

## OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA YABANCILARA VERİLMİŞ KAMU HİZMETİ İMTİYAZLARI

Asis. Turgut TAN

XIX. Yüzyılın ikinci yarısı Avrupa'da kapitalizmin en parlak olduğu dönemdir. Bu dönemde üretimin büyük bir hızla artması sonucu üretim fazlası ortaya çıkmış; öte yandan biriken sermaye kendine yeni yatırım alanları aramaya başlamıştır. Oysa, Avrupa, sermayeyi yatırmak için eskisi kadar cazip görünmemektedir. Dolayısıyla birikmiş sermaye için kârlı yatırım alanları ve üretim fazlasını sürecekt pazarlar Avrupa dışında aranmaya başlanmıştır.

Önceleri yerli ticaret çevrelerine borçlanan Osmanlı İmparatorluğu, bunları ödeyemediği gibi, devletin yönetim giderleri ile saray masraflarının artması karşısında, dış ülkelere borçlanmaya başlamıştır. Öte yandan, 1854-1875 döneminde, önce savaş giderlerini karşılamak için yapılmış borçlanmalar da 1877 den sonra artarak devam etmiştir. Nihayet, bu gelişim sonucu, 1881 yılında «Düyun-u Umumiye» nin kuruluşu ile Avrupa, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde mali denetimini gerçekleştirmeyi başaracaktır. Düyun-u Umumiye denilen Osmanlı Borçları Yönetimi yalnız gelirlerin toplanması ile ilgilenmemiş, borçların garanti edilmesi için gerektiğinde kaynaklara el koymuş, hatta yabancı sermayenin birçok alanlarda imtiyaz (\*) alarak yerleşmesine de aracılık etmiştir. İmtiyazlı şirketlerin bir çoklarının yönetimlerinde söz sahibi kişilerin aynı zamanda Düyun-u Umumiye idaresinde de görevli olmaları bu sıkı ilişkinin en belirgin tanığıdır.

---

(\*) Kamu hizmetlerinin gördürülmesi biçimlerinin en önemlilerinden biri hiç şüphesiz imtiyaz verme yoludur. Kısaca tamamlamak gerekirse imtiyaz, kamu tüzel kişisinin bir kamu hizmetini tüm masraf ve zararlarını yüklenen bir özel kişiye, hizmetten yararlananlardan bir karşılık isteme hakkına sahip olarak, belirli bir süre için gördürmesidir. Zarar, imtiyaz alan tarafından yüklenilmişse de imtiyaz veren idare kârdan bir pay isteyebilir.



Bu şekilde, yabancı sermayedarlara cazip görünen, Osmanlı İmparatorluğunda yatırılan sermaye büyük bir hızla artmıştır. Fransız sermayesi bunun en güzel örneğidir. Şöyleki; Fransa'nın ülke dışındaki yatırımları 1893-1911 yılları arasında % 200 artarken aynı dönemde Fransa içindeki artış ancak % 10 olabilmıştır.

Araştırmamızın konusu olarak Osmanlı İmparatorluğunda yabancılara verilmiş kamu hizmeti imtiyazlarını seçtik. Ancak, konumuzu belediye hizmetleri başta olmak üzere belirli hizmet alanları ile sınırlandırıp, örneğin demiryolları gibi bazı hizmet alanlarını da dışarıda bıraktık. Konuyu iki ana bölümde inceliyeceğiz. Birinci bölümde Osmanlı İmparatorluğunda kamu hizmetlerinin genel durumunu ana çizgileri ile ortaya koyduktan sonra ikinci bölümde yabancı sermayenin bu alanlara gösterdiği ilginin nedenleri üzerinde durup, imtiyaz verilmiş hizmetleri ayrı ayrı inceliyecek ve ortak özelliklerini saptamaya çalışacağız.

## I. OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA KAMU HİZMETLERİNİN DURUMU

### 1) GENEL : (1)

Osmanlı İmparatorluğunda kamu hizmetlerinin görülme şekillerini incelerken esas olarak üzerinde duracağımız belediye hizmetleri olacaktır. Bilindiği gibi Kırım Savaşının sonlarına kadar belediye örgütü yoktu. Bununla beraber, şehir hizmetleri kısmen devlet örgütü kısmende vakıflar yolu ile görülmüştür. Şehir hizmetlerinden örneğin su, mezarlık, hastahane, umumi helâlar, kütüphaneler, düşkünler için bakım ve barınma yurtları, imarethaneler, hamamlar, köprüler gerek padişahın gerek diğer zengin kişilerin inşa ve tesis ettirerek halkın yararına vakfettikleri vakıflar ile karşılanmıştır (2).

Öte yandan, şehir hizmetleri ve bayındırlık işlerinin görülmesinde devletçe o yerler halkının vergilerden bağışık tutulması da bir başka yol olarak kullanılıyordu (3).

(1) Bu konuda bkz. S. S. Onar, *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, cilt, 2, İstanbul, 1966, s. 662-683 ve 712-714.

T. B. Balta, *İdare Hukuku Ders Notları*, S. B. F., Teksir, s. 327-332.

Ş. Gözübüyük, *Türkiye'de Mahalli İdareler*, TODAİE yayını, Ankara, 1964, s. 27-29 ve 60-63.

O. Ergin, *Belediyecilik El Kitabı*, İstanbul, 1939, s. 8-11.

O. Ergin, *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi*, İstanbul, 1936.

S. Tümertekin, *Türkiye'de Belediyeler*, Ankara, 1946, s. 6-8.

(2) İ. H. Ülkümen, *Mahalli İdareler Maliyesi*, Ankara, 1960, s. 324.

(3) İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, cilt : I, Ankara, 1947, s. 284.



O zamanki duruma açıklık kazandırması bakımından 1864 de İstanbul'a gelmiş T. Gotye adlı bir Fransızın bir gazeteye yazdığı mektupta «Yürüyecek kaldırım, binecek araba, rahat edecek otel, yemek yenilecek lokanta, muhatarasız gezilecek sokak olsa tabiatın vermiş olduğu güzel manzara ve iyi havadan bir seyyah istifade edebilir» sözü ile 1876 da İstanbul'a gelmiş M. Salzbori'nin Karaköy Köprüsünden araba ile geçerken tahtaların arasından denizin görüldüğünü farkettiği zaman «Bu köprüye tahammül eden halk her türlü idari fenalıklara mütehammil bulunur» dediğini hatırlatmakta fayda vardır (4).

Osmanlı İmparatorluğunda Tanzimattan önce belediye idareleri ve belediye hizmetleri devletin asıl örgüt ve çalışma alanının dışında kalıyordu. Bayındırlık ve tarım işleri gibi hizmetlerin de devletin çalışma alanına girdiğini söylemek güçtür. Şehir ve kasabalarındaki belediye hizmetleri konusunda «kadılık» önemli bir kurumdu. Vali, belediye başkanı ve yargıç niteliklerini birlikte taşıyan kadıların belediye idaresi ve zabıtası bakımından önemli yerleri olmuştur. Bu görevlerini narh koymak, narhları denetlemek, yiyecek ve içeceklerin sağlığa zararlı şekilde satılmasına engel olmak v.b. şekillerde yaparlardı.

Ancak kadılar ve mütevelliler eliyle görüldükleri zamanlarda temizlik, aydınlatma, lâğım ve kadirim işlerinin sahipsiz kaldıkları da bir gerçektir. Örneğin temizlik konusunda, halk çoğunlukla bunu yapmıyor, belkide yapamıyordu. Arayıcı veya çöp çıkarıcı denenen bir kısım esnaf bu işi para ile görüyordu. Öte yandan, mahalle aralarındaki sokakların temiz olmayışından mahalle imamları, çarşı ve pazarların temizliğinden de esnaf kâhyaları sorumlu tutuluyorlardı. Gerek imamlar gerekse esnaf kâhyaları bu işlerin görülmesinde mahalle halkını ve esnafı angarya yoluyla çalıştırırlardı.

Aydınlatmaya gelince; şüphesiz havagazı ve elektriğin henüz olmadığı bir devirde bunu aramak anlamsızdır. Buna çare o zaman hava karardıktan sonra herkesin sokakta fenerle gezmesi zorunluluğunun konmasında bulunmuştu. Hatta, kol denilen gezici zabıta memurları fenersiz gezenleri yakalayıp karakola götürürlerdi. Külhan temizlemek ve odun taşımak gibi işlerde çalıştırılmak üzere hamam külhanlarına teslim edilen bu kişilere halk arasında «külhanbeyi» denmiştir (5).

(4) O. Ergin, **Beledi Bilgiler**, İstanbul, 1939, s. 41.

(5) **İbid.**, s. 49.



TABLO : 3 (25)

## Yabancı Sermayenin Lozan (1923) Öncesindeki Durumu (osmanlılirası)

SEKTÖRLER	FRANSA	ALMANYA	İNGİLTERE	İTALYA	A. B. D.	HOLLANDA	BELÇİKA
DEMİRYOLLARI	6.602.200 — % 15.3	29.063.100 — % 67.4	5.045.700 — % 11.7	—	—	168.300 — % 0.3	2.200.000 — % 5.1
MADENLER	2.566.300 — % 76.5	148.500 — % 4.4	220.000 — % 6.5	418.000 — % 12.4	—	—	—
BANKACILIK	6.622.000 — % 61.3	2.476.100 — % 22.9	759.000 — % 7.0	330.000 — % 3.0	110.000 — % 1.0	110.000 — % 1.0	385.000 — % 3.5
BELEDİYE HİZMT.	1.256.200 — % 22.9	—	2.086.700 — % 38.0	—	—	2.127.400 — % 38.8	11.000 — % 0.2
SANAYİ	295.900 — % 11.0	—	2.035.000 — % 75.6	—	—	89.100 — % 3.3	268.400 — % 9.9
TİCARET	5.083.100 — % 67.5	—	1.628.000 — % 21.6	71.500 — % 0.9	550.000 — % 7.3	117.700 — % 1.5	71.500 — % 0.9
TOPLAM	22.425.700 — % 36.7	31.687.700 — % 43.4	11.774.400 — % 16.1	819.500 — % 1.1	660.000 — % 0.9	2.612.500 — % 3.5	2.935.900 — % 4.0

(25) Bu tablonun hazırlanmasında Ş. S. Aydemir, İkinci Adam, cilt. I, İstanbul 1966, s. 343 deki rakamlardan yararlanılmıştır.



Yolların durumu son derece fena ve yetersizdi. Hatta bu durum 1856 Hattı Hümayunu'na dahi geçmiştir. Söz konusu belgede memleketin zenginlik kaynaklarını arttıracak ve haberleşmeyi kolaylaştıracak kanal ve yolların yapımı ile meşgul olunacağı öngörülmüyordu. 1862 yılında çıkarılan kararnameye göre her fert yirmi yıl boyunca yılda dört gün iş yükümünde veya bunun karşılığında para olarak katkıda bulunacaktı. Bundan sonra hızla bazı işlere girişilmiştir. Büyük bir hızla başlanılan yollar ve köprüler yarıda bırakılmışlardır (6). Malzeme bulma konusunda sıkıntı çekildiği gibi valiler de angaryayı altın ve gümüş para ile değiştirmeyi daha kolay buluyorlardı. Üstelik eyaletler arasında da bir anlaşma sağlanamamıştı. Morawitz'e göre Türk iyi yolun faydalılığı anlayışına sahip olmadığı gibi, onu koruma alışkanlığında yoktur. Evine bakmak ve tamir etmek onun için bilinmeyen şeylerdir. Hatta, İstanbul civarındaki yollar bile araba geçebilir durumda değildi. Beyrut - Şam gibi posta, Trabzon - Erzurum gibi Ermenilere ve İran'a asker gidişini sağlayacak yollar dışında durum son derece kötüdür. Yolsuzluk bütçeyi de olumsuz şekilde etkilemiştir. Ulaşım yetersizliği yüzünden malını satabilmek için pazara inemiyen halktan aşar yerine paralı vergi almakta imkânsızlaşmıştır. Bunun doğal sonucu olarak ticaret de körleşmiştir. Örneğin Halil Rifat Paşa zamanında Sivas'ta yapılan iyi yollar ve Samsun ile bağlantının sağlanması sonucunda ürünün de iki kat arttığı bir gerçektir (7). Osmanlı İmparatorluğunun bu durumu karşısında yabancı çevrelerden, ülkenin maden zenginliklerini işletme hakkını bedava tanımak suretiyle yabancı sermayeye imtiyaz vermek tavsiyeleri gelmiştir (8).

Boğazın iki yakasına yayılmış olan İstanbul'da, bu iki yaka arasındaki trafik önemli bir sorun olarak ortaya çıkıyordu. Gerçekten iş takibi için şehrin merkezine inme zorunluğu ve karşı tarafa gıda maddeleri götürülmesinde bu kendisini açık olarak hissettiriyordu. Bu ihtiyaçları gidermek için kayıklar, peremeler ve mavnalar çalıştırılıyordu. Kadılar aynı zamanda iskelelerin denetimini de yapıyorlardı. Ayrıca iskelelerde iskele kethüdarları vardı. Üsküdar iskelesine tayin edilen kethüdanın yeniçeri olması buradaki kayıkçı ve peremecilerin asker olduklarını göstermektedir. Bu arada

(6) N. Verney ve G. Dambmann, *Les Puissances Etrangères Dans le Levant en Syrie et en Palestine*, Paris, 1900, s. 394.

(7) C. Morawitz, *Les Finances de la Turquie*, Paris, 1902, s. 186 - 187.

(8) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 398.



iskelelerin yapım ve onarımlarında zengin kişilerin önemli rolleri olmuştur (9).

Yukarıda belirttiklerimizi özetlemek istersek diyebiliriz ki; Osmanlı İmparatorluğunda kasaba ve şehirlerin bağımsız hukukî varlık ve kişiliklerini görmek zor olduğu gibi ortak ihtiyaçlar da pek fazla hissedilip geliştirilememiştir. Bu ihtiyaçların bazılarında vakıflar ve kadılık yoluyla cevap verilme yoluna gidilmiştir. Bu arada 1826 da kurulmuş İhtisap Nezaretine de değinmek gerekir. İstanbul'un bir kısım belediye hizmetlerini de yüklenen söz konusu nezaret, bir yandan belediye başkanlığı öte yandan İstanbul valiliği ve emniyet müdürlüğü görevleri ile uğraşırken ayrıca maliye bakanlığının yapması gereken gelir toplama işi ile de görevlendirilmişti. Bir maliye bakanlığı görünüşü olan İhtisap Nezaretinin diğer görevlerini ihmale başlaması üzerine, gelir toplamak görevi bu nezaretten alınmış, valilik ve emniyet işleri de keza yeni kurulan Zaptiye Müşavirliğine verilmiştir.

## 2) Belediye Özgütünün Gelişimi :

Bu arada belediye örgütünün tarihi gelişimine de bir göz atmakta fayda vardır. Osmanlı İmparatorluğunda belediye örgütünün tarihçesi 1854 yılında İstanbul'da kurulan Şehreminliği ile başlar (10). İstanbul'da bir belediye örgütü kurulması için karar alınarak Takvim-i Vekai de yayınlanmış, ayrıca bir de Şehremaneti meydana getirilmiştir. Fakat sözkonusu nizamnameden bir sonuç alınmaması üzerine uzun süreden beri İstanbul'da oturan ve belediyecilik işlerinde bilgi sahibi bulunan yabancılarla (sayıları 7 idi) bir de Osmanlı tebaasından meydana gelen «İntizam-ı Şehir Komisyonu» (commission municipale) adı ile bir komisyon kurularak belediye ile ilgili düzenlemeye başlanılmıştır. Bu komisyonun hükûmete yaptığı tavsiyeler arasında :

- Kaldırımların, lâğım ve yolların yapılması,
- Sokakların temizlenmesi, aydınlatılması ve genişletilmesi,
- Bir muhasebe örgütü kurulması,
- Bu işler için halktan bir vergi alınması,
- Belediye nizam ve kanunlarını uygulamaya Komisyonun görevlendirilmesi vardır (11).

(9) C. Orhonlu, «Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği,» İ. Ü. E. F. Tarih Dergisi, (mart 1966), s. 115.

(10) Ülkümen, *op. cit.*, s. 324.

(11) Ergin, *op. cit.*, s. 52.



Öte yandan bu komisyon, yabancı devletlerin belli başlılarının tebalarının da gireceği bir belediye örgütü kurulmasını teklif etmişti. Meclisi-i Vâlâ-yı Ahkâmı Adliye İstanbul'da belediye örgütünün dairelere ayrılmasını istemiş, başka bir deyimle her yerde birden uygulanmasını uygun bulmamıştı. Önce Galata ve Beyoğlu'nda kurulup sonra genişletilmesini ve ecneblerinde işe karıştırılmasını kabul ediyordu. İlk kez Galata ve Beyoğlu'nda kurulmasının gerekçesi de şöyle açıklanıyordu : «Yapılacak şey her ne ise bütün İstanbul'da birden yapılmak mugalata ve kellüflü olacağından ve 6. Daire ittihaz olunan Beyoğlu ve Galata'da akarat-ı kesire ve ebniye-i mutena bulunduğu misullu, sahip ve mükim olanların ekseriyeti dahi böyle hususatı sair memalikte görmüş ve anlamış ve o cihette olunacak masrafa mukabil kendilerinden alınacak akçenin bir vazife-i sahiha olduğunu bilmiş adamlardan bu iş oralardan başlayıp, oraca hüsn-ü nümunesi her tarafa anlatıldıktan sonra tamim edilmesi münasip...» Burada ilk kurulan belediye dairesine normal olarak 1. Daire denmiş olması gerekirken neden 6. Daire denildiği sorusu akla gelebilir. O tarihte Paris'deki belediye daireleri arasında en başarılı olan 6. Daire olduğu için, garip ve komik bir taklitçiliğin sonucu, İstanbul'da ilk kurulan belediye dairesine bu numara verilmiştir.

Prof. S. S. Onar, çok haklı olarak, Meclis-i Vâlâ mazbatasından yukarıya aldığımız sözler üzerine «Meclis-i Vâlâ-i Ahkâmı Adliye gibi Tanzimatın ruh ve dimağını teşkil eden ve yüksek meclislerin mazbatalarına kadar giren görüşler içtimai bakımdan üzerinde ehemmiyetle durulacak bir mesele ortaya koymaktadır; vakıflar gibi hususi müessese ve teşebbüslerle şehirler kurmuş, büyük sanat eserleri, sosyal teşekküller meydana getirmiş, medeniyet müesseseleri ile orta çağın en ileri imparatorluklarına numüne olmuş bir milletin en basit bir şehir ve medeniyet mefhumunu bile unutarak temiz ve medeni binaları, şehir intizamını gayrimüslimler ve ecnebler gibi başkalarına mahsus bir ihtiyaç ve imtiyaz derecesinde görece kadar bir aşağılık duygusuna kapılması ve düşmesi, bunu gayet tabii bir şey gibi kabul ve itiraf etmesi, anlaşılması ve izahı çok güç bir istihale, içtimal bir hadisedir.» demektedir (12).

1869 (1285) Yılında çıkarılan «Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi» ile belediye örgütünün bütün İstanbul'a yayılması kararlaştırılmıştır. Bir çok güçlüklerin çıkması yüzünden örgüt. I.

(12) Onar, *op. cit.*, cilt. 2, s. 713.



Meşrutiyete kadar tamamlanamamıştır. I. Meşrutiyet Yasama Meclisi 1877 de «Dersaadet Belediye Kanunu» nu kabul etmiştir. Getirilen yenilik belediye dairelerinin sayılarının arttırılmasıdır. İstanbul'daki bu belediye kurma çabaları yanında 1868 de bir talimat ile taştarada da belediye örgütü kurulması öngörülmüştür. 1870 İdare-i Umumiye-i Vilâyet Nizamnamesi bunu tekrar etmiştir. Daha sonra 1876 da «Vilâyet Belediye Kanunu» ve nihayet 1930 tarihli «Belediye Kanunu» kabul edilmiştir.

Tanzimattan sonra beliren idarede yerinden yönetim cereyanları duyulan bir ihtiyacın sonucu olması kadar siyasal bazı düşüncelerin de sonucuydu. Zira müslümanlar yanında hıristiyanların da idareye katılmalarını sağlamak ve onların da idareden sorumlulukları sonucunu doğurmakla yabancılardan entrika ve müdahale nedenlerini de ortadan kaldırma amacı izlendiği söylenmektedir (13). Bu cümleden olarak 1864 (1281) tarihli Vilâyet Nizamnamesi ile İmparatorluğun taşra örgütünde değişiklik yapılarak eyaletler yerine vilâyetler kurulmuştur. Bağdat ve Yemen'den başka tüm vilâyetlere uygulanan bu nizamname vilâyetlerde «genel» ve «özel» iki çeşit idare kurmuştur. Nizamnamenin vilâyetin umur-u hususiyesi kısmında valinin başkanlığında «her sancaktan intihab ve irsal» olacak «iki müslim ve iki gayri müslim üyeden meydana gelen bir «meclis-i umumi» kuruluyordu. Yılda en fazla 40 gün toplanacak olan meclis vilâyetteki devlet yolları, kaza ve köy yolları, belediye-ye ait umumi yolların inşa, tamir ve korunmalarına ve bu konulardaki başvuruların incelenmesine, tarım ve ticaret işlerinin genişletilmesine ve kolaylaştırılmasına ilişkin müzakerelerde bulunabilecekti. Fakat meclisin karar yetkisi yoktu, tartışılan konular ancak İstanbul'a gönderilip onandıktan sonra uygulanabiliyordu.

1870 (1286) İdare-i Umumiye-i Vilâyet Nizamnamesi aynı esası korumuş olmakla beraber (meclis-i umumi) lerin müzakere ile görevli oldukları işlerin sayısını arttırmıştır. Buna göre yolların, köprülerin yapılması, kanalların açılması, tarım ve ticaretin geliştirilmesi, eğitimin yayılması, tohum ve hayvan cinslerinin ıslahı, vergilerin (asıllarına hâlel gelmemek üzere) değiştirilmesi ve bölünmesi, kamu yararına mülklerin alım, satım ve değiştirilmesi hastahane ve ıslahane gibi kurumların açılması ve idaresi de görevleri arasına girmiştir. Bununla beraber bu idarelerin her iki nizamnameye göre de tüzel kişilikleri ve kendilerine özgü mali kaynakları ile büt-

(13) *İbid.*, s. 712.



çeleri olamamıştır. Daha sonra 1913 tarihli «İdare-i Umumiye-i Vilâyet Kanunu Muvakkatı» vardır. Bu geçici kanunun özel idarelere ilişkin bir bölümü bulunmaktadır. Söz konusu kanun devletin yapacağı işlerden bazılarını örneğin bazı yolların yapılması, göl ve bataklıkların kurutulması ve sulama gibi bayındırlık işleri ile beraber bazı sağlık ve eğitim işlerini de vilâyete vererek devletle vilâyet arasında işbölümüne gitmiştir.

## II. YABANCI SERMAYE VE OSMANLI İMPARATORLUĞU

### 1) Genel :

Yukarıdaki açıklamalarımızdan da anlaşılacağı gibi Osmanlı İmparatorluğunda kamu hizmetlerinin gereği gibi görüldüğünü söylemek güçtür. Belediye hizmetleri alanında Kadılık ve İhtisap Ağalığı, bayındırlık hizmetleri alanında da Vakıflar şüphesiz yararlı hizmetlerde bulunmuşlardır. Ancak, bütün bunlara rağmen yapılması gerekli pek çok iş de yapılamamıştır.

Vakıflar tarafından görülmüş sosyal hizmetler bir yana, kamu hizmetleri, özellikle köprüler ve yollar gibi bayındırlık işlerinde askeri ve ticari nedenler ağır basıyor, gerçekten kamu yararı olan işlere pek önem verilmiyordu (14). Öte yandan, kamu hizmetleri alanında verilen imtiyazlarda da kamuya hizmet anlayışı yanında ve belkide bundan daha etken bir şekilde, diplomatik ve mali zorlamaların etkili olduğu, askeri ihtiyaçların giderilmesi dışında hiç bir zaman faydalılık unsurunun rol oynamadığı da savunulmuştur (15).

O zamanın bayındırlık bakanı olan Hasan Fehmi efendinin Haziran 1880 de Sadrazama yazdıkları gerek o zamana kadar yapılmış kamu hizmetlerinin durumunu gerekse yabancılara imtiyaz verilmesinin nedenlerini yansıtmaları bakımından ilginç olduğundan tekrarlamakta yarar vardır. Hasan Fehmi efendi şöyle yazmaktadır : «Hükûmet demiryolu, yollar, nehirlerin düzenlenmesi, kurutma gibi bayındırlık işlerinde gereken enerjiyi göstermedi. Bu şekilde ülkenin geniş kaynakları işlenmemiş kaldı. Oysa bir çok hükûmetler, ülkeleri elverişsizde olsa, milli zenginliklerini işlediler, değerlendirdiler. Sularımız endüstriye ve ulaşımaya enerji kaynağı olarak hizmet edecekleri yerde faydasız denize akıyorlar. Limanlarımız günden

(14) Mufassal Osmanlı Tarihi, cilt: I, İstanbul, 1957, s. 378.

(15) Morawitz, op. cit., s. 186.



güne kumla doluyor. Çok az rıhtım, mağaza ve ticarete elverişli diğer şeyler var. Şehirlerin kapılarına kadar uzanan bataklıkları kurutmak düşünülüyor. Mahalli endüstrinin, yerli sanatkârların, mali kaynakların azlığından yer altında madenlerimizde ve ormanlarımızda yatan fevkalâde hazineleri değerlendirme işini *yabancı mühendis ve kapitalistlere vermek zorunludur.*» (16).

## 2) Yabancı Sermaye Neden İlgî Gösteriyor?

Giriş bölümünde de ana hatları ile değindiğimiz gibi XIX. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa sermayesi kendisine Avrupa dışında yeni yatırım alanları bulmak zorundaydı. Öte yandan, 1854 Kırım Savaşından sonra yerli sermayedarlara olan borcunu ödeyemez hale gelmiş olan Osmanlı İmparatorluğunun artan savaş ve Saray giderlerini karşılayabilmek için, yabancı ülkelere yaptığı borçlanmalar büyük hızla artmıştır. 1881 yılında Düyun-u Umumiye İdaresinin kuruluşundan sonra yabancı sermayenin girişi daha sistemli bir hale gelmiş ve pazarlık gücü de hayli artmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, iç pazarları doyum halinde ve işçi ücretleri de yüksek olduğundan kârlılığı düşük Avrupa'ya nazaran, çok avantajlı bir yatırım alanı olarak görünüyordu.

Osmanlı İmparatorluğu bir çok bakımlardan yabancı sermaye için çekici oluyordu. İmparatorluğun yol, liman v.b. ulaşım ve kamu hizmetleri alanında yatırıma ihtiyacı sonsuzdur. Bu alanlara yapılacak yatırımlar Avrupa endüstrisi için gerekli ilkel maddelerin çıkarılıp götürülmesini sağlayacağı gibi, yapılmış üstelik iç pazarlarının doyum halinde olması yüzünden artan üretim fazlasının İmparatorluğun iç pazarlarına kadar sürülmesini sağlayacaktı. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğunda işgücünün son derece ucuz olduğunu da belirtmek yararlı olur. Konumuz bakımından özellikle önemli olan su, elektrik, gaz, tramvay v.b. belediye hizmetleri alanında da yabancı sermaye imtiyaz alarak rekabet koşullarından uzak çalışabildiği gibi, ayrıca hizmetlerin kuruluşu için gerekli malzemeyi gümrük harcamaları gerekmeden ülkesinden rahatça getirebiliyordu. İşte bu koşullar içinde yabancı sermaye, giriş bölümünde Fransız sermayesi için verdiğimiz rakkamlardan da görüleceği gibi, büyük bir hızla Avrupa dışına bu arada Osmanlı İmparatorluğuna akmıştır.

Collas, «Avrupalı spekülâtörler, özellikle İngilizler, Kırım Savaşından sonra pasif kalmalıdır. Zaten Asya ve Avrupa'yı araların-

(16) *İbid.*, s. 185.



da paylaşmışlardı. Israrla istenen imtiyazlar verildi; bu aceleciliğe göre Türkiye yeni büyüçülerin büyüleri altında değişmeye başlamıştı. Ne yazıkki göz boyacılığı uzun sürmedi.» diye yazacaktır. Aynı yazara göre Osmanlı İmparatorluğunu imtiyaz vermeye iten nedenler övülmeye değerdir. Zira o, çabucak Avrupa'daki yenilikleri almak istiyordu. Fakat garantiler aramadan bunlara girişilmemesi gerekirdi. Bu projelerin yerine getirilmemesi ciddi teşebbüsleri uzaklaştırmıştır; ve Türkiye uzun süre bu imtiyazları kolayca vermenin acısını çekmiştir. Zira onlar çekilmedikçe yeni tekliflerin gerçekleşmesi de engellenmiştir (17).

Osmanlı hükûmetlerinin şirketlere karşı tutumu da son derece yumuşak ve uysal olmuştur. Örneğin şirket taahhüdünü belirli süre içinde yerine getirmese yapılmış olanları müsadere etmek hakkı olduğu halde hükûmetler bu haklarını kullanmamışlar, üstelik ek süreler tanımak yoluna gitmişlerdir. Ayrıca, İzmir - Aydın demiryolu imtiyazında görüldüğü gibi yeniden tahvil çıkarmalarına da izin vermişlerdir (18).

Düyun-u Umumiye İdaresi de yabancı sermayeye büyük bir güven sağlamaktaydı. Bu kurumun yöneticileri gerektiğinde, yabancı çıkarların savunması için, hükûmetlerinin yardımını istemesini de bilmişlerdir. Öte yandan, Düyun-u Umumiye İdaresi de Osmanlı Bankası ve Deutsche Bank ile işbirliği ve dayanışma içindeydi. O kadar ki, bu kurumu yabancı sermayenin yalnız mali koruyucusu değil aynı zamanda daima harekete hazır, Türkiye'deki durumun ince noktalarını bilen yabancı çıkarları korumaya daima hazır gerçek bir ORTAK olarak niteliyenler de vardır (19).

İleride üzerinde duracağımız gibi Osmanlı Devletinin imtiyaz sahiplerinin kuracakları şirketlere osmanlı tabiiyeti vermekte ısrar edişinin de ne kadar anlamsız olduğu, İstanbul Rihtım Şirketi ile olan uyuşmazlık ortaya çıktığı zaman Fransız elçisinin olaya diplomatik nitelik kazandırmaya çalışmasından da açıkça görülmektedir (20). Gerçekte o dönemde Fransız sermayesinin Fransız diplomasisinin hizmetinde olduğu ve Fransız hükûmetinin de vatandaşlarının mali çıkarlarını savunmaya hazır olduğu açıkça belirtilmekte-

(17) B. C. Collas, *La Turquie en 1861*, Paris, s. 293 - 294.

(18) *İbid.*, s. 295.

(19) D. C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Kontrolü*, çev. H. A. Kuyucak, İstanbul, 1940, s. 258.

(20) Morawitz, *op. cit.*, s. 190.



dir (21). 1901 yılında Fransız dış işleri bakanı M. Delecassé'nin şu sözleri ilginçtir : «Vazifelerini tam anlayan hükûmet iktisadî menafiin gittikçe ehemmiyet kesbettiğine dikkat eder... Üç sene evvel Fransa'nın harici siyasetini elime aldığımdan beri... vatandaşlarımla maddi menfaatlerini memleketin manevi menfaatleri derecesinde müdafaa ettim.» (22).

Kısaca, Osmanlı Devleti diplomatik zorlamaların etkisi altında fazla teminata gerek duymadan gözü kapalı bir şekilde bu imtiyazların içinde girmiş; bir kerede bu işe girdikten sonra başlangıçta teminat olduğunu sandığı bazı kuralların da güçlü devletler ve onların temsilcileri olan şirketlerle yine onların çıkarlarını savunan Düyun-u Umumiye, Osmanlı Bankası , Deutsche Bank gibi kurumlar karşısında nasıl işlemez hale gelebildiğini görmüştür.

### 3) Yabancı Yatırımların Genel Durumu :

Osmanlı İmparatorluğunda yatırılmış yabancı sermaye konusunda verilen rakkamlar kaynaklara göre değişmektedir. Bunu dikkate alarak yabancı sermayenin 1914 yılındaki durumunu gösterir iki çizilge düzenledik. (Tablo : I ve Tablo : 2) Her ikisi birlikte düşünülerek bazı sonuçlara varılabilir.

1914 yılında Osmanlı İmparatorluğunda yatırılmış toplam yabancı sermaye yetmiş milyon Osmanlı lirası civarındadır. En fazla yatırım yapılmış alan demiryollarıdır. Buna bankacılık ve belediye hizmetleri izlemektedir. Aynı dönemde en fazla yatırıma sahip ülke Fransa'dır. Ancak, bazı kaynaklar Almanya'yı birinci sırada göstermekteyselerde (tablo : 2), yaptığımız araştırmalara dayanarak biz, Fransa'nın en çok yatırıma sahip ülke olduğunu savunacağız. Fransız sermayesi sırasıyla en çok madenler, demiryolları, bankacılık, belediye hizmetleri ve liman - tersane; Alman sermayesi ise demiryolları, bankacılık ve liman - tersane alanlarına yatırılmıştır. Ancak, demiryolları alanında bazı kaynaklarda (tablo : 1) en fazla yatırıma sahip ülke olarak Fransa, bazı kaynaklarda da (tablo : 2) Almanya gösterilmiştir. Kanımızca, demiryollarında Almanya başta gelmektedir. Toplam yatırımlar içinde üçüncü sıraya sahip İngiltere ise en çok bankacılık alanına sermaye yatırmıştır. Belçika sermayesinin tümünü belediye hizmetlerine Amerika ise ticarete yöneltmişlerdir.

(21) J. Ducruet, **Les Capitaux Européens au Proche-Orient**, Paris, 1964, s. 15.

(22) Blaisdell, *op. cit.*, s. 243.



**TABLO : 1 (23)**  
**Yabancı Sermayenin 1914 Yılındaki Durumu (osmanlı lirası)**

SEKTÖRLER	FRANSA	ALMANYA	İNGİLTERE	BELÇİKA	TOPLAM
BANKACILIK	4.179.498 — % 45.2	1.759.788 — % 19.0	3.299.604 — % 35.7	—	9.238.890
DEMİRYOLU	24.329.080 — % 48.6	20.589.521 — % 41.2	5.059.392 — % 10.1	—	49.977.993
LİMAN - TERSANE	2.419.709 — % 59.1	703.915 — % 17.2	967.884 — % 23.6	—	4.091.508
YOLLAR	307.963 — % 100	—	—	—	307.963
MADENLER	2.023.737 — % 100	—	—	—	2.023.737
TÜTÜN	1.363.836 — % 63.2	571.931 — % 26.3	219.973 — % 10.2	—	2.155.740
BELEDİYE HİZT.	2.035.000 — % 75.6	703.995 — % 14.8	263.968 — % 5.5	879.894 — % 18.5	4.751.508
ÖTEKİ ŞİRK.	2.199.736 — % 87.7	—	307.963 — % 12.2	—	2.507.699
<b>TOPLAM :</b>	<b>39.727.210 — % 52.9</b>	<b>24.329.150 — % 32.4</b>	<b>10.118.784 — % 13.4</b>	<b>879.894 — % 1.1</b>	<b>75.055.038</b>

(23) Bu tablonun hazırlanmasında Ducruet, op. cit., s. 327 deki rakamlardan yararlanılmıştır.



TABLO : 2 (24)

Yabancı Sermayenin 1 Kasım 1914 deki Durumu (osmanlı lirası)

Sektörlerdeki Toplam Yatırım		Toplam Yatırım İçinde Devletlerin Payları	
DEMİRYOLLARI	43.079.300	ALMANYA	% 45.4
BANKALAR	11.231.000	FRANSA	% 25.9
İMALÂT - MADENLER	6.044.500	İNGİLTERE	% 16.9
KAMU HİZMETLERİ	5.481.300	BELÇİKA	% 3.7
		AMERİKA	% 1.8
TOPLAM :	65.836.100		

## Sektörler İçinde Devletlerin Durumu

Sektörler	Fransa	Almanya	İngiltere	Belçika	Amerika
Demiryolları	—	% 67.5	—	—	—
Bankalar	% 59	% 22.1	—	—	—
İmalât	—	—	% 76.6	—	—
Madenler	% 76.5	—	—	—	—
Kamu hizmetleri	—	—	—	sermayesinin tümü	—
Ticaret	—	—	% 41.2	—	sermayesinin tümü

(24) Bu tablonun hazırlanmasında, İssawi (c)., The Economic History of the Middle East, Chicago 1966, s. 94 deki rakkamlardan yararlanılmıştır.



Öte yandan, Osmanlı İmparatorluğunda yatırılmış yabancı sermayenin Lozan (1923) öncesindeki durumuna bakarsak (Tablo: 3): Toplam olarak en fazla yatırıma sahip ülke durumuna Almanya geçerek Fransa'nın yerini almıştır. Almanya'nın yatırımları sırasıyla en çok demiryolları, bankacılık; Fransa'ninkiler ise madenler, ticaret, bankacılık ve belediye hizmetleri alanlarına yatırılmıştır. Toplam yatırımlar içinde üçüncü sırayı koruyan İngiltere ise yatırımlarını başta sanayi olmak üzere belediye hizmetleri ve ticaret kesimlerine yapmıştır. Bu arada Hollanda'nın belediye hizmetleri alanında büyük çapta yatırıma sahip olduğu göze çarpmaktadır.

1923 öncesinde en fazla yatırım yapılan alanlar başta demiryolları olmak üzere bankacılık, ticaret ve belediye hizmetleridir.

### III. YABANCILARA İMTİYAZ VERİLMİŞ KAMU HİZMETLERİ

#### A — Posta, Telgraf ve Telefon Hizmetleri :

##### 1) Genel :

Osmanlı İmparatorluğunda posta hizmetleri son derece yetersizdi. Bunun nedenleri arasında yollar başta olmak üzere ulaşım olanaklarının yetersizliği, sokak ve evlerin numaralanmamış olmalarını da saymak gerekir. İstanbul ve civarının bile mahalli posta hizmetinden yoksun olmasının nedenleri arasında Saraya çok sayıda ortak şikayet mektuplarının gönderilmiş olması söylenir (26).

Özellikle önemli şehir ve merkezlerde Fransız, Avusturya, Alman, İngiliz ve Rus posta büroları vardı. Bu yabancı posta bürolarında, mensup oldukları ülkelere göre kendi paraları üzerinden, özel bir tarife uygulanıyor ve kendi pulları kullanılıyordu (27).

1783 yılında Rusya ile yapılan ticaret anlaşmasına posta idareleri açmakla ilgili hükümde konulmuştu. Öte yandan, diğer devletlerle yapılmış anlaşmalarda da «en ziyade müsaadeye mazhar devlet» prensibi kabul edilmiş olduğundan öteki yabancı devletlerde posta büroları açmışlardır. İlk posta bürolarını Fransa 1837 de İzmir'de, Avusturya aynı tarihte ve aynı yerde, Rusya 1859 dan itibaren Beyrut, Çanakkale, Yafa ve İzmir'de açmışlardır. İzmir'de Yunanistan'a ait posta bürosunun idaresi 1887 de Avusturya'ya

(26) Morawitz, *op. cit.*, s. 152.

(27) Collas, *op. cit.*, s. 291.



geçmiştir. 1874 yılında Bern'de toplanan Milletlerarası Posta Kongresinde Türk delegasyonu yabancı posta bürolarının kaldırılmasını *istemişse de kongre buna yetkili değildi*. Osmanlı hükûmeti 1880 de bir İngiliz posta yüksek memurunun başkanlığında Milletler Arası Osmanlı Postasını kurmuştur. Fakat bu idare, bazı devlet dairelerinin önemsiz mektuplarını vermeleri dışında, önemli bir iş yapamamıştır. Posta ve telgraf hizmetlerinde önemli gelişmelere rağmen bazı merkezlerde yabancılara verilmiş posta bürolarına sahip olabilmek imtiyazlarına saygı gösterilmiştir (28).

Buna karşılık, yabancı posta büroları devletlerine yılda 600 - 800.000 frank arasında önemli gelirler sağlamışlardır. Bu konuya dikkat çeken Morawitz, «bu gelirlerin bir kısmını Türk hükûmetine bırakmanın ve gerek götürü bir gelir saptıyarak, gerekse yabancı pul yanına Sultanın tuğrasını taşıyan bir pul yapıştırma zorunluğu koyarak onun hakimiyet hakkını tanımak adalete uygun olmayacak mıdır?» diye sormaktadır (29). Bir yabancının söylediği bu sözler anlamlıdır kanısındayız. Özellikle 1840 Hattı Şerif'inden sonra kurulmuş posta hizmetlerinin uzun süre önemsiz ve yabancılara idaresinde kaldığı kabul edilmektedir (30).

Telgraf hizmeti Kırım Savaşı sırasında kurulmuştur. İlk telgraf Paris ve Londra Konsolosluklarına müttefiklerin Sivastopol'a girişlerini haber vermek için çekilmiştir. Telgraf hizmeti 775 büro tarafından görülüyordu. Yılda çekilen telgraf sayısı ortalama üç buçuk milyondur. Bazı istisnalar dışında sansür vardır ve bu yüzden banka ve gazete temsilcileri telgraflarını Rumeli sınırı veya Tırnova'daki bürolarına gönderip oradan çektiriyorlardı. Devletin 36.640 Km. lik hatları yanında *Estern Telegraph Company Limited* in hatları da vardı. Bu dönemde Afrika ve Arabistan ile olan telgraf haberleşmesi yabancı şirketlerin elindedir (31).

1884 yılına kadar bir vilâyet sınırları içinde 20 kelime için 10 para iki vilâyet arasında da uzaklığa göre 15 - 17 kuruş arasında ücrete tabidir. 1884 de yapılan değişikliklerle aynı vilâyet içinde kelimesine 20 para ile 2,5 kuruş arasında, vilâyetler arasında da 5 kuruş kabul edildi. Estern telgraf şirketi aynı vilâyet içinde kelime başına 20 para, farklı vilâyetler arasında da 1 kuruş hükûmete ödüyordu. Almanya tarafından elde edilen Köstence - İstanbul arasında

(28) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 632 - 633.

(29) Morawitz, *op. cit.*, s. 154.

(30) G. Young, *Corps de Droit Ottoman*, cilt : 4, Oxford, 1905, s. 256.

(31) *İbid.*, s. 355.



hat kurma imtiyazı terkedilmiştir (32). Posta, telgraf ve telefon hizmetlerinden elde edilen kâr 1900 - 1901 yılları arasında 34 bin liradır (33).

## 2) İmtiyazlar :

Önce İstanbul ve civarı telefon imtiyazını incelemek gerekir. 1909 (1327) yılında Meclis-i Âyan ve Meb'usan da kabul edilen tek maddelik bir kanunla Maliye Bakanlığına bu imtiyazı verebilme izni verilmiştir. Söz konusu imtiyaz mukavelesi (34) hükûmet adına maliye nazırı ile *Western Electric Company, The British Insulated Halsby Cables Limited Company* ve *Compangnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thompson Huston* adlı şirketler arasında kurulan Konsorsuyum ile söz konusu Konsorsuyuma dahil olan *National Telephone Company Limited* şirketinin idare memurları arasında yapılmıştır.

İmtiyaz süresi 30 yıldır. Mukavelede, kullanılacak araç ve gereçlerin en iyi cinsten olması öngörülüyordu. Hükûmet komiserleri gerek kuruluş gerekse işletme sırasında denetliyecekler ve şirket de bu denetim masraflarına aylık 100 lira vererek katılacaktır. Tesislerin kurulması için gerekli malzeme gümrük resminden muaf olarak getirilecektir. Ancak, imtiyaz sahibi bunları tekniğin gelişimine uygun olarak yapmak zorundadır. Abonman ücreti 500 kelimeye kadar beş lira olup bundan fazlası için artarak yükselmektedir. Rumeli ve Adaları da kapsayan Anadolu dairesi olmak üzere iki daire olup, bunlar arasında konuşmalarda 40 para fazla alınacaktır. Gerek hükûmet, gerek belediye kendi hatları dışında şirketin hatlarını kullandıkları takdirde, hükûmetin alacağı telefon abonelerinin tümü ve belediyeninkilerin de 50 tanesi için % 50 indirimden yararlanacaklardır. Eğer belediye elliden fazla alırsa % 25 indirim daha yapılacaktır. İtfaiyeye 15, belediyeye 10 ve hükûmete de 15 âlet bedava verilecektir.

İmtiyaz sahibi her yıl gayrısafi gelirinin % 15 ini hükûmet payı olarak maliye bakanlığına verecektir. Gecikme halinde % 9 faiz alınacaktır. İmtiyaz sahibi imtiyaz fermanından itibaren altı ay içinde 250 bin lira sermayeli «*Dersaadette Telefon Şirketi Osmaniyesi* adlı bir Osmanlı anonim şirketi kurmak zorundadır. Şirketin

(32) Morawitz, *op. cit.*, s. 155.

(33) *İbid.*, s. 154.

(34) Sicilli Kavanin, cilt : 16, s. 240.



merkezi İstanbul'dur. Sermayesinin % 60 ı ingilizlere, % 25 i fransızlara, % 7 si amerikalılara kalanı da diğerlerine aittir. Şirket hükûmetin izni olmadan başka şirketlerle birleşemez ve imtiyazını devredemez.

Ayrıca, Osmanlı Bankasına 10 bin liralık kefalet yatırılacaktır. Hükûmet ilk 10 yıl içinde şebekeyi satın alamaz; bu sürenin sonunda, bir yıl önce haber vermek şartıyla, satın alabilir. Taraflar iki hakem aracılığı ile bedel tayini yoluna giderler.

Şirket, ilk 10 yıl içinde fen adamlarını yabancı devlet tebaaları arasında seçip çalıştırabilir. Ayrıca kadrolarına osmanlı tebaalarını almak için masraflarını üzerine alarak, osmanlı tebaalarını İngiltere ve Amerika'daki kurumlarına gönderecektir. İstanbul'da bir telefon okulu açacaktır. Bu şekilde yetiştirilen elemanlar 10 yıl sonunda şirketin kadrolarını dolduracaklardır. Ancak, müdür, başmühendis ve başmüfettişin imtiyaz süresince yabancı tebaadan olması mümkündür. Diğer yabancıların mukaveleleri sona erdikçe yerlerine osmanlılar alınacaktır. Öte yandan şirket, imtiyazına sahip olmadan, İstanbul ve civarında bir sanayi yeri kuracak ve telefon kullanımını genişleyince makine ve kablo fabrikası haline getirilecektir. Ayrıca kullanılacak makina, araç ve gereçlerin satın alınacağı yedi fabrika şartnamede gösterilmiştir.

Şirket imtiyazını kaybettikten sonra bir arttırma yapılır. Eğer bu sonuç vermezse kıymet düşürüldükten sonra ikinci arttırma yapılır; sonuç alınırsa yeni sahip arttırma bedelini imtiyaz sahibine öder; eğer yine sonuç alınamamışsa eşyalar hiç bir tazminat gerekmeden hükûmete geçer.

1911 (1329) de hükûmet adına P. T. T. nazırı ile Dersaadette Telefon Osmanlı A. Ş. adına İsmail efendi ve şirket genel müdürü Watson arasında yapılan ek mukavele (35) de şirketin giriştiği işlerde İtalya ve Balkan Savaşlarının değişikliklerini dikkate alınarak yeni hükümler getirilmiştir. Daha sonra 1920 (1339) da 1909 (1327) tarihli mukaveleye ek bir mukavele (36) daha yapılmıştır. T. B. M. M. adına dahiliye vekili ile telefon şirketi müdürü Watson arasında yapılan bu mukavele ile abonman ücretleri yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca, hükûmetin gayrisafi gelirinden hükûmete vermek zorunda olduğu % 15 pay yürürlük süresince % 10 a indirilmiştir. Şirket çalıştırdığı yunanlı memur ve işçileri çıkaracak ve altı yıl

(35) *İbid.*, s. 468.

(36) *İbid.*, cilt : 12, s. 27.



sonunda müdür, başmühendis, başmüfettiş ve diğer beş daire reisinden başka yabancı kalmıyacaktır.

Nihayet şirketin mali durumu fena olduğu ve tesisatın da genişletilmesi gerektiği gerekçesiyle bir kararname çıkarılmıştır (37). Buna göre hükûmetin gayrisafi gelirden aldığı pay yıllık 90 bin liradan aşağı olmamak üzere % 5 e indirilmiştir. Ayrıca şirket fen adamlarının % 5 ini de yabancılardan seçebilecektir.

### B — Fenerler İmtiyazı :

Gerek buharlı gerekse yelkenli çok sayıda geminin dolaştığı Osmanlı kıyıları 1856 yılına gelinceye kadar geçişleri, liman girişlerini ve tehlikeleri gösteren işaretlerden yoksundu. Kırım Savaşı sırasında bu noksanlarının ciddi sakıncalarının olduğunu anlaşılmaması üzerine Fransa hükümeti Bâbîâli'ye görüşlerini bildirmiştir (38). Gerçekten de Kırım Savaşından sonra denizcilik hareketlerinin gelişimi yabancıların dikkatlerini Türk kıyılarının fenerlerden yoksun oluşuna çekmiştir. Bu konuda kurulan bir milletler arası komisyon 52 fener ve ışık kurulmasını kararlaştırmış ve ücret tarifelerini yapmıştır. Söz konusu komisyonda amiral Mustafa efendi, divan birinci tercümanı Kabûli efendi, İngiliz müfettiş Spratt ve Fransız müfettişi Garberion bulunuyordu. Yapılan tarife gemilerin geçecekleri fener sayısına göre değişmeyip sabitti.

Diplomatik yollardan yapılan bu çalışmalar sonucunda Osmanlı hükümeti (Mişel Paşa) ile Ağustos 1856 da bir anlaşma yaptı ve 15 i Boğazlarda olmak üzere 18 fener 1858 yılında yandı. Tarifelerin ödenmesine de 1858 sonlarına doğru başlanmıştır (39). Bunun hemen arkasından ticari endişelerle yeni fenerler kurulması için istekler gelmeye başladı. Bunların sonucu olarak hükûmet 1860 yılında Mişel paşa, Collas ve Baudouy'nin kurdukları *Osmanlı İmparatorluğu Fenerleri Şirketi*'ne imtiyaz verdi. Saltanatı temsilen Kaptanı Derya Mehmet Ali Paşa ile Bernal Fasil Colas ve Mişel Mariboy arasında yapılan imtiyaz mukavelesine (40) göre :

— Colas ve Mişel, Akdeniz, Çanakkale Boğazı, ve Karadeniz sahillerinde fener yakmayı taahhüt ederler;

(37) *İbid.*, s. 590.

(38) Collas, *op. cit.*, s. 296.

(39) Young, *op. cit.*, cilt : 3, s. 104 - 107.

(40) Sicilli Kavanin, cilt : 11, s. 13.



— Mehmet Ali Paşanın veya Bâbîâli'nin tayin edeceği bir özel memurun başkanlığında osmanlı tebaası ve avrupalılardan kurulacak ortak komisyon söz konusu mukavelede belirtilen konular ile fenerlerin teftiş ve idaresinin düzenli olarak yapılması görevlerini yüklenir. Ayrıca, şirket vekilinin şirket yararına saydığı yetkiler de komisyonca kullanılacaktır.

— Komisyon ilerde başka fenerler kurulmasını da gerekli görürse kurucular haklı şartlarla yukarıda belirtilen süre içinde söz konusu fenerleri kurmak imtiyazına da sahip olacaklardır. Şartlar konusunda bir anlaşmazlık olursa Saltanat ve imtiyaz sahiplerince seçilecek hakemlerce çözümlenecektir.

— Kule, direk, bekçi odaları yapımı masrafı kuruculara aittir. Gerekli arazi bedava ödünç verilebileceği gibi, Akdeniz hattına ait olup tersane amirliği mahzeninde saklı duran fenerler, lâmba takımları ile fener bulunan yerlerdeki kule, direk ve lâmba malzemeleri istisnasız bedava imtiyaz sahiplerine verilecektir.

— Mukavele sonuna kadar fenerlerin yapım ve tamiri için gerekli tüm araç ve gereçler fenerlerin olduğu yerde gümrük resminden muaf olacaktır. Kurucular bu araç ve gereçlerin fenerler için gerekli olduğunu isbat ve kendi memurlarınca da kullanılmalarına engel olmak zorundadırlar.

— İmtiyaz, her hat için işlerin bittiği tarihten itibaren 20 yıllık süre içinde geçerlidir. İdare, başka bir deyimle yapım, memurların tayini, azli, maaşların verilmesi v.b., Saltanatın ve karma komisyonun gözetimi altında tüm kuruculara aittir. Ayrıca Osmanlı Devleti tebaasından mümkün olduğu kadar çalıştırmanın esas olacağı söylenmektedir. Fenerler idaresine alıştırmak için Saltanat tebaasından bazı memurlar bulundurulması da esastır.

— Fenerler müfettişlerce denetleneceklerdir. Ayrıca parasızlık sebebiyle fenerler idaresinin kusur yapmaması için Saltanata verilmesi gerekli gelirden bir kısmı ayrılıp karma komisyonun gözetimi altında saklanacaktır.

— Tersane-i Âmire, Hazine-i Hassa, Mesajeri Emperyal, Loyd ve Rusya vapur şirketleri % 5 indirimden yararlanacaklardır. Harp gemilerinin de muafiyeti vardır. Şirket gayrisafi gelirinin % 22 sini her yıl hükümete pay olarak verecektir.

1863 yılında uzun tartışmalardan sonra başta İngiltere olmak üzere büyük devletler fener ücretini şartlı olarak kabul ettiler. İle-



ri sürdükleri şartlara göre anlaşmanın bitiminden önce gelir ve giderleri gösterir hesap cetveli büyük devletlere verilecektir. Ayrıca Bâbiâli gemilerin ödeyeceği tarifeyi büyük devletlere önceden inceleme fırsatı vermeden arttıramıyacaktır. Gerekirse şirketin varlığını devama yetecek bir asgari tabana kadar tarife indirilebilecektir.

Bâbiâli devletlerin iznini almadan 1879 dan itibaren yeni şartlarla beraber eski hükümler yürürlükte kalmak üzere anlaşmayı 15 yıl uzatmıştır. Yeni şartlara göre yeni 22 fenerin kuruluş ve işletme masrafı Osmanlı Devletine ait olacaktır. Hükûmet payı % 22 den % 28 e çıkarılmıştır. Eğer gelir, birinci devrenin son yedi yılının gelir ortalamasını geçerse, fazlanın % 50 sini hükûmet alacaktır. 1880 yılında devletler bunu duyunca şiddetle protesto ettiler. Örneğin Rus konsolosları Rus bayrağı taşıyan gemilerden fener ücretlerini yeni bir emre kadar konsolosluk kasalarına ödemelerini istediler. Bâbiâli bunu bir «dalgınlık» olarak niteleyip tarifinin değiştirilemeyeceğini diplomatik notlarla devletlere bildirdi. Bütün devletler olacağı boyun eğip durumu kabullenirken İngiltere şartlı olarak kabul etti. İngiltere'nin şartları, 1881 de Mişel paşa ve Colas'a verilmiş olan Kızıl Deniz fenerleri imtiyazının kaldırılması, Kıbrıs'taki fener idaresi malzemesinin İngiltere'ye satışı, mevcut fenerlerin sayılarının arttırılarak durumlarının iyileştirilmesi ve fener tarifesinin yükseltilmesinden vazgeçilmeseydi.

İmtiyaz süresi, ekim 1894 de, 1899 temmuzunda yürürlüğe girecek şekilde 1924 yılına kadar, yani 25 yıl uzatılmıştır. Hükûmete 400 bin lira avans olarak verilirken yıllık payı da % 50 ye çıkarılmıştır. Yabancı devletler tarifede % 10 indirim yapılması şartıyla bunu kabul etmişlerdir. Esasen fener sayısının artmasına karşılık petrolün yaygın olarak kullanılması ve deniz faaliyetleri ile beraber gelirin artması da bunu haklı kılıyordu. Nisan 1913 (1329) de, eylül 1924 tarihinden başlamak üzere Saltanat «hakkında gösterdiği saf-fet ve sadakatine binaen» genel şartları içinde Mişel ve Colas'ın imtiyazını 25 yıl uzatmıştır. Fenerler gayrisafi gelirin % 50 si hükûmete verilecektir. Öte yandan, kabul edilmiş olan tarife indirimi dışında yapılacak olan indirimler hükûmete ait olacaktır. 1913 yılındaki ek mukaveleye (41) göre de 1894 (1312) yılında yapılan % 20 indirimin % 5 ini kabul eden imtiyaz sahipleri 1924 yılından itibaren bir % 5 daha kabul edeceklerdir. 1913 tarihli mukaveleden sonra yapılacak % 30 a kadar her yeni indirimin 1/4 ü imtiyaz sahiplerine kalanda hükûmete ait olacaktır.

(41) *İbid.*, s. 650.



Brüt gelir ilk yirmi yılda 100 bin lira iken son on yılda 175 bin liraya çıkmıştır (42). Young'a göre fener idaresi gerek deniz ticaretine gerekse Osmanlı Devletine tam bir tatmin veriyordu.

İmtiyaz mukavelesine göre imtiyaz süresi sonuna kaç yıl kalırsa kalsın iki taraf arasında kararlaştırılacak tazminatın hükûmet tarafından ödenmesi ile hükûmet işi üzerine alabilecek; eğer anlaşma olmazsa iş hakem aracılığı ile çözümlenecekti. Fakat hükûmet buna giriştiğinde şirket, mukavelenin Fransızca metninde hakemler yazılı olduğunu, eğer tek hakem olacaksa bunun tarafların tabiiyetleri dışından olması gerektiğini ileri sürmüş ve hakem tayininde anlaşamadığını gösteren zaptı da Fransızca değil diyerek imzalamamıştır. Danıştay 1937 yılında üç hakem seçmiştir. Fenerler idaresi imtiyazın bir mülkiyet meydana getirdiğini savunmuştur. Hakem Heyeti ise fenerler idaresinin bir imtiyaz olmayıp, ortak emanet (43) şeklinde idare edildiğine karar vermiştir. Heyet kararında «Demek oluyorki imtiyaz mukavelesi, bir âmme hizmetinin imtiyazı alan şahıs nam ve hesabına işletilmesini tazammun eder. Hizmetin imtiyazı alan şahıs nam ve hesabına işletilmesi demek de, imtiyaz alanın âmme hizmetinin işlemesi için lâzım olan sermayeyi getirmesi ve her türlü iktisadi teşebbüslerde olduğu gibi, teşebbüsün zarar ve ziyan ihtimalini üzerinde taşıması keyfiyetidir.» demektedir. Halbuki fenerler idaresi imtiyazında, imtiyaz sahipleri hizmetin işletilmesini hukuki ve iktisadî anlamıyla devlet adına yapmışlardır. Diğer taraftan ne kuruluş ve nede işletme için sermaye koymamışlardır (44). Hakem heyeti *ellerindeki* blâncılara göre en fazla safi gelir elde edilmiş yıl olan 1935 yılı gelirini (423 bin lira) dikkate alarak ve memurlara verilecek maaşların bir yıllık tutarı da buna ek-

(42) Young, *op. cit.*, cilt : 3, s. 107.

(43) Kamu hizmetlerinin görülme şekillerinden biri de ORTAK EMANET'dir. İmtiyaza çok benzemekle beraber ondan ayrılan bu şekilde hizmet gene bir özel kişi tarafından görülür; fakat, burada özel kişinin katkısı yalnız ihtisas ve emeği olmakta sermaye idarece konulmaktadır. İşletme giderleri hizmetin sağlayacağı gelirle karşılanıp artanı idare ile hizmeti gören arasında bölüştürülür. İmtiyazla işletme halinde - fenerler idaresinde olduğu gibi - idarenin müteşebbise yardımı sermayeyi teşkil edecek kadar çok olur ve zarar halinde de zararın idareye yükletildiği sonucu çıkacak kadar müteşebbisin zarara katılışı az olursa mukavelenin gerçek niteliğinin imtiyaz değil ortak emanet olduğu kabul edilmektedir. (N. Osten, *İdarî Mukavele ve Âmme Hizmeti İmtiyazlarının Hukukî Mahiyeti*, Ankara, 1937, s. 44).

(44) Osten, *op. cit.*, s. 44.



lenerek imtiyaz sahiplerine birden 50 bin lira ödenmesine karar vermiştir (45).

### C — Liman ve Rıhtım Hizmetleri :

Osmanlı limanları, doğal limanlar dışında, gemicilik gereklerine uygun değildiler. Bunun için çok hizmet yapılması gerekiyordu (46). Sahiller arasında, aralarında kıyasıya rekabet olan, yabancı gemiler çalışıyordu. Örneğin Mudanya'ya biri 20 kuruşa taşırken öteki bunu 15 kuruşa indiriyor, ertesi günü biri 10 kuruşa diğeri de bedava taşıyor, hatta bedava taşıyan bir de simit veriyordu (47). Batılıların baskısı demiryolları ile başlayıp, liman ve rıhtımlarla devam etmiştir. Bu alanda da Fransa'nın yeri önemlidir. Zira, İzmir, İstanbul, Beyrut ve Selânik gibi önemli merkezlerde liman ve rıhtımları Fransızlar yapmışlardır (48). Osmanlı Bankası İstanbul ve Beyrut liman ve rıhtımlarının kurulmasında şirketler yoluyla önemli rol oynamıştır. Osmanlı Bankasına rakip olan Deutsche Bank da Fransızların kurduğu liman ve rıhtımlara karşılık Haydarpaşa rıhtım şirketini kurarak Bağdat demiryolunun ucuna Haydarpaşa limanını yapmıştır. Bu arada şirketlerin yönetiminde söz sahibi kişilerle bankaların ve Düyun-u Umumiye idarecileri arasında geçişmeler vardır (49).

#### 1) İstanbul liman, rıhtım, dok ve antrepo imtiyazı :

İşte liman, rıhtım, dok ve antrepo hizmetlerinin bu yetersizliği karşısında Osmanlı Devleti bunları imtiyaz yolu ile yaptırmayı karar vermiştir. Bu cümleden olarak İstanbul rıhtım, dok ve antrepo hizmetleri 1890 (1306) da Mişel paşa adına hareket eden Bouces du Rhône milletvekili ve eski bayındırlık bakanı olan M. Gronet'e ve

(45) *İbid.*, s. 46.

(46) Morawitz, *op. cit.*, s. 189.

(47) A. H. Başar, «İstanbul Limanı Nasıl Millileşti,» Yön Dergisi, 21 nisan 1967.

(48) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 329.

(49) Düyun-u Umumiyede dayinler vekili M. Henry aynı zamanda İstanbul ve Beyrut rıhtım şirketleri idare meclisindedir. Keza, Osmanlı Bankasını iki kez Düyun-u Umumiyede temsil etmiş olan M. Steeg İstanbul Rıhtım Şirketi yöneticileri arasındadır. Düyun-u Umumiye alman dayinler vekili her zaman Haydarpaşa Rıhtım Şirketinde üye olarak bulunmuştur. İngiliz ticaret odası reisi Sir A. Block aynı zamanda İstanbul liman ve rıhtım şirketi ile Türkiye Millî Bankasının yönetiminde söz sahibidir. (Blaisdell, *op. cit.*, s. 257-258).



rılmıştır (50). İmtiyazı alan Mişel paşa, Sirkeci vapur iskelesinden Unkapanı köprüsüne kadar, Galata köprüsünden Azapkapı tarafına kadar uzanan rıhtımları yapacak ve işletecek, devlet için yeni ve bedava gümrük daireleri kuracak, belirtilecek yerlerde ihtiyaca göre dok antrepo kurarak bunlara konulacak malların ve ticaret eşyalarının sahiplerine varant vermeye yetkili olacak, nihayet imtiyazın verilmesinden itibaren 18 ay içinde bir osmanlı anonim şirketi kuracaktır.

İmtiyaz sahibinin bunlardan başka rıhtımlar boyunca yollar yapmaya, rıhtımlar üzerinde ve civar sokaklarda tramvay şirketi ile anlaşarak hatlar yapıp tramvay ve ombibüs işletmeye, iki sahil arasında nakliyat yapmaya, imtiyaz ve tekeline sahip olmadan duba şeklinde vapurlar işletmeye hakkı vardır. İmtiyaz süresi mukavelelenin onayından itibaren 85 yıldır.

Dok, antrepo ve yollar geliri hükûmet komiserlerince denetlenecektir. Dok ve antrepolar gümrük idaresinin denetiminde olacaktır. Bu denetim karşılığı şirket bayındırlık bakanlığına yılda 600 osmanlı lirası verecektir. İmtiyazın başlangıcından 40 yıl sonra hükûmet istediği zaman, rıhtım, dok, antrepo ve mağazaları ile eklerini, beş yıl önceki gayrisafi hasılanın ortalamasının % 80 ini yıllık tazminat olarak ödemek şartıyla geri alabilir.

Dışarıdan getirtilecek taş, kereste, demir, maden kömürü, makina, araç ve gereçleri gümrük resminden muaftır. İmtiyaz süresi sonunda hükûmete devrolunacak olan rıhtım dok ve antepolar ile yollar ve vapurlar üzerinden hiç bir vergi alınmayacak; çıkarılacak hisse senedi ve tahvillerde damga resminden muaf olacaktır.

Şirketin kesin kabulden sonra iade edilmek üzere 500 bin frank kefalet akçesi yatıracak, gelirini de aylık cetveller halinde nafia nezaretine verecektir. Şirket, rıhtıma yanaşan gemilerden palama resmi; yüklenen ve boşaltılan malardan ton başına rıhtım resmi; dok ve antrepoya konan mallardan ardiye resmi; rıhtıma yanaşan veya bağlanan yolcu vapurlarından ve romorkörlerden abonman resmi; rıhtım üzerinde çalışan tramvay ve omnibüslerle kıyıları arasında çalışan vapurlardan nakliye resmi almaya yetkilidir.

Şirket gayrisafi gelirinin % 10 unu her yıl devlet hazinesine pay olarak verecektir. 1899 yılında İstanbul tüccarlarının istekleri üzerine tarifelerde indirim yapılmıştır.

(50) Sicilli Kavanin, cilt : 14, s. 518; Verney ve Dammann, *op. cit.*, s. 329.



*İstanbul Antrepo, Dok ve Rıhtımları Anonim Şirketi*'nin sermayesi 25.875 bin franktır. 1895 yılında 24 bin tahvil çıkarılmıştır; 500 frank değerinde olan tahvillerden 10 bin tanesi 485 franktan İstanbul'da diğerleri de Paris'te satışa çıkarılmıştır. Üzerinde değerleri yazılı olmayan hisse senetlerinin satış değeri ise şöyle bir değişim geçirmiştir : (51).

1896 yılında	453 frank	1904 yılında	513 frank
1901	» 468 »	1907	» 426 »

Yapılan indirimlere rağmen Fransız ve Romen gemileri rıhtımlara yanaşmışlar; buna karşılık İngiliz, Rus, İtalyan ve Avusturya gemileri ise şamandıralara bağlanmışlardır.

Saray rıhtımlar imtiyazını verdiği pişman olmuştur (52). Şartnamede öngörülen işlerin tamamlanması için engeller ortaya çıkarılmıştır. Bu arada hükümet satın alma için 30 milyon teklif etmiştir. Buna karşılık şirket 45 milyon ve üstelik menfaatinin korunması için de Fransız elçiliğinden yardım istemiştir. İmtiyaz mukavelesinde uyuşmazlık halinde Osmanlı mahkemesine gidileceği öngörülmesine rağmen Fransız elçisi işe karışmıştır (53). Fransız elçisi M. Constans'ın aracılığı ile varılan çözüme göre şirketin işgal ettiği toprakların mülkiyetinin geri verilmesi bir yıl uzatılmış; bu süre içinde şirket Galata ile İstanbul arasında kabotaj hakkını kullanmaktan ve rıhtımlarda tramvay işletmekten yasaklanmıştır. Ayrıca, sekiz ay içinde hükümet şirketi 41 milyon franga satın almak hakkını kullanmadığı takdirde şirketin 200 bin frank tazminat istemeye hakkı olacaktır. 1934 yılında çıkarılan bir kanunla, İstanbul rıhtım, dok ve antrepo Osmanlı anonim şirketi malları ile imtiyaz haklarının satın alınmasına ilişkin hükümetle şirket arasında yapılmış mukavele onanmıştır (54). Şirketin halen ödenmemiş olan 570.338 lira borcunu da devlet üstlenmiştir. Buna göre şirkete her

(51) E. Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, İstanbul, 1908, s. 160.

(52) Morawitz, *op. cit.*, s. 190.

(53) Fransız dış işleri bakanı elçi M. Constans'a gönderdiği mektupta şöyle yazmaktadır : «Elyevm, bedeli münakaşa edilmekte olan, Rıhtım şirketinin (Osmanlı Hükümeti tarafından) satın alınması, kumpanyanın hükümetin müdahalesi olmadan halledebileceği nakdi bir mesele değil, belki Fransa'nın İstanbul'daki vaziyetini alâkadar eden tamamıyla başka mahiyette bir meseledir... Rıhtım kumpanyasının haklarından mahrum edilmesinin Fransız şerefine ne büyük bir darbe teşkil edeceğini ilk takdir eden siz oldunuz.» (Blaisdell, *op. cit.*, s. 245).

(54) Sicilli Kavanin, cilt : 14, s. 554.



yıl şubat başında ve Paris'te ilk ikisi 500 bin ve üçüncüsü de 400 bin frank olarak 1.400 bin frank ödenecektir. Hükûmet şirkete 1935 den itibaren 40 yıl süre boyunca 2.500 bin franklık yıllık taksitler ödiyecektir ki bu 40 yılda ödenecek % 7.5 faizli 31.580.138,75 franklık istikrazın karşılığı olarak kabul ediliyor. Paralar Paris'te Osmanlı Bankasına yatırılacaktır.

Anadolu Demiryolları Şirketi ile yapılan anlaşmaya göre hükûmet İstanbul'da antrepolar, Dedeağaç'ta liman ve rıhtımlar, Selânik'de keza liman ve rıhtımlar yapmak zorundaydı. Bunlar gerçekleştirilmesi; yalnız şirket Dedeağaç'ta küçük bir liman yaptı.

## 2) Selânik Limanı İmtiyazı :

Bu arada 1888 yılında Selânik Limanı imtiyazı Hazine-i Hassa'ya (Liste Civile) verildi. Temmuz 1896 da yapılan mukavele ile de Hazine-i Hassa fransız milletvekili E. Bartissol'u 1897 de kurulacak Selânik Limanı Osmanlı Şirketinin yerine geçmek üzere inşaat ile görevlendirdi. Başlangıçta 6.500 bin frank olarak saptanan maliyetin 1/15 i olan 1.300 bin frank Hazine-i Hassa'ya verilecekti. Müteşebbisin koyacağı 5.200 bin frank yılda % 5 faiz getirecek ve 20 yılda amorti edilecekti. Gelirler de önce bunun faiz ve amortismanı için ayrılacak, yetişmezse fark Hazine-i Hassa'nın Selânik vilâyeti içindeki gelirlerinden ayrılacak miktarlarla kapatılacaktı. Müteşebbisin denizden kazandığı topraklar mülkiyetine geçecek, yalnız 5400 metre karelik alan sağlık ve gümrük idareleri için ayrılacaktı. Çalışmalara 1897 de başlanmış, 1901 de bitmesi gerekirken dokuz ay uzatılmıştır.

Selânik limanı inşa ve işletme osmanlı şirketinin hukukî idare merkezi İstanbul fiili idare merkezi ise Paris'tedir. Sermayesi 500 frank değerindeki 10 bin hisse senedinden meydana gelmektedir. 1900 yılında 500 franklık 10 bin tahvil çıkarılmıştır. Tam olarak işletmeye ancak 1903 yılında geçilebilmiştir (55).

Hisse senetleri ve tahvil kurları ile işletme gelirleri şöyle bir gelişim göstermiştir :

(55) Morawitz, *op. cit.*, s. 192; Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 348.



Yıllar	Hisse Senetleri	Tahviller	İşletme Geliri
1900	—	461 frank	—
1902	—	421 »	—
1903	350 frank	424 »	511.096 frank
1906	—	—	703.964 »
1907	354 »	490 »	721.605 »

Gerek yerli tüccarlar gerekse yabancı devletler alınan ücreti aşırı bularak protesto ettiler. Doğu demiryolları şirketi de işletme mukavelesinin bir maddesine dayanarak Selânik rıhtımlarının kullanımının hertürlü karşılıktan bağışık tutulduğunu hatırlattı (56).

### 3) İzmir Limanı İmtiyazı : (57)

İlk imtiyaz kasım 1867 de verilmişse de 1869 da mali güçlükler yüzünden ilk imtiyazın sahipleri olan J. Charnaud, A. Barker ve G. Coanocino imtiyazlarını inşaatın müteşebbislerine, yani Dussaud kardeşlere, bıraktılar. Onlar da 7,5 milyon frank sermayeli işletme şirketini kurdular. Sermayenin 4 milyonluk kısmı 500 franklık 8000 hisse senedi ile 3,5 milyonluk gayrimenkulden meydana geliyordu. Ayrıca 500 franklık 7.000 tahvil çıkarıldı. Şirket 1901 yılında 1.113.798 kuruş kâr etmiştir. Bunun yarısı yani 556.899 kuruş (117.737 frank) hükûmete kalıyordu. Kârdan hisse senetlerine ve tahvillere dağıtım şöyledir : (58).

Yıllar	Hisse Senetlerine	Tahvillere
1891 - 1892	4,50 frank	3,85 frank
1892 - 1893	4,55 »	3,90 »
1897 - 1898	6,25 »	5,35 »
1905 - 1906	8 »	6,85 »

İmtiyaz 25, 35, 45 yıl olmak üzere üç kez uzatılmıştır.

### 4) Beyrut Limanı İmtiyazı : (59)

Beyrut limanı ve Antrepoları osmanlı şirketi 1888 de kurulmuştur. İmtiyaz J. Moutran ve ortakları ile Osmanlı Bankası, Beyrut - Şam yolu Osmanlı Şirketi, Le Comptoire d'Escompte de Paris, Paris ve Hollanda Bankası ve Compagnie de Messageries Maritimes'in kurdukları şirkete aitti.

(56) Morawitz, *op. cit.*, s. 195.

(57) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 333.

(58) Pech, *op. cit.*, s. 169 - 172.

(59) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 334 ve sonrası.



İmtiyaz süresi önce 60 yıl olarak öngörölmüşken sonra 99 yıla çıkarılmıştır. Sermayesi de önce 5 milyon frank olup 500 franklık 10 bin hisse senedinden meydana gelirken 1895 yılında 6 milyona çıkarılmıştır.

Şirket 1890 yılında Osmanlı Gümrükleri İdaresi ile bir anlaşma yaparak, bu idarenin denetimi altında olarak, gümrük yoluyla yüklenen ve boşaltılan malların mağazalama işleri ile de uğraşmaya başlıyor. Buna karşılık olarak gümrük idaresine yılda 200 lira ödiyecektir. Liman işletmesi 1901 yılında, yıllık masraflara 278.750 frank katkıda bulunmak ve 600 bin frangın üstündeki gelirlerden % 12 pay almak şartıyla *Régie Générale des Chemins de Fer* (Demiryolları İdaresi) e verilmiştir (60).

İnşaat sırasında hisse senetleri sahiplerine % 5 faiz verilmesine karşılık 1903 e kadar hiç bir şey alamamışlardır. 1904 de beş, 1906 da da 10 frank verilmiştir. Hisse senetlerinin değerlerinde de değişmeler olmuştur. Örneğin 1900 de 206 frank, 1903 de 346 frank ve 1907 de 411 frank..

##### 5) Derince Limanı İmtiyazı :

1895 yılında Anadolu Demiryolları Şirketine imtiyaz verilmiş ve tahılların nakli için tesisler yapılmıştır. Tesislerin yapımı görevi *Ph. Holzmann de Francfort - sur - le Mein* şirketine verilmiştir. 1896 yılında açılan liman Anadolu tahıllarının ihracında önemli ölçüde katkıda bulunmuştur (61).

##### 6) Haydarpaşa Limanı İmtiyazı :

Anadolu Demiryolları Şirketi 1899 yılında Haydarpaşa limanı dok, antrepo kuruluş ve işletme imtiyazını elde etmiştir. Yedi milyon frank tutarında olan işler için özel bir osmanlı anonim şirketi kurmaya da ihtiyaç vardı. Hazineye denetim masrafları karşılığı verilecek olan yıllık 240 liradan başka 1500 lira daha verilecek ve bu sonuncu gelirlerin artışı ile orantılı olarak artacaktır.

Haydarpaşa Limanı Şirketinin sermayesi sekiz milyon franktı ve 300 frank üzerinden satışa çıkarılmış 500 frank değerinde 16 bin hisse senedinden meydana geliyordu. Elde edilen net kâr yıllara göre şöyledir :

(60) Pech, op. cit., s. 164 - 168.

(61) Morawitz, op. cit., s. 195.



1904 yılında	552.013 frank	1906 yılında	558.092 frank
1905 »	635.771 »	1907 »	662.840 »

## D — Tramvay ve Tünel Hizmetleri :

### 1) İstanbul Tramvayları imtiyazı :

Saltanat ağustos 1868 (1285) yılında İstanbul'da yolcu ve eşya taşımak için demiryolu döşenmesi ve hayvanla çekilen araba imtiyazını Karapano efendinin kuracağı şirkete vermiştir (62). İmtiyaz süresi 40 yıldır. Başka herhangi bir şirket, bu şirketin tramvay işlettiği sokaklarda, belirli saatlerde ve düzenli olarak araba işletmeyecektir. Karapano efendi Osmanlı Bankasına 10 bin lira teminat olarak yatırmak zorunda olduğu gibi, 20 gün içinde merkezi İstanbul olan bir de şirket kurmak zorundaydı.

Tarife, adam başına ücret 1000 metre için 40 parayı geçmiyecek şekilde, belediye ile birlikte tayin edilecektir. İmtiyaz süresi sonunda yollar ve ekleri en iyi halde olarak Saltanata devrolunacaktır. Makina ve diğer menkul eşya, tarafların tayin edecekleri kişilerin keşif ve değerlendirmeleri sonucunda devletçe uygun bulunursa satın alınacaktır. Eğer 20 yıl geçtikten sonra Saltanat İmtiyazı geri almak isterse, son yedi yılın safi gelirleri hesaplanıp bundan en düşük iki yılın çıkarıldıktan sonra kalanın her yıl 1/15 i ödenecektir. Bu hiç bir halde son yılın gelirinden az olamaz.

Hatların yapımı için gerekli tabanlar, demir çubuklar, miktarı belediyece saptanacak taş, çimento, araba koşum atları bir defa için gümrükten muaf olacaktır. Tramvay arabaları, hayvanları ve yapılacak ahırlar keza vergiden muaftır. Şirketin idaresi ve imtiyazın yürütülmesi için gerekli memurlar dışında tüm memur ve işçiler osmanlı tebaasından olacaktır. Şirketin işlemlerini ve yolları denetlemek için belediyece memur tayin edilecektir. Şirket bu denetim masrafı karşılığı olarak yılda 100 osmanlı lirası verecektir. Çıkacak uyuşmazlıklar taraflarca tayin edilecek hakemler aracılığı ile çözümlenecektir.

1880 (1297) yılında İstanbul tramvay imtiyazının genişletilmesi ve yenilenmesi için tramvay şirketi idare meclisi üyelerinden olan ve şirket adına hareket eden Edvars efendi, Sebuhan Maksut efendi, Paspali efendi, Kazanova, Fernandes ve Rali'ye imtiyaz verilmiştir (63). Bu imtiyazın süresi 36,5 yıldır. Ayrıca, bundan önce-

(62) Sicilli Kavanin, cilt: 15, s. 52.

(63) *İbid.*, s. 202.



ki mukaveleye göre bazı hükümlerin yerine getirilmemesi yüzünden, hükûmetle şirket arasında çıkmış uyuşmazlık yok sayılmıştır. Şirket Osmanlı Bankasına 4 bin osmanlı lirası yatıracaktır. Eğer 10 yıl sonra safi gelir % 15 i geçerse belediye ile anlaşarak tarifelerde indirim girmek zorundadır. Devlet, şirketin hatlarının iki yanında 500 metre uzaklık dışında kalmak şartıyla, başka şirket ve sermayedarlara imtiyaz verebilme hakkını muhafaza ediyor. Yenilenen hatların geçeceği yerlerde bulunan, gerek devlete gerekse belediyeye ait binalar ve araziden gerekli görülenler şirkete terkolunacaktır.

Daha sonra Dersaadet Tramvay Şirketinin imtiyaz süresini uzatan ve yeni bazı hatlar inşasını kapsayan bir mukavele (64) daha hükûmet adına nafia nazırı ile tramvay şirketi adına idare meclisi reisi K. Vyze ve müdür K. Perdikari arasında 1904 (1322) yılında yapılmıştır. Bu mukavele ile imtiyaz süresi 75 yıl daha uzatılmıştır. Kesin kabulden sonra iade edilmek üzere 200 osmanlı lirası Osmanlı Bankasına yatırılacaktır. Yine bu mukaveleye göre, bir kereye mahsus olmak üzere şirketin getireceği travers, ray, miktarı belediyece saptanacak taş, çimento, beygir ve koşum hayvanları gümrük resminden muaf olacaktır. Yapılması zorunlu hatlar için 250 bin ve ihtiyari hatlar için de 150 bin liralık tahvil çıkarılabilecektir. Tesis, inşaatın biriminden itibaren 25 yıl geçtikten sonra her zaman satın alınabilir. 1908 (1326) yılında yapılan başka bir mukavele (65) ile de tramvay hatları yeniden genişletilmiş ve elektrik enerjisi kullanılması kararlaştırılmıştır. Şirket elektrifikasyon için gerekli işlemleri en son gelişmelere göre yapacak ve elektrik fabrikaları ile ekleri imtiyaz sonunda hükûmetin olacaktır. Şirketin dışarıdan getireceği vagon, araba, kablo, ray v.b. malzeme araç ve gereçler gümrük resminden muaftır.

İmtiyaz süresi boyunca şirketin gelir ve ihtiyat akçeleri ile işletme için gerekli emlak ve arazi vergiden muaf olacağı gibi hisse senetleri ve tahviller de damga resmi dışında rüsum ve vergilerden muaf olacaktır. Şebekenin tümünün elektrikle çalışması halinde şirket, yıllık 75 bin franktan az olmamak üzere, kullandığı elektriğin karşılığını verecektir.

Daha sonra mayıs 1910 (1328) de 1868 (1285) tarihli mukaveleye ek bir mukavele (66) daha yapılmıştır. Tramvay şirketi 1926 da İstanbul Belediyesi ile yeni mukaveleler yapmış, fakat bir türlü

(64) *İbid.*, s. 430.

(65) *İbid.*, s. 217.

(66) *İbid.*, s. 327.



mukavelelerde öngörülen hatları tamamlamamıştır. Bunu ileri sürerek nafıa vekaleti de mukaveleyi feshetmiştir. Şirket gerekli hatları yapamamasının nedeni olarak bunların geçeceği yolların belediyece istimlâk edilmemiş olmasını ileri sürmüştür. Nafıa Vekâletinin savunmaları arasında çok ilginç yönler vardır. Şöyle ki, şirket mukaveleleri yenilemek suretiyle 124 yıl uzatmayı başarmıştır, sermayesi 1.200 bin lira iken bunu iki milyon İsviçre Frangına (10.800 bin lira) çıkarmıştır ve üstelik kendisi sermayesine bir santim dahi eklememiştir (67).

1881 yılında kurulan İstanbul Tramvay Şirketinin sermayesi 400.000 lira olup 20 liralık 20 bin hisse senedinden meydana geliyordu. Daha sonra 1873 de küçük araba ve omnibüs işletmek amacıyla yeni 20 bin hisse senedi ile sermayesini 800.000 liraya çıkarmıştır. Omnibüs işletmesinin zarar etmesi üzerine de şirket genel kurulu sermayenin 680.000 liraya indirilmesine karar vermiştir.

Şirketin hisse senedi ve tahvil kurları ile gelirlerinin gelişimi şöyle olmuştur : (68).

Yıllar	Hisse Senetleri	Tahviller	Yıllar	Gelirler
1891	6,30 frank	—	1891	12.638 Lira
1893	5,89 »	507 frank	1893	9.378 »
1896	9,97 »	495 »	1895	18.240 »
1902	5,55 »	491 »	1907	8.529 »
1906	11,30 »	—		

## 2) İstanbul Tünel İmtiyazı :

Tünel imtiyazı 1868 (1285) yılında yapılan bir mukavele (69) ile M. Gavan'a verilmiştir. Şirketin çıkaracağı hisse senetlerinden 2/5 i üzerinde osmanlı tebaasının rüçhan hakkı vardır. Denetim masrafları karşılığı olarak şirket yılda 1500 frank verecektir. Tüm araç ve gereçler gümrük resminden muaf olarak getirilecektir. İmtiyaz süresi inşaatın bitiminden itibaren 42 yıldır. Her yıl safi gelirin % 1,5 u devlete bırakılacaktır. Mühendis olan M. Gavan, 1870-1871 savaşıdan sonra Fransa'da bir şirket kuramamış 1872 yılında İngiltere'de kurabilmiştir. Şirketin adı «Dersaadet mülhakatından Galata ve Beyoğlu beyninde tahtelarz demiryolu şirketi» (*The*

(67) Osten, *op. cit.*, s. 36.

(68) Pech, *op. cit.*, s. 204-208.

(69) Sicilli Kavanin, cilt : 11, s. 61.



*Metropolitain Railway of Constantinople From Galata to Pera Limited*) dir. Sermayesi 250 bin sterlin olup 25 sterlinlik 12.500 hisse senedinden meydana gelmektedir.

1902 (1320) tarihinde yapılan ikinci bir mukavele (70) ile imtiyaz süresi bitiminden itibaren 25 yıl daha uzatılmıştır. Ayrıca hükümet payı da % 1,5 dan % 4 e çıkarılmıştır. Buna göre ilk imtiyaz süresinin bitiminden itibaren üç yıl içinde osmanlı anonim şirketi kurulacak; ayrıca yine ilk imtiyaz süresinin bitiminden itibaren safi gelirin % 3 ü askeri tesisat için verilecektir. Dış ülkelerden getirilecek madenî eşyaya gümrük resminden muafiyet tanınmıştır. Bu mukaveleye göre şirket, gerek Beyoğlu tramvayının yenilenmesi gerekse başka nedenlerle katlandığı zararları tazmin için hükümetten istediği 122.000 liraya karşılık hükümet de anlaşmazlık konusu olan birikmiş % 1,5 paylardan vazgeçmiştir.

### 3) Selânik Tramvay İmtiyazı :

1889 yılında Selânik'te hayvanla çekilen tramvay işletme imtiyazı Hamdi beye verilmiş ve bunu gerçekleştirmek için de 1892 de hukuki idare merkezi Selânik fiili idare merkezi ise Brüksel'de olan bir milyon frank sermayeli Selânik Tramvay Osmanlı Şirketi kurulmuştur. İmtiyaz süresi 35 yıl olarak öngörülmüşken 35 yıl daha uzatılmıştır. 1907 de genel kurul aldığı bir kararla 500 frank üzerinden çıkarılan 1000 hisse senedi ve 1000 tahvili, şirketin kullanacağı elektrik cereyanını verecek olan İzmir ve Selânik Elektrik Osmanlı Şirketine bir kerede hepsini karşılamak üzere vermiştir (71).

Şirketin hisse senetlerinin ve tahvillerin Brüksel borsasındaki kurları şöyledir : (72)

<i>Yıllar</i>	<i>Hisse Senetleri</i>	<i>Tahviller</i>
1896	495 frank	38,50 frank
1898	510 »	49 »
1902	415 »	25 »
1906	504 »	123 »

İşletmeden sağlanan gelirler ve kâr durumu :

(70) *İbid.*, s. 61.

(71) Pech, *op. cit.*, s. 209 - 211.

(72) *İbid.*, s. 212.



Yıllar	Brüt Gelir	Net Gelir	Hisse Senedi Payı
1894	306.460 frank	18.626 frank	10 frank
1896	327.403 »	35.964 »	17 »
1900	373.314 »	41.515 »	20 »
1906	568.138 »	115.794 »	50 »
1907	573.647 »	98.161 »	42,5 »

#### 4) Şam Tramvay İmtiyazı :

Şam elektrikle aydınlatma ve tramvay imtiyazı 1903 yılında Arslan beye verilmiştir. 1904 yılında bu imtiyazı gerçekleştirmek için bir şirket kurulmuştur. İmtiyaz, elektrikli tramvay kurma ve işletme, elektrikle aydınlatma ve telefon için aynı şartlarla şirketin tercih hakkını kapsıyordu. Sermayesi 6 milyon frank olup 500 franklık 12.500 hisse senedinden meydana gelmektedir. Çalışmalar *La Société Générale de Chemins de Fer Economique* tarafından yapılmıştır. *La Société Belge d'Entreprise Electrique* ve *La Société Générale de Railways et d'Électricité* kurucu hisseleri kadar hisseye sahiptirler (73).

#### 5) Beyrut Tramvay İmtiyazı :

Öte yandan Beyrut'ta Selim efendiye verilmiş imtiyazı gerçekleştirmek için kurulmuş Beyrut Elektrik ve Tramvay Osmanlı Şirketi vardır. 1906 yılında kurulmuş olan şirketin sermayesi 6 milyon franktır, ve 100 frank değerinde 60 bin hisse senedinden meydana gelmiştir. Şirket her yıl 250 liradan aşağı olmamak üzere Hicaz Demiryolları İdaresine net gelirinin % 12 sini ödemek zorundadır. Öte yandan şirketin Beyrut'ta otomobille taşıma ve telefon konularında da tercih hakkı vardır (74).

#### 6) İzmir - Göztepe Tramvay İmtiyazı (75)

İzmir-Göztepe Tramvayları sayılan Şirketi, 1883 yılında Harentz kardeşlere ve P. Giudizi'ye verilmiş hayvan çekimli tramvay işletmek imtiyazını gerçekleştirmek için 1885 yılında kurulmuştur. Sermayesi 25 bin lira olup 5 liralık 5 bin hisse senedinden meydana gelmektedir.

(73) *İbid.*, 213 - 214.

(74) *İbid.*, s. 215 - 217.

(75) *İbid.*, s. 218 - 219.



İşletmeden elde edilen sonuç şöyledir :

<i>Yıllar</i>	<i>Net Kazanç</i>	<i>Hissedarlara Pay</i>
1895	175.968 lira	% 6
1901	171.404 »	% 5
1905	287.892 »	% 9
1907	365.966 »	% 11

### **E — Elektrik, Gaz Su v.b. Hizmetler :**

Elektrik, gaz ve benzeri kamu hizmetlerinin önemi anlaşılma-  
la birlikte pek fazla bir şey yapılamamıştı. Tipik belediye hizmet-  
leri olan bunların gördürülmesi işi özellikle XIX. yüzyılın ortala-  
rından itibaren ele alınmış ve yabancılara imtiyaz verilmek yoluna  
gidilmiştir. Bu alanda imtiyaz alan yabancılar arasında Belçikalıla-  
rın önemli bir yeri olduğuna başlarda işaret etmiştik. Bu arada be-  
lirtilmesi gereken bir nokta da özellikle İstanbul'daki, su, elektrik  
ve tramvay şirketlerinin yönetim kurullarının Osmanlı Bankası yö-  
netim kurulu üyelerinden kurulu olduğudur (76).

#### **1) Gaz İmtiyazları :**

a — İstanbul'da Kadıköy, Üsküdar ve Boğaziçi'nin Anadolu  
yakasının havagazı ile aydınlatılması imtiyazı 1807 de yapılan bir  
mukavele (77)) ile Paris'te oturan mühendis ve demir tüccarı (Şa-  
rel Jorji) ye verilmiştir. Mukavele Osmanlı Devletini temsilen Şeh-  
remaneti ile Ş. Jorji adına (Anatoli Barçili) arasında yapılmıştır.  
İmtiyaz süresi 50 yıldır.

İmtiyaz sahibi 115 bin osmanlı altını harcıyarak gerekli inşa-  
atı 20 yıl içinde yapmak zorundadır. Bedava olarak yakacağı 70 fe-  
ner dışında mukavelede gösterilen ücret karşılığında belediye adı-  
na ve hesabına ayrıca 2.919 fener daha yakacaktır. Diğer mukavele-  
lerde olduğu gibi fen adamları dışındaki memur, hademe ve işçile-  
ri osmanlı tebaasından almak zorundadır. Elektrik veya başka yol-  
la aydınlatma söz konusu olursa eşit şartlar altında imtiyaz sahibi-  
nin rüçhan hakkı olacaktır. İmtiyazını osmanlı kanunlarına göre  
bir anonim şirket kurarak ona devredebilecektir. İmtiyaz süresi  
içinde gaz fabrikası ile buna ek olan emlak için vergi alınmayacak-

(76) Balisdell, *op. cit.*, s. 254 den naklen Osmanlı Bankası tarafından Sèvres  
Andlaşmasından önce çıkarılmış «Osmanlı İmparatorluğunda Fransa'  
nın Malî Menafii» isimli broşür.

(77) Sicilli Kavanin, cil : 11, s. 355.



tır. Şirket denetim masrafları karşılığı olarak her ay 10 osmanlı altını verecektir.

İmtiyaz süresi sonunda tüm menkul ve gayrimenkul inşaat, arazi ve binalarla ekleri bedava olarak devlet adına belediyeye devredilecektir. İmtiyaz 1918 (1336) yılında hükümet adına şehremeni Salim Paşa ile Kadıköy - Üsküdar Gaz Şirket-i Osmanisi müdürü (Renejil) arasında yapılan mukave (78) ile o tarihten itibaren kalan süre 50 yıla çıkarılarak uzatılmıştır.

Bu konuda diğer bir imtiyaz mukavelesi Beyoğlu ve Yeniköy belediye daireleri içinde havagazı dağıtım konusunda şehremaneti adına şehremeni Cemil paşa ile fransız (Oktav Bezanson) ve (Lui Boer) adına da vekilleri Antonyadis arasında yapılmıştır (79). İmtiyaz süresi 50 yıldır. Mukaveleye göre şehremaneti, resmi daireler, hastahaneler ve benzerleri için % 25 indirim uygulanacaktır. Saraylarda, Hazine-i Hassa dairelerinde ve Hazine-i Hassa müdürünün tayinedeceği yerlerde kullanılmak üzere yıllık 500 bin metre küp gaz bedava verilecektir.

Yine bu mukaveleye göre imtiyazın devamınca gerek tesisat ve üretimden gerekse bunların bulunduğu araziden ve imtiyazdan sağlanan gelirden asla hiç bir çeşit vergi resim alınmayacaktır. Geçici kabule kadar dışarıdan getirilecek âlet ve edevat, şehremanetince tasdik edilmek şartıyla, gümrük resminden muaf olacaktır. Bir kanunla açıkça doğrudan doğruya gaz üzerine bir vergi konulursa, başka şekilde aydınlatma ısıtma ve hareket gücü üzerine de konulmak şartıyla, gazı tüketenlerce ödettirilecektir.

İmtiyaz sahipleri mukavelenin onanmasından başlayarak altı ay içinde osmanlı anonim şirketi kuracaklardır. Fen adamları dışında çalıştırılacakların osmanlı tebaasından olacakları öngörülmektedir. Öte yandan özel bir madde eklenerek Saraylara bedava verilecek gazın miktarı bir milyon metre küpe çıkarılmıştır.

Şirket ilk 20 yılın sonundan itibaren devlete kârından % 5 pay verecektir; eğer imtiyaz süresi dolduktan sonra tekrar uzatılacak olursa hükümet payı % 10 a çıkarılacaktır.

Yukarıda değindiğimiz Üsküdar - Kadıköy ve Boğazın Anadolu kıyısının gazla aydınlatılması imtiyazı Osmanlı Bankası memurlarından birine verilmişti (80). İmtiyazı gerçekleştirmek için hukuki

(78) *İbid.*, cilt : 16, s. 899.

(79) *İbid.*, cilt : 11, s. 452.

(80) Verney ve Dambmann, *op. cit.*, s. 447.



idare merkezi İstanbul fiili idare merkezi ise Brüksel'de olan ve sermayesi 6 milyon frank bir osmanlı anonim şirketi kurulmuştur. Çeşitli nedenlerle sonucun kötü olması üzerine toplanan genel kurul sermayenin 6 milyondan 3 milyona ve hisse senetlerinin de 500 franktan 250 franga indirilmesine karar vermiştir. Bu şekilde tahvil çıkışı amorti edilecek; kuruluş masrafları ile o zamana kadarki borçlar kapatılacaktı. Öte yandan genel kurul borçların derhal yeni tahvillerle uzatılmasına ve tahvillerin amortismanın geciktirilmesine de karar vermiştir. Ödenmemiş olan tahvil sayısına eşit sayıda hisse senetleri çıkarılarak onlarla değiştirilmiştir. Ayrıca faizlerin ödenmemiş kısımları için de 100 franklık 12215 tahvil verilmiştir. Eski hisse senetleri de yeni fakat değerleri gösterilmemiş hisse senetleri ile değiştirilerek 9.850 bin franklık amortisman sağlanmıştır. Şirketin 1907 yılında elde ettiği net kazanç 160.652 franktır (81).

b — İzmir havagazı imtiyazı 1859 (1275) de yapılan bir mukavele (82) ile M. Edvars aracılığı ile kurulacak şirkete verilmiştir. İmtiyaz süresi 40 yıldır. Şirket ilk 20 yılın sonunda kârından % 5 ini devlete verecektir; eğer imtiyaz süresinin sonunda süre tekrar uzatılırsa pay % 10 a çıkarılacaktır. Gerçekten imtiyaz 1895 (1313) yılında hükûmet adına Ticaret ve Nafia Nazırı ile İzmir havagazı şirketi adına müdür (Con Gandon) arasında yapılan mukavele (83) ile 40 yıl daha uzatılmıştır. Şirket yeni mukaveleye göre 800 yeni fener yakmayı, hükûmet konağını bedava aydınlatmayı ve 15 bin liralık yeni tesisat yapmayı tahhüt ediyordu.

İmtiyazı gerçekleştirmek için gerekli şirket merkezi Londra olarak *Ottoman Gaz Company Limited* adı ile kurulmuştur. Sermayesi 5 sterlinlik 20 bin hisse senedinden meydana geliyordu. 1862 yılında kurulmuş olan şirket 1888 den itibaren hissedarlarına % 7 pay dağıttığı gibi 12 bin sterlinlik bir de fon meydana getirmiştir (84).

c — Beyrut'ta gaz imtiyazı 1877 yılında (Alex. de Girardin) e verilmiştir. İmtiyazı gerçekleştirmek için Beyrut Gaz Anonim Şirketi kurulmuştur. Beyrut elektrik imtiyazının Beyrut elektrik ve tramvay şirketine verilmesinden sonra gaz şirketi tercih hakkını kullanarak bu imtiyazı 1908 de üzerine almıştır (85).

(81) Pech, *op. cit.*, s. 196 - 199.

(82) Sicilli Kavanin, cilt : 11, s. 10.

(83) *İbid.*, s. 400.

(84) Pech, *op. cit.*, s. 200 - 201.

(85) Sicilli Kavanin, cilt : 11, s. 299.



*Şirketin sermayesi başlangıçta 800 bin frank iken 1907 de 1.800 bin franga ve 1908 de de 2.200 bin franga çıkarılmıştır. Şirketin işletmeden sağladığı net gelirler şöyledir :*

1903 yılında	34.857 frank
1905 »	123.588 »
1907 »	213.065 »

## 2) Su İmtiyazları :

a — İzmir suları imtiyazı 1892 (1309) de Nafia Nazırı ile Niyazi bey arasında yapılan mukavele (86) ile 47 yıllığına Niyazi beye verilmiştir. Mukaveleye göre Niyazi bey bir yıl içinde osmanlı anonim şirketi kurmak zorundadır. Nitekim 1895 yılında hukukî idare merkezi İzmir fiili idare merkezi Belçika'nın Liège şehrinde olmak üzere İzmir Suları Osmanlı Şirketi kurulmuştur. Başlangıçta sermayesi 2,5 milyon frank iken sonradan 3.750 bin franga çıkarılmıştır. Yıllık net kazancın % 20 si hükûmete pay olarak veriliyordu. Öte yandan 500 franklık 6 bin tahvil çıkarılmıştır. Şirket blâncolarını yayınlamadığı gibi hissedarlarına dividan da dağıtmamıştır. Çıkardığı tahvillerin Brüksel borsasında kurları şöyledir : (87)

1896 yılında	492,50 frank	1903 yılında	160 frank
1901 »	275 »	1907 »	342 »

b — Beyoğlu ve boğazın batı yakasının su ihtiyacının karşılanması için imtiyaz 1874 yılında Kâmil ve Terno beylere verilmiştir. Fakat gerek Türk - Rus Savaşının ortaya çıkardığı engeller gerekse Kâmil beyin ölümü üzerine imtiyaz Terno beye kalmıştır. Terno bey de imtiyazını gerçekleştirmek için *Société Générale de l'Empire Ottoman, İstanbul Bankası, I. de Commando et Cie., Oppenheim - Alberti et Cie, La Banque de Paris et Pays - Bas, Ephrussi et Cie, La Société Général pour Favoriser le Développement du Commerce et de l'Industrie en France, La Compagnie Générale des Eaux pour l'Etranger, A. - J. Stern et Cie., Laurent - Dercours, C. Roth ve A. Pestel'in* katılmaları ile bir anonim şirket kurmuştur. Şirketin hukuki idare merkezi İstanbul, fiili idare merkezi ise Paris'te olup sermayesi 500 franklık 40 bin hisse senedinden meydana gelmektedir.

(86) *İbid.*, s. 380.

(87) Pech, *op. cit.*, s. 190 - 191.



İşletmeden sağlanan net kazanç ve hisse senedi payları şöyle bir gelişim göstermiştir : (88).

<i>Yıllar</i>	<i>Net Kazanç</i>	<i>Hisse Senedi Payları</i>
1891	334.904 frank	8 frank
1894	472.667 »	11,50 »
1899	567.867 »	13,58 »
1906	619.567 »	14,90 »

c — Beyrut su imtiyazını alan Fransız mühendisi M. Thèvenin 1875 yılında bunu gerçekleştirmek için bir şirket kurarak çalışmalara başlamıştır. Daha sonra 1882 yılında Beyrut limanı inşaatına başlayan Thèvenin su imtiyazını bir İngiliz şirketine devretmiştir (89).

d — Selânik su imtiyazı Nemli Hamdi efendiye verilmişse de o imtiyazını Belçikalı kapitalistlere devretmiştir (90). İmtiyazı gerçekleştirmek için 1891 yılında Selânik suları Osmanlı şirketi kurulmuştur. Hukukî idare merkezi Selânik fiili idare merkezi ise Brüksel olan şirketin sermayesi 500 franklık 10 bin hisse senedinden meydana geliyordu. Ayrıca 500 franklık 9 bin tahvil çıkarılmıştır (91).

### 3) Elektrik İmtiyazları :

a — 1883 yılında yapılan bir mukavele ile İzmir tüccarlarından (Harnis Vep. Çubudiçi) biraderlere verilmiş İzmir-Göztepe tramvay imtiyazı ile 1899 da (Smit Bartelet) e verilmiş İzmir elektrik enerjisi imtiyazı ve 1909 da İzmir Belediyesine verilen Kokaryalı - Narlıdere tramvay ruhsatı birleştirilerek bir imtiyaz haline getirilmiş ve Nafia Nazırı ile İzmir Göztepe şirketi adına (Rozenal) arasında yapılan mukavele (92) ile bu şirkete verilmiştir. Telefon ve tograf dışındaki alanlarda, özellikle genel ve özel aydınlatma, hareket gücü ve tramvayların işletilmesinde kullanılmak üzere elektrik enerjisi üretimi imtiyazı bu şirkete verilmiş oluyordu. İmtiyaz süresi 50 yıl olarak saptanmıştır. Gelirler giderler karşılığın karşılığın şirket belediyeye 650 Osmanlı lirası ödemek zorun-

(88) *İbid.*, s. 184 - 187.

(89) Verney ve Mambmann, *op. cit.*, s. 447 - 448.

(90) Pech, *op. cit.*, s. 192.

(91) *İbid.*, s. 193.

(92) Sicilli Kavanin, cilt : 16, s. 419.



daydı. Ayrıca masraflar çıktıktan sonra kârın % 30 u belediyeye % 70 i de şirkete kalacaktı. Eğer 15 yıl sonra elektrik enerjisinde bir yenilik olur ve 100 bin nüfuslu şehirler de iki yıldan fazla uygulanıp % 20 tasarruf sağladığı anlaşılırsa bir yıl içinde hükümet şirketi bunu uygulamaya zorlayabilecekti. Şirket, ayrıca, mukavelelerin onanmasından itibaren, her yıl 100 osmanlı lirasını İzmir Gura-ba Hastahanesine verecektir.

b — İstanbul'un Rumeli yakasında ve eklerinde, tograf ve telefon nakliyatı dışında diğer konuları kapsamak üzere, elektrik enerjisi genel dağıtım imtiyazı 1910 yılında Ticaret ve Nafia Nazırı ile Peşte'de bulunan «Gaus» adlı elektrik anonim şirketi adına (Kornel Dutulnay) ve (Leopold Stark) arasında yapılan mukavele (93) ile söz konusu şirkete verilmiştir. Daha sonra yapılan bir mukavele (94) ile de şirketi satın alabilme hakkı 1943 yılına kadar uzatılmıştır.

#### F — Öteki Hizmetler :

a — 1892 Yılında Osmanlı İmparatorluğunda ve dışında yangın, nakliyat ve hayat sigortası yapmak imtiyazı 30 yıl süre ile Osmanlı Sigortaları Şirketine verilmiştir. Şirketin işletmeden sağladığı gelirler şöyledir : (95)

1894 yılında	2892 lira
1897 »	11996 »
1902 »	16543 »

b — 1879 yılında toprak alımı, kiralık otel ve ev yapımı için merkezi Londra olmak üzere *Constatinople Land and Building Company Li mited* adı ile bir şirket kurulmuştur (96). Şirket aynı zamanda demiryolu ve tramvay işletmeciliği ile de uğraşabilecekti. Sermayesi 25 bin sterlin olup 2 sterlinlik 12.500 hisse senedinden meydana geliyordu. Şirket 1891 de 1899 yılına kadar zararlı çalışmıştır.

c — Kılavuzluk, kurtarma ve romorkör hizmetleri 50 yıllık bir süre için merkezi Paris'te olmak üzere kurulmuş şirkete 1895 yılında verilmiştir. Şirketin sermayesi bir milyon franktır. İşletmeden

(93) *İbid.*, s. 175.

(94) *İbid.*, s. 897.

(95) Pech, *op. cit.*, s. 227 - 229.

(96) *İbid.*, s. 233 - 234.



sağlanan kâr 1904 de 42.989 frank iken 1907 yılında 53.087 frank olmuştur (97).

d — Tütünün işlenmesi veya sigara şeklinde yapılması (Menfaati Müşterek Tütün Tekeli) adı altında ortak emanet şeklinde bir yabancı şirkete verilmiştir. Meşrutiyet döneminde üreticiden ürünü çok uzuca kapatarak alıp büyük kârlar sağlayan şirketin elinden imtiyazı alınmak istenmişse de başarısızdır. Başarısızlığın nedenlerinin başında, sıkışık zamanlarında memur maaşlarını verebilmek ordunun ihtiyaçlarını giderilmek için hazinesine yardım aldığı fakir imparatorluğun şirket karşısında zayıf kalmasında görülmektedir. Hatta Maliye Nazırı Cevat beyin Meclis'te «... bir meb'us ve fert olarak bu idarenin kaldırılmasını, fakat Maliye Nazırı olarak imkân bulamıyorum» dediği bir gerçektir (98).

#### G — İmtiyaz Mukavelelerinden Çıkan Ortak Özellikler :

Yukarıda incelediğimiz kamu hizmeti imtiyaz mukavelelerinin ortak özelliklerini çıkarmaya çalışırsak şu belirgin noktaları saptayabiliriz :

a — İmtiyaz süreleri mukaveleden mukaveleye değişmektedir. Bununla beraber ilk imtiyaz mukavelesine ek olarak yapılan mukavelelerle ilk mukavelede saptanan süreler uzatılmak yoluna gidilmiştir. Genellikle ilk mukavelede saptanan süreler 20 - 99 yıl arasında değişmektedir.

b — Mukavelenin onanmasından başlayarak belirli süreler içinde imtiyaz alanın bir teminat yatırması gerekmektedir. Söz konusu teminat akçesinin tutarı mukaveleye göre değişmektedir. Bu, ya doğrudan verilmekte veya gerek para olarak gerekse Osmanlı Devleti tahvili olarak Osmanlı Bankasına yatırılmaktadır.

c — Yapılacak işlerin projelerinin Osmanlı Devletine verilmesi, buna göre yapıma başlanması ve nihayet yapımın tamamlanması için ayrı ayrı süreler saptanmıştır. Bu sürelere uyulmaması halinde yaptırımlar da öngörülmekteydi. Fakat, yukarıda da değindiğimiz gibi, bunlar kâğıt üzerinde kalmış ve sürelere uyulmadığı pek çok halde hükümet yeni ek süreler vermek yoluna gitmiştir.

d — Kamu hizmetinin kurulması için gerekli arazi özel mülkiyette ise ve alınması konusunda şirketle arazi sahibi arasında an-

(97) *İbid.*, s. 260 - 262.

(98) Onar, *op. cit.*, cilt : 2, s. 923 - 924.



laşma olmamışsa İstimlâk Kanunundaki usule göre, karşılığı şirketçe ödenmek şartıyla arazi alınabilir. Geçici olarak kullanılması gereken arazi, taş ocakları ve balâst yerleri de keza tazminat karşılığında şirkete verilir. Eğer söz konusu arazi devletin mülkiyetinde ise, imtiyaz sahibine karşılıksız bırakılır; ancak geçici olarak kullanılacak ocaklar inşaatın bitiminde kapatılmak zorundadır.

e — İmtiyaz sahibi yapım ve işletme sırasında gerek Nafia Nezareti gerekse Şehremanetince işlerin denetlenmesi masrafına katkıda bulunmak zorundadır. Bu katkı, yıllık tutar şeklinde mukavelelerde saptanmıştır. Ayrıca, imtiyaz gelirinden hükûmet ve belediye payları da belirli tutarlar veya yüzdeler şeklinde mukavelelerde belirtilmiştir. Bazı mukavelelerde yüzde şeklinde saptanan payın belirli bir tutardan aşağı olamayacağı da ayrıca öngörülmüştür.

f — Şirketin çalıştıracağı fen adamları, müdür gibi bazı personelin yabancı tebaadan kişiler olmasına izin verilmiştir. Şirketin belirli süre, örneğin 10 yıl, sonunda bazı teknik personel dışında tüm osmanlı tebaasını çalıştıracağı kaydı da konulmuştur. Buna karşılık çok yerlerde gişe biletçiliklerinde bile azınlıkların çalıştırıldıkları bir gerçektir (99).

g — Bazen geçici bazende kesin kabul tarihine kadar, inşaat ve ekleri için gerek Osmanlı Devleti içinden gerekse yabancı ülkelerden getirilecek malzeme araç ve gereçlerden gümrük resmi alınmamıştır. Ayrıca inşaat, bunun üzerinde kurulduğu arazi ve imtiyaz gelirleri imtiyaz süresince vergiden muaftır. Hisse senedi ve tahvillere de bazı mukavelelerde damga resminden ayrıcalık tanınmıştır.

h — Kamu hizmetinin görülmesi için gerekli tesisat imtiyaz süresi sonunda her çeşit borçtan arınmış olarak iade edilmek zorundadır. Ancak bazı hallerde hükûmetin izni ile yapılacak ve tesisatı iyi halde tutmaya yönelmiş olan masraflara hükûmetin katkısı da öngörülmüştür. Buna göre son 15 yıl içinde hükûmetin izni ile yapılacak bu çeşit iyileştirmelerin bitiminden itibaren imtiyaz sonuna kadar her yıl için masrafın 1/15 i indirildikten sonra geriye kalan şirkete verilir.

i — Belirli süreler içinde inşaatla girişilmez veya girişilip de tamamlanmaz veyahut zorlayıcı sebep olmadığı halde işletmeye ara verilirse şirket imtiyazını kaybeder; hükûmet şirket hesabına ge-



çici olarak işletmeyi ele alır, şirket belirli süre içinde tekrar işi ele alamazsa imtiyazını kaybeder. İmtiyaz sonunda inşaatın tümü iyi halde, borç ve taahhütten arınmış olarak hükûmete geçer. Ancak menkuller ve diğer gereçler hükûmetçe satın alınmak zorunda değildir; eğer isterse bilirkişice saptanacak fiattan satın alabilir.

### SONUÇ

Görüldüğü gibi XIX. yüzyılın ortalarına gelinceye kadar Osmanlı İmparatorluğunda kamu hizmetleri alanında pek fazla bir şey yapılamamıştır. Öte yandan, aynı dönemde Avrupa sermayesi Avrupa dışında yatırılmanın cazibesine kapılarak Osmanlı İmparatorluğuna doğru akmaya başlamıştır. Zira imparatorluk, emin ve kârlı bir yatırım alanının özelliklerine sahipti. Emindi, çünkü yabancı sermayenin pazarlık gücü, özellikle Düyun-u Umumiye İdaresinin kurulmasından sonra, son derece kuvvetlenmiş, üstelik yabancı çıkarlarının savunuculuğunu yapabilecek yerli sermayedarlar da gittikçe çoğalmıştı. Bu arada devletin isteklere karşı koyamayacak derede acz içine düştüğünü de belirtmek gerekir. Kârlıydı, çünkü Avrupa'da % 4 civarında değişen kârlılık oranı İmparatorlukta tahminlere göre % 8-9 a kadar çıkabiliyordu. Belirli hizmet alanlarında imtiyaz almış olan yabancı sermaye rekabet koşullarından uzak, rahatça çalışabiliyordu.

İmtiyazlar doğrudan yabancılara verildiği gibi yerli sermayedarlara - ki bunların büyük çoğunluğu Saraya yakın kişiler ve paşalardı - da veriliyordu. Ancak, imtiyaz elde eden bu yerli sermayedarlar da hizmetin görülmesi için şirket kurmak gerektiği zaman yabancı sermayeye baş vuruyorlardı. Yapılan imtiyaz mukavelelerinde kurulacak şirketlerin osmanlı anonim şirketleri olacağı öngörülmesine karşılık hukukî idare merkezleri İstanbul veya başka bir şehir olarak gösteriliyor, fiili veya gerçek idare merkezleri ise Paris, Brüksel gibi yurt dışında bir yer oluyordu. Böylece şirket yurt dışına kaçırılıyordu. Kurulan şirketlere osmanlı tabiiyeti vermekte ısrar etmenin de ne kadar anlamsız olduğu, çıkan bazı uyuşmazlıklarda, devletlerin kendi sermayedarlarının çıkarlarını savunmak için giriştikleri diplomatik manevralardan anlaşılmalıdır. Tabii bu korumanın ücreti de sermayenin çıktığı ülkenin politikasına hizmet etmesi ile ödeniyordu.

İmtiyaz mukavelelerinde saptanmış konuların tam olarak gerçekleştirilmediği, bu durumlar için öngörülmüş yaptırımların da uygulanmadığı, daha doğrusu uygulanmadığı bir gerçektir. Esasen



düşkün zamanlarında memuruna para verebilmek, ordunun ihtiyacını giderebilmek için borç aldığı şirkete karşı devletin bu yaptırımları uygulaması beklenemezdi.

Yabancı sermaye bu şekilde XIX. yüzyılın ortalarından sonra hızla Osmanlı İmparatorluğunda yayılmıştır. Kamu hizmetlerinin gördürülmesi için yabancılara imtiyaz dağıtmakta gösterilen acelelik, ciddi koşullar ve garantiler aramaması, sonradan uzun ve faydasız yakınmalara sebep olmuştur.

**Turgut TAN**