

**OSMANLI ŐEHİRLERİNDE BELÇİKA
ŞİRKETLERİNİN ALTYAPI FAALİYETLERİ**
BELGIAN COMPANIES' INFRASTRUCTURAL WORKS
IN OTTOMAN CITIES

Memet YETİŐGİN*
Toroshan ÖZDAMAR**

Makale Bilgisi **Article Info**
Başvuru: 18 Nisan 2018 Received: April 18, 2018
Kabul: 5 Mayıs 2018 Accepted: May 5, 2018

Özet

Yerli sermaye eksikliği ve teknik yetersizlikler nedeniyle Osmanlı Devleti'nde kamuya yönelik altyapı hizmetlerinin imtiyazlar yoluyla yabancılara verilmesi 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamış, II. Abdülhamid devrinde hız kazanmıştır. Bu dönemde imtiyazlar dâhilinde yatırım yapan ülkelerin başında Belçika gelmektedir.

Belçikalılar İstanbul, Selanik ve İzmir'de su temini, hava gazı ile aydınlatma, tramvay ve elektrik hizmetlerini üstlenmek için şirketler kurmuştur. Bir program dâhilinde yatırım yapan Belçikalılar çoğu zaman yerel halktan girişimcilerle ortaklık kurmuştur. Hükümetin kamu hizmeti imtiyazlarını verirken Osmanlı tebaasına öncelik verme politikasını bilen Belçikalılar, imtiyaz alma süreçlerinde bu yerel girişimcilerden yararlanmışlardır. Halkla iyi ilişkiler kuran Belçikalılar, getirdikleri hizmetleri tanıtmada kampanyalar düzenlemişler ve sürekli kârlarını artırma çabası içinde olmuşlardır. Netice itibarıyla düzenli ve kârlı işler yapmada ve işleme yönetiminde başarılı olmuşlardır.

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde önemli alt yapı hizmetlerini üstlenen Belçika sermayesinin yatırımları hakkında niteliksel ve niceliksel bilgiler verilmekte, kurulan şirketlerin yönetim ve mali yapısı, halkla ve hükümetle ilişkileri konu edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Belçika, Osmanlı İmparatorluğu, İstanbul, Selanik, İzmir, Altyapı.

* Prof. Dr., KSÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, memyet@gmail.com.

** Arş. Gör., KSÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, toroshanozdamar@gmail.com.

Abstract

Because of weak domestic capital and technical capacity, infrastructure services provided to the Ottoman society started to be given to foreign companies in the 19th century, and this was accelerated during the reign of Abdulhamid II. In this time, Belgic came the first in doing businesses under concessions.

The Belgians founded companies to provide services in electricity, tramway and water distribution in Salonika, Smyrna and Istanbul. Doing businesses in a planned way, the Belgians usually established partnerships with local peoples because of the Ottoman government's preferences of its citizens. Having good relations with the public, the Belgians often familiarized their businesses to the public to expand their profits. They succeeded in running successful and profitable businesses.

This article focuses on Belgian capital and businesses in establishing profitable infrastructures in Ottoman cities, their relations with both the public and the government. The paper also provides information about quality and quantity of Belgian investments in Ottoman city infrastructures.

Keywords: Belgium, Ottoman Empire, Istanbul, Salonika, Smyrna, Infrastructure.

1. Giriş

Kamu hizmetleri geniş manada; “Devlet veya diğer kamu tüzel kişileri tarafından veya bunların gözetim ve denetimleri altında genel ve kolektif gereksinimleri karşılamak ve tatmin etmek, kamu yararını sağlamak için kamuya sunulmuş devamlı ve muntazam faaliyetler”¹ olarak tanımlanabilir. Kamu hizmetleri kendi içerisinde ise idari, sosyal, bilimsel-kültürel-teknik ve iktisadi-sınai hizmetler olarak dört gruba ayrılabilir.² Çalışmamızın konusunu iktisadi-sınai kamu hizmetleri çerçevesinde yapılan altyapı yatırımları oluşturmaktadır. Özellikle 19. yüzyılın sonuna doğru ortaya çıkan hava gazı, raylı sistemler, su, telefon gibi bireylerin teknik ve ekonomik gücünü aşan, sermaye yoğun nitelikli altyapı hizmetleri kamu kurumları denetiminde imtiyaz usulüyle gördürülmekteydi.³

Kent kültürü ilkçağlardan beri Orta Doğu ve Akdeniz dünyasında önemli gelişmeler gösterse de, modern şehircilik ve idaresi önce Batı Avrupa’da 12. asırda başlayarak gelişme göstermiş, Osmanlı Devleti’nde bu gelişmeler 19.

¹ Sıddık Sami Onar, *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, I, Hak Kitabevi İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1966, s.13.

² Aydın Gülan, “Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1987, s.24.

³ Metin Günday, *İdare Hukuku*, İmaj Yayınları, Ankara, 2002, s. 291.

Asırda, Tanzimat'tan sonra görülmeye başlanmıştır.⁴ Tanzimat'tan önce altyapı hizmetleri devlet örgütünün esas çalışma alanı dışında görülmekteydi. Modern yerel yönetim örgütlenmelerinin bulunmadığı Osmanlı kentlerinde bu hizmetler, özel girişim niteliğindeki vakıf ve azınlık cemaatleri tarafından verilirdi. Devlet ise köprü, yol, derbent gibi büyük çaplı kamu hizmetlerini bölgeye vergi muafiyeti sağlayarak karşılamaya çalışmaktaydı.⁵ Kamu hizmetlerinin mali yönüne doğrudan katılmayan devlet, "Güvenlik işlerinin gerçek sorumlusu, vakıfların deneticisi, kentin mali otoritesi ve beledi hizmet görevlisi" olan Kadılar vasıtasıyla idari kısmına müdahale edebiliyordu.⁶

Tanzimat'la birlikte altyapı hizmetlerinin verilme yöntemleri modernleşmeye başladı. Bunun ilk hissedildiği yerler ise liman kentleriydi. 19. yüzyılda liman kentleri ekonomik ilişkilerin çeşitliliği ve etkileşime açık yapısı nedeniyle her alanda toplumsal dönüşümün ilk görüldüğü yerlerdi.⁷ İstanbul, Selanik, İzmir, Beyrut gibi liman kentlerinde bölgede yaşayan yabancıların teşvikiyle bayındırlık ve alt yapı tesislerinin imarı hususunda belediyelerin ihdas edilmeye başlanması bu dönüşümlerin bir sonucudur. Fakat kurulan belediyelerin mali ve teknik yetersizliği, vakıflar eliyle yürütülen bazı alt yapı hizmetlerinin belediyeye bağlanamamasının getirdiği ikili yapı kentsel altyapı sistemlerinin özel girişimciler eliyle kurulması ve yürütülmesine ortam hazırladı.⁸

Ekonomik faaliyetlerin temel girdilerini oluşturan altyapı hizmetlerin sermaye yoğun yapısı ve teknik bilgi gereksinimi yerel girişimcilerinin gücünü aşmaktaydı. Bu nedenle yabancı sermaye yatırımları zaruriydi. Zaten Avrupa'da sermaye birikimine ve teknolojik bilgiye sahip yatırımcılar ülkelerindeki pazarları paylaşarak tekel haline gelmiş, yeni pazarlar açma ve artı parayı karlı yatırımlara çevirmek için gözünü Osmanlı Devleti gibi sanayileşememiş ülkelere dikmişti.⁹ Kentsel altyapı teknolojilerinin belirli

⁴ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, 1840-1880*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 3-5, 119-125.

⁵ Osman Nuri Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler, Siyasi İlimler Mecmuası* Yayınları, İstanbul, 1944, s.70-71.

⁶ Ortaylı, age, s. 119-125.

⁷ Çağlar Keyder-Eyüp Özveren-Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri, 1800-1914*, Ed. Ç. Keyder- E. Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 122.

⁸ Turgut Tan, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 2, 1967, s. 287; İlhan Tekeli, "Anadolu'daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar", *Toplum ve Bilim*, Sayı 9-10, 1980, s.62.

⁹ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul, 2007, s.64.

sektörlerinde uzmanlaşan bu yatırımcılar 1870'lerden sonra gelişen tekelleri kapitalizmin rüzgârıyla önce geri kalmış ülkelerde rekabete girmiş, sonra sınırlarını belirleyip tekel konumlarını kabul ettirmişti. İngilizler; telgraf hizmetleri, su temini ve tramvay, Fransızlar; kentsel gaz aydınlatması, Almanlar; elektrik ve elektronik sistemlerde uzmanlaşmıştı. Çalışmamıza konu olan Belçikalılar ise tramvay başta olmak üzere hafif raylı sistemler, su dağıtımı ve hava gazı ile aydınlatma hizmetlerinde yetkinleşmişti.¹⁰

Batı Avrupa'da coğrafi olarak küçük bir krallık olan Belçika 1830 yılında bağımsızlığını ilan ettikten sonra sanayileşmesini tamamlamış sermaye ihraç eden bir ülke konumuna gelmişti. Ülke ekonomisinin çekirdeğini güneydeki demir, çelik ve maden endüstrileri oluşturuyordu.¹¹ 1860'lardan sonra doyum noktasına ulaşan ve küçülen Avrupa pazarına karşın yeni pazar arayışına giren Belçika sanayisi için Yakınoğu'da Osmanlı Devleti karlı bir ortak görünümündeydi. Belçika iş yaptığı ülkelere sermaye transferi yapabilmek için Amerika ve Almanya modeline benzer bir finans sistemi benimsedi. Holding şirket sistemi olarak adlandırılan bu sistemde Banque de Bruxelles (Brüksel Bankası) ve Societe Generale de Belgique gibi Brüksel merkezli bankalar işin finans ayağıyla ilgileniyor ve yatırımları stratejik alanlara yönlendiriyordu. Özellikle kömür ve çelik sanayisine yeni pazarlar açmak için Holding şirketlerin yurt dışında raylı sistemler başta olmak üzere altyapı hizmetleri ve ağır endüstri yatırımları teşvik ediliyordu. Kısacası bu finans sistemiyle, raylı sistem ve diğer kamu hizmeti yatırımlarıyla Belçika ekonomisinin çekirdeğini oluşturan kömür ve çeliğe yeni pazarlar açarak karlı yatırımlar yapılması amaçlanmaktaydı. Bu yöntem Belçika'nın nüfus ve coğrafi dezavantajlarına karşın sanayi malları ihracı açısından büyük kolaylık sağlıyordu.¹² Bu yolla Belçika sermayesinin Osmanlı Devleti'nde ticari etkinliği arttı. Öyle ki, 1881'de kurulan Duyun-u Umumiye konseyinde Almanlar %4,78 ile temsil edilirken Belçikalılar %7.2 pay oranıyla temsil ediliyordu.¹³

Başlarda demiryolu imtiyazlarını hedef olarak belirleyen Belçikalılar, Cockerill şirketinin temsilcisi Adolphe Greiner vasıtasıyla 1891'de Samsun-Sivas demiryolu imtiyazını almıştı. Hatta Hicaz Demiryolu projesinin inşası Belçikalılara verilmişti. Ancak Fransız ve Alman siyasi entrikaları Belçika

¹⁰ Alberte Martinez, "Belgian Investment in Tramways and Light Railways: An International Approach, 1892-1935", *The Journal of Transport History*, , Cilt 24, Sayı 1, 2003, s. 60.

¹¹ Jan-Frederik Abbeloos, "Belgium's Expansionist History between 1870 and 1930: Imperialism and the Globalization of Belgian Business", *Europe and Its Empires*, Ed. Csaba Lévai, Plus, Pisa 2008, s.109.

¹² Martinez, age, s.61.

¹³ Marc Van den Reeck, *Belgium in the Ottoman Capital, From the Early Steps to 'la Belle Epoque'*, An Edition of the Consulate General of Belgium, İstanbul, 2000, s.37.

şirketlerinin önünü kesmiş, verilen imtiyazlar iptal edilmiştir.¹⁴ Demiryolu ve maden gibi stratejik alanlarda büyük devletler karşısında istediğini alamayacağını anlayan Belçikalılar faydacı bir yol izleyerek stratejik olarak daha az önemli olan ancak yüksek kâr getiren altyapı imtiyazlarına yöneldiler.¹⁵

Belçikalılar 19. yüzyılın sonundan 1. Dünya savaşına kadar Arjantin'den Rusya'ya kadar başarılı tramvay, demiryolu, su, aydınlatma yatırımlarına imza atmıştı. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi kentsel altyapı teknolojilerinde Belçikalılar uzman teknik kadrolara sahipti.¹⁶ Bu avantaj ve tecrübelerini iyi kullanan Belçikalı girişimcilerin Osmanlı Devleti sınırlarında aldığı ilk kamu hizmeti imtiyazı ise İstanbul'un Avrupa yakasının aydınlatılması imtiyazı olmuştur. Bunun dışında Osmanlı Devleti'nin üç büyük kentinde, İstanbul, Selanik ve İzmir'de, tramvay, su ve elektrik imtiyazlarına yatırım yapan Belçika sermayesi altyapı hizmetlerinde en aktif rolü oynayan sermayeydi. Her ne kadar yatırımlarının büyüklüğü ve stratejik oluşu nedeniyle İngiliz, Alman ve Fransız yatırımları bilinse de sıradan insana yansıyan yatırımları en çok yapan ülke Belçika olması hasebiyle önemlidir.

Belçikalı girişimciler kurdukları anonim şirketler vasıtasıyla Selanik'te su, tramvay ve elektrik, İstanbul'da hava gazı ve elektrik, İzmir'de su, tramvay ve elektrik hizmetlerini üstlenmişlerdir. Bu çalışma kamu hizmetlerinde daha önce ayrıntılı işlenmemiş olan Belçika sermayesinin yapısını Osmanlı arşiv belgeleri, dönemin yerli ve yabancı ana kaynakları ve gazete, dergi, şirket raporları gibi süreli yayınları kullanarak ortaya koymak amacındadır.

2. Selanik Altyapı Hizmetlerinde Belçika Sermayesi

Selanik 1860'larda 60 bin kişinin yaşadığı, ortaçağa ait kent surların içine sıkışmış küçük bir liman kenti görünümündeydi. Şehrin doğu surlarının yıkılması ile 1880'lerden itibaren Yahudi ve Rum zenginlerinin oturduğu modern bir semt oluşmaya başladı. Kentin batısında, demiryolu istasyonun yakınına Slavca konuşan köylüler, kuzeydoğusuna ise 1878'den sonra Bosna'dan gelen Müslüman göçmenler yerleşmeye başlamıştı. Bu göçlerle 1890'larda 100 bini aşan Selanik nüfusunun yarısına yakını Yahudiler,

¹⁴ Van den Reek, age, s.38; Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yay, İstanbul, 2008, s.113.

¹⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.72.

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Martinez, age.

üçte birini Müslümanlar, geri kalanın Rumlar ve diğer azınlık unsurları oluşturuyordu. Kentin dikkate şayan genişlemesi ve nüfus artışını kamu hizmetlerinin gelişimi izledi.¹⁷

2.1. Selanik Suları Osmanlı Şirketi (*Compagnie Ottomane d'Eaux de Salonique*)

Selanik'in su meselesi 1890'ların başına kadar halkın en büyük sorunlarından biriydi. 19. yüzyılın ortalarına kadar şehrin su ihtiyacı Hortaç (Disoron) Dağı ve batıdaki Lenbet bölgesinden karşılanıyordu. 1869'da kurulan belediye bu su kaynaklarını ve cılız isale hattını geliştirmek için çabalamış, çeşmeler imar etmiş, hatta 1880'de Urumcuk'tan su getirmişti. Suyun kullanımına kısıtlamalar getirilerek suyun verimli kullanılması teşvik edilmişti. Fakat imkânları kısıtlı olan belediyenin Urumcuk suyu ve geleneksel yöntemlerle, son 30 yılda neredeyse iki katına çıkan nüfusun ihtiyacını karşılaması mümkün gözüküyordu. Selanik eşrafı ve belediyesi sorunun ancak geniş çaplı yatırımlarla çözüleceğinin farkındaydı.¹⁸ Bu yatırımlar, Selanik'in altyapı imtiyazlarının pek çoğunu alacak olan Hamdi Efendi vasıtasıyla Belçikalılar tarafından yapılacaktı.¹⁹

Selanik eşrafından tüccar Nemlizade Hamdi Efendi modern metotlarla kente su getirmek için hükümetten imtiyaz talep etti. Talebi değerlendiren Hükümet, Selanik şehrinin kuzeyinden geçen Vardar nehri ve diğer su kaynaklarından buharlı pompa makineleriyle su getirme imtiyazını 1889'da 51 yıllığına Hamdi Efendiye verdi.²⁰

Mukavelede belirtilen sürede gerekli tesisatı ve şirketi kuramayan Hamdi Efendi'ye iki kez ek süre verildi. Hamdi Efendi bu süre zarfında Belçikalılarla anlaşıp imtiyazı Belçikalılara devretti ve böylece Selanik

¹⁷ Basil C. Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri, 1800-1914*, Ed. Ç. Keyder- E. Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.104.

¹⁸ Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik, 1830-1912*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2017, s.77, 151-152.

¹⁹ Selanik dönemlerinden olan Nemlizade Hamdi Bey, Selanik şehri su ihalesinin yanı sıra kentin Gaz ve Tramvay imtiyazlarını da almıştır. Ayrıca kendisine Vardar nehrinin temizlenerek taşımacılık için kullanılması imtiyazı da verilmiştir. Bu imtiyazları alırken Belçikalılar ile işbirliği halinde olduğu anlaşılan Hamdi Bey, Selanik Su Şirketi kurulduktan sonra 1903'te Selanik Belediye Başkanı olmuştur. Hamdi Bey başkanlıktan ayrıldıktan sonra Brüksel'e taşınmış fakat ömrünün sonuna kadar Selanik ile bağımlı koparmamıştır. Cengiz Şişman, *The Burden of Silence: Sabbatai Sevi and The Evolution of the Ottoman-Turkish Donmes*, Oxford Press, New York, 2015, s.233.

²⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 98/4147; BOA, Sadaret Mukavelemler (A. DVN. MKL), 30/16.

Osmanlı Su Şirketi merkezi Brüksel olmak üzere 21 Ocak 1891'de kuruldu.²¹ Şirket suyu nehirden getirmek yerine yeraltı sularının yoğun olduğu, Vardar Kapısının yaklaşık 6 kilometre batısına artezyen kuyuları açtı ve 61 km'lik boru hattı döşedi.²² Hükümet adına şirketin alt yapı tesislerini teftiş eden Mühendis Çerkezyan Efendi başkanlığındaki komisyonun olumlu raporuyla Selanik Su Şirketi faaliyetlerine başladı.²³

Yaklaşık 60 metre derinlikten su çıkarabilen şirket 5 bin metreküp su pompalama kapasitesine sahipti. Fakat faaliyetinin ilk yıllarında bu miktarın yalnızca 800 metreküpü aboneler tarafından tüketiliyor, geri kalanı okul, hastane, kışla gibi kamu binalarına ücretsiz olarak dağıtılıyordu. Aslında bu hizmet Selanikliler için yeniydi. Ayrıca, Selaniklilerin hayatında önemli bir yer tutan belediye, personeli, müdürü Belçikalı olan ve merkezi Brüksel'de bulunan şirkete bu evrede yardımcı olmuyordu. Şirket yetkilileri, Tramvay Şirketi örneğinde göreceğimiz gibi yeni abonelere iki ay boyunca ücretsiz su vermek gibi kampanyalar düzenleyerek bu yeniliği halka kazandırmaya çalıştı.²⁴ Selanik'in kuzey mahallelerinde yaşayan yoksul Türk aileleri bu yeniliği kabul etmekte diğer cemaatlere göre daha isteksizdi. Genellikle yağmur ve kuyu suyu gibi geleneksel yöntemlerle su ihtiyaçlarını karşılayan Türk aileleri şirket abonelerinin ancak %10'unu oluşturuyordu.²⁵

Şirket ilk senelerde düşük abone sayısından şikâyet etse de masraflarının düşük olması karlılığı devamlı kılmıştır. Çünkü imtiyaz nizamnamesinde belirtildiğinin aksine içme suyu Vardar nehri yerine şehre yakın artezyen kuyularından sağlanıyor ve bu durum maliyeti oldukça düşürüyordu. Suyun metreküp fiyatını 3,75 kuruş gibi Avrupa fiyatlarının epey üstünde satan şirket, hükümete veya belediyeye kâr transferi de yapmıyordu. Şirketin sorumluluğu kışla, okul ve hastanelere ücretsiz su sağlamak, yedi adet çeşme tesis edip su ihtiyacını karşılamaktı.²⁶ Şirketin abone sayısı da 1902'de 2085'e, 1907'de 4378'e, 1911'de 7141'e ulaşmıştır.²⁷ Abone başına yaz aylarında günlük 200-225 litre, kışın ise 100 litre su tüketildiği tahmin edilen

²¹ Edgar Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Imprimerie Gérard Frères, İstanbul, 1911, s.214.

²² Anastasiadou, age, s.152-154; Tevfik Güran, *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yılığ 1897*, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2011, s.273.

²³ BOA, Babialı Evrak Odası (BEO), 280/20971; BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV), 87/65; BOA, Yıldız Hususi Maruzat, (Y.A.HUS), 285/1.

²⁴ Journal de Salonique, 13 mai 1901.

²⁵ Haydar Kazgan-Sami Önal, *İstanbul'da Suyun Tarihi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1999, s.51.

²⁶ L'conomiste Europeen, 22 Mart 1906

²⁷ Anastasiadou, age, s.152.

şirketin karlılık oranı epey yüksek olmuştur. Tramvay şirketi beygirlerine²⁸ ve Selanik limanına demirleyen gemilere de su satışı yapan şirket sadece liman satışlarından 1895 yılında 14.000 frank gelir elde etmiştir.²⁹

Şirketin mali yapısı incelendiğinde; 5 milyon franklık sermaye 500 frank değerinde 10 bin hisse senedine bölündü ve kısa sürede satıldı. 5 franklık 9 bin hisse senedi daha piyasaya sürülerek toplam sermaye 5.045.000 franga çıkarıldı. Birinci derece tahvillere %5, ikinci derece tahvillere %4 faiz ödemesi yapacak olan şirketin ödemesi gereken yıllık faiz miktarı 151.570 olacaktı.³⁰ Kâr fazlasının %10'u yönetim kuruluna prim olarak, %90 tahvil sahiplerine temettü olarak ödenecekti. 1898 yılında 162.524 frank gelir elde eden şirket sonraki beş yılda gelirlerini sürekli artırarak 1903'te 208.372 frank toplam gelir açıklamıştır. Fakat şirket tahvillerinin 500 frank olan itibari değeri 1904 yılında 120 franga (itibari değerinin %24'üne) kadar düşmüştür. İlerleyen dönemlerde işletme giderlerini azaltarak net karını yükselten şirketin değeri yükselme eğilimine girmiştir.³¹

Şirketin yönetim kurulu başkanlığını Eugene Bemalmans'tı. Yönetim kurulunda ise Belçika sermayesinin önde gelen temsilcilerinden E. Goffinet, Lucien Guinotte, Michel Orban, Gustave Proumen ve Selanik ileri gelenlerinden Osman Adil Bey ve Yahudi banker E. Salem bulunmaktadır.³²

Sonraki yıllarda şirketin vatandaşlardan haksız kazançlar elde ettiğine dair şikâyetler görülmektedir. Şirketin şartnamelerde belirtildiği gibi suyu Vardar nehrinden getirmeyip yakın kaynaklardan temin ettiği ve bu yüzden maliyeti düşürdüğünü fakat bunu abonelerine yansıtmadığı şikâyet konusu olmuştur. Ayrıca, şirketin abonelerinden mukavelelere aykırı olarak 4 kuruş saat ücreti talep ettiği, boru bakım bedeli altında yüksek meblağlar aldığı ve su sarfiyatına bakılmadan her hane için aylık 12 kuruş kullanım bedeli belirlediği diğer şikâyet konuları idi. 1912 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti bu şikâyetleri incelemiş ve mukavelelerde belirtilen su ücretinin Vardar nehri için belirlendiği, yakın mesafedeki kaynaklar için tarifede indirim yapılması gerektiğine hükmetmiştir.³³

²⁸ Journal de Salonique, 31 mai 1900; Öyle ki Selanik Su Şirketi 1901 yılında 77 bin net gelir elde etmiştir. Salname-i Vilayet-i Selanik, 1320 (1903), s.623.

²⁹ Güran, age, s.273; L'conomiste Europeen, 22 Mart 1906.

³⁰ Şirket bu ödemelerini hane başına sadece 5 litre su satışından dahi elde edebilirdi. Bu haliyle dahi düşünülürdüğünde şirketin karlılık oranına ve serbestisine sahip çok şirket yoktur. L'conomiste Europeen, 22 Mart 1906.

³¹ Pech, age, s.215.

³² Pech, age, s. 215.

³³ BOA, Dahiliye İrade (DH.İD), 107/39.

Selanik'in Yunanistan tarafından işgal edilmesine rağmen şirket imtiyazlarını korumuş fakat 1926 yılında Yunan hükümeti ile arasında uyuşmazlık meydana gelmiştir. Bu uyuşmazlık için İsviçre'nin hakemliğine başvurulmuştur.³⁴ Şirketin sonraki yıllarda sermaye arttırarak faaliyetlerine devam ettiği anlaşılmaktadır.

2.2. Selanik Osmanlı Tramvay Şirketi (*Compagnie Ottomane des Tramways de Salonique*)

Tramvay hizmete girmeden önce Selanik'te en çok tercih edilen toplu taşıma aracı yolcu arabalarıydı. Fakat yolcu arabaları genişleyen ve nüfusu artan Selanik'in ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte değildi. İzmir ve İstanbul'da çok önceden hizmete giren ve faydası kanıtlanan tramvay en modern ve etkili yöntem olarak görülmekteydi.³⁵

Selanik'in atak girişimcisi Hamdi Efendi potansiyeli görerek hükümete başvurdu ve 1889 yılında tramvay işletme imtiyazını aldı. İmtiyaz; Beyaz Kule'den Allatini Değirmenlerine kadar atlarla çekilen tramvay hattı tesis edilmesi ve 35 sene müddetle işletilmesini kapsıyordu.³⁶ Kısa süre sonra, Hamdi Efendi bu imtiyazını, su imtiyazında olduğu gibi yakın ilişkilerde bulunduğu Brüksel merkezli Belçikalı sermayedarlara devretti. Böylece Selanik Osmanlı Tramvay Şirketi Belçikalılar tarafından 1.000.000 frank sermaye ile 1892 yılında kurulmuş oldu. Sermaye Brüksel borsasında kote edilen 500 frank değerinde 2.000 hisseye bölündü ve hisselerin tamamı kısa süre içerisinde satıldı.³⁷

Kuruluşundan kısa süre sonra şirket mukavelesinde lehine bir takım değişiklikler talep etti. İlk olarak finanslar dezavantajlar gerekçe gösterilerek hisse senetlerinin bir kısmının 50 franklık on parçaya bölünmesi istendi. Hükümet, ilk olarak bu talebin hukuka mugayir olduğunu belirtmiş ise de şirketin istediği tashihi yaptı.³⁸ Sonrasında yatırımların maliyetini gerekçe gösteren şirket 35 yıl olan imtiyaz süresi uzatılması istedi. Hükümetten yine istediğini alan şirketin imtiyaz süresi 35 sene daha uzatılarak 70 seneye çıkarıldı.³⁹

³⁴ BOA, Hariciye İstanbul Murahhaslığı (HR.İM), 200/79, BOA, HR.İM, 202/35.

³⁵ Anastasiadou, age, s.159.

³⁶ BOA, İ.MMS, 106/4553.

³⁷ Pech, age, s.234.

³⁸ BOA, BEO, 668/50040; BOA, Şura-yı Devlet (ŞD), 1203/44.

³⁹ BOA, İrade Hususi (İ..HUS), 111/77; BOA, BEO, 2219/166356.

1893 yılında, ilk hattın tamamlanan kısımları hizmete açıldı.⁴⁰ Tramvay hattı şehrin en meskûn mahalleri ve gelişmekte olan kısımları boyunca uzanmaktaydı. Şebeke başlangıçta iki hattan müteşekkildi. Bunlardan ilki Olimpos Meydanı'ndan başlayarak Kırlar Mahallesi'ne kadar uzanan 5221 metrelik batı hattıydı. Bu hat en yoğun kullanılan güzergâhtı. İkinci hat ise 3630 metre uzunluğundaydı ve kent merkezinden şehrin doğusuna, Beşçınar Parkına kadar uzanmaktaydı.⁴¹ Şirketin depo ve büroları kentin iki ucunda; Kırlar mahallesinin batısında ve Beşçınar Parkının doğusunda bulunmaktaydı. Bu depo ve ahırlarda 30'u kışlık 60 araba ve 160 civarında Macar atı vardı.⁴² Tramvaylar yaz mevsiminde gün doğumundan 1 saat sonra başlayıp gün batımından bir saat sonraya kadar devam etmek üzere günde ortalama 15 saat hizmet vermekteydi.⁴³ Bu seferlerde memur, kontrolör, vatman, seyis gibi 120 civarında çalışan görev almaktaydı.⁴⁴

Şirketin kuruluşundan 1904 yılına kadar olan yolcu sayısını ve gelirlerini sürekli arttırdı. Aşağıdaki tablo⁴⁵ incelendiğinde tramvayın Selanik halkı nezdinde rağbet gören bir ulaşım aracı olduğu görülür. Öyle ki; 1895'te 3,6 milyon olan yolcu sayısı 10 yıl içinde 4,7 milyona çıkararak 1,1 milyon artış göstermiştir. Şirket bu zaman diliminde gelirlerini de düzenli olarak arttırmış, yılda ortalama 41.000 frank gelir elde etmiştir.

Muhasebe Yılı	Yolcu Sayısı	Brüt Gelir (Frank)	Net Kâr (Frank)
1893 (6 Ay)	779.847	133.819	3.922
1894	2.743.820	306.460	18.626
1895	3.653.792	340.637	35.159
1896	3.657.292	327.403	35.964
1897	3.740.980	340.190	41.333
1898	3.713.653	345.635	41.203
1899	3.891.144	364.861	41.259
1900	3.926.871	373.314	41.515
1901	3.756.033	362.111	12.863
1902	3.931.591	384.470	44.135
1903	4.107.497	393.262	55.252
1904	4.753.756	467.437	114.017

⁴⁰ BOA, Y.A.HUS, 285/18.

⁴¹ Pech, age, s.234.

⁴² Journal de Salonique, 31 mai 1900.

⁴³ Salname-i Vilayet-i Selanik, 1312 (1895), s.109.

⁴⁴ Journal de Salonique, 31 mai 1900.

⁴⁵ Pech, age, s.236.

Finansal açıdan ise, şirketin 500 franklık hisse senetleri itibari değerini korumasına rağmen 50 franklık hisse senetleri dalgalı bir seyir izlemiş, 1901 yılında 24,5 franga (itibari değerinin %48'ine) kadar düşmüş, 1905 yılında ise 90 franga kadar çıkmıştır.⁴⁶

Şirketin yönetim kurulu başkanı Fern Guillon'dur. Yönetim kurulunda Jules de la Fontaine, C. Dietrich, Paul Hammelrath, Pold Vanderschueren gibi Belçikalıların yanı sıra Su Şirketi yönetim kurulunda da görev alan Osman Adil Bey⁴⁷ ve E. Salem bulunmaktaydı. Ayrıca Selanik ve İzmir Su şirketlerinin kuruluşunda yer alan Jules Delecourt-Wincqz'de yönetimde yer alıyordu.⁴⁸ Sonraki yıllarda Jules de la Fontaine, P. Vanderschueren ve Paul Hammelrath'a yararlı işlerinden ve ahalinin memnuniyeti sebebiyle mecidiye nişanıyla ödüllendirilmiştir.⁴⁹

Selaniklerin tramvaya gösterdiği alaka yeni yatırımların gündeme getirdi. Bunlardan ilki tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi hususuydu. 1899'da Selanik ve İzmir'in elektrik imtiyazı Sir Ellis Ashmed Bartlett'e verilmiş fakat Bartlett haklarını Paris merkezli Fransız Company General de Traction şirketine devretmişti. Fransızlar imtiyaz çerçevesinde Selanik ve İzmir Elektrik Anonim Şirketini kurmuş, yönetim kurulu başkanlığına Belçikalı Josse Allard getirilmişti.⁵⁰ Böylelikle Belçika-Fransa ortaklığına dönüşen şirket, tramvay şirketiyle ortak hareket etmeye başladı. 1907 yılında tramvayların elektrikleştirilmesi konusunda çalışmalara başlandı ve 1908'de ilk elektrikli tramvay hattı faaliyete geçti.⁵¹

Şehirde yeni mahallelerin kurulması ve nüfus yoğunluğunun artması üzerine iki yeni hattın imtiyazı da tramvay şirketine verildi.⁵² Selanik Tramvay Şirketi başkan vekili A. Rosenthal ile hükümet arasında 1912'de imzalanan imtiyaz sözleşmesi ile iki yeni hattın yanı sıra elektrik imtiyazı da şirket uhdesine verildi.⁵³

⁴⁶ Pech, age, s.237.

⁴⁷ 1868 Selanik doğumlu olan Osman Adil Bey, mültezim Osman Efendizade Ahmed Hamdi Bey'in oğludur. 1908 yılında Selanik Belediye Başkanlığını yapmıştır. BOA, Dâhiliye Defterler (DH. SAİDd), 83/489; Pech, age, s.200.

⁴⁸ BOA, BEO, 1059/79375.

⁴⁹ BOA, İrade Taltifat (İ. TAL), 117/55.

⁵⁰ Pech, age, s.227.

⁵¹ BOA, BEO, 3043/228200; BOA, Dahiliye Mektubi Kalemî (DH.MKT), 1265/31; BOA, Y.A.HUS, 523/72; Leon Abastado, *L'Orient Qui Meurt, Salonique Ce Qu'elle Est*, Selanik, 1918, s.28.

⁵² The Electrical Review, LXX, 23 February 1912, s.301.

⁵³ BOA, İ. MMS, 147/7; BOA, A.DVN.MKL, 53/10.

Selanik'te tramvay fiyatları diğer toplu taşıma araçlarına göre ucuz olsa da ortalama gelir sahipleri için yüksekti. Buna rağmen şirket gelirlerinin ve yolcu sayısının düzenli olarak artması halkın tramvaya olan hüsnü muhabbetinin göstergesidir. Bu dönemde Selanik, İzmir ve İstanbul'da tramvay kullanımı incelediğinde Selaniklilerin tramvaya gösterdiği ilgi daha net ortaya çıkar. 1900 yılında; yaklaşık 1 milyon nüfusa sahip İstanbul'da günlük yolcu sayısı 20 bin, yaklaşık 250 bin nüfusa sahip İzmir'in yolcu sayısı 3 bin ve yaklaşık 100 bin kişiyi barındıran Selanik'te günlük tramvay kullanımı 11 bin yolcu civarındadır.⁵⁴ Bunda en önemli sebep tramvayın batılı bir teknoloji olması, yani batıyı temsil etmesidir denilebilir. Sosyal ve ekonomik olarak yüzünü batıya dönmüş olan Selanik halkı Avrupa'daki teknolojik gelişmelere belki de Devletin diğer bölgelerinden daha yakındı. Bu sebepten olmalı ki; İstanbul'dan altı yıl evvel elektrikli tramvaylar Selanik sokaklarında işler hale gelmiştir. Ayrıca tarife indirimleri ve öğrenciler için avantajlı abonman uygulamaları⁵⁵ Belçikalı şirketin tramvayı tüm halk tabakalarına yayma arzusunda olduğunun göstergesidir.

3. İzmir Altyapı Hizmetlerinde Belçika Sermayesi

16. yüzyılın sonunda 2 bin nüfuslu küçük bir kasaba olan İzmir, 20. yüzyıla gelindiğinde 200 bini aşan nüfusuyla yalnızca Osmanlı Devletinin değil Doğu Akdeniz en önemli metropollerinden birine evrilmişti.⁵⁶ Hinterlandı ve elverişli doğal limanı sayesinde çok eski zamanlardan beri para-meta ilişkileri Osmanlı Devletinin diğer bölgelerinden daha gelişmiş düzeydeydi.⁵⁷ 1838 Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması bölgenin kapitalist dünya ile olan bağı sıkılaştırmış, ticaret hacmindeki büyüme ve yabancı sermaye yatırımları toplumsal ve ekonomik değişimleri hızlandırmıştı.⁵⁸

İstanbul'dan sonra en kozmopolit kent olan İzmir'de Yahudi, Ermeni, Rum, Türk ve Frenk olarak tabir edilen Avrupalılar yaşıyordu. Ekonomik ve sosyal olarak büyük farklılar gösteren dört bölgeye ayrılan İzmir'in en gelişmiş bölgesi Ermeni Mahallesi ile deniz arasında kalan Frenk mahallesiydi. Şehrin kuzeyinde Rumlar, Frenk Mahallesinin güneyi ile Ermeni mahallesi arasında Yahudiler ve güneyinde Türkler yoğun olarak

⁵⁴ Yolcu verileri Pech'in adı geçen eserinin 232, 236 ve 244. sayfalarından alınmıştır.

⁵⁵ Anastasiadou, age, s.160-161.

⁵⁶ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri, 1800-1914*, Ed. Ç. Keyder- E. Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.1.

⁵⁷ Kurmuş, age, s.74.

⁵⁸ Keyder-Özveren-Quataert, age, s.122.

ikamet etmekteydi.⁵⁹ Teknolojik gelişmelerden ve altyapı hizmetlerinden haberdar olan yabancı unsurlar aydınlatma hizmetleri başta olmak üzere su, tramvay ve elektrik hizmetlerini talep etmeye başlamıştı. Osmanlı Hükümeti bu istekleri Belçikalılar başta olmak üzere yabancı sermayeye imtiyazlar vererek karşılamaya çalıştı.

3.1. İzmir Suları Osmanlı Şirketi (*Compagnie Ottomane des Eaux de Smyrne*)

Zengin su kaynaklarına sahip olan İzmir için su temini ve dağıtımını eski yöntemlerle verimsiz şekilde yapıyordu. 19. yüzyılın sonlarına kadar kent su ihtiyacı diğer şehirlerde olduğu gibi vakıf su kaynaklarından ve artezyen kuyulardan karşılanıyordu. Vakıf sularının en eskisi olan Vezir suyu ve Osman Ağa suyu kanallar ve kemerler yoluyla şehre kadar getirilmekte buradan toprak borularla dağıtılmaktaydı.⁶⁰ Fakat su isalesi ve dağıtımında yaşanan sıkıntılar, hijyen problemi ve nüfus artışı modern yöntemleri zorunlu kılıyordu. Hükümetin teknik ve ekonomik yetersizliği bu işinde imtiyaz yoluyla verilmesini kaçınılmaz hale getirmişti.

İzmir'e modern yöntemlerle su isalesi için yerli ve yabancı birçok girişimci başvurmuştur. İmtiyaz için ilk müracaat eden kişi bir devlet memuru olan Koçoni Efendi'ydı.⁶¹ Sonrasında pek çok başvuru olmasına rağmen Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi imtiyaz sahibi Charles Georgi, Belçika vatandaşı Kont Andrin Voltermon ve ortağı Terslin Montrö'yü temsilen Antonyadis ve İbrahim Niyazi Bey'in imtiyaz talepleri öne çıkmıştı.⁶² Hükümet, imtiyaz teklifi verenleri maddi durumuna göre değerlendirmeye çalışmış, Fransız Charles Georgi finansal olarak yetersiz görülmüştür. Niyazi Bey ve Belçikalıları temsilen vekil Antonyadis arasında geçen imtiyaz mücadelesinden Belçikalı grup yenik ayrılmış ve 18 Temmuz 1893'te imzalanan mukavele çerçevesinde İzmir Suları imtiyazı 47 yıllığına İbrahim Niyazi Bey'e verilmiştir.⁶³ İlginç olan Belçikalılar karşısında Niyazi Bey'in imtiyazı alabilmek için Belçikalı Brabant

⁵⁹ Kurmuş, age, s.77-78.

⁶⁰ Sadık Kurt, *İzmir'de Kamusal Hizmetler*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir, 2012, s.25.

⁶¹ BOA, ŞD, 1385/22.

⁶² BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), 73/47.

⁶³ İmtiyaz sözleşmesi belgelerinde Kont Andrin Voltermon'un ismi olduğu halde çizilmiş ve Voltermon isminin geçtiği yerler Niyazi Bey olarak değiştirilmiştir. Bu durum imtiyazın önce Voltermon'a verildiği fakat değiştirildiğini göstermektedir. BOA, İrade İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT), 1/3; Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Nafia Vekaleti (230), 123/3/1.

Bankasından teminat mektubu alması ve Jules Delecourt-Wincqz⁶⁴ adında Belçikalı bir mühendis ile hareket etmiş olmasıydı.⁶⁵

İbrahim Niyazi Bey, Brabant Bankasından aldığı teminat mektubunun hükümetçe kabul edilmemesi üzerine aldığı imtiyazı Selanik Su imtiyazına da sahip olan ve Jules Delecourt-Wincqz'in da dâhil olduğu Crédit Général Liégeois (*Liege Genel Kredi Bankası*) destekli Belçikalı gruba sattı.⁶⁶ Bu durum aslında İbrahim Niyazi Bey'in en baştan beri Delecourt-Wincqz vasıtasıyla bu grup adına hareket ettiğini ve diğer Belçikalı grubun yani Andrin Voltermon'un önüne geçmek için Niyazi Bey'i aracı kıldığını düşündürülebilir. Çünkü sonrasında yapılan mukavele ve nizamnamelerde Niyazi Bey'in ismi hiçbir şekilde geçmemiştir.⁶⁷

1 Mart 1895 yılında İzmir Suları Osmanlı Şirketi (*Company Ottomane des Eaux de Smyrna*) adıyla resmi olarak kurulan şirketin 3.750.000 frank olarak belirlenen sermayesi 500 franklık 7.500 hisseye bölünmüştür.⁶⁸ Şirket nizamname gereğince merkezini İzmir'de kurdu. Fakat asıl yönetim merkezi Liege'deki Crédit Général Liégeois binasında bulunmaktaydı.⁶⁹

Şirket hisse senetleri için %5 faiz ödemesi yapacaktı. Net karın %5'i ihtiyat akçesi olarak alıkonacak ve Selanik Su Şirketi'nin aksine gelir fazlasından hükümete %20 kâr payı ödenecekti. Kalan karın %90'ı temettü olarak dağıtılacak, %10'u yönetim kuruluna prim olarak ödenecekti. 1903'te şirketin hisse senetleri itibari değerinin %32'sine yani 160 franga kadar düşmüştür. Bu tarihten itibaren hisse senetleri yükselmeye başlayan şirketin itibari değeri %40 artmıştır.

⁶⁴ Jules Delecourt-Wincqz, mühendis ve Brabant il meclisi üyesidir. Ayrıca Selanik Su şirketinin kurucuları arasında yer alır. Osmanlı belgelerinde ismi Jul Vilkor, Jul Delkor Vineks şeklinde geçmektedir. Bu isme; İzmir Su Şirketi çalışanlarının nişan ile taltifleri esnasında “*İzmir Suları Şirketi müessislerinden ve müdiranından Mösyö Jul Vilkor tebdilen ikinci rütbeden Mecidi*” ifadeleriyle rastlamaktayız. Delecourt-Wincqz sonraki yıllarda Mösyö Jose Allard yerine Anvers ve Brüksel fahri şebenderliğine atanmıştır. *Compte Rendu du Congres*, I, Bruxelles, 1903, s.175; BOA, İ.TAL, 161/45; BOA, BEO, 1059/79375.

⁶⁵ Niyazi Bey ekonomik olarak rüştünü ispat etmek için muhtemelen Delecourt-Wincqz vasıtasıyla Brabant Bankasından teminat mektubu almış fakat hükümet banka teminatını kabul etmemiştir. BOA, BEO, 314/23535; BOA, ŞD, 1202/6.

⁶⁶ Bu grubun imtiyaz almak isteyen Kont Andrin Voltermon ve ortağı Terslin Montrö ile bağlantısı yoktur.

⁶⁷ BOA, A.DVN.MKL, 38/13; BOA, Mukavelat Defteri, VII, s. 237-265; BCA, 230, 123/3/1.

⁶⁸ Pech, age, s. 210; BOA, A.DVN.MKL, 38/13; BOA, Mukavelat Defteri, VII, s. 237-265.

⁶⁹ Pech, age, s.211; Kazgan-Önal, age, s.51.

Leon Collinet'in⁷⁰ başkan, H.C. Meeus'un başkan yardımcılığını yönettiği yönetim kurulunda Brüksel İstinaf Mahkemesi üyelerinden Maurice Van Meenen, Haren Peeters, A. Guindorff, Osmanlı tebaasından Armenak Efendi ile hükümeti temsilen Nuri Bey ve İzmir Rum bankerlerinden G. Paleologue yer almıştır.⁷¹

Şirket, İzmir'e su sağlanması için gerekli tesisleri kurmak amacıyla Jules Delecourt-Wincqz görevlendirdi. Gerekli incelemeleri yapan Wincqz'e göre şirketin döşeyeceği boru hattının maliyeti 6.000.000 frank civarında olacaktı. Su Halkapınar gölünden, diğer adıyla Diana Hamam'ından⁷² temin edilecekti. Halkapınar'da başlanan Halkapınar Su Pompa İstasyonunun inşası 1896 yılı Martında tamamlandı.⁷³ Mahmud Celaleddin Paşa başkanlığında tesislere ruhsat verilmesi için tahkikat komisyonu kuruldu. Komisyon bazı eksikliklere rağmen geçici ruhsatı verdi ve şirket 1898 yılında çalışmalarına başladı.⁷⁴

Şirket bir süre sonra imtiyaz süresinin kısa vadeli olduğunu ve yapılan yatırımların bu sürede amorti edilemeyeceğini hükümete bildirerek imtiyaz süresinin uzatılmasını istedi. Hükümet, diğer kentlerdeki su imtiyazları ile mukayese yaparak şirketin endişelerini yerinde bulmuş ve imtiyaz süresini 47 yıldan 85 seneye uzatmıştır.⁷⁵

İzmir Osmanlı Su Şirketi yaptığı yatırımlara rağmen nizamnamesi gereği umumi kullanım için yaptırmış olduğu çeşmeler, yangın muslukları, kamu kuruluşlarına verdiği ücretsiz su ve abone sayısının tahminlerin altında kalması gibi nedenlerle beklediği kara ulaşamamıştır.⁷⁶ Bu sebepten şirket, kamu binalarına verilen ücretsiz suyun israf edildiğini gerekçe göstererek verilen miktara kota koymak istemiş ve fazladan tüketilen her metreküp su için ücret talep etmiştir.⁷⁷

⁷⁰ Leon Collinet günümüzde faaliyetini sürdüren dünyaca ünlü Liege merkezli çimento ve kireç üreticisi Carmeuse'un da kurucusudur.

⁷¹ Pech, age, s.211; Münir Aktepe, "İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri ile Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı 30, 1976, s.135.

⁷² Konak ilçesinde olan Halkapınar Gölü yani Diana Banyosu M.Ö. 50 yılına kadar uzanan antik bir tarihe sahiptir. Şehrin doğal tatlı su kaynaklarından olan rezerv 1973 yılına kadar kullanılmıştır. Bugün, aşırı ve bilinçsiz kullanım nedeniyle tarihi göl kurumuştur.

⁷³ *Le'conomiste Européen*, 22 Mart 1896, s.136.

⁷⁴ Şirket, kesin ruhsatı 1900 yılında almıştır. BOA, İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF), 7/32.

⁷⁵ BOA, BEO, 903/67719; BOA, Yıldız Resmi Maruzat (Y.A.RES), 83/16; BOA, İ.TNF, 6/8.

⁷⁶ Kazgan-Önal, age, s.52. Şirketin kuruluş aşamasında Avrupa finans çevrelerinde böyle bir girişimin yılda 170.000 frank civarında kâr bırakacağı ve ekonomik açıdan oldukça karlı bir tasarruf olacağı vurgulanmıştır. *Le'conomiste Européen*, 22 Şubat 1896.

⁷⁷ BCA. 230, 123/1/3.

Şirket mukavele kapsamında suyun metre-küp fiyatını 2 kuruş olarak belirlemiştir.⁷⁸ Ancak abone çekmek amacıyla çeşitli kampanyalarla tarife ücretini indirmiştir. 1 Mart 1918 yılına kadar en fazla 2 kuruş civarında seyreden su ücretleri bu tarihten itibaren ekonomik ve siyasi istikrarsızlıklar neden gösterilerek aşamalı olarak arttırılmış ve 22 Kasım 1919'da 8 kuruşa kadar çıkarılmıştır.⁷⁹

Şirketin 1900 yılında 1453 olan abone sayısı, 1902 yılında 2800, 1909 yılında 4051, 1918 yılında ise 5193 sayısına ulaşmıştır.⁸⁰ Mali bilançosunu nizamnamesine aykırı olarak her yıl açıklamayan şirket, 1929 yılına kadar zarar açıklamıştır.⁸¹

Cumhuriyetin ilanından sonra şirketin devletçilik ilkesi çerçevesinde satın alınarak millileştirilmesi gündeme gelmiş ve 1938 yılında görüşmelere başlanmıştır. Bu zaman içerisinde süren müzakereler yönetim kurulunun şirketi satmak istememesi nedeniyle 5 yıl sürdü. Müzakereler neticesinde 8 Kasım 1943'te satış sözleşmesi imzalanmış ve İzmir Su Şirketi, İzmir Belediyesine devredilmiştir.⁸²

3.2. İzmir-Göztepe Tramvay ve Elektrik Şirketi

19. yüzyılın ikinci yarısında nüfusu hızla artan İzmir'in yerleşim alanı genişlemişti. Genişleyen alan işyeri ve ev arasında mesafeyi arttırmış, tramvay gibi hızlı ve modern taşıma sistemlerine gereksinim duyulmaya başlamıştır. İzmir'de ilk tramvay hattı, doğrudan bu talepleri dikkate almasa da, 1879'da açılmıştır. Fransızlara ait İzmir Rıhtım Şirketi bünyesinde kurulan ve Rıhtım (veya Kordon) tramvayları olarak bilinen Rıhtım Tramvay Şirketi ilk etapta 4,8 km uzunluğunda hat inşa etmişti. 25 atlı tramvay ile

⁷⁸ Bu fiyat Selanik, İstanbul, İskenderiye, Kahire, Şam ve Beyrut şehirleriyle karşılaştırıldığında oldukça makuldür. *Le'economiste Européen*, 22 Şubat 1896.

⁷⁹ BCA, 230, 123/2/1.

⁸⁰ M. J. Duckerts, *Turquie d'Asie Compte Rendu d'une Exploration Commerciale*, Bruxells, 1904, s. 121; BOA, İrade Dosya Usulü (İ.DUİT), 34/18; İzmir'in sancak bazındaki 1914 nüfusunun 211 bin civarı olduğu düşünülürse abone sayısının 1918'de dahi hayli düşük olduğu söylenebilir. Kemal Karpat, *Ottoman Population 1830-1904, Demographic and Social Characteristics*, University of Wisconsin Press, London, 1985, s.174.

⁸¹ Kurt, age, s.190. Osmanlı Devleti'nde faaliyet gösteren ve imtiyaz sözleşmesi gereği hükümete kâr payı vermesi gereken yabancı şirketlerin yıllık bilançolarında kâr göstermeyerek hükümete ödeme yapmadığı örnekler mevcuttur.

⁸² BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü (30.10), 157/105/5; T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944.

faaliyet gösteren şirket temelde mal taşınması amacıyla kurulmuştu.⁸³ Yolcu taşımacılığında da kullanılan ve kent içi ulaşımında etkin bir yöntem olduğu görülen tramvay için ikinci bir hat inşası fikri ilk kez dönemin Aydın Valisi Midhat Paşa tarafından dile getirilmiş ve projelendirilmiştir. Midhat Paşa Basmane'den Konak'a kadar inşa edilmesini tasarladığı hattın yerli müteşebbisler tarafından hayata geçirilmesini gerektiğini düşünmekteydi. Fakat Midhat Paşa'nın yerli projesi hükümet tarafından kabul edilmedi.⁸⁴ Bu girişimden bir süre sonra Ermeni asıllı Harentz biraderler ve Pierre Guidici İzmir'den Karataş- Göztepe'ye ve sonrasında Urla'ya kadar uzatılmak üzere atlı tramvay imtiyazını talep etti. 1883 yılında hükümet gerekli incelemeleri yaptıktan sonra imtiyazı mezkûr girişimcilere verdi.⁸⁵ Hazırlanan mukaveleye göre; tramvay hattı İzmir rıhtımından başlayarak Karataş, Karantina, Göztepe yolunu izleyecek, isteğe göre Urla iskelesine kadar uzatılabilecekti. İmtiyaz süresi 45 yıl olacak, hükümet 31. yıldan sonra şirketi devletleştirebilecek, ücret tarifesi; 1. sınıf için 30 para, 2. sınıf için 20 para olacaktı.⁸⁶

“İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi” adıyla 25.000 lira sermaye ile resmen kurulan şirketin sermayesi %6 faiz getirisi olan 5 liralık 5000 adet hisse senedine bölündü. Fakat şirket hisse senetlerini kote edemedi.⁸⁷ Nihayetinde, şirket 1886 yılında döşemiş olduğu 3,2 km hat üzerinde 20 atlı tramvay ile seferlerine başladı. Sonrasında hattın uzunluğu 8 km'ye kadar çıkarıldı.⁸⁸ 1895-1904 yılları arasında operasyonlarından sürekli kâr eden şirket bu dönemde yılda ortalama 1,1 milyon yolcu taşıyıp ve 186 bin frank net kâr elde etmiştir.⁸⁹

Tramvay şirketi II. Meşrutiyetin ilanına kadar Osmanlı şirketi hüviyetindeydi.⁹⁰ 1906 yılından itibaren Belçikalı sermayedarlar şirket hisselerini satın almak yoluyla yönetiminde yer almaya başladı. Aynı zamanda İzmir Suları Şirketi yönetim kurulu üyesi olan Augustine Guindorff, tramvay şirketi yönetim kuruluna girip 1908'de yönetim kurulu başkan koltuğuna oturdu. Bu tarihten sonra İzmir Tramvayları, Belçika şirketi hüviyetine büründü⁹¹ ve şirketin merkezi Brüksel'e taşındı.⁹² Bu tarihten

⁸³ Daily Consular Reports, 9 December 1904, No:2128, Department of Commerce and Labor, Government Printing Office, Washington, 1904, s.18.

⁸⁴ BOA, İ.MMS, 68/3175; BOA, Yıldız Esas Evrakı (Y.EE), 40/160.

⁸⁵ Pech, age, s. 243; BOA, İ.MMS, 75/3366; BOA, A.DVN.MKL, 23/26.

⁸⁶ BOA, A.DVN.MKL, 24/6- 30/25; Salname-i Vilayet-i Aydın, 1308 (1891), s.358-364.

⁸⁷ Pech, age, s.244.

⁸⁸ Daily Consular Reports, 9 December 1904, s.18.

⁸⁹ Pech, age, s. 244.

⁹⁰ Duckerts, age, s.147.

⁹¹ Öyle ki, tramvaylar Belçika bayrağının renklerine, siyah, sarı ve kırmızıya boyanmıştır. Kurt, age, s.153.

sonra Selanik Tramvay Şirketi yönetim kurulu başkanlığı yapan A. Rosenthal, P. Hammelrath gibi isimlerin yanı sıra Victor Limaugé, Edouard Rolin, Josse Allard gibi Belçikalılar İzmir-Göztepe Tramvay Şirketinin yönetiminde yer aldı.⁹³ Ayrıca Belçikalıların yönetiminde şirketin yolcu sayısı ve hasılatı kayda değer artış gösterdi.⁹⁴

Belçikalılar tramvay şirketini ele geçince İzmir kamu hizmetlerindeki konumları belirginleştirdi. Bu tarihe kadar hava gazı, su ve tramvay olarak üç temel alanda verilen kamu hizmetlerinin ikisi doğrudan Belçika sermayesi tarafından verilir olmuştu. Osmanlı'da yeni gelişen bir teknoloji olan elektrik imtiyazı da alındığı takdirde Belçikalılar tekel konumuna gelebilecekti. Fakat İzmir'in elektrik imtiyazı karmaşık siyasi ve ekonomik oyunlardan sonra İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilecek fakat Cumhuriyet'e kadar çözüme kavuşmayacaktı.

İzmir için ilk elektrik imtiyaz talebi 1889 yılında, Siemens ve Halske şirketleri adına Ferdinand Reiser'den gelmişti.⁹⁵ Bu talep hükümetçe önce olumlu karşılanmış, mukaveleler dahi hazırlanmıştı. Fakat hükümetin elektrik teknolojisine kuşkuyla bakması imtiyazın askıya alınmasına neden oldu.⁹⁶ 1898 yılında ise İngiliz parlamento üyesi Sir Ellis Bartlett'in imtiyaz için başvurması İzmir elektrik imtiyazını Alman-İngiliz rekabet alanına dönüştürdü. Nihayetinde, Temmuz 1899'da, Bartlett'e İzmir ve Selanik şehri elektrik imtiyazı verildi.⁹⁷ Bartlett, imtiyaz haklarını Paris merkezli Company General de Traction isimli şirkete devretti. Bu satış işlemi İzmir'in elektrik imtiyazı meselesini karmaşık hale getirmiş, Bartlett ve ona verilen imtiyazlar hakkında kuşku uyandırmıştır. Fransız şirketi, 1905 yılında Selanik ve İzmir Elektrik Anonim Şirketini teşkil ederek çalışmalara başlamıştı. Sonrasında Belçika-Fransız ortaklığına giren şirket,⁹⁸ Selanik şehri için gerekli altyapı elemanlarını 3 yıl içerisinde kurdu ancak İzmir için herhangi bir ilerleme kaydedemedi.⁹⁹ Bu durum imtiyazı 1911 yılına kadar sürüncemede bıraktı.

⁹² Kurt, age, s.138.

⁹³ Pech, age, s.244; BCA, 230, 133/5/2; BCA, 230, 133/7/1.

⁹⁴ Eldem'e göre, 1905'te 3,2 milyon yolcu taşıyıp 190 bin lira, 1909'da 4,7 milyon yolcuyla 290 bin lira brüt gelir elde eden şirket, 1913'te yolcu sayısını 5,1 milyona, brüt gelirini 320 bin liraya çıkarmıştır. Bu rakamlar Pech'in verdiği rakamların çok üstünde olmasına karşın şirketin Belçikalı sermayedarların kontrolüne geçtikten sonra gelirlerin arttığı yadsınmaz. Bkz; Pech, age, s. 202, Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s.112.

⁹⁵ BOA, Y.A.HUS, 225/45; BOA, MV, 57/41.

⁹⁶ BOA, ŞD, 1190/11; BOA, Y.A.RES, 100/38.

⁹⁷ BOA, Y.A.RES, 100/38-101/56-101/70.

⁹⁸ Pech, age, s.227.

⁹⁹ BOA, Y.A.HUS, 523/72; BCA, 230, 116/2/1.

1911'de İzmir-Göztepe Tramvay şirketi adına devreye giren Guindorff, hükümete elektrik imtiyazının kendilerine itası için bir taslak sundu. Taslağa göre; imtiyaz süresi 50 yıl olacak, tramvay hatları ve hususi kullanımı için yeterli güçte santral kurulacak, elektriğin kilovat saati 3,1 kuruş olacaktı. Ayrıca şirket önceliği tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi olacaktı.¹⁰⁰ Gerekli tahkikatı yapan hükümet makamları şirket teklifini değerlendirmiş ve 1913 yılında imzalanan mukavele ile İzmir elektrikleri imtiyazı tramvay şirketine verilmiştir.¹⁰¹

Mukavele şirketin var olan haklarının tasdiki, hatlara elektrik verilmesi ve daha önce belediyeye verilen Kokaryalı-Narlidere tramvay hattının imtiyaz sözleşmesi niteliğindedir. Mukavele incelendiğinde; var olan tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi, Kokaryalı'dan başlayarak Atmaşole-İlca-Narlidere hattının inşası, belediyeye önceden ödenen aidatın iki katına çıkarılması, istimlak maliyetinin şirkete ait olması, şirketin zararında tazmin hakkı iddia edememesi, sokaklara 35 adet lamba tesis edilip ücretsiz elektrik verileceği hususları öne çıkmaktadır.¹⁰² Ayrıca şirket bu mukaveleyle sermayesini 300 bin liraya çıkaracaktı.¹⁰³ Bu imtiyazla Brüksel merkezli kurulan İzmir-Göztepe Tramvay ve Elektrik Şirketi Belçikalıları İzmir beledi hizmetlerinde tekel konumuna getirmiştir.

1916 yılına kadar santralin faaliyete geçmesini taahhüt eden şirket, Dünya Savaşı ve işgal yılları nedeniyle inşaata başlayamadı.¹⁰⁴ Cumhuriyetin ilanından sonra imtiyazını sağlama almak isteyen şirket, 1922 senesinde, Mösyö Leon Guinotte Ankara'ya gönderdi.¹⁰⁵ Müzakereler esnasında imtiyazın feshedilmesi gündeme gelince Belçika büyükelçiliği harekete geçti ve Belçika hükümetinin finans-sanayii temsilcisi L.G. Von Campenhout Türkiye'ye davet etti. Nihayetinde görüşmeler sonuç verdi ve 1925 yılında imtiyaz antlaşması hükümet lehine tashih edilerek imzalandı.¹⁰⁶ Böylece 1889'da, II. Abdülhamid saltanatında başlayan İzmir'e elektrik getirilmesi meselesi 1928'da, Cumhuriyet döneminde, elektrik santralinin faaliyete girmesiyle çözülebildi.¹⁰⁷

¹⁰⁰ BCA, 230, 134/16/4.

¹⁰¹ BOA, MV, 231/296.

¹⁰² BOA, İ.MMS, 171/3; BCA, 230, 133/9/2.

¹⁰³ Kurt, age, s.138.

¹⁰⁴ Kurt, age, s.132.

¹⁰⁵ BOA, HR.İM, 45/92- 81/37.

¹⁰⁶ BOA, HR.İM, 241/92; BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı 1920-1928, (030.18.1.1), 13/14/13.

¹⁰⁷ Kurt, age, s.160.

4. İstanbul Altyapı Hizmetlerinde Belçika Sermayesi

4.1. İstanbul Gaz Şirketi (*Société pour l'Eclairage de la ville de Constantinople, Gaz de Stamboul*)

Belçikalıların İstanbul beledi hizmetlerine ilgisi eskiye dayanmaktadır. 1872 yılında Belçika vatandaşı Mösyö Johannes hükümete sunduğu teklifte Avrupa yakasının aydınlatılması imtiyazının kendine verilmesini istemişti.¹⁰⁸ Teklifi uygun bulan hükümet imtiyazı Belçikalılara vermiş fakat Mösyö Johannes kömür ve demir fiyatlarındaki artışı sebep göstererek imtiyazdan vazgeçmiştir. Sonraki yıllarda imtiyaz için başka teklifler olmuş ise de sonuç alınmamıştır.¹⁰⁹ Bu nedenle Yedikule'de bir gazhane inşa ettirilip emanet usulüyle işletilmesi kararlaştırıldı ve inşaat Fransız Mösyö Juve ve Ribola'ya verildi.¹¹⁰ Ancak Fransızlar işi tamamlayamadı, bunun üzerine ihale Belçikalı mühendis Leon Somoza'ya¹¹¹ verildi. 1873'te yapımına başlanan Yedikule Gazhane binası Somoza'nın gayretlerine rağmen ancak 1880'de bitirilebildi. Aynı yıl açılışı yapılan ve yedi sene emanet usulüyle işletilen gazhane, 1887 senesinde imtiyaz usulüyle Sirkeci tüccarından Hasan Tahsin Efendiye verildi.¹¹²

Hükümetin gazhane imtiyazını yabancılara vermekte çekinceleri vardı. İstanbul'un aydınlatılması imtiyazını alma niyetinde olan Banque de Bruxelles, hükümetin bu çekincelerini bildiğinden Hasan Tahsin ile işbirliğine gitmiştir.¹¹³ Öyle ki; imtiyaz önce Mösyö Moser'e verilmiş, bir Osmanlı vatandaşının yani Hasan Tahsin'in devreye girmesiyle Moser'e verilen imtiyaz iptal edilmiştir.¹¹⁴

Banque de Bruxelles'in finansmanı ile 1888'de "İstanbul Şehri Tenvir Şirketi" ismiyle resmen kurulan ve Gaz de Stamboul adıyla bilinen şirket, Eyüp, Bakırköy ve Yeşilköy'ü 40 yıl süreyle gaz ile aydınlatılacaktı. Yedikule Gazhanesi bedelsiz olarak şirkete devredilecek, bunun karşılığında 200 adet fener şirket tarafından bedelsiz tesis edilip ışıklandırılacaktı. Şirketin 30 bin lira olarak belirlenen sermayesi 10 liralık 3 bin hisse

¹⁰⁸ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediyye*, V, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995, s.2633.

¹⁰⁹ BOA, ŞD, 2626/37.

¹¹⁰ BOA, İ.MMS, 46/1968.

¹¹¹ Leon Somoza, 1891'de kurulan Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketinin kurucular kurulunda da yer almıştır.

¹¹² BOA, A.DVN.MKL, 28/3; BOA, İ.MMS, 93/3928; Ergin, age, s.2634.

¹¹³ Van den Reeck, age, s.40.

¹¹⁴ Sertaç Kayserilioğlu-Mehmet Mazak-Kadir Kon, *Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihçesi*, Cilt 1, İGDAŞ Yayınları, İstanbul, 1999, s.85; BOA, İ.MMS, 93/3928.

senedine bölünecek, sermaye %50 arttırılabilecekti.¹¹⁵ Merkezi İstanbul'da olan şirketin asıl yönetim merkezi ise Brüksel'de bulunuyordu.¹¹⁶

Şirket, 1897 yılında 70 çalışanıyla 9262 adet feneri ışıklandırıyordu. Bu sene zarfında, tüketim 1.336.000 metreküp civarında oldu. Bunun, %56'sı sokak aydınlatmasında, %36'sı özel konutlarda, %8'i ise kamu kurumlarında kullanılmış, 16.500 lira gelir elde edilmiştir.¹¹⁷

Banque de Bruxelles'in düzenli olarak yayınladığı raporlarda şirketin gelişimi açıkça görülmektedir; "1892 Ocak ayından beri Gaz de Stamboul düzenli olarak gaz satışlarına başladı. Birçok gaz tesisinde görüldüğü üzere, ilk aşamada bazı zorluklar yaşandı, fakat gelişim her zamankinden daha yavaş gözükmekte...", "1897 yılı boyunca şirketin büyümesi normal hızda seyretti. Özellikle ısıtma sektörü sayesinde gaz tüketimi artmakta... temettü ödemeleri 21 frank civarında olacaktır...", "1900 yılında şirketin... abone sayısı artıyor. Sokak ışıklandırılması için bin yeni fenerin montajı tamamlandı... temettü olarak 25 frank oranında kâr payı dağıtılabilir."¹¹⁸

Buna göre şirket, ilk on yılında beklenen büyümeyi ve karı getirmemiştir. Fakat şirketin potansiyeli gören Banque de Bruxelles ve diğer yatırımcılar 1906 yılına kadar dağıtım şebekesi ve Yedikule Gazhanesi için 200.000 lira civarında yatırım yapmıştır. Yatırımlar neticesinde abone sayısını 20 bine çıkararak ve 4.000 civarında sokak lambası işleten şirketin performansı Banque de Bruxelles'i oldukça memnun etmiştir. Fakat savaşlar nedeniyle kömür arzında yaşanan sıkıntılar büyümenin önünü kesmiştir.¹¹⁹

Balkan savaşları ve kömür fiyatlarındaki artışlar nedeniyle şirketin karlılığı düşüş göstermeye başladı. 1911'de 467.800 frank brüt işletme karı açıklayan şirket 1914 yılında ancak 83.400 frank işletme geliri açıklayabilmiştir. 1914 sonunda 138 km'lik şebekeye 6.175.000 metreküp üretim yapan şirketin mali durumunu Dünya savaşı ağırlaştırdı ve 1915 mali yılında işletme gelirleri ciddi düşüş yaşadı. 1916 yılında gazhanenin üretimi kömür tedarikinde yaşanan sıkıntılar nedeniyle süresiz durduruldu. Aynı yıl şirketin her biri 10 lira değerindeki 3 bin hisse senedi İstanbul Konsorsiyumu bünyesinde SOFİNA Grup tarafından satın alındı ve gaz müşterilerinin elektrik kullanması teşvik edildi.¹²⁰

¹¹⁵ İstanbul Şirket-i Tenviriyeye-i Osmaniyyesi Nizamname-i Dâhilisi, 7 Nisan 1888; Ergin, age, s.2643,

¹¹⁶ Van den Reeck, age, s.41.

¹¹⁷ Güran, age, s.271-272.

¹¹⁸ Van den Reeck, age, s.41.

¹¹⁹ Van den Reeck, age, s.41.

¹²⁰ Tramways et Electricite de Constatinople, Rapport du Conseil d'Administration, Exercise 1916-1917, Bruxelles, 1917, s. 7-8.

SOFİNA Grup, elektriğin gelişiminden duyduğu memnuniyet nedeniyle gazhanenin artık gereksiz bir yatırım olduğu inancındaydı. Bu sebepten gazhanenin yönetimini belediyeye teslim etmek niyetindeydi. 1925 yılında yapılan görüşmeler neticesinde gazhane, Anadolu yakasında faaliyet gösteren Üsküdar-Kadıköy Havagazı şirketinin çoğunluk hissesine sahip olduğu ve yeni kurulan İstanbul Havagazı ve Elektrik ve Teşebbüsat-ı Sınaiye T.A.Ş.'ye devredildi.¹²¹

4.2. Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi (*Société Impériale Ottomane d'Éclairage Par Le Gaz Et L'électricité, Kadi-keuy - Scutari*)

İstanbul'un Anadolu yakasında Kadıköy, Üsküdar ve 8. Belediye Dairesi dâhilindeki semtlerin gaz ile aydınlatılması imtiyazı ise 9 Eylül 1891'de elli seneliğine M. Charles Georgi'ye verildi.¹²² İmtiyaz dâhilinde çoğunluk hissesi Belçika şirketleri Banque de Brabant, Union du Gaz ve Charbonnage de Mariemont et Bascoup'a ait olmak üzere *Gaz ve Elektrik ile Tenvir için Osmanlı Anonim Şirketi* kuruldu. İstanbul'da merkezi olan şirketin asıl yönetim merkezi Brüksel'di.¹²³ Şirket, 1897'de elektrik lafzının kaldırılmasıyla Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi olarak anıldı.¹²⁴

İmtiyaz gereği Anadolu yakasını kömürden mamul bir gaz olan hava gazı ile aydınlatacak olan şirket, Kadıköy Gazhanesini kurdu. 1892'de faaliyete başlayan şirketin 6 milyon franklık sermayesi %5 faiz ödemeli 500 franklık 12.000 hisseye bölündü. Sözleşme gereği, imtiyazın son on yılında %6 temettü ödemesi yapıldıktan sonra net karın %25'inin hükümete verilecekti.¹²⁵ Kuruluş aşamasında Belçika-Fransa ortaklığı görüntüsü veren şirketin kurucular kurulu; Belçikalı Amede Rubem, Kozum Somoza, Leon Somoza, Lucien Guinotte, Henry Varten, Fransız Charles Georgi, Ojen Beratmayr, Ogost Venesot gibi isimlerinden oluşmaktadır.¹²⁶ Şirket kurulduktan sonra Belçikalıların payı Empain grubun yatırımıyla arttı. 1894'te Belçika'nın uluslararası finans kuruluşu Empain Grubun alt şirketi olan ve kent aydınlatma yatırımları yapan Eclairage du Centre şirketi Üsküdar-Kadıköy Gaz'ın %43 hissesini satın aldı.¹²⁷

¹²¹ BCA, 030-18-1-1, 15/56/16.

¹²² Pech, age, s.218.

¹²³ Van den Reeck, age, s.40; *Histoire de L'Empire Ottoman Depuis Les Origines Jusqu'a Nos Jours*, Librairie Hachette, Paris, 1914, s. 689.

¹²⁴ BOA, BEO, 902/67613; BOA, Y.A.HUS, 371/117.

¹²⁵ Pech, age, s.218.

¹²⁶ Üsküdar-Kadıköy Osmanlı Gaz Şirket-i Tenviriyyesinin Nizamname-i Dâhilisi, Ergin, age, s.2659-2660.

¹²⁷ Van den Reeck, age, s.40.

Şirket faaliyetlerinin ilk on yılında beklediği karlılığa ulaşamadı. Bu sebeple 31 Ağustos 1901'de düzenlenen genel kurulda alacaklılar ve hissedarların ortak kararıyla şirketin mali yapısında bir takım değişiklikler yapıldı. Maliyetleri düşürmek amacıyla şirketin hisse senetlerinin değeri 250 franga, sermayesi 3 milyon franga indirildi. Sermayenin azaltılması ve abone sayısının artması gelirleri yükseltti. 1898 yılında brüt gelirini 307 bin frank olarak açıklayan şirket 1906 yılında 605 bin frank brüt, 160 bin frank net gelir sağlamıştır.¹²⁸ 1914 yılında şirket, Üsküdar, Kadıköy ve kısmen Hisar daireleri sokağında 2776 fener yakıyordu.¹²⁹ Bu yıllarda şirket yönetim kurulu; Roch Boulvin, Leon Brison, Gaston Guders ve Paul Wouwermans isimli dört Belçikalıdan, A. Berthelot ve Raynold Legovez adlı iki Fransız'dan oluşuyordu.¹³⁰

Dünya harbine kadar faaliyetlerini aralıksız sürdüren şirket kömür arzında yaşanan sıkıntılar karşısında zeytin posası yakarak üretimi devam ettirmeye çalıştı.¹³¹ Savaş yıllarında abonelerden ve belediyeden alacakların tahsil edilmesinde bir takım sorunlar yaşansa da 1919 yılına gelindiğinde 9.900 lira (yaklaşık 250 bin frank) net gelir sağlandı.¹³²

1920'de Anadolu yakasının elektrikle aydınlatılması imtiyazı da şirkete verildi. İmzalanan ek mukavele ile şirketin imtiyazı elli sene daha uzatıldı. Ayrıca şirket kömür fiyatlarındaki değişikliğe bağlı olarak tarifeleri artırma hakkına da sahip olacaktı.¹³³ Şirket, ülkedeki siyasi karışıklığın sonucunu beklemiş olacak ki elektrik üretimi için girişimde bulunmadı. Çekincelerinde haklı çıkan şirketin İstanbul hükümetiyle yaptığı imtiyaz antlaşması Cumhuriyet ilan edildikten sonra geçersiz sayıldı. 1924 yılında Ankara'ya başvuran şirket yeni bir sözleşme imzalanmasını talep etmiş ve hükümet lehine daha uygun şartlar altında mukavele imzalanmıştır.¹³⁴

4.3. İstanbul'un Elektrik İmtiyazı ve İstanbul Konsorsiyumu (Consortium de Constantinople)

4.3.1. L'Union Ottomane (Fransız-Alman Konsorsiyumu)

Galata Bankerleri ve Fransız sermayesinin marifetiyle kurularak 1871'de faaliyete geçen Dersaadet Tramvay Şirketi (*Société des tramways de*

¹²⁸ Pech, age, s.218-220.

¹²⁹ Kayserilioğlu-Mazak-Kon, age, s.93.

¹³⁰ Pech, age, s.220.

¹³¹ BOA, Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri, (DH.İ.UM.EK), 89/1.

¹³² İstanbul Belediyesi İhsaiyat Mecmuası, 1335, s.200-201.

¹³³ The Electrician Journal, 10 Septembre 1920, s.311; BOA, MV, 252/31-254/118; BOA, A.DVN.MKL, 68/4; BCA, 230, 54/4/1.

¹³⁴ BCA, 230, 10/42/6.

Constantinople) 1898'den itibaren aşamalı olarak Deutsche Bank girişimi Kontinentale Gesellschaft şirketinin denetimine geçti. 2.065.000 frank gibi mütevazı bir sermayeye sahip olan şirket mali açıdan çok başarılıydı. Ancak yeni hatların inşası ve elektrikleştirilmesi hususunda hükümetin baskısı şirket yatırım maliyetlerinin artmasına sebep olacaktı.¹³⁵ Bu sebepten şirket hükümet üzerindeki Alman nüfuzunu kullanarak imtiyazın uzatılması yönünde talepte bulundu. Şirket ve hükümet arasındaki uzun müzakereler neticesinde 16 Ocak 1907 tarihinde şirketin 1918 yılında sona erecek imtiyaz süresi 75 yıl uzatılarak altı yeni hattın inşası imtiyazı ve tramvayların elektrikleştirilmesi önceliği verildi.¹³⁶

Bu sırada Yakın Doğuda nüfuzunu arttıran Deutsche Bank, Fransızlara İstanbul'daki çıkarlarını sağlamlaştırmak amacıyla ortak hareket edilmesini teklif etti. Buna göre; bir konsorsiyum çatısı altında, Belçika veya İsviçre gibi tarafsız bir ülkede 12 milyon frank sermayeli bir şirket kurulacak, tramvay şirketi konsorsiyuma dahil edilerek onun imtiyaz haklarını ve İstanbul'un elektrikle aydınlatılması imtiyazını elde edecekti. Bunun yanı sıra konsorsiyum diğer kamu hizmetleri için yatırımlar yaparak tekel haline gelecekti. Bu şartlar altında; L'Union Ottomane adlı konsorsiyumun 3 Şubat 1909 tarihinde Berlin'de yapılan toplantıda kurulması kararlaştırıldı. Societes Générale, Spitzer, Thalmann, Paribas, Osmanlı Bankası ve Selanik Bankası gibi finans ve endüstri kuruluşlarından oluşan Fransız grubu konsorsiyumun %44,4 hissesine, Alman grubu şirketleri ise %11,6 hisseye sahipti. L'Union Ottomane'de Jose Allard gibi Belçikalı sermaye sahipleri de yer alıyordu. Zürih merkezli olarak kurulan konsorsiyumda, alt ve üst yapı inşaatlarında teçhizat ve mamul ürün ihtiyacının sağlanmasında Alman ve Fransız endüstrisi eşit paya sahip olacaktı.¹³⁷

4.3.2. İstanbul Elektrik İmtiyazı

Osmanlı başkentinde ilk elektrik santrali 1906 yılında Siemens-Halske firması tarafından Dolmabahçe Gazhanesi arazisine kurulmuştu. Santral Dolmabahçe Sarayı başta olmak üzere saray halkının ikamet ettiği Teşvikiye, Yıldız ve Maçka semtlerinin aydınlatılmasında kullanılmaktaydı.¹³⁸ Büyük çapta ilk elektrik denemesi niteliğindeki bu santral İstanbul'un elektrikleştirilmesi girişimlerini teşvik etti. Hükümetin 28 Mayıs 1910'da İstanbul'da bir elektrik

¹³⁵ Jacques Thobie, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris, 1977, s.442.

¹³⁶ BOA, MV, 114/85; Le Journal des débats, 5 juin 1910.

¹³⁷ Thobie, age, s.443; Le Capitaliste, 1 avril 1909.

¹³⁸ Behice Özdemir Tezkaçar, *İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Siemens Tarihi*, Siemens Türkiye Kurumsal İletişim Departmanı, İstanbul, 2006, s.100.

santrali inşası ve dağıtım imtiyazı için ihale düzenleneceğini ilan etmesi Avrupalı sermaye gruplarını harekete geçirdi. Özellikle L'Union Ottomane hedef projesini İstanbul'un elektrik ile aydınlatılması imtiyazı olarak belirlemişti. Hava gazı yatırımlarıyla uzun yıllar İstanbul'da bulunan Belçikalılar da ihale için çok öncesinden tetikteydi. 1907 yılında, Belçika Elçisi Errembault de Dudzeele; İstanbul'da tramvay hizmetinin sadece 5 hat üzerinden verildiğini ve gelecekte hatların elektrikleştirilmesi hususunun Belçika çıkarları için büyük potansiyele sahip olduğunu, hâlihazırda Avrupa yakasında *Gaz de Stamboul*, Anadolu yakasında *Gaz de Scutari* şirketleri havagazıyla şehrin aydınlatılmasını sağladığını, bu şirketlerin Brüksel'in teşvikiyle güç birliği yaparak şehrin elektrik dağıtımını başta olmak üzere beledi hizmetleri monopolünü almaya çalışması gerektiğini Brüksel'e bildirmişti.¹³⁹ Fakat Belçikalıların tek başına Fransız ve Alman finans devleri karşısında başarı elde etme ihtimali çok düşüktü.

Belçikalılar finansal açıdan güçlerini arttırmak için Fransız-Alman L'Union Ottomane karşısında konsorsiyum kurma çabasına girdiler. Bu amaçla Macar Ganz grubuyla birleşen Banque de Bruxelles ve Belçikalı SOFİNA Grup¹⁴⁰, "*Ganz Anonim Elektrik*" adı altında elektrik ihalesine girdi. İhaleye teklif verenler arasında Fransız L'Union ottomane, Amerikalı Westinghouse Elektrik ve Belçika-Macar ortak girişimi Ganz Anonim Elektrik şirketleri öne çıkıyordu.¹⁴¹

Yapılan değerlendirmeler neticesinde İstanbul'un Avrupa yakası elektrik imtiyaz 50 yılına Ganz Anonim Elektrik şirketine verildi ve 1910'da sözleşme imzalandı. 1911 yılında Ganz Anonim Elektrik şirketi 12 milyon frank (528 bin lira) sermayeyle Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'ni teşkil etti ve santral inşası için çalışmalara başladı. Şirketin sermayesi Brüksel, Peşte ve İstanbul Borsalarında kote edilen her biri 500 frank değerinde 24.000 hisseye bölündü.¹⁴²

¹³⁹ Van den Reeck, age, s.42-43.

¹⁴⁰ SOFİNA Grup yapısı itibariyle Belçikalı banka ve endüstri kuruluşlarından oluşmaktadır. Fakat Almanların SOFİNA Grup bünyesindeki bazı bankalardaki dolaylı yatırımları onları da SOFİNA'nın dolaylı ortaklarından biri durumuna getirmiştir. Ayrıca SOFİNA'nın tramvay elektrifikasyonu hususunda AEG, Siemens gibi Alman firmalarıyla ortaklığı söz konusudur. Martinez, age, s. 62.

¹⁴¹ Gil Blas, 1 mai 1910. Bunların dışında imtiyazı almak için 5 şirket daha teklif vermiştir. Bunlar; Fransız Havraise Elektrik Enerji Şirketi (*La Société Havraise d'Énergie électrique*), İsviçreli Un Syndicat Suisse, Fransız Schneider Electric, İsviçre Demiryolları Bankası destekli Endüstriyel Uygulamalar Topluluğu (*Société d'Applications industrielles*) gruplarıdır. La Correspondance d'Orient, 15 juin 1910.

¹⁴² BOA, İ.DUİT, 34/31; BCA, 230, 22/7/2; BOA, DVN.MKL, 51/21; Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi Nizamname-i Dâhilisi, Ergin, age, s.2720-2728.

Alman kontrolündeki Dersaadet Tramvay Şirketi, Ganz Şirketine verilen elektrik aydınlatma imtiyazının tramvayları kapsamadığını belirterek yeni bir anlaşma yapılması ve kendi elektriğini üretmek için imtiyaz talebinde bulundu. Hükümet Alman elçiliğinin de müdahalesiyle Tramvay şirketine 1911'de gerekli imtiyazı verdi. Yapılan antlaşmada; hükümet Tünel şirketinin toplu taşımanın elektrikleştirilmesinde öncelikli imtiyaza sahip olduğunu belirtmiş, tazminat talep edilirse Tramvay şirketinin sorumluluğuna değinmiştir.¹⁴³ Şirket gelecekte sıkıntı yaşamamak için Alman Dresdner Bank'ın kontrolüne geçmiş olan Tünel Şirketini (*The Metropolitan Railway of Constantinople*) 125 bin pounda satın aldı.¹⁴⁴ Fakat tramvayların elektrikleştirilmesi Belçikalıların yönetiminde olan İstanbul Konsorsiyumu yapacaktı.

4.3.3. İstanbul Konsorsiyumu

Elektrik imtiyazında Belçika-Macar ortaklığının, *L'Union ottomane* karşısında başarısı Belçikalıları cesaretlendirdi. Belçikalı sermayedarlar ortak çıkarlar doğrultusunda rakip finans ve endüstri şirketlerinin bir araya getirilerek İstanbul beledi hizmetlerinin tek elden kontrol edilmesinin karlı olacağına inanmaktaydı. Bu doğrultuda 8 Aralık 1911'de Brüksel'de konsorsiyumun genişletilmesi ve *L'Union ottomane* ile birleşme için görüşmeler yapıldı. *L'Union ottomane* istediği imtiyazları alamadığından kurulacak konsorsiyuma katılmaya zaten niyetliydi. İstanbul gibi bir metropolün kamu hizmetlerinden elde edilecek kardan onlarda pay almak istiyordu. Bu ekseninde yapılan görüşmeler neticesinde *L'Union ottomane*'nin katılımıyla 1912'de İstanbul Konsorsiyumu'nun (*Consortium de Constantinople*) kurulması kararlaştırıldı.¹⁴⁵

Konsorsiyum temelde tramvay, metro, gaz, elektrik alanlarında yatırımlar yapacak ve İstanbul beledi hizmetlerini tekel halinde yönetecekti. Sermaye 45 milyon frank olacak, bunun 18 milyonu tramvay, 18 milyonu metro, 9 milyonu ise gaz ve elektrikle aydınlatma yatırımlarına ayrılacaktı. İlk aşamada sermayenin 18 milyonluk kısmı konsorsiyumun ana faaliyet alanı olarak belirlenen İstanbul tramvaylarının ve Tünel olarak bilinen Pera-Galata tünelinin elektrifikasyonu için ayrılacaktı. O zamana kadar ihaleye çıkarılmamış olan metro imtiyazı konsorsiyuma verilirse diğer 18 milyonluk sermaye serbest bırakılacak, 9 milyonluk sermaye ise en son aşamada, gaz şirketlerinin konsorsiyuma katılımı tamamlandığında, şehrin aydınlatma

¹⁴³ BOA, BEO, 4043/303171- 3982/298629- 3728/279540.

¹⁴⁴ BOA, A.DVN.MKL, 51/26; Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011, s.136.

¹⁴⁵ Thobie, age, s.443.

yatırımları için kullanılacaktı.¹⁴⁶ Ayrıca; İstanbul Tramvay Şirketini bünyesinde bulunduran *L'Union ottomane* tasfiye edilerek tramvay şirketi konsorsiyum bünyesine katılacak, 1911'de tramvay şirketinin hükümetle yaptığı anlaşmaya göre yeni hatlar inşa edilecek ve bu hatlar elektrikleştirilecekti. Alman Dresdner Bank kontrolünde olan füniküler (Tünel Şirketi) hattı ve Deutsche Bank'ın almak için görüşmeler yaptığı metro imtiyazı da konsorsiyum bünyesine katılacaktı. Konsorsiyumun teknik yönetimi Brüksel merkezli SOFİNA Grup, mali yönetimi ise Banque de Bruxelles tarafından yürütülecekti ve D. Heinemann ise yönetim kurulu başkanı olacaktı.¹⁴⁷ Ayrıca yatırımlarda kullanılacak sanayi ürünleri üye ülkelerden pay oranları miktarında karşılanacaktı. Bu şartlar altında, Brüksel merkezli SOFİNA Grup yönetiminde, Alman Löew Grubu ve Fransız Bankalarının¹⁴⁸ desteklediği İstanbul Konsorsiyumu (*Consortium de Constantinople*) kuruldu. Berlin Elektrik Şirketleri Topluluğu ve Ganz Elektrik Şirketi de konsorsiyumda önemli kâr payı ile yer aldı.¹⁴⁹

Konsorsiyumda Fransızların payı %35¹⁵⁰, Alman Şirketlerinin payı %32,22¹⁵¹, Belçika sermayesinin payı %24,55¹⁵² ve İsviçrelilerin payı %8,23'tü. Buna göre yönetim kurulunda Fransızlar 7, Almanlar 6, Belçikalılar 6 ve İsviçreliler 1 üye ile temsil edilecekti.¹⁵³

1912'de Alman ve Fransız elçilerinin desteğiyle Deutsche Bank temsilcisi Huguenin metro imtiyazını aldı ve konsorsiyuma devretti. Buna göre Bayezid Meydanından başlayıp, Haliç'e inşa edilecek köprü üzerinden Taksim'e, oradan Pangaltıya ve Şişliye uzanacak, yeraltı ve yerüstü

¹⁴⁶ Le Capitaliste, 31 août 1911, 7 septembre 1911, 28 septembre 1911.

¹⁴⁷ Gil Blas, 28 août 1911.

¹⁴⁸ Le Capitaliste, 7 septembre 1911.

¹⁴⁹ Gil Blas, 22 août 1911, 28 Aout 1911.

¹⁵⁰ Osmanlı Bankası, Selanik Bankası, Banque française, Paribas, Thalmann gibi Fransız bankaları ve Société centrale pour l'industrie électrique, Thomson-Houston France gibi önde gelen elektrik firmaları oluşturmaktadır. Ayrıca konsorsiyumun Fransız endüstrisi için neler vaat ettiğini bilen Fransız Dışişleri Bakanlığı bu süreçte oldukça etkindir. Thobie, s.443.

¹⁵¹ Alman sermayesini Deutsche Bank, Deutsche Orient, Baeyerische Handelsbank, Dresdner Bank gibi Alman finans sisteminin temelini oluşturan şirketlerdir. The Times, 30 June 1914.

¹⁵² Belçika sermayesinin payında; SOFİNA %35,80, Banque de Bruxelles %11,37, Josse Allard %10,79, Cassel et Cie %10,22, Uluslararası Brüksel Bankası (*Banque internationale de Bruxelles*) %6,12, Liege Bankası (*Banque liégeoise*) %2,84, Sté générale des chemins de fer économiques %6,82, Sté générale belge d'entreprises électriques (SGBEE) % 6,82 paya sahiptir. Belçika bankalarının toplamda payı %44,88, Belçika endüstrisinin payı ise %19,dir. Thobie, age, s.443.

¹⁵³ Thobie, age, s.443; Le Capitaliste, 31 août 1911, 28 septembre 1911.

hatlarından oluşacak metro hattı inşa edilecekti. Hattın uzunluğu 7 km olacaktı. Hat sonrasında uzatılabilecekti. Çift şeritli olarak tasarlanan Bayezid-Pangaltı hattı 4,5 yıl içinde tamamlanacak, 10 yıl içerisinde ise Şişli'ye kadar uzatılacaktı.¹⁵⁴ Deutsche Bank bu imtiyazın yanı sıra, İstanbul Tramvay Şirketi, Tünel Şirketi ve L'Union ottmane vasıtasıyla elde edilen yeni hat imtiyazlarını resmen konsorsiyuma devretti.¹⁵⁵ Böylece konsorsiyum, planladığı şekilde 1914'e kadar Gaz de Stamboul dışında Avrupa yakasında kamu hizmeti veren şirketleri bünyesine kattı. Metro inşaatına hemen başlamak isteyen konsorsiyum gerekli fizibilite çalışmalarını yaptı ve metro şirketini¹⁵⁶ kurmuştur. Şirketin 500 franklık 70 bin hisse senedi çıkarması planlanırken metro imtiyazı askıya alınmış ve proje hayata geçirilmemiştir.¹⁵⁷

Konsorsiyuma 1912'de dâhil olan Osmanlı Anonim Şirketi Silahtarağa'da santral inşası için çalışmalara başlamıştı. Ancak Balkan savaşları ve doğal afetler santral açılışını 1914 Mart'ına kadar geciktirdi. Bu zaman zarfında tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi mecburi hale gelmişti.¹⁵⁸ Bu mecburiyet zaten 1911'de tramvayları elektrikleştirilmesi projesini hazırlayan konsorsiyum bünyesindeki Siemens-Schuckert firmasının çalışmalarını hızlandırdı. Çalışmalar neticesinde ilk elektrikli tramvay kurulan geçici santrallerle 16 Ağustos 1913'te Pera'da işlemeye başladı. Mart 1914 ise Silahtarağa termik santralinin faaliyete geçmesiyle İstanbul tramvaylarının tamamı elektrikli hale getirildi. Elektrikli tramvay filosunda Belçika ve Almanya'da üretilen 110 motorlu taşıyıcı ve Siemens tarafından imal edilen 50 römork bulunuyordu.¹⁵⁹

Silahtarağa termik santrali 6300 kilovat kurulu güce sahipti. Bunun 2800 kilovattı raylı sistemlerin elektrifikasyonu için kullanılıyordu. 1914 yılının 10 aylık döneminde 258 km'lik kablo döşeyen ve 1966 müşterisi olan şirket, 5.816.355 kwh üretim ile 31.117 lira gelir elde etti.¹⁶⁰

¹⁵⁴ La Correspondance d'Orient, 1 mars 1913; Thobie, age, s.443; BOA, BEO, 4074/305543; Metropolitan Demiryolu Şirketinin Mukavelenamesi, Ergin, age, s.2529.

¹⁵⁵ La Correspondance d'Orient, 16 avril 1913.

¹⁵⁶ Şirket, "Société Anonyme Ottomane des Chemins de Fer Métropolitains de Constantinople et sa Banlieue" ismiyle kurulmuştur.

¹⁵⁷ *Tramways et Electricite de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration, Exercice 1914-1915*, Bruxelles, 1917, s. 5-6.

¹⁵⁸ Balkan savaşları sırasında ordunun beygir ihtiyacı İstanbul ve İzmir tramvay beygirlerinin satın alınması yoluyla giderilmeye çalışılmış, bu durum tramvay şirketlerinin faaliyetlerini durdurma noktasına getirmiştir. Ergin, age, s.157.

¹⁵⁹ Tezkaçar, age, s.90.

¹⁶⁰ *Societe Financiere de Transports et d'Entreprises Industrielles (SOFİNA), Rapport du Conseil d'Administration, Anne 1914*, Bruxelles, 1915, s.11.

30 Haziran 1914'te tramvay, tünel ve elektrik hizmetlerinin tek bir mega-şirket tarafından yönetilmesi amacıyla, Konsorsiyumu bünyesinde, günlük bazda SOFİNA tarafından yönetilecek İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'ni (*Tramways et Electricite de Constantinople*) kurdu. 18 milyon franklık şirket sermayesi 250 frank değerinde 72 bin hisse senedine bölündü.¹⁶¹ Böylelikle tramvay, tünel ve elektrik şirketleri yeni kurulan şirketin alt şirketleri durumuna geldi.¹⁶²

İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin 1914-1918 yılları arasında yayınladığı faaliyet raporlarına göre tünel şirketi dışında tramvay ve elektrik şirketleri gelirlerini sürekli arttırdı. Özellikle elektrik şirketinin savaşa rağmen muazzam gelişimi konsorsiyum için umut vericiydi. Özellikle Yedikule Gazhanesinin faaliyetini durdurmasıyla 1916 yılında elektrik şirketi, 14.818.900 kwh üretim yaparak 137.509 lira gelir elde etti. 1917 yılının yalnızca ilk altı ayında ise brüt geliri 99.397 lira (yıl sonu tahmini geliri 2.2 milyon frank) olan şirketin müşteri sayısı 7.987 olmuştu.¹⁶³

Avrupa'nın rakip finans çevrelerini Belçika riyasetinde bir araya getirmeyi başaran İstanbul Konsorsiyumu metro gibi prestijli projeleri hayata geçirememesine rağmen elektrik ve tramvay iş kollarında başarılı denilebilecek bir performans sergilemiştir. Ancak yatırımları Cumhuriyetin kurulmasıyla tasarlandığı gibi uzun vadeli olmamıştır.

Sonuç

Osmanlı Devleti altyapı hizmetlerinde Fransa ile birlikte en büyük yatırımcı olan Belçika, İstanbul'da dünyanın en büyük altyapı hizmet konsorsiyumlarından birini kurmuş, İzmir'de tramvay ve su yatırımları yapmış, Selanik altyapı hizmetlerini hava gazı dışında elinde bulundurmıştır. Fransa'nın yatırımlarını Beyrut, Şam, Halep gibi kentlere siyasi emelleri doğrultusunda yoğunlaştırdığı düşünülürse İzmir, İstanbul ve Selanik'e 50 milyon frank civarında yatırım ile Osmanlı Devleti'nde altyapı

¹⁶¹ Van den Reeck, age, s.44; Thobie, age, s.444; Le Temps, 2 juillet 1914; The Times, 30 June 1914; The Financial News, 2 July 1914.

¹⁶² SOFİNA Grup 1912-1914 arasında "Societe Finaciere de Transports et d'Entreprises Industrielles, Rapport du Conseil d'Administration" adıyla yayınladığı faaliyet raporlarında Tramvay, Tünel ve Elektrik şirketlerini İstanbul Konsorsiyumu adı altında ele almıştır. 1915'ten sonra ise bu şirketlerle ilgili raporlarını "Tramways et Electricite de Constantinople, Rapport du Conseil d'Administration" başlığı altında yayınlamıştır.

¹⁶³ *Tramways et Electricite de Constantinople...1914-1915*, s.6-7. *Tramways et Electricite de Constantinople...1915-1916*, s.5-6. *Tramways et Electricite de Constantinople...1916-1917*, s.6-7.

hizmetlerine en çok yatırım yapan ülke Belçika olmuştur. Belçika sermayesi siyasi ve stratejik kaygılardan uzak, ekonomik kazanım amaçlayan yöntemlerle işini yapmıştır.

Belçikalı girişimcilerin Osmanlı ülkesindeki altyapı hizmet yatırımlarının finansmanı Banque de Bruxelles ve Crédit Général Liégeois başta olmak üzere Belçika Bankalarınınca yapılmıştır. Osmanlı Devleti dâhilinde şubeleri olmayan bu bankalar yatırımcıları teminat, sermaye, hisse senetlerinin kote edilmesi gibi zaruri finansal mevzularda desteklemiş, hatta *Gaz de Stamboul* örneğinde olduğu gibi hisse yoluyla şirket yönetimine dâhil olmuştur. Bankaların işe dâhil olup bu şekilde faaliyet göstermesinin ana nedeni giriş bölümünde bahsettiğimiz gibi Belçika sanayisi için yeni pazar yaratma arzudur. Çünkü imtiyaz nizamnamelerinde getirilecek alet edevatın nerden temin edileceği ve gümrüksüz geçişi önemli konulardan olmuştur. İstanbul için kurulan konsorsiyumlarda dahi konsorsiyumlara dahil bulunan girişimcilerin yatırım için gerekli sanayi mallarının kendi sanayilerinden karşılanması hususunda nasıl hassasiyet gösterdiği görülebilir.

Şirketlerin yönetim kurulu incelendiğinde yatırımların çoğunun aynı girişimci tarafından yapıldığı görülür. İzmir Su Şirketi'nin yönetim kurulu üyesi olan A. Guindorff, İzmir Tramvay Şirketi'nin de yönetim kurulu başkanlığını yapmıştır. J. Delecourt-Wincqz ise hem Selanik hem de İzmir Su Şirketlerinin alt yapı projelerini hazırlamış ve yönetim kurullarında yer almıştır. Leon Somoza İstanbul Gaz ve Kadıköy-Üsküdar Gaz Şirketlerinde görev yapmıştır. Yine çalışmalarımızda etkili sermayedarlardan olduğunu gördüğümüz Josse Allard, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin yönetiminde yer almış ve İstanbul Konsorsiyumunda görev yapmıştır. Bundan başka Fransızlarla ortaklıklara girişen Allard, İzmir ve Selanik Elektrik Şirketi ve L'Union Ottomane yönetim kurullarında bulunmuştur. Ayrıca bu Belçikalılar Osmanlı-Belçika ilişkilerinde köprü görevi görmüş, Osmanlı Devleti adına Brüksel, Anvers, Liege gibi kentlerin fahri şehbenderliği görevini üstlenmişlerdir.

Bilançolarda en karlı şirketlerin Selanik şirketleri olduğu görülmektedir. Bunda sosyal dinamiklerin etkisi mutlaka vardır. Fakat karlılık oranlarının bu denli farklılık göstermesinin asıl nedeni olarak kâr paylaşımı meselesini düşünmek ekonomik gerçekliğe daha uygun düşer. İzmir'de kurulan şirketler mukavele yapılırken hükümete net kardan belirli oranda pay vermeyi taahhüt etmişti. Selanik'te kurulan şirketlerin ise hükümete kâr payı verme taahhüdü yoktu. Bu yüzden Selanik şirketlerin bilançoları daha gerçekçidir. İzmir'de kurulan şirketlerin ise hükümetle kâr paylaşımı yapma zorunluğundan karını düşük göstermesi olasıdır. Kaldı ki bu şirketler zorunlu olmalarına rağmen çoğu zaman bilançolarını yayınlamamış ve Nafia Nezareti ile ihtilafa

düşmüştür. Ayrıca bu durum Osmanlı Devleti'nin yabancı sermayeyi mali olarak denetlemekte zorlandığını gösteren bir olgudur. Oysaki Osmanlı hükümetleri şirketlere her türlü idari ve mali olarak her türlü kolaylığı göstermiştir. Mukavele dâhilindeki yükümlülüklerini yerine getiremeyen şirketlere ek süreler verilmiş, tahvil işlemlerinde gerekli izinleri vermiş ve imtiyaz süresini şirketler lehinde tashih etmiştir. Ayrıca kurulacak tesis ve şebekeler için lüzumlu araç gereçler gümrük vergilerinden muaf tutulmuş, kamulaştırma ve doğal kaynakların kullanımında kolaylık gösterilmiştir.

Pragmatik zihniyetli Belçikalı girişimciler sermaye yoğun yatırımlarını halktan karşılık görebileceği kentlere yapmıştır. Netice itibari ile Osmanlı vatandaşı için su, hava gazı, tramvay, elektrik hizmetleri yeni ve bilinmeyen teknolojilerdir. Halkın, özellikle Anadolu'da, bu hizmetlerden haberdar olup hükümetten talep etmesi gibi bir durum o yıllar için geçerli değildir. Fakat İzmir, İstanbul ve Selanik gibi liman ve dolayısıyla ticaretin gelişmiş olduğu, ekonomik hareketliliğinin kültürel etkileşime dönüştüğü kentler yoğun yabancı nüfus barındırmaktaydı. Yabancıların artık kendi yaşadığı yer olarak gördüğü bu kentlere beledi hizmetlerin getirilmesini talep ettiği, bir takım hizmetleri imece usulü imara çalıştıkları bilinmektedir. Bu dinamiklerden haberdar olan Belçikalılar bu sebepten Fransızların Şam ve Beyrut'ta yaşadığı iflasları yaşamamış, Batıya yüzünü dönen bu kentlerde orta vadede karlılığı yakalamıştır.

Belçikalı girişimcilerin sosyo-ekonomik dinamiklerden haberdar olması ve imtiyazların alması çoğu zaman yerel ortaklar vasıtasıyla olmuştur. Selanik'te su ve tramvay imtiyazının alınmasında Nemlizade Hamdi Efendi'nin faaliyetleri buna en güzel örnektir. Selanik'in önde gelen tüccarlarından olan Hamdi Efendi, tramvay ve su imtiyazlarının yanı sıra şehrin gaz imtiyazını da almıştı. Ancak imtiyazları kısa süre sonra Belçikalılara devretmesi başından beri onlarla hareket ettiği ihtimalinin güçlendirir. İzmir Su imtiyazının alınmasında ise Belçikalılar doğrudan İbrahim Niyazi Bey adındaki yerli girişimciyle hareket etmiştir. Öyle ki; Niyazi Bey imtiyaz için teminat mektubunu dahi Belçikalı Brabant Bankasından almıştı. Belçikalıların bu yönde hareket etmesinin temel etkeni Hükümetin imtiyazları yabancı sermayedarlardan ziyade Osmanlı vatandaşlarına vermeyi tercih etmesi olmalıdır. Çünkü Avrupa yakasının gaz ile aydınlatılması ve Yedikule Gazhanesinin işletilmesi imtiyazı ilk önce bir yabancıya verilmiş ise de Hasan Tahsin devreye girmesiyle imtiyaz iptal edilmiş ve sonradan Belçikalılar adına hareket ettiği öğrenilen Hasan Tahsin'e verilmiştir. Ayrıca Belçikalılar yerli ortaklarla çalışmanın halk ile olan münasebetlerde kolaylık sağladığının bilincinde olmalıdır ki Selanik ve

İzmir’de kurulan şirketlerin yönetim kurulunda yerli girişimcilere yer verilmiştir.¹⁶⁴

Fransız, Alman ve İngiliz sermayedarlarının iş alanlarında tekeli politikalar benimsemesi ve hayat alanları olarak gördüğü iş kollarında rakipleri ele geçirme stratejisini İzmir, Selanik ve İstanbul altyapı hizmetlerinin çoğunda pay sahibi olan Belçikalıların takip ettiği anlaşılmaktadır. İzmir tramvaylarının kuruluşunda yer almayan Belçika sermayesi İzmir Tramvay Şirketi’ni ele geçirmiş, o zamana kadar yerli şirket görünümünde olan Tramvay şirketi Belçika şirketi hüviyetine girmiştir. Ayrıca İzmir ve sonrasında Selanik elektrik imtiyazları Belçikalılara verilmek zorunda kalmıştır. Yine İstanbul’un tüm beledi hizmetlerinin tek elden yönetilmesi ve yerli yabancı tüm rakiplerin bertaraf edilmesi için kurulan konsorsiyum devasa bir tekelleşme örneğidir.

Cumhuriyet’ten sonra Belçika sermayesi varlığını ve haklarını korumuştur. Fakat Osmanlı Devleti’nden elde edilen avantajlı imtiyazlar ve mukaveleler Türkiye Cumhuriyeti hükümeti ve vatandaşı lehine tashih edilmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BCA, Nafia Vekaleti (230), 123/3/1, 123/1/3, 123/2/1, 133/7/1, 133/5/2, 116/2/1, 54/4/1, 10/42/6, 22/7/2.

BCA, Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü (30.10), 157/105/5.

BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928), (030.18.1.1), 13/14/13, 15/56/16.

BOA, Babıali Evrak Odası (BEO), 280/20971, 668/50040, 2219/166356, 1059/79375, 3043/228200, 1059/79375, 314/23535, 903/67719, 902/67613, 3728/279540, 3982/298629, 4043/303171.

BOA, Dahiliye Defterler (DH. SAİDd), 83/489.

BOA, Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri, (DH.İ.UM.EK), 89/1.

BOA, Dahiliye İrade (DH.İD), 107/39.

BOA, Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT), 1265/31.

¹⁶⁴ Örnek olarak, Selanik Su Şirketi, Selanik Tramvay Şirketi, İzmir Su Şirketi ve İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi yönetim kurulları incelenebilir.

- BOA, Hariciye İstanbul Murahhaslığı (HR.İM), 200/79, 202/35, 45/92, 81/37, 241/92.
- BOA, İrade Dosya Usulü (İ.DUİT), 34/18, 34/31.
- BOA, İrade Hususi (İ..HUS) 111/77.
- BOA, İrade İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT), 1/3.
- BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 98/4147, 106/4553, 147/7, 68/3175, 75/3366, 171/3, 46/1968, 93/3928.
- BOA, İrade Taltifat (İ. TAL), 117/55, 161/45.
- BOA, İrade Ticaret ve Nafia (İ..TNF), 7/32, 6/8.
- BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), 73/47, 57/41, 252/31, 254/118, 114/85.
- BOA, Mukavelat Defteri, VII, s. 237-265.
- BOA, Sadaret Mukavelenameler (A.DVN.MKL), 30/16, 53/10, 38/13, 38/13, 23/26, 30/25, 24/6, 68/4, 51/21, 51/26.
- BOA, Şura-yı Devlet (ŞD), 1203/44, 1385/22, 1202/6, 1190/11, 2626/37.
- BOA, Yıldız Hususi Maruzat, (Y.A.HUS), 285/1, 285/18, 523/72, 225/45, 523/72, 371/117.
- BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y..MTV), 87/65.
- BOA, Yıldız Resmi Maruzat (Y.A.RES), 83/16, 100/38, 100/38, 101/56, 101/70.

Sürelî Yayınlar

- Le Capitaliste
- Gil Blass
- Le Journal des debats
- Le Temps
- La Correspondence d'Orient
- L'economiste Europeen
- Journal de Salonique
- The Times
- The Electrician Journal
- The Electrical Review
- The Financial News
- T.C. Resmi Gazete

- İstanbul Belediyesi İhsaiyat Mecmuası, 1335, İstanbul: Matbaa-i Osmaniye, 1337.
- Salname-i Vilayet-i Selanik, Tabhane-i Amire, Def'a 13, H. 1312 (1895).
- Salname-i Vilayet-i Selanik, Tabhane-i Amire, Def'a 17, H. 1320 (1903).
- Salname-i Vilayet-i Aydın, Tabhane-i Amire, Def'a 13, H. 1308 (1891).
- Daily Consular Reports, 9 December 1904, No:2128, Department of Commerce and Labor, Government Printing Office, Washington, 1904.
- Tramways et Electricite de Constatinople, Rapport du Conseil d'Administration, Excercise 1914-1915, Bruxelles, 1917.
- Tramways et Electricite de Constatinople, Rapport du Conseil d'Administration, Excercise 1915-1916, Bruxelles, 1917.
- Tramways et Electricite de Constatinople, Rapport du Conseil d'Administration, Excercise 1916-1917, Bruxelles, 1917.
- Societe Finaciere de Transports et d'Entreprises Industrielles (SOFİNA), Rapport du Conseil d'Adminitration, Anne 1914, Bruxelles, 1915.

Tetkik Eserler

- Abastado, L., *L'Orient Qui Meurt, Salonique*, Selonique, 1918.
- Abbeloos, J., "Belgium's Expansionist History between 1870 and 1930: Imperialism and the Globalization of Belgian Business", (ed. Csaba Lévai) *Europe and Its Empires*, Plus, Pisa, 2008, ss. 105-127.
- Aktepe, M., "İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri ile Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı 30, İstanbul 1976, s. 135-200.
- Anastassiadou, M., *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik 1830-1912*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2017.
- Compte Rendu du Congres*, I, Bruxelles, 1903.
- Keyder, Ç.-Özveren, E.-Quataert, D., "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, Ed. Ç.Keyder-E.Özveren-D.Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 121-155.
- Duckerts, M. J., *Turquie d'Asie Compte Rendu d'une Exploration Commerciale*, Bruxelles, 1904.
- Eldem, V., *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.
- Engin, V., *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011.

- Ergin, O. N., *Mecelle-i Umur-u Belediye*, Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995.
- Ergin, O. N., *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, Siyasi İlimler Mecmuası Yayınları, İstanbul, 1944.
- Geyikdağı, N., *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yayınları, İstanbul, 2008.
- Gounaris, B. C., "Selanik", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 103-120.
- Gülan, A., *Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1987.
- Günday, M., *İdare Hukuku*, İmaj Yayınları, Ankara, 2002.
- Güran, T., *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Cilt 5, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2011.
- Histoire de L'Empire Ottoman Depuis Les Origines Jusqu'a Nos Jours*, Librairie Hachette, Paris, 1914.
- Karpat, K., *Ottoman Population 1830-1904, Demographic and Social Characteristics*, University of Wisconsin Publications, London, 1985.
- Kasaba, R., "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, Ed. Ç. Keyder-E. Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 1-22.
- Kayserilioğlu, S.- Mazak, M.-Kon, K., *Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihi*, C. 1, İGDAŞ Yayınları, İstanbul, 1999.
- Kazgan, H.- Önal, S., *İstanbul'da Suyun Tarihi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1999.
- Kurmuş, O., *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul, 2007.
- Kurt, S., *İzmir'de Kamusal Hizmetler 1850-1950*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir, 2012.
- Martinez, A., "Belgian Investment in Tramways and Light Railways: An International Approach, 1892-1935", *The Journal of Transport History*, C. 24, Sayı 1, 2003, ss. 59-77.
- Onar, S. S., *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, Cilt I, Hak Kitabevi, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1966.
- Ortaylı, İ., *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.
- Pamuk, Ş., *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

- Pech, E., *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Imprimerie Gérard Frères, Istanbul, 1911.
- Şişman, C., *The Burden of Silence: Sabbatai Sevi and The Evolution of the Ottoman-Turkish Donmes*, Oxford Press, New York, 2015.
- Tan, T., “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları”, *A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 2, Ankara, 1967, s. 285-326.
- Tekeli, İ., “Anadolu’daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar”, *Toplum ve Bilim*, Sayı 9-10, İstanbul 1980, s. 36-65.
- Tezkaçar, B.Ö., *İmparatorluk’tan Cumhuriyet’e Siemens Tarihi*, Siemens Türkiye Kurumsal İletişim Departmanı, İstanbul, 2006.
- Thobie, J., *Intérêts et Impérialisme Français dans l’Empire Ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris, 1977.
- Van Den Reeck, M., *Belgium in the Ottoman Capital, From the Early Steps to 'la Belle Epoque'*, An Edition of the Consulate General of Belgium, Istanbul, 2000.