XVII. Yüzyılda İngiltere'de kurulan Lloyd's Register of Shipping veya İngiliz Lloyd olarak bilinen kurum, gemilerin güvenliğini kanıtlayan belgeleri veren ilk kuruluştur. 1689 yılında Edward Lloyd'un Londra'daki kahvehanesinde gemi sahipleri,

denizciler ve tüccarların sigorta anlaşması yapmak üzere toplanması ile kurulmuştur. Lloyd özel bir isim olmasının ötesinde zaman içinde sigortacılık ve bağımsız denetim kuruluşlarını tanımlamak için kullanılan bir terim haline dönüşmüştür. (Koraltürk, 2011, s. 6)

Şirketin içtüzüğünde belirtildiği üzere vapurların her yıl Tersane-i Âmire tarafından muayene edilmesi de gerekmektedir. Fakat aradan geçen zamanda bazı vapurlar, gereken tamirat yapılamadığından oldukça harap duruma düşmüştür. 1907 yılında Ali Bey'in müdürlüğü döneminde tamirat geçiren şirket vapurlarının kontrolü ve bu denetimin belgeleri Lloyd sigorta şirketi tarafından verilmiştir. Her beş yılda bir bu denetim ve “şahadetname” belge verilmesi işlemi yapılacaktır. Bu denetim ve belgeleme işlemi aslında oldukça pahalıdır fakat önemli bir tedbir olarak yapılması gereken bir işlemdir (Tutel, 1997, s. 68).

3. ŞİRKET-İ HAYRİYE’NİN HİZMETLERİ

3.1. Deniz Taşımacılığı ve Kent içi Ulaşım (Kuruluştan 1880’lere Değin)

Şirket-i Hayriye’nin kuruluşunda faaliyet alanı, imtiyaz fermanında da belirtildiği üzere Boğaziçi olarak saptanmıştır. Şirket-i Hayriye’nin belirlenen en eski tarihli tarifesi olan 1858 yılı yaz mevsimine ait tarifiede şirket vapurlarının İstanbul ile Boğaziçi’nin Rumeli sahilinde Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Rumelihisarı, Bebek, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Yenimahalle iskeleleri; Anadolu sahilinde ise Üsküdar, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Vaniköy, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz iskeleleri arasında yolcu taşıdığı belirtilmiştir. Kimi zaman bu faaliyet alanı genişlemiş örneğin 1868-1869 yıllarında şirket vapurları Adalara da işlemiştir.

1867’de müdür olan Hüseyin Haki Efendi, yeni bir idare heyeti kurmuş, başkanlığına da Beyrut ve Şam Eyaletleri âşar vergisi mültezimi Mısırlı Andon Bey’i getirmiştir. Bu dönem şirketin imtiyaz hakkı Sultan Abdülaziz tarafından 5 yıldan 35 yıla çıkarılmıştır. Şirket, buna karşılık Şehremaneti’ne net gelirinin %5’ini vermeyi taahhüt

etmiştir. Ayrıca Galata Köprüsü'ndeki iskeleler için de Şehremaneti'ne belli bir kira ödeyecektir. İdare bir müdür ve 9 memurdan oluşmuştur. Takfor Ağa muhasebeci, Hafız Süleyman Efendi kâtiptir. Nikoğos bilet işine bakacak, Hacı Efendi de her vapurun günlük hesabını tutacaktır.

1902 Yılı yaz mevsimine ait tarifede, Şirket-i Hayriye'nin vapur işlettiği iskeleler Boğaziçi'nin Rumeli yakasında Salıpazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Boyacıköy, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Mesarburnu, Yenimahalle ve Rumeli Kavağı; Anadolu yakasında ise Harem, Salacak, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz ve Anadolu Kavağı'dır.

3.2. 1880'lerden Sonra Şirket-i Hayriye

Yıllara göre yolcu sayısında artış devam etmiştir. 1880-1889 Yılları arasında yılda ortalama 8.622.465 kişi Şirket-i Hayriye vapurları ile seyahat etmiştir. 1890-1900 Yılları arasında Şirket-i Hayriye vapurları ile taşınan yolcu sayısı yılda ortalama 9.585.831 kişiye ulaşmıştır. Bu rakam 1901-1914 yılları arasında 12.679.138 kişi olmuştur. 1908'den itibaren her yıl bir önceki yıla göre taşınan yolcu sayısında birer milyon kişiyi bulan ve hatta aşan artış kaydedilmiştir. 1912 yılında Şirket-i Hayriye vapurları Ayastefanos (Yeşilköy)'a da sefer yapmıştır. 1913'te ise Şirket-i Hayriye vapurları ile taşınan 18.613.453 kişi şirketin faaliyette bulunduğu yıllar içinde taşınan yolcu sayısı açısından ulaşılan en büyük rakamdır. Bu artan rakamlar, Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'nde XIX. yüzyılın ortalarından başlayarak bugüne kadar devam eden kentleşme sürecini hızlandıran hatta başlatan bir rol oynadığını göstermektedir. (<http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/iktisadi-yapi-471.html>)

3.3. Şirketin Öncü Özellikleri

3.3.1. Teknolojik Yenilikler

İngiltere'den getirtilen yandan çarklı dört vapur 1852 yılının ilkbaharından itibaren Boğaziçi'nde sefere başlamıştır. (Takvîm-i

Vekāyi‘, nr. 465, 22 Cemāziyelevvel 1268, s. 2). Şirket-i Hayriye, başlangıcından beri her zaman yeni vapurlar getirerek filosunu zenginleştirmiştir. Vapurların hepsi İngiltere ve İskoçya’da dönemin büyük ve ünlü tersanelerine ısmarlanmış ve inşa ettirilmiştir. Kazanlı ve buhar makineli, yandan çarklı zarif biçimli vapurlar zamanla gelişen gemi inşa teknolojisi karşısında bakım ve onarımlarının pahalı ve uzun sürmesi ile atıl duruma düşmüşlerdir. Teknolojiye ayak uydurmak hatta öncü olmak adına şirket yöneticileri, 5900 İngiliz altınına mal olan yeni pervaneli (uskurlu) vapurları İskoçya’da Fairfield tezgâhlarına ısmarlamış ilk iki vapur 1903 yılında hizmete girmiştir. 47 numaralı Tarz-ı Nevin isimli vapurun kaptan köprüsü kapalı, elektrik, kalorifer ve tulumba tesisatı vardır (Tutel, 1997, 57-59).

Şirket-i Hayriye, faaliyet süresi boyunca üç araba vapuru, yetmiş dört yolcu vapuru, üç kömür vapuru ve bir gezinti teknesi olmak üzere toplam seksen bir parçayı bulan vapur filosuna sahiptir. Şirketin yetmiş yedi parçadan oluşan araba ve yolcu vapurlarının altmış altısı İngiliz, altısı Fransız, ikisi Alman, biri Hollanda yapımıdır. İki vapur ise Hasköy Tersanesi’nde inşa edilmiştir.

Şirket, daha fazla yolcu taşıyabilmek için daha büyük vapurlar yaptırmıştır. Bunlardan 59 numaralı Kamer, iki makineli yani iki uskurlu olarak 1906’da sefere konulmuş, 1964 yılına değin aralıksız 61 yıl çalışmıştır. 60 numaralı Rağbet’te I. Dünya Savaşı yıllarında hastane gemisi olarak kullanılmış o da Kamer gibi 60 yıl boyunca Boğaz sularında hizmet vermiştir (Tutel, 1997, 66).

Yeni bir teknoloji uygulaması 1867-1894 yılları arasında idare heyeti reisliği ve müdürlüğü görevinde bulunan Hüseyin Haki Efendi tarafından hayata geçirilmiştir. Hüseyin Haki Efendi, Hasköy fabrikası baş mimarı Mehmed Usta ve müfettiş İskender Efendi ile bir araya gelip o güne değin benzeri görülmemiş ilk arabalı vapuru tasarlamışlardır. İngiltere’deki gemi mühendislerine çizimlerini verip inşa ettirdiği kömür kazanlı, buharlı, yük ve araba taşımakta kullanılacak 26 numaralı araba vapuru Suhulet, 8000 İngiliz Lirasına mal olmuştur. 27 numaralı Sahilbend arabalı vapuru iki makineli olduğu için maliyeti 12.000 İngiliz Lirasıdır. Bu iki vapurun taşıma kapasitesi 1000 yolcu

veya 130 büyükbaş hayvan ya da 16 yük arabasıdır. Hüseyin Haki Efendi yük taşımacılığı yapan mavna sahibi ve kayıkçıların tepkisini bertaraf edebilmek için Şeyhülislam'dan fetva aldığı gibi Seraskerlikten yardım da istemiştir. Bu arabalı vapurların daha çok askeri amaçlarla, top arabalarının karşı kıyılara kolaylıkla geçirilmesi için kullanılması hedeflenmiştir. 1911'de askeri sevkiyata tahsis edilen Suhulet, aylarca Çanakkale'de süvari ve topçu alaylarını da taşımıştır.

Şirket-i Hayriye, 1861'de kendi vapurlarının tamir ve bakımı için Haliç'te bugünkü Hasköy vapur iskelesi ile Halıcıoğlu arasında bir atölye kurmuş, 1884'te burada 45 metre uzunluğunda bir kızak yapıp çekme gücü olarak da istimle çalışan bir ırgat kurulmuştur. 1910'da Hasköy'de yeni bir kızak daha yapılmış, istimli ırgat elektrikle çalışır hale getirilmiştir. Köprü ve Boğaziçi iskelelerinde bekleme salonları, Büyükdere, Beşiktaş ve Kuzguncuk gibi kalabalık semtlerdeki beton iskele binaları da inşa ettirilmiştir. 1914'te Galata Köprüsü'ndeki bekleme salonlarının aydınlatılmasında elektrik kullanılmaya başlanmıştır (Tutel, 1997, 71; Akyıldız, 203).

Hafız Vehbi Efendi'nin müdürlüğü zamanında Seyrüsefer Kalemi adında 1902 yılı başlarında teknik bir servis kurulmuştur. Bu teknik servis, vapurların iskelelerden hareketi ve iskelelere varış sürelerini saat ve dakika hesabıyla saptamıştır. İlk düzenli tarifelerin yapılması için gerekli bilgiler toplanmıştır. O zamana değin vapurların kömür giderleri hesaba katılmaz iken bu servis ile kömür hesapları da maliyetlere dahil edilmiştir. Şirket, başlangıçta ithal edilecek kömür için gümrük vergisi ödemeyecektir. Fakat zamanla kömür fiyatının artması ile şirket giderlerinde önemli bir tutara ulaşmıştır. Bu maliyet hesabı ile “devriçark” yani vapurların çarkının bir dönüşünün kaç mal olduğunu hesaplanabilmiştir. İskeleler arası mesafeler ölçülmüş, vapurun ortalama hızına göre köprüden kalkış ve varış zamanları belirlenmiştir. Köprüye inenler tek, Boğaz'a çıkacak seferler çift olarak numaralandırılmıştır. Şirketin ilk tarifesi Türkçe, Rumca, Ermenice ve Fransızca olarak basılmıştır. Ayrıca her gün barometre yardımıyla havanın fırtınalı veya açık olması gibi meteoroloji hizmeti kaptanlara gereken önlemleri almaları için bildirilmiştir (Tutel, 1997, 54-56).

3.3.2. İç Standartları

Şirket-i Hayriye'nin nizamnamesi uzun çalışmalar sonunda hazırlanmıştır. Başlangıçta 1852'de Şirket-i Hayriye ile işletmeciler arasında 22 maddeden oluşan bir sözleşme yapılmıştır. Sözleşmede vapurların kullanımı, yolcu güvenliği, vapurların bakım ve temizliği, seyir güvenliği, çalışanların ücretlerinin ödenmesi gibi konular vardır. Daha sonraki yıllarda birkaç kez daha yenilenmiştir. 1888 tarihli Şartname ise 5 fasıl ve 59 maddeden oluşmuştur. (Kayserilioğlu, 2011, s. 91-97; Tutel,1997, s. 29-31) Bu tüzüklerde yer alan iç standartlardan bazıları vapurların ve iskelelerin fiziki şartlarının nasıl olması gerektiğini bildirirken bazı şartlar da müşteri memnuniyetinin nasıl sağlanacağına dair ipuçları vermektedir. Köprüdeki ve Üsküdar, Harem, Salacak ve Boğaziçi iskelelerinde yolcular için kış aylarında soba yakılması gerekmektedir. Ayrıca vapurların iç standartlarının nasıl olması gerektiği de en ince detayına kadar belirtilmiştir. Vapurların 1. mevki kanepeleri kıl örme kumaşla kaplı, 2. mevkilerindeki tahta olacaktır. Ayrıca her vapurda gerektiğinde kullanılmak üzere yeterli sayıda açılır kapanır, portatif, üstü bez iskemleler bulunacak. Vapurlardaki tuvaletler her zaman temiz tutulması için, sık sık bol suyla yıkanacaktır. Kışın 1. ve 2. mevkilerde yakılacak sobanın sıcaklığı 15 derecenin altına düşürülmeyecektir. Yeterli sayıda gaz lambası bulundurulacak, akşamları bunlar yakılacaktır. Vapurdaki kahve ocağında satılan maddelerin en iyi cinsten ve ucuz olması gerekmektedir. Kahveciler bir örnek elbise giyecekler ve yolcuları rahatsız etmeyeceklerdir. Vapurlar, yakacakları kömürleri yolcular yokken alacaklar. Aşırı içkili olanlar derhal dışarı çıkartılacak. Vapurlarda dilenmek yasak olacaktır. Kadınlar için ayrı bir bölme vardır. Vapurların kamaralarının kaç kişi alabileceği kapılarda yazılacaktır. Yolcuların ellerindeki yükleri koyabilecekleri masalar veya raflar olacaktır.

Günümüz deniz ulaşımındaki birçok kuralın da temelini oluşturan bu nizamnameler, hareket saatlerinde gösterilmesi gereken titizlik, vapurların emniyetli seyri ve temizlik kuralları gibi birçok konuda yolcu memnuniyeti düşünülerek oluşturulmuştur. Bu yönüyle Şirket-i Hayriye, güvenli deniz ulaşımı, kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti

gibi kavramların ilk uygulayıcısıdır. (<http://www.sehirhatlari.istanbul.tr/kurumsal/yolcu-memnuniyeti-470.html>)

3.4. Savaş Yıllarında Şirket-i Hayriye

Şirket-i Hayriye, savaş dönemlerinde asker ve mühimmat nakli için şirketin vapurlarını ordunun emrine vermiştir. Vapurlar 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, 1911 Trablusgarp Savaşı ve 1912-1913 Balkan savaşları sırasında bu amaçla kullanılmış ve vatan savunmasına önemli katkılarda bulunmuştur. I. Dünya Savaşı esnasında at ve katırlar dahil olmak üzere bütün nakil vasıtalarına el koyan hükümet, şirketin bazı vapurlarını da kiralamıştır. Bunların bir kısmı nakliye, bir kısmı da yaralıların tedavisi gayesiyle Hilâl-i Ahmer Cemiyeti için kullanılmıştır. I. Dünya Savaşı başında şirketin filosu 39 vapurdan oluşmaktadır. Bunların hemen hepsi savaş zamanında sürekli veya aralıklarla ordu emrinde hizmet görmüştür. On vapur düşman saldırısı veya mayına çarpma gibi sebeplerle batmış. Hükümet batan, hasar gören yahut satın alınan vapurların bedelini savaştan sonra şirkete ödemiştir. Bir komisyon tarafından hesaplanan zarar karşılığında toplamda 245.960 lira hükümet tarafından şirkete ödenmiştir (Tutel, 1997, s. 161-174; Akyıldız, 2010, s. 202).

Savaş yıllarında Şirket-i Hayriye ve dolayısıyla şirket çalışanları zor bir dönem geçirmiştir. 1913'te taşıdığı yolcuların sayısı 18.613.453'e ulaşan şirket bir yandan masrafların ve özellikle kömür fiyatlarının artması, diğer yandan hükümetin vapurların bir kısmına el koyması yüzünden sefer sayısını azaltmak mecburiyetinde kalmıştır. Hatta birkaç defa iflasın eşiğinden dönmüştür. I. Dünya Savaşı'nın başladığı günlerde Boğaz'ın birçok bölgesine asker yerleştirilmiş ve yukarı kısmı savaş bölgesi ilan edildiğinden buralardan oturanlar İstanbul'un içine inmiştir. Yolcu sayısı azalıp vapurlar iş yapamaz hale gelmiştir. Şirketin ordu emrinde hazır bulundurduğu 12 vapuru da her an harekete hazır istem üstünde beklemek zorundadır. Başta kömür olmak üzere kereste, makine yağı gibi pek çok önemli malzemenin bulunması da oldukça zordur (Tutel, 1997, s. 169).

Şirket, İstanbul halkının yiyecek ihtiyacını karşılamak için de Varna, Köstence ve Zonguldak'a vapurlarını göndermiştir fakat bu vapurlar Karadeniz'de Rus savaş gemileri tarafından batırılmıştır. Yine savaş yılları içinde bazı vapurların kazanları yenilenmiş büyük masraflar yapılmıştır. Şirketin 1918 yıl sonu bütçesi 16.143.871 lira açık vermiştir. (Tutel, 1997, s. 174) Bu olumsuz şartlara rağmen şirket ancak 1919 yılında hükümetin izniyle bilet fiyatlarına zam yapabilmektedir. Fakat bu artış %400 gibi bir orana ulaşınca Boğaziçi halkı da buna karşılık Boğaziçi Ahalisi Hukukunu Müdafaa Cemiyeti adıyla bir teşkilât kurmuştur. Bununla birlikte şirket kendi çalışanlarına da zam yapmak zorunda kalmıştır. (Akyıldız)

3.5. Cumhuriyet Yıllarında Şirket-i Hayriye

Cumhuriyet'in ilânından sonra Ankara'nın başkent olması ile memurların Ankara'ya gitmesi, tramvay ve otobüs gibi nakil vasıtalarının gelişmesi, başta Rumlar olmak üzere gayri müslimlerin ülkeden ayrılması şirketin gelirlerinin azalmasını neden olmuştur. Bu arada şehrin nüfusunun azalmasına da yine bir başka olumsuzluktur. Bütün bunlara II. Dünya Savaşı'nın piyasalarda ve ülke içinde yol açtığı sıkıntılar eklenince şirketin devam etmesi hayli zorlaşmıştır. Şirket yöneticileri, imtiyaz süresi 1953'te sona erecek olmasına rağmen 1943'te şirketin devlet tarafından satın alınması için hükümete başvurmuş ve 20 Ekim 1944'te şirketin 2.550.000 lira karşılığında hükümetçe satın alınmasına karar verilmiştir. Hükümetin bu kararı 24 Ocak 1945 tarih ve 4697 sayılı kanunla onaylanmıştır. Doksan beş yıla yaklaşan bir faaliyet hayatından sonra Şirket-i Hayriye bütün mal varlığıyla birlikte Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. (Akyıldız, 2010, s. 203)

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde bu devir sürecinde yapılan oturumda milletvekilleri Şirket'in mali durumu hakkında görüşlerini beyan ederken kömür fiyatlarına yapılmış zammın şirketi güç duruma soktuğundan bahsedilmiştir. Kömür fiyatının savaş (II. Dünya Savaşı) öncesi dönemde tonu 5,75 lira iken 1945'te 20 liraya kadar yükselmiş olmasının şirketin işletme giderlerindeki fazlalığa neden olduğu buna karşılık % 15 zammın bütçeyi dengelemeye yetmediği ve 1943 hesap

yılı sonunda 38.000 liralık bir açıkla kapandığı belirtilmiştir. (TBMM Zabıt Ceridesi. 1945)

4. ŞİRKET-İ HAYRİYE’NİN MALİ YAPISI

4.1. İmtiyaz Süresi

Şirketin bilinen ilk nizamnâmesi 31 Aralık 1872 tarihli dir. Bu tarihte imtiyaz süresinin on yıl daha uzatılması karşılığında şirketin yıllık net kârının %5’i Şehremâneti’ne tahsis edilmiştir. Ticaret Nezâreti’nin gözetimi altında bulunan şirketin yönetim organları genel kurulla idare meclisidir ayrıca maaşlı bir şirket müdürü vardır. Genel kurul nâzırın başkanlığında toplanacaktır. İdare meclisi üyeleri başkanı ve şirket müdürünü, genel kurulun alacağı karardan sonra çıkacak olan padişah iradesiyle değiştirebilecektir. Dört üye ile bir başkandan oluşan idare meclisinin üyeleri iki yıllığına, başkan ise süresiz olarak seçilecektir (Akyıldız, 2010, s.202).

1875 yılında 10 yıl uzatılan imtiyaz süresi 1889 yılında 30 yıl, 1904 yılında 50 yıl daha eklenip imtiyaz süresinin 1954 yılının 1 Ağustos günü sona ermesi kararlaştırılmıştır. 29 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz süresinin 30 yıl daha uzatılması dolayısıyla şirketin iç tüzüğü yenilenmiş, sermayesi de 200.000 Liraya çıkarılıp her biri 20 lira değerinde 10.000 hisse senedine bölünmüştür. Yıllık %5 faiz getirisi olan hisse senetleri sadece Osmanlı tebaasınca satın alınabilecektir. Gayri safi hasılatlardan hissedarlara ödenecek olan yüzde 5 faiz ile birlikte genel masraflar düşüldükten sonra safi hasılat elde edilecektir. Bu hasılatın yüzde 5’i sözleşme gereğince Şehremaneti’ne ayrılacak ayrıca şartnamenin 4. maddesine göre muhtaçlar ve kazazedeler için bir miktar para verilecektir. Sermayenin itfasına ait yıllık tahsisat ile ihtiyat akçesi ve gayrimenkullerin fiyat kaybı karşılığı olarak beş yüz ile bin lira arasında ayrıca bir para ayrılacaktır. Geri kalanın yüzde 2’si İdare Meclisi reisine, yüzde 6’sı üyelere, yüzde 1’i genel müdüre, yüzde 1’i diğer iki müdüre, yüzde 2’si idare memurlarına, yüzde 88’i hissedarlara verilecektir. Vadesi dolduğu halde on beş sene içerisinde talep edilmeyen faiz ve temettü için süreli bir ilan yapılacak süre sonunda yine elde kalan ve bu süre sonunda alınmayanlar şirket yararına zaman aşımına

uğrayacaktır. (Yılmaz, 2011, s. 432) Bu düzenlemede idare meclisi başkanının görev süresi dört yıl olarak belirlenmiş ve idare meclisinin yetkileri arttırılmış, şirketin imtiyaz süresi 50 yıl daha uzatılmıştır.

II. Meşrutiyet sonrası 12 Ekim 1910'da şirket iç tüzüğü tekrar düzenlenmiş. Şirketin bir Osmanlı Anonim Şirketi olduğuna vurgu yapılarak hissedarların, idare meclisi üyelerinin ve bütün çalışanlarının Osmanlı uyruklu olması şartı getirilmiştir. Yabancılar sadece teknik işlerde çalıştırılacaklardır. Sermaye miktarında değişiklik yapılmadan hisse senetlerinin değeri 5 liraya indirilmiş, böylece senet sayısı 40.000'e çıkmıştır. Diğer bir yenilik de genel kurulun, Ticaret Nâzırı yerine idare meclisi başkanının yönetimi altında toplanmasıdır. Şirket işleri, idare meclisi tarafından seçilen bir genel müdürle iki müdürden oluşan bir müdürler heyetine ihale edilmiştir. (BOA, İ.TNF, 1328.N/3; Boğaziçinde Asırlık Seyahat, 83; Akyıldız, 2001, s.49-50)

4.2. Hizmetin Ölçümü

Şirket-i Hayriye vapurlarında öğrenci, memur ve siviller için ayrı ücret tarifeleri uygulanmıştır. 1860 yılındaki Şirket-i Hayriye yolcu tarifesine göre İstanbul'dan Kandilli'ye hizmetçisiyle gidecek bir şahsın aylık ödeyeceği ücret 250 kuruş, uzak iskeleler için yine iki kişinin ödeyeceği aylık ücret ise 300 kuruştur. Birden fazla uşak olması halinde ücret, daha da düşürülecektir. 1881 yılında iskeleler açılmış ve biletler burada satılmaya başlanmıştır. Bedros Azaryan Efendi, Galata Köprüsünü merkez kabul ederek iskelelerin buraya olan uzaklıklarına göre bir sınıflama yapmış, ücretler de bu mesafelere göre hazırlamıştır. Üsküdar, Beşiktaş, Ortaköy birinci bölge; daha uzak olan Büyükdere, Sarıyer, Anadolukavağı, Rumelikavağı da dördüncü bölge olarak sınıflanmıştır. Yeni kurulan sistemin birkaç gün sonrasında bilet ücretlerine gelen zam sonrasında saray önünde gösteriler yapılmış; halk, kayıklar ve mavnalarla yolculuk etmeye başlamıştır. Yeni zamlar, padişah iradesiyle geri alınmıştır (Tutel 1997, s. 57).

Kırım Savaşı sırasında çok fazla miktarda basılan kaimelerin değeri, -altın lira cinsinden- piyasa değerlerinin itibari olarak yarısına kadar inmiştir. 200-220 kuruşluk kaime, 1 altın liraya eşit kabul

edilmeye başlanmıştır (Pamuk, 2014, s. 141). Şirket görevlilerinin yolculardan değeri düşmekte olan kaime yerine sikke talep etmeleri veya kâğıt parayı rayicinin altında almak istemeleri sık sık tartışmalara yol açmış, hükümetin müdahalesi de sorunu çözememiştir. Üsküdar vapurundaki görevlilerin kaimeyi yine düşük fiyattan almak istemeleri üzerine ücret ödemeyi reddeden yolcular, idare merkezine kadar gidip şirketi protesto etmişlerdir. Bununla birlikte şirketin artan masrafları ve kaimeyi bahane ederek bilet ücretlerine zam yapmış. Bu zamdan vazgeçirilmelerine dair padişah emri verilmişse de zam yapılmadığı takdirde vapurların çalışamayacağı; zam yapıldığında da halkın sıkıntı çekeceği anlaşılmış sonuçta her iki tarafın zarar görmemesi için şirketin tazminat vaadiyle veya ellerindeki 400'lük kâğıt paraya karşılık 1 Lira ve %3 faiz ile ikna edilmeleri istenmiştir (BOA. İ.DH.63655/26; İDO, s. 127). Fakat bir süre sonra, bu zam kabul edilmiştir. Öte yandan şirket, çalışanlarının maaşlarını %30 oranında arttırmıştır. (Akyıldız, 2010, s. 202) Piyasadaki sikkelerin azalması üzerine alışverişlerin kaime ile yapılması ulaşım dahil bütün alışverişlerde önemli problemlere neden olmuştur. Çünkü kaimenin en küçük parçası 1 kuruştur. Bozuk para yokluğundan dolayı İdare-i Mahsusa ve Tramvay Şirketi gibi Şirket-i Hayriye de tedavül edecek ve ufaklık para yerine geçecek kâğıt jetonlar kullanılmıştır (Tezçakın, 2011, s. 240).

1876-1878 yılları arasındaki kâime dönemi 1879'da kâimelerin tedavülden kaldırılması (Eldem, 2011, s. 262) ardından taşıma ücretleri önceki oranlarına indirilerek sikkeyle tahsil edilmeye başlanmıştır.

Şirket-i Hayriye'nin 1889 yılına ait Galata Köprüsü'nden Boğaziçi'ne, Boğaziçi'nden Köprü'ye yolculardan alınacak bilet ücretleri yakın mesafe Kabataş ve Beşiktaş mevkisiz 30 para⁴, mevkili 50 paradır. Anadolu Kavağı gibi uzak mesafe için de bu meblağ mevkisiz yolcunun ödeyeceği meblağ 100 para, mevkili olan bölüm için de 160 paradır. Öğrenciler, askerler ve çocuklar için farklı ücretler de belirlenmiştir (BOA, T. 1749/13; İDO, 133). Bakır 40, 20, 10 ve 5 paralar, Sultan Abdülmecid döneminde darbedilmeye başlayan para birimidir (Paksoy, 2011, s. 186). Sultan V. Mehmed Reşâd döneminde

4 40 Para (pare) = 1 Kuruş'tur.

de 20 Haziran 1910 tarihli bir kanuna dayanarak nikel 40, 20, 10 ve 5 paralık birimler piyasaya sürülmüştür (Paksoy, 2011, s. 187).

İstanbul Zahire Borsası toptan fiyatlarına göre 1889’da 1 kile un: 34 kuruş; zeytinyağı 5 kuruş; kuru üzüm 2,1 kuruş; Zonguldak kömürünün tonu 19 şilindir. 1913’te ise 1 kile un:49,3 kuruş; zeytinyağı 8,6; Zonguldak kömürünün tonu da 21 şilindir. (Pamuk, 2000, s. 173) İstanbul’da 1900 yılı başında düz işçilerin günlük ücretleri 994 akçe iken vasıflı işçi duvarcı veya neccar (taş işçisi) bu rakamın iki katından fazla yani 2064-2168 akçe günlük ücret almaktadır. Bu verilere göre Şirket_i Hayriye’nin bilet fiyatları oldukça düşüktür. Zaten ulaşım “havâic-i zaruriye” gerekli ve temel ihtiyaç olarak kabul edildiği için bilet fiyatlarına yapılan zamlar, kimi zaman ülke yöneticileri tarafından geri alınmak istenmiştir.

İstanbul’da genel fiyat düzeyi 1860 ile 1914 arasında önceki dönemlere göre oldukça istikrarlıdır. Altın ve gümüşe dayalı istikrarlı bir para, hızla genişleyen uluslararası ticaret ve istikrarlı fiyatlar gözlenmektedir. Paranın gümüş içeriği değişmemiş, fiyatlar Birinci Dünya Savaşı’na kadar yılda yüzde 0,67 oranında yükselmiştir. Fiyat artışlarının çoğu, dönem başlarında önceki dönemde yapılmış taşışşilerin gecikmeli sonucu olarak gerçekleşmiştir (Pamuk, 2014, s. 121).

4.3. Şirketin Gelir-Gider Yapısı

Şirket-i Hayriye’nin gelir bileşenlerinin başında bilet ve yük taşımadan elde edilen gelir vardır. Bunun yanında gemilerin çeşitli amaçlarla kiralanması, gemilerde ve iskelelerde bulunan kahve ocaklarının kira bedeli, faiz ve enkaz bedeli gibi gelir kalemleri de bu toplama dahildir. Şirketin sahip olduğu gayrimenkullerin kira geliri de gelir kaynakları arasındadır. Bankalarda mevcut nakit ve hissedarlardan alınan meblağ yine bu toplam içindedir. Gelir ve giderlerin seyri istikrarlı bir gelişme göstermemiş; dönemsel iniş ve çıkışlar izlemiştir (Koraltürk, 2007, s. 109).

Şirket-i Hayriye’nin giderleri içinde en önemli kalem işletme masraflardır. İşletme masraflarını personel, kömür, onarım, gemi

akşamı harcamaları ve vergiler oluşturmuştur. Diğer giderler ise sigorta ödentisi, yıllık kârdan belediyeye verilen pay gibi kalemlerdir.

Şirketin Hasköy’de 1861’de inşa edilen tersanesi, vapurların bakım ve onarımıyla uğraşmıştır. Galata’da tamir atölyeleri vardır. 1913 yılı itibariyle vapur, iskele, atölye ve idare merkezlerinde çalışanların toplamı 887 kişidir. 29 Ekim 1888 tarihli şartnâmede yer alan, maaşlardan yapılacak %4’lük bir kesinti karşılığında çalışanlara emeklilik hakkı verilmesi amacıyla bir fon oluşturulmuş ve buna göre 1892’de Şura-yı Devlet tarafından Şirket-i Hayriyye Müstahdemine Mahsus Tekaüt Kararnâmesi yayımlanmıştır. (BOA. İ.KAN, 1310.Za/1; İdo s. 137) 25 yılını dolduranlara 100 kuruştan az olmamak şartı ile maaşlarının üçte biri oranında bir ücretle emeklilik hakkı tanınmış, bu şartlar 1914 ve 1924’te tekrar düzenlenmiştir (Akyıldız, 2010, s.202).

4.4. Şirketin Bilançoları

1854-55 yılı tüm gelir gider durumunu gösteren bilanço, padişahın onayına sunulmuştur. Gelirlerin toplamı: 9.155.369 kuruş, giderlerin toplamı ise 8.985.407 kuruştur. Gelir gider farkı 169.961 Liradır. Ayrıca satılmak üzere mevcut 13 hisse, hissedarlardan bazılarının ve ölen Feshane Direktörü Ohannes zimmet ile tahsildarların zimmeti de eklenince toplam 294.338 kuruş mevcut yazılmıştır. Mayıs 1853’te temettü olarak hissedarlara dağıtılmış tutar, 685.180’dir.

1864 yılında düzenlenmiş bilançoya göre şirketin mali varlığı şöyle özetlenmiştir:

Gelir: 10.184 lira (10.184.000 kuruş), Gider: 6941 lira, ayrılan prim akçası: 1000 lira ve 16 vapur, 1 adet tekne içinde makine fabrikası, 1 adet tekne içinde 1 marangozhane, 1 adet dalgıç takımı, 3 adet kömür mavnası, Büyükdere’de kıyıda bir arsa, Hasköy’de çilingirhane ve kereste ambarının bulunduğu arsa, 1 adet yangın tulumbası, 1 adet de Londra’da yapılmakta olan vapur (Tutel, 1997, s. 39).

1867 yılında Tetkik Komisyonu’nun raporuna göre Veznedar İstefan’ın 380.000 kuruş açığı tesbit edilmiş ve bilanço tanzimine karar verilmiştir. Bu dönemde şirkete verilmiş imtiyaz içinde Adalar’a

da yolcu taşımaya izin verilmiştir. (Tütel, 1997,s.40) Avrupa'ya gönderilmiş öğrenciler arasında olan Hüseyin Haki Efendi, (Kamil Paşa'nın kethüdası) Şirket'in müdürü olmuştur. 1867'den 1894'e değin başarılı bir yöneticilik örneği veren Hüseyin Haki Efendi'nin yaptığı ilk düzenleme muhasebe kayıtlarının “usulü muzaaf” denilen çift yanlı kayıt yöntemine göre tutulmasını sağlamak olmuştur.

Hicri 1287/Miladi 1870 yılında düzenlenmiş muhasebe kayıtlarında bir önceki senenin de her ay belirtilerek yapılmış giderler ve özellikle kömür giderleri belirtilmiştir. 376.242 Kantar, 20902 tonalata kömür için harcanan bedel: 29.263 Lirasterlin (İngiliz Lirası), 5 şilin, 2 pens olarak yazılmıştır. Gider kalemleri içinde vapurların tamir ve bakım giderleri olduğu gibi Şirket'e 17 ve 12'şer sene hizmet ettikten sonra vefat eden kaptanların dul hanımlarına ve çocuklarına yapılan yardımlar da yazılmıştır. Kömür dışında yapılmış giderler için “Lira-ı Osmani ve kuruş” olarak para birimleri ifade edilmiştir (BOA, MV. d. 1109).

Şirket-i Hayriye'nin 1872-1873 yılı mali tablolarındaki gelir kalemleri şöyledir:

29 vapurun yıllık geliri	140.669,40 lira
Posta harici vapurların geliri	12.168,70
Yük taşımacılığından elde edilen gelir	9.136,60
Araba vapurlarının geliri	4.623,26
Vapurların kahve ocaklarının kirası	2.129,00

Faiz gelirleri, enkaz satışları, bakır hurdalar, Büyükdere'deki kayıkhaneden gelen kira, 5 adet hisse senedi hasılatı ile toplam gelir: 151.392,88 Liradır (Tutel, 1997, s. 47).

1875'te Ali Hilmi Efendi'nin ikinci müdürlüğü zamanında önceleri 60 Osmanlı Lirası olan hisse senetleri 20 Liraya düşmüştür. Şirketin elindeki 60.000 liralık esas sermayesi de erimiştir. Dedikodular üzerine istifa eden Hüseyin Haki Efendi 11 ay sonra Sadrazam Yusuf Kamil Paşa'nın ısrarı üzerine yeniden yönetim görevini devralmıştır.

Başarılı yönetici, bankadan bizzat 10.000 Lira borç bulmuş ve şirketin itibarını kurtarmıştır. 1895'te Hüseyin Haki efendi'nin son döneminde şirketin mali durumu ise aşağıdaki gibidir.

Gelir toplamı	138.467,77
Masraflar toplamı	127.640,00
Net gelir	10.827,77

Taşınan yolcu sayısı 9.872.177 kişidir, şirket bu yıllarda 3'ü köhnemiş 46 vapura sahiptir. Sermayesi de 200.000,00 Liradır.

1881-82 yıllarına ait çift yanlı kayıt sistemine göre düzenlenmiş muhasebe icmalı içinde Kâr ve Zarar Hesabı hanesine yazılmış tutar, 7.497 Lira, 21 kuruştur. Yine sermayenin 200.000,00 lira olduğu belirtilmiştir. Sigorta hesabı, % yarım hesaplanmış ve 100.000, tenakus hesabı % 5, faiz hesabı ise %4 olarak hesaplanmıştır. Gider kalemleri içinde kömür ve çalışanlar önemli tutara ulaşmaktadır. İskelelerin tamir ve bakımı, vapurların kazan ve makinelerinin tamirâtı gibi gider kalemlerinin toplamı: 11.707.790 kuruştur. Para birimi olarak yazılmış sütunda kuruş yanında santim⁵ de yazılmıştır. (BOA. Y.PRK. BŞK 8/52) (Ek 1. Dış kapak, 1.B'de Padişahın hissesine isabet eden 800 Liranın gönderildiğine dair yazı, 1. C'de Şirketin 99 Senesi Bilançosu, 1. D'de Gelir Gider Dengesi, 1.E'de Genel Denge'yi gösteren belgeler yer almaktadır. Ek 2'de ise bu belgenin 2. 3. 4. ve 5. Sayfalarının latinizeleri yer almıştır.)

1906 yılına gelindiğinde taşınan yolcu sayısı 12.028.405 kişiye ulaşmış vapur adedi de 37 olmuştur. Bilet geliri 155.699,56 Lira, Haydarpaşa hattı geliri 1.965,20 Lira, diğer gelirler ile birlikte gelir toplamı: 167.040,27 liradır. İşletme masrafı toplamı ise 125.207,91 Liradır. Bu yılda şirketin mal varlıkları ise şöyledir: 2 adet demirhane ve marangozhane, 8 adet kömür ve eşya mavnası, duba ile 7 adet

5 100 Santim = 1 Kuruş'tur.

şamandıra ayrıca Hasköy’de demir ve kazan fabrikası ile malzeme deposu, Büyükdere’de kayıkthane arsası, Beykoz ve Kanlıca’da binalar, Fermenteciler’de şirketin idare binası (Tutel, 1997, s. 67).

1914 yılında şirketin genel hâsılatı 203.254 lira 46 kuruştur. Nizamname hükümlerine göre bu hâsılattan düşölmesi gereken masraflar aidatlar ve ihtiyat akçeleri toplam 184.780 liraya ulaşmıştır. Buna göre 1914 senesi safi temettüsü 18.382,5 liradır. Bundan 919 lira küsur kuruş şehremaneti hissesine, 464 lira 33 kuruş kazazede ve müstahdemler hesabına, 1500 lira sermayenin imhasına, 1000 lira gayrimenkullerin değer kaybı hesabına, 1667,5 lira idare meclisi, reis, üyeler, müdür ve çalışanlara, 12.000 lirası her hisseye 30 kuruş hesabıyla hissedarlara verilmiştir. Geri kalan 832,5 lira ikinci yıl hesaplarına aktarılmıştır. Bu miktar ile birlikte 1909 yılından itibaren devam eden safi hasılat bakiyesi olarak 1915 yılı hesabında toplam 32.832,5 lira vardır. 1889 yılından itibaren farklı isimler ile ayrılan ihtiyat akçelerinin toplamı 101.160 liraya ulaşmıştır. Bu rakama imha edilen 1.292 hisseye ödenen 6.465 liranın da eklenmesi gerekir. şirketin sahip olduğu gayrimenkullerin toplam değeri 64.751 lira olmuştur. Mevcut vapurlar, mavnalar, şamandıra ve motorbot ve iskelelerin 1889 yılından itibaren değer kayıplarının miktarı düşölmeķ şartıyla toplam bedelleri 243.616 lira olarak gösterilmiştir. 1914 yılı içerisinde işlerine son verilen memur ve müstahdemlere iade edilen maaş kesintilerinden sonra, yılsonu itibariyle emekliler sandığının mevcudu 1.000 lira kadardır.” (Ticaret Nezareti, 1918: s.150-152; Balcı&Sırma, 2012, s.341-343).

1943 yılı İdare Meclisi Raporunda belirtildiği üzere 1937’de 9,5 milyon olan yolcu sayısı 1938’de 10,5 milyon, 1939’da 11 milyon olmuştur. 1940 ve 1941’de azalıp 10.800.000, 1942’de ise 12.756.139 yolcuya ulaşmıştır. İlkbahar mevsiminin genelde soğuk ve yağmurlu geçmesi hatta Haziran ayında bile havanın kapalı olması yolcu sayısında azalmaya neden olmuştur. Buna bir de Taksim Sarıyer arasında çalışan Halk otobüsleri ve Belediye’nin diğer seferleri de eklenince yolcu sayısındaki azalmanın nedenleri ortaya çıkmıştır. Kömür ve mazottaki fiyat artışları giderlerin daha da artmasına neden olmuştur.

Şirketin aktifinde Menkul kıymetler faslı başlığı altında Kasa ve Bankalar mevcudu, Esham ve Tahvilat ile Ambarlardaki mevcuttan ve 1 Lira tutar yazılmış İdarehane eşyasından oluşmaktadır. Sâbih (Duran) ve Sabit Kıymetler Faslı altında Emlak ve Müştemilat (461,239,73) Vapurlar ve edevatı sabihe (2.268.793,78), Alet ve edavâtın (243.220,54) tutarı: 2.973.254 Lira 5 kuruştur. Alacaklar, Muhtelif Borçlular, Nazım Hesaplar ve Tekaüt Sandığı ve bu kalemlerin altına Devrolunan zarar bakiyesi de eklenince şirketin Aktif toplamı: 4.602.581,39 Liradır.

Pasif tarafında Sermaye ve Es'ar farkı, Eski ve Muâllak Alacaklar Karşılığı, Düyûnat, Nazım Hesaplar, Hissedarlara Tevzi Olunacak Temettü Bakiyesi ve Tekaüd Sandığı İhtiyat Sermayesi kalemleri vardır.

31.12.1943 senesi Kâr ve Zarar Hesabı altında İşletme Zararı: 38.535,14 Lira olmuştur. Murakıpların Raporu ile İdare Meclisi ibra edilmiştir. (Şirketihayriye, 1944)

5. SONUÇ

Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nde Tanzimat ile başlayan reform girişleri sürecinde Batı'daki gibi bir servet ve sermaye birikimi sağlamak ve ekonomik gelişmeyi sağlamak için kurulmuştur. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunda özellikle sermayesinin oluşum aşamasında bürokratlar ile sermayedar kesim, şirketleşme sürecine hız vermek yönünde görüş birliği içindedirler. Kuruluş amacı kâr elde etmek olan bir anonim şirket olarak, kimi zaman bilet fiyatlarına yapacağı zam için hükümetten izin almak zorundadır veya zamdan vazgeçmek zorunda kalmıştır.

Şirket-i Hayriye yaklaşık bir asır süren ömrü boyunca Boğaziçi ile İstanbul arasında düzenli ulaşım imkânı sağlamıştır. Boğaziçi'ne yerleşimin artması ve güvenli yolculuk yapılması amaçlanmıştır. Böylece bundan önce daha çok sayfiye olarak nitelendirilen Boğaziçi'nde sürekli, yıl boyu yerleşim ve imar yaygınlaşmıştır. Boğaziçi'nin İstanbul ile bütünleşmesi sürecine Şirket-i Hayriye hız vermiş ve bu sürece yeni bir boyut kazandırmıştır.

Kâra dayalı işletmecilik anlayışının örneklerinden birini oluşturan Şirket-i Hayriye'nin çift yanlı kayıt sistemini muhasebesinde uygulaması gibi öncü özellikleri de vardır. Ticaret Kanunnâmesi'nde tanımı verilmiş bir anonim şirket olarak kurulmuş, nerdeyse bir yüzyıla yaklaşan sürede faaliyete devam etmiştir. Kanunnâme'de belirtildiği halde çift yanlı kayıt yöntemi başlangıçta bilgi ve deneyim yoksunluğu yüzünden uygulanamamıştır. Şirket-i Hayriye'nin vapurlarının İstanbul'a gelip işlemeye başladıkları günden 1854 yılı Ağustos ayı sonuna kadar gelir gider durumunu gösteren muhasebe icmali, merdiven yöntemine göre kaydedilmiştir. Önce gelir kalemleri belirtilmiş sonra masraf kalemlerine geçilmiştir. Şirketin muhasebesinde çift yanlı kayıt yönteminin uygulanması Hüseyin Haki Efendi'nin müdür olduğu dönemde -1867 sonrası- başlamıştır. Çift yanlı kayıt yönteminin en belirgin uygulandığı ise 1881-1882 yıllarına aittir.

Şirketin duran varlıkları olarak vapurları devamlı artış göstermiştir. Fakat savaş dönemi boyunca ordu hizmetine verilmiş vapurların bir bölümü de batmış veya kullanılamayacak derecede tahrip olmuştur. Kömür giderleri önemli tutarlara ulaşmış, başlangıçta ithal kömür kullanılırken savaş yıllarında yerli kömürler de vapurlarda kullanılmıştır. Şirketin son yıllarında da kömür fiyatlarının artmış olması işletim maliyetlerinin artmasına ve şirketin zararına yol açmıştır. Doksan beş yıla yaklaşan bir faaliyet hayatından sonra Şirket-i Hayriye bütün mal varlığıyla birlikte Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne (1945) devredilmiştir.

KAYNAKLAR

ARŞİV KAYNAKLARI

BOA.MV. d. 1109

BOA. Y.PRK. BŞK. 8 /52, *Şirket-i Hayriye'nin 99 senesi Hasılat ve Masarifat Vakıasıyla Muvazene-i Umumiye-i Maliyesini Mübeyyin Hülâsa Defteri*

T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü-İDO.(2007) *Boğaziçinde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye, İstanbul.*

Akyıldız, Ali (2010) “Şirket-i Hayriye”, *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 39.s. 201-203.

Akyıldız, Ali.(2013) “Şirket-i Hayriye Üzerine Bazı Değerlendirmeler”, *Osmanlı İstanbul’u Sempozyumu I*

Balcı, Ramazan& Sırma, İbrahim. (2012) *Ticaret ve Ziraat Nezareti Memâlik-i Osmaniye’de Osmanlı anonim Şirketleri*. İstanbul.

Behar, Cem. (2003) Osmanlı İmparatorluğu’nun ve Türkiye’nin Nüfusu 1500-1927, *Tarihi İstatistikler Dizisi* Cilt 2, Ankara.

Ertuğ, Nejdet. (2001) *Osmanlı Döneminde Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılık*. Ankara.

Eldem, Edhem. (2011) “Bir Emisyon Bankası Olarak Osmanlı Bankası”. *Anadolu’da Paranın Tarihi*. Ankara.

Güvemli, Oktay.(2000) *Türk Devletleri Muhasebe Tarihi Tanzimat’tan Cumhuriyet’e* 3. Cilt, İstanbul.

Güvemli, Oktay & Aslan, Muhsin (2018). Türkiye Muhasebeciler Günü Hangi Gün Olmalı?. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*(14), 64-91.

- Güvemli, Oktay, Toraman, Cengiz, Güvemli, Batuhan. (2014) *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet Muhasebesi-Anadolu Muhasebe Kayıt Kültürü*-İstanbul.
- Güvemli, Oktay-Kaya, Mehmet Ali.(2015 Temmuz) “Osmanlı İmparatorluğu’nda XIX. Yüzyılın Ortalarında Muhasebe Düşüncesindeki Büyük Değişim -1839-1885-. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi* (9), s.43-65.
- Karal, Enver Ziya. (1976) *Osmanlı Tarihi VI Cilt Islahat Fermanı Devri 1856-1861*. Ankara.
- Kayserilioğlu, Sertaç. (2011) *Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni*. İstanbul.
- Kenanoğlu, Macit. (2005) *Ticaret Kanunâmesi ve Mecelle Işığında Osmanlı Ticaret Hukuku*.
- Koraltürk, Murat. (2011) *Türk Lloyd Seyir Defteri*. İstanbul.
- Koraltürk, Murat. (2007) *Şirket-i Hayriye 1851-1945*. İdo.
- Kuran, Timur.(2010) “*Ortadoğu’daki Ekonomik Azgelişmişliğin Kurumsal Kökenleri*” *Kayseri Ticaret Odası*. Kayseri.
- Özbirecikli, Mehmet. “Türkiye’de Ticaret Kanunlarında Denetim Anlayışı Üzerine Bir İnceleme”, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi* (4), Ocak 2013 s.152-167.
- Pamuk, Şevket.(2014) *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*. İstanbul.
- Paksoy, Günay.(2011) “Anadolu’da Altın ve Gümüşe Vurulan Osmanlı Damgası”. *Anadolu’da Paranın Tarihi*. Ankara.
- Sırma, İbrahim.(2011) “Osmanlı Anonim Şirketlerinde Kâr Dağıtımı” *Akdeniz Üniversitesi Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*. C.3,S.2, s.117-136. <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423869117.pdf>

Şehir Hatları - Kuruluş 27.03.2018 tarihinde <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/kurulus-469.html> adresinden alınmıştır.

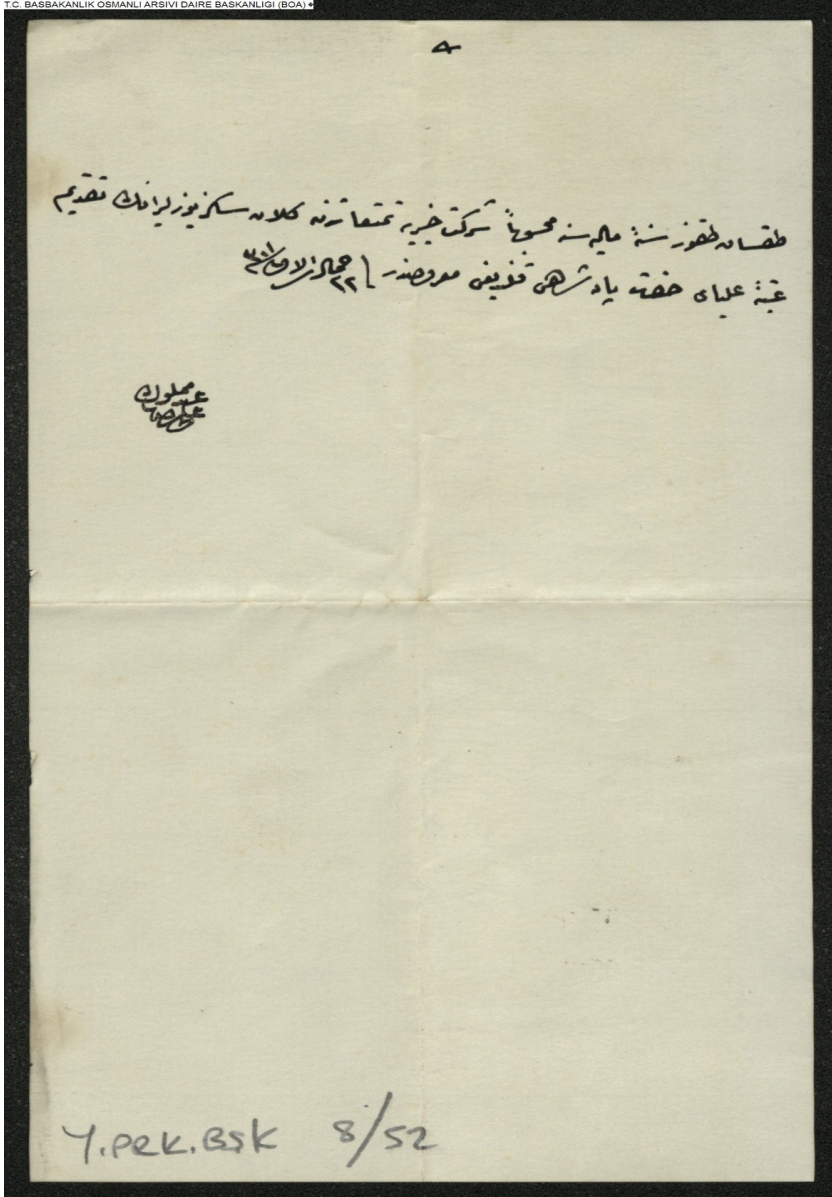
Şirkethayriye. (1944). *Şirketi Hayriye 1943 Hesap Yılı Hakkında İdare Meclisi Raporu Murakıplar Raporu Bilanço ve Kâr Zarar Hesabı*. Çituri Biraderler Matbaası, İstanbul.

Tezçakın, Mehmet S. (2011) “*Osmanlı Kâğıt Paraları*”. *Anadolu’da Paranın Tarihi*. Ankara.

TBMM Zabıt Ceridesi Yirmi dördüncü inikat 15.1.1945 Devre VII
Cilt:15 İçtima:2

Yılmaz, Celali.(2011) *Osmanlı Anonim Şirketleri (Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından 1918 yılında yayınlanmış olan “Memâlik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri” başlıklı Katalog)*. İstanbul

Ek. 1. B) Doksan Dokuz sene-i maliyesiniŞirket-i Hayriye temettüatından gelen 800 Liranın takdim-i atâbe-i ûlyayı padişahı kılındığı marûzdur. Sene 22 Cemaziyelevvel 301



Y.PRK.BŞK.00008.00052.001

Ek.1. C) Şirket-i Hayriye'nin 99 Senesi Varidât ve Masarifât Vakıasının Cins ve Miktarını Mübeyyin Hûlasadır (Defterin sağ ve sol üst köşelerindeki latin rakamları sayfa numarası olarak gösterilmiş ve latinizesi için de yine bu rakamlar baz alınmıştır) Sayfa 2: Varidât Sayfa 3: Masarifât

[illegible]

Ek.1.E) Muvazene-i Umumiye seneye 99 Sayfa 4: Mevcudât Sayfa 5: Düyûnât

T.C. BASBAKANLIK OSIMANLI ARSIVI DARE BASKINLIĞI BOGAZICI

عمومه

دیونات

موجودات	موجودات	موجودات
۲۸۵۶۵۰	۲۸۵۶۵۰	۲۸۵۶۵۰
۱۵۹۹۹۰۰	۱۵۹۹۹۰۰	۱۵۹۹۹۰۰
۲۰۲۲۱۰۰	۲۰۲۲۱۰۰	۲۰۲۲۱۰۰
۵۶۲۷۰۶	۵۶۲۷۰۶	۵۶۲۷۰۶
۱۶۰۰۰	۱۶۰۰۰	۱۶۰۰۰
۶۷۸۸۰۰	۶۷۸۸۰۰	۶۷۸۸۰۰
۵۷۶۸۹	۵۷۶۸۹	۵۷۶۸۹
۷۹۹۷	۷۹۹۷	۷۹۹۷
۲۸۷۱۰۶۵	۲۸۷۱۰۶۵	۲۸۷۱۰۶۵

موازنه

موجودات

موجودات	موجودات	موجودات
۲۸۵۶۵۰	۲۸۵۶۵۰	۲۸۵۶۵۰
۱۵۹۹۹۰۰	۱۵۹۹۹۰۰	۱۵۹۹۹۰۰
۲۰۲۲۱۰۰	۲۰۲۲۱۰۰	۲۰۲۲۱۰۰
۵۶۲۷۰۶	۵۶۲۷۰۶	۵۶۲۷۰۶
۱۶۰۰۰	۱۶۰۰۰	۱۶۰۰۰
۶۷۸۸۰۰	۶۷۸۸۰۰	۶۷۸۸۰۰
۵۷۶۸۹	۵۷۶۸۹	۵۷۶۸۹
۷۹۹۷	۷۹۹۷	۷۹۹۷
۲۸۷۱۰۶۵	۲۸۷۱۰۶۵	۲۸۷۱۰۶۵

کتابخانه

کتابخانه

کتابخانه

EK:2-A=Ek 1.C) Sayfa 3'ün latinizesi

Ha	Santim	Guruş	Ha	cm	Guruş	
					2854558	Kömür
				48	3587962	Umûm-I mâhiyyat
					399134	Vapurlar levazımatı
			3	19	108089	İskele tamirâtı
			2	87	169693	Matbû'at kırtasiye
					54500	Rusûmât
					12400	Emlak vergisi
			2	87	46963	De'âvi masrafı
					121220	İcârât-I medfû'a
			1	64	195705	Müteferrika masârif
					105900	Âidat
1	07 04	7656127 1464268				Vapurlar tamirâtı
2	64	476402				Akçe Harcı
3	75	9096847			100000	Sigorta Hesabı
			2	62	792750	Tenakus Hesabı
					218311	Faiz
2	62 38	2111061 11707909			1000000	Mukarrer faiz
1						

Vapurlar ile fabrikalarda ihrak olunan kömür bedeli ma'a nakliye ve mizâniyye Me'mûrîn ve müsdahdimîn mâhiyyâtı Kömürden ma'ada ruğan,.? Vezin halat ve üstüpü ve tent ve levâzım-ı sâir Yirmi altı kıt'a iskele tamirâtı Tarihli ve tarihsiz bilet ve ilânâtve matbûat-ı saire ile kırtasiye Şamandıra ve fener rusûmu Hasköy fabrikasıyla Büyükdere kayıkhanesinin 99 senesi emlak vergisi Bazı davalar için masraf-ı İdarehane ve kömür mağazaları ve bazı iskele ve mevkıflar mahalli için verilen icârât Hasköy destgâh tamiri ve saireyedair mesârif-I mütenevvi'a İdare meclis âidâtı Vapurların makine ve kazganları ve teknesinin masârif ta'miriyyesi Sîm-i mecidi ile mübaya'a olunan lira baş ve kambiyo farkı Senevi yüzde yarım hesabıylasermaye üzerine 99 senesinin sigorta tahsisatı Senevi yüzde beş hesabıyla vapurlar bedeli üzerine 99 senesinin tenakus hesabı İhtiyat tahsisatından ma'ada tenakus ve sigorta ve zuhurat ve cihet-I saire nukûdunun şirket müamelâtında kullandıkları için senevi yüzde dört faiz Senevi yüzde beş hesabıylasermaye üzerine 99 senesi için mukarrer faiz	Kantar 01	Tonalat 22493
---	--------------	------------------

EK: 2.B. =Ek.1.C. sayfa 2'nin latinizesi

		Guruş	Santim	Ha	Guruş	Santim	Ha
Yolcu ve yük hasılatı	Bilet						
Posta haricinde	Hasılatı	42.064	50		11.196.995	50	
vapurlar hasılatı	Vapur icârâtı	12.523	17				
Bazı muhtelif hasılat	Perâkende	5.782					
Vapurdaki vuku'	hasılatı	37.750					
bulan hasar tazmini-	Tazminat	120.000					
yyesi	İcârât-ı	285.297					
Bazı emlaktan alınan	me'hûze				11.700.412	17	1
icârât	Kahve				7.497	21	
Vapur kahve	ocakları						
ocaklarının bir	Faiz						
senelik icârı							
İkrazattan alınan faiz	Kâr zarar						
	hesabı						
99 senesinin açığı							

EK:2.C. =Ek.1.D. sayfa 3'ün latinizesi

	Guruş sene	Guruş	Ha	Guruş sene 98	Santim	Ha
Bilet hasılatı	99	50		113432299	12	2
Vapur icârâtı	11.196.995	50		43276	50	
Perâkende hâsılâtı	42.064	17		12940	52	3
Tazmînat	12.523			15137		
İcârât-ı m'ehûze	5.782			45510		
Kahve ocakları	37.750			124000		
Faiz	120.000			224316	12	2
Kâr ve zarar hesâbı	285.297	21	1			
	7.497					

Ek 2.D.=Ek. 1.D, sayfa 4’ün Latinizesi: 98 senesi masârifât-I mütenevvi’ asıyla 99 senesi masârifâtının mukabele ve müvâzenesini mübeyyen cetveldir.

Tonilat sene 99	Kantar	Tonilat sene 98	Kantar	Kömür	Guruş 99	cm	Ha	Guruş 98	cm	Ha
22493	01	21351	14	Umûm-I mâhiyyât	2854558			2708459		
				Vapurlar levâzımâtı	3587962	48		3578039	78	3
				İskeleler tamirâtı	399134	19	3	331045	38	
				Matbu’at kırtâsiyye		87	2	140491	80	
				108089			160615			
				Rusûmât	169693			53900		
				Emlak vergisi	54500			12876	50	
							13048			
				De’avî masrafı	12400	87	2	129630	73	1
				İcârât-I medfû’a	46963			277827	29	3
						64	1	38907		
				Müteferrika masârif	121220			89550	84	2
							1243566	96	2	
				Fevka’l-ade masârif	195705	04	1	479875		
				Âidât		62	2	100000		
				Vapurlar tamirâtı	105900			806250		
Akçe zararı	1464268			352140						
Sigorta hesabı	476452			1000000	97					
				287255	—					
Tenâkus hesabı	100000				—					
	792750									
Faiz	218311									
Mukarrer faiz	1000000									
Kâr ve zarar hesabı	—	—	—	—	—	—				
	11707909	38	1	118.8479	27	3				

EK: 2. F. =Ek 1. E' sayfa 4'ün latinizesi : 99 senesi Varlıklar

		Guruş	Santim	Ha
Mevcûdât eşya bedeli	Anbarlar hesabı	2.856.535	70	2
Vapurlar ve fabrika tekneleri ve ma'unalar ve şandıralar	Edevât-I sâbiha	15.999.000		
Hasköy fabrikasıyla Büyükdere kayıkhanesi ve iskeleler ve Kuzguncuk ve Beykoz ebniyeleri ve müştemilât-ı sâire	Emlak ve müştemilat	3.033.240	13	
	Ashab-ı düyûn	5.632.706	01	3
	Mâliye hazinesi	130.000		
Müte'addid matlûbât	Bab-1 seraskeri	478.182	12	2
Furuht olunanvapurlar bedelin-den bakiyye	Sandık	573.489		
		.		
Bâ sergi vapur nevli	Matlûbât-I meşkûke	7497	21	1
Nakd-I mevcûd		-----	-----	----
1.555.665 guruş Tahsilinde ihtiyat tahsisatına zam olmak üzere	Kâr zarar hesabı	28.710.650	19	
99 senesinin açığı				
Kirgor Abrahamyan İsteban Bekyân				
Kapudân-I asliyyelerinden müteharric olduğunu mübeyyen şerh verildi				
İskender				

EK: 2.G= Ek. 1.E, Sayfa 5'in latinizesi 99 Senesi Kaynaklar

		Guruş	cm	Ha
95 senesinde ittihaz olunan sermaye	Sermaye	20.000.000		
Müte'addid düyûnât	Ashab-I matlûb	1.267.651	24	
Vapurların isti'mâlinden kıymet-i asliyyelerine terttüb eden noksan mukabilinde ifraz olunan	Tenâkus hesâbı	5.082.421		
	İhtiyât-I tahsîsât	730.234	94	
Şirket-i Hayriyye'nin ihtiyat tahsîsâtı	Sigorta hesâbı	554.956		
Şirket-i Hayriyye'nin sigorta tahsîsâtı	Zuhûrât-I tahsîsât	70.187		
Şirket-i Hayriyye'nin zuhûrât tahsîsâtı	Mukarrer faiz	1.000.000		
	Emanet hesabı	.		
99 senesi için hissedârâna l'tası mukarrer olan		28.710.650	19	
Müte'addid te'mînât ve behl-i kefâet				

II

Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresi Konuşmasından (1923)

Siyasi, askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsunlar, iktisadi zaferler ile taçlandırılmazlarsa meydana gelen zaferler devamlı olamaz, az zamanda söner. Bu bakımdan en kuvvetli ve parlak zaferlerimizin bile sağlayabildiği ve daha sağlayabileceği yararlı kazançları belirlemek için ekonomimizin, iktisadi hakimiyetimizin sağlanması ve sağlamlaştırılması ve genişletilmesi gerekir.