



DOĞUŞ ÜNİVERSİTESİ DERGİSİ

DOGUS UNIVERSITY JOURNAL

e-ISSN: 1308-6979

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/doujournal>

ŞİRKET-İ HAYRİYE’NİN GELİR VE GİDERLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME(1857-1909)

AN EVALUATION ON THE REVENUES AND EXPENDITURES OF ŞİRKET-İ HAYRİYE (1857-1909)

Büşra Karataşer⁽¹⁾

Öz: 19.yüzyılla birlikte Osmanlı Devleti’nde dış ticaret büyük bir hızla gelişme gösterdi. Avrupa’da başlayan gelişmeler kısa sürede bütün dünyayı etkilemişti. Yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş denizcilik alanında başta olmak üzere ekonomik anlamda da çok önemli değişikliklere sebep oldu. Osmanlı Devleti’nde hızla çoğalan buharlı gemiler Osmanlı deniz ticaretinin değişimine neden olmuştur. Şirket-i Hayriye’nin kurulmasıyla birlikte Osmanlı Devleti’nde denizcilik alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Şirket, 1850 yılında Osmanlı Devleti’nde ilk anonim şirket olarak kurulmuştur. Şirket-i Hayriye Boğaziçi’nde kurulması sebebi ile yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir rol oynayarak ülkenin deniz ulaşımın gelişmesini sağlamıştır. Bu çalışmada şirketin kurulduğu dönemde nasıl bir ihtiyacı karşıladığı ve nasıl önemli görevlere imza attığı gösterilmeye çalışılmıştır. Şirketin 1857-1909 yılları arası gelir- giderlerindeki değişiklikler ülkenin iktisadi ve siyasi koşullarıyla bağlantılı olarak nasıl değiştiği incelenecektir. Şirket zaman içerisinde gemi filosunu artırarak gelirlerini nasıl arttırdığı incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Şirket-i Hayriye, Gelir, Gider

Abstract: As of 19th century, foreign trade developed rapidly in the Ottoman Empire. The developments that started in Europe affected the whole world in a short time. Transitioning from sailing ships to steam ships brought about significant changes, particularly in the maritime industry and economically. The rapid proliferation of steam ships in the Ottoman Empire caused a change in Ottoman maritime trade. Şirket-i Hayriye caused important developments in the economic and social fields in the Ottoman Empire. It was established in 1850 as the first joint stock company in the Ottoman Empire. Since Şirket-i Hayriye was established on the Bosphorus, it played an important role in passenger and freight transportation and led to the developments in the maritime transportation in the country. In this study, we aimed to illustrate the needs addressed by the company and the key tasks it undertook upon its establishment. The changes in the company's income and expenses between 1857 and 1909 will be analyzed in relation to the economic and political conditions of the country. How the company increased its revenues by increasing its fleet of ships over time will be analyzed.

Keywords: Şirket-i Hayriye, Income, Expenditure

JEL: N9

⁽¹⁾Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü; bkarataser@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0000-0002-3208-657X

Geliş/Received: 27-02-2024; Kabul/Accepted: 17-04-2024

1. Giriş

18. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan Sanayi inkılabı Avrupa’da etkisini gösteren insan ve toplum hayatını etkileyen birçok yeniliği de beraber getirmiştir. Buharın itme gücünün keşfedilmesi ile birlikte lokomotif ve buharlı gemiler yapılmaya başlandı. Yeni tekniklerin gemilere uygulanmasıyla kullanılan ahşap gemiler yerini demirden buharlı gemilere bırakmak durumunda kalmıştı. Batıda bu alandaki gelişmeler 1811 yılında İngiltere’nin buharlı gemiler inşa etmeleriyle başlamıştır. Amerikalılar 1822’de Atlantik Okyanusunu geçmeyi başarmıştı (Rodoslu,1952:1873).

Sanayi Devrimi’yle beraber gelişen ülkeler , ürettikleri ürünleri satmak amacıyla , yeni hammadde kaynakları bulmak için farklı pazar alanlarına yöneldiler. Yabancıların ülke dahilindeki faaliyetlerini kısıtlayan durumların 1838’de imzalanan Balta Limanı ticaret antlaşmasıyla ortadan kalkmasıyla Avrupa ürünlerinin Osmanlı pazarına girmesine temel oluşturmuştur (Seyitdanlıoğlu,2020:36).

1838’de İngilizlerle imzalanan ve sonraki tarihlerde de diğer Avrupa ülkeleriyle aynı şartlarla imzalanan Ticaret antlaşmalarına göre, Osmanlı Devleti ithalattan %5 ve ihracattan ise %12 oranında gümrük vergisi alacaktı. Serbest ticaret koşulları için alınan kararlar

19.yüzyılın başlarında Osmanlı donanmasında yük ve yolcu taşımak için kullanılan gemiler, klasik yelkenliydi. Osmanlı idarecileri Avrupa’da gelişmekte olan gemi yapımını teknolojisini yakından takip ediyordu. 1827 yılında İngiltere’den satın alınan Sürat isimli buharlı gemi halk tarafından “Buğ” gemisi olarak anıldı. (Ahmed Lütfi Efendi,1290:277). Bu geminin alınışından donanmaya katılmasında sonra 1829 yılında İngilizler’ den başka bir gemi daha alındı. Gemileri satın alma dışında Osmanlı tersanelerinde de gemiler inşa edilerek Osmanlı donanması güçlendirilmeye çalışıldı Osmanlı tersanelerindeki ilk gemiyi ise Amerikalı Foster Rhodes İstanbul tersanesinde inşa etmişti(Camcı&Yaman,1994:145).

Osmanlı limanları arasında nakliyat yapmak için çoğunlukla Osmanlı bayrağını taşıyan gemiler kullanılıyordu. 18. yüzyılda yabancı gemilerin Karadeniz’de seyrüsefer yapma hakkını almalarından sonra Avusturyalı, Fransız, İngiliz şirketleri Avrupa ve Osmanlı Devleti limanları arasında düzenli seferlerle deniz taşımacılığında önemli bir rol üstlenmiştir. Osmanlı gemilerinin yetersiz kalması sebebiyle ilk zamanlar yabancı şirketlerin taşımacılık yapmasına ses çıkarılmamış ancak direkt olarak da imtiyaz verilmemişti .Osmanlı vapur kumpanyalarının oluşumuyla birlikte ise Türk sularında kabotaj hakkına rağmen yabancı gemilerin faaliyetleri durdurulamamıştı (Hut, 2012:107).

19. yüzyıla birlikte deniz ulaştırma teknolojilerinde değişiklikler meydana gelmiştir. Bunların başında buhar gücünün gemilerde kullanılması gelmektedir. İlk buharlı gemi 1807 yılında yapıldı ancak uzun yıllar boyunca yalnızca kısa mesafelerde kullanıldı. 19. Yüzyılın ortasından itibaren buharlı gemiler deniz ticaretinde hakim bir konuma geldi (Tabakoğlu,2014:353).

Osmanlı Devleti’nde yelkenliden buharlıya geçiş süreci aynı zamanda toplu ulaşım sisteminin gelişmesine neden olmuştur. Başkent İstanbul başta olmak üzere Beyrut, Şam, Selanik gibi vilayetlerde toplu taşıma şirketleri kullanılmaya başlandı. Deniz taşımacılığında devlet tarafından Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu. Hazine-i Hassa Vapurları idaresi Abdülmecid tarafından Hazine-i Hassa Nezaretince sağlanan

bir fonla kuruldu(Küçükalioglu,1999:24). Kurulan bu kumpanya Tanzimat dönemi sonrasında deniz nakliyatını düzenleme konusunda önemli adımlar atılmasını sağlamıştır (Tabakoğlu,2014:355).

Osmanlı döneminde sanayileşme süreci şirketlerin kurulmasıyla özellikle de sermayesi yüksek olan anonim şirketlerin kurulmasıyla birlikte ticaret ve sanayi alanında Osmanlı Devletinde büyük gelişmeler yaşanmıştır. Tünel, köprü, demiryolu, kanal gibi altyapı çalışmalarının geliştirilmesinde anonim şirketlerin büyük katkısı olmuştur (Toraman&Taştan,2021:47).

Şirket-i Hayriye, Tanzimat'la beraber ivme kazanan Batı işletme anlayışının bir sonucu olarak üretim kavramının yeniden şekillenmesiyle beraber ortaya çıkmış bir şirkettir. Şirket-i Hayriye'nin açılmasıyla birlikte boğazdaki seferlerin ve vapurların artmasıyla birlikte ulaşım hareketlenmiştir. Ulaşım sektöründe meydana gelen bu gelişme ülke ekonomisinin canlanmasına sebep olmuştur (Daloğlu,2021:46).

2. İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımın Gelişimi

İstanbul, iki kıtanın birleştiği önemli bir şehirdir. Fatih devrinde İstanbul surları dışında 1477 yıllarında bu semtlerde 185.000-195.000 arasında insan ikamet ettiği bilinmektedir. 16. yüzyılda Kanuni Devrinde ise nüfusun 350.000-400.000 arasında olduğu tahmin edilmektedir (Orhonlu,1966:109).

16. yüzyıla gelindiğinde şehir genişlemiş Beyazıt, Eminönü, Galata, Unkapanı, Fatih, Topkapı ve Ayasofya civarı gibi şehrin merkezi yerleri dışında Üsküdar bir kaza olarak idare ediliyordu. Boğaziçi'nde ise Beykoz, Anadolu Hisarı, Beşiktaş, Kuruçeşme, Ortaköy, İstinye, Haliç' de ise Balık pazarına kadar İstanbul'da iskan edilen yerlere dahildi. İstanbul'un coğrafi konumu itibariyle de İstanbul'un semtleri arasında ulaşımı sağlamak çok zor olduğundan trafik ciddi bir sorun olarak ortaya çıkıyordu. Şehir sakinlerinin şehir içinde kullanacağı tek vasıta kayık idi (Orhonlu,1966:109-131).

İstanbul'da şehir içi ulaşım 19.yüzyılın sonuna kadar büyük ölçüde yaya olarak veya kayıkla yapılıyordu. Kayıklar, iskelelere bağlı olarak yük ve yolcu taşıyordu. Kayıklar belirli iskeleler arasında yük ve yolcu taşıyordu.

Boğazda oturan devlet erkani ve yabancı ülke sefirliklerinin özel kayıkları bulunuyordu. Kara ulaşımı deniz ulaşımına göre daha uzun sürüyordu. Arabalar bile yeni yeni yaygınlaşıyordu. 1825 yılına kadar faytona binmek sadece padişaha mahsustu. Bu tarihten birkaç yıl sonra devlet memurlarının da rütbelerine göre binecekleri araç türleri belirlendi. Tanzimat sonrasında ise zenginler arasında araba alım -satımı yaygınlaşmıştı. Abdülaziz ve Abdülhamid dönemlerinde ise İstanbul'da herhangi bir Avrupa şehri gibi hemen her yerde kiralanan bir araba bulunuyordu (Tekeli,1992:18-21).

Osmanlı İmparatorluğu'nun batılılaşma sürecinin bir parçası olarak araba 1860'lı yıllardan sonra artık İstanbul'da imal edilmeye başlanmıştı (Şahsuvaroğlu,1986:232).

İstanbul'da kara ulaşımı yaya hareketlerine göre biçimlenmişti bu sebeple sokaklar ve mekanlar araba için uygun değildi. Bu sebeple ilk imar mevzuatıyla birlikte şehrin araçlara uygun hale getirilmesi sağlandı. İstanbul nüfusu 19. yüzyıl ile birlikte artış göstermiştir.

Osmanlı Devleti'nde 1880'li yıllardan itibaren toprak kayıpları başlamıştır. Bu duruma bağlı olarak kaybedilen topraklardan İstanbul'a göç başlamıştır (Shaw,1979:266). İstanbul kapılarında dahi gelen göçü durdurmak zor olmuştur. Göçlerle gelen insanlar şehirdeki hayat pahalılığı ve nüfusa oranla iş imkanının az olması sebebiyle işsiz kalmışlardır. Yaşanan bu durumlar Osmanlı idaresini çok rahatsız etmiştir (Aktepe,1958:1-30). Şehir artan nüfusa cevap veremeyince şehrin mekânsal yapısında değişimler meydana gelerek yeni yerleşim yerleri açılmış sayfiyeler, gecekondu ortaya çıkmıştı (Ortaylı,1977:77-97).

İstanbul'da gerek mekânsal alanda yapılan değişimler gerekse de belirli bir kesimin hayat tarzında meydana gelen değişiklikler ile birlikte ulaşım biçimleri de değişmiştir. Önce deniz yolu, sonra karayolu özellikle raylı ulaştırma 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'da işlemeye başlamıştır.

İstanbul ulaşımına kronolojik açıdan bakıldığında şu şekildedir. 1850'li yıllardan itibaren kentin Boğaziçi vapur işletmesinin başlamasıdır. 1870'li yıllarda tramvay, tünel gibi raylı taşıma sistemlerinin kurulmasıdır. 1914 yılında elektrikli bir tramvay sisteminin kurulmasıdır (Tekeli,1992:26). Kent içi vapur ulaşımının gelişimine baktığımızda ise Tanzimat sonrasında devletin üst düzey yetkililerinin Boğaziçi 'nde oturmaya başlamasıyla birlikte olmuştur. Boğazdaki yalılara kayıkla gidilirdi. Boğazdaki kayık sayısı ihtiyaca bağlı olarak artmıştı. Bir yandan artan yolcu talebi diğer yandan ise Boğaziçi'ndeki trafik artışı üzerine 1837 yılında bir Rus ve İngiliz vapuru Boğaziçi'nde çalışmaya başlamıştır (Koraltürk,1992:6-16).

2.1.Boğaz'ın Önemi ve Şirket-i Hayriye'nin Kuruluş Süreci

İstanbul, Haliç'in in güneyinde, Boğaz'a açılan bir koy olarak dış ticaret amacıyla kurulmuştur. Sonraki dönemlerde genişleyerek İstanbul Boğazı'nın her iki yakasına doğru genişleyerek şehrin kapsamı ve ticaret hacmi genişlemiştir (Tabakoğlu,2014:8).

İstanbul'un fethinden önce Osmanlı Türkleri Boğaz'ın askeri önemi sebebiyle İstanbul'la ilgilenmişlerdir. Düşman saldırısına karşı Anadolu ve Rumeli hisarlarını inşa ederek İstanbul'u korumuşlardır. İstanbul'un fethinden sonra ise Karadeniz'in bir içdeniz haline gelmesiyle Boğaz'ın korunmasına ihtiyaç kalmamış ancak zaman zaman çeşitli tedbirler alınmıştır(Eyice,1992:251-260).

1844 yılında Hazine-i Hassa'nın teşebbüsleriyle Boğaziçi'nde vapur işletilmeye başlanır. 1851 yılında Boğaziçi'nde yaklaşık bir asır vapur işleten Şirket-i Hayriye kurulur. Boğaziçi'nde bir taşıma şirketi düşüncesi Keçecizade Fuad Paşa ile Ahmet Cevdet Paşa'dan gelmiştir Şirketin kuruluş amacı Avrupa'da kurulan büyük servet sahibi olan anonim şirketlere bir örnek olması ve Boğaziçi'nde oturanların şehre gidiş gelişlerini kolaylaştırmaktır. Sultan Abdülmecid tarafından şirketin açılması için alınan karar onaylanmıştır. Alınan karara göre Anadolu ve Rumeli kıyısında iskeleler inşa edilecekti. Bu iskelelerde Şirket-i Hayriye kurumu 25 yıl süreyle imtiyaz almış bulunuyordu (Akyıldız,2010:201-203).

İradeye göre şirketin kurulmasıyla ilgili bütün hususlar dikkatle açıklanmıştır. Şirkette 7 adet yelkenli gemi olacağı bunların beşinin Boğaziçi'nde ikisinin ise Karadeniz çıkacak yelkenli gemilerdi. Şirket sermayesi ise her biri 3000 kuruş değerinde olan 1.500 hisse senedinden oluşacaktı. İmtiyaz süresi 25 yıl olacaktı. Boğaziçi'nde yolcu taşıyan Tersane vapurlarının İzmit, Gemlik, Tekirdağ, Gelibolu,

Missivri, Ahyolu ve Varna gibi yerlere tahsis edilerek kurulması belirtilmişti (Akyıldız,2015:453-455).

Başlangıçta şirketin sermayesi 45.000 liraydı. Bir süre sonra kuruluş sermayenin şirket ihtiyaçları için yeterli olmadığı düşüncesiyle 500 hisse senedi daha çıkarılmıştır. Şirketin hisseleri Abdülmecid, annesi Bezmiâlem Valide Sultan, memur ve sermayedarlar tarafından 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla 830 hisse senedi satın alınmış bulunuyordu. Şirketin hisse senetlerinin alınması için Sadrazam Mustafa Reşit Paşa tarafından memurlar teşvik edilmiştir (Akyıldız, 2015:456).

Şirketin sermayesi 6.000.000 kuruş tutmuştu. Şirketin sermayesi zamana göre büyük bir sermaye idi. Zaten İngiltere'ye şirket için sipariş edilecek bir vapurun değeri 7000 lira idi. Boğaziçi'nde bir vapur işletmek içinde 8 vapura ihtiyaç duyuluyordu. Şirket-i Hayriye'nin hisse senetleri daha çok devlet erkanının teşvikleriyle satın almışlardı(Şanda,1967:4).Hisse senetlerinin satışlarını teşvik amacıyla önce Saraydan da hisse senedi alınmıştı. Ancak sermayenin tamamlanması için para piyasasındaki bankalara ve sarraflara müracaat etmek gerekiyordu. Şirkete yeni ortaklar da katılmıştı. Bu kişiler Banker Komanto, Mıgırdıç, İzak, Abraham, Barutçubaşı Sarraf Canik, Mısır'la İstanbul arasında bankacılı işlemleri yapan ve Mısır Sarrafı olarak tanınan Kegorg, sarraflardan Mısırlıoğlu Miseyani ,Hoca Maksut, Pişmişoğlu Neşet, Tunguroğlu Ohannes gibi Galata Sarrafları ismiyle anılan devlet adamlarına borç para veren kişilerden oluşmaktadır(Tutel,1994:23).Şirket-i Hayriye'nin hisse senetlerinden satın almaları için Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın memurları hisse senedi almak için teşvik etmiştir. Bu teşvikler şirkete verilen önemi göstermektedir(Şensoy,2018:243).

2.2. Şirket-i Hayriye'nin Gelir-Giderleri

Osmanlı ekonomisinde özellikle Tanzimat'tan sonra mali yapıda değişiklikler meydana gelmiştir. Özel kesimi desteklemek, kara dayalı işletmeler tesis etmek gibi noktalar öne çıkmıştır(Şensoy,2018:246).İmparatorluk Tanzimat sonrasında Fransa ekonomisi kültüründen istifade etmek amacıyla iki yüz öğrenci işletmecilik tahsili yapmaları ve çağdaş muhasebe bilgileri edinmeleri için Fransa'da işletmecilik eğitimi veren bir okula gönderildiler. Bu öğrenciler ülkeye geri döndüklerinde imparatorluğun üst yönetim kadrolarında yer aldılar. Bu öğrenciler Napolyon'un iki kitabını tercüme edip 1850 yılında Kanunname-i Ticaret ismi ile yayınladılar (Güvemli& Kaya,2015:52).

Şirketin gelirlerine baktığımızda şu şekildedir:

Tablo 1. 1860 yılı Gelir ve Giderleri

Tahsilat	10,184,411,3 kuruş
Sarfiyat	6.941.575.25 "
Ayrılan temettü akçesi	1.000.000 "
Vapurların adedi	16
Tekne dahilinde makine fabrikası	1
Tekne Halindeki marangoz	1
Dalgıç takımı	1
Kömür mavnası	3
Büyükdere sahilinde arsa	1

İslip ve Çilingirhane ve kereste ambarını içine alan Hasköy'de arsa	1
Polananyan 'dan Alınan Şirket Hissesi(Galata Perakendeci Tüccarından)	5
Yangın tulumbası	1
Londra'da inşa edilen vapur	1

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salname,1912:15

1860 yılı gelirlerine baktığımızda 10.184.411,3 kuruştur. Harcamalara baktığımızda 6.491.575.25 kuruştur. Ayrılan temettü akçesi 1.000.000 kuruştur. Alınan vapur sayısı 16'dır.Tekne dahilinde makine fabrikası sayısı ise 1 adettir. Tekne dahilinde marangoz fabrikası sayısı ise 1 adettir. Dalgıç takımı bir adettir. Kömür mavnası (kömür taşımak için yük gemisi), Büyükdere sahilinde bir adet arsa alınmıştır. İslip ve Çilingirhane ve kereste ambarını içine alan Hasköy'de bir adet arsa alınmıştır. Şirket hissedarlarından olan Pol Ananyan 'dan alınan şirket hissesi adedi 5 tanedir. 1 adet yangın tulumbası, Londra'da inşa edilen bir adette vapur bulunmaktadır.

Şirkette bu dönemde görevde Bahçivanoğlu Hoca Kigork görev yapmıştır. Bu dönemde şirkete ayrıca idare meclisi kurulmuştur. İdare meclisinde Bahcivanoğlu Hoca Kigork ,Yakub Yakubyan, Hüseyin Haki Efendi'dir. İdare heyetinin üyelerine baktığımızı; Yakup Yakubyan ticaretle bağlantıları olan ve bir süre Viyana'da yaşamış bir insan ve Hüseyin Haki Efendi ise Kamil Paşa'nın sekreteridir. İlk idare meclisinde bulunanlar ticaretle ilgili bulunanlar ve devlet erkanından olan kişilerdir.

Kurumda çeşitli sebeplerle yapılan müdür değişiklikleri şirketin yönetim sürecini olumsuz şekilde etkilemiştir. İlk müdür Ali Hilmi Efendi, İkinci Müdür Bahçivanoğlu Hoca Kigork, Ali Hilmi Efendi 1865 yılında göreve başlayıp 1870 senesi başında görevden alınmıştır. Şirket kısa süre zarfında üç müdür değiştirmiştir. Ali Hilmi Efendi döneminde aslında şirket en parlak dönemlerini yaşamıştır. Şirkete Ali Hilmi Efendi döneminde 16 olan vapur sayısı 46'ya çıkmıştır. Yine çizimleri İngilizler tarafından yapılan Suhulet isimli araba vapuru 1870 yılında hizmete girdi. Şirket için böyle önemli adımlar atılmış olsa da Karadeniz'de vapur işletileceği ve Ali Hilmi Efendinin bu duruma gücü yetmeyeceği bahane edilerek işten el çektirilmiştir. Bu senelerde her vapur şirketinin adalara sefer yapma izni de adalara vapur işlettirilmekteydi (Akyıldız,2015:203).

Hüseyin Haki Efendi'nin göreve başlaması 1282 senesi Ağustos ayı başıdır. Kendisi müdüriyete geçer geçmez nüfuz ve iktidarını göstermiştir. Müdürlüğe gelir gelmez bir idare meclisi oluşturmuştur. İdare meclisinin başına da Beyrut ve Şam Vilayetleri Aşar mültezimi Mısırlı Andon Bey gelmiştir. Hüseyin Haki Efendi, göreve geldiğinde çeşitli ıslahat teşebbüsleri gerçekleştirmiştir. Muhasebe kayıtlarının düzenlenmesi, Muzaaf (çift taraflı kayıt sistemi) usulüne geçilmiştir. Tanzimat sonrası yapılan ıslahatlardan biri de muhasebe sistemiyle ilgiliydi.1880'de devlet muhasebesinde çift yanlı kayıt yöntemine geçildi. Daha önce kullanılan merdiven yöntemi terk edildi. Çift taraflı muhasebe sisteminin merdiven sistemine göre avantajı kar hesaplamayı kolaylaştırmasıydı(Güvemli,2018:39).Şirketin idari görevlilerine bakıldığında muhasebe biriminde Tekfur Ağa, yazı işlerinde Hafız Süleyman Efendi, Bilet icmalleri Nikogos Efendi, her vapura ait bir defter tutan kişi de Hacı Efendi olmuştur (Şirket-i Hayriye salname,1912:20).

Şirket bu dönemde yönetim merkezi binasının Bahçekapısı Nafia Hanı'ndaydı. Nafia hanındaki ilk müdüriyet binası meclis, bilet işlemleri, sandık görevlisi, kahve ocağından oluşuyordu. Şirketin binası zaman içerisinde yeterli gelmediğinden dolayı

daha Galata'da Mehmed Ali Paşa Hanına taşınmıştır. Şirketin gelirlerinin artması sebebi ile bakır paraları koyacak bir yer bulunamadığından yeni bir oda kiralanmıştır. Şirketin zaman içerisinde idari personel sayısı da artmıştır. Bu sebeple bina sayısı artırılarak Sirkeci Kosova Hanında ve Galata'da yeni binalara yerleşilmiştir. Galata'daki bina şirketin kendi mülkü olarak 408 arşın 15 parmak yüzölçümünde bulunan arsası 1906 senesinde alınmış ve Ali Bey'in müdüriyeti zamanında 1229877,5 kuruş sarfıyla vücuda getirilip şirket idaresi 1908 senesinde bu binaya taşınmıştır (Boğaziçi Şirket-i Hayriye salname, 1912: 25).

Hüseyin Haki Efendi'nin 1865'ten 1893 senesine kadar devam eden riyaset ve müdüriyetine müteallik icraatı senesi senesine incelenecek olursa şirketin bugünkü gelişiminin temellerinin bu yıllarda atılmış olduğu görülür.

Şirketin idare meclisinde Eşref, Süleyman, Andon, Sebu, Avanis efendiler bulunuyordu. 1868 senesinde Seyyar, Terakki, Sürat, Tayyar adlı vapurları geldiği gibi Londra'ya bir de araba vapuru ile üç vapur daha sipariş edilmiştir. O zamanlar Londra'da araba vapuru cinsinden nakil araçları bulunmuyordu. Nakil araçları iki zincir arasından bir kıyıda diğer kıyıya gider ve açık denizde seyir ve sefer yapamazlardı. Hüseyin Haki Efendi genel müfettişlikte bulunan İskender Efendi ile tersane ustalarından şirkette tamirat işleriyle uğraşan Mehmed ustayı İngiliz inşaat şirketine göndererek 26 numaralı tek silindirli araba vapurunu 8.000 İngiliz lirasına sipariş etmiştir. Bu geminin eşi olan 27 numara çift silindirli olup 12 İngiliz lirasına sipariş edilmiştir. '6 numarayı İstanbul'a getiren İngiliz kaptan vapurun yüksek ve su kısmının az olması sebebiyle pek çok zorluk çekilmiştir. 26 numaralı suhulet çiçeklerle bayraklarla süslenmiş olan Kabataş'tan kıyıya doğru hareket ettirildi (Tutel,1994:44). Bu vapurun ilk yaptığı sefer Kabataş-Üsküdar iskelesi arasındadır. İlk hareket merasiminde hükümetten görevliler bulunmuştur. İlk yükü de top arabaları olmuştur. Hüseyin Haki Efendi'nin bu başarısı idare tarafından takdir edilmiş Hüseyin Haki Efendiye rütbe-i ula sınıf-ı sanisi verilmiş ve üçüncü rütbeden bir adet Mecidi nişanı verilmiştir. Şirketin ilk kurulduğu iskelelerden biri olan Üsküdar'da kayıklar 26 baca numaralı Suhulet'in yanaşmasına engel oldular hatta güzergahında durup çekilmediler ve taşladılar. Bu yaşanan birçok durum araba vapurunun sefere başlamasıyla birlikte mavnacılar tarafından da uygulanmaya devam edilmiştir (Şirket-i Hayriye,1912:21)

1869 yılında idare meclis reisliğinde Rauf Bey bulunmaktadır. Bu sene zarfında birçok vapur sipariş edilmiştir. Bunlar Azimet, Rahat ve Selamet adlarındaki vapurlar gelmiştir. Bu vapurlar için Sirkeci, Kabataş ve Üsküdar'da araba vapurların ait üç ve Sarayburnu ile Harem'de diğer vapurlar için iki iskele yapılmıştır. 1870 yılında Sahilbend ve Meymenet isimlerindeki araba vapurları gelmiştir. Londra'ya 80 beygir gücünde üç adet büyük ve 32 beygir gücünde üç adet vapur sipariş edilmiştir. 1871 yılında ise 34 vapur alınmıştır ve şirketteki vapur sayısı artmıştır.

Tablo 2. Şirket-i Hayriye'nin 1871 Yılı Bütçesi

	Kuruş	Para
Yirmi dokuz vapurun yolcu hasılatı	14.066.940	20
Posta haricinde vapurlar hasılatı	122.687	0
Yük hasılatı	91.366	35
Araba vapurlarıyla araba, hayvanat ve yük nakliyesi	467.326	5
Vapurların kahve ocakları kira bedeli	212.900	0
	14.961.221	20

Bu varidata geçmiş borç, enkaz, kül, vapurlardan sökülmiş demir, kurşun ve sair eşya, Büyükdere'deki kayıkhane kira bedeliyle beş adet hisse senedi kazancı ve saire bedeli olan yüz yetmiş sekiz bin yüz dokuz kuruş on paranın ilavesi durumunda toplam gelir:	178.109	10
	15.139.330	30

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salname,1912:17

1871 yılı bütçesine bakıldığında 29 vapurdan yolcu hasılatı 467.326 kuruş iken, vapurlardaki kahve ocakları için 212.900 kuruştur. Toplam gelir 14.961.221 kuruştur. Bu gelire(varidata) geçmiş borçlar, enkaz, kül ve vapurlar sökülmiş demir, kurşun gibi maddeler eklendiğinde, Büyükdere semtindeki kayıkhane kira bedeliyle birlikte beş adet hisse senedi bedeli kazancı 178.109 kuruş 10 para tutmuştur. 1871 yılı Şirket-i Hayriye bütçesi toplam 15.139.330 kuruş 30 para olmuştur. Şirkete yeni vapurların gelmesi üzerine tamirat masraflarından kurtularak hal ve mali durumu kamuoyu nezdinde gelişim göstermiştir. Şirketin gelişiminde müdür Raşit Efendi çok etkili olmuştur. Şirkete alınan vapur sayısı artınca şirket İdare-i Mahsusa şirketinin alanına giren Adalar'a seferler düzenledi. İlk vapur iskelelerinde Adalar'a da sefer yapmaya başlamıştı. İlk vapur iskelelerinde kapalı yolcu salonları yoktu daha sonra bekleme salonları yapıldı (Tutel,1994). Ancak tersanenin engellemesi sonucu seferler yasaklanmıştır (Şirket-i Hayriye, salname, 1912) .

Tablo 3. Şirket-i Hayriye'nin 1893 yılı Bütçesi

Gelirler toplamı	13.846.777 kuruş 88 santim 2
Masraflar toplamı	12.764.007 " 36 " 1 "
Yolcu Adedi	9.872.177
Hasılat-ı Safiye	1.082.770 " 52 " 1 "
Vapurların Adedi	(üçü köhne olmak üzere) 46
Miktar-ı Maaşat	4.088.761 kuruş 75 santim
Şirketin Sermayesi	20.000.000 kuruş

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salname, 1912:25

Şirketin 1893 yılı bilançosuna baktığımızda gelirler toplamı 13.846.777 iken masraflar toplamı 12.764.007 kuruştur. Bu dönemde yolcu sayısı 9.872.177 iken üç adet eski olmak üzere şirketin 46 vapuru bulunuyordu. Şirketin en önemli ve en fazla yüzdeye sahip olan personel gideri ise 4.088.761'dir.

Şirketin 1282 (1867) yılının beşinci ayı sonunda Müdür Raşid Efendi ayrılarak yerine Yönetim kurulu Bakanlığında bulunan Hüseyin Haki Efendi tayin edilmiştir. Bu münasebetle 1276 (1860) yılında 1281 (1865)yılına kadar her yıl temettü bölünmüş olan hisselerle temettü henüz alınmamış hisselerin miktarı ve sahipleri tarafından istenildikçe verilmek üzere temettü paralarından ticaret veznesinde tutulan para miktarını belirten cetvel şu şekildedir.

Tablo 4. Şirketin 1854-1864 yılları arasında temettü verilen -verilmeyen hisse senetleri

Yılı	Temettü verilen hisseler	Temettü verilmeyen hisseler	Ticaret veznesinde tutulan nakit
1854	1993	7	3500
1855	1983	17	8500
1856	1991	9	4500
1857	1925	48	24000

1858	1986	14	7000
1859	1991	9	6750
1860	1968	32	24000
1861	1965	35	17500
1862	1965	35	8750
		206	104800 Kaime hesabıyla
1863	1951	49	14700
1864	1943	57	28500
1864	1794	106	53000
		212	9620 Nükud-ı Halise

Kaynak: Şirket-i Hayriye salname, 1912:28

2.3. Şirketin İmtiyazları

Osmanlı Devleti'nde sermayesi paylara bölünmüş olarak kurulan ilk anonim şirket niteliğindeki şirket Şirket-i Hayriye'dir. 1888 yılında şirketin imtiyaz süresi Bu tüzükte yeni düzenlemeler yapılmıştır. 1910 yılında içtüzük de tekrar değişiklikler yapılmıştır. Burada yapılan en önemli değişikliklerden biri şirketin bir Osmanlı Anonim Şirketi olduğu ifade edilerek bütün çalışanlarının Osmanlı tebaasından olma şartı getirilmiştir (Akyıldız,2010:36).

Şirket'e 1854 yılında Ali Hilmi Efendi atanmıştır. 1854 yılı itibariyle Şirketin geliri6.941.575.25 gideri ise 6.491.575.25 kuruştur. Şirketin temettü akçesi olarak1.000.000 kuruş ayrılmıştır (Şensoy,2018:250). Ali Hilmi Bey döneminde 16 adet vapur alınmış, tekne dahilinde bir makine fabrikası, bir marangoz, 3 kömür mavnası ve bir adet yangın tulumbası bulunmaktadır (Şirket-i Hayriye,1912:15).

Ali Hilmi Efendi,1866 yılının ortalarından itibaren 1895 yılına kadar müdürlük yapmıştır. Kendisi 1875 yılında bir süre azledildiye sonra tekrar göreve gelerek 1895 yılına kadar görevde kalmıştır. Şirket-i Hayriye'nin Ali Hilmi Efendi'den sonraki müdürü Hüseyin Haki Efendi olmuştur. Bu dönemde vapur sayısı 40'a çıkmıştır. Hüseyin Haki Efendi döneminde çizimlerini İngiliz mühendislere yaptırdığı Suhulet isimli ilk araba vapuru 1870'te hizmete girmiştir (Akyıldız,2010:203).

Şirket-i Hayriye'nin 1855 yılında yayınlanan tüzüğüne göre şirket vapurlarının Lloyd sigorta Kurumu'nun kurallarına uygun olarak inşa edilmesi gerektiği ve şirkete ait her vapurun Lloyd belgesi bulunması zorunluluğu yazılmıştır. Lloyd şirketi denizcilerim ve tüccarların sigorta antlaşması yaparak üzere kurulan bir şirket olup zaman içerisinde sigortacılık ve bağımsız denetim kuruluşlarını ifade etmek içinde kullanılmıştır (Koraltürk,2011:8). Şirket içtüzüğünde vapurlara her yıl düzenli olarak bakımının yapılması gerektiği belirtiliyordu. Ancak vapurlar düzenli olarak tamir görmedikleri için harap duruma düşmüştü. Ali Hilmi Efendi eldeki olanaklarla vapurları tamir ettirmiştir. Vapurların her beş yılda bir kontrolü yapılarak Lloyd şirketi tarafından şahadetname belgesi verilmesi işlemi yapılyordu. Yapılan tamirat işleri maliyeti artırmış olmakla birlikte bir için yapılan ve yapılması gereken önemli bir işlemdir (Tutel,1997:66-69).

Şirketin 1908 yılındaki vapur tamirata harcaması 1907 senesine göre beş bin lira fazla olmuştur1908 yılı raporunda belirtildiği üzere 37, 38, 39, 40, 41, 47, 48, 51, 52, 53, 57, 58, 59 ve 60 numaralı on beş vapurun Lloyd belgesi yenilenmiş ve 61,62,63,64

ve65 numaralı vapurlar bir sene önce belgeleri yenilendiğinden yenilenmemiştir. Diğer yedi vapurun ise Lloyd belgeleri için müracaat edilmiştir. 1909 yılında Şirket-i Hayriye'nin yaptığı düzenlemelerden bir de Hasköy fabrikasında yapılan tadilatır. Bu fabrikaya dönemin ihtiyaçlarını karşılamak için yeni kızak, elektrik kuvvetiyle hareket eden makinehane yapılmıştır. Yapılan bu tamirhane ile tasarruf edilmesi beklenen işçi ücreti ve eşya fiyatları şu şekildedir.

Tablo 5. Tamirat için Alınan Eşyalar ve bunlar için İşçilik Maliyeti

Yıllar	Amele günlük ücreti	Eşya Fiyatları
1899	% 62	%36
1900	% 64	%38
1901	%62	%30
1902	%70	%33
1903	% 67	%31
1904	% 69	%34
1905	% 66	%46
1906	% 54	%55
1907	%45	%50
1908	%50	%50

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salname,1912:15

1908 yılı harcamalarına bakıldığında 14.856.943 kuruş 661 santim olup 1907 senesine oranla 15.500 lira kadar fazla olmuştur. 1910 senesinde ise tamiratların %46'sı 1911 yılında ise %50'si işçilik harcamalarını oluşturmuştur(Şirket-i Hayriye, Boğaziçi Salname,1912:32)

2.4. Şirket-i Hayriye'nin Hizmetleri

Şirket-i Hayriye kuruluşunda faaliyet alanı olarak Boğaziçi olarak belirtilmiştir. Şirket-i Hayriye'nin belirlenen en eski tarihli tarifesi 1858 yılı yaz mevsimine ait tarifedir. Bu tarife şirket vapurlarının İstanbul ve Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde yolcu taşıdığı biliniyordu. 1868-1869 yılında şirket vapurlarının güzergahı değişmiş Adalar'a vapur seferi başlamıştır(Şensoy, 2018:249). 1867 yılında şirkette yönetim değişikliğine giderek Hüseyin Haki Efendi göreve gelmiştir. Şirketin imtiyaz süresi bu dönemde Sultan Abdülaziz döneminde 5 yıldan 35 yıla çıkarılmıştır. Şirket buna karşılık Şehremaneti net gelirlerinin %5ini vermeyi taahhüt etmiştir. Şirketin 1880 yılı itibarıyla vapur güzergahı ve yolcu sayısı artmıştır.

Tablo 6: 1894-1912 Yılları Arası Yolcu Sayısı ve Günlük Vapur Sayısı

Yıllar	Yolcu Sayısı	Günlük Vapur sayısı
1894	8,328,865	5243
1895	8,393.649	5287
1896	8,611,764	5.334
1897	8,804.462	5.314
1898	8.496.522	5.131
1899	8.694.545	5.264
1900	9.149.533	5.526
1901	9.149.533	5.526
1902	9.860.742	5.804
1903	9.542.916	6.282
1904	9.849.845	6.537

1905	9.872.177	6.343
1906	9.307.985	6.252
1907	-	-
1908	9.773.399	-
1909	9.953.074	6.219
1910	9.646.257	5.286
1911	10.065.919	5.766
1912	10.345.583	6.083

Kaynak: Şirket-i Hayriye Salname ,1912:15

Şirket-i Hayriye vapurlarında sivil, öğrenci, memur için farklı ücret tarifeleri uygulanmıştır. 1860 yılı Şirket-i Hayriye yolcu tarifelerine göre İstanbul'dan Kandilli' ye gidecek bir şahsın hizmetçisiyle birlikte 250 kuruş uzak iskeleler için yine iki kişi için aylık ücret ise 250 kuruştur. 1881 yılında iskeleler açılmış olup biletler burada satılmaya başlanmıştır(Tutel,1997:57-60).

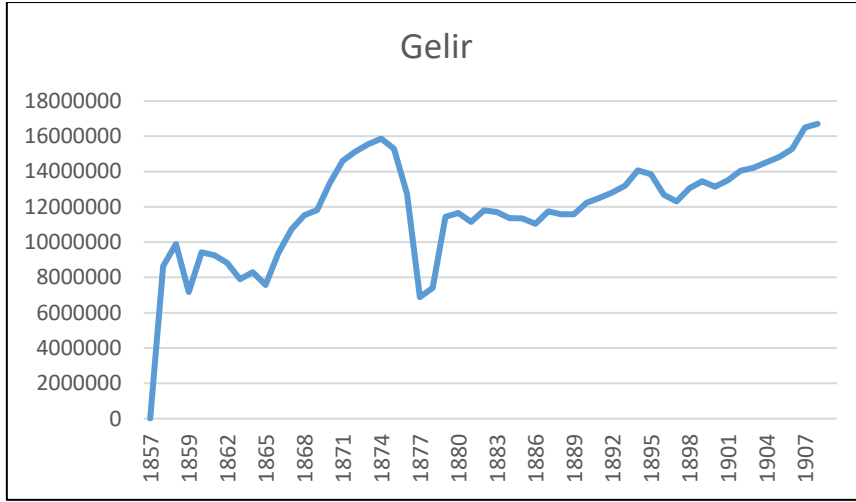
Şirketin yolcu sayısının artmasıyla birlikte gelirleri de artmıştır. Şirket gelirlerindeki artışın devam ettirmek amacıyla Boğazın sahil tarafında düzenlenen seferleri birbirine bağlayarak zikzak vapurların çoğaltılmasını sağladı. Bu sebeple yüz adım uzunluğunda sekiz adım genişliğinde olmak üzere altı istimbot alınması gerekiyordu. 1881 yılında şirketin boğazda güzergahı dört bölgeye ayrılmıştır. Mesafeye göre ücret belirlenmiştir. Bilet ücretlerine zam yapılmasıyla birlikte saray önünde protestolar yapılmıştır. Halk mavna ve kayıklarla yolculuk yapmaya başlamıştır. Bunun üzerine yeni zamlar padişah iradesiyle kaldırılmıştır.1905 yılında her biri 90 tonilatoluk Resan ve Rüchan isimli iki vapur daha alınarak şirketin gemi sayısı 46'ya ulaşmıştır.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın finansmanını sağlamak amacıyla hükümet kaime kağıt para çıkarmak zorunda kalmıştır. Bu kaimelere seri numarası verilmiştir. Ancak bu paralar karşılıksız ve üstelik faizsiz olarak piyasaya sürülmüştür. Emisyon yüksekliği sebebiyle piyasa değeri düşen kaimeler üç yıldan fazla bir süre piyasada kaldıktan sonra piyasadan kaldırılmıştır (Tabakoğlu, 2014:418). Kaimenin çıkarılması piyasadaki dengeyi bozdu. Şirket görevlileri yolculardan değeri düşen kaime yerine sikkeyi talep etmeleri veya kaimeyi rayicin altında almak istemesi tartışmalara neden olmuştur. Hükümetin müdahalesi sorunu çözemedi. Üsküdar vapurunda bulunan görevliler kaimeyi düşük fiyattan almaya devam etmişlerdir. Şirket, giderlerinin artışı ve kaimede meydana gelen değişimleri sebep göstererek bilet ücretlerine zam yaptılar. Ancak halkın tepkisinden çekinen hükümet bunu onaylamadı. Şirket olumsuz şartlar yüzünden bir ara faaliyetlerini durdurmayı düşündü ve şirket artan maliyetler sebebiyle de taşıma ücretlerine zam yaptı (Akyıldız,2010:203). Şirket 1895 yılı itibariyle çalışanlarına ait olmak üzere bir yükselme kararname düzenleyerek yürürlüğe koymasına ve bütün çalışanların maaşlarına indirim gittiğini gibi tekaüd kararnameinin bazı maddelerinin de uygulamalarında tadilatın kabul ettirilmesine çalışacağını vaat etmiştir (Şirket-i Hayriye, Boğaziçi:45)

2.5. Şirketin Gelir-Giderleri

Şirket-i Hayriye'nin 1857 – 1908 yılları arasında gelir gider seyri istikrarlı değildir. Şirketin bir ulaştırma işletmesi olması sebebiyle şirketin gelirlerinin önemli bir bölümü yolcu taşımakla elde etmektedir. Şirketin gelir bileşenlerine bakıldığında şu şekildedir:

Yolculardan alınan bilet, yük taşımadan yoluyla elde edilen gelir, gemilerin kiralanması, gemi-iskelelerde bulunan kahve ocaklarının kira bedeli, faiz ve enkaz bedeli, gayrimenkullerin kira geliridir (Koraltürk,2007:25). Şirket-i Hayriye'nin giderleri içinde en önemli gideri işletme masrafları oluşturmaktadır. İşletme masraflarını personel maaşları, kömür, onarım, gemi araçları tamiri ve masraflar oluşturmaktadır. Diğer giderler ise, sigorta ödemeleri, yıllık kardan belediyeye verilen pay gibi kalemlerden oluşmaktadır (Şensoy,2018:260).



Şekil 1. Şirketin Yıllara Göre Gelir Miktarındaki Artış 1857-1909

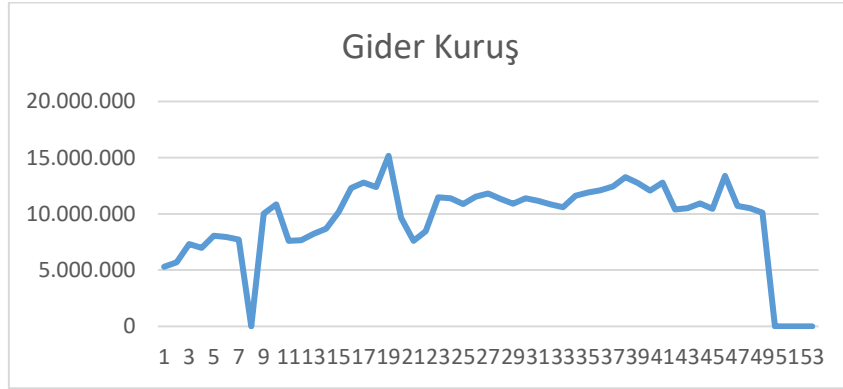
Şirket-i Hayriye'nin gelir kalemlerinin başında genel olarak şirketin yolcu sayısının arttığı yıllarda şirketi geliri yükselmiştir. Örneğin 1866-1867 yılına bakıldığında şirketin geliri 10.723.339 kuruş gideri ise 7.592.644 kuruştur. 1895 yılında yolcu sayısı 8.393.649 iken toplam gelir 11.340.1914 kuruş 70 santim iken gider ise 10.917.968 kuruş 44 santimdir. 1877-1879 yıllarında şirket Osmanlı-Rus Savaşı sebebiyle taşınan yolcu sayısı düşmüş bu sebeple gelirden azalmıştır.

Şirketin yıllara göre gelir artışına baktığımızda şirketin gelirinin bilet gelirleri, vapur-gemi sayısının artmasına bağlı olarak gelirlerin 1858 yılında ortalama 8.000.000 kuruş iken 1867 yılında ortalama 10.000.000 kuruşa çıkmıştır. 1871 yılında gelir artışı 14.000.000 kuruş seviyesinde iken 1874 yılında 14.000 kuruşa çıkmıştır. Şirketin vapur sayısına bakıldığında 1857 yılında vapur adedi 16 iken 1895 yılında vapur sayısı 46'ya çıkmıştır. 1897 yılında 2 vapur daha eklenerek vapur sayısı 48'e çıkmıştır. 1902 yılına gelindiğinde Şirket-i Hayriye vapurlarının gelişmesi için çok önemli bir adım atılır yandan çarklı vapurlar terk edilerek uskur vapurların sipariş ve yapımı karara bağlanır. Ticaret Nezareti tarafından alınan karara göre zikzak postalarını yapmak üzere üç adet vapurun ikisi uskur olarak alınacağı belirtilmiştir. Alınan bu vapurlar kömür ve diğer ihtiyaçlardan tasarruf edileceği belirtilmiştir.

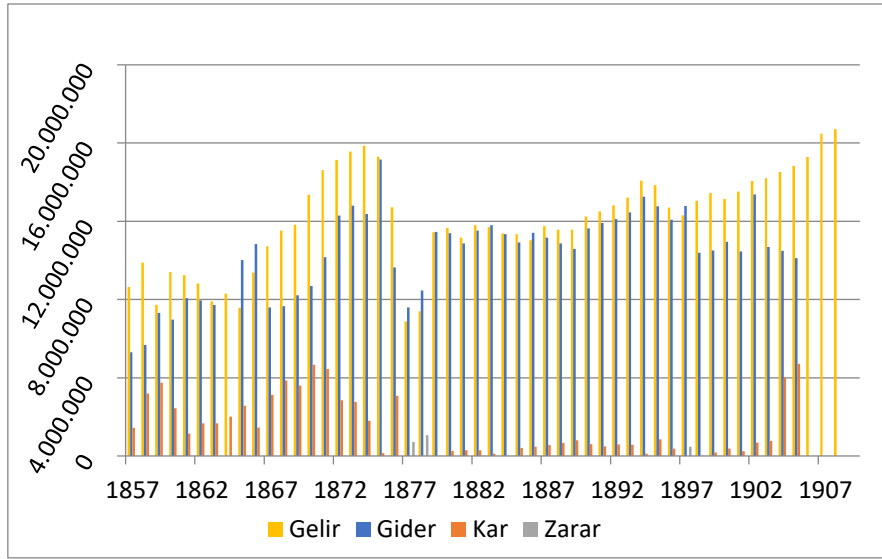
2.6. Şirketin Yıllara Göre Gider Miktarındaki Artış

Şirket-i Hayriye'nin 1857-1909 yılları arasında giderlere baktığımızda 1857- 1862 yılları arasında ortalama gider 7 milyon liradır. 1864 yılı itibariyle giderlerde bir düşme olmuş ve giderler 6.210.063 olmuştur. 1865-1870 yılları arası ortalama gider 8 milyondur. 1876-1881 yılları arası ortalama gider 9 milyondur. Bu dönem vapur

sayısı artışına bağlı olarak giderlerde artış söz konusudur. 1877-1878 yılındaki savaş sebebiyle şirketin taşımacılık faaliyeti Ancak Osmanlı Devleti’nin deniz yolundan lojistik imkânlarının yeterli olmaması sebebiyle Şirket-i Hayriye gemilerinden çeşitli savaşlarda asker, yaralı, silah, erzak-kömür taşınmasında kullanılmıştır. 1877-1878 Osmanlı -Rus Savaşı sırasında İşkodra Gölü’nden asker, mühimmat sevk edilmesi ve nakliyatında kullanılmıştır (Koraltürk,2022 :36). 1882-1888 yılları arasında şirketin ortalama giderleri ise 10 milyondur.

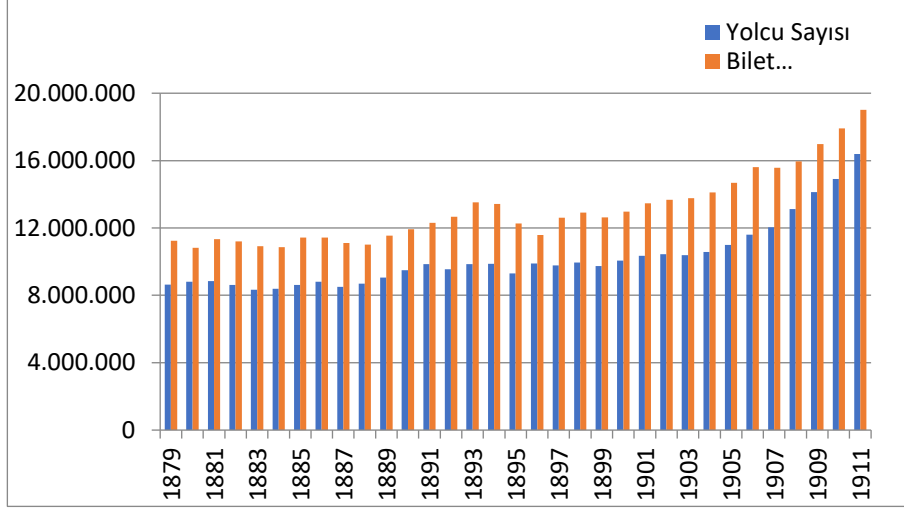


Şekil 2. Şirketin 1882-1888 arası Giderleri



Şekil 3. Şirket-i Hayriye'nin 1857-1908 Yılları Arası Gelir Gider Göstergesi

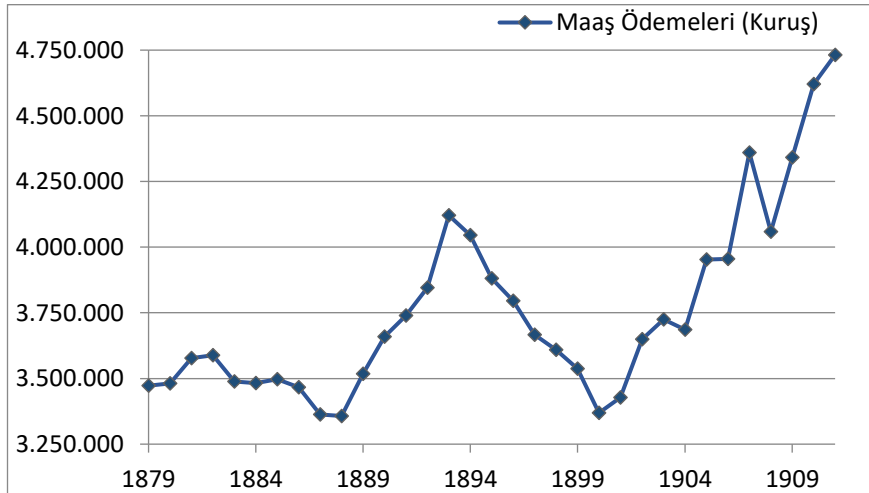
Şirketin gelir giderlerine baktığımızda şirketin gelir giderlerinde şirketin kuruluş yıllarından itibaren bir düzen olmadığı söylenebilir. Yaşanan savaşlar ,hayat pahalılığı gibi sebepler de şirketin gelir gider dengesini etkilemiştir. Şirketin 1875 yılından 1876 yılına kar ederken 1877-1879 yılları arasında gerek savaş ekonomisi gerekse de giderlerin artması sebebiyle 1877-1879 yıllarında şirket zarar etmiştir. Şirketin 1880-1885 yılları arası giderlerine baktığımızda ise ortalama 11 milyon civarında olduğunu görüyoruz.



Şekil 4. Şirket-i Hayriye Yıllara Göre Bilet Gelirleri ve Yolcu Sayısı

Şirket-i Hayriye'nin yıllara göre yolcu sayısı ve bilet gelirlerine bakıldığında şirketin 1878 yılında 8.643.535 iken bilet gelirleri 11.238.405 kuruştur, şirketin yolcu sayısı 1878 yılları ile 1887 yılları arasında ortalama 8 milyonlarda iken 1888 yılı itibariyle yolcu sayısı 9 milyona çıkmıştır. 1899-1904 yılları arasında ortalama 10 milyon yolcu bulunuyordu. Bilet gelirlerine bakıldığında ise, 1878-1883 ortalama 10 milyon kuruş iken 1883-1889 arasında 10 milyon kuruş iken 1890-1899 arasında ortalama 11 milyon kuruştur.

Şirket-i Hayriye'nin giderleri sabit ve değişken niteliktedir. Personel giderleri, maaş, gemi, iskele ve köprü onarımı, şamandıra ve fener vergisi gibi giderler bulunmaktadır. Şirketin giderleri içerisinde en büyük paya sahip olan kömür giderleri ve maaş giderleridir.



Şekil 5. Şirket-i Hayriye'nin 1879-1911 Yılları Arası Maaş giderleri

Şirketin 1879-1911 yılları arasında maaş giderlerine baktığımızda 1879-1883 arasında ortalama 3.400.000 kuruş iken 1884-1888 yılları arasında ortalama 3.300.000 kuruştur. 1885-1890 arası ise ortalama 3.300.000 kuruştur. 1891-1895 yılında ise ortalama 3.000.000 kuruştur. 1895 yılında en düşük seviyededir. 1896-1900 arasında 3.500.000 kuruştur. 1901-1904 arasında ise ortalama 3.686.154 kuruştur. 1905-1911 yılında ortalama maaş gideri ise 4.000.000 kuruşa çıkmıştır.

3. Sonuç

Dünyada sanayi inkılabıyla kendini gösteren değişiklikler denizcilik alanında da yelkenliden buharlıya geçiş sürecini tamamlamıştır. Bu süreç dünyada kendisini Avrupa ülkelerinin gemi üretmesi ve satmasıyla tamamlanırken Osmanlı Devleti bir yandan yelkenliden buharlıya geçiş sürecini tamamlarken diğer yandan ise yelkenli gemi siparişi vererek ticaret hayatını güçlendirmeye çalışmıştır. Bunlar birlikte deniz ulaşımı sağlanmasında boğazda var olan yabancı gemi hakimiyeti de Şirket-i Hayriye’nin kurulmasıyla Osmanlı lehine sonuçlanmıştır.

Şirketin kuruluşuyla birlikte Boğazda ulaşım rahatlamış kısa zaman içerisinde yolcu ve gemi sayısı artışıyla birlikte zaman içerisinde gemi filosunu da güçlendirerek sadece ulaşımda değil şirketin anonim şirket olması sebebiyle zaman içerisinde gelir artışı da söz konusu olmuştur.

Şirket-i Hayriye’nin kuruluşuyla birlikte Boğazda var olan problemi çözülmeye başlamıştır. Şirket-i Hayriye öncesinde boğazda kayıklarla sağlanan ulaşım özellikle kış mevsiminde ulaşımın sık sık aksamasına hatta durmasına neden oluyordu. Şirket-i Hayriye’nin kurulmasıyla birlikte yurt dışından alınan gemilerle ulaşım filosu genişlemiş, getirilen gemilerin sayısı zamanla arttığından ulaşım ağı genişlemiş zaman içerisinde şirketin gelirleriyle birlikte ülke ekonomisine katkısı da artmıştır. Ulaşım sektöründe meydana gelen büyüme ülke ticaret hacminin de artmasına neden olmuştur. Şirket kısa zaman içerisinde gelirlerdeki artışı sayesinde gemi sayısını da artırmıştır. Gemiler yurt dışına sipariş edilmiştir. Artan gemi sayısı yolcu sayısı artışını da beraberinde getirmiştir. Şirket sadece yolcu taşımacılığı değil yük taşımacılığı yaparak ülke ekonomisine katkıda bulunmuştur. Şirket ayrıca Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşında vapurlarının çoğunu ordunun emrine vererek ülke için önemli görevler üstlenmiştir.

Şirket-i Hayriye’nin kuruluşundan 1909 yılına kadar olan süreçte gelirleri, şirketin gelişme aşamaları ve giderleri incelenmiştir. Şirketin gelirleri zaman içerisinde gemi filosu ve yolcu sayısına bağlı olarak artarken şirket hissedarlarına temettü vermiştir. Şirketin gelir artışları savaş yılları hariç artarak bir gelişme göstermiştir. Şirketin giderlerine bakıldığında ise, zaman içerisinde personel sayısındaki artışa bağlı olarak artış göstermiştir. Şirket belirtilen dönem içerisinde gelir-gider dengesine bakıldığında birkaç yıl hariç olmak üzere şirketin kar ettiğini görmekteyiz. Şirket yıllar içerisinde sık sık yönetim değiştirse de faaliyetlerini gemi filosunu hızla artırmış ülkenin savaş koşullarında görevini yerine getirmiştir. Şirket 1856-1909 yılları arasında başarılı bir şirket süreci geçirmiştir.

Referanslar

- Akyıldız, A. (2010). Şirket-i Hayriye, *Türkiye Diyanet Vakfı Dergisi*, 39(2), 201-203
- Akyıldız, A. (2015). *Antik çağdan XXI. yüzyıla büyük İstanbul tarihi*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Aktepe, M. (2011). XVIII. Asrın ilk yarısında İstanbul'un nüfus meselesine dair bazı vesikalar, *Tarih Dergisi*, 9(13), 1-30.
- Arı, K. (1992). *XVIII. yüzyılın başından XX. yüzyıla kadar Türk denizcilik tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Boğaziçi Şirketi Hayriye tarihçe salname* (1330). İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekası.
- Camcı, B. ve Cezmi Z. (1994). *Türk deniz ticareti ve Türkiye denizcilik işletmeleri tarihçesi*, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları.
- Daloğlu, P. (2021). *Şirket-i Hayriye finansal raporlaması*, İstanbul Arel Üniversitesi Yayınları.
- Gediz, D. (2013). *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)* (Yüksek Lisans Tezi).
- Hut, D. (2012). *Osmanlı'da ulaşım: kara-deniz-demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Güvemli, O. (2015). Osmanlı imparatorluğunda 19. yüzyılın ortalarında muhasebe düşüncesindeki büyük değişim 1839-1885, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları*, 9(43), 52-66.
- İnalçık, H.ve Arı, B. (2004). Bir deniz gücü olarak Osmanlı İmparatorluğu, Uluslararası Piri Reis Sempozyumu.
- Küçükalioglu, S. (1999). *İdare-i Mahsusa, kuruluşu, faaliyetleri ve sosyo- ekonomik etkileri* (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- Kütükoğlu, M. (1999). *Osmanlı iktisadi yapısı*, İstanbul: Dergah Yayınları.
- Koraltürk, M. (2007). *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul : İDO Yayıncılık.
- Koraltürk, M. (2011). *Türk Lloydü Seyir Defteri*, İstanbul: Türk Lloydü Vakfı Yayınları.
- Mantran, R. (1987). XVIII. yüzyılda Osmanlı imparatorluğunda ticaretin değişmesi, *Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, 11(32), 159-173.
- Orhonlu, C. (1966). Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 16(21),108-131.
- Ortaylı, İ. (2008). *İstanbul'dan Sayfalar*, İstanbul: Turkuvaz Kitapçılık.
- Ortaylı İ. (1977). İstanbul'un mekânsal yapısının tarihsel evrimi, *TODAİE Amme İdaresi Dergisi*, 10(2),77-97.
- Rodoslu, S. (1952). *İlk vapurlar resimli tarih mecmuası*, 5(11),1853-1888.
- Seyitadanlıoğlu, M. (2020). *Tanzimat değişim sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Şahsuvaroğlu, H.(1986). *Boğaziçi'ne dair*, İstanbul:Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları.
- Şanda, H.A. (1967). *Türkiye'de ilk sermaye şirketleri*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Şensoy, F.(2018). Şirket-i Hayriye :Osmanlı Boğaziçi taşımacılık şirketi, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 18(11), 239-256
- Shawi J. S. (1979). The population of İstanbul in the nineteenth century, *International Journal of Middle East Studies*, 10(2), 266-267.
- Toraman, C, & Taştan, T. (2021). Osmanlı Devleti'nin İlk Anonim Şirketlerinden Birisi Olarak Şirket-i Hayriye ve 1888 (1303)-1890(1305) Dönemi Mali Tablolar Analizi, *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S.2021 Özel sayı
- Lutfi Efendi, A. (1290). *Tarih-i Lütfü* ,İstanbul : Matbaa-i Âmire.
- Tabakoğlu, A. (2014).*Türkiye iktisat tarihi*, İstanbul :Dergah Yayınları
- Tekeli, İ. (2009). *İstanbul kent İçi ulaşımının gelişimi (1927-1985).İlhan Tekeli Toplu Eserler*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.
- Tutel, E. (1994). *Şirket-i Hayriye*, İstanbul : İletişim Yayınları.
- Vahdettin. E, (2012). *Osmanlı'da ulaşım :kara-deniz-demiryolu*, İstanbul:Çamlıca Yayınları.