

# **Türkiye’de Toplu Taşımacılıkta Bir Öncü Kuruluş: İETT (İstanbul Elektrik, Tramvay, Tünel İşletmeleri) XIX. Yüzyıl**

**Dr. Hayri Baraçlı**

İETT Genel Müdürü

Yıldız Teknik Üniversitesi

Öğretim Görevlisi

## **Özet**

2012 Yılı İETT'nin 140. kuruluş yıl dönümü olarak kutlanmaktadır. XIX. Yüzyılın ikinci yarısının ortalarında İstanbul'da kara ulaşımını geliştirme ihtiyacının artması karşısında, hem Galata - Pera tünelinin yapımına ve hem de Karaköy merkez olmak üzere atlı tramvaylar işletmeciliğine karar verildiği gözlenmektedir. Fransız, İngiliz şirketleri ve Osmanlı'nın katkıları ile ve verilen imtiyazlara dayalı olarak gerçekleştirilen bu yatırımların, halka tahvil satışı ile finanse edildiği görülmektedir. Çağdaş ulaşım araçlarına geçişi sağlayan bu girişimlerin ortaya koyduğu birçok husus arasında, halka tahvil satışının gerçekleştirilebilmesi, yatırım maloluşu hesaplarının yapılabilmesi, gelir-gider dengesinin kurulabilmesi, ileri seviyede mali tabloların ve özellikle gelişmiş bir gelir tablosu anlayışının varlığı, yani ileri bir muhasebe anlayışına sahip olunması dikkati çekmektedir. 1870'li yıllarda iki ayrı şirketin kurulması ile başlayan girişimlerin, hem kentsel ulaşım dönüşümün sağlanmasına, hem çağdaş işletmecilik anlayışının uygulanmasına ve hem de mali açıdan çağdaş muhasebe uygulamalarına öncülük yaptığı görülmektedir.

Bu iki şirketin ilk kırk yılının işletmecilik ve muhasebe uygulamaları açısından incelenmesi bu araştırmanın konusunu oluşturmaktadır. Kırk yılın sonunda ise, verilen rüçhan haklarında ortaya çıkan sorunlar dolayısı ile oluşturulan konsorsiyum çatısı altında bu iki şirketin birleştirildikleri görülmektedir. Bu durumun 1939 yılında yapılan millileştirmeye ve İstanbul Elektrik, Tünel, Tramvay İşletmeleri (İETT) adının verilmesine kadar devam ettiği bilinmektedir.

**Anahtar sözcükler:** XIX. yüzyıl, işletmecilik, muhasebe uygulamaları, İETT.

**JEL sınıflandırması:** M 21, M 41, N 85.

## **Abstract (A Pioneer Establishment in Bulk Transportation in the Republic of Turkey: IETT (Istanbul Electricity, Tramway and Tunnel General Management) - 19<sup>th</sup> Century)**

40<sup>th</sup> foundation day of IETT is being celebrated in 2012. It is observed that horse carried tramways in the center of Karaköy and Galata - Pera tunnel was established because of the need for developed ground public transportation in the second half of the 19<sup>th</sup> century. Those investments were substantiated by French and English firms, thus with the aids and privileges of the Ottoman Empire. Public bonds financed those investments. Those initiatives are important in many ways; sales of loans were actualized, cost calculations were done effectively, balance between income and expenditures could be set, developed financial statements and most importantly a developed income statement can be observed. Initiatives started with two separate firms and led a way for urban transformation, modern management concepts and modern accounting practices.

This paper aims to examine the first forty years of those two firms. After the first forty years, it is observed that those two firms are merged under a consortium due to the pre-emptive rights. This condition continued until the nationalization of these firms in 1939 and named as Istanbul Electricity, Tramway and Tunnel General Management (IETT).

**Key words:** 19<sup>th</sup> century, accounting practices, IETT.

**JEL classification:** M 21, M 41, N 85.

### **1. Giriş**

İstanbul Elektrik, Tramvay, Tünel İşletmeleri İdaresi (İETT) nin kuruluşu, Galata - Pera Tüneli'nin yapıldığı 1872 yılıdır. 16 Haziran 1939 tarih ve 3645 sayılı yasa ile İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanunla bu adı almıştır. İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı, müstakil bütçeli kamu tüzel kişiliğine sahip bir kamu kuruluşudur.

İETT, toplu taşımacılık hizmetlerini halen otobüs, metrobüs, raylı sistemler (Tünel ve Beyoğlu -Taksim tramvay hattı) ve denetimindeki Özel Halk Otobüsleri ile gerçekleştirmektedir. Kendisinin sahip olduğu otobüs sayısı 2609, denetiminde olan Özel Halk Otobüsü sayısı 2470'dir. 2011 yılı sonu itibarı ile 8750 personeli vardır. Bu olanaklarla İETT, 585 hatta yılda beş milyon sefer ve 197 milyon kilometre yaparak 557 milyon kişiye toplu taşıma

hizmeti vermektedir. Metrobüsler, Avcılar - Kadıköy arasında, 42 kilometrelik mesafede, 315 araçla yirmi dört saat hizmet vermektedir. Bu hatta 2011 yılında taşınan yolcu sayısı 173 milyondur.

İstanbul'un kara toplu taşıma hizmetlerini otoüsleri ile yerine getirmeye çalışan İETT'nin 2011 yılı bütçe gelir gerçekleşmesi 1.729.340.876 TL, bütçe gider gerçekleşmesi ise 1.393.270.084 TL dir. 2011 Yılı sonunda varlık büyüklüğü 4.074.996.141 TL' dir.<sup>1</sup>

Bu rakamlar İETT'nin toplu taşımacılıktaki büyüklüğünü ortaya koymaktadır. Bu rakamsal büyüklüklerin altında 140 yıllık (1872-2012) bir deneyimin yattığını söylemek olanağı vardır. Bu araştırmada, sözü edilen 140 yıllık deneyimin büyük bölümü XIX. yüzyılda yer alan ilk kırk yılı üzerinde durulacaktır. Tarihsel olarak sözü edilen kırk yıllık sürede yaklaşık aynı zaman diliminde iki şirketin toplu taşımacılık ile meşgul olmak üzere kuruldukları görülmektedir.

Bu iki şirketin birisi 1872 yılında tünelin yapımı için kurulan *The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera* 'dır. Öteki de aynı yıllarda atlı tramvay için kurulan *Société des Tramways de Constantinople* 'dur.

## 2. Galata - Pera Tünelinin Yapılışı ve İşletilmesi

İETT tarihinde tünelin özel bir yeri vardır. Çünkü her şey XIX. yüzyılın ikinci yarısında tünel ile başlar. Eugene-Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis 1867 yılında turistik amaçlı olarak İstanbul'a gelir. İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata (bugünkü Karaköy) ve Beyoğlu arasında her gün kırk bin dolayında kişinin yüksek kaldırım adını taşıyan dik yokuştan inip çıktığını görür ve tünel fikrini ortaya atar. Fransaya döner maddi imkânları araştırır. Yeterli desteği sağlayamaz, ama İstanbul'a döner, zamanın sadrazamı Ali Paşa ile temas kurar ve Tünel imtiyazını talep eder, konu Şura'yı Devlet'te görüşülür ve uzun müzakerelerden sonra 10.6.1869 tarihli Padişah Fermanı ile imtiyaz Gavand'a verilir. Aynı yıl içinde Nafia Nazırı Davut Paşa ile H. Gavand arasında, tünel inşasını ve işletilmesini kapsayan mukavele ve

---

1) - İETT, 2011 Yılı Faaliyet Raporu.

- iett.gov.tr

şartname imzalanır.

Tünelin yapımı için gerekli mali olanakları bulmak amacı ile 1870 yılı başında Gavand Fransa'ya gider, ama o sırada (19.7.1870) Fransız - Alman savaşı patlak verir. Savaş kısa sürede Almanların üstünlüğü ile sonra erer. Fransa'da mali olanakları temin etmek zorlaşır. İngiltere'nin işin içine girmesi gerekir ve *The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera* adlı şirket, 1872 yılında kurulur. Şirketin sermayesi beheri 500 Frank'tan 12.500 hissenin oluşturduğu 6.250.000 Frank'tır. Bu iş için %5 faizli tahviller İstanbul ve Londra'da satışa çıkarılmıştır. Bu arada istimlâk işleri ile de uğraşan Gavand, istimlakları 1873 yılında tamamlayabilmiştir. Tünelin aşağı kısmından başlayan kazı çalışmaları 1873 yılı boyunca sürmüş ve tünelin tamamlanması ve deneme seferleri 1874 yılının sonlarında başlamıştır. Dünyanın ikinci metrosu olarak tünelin resmi açılış tarihi 17.1.1875'dir.<sup>2</sup>

Toplam maliyeti 4.125.554 Frank'ı bulan tünelin uzunluğu 555 metre olup, demiryolu uzunluğu ise 626 metredir. Tünel maloluşu aşağıdaki şekilde oluşmuştur.<sup>3</sup>

	<i>Frank</i>
<i>İstimlak bedelleri</i>	<i>1.984.372</i>
<i>Tünel kazı ve yapımı</i>	<i>1.017.500</i>
<i>Personel giderleri</i>	<i>177.270</i>
<i>Demiryolu döşenmesi</i>	<i>92.500</i>
<i>Kablo döşenmesi</i>	<i>20.500</i>
<i>Beyoğlu istasyonu</i>	<i>106.000</i>
<i>Galata istasyonu</i>	<i>69.700</i>
<i>Yürür aksam</i>	<i>102.500</i>
<i>Şirket merkez masrafları</i>	<i>179.414</i>
<i>Çeşitli maloluş giderleri</i>	<i>102.297</i>
<b>TOPLAM</b>	<b>4.125.554</b>

2) - R.Sertaç Kayserilioğlu: Osmanlı'da Ulaşım Serüveni, Cilt I ve II, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2011, İstanbul.

- Vahdettin Engin: Tünel'den Finiküler'e ( Kabataş- Taksim), Yapı Merkezi Yayını, 2007, İstanbul.

3) Vahdettin Engin: Tünel, Simung Kitapçılık yayını, 2000, İstanbul.

Tünelin açılışının ilk ayında ( Şubat ayı) 111.000 yolcu taşınmış, Haziran ayında bu sayı 225.000'e çıkmıştır.

Gavand, imtiyaz hakkını iş bitiminde şirkete devretmiştir. Bu 23 yıllık bir imtiyazdır. Bu süre sonunda tünel bütün bina ve tesisleri ile Osmanlı devletine devir edilecektir. Ancak mali sorunlar nedeni ile bu sürenin uzatıldığı görülmektedir. Bu uzatma sırasında tünel gelirinden devlete verilmesi gereken %1,5'lik payın %5'e çıkarıldığı anlaşılmaktadır.

Tünel'in taşıdığı yolcu sayısı ve imtiyaz sahibi İngiliz şirketinin elde ettiği kar 1890-1910 yılları arasında aşağıdaki gibi olmuştur.<sup>4</sup>

<i>Yıllar Yolcu sayısı Sterlin (kar)</i>	<i>Yıllar Yolcu sayısı Sterlin (kar)</i>
1891 3.251879 6.777	1900 3.102.743 3.611
1892 3.402.302 8.399	1901 3.089.524 5.039
1893 3.508.743 8.245	1902 3.093.082 5.264
1894 3.213.629 8.016	1903 3.127.644 5.544
1895 3.248.643 7.170	1904 3.201.864 5.740
1896 3.874.545 5.543	1905 3.089.524 5.740
1897 2.781.829 2.043	1906 3.387.452 6.408
1898 3.115.213 4.051	1907 3.457.651 7.051
1899 3.143.169 5.256	1908 3.547.305 7.899
	1909 4.090.142 9.217

Bu tablodaki verilerden tünelin yirmi yıl boyunca istikrarlı bir yolcu taşıma kapasitesini gerçekleştirdiği, sağlanan kar tutarın da istikrarlı bir seyir izlediği dikkati çekmektedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısı ortalarında atlı tramvayların İstanbul ulaşımında yer alması ve bu ulaşımın aşağıda üzerinde durulacağı üzere gelişme göstermesi ve XX. yüzyıl başlarında elektrikli tramvay haline dönüşme çabaları sırasında, tüneli işleten imtiyaz sahibi İngiliz şirketi ile

4) - E. Pech: Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant enTurquie, 5. eme edition, Constantinople, 1911.

- Vahdettin Engin: Tünel, a.g.e. Sayfa: 77, 85.

devlet arasında ortaya çıkan rüçhan hakkı sorunlarının aşılması için 30.4.1911 tarihinde *İstanbul Şehri Dahilinde Dersaadet Mülhakatından Galata ile Beyoğlu Beyninde Tahtalarz Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi (Société Anonyme Otoman de Chemin de Fer Metropolitan de Constantinople entre Galata et Pera)* kurulmuş ve İngiliz şirketi 125.000 Sterlin karşılığında yeni kurulan bu şirkete imtiyaz hakkını devretmiştir. Aynı yılın Eylül ayında, aşağıda üzerinde ayrıca durulacak olan konsorsiyumun kurulmasından sonra tünel ve tramvay işletmeleri bir çatı altında birleştirilmiştir. Bu hukuki yapının 1939 yılındaki millileştirmeye kadar devam ettiği anlaşılmaktadır.

### **3. Atlı Tramvaylardan Elektrikli Tramvaylara**

Tünel, büyük bir ihtiyacı karşılayan bir ulaşım aracıdır. Ama İstanbul'da bir noktadan bir başka noktaya taşıma yapan bir araçtır. Oysa İstanbul, boğazın iki yakasında büyümektedir. Ayrıca Haliç'in iki yakasında, İstanbul ve Pera (Beyoğlu) yakalarında da ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması gerekmektedir. Geçmişte İstanbul sokakları dardır. Karadaki arabaları yanında deniz ulaşımı da etkindir. Fakat XIX. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren şehir içi kara ulaşım ihtiyacının giderek arttığı görülmektedir. Çağdaş gelişmeler bu ihtiyacın, XIX. yüzyılın ikinci yarısında iki çağdaş ulaşım aracı ile karşılanmasını gündeme getirmiştir. Hemen hemen aynı zamanda İstanbul'da ortaya çıkan bu çağdaş ulaşım araçlarından birisi yukarda değinilen tüneldir. İkincisi de atlı tramvaylardır.

Atlı tramvay düşüncesinin İstanbul'a 1864 yılında İngiliz Huchiadson'un Eminönü'den, Divanyolu üzerinden Beyazıt ve Aksaray'a uzanan bir yol için imtiyaz alması ile başladığı bilinmektedir. Gerçekleşmeyen bu girişim sonrasında 1869 yılında Fransız Dion'un da gerçekleşmeyen bir teklifinin olduğu görülmektedir. Gerçekleşen girişim, aynı yıl (20.8.1869) Konstantin Karapano efendiye verilen imtiyaz ile başlamıştır. Bu girişim ile de tramvay yol yapımının hayata geçirilmeye başlandığı görülmektedir. Karapano eferndinin, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye, Osmanlı Bankası, Fransız ortak M. Le compte A. De Camondo ile birlikte *Societe des Tramway*

*de Constantinople*'u kurduğu görülmektedir. Şirketin merkezi İstanbul'dur. Atlı tramvayın öncelikle Galata (Karaköy) - Ortaköy arasında işletilmesi uygun görülmüştür; ikinci hat ise Galata (Karaköy) - Eminönü - Bayazıt - Aksaray'dır. Üçüncü hat, Aksaray - Topkapı ve Aksaray Yedikule arası için planlanmıştır. Bu hatlarda, yol düzenleme alt yapı yatırımları için 13.785.254 Kuruş harcama yapıldığı anlaşılmaktadır. Yol düzenleme işlerine 1870 yılı başlarında başlandığı, 1871 yılı ortalarında Beşiktaş'a kadar olan hattın ve Aksaray hattının işletmeye açıldığı görülmektedir.<sup>5</sup> Yol tek hat olduğu için karşılıklı gelen atlı tramvayların birbirlerini geçiş noktaları belirlenmiştir.

Tramvayların halktan büyük rağbet gördüğü ve 1871 yılının son beş ayında 876.321 yolcu taşındığı ve 1.072.495 Kuruş hasılat sağlandığı görülmektedir.<sup>6</sup>

Yine aynı yılda (1871) atların başlangıç sayısının 221 olduğu görülmektedir. Zamanla hatlar fazlaşmış ve hem at, hem tramvay sayısı artmıştır. Tramvayda üç kişinin görev yaptığı bilinmektedir. Bunlardan birisi atları süren, aracı yöneten kişidir, birisi biletçi ve birisi de atlı taramvaya halk içinde yol açmak üzere önden koşan *vardacı* diye adlandırılan kişidir. Bu kişinin elinde zil ya da megafon benzeri bir alet bulunur ve atların önünde koşarak yolu *varda* diye bağırarak açardı. Önceleri kapalı, oturma yerleri olan arabalar kullanılmış, daha sonra bunlar yerlerini daha gelişmiş insan taşıma araçları olan *omnibüslere* bırakmıştır.

Avrupa yakasında tramvay işletilmesinin başarılı olması karşısında, 1873 yılında Üsküdar ve Kadıköy için tramvay hattı açılmasını belediyeye vergi ödememek koşulu ile şirket üstlendiği görülmektedir.

*Société des Tramays de Constantinople*'un Avrupa yakasındaki faaliyetleri giderek artmıştır. 1880 Yılına gelindiğinde yıllık gelirinin 39.060 Liraya ulaştığı, taşıdığı yolcu sayısının da 3.285.000'i bulduğu görülmektedir.

5) - Vahdettin Engin: İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul Ticaret Odası Yayını, 2011, İstanbul.

- Salih Sezen, Ahmet Apaydın: Fayonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İETT Genel Müdürlüğü Yayını, 2012, İstanbul.

- İstanbul İETT'nin 140. yılı anısına 140 Fotoğraf, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İETT yayını, 2012, İstanbul.

6) Levant Herald 12 Nisan 1872, Genel Kurul Raporu.

1883 Yılında Galata ( Karaköy)- Beyoğlu- Şişli hattının açılması ile şirketin faaliyetlerinin giderek büyüdüğü bilinmektedir.

Şirketin 1891-1907 yılları arasında Osmanlı Lirası olarak hasılatı ve kar durumu aşağıdaki gibi olmuştur.<sup>7</sup>

Yıllar	Hasılat	Kar ve zarar	Yıllar	Hasılat	Kar ve Zarar
(Osmanlı Lira)	(Osmanlı Lira)	(Osmanlı Lira)	(Osm. Lira)	(Osm. Lira)	(Osm. Lira)
1891	62.242	12.638	1900	74.528	14.161
1892	64.725	10.648	1901	72.315	10.474
1893	60.809	9.379	1902	70.213	11.968
1894	67.901	14.854	1903	69.886	12.050
1895	73.583	18.240	1904	71.999	14.557
1896	64.074	12.374	1905	72.688	14.489
1897	59.473	9.090	1906	74.140	13.493
1898	63.484	6.403	1907	72.692	8.529
1899	69.438	6.403			

Burakamlarında gösterdiği gibi *Société des Tramway de Constantinople* yüzyılın sonlarına doğru yavaş da olsa büyümesini sürdürmüştür.

Öte yandan 1911 yılında, dünyadaki gelişmelere paralel olarak elektrikli tramvayın alt yapı yatırımlarının başladığı görülmektedir. Ve bu arada, yukarıda Tünelin tarihçesinin anlatımında üzerinde durulduğu üzere, 1911 Eylül ayında tünel, tramvay ve Osmanlı Elektrik şirketlerini bünyesinde barındırmak üzere *Union Otoman Société d'Intreprises Electrique a Constantinople* adı ile İstanbul konsorsiyomunun kurulduğu bilinmektedir. Bu aşamadan sonra, tünelin kuruluşundan kırk yıl sonra tünel ve tramvay işletmelerinin bir çatı altında birleşikleri görülmektedir.

*Société des Tramway de Constantinople*'un XIX. yüzyıl sonlarında

---

7) İ. Pech : Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie, 4 eme edition, Constantinople 1908.



mali durumunu ortaya koymak amacı ile 1892 yılı faaliyet raporu ve 1889 ve 1892 yılları bilanço ve kar-zarar tabloları üzerinde aşağıda durulmuştur.

#### **4. Soci t  des Tramways de Constantinople'un 1892 Yılı Faaliyet Raporu ve Mali Tabloları**

*Soci t  des Tramways de Constantinople*'un 1869 yılında kurulduğu ve elektrikli tramvaya geçilene kadar devam ettiği anlaşılmaktadır. Ancak şirketin faaliyetinin, yani atlı tramvay uygulamasının Balkan Harbi dolayısı ile 1912 yılında şirketin atlarına devlet tarafından el konulması üzerine son bulduğu da bilinmektedir.

şirketin 1889 ve 1892 yıllarına ait bilançoları ve kar- zarar tabloları Ek: 1 ve Ek: 2'dedir. şirketin 1892 Faaliyet Raşporu *Le Journal de la Chambre de Commerce de Consanibople* 'un 8 Nisan 1893 tarihli nüshasında yayınlanmıştır. Yıllık faaliyet raporundan dikkati çeken birkaç husus aşağıya alınmıştır.

- *Karaköy - Ortaköy arasında şirket-i Hayriye vapurları ile rekabet halindeyiz, biz bu hatta son durağa 35-40 dakikada gidebiliyoruz...*
- *Galata (Karaköy) - şişli hattı gelişiyor, ama Pera 'dan (Taksim  zerinden) Beşiktaş 'a da bağlantı yapılması üzerinde durulmalı...*
- *Yirmi yıl önce geleceği görerek, şirketin kurulmasının isabetli bir karar olduğu anlaşılmaktadır...*
- *şirketin 1891 ve 1892 yıllarında tramvay çalıştırdığı dört hattın gelirleri aşağıdaki gibi olmuştur.*

<b>Hatlar</b>	<b>Piastres</b>	
	<b>1891</b> <sup>8</sup>	<b>1892</b>
<i>Beşiktaş</i>	2.098.197,75	2.119.216,00
<i>Aksaray</i>	1.523.119,50	1.573.610,50

8) Piastres: 1933'de kuruş haline getirilen para birimi, Eski Paund'un 1/8'i, Mısır'da kullanılan bir para .  
Interne – wikipedia.

<i>Yedikule</i>	213.763,25	196.676,75
<i>Topkapı</i>	186.792,00	196.534,75
<i>Şişli</i>	2.202.985,75	2.386.549,75
<b><i>Toplam</i></b>	<b>6.224.158,25</b>	<b>6.472.587,75</b>

- *Yedikule hattı, demiryolunun rekabetinden dolayı düşme göstermiştir... Şişli hattında birinci mevki bilet satışları fazladır ve hat daha karlıdır. Bu nedenle bu hata yeni vagonlar konulmuştur...*
- *Personel sayısı eski hatlarda 226 kişi, yeni hat olan Şişli hattında 118 kişidir...*
- *Yılsonu itibarı ile Beşiktaş deposunda 123 at, Aksaray deposunda 252 at, Şişli deposunda da 230 at olmak üzere mevcut at sayısı 605'dir. Yıl içinde 92 at ölmüş, 75 at satın alınmıştır...*
- *Yollarda kullanılan araçların (materiel roulant) değeri geçen yıla göre 21.990 Piastres artarak yılsonunda 156.661 Piastres'ı bulmuştur.*
- *Yıl içinde eski hatların onarımı, bakımı için 304.753,50 Piastres, yolların temizliği için 13.322,75 Piastres, Şişli hattının yapımı için 77.273,00 Piastres olmak üzere toplam 395.349, 25 Piastres yol bakım, onarım ve yapım harcaması yapılmıştır. Bu harcamalar eski yolların 16 kilometresi için, Şişli yolunun 5 kilometresi için yapılmıştır.*
- *İşletmede kullanılan günlük ortalama vagon sayısı 16,2'dir.*
- *Kar ve zarar hesabı şu şekildedir:*

<i>Kar tutarı</i>	<i>P. 1.064.786, 59</i>
<i>Düşülen ödemeler</i>	<i>P. 725.550, 00</i>
<i>Kalan</i>	<i>P. 339.236, 59</i>

<i>Kar tutarı</i>	<i>P. 1.064.786, 59</i>
<i>Düşülen ödemeler</i>	<i>P. 725.550, 00</i>
<i>Kalan</i>	<i>P. 339.236, 59</i>

Şirketin 1892 yılı faaliyet raporundan alınan bu bilgiler, şirketin kuruluşunun yirminci yılında ulaştığı iş hacmini oluşturan hatlarının, taşıma kapasitesini oluşturan at ve vagonların durumunu ortaya koymaktadır. Kuruluşun İstanbul'a sunduğu, yıllık 3,5 milyon dolayındaki yolcu taşıma kapasitesinin nasıl oluştuğunu bu bilgilerden anlamak mümkündür. Gelişmiş bir işletmecilik anlayışı ile şirketin yönetildiği anlaşılmakta ve bu açıdan da şirketin öncü bir nitelik taşıdığı görülmektedir.

Ek: 2'de yer alan 1892 yılına ait bilanço ve kar ve zarar tablolarının tercümesi üzerinde aşağıda durulmuştur.

<b>Société des Tramways de Constantinople'un 31.12.1892 Tarihli</b>	
<b>Bilançosu</b>	
<b>AKTİF</b>	<b>Piastres</b>
Ödenmemiş sermaye	38.859.606,00
Genel Tesisler hesabı	15.873.376,11
Sosyal duran varlıklar	87.474,50
Galata-Şişli hattı tesisleri	10.930.659,00
İnşaat malzemeleri	107.306,50
Çeşitli malzemeler :	
Merkez deposu 50.950,25	
Beşiktaş deposu 150.533,50	
Şişli deposu 176.949,25	378.443,00
Amorti edilmiş aksiyonlar:	
3361 Aksiyon	1.680.500,00
Amorti edilmiş tahviller:	
4.313 tahvil	2.880.216,25
Çeşitli Masraflar:	
1893'e aktarılan	32.473,25

Lokal masraflar:	
1893'e akarılan masraflar	86.942,75
Kasa	
Mevcut 138.833,50	
Osmanlı Bankası 1.060.564,00	1.199.397,50
Çeşitli Borçlular :	
Belediye yönetinmi 1.290.438,50	
Çeşitli hesaplar 75.685,25	1.366.123,75
Taşınmazlar:	
Bab-ı Ali istasyonu	7.419,25
Üniformalar	13.141,75
<b>AKTİF TOPLAMI</b>	<b>73.523.075,61</b>

<b>PASİF</b>	<b>Piastres</b>
Sermaye (32.383 aksiyon)	55.051.100, 00
Galata - Şişli hattı tahvili	10.950.659, 00
Yedek akçeler	403.298, 17
Malzeme Satın alma fonu	644.774, 10
Pay senetlerinin amortismanı:	
3.361 Payın amortismanı	1.680.500, 00
Tahvillerin amortismanı:	
1.315 Tahvilin amortismanı	2.880.216, 25
Ödenecek kuponlar:	
Faiz kuponu No 33 3.425, 00	
Faiz kuponu No 35 2.875, 00	
Faiz kuponu No 37 4.000, 00	
Faiz kuponu No 39 6.775, 00	17.075, 00
Ödenecek tahviller	20.416, 75
Ödenecek kuponlar No 19 180, 00	
Ödenecek kuponlar No 20 938, 50	
Ödenecek kuponlar No 21 16.697, 25	17.815, 75
Çeşitli Alacaklılar:	

Cari hesaplar	770.076, 25	
Ödenecek borçlar	4.993, 00	770.069, 25
Abonman biletleri borcu		14.587, 50
Şüpheli alacak fonu		2.777, 25
Kar ve zarar		1.064.786, 59
<b>PASİF TOPLAMI</b>		<b>73.523.075, 61</b>

<b>Société des Tramways de Constantinople'un 1892 Yılı Kar ve Zarar Tablosu</b>		
<b>B O R Ç</b>		<b>Piastres</b>
Local masraflar		132.229, 00
Yol yapım ve onarımı	304.753, 50	
Yol temizliği	13.322, 75	318.076, 25
Yol malzemesi sarfi		156.661, 00
At bakım masrafları		784.481, 50
Ücretler		12.577, 75
Ahır aksesuarları		5.178, 25
Aylıklar		987.642, 00
Atların eskimesi ( ölen atlar)		191.023, 00
Küçük materyallerin sarfi		8.339, 25
Çeşitli masraflar		238.469, 75
Duran vafırlıkların amortismanı		7.983, 50
Galata - Şişli at masrafları		567.408, 00
Galata - Şişli yol malzemesi sarfi		128.776, 50
Galata - Şişli ücretleri		10.202, 25
Galata - Şişli küçük malzeme sarfi		1.178, 50
Galata -Şişli ahır aksesuarları		4.862, 00
Galata- Şişli çeşitli masraflar		135.491, 00
Galata -Şişli lokal masrafları		3.000, 00
Galata - Şişli yol yapım ve onarım masrafı		77.273, 00
Galata -Şişli aylıklar		556.968, 50
Tahvilat faizleri		932.227, 50
Galata - Şişli at eskimesi ( ölümü)		269.502, 50

Dönem karı	1.064.786, 59
<b>TOPLAM</b>	<b>6.594.337, 59</b>

<b>ALACAK</b>	
Beşiktaş hattı geliri	2.119.216,00
Aksaray hattı geliri	1.573.610,50
Yedikule hattı geliri	196.676,75
Topkapı hattı geliri	196.534,75
Olağan dışı gelirler	4.086.038,00
Faiz geliri	88.747,97
Galata-Şişli hattı geliri	8.421,00
Galata-Şişli hattı geliri	2.386.549,75
Kar ve zarar ( kalanı)	24.580,87
<b>TOPLAM</b>	<b>6.594.337,59</b>

<b>KARIN DAĞILIMI</b>	
29.022 Aksiyon kuponunun ödenmesi	725.550,00
%10 Statü yedek akçesi	33.923,65
Fondatörlerin ( finanse edenler) hakkı	18.318,77
Yöneticilerin hakkı	11.479,76
Kalan	275.514,41
<b>TOPLAM</b>	<b>1.064.786,59</b>

İstanbul , 31 Aralık 1892	
Genel Müdür	
J. HODJİ	Muhasebe Şefi
	P.G: Kyriakides
<b>YÖNETİM KURULU</b>	
J. Anastasaiadis	Başkan yardımcısı
Bedros A. Arazian	Yönetici
Alexandre Ralli	Yönetici
GE Cassonova	Yönetici
Alexandre Ralli	Yönetici
T. Teologo	Yönetici

Bu mali tablolar ile ilgili açıklamalar aşağıdadır.

- Bilançonun hazırlanmasında ödenmemiş sermayenin ve şirket tarafından satın alınmış şirket payları ile ödenmiş tahvil bedellerinin varlıklar arasında yer aldığı görülmektedir. Varlık niteliği olmayan bu tutarların karşılığı da pasifte yer almaktadır. Kalan tutarlar varlık ve kaynak niteliği taşımaktadır.

- Galata (Karaköy) - Şişli hattı hem bilançoda ve hem de kar ve zarar hesabında ayrı gösterilmiştir. Bu hat ile ilgili tesislere varlıklar arasında 10.950.659 Piastres olarak yer almaktadır. Bu yatırımların finansmanı için tahvil çıkarılmış olup, tahvil borçları da pasifte gösterilmiştir.

Dönen varlıklar, duran varlıklar ayırımı çok açık olmamakla beraber, önce duran varlıklara yer verildiği, sonra dönen varlık niteliğindeki varlıkların sıralandığı dikkati çekmektedir.

- Bilançonun pasif yanının sıralanması da, aktif yanı gibi fazla açık değildir. Yalnız aktif tarafında duran varlıkların baş tarafa yazılmasına paralel olarak, sermaye ve uzun süreli borçların da pasif tarafında baş tarafa yazıldığı dikkati çekmektedir. Aktifte çeşitli borçluların son sıralara yazılması gibi, pasifte de çeşitli alacaklılar son sıralara yazılmıştır. Yedek akçelerin ayrılmış olması dikkati çekmektedir.

- İşletmenin kar ve zarar tablosu anlayışının gelir tablosu niteliğinde olduğu görülmektedir. Gider ve gelir tarafları, borç ve alacak olarak tasnif edilmiştir.

- Kar ve zarar tablosunun giderler kısmı incelendiğinde önce eski hatlar ile ilgili giderlerin sıralandığı ve benzer ayrıntı ile yeni hat olan Şişli hattının masraflarına yer verildiği görülmektedir. Duran varlıklar için amortisman ayrıldığı, dönem içinde ölen atların bedellerinin amortisman anlayışı çerçevesinde giderler arasında gösterildiği dikkati çekmektedir.

- Kar ve zarar tablosunun gelir tarafında hatların gelirlerinin ayrı yazılması ve masrafların eski hatlar ve Galata-Şişli hattı olarak ayrılması gelişmiş bir muhasebe düzeninin mevcut olduğunu ve gelir tablosu anlayışının bilanço anlayışından daha ileri düzeyde bulunduğunu göstermektedir. Hatlar itibarı ile maliyet muhasebesi anlayışının varlığı söz konusudur. Kar ve zarar

tablosunun gider kısmının altında kar ve zarar hesabı kalanına yer verildiği dikkati çekmektedir. O dönemin anlayışının kar ve zarar hesabının devamlılığı şeklinde olmasının buna neden olduğu anlaşılmaktadır.

- Mali tabloların altında kar dağıtım tablosuna yer verilmektedir. Dönem karı olarak belirlenen 1.064.786 Piastres'in 275.514 Piastres'nin işletmede kaldığı görülmektedir.

- Dikkati çeken bir başka husus da mali tabloların Genel Müdür ile birlikte muhasebe şefi, şirketin muhasene sorumlusu tarafından imza edilmesidir.

Bu açıklamalar, hem tünel şirketinin ve hem de atlı tramvay şirketinin zamanın ileri çift yanlı kayıt yöntemi anlayışını uygulayabildiğini göstermektedir. XIX. yüzyılın ikinci yarısının Osmanlı'nın çift yanlı kayıt yöntemi ile tanıştığı ve bu yöntemin eğitime ve uygulanmasına önem verildiği bir zaman dilimi olduğu göz önünde tutulursa bu iki şirketin uygulamada öncülük yaptığı ortaya çıkar.

## 5. S o n u ç

Tarihte İstanbul'un ulaşımının örgütsel olarak deniz ulaşımı ile sağlandığı, dar yollarda at arabalarının güçlükle taşıma işlerini yerine getirebildiği bilinmektedir. Galata köprüsü ile Haliç'in iki yakasında kara yolu taşımacılığı ihtiyacının arttığı, aynı ihtiyacı Pera'nın (Beyoğlu) gelişmesinin de fazlaştırdığı görülmektedir. XIX. Yüzyılın ikinci yarısının ortalarında bir yandan bugünkü Karaköy - Beyğlu (Galata - Pera) tünelinin yapımına ihtiyaç duyulduğu, bir yandan da Galata (Karaköy) merkez olmak üzere, Beşiktaş ve Aksaray istikametinde atlı tramvaylara ihtiyaç duyulduğu dikkati çekmektedir.

Tünelin, *The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera* adlı şirket, atlı tramvayların da *Société des Tramways de Constantinople* adlı şirket tarafından, verilen imtiyazlara dayalı olarak yapıldığı ve işletmeye açıldığı görülmektedir. Bunlardan Tünel'in yapımına karar verilen 1872 yılı, İETT'nin kuruluşu olarak kabul edilmektedir. Yatırımların, İstanbul ve yurt dışında halka açılarak ( tahvil satılarak) finanse edildiği ve bu durumun XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı'nın çağdaş finans araçlarından



yararlanabildiğini göstermektedir. İngiliz, Fransız ve Osmanlı'nın iştiraki ile yapımların sağlandığı dikkati çekmektedir. Özellikle atlı tramvay yolu yapımı nedeniyle yolların genişletilmesi, tünelin yapımı dolayısı ile hem istimlâklerin ve hem de tünel kazılarının gerçekleştirilmesi çağdaş ulaşım araçlarının oluşturulmasını ve İstanbul'un Avrupa kentleri gibi görünüm kazanmasını sağlamıştır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısı, hesap işlerinde çift yanlı kayıt yönteminin Türkiye'ye geldiği ve gelişme göstermeye başladığı zaman dilimidir. Yukarıda adı geçen her iki şirketin de çift yanlı kayıt yöntemi ile muhasebe kayıtlarını başarı ile yürütebildiği görülmektedir. Her iki şirketin de yatırım maloluşu hesaplarını yapabildiği, çağının gelişmiş muhasebe anlayışına uygun mali tabloları düzenleyebildiği, taşınan yolcu sayısı, gelir - gider dengesi gibi kavramlara sahip oldukları, özellikle tramvay şirketinin her hattın gelir ve giderini ayrı ayrı hesaplayabildiği, tünel şirketinin, çağının en gelişmiş gelir tablosu anlayışına sahip olabildiği dikkati çekmektedir. Yani bu iki şirket, sadece çağdaş ulaşım araçlarının İstanbul'un hizmetine sunulmasını değil, çağının muhasebe anlayışının en gelişmiş uygulamalarına da öncülük yapmışlardır.

Bilindiği gibi XX. yüzyılın başları Osmanlı'nın sürekli savaşlar içinde olduğu bir dönemdir. Ama bu zor yıllarda Osmanlı atlı tramvay yollarını, elektrikli yol haline dönüştürme çalışmalarına da (1911) başlayabilmiştir. 1912 Balkan savaşı dolayısı ile atlı tramvayların atlarına devlet tarafından el konulması ile atlı tramvayların hizmetinin de sona erdiği bilinmektedir. Yine aynı yıllarda rüçhan hakları nedeniyle ortaya çıkan güçlükler karşısında hem tünel ve hem tramvay işletmelerini bünyesinde toplayan bir konsorsiyum kurulduğu ve böylece iki şirketin bir çatı altında birleştikleri görülmektedir.

2012 yılı İETT'nin 140. kuruluş yılıdır. Bu sürenin ilk kırk yılı bu çalışmada hem yapılan işler, hem organizasyon ve hem de mali açıdan kısaca ele alınmıştır. Bu çalışmanın ortaya koyduğu en önemli bulgular, hem kentsel dönüşüm, hem çağdaş ulaşım araçlarına kavuşma ve hem de muhasebe açısından öncü nitelikte çalışmaların bu kırk yıl içinde gerçekleştirildiğini göstermektedir.

## Kaynakça

- R.Sertaç Kayserilioğlu: Osmanlı'da Ulaşım Serüveni, Cilt I ve II, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2011, İstanbul.
- Vahdettin Engin: Tünel'den Füniküler'e (Kabataş - Taksim), Yapı Merkezi Yayını, 2007, İstanbul.
- Vahdettin Engin: Tünel, Simung Kitapçılık yayını, 2000, İstanbul.
- Vahdettin Engin: İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul Ticaret Odası Yayını, 2011, İstanbul.
- Salih Sezen, Ahmet Apaydın: Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İETT Genel Müdürlüğü Yayını, 2012, İstanbul.
- İstanbul İETT'nin 140. yılı anısına 140 Fotoğraf, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İETT yayını, 2012, İstanbul.
- E. Pech: Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant enTurquie, 5. eme edition, Constantinople, 1911.
- Levant Herald 12 Nisan 1872, Genel Kurul Raporu.
- İ. Pech: Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie, 4 eme edition, Constantinople 1908.
- İETT, 2011 Yılı Faaliyet Raporu.
- iett.gov.tr
- Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople, 10 Mars 1890, 8 Avril 1893.

Ek:1/a

Société des Tramways de Constanople'un 31.12.1899 Tarihli Bilançosu

<b>BILAN GÉNÉRAL</b>			
<i>au 31 décembre 1899.</i>			
<b>ACTIF.</b>			
<b>ACTIONS. Capital non appelé.</b>			P. 38,839,600 —
<b>COMPTES GÉNÉRAL D'INSTALLATION</b>			» 15,832,650 —
<b>INSTALLATION DE LA LIGNE GALATA-CHICHLI</b>			» 10,950,659 50
<b>MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION</b>			» 75,387 —
<b>Fourrages et autres Approvisionnements.</b>			
En dépôt central	P.	61,480 —	
En magasins des dépôts de Béchiktache et d'Ak-Sérai	»	170,389 50	» 377,393 50
En magasins du dépôt de Chichli	»	145,583 75	
<b>ACTIONS AMORTIES</b>			
Pour 818 actions payées à Livres turques 5.			» 409,000 —
<b>Obligations amorties.</b>			
Pour 866 obligations payées à francs 500.			» 1,901,640 50
<b>Frais divers.</b>			
Solde afférent à 1890.			» 57,100 25
<b>Locations Diverses.</b>			
Solde afférent à 1890			» 127,919 —
<b>Caisse.</b>			
En espèces	P.	77,794 91	
En portefeuille	»	4,096,250 —	» 4,297,877 91
Chez la Banque Impériale Ottomane	»	123,833 —	
<b>Débiteurs Divers.</b>			
Administration Municipale	P.	1,163,420 —	» 4,215,636 50
Reliquat comptes divers	»	52,216 50	» 36,185 50
<b>UNIFORMES</b>			
Station Bab-Ali			» 10,177 50
<b>Immeubles.</b>			
			P. 71,151,236 27
<b>PASSIF.</b>			
<b>Capital (32,383 actions)</b>			P. 55,051,100 —
<b>Obligations de la ligne Galata-Chichli.</b>			
Pour 6,568 obligations à 5 %.			» 10,950,659 89
<b>FONDS DE RÉSERVE.</b>			
<b>FONDS D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.</b>			
<b>Fonds d'Amortissement d'Actions.</b>			
Pour 818 actions amorties à Livres turques 5			» 409,000 —
<b>Fonds d'Amortissements d'Obligations.</b>			
Pour 866 obligations amorties			» 1,901,640 50
<b>Coupons d'exercices antérieurs.</b>			
Coupon d'intérêt N° 27.	P.	4,200 —	
idem » 29.	»	5,225 —	
idem » 31.	»	6,400 —	
idem » 33.	»	14,775 —	» 30,600 —
<b>ACTIONS AMORTIES A PAYER.</b>			
<b>OBLIGATIONS AMORTIES A PAYER.</b>			
<b>COUPONS N° 15 DES OBLIGATIONS.</b>			
<b>Créditeurs divers.</b>			
En compte courant			» 61,500 —
En compte cautionnement.	P.	550,672 —	» 2,194 —
<b>BILLETTS D'ABONNEMENT.</b>	»	14,394 50	» 2,468 —
<b>PROFITS ET PERTES.</b>			
			» 565,066 50
			» 8,181 25
			» 1,321,682 03
			P. 71,151,236 27

Kaynak: Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople, 20 Mars 1890

Ek:1/b

Société des Tramways de Constanople'un 1989 Yılı Kar ve Zarar Tablosu

PROFITS ET PERTES.			
DÉBIT.			
LOCATIONS DIVERSES . . . . .			P. 131,063 25
ENTRETIEN ET RÉPARATION DE LA VOIE . . . . .	P. 269,284	75	
NETTOYAGE DE LA VOIE . . . . .	» 14,316	50	» 283,601 25
ENTRETIEN DU MATÉRIEL ROULANT . . . . .			» 121,885 75
ENTRETIEN DE LA CAVALERIE . . . . .			» 637,890 25
ENTRETIEN SELLERIE ET HARNAIS . . . . .			» 14,221 25
ACCESSOIRES D'ÉCURIE . . . . .			» 5,840 75
TRAITEMENTS ET SALAIRES . . . . .			» 1,034,120 50
USURE DE LA CAVALERIE . . . . .			» 94,551 —
USURE DU PETIT MATÉRIEL . . . . .			» 2,913 50
FRAIS DIVERS . . . . .	P. 325,144	50	
FRAIS DIVERS DES DÉPÔTS . . . . .	» 19,443	—	» 344,587 50
EXPLOITATION LIGNE GALATA-CHICLI . . . . .			» 2,154,895 25
AMORTISSEMENT D'IMMEUBLES . . . . .			» 1,130 75
BÉNÉFICE NET . . . . .			» 1,321,682 03
			P. 6,148,383 03
CRÉDIT.			
RECVTTES			
Ligne de Béchictache	Piastres 2,174,146.25	P. 2,059,919	50
» d'Al-Séral	— 1,540,243.50	» 1,462,454	50
» de Yédi-Coulé	— 238,136.75	» 223,485	—
» de Top-Capou	— 212,367.—	» 196,089	50
	Piastres 4,164,893.50	P. 3,941,948	50
RECVTTES EXTRAORDINAIRES . . . . .			P. 3,941,948 50
RECVTTES DE LA LIGNE GALATA-CHICLI . . . . .			» 53,839 75
INTÉRÊTS . . . . .		P. 2,263,288	» 2,135,335 —
PROFITS ET PERTES (solde) . . . . .			» 16,461 —
			» 798 78
			P. 6,148,383 03
Répartition.			
Pour paiement des coupons N° 35 sur 31,565 actions à P. 25 en or . . . . .			P. 789,125 —
Prélèvement statutaire pour FONDS DE RÉSERVE 10% sur P. 532,557.03 . . . . .			» 53,255 70
Droit de Fondateurs à 6% sur P. 479,301.33 . . . . .			» 28,758 07
Droit d'Administrateurs à 4% sur P. 450,543.26 . . . . .			» 18,021 73
Solde . . . . .			» 432,521 53
			P. 1,321,682 03

Kaynak: Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople, 20 Mars 1890



Ek: 2/ a

Société des Tramways de Constanople'un 31.12.1892 Tarihli Bilançosu

BILAN GENERAL		Passif	
Actif	Piastres		Piastres
Actions (Capital non appelé)	38,859,600 --	Capital (89,322 actions)	61,051,400 --
Compte général d'installation	13,873,370.11	Obligations de la ligne Galata-Chikili	10,950,659 --
Immeubles, Siège social	87,471.50	Fonds de réserve	403,998.17
Installation de la ligne Galata-Chikili	10,950,659 --	Fonds d'entretien du matériel	514,774.10
Matériaux de construction	107,308.50	Fonds d'amortissement d'actions :	
Fourrages et autres approvisionnements		Pour 3,361 actions amorties à Liq. 6	1,680,500 --
	Piastres	Fonds d'amortissement d'obligations :	
En dépôt central	80,950.25	Pour 1,313 obligations amorties à frs 600	2,580,216.25
En magasins des dépôts de chikitcho et Ak-Sorak	150,333.50	Coupons exercices antérieurs :	
En magasins du dépôt de Chikili	170,919.23		Piastres
Actions amorties :		Coupons d'intérêt N° 53	3,425 --
Pour 3,361 actions payées à Liq. 5	1,680,500 --	" " " 35	2,875 --
Obligations amorties :		" " " 37	4,000 --
Pour 1,313 obligations payées à frs 500	2,580,216.25	" " " 39	6,775 --
Frais divers :		Actions amorties à payer	3,000 --
Solde afférent à 1893	32,475.25	Obligations amorties à payer	15,410.75
Locations diverses :			Piastres
Solde afférent à 1893	86,942.75	Coupons N° 19 des obligations	180 --
Caisse :		Coupons N° 20 des obligations	939.50
	Piastres	Coupons N° 21 des obligations	16,697.25
En espèces	138,833.50	Total	47,815.75
Chez la Banque Impériale Ottomane	1,060,364 --	Crediteurs divers :	
Débiteurs divers	1,199,397.50		Piastres
	Piastres	En compte courant	770,075.25
Administration municipale	1,290,439.50	En compte cautionnement	4,993 --
Restes comptes divers	75,683.25	Billets d'abonnement	14,587.50
Immeubles :		Fonds de secours	2,777.25
Station Babi-Ah	7,419.25	Profilis de secours	1,061,786.50
Chalormas	13,441.75	Profilis et parties	
Total	73,343,075.61	Total	73,323,075.61

Kaynak: Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople, 8 Avril 1893

Ek: 2/b

Société des Tramways de Constanople'un 1892 Yılı Kar ve Zarar Tablosu

PROFITS ET PERTES.	
Débit.	
	Piastres.
Locations diverses . . . . .	132,929. —
Entretien et réparation de la voie 304,753.50	
Nettoyage de la voie . . . . . 13,322.75	318,076.25
Entretien matériel roulant . . . . .	156,661. —
Entretien de la cavalerie. . . . .	784,481.50
Entretien sellerie et harnais. . . . .	12,577.75
Accessoires d'écurie . . . . .	5,478.25
Traitements et salaires . . . . .	987,642. —
Usure de la cavalerie . . . . .	191,023. —
Usure du petit matériel . . . . .	8,339.25
Frais divers . . . . .	238,469.75
Amortissement d'immeubles. . . . .	7,983.50
Entretien cavalerie ligne Galata-Chicli . . . . .	567,408. —
Entretien matériel roulant . . . . .	128,776.50
Entretien sellerie et harnais . . . . .	10,202.25
Usure du petit matériel . . . . .	1,178.50
Accessoires d'écurie . . . . .	4,862. —
Frais divers . . . . .	135,491. —
Locations diverses . . . . .	3,000. —
Entretien et réparation de la voie . . . . .	77,273. —
Traitements et salaires . . . . .	556,968.50
Intérêts amortissement obligations . . . . .	932,227.50
Usure de la cavalerie . . . . .	269,502.50
Bénéfice net . . . . .	1,064,786.59
Total . . . . .	6,594,337.59

Crédit.	
	Piastres.
Recettes: Ligne de Béchiktache 2,119,216. —	—
.. .. d'Ak-Sérai . . . . . 1,573,610.50	
.. .. de Yédi-Coulé . . . . . 196,676.75	
.. .. de Top-Capou . . . . . 196,534.75	4,086,038. —
Recettes extraordinaires . . . . .	88,747.97
Intérêts . . . . .	8,421. —
Recettes de la ligne Galata- Chicli . . . . . 2,510,299. —	2,386,549.75
Profits et Pertes (Solde) . . . . .	24,580.87
Total . . . . .	6,594,337.59

  

RÉPARTITION DU BÉNÉFICE NET.	
	Piastres
Pour paiement des Coupons N° 41 sur 20,022 actions à piastres 25 en or . . . . .	725,550. —
Prelèvement statutaire pour Fonds de réserve 10% sur piastres 339,236.59. . . . .	33,923.65
Droits de fondateurs . . . . .	18,318.77
Droit d'administrateurs . . . . .	41,479.76
Solde . . . . .	273,514.41
Total . . . . .	1,064,786.59

Constantinople, le 31 décembre 1892.

Le Directeur général  
J. Rodji.

Le Chef-comptable  
P. G. Kyrlikides.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :

J. Anastasiadis, vice-Président;  
Bedros A. Assarian, administrateur;  
G. Casanova  
Alexandre Ralli  
T. Théologo

Kaynak: Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople, 8  
Avril 1893