T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

OSMANLI DÖNEMİNDE SELANİK LİMANI: 1869–1912

SELAHATTİN BAYRAM
(2502960156)

TEZ DANIŞMANI:

PROF.DR. TEVFİK GÜRAN

İSTANBUL 2009

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

OSMANLI DÖNEMİNDE SELANİK LİMANI: 1869–1912

SELAHATTİN BAYRAM
(2502960156)

TEZ DANIŞMANI:

PROF.DR. TEVFİK GÜRAN

İSTANBUL 2009

ÖZ

Selanik, Osmanlı Devleti'nin yüzü batıya dönük birkaç şehrinin başında geliyordu. Bu özelliği sayesinde Tanzimat sonrası düzenlemelerin adeta uygulama laboratuarı olmuştu.

19. yüzyılın ortalarından itibaren Trakya bölgesinde nakliyat alanında meydana gelen değişiklikler, ürünlerin kolaylıkla daha uzaktaki pazarlara nakledilmesi imkânını doğurdu. Bu çerçevede bölgenin karayollarıyla kendi içinde, demir yollarıyla da Avrupa ve Asya kıtalarıyla bütünleşmesi, emtia nakliyatında önemli artışlar sağladı.

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Cebeli Tarik boğazına kıyasla 32 saatlik zaman tasarrufu sağlamasından dolayı İngiltere ve diğer devletlerin Hindistan'a olan ihracatlarında Selanik cazip hale geldi.

Yerli ve özellikle yabancı tüccar Selanik'teki mevcut iskelenin yetersiz kaldığını öne sürerek yerel hükümete baskı yapmaya başladı ve nihayet Hazine-i Hassa, yüzyılın üçüncü çeyreğinde Selanik'te modern anlamda bir limanın inşasına karar verdi.

Uzun bir hazırlık döneminden sonra Hazine, 1896'da Fransız müteşebbis Edmond Bartissol'e 6.500.000 Frank bedelle limanı ihale etti. Beş yılda bitirilmesi öngörülen liman, değişik sebeplerden dolayı ancak Ekim 1904'te bitirilebildi.

Limanın alt ve üst yapılarıyla diğer müştemilatının inşası aşamasında Liman İnşa Şirketi'yle Hazine-i Hassa arasında derin ihtilaflar yaşandı. Şirketin, inşa yükümlülüklerini bitirmeden batı iskelesini işletmeye açması ve tanzim ettiği yeni tarifelerin Hazine-i Hassa tarafından onaylanmaması, anlaşmazlıklara yeni bir boyut kazandırdı. Taraflar arasındaki bu ihtilaf ancak yeni bir sözleşmeyle aşılabildi.

Kısaca Selanik, kendi içinde ve hinterlandında meydana gelen üretim fazlalığını diğer pazarlara ihraç etmek için gereken coğrafi şartlara sahipti ve bu yetisini modern bir limanla taçlandırmak gerekli hale gelmişti.

Anahtar Kelimeler: Selanik Limanı, Hazine-i Hassa, Bartissol, Cotard, gümrük, tarife, şirket, demiryolları

ABSTRACT

Thessalonica was among a couple of West-oriented cities in the Ottoman Empire. Due to this quality, it almost came to be the practice laboratory of post-Tanzimat regulations. The changes that took place in transportation in the Balkan Region beginning from the mid-1800s enabled the products to be conveniently transported to the markets that were farther away. In this frame, the integration of the region within itself due to the highways and with Europe and Asia due to the railways encouraged important increase in the transportation of products.

The port of Thessalonica became an attractive trade center for England and other Western countries in the Indian export network when the Suez Canal proved to maintain a 32-hour time advantage compared to the trade route that went through the Straits of Gibraltar.

Local and especially foreign traders started to pressurize the local government, claiming that the wharf was inadequate, and eventually Hazine-i Hassa decided to build a modern wharf in the third quarter of the century.

After a long period of preparation, the Hazine-i Hassa adjudicated the port to the price of 6.500.000 Francs to the French enterpriser Edmond Bartissol. The building of the port was predicted to take 5 years, but because of various reasons, it couldn't be finished before October 1904.

Deep conflicts took place between the Hazine-i Hassa and Société Ottomane de Constuction du Port de Salonique in the phase of the completion of the infra and superstructure and the other annexes. The fact that the company started to operate the Western wharf before building requirements were fulfilled and the refusal of the Hazine-i Hassa to confirm the newly regulated timetables added another dimension to these conflicts. The dispute could be resolved only when a new contract was made.

In short, Thessalonica possessed the appropriate geographical conditions that were necessary to export the surplus that accumulated within itself and its hinterland to the other markets, and it was a crucial necessity to crown this advantage with a modern and fully-functioning port.

Key Words: The Selanik Port, Civil list, Bartissol, Cotard, Customs, Price list, Company, Railways

ÖNSÖZ

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin yaptığı önemli kamu yatırımlarının başında Selanik limanı geliyordu. Demir ve karayollarında sağlanan olumlu gelişmelerle önemi bir kat daha artan Selanik, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Trakya bölgesi hinterlandı ile Avrupa'yı Asya'ya ve Afrika'ya bağlayan önemli bir kent haline dönüştü.

Tanzimat uygulamalarının bir uzantısı olarak "Belediye"ye geçilmesiyle şehircilik, ticaret, endüstri, eğitim ve ziraatte gözle görülür ilerlemeler kaydedildi. Bunun doğal sonucu olarak Selanik ve hinterlandında her geçen gün artan üretimi iç ve dış piyasalara sevk etmek, deniz yolu ile deniz aşırı yerlere ihraç etmek gittikçe daha da önem kazanmaya başladı. Mevcut Selanik iskelesinin ihtiyaca yeterince cevap verememesi, giderek sorun olmaya başladı. Bu durum yerli tüccarla Selanik'teki yabancı konsolosların yerel hükümete liman inşası için baskı yapması sonucunu doğurdu.

Bu çalışmada Selanik Liman'ı inşaatının bütün aşamaları incelenmeye çalışıldı. Konuya kaynaklık eden Osmanlı Arşiv belgeleri hacim bakımından ciddi bir yoğunluğa sahiptir. Özellikle Hazine-i Hassa Tahrirat Fonu'nun konuyla ilgili belgelerin önemli bir kısmını oluşturduğunu ifade etmek gerekir. Bunun yanında diğer fonlardan da bir hayli istifade edilmiştir.

Çalışmamız boyunca Başbakanlık Osmanlı Arşivi yönetimince uygulamaya konulan revizyon çalışmaları nedeniyle konumuzla ilgili muhtemel kimi evraka ulaşma imkanı bulamadık. Mesela Rumeli Müfettişliği Selanik Evrakı Katalogları, Meclis-i Vâlâ'nın ilk 5000 evrakı ile Şuray-ı Devlet'in Dâhiliye-I katalogları araştırma yaptığımız dönemde araştırmacılara kapalıydı.

Emtia hareketlerinde meydana gelen değişiklikleri ölçmek amacıyla Selanik Limanı'nın inşa öncesi ve sonrası ihracat-ithalat rakamları bizim için bir hayli önemliydi. Ancak sınırlı sayıdaki belge hariç tutulursa, yeterli sayıda istatistik belgesine ulaşabildiğimizi söyleyemeyiz. Buna rağmen mevcut belgelerle meydana gelen değişimi ortaya koyma imkânını bulduğumuzu söyleyebiliriz.

Çalışmamızın zaman aralığını tespit ederken, Selanik'te liman inşa etme fikrinin kısmen de olsa uygulanmaya konulduğu tarih olan 1869'u başlangıç, 1912'de Balkan Savaşı sonucunda elimizden çıkmasını bitiş tarihi olarak almayı uygun gördük.

Her çalışma kendi içinde birçok zorluklar barındırmakla beraber, sağlanan kayda değer açılımlarla sözü edilen zorlukların üstesinden gelinebiliyor. Bu çerçevede yaptığımız çalışmada değerli yardımlarını bizden esirgemeyen başta tez danışmanım Prof. Dr. Tevfik Güran'a, izleme komitesindeki hocalarım Prof. Dr. Ahmet Kal'a ve Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu'na teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ……...…...III
ABSTRACT…….....IV
ÖNSÖZ…….....V
İÇİNDEKİLER……..…....VII
TABLOLAR LİSTESİ…….....XII
EKLER LİSTESİ……..…….....XIV
KISALTMALAR……..…….....XV
GİRİŞ…….....1
BİRİNCİ BÖLÜM…….….…….....7
1.BİR LİMAN ŞEHRİ OLARAK SELANİK…….....7
1.1.Tarihte Selanik…….....7
1.1.1.Makedonya Dönemi…….....8
1.1.2.Roma ve Bizans Dönemi……..9
1.2.Osmanlı Döneminde Selanik'in Fetih Süreci……...……10
1.2.1.Birinci Murat Hüdavendigar……...…….....10
1.2.2.Yıldırım Bayezit ve Fetret Dönemi……11
1.2.3.II. Murat ve Nihai Fetih……..…….....12
1.3.Selanik Kentinin Coğrafi Konumu…….....13
1.4.Selanik'in Fizikî ve İdarî Yapısı……..……..…….....14
1.5.İktisadî ve Sosyal Açıdan Selanik……17
1.5.1.İktisadî Hayat…….....17
1.5.2.Ticari Hayatın Canlanmasını Etkilemesi Açısından Ulaşım……....……20
1.5.2.1.Karayolları…….……20
1.5.2.2.Demiryolları……....24
1.5.2.2.1.Karaağaç-İskeçe Demiryolu Hattı……25
1.5.2.2.2.Selanik-Dersaadet Bağlantı Hattı……26
1.5.2.2.3.Selanik-Manastır Bağlantı Hattı……..……28
1.5.3.Sosyal Hayat……..….....32
1.6.Osmanlı Devletinin Dış Ticaretinde Selanik'in Önemi…….....…..39

İKİNCİ NÖLÜM…….....……43
2.MODERN BİR LİMANA DOĞRU: ÖN HAZIRLIKLAR……..……43
2.1.Selanik Limanı İnşa Fikri ve 1869 Tecrübesi……..……43
2.2.İnşa Kararı Sürecinde Yaşanan Sorunlar……..…….....48
2.2.1.Hazine-i Hassa ve Rüsumat Kurumu Arasındaki Anlaşmazlık……..….....50
2.2.1.1.Rüsumat Müsteşarı Bertram Efendi'nin Mütalaası…….....…52
2.2.2.Hazine-i Hassa'nın İmtiyaz Hakkıyla İlgili Problemler……55
2.2.2.1.Şahısların İhlali……...…56
2.2.2.2.Belediyenin İhlali…….....61
2.2.2.3.Hazine-i Hassa Alacaklarında Tahsilat Sorunu……...63
2.2.3.Şark Demiryolları Şirketiyle Hazine-i Hassa Arasındaki İhtilaflar……..…….65
2.3.3.1.Şark Demiryolları Şirketi'nin İtirazları…….....66
2.2.3.2.Yeni Sözleşme ve Hazine-i Hassa'nın Çekinceleri……..……...70
2.2.3.3.Nafi'a Nezareti Hukuk Müşavirliği'nin Raporu…….…..……..73
2.2.3.4.İhale Sürecinde Şark Demiryolları Şirketinin Tavrı……...……74
2.3.Selanik Limanı ve Rıhtım Keşif Bedeli Çalışmaları……...……...……...76
2.3.1.Keşif İçin Avrupa'dan Mühendislerin Getirtilmesi……...…….....78
2.3.2.Deniz Zeminini Etüt ve Derinlik Ölçme Teklifleri…….....79
2.3.3.Rıhtımla İlgili Harita Değişiklikleri ve Yeni Teklifler……. …82
2.3.4.Limanın Nerede İnşa Edileceği Meselesi……...84
2.4.Rıhtım İnşasının Şehir Planlamasına ve Arazi Sahiplerine Etkisi……..……..85
2.5.Rıhtım İmtiyaz Talepleri ve Hazine-i Hassa'nın Tutumu……...……..89
2.6.Rıhtım İnşasının İhale Şartları…….....……91
2.7.Girişimcilerin Yaptığı Teklifler ve Kurumların Görüşleri…….....94
2.7.1.Albert Dufour'un Teklifi……...……94
2.7.2.Nafi'a Nezareti Fen İşleri Kaleminin Görüşü……...……97
2.7.3.Selanik Emlak İdaresinin Görüşü…….……....98
2.7.4.Anjşi Kenpell'in Teklifi……..……100
2.7.5.Adı Gizli Bir Girişimcinin Teklifi……...101
2.7.6.Nikolaki Pantelidy'nin Teklifi……...…….....101
2.7.7.İmtiyazsız Olarak Yapılan Teklif…….…....102
2.7.8.Bartissol'ün Teklifi ve Projesi…….....…….…..105

2.8.Jorj Arslan'ın Projelerle İlgili Değerlendirme Raporu……....…….....106
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM……...…..……..110
3.MODERN BİR LİMANA DOĞRU: İNŞA SÜRECİ……...…….…..110
3.1.Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nin Kuruluşu…….....…….....110
3.2.Resmi Temel Atma Töreni……...……...……...112
3.3.Taş Ocaklarının Liman İnşaat Şirketine Tahsisi……...….....112
3.3.1.Ocakların Seçimi ve Taş Naklinde Kullanılacak Güzergah….…….....113
3.3.1.2.Güzergah Boyunca İstimlak Edilecek Arazi……...…….....115
3.3.2.Ocaklardan Çıkacak Antik Eserlerin Durumu……...…...……...117
3.3.3.Barut ve Fitillerin Kullanımında Uyulacak Esaslar……...……...…….....118
3.4.Liman İnşa Sürecinde Teknik Çalışmalarda Ortaya Çıkan Anlaşmazlıklar…...…...119
3.4.1.Taş İskele ve Siper Duvarları…….....…119
3.4.2.Taraklama İşlemi ve Tarak Dubası……....……...…...120
3.4.3.Dalga Kıran İnşası ve Yaşanan Anlaşmazlık…...……...……121
3.4.4.Palamar Halka ve Babaları…….....……..……123
3.4.5.Kullanılan Blok Tipleri…….....……..….124
3.5. Selanik Rüsumat Dairesi İnşası…….....……..……..126
3.5.1.Rüsumat Nezareti'ne Kiralanması Gereken Ambarlar…….....……..…….127
3.5.2.Antrepolar, Sundurma İnşaatı ve Yaşanan İhtilaf…….....……..…….130
3.5.3.Geçici Yolcu Salonu İnşası…….....….……...133
3.6.Liman Eklenti Binaları ve Hazine-i Hassa'nın İhmalleri…….....…....134
3.6.1.Karantina ve Fener İdaresi İnşası…….....134
3.6.2.Karakol ve Pasaport Binaları…….....137
3.6.3.Selanik Liman Şirketi'nin Altyapı Çalışmalarındaki İhmalleri…….....….138
3.7.Merkez İstasyon ve Arazi Meselesi…….....….…140
3.7.1.Şark Demiryolu Şirketinin Bağlantı Sorunu ve Arazi Meselesi…….....…142
3.8.Eski Rıhtımın Tadilatı ve Masrafı…….....……....144
3.9.Selanik Limanı'nın Muhafazası…….....……...145
3.9.1.Limana Gelen Donanmalar…….....…….....147
3.10. Resmi Kayıtların Tutulması…….....…..……151
3.11.Şirketin Hazine-i Hassa'ya Sunduğu Faaliyet Raporları…….....…....154
3.12.Fen Memurlarının İnşaatı Tetkikleri…….....156

3.13.Dördüncü Geçici Kabul Komisyonunun Eksikliklere Dair Tespitleri…….....…..161
3.13.1.Taraklama…….....……...162
3.13.2.Anroşmanlar…….....……162
3.13.3.Kârgir Duvarlar…….....…162
3.13.4.Rıhtım Yolu, Gaz ve Su Şebekeleri…….....……163
3.13.5.Sundurmalar…….....……163
3.13.6.Diğer Tespitler…….....…....164
3.14.Kesin Kabul…….....……...165
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM…….....166
4.GÜMRÜK ve İŞLETME…….....……166
4.1.Ekonomide Yeni Arayışlar ve Osmanlı Devletinin Gümrük Politikaları….....……166
4.1.1.Dâhilî Gümrük…….....……..170
4.1.2.Haricî Gümrük…….....…..172
4.2.Selanik Limanında Gümrük…….....….175
4.2.1.Selanik Limanına Gelen Ticarî Gemiler ve İhracat-İthalat İstatistikleri…….....177
4.2.1.1.Limana Giriş Yapan Gemilerden Alınan Harç…….....177
4.2.1.2.Selanik Limanında Ticarî Hareketlilik…….....178
4.3.Liman İnşaatı Şirketinin Gümrük Tarifeleri Politikası…….....…189
4.3.1.Yerli ve Yabancı Tüccarın Gümrük Uygulamalarına İtirazları…….....……191
4.3.2.Avrupa Devletlerinin İtirazları…….....……..193
4.3.3.Nakliye Taifeleri ve Gümrük İhtilafı…….....….196
4.3.3.1.Karaağaç Demiryolu Tarifesi ve Yaşanan Sorunlar…….....…..196
4.3.3.2.Liman İnşaatı Malzemesinin Gümrük Muafiyeti…….....…..199
4.4.Selanik Liman İşletmesi…….....…..201
4.4.1.Selanik Limanında Uygulanan Tarife…….....…...201
4.4.2.Şirketin Liman İşletmesinden Elde Ettiği Gelir…….....……203
4.4.3.İşçi ve Memur Ücretleri…….....…207
4.4.4.Liman İşletme Şirketiyle Hazine-i Hassa Arasında Ödemeler Konusundaki Anlaşmazlık…….....208
4.4.5.Liman İşletme Şirketiyle Yeni İşletme Mukavelesi İmzalanması…….....210
4.4.6.Batı İskelesi İşletmesi ve Anlaşmazlıklar…….....212
4.4.7.Belediye-Şirket Anlaşmazlığı…….....214

4.4.7.1.Gümrük Tarifeleri ve Belediye…….....….....216
SONUÇ…….....…….218
KAYNAKÇA…….....……...223

EKLER…….....…….229
Ek 1: Selanik Limanı İnşaatı İçin İlan Edilen İhale Şartları…….....……..229
Ek 2: Selanik Limanı Mukavelenamesi…….....…….231
Ek 3: Selanik Limanı'nın Tarifname ve Şartnamesi…….....……..237
Ek 4: Depolanacak Emtianın Beyannamesine ve Eşyanın Suret-i Ahz ve Kabulüne Dairdir…….....……..….....245
Ek 5: Antreponun Makbuz Senedâtına Dâir…….....246
Ek 6: Antrepoya Konulacak Eşyânın Muhâfaza Şekli…….....247
Ek 7: Selanik Limanı İşletme Şartnamesi…….....250
Ek 8: 1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri…….....255
Ek 9: Yenilenen Selanik Limanı Mukavelenamesi…….....262
Ek 10: Selanik Limanı'nın Gayr-i Safi Geliri, 1891 (Kuruş)…….....268
Ek 11: Liman İnşasıyla İlgili Belgeler…….....270
ÖZ GEÇMİŞ…….....283

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Trakya Bölgesi'nde Yapılan Karayolu Çalışmaları,1881–1882 21

Tablo 2: Rumeli Vilâyetlerinde İnşa Edilen Karayolları, 1885 21

Tablo 3: Trakya Bölgesi'nde Yapılan Karayolu Çalışmaları,1887–1888 22

Tablo 4: Selanik-Civar Kentler Arasındaki Karayolu Çalışmaları, 1869..... 22

Tablo 5: Maktu' Olarak İhale Edilen Yolların İnşa Masrafları,1869..... 24

Tablo 6: Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Gelişmesi, 1870–1910…… 31

Tablo 7: 1905–6 Salnamesine Göre Selanik Nüfüsu..... 34

Tablo 8: Selanik Nüfusu, 1890..... 36

Tablo 9: Rumeli'de İdari Bölgelerin Genel Nüfusu, 1893–1914.....37

Tablo 10: Selanik Limanı Keşif Bedeli..... .81

Tablo 11: Blok Tipleri ve Kullanıldıkları Alanlar 124

Tablo 12: Geçici Sitüasyonlar İçin Uygulanacak Fiyat Listesi (Frank)..... 152

Tablo 13: Selanik Limanı'nda Ticarî Hareketlilik, 1839–1846 179

Tablo 14: Selanik Limanı Hubûbat İhracatı, 1882–1891 (Ton) 180

Tablo 15: Selanik Limanı İthalat ve İhracatı,1885–1890 181

Tablo 16: Selanik, İzmir ve Trablusgarp'ın İhracat ve İthalat Gümrük Resmi Miktarı (Kuruş), 1896–1899 182

Tablo 17: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat, 1901–1902 183

Tablo 18: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1903 184

Tablo 19: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1904 185

Tablo 20: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1905 186

Tablo 21: Selanik Limanı'ndan Yapılan İthalat Ve İhracat,1901–1905 187

Tablo 22: Selanik'e Limanı'na Giriş Yapan Gemiler (Genel),1900–1905 187

Tablo 23: Selanik'e Gelen Vapur Yolcuları, 1905 188

Tablo 24: Selanik'ten Adalar, Kadıköy ve H.paşa'ya Giden Yolcular, 1905 **.....** 189

Tablo 25: Selanik Demiryolu Yolcu Gümrük Tarifesi (Kuruş), 1883 197

Tablo 26: Selanik Demiryolu Hayvan Gümrük Tarifesi (Kuruş),1883..... 197

Tablo 27: Selanik Demiryolu Eşya Gümrük Tarifesi (Kuruş),1883 197

Tablo 28: Selanik Limanı İşletme Tarifesi..... 204

Tablo 29: Şirketin İhracat ve İthalat Öngörüsü (Ton), 1891–1922……. 205

Tablo 30: Selanik Limanı Geliri (Frank), 1902–1903 206

Tablo 31: Trakya Kara Gümrüklerinde İstihdam Edilen Memurların Aylık Maaşları (Kuruş)……...208

EKLER LİSTESİ

Ek 1 : Selanik Limanı İnşaatı İçin İlan Edilen İhale Şartları……...229
Ek 2: Selanik Limanı Mukavelenamesi.....231
Ek 3: Selanik Limanı'nın Tarifname ve Şartnamesi……..……..237
Ek 4: Depolanacak Emtianın Beyânnâmesine ve Eşyânın Sûret-i Ahz ve Kabulüne Dair……...245
Ek 5: Antreponun Makbuz Senedâtına Dâir……246
Ek 6: Antrepoya Konulacak Eşyânın Muhâfaza Şekli…….247
Ek 7: Selanik Limanı İşletme Şartnamesi……250
Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri……255
Ek 9: Yenilenen Selanik Limanı Mukavelenamesi…….....262
Ek 10: Selanik Limanı'nın Gayr-i Safi Geliri, 1891(Kuruş)……268
Ek 11: Liman İnşasıyla İlgili Belgeler.....…….270

KISALTMALAR

A.b.	**:** Aynı belge
A.g.e.	**:** Adı geçen eser
A.e.	**:** Aynı eser
A.sl.	**:** Aynı salname
a.g.m.	**:** Adı geçen makale
B.	**:** Receb
BOA.	**:** Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Bkz.	**:** Bakınız
C.	**:** Cilt
Çev.	**:** Çeviren
Ed.	**:** Editör
H.	**:** Hicrî
HH.THR.	**:** Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi
M.	**:** Muharrem, Miladî
S.	**:** Safer
RA.	**:** Rebiyülevvel
R.	**:** Rebiyülahir, Rûmî
CA.	**:** Cemaziyelevvel
C.	**:** Cemaziyelahir
Ş.	**:** Şaban
N.	**:** Ramazan
L.	**:** Şevval
nr.	**:** Numara
S.	**:** Sayı
s.	**:** Sayfa
ty.	**:** Tarih yok
vr.	**:** Varak
Yay.	**:** Yayınlayan
ZA.	**:** Zilkade
Z.	**:** Zilhicce

GİRİŞ

Dünyanın çeşitli toplumlarında ortaya çıkan şehirleşme tecrübesi o toplumun sosyal ve kültürel yapısından etkilenmekle birlikte en çok iktisadi ilişkiler ve sanayileşme ile yakından ilgilidir. H.Pirenne orta çağ şehirlerinin yeniden canlanma şartlarını açıklarken üç unsur üzerinde durur: Ticaret ve sanayinin doğuşu, tüccarların toplanması ve elverişli coğrafya koşulları. Pirenne'e göre "Şehirler tüccarların eserleridir ve ancak onlarla var olurlar." Ticaretin canlanması ve tüccarların şehirlerde toplanması modern çağların şehirlerinin iki temel özelliğinin ortaya çıkışını etkilemiştir: Burjuva sınıfı ve belediye örgütü.[1]

Fakat şehir sadece batı toplumlarında görülen ve Batılı sosyologlarca açıklanan bir olay değildir. İlk ortaya çıkmasından itibaren, tarihin birçok döneminde şehirler Doğu'lu özellikler de taşımıştır.[2] Sadece Avrupa'da değil Hindistan'dan Rusya'ya, Japonya'dan Afrika'ya kadar bütün dünya toplumları farklı şehirleşme tecrübeleri yaşamışlardır. Bu tecrübelerin farklılaşmasında etkin olan unsurlar ise coğrafi, kültürel, dini ve siyasal koşullardır. Şehrin oluşumu hususunda ileri sürülen pek çok tezden birinin sahibi olan Charles Cooley, şehri tanımlarken coğrafi konumuna göre değerlendirmiş, "Şehirlerin oluşumunda temel etkenin ulaşım olduğunu bu yüzden de şehirlerin nehir ağızlarında yahut coğrafî kilit noktalarında, tepe ve ovaların buluşma yerlerinde oluşturulduğunu" söylemiştir.[3]

Bu tespite göre bir şehrin coğrafi konumu, onun önemini ve dünyanın diğer şehirleri arasındaki mevkiini belirlemede en etkili unsurdur. Eğer coğrafî konumun bir şehre sağladığı en önemli avantaj ulaşım kolaylığı ise hem kara hem de deniz ulaşımına açık olmak bir kent için iki misli avantaj demektir. Bu nedenle tarih

---

1 Korkut Tuna, **Şehirlerin Ortaya Çıkış ve Yaygınlaşması Üzerine Sosyolojik Bir Deneme,** İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1987, s.25

2 A.e., s.174

3 Charles Cooley, **The Theory of Transportation,** Publications of The American Economic Association, Baltimore, 1894, s.79

boyunca limanlar, medeniyetlerin temas noktaları olmuştur. Ticari emtianın siyasal sınırları aşabilmesi ancak liman kentlerinde yaşayan tüccarlarca gerçekleştirilebildi. Coğrafyacı ve tarihçiler, kapitalizmin dünya imparatorluklarına nüfuzu bağlamında limanların işlevine, sık sık dikkat çekmişlerdir. Aynı zamanda liman kentleri genişleyen kapitalizmin etkilediği toplumsal dönüşümün gözlemlenebileceği bir insan laboratuarıydı.[4]

"Liman kenti" sıfatının bir şehre verilebilmesi için o şehir, coğrafi konumu, fiziksel görünümü, mekânın planlanması, ekonomik mekanizmaları, nüfus dinamikleri, siyasal hedefleri ve kültürel yaşamı ile belli bir modele uyma özelliği taşımalıdır. Bu nedenle Edhem Eldem, Daniel Goffman ve Bruce Masters, Doğu ve Batı arasında kalan Osmanlı kentlerinden üçünü incelerken, "İstanbul bir liman kenti midir?" sorusunu sorarlar.[5] Bilhassa Osmanlı Devleti söz konusu olduğunda yabancı sermayenin ülkeye girişi, yatırımların artması ve ticaretin canlanması ile beraber bir "liman kenti" profilinin ortaya çıkması modern iktisat anlayışının bir sonucu olarak görülür. Kimi ekonomik dayatmaların ülkelerin kaderlerini belirlediği kuşku götürmez, ancak, bir bölge, ülke veya şehirdeki ekonomik değişimler sadece bu dayatmaların sonucunda mı ortaya çıkmaktadır? Bu soruya cevap aramak bu tezin sınırlarını zorlamak olacaktır.

Siyasî gelişmeler ve uygulanan iktisadî politikaların yanında bir kentin kaderinin büyük ölçüde coğrafî konumu tarafından belirlendiğini söylemek mümkündür. Bu anlamda Osmanlı kentleri içerisinde Selanik de, en az İzmir, İstanbul, Beyrut kadar öne çıkmaktaydı ve diğer liman kentleri gibi ayrıcalıklı bir konuma sahipti. Sözü edilen bu ayrıcalık bir yandan ticarî döngünün merkezinde yer almasından, diğer yandan da Osmanlı'nın Batı ve Doğu ile olan ilişkisinin hem ticarî hem de siyasî ayağını oluşturmasından kaynaklanmaktaydı.

---

4 Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri**, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.121-122

5 Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters, **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep İzmir ve İstanbul**, Çev. Sermet Yalçın, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2000, s. 152-153.

Liman kentlerinin kapitalizm ve burjuvanın gelişmesine olan katkıları ve kapitalist anlayışın bu kentler üzerindeki etkileri gibi konular bu tezin alanının dışındadır. Bu çalışmada, döneminde önemli bir ticarî atılım olarak değerlendirilebilecek Selanik Limanı inşaatının yapılma fikri ile inşa süreci ve sonrasındaki aşamalar ortaya konulacaktır. Öyle umuyoruz ki, bu çalışma bahsettiğimiz dönemdeki bürokratik işleyişle yeni ekonomi anlayışının karşılıklı etkileşimini anlamamıza ve yabancı sermeyenin Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkilerini daha rahat yorumlamamıza yardımcı olacaktır.

Konumuzla ilgisi açısından limanlar ve liman kentleri ile ilgili çalışmalardan bahsetmek gerekirse, Wolfgang Müller Wiener'in "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" ilk akla gelenlerdendir. Bu çalışma İstanbul'u uzun tarihsel süreci ile ele alması ve özellikle İstanbul Limanı hakkındaki en geniş bilgiyi ihtiva etmesi açısından kendi alanında önemli bir eserdir. Bu çerçevede değerlendirilebilecek başka bir inceleme de Çağlar Keyder editörlüğünde yapılan ve dört liman kentinin eleştirel bir bakışla incelendiği "Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800–1914" adlı çalışmasıdır. Adı geçen eserde tezimizin konusu olan Selanik kenti de ele alınmıştır.

Selanik kenti ile ilgili yapılan en kapsamlı araştırmalardan biri Meropi Anastassıadou'nun "Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik" adlı çalışmasıdır. Bu çalışma her ne kadar Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgelerden istifade edilmeden hazırlanmışsa da dönemin Selanik fotoğrafını vermesi açısından önemlidir. Bizim de büyük ölçüde istifade ettiğimiz bu eserde limanın yapımı ile ilgili sınırlı bilgi verilmektedir.

Limanın inşaatı öncesi ve sonrası yaşanan süreçle ilgili bir çalışmaya rastlayamadık. Çalışmamızda bu anlamda takip ettiğimiz kaynak büyük ölçüde Osmanlı arşivleri oldu. İkincil kaynakların azlığından doğan sorunlar dışında, arşivlerin çokluğu, resmi yazışmaların çetrefilliği çalışma sırasında bir dezavantaj olarak ortaya çıkmıştır. Bunun yanında liman inşaatı süresince ilişkide olunan yabancı devletlerin arşivlerine ulaşamamak da tezin genel çerçevesini etkilememekle beraber, bir eksiklik olarak görülmelidir.

Liman inşaatı birincil kaynaklar olan arşivlerden takip edilmeye çalışıldığı için gerek sayısal veriler ve gerekse metin içerisine alınan orijinal belgeler fazladır. Bu metinlerin birçoğu dipnot olarak verilse de, lüzumlu olduğu düşünülen yerlerde metin içerisinde de yer almışlardır. Metnin genel bütünlüğü açısından bu iktibasların konuyu anlama noktasında yardımı olacağı düşünülmektedir.

Tezimizde 1868 tarihinde başlayan ve yaklaşık 1912'ye kadar devam eden inşa süreci bütün detayları ile ele alınmaya çalışılmıştır. "Bir Liman Kenti Olarak Selanik", "Selanik Limanı Hazırlıkları", "Liman İnşaatı", "Gümrük ve İşletme" başlıkları altında dört bölümden oluşan çalışma, bölüm başlıklarından da anlaşılacağı üzere, inşaatın bütün aşamalarını, işleyiş usulü ve ekonomik sonuçlarıyla ele almayı hedeflemiştir.

Birinci bölümde Selanik şehrinin tarihi hakkında genel bilgi verilmiştir. Şehrin geçirdiği tarihsel serüvenin hareketli olmasında en önemli etken olan fiziki ve iktisadî hayat işlenmeye çalışılmıştır. Şehrin gelişiminde coğrafi konumunun getirdiği zenginlik ve sosyal hayat en önemli etken olmuştur. Söz konusu gelişmenin bir sonucu olarak göç alan ve nüfusu sürekli artan Selanik, bu dönemde birçok etnik gurubu bünyesinde barındırmaktaydı. Bu, sosyal ve ticarî hayatın büyük bir gelişme ve değişimin içerisine girmesi anlamına gelmektedir.

Şehrin görüntüsünü değiştiren ve liman inşaatı ile karşılıklı etkileşim içerisinde olan demiryolları yapımı da diğer pek çok etkisi yanında iktisadi sonuçları açısından dönemin en önemli olaylarındandır. Selanik-Dersaadet ve Selanik-Manastır hatları, hem yapım aşamalarında, hem de sonrasında liman inşaatını ve Selanik kentini büyük ölçüde etkilemesi nedeni ile bu bölümde ele alınmıştır. Ticarî açıdan olduğu kadar ulaşım açısından da büyük önem taşıyan bu demiryolu hatları, genelde Osmanlı Devleti, özelde ise Selanik için yeni bir dönemin başlangıcı sayılabilir. Yabancı sermayenin ülkeye giriş tarihlerine denk düşen bu hatların yapım süreci, yabancı sermaye ve Osmanlı iktisadî anlayışı konusunda bize önemli ipuçları vermektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Selanik Limanı inşaatı için yapılan hazırlıklar ve ön çalışmalar ele alınmıştır. 1868'den itibaren başlayan şehir alt yapı çalışmaları ve Sabri Paşa'nın gayretleri ile yapılan ilk rıhtım inşaatı, arşiv belgeleri yardımı ile ortaya konmuştur. İlk rıhtımın yapımı ile beraber modern anlamda bir liman inşası fikrinin ortaya çıkışı ve bu süreçte limanın imtiyaz hakkı konusunda ortaya çıkan ihtilaflar önemlidir. Bu ihtilaflar hem kurumlar arasında hem de yabancı yatırımcılarla yaşanmıştır. Verilen örneklerle, ihtilafların çözüm yolları gösterilmeye çalışılmıştır.

Selanik halkı liman ve rıhtım yapımına kârlı bir yatırım gözüyle bakmıştı. Yapım süresince özellikle sahilde hak sahibi olan arsa sahiplerinin fırsatçılığa dönüşen tutumları da dikkate değerdir. Bu süreçte liman şirketi ile olduğu kadar demiryolları şirketi ile de çeşitli sorunlar yaşanmıştır. Arzuladığı şekilde bir menfaat elde etmeyi hedefleyen demiryolu şirketi zaman zaman inşaatın önüne engeller çıkarmıştır. Böyle bir süreçte Osmanlı hükûmetinin, ilgili nezaretlerin ve yabancı devletlerin tutumu önem arzetmektedir. Bu bölümde hem bu engeller ve bu engellemelerin doğurduğu sonuçlar, hem de çözümleme çabaları ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Hükûmet tarafından inşa öncesi yapılan keşif çalışmaları, yerli ve yabancı mühendislerin görüşleri büyük bir özenle dikkate alınmıştır. Bu görüşler ihale süreci ve şartlarında oldukça önem arzetmiştir. Zira liman inşasının ihale süreci yukarıda sözünü ettiğimiz tutumların açık bir şekilde gün yüzüne çıktığı bir dönemdir. İhalenin şekli, şartları, kime niçin ve hangi gerekçelerle verildiği liman inşaatı süresince yaşanılacaklar açısından önemli bir noktadır. Bu dönemde verilen teklifler ve imtiyaz talepleri de dönemin iktisadî anlayışının pratikteki yansımaları açısından incelenmeye değer bir konu olarak görülmüş ve bu bölümde ele alınmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde, ihalesi Mösyö Bartissol'e verilen liman inşası daha ziyade teknik açıdan ele alınmıştır. Taraflar arasında imzalanan şartnameye göre yapılmaya başlanan inşaatın dolgu ve taraklama işlemleri, dalgakıran yapımında kullanılan malzemelerin nitelik ve nicelikleri arşiv belgelerinin yardımı ile incelenmeye çalışılmıştır. Bu bölümde ele alınan detaylar hem liman inşaat şirketinin

hem de Osmanlı Devleti'nin Selanik Limanı'ndan ekonomik beklentilerini ve haklarını korumak için gösterdikleri çabayı ortaya koymak için önemlidir.

İşletme ile gümrük işlemlerinin birbirini tamamlayan iç içe iki faaliyet alanı olduğunu dikkate alarak bu iki farklı alanı tek bölüm olarak dördüncü bölümde ele almayı daha uygun gördük. Liman inşaatı henüz bitme aşamasına gelmeden işletme ve gümrük alanlarında ortaya çıkan anlaşmazlıkların irdelenmesi önemliydi. Çünkü liman yapımındaki maksada uygun olarak bir an evvel kâr sağlamayı amaçlayan hükûmet ve şirket henüz batı iskelesi inşası biter bitmez, eski rıhtımın sağladığı kısıtlı ticarî hareketliliği bu iskeleye taşıyarak, bir yandan gümrük tarifelerini gündeme getirmişler, diğer yandan da işletmeden doğan sorunlarla uğraşmışlardır. Yine bu bölümde önemine binaen gümrük tarifeleri, bu tarifelerden elde edilen gelirler, yabancı gemiler, ithalat ihracat cetvelleri gibi rakamsal veriler değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı gümrük politikasının da kısaca ele alınmaya çalışıldığı bu bölümde, bu gümrük politikasının Selanik Limanı'nda uygulanabilirliliği kadar, gümrük tarifelerinin ticarî antlaşmalar üzerindeki etkileri de verilmiştir. Limanın gümrük gelirinin önemli bir kısmının yabancı gemilerden elde edilmesinden dolayı, gelen gemilerin nitelikleri, taşıdıkları yükler, bıraktıkları hâsılat da rakamlarla verilmeye çalışılmıştır.

Özetle bu çalışmada, hem Selanik'te inşa edilen rıhtım ve limanın bütün yapım aşamalarını, hem de 1869–1912 yılları arasında ihracat ve ithalata bağlı olarak kentte sağlanan ekonomik dönüşümü ele almaya çalıştık. Ancak sınırların yeniden çizildiği bir yüzyılda, Selanik Limanı yapımının sadece ekonomik gerekçelerle açıklanması tam anlamıyla yeterli bir izah olarak görülmemelidir. Şehri ve çevresini büyük ölçüde geliştiren liman inşaatı ve bu çerçevede yapılan demiryolu hatları gibi diğer çalışmalarda siyasî gelişmelerin ve askerî ihtiyaçların da önemli etkisi olmuştur. Ancak bu tezin iktisat alanında yapılan bir çalışma olmasından ve konuyu siyasî ve askerî tüm yönleriyle ele almak tezin sınırlarını zorlayacağından söz konusu etkileri kısaca incelemekle yetindik.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.BİR LİMAN ŞEHRİ OLARAK SELANİK

1.1.Tarihte Selanik

Gerek geçirdiği tarihsel süreçler ve gerekse üstlendiği toplumsal rol itibarı ile Selanik, günümüze gelinceye kadar, tarihte iz bırakmış devletlerin etkisinde kaldığı gibi zaman zaman bu devletlerin kaderlerini tayin edici özellikte bir kent olmuştur.[1] Etnik yapısının çeşitliliği ve her yeni yönetimin kendi izlerini bırakmak için uygulamaya geçirdiği atılımlar Selanik'i Osmanlı'nın son döneminde bir liman kenti olarak daha da önemli hâle getirmiştir.[2] Bu bağlamda Selanik'in bir liman kenti olarak önemine geçmeden önce, kısaca tarihi ve demografik yapısına değineceğiz.

Selanik kenti adını, Büyük İskender zamanında Makedonya valisi olan Asnatyanos'un oğlu Terma'ya borçludur.[3] Terma adını taşıyan Selanik, bu dönemde, şehri çevreleyen surların dar olması sebebiyle yıkılıp yeniden yapılan ve günümüze kadar kalıntılarını taşıyacak olan daha geniş surlara sahip olmuştur.

Şehir Büyük İskender sonrasında ise Makedonya hükümdarlarından Ksander'in hanımı ve Büyük İskender'in üvey kız kardeşi olan Tsalonika'ın adını almıştır.[4] Zamanla değişikliğe uğrayarak Salonik olan isim, şehrin Osmanlıların eline geçmesinden sonra Selanik haline dönüşmüştür.[5]

---

1 Meropi Anastassıadou**, Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik,** İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2001, s. 42.

2 **A.e.,** s. 6.

3 Başka bir rivayete göre Terma, İskender zamanında Makedonya Valisi olan Antpanos'un oğludur. Yine diğer bir rivayete göre Terma ismi, Selanik civarında bulunan kaplıcalardan dolayı verildi. Selanik'in isimlendirilmesi konusunda iki farklı rivayetten hangisinin doğru olduğunu tayin etmek mümkün olmasa da, Makedonya Hükümdarlarından Ksandar'ın hanımı Tsalonika'nın namına nispet edildiği muhakkaktır. Bknz., **Selanik Vilâyet Salnâmesi**, Def'a 13, Selanik, 1312, s. 174.

4 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 41.

5 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, 19. Def'a, Selanik, l324, s. 205.

Selanik şehri önemini, coğrafi konumu ve bir liman şehri olmasına ilaveten Makedonya, Roma, Bizans ve Osmanlı Devleti gibi devletlerin uzun süre hükmü altında kalmasından da almaktadır.[6] Bu ülkeleri ve tarihsel süreçlerini, konumuzla bağlantısının gerektirdiği kadar, kısaca ele alacağız.

1.1.1. Makedonya Dönemi

Tarihçi Heredot'a göre Makedonya bölgesinin bu adı alması, Selanik'i de kapsayan büyük bir bölgede o dönemde Maket adı verilen bir halkın yaşaması ile olmuştur. Maket halkından gelen bölge adı, zamanla Maketye, Maketya şeklinde değişimlere uğrayarak Makedonya halini almıştır.[7] Makedonya adı M.Ö. 8'inci yüzyıllarda Tesalya ile Ostroma Karasu nehri arasında kalan küçük bölge için kullanılmıştır. Sonrasında bu bölge üzerinde M.Ö. 748 yılında, Karanos adında bir prens tarafından Makedonya Krallığı kurulmuştur. Kral Karanos ve oğulları, yüz sene boyunca sükûnet içinde krallıklarını yönettikten sonra M.Ö. 540 yılında Kral Amintyas zamanında Yunanlılar Makedonya bölgesini istila etti.[8] İstilalar sonucunda bölge bazen Yunanlıların, bazen Ispartalıların zaman zaman da diğer devletlerin himayesi altına girdiği gibi, bağımsız olarak idare edildiği zamanlar da oldu. Bu bölgenin istikrarsızlıktan bir nebze kurtarıldığı dönem, M. Ö. 359'da II. Amnityas'ın oğlu olan II. Filip'in hükümdarlığa geçtiği dönem olmuştur. II. Filip, o zamana kadar birçok istilaya uğrayan Makedonya'yı Yunanlıların nüfuz ve istilasından kurtardı. II. Filip bu dönemde bir taraftan Yunanlıları yenerek Atina'ya girmiş, diğer taraftan Tesalya ve Vetranos (Yenişehir) hükûmetlerini mağlup ederek iktidar alanını genişletmiştir. Böylelikle Filip, kendisinden sonra büyük işler yapacak olan oğlu Büyük İskender'e doğuda Trakya ve Rodop dağlarına, kuzeyde Oskuminus dağlarına, güneyde de Olimp silsilesine kadar ulaşarak, sınırlarını genişlettiği ve artık adını daha büyük bir bölgeye veren Makedonya'yı bırakmıştır.[9]

---

6 Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 42.
7 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, 17. Def'a, Selanik, l320, s. 460.
8 **A.sl.,** s. 460-461.
9 **A.sl.,** s. 461.

Babası II. Filip'in öldürülmesiyle, M.Ö. 336 tarihinde tahta geçen Büyük İskender, ülkesinin sınırlarını genişleterek krallığın en ihtişamlı döneminin mimarı oldu. Yaptığı seferler sonucunda Asya'dan getirdiği servetler ve yeniliklerle Makedonya'nın gelişme ve ilerlemesine pek çok katkı sağladı. Büyük İskender'in ölümüne kadar (M.Ö.323) süren bu ihtişamlı dönem, krallığın valiler arasında taksim edilmesiyle sekteye uğrasa da II. Filip'in damadı olan Ksandra'nın Makedonya hükümdarlığını ilan etmesi ile toparlanma süreci yaşandı. Ksandra'nın ölümü ile III. Filip Ardide tahta geçti. Oldukça çekişmeli ve ihtilaflı bir dönem geçirmesine rağmen Makedonya, III. Filip'in krallığında da bağımsızlığını korumayı başardı. Ancak M.Ö. 168 yılında Roma ile yapılan meşhur Pidena savaşında Makedonya Krallığı yenilerek Roma Devleti'nin bir vilayeti haline geldi.[10]

1.1.2. Roma ve Bizans Dönemi

Büyük İskender zamanındaki ihtişamlı günlerini arasa da Makedonya, Roma zamanında da önemini korumuştur. Makedonya krallığı zamanından kalan konumunu muhafaza eden Makedon kentleri arasında Jostinina (Üsküp), Pravişte (Avrathisarı), Ksendire ve Terma (Selanik) şehirleri sayılabilir. Öyle ki Makedonya bölgesi Romalıların eline geçince Selanik şehri İllirya adıyla önemli bir merkez haline gelmiş ve sınırları kuzeyden ve batıdan genişlemiştir. Roma İmparatorluğu M.S. 476 yılında ikiye bölününce bölge Doğu Roma İmparatorluğu'na bırakılmıştır.[11] Doğu Roma iktidarı sırasında M.S. 7'nci asırda Makedonya'da bir krallık kurulduysa da payidar olamamış ve sonunda Sicilya Kralı Kilyum tarafından zapt edilmiştir. Fakat Kilyum da bölgeyi muhafaza edememiş ve çekilmeye mecbur kalmıştır.

Makedonya'nın bir şehri olan Selanik M.S. 1179 tarihinde Doğu Roma İmparatoru Emanuel tarafından kızının çeyizi olarak Monterra Sinyoru Rine'ye verildi. Ancak bu dönemde, bölgeyi etkisi altına alan Haçlı Seferlerinden dolayı

---

[10] **A.sl.,** s. 462.
[11] **A.y.**

Makedonya, Kudüs üzerine giderek mukaddes yerleri zapt etmek isteyen Haçlıların istilasına uğradı ve Miladi 1232 yılında Haçlıların İstanbul'u zapt etmesi ile Batı Avrupalı haçlıların hükmü altına girdi.[12] Haçlıların İstanbul'u kuşattıkları ve Latin İmparatorluğu'nu kurdukları dönemde İmparator Emanuel İznik'e çekildi. Bu dönemde İmparator Emanuel, sınırları daralan Makedonya'ya rağmen Selanik üzerindeki hüküm ve nüfuzunu devam ettirmesini bilmiştir. Sonrasında ise amaçlarına ulaşamayan Latinlilerin çekilmesiyle bölge tekrar Doğu Roma Devleti'nin idaresine geçti.[13] Makedonya ve özellikle Selanik üzerindeki Bizans İmparatorluğu hâkimiyeti Osmanlıların şehri fethetmesiyle son bulmuştur.[14]

1.2. Osmanlı Dönemi'nde Selanik'in Fetih Süreci

1.2.1. Birinci Murat Hüdavendigar

Selanik bölgesinin Osmanlı hâkimiyetine geçmesi bir anda değil, birçok Osmanlı padişahının idaresini içine alan uzun bir dönemde olmuştur.

Öncelikle miladî 1357 (758 H.) tarihinde Şehzade Gazi Süleyman Paşa kumandasında Rumeli'ye geçen Osmanlılar, miladî 1377 (776 H.) senesine doğru Selanik şehrinin küçük nahiyelerine girmeye başladılar. Veziriazam Çandarlı Halil Paşa[15] ile Gazi Evranos Bey komutasındaki ordular Rodop Dağları eteklerindeki bölgeye girdi. Bölgenin fethinde Osmanlı ordusu, en ziyade Prenses Marveliye tarafından idare edilen Pravişte kalesinde zorlanmıştır. Bu kale Osmanlı ordusunu bir hayli uğraştırmış ve ancak karşılıklı anlaşmaya varılarak, sulh yoluyla fethedilebilmiştir.[16]

---

12 Haçlı seferleri sırasında, Selanik ve diğer liman kentlerinin durumu için bkz: Wolfgang Müller-Wiener, **Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Çev. Erol Özbek, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998, s. 27-30.

13 **A.sl.**, s. 463.

14 **A.y.**

15 İsmail Hakkı Uzunçarşılı**, Osmanlı Tarihi**, Ankara, TTK., 1988, C.I, s. 143.

16 **A.sl.,** s. 463-464.

Uzun uğraşlar sonucunda alınan kale ve kalenin bulunduğu şehre, Gazi Evranos Bey tarafından Avrathisarı adı verilmiştir. Gazi Evronos Bey, Pravişte'nin ardından Kavala, Drama ve Zihne'yi ve yine karşılıklı anlaşma sonucu Siroz'u Osmanlı topraklarına kattı. Siroz'la beraber bölgenin büyük kısmında Osmanlı hâkimiyeti söz konusu olmakla beraber Vidine ve Karaferiye bölgelerinin fethi ile şehrin tamamı Osmanlı yönetimine girdi.[17]

1.2.2. Yıldırım Bayezit ve Fetret Dönemi

Sultan I. Murat döneminde fethedilen ve Selanik'i içine alan bölge 1374'ten 1382'ye kadar Osmanlı Devleti'nin idaresinde kaldı. Bu tarihten 1391'e kadar Osmanlı ile Bizans Devleti arasında sürekli olarak el değiştiren Makedonya'nın büyük bir kısmını oluşturan bölge son olarak, 1392 yılında Yıldırım Bayezit'in Yunanistan seferi esnasında Selanik ve Halkidikya'yı yeniden fethetmesi ile Osmanlı hâkimiyetine girdi. Böylelikle Bizans Devleti Makedonya'daki son topraklarını da kaybetmiş oldu. Ardından Yıldırım Bayezit Karaferye'ye geldi ve Tesalya ile Yenişehir'i Osmanlı topraklarına kattı.[18]

Yıldırım Bayezit'ın fethi sonrasında yaklaşık 10 yıl Osmanlı idaresinde kalan Selanik, Ankara Savaşı'nı izleyen Fetret Devri'nde yapılan anlaşma gereği Süleyman Çelebi tarafından 1402'de Bizans'a geri verildi.[19] Çelebi Sultan Mehmet 1413'te Selanik'i tekrar Osmanlı şehri haline getirdi ise de şehir kısa bir süre sonra Venediklilerin eline geçti.[20]

---

17 **A.sl.,** s. 465; Yılmaz Öztuna, **Büyük Türkiye Tarihi**, İstanbul, Ötüken Neşriyat 1977, C. II, s. 289.

18 Öztuna, **a.g.e.,** s. 313. Yıldırım Bayezid'in Selanik'i fethi Vilâyet Salnâmesi'nde 1393, Büyük Larouss'ta 1394 olarak geçmektedir. Bkz.: **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, Selanik 1312, s.176. **Büyük Larouss Sözlük ve Ansiklopedisi**, İstanbul. 1986, C.XVII, s.10303. Uzunçarşılı, kentin 19 Cemaziyelahir/21 Nisan 1394'te zabt olunduğunu yazar. Bkz. Uzunçarşılı, **a.g.e.,** C. I, s. 408.

19 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, 1312, s. 176. Ayrıca bkz.: Öztuna, **a.g.e.,** s. 395. **Büyük Larousse**, C. XVII, s. 10303.

20 Yılmaz Öztuna, Hammer'in de bu görüşte olduğunu kaydetmektedir. Bkz.: Öztuna, **a.g.e.,** s. 395.

1.2.3. II. Murat ve Nihaî Fetih

Fetret devri sonrası hükümdarlığa geçen Sultan II. Murat, Bizans İmparatoru Emanuel'in krallığını evlatları arasında taksim etmesi ile başlayan karışıklardan faydalanarak; Prens Andronikos'a verilen Selanik'e bir sefer düzenledi. 1423 tarihine denk gelen bu seferde II. Murad Selanik'i muhasara altına aldı, fakat başarılı olamadı. Anadolu Beylikleri'nin bu dönemde isyan eden Şehzade Küşük Mustafa'ya ve Bizans'a yardım etmeleri sebebiyle ve Venedik'le olan sorunlardan dolayı[21] Selanik'in fethi bir süreliğine ertelendi.

Andronikos'un kötü yönetimine karşılık, şehri işgal etmek üzere gelen Venedik donanmasını gören halk yönetime karşı ayaklandı. Bu ayaklanmaya dayanamayan Adronikos İstanbul'a dönmek zorunda kaldı.[22] Böylece 1423'te Selanik Venediklilerin hâkimiyeti altına girdi.[23] Selanik'in bu denli önem kazanmasında etkili olan liman, Venedik tarafından Bizans adına idare edilmeye ve işletilmeye başlandı. Venedik'in, dünya ticaretinde oldukça büyük önemi olan bu Makedonya Limanı'nı eline geçirmesi, Osmanlı Devleti'nin menfaatlerine aykırıydı[24]. Bunun farkında olan Venedikliler uzun süre Osmanlı hücumlarına engel olmak amacı ile Sultan II. Murat'a karşı oldukça cömert davranmışlar, çeşitli hediyeler sunmuşlardır.[25] Fakat ticaret yollarından biri olan Selanik Limanı'nın öneminin farkında olan Sultan II. Murat kendisi ile görüşmeye gelen Venedikli heyete, şehirden kendi rızaları ile çıkmalarını, aksi takdirde sefer düzenleyeceğini bildirdi.[26] Venedik senatosu bu seferi önlemek için Bizans imparatoru Yuannis'den yardım istedi, ancak bu II. Murat'ı durdurmadı.[27]

---

21 Uzunçarşılı, **a.g.e.,** C. I, s. 149,181,409. Ayrıca bkz. Öztuna, **a.g.e.,** s. 391.

22 **A.sl.,** s. 176. Ayrıca bkz.: Öztuna, **a.g.e.,** s. 390. Uzunçarşılı, Andronikos'un Selanik'i 50 bin Duka mukabilinde Venediklilere sattığından bahseder. Ayrıca Andronikos'un İstanbul'a değil, Mora yarımadasına gönderildiğini kaydeder. Bkz.: Uzunçarşılı, **a.g.e.,** C. I, s. 150 ve 408.

23 Konu ile ilgili geniş bilgi için bkz.: Melek Delilbaşı, "Selanik'in Venedik İdaresine Geçmesi ve Osmanlı Venedik Savaşı (1423-1430)", **Belleten**, Ankara, 1976, C. XL, S.160, s.573-588.

24 Öztuna, **a.g.e.,** s. 395.

25 **A.sl.,** s. 177.

26 **A.y.** Uzunçarşılı heyetle padişah arasında meydana gelen bu diyaloğu şöyle verir: "Selanik babamdan kalma mülkümdür. Büyük babam Bayezid bazusunun kuvvetiyle burasını Rumlardan aldı, eğer oranın idaresi Rumların elinde bulansa idi, bunlara haksızlık yaptığımı belki iddia edebilirlerdi. Siz ise İtalya'dan gelen Latinlersiniz. Buralara sokulmanıza sebep ne? Arzunuzla ya oradan çekiliniz, yoksa hemen geliyorum". Bkz.: Uzunçarşılı, **a.g.e.,** C. I, s. 409.

27 **A.e.**

Akabinde Edirne'den Siroz'a geçen II. Murat Anadolu Beylerbeyi Hamza Bey komutasındaki kuvvetleri de yanına alarak büyük bir ordu topladı ve Selanik üzerine sefere çıktı. 1430 yılında üç haftalık yoğun bir kuşatma sonunda kale ve şehir fethedildi.[28] II. Murat, fetih sonrasında iskân politikası uygulayarak Anadolu'da yerleşik birçok Müslüman halkı bu bölgeye nakletti.[29]

Fetihle beraber etnik yapısı biraz daha renklenen Selanik, tarihsel süreçte bu denli hareketli olmasını, ekonomik anlamda önemli bir coğrafî konumda bulunmasına borçludur.

1.3. Selanik Kentinin Coğrafi Konumu

Trakya bölgesi, tarihin ilk zamanlarından itibaren en önemli ticaret yollarının kavşağında bulunmuştur.[30] Kıtalararası geçiş yollarının üzerinde bulunması ve coğrafi koşulları itibariyle liman kentlerinin gelişimine açık olması, bölgenin ticarî açıdan gelişmesine katkı sağlamıştır. İstanbul, bölgenin en önemli liman kenti olarak merkezi bir konumdaydı. Haçlı seferleri sonucunda Latinlerin eline geçmesiyle birlikte İstanbul'un ticarî yükü Selanik'e kaymaya başladı. Böylece İstanbul'da süren Latin hâkimiyeti boyunca Selanik kentinin yıldızı parlamaya devam etti. Bu sürecin sonunda Selanik, liman ve ticaret kenti kimliğini fazlasıyla hak eder bir duruma geldi.[31]

Coğrafi konumu itibariyle incelendiğinde Selanik kentinin ticarî açıdan da ayrı bir önemi haiz olduğu görülür. Selanik, Osmanlı Devleti'nin Rumeli Bölgesi'nde

---

28 Uzunçarşılı, **a.g.e.,** C. I, s. 409-410; Öztuna, **a.g.e.,** s. 395. Ayrıca, Osmanlı'nın idaresi altındaki Selanik hakkında geniş bilgi için bkz. Melek Delilbaşı, "Selanik ve Yanya'da Osmanlı Hakimiyetinin Kurulması", **Belleten**, C. LI, S. 199, Ankara, 1987, s.75-106.

29 I. Murat Hüdavendigar'ın nüfus politikası Rumeli'de Müslüman nüfusun artmasına ve yerli halkın kimi bölgelerde azınlıkta kalmasına neden oldu. Fethedilecek yerlere Türk nüfusu yerleştirmek için doğudaki Türk beyliklerinin üzerine akınlar düzenlemek, tipik bir nüfus siyaseti haline geldi. Bunun için Hamid ve Germiyan Beylikleri'ne doğru yürümek ve yeni Türk nüfusu kazanmak, Rumeli'nin fethi ve Türkleşmesi adına şart olmuştu. Öztuna, **a.g.e.,** s. 290.

30 Osmanlı Devleti'nin dünya ticaret yollarına göre konumu için bkz., Ahmet Tabakoğlu, **İktisat Tarihi Toplu Makaleler I,** İstanbul, Kitapevi Yay., 2005, s.286.

31 Wiener, **a.g.e.,** s. 18.

var olan ticaret hacminin en büyük payına sahip bir merkezdi. Bölgede bulunan üç demiryolu hattının kesiştiği nokta ile Avrupa demir yollarına bağlanmış olması ticarî, siyasî ve askerî açıdan kentin önemini bir hayli artırmış oldu. Avrupa ticaret yollarının Süveyş Kanalı güzergâhı ile en kısa yoldan doğuya, Asya ve Afrika'ya yönelmesi her geçen gün artmaya temayüz gösteriyordu.[32]

İlk limanın henüz 4'üncü yüzyılda yapıldığı Selanik aynı zamanda Termaikos ve Selanik Koyu'nun fiziksel ve coğrafi nitelikleri sayesinde gemiler için adeta doğal bir liman imkânı sunuyordu. Fakat kent Osmanlı hâkimiyetine girdiğinde liman daha önce sahip olduğu derinlik özelliğini kaybetmişti; 4'üncü yüzyılda yapılan Bizans Limanı kumla dolup sığ hale geldiği için gemiler ancak surlar boyunca kendilerine yer bulabiliyorlardı. Bundan dolayı gemilerin getirdiği ticarî emtia ve onlara yüklenecek eşya, hamallarca taşınıyordu.[33] Beden gücüne dayanmaktan kaynaklanan bu zorluğa rağmen yine de Selanik önemli bir ticaret ağının merkezi konumundaydı. Ancak yukarıda sayılan bütün bu avantajlarına rağmen Selanik 1860'lara gelinceye değin, kendi surlarının dışına çıkmayı başarabilen bir kent görünümünde değildi.[34]

1.4. Selanik'in Fiziki ve İdarî Yapısı

Coğrafî olarak önemli bir durak olan Selanik Vilayeti, Rumeli'nin Adalar Denizi sahilinde, Balkan dağ silsilesinin güney kesiminde Thermaikos Körfezi kıyısında, Khalkidiki Yarımadası'nın batı kesiminde Gallikos ve Vardar ırmaklarının delta ovalarına bakan ve yüksekliği 1210 metreyi bulan Khortiatis dağının eteklerinde yer alan bir yerleşim birimi olarak kurulmuştur. Kuzey kısımları genellikle dağlık olup çeşitli yaylaklara, Güney'e sahile doğru inildikçe güzel vadi ve ovalara sahip bir şehir olarak varlığını sürdürmüştür.[35]

---

32 BOA., **HH.THR.,** 210/3, lef 1(H. 27.M.1314/M. 8.VII.1896).
33 Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 44.
34 Basil C. Gounaris, "Selanik", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri,** Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 104.
35 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, 17. Def'a, Selanik, l320. s. 466; **Ana Britanica**, İstanbul, 1990, C. XIX, s.213.

Bizans yönetiminin, imparatorluğun ikinci kalesi olarak gördüğü[36] Selanik, doğuda Edirne Vilayeti ve Doğu Rumeli Eyaleti, kuzeyde Bulgaristan Eyaleti ve Kosova Vilayeti, batıda Manastır Vilayeti ve güneyde Yunanistan ile Adalar Denizi'ne sınırdır.[37] Bu sınırlar hem siyasî hem de ekonomik açıdan, bir liman şehri olarak Selanik'i bir hayli önemli kılıyordu.

Vilayetin sahildeki sınırı doğuda Lağos Körfezi'ne dökülen Mestakarasu nehrinden başlar ve batıya doğru giderek iki ucu kuzeye yönelen küçük bir kavis çizer. Bu kavisin batısında Kavala yer alır. Buradan yine batıya doğru giden sahil bir ikinci kavis daha çizerek Orfani Körfezi'ni, bu noktadan itibaren de sola doğru gidildiğinde, güneyinde Aynaroz yarımadasının bulunduğu Arse Körfezi'ni meydana getirir ki adı geçen yarımada güneydoğuya uzanan kayalıklardan oluşmuştur.[38] Aynaroz, hem bu yarımadanın hem de batısında kalan körfezin adıdır. Aynaroz Körfezi'nden batıya gidildikçe sırayla Longos yarımadası, Ksendire Körfezi ve Ksendire yarımadası yer alır. Üç büyük parmak şeklini gösteren bu yarım adalar dar aralıklarla bir elin ayasını andıran Khalkidiki yarımadasına bağlıdır.[39]

Sahil, Khalkidiki yarımadası berzahından itibaren kuzeybatıya yönelerek Selanik körfezinin doğu kısmını meydana getirir. Körfezin kuzeyinde ve Khalkidiki yarımadasının en batı ucunda Karaburun yer alır ki, körfez bu noktadan itibaren kuzeydoğuya dönerek Selanik Limanı'nın adeta doğal koruyucu sınırı olur. Böylelikle güneyden esecek şiddetli lodosun oluşturacağı dev dalgalar limanın çok uzağında etkisiz hale gelmiş olur.

Selanik'ten itibaren sahil önce güneye, sonra Karaburun karşısında yer alan Vardar Nehri'ne kadar güneydoğuya ve nihayet adı geçen nehrin körfeze döküldüğü noktadan itibaren tekrar güneye yönelerek Yunanistan sınırına kadar uzanır.[40] Selanik Körfezi'nin ağzı Ksendire yarımadasıyla Tesalya sahili arasında yaklaşık 46

---

36 Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 42.
37 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**,, l320, s. 466.
38 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi,** 20. Def'a, Selanik, 1325, s. 87.
39 **A.sl.,** s. 87.
40 **A.sl.,** s. 87; Şemsettin Sami, **Kamusu'l-A'lam,** İstanbul, Mihran Matbaası, 1311.C. IV, s. 2595.

kilometre olduğu halde, kuzeye doğru gittikçe daralır ve Khalkidiki yarımadasının Apanomi burnuyla batı sahilinin Atride burnu arasında genişliği 19 kilometreye ulaşır. Karaburun'la Vardar Nehri'nin körfeze döküldüğü noktalar arasında ikinci bir iç körfez oluşarak darlaşmaya devam eder ve genişlik 6 km.ye kadar iner. Oradan da kuzeydoğuya dönerek bir üçüncü körfez oluşur. Kuzeydeki Küçük Karaburun ile Galik arasındaki noktalardan itibaren daha da darlaşarak Selanik Limanı'nı meydana getirir.[41]

Coğrafi bakımdan iyi bir konumda bulunan Selanik Vilayeti idari olarak Merkez, Siroz, Taşoz ve Drama sancakları olmak üzere dört sancağa bölünmüştü. Bu sancaklara bağlı kazalar şunlardır:

Merkez Sancağı: Merkez, Aynaroz, Vidine, Ustrumca, Tikveş, Ksendire, Karaferye, Avrathisarı, Kevgili, Doyuran, Yenice, Langaza, Katrin, Karacaabad.

Siroz Sancağı: Merkez, Cuma-i bala, Razlık, Nevrekop, Menlik, Demirhisar, Zihne ve Petriç.

Drama Sancağı: Merkez, Kavala, Sarışaban, Robçoz ve Praveşte.

Taşoz Sancağı: Sadece merkezden oluşan bir kazası vardı. Böylece Selanik Vilayeti merkez kazalarla birlikte toplam yirmi sekiz kazaya bölünmüştü.[42]

Selanik, yukarıda da belirtildiği gibi coğrafî yapısı ve idaresi ile olduğu kadar, iktisadî, siyasî ve sosyal yönüyle de önemli bir kentti. Osmanlı Devleti'nin kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve sistemin içinde bir uç bölgesine dönüşmeye[43] başlamasında Selanik Limanı'yla hinterlandının sağladığı katkı büyüktü.

---

41 **A.e.**

42 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**, 1324. s. 4 -5.

43 Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl,** Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul, Belge Yay., 1993, s.97.

1.5. İktisadî ve Sosyal Açıdan Selanik

1.5.1. İktisadî Hayat

18'inci yüzyılın son dönemlerinden itibaren modern şehir ve ekonomilerin özelliklerini taşımaya başlayan Selanik kentinin, yabancı sermaye ile olan bağlantısı ve merkez ekonomilerin denetimi altında Batı ekonomik anlayışından etkilendiği gerçeği göz ardı edilemez. Fakat bir sömürge ekonomisinin izlerini taşıdığı fikri abartılı bir yorumdur. Etnik yapısı ve kültürel zenginliği ile Selanik, sömürge kültürüne karşı koyabilecek potansiyel bir direnc her zaman sahip olmuştur. Elbette ki bu yorum bizi, kapitalizmin bütün gücüyle ortaya konduğu bir dönemde Selanik kentinin bu realiteye karşı, kendisini koruyabildiği iyimserliğine de götürmemelidir. Kentin bölgedeki ticarî hareketlilikten, küresel ekonomi anlayışından ve kapitalizmin etkilerinden bağımsız olduğu düşünülemez.[44]

Selanik'teki iktisadî hayat, dönem bakımından kısmen inceleme alanımıza giren 19'uncu yy'da değişik dalgalanmalar göstermiştir. Yüzyılın ikinci çeyreğinin ortaları itibari ile ve bilhassa 1840'ların akabinde önemli miktarda ticarî hareketliliğe sahne olmuştur.[45] Sözü edilen canlanmanın oluşmasında, dördüncü bölümde üzerinde duracağımız gibi, başta Rusya ve İngiltere[46] olmak üzere bazı Avrupa devletleri ile yapılan ticarî antlaşmalar etkili olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde Selanik, Rumeli Bölgesi'nin İstanbul'dan sonraki en önemli ticaret merkeziydi. Özellikle üç demiryolu hattının merkezi konumunda bulunması ticaretteki önemini daha da artırdı. Selanik'le bağlantılı demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'nin merkezden uzak olan Selanik ve çevresini yakınlaştırma yanında

---

44 Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri**, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.127.

45 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 92.

46 Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913),** Ankara, Yurt Yay., 1984, s.19.

Selanik'in siyasî ve ticarî açıdan var olan önemini ikiye katlamıştı.[47] İç ticaret, şehir merkezinin yanında Siroz, Drama, Kavala, Nevrekop ve Kevgili kazalarında yoğunlaşırken, dış ticaretin neredeyse tamamı Selanik ve Kavala limanlarından yapılıyordu. Çayağzı, Lithor, Katrin, Ksendire ve Aynaroz iskelelerinden gerçekleşen ihracat ve ithalatın o kadar önemi yoktu.[48]

İç ticaretin büyük bir kısmı pazarlarda ve yılın belli zamanlarında kurulan panayırlarda gerçekleşiyordu. O dönemde panayırlarda gerçekleşen ticaretin hacmi yıllık 80.000 Osmanlı lirasına ulaşıyordu. Yeni yolların yapılması ve benzeri sebepler yüzünden ihtiyaç duyulan ticarî emtiaya kolaylıkla erişme imkânı, panayırların eski önemini azalttıysa da ticarî anlamdaki varlıkları devam etti. Cari ticaretin yarıdan fazlası pazarlarda yapılıyordu.

Bu dönemde dış ticarette İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya, İtalya, Yunanistan, Rusya, Belçika ve Sırbistan ile münasebette bulunuldu. Hicri 1324 (m.1906) yılında gerçekleşen toplam dış ticaret hacmi, tahmini olarak, 8.5 milyon Osmanlı lirası civarındaydı. Bunun yarısından fazlası ithalat, 3.5 milyonu ihracattı. Dış ticaretin yarısından fazlası Selanik limanı, %20'si Kavala ve Çayağzı iskeleleri, geri kalan miktar da diğer iskelelerden gerçekleşmişti.[49]

Söz konusu yerlerden 1906'da gerçekleştirilen dış ticaretin %30'u İngiltere ile yapılırken İngiltere'nin arkasından Almanya ve Fransa geliyordu. Bu yıllarda Almanya, Selanik'in dış ticaret hacminde gittikçe rekabet gücünü artırmaya başladı ve İngiltere'nin ardından ikinci sıraya yükseldi.

Selanik, hinterlandında bulunan Kosova, Manastır, Yanya vilayetlerinin de ihracat ve ithalat merkeziydi. Bu hinterlanttan gerçekleşen dış ticaretin büyük bir

---

47 Arzu Nurdoğan, "Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,** 1999, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı), s. 12-13.

48 **Selanik Vilâyeti Salnâmesi**,, 1325, s. 618.

49 **A..sl.,** s. 618-619.

kısmı da Selanik'ten yapılıyordu.[50] Selanik kentinin Osmanlı ekonomisine olan bu büyük katkısı, bir liman şehri olarak İstanbul ve Avrupa ile Balkanların bağlantı merkezinde bulunması, bu merkezin demiryolu hattı ile desteklenmesi gibi etkenlerle gerçekleşmekteydi. Selanik kentinde bir liman inşasına başlanılması fikri de her geçen gün artan ticaret hacminin etkisi sonucunda olgunluk kazanmıştır. Bu çerçevede özellikle kadim şehir surlarının yıkımı ile başlayan süreç etkili olmuştu.

Tarihsel süreçte gerek ekonomik gerekse siyasî anlamda merkezî konumda bulunması nedeniyle, Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul ile Balkanlar ve Avrupa arasında ticarî bir köprü işlevi gören Selanik bu dönemde pek çok yatırıma konu olmuştur. Bu çerçevede Selanik, yakın çevre ve hinterlandında var olan hareketlilikten hem siyasî hem de iktisadî açıdan etkilenmiştir. Bunun doğal sonucu olarak da kurumlar arası tartışmaların odağında bulunmuştur. Özellikle, Yunanistan'ın 1830 yılına kadar yaşadığı bağımsızlık hareketi süreci Selanik'i bir hayli olumsuz etkilemiştir. Fakat Kırım savaşı (1853-1856) ile beraber ticarî alanda yeniden bir canlanma dönemine girilmesi Osmanlı hâkimiyeti altındaki Selanik'i yabancıların ilgi odağı haline getirmiş ve bu ilgi Avrupa devletlerine, Osmanlı'nın Düyunu Umumiyeden kalan borçlarını, Selanik'ten gelen rüsumat ve gümrük vergilerinden tahsil edebilme imkânını sağlamıştır.[51]

Selanik, Osmanlı'nın Tanzimat sonrası girdiği borçlanma sürecinde uzun süre sözü edilen borçların ödenmesinde büyük katkısı olan bir liman kentiydi. Ancak tek başına bu yükü kaldırmağa gücü yetmeyeceği açıktı. Bu yüzden Selanik gümrüklerinden gelen ağnam vergisinin diğer merkezlerdeki gibi tamamen Osmanlı'nın elinden alınıp Düyunu Umumiye İdaresi'ne bağlanması kaçınılmaz olmuştur. Selanik gibi önemli bir ticaret merkezinden gelecek olan bir dizi gelirin kesilmesi Osmanlı siyasetçi ve düşünürlerinde üzüntüye yol açmıştır. Öyle ki Namık Kemal diğer ticaret kapıları ile beraber Selanik Limanı gelirinin yabancıların eline

---

50 Osmanlı'nın ve çevre ülkelerinin dış ticaret yükünü taşıyan Selanik 1912'de Trabzon, Samsun ve Beyrut Limanları'ndaki ticari işleyişin iki katına sahip olacak ve Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde uluslararası ticarette söz sahibi olacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz.: Keyder, Özveren ve Quatert, **a.g.m.,** s. 131.

51 Gounaris, **a.g.m.,** s.106.

geçmesini, Devlet-i Âliye'nin iflasa doğru sürüklenişinin nedeni olarak yorumlayacaktır.[52]

Bir liman kenti olarak Selanik, coğrafi özelliklerinin de zorlaması ile merkez-çevre ilişkisini belirleyen bir şehir konumuna gelmişti. Dolayısı ile merkezden başlayarak yapılacak her yenilik Selanik'i büyük ölçüde etkilemekteydi. Bu bağlamda bir devlet politikası olarak genelde Anadolu ile Rumeli'nin, özelde Rumeli Bölgesi'nin baştanbaşa demiryolu ağı ile örülmesine çalışılmış, karayollarında, menfez ve köprü yapımlarında nispi iyileşmeler sağlanmış, son olarak da Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır arasında yapılacak bağlantı hatları ile bölgenin Avrupa ve Asya'ya bütünleşmesi sağlanarak ticaret hacminin önemli oranda artması hedeflenmiştir. Böyle bir öngörüde ticaret gemilerinin tonajları ile mevcut iskelenin kapasitesi arasında yeterlilik açısından bir uygunluk olmadığı açıktı. Bu durumda ticarî gemilerin doğrudan rıhtıma yanaşıp yükleme ve boşaltma yapabilecekleri bir limanın inşası zorunluydu.

1.5.2. Ticarî Hayatın Canlanmasını Etkilemesi Açısından Ulaşım

1.5.2.1. Karayolları

Osmanlı Devleti'nde bir bölgede üretilen tarım ürünlerinin başka bir bölgeye taşınması at ve öküz arabalarıyla daha düşük maliyette yapılabiliyordu. Fakat ülke çapında at ve öküz arabalarının işleyebileceği düzgün yolların azlığı nakliyenin yüksek maliyeti nedeniyle üretim bölgeleri arasında ürün naklini imkânsız hale

---

[52] Namık Kemal gelirleri yabancılara giden bu ticaret kapıları hakkındaki düşüncelerini şu şekilde ifade eder: "(…) Bu derece karşuluk deyû gösterilen vâridât-ı mülkiyemizin idaresini bile ecnebiler ellerine vermek kapusu açıldığından bu sene Tuna ve Edirne ve Selanik âşarı ve Anadolu'nın ağnam Rüsûmatı elimizden gittiği gibi gelecek senelerde muhtaç olacağımız istikrazlarda dahî sair vâridatımız takım takım verileceği ve böylelikle eğerçi Bâb-ı âli'nin meşagil-i mülkiyesi azalub işi gücü beher sene istikraz yapmak ve kurtulan vâridatı yeni bir borca takmak külfetinden ibaret kalacağından birçok memuriyetlerin tenkîhiyle masrafça tasarruf edileceği derkâr ise de işin hülâsasında şark ahâlisi Avrupa sermayedarânının sağmalı hükmüne girip, bizim kazandığımız onlara yarayacağı ve Devlet-i âliyye ise zillet ve zaruret içinde bir müddet-i cüziye yaşayub âkibet iflasa çıkacağı meydandadır." Bkz.: Namık Kemal, **Hürriyet**, No:38, 1 Zilhicce 1285-15 Mart 1869, s. 2.

getiriyordu. Uzak mesafeler için sözü edilen taşıma araçları ürün maliyetini kat kat artırıyordu.[53]

On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nde karayolu çalışmalarında gözle görülür iyileşmeler sağlanmasına rağmen Rumeli ve Anadolu'da kilometrekare başına düşen karayolu uzunluğu 0,01 kilometreydi. Oysa aynı tarihlerde İngiltere'de mil kare alana düşen karayolu uzunluğu 4.75 mildi. Coğrafi yapı dikkate alındığında Rumeli'ye oranla Anadolu'nun durumu daha da kötüydü. Rumeli'de bir kilometre karelik alana düşen karayolu uzunluğu 0,015 kilometreyken; Anadolu'da bu oran ancak 0.009 kilometreydi.[54]

Tablo 1: Trakya Bölgesi'nde Yapılan Karayolu Çalışmaları (Km/Adet),1881–1882

Vilayet	**Destek Duvarları**				**Köprüler**		**Şose Yollar**	
	Harçsız		**Harçlı**					
	1882	1881	1882	1881	1882	1881	1882	1881
	Km	Km	Km	Km	Adet	Adet	Km	Km
Manastır	38	-	3	-	350	-	79	-
Selanik	1	-	1	-	88	-	25	-
Yanya	11	-	-	-	29	-	14	-
Kosova	1	-	-	-	24	-	11	-
Edirne	-	-	-	-	44	1	28	1
Serfice	-	-	-	-	1	-	1	-
Toplam	51	-	4	-	536	1	158	1

Kaynak: BOA., **ŞD.NF.,** 504/38(H. 1300.N.13/M. 18.VII.1883).

Tablo 1'de Selanik ile çevre iller arasında 1881–82 yılları arasında yapılan karayolu çalışmaları gösterilmiştir. Tablodan da anlaşılacağı gibi 1881'de Selanik ve diğer illerde inşa edilmiş hiçbir köprü ve şose yolu yoktu. Bir yıl sonra bölgede toplam 536 köprü ve 158 kilometrelik karayolu inşa edilmesi gelecek adına umut vericiydi.

---

53 Tevfik Güran, **19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar**, İst., Eren Yay., 1998, s.72.
54 Güran, **a.y.**

Tablo 2: Rumeli Vilâyetlerinde İnşa Edilen Karayolları (Km), 1885

Vilayetler	İnşa Edilen (Km)	İnşası Plânlanan Yol		Harcamalar (Kuruş)		Toplam Harcamalar (Kuruş)
		İnşa Edilecek (Km)	İnşa Süresi (Yıl)	Amele-i Mükellefe Harcamaları (Plânlanan)	Teknik Âlet Harcamaları (Plânlanan)	
Selanik	154	242	4,0	-	2.051.000	2.051.000
Manastır	434	167	4,6	360.000	1.475.000	1.835.000
Yanya	208	684	4,5	3.020.000	5.661.000	8.681.000
Serfice	169	395	4,5	2.270.000	2.365.000	4.635,000
İşkodra	-	182	5,0	861.000	3.153.000	4.014.480
Genel Toplam	965	1,671		6.511.000	14.705.470	21.216.480

Kaynak: BOA., **T.İTK.,** 446/57(H. 4.RA.1304/M. 1.XII.1886).

Nitekim tablo 2'de görüleceği gibi 1885'de Edirne ve Kosova hariç geri kalan Rumeli Vilâyetlerinde toplam 965 kilometre karayolu inşa edildi. Bu rakama göre üç yıl öncesine oranla karayolu yapımında 5 katlık bir atış sağlandı.

Tablo 3: Trakya Bölgesi'nde Yapılan Karayolu Çalışmaları (Km/Adet),1887–1888

Vilayet	Tamir Olunan Yollar		Destek Duvarları (Harçsız)		Destek Duvarları (Harçlı)		Köprü Ve Menfezler		İnşa Olunan Şose Yollar	
	1888	1887	1888	1887	1888	1887	1888	1887	1888	1887
	Km	Km	Km	Km	Km	Km	Adet	Adet	Km	Km
Manastır	-	-	28	23	-	1	288	231	116	89
Selanik	-	18	1	-	1	1	59	32	28	18
Yanya	-	-	3	6	-	1	21	326	22	126
Kosova	-	-	-	1	-	-	40	30	24	67
Edirne	14	-	-	2	-	-	30	81	71	25
Serfice	-	-	4	3	-	38	20	29	21	26
İşkodra	-	-	-	-	-		3	2	7	1
Toplam	14	18	36	35	1	41	461	731	289	352

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 2/38, vr.4a(H. 1306.CA.22/M. 24.I.1889).

1881–82 ile 1887–88 dönemlerinde karayolu çalışmalarında bağlantı geçitlerine daha çok önem verildiği söylenebilir. Sözü edilen iki dönem boyunca bölgede toplam 1729 köprü geçidinin inşa edilmesi bunun bir göstergesi sayılabilir. 1887–88 yıllarında inşa edilen köprü ve geçitlerde beş yıl öncesine oranla iki kattan daha fazla bir artış kaydedildi. 1881–82 dönemine kıyasla 1885'te karayolu

yapımında 5 kat olarak yakalanan artış hızının 1887–88 döneminde de azalmadan devam ettiğini görüyoruz.

Nafi'a Nezareti Turuk ve Me'âbir Müdürlüğü karayollarında yapılan çalışmaları iki yöntemle yürütüyordu. Birinci yöntemde yapılması planlanan yolları mültezimlere götürü olarak ihale edilir, ikinci yöntemde ise planlanan iş kurum tarafından emaneten idare edilirdi (Bkz:Tablo 4).

Tablo 4: Selanik-Civar Kentler Arasındaki Karayolu Çalışmaları (Metre), 1869

Güzergâh	**Toprak Yol Çalışması**		**İnşa Edilen Şose Yollar**			
	Emaneten	**Maktu'an**	**Emaneten**	**Maktu'an**	**Duvar**	**Köprü**
Selanik-Manastır	5.000	9.600	5.000	2.500	20	200
Selanik-Siroz	8.400	9.100	7.200	8.600	20	380
Siroz-Selanik	5.000	8.600	4.600	5.500	11	5.300
Siroz-Sofya	-	3.000	-	1.100	-	-
Toplam	18.400	30.300	16.800	17.700	51	5.880

Kaynak: BOA., **ŞD.NF.,** 495/12, lef 1(H. 1285.L.14/M. 28.I.1869).

Yukarıdaki tabloda Nafi'a Nezareti'nin götürü yöntemle ihale ettiği karayolu uzunluğunun emanet usulüyle yaptırdığı yollara oranla daha fazla olduğu görülmektedir. Uzunluk biriminin kilometre yerine metre cinsinden verilmesi, 1869 tarihine gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde karayolu inşa çalışmalarının henüz başlangıç safhasında olduğunu gösterir.

Aşağıdaki tablo 1869 tarihinde Selanik, Manastır, Siroz ve Sofya sancaklarında yapılan karayolu çalışmalarının masraflarını göstermektedir. Tabloya göre kırık taşların gelişi güzel döşenip üzerine kum döküldükten sonra silindir makinesiyle tesviye edilen şose yolların maliyeti, toprak yolların maliyetine oranla daha düşük kalmıştır. Gerçekte şose yolun birim maliyetinin toprak yola göre daha yüksek olduğunu biliyoruz. Bu durum yukarıdaki tablonun verilerine göre götürü olarak ihale edilen toprak yollarının uzunluğunun, aynı yöntemle ihale edilen şose yollara oranla yaklaşık iki kat fazla olmasıyla açıklanabilir.

Tablo 5: Maktu' Olarak İhale Edilen Yolların İnşa Masrafları (Kuruş),1869

Güzergâh	Toprak Yol Çalışması	Şose Yolu	Teknik Yol Çalışması	Toplam Masraf
Selanik-Manastır	374.000	318.000	3000	695.000
Selanik-Siroz	416.000	377.000	169.000	962.000
Siroz-Selanik	322.000	260.000	-	582.000
Siroz-Sofya	140.000	88.000	-	228.000
Selanik-Karaman	-	32.000	-	81.000
Sahil Yolu	-	49.000	-	
Genel Toplam				**2.548.000**

Kaynak: BOA., **ŞD.NF.,** 495/12, lef 1(H. 1285.L.14/M. 28.I.1869).

Selanik ve hinterlandında mevcut karayolları, merkezler arasında ürün naklinin kolaylıkla yapılmasını sağlayacak imkânı sunmuyordu. 19'uncu yüzyılın son çeyreğine doğru karayolları çalışmalarında, özellikle kısa mesafelerde, kimi iyileştirmelerin sağlandığı, yüzyılın sonuna doğru sözü edilen çalışmaların önemli ölçüde artarak devam ettiği görülmektedir.[55] Yukarıdaki tablolarda görüleceği gibi, sağlanan tüm olumlu gelişmelere rağmen karayolları, ürün ve ticarî emtia naklinde demiryollarının alternatifi olacak düzeyde değildi.

1.5.2.2. Demiryolları

Demiryoluna her zaman özel bir ilgi göstermiş olan Osmanlı Devleti'nin Tanzimat döneminde ulaşıma dair mesaisinin büyük bir kısmını demiryolu yatırımlarına ayırdığını söyleyebiliriz. Sadece yöneticiler açısından değil halk açısından da demiryolu yapımı modernizm, terakki ve ekonomik gelişme ile eş değer kabul edildi. Fakat son dönemdeki savaşlar ve ekonomik zafiyetlerden dolayı Osmanlı Devleti'nin elinde bu projeyi neticelendirecek sermaye yoktu. Borç içinde olan Osmanlı Devleti, bu dönemde istediği sermayeyi zaten borçlu olduğu İngiltere aracılığı ile buldu ve ilk demiryolu çalışmaları 1856 yılında İngilizlerin kontrolünde başladı.[56] Anadolu demiryolu projesinde ilk adım İngilizler tarafından yapılacak 500

---

[55] BOA., **ŞD.NF.,** 495/12, lef 1(1285.L.14/28.I.1869); BOA., **T.İTK.,** 446/57(4.RA.1304/1.XII.1886); Güran, **a.g.e.,** s. 72.

[56] Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu çalışmaları 1851 yılında İskenderiye-Kahire hattıyla başladı. 211 km uzunluğunda olan bu hat, 5 yıllık bir çalışmanın sonunda, 1856 yılında tamamlanarak

km. uzunluğunda, bünyesinde Çernovada-Köstence, Varna-Rusçuk, İzmir-Kasaba ve Aydın-İzmir hatlarını ihtiva eden dört demiryolu hattıdır.[57] Yabancı sermaye ile başlayan bu proje İzmir'in artan ticaret hacmine büyük katkı sağlamıştır.

Sermaye azlığına ve içinde bulunulan güç koşullara rağmen, sadece Ege ve kısmen Marmara bölgesinde bir hareketlilik sağlayan bu hatların dışında devlet, bütün bir Rumeli'yi içine alacak ve ticarete büyük katkı sağlaması umulan Rumeli demiryolları projesini de gerçekleştirmek istiyordu. Bu proje çeşitli araştırmalardan sonra Baron Hirsch'e verilmiştir. Rumeli hattının dışında İstanbul-Bağdat arasında bir demiryolu hattından sonra Haydarpaşa-İzmir ve Mudanya-Bursa hatlarının yapılması kararlaştırılmıştır.[58]

Konumuzla yakından ilgili olması açısından Selanik-Dersaadet hattı inşa sürecini ele alacağız. Yalnız bu hattan çok daha önce gündeme gelen Karaağaç-Yenice-İskeçe demiryolu projesine de temas etmek gerekmektedir.

1.5.2.2.1. Karaağaç-İskeçe Demiryolu Hattı

Yapımı planlanan Karaağaç-Yenice-İskeçe demiryolu dışarıdan gelen transit malların diğer ülke ve kentlere ulaşımında ve limanda biriken emtianın merkeze taşınmasında önemli katkı sağlayacaktı. Sözü edilen demiryolu hattının yanında Karaağaç Koyu'nda bir rıhtım ve iskele inşası planlanıyordu. Bu projelerin hayata geçmesi için Mösyö Bordiyano, Mösyö Zayis ve Mösyö Javkis'den oluşan girişimciler imtiyaz hakkı için Nafia' Nezareti'ne başvurdular. Adı geçen girişimcilerin hazırladıkları mukavele ve şartname layihaları önce Meclis-i Nafi'a'da sonra da Meclis-i Vükelâ'da kabul edilmişti.[59]

Hat, rıhtım ve iskelenin yapımına izin verilebilmesi için Babı Seraskeri'den de izin almak zorunluydu. Babı Seraskeri, planlanan hatta yakın ve ona paralel hatlar

---

işletmeye açıldı. Daha geniş bilgi için bkz.: Vahdettin Engin**, Rumeli Demiryolları,** İstanbul, Eren Yay., 1993, s. 36-37.

57 Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul, Savaş Yay., 1982, s. 37-57.

58 Nurdoğan, **a.g.e.,** s. 4.

59 BOA., **ŞD.**, 3206/5(15.VIII.1299/27.X.1874).

tesis edilmesi konusunda adı geçen girişimcilerin devlete bir engel çıkarmaması ve Devleti Aliye'nin bu hususta her türlü serbestliğe sahip olması kaydıyla sözü edilen yol, rıhtım ve iskelenin inşa edilmesinde askerî açıdan bir mahsur görmüyordu. Fakat Babı Seraskeri bir noktada diğer kurumların dikkatini çekti. Buna göre imtiyaz talebinde bulunan Mösyö Bordiyano yaklaşık dokuz yıl önce zikredilen demiryolu için imtiyaz talebinde bulunmuş; fakat uygulamada bir iş yapamamıştı. Nafi'a Nezareti, Seraskerlik'in çekincesine açıklık getirdi. Adı geçen girişimci, zikrolunan demiryolu için imtiyaz talebinde bulunmuş, ama devlet sırrı kalması gereken bazı engeller yüzünden imtiyaz hakkı kendisine verilmemişti.[60]

Selanik Vilayeti de Mösyö Bordiyano ve arkadaşlarının projesine mesafeli davranıyordu. Vilayete göre hattın sağlayacağı kâr ve fayda, rıhtım ve iskele projesinin toplam maliyetine kıyasla uygun gözükmüyordu. Oysa Karaağaç, Yenice ve İskeçe idari taksimatta Selanik Vilayeti'ne değil Edirne Vilayeti'ne bağlıydı. Bu nedenle normal şartlarda ilgi alanı dışında olması gereken bir konuda görüş beyan etmesi, merkezin Selanik vilayetinin bu konudaki görüşüne özel önem verdiğini ihsas ettirmektedir. Adı geçen Vilayet söz konusu talebin ticarî ve iktisadî nedenlerden çok siyasî nedenlere dayandığını ve ona göre gizli tahkikat yapılması gerektiğini düşünüyordu.[61]

Netice olarak bu hat Selanik-Dersaadet hattı projesi çerçevesinde ele alınmıştır.

1.5.2.2.2. Selanik-Dersaadet Bağlantı Hattı

Rumeli demiryolları hattı kapsamında düşünülen bir diğer hat, İstanbul-Selanik arasını birbirine bağlayacak demiryolu hattıydı. Bu hat daha çok askeri gayelerle düşünülmüştü.[62] Bir yanda İstanbul gibi hem siyasî hem de ticarî olarak büyük bir merkez sayılan başkent, diğer yanda ise Osmanlı ile Balkan ülkelerini,

---

60 **A.b.**
61 BOA., **ŞD.,** 3206/5(26.N. 1301/20.VII.1884).
62 Engin**, a.g.e.,** s.207.

Avrupa'yı ve Asya'yı kendi hinterlandında tutan Selanik şehri üzerinde olacak bir hat elbette ki yeni gelişmelere ve projelere sebep olacaktı.

1890 yılında kesin olarak kararlaştırılan Dersaadet-Selanik hattı için birçok talipli ortaya çıkmıştı ve bunların hemen hemen tamamı yabancı şirketlerdi. Bu talipler arasında Fransız sermayedarlarından olan ve kendisine Osmanlı Bankası'nı kefil gösteren Mösyö René Baudouy de vardı. Mösyö Baudouy, ana hat ile bağlantı hatları üzerinde kilometre başına 15.650 frank hâsılat temin etmeyi ve bu hâsılat geçildiği takdirde hükûmet ile gelirin ikiye taksim edilmesini teklif ediyordu. Bundan başka hâsılat, kilometre başına 15.000 frankı geçinceye kadar belli gümrüklerden istisna edilecekti.[63]

Yapılan müzakereler ve keşifler sonucunda 1892 tarihinde Dersaadet-Selanik hattının bir bağlantısını oluşturacak olan Dedeağaç-Selanik hattının imtiyazı Mösyö René Baudouy'a verilmiş ve Selanik-Dersaadet hattının yapımı için Selanik-Dersaadet Demiryolu İltisakı Kumpanyası kurulmuştur.[64]

Kumpanya'nın kurulması ile yapımına başlanılan hat çeşitli merhalelerden sonra 1896 yılında bitirilip işletmeye açıldığında sadece ulaşım açısından değil, siyasî, askerî ve ekonomik açılardan da ülkeye büyük kazanımlar sağlamıştır. Öncelikle askerî bakımdan geniş bir hareket kabiliyeti sunan Dersaadet-Selanik hattı, 1897'deki Yunan savaşı sırasında Osmanlı ordularına önemli avantajlar sağlamasına rağmen[65] sahile paralel giden bu yol deniz nakliyatından etkilendiği için fazla hâsılat getirmemiştir. Dolayısıyla devlet senelik 6.000.000 franklık bir meblağı teminat olarak ödemek zorunda kalmıştır.[66]

Dersaadet-Selanik hattı Selanik'e olan ulaşımı kolaylaştırdığı gibi yabancı müteşebbislerin yatırım isteklerini de teşvik etmiştir. Bu etkilerin sonucunda Selanik'in ticarî önemi artmış, buna bağlı olarak liman inşası fikri güçlü bir ivme kazanmıştır.

---

63 Nurdoğan, **a.g.e.,** s. 16-18.
64 BOA., **İ.HUS.,** 119(29.RA.1310/ 18.X.1892).
65 BOA., **BEO,** Nafi'a-Giden, 331527; BOA., **BEO,** Nafi'a-Giden**,** 352498; BOA., **DUİT.,** 18/4(8.RA.1337/12.XII.1918)
66 Engin, **a.g.e.**, s. 207.

1.5.2.2.3. Selanik-Manastır Bağlantı Hattı

Manastır, Selanik gibi Osmanlı için hem stratejik, hem de asker sevkiyatı açsısından hayati önem taşıyan bir merkezdi. Selanik, ticarî nakliyatını Rumeli demiryolları sayesinde diğer şehirlere nazaran kolaylıkla yaparken, Manastır'da o dönemde benzer nakliyat araba ve hayvanlarla yapılmaktaydı.[67] Bu da Selanik açısından ticarî sevkiyatın sekteye uğraması anlamına geliyordu. Coğrafi konumu itibariyle Yunan sınırına yakın bulunması, asker ve mühimmat akışında azami derecede önem arz ediyordu. Bu açıdan bakıldığında Manastır ve çevresinin Selanik adına sunduğu imkânlar görmezlikten gelinemezdi.

Söz konusu sebeplerden dolayı bir an evvel yapılması planlanan Selanik-Manastır hattı için gözlemci heyet, hattın Venedik Körfezi'ne (Draç ve Avlonya) inmemesi durumunda maksadın hâsıl olamayacağı görüşünü belirtmişti. Adı geçen hat, körfezden uzak kaldığı sürece ülke ekonomisine hiçbir katkı sağlamayacaktı.[68] Ekonomik getirisinin dışında Osmanlı yöneticilerinin, bilhassa Yunanistan ile mevcut sorunlardan dolayı askerî açıdan kolaylık sağlaması bakımından büyük önem atfettiği hat, Gradsko'dan başlamak üzere Pirpele, Manastır, Bazinice, Kabalar, Kozene ve Serfiçe'yi içine alan bir demiryolu hattı olarak tasarlanıyordu. Bu bağlamda hattın inşası ve işletim imtiyazı 1889 tarihinde Amerikalı sermayedar Mösyö Lafeyet De Feriz'e verilmiştir.

Bu süreçte bir teklif de Almanya'nın Stuttgart kentindeki Württemberg Bankası Direktörü Alfred Kaulla'dan geldi. Berlin Deutsche (Doyçe) Bank heyeti adına hareket eden Kaulla, aynı zamanda Anadolu-Osmanlı Demiryolları imtiyaz sahibiydi. Kaulla, dört hattan oluşan başka bir güzergâh önerdi. Buna göre ikisi Gradsko'dan itibaren olmak üzere Pirpele'den Manastır'a ulaşan 110 km'lik hat, diğeri de Üsküp'ten Manastır'a kadar uzanan 150 km'lik hattı. Kaulla'nın görüşüne göre söz konusu bu üç hat için fazladan tüneller inşası gerekiyordu ki, bu da

---

[67] Salim Aydın, "Selanik-Manastır Demir Yolu" (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı), 1999, s. 8.

[68] **A.e.**

kilometre başına 200–250 frank arasında bir inşa masrafı demekti. Önerilen dördüncü hat ise Selanik'ten Manastır'a kadar uzanan 250 km'lik hattı. Bu son hatta km başına 150 bin frank inşa masrafı öngörülmüştü.[69]

Mösyö Kaulla'nın teklifi Nafi'a Nezareti'nce incelendikten sonra, Mösyö Lafeyet'e verilen imtiyaz tekrar gündeme geldi. Kaulla, kilometre başına masraf olarak 150.000, işletme masrafı olarak da 6.000 frank talep ediyordu. Kaulla'nın teklifi ile hükûmetin teklifi arasında yaklaşık 12-13.000 franklık bir fark vardı. Sözü edilen bu fark faiz karşılığında borçlanılarak karşılanacaktı. Teminat akçesi olarak 150.000 franklık maliyetin 15.000 franklık bölümü ilk etapta, kalan meblağın da inşaatın bitiminde ödenmesi öngörülmekteydi. Yapılan karşılıklı müzakereler sonucunda 150.000 franklık maliyet için devletin %6 faiz ödemesi de söz konusu olduğu için demiryolu hisselerinin %5 faizle halka sunulması gündeme gelmişti.[70] Böylelikle Mösyö Kaulla'nın, Lafeyet De Feriz'e göre daha uygun şartlarda teklif sunması üzerine, taraflar arasında çeşitli müzakereler yapılmış ve devlet menfaati dikkate alınarak, daha önce De Feriz'e verilen imtiyaz hakkı bilahare Mösyö Kaulla'ya verilmiştir.

Kaulla ile yukarıda bahsedildiği üzere mutabakata varılan rakamlardan başka kilometre başına 6000 frank gayr-i safi hâsılat belirlenerek, hâsılatın 6000'e ulaştığı durumlarda 6000'den fazla olan tutarın devlete verilmesi kararlaştırılır. Kaulla diğer hatlara nispetle Selanik-Manastır hattının hâsılat açısından kilometre başına 10.000 frank getireceğini düşünüyordu. Oysa Osmanlı Demiryolları müdürü Hayri Bey, Kaulla ile aynı fikirde değildi. O, bölgenin dağlık yapısını hesaba katarak hâsılatın kilometre başına 6000 frankı dahi bulmayacağı görüşündeydi. Dolayısı ile teklif aşamasında geliri yüksek göstermeye çalışan Kaulla'nın amacını Nafi'a Nezareti'ni etkilemeye çalışmak şeklinde yorumladı.

Devlet politikasına göre Selanik-Manastır hattı askerî bakımdan öncelik kazanırken, ekonomik amaçlar ikinci plandaydı. Bundan dolayı yapılan anlaşmada

---

69 **A.e.,** s. 10-12.
70 BOA., **İ.MMS**, Nr. 4962, lef 1.

hattın Venedik Körfezi'ne ulaşması halinde 12.000 frank teminat vermeyi Nafi'a Nezareti kabul etmişti. Buna karşılık damga vergisi hisseleri Duyun-ı Umumîye İdaresi'ne bırakılmıştı.[71] Bu çerçevede mukavelede belirlenen şarta göre trenlerle taşınacak asker ve eşya için kararlaştırılan ücret şirket tarafından alınacaktı.

İnşa sürecinde Selanik-Manastır Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükûmeti arasında bir dizi ihtilaf ortaya çıktı. Mösyö Kaulla hattın, Osmanlı Devleti'ne sağlayacağı faydaların farkındaydı. Bu yüzden mümkün olduğunca kendi şirketini kâra geçirmeye çalışan bir tutum izlemekteydi.

Bu süreçte ilk inşa, Selanik-Vertekop arasındaki 98 kilometrelik hat olmuştur. Bu hat 1892'de tamamlanmıştır.[72] İkinci bir hat Vertekop-Manastır arasında inşa edilip 1895'te teslimatı yapılarak işletmeye açılan hat idi. Zaman zaman aksaklıkların meydana gelmesine ve sık sık hükûmetle şirket arasında ihtilafların su yüzüne çıkmasına neden olan Selanik-Manastır demiryolu hattı, 1894 yılına gelindiğinde tamamen işler haldeydi. 1897'de meydana gelen Osmanlı-Yunan savaşında, inşası tamamlanan ve tam kapasite ile çalışan bu hat sayesinde, Osmanlı Devleti askerî olarak büyük bir avantaja sahip olmuş ve hattan elde edilen gelirin %46'sını askerî nakliyattan elde etmişti.[73]

Selanik-Manastır demiryolu hattını mevcut Yunan Demiryolları hatlarına bağlamak için girişimler olmuştu. Bu maksatla detaylı teknik incelemeler dahi yapılmıştı. Aynı şekilde bu hattın, İşkodra'ya ve Bulgaristan'a bağlanması gündeme gelmiş, fakat her iki proje Balkan Savaşı nedeniyle sonuçsuz kalmıştır.[74]

Gerçekte askerî amaçla yapılan Selanik-Manastır demiryolunun, amacına büyük oranda ulaştığı söylenebilir. Ancak gerek savaşlar, gerekse Bulgar komitacılarının saldırıları yüzünden hedeflenen amaç kimi zaman sekteye uğramıştır. Osmanlı Hükûmeti

---

71 Aydın, **a.g.e.,** s. 16.
72 BOA., **Y.A.HUS.,** 264/67; BOA., **İ.HUS.,** nr. 70(12.S.1310/5.IX.1892); Aydın, **a.g.e.,** s.29-30.
73 BOA., **Y. MTV.,** Nr. 45/100.
74 Selanik-Manastır demiryolu, Yunanistan ve Bulgaristan hatlarına bağlanamamıştı. Savaşlar yüzünden şirkete olan mali yükümlülükler yerine getirilememişti. Artan masrafları kendisine ağır bir yük olarak gören hükûmet, 14 Kasım 1913'te sözü edilen hattın Selanik kısmını Yunanistan'a, Manastır kımını ise Sırbistan'a bırakmak zorunda kalmıştır. Bkz.: Aydın, **a.g.e.,** s. 96.

çok zor şartlarda inşasını tamamladığı söz konusu hattı, ancak on dokuz yıl süreyle denetimi altında tutabilmişti. Bu hattın hizmete girmesiyle hinterlandından Selanik'e yapılan ticarî sevkiyatta hem nicelik hem de nitelik bakımından gelişme meydana geldi. Artan ticarî hareketliliği karşılamak için yeterli altyapıya sahip olmayan Selanik artık modern ve daha büyük bir limana her zamankinden daha çok ihtiyaç duymaktaydı.

Tablo 6: Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Gelişmesi, 1870–1910

Yıllar	Anadolu (km)	Rumeli (km)	Toplam (km)
1870	174,5	-	174,5
1875	176,8	1.132,5	1.309,3
1880	178,3	1.309,6	1.487,9
1885	282,5	1.309,6	1.592,1
1890	609,0	1.440,5	2.049,5
1895	1.519,4	1.785,1	3.304,5
1900	2.171,9	2.553,0	4.724,9
1905	2.370,8	2.553,0	4.923,8
1910	2.370,8	2.553,0	4.923,8

Kaynak**:** Tevfik Güran, **19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar**, İst., 1998, s.74.

Osmanlı Devleti'nin Rumeli ve Anadolu Bölgeleri'nde yaptığı demiryollarının yıllara göre değişim ve uzunlukları km cinsinden yukarıdaki tabloda verilmiştir. 1870 yılında Rumeli Bölgesi'nde demiryolu ağı yokken 5 yıl gibi kısa bir süre sonunda, 1875'te, bölgede inşa edilen demiryolu hatları 1132,5 km ye ulaşmıştı. Oysa 1870 yılında demiryolu ile yeni tanışan Anadolu, 1880'lere gelindiğinde hala 176,8 km lif hatta sahipti. Kuşkusuz bu değerlendirmeyi yaparken Rumeli'nin coğrafi yapısının Anadolu'ya kıyasla demiryolu yapımına daha müsait olduğu gerçeğini de göz ardı edemeyiz.[75]

1895'e gelindiğinde Rumeli Bölgesi'nde inşası biten demiryolu hatlarının uzunluğu iki bin kilometreye dayanmıştı. Selanik-Manastır ve Selanik-Dede ağaç-İstanbul hatlarının birleşmesiyle ticarî emtia daha kısa sürede ve daha kolay nakledilir

[75] Rumeli'de ve Anadolu'da inşa edilen demiryolları ile ilgili geniş bilgi için bkz.: Engin, **a.g.e.,** s. 34-125; Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu,** İstanbul, Eren Yay., 1994, s. 31-52, 107-138;

hale geldi. Bölgenin dışa açılan kapısı olması özelliğiyle Selanik'in, ticarî emtianın naklinde ortaya çıkan bu değişime paralel bir gelişme ve gelişme göstermesi zaruret haline geldi. Selanik üzerinden işleyen bu bağlantı hatlarının dışında, deniz ticaretinin daha kapsamlı bir şekilde yapılabilmesi ve Avrupalı sermayedarlar adına cazip bir ticaret merkezine dönüşmesi için uzun süredir bir liman inşası planlanıyordu. Daha önce de ifade edildiği gibi coğrafi ve siyasî konumu itibari ile kendi yazgısını belirleyen Selanik, sosyal yaşam anlamında da tek kalemde incelenemeyecek kadar çok unsuru içinde barındıran bir kent olmuştur.

1.5.3. Sosyal Hayat

Sosyal yapı olarak Selanik adeta bir mozaik görünümündedir. Ortodoks Rumlar, Müslüman Türkler, Dönmeler, Sırplar, Bulgarlar, Gregoryen Ermeniler, Arnavutlar, Çingeneler gibi çok çeşitli dinî ve etnik yapıyı içinde barındıran Selanik daha çok Sefarad Yahudilerinin ikamet ettiği bir şehirdi.[76] Bu çok kültürlü sosyal yapı kimi zaman belli ayrımcılıklara sebep olabiliyordu. Dinî ve etnik gruplar cemaatleşme yoluna gidiyor, bu da şehirde, ekonomiden sosyal yaşantıya kadar birçok alanı etkisi altına alabiliyordu.[77]

Modern bir belediye anlayışına geç kavuşan Selanik, gerek alt yapı eksikliklerinden gerekse çeşitli ihmallerden dolayı birçok felaket ve yıkımla karşı karşıya kalmıştır. Bu felaketlerin başında, Selanik'te sıklıkla vuku bulan yangınlar geliyordu. Birçok maddi hasara yol açan yangınlar gündelik hayatın bir parçası olarak görülecek sıklıkta meydana geliyordu.[78]

Şehirde belediyecilik anlayışının geç yerleşmesi ve alt yapı eksikliklerinden dolayı Selanik halkının karşılaştığı diğer bir sıkıntı ise su kıtlığıdır. Mahalle başına bir çeşme düşmesi bile nadir rastlanan bir durumdu.[79] İçme suyu probleminin

---

[76] Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 55.
[77] **A.e.,** s. 70-71.
[78] **A.e.,** s. 74.
[79] **A.e.,** s. 76-77.

çözülememiş olması elbette ki birçok salgın hastalığı beraberinde getirmiştir. 1814'teki veba salgınında yaklaşık olarak 15.000 kişinin öldüğü bilinmektedir.[80] Yine 1848'deki salgında 3.000 kişi ölmüştür. Hastalıkların bu denli can alıcı olmasının sebebi sadece şehrin alt yapı eksiklikleri ve temizlik sorunu değil, aynı zamanda şehre gelen gemilerin sağlık denetimlerinin yapılamamasıdır.[81] 14'üncü yüzyıl sonlarından itibaren hemen hemen bütün levant limanlarında sıklıkla görülen veba ve kolera salgınları, 18'inci yüzyıla gelindiğinde tüm Akdeniz ülkelerinin korkulu rüyası haline geldi. Bu durum "Lazaret" adı verilen ve vebanın daha fazla yayılmasını önleyeceği umulan karantina istasyonlarının kurulmasına yol açtı.[82]

Osmanlı Devleti veba salgınlarını önlemek maksadıyla iç ve dış gümrüklerde karantina istasyonları kurmuştu. Buna göre limana giriş yapan her geminin ilk önce karantinadan geçmesi gerekiyordu. Bir önceki limanda veba ya da kolera tehlikesi söz konusu idiyse, gemi rıhtıma yanaşmadan önce bir süre karantinada kalmak zorundaydı. Bu kural bütün ticarî, askerî ve yolcu gemileri için geçerliydi.[83]

Toplumsal hayatı sekteye uğratan yangın, hastalık gibi etkenler ticarî gelişmenin istenen hızda olmasını engellese de 1869'da kurulan belediye ile beraber değişen şehircilik anlayışı Selanik'i yavaş yavaş yeni bir çehreye kavuşturmuştur.[84] Bilhassa Osmanlı'da şehircilik anlayışının değişmeye başladığı son dönemle beraber, başta su, aydınlatma, gaz şebekeleri gibi alt yapı eksiklerinin giderilmeye başlanması, ticarî hayatın hareketlenmesi, diğer Osmanlı şehirlerinde olduğu gibi Selanik'te de yeni bir dönemi başlatmıştır. Bu değişim Selanik'i bir cazibe merkezi haline getirdiği için olsa gerek özellikle 19'uncu yüzyıl sonuna doğru şehrin demografik yapısı büyük bir hareketlilik göstermiştir. Gerek savaşlardan gerekse ekonomik sebeplerden dolayı göç almaya başlayan Selanik, 1905–1906 yıllarında yapılan sayıma göre merkez

---

80 Aynı şekilde 1871'deki veba salgınında 25 000 kişinin öldüğü belirtilse de Donald Quataert, nerede ise Selanik halkının %50'sine tekabül eden bu rakamın abartılı olduğu kanaatindedir. Bu kadar sayıda insan olmasa bile bu dönemde veba salgınından birçok kişinin öldüğünü kabul etmek gerekir. Bkz.: Quataert, **a.g.e.,** s. 175.

81 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 77-79.

82 Wiener, **a.g.e.,** s. 89.

83 **A.e.,** s. 107.

84 Quataert, **a.g.e.,** s. 80.

sancağında 80.299 kişinin ikamet ettiği bir şehir olacaktır.[85] Aşağıdaki tablo, sözü edilen toplam nüfusun dini açıdan ayrıntılarını içermektedir.

Tablo 7: 1905–6 Salnamesine Göre Selanik Nüfusu

Dini Cemaatler	**Erkekler**	**Kadınlar**
Müslümanlar	11.749	12.950
Rumlar	4.951	5.643
Ermeniler	33	43
Bulgarlar (Ortodoks)	124	109
Katolikler	27	21
Yahudiler	23.510	20.821
Ecnebiler	149	169
Toplam	**40.543**	**39.456**

Kaynak**:** Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 90.

Tablo 7'deki verilere göre Selanik'in toplamdaki nüfusu cinsiyet açısından denk sayılır; çünkü erkek nüfus sayısı kadın nüfusundan sadece 887 kişi fazladır. Toplamda erkek nüfusun biraz fazla gözükmesi Yahudi Cemaati'nde erkek sayısının kadınlara oranla bariz bir şekilde daha çok olmasından kaynaklanmaktadır. Müslüman, Rum, Ermeni ve Ecnebilerin kadın nüfusu erkek nüfustan göreceli olarak daha fazla gözüküyor. İstisnalar ihmal edildiğinde tarihi süreçte kadın-erkek nüfusunun oranı hep kadınların lehinedir. Tabloda gözüken mezhepler dikkate alınmadığında üç semavi dinden ikisinde kadın nüfusu fazla iken, Yahudilerde erkek nüfusun fazla olduğu görülüyor.

Klasik izah tarzına göre erkeklerin savaşa katılmak zorunda kalmaları kendi cinslerinin kadınlara oranla sayılarının azalmasına neden olmuştur. Bu azalmanın Yahudiler için söz konusu olmamasının nedenine gelince bunu tek bir faktörle

---

[85] Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 88-89. Selanik'in merkez nüfusuyla ilgili daha farklı görüşler için bkz.: Alexandra Yerolympos, "Bir Yunan Metropolünün Büyüme Sorunları, 20. Yüzyılda Selanik'in Gelişimi", **Ege Mimarlık**, Çev. Gülenay Öztürkçü, İzmir, 1998, S.25, s. 36.

açıklamak zor olsa da en güçlü sebep olarak Osmanlı Devleti'nde gayrimüslimlerin 1909 yılına kadar askere gitmek gibi bir sorumluluklarının olmayışını zikredebiliriz. Anılan tarihte bedel-i askeriye vergisi kaldırılarak bütün gayrimüslimlere askerliğin yolu açılmış oldu.[86] Bu yüzden sözü edilen tarihe kadar savaşın etkisine maruz kalmadan Yahudi erkek nüfusu nispi olarak çoğalmıştır, denebilir.

Keza, gayrimüslimlerden Rum Cemaati'nin de sözü edilen tarihe kadar askerlik sorunu yoktu.[87] Bu cemaatte erkek nüfusun görece az olması da Rum erkeklerinin Selanik'i yeniden Hellenistik dönemin parçası haline getirmek adına, Rumların, ayrılıkçı faaliyetlerine daha rahat bir ortamda devam edebilmek için Yunanistan'ı tercih ettikleri akla getirmektedir. Bunun yanında Selanik'i Yunanistan'a ilhak etmek için dağa çıkıp çetecilik yapan Rumları da hesaba katmak gerekir.[88] Yahudi Cemaati'nden bir erkeğin kendi ülkesinin bağımsızlığı ülküsü için gidip savaşabileceği bir toprak parçası o tarihlerde henüz yoktu.[89] Bu argümana göre Yahudi erkek nüfusunun kadına oranla nispi fazlalığını doğal karşılamak gerekir.

---

86 Cengiz Mutlu, **Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları,** IQ Kültür-Yayıncılık, İstanbul, 2007, s.24. Gayrimüslim tebaanın ordunun Amele Taburları'na alınmasıyla ilgili farklı bir görüş için bkz.: Ayşe Hür, "Tarih Defteri: Gitme Ey Yolcu, Beraber Ağlaşalım!", **Taraf,** S. 406, 21 Aralık 2008, s.12.

87 Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830–1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri,** Çev. Bahar Tırnakçı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2003, s. 86.

88 Yunanistan'ın istiklâlini kazanmasından sonra Selanik'teki Rum tüccarın bu ülkeye göç ettiğinine dair görüş için bkz.: Donald Quataert, "19.Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri (1812–1914), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., 2004, C.II, s.968.

89 Filistin'de bir Yahudi Devleti kurulması çabaları ve Balfour Deklarasyonu için bkz.: Yaşar Kutluay, **Siyonizm Ve Türkiye,** İstanbul, Çatı Kitapları Yay., 2004, s.298-325. II.Adulhamit'in Yahudilerin Filistin'e yerleşip Osmanlı vatandaşı olmalarını yasaklayan bir iradesi şöyledir: "Beyrut Vilâyeti dahilinde Safed kasabasında bulunan ve Hayfa'ya gelen 440 Ecnebî Mûsevî'nin istid'âları vecihle tabi'iyet-i devlet-i 'âliyeye kabulleri isit'zânını havî (…) Mûsevîlerin Kudüs civarında ictimâ' ve iskân itmeleri ileride orada bir Mûsevî Hükûmeti teşkîlini intâc idebileceği mülâsebesiyle kat'iyyen câiz olmadıkdan başka zaten Memâlik-i Şâhâne arâzi-i hâliyeden mahdûd olduğuna ve medenî Avrupa'lıların memleketlerinden tard itdikleri eşhâsın Memâlik-i Şâhâne'ye kabûlünde bir sebeb olmayûb hilâfet-i seniyye üzerinde bir Ermenî fesâdî mevcûd iken bu sûret aslâ câiz olunamıyacağına nazaran ne merkûmûnun ne de sâir Mûsevîlerin kabul olunmayarak Amerîkâ'da iskân idilmek üzere gîrû gönderilmeleri zımnında (…)." bkz.:BOA., **İ.HUS.,** nr.5276(20.Z.1308/27.VII.1891).

Tablo 8: Selanik Nüfusu, 1890

Etnik Guruplar	Yerliler		Yabancılar	
	Erkekler	Kadınlar	Erkekler	Kadınlar
Yabancı Uyruklular	2	3	101	51
Çingeneler (Gayrimüslim)	66	58	35	21
Yahudiler	23.215	23.583	275	249
Protestan Bulgarlar	7	6	22	6
Protestanlar	2	1	7	2
Katolik Bulgarlar	13	11	24	13
Katolikler	12	16	74	6
Katolik Ermeniler	7	9	19	15
Ermeniler	72	66	171	75
Bulgar milli kilisesi	752	700	1.669	576
Eflâklar	40	32	75	24
Rumlar	5.300	5.313	2.931	1.468
Türkler	11.677	12.452	2.919	2.655
Suriyeliler	3	-	3	-
Protestan Ermeniler	4	-	2	-
Katolik Rumlar	1	-	1	-
Latinler	10	5	4	7
Toplam	**41.183**	**42.255**	**10.332**	**5.168**

Kaynak**:** Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 89

Devletin örgütlediği ve Anadolu ile Rumeli düzeyinde gerçekleştirilen sayımların yanında yerel yönetimlerin yaptığı bazı nüfus istatistikleri de vardı. Yerel Hermis Gazetesi belediyenin yaptığı sayıma dayanarak 24 Mart 1878'de Selanik'in merkez nüfusunu 53.938 olarak verdi. 1890'da Selanik Belediyesi'nin yaptığı ikinci sayımda şehrin nüfusu 98.938 olarak tespit edildi. Tablo 8'de Selanik nüfusunun belli başlı etnik-dini bileşimini ayrıntılı olarak görebiliyoruz.[90]

[90] Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 88.

Adı geçen tabloda dikkatimizi çeken en önemli husus yerli olmayan nüfusun fazlalığıdır. Toplam nüfusun %15,8'ine denk gelen yerli olmayan nüfusun çokluğu dikkat çekicidir. 1878 ve 1890'da yapılan iki nüfus sayımı arasındaki artış oranı yaklaşık %85'tir. Bu oran yıllık bazda %7,08'e tekabül etmektedir. Başka bir ifadeyle on iki yılda nüfus neredeyse iki katına yakın bir artış göstermiştir. Kısa sürede nüfusun yapısında meydana gelen bu hızlı değişimi yıllık nüfus artış oranı ile açıklamak mümkün gözükmemektedir. Artış oranı yıllık bazda yüzde değil de binde 7 olarak gerçekleşseydi, bu durumda dahi nüfus artış oranı ortalama oranın bir hayli üstünde gerçekleşmiş olacaktı.

93 Harbi olarak da bilinen 1877–1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile Balkanlarda hızlı bir gerileme süreci yaşayan Osmanlı Devleti, toprak kaybettiği oranda yoğun göç dalgasına maruz kalmıştı. Savaş sonrasında Sırbistan'ın bağımsızlığa kavuşması, Bulgaristan'a önce muhtariyet ve bilahare bağımsızlık verilmesiyle sözü edilen göç dalgasını daha da hızlandırdı[91]. Osmanlı Hükûmeti'nin Balkanlardan gelen göç dalgasını iskân etmek için Selanik'i tampon bölge olarak kullandığını görmekteyiz. Nitekim Osmanlı Hükûmeti'nin Selanik'te bir Muhaceret Müdürlüğü ihdas etmesi bu görüşümüzü teyit etmektedir.

Tablo 8'deki veriler incelendiğinde dışarıdan muhaceret ya da başka sebeplerle gelen %85'lik nüfusun yaklaşık %16'sının resmi makamlara iskânla ilgili bildirimde bulunmadığı ve bunun sonucunda "yabancı" konumunda kaldığı düşünülebilir. Buna ilaveten müslümanların yanında gayrimüslimlerin de göçe maruz kaldığı söylenebilir. Bu çerçevede Yahudilerin, Bulgar Kilisesi'ne mensup olanların ve özellikle Rumların "yabancı" konumundaki sayıları dikkat çekicidir.[92]

---

91 Karpat, **a.g.e.,** s. 69.
92 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 88.

Tablo 9: Rumeli'de İdari Bölgelerin Genel Nüfusu, 1893–1914

Bölge/Yıl	1893	1894	1895	1896	1897	1906	1914	1893–1906 Net Artış
Edirne	836.041	836.045	836.045	954.535	985.962	1.333.796	631.094	497.755
İşkodra	87.372	87.372	87.372	87.372	87.529	89.848	-	2.476
Selanik	989.844	990.397	990.400	1.009.992	1.038.973	921.359	-	-68.485
Kosova	721.087	721.342	721.342	721.342	755.639	771.653	-	50.566
Manastır	664.399	664.399	664.399	664.399	712.217	824.828	-	160.429
Yanya	516.477	516.477	516.467	511.913	516.681	516.766	-	289
Toplam	**3.299.736**	**3.816.032**	**3.816.025**	**3.949.553**	**4.097.001**	**4.58.250**	**631.094**	**643.030**

Kaynak: Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830–1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri,** Çev. Bahar Tırnakçı, İstanbul, 2003, s. 228.

Selanik hariç tablo 9'da yer alan şehirlerin 1893–1914 arasındaki nüfus sayılarında artma meydana gelmiştir. 1914'teki nüfus istatistiği dikkate alınmazsa, 1893–1906 döneminde nüfusu en çok artan şehir, %59,5 artış oranıyla Edirne olmuştur. Edirne'nin 1906'daki nüfusunun 1897 yılına göre %35 daha fazla gözükmesi, 1897–98 Osmanlı-Yunan Savaşı sonucunda meydana gelen göçlere bağlanabilir. Aynı ilin 1914'teki nüfusu %111 azalarak 631.049'e düşmüştür. Şehrin nüfusunda yaşanan aşırı dalgalanmayı Balkanlardan göç eden Türk nüfusun bu şehirde kalmayarak daha iç kesimlerde iskân edilmesine ve gayrimüslim unsurun şehri terk etmesine bağlamak mümkün.

Osmanlı idaresinden hemen sonra yeni Yunan yönetimi altında Selanik'te ilk nüfus sayımı yapıldı. Nisan 1913'te yapılan sayıma göre şehrin merkez nüfusu 157.889 kişiye yükselmişti. Bu sayıma göre nüfusun 39.956'sı Yunan, 61.439'u Yahudi, 45.867'si Türk, 6263'u Bulgar ve 4364'ü diğer milletlerden oluşuyordu.

Nüfusla ilgili elimizdeki birkaç veri, Selanik'in merkez nüfusunda meydana gelen değişimi gözler önüne sermektedir. 1831'de yaklaşık 25 bin olan merkez nüfus, 82 yıl sonra 150 bini aşmıştı. Bu değişime göre nüfus, ortalama her yirmi yılda bir ikiye katlandı. Demografik yapıda meydana gelen bu hızlı değişimin nedenleri

düşünüldüğünde kentin coğrafi konumu, hinterlandında savaşlar yüzünden yaşanan zorunlu göçler, ölüm oranındaki nispi düşüş ve sağlık hizmetlerinde sağlanan iyileşme gibi etkenler dikkat çekmektedir. Fakat sözü edilen değişim ve büyümenin ana nedeni tartışmasız 19'uncu yüzyılın ikinci yarısında bölgede görülen önemli ekonomik gelişmedir.[93]

Selanik, sunduğu ekonomik imkânlar sonucu artan nüfusu, bu artışın beslediği farklı etnik yapısıyla hem ekonomik hem de sosyal ve kültürel açıdan diğer kentlere örnek olmaya aday görünüyordu.[94] Özellikle Osmanlı hâkimiyeti altındaki İzmir ve Beyrut gibi Selanik de kozmopolit bir kentti. 1877–1878 Rus-Osmanlı savaşı sonrası Selanik, Makedon muhacirlerini ağırlamaya devam etti.[95] Sözü edilen göçlerin yerel ekonomiyi olumsuz yönde etkilemesi doğaldı. Bu yüzden kente nefes aldıracak iktisadî bir atılıma ihtiyaç vardı.

1.6. Osmanlı Devleti'nin Dış Ticaretinde Selanik'in Önemi

18'inci yüzyıl sonlarına doğru dış pazarda, Batı'daki makinalaşma sürecine dâhil olamaması nedeniyle rekabet edemez hale gelen Osmanlı ekonomisi, ihracattaki etkili konumunu da kaybetmeye başlamıştı. Bir yandan bağımsızlık savaşlarının zayıflatıcı etkisi, diğer yandan izlenilen yanlış iktisadî politikalarla bu süreç daha da hızlanmıştı. Bu olumsuzluklara rağmen 19'uncu yüzyılda Edirne, Batı Anadolu, Lübnan ve Selanik gibi bölgelerde fabrikaların açılmaya başlanması ve bu fabrikaların dış ticarete olan katkıları sayesinde başta İstanbul ve Selanik olmak üzere deniz ticaretine elverişli şehirler, modern bir ticaret anlayışına olduğu kadar şehirleşmeye de ön ayak olmuşlardır.[96] Bu öncülük aynı zamanda bir ticaret merkezi için gerekli ekonomik programın ve planlamanın da yaygınlaşması demekti.

---

93 **A.e.,** s. 90-91.

94 Yerolympos, **a.g.m.,** s. 36.

95 Çağlar, Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri", **a.g.e.,** s. 138. Ayrıca Yahudi halkın Selanik'teki konumu için bkz.: Quataert, **a.g.e.,** s. 245, 256-258.

96 Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu 1700–1922,** Çev. Ayşe Berktay, İstanbul, İletişim Yay., 2002, s. 201.

Osmanlı Devleti'nin İngiltere başta olmak üzere diğer Avrupa ülkelerine yaptığı ihracat tümüyle tarımsal ürünler ve hammaddelerden oluşuyordu. Buna mukabil batılı devletlerden yapılan ithalat daha çok mamul ürünlere dayanıyordu.[97] 1845–1850 yılları İngiltere'den yapılan ithalatın ortalama %91'i pamuklu mamuller, demir ve çelik, şeker ve yünlü mamullerden meydana geliyordu. Bunların arasında en yüksek pay ortalama %80 ile pamuklu mamullerdi. Daha sonra sırasıyla %4,3 ile şeker, %3,8 ile demir ve çelik ve %2,4 ile yünlü mamuller geliyordu.[98]

Araştırmacılar 19'uncu yüzyılın ilk yarısının büyük bir bölümünde Makedonya Bölgesi'nde ticarî hareketliliğin genel olarak durgun geçtiğini kabul ederler. İmparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi Makedonya'da da art arda birkaç yıl boyunca hasadın kötü gitmesi yün, pamuk ve tütün gibi sınaî bitki ve hayvan ürünleri üretiminde ciddi düşüşlere neden oldu. 1821'de başlayan ayrılıkçı hareketlerin ardından gelen siyasî istikrarsızlık ve buna bağlı olarak büyük tüccarın bölgeyi terk etmesi ticarî durgunluğun daha da artmasına neden oldu.[99]

1854'te başlayan Kırım Savaşı Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticaretin sekteye uğramasına neden oldu. Bu dönemde Selanik, başkente buğday ihraç ederek İstanbul'un iaşe ihtiyacının karşılanmasında önemli rol oynadı. 19'uncu yüzyılın ortalarına doğru Selanik'te başlayan ekonomik büyüme, devletin ekonomik gidişatına koşut olarak malî buhran, hükümetin iflasa gidişi, kıtlık, 1875 Bosna krizi, 1877–78 Osmanlı-Rus Savaşı gibi nedenlerden dolayı yavaşlamaya başladı. Balkanlarda hızla gelişen ayrılıkçı hareketler, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı ve 1912 Balkan Savaşı Selanik yerel ekonomisini olumsuz etkiledi.[100]

Osmanlı Devleti'nde tarım ürünleri, ekim alanları ve üretim miktarları açısından değerlendirildiğinde buğdayın büyük bir farkla ilk sırada yer aldığını görürüz. Mesela, 1907 yılı hasadında Rumeli'de tarım ürünlerinin toplam üretimi 1.771.000 tondu. Bunun 497.000 tonu buğdaydan oluşuyordu. Bu miktar, toplam

---

97 Pamuk, **a.g.e.,** s.25; Kasaba, **a.g.e.,** s.44-45 ve 76.
98 Kurmuş, **a.g.e.,** s. 39-40.
99 Anastassıadou, **a.g.e.,** s.91.
100 Quataert, **a.g.e.,** s. 947; Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 93.

tarım ürünleri üretiminin % 28'ine, toplam tahıl ürünleri üretiminin de % 33,6'sına tekabül ediyordu.[101]

Pamuk ve tütün birkaç yüzyıldan bu yana Selanik ovalarının iki önemli sınaî tarım ürünüydü.[102] Osmanlı Devleti'nde bazı vilayetlerin dışında pamuk ve tütün gibi sınaî bitkilerin ekimine fazla önem verilmiyordu. Adana, Elazığ ve Selanik sözü edilen sınaî bitkilerin üretiminin yapıldığı vilâyetlerdi. Selanik'te ekili toprakların %8,3'ü sınaî bitkilerin ekimine ayrılıyordu. Serez bölgesinde üretilen pamuk, ülkenin diğer bölgelerinde üretilen pamukla boy ölçüşecek kadar değerliydi. Bu pamuğun üçte biri deniz yoluyla Selanik'ten ihraç ediliyor, geri kalanı da karadan kuzeye Belgrard, Rusçuk ve Niğbolu üzerinden Habsburg topraklarına giriyordu.[103] Selanik, sınaî bitkilerin toplam tarım ürünleri içindeki payının beşte bire ulaştığı birkaç vilayetten biriydi.[104] Bu yüzden hasat mevsiminde yaşanan bir olumsuzluk bölgenin ticarî hareketliliğini etkiliyordu. Pamukta yerel talep de önemliydi; Selanik, Karaferya, Drama, dokuma tezgâhları, özellikle Teselya'daki Tırnova tezgâhları da üretimin bir bölümünü çekiyordu. Yerel zanaatkârlar, 1850 sonrasında özellikle pamuk kumaş imalatında uzmanlaşarak talebe uygun kumaşlar imal eden fabrikalar kurdu. Böylece Avrupa ve özellikle İngiliz mallarına karşı rekabet güçlerini korumaya çalıştılar.[105]

Tütün, bölgede üretimi yapılan diğer bir sınaî bitkisi ürünüydü. Ekimi daha çok Üsküp, Kavala bölgeleriyle Selanik ovasında yaygındı. Yenice tütünü en meşhur olanıydı. Fakat Kavala bölgesinde yetişen tütünler de ünlüydü. Makedonya'dan gelen tütün Kavala Limanı'ndan Avrupa, Amerika ve Mısır'a ihraç ediliyordu.

Hayvan ürünlerinden yün, Makedonya Bölgesi'nin önemli sınaî ürünüydü. 19'uncu yüzyılda Arnavutluk ve Teselya yünlerinin büyük bir bölümünü Selanik ve

---

101 Güran, **a.g.e.,** s. 76.
102 Fernand Braudel, **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası,** Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul, Eren Yay., 1989, C. I, s.39.
103 McGowan, **a.g.e.,** s. 861, 863-864.
104 Güran, **a.g.e.,** s.78.
105 Anastassıadou, **a.g.e.,** s.93, 95-96.

çevresi çekiyordu. Kalitesi ve sağlamlığıyla meşhur Makedonya yünü yüzyılın başına kadar Osmanlı ordusu için yapılan aba ve çuha üretiminde kullanıldı.[106]

18'inci yüzyılın sonlarına doğru İstanbul, deniz yoluyla Avrupa eyaletlerine gelen ithalatın yarısını emerken, Selanik aynı yolla yapılan ihracatın yarısını gerçekleştiriyordu. Selanik üzerinden yapılan ithalat diğer Osmanlı liman kentlerinde olduğu gibi Hint pamukluları ve sömürge mallarının yanında iksirler, saat, ayna, pencere camı ve kırtasiye gibi lüks Avrupa mallarını ihtiva ediyordu. İthalatla karşılaştırıldığında, Selanik'te ihracat diğer liman kentlerine göre daha dengeliydi. Pamuk ve tütün bölgenin iki önemli ihraç kalemiydi. Yün, büyükbaş hayvan derisi, ham ipek, balmumu ve kepenek gibi kalemler de önemini koruyordu.

Makedonya Bölgesi maden yatakları açısından da bir hayli zengindi. Bölgeden krom, antimon, manganez, bakır, çinko, kurşun ve kömür çıkarılmaktaydı. Maden üretiminin büyük bir bölümü bölgede tüketilirdi. Krom ve antimon ihraç edilen madenler arasındaydı. 1890 yılında kromun ihracatı 7000 ton, antimonunki ise 500 ton olarak gerçekleşti.[107]

19'uncu yüzyılda Osmanlı Devleti'nin dış ticareti beş önemli liman şehrinden; İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon ve Beyrut'tan yapılıyordu. İstanbul en büyük ithalat limanıydı. Trabzon, Rusya ve İran'a yapılan transit ticaretle temayüz etti[108]. Beyrut daha çok ihracata dönük bir görünüm arzetmesine karşın Selanik ve İzmir liman kentleri hem ithalat hem de ihracatla uğraşan gelişmiş dış ticaret merkezleriydi.[109] Uygun coğrafi konumu ve zengin bir hinterlandın Akdenize tek çıkış özelliğini taşıması dolayısıyla Selanik, Osmanlı Devleti'nin İzmir'den sonraki en önemli dış ticaret limanıydı.[110]

---

106 Suraiya Faroqhi,"Krizler ve Değişim 1590–1699", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., C.II, 2004, s.623.

107 Anastassıadou, **a.g.e.,** s.96.

108 Necmettin Aygün, **Onsekizinci Yüzyılda Tabzon'da Ticaret,** Trabzon, Serander Yay., 2005,s.2.

109 Kurmuş, **a.g.e.,** s.40-41.

110 Bruce McGowan, "Âyanlar Çağı 1699–1812", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., C.II, 2004, s. 860.

İKİNCİ BÖLÜM

2.MODERN BİR LİMANA DOĞRU: ÖN HAZIRLIKLAR

2.1. Selanik Limanı İnşa Fikri Ve 1869 Tecrübesi

Surlarından ancak 1860'da şehri genişletmek amacı ile yıkıldıklarında kurtulabilen Selanik,[1] bundan sonra bir liman kenti olmaya yönelik çalışmalara daha yoğun bir şekilde şahitlik edecekti. Surların yıkılmasıyla kent dışa doğru büyümeye başladı. 1880'lerde şehre yerleşen zengin Yahudi ve Rumlar bir dizi yatırımlar gerçekleştirdi. Ekonomik açıdan büyümeye başlayan Selanik alt yapı çalışmalarına da hız verdi.[2] 1890'da Belçikalı bir şirkete verilen ihale ile kentin alt ve üst yapılarında yenileme ve genişletme çalışmaları başlatıldı.[3]

Selanik Limanı'nda modern anlamda rıhtım inşa etme imtiyazı talebi ilk defa 16 Şubat 1867'de Mösyö Jorj Guarracino ve Mösyö H. Charnoud adlı girişimcilerden geldi. İzmir Limanı'nın rıhtımı, inşası düşünülen Selanik rıhtımı için örnek olacaktı. Gerekli izinler alındıktan sonra adı geçen girişimcilerle Nafi'a Nezareti arasında 1867'de 25 maddelik bir mukavele imzalandı. Fakat henüz bilinmeyen nedenlerden dolayı bu teşebbüsün arkası gelmedi ve taraflar arasında imzalanan mukavele rafa kaldırıldı.[4]

---

1 Selanik'in surlarından yıkılmasının arka plandaki görüntüsü, bir orta çağ şehri olmaktan çıkıp modern bir şehir hüviyetine bürünmesidir. Vali Sabri Paşa'nın öngörü ve gayretleri ile yıkılan surlar, Selanik'i artık modern bir liman şehri yapma yolunda atılmış önemli bir adımdı. Ayrıntılı bilgi için bkz.: Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 129.

2 Gounaris, **a.g.m.,** s.104. Selanik'e yönelik Yahudi göçü şehre azımsanmayacak katkılar sağlamıştır. Bkz.: Eldem, Golfman, Masters, **a.g.e.,** s. 110. Ayrıca Selanik'teki aydınlatma ve gaz borularının döşenmesi ile ilgili bir haber için bkz.: **Mîzan**, 15 Şaban 1305/26 Haziran 1888, S. 53, s. 488.

3 1868-1870 yıllarında yapılan yol ve yol genişletme çalışmaları ve masrafları için bkz.: BOA., **ŞD**, 495/12, vr. 1-b(H. 9.N.1285/M. 24.XII.1868).

4 BOA., **ŞD.,** 3208/8, lef 8-12(M. 14.I.1867).

Selanik-İstanbul ve İstanbul-Mitroviç demiryolları ile Selanik-Manastır ve Selanik-Serez karayollarının inşası Selanik rıhtımının inşasına başlanmasına hız kazandırmıştır.[5] İzmir Limanı'nı inşa eden Vitalis adında bir şirketin Selanik rıhtımı için imtiyaz talebinde bulunmasını kara ve demiryollarında sağlanan olumlu gelişmelerin bir sonucu olarak yorumlanabilir.

Sadrazam Mehmet Emin Ali Paşa 5 Mayıs 1870'de adı geçen girişimcinin talebini Padişah Sultan Abdülaziz'in onayına sundu.[6] Mösyö Vitalis, İzmir Limanın inşası gibi daha önce yaptığı işlerden dolayı Osmanlı devlet adamları nezdinde iyi bir etki bırakmıştı. Nitekim onun çizdiği rıhtım projesi, Nafi'a Nezareti teknik uzmanlarınca uygulanabilir bulunmuştu. Nafi'a Nezareti, rıhtımın maliyetini 70,000 Osmanlı Lirası olarak tahmin ediyordu. Rıhtım inşasında kullanılacak taşların bir kısmının sahil tarafında kalan surların yıkılmasından elde edilecek taşlardan temin edilecek olması, maliyet konusunda bir nebze katkı sağlayacaktı.[7]

Rıhtım masrafının 70,000 Osmanlı Lirasını aşması durumunda aşılan miktardan dolayı müteahhidin devletten bir talebi olmayacaktı. Bu durumda Vitalis'in alacağı inşa bedeli %4'ten 2,800 Osmanlı Lirasıydı. Rıhtımın inşa bedelinin 70,000 liranın altında gerçekleşmesi durumunda Vitalis'in almış olacağı bedel, toplam maliyetin %4'ü olacaktı. Vitalis, Nafi'a Nezareti'nin ileri sürdüğü şartlarda inşaatı

---

5 Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", **Tarih Dergisi,** İstanbul, 1979, S.32, s.495–496.

6 BOA., **İ.D.,** 42571(H. 4.S.1287/M. 6.V.1870)).

7 "İzmir şehri sâhilinde inşası mukarrer olan rıhtım hakkında Devlet-i Aliyye'nin ta'yîn ve teklîf edeceği şerâit mûcebince (…) Selanik şehri limanında dahî bu kere bir rıhtım inşasının imtiyâzına tâlib bulunduğumuzu (…) ve zîr-i idâre-i âsafânelerinde bulunan meclis-i âlî-i hazâine işbu arîza-i kemterânemizin takdîmiyle beyânına ictisâr kılındı. İşbu rıhtım kışla-yı hümâyûn, yani Vardar Kulesi'nden bed' ile suların umkuna ve i'mâlâtın ehemmiyetine göre Yakan Kulesi'ne veyahûd kule-i mezkûrun civârına kadar temdîd etdirilecek ise de bunun karârı mahzâ Devlet-i Aliyye'nin re'y ve irâde-i seniyyesine menût ve mütevakkıf bulunduğundan şerâitnâmesinin tanzîm ve kabûlünden evvel bir kıt'a haritasının atebe-i ulyâya takdîm kılınması münâsib görülmüşdür. Ve İzmir rıhtımının şerâitnâmesinde münderic olan mevâddan mâ'adâ İç Kale'yi müstesna tutarak akdemce bâ irâde-i seniyye hedm olunmaları karâr-gîr olarak vukû' bulacak masârif-i hedmiyyeden ictinâben mu'ahharan terk ve sarf-ı nazar kılınmış olan diğer kale divârlarının kumpanya tarafından hedmiyle, fakat hâsıl olacak enkâzı inşa kılınacak rıhtıma kullanılarak masârif-i hedmiyyeye tutulup şu vesîle ile Hazîne-i Celîle dahî masârif-i mezkûreden berî ve vâreste olacakdır." Bkz.: BOA., **ŞD.,** 3208/8, lef 10(R. 24.XI.1283/M. 5.II.1868).

üstlenmeyi ve hazırlanacak sözleşmede yukarıdaki hususların aynen sözleşmede yer almasını kabul etmişti.[8]

Rıhtım inşaatı, batıda Vardar Kulesi adıyla bilinen Topçu Kışlası'ndan başlayarak doğuda Kanlıkule ya da diğer adıyla Beyazkule'ye kadar uzanacaktı.[9] Rıhtım için gerekli arazi sahildeki uygun yerler doldurularak elde edilecekti. Bütün bunların karşılığında rıhtımın imtiyazı şirketin elinde olacaktı.[10] Şirketin sunduğu bu teklifleri inceleyen Hükûmet, 1868 yılında rıhtım inşaatı için şirketle bir mukavele imzaladı. Bu mukaveleye göre şirket, dolgu sonucu elde edeceği arsalar için her türlü tasarruf hakkına sahip olacak, dilediği zaman bunları bütün ya da parça halinde satabilecekti. Aynı şekilde rıhtım tarifelerinde söz hakkı şirkete ait olacak; ancak liman, şirketle Hazine-i Hassa'nın belirleyeceği ortak bir tarife üzerinden işletilecekti.[11]

Sabri Paşa'nın öngörüsü ve olağanüstü gayretleriyle yapılan bu rıhtım inşaatı sahil alanını nisbeten genişletmişti; ancak limanda yükleme ve boşaltma işlemleri hâlâ beden gücüne dayanıyordu. Bu zorlukların farkında olan ve limandan tam kapasite yarar sağlamak isteyen Hazine-i Hassa, Selanik Körfezi'nde yeni bir liman ve rıhtım inşa etmeyi tasarlıyordu. Hazine-i Hassa'nın bu fikrinden haberdar olan kimi yabancı müteşebbisler tekliflerini yerel yönetime sunmaya başladılar. Nitekim Selanik Valiliği'nin 1886 yılında Ticaret ve Nafi'a Nezâreti'ne gönderdiği bir yazıda İsak Fernandez ve Anton Sadoka adında iki işletmecinin teklif verdiklerini görüyoruz. Söz konusu teklife göre rıhtımlar genişletilecek, gemilerin güvenli demirleyebilmeleri için rıhtımda iki adet havuz inşa edilecekti. Bu teklife göre inşa sonrası işletme imtiyaz hakkı elli yıl olacaktı.[12]

Hazine-i Hassa alt yapı ve inşa masraflarını bir ölçüde karşılamak maksadıyla ihtiyaç duyacağı araziyi bedelsiz istimlâk etmeyi tasarlıyordu. Rıhtım için deniz ve

---

8 BOA., **İ.D.,** 42571(H. 4.S.1287/M. 6.V.1870)).

9 "(…) Sâhilde kâin ve Vardar Kulesi nâmıyla ma'rûf Topçu Kışlak-ı Hümâyûnu'nudan bed' ile Kanlıkule nâm mahalle kadar (…)", bkz.: **a.b.**

10 **A.b.**

11 **A.b.**

12 BOA., **HH.THR.,** 220/2(H. 6.ZA.1304/M. 27.VII.1887).

bataklıkları doldurmak suretiyle buralardan elde edilecek arsalardan doğrudan istifade etmeyi ya da satış yoluyla faydalanmayı planlıyordu. Bu çerçevede Hazine-i Hassa, Beyazkule'den Zeki Bey'in dolguyla elde ettiği arsasının bitiş noktasına kadar olan yerlerden faydalanabilmesi için imtiyaz fermanına ve bunlar için tanzim edilmiş senetlere ihtiyaç duyuyordu. Yine Vidin kazasındaki Ladve bataklığının bedelsiz olarak millî emlâka ilave edilmesi, bunların dolgu ve kurutulmasından elde edilecek araziden istifade etmek için imtiyaz fermanı ve senetlerinin tanzim edilmesine de ihtiyaç vardı.[13]

Selanik'in merkez ve kazalarında Hazine-i Hassa'nın birçok arsa ve arazisi bulunuyordu. Selanik Körfezi'nin doğu kısmında bir rıhtım ile gerektiğinde liman inşa etme ve vilayet sınırları içinde bulunan bazı gölleri temizleme imtiyazı[14] Fermân-ı Âli gereği Hazine-i Hassa'ya verilmişti. İmtiyazın Hazine-i Hassa'ya verilmesine yönelik tartışmalarda,[15] söz konusu imtiyaz hakkının gerçek ya da tüzel kişilere verilmesiyle Hazine-i Hassa, gelecekte birçok sorunla karşılaşılabileceği görüşünü ileri sürdü. Olası bir sorunda Hazine-i Hassa'nın hukukî ve maddi konumu zarar görebilirdi.[16] Bundan dolayı Hazine-i Hassa, doğrudan değil, "kendi namına olmak" kaydıyla imtiyaz hakkını taliplilerden uygun olana vermeyi kararlaştırmıştı. Yerel yöneticiler ile hükûmet çevrelerinin kanaatine göre bu uygulama halkın refah düzeyini yükseltmiş olacaktı. Zaten aynı çevreler, adı geçen imtiyaz hakkının ilgili

---

13 Hazine-i Hassa'nın, imtiyaz ve senetlerin düzenlenmesi için yaptığı başvuru, Mabeyn Baş Kitabet Kalemi'nden Nafi'a ve Ticaret'e, Defteri Hakani Nezareti'ne ve Sadaret Makamı'na havale edilmişti. Bunun üzerine Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemi'ne iki adet imtiyaz fermanı müsveddesi kaleme aldırarak, içeriği mütalaa edilmek ve gerektiğinde bazı ilave ve değişiklikler yapmak üzere Hazine-i Hassa'ya gönderdi. Hazine-i Hassa, müsveddesi hazırlanan imtiyaz fermanlarının içerikleriyle mutabık olduğunu Sadaret'e bildirdi. Sadrazam Kamil Paşa imzasını taşıyan belge için Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/65, lef 2 ve 3(H. 1304.Z.24/M. 13.IX.1887). Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hazine-i Hassa Nezareti Fonuna ait bu belgenin tasnifinde hata olduğu kanaatindeyiz. Adı geçen belge ihtiva ettiği tarih itibariyle 65'inci gömlekte değil, muhtemelen 5'inci gömlekte yer alması gerekirdi.

14 Selanik şehriyle körfezinde rıhtım inşası ve liman ihdası imtiyazı 23 Eylül 1303/6 Ekim 1887 tarihinde Padişah tarafından Hazine-i Hassa'ya verildi. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/11, lef 2(20. .C.1305/M. 4.III.1888).; 208/12, lef 2(H. 5.B.1305/M. 15.III.1888).

15 Mefhum-ı muhalifinden anlaşılacağı üzere imtiyaz haklarının kayıtlı değil, doğrudan verilmesini savunanlar vardı. Hazine-i Hassa imtiyaz haklarını kullandırırken "kendi namına olmak" ilkesini benimseyerek bu talepleri reddetmiş oldu.

16 BOA., **HH.THR.,** 208/4, lef 2(H. 1305.M.23/M. 11.X.1887). Dosya Usulü Envanter Sistemi'nde dip notlar verilirken taksim işaretinden önce gelen sayı dosya, sonra gelen de gömlek numarasını gösterir.

bakanlığa tevdi edilmesi ile sağlanacak faydalar konusunda padişahı önceden ikna etmişlerdi. İmtiyaz hakkının Hazine-i Hassa'ya verilmesinden sonra liman inşası ihalesini kazanacak şirketin yapacağı ilk iş, sadece bu işe münhasır olmak üzere yeni bir şirket kurmaktı. Kurulacak şirket kanun ve mevzuat yönünden bir "Osmanlı Şirketi" olacaktı.[17]

Hazine-i Hassa, gerektiğinde liman ve rıhtım inşa etme imtiyaz hakkını almakla kalmadı, Selanik Körfezi'nde bulunan mevcut iskeleler arasında vapur işletme hakkı imtiyazını da uhdesine aldı. Emtia naklinde bölge halkı bir dizi zorluk ve sorunla karşı karşıya bulunuyordu. Bu yüzden Hazine-i Hassa Selanik ile Kesendire Körfezi arasında her türlü emtianın kolaylıkla nakledilmesine imkân tanıyacak bir vapur işletme sisteminin devreye sokulması gerektiğine inanıyordu. Bu sayede hem bölge halkının refah düzeyi yükselmiş olacak, hem de devlet bu işten kazançlı çıkacaktı. Padişah, vezirlerden Agop Paşa'ya sözü edilen körfezlerde vapur işletme izni verilmesine onay verdi. Vapur işletmesi için yerel makamlardan ilgili bakanlığa gönderilen yazıda hangi yerleşim birimleri arasında vapur hatlarının kurulacağını gösteren bir harita[18] eklenmişti. Bu haritaya göre Selanik ile batısında ve Kesendire Körfezleri'nde bulunan yerleşim yerleri arasında, keza Selanik Körfezi'nin batısında, Yunanistan sınırına yakın bir yerde bulunan Platomaya kıyılarına kadar mevcut bütün iskeleler arasında vapur işletme hatları kurularak birbirine bağlanacaktı.[19]

---

[17] BOA.,**HH.THR.,** 208/4, lef 1,2(H. 23.M.1305/M. 11.X.1887).). ;208/6, lef 2(1305.S.11/29.X.1887). Konuyla ilgili padişahın görüşü Mabeyn-i Hümayun Baş Kitabet Celilesi'nden çıkan 23 Eylül 1303 tarihli yazıyla Bab-ı Ali'ye bildirilmiş ve Selanik Vilâyeti ile Selanik Emlak-ı Hümayun İdaresi'ne bilgi verilmesini talep etmişti. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/4, lef 1(H. 1305.M.23/M. 11.X.1887). Rıhtım ve gerektiğinde liman inşası fikriyle ilgili Hazine-i Hassa'nın Ticaret ve Nafi'a Nezareti'nden istediği görüşe karşılık yapılan mütalaa için bkz. BOA., **HH.THR.,** 208/6, lef 2(1305.S.11/29.X.1887).

[18] Sözü edilen harita için bkz.: BOA., **ADVN.MKL**., 29/14(H. 24.C.1305/M. 8.III.1888).

[19] Selanik Körfezi'nde vapur işletme hakkı için vezirlerden Agop Paşa'nın talebi Padişah tarafından kabul edilmişti: "(…) Vezirim Agop Paşa (…) Selanik Körfezi ile ittisâlinde bulunan Kesendire Körfezi'nde vapur işlettirilmemekte olmasından nâşî işbu körfezlerle Selanik beyninde nakliyât icrâsı husûsunda ahâli dûçâr-ı envâ'ı su'ûbât olmakta olduğundan sâye-i teshîlât-vâye-i mülûkânemde nakliyâtça bir vâsıta-i mükemmele vücûda getirilecek o cihetler ahâlîsinin bu yüzden dahî tezyîd-i servet ve refâhiyetlerine bâ'is olması için haritasında gösterildiği vechile zikr olunan Selanik ve Kesendire Körfezleri'yle sevâhilinde ve Selanik Körfezi'nin cihet-i garbiyesinde Yunanistan hudûdu civârında bulunan (…) sevâhil-i Osmaniye'den olan körfezlere

Selanik halkının liman ve rıhtım inşaatı karşısındaki tavrı çok net değildi. Liman daha proje aşamasında iken halk kuşku içindeydi. Bu yüzden, Selanik ve Kosova havalisi Umum Kumandanı ve Emlak-ı Hümayun Arsalar Komisyonu İkinci Başkanı Recep Paşa, hâlihazırda ve gelecekte Selanik kenti ve körfezini ticarî bakımdan ihya edecek bu projenin halka sağlayacağı faydaları içeren bir makaleyi Vilayet Gazetesi'nde yayınlattı. Aynı makale Dersaadet Gazetesi'nde de neşredilerek halkın haberdar olması sağlandı.[20] Böylece kent halkı, liman ve rıhtım inşaatı esnasında meydana gelecek muhtemel zararlar ve sağlanacak menfaatler konusunda bilgilendirilmiş oldu. İnşaat sayesinde şehrin fizikî görünümünde ve alt yapısında meydana gelecek değişiklikler ile halkın refahında sağlanacak görece iyileşme konusunda öteden beri var olagelen tereddütler basın yoluyla nispeten giderilmiş oldu. Bu süreçte halkın tereddütleri giderilmişti. Ancak kurumlar arasında hesap edilmeyen anlaşmazlıklar su yüzüne çıktı. İnşası tasarlanan rıhtımın kesin inşa kararının verileceği ana kadar dolgu işlemi sonucu oluşacak arsaların satışından ya da kiraya verilmesinden elde edilecek gelirin hangi kuruma ait olacağı meselesi gündeme geldi.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'ın en belirgin sonuçlarından birisi kuşkusuz yönetim kademeleri arasında merkezi otoritenin güçlendirilmesiydi.[21] Devlet yapısının merkeziyetçiliği gereği taşra idaresi karar vermede yetkili değildi.[22] Yapılan her bir teklif için İstanbul'daki Nezaret'e danışmak zorundaydı. Bu zorunluluk işlerin yavaşlamasına ve kurumlar arasındaki ihtilafın artmasına neden oluyor, ara kademelerin çokluğundan dolayı da istismara zemin hazırlıyordu.

---

vapur işlettirilmesi imtiyâzının Hazine-i Hassa-i Şahaneme i'tâsı (...)". Bkz.: BOA., **A.DVN.MKL.,** 29/14(H. 14.C.1305/M. 27.II.1888).

20 Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/8, lef 1, 2 (H. 1305.R.1/M. 17.XII.1887).

21 Findley C. Carter, **Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Babıâli (1789–1922)**, Çev. Latif Boyacı-İzzet Akyol, İstanbul, İz Yay., 1994, s. 170-171.

22 Findley, **a.g.e.,** s. 168-170.

2.2. İnşa Kararı Sürecinde Yaşanan Sorunlar

Rıhtım için denizi doldurma imtiyazına sahip olan Hazine-i Hassa, Doğu'da Beyazkule'den başlayarak Zeki Efendizâdelerin arsasına kadar uzanan bir bölgeyi doldurma hakkını elinde bulunduruyordu.[23]. Rıhtım mahallinde yapılacak dolgu işlemi için daha önce çizilen haritada yaklaşık 196.000 metreküp dolgu kullanılacağı öngörülmüştü. Ancak Hazine-i Hassa ikinci bir harita çizilmesini istedi ve daha ekonomik olacağı düşüncesiyle dolgu miktarını 50.000 metreküpe indirdi.[24]

Dolgu işleminden sonra elde edilecek arsalar müzayede ile toptan veya parça parça satılacaktı.[25] Hazine-i Hassa, imtiyaz hakkını almakla imtiyaza konu olan mahallin gelirine belli oranda ortak olduğunun bilincindeydi. Bunun için dolgu mahallinde bulunan deniz hamamlarının işletme gelirinden imtiyaz hakkına dayanarak pay istedi. Buna göre belediye, Mali 1303–1305 (1887–1888) yıllarında üç yıllığına ve toplam 725 lira bedelle kiraya verdiği deniz hamamları gelirinin üçte birini Hazine-i Hassa'ya vermeyi kabul etti.[26] Emlak İdaresi, Hazine-i Hassa'nın cari yıldaki alacağına karşılık bir adet bonoyu kabul etmekle beraber teati edilen kira mukavelelerini Hazine-i Hassa adına tasdik etmedi. Belediye ile Selanik Emlak İdaresi arasında ortaya çıkan bu pürüz[27] Hazine-i Hassa Komisyonu'nda müzakere edilerek taraflar arasında tanzim edilen kontoratonun Hazine-i Hassa adına tasdik edilmesi kararı verilerek sorun giderilmiş oldu.[28]

---

23 BOA., **HH.THR.,** 208/5, lef 8(R. 8.III.1303/M. 21.X.1887). Yukarda belirtilen sınırlar dahilînde denizi doldurma imtiyazının Padişah tarafından Hazine-i Hassa'ya tevdi edildiği tarih 13 Teşrinevvel 1301/26 Eylül 1885'ti. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/11, lef 2(20. C.1305/M. 4.III.1888).; 208/12, lef 2(H. 5.B.1305/M. 15.III.1888).

24 BOA., **HH.THR.,** 208/5, lef 1 (R. 17.VII.1303/M. 30.X.1887).

25 **A.b.**

26 BOA., **HH.THR.,** 208/5, lef 6 (H. 17.L.1304/M. 9.VII.1887).

27 "(…) Şayet ileride rıhtım inşasıyla oradan hamamların kaldırılması Hazine-i Hassa'nın yed-i ihtiyarında bulunmak mütalaasıyla idarece tasdik edilmemiş ise de sal-ı hal icarından Hazine-i Hassa'ya ait bulunan 8056 gurûş Haziran gayesinde istîfa edilmek üzere bir kıta bono alınmış olduğunun arz u beyanına (…)", Bkz.: **a.b.**

28 "Mezkûr rıhtımın zaman-ı inşası henüz karargir olmamasına ve zaten kontoratonun teati edilub bunun dahi alındığı anlaşılmasına mebni mün'akid kontoratonun Hazine-i Hassa namına tasdiki ve Hazine-i Hassa'ya ait bedel-i icar hissesinin istifası siyakında (…)", bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/5, lef 6,7(H. 23.M.1305/M. 11.X.1888).

2.2.1. Hazine-i Hassa ve Rüsumat Kurumu Arasındaki Anlaşmazlık

Liman inşa kararının alınması sürecinde ilk ciddi anlaşmazlık, Selanik Limanı için farklı projeleri elinde bulunduran Hazine-i Hassa ile Rüsumat Dairesi arasında ortaya çıkmıştır. Hazine-i Hassa, Selanik'te liman ve rıhtım inşa projesini hayata geçirme aşamasında önemli mesafeler alırken, bu defa aynı yer için diğer bir kamu kurumunun projeleri dikkat çekmeye başladı. Selanik Rüsumat Emaneti, liman bölgesinde bir gümrük iskelesi inşa projesini hayata geçirme çabası içindeydi. Rüsumat İdaresi, söz konusu yatırımın Selanik Şimendifer İnşaat Şirketine mi, yoksa daha güvenilir başka bir müteahhide mi yaptırılacağı hususunda Ticaret ve Nafi'a Nezareti ile görüş teatisi içindeyken, Hazine-i Hassa'nın Selanik'te bir liman inşa edeceği ve bununla ilgili bütün plan ve projelerin hazır olduğu gerçeği ile karşılaşınca işin çehresi değişti. Devlet hiyerarşisindeki konumu itibariyle Rüsumat İdaresi, olup bitenlerin mahiyetini anlamak ve ileriye dönük atılması gereken adımlarını netleştirmek için Hazine-i Hassa ile irtibata geçmek zorunda kaldı.[29]

Bir limanın inşa edilmesiyle gümrük daireleri ve işlemleri arasında doğrudan bir ilişki olduğu açıktı. Bu çerçevede Hazine-i Hassa, kendi projesinin detaylarını göstermek ve ortak konulara dair görüş alışverişinde bulunmak üzere Selanik Rüsumat Nazırı'nı İstanbul'a çağırdı. Nazır, Hazine-i Hassa'nın hazırladığı harita ve planları inceleyerek kendince eksik gördüğü noktaları müzakere ederek Nezaret'e sundu. Nazıra göre liman ve rıhtım tamamlandığında, gümrükle rıhtım arasında 60 metrelik bir mesafe olacak ve 10 metre genişliğinde olan mevcut rıhtım yolu umuma ait yol olarak kalacaktı. Yine aynı haritaya göre gümrüğün batı tarafında kalan kısmın

---

[29] Hazine-i Hassa'nın liman ve rıhtımı projelendirme çalışmalarına başladığı tarih dikkate alındığında Selanik Rüsumat İdaresi'nin gümrük ve iskeleye yönelik bir dizi yatırımlara girişmesi açıklanmaya muhtaç bir konudur. Burada iki ihtimalden bahsetmek mümkündür; 1) Gerçekten Rüsumat İdaresi, Hazine-i Hassa'nın liman ve iskeleyle ilgili yatırım planlarından habersizdi ve görülen lüzum üzerine kendisi Nafi'a Nezareti'nin izniyle iskele inşa etmeye karar vermişti. Bu durumda hem Ticaret ve Nafi'a Nezareti'nin hem de Hazine-i Hassa'nın Selanik'le ilgili planlamalarından habersiz olduğunu kabul etmek gerekir ki, bu, akla pek yatkın görünmüyor. 2) Rüsumat, Nezaret'in Selanik'te böyle bir projeyi hayata geçireceğine dair şüpheleri vardı. Bu yüzden kurum olarak birinci derecede kendisini ilgilendiren gümrük ve antrepo binalarıyla iskele inşası yatırımlarına ön ayak olmuştu. İnşası kararlaştırılan bu binaların plan-haritaları çizilmiş, keşif bedelleri Bâbı Âliye sunulmuş ve Dâhilîye Nezareti bünyesinde bu işlerle ilgili bir de Komisyon kurulmuştu. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/64, lef 1(H. 25.ZA.1311/M. 31.V.1894).

iki tarafı duvar ve parmaklıklarla çevrili olacak ve esas gümrük işlemleri bu çevrili alanda gerçekleşecekti. Oysa gümrük idaresi ile liman ve rıhtım arasında doğrudan irtibat olması için arada bağlantıyı kesecek hiç bir engelin olmaması gerekiyordu. Rıhtımın doğu ve batıdan uzatılacağı hususu dikkate alınırsa, gümrük birimleriyle iskele ve rıhtım arasındaki bağlantı daha da zorlaşacaktı. Bu yüzden yapılacak rıhtım üzerinde gelecekte bile ortaya çıkabilecek ihtiyaçlara cevap verecek bir gümrüğün yapılabilmesi için yeterli miktarda arazinin tahsis edilmesi gerekliydi. Birkaç sene evvel gümrük idaresinin bitişiğinde inşa edilen antrepo, yukarıdaki gerekçeler dikkate alındığında işlevselliğini büyük ölçüde kaybedeceğinden, adı geçen haritada rıhtım üzerinde ihtiyaca cevap verecek bir antrepo için gerekli olacak arsayı ifraz ve tahsis etmek gerekiyordu.[30]

Rüsumat Nazırı, Nezaret'in liman ve rıhtım yatırımı hakkındaki niyetini net bir şekilde öğrenmek istedi. Buna göre liman inşa kararının alınıp alınmadığı, alınmışsa inşa süresinin ne kadar süreceği gibi hususların netlik kazanması Rüsumat Nezareti'nin planladığı yatırımların hayata geçirilmesi açısından bir hayli önemliydi. Çünkü Rüsumata göre liman ve gümrük bir bütünün ayrılmaz iki parçasıydı. Bu iki parçayı birbirinden ayıracak her türlü eylem ve uygulama maslahata uygun düşmeyecekti. Bunun yanında mevcut antrepo ile gümrük idaresinin o günkü büyüklüğünün dâhilî birimler itibariyle maksat ve ihtiyaca cevap vermemesinden dolayı genişletilerek yeniden inşa edilmelerine şiddetle ihtiyaç vardı. Bu yüzden Rüsumat, her iki bina ile diğer arsalarda inşa edilecek gümrük ve antrepo binalarının "münakase/eksiltme" yoluyla ihale edilmeleri için keşif defter ve haritaların Bâb-ı Âli'ye sunulduğunu ve tekliflerin Dâhilîye Nezareti'nde kurulan bir komisyona havale edildiği bilgisini Hazine-i Hassa'ya hatırlattı.

Selanik Rüsumat Nezareti'nce yapılması planlanan bütün bu yatırımların iskele ile sıkı sıkıya bağlı olacağı gerçeğinden hareketle, yapılacak gümrüğün önünde acilen iskele inşasına da karar vermek gerekiyordu. Rüsumatın, kendi planlamalarının tatbik edilip edilmeyeceği hususu, Hazine-i Hassa'nın mümkün olduğunca elini çabuk

---

[30] **A.b.**

tutmasına, liman ve rıhtım inşa kararını kısa süre içinde netleştirmesine bağlıydı.[31] Rüsumat Nazırı'nın çekincelerini dikkate alan Hazine-i Hassa, nazırın altını çizdiği hususlar ile bir limanın gümrük birimleriyle olması gereken sıkı bağlantıları hakkında, Nezaret Müsteşarı Bertram Efendi'nin görüşlerine başvurmayı uygun gördü.[32]

2.2.1.1. Rüsumat Müsteşarı Bertram Efendi'nin Mütalaası

Selanik Limanı'nda Hazine-i Hassa tarafından inşa edilecek rıhtımın planlarının gümrük menfaatlerine uygun olup olmadığının tetkiki için Selanik Rüsumat Nezareti müsteşarı Betram Efendi'nin hazırlayıp Hazine-i Hassa nazırı Mikail Paşa'ya sunduğu mütalaa, Rüsumat Nazırı'nın yukarda açıklanan çekincelerini onaylar tarzda ve daha teknik bir üslup içeriyordu. Adı geçen planlara göre inşaat iki kısımdan ibaret olup ilki güneydoğuda 80 metre genişliğinde ve 200 metre uzunluğunda, diğeri de kuzeybatıda 50 metre genişliğinde ve 200 metre uzunluğunda olacaktı. Yine aynı tarafta 8 metre genişliğinde ve 50 metre uzunluğunda küçük gemilerin sığınabilecekleri bir rıhtım inşa edilecekti.

Denize dikey bir şekilde inşa edilecek ve ebatları 80*200 ve 50*200 metre olacak bu iki rıhtım arasında kalacak kısım, 540 metre uzunluğunda ve 45 metre genişliğinde bir rıhtımla birleştirilecekti. Dalgakıran ile kuzeybatıda 8*50 metre ebatındaki rıhtım dikkate alınmadığında liman, köşeli parantez "[" işaretini çağrıştıracaktı. Rıhtımın tamamını dalgaların darbesinden korumak için rıhtıma paralel, sahil rıhtım kenarından 400 metre açıkta ve 500 metre uzunluğunda bir set inşası planlandı. Dalgakıran seti, sahil, sağ ve sol rıhtımlar dikkate alındığında ve kuzeybatı rıhtımı ihmal edildiğinde limanın kuşbakışı görüntüsü " [I " şeklini andıracaktı.

Limanın Güneybatı ve Güney rıhtım kolları üzerinde 20*80 metre ebatlarında dörder ambar olmak üzere toplam 8 ambar inşa edilecekti. Hazine-i Hassa'nın

---

31 **A.b.**
32 BOA., **HH.THR.,** 208/64, lef 2(H. 10.S.1312/ M. 13.VII.1894).

tebligatına göre bu mekânlar Hazine-i Hassa'nın tasarrufu altında kalacaktı; ancak sözü edilen binalar gümrük işlemlerinin yürütülmesi için Rüsumat İdaresi'ne tahsis edilecekti.[33]

Gümrüğün tasarrufunda kalacak arazi, planda[34] gösterildiği gibi, denize dikey her iki rıhtım kolu üzerinde olacak ve kuzeybatıdaki koldan o zamanki rıhtım sokağına kadar uzanacaktı. 200 metreden ibaret olacak kuzeybatı tarafındaki setin inşaatı iki sene zarfında tamamlanması gerektiğinden, gümrük binalarının bir an önce bitirilmesi ve gümrük işlemlerinin bu binalarda yapılması tasarlanmıştı. Bertram Efendi'nin daha önce Rüsumat Nazırı'na sunduğu mütalaada da ifade ettiği gibi gümrük binalarının bölümlendirilmesi ve diğer işlemlerin bitirilmesi, inşaatın tamamının bitirilmesine bağlıydı.

Rıhtım ve diğer bütün eklentileri ile vücuda getirilecek olan bu liman, ticaret gemileri sayesinde demiryolunun menfaatlerine hizmet edeceği gibi gözetleme ve kontrol işlemlerine de ciddi kolaylıklar sağlayacaktı. Aynı zamanda rıhtımı ayıran bir duvar marifetiyle karaya çıkarılan eşyanın tamamının gümrükten başka bir mahalle taşınması söz konusu olmayacak ve bu sayede küçük gemilerin en ufak manevrası dahi gözden kaçırılmayacaktı.

Ayrıca polis, liman ve muhafaza idareleri için gösterilen yerler konusunda isabetli bir tercihte bulunulmamıştı. Çünkü sözü edilen idarelerin gümrük işlemlerinin yoğunlukla yapılacağı yerdeki binalarla yan yana bulunmaları maslahata uygun değildi. Bu yüzden adı geçen idari binalar için uygun başka bir yer tahsis edilmesine lüzum görülmüştü. Bu konuda Bertram Efendi ile Rüsumat Nazırı'nın görüşleri örtüşüyordu.[35]

Bertram Efendi, gümrüğe tahsis edilecek arazinin mümkün olduğunca güneydoğu tarafına daha yakın olmasını istiyordu. Gümrük binalarının inşa olunacakları yerden 15 metre daha ileri çekilmesine onay verilmesi durumunda,

---

33 BOA., **HH.THR.,** 208/67, lef 1(H. 12.B.1312/M. 9.I.1895).
34 Hazine-i Hassa'ya gönderilen konuyla ilgili planlardan bir nolu plan.
35 BOA., **HH.THR.,** 208/67, lef 1(H. 12.B.1312/M. 9.I.1895).

gümrük arazisinin sınırı inşaat şirketi arazisinin sınırına kadar uzanacaktı. Bu konuşlandırmaya göre gümrük, dört ambarın 45 metre arkasında, güneydoğu tarafında kalacaktı. Bu mesafe, vagonların hareketine daha rahat imkân tanıyacağı gibi, geniş yer kaplayan eşyanın açık alanda muayenesine de elverişli olacaktı. Gümrük idaresi binalarını tesis etmek için 90*60 ebatında bir yer yeterli idi. Bu yerin üzerinde gerekli Nezaret, kalem odaları, müdüriyet dairesi ve genişçe bir muayene binası inşa etmek için gerekli arsa fazlasıyla mevcuttu.

Ebatları yukarda verilen bu arazi üzerinde inşa olunacak bütün iç ve dış birimler gümrüğe ait olacağından, ileride gerektiğinde her türlü tasarruf hakkı da korunmuş olacaktı. Gümrük binaları rıhtım caddesinden yük hayvanlarının ve arabaların geçişine ayrılan bir mahal ile ayrılacaktı. Bu yerin derinliğinin bir tarafı 30, diğer tarafı 40 metre olacaktı. Selanik limanı önemli bir limandı ve böyle bir liman için bu vasıfta bir yerin tahsisi gerekliydi. Aksi durumda umumi yol rıhtım sahiline paralel olduğundan birçok olumsuzluğa yol açılabilirdi.[36]

Yeni inşa edilecek binaların nasıl kullanılacağı meselesine de değinen Bertram Efendi, ithalat ve ihracat gümrükleri için güneydoğu tarafta bulunan iskele ile dört ambarı, bu iskelenin arkasında mevcut 45 metre karelik boş alanı, Hazine-i Hassa'nın arsası ile umumi yol arasında gümrüğe tahsis edilmiş arsa üzerinde yapılacak binaları uygun gördü. Rıhtım üzerindeki dört ambar gümrük antreposu olarak kullanılacağı gibi, diğer depo hizmetleri ve hatta nakledilen eşya için de tahsis olunabilecekti.

Sözü edilen binaların ne şekilde inşa edileceği konusuna gelince, bu konuda Rüsumat Nezareti'nin çıkarlarının korunması için ayrıca görüş ve düşüncesinin istenmesi gerekli olmakla beraber, antrepo ve diğer depoların her nevi hırsızlık ve yangın ihtimallerine karşılık kapı ve pencerelerinin sağlam demir parmaklıklarla muhafaza altına alınması gerektiği ifade ediliyordu. Liman ve rıhtımla ilgili alınacak

---

[36] **A.b.**

kesin kararlardan ve daha detaylı planların hazırlanmasından Selanik Rüsumat Emaneti'nin bilgilendirilmesi her bakımdan faydalı olacaktı.

Kuzeybatıdaki iki ambar büyük gümrük binasının bitişiğinde bulunacağından, bu binalar trenlerden vapurlara, vapurlardan tren vagonlarına aktarma yapılacak emtia ve eşyanın konulmasına tahsis edilecekti. Gerek transit mallar gerekse iç tüketime sunulmak üzere iskeleye çıkarılacak eşya, demiryolu vasıtasıyla kolaylıkla büyük gümrük binasına nakledilebilecekti. Böylece bu kısma ait bütün işlemler burada yapılabilecekti.[37]

Bertram Efendi'nin yukarda açıklanan görüş ve değerlendirmelerinin birçoğunun Rüsumat Nazırı'nın görüşleriyle paralel ve bir nevi kapalı kalan noktaların açıklanması mahiyetinde olduğu görülmektedir.

Bertram Efendi'nin görüşlerine dayanarak sorunlarının çözümüne giden Hazine-i Hassa, Rüsumat İdaresi ile sadece yukarıda temas edilen noktalarda ihtilaflı değildi. Limanın imtiyaz hakkı konusunda da iki kurum arasında anlaşmazlık vardı.

2.2.2. Hazine-i Hassa'nın İmtiyaz Hakkıyla İlgili Problemler

Hazine-i Hassa, inşaat alanında fazladan arsa elde etmek için deniz doldurma işini benimsemişti. Bu işlem, getirisi oldukça yüksek bir işti. Dolayısı ile denizi doldurarak elde edilecek arsalar da ilgili bütün kurumlar ve şahıslar için cezbedici olmuştur. Hazine-i Hassa'nın rıhtım ve liman inşa projesi özellikle deniz kenarında arsa ya da evi bulunan kimseleri harekete geçirmiş ve bu süreçte ortaya çıkan menfaat çatışmaları sözü edilen arsalarla ilgilenen şahısları Hazine-i Hassa ile karşı karşıya bırakmıştır.

---

[37] **A.b.** Selanik Rüsumat Emaneti Nazırı'nın görüş ve mütalaasının müsteşar Bertram Efendi'nin mütalaalarıyla benzerliğini görmek için Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/67, lef 2(H. 29.B.1312/M. 26.I.1895).

Nitekim tüccardan Kara Drik Şarno sahilde, evinin önünde kendi tasarrufu altındaki bahçeye bitişik derenin verdiği zararı ortadan kaldırmak maksadıyla, ölçüleri belli bir duvarla, ara yerde kalacak deniz mahallini doldurmak için ruhsat istedi. Vilayet İdare Meclisi, Defter-i Hakanî Nezareti'nin 19 Kanun-i evvel 1303/31 Aralık 1887 tarihli yazısına istinaden adı geçen tüccara denizi doldurma ruhsatı verdi. Böylece Hazine-i Hassa'nın tasarrufunda bulunan bir alana müdahale edilmiş oldu. Her ne kadar ruhsata konu olan yerle imtiyaz alanı arasında bir-iki bin metre mesafe var ise de Selanik Emlak İdaresi, Vilayet İdare Meclisi'nin tasarrufunu Hazine-i Hassa'nın imtiyaz alanına müdahale olarak değerlendirdi ve durumu Nezaret'e arz etti.[38] Aynı şekilde Hazine-i Hassa, Selanik Vilayet Meclisi'nin ruhsat kararını kendi imtiyaz haklarına aykırı kabul ettiyse de konuyu ileride bir çözüme kavuşturmak üzere Vilayet'ten sadece bilgi istemekle yetindi.[39] Selanik Vilayeti Hazine-i Hassa'ya verdiği cevapta, Defter-i Hakanî Nezareti'nden gelen yazıya:

> "(…) İmla olunan mahal mumaileyh Kara Drik Şarno'un sahilhanesi pişgahi olup tahrirat-ı mezkûre hükmünce sahibine ruhsat virildiği anlaşılmış olmağla (…)."

şeklinde atıfta bulunarak, ruhsat uygulamasında sorumluluğu bir anlamda Defter-i Hakanî Nezareti'ne havale etti.[40]

2.2.2.1. Şahısların İhlali

Bu meyanda olmak üzere özellikle de şahısların devletin kurumlarına karşı mücadele etmedeki kararlığını ve cüretini göstermesi ve benzer ihlallere cesaret vermesi bakımından ilgi çekici bir örnek olarak Hamdi Bey'in ihlali bilhassa zikredilmelidir.

---

38 BOA., **HH.THR.,** 208/11, lef 1(H. 28.C.1305/M. 12.III.1888).
39 BOA., **HH.THR.,** 208/11, lef 2(20.C.1305/M. 4.III.1888).
40 **A.b.**

Eşraftan Hamdi Bey'in,[41] nüfuzunu kullanarak deniz kenarındaki evinin önünde rıhtım inşası düşüncesiyle denizi doldurma işine başlaması, Vilayet ile Emlak İdaresi'ni karşı karşıya getirdi. Hamdi Bey, Vilayet üzerindeki nüfuzunu kullanarak denizi doldurma eylemine devam etti. Mahkeme kararı ile engelleme fikrini gündeme getiren idare, Hazine-i Hassa'nın etkin bir şekilde olaya el koymasını istedi; ancak olayın mahkemeye taşınması Hazine açısından vakit kaybı olarak değerlendirilmiş olmalı ki, Vilayet ve Emlak İdaresi'nden "hemen ve ivedilikle" adı geçen şahsın tasarrufuna son verilmesi istendi.[42]

İtibar sahibi iş adamlarından biri olan ve Selanik'in alt yapı çalışmalarında büyük rol oynayan Hamdi Bey bir yandan nüfuzunu kullanarak, bir yandan da hukuksal boşluklardan faydalanarak rıhtım inşasını sürdürmeye devam etti.[43] Bunun için de öncelikle, sahip olduğu arsaların önünde hanımı adına rıhtım inşasına başladı.

Hamdi Bey'in bu tasarrufu, yukarıda da belirtildiği gibi Hazine-i Hassa'nın imtiyaz hakkına müdahale anlamına geliyordu. Bu girişimden sonra benzer şekilde denizi doldurarak rıhtım inşasına başlamak isteyenlerin sayısında artış oldu. Kuşkusuz bu anlamdaki bir artışın olası bir ranttan büyük ölçüde faydalanma düşüncesinden kaynaklandığı söylenebilir. Selanik kökenli işadamlarından Arslan Karlu'nun da deniz kenarında arsası vardı. Bitişiğinde mülkiyeti Hamdi Bey'in hanımına ait arsanın dolgusunu emsal göstererek kendi arsasının bir arşınını 10 kuruşa doldurmayı teklif etti. Bu fiyat Emlak İdaresi için bir hayli cazipti ve bitişikteki arsaya göre fiyatı iki misli yüksekti. Ancak Selanik Emlak İdaresi Arsalar

---

41 Hamdi Bey, Selanik'te bir dönem belediye başkanlığı yaptığı gibi şehrin kalkınmasında da öncü sayılıyor. Zaman zaman Padişah'ın da övgüsüne mazhar olan Hamdi Bey için, Dersaadet'e Hamdi Bey'in girişimlerinden haber vermek maksadıyla çeşitli gazetelere, şahıslar tarafından mektuplar gönderilmiştir. "Selanik eşrafından saadetlû Hamdi Beyefendi hazretlerinin Tekyeli çiftliğinde tesis etmekte oluduğu kâğıt fabrikasının inşasına irade-i isabet-âde-i hazret-i padişahiyenin şeref-piyarı sudur olduğunu maa'l-mesar istihbar eyledik", şeklinde başlayan imzasız mektupta Hamdi Bey'in Selanik'te yaptırdığı fabrika ve diğer girişimlerinden övgü ile bahsedilir. Bkz. **Mîzan**, S. 55, Şaban 1305/Mayıs 1888, s. 517.

42 BOA., **HH.THR.,** 208/21, lef 2,3 (H. 1306.B.14/M. 16.III.1889).

43 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 10.

Komisyonu'nun uzun müzakereleri sonucunda Arslan Karlu'nun bu teklifi reddedildi.[44]

Hamdi Bey, sözü edilen arsaları Mösyö Abot'tan satın aldıktan sonra dolgu işi için mahallinde ruhsat talebinde bulunmuştu. Defter-i Hakanî, Belediye İdare Meclisi'nin görüşüne dayanarak her bir metresi için 5 kuruş ödenmesi karşılığında isteyen herkese ruhsat vermişti. Hazine-i Hassa Merkez Müfettişi Ferit Bey, adı geçen ruhsat talebiyle ilgili olarak Dâhilîye, Vilayet ve Defteri Hakanî Nezareti gibi ilgili resmi kurumları bilgilendirmişti.[45] Hamdi Bey bu bilgilendirme işinin rıhtımı doldurmak için "ruhsat" anlamına geldiğini ileri sürerek dolgu işine devam etti. Ferit Bey, deniz doldurma imtiyazı hakkının her durumda Hazine-i Hassa'ya ait olduğunu ileri sürerek Vilayet'ten, Selanik Belediyesi'nden ve Liman İdaresi'nden dolgu işinin durdurulmasını istedi. Adı geçen kurumlar dolguya engel olmaya çalışsalar da Hamdi Bey, rıhtım inşa işini bitirerek 6508 metrekarelik bir arsa elde etti.[46]

Valilik, Belediye ve Liman İdaresi'nin baskıları hiçe sayılarak dolgu işlemine devam edilmesi ve Hamdi Bey'in bu kurumlara karşı güçlü ve hatta haklı görünmesi kuşkusuz Hamdi Beyin yerel işadamlarından ve mahalli eşraftan olmasıyla yakından ilgilidir. Dahası, 1870 yılında Selanik su şebekesinin yapımı ve işletimi imtiyazına hak kazanmış, yabancı şirketlerle ortak ihalelere girecek kadar çevresi geniş biriydi.[47] Nüfuzunun dışında hukuki boşluğa sebep olan Arazi Kanunâmesi'nden de haberdardı. Bu kanunnamenin 132'nci maddesinin amir hükmü şöyle idi:

> "Her kim izni Sultani ile deryadan bir mahalli imla eder ise o yere malik olur".

Aynı kanunnamenin 131'inci maddesinde de bu konu şu şekilde belirtilir:

> "Bila izn-i Sultani deryadan bir mahal doldurulur ise Beytülmalin olup canibi miriden bedeli misil ile o kimseye ve istinkâf ettiği surette bilmüzayede talibine satılır."[48]

---

44 BOA., **HH.THR.,** 208/27, lef 4(H. 19.ZA.1306/M. 17.VII.1886). Ayrıca bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 5(H. 15.ZA.1307/M. 3.VII.1890).
45 BOA., **HH.THR.,** 208/27, lef 3.
46 **A.b.**; BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 5.
47 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 147.
48 BOA., **HH.THR.,** 208/27, lef 3; BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 5.

Hamdi Bey'e izin veren Arsalar Komisyonu, yukarıdaki amir hükmü gerekçe göstererek Arslan Karlu'nun şüf'a talebi de dâhil olmak üzere isteğinin reddine karar verdi. Şüphesiz bu karardan sonra bir dizi soru sorulabilir: Hamdi Bey ile Arslan Karlu'nun talepleri arasındaki fark ne idi? Bu noktada sayıca az da olsa Hamdi Bey'in hanımı gibi, yerel yönetimlerden izin alarak dolgu işlemi yapanların aldıkları izin, "İzni Sultani" sayılabilir miydi?[49] Deniz ve dere gibi yerlerin doldurulması ile elde edilen arsaların satışı durumunda, satış işleminde esas alınacak ölçü birimi eski arşın mı, yoksa yeni arşın mı olacaktı? Deniz hamamlarından başlayarak Zekizadelerin arsalarına kadar olan yerlerin doldurulması ile elde edilecek arsa, inşa edilecek bina, ev vs.nin tapu ve vergileri ne suretle ve hangi kurumlar tarafından takip edilecekti?[50] Hamdi Bey'e izin verip Arslan Karlu'ya inşa izni vermeyen Selanik Hazine-i Hassa Arsalar Komisyonu'nun cevap vermekte zorlandığı sorulardan bazıları bunlardı.

Hazine-i Hassa Emlak Komisyonu, Hamdi Bey'in eşinin ruhsatname alarak dolgu işlemiyle elde ettiği arsanın "İzni Sultani" ile yapılmış bir işlem olduğunu, yukarıda adı geçen Arazi Kanunnamesi'nin 131'inci ve 132'nci[51] maddelerine ek olarak aynı kanunnamenin 58'inci ve 123'üncü maddelerini de gerekçe göstererek kabul ettiğini görüyoruz. Buna göre Hamdi Bey'in Hanımı'nın elde ettiği arsalar kendi mülkiyetinde olup, yerel idare tarafından ne müzayede edilebilir ne de bedeli misille sahibine veya taliplisine satılabilirdi.[52]

---

49 BOA., **HH.THR.,** 208/27, lef 3.

50 BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 4, 5.

51 Arazi Kanunnamesinin 132'nci maddesi şöyledir: "Her kim izn-i sultânî ile deryadan bir mahalli imlâ eyler ise ol mahalle mâlik olur. Ve izn olub da üç sene doldurmaz ise anda bir hakkı kalmayıb diğeri bâ-izn-i sultâni ol mahalli imlâ ile temellük edebilir ve eğer bir kimse bilâ-izn deryadan bir mahalli doldurur ise orası beytü'l-malın olub cânib-i mîrîden bedel-i misil ile ol kimseye ve istinkâf ettiği sûrette bi'l-müzâyede talibine satılır", bkz., **Arazi Kanunnâmesi,** Haz., Orhan Çeker, İstanbul, Ebru Yay., 1985, s.71.

52 BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 1.

Yukarıda da belirtildiği gibi şüf'a[53] hakkını ileri sürerek her bir arşınına 10 kuruş dolgu teklifi veren Arslan Karlu, komşusu Hamdi Bey'in verdiği 5 kuruşluk[54] fiyatın iki katı kadar fiyat vermişti. Arslan Karlu, liman ve rıhtım inşasıyla arsaların değerleri arasında pozitif bir bağlantı kurarak arşın başına ödenecek vergi fiyatlarının yükselmesine neden oldu. Aradaki fiyat farkını gören Hamdi Bey, merkezin telkinleri doğrultusunda idareye arşın başına 8 kuruşluk teklif götürerek komşusuna yeni bir hamle ile cevap vermiş oldu[55]. Bir zira başına 8 kuruş alınması fikri her ne kadar Nezaret'ten geldiyse de,[56] Arslan Karlu'nun verdiği iki kat fiyat teklifi sonucu oluştuğu açıktır. Nezaret'in iki fiyat arasında bir rakama denk sayılabilen yeni teklifini 8 kuruş olarak telaffuz etmesini, bir nevi Hamdi Bey'i köşeye sıkıştırma manevrası olarak da değerlendirmek mümkün. Sonuçta Nezaret, Hamdi Bey'e bu yeni fiyatı kabul ettirdi. Böylece dolgu işleminden elde edilen ya da o tarihten sonra elde edilecek arsaların eski zira başına ödeyecekleri bedel 8 kuruş olarak belirlendi.[57]

Her ne kadar Beyazkule ile Zeki Bey yalısı arasında kalan arazinin doldurulması Hazine-i Hassa'nın hukukuna ve imtiyaz hakkına yapılmış bir müdahale gibi algılansa da, uygulamalarında örtülü bir biçimde bu tip ihlallere onay verildiğinin ipuçlarını yakalayabiliriz. Bu çerçevede mahalli idareler, dolgusu yapılacak rıhtım

---

53 Şüf'a, satılalan veya belli bir bedel şartı ile hibe edilen bir akarı veya o hükümde olan bir malı müşteriye veya kendisine hibe edilene kaça mal olmuş ise o miktar ile müşteriden veya satıcıdan ya da kendisine hibe edilenden zorla alıp kendi mülkiyetine almaya denir. Bkz.: Ömer Nasuhi Bilmen, **Hukuku İslamiyye ve Istılahatı Fıkhiyye Kamusu,** İstanbul, C. VI, ty., s. 131. Başka bir tanıma göre şüf'a, satılan bir malı müşteriye kaça verildi ise o fiatla temellük hakkına sahip olmaktır. Böyle bir hakka sahip olana "şefi', hakkın konusu olan taşınmaz mala da "mal-ı meşfü'" denilir. Modern hukukta "şüf'a hakkı" veya "ön alım hakkı" olarak incelenir. Gayri menkul şüf'a hakkı için bkz.: Ali Şafak, **İslam Arazi Hukuku ve Tatbikatı,** İstanbul, Türdav Yay., 1977, s. 287-294; **Açıklamalı Mecelle Şerhi (Mecelle-i Ahkam-ı Adliye),** Haz., Ali Hikmet Berki, İstanbul, Hikmet Yay., 1979, s.201-206.

54 Emlak İdaresi'nin çizim ve planları doğrultusunda arsa sahipleri tarafından inşa edilip doldurulacak rıhtımlardan elde edilecek alanın her bir yeni zıra' için ödedikleri vergi ile arsanın mevcut iskeleye olan uzaklığı arasında fiyat farkı olması kabul edilebilir bir durumdu. Nitekim Vilâyet İdare Meclisinin Hamidiye mahallesinin deniz sahilindeki arsa sahiplerinden, idarenin şartları dâhilînde dolgu yapanlardan alınması kararlaştırılan ücret metre kare başına 5 kuruştu. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/42(H. 7.Ş.1309/M. 7.III.1892).

55 BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 4, 5.

56 BOA., **HH.THR.,** 208/33, lef 2(H. 3.Ş.1307/M. 25.III.1890).

57 BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 5, 6. Daha önce Hamdi Bey'in her bir metreye 5 kuruş ödeyerek aldığı ruhsatı çok iyi bilen Selanik Emlak İdaresi, 8 kuruşluk teklifle mi yoksa 5 kuruşluk ruhsata göre mi işlem yapacağı noktasında hâlâ tereddütleri vardı. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/33, lef 2.

duvarlarının belli esaslara göre inşa edilmesinden, duvarların aynı doğrultu ve hizada yapılmasına özen gösterilmesinden, dolgusu bittikten sonra elde edilecek alanın nasıl göründüğünün haritalarda gösterilerek Nezaret'e gönderilmesinden sorumluydu. Böylece bakanlık yukarıda sıralanan şartları ileri sürerek ortaya çıkan ihlallere meşruluk kazandırmaya çalıştı.[58]

Nitekim Safiye Zekiye adında bir hanım, deniz kenarındaki arsasına derenin verdiği zararı ortadan kaldırmak için dolgu yaptıracaktı. Dolgu sonrası meydana gelecek arsanın, misli bedel karşılığında kendisine satılması ve elde edilecek gelirin Hazine-i Hassa'ya aidiyetinin vurgulanarak yukarda sözü edilen şartların sıralanması, ihlal anlamına gelebilecek uygulamaların zımnen de olsa desteklendiğini göstermektedir.[59] Zaten devlet, dolgu işlemi için şüf'a hakkına sahip kimselere öncelik veriyordu. Şüf'a hakkını kullanmayanların dolgu işleri ihale yoluyla taliplisine veriliyordu.[60]

İmtiyaz hakkı açısından bakıldığında yapılan hukuksuzlukların önüne geçemeyen devletin, belli şartlar çerçevesinde mevcut duruma hukuki bir zemin yaratmaya çalıştığı ve daha da ötesi, misli bedel vs gibi hukuki araçlarla gelirini artırma çabası içinde olduğu görülmektedir. Belediye gibi kimi kamu kurumlarının imtiyaz hakkını ihlal eden uygulamalara girişmiş olmaları, üzerinde durulması gereken önemli bir husustur.

2.2.2.2. Belediyenin İhlali

Hazine, imtiyaz hakkının bahşettiği hakları sonuna kadar kullanma kararlılığındaydı. Bundan dolayı Selanik'te daha önce inşa edilmiş rıhtımların ihtiyaç duyacakları tamiratı başka şahıs ya da kurumların yapmasına imkân ve fırsat tanıdığını söylemek bir hayli güç. Böyle durumlarda Hazine-i Hassa hemen imtiyaz

---

58 BOA., **HH.THR.,** 208/24, lef 2(H. 7.N.1306/M. 7.V.1889).
59 BOA., **HH.THR.,** 208/32(H. 25.Ş.1307/M. 16. IV.1890).
60 BOA., **HH.THR.,** 208/30, lef 1, 2(H. 15.RA.1307/M. 9.XI.1889).

hakkına atıfta bulunarak kurumlar arası muhtemel bir anlaşamazlığı engellemiş olurdu.[61]

Selanik Belediye İdaresi, tamiratına ihtiyaç duyulan rıhtımları onarmak için, liman ve rıhtımın gelirleri karşılık göstererek, Osmanlı Bankası Şubesi'nden 1200 lira borçlanmayı tasarladı. Hazine-i Hassa, yapılacak tamirata karşı olmadığı gibi örtülü bir şekilde desteklemekteydi. Fakat Nezaret açısından belediyenin yapmayı düşündüğü bu tasarrufun imtiyaz anlamına gelip gelmeyeceği konusu durumu zorlaştırıyordu. Hazine-i Hassa'nın ilgilendiği ve açıklığa kavuşturulmasını istediği nokta burasıydı.[62] Yetki açısından bakıldığında adı geçen ihtilafı çözme ve belirleme yetkisinin Hazine-i Hassa'ya, yani merkezî teşkilata ait olması kaçınılmazdı. Fakat Nezaret, Selanik Belediyesi'nin tasarrufunun imtiyaz anlamına gelip gelmeyeceğini, kendisine bağlı bir taşra teşkilatı olan Selanik Emlak İdaresi'ne sormayı daha uygun gördü. Emlak İdaresi, rıhtımı Özel Komisyon'un inşa ettiğini, dolayısıyla Selanik Belediyesi'nin bu tasarrufunun "imtiyaz" anlamına gelmeyeceğini belirterek Nezaret'in kuşkularını gidermeye çalıştı.[63]

Burada yetki sınırları ihlal edilmeden merkez-taşra ilişkileri açısından Nezaret'in tutumunu daha farklı yorumlamak da mümkündür. Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'ın en belirgin sonuçlarından birisi kuşkusuz yönetim kademeleri arasında merkezi otoritenin güçlendirilmesiydi.[64] Bu açıdan bakıldığında merkezin taşraya yetki devrettiğini düşünmek kabil değildi. Bu durumda,

> "(…) Bu tamiratın hükm-i imtiyaza ta'allukı olup olmadığının ve daire-i belediyenin teşebbüsatı derecesinin arz u iş'arı (…)"[65]

---

61 BOA., **HH.THR.,** 208/36(H. 22.N.1309/M. 20.IV.1892).
62 **A.b.**
63 **A.b.**
64 Findley, **a.g.e.,** s. 170-171.
65 BOA., **HH.THR.,** 208/36(H. 22.RA.1309/M. 26.X.1891).

cümlesini, “Belediyenin niyetinin ne olduğunun araştırılması” anlamında değerlendirmek gerekir.

Belediyenin imtiyaz hakkına yaptığı başka bir müdahale de Hazine-i Hassa’ya ait arsaların civarında yer alan mezbahane önündeki yerde kendini gösterdi. Selanik Belediyesi karara aykırı olarak söz konusu mezbahane önünde sahil boyunca rıhtım inşa ederek doldurmayı, dolgu sonucunda 6090 metrekarelik bir alan elde ederek bu alan üzerinde yeni bir mezbahane inşa etmeyi tasarlıyordu. Belediye, böyle bir tasarrufun genel sağlık kurallarını korumak, imbat rüzgârının şehre yaydığı kötü kokuyu gidermek ve mezbahane hizmetlerine daha düzenli bir görünüm kazandırmak için yapılacağını ileri sürüyordu. Bu yüzden Hazine-i Hassa’nın talep edeceği dolgu bedelinin miktarının ne olacağı sorusu gündeme geldi.

Belediye, yapılacak işin amme menfaati yönü bulunduğuna dikkat çekerek dolgu işine hayır-hasenat gözüyle bakılması, dolgu ücreti tayin edilirken sözü edilen hususların dikkate alınması gerektiği kanaatindeydi. Bundan dolayı dolgu ücreti emsalinden farklı olarak ya metrekaresi 100 paradan yapılacak ya da amme menfaati ve genel sağlık ilkesi göz önüne alınarak bu işlem dolgu ücretinden muaf tutulacaktı. Hazine-i Hassa “ücretten muaf olma” teklifini değerlendirmeye dahi almadı; ancak emsalinden farklı olarak daha cüzi bir fiyata, yani metrekare başına 100 paraya doldurulması teklifine sıcak baktı.[66]

Sahilde arsa sahibi olup dolgu yolu ile yeni yerler elde edenlerin Hazine-i Hassa’ya olan borçlarının ödenmesinde sorunlar vardı. Hazine-i Hassa yeni arsalardan dolayı tahakkuk eden alacaklarını tahsil etmede zorlanıyordu. Liman ve rıhtım inşa sürecinde ortaya çıkan birçok sorunun yanında tahsilât meselesiyle de uğraşmak zorundaydı.

---

[66] BOA., **HH.THR.,** 209/54, lef 5, 7, 9, 10 ve 12(H. 23.Z.1312/M. 17.VI.1895).

2.2.2.3 Hazine-i Hassa Alacaklarında Tahsilât Sorunu

En az dolgu işlemlerinin yapım hakkı ve süresi kadar arsa sahiplerinin dolgu işlemleri sırasında Hazine-i Hassa'ya olan borçlarının tahsili de önemli bir sorun olarak duruyordu. Arsa ve yalı sahiplerinden dolguya başlayanların Hazine-i Hassa'ya ödeyecekleri meblağın üç taksitte tahsil edilmesine karar verilmişti. İlk taksit işe başlanmadan önce, ikinci taksit dolgu işinin seviyesi deniz seviyesine ulaştığında, son taksit de işin bitirilmesinin hemen akabinde tahsil edilecekti. Genel kural bu olmakla birlikte dolgu işine girip vergi borcunun taksitini ödemeyen mükellefler vardı.

Sahil kenarını doldurmak suretiyle arsa elde etme işini ilk başlatanlardan Hamdi Bey o mükelleflerden biriydi.[67] Hamdi Bey'in Zeki Bey ile doğuda Allâtini Değirmeni arasındaki hanımına ait arsanın doldurulması karşılığında devlete ödemekle mükellef olduğu toplam bedel 496 liraydı. Dolgu işinin sonuna yaklaşıldığı halde borcunu ödeme noktasında pek istekli gözükmüyordu. Hamdi Bey sözü edilen yöntemle elde edilen yeni arsaların karşılığında kendisinden ödeme talebinde bulunulmasını makul buluyor fakat devletin hakkını ödeme noktasında üzerine düşeni yapmaktan kaçınıyordu.[68]

Yukarda ifade edilen sınırlar arasında Vilayet İdare Meclisi kararı ile metrekare başına alınacak dolgu bedeli 5 kuruştu. Buna karşın Hazine-i Hassa'nın 8 kuruşluk şifahi teklifini kabul etmesiyle Hamdi Bey kendini bağlamış oldu.[69] 496 lirayı aşan borcunu ödememesinin arkasında 3 kuruşluk bir farkın yattığı düşünülebilir. Ama devlet hiyerarşisinde Nezaret, Vilayete göre bir üst makamdı ve sonuçta onun dediği olacaktı. Bu yüzden Hazine-i Hassa maktu alacağını tahsil etmede ısrarlıydı ve gerekli takibatın yapılmasını istiyordu.[70]

---

67 BOA., **HH.THR.,** 208/52(H. 6.Z.1311/M. 10.VI.1894).
68 BOA., **HH.THR.,** 208/48, lef 1(H. 1310.L.26/M. 13.V.1893).
69 BOA., **HH.THR.,** 208/48, lef 2 ve 3.
70 BOA., **HH.THR.,** 208/52.

Hazine-i Hassa, kamu alacağının tahsil edilmesinde ne kadar kararlı olunduğunu göstermek için Hamdi Bey'i İstanbul'a davet etti.[71] Kuşkusuz bu anlamda devlete borçlu olan sadece Hamdi Bey değildi. Fakat Hamdi Bey örneğinde olduğu gibi, Hazine-i Hassa tahsilât işlemlerini yaparken "kanun önünde eşitlik" ilkesine uygun davranmıyordu. Tam aksine, "şifahi" beyanların esas alındığını, kişinin gelirine ve toplum içindeki sosyal konumuna göre hareket edildiğini görüyoruz.

2.2.3. Şark Demiryolları Şirketiyle Hazine-i Hassa Arasındaki İhtilaflar

Liman inşa fikrinin oluşması sürecinde, yukarıda temas edilen sorun ve anlaşmazlıkların yanında Şark Demiryolları Kumpanyası ile yaşanan anlaşmazlıklar da vardı. Adı geçen şirket öteden beri konu ile yakından ilgiliydi ve açılacak ihalede söz sahibi olmak istiyordu. Nezaret'le şirket arasında su yüzüne çıkan sorunlar Osmanlı Hükûmeti'nin gündemini uzun süre meşgul etmiş ve limanın yapım sürecinde birçok sektenin meydana gelmesine sebep olmuştu.

Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya ve Rumeli vilayetlerini de birbirine demiryolu ağı ile bağlama projesi çerçevesinde Sadrazam Mahmut Nedim Paşa ile Baron Hirsch arasında 18 Mayıs 1872 tarihinde bir dizi mukavele, şartname ve nizamname hazırlanmıştı. Baron Hirsch ile varılan ve Şurayı Devlet'in tetkik ve tasdikine sunulan mutabakat maddeleri içinde Selanik, Dedeağaç ve Varna ile ilgili hükümler vardı. Bu mutabakata göre Osmanlı Hükûmeti Selanik, Dedeağaç ve Varna limanlarını inşa ve işletmek için 10.000.000 frank tahsis etmeyi kabul ediyordu. Öte yandan hükûmet ziraat ve ticareti geliştirmek ve nakliyatı artırmak için demir yollarına bağlanacak şose yollar inşasını da taahhüt etmişti.[72] Ancak söz konusu şirket Osmanlı

---

71 BOA., **HH.THR.,** 208/48, lef 3.
72 Engin, **a.g.e.,** s. 88-89.

Hükûmeti'nin bu yöndeki yükümlüklerini yerine getirmediğini ve bu yüzden zarara uğradığını ileri sürerek konuyu tahkime götürdü.[73]

2.3.3.1. Şark Demiryolları Şirketi'nin İtirazları

Yukarıda da bahsedildiği gibi Baron Hirsch yönetimindeki Şark Demiryolları Kumpanyası ile Osmanlı Hükûmeti arasında öteden beri devam eden bir dizi anlaşmazlık vardı. Selanik Limanı projesi ile sözü edilen anlaşmazlıklara bir yenisi daha eklenmiş oldu.[74] İki tarafın anlaşmazlıkları bazen uluslararası boyut kazanıyordu. Baron Hirsch dönemindeki ihtilaflar, beşinci hakem Mösyö Gneist'ın kararı ile bir çözüme kavuşmuştu. Hirsch'ten sonra da taraflar arasında bir takım ihtilaflar meydana gelmişti. İnşa edilecek limanın ekonomik getirilerinin peşinde olan Kumpanya, Hazine-i Hassa'nın Selanik ve Dedeağaç'ta birer liman[75] yapma sorumluluğu olduğunu iddia ediyordu. Adı geçen şirket, kendileriyle akdedilen mukavele ve şartnamenin Osmanlı Devleti'ne böyle bir yükümlülük getirdiği görüşündeydi.[76] Kuşkusuz liman inşaatının gecikmesiyle şirket, demiryolu vasıtasıyla ticarî emtia naklinden elde edeceği gelirin büyük bir kısmından mahrum kalıyordu. Şirket bu ihtimali değerlendirmiş olmalıdır ki, bu noktada uzun dönemli gelir tahminleri yapmıştı.[77]

---

[73] **A.e.,** s. 208. Osmanlı Hükûmeti, 1890-1902 yılları arasında inşa edemediği yol ve limanlar için şirkete tazminat ödemeğe mahkum edilir. Bkz.: **a.e.,** s. 209.

[74] Şark Demiryolları Şirketi'nin bu dönemdeki demiryolu hatları inşa süreci ve bu süreçte karşılıklı yolsuzluk iddiaları için bkz. Engin, **a.g.e.,** s.169-197. Demiryolu Kumpanyası ile ortaya çıkan anlaşmazlıklar Osmanlı yönetimini uzun süre meşgul etmiş ve zaman zaman nakliyatı sekteye uğratmıştı. Bu sektelerden biri olması açısından ve Selanik'in iletişim ve ticaretin merkezi olmasına işaret etmesi anlamında Mîzan Gazetesinde çıkan bir haberde şu ifadelere yer verildi: "Selanik tarikiyle gelen Avrupa postahanesinin şimendifer mukavele nâmesi mucibince Osmanlı postasıyla nakil ve tevz'i lazım gelir iken Avusturya hükûmeti müşkülat çıkarmak istemiştir. Müzakere Avusturya Sefarethanesi'yle Bâb-ı Âli beyninde cereyan etmektedir. Keyfiyet ecnebi postaları meselesinin ya şöyle, ya böyle hâllolunmasına mukaddime addolunacağı cihetle Bâb-ı Âli tarafından hukuk-u şahaneyi muhafazaten lazım gelen himmetler izhar edileceği aşikârdır", Bkz. **Mîzan Gazetesi**, S. 51, 1 Şaban 1305/12 Nisan 1888, s. 462.

[75] Engin, **a.g.e.,** s. 89, 208-209.

[76] Söz konusu mukaveleler için bkz. Engin, **a.g.e.,** s. 46-61, 208-209.

[77] BOA., **HH.THR,** 209/55, lef 30, vr.8(H. 11.M.1311/M. 25.VII.1893).

Şark Demiryolları Şirketi Hükûmet tarafından, demiryollarına bağlı şose yollar, limanlar, rıhtımlar yapılmamasını eleştiriyor ve gümrüklerde alınan tedbirlerin kendisine zarar verdiğini iddia ederek tazminat talebinde bulunuyordu.[78] Şirketin tazminat talebinde bu denli ısrarlı davranmasının nedeni, planlanan liman ve bağlantı hatlarının yapımına devleti zorlamak ve söz konusu inşaatların ihalesini almayı tasarlamış olmakla açıklanabilir.

Rıhtım inşaatı hakkında Frankfurter (Algemeine) Zeitung Gazetesi'nde, Hazine-i Hassa'nın liman inşa imtiyazını Fransız ve Belçika devletlerinden oluşan şirketler birliğine vermekten vazgeçtiğine dair bir makale yayımlanınca, Şark Demiryolları Şirketi bu gelişmeyi çıkarlarına aykırı bularak duruma itiraz etti. Hariciye ve Nafi'a Nezaretleri kanalıyla gelen bu bilgi, Hazine-i Hassa tarafından doğrulandı. Buna göre imtiyaz hakkının ilgili Nezaret'e ait olduğu ve bu inşaatı yapmaya salahiyeti bulunduğu gerçeği değişmeyeceti. Zaten daha önce adı geçen şirketin vaki itirazlarına gerekli cevap Nafi'a Nezareti kanalıyla verilmişti.[79]

Adı geçen Kumpanya, liman ve şose yolların yapılmamasından doğan zararını telafi etmek için Dedeağaç'ta bir liman inşa etmeyi gündeme getirdi. Hazine-i Hassa, Dedeağaç'ta liman inşa işinin Selanik Limanı'yla bağlantılı olduğunu, dolayısı ile imtiyaz hakkının Hazine-i Hassa'da olması gerektiğini ileri sürerek Ticaret ve Nafi'a Nezareti'nin şirketle giriştiği bu tasarrufa karşı çıktı ve Jorj Arslan'ı özel olarak bu işle görevlendirdi.[80] Bu arada şirket ile Ticaret ve Nafi'a Nezareti arasında bir mukavele layihası hazırlanarak Şurayı Devlet Tanzimat Dairesi 'ne havale edilmesi, Hazine-i Hassa'nın Dedeağaç Limanı hakkında ileri sürdüğü itirazların dikkate alınmadığını gösteriyordu. Ayrıca Selanik Limanı'nın bu layihaya dâhil edilmesi talep ediliyordu. Tanzimat Dairesi, mukavele maddeleri üzerinde yaptığı incelemeleri bir mazbata haline getirdi ve nihai kararı vermek üzere konuyu hükûmete tevdi etti.[81]

---

78 Engin, **a.g.e.,** s. 89, 208-209.
79 BOA., **HH.THR.,** 208/68, lef 2(H. 27.CA.1312/M. 26.XII.1894).
80 BOA., **HH.THR.,** 208/71(R. 23.V.1313/M. 4.VI.1897).
81 BOA., **HH.THR.,** 208/72, lef 3(H. 1313.B.15/M. 1.I.1896).

Bâb-ı Âli Hukuk Müşaviri Gabriyel Efendi, Şurayı Devlet Tanzimat Dairesi'nin talebi üzerine, ortaya çıkan anlaşmazlığın çözümüne katkı sağlamak amacıyla, Şark Demiryolları Kumpanyası ile Hükûmet-i Seniyye arasında 18 Mayıs 1872 tarihinde akdedilen işletme mukavelenamesinin Selanik, Dedeağaç ve Varna'da liman inşa edip şose yolları demiryollarına bağlama ile ilgili 12'nci maddesinin halen yürürlükte olup olmadığı hususunda, detaylı ve derinlemesine kaleme aldığı mütalaasını 22 Kasım 1879'da Sadaret'e sundu.

Gabriyel'e göre adı geçen maddenin hükümsüz kalması Hükûmet ile Hazine-i Hassa'nın menfaatine olacaktı. Özetle Şark Demiryolları Kumpanyası'nın müdahale ve iştiraki olmaksızın Dedeağaç ve Selanik rıhtımlarının inşasına ve oralarda sadece Hükûmet ve Hazine-i Hassa'nın menfaatine olmak üzere serbestçe rıhtım vergisi alınmasına müsaade edilecekti. Yalnız 1885 tarihli mukavelename ile 1889'da verilen hakem kararlarının[82] ilgili maddeyle çelişmesi bir problem olarak varlığını sürdürmekteydi. Başka bir ifadeyle Hükûmet'in, daha önce verdiği taahhütler neticesinde Dedeağaç Limanı ile İstanbul-Bakırköy arasında yeni bir hat inşasına dair adı geçen şirket tarafından sunulan yeni mukavele layihasını kabule mecbur olup olmadığını tetkik etmek gerekmekteydi.

Buna göre söz konusu Kumpanya'nın, yukarıda sayılan sebeplerden dolayı 12'nci maddenin içerdiği hükümlerden istifade etmemesi gerekiyordu. Gabriyel, Hükûmet ve Hazine-i Hassa'nın lehine sayılacak böyle bir hükme varırken dört gerekçe ileri sürmekteydi:

1) 12'nci maddeye göre Hükûmet, söz konusu Kumpanya'ya gelir kaynakları hazırlamak için Selanik ve Dedeağaç Limanları'nda inşaat icrasına karar vermişti. Osmanlı Devleti'nin böyle bir taahhüde girmesi, şirketin demiryolu işletmeciliğinden kilometre başına senelik 8.000 franklık geliri Hükûmet'e ödeyeceğini taahhüt etmesinden kaynaklanıyordu.[83] Daha sonra 1885 tarihli mukavele hükümlerine göre

---

82 Hakem Kararları ve ihtilaflar için Bkz.: Engin, **a.g.e.,** s. 188-189, 194-197, 208.

83 Mefhum-ı muhalif açısından düşünüldüğünde, Gabriyel Efendi'nin bu görüşü, Şirketin de haklı olması gerekliliğini ortaya koyar. Çünkü Kumpanya, Osmanlı Devletinin taahhütlerini var sayarak gelirinin artacağını ve bu gelirler sonucunda kilometre başına yıllık 8.000 frankı taahhüt ettiğini

söz konusu taahhütler ilga edildiğinden, ona dair hüküm ve şartları dikkate almağa gerek kalmıyordu.[84]

2) Şirket, söz konusu liman ve rıhtımların inşa edilmemesinden dolayı hem geçmişe dönük, hem de geleceğe yönelik zararın tazmin edilmesi talebinde bulunmuştu. Hakem Heyeti huzurunda yapılan bu savunma ve vaki talepler tamamen reddolunmuştu. Şayet Hükûmet ve Hazine-i Hassa Selanik ile Dedeağaç'ta, şirkete haber vermeksizin diledikleri gibi liman ve rıhtım inşa etmeye karar verirlerse, mahkeme sürecine girmiş olan meseleye sırf hukuk noktasından bakıldığında, Kumpanya'nın zarar talep etme hakkı söz konusu olamazdı.

3) Hakem Heyeti, 1885 yılında akdedilen mukaveleden önceki dönem için şirketi, Hükûmet'e karşı 1.754.352 frank gelir bedeli ödemeye mahkûm etmişti. Bu mahkûmiyetten de anlaşılacağı gibi adı geçen yatırımların yapılmaması, şirketin ödeyeceği icara daha önceden tesiri olmadığından bundan sonra şirketi hiç etkilememesi gerekirdi. Bundan dolayı Hükûmet bahsedilen liman ve rıhtımları istediği gibi inşa etmede serbest ve özgürdü.

4) Akit yapma sıfatıyla iki taraf, hattın tamamlanması için 1885 tarihli mukavelede 11,5 milyon franktan ibaret bir meblağ kararlaştırmışlardı. Söz konusu tarihte sözü edilen rıhtım ve limanlar hakkındaki keşif çalışmaları zaten tamamlanmıştı. Eğer Kumpanya, bu inşaatların yapılışını şart koşmuş olsaydı, daha önceki mukavelelerde söz konusu edilen diğer inşaatlar hakkında yaptığı gibi, bu hususta da mukaveleye özel bir şart koymalıydı.

---

ileri sürülebilir. Osmanlı Devleti Şirketten alacağı kilometre başı yıllık 8.000 frank geliri liman ve şose yollara kaynak olarak aktarmayı düşünürken, Şirket de Hükûmet'in taahhütlerini merkeze koyarak, elde edeceğini var saydığı yüksek gelirden, kilometre başına sekiz bin franktan feragat etmeyi düşünmüş olabileceğini söylemek mümkün.

84 1872 tarihli mukavelenin üçüncü maddesinde bu durum şu şekilde belirtilir: "Şirket imtiyazın fesh ve ilgasından dolayı işletici Kumpanya tarafından senelik kilometre başına verilecek olan 8.000 franklık gelirden vazgeçmektedir. Buna karşılık şirket Hükûmet-i Seniyye'den bir defada ve peşin olarak kilometre başına iki bin yedi yüz yirmi frank alacaktır." Engin, **a.g.e.,** s. 85. Kumpanya belli bir gelirden vazgeçmesine rağmen görüldüğü gibi oldukça kârlı bir anlaşma yapmış durumdaydı. Bu şartlarda Osmanlı Devleti sadece 1279 km. uzunluğunda bir demiryolu ağı kazanmış oldu. Mukavelenin geniş bir değerlendirmesi için bkz.: **a.e.,** s. 90.

Gabriyel Efendi'nin, 1872 tarihli mukavelenin 12'nci maddesine dair çeşitli evrakları tetkik ettikten sonra elde ettiği başlıca deliller bunlardı. Bununla beraber 12'nci maddenin hükmünün yok sayılması, şirketi isteklerinden vazgeçirmeyeceğine göre, Dedeağaç Limanı hakkında sözü edilen şirketle yeni bir mukavele yapmaktansa, mevcut mukavelelerle bir Hakem Heyeti'nin görüşüne başvurmak daha makul bir yol olarak görülmüştür.[85]

Meselenin Hakem Heyeti'ne havale edilerek bu şekilde çözülmeye çalışılması, Hükûmetin bu husustaki çıkarlarına bir zarar vermeyeceği gibi, gelecekte ortaya çıkabilecek karışıklık ve tartışmalara da mahal bırakmayacaktı. Böylece Hazine-i Hassa, Selanik Limanı projesi hakkında adı geçen şirkete karşı bir dereceye kadar şüpheli ve belirsiz olan konumunu güçlendirmiş olacaktı.[86]

2.2.3.2. Yeni Sözleşme ve Hazine-i Hassa'nın Çekinceleri

Akdedilen mukaveleye göre devletçe inşası öngörülen şose yollar ile liman inşaatlarının gecikmesinden dolayı Şark Demiryolları Kumpanyası ile Nafi'a Nezareti arasında ortaya çıkan ihtilafları gidermek için adı geçen Nezaret ve şirket arasında yeni bir mukavele layihası hazırlanarak Şurayı Devlet'in görüşüne başvurulduğunu yukarda ifade etmiştik. Yeni mukavelenin 16'ncı maddesi gereğince şirket, 1872 senesi mukavelesine göre yapılması gerekli olan yolların yapılmamasından[87] ve Dedeağaç Limanı'nın gecikmesinden dolayı kendisini haklı gördüğü istek ve iddialarından feragat edecekti. Yine aynı mukavelenin 20'nci maddesi hükmüne göre

---

85 BOA., **HH.THR,** 214/42(H. 16.L.1318/M. 6.II.1901).

86 BOA., **HH.THR.,** 208/72, lef 4(H. 15.B.1313/M. 1.I.1896).

87 1872 mukavelesinde, şose yol ve liman inşaatının dışında, daha önce inşaatına başlanmış olan demiryolu hatlarının yapımı da hükûmete kalmıştı. Hükûmet, zamanında inşaatı tamamlamadığı sürece tazminat ödemek zorunda idi. Ancak kumpanya tarafından yapılan hatların 1872 mukavelesine göre altı aylık bir ön incelemeye tabi tutulması gerekiyordu. Hiçbir ön incelemeye tabi tutulmayan hatlardan doğan zararın belirlenmesi üzerine hükûmet bir teftiş heyeti kurar ve borçlanma yolu ile de olsa hatların yapımına karar verilir. Böylelikle tazminat söz konusu olmayacaktır. Böylelikle Rumeli demiryollarının yapımı başlamış olsa dahi, Baron Hirsch'le hükûmet arasındaki karşılıklı strateji savaşları devam etmiştir. Geniş bilgi için bkz. Engin, **a.g.e.,** s.104–107. Nitekim hükûmet ihaleye vermeden bitirmek istediği hatları bitirememiş ve sonrasında şirketlere vermek durumunda kalmıştır. Bkz.: **a.e.,** s.123.

Şark Demiryolları hakkında o gün var olan ve yeni mukavele ile feshedilmeyen bütün karar ve taahhütlerin geçerliliği devam edecekti.[88]

Söz konusu mukavelede Selanik Limanı'na atıfta bulunulmaması Hazine-i Hassa'nın dikkatinden kaçmadı. Hazine-i Hassa, inşası irade emri ile kendisine verilen Selanik Limanı'nın, tadil edilerek hazırlanan yeni mukavelede yer almamasının, ileride şirketle Hazine-i Hassa arasında yeni bir takım anlaşmazlıklara yol açacağı görüşündeydi. O yüzden Hazine-i Hassa, muhtemel itiraz ve ihtilaflara mahal vermemek için Selanik Limanı'yla ilgili atfın 16'ıncı maddeye ilave edilmesi kanaatindeydi. İlgili şirketin buna itiraz etmesi durumunda devletin kilometre başına şirketten alacağı 8000 frank bedelin daha önce teşkil olunan hakem heyetince yıllık 1500 frank sınırına indirildiği gerçeği ileri sürülerek Kumpanya'nın itirazı bertaraf edilebilirdi.[89] Şurayı Devlet Tanzimat İdaresi Hazine-i Hassa'nın itiraz ve çekincelerini dikkate aldı ve bu meyanda bir mazbata hazırlayarak nihai kararı vermek üzere ilgili mukavele layihasını Sadaret Makamı'na gönderdi.[90]

Ancak Şark Demiryolları Şirketi'nin Dedeağaç'ta liman inşasına salahiyetli olup olmadığı noktasında Ticaret ve Nafi'a Nezareti ile Hazine-i Hassa arasındaki görüş ayrılığı devam etti. Öyle ki Nafıa Nezareti adı geçen şirketin bir nevi savunucusu konumuna geldi. Hazine-i Hassa, Selanik Limanı imtiyazının Dedeağaç Limanı ile bağlantılı olduğunu ileri sürerken, Nafi'a Nezareti tam tersini savunarak şirketin yanında yer aldı.[91] Hatta daha da ileri giderek Şark Demiryolları İşletme

---

88 On altıncı madde: "(…) Şirket bin sekiz yüz yetmiş iki senesi mukavelenâmesi mucibince yapılması muktezi olan şoselerin 'ademi icrasından ve Dedeağaç Limanı'nın teahhuri inşasından dolayı iddi'aya kendusini haklı gördiği metalib ve de'aviden kat'iyyen ferağat ider (…)" ve yirminci madde: "(…) Şark-ı timur yolları hakkında el-yevm mevcud olub iş bu mukavelenâme ile fesh olunmayan kâffe-i ta'ahhüdat ve kararlar mer'i ve ma'mulün bih olacakdır (…)." BOA., **HH.THR.,** 208/72, lef 6; BOA., **HH.THR.,** 208/74, lef 2(H. 29.C.1313/M. 17.XII.1895).

89 BOA., **HH.THR.,** 208/72, lef 5 ve 6.

90 **A.b.**

91 "(…) Keyfiyet çifte hat meselesiyle beraber Şura-i Devletce derdest tedkik ve müzakere bulunmuş ise de iş bu Dedeağaç Limanı'nın imtiyazı Hazine-i muşarunileyhaya ihsan buyurulan Selanik Limanı'na cihet-i ta'allük ve irtibatı olmadığından (…).", bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/73, lef 2 ve 3(H. 5.CA.1313/M. 23.XI.1895).

Mukavelenamesi'nin 12'nci maddesinin tasdikli bir suretini Hazine-i Hassa'ya göndererek şirketin haklılığını ispatlamaya çalıştı.[92]

Hazine-i Hassa Komisyonu ise konuyu daha farklı açılardan temellendirmeye çalışıyordu. Yukarıda da açıklandığı gibi, yeni mukavele layihasının 20'nci maddesinin genel hükümleri, 16'ncı maddede istisna edilen Selanik Limanı hakkında şirketin hak iddia etmesine zemin hazırlayabilecek ifadeler içeriyordu. Yukarıda serdedilen deliller ışığında Nafi'a Nezareti Demiryolları İdaresi'nin Selanik Limanı imtiyazıyla Dedeağaç Limanı arasındaki bağlantıyı görüp şirketin yanında değil Hazine-i Hassa'nın tarafında yer alması gerekirdi.[93]

1872 tarihinde şirketle yapılan mukavelede Osmanlı Devleti'ne Selanik, Dedeağaç ve Varna'da 10.000.000 franklık liman ve şose yollar inşa etme yükümlülüğü getiriyordu.[94] Buna karşılık Şark Demiryolları Kumpanyası'na da kilometre başına yıllık 8000 franklık icar ödeme mecburiyeti getiriyordu. Osmanlı Hükûmeti yatırımlarını geciktirince, şirket tahkime gitti ve Hakem Komisyonu kararları ile Babı Ali'ye ödeyeceği miktar kilometre başına 1500 franka indirildi. İkinci hakemin verdiği kararla, Ticaret ve Nafi'a Nezareti Hukuk Müşaviri ile Babı Ali Hukuk Müşavirleri'nin görüşleri dikkate alınarak Osmanlı Devleti'nin 1872 mukavelenamesinin 12'nci maddesinden doğan yükümlülüklerinin ortadan kalkmış olduğu görülür.[95]

---

92 BOA., **HH.THR.,** 208/73, lef 1. Sonrasında da ortaya çıktığı üzere Baron Hirsch'in şirketinin devleti çok büyük zarar uğrattığı, o dönede de aşikar olduğu halde Nafi'aNezareti'nin bu yöndeki tutumu, Baron Hirsch'in sadece siyasî nüfuzunu değil, aynı zamanda maddi olarak da gücünü ortaya koyarak bazı yüksek kurumlara rüşvet verdiği olasılığına kuvvet kazandırmaktadır. Bkz. Engin, **a.g.e.,** s. 177. Bu yolda diğer bir iddia için bkz.: Süleyman Kani İrtem, **Şark Meselesi**, **Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi: Osmanlı Demiryolları, Düyûn-u Umûmiye, Misyonerlik,** Haz., Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yay., 1999, s. 46-47.

93 "(…) Dedeağaç Limanı'yla Selanik Limanı meselesinin yekdiğere olan merbutı timuryolları idaresi tarafından artık inkâr idilmamek icab edeceğinin telmihiyle (…)." Bkz., BOA., **HH.THR.,** 288/73, lef 3.

94 Engin, **a.g.e.,** s. 104.

95 BOA., **HH.THR.,** 208/73, lef 3; BOA., **HH.THR.,** 208/74, lef 2(H. 29.C.1313/M. 17.XII.1895).

2.2.3.3. Nafi'a Nezareti Hukuk Müşavirliği'nin Raporu

Şark Demiryolları Kumpanya'sının 18 Mayıs 1872 tarihinde Babı Ali Hükûmeti ile akt ettiği mukaveleye göre hükûmetin yapması gereken yol ve liman inşaatlarının bitmemesi üzerine şirketçe yapılan şikâyet ve itirazlara Nafi'a Nezareti Hukuk Müşaviri Malsyad Yakobo tarafından kaleme alınan raporla cevap verilmek istendi. İlk olarak, Selanik Limanı'nın inşa ve işletilmesi için Hazine-i Hassa ile bir müteahhit arasında müzakerelerin başlaması üzerine Şark Demiryolları Kumpanyası 30 Temmuz 1894 tarihinde Hazine-i Hassa'ya bir yazı gönderdi. Yazıda şirket, 18 Mayıs 1872 tarihinde akt olunan mukavelenamenin 12'nci maddesine istinaden şikâyette bulunarak meydana gelen ve ilerde meydana gelecek olan zarardan Osmanlı Hükûmeti'ni sorumlu tuttuğunu açıklıyordu.

On ikinci maddenin içerdiği hükümler Osmanlı Hükûmeti'ne liman ve rıhtım inşa etme yükümlülüğünü getirmiş olsaydı, bu durumda sözleşmenin hem 12'nci ve 17'nci maddeleri, hem de istasyon duraklarını, Dersaadet rıhtımını, depoları ve şose yolları düzenleyen 5'inci maddeleri işlevsiz kalacaktı. Tarafların 1885'te imzaladığı sözleşme ve son olarak Hakem Heyeti'nin 1888 yılında düzenlediği ilamda adı geçen maddelere atıf yapılmamıştı. Bu yüzden 1872'deki sözleşmede kilometre başına kararlaştırılan 8000 frank kira bedelinin geçmiş ve gelecek dönemleri için ciddi oranda indirim yapılmasına karar verilmişti. Şirketin bundan dolayı gördüğü ve görebileceği zararın tamamı, kararlaştırılan indirim sayesinde tazmin edilmiş oldu. Bu nedenle Osmanlı Hükûmeti'nin söz konusu maddelerden dolayı Kumpanya'ya karşı hiçbir şekilde sorumlu olmaması gerekiyordu.

Ayrıca şirket, Hakem Heyeti'nden Varna, Selanik ve Dedeağaç'ta inşa edilmesi gereken liman ve rıhtımlarla, İstanbul'da yapılacak rıhtım ve ambarların keşif bedelleri için Osmanlı Hükûmeti'nin 127.495 frank ödemeğe mahkûm edilmesini talep etti. Heyet şirketin talebini biraz daha indirerek keşif bedeli için hükûmetin şirkete 113.498 frank ödemesine karar verdi. Oysa Hükûmetin sorumluluğu olsaydı, keşif bedeli sorunu, inşaat sorunundan ayrı tutulmazdı. Her ikisi birlikte tetkik edilmek ve karar verilmek üzere sonraya bırakılması gerekirdi. Şu

halde Kumpanya, hükûmetin dilediği şekilde hareket etmesine itiraz ederken 12'nci maddeyi esas alıyordu. Hâlbuki maddeye göre şirketin kanuni hak ve salahiyeti yoktu. Liman inşasından ve Selanik ticaretinden temin edilecek her türlü menfaatten sadece işletici Kumpanya istifade edecekti. O zaman 12'nci maddenin uygulanması için şirketin yaptığı itiraz kendi aleyhine olacaktı. Bundan dolayı demiryolları şirketinin fiilen dahi olsa şikâyet arz etmesini haklı kılacak bir neden bulunmuyordu.

İnşaatın kendisi tarafından yapılacağı farz edilse bile, şirketin kârdan pay alamayacağı, sadece ortaya çıkacak masrafları talep edebileceği 12'nci maddede açıkça ifade edilmişti. Bu sebeple şirket, inşaatın kendisine ihale edilmemesinden dolayı kârdan mahrumiyet iddiasında bulunamazdı. Diğer taraftan aynı maddede rıhtımın kullanılması durumunda şirketin vergi ödemeyeceği hükme bağlanmıştı. Bu durumda işletici Kumpanya'nın zarar etmesi kaçınılmazdı. Yukarıda serdedilen gerekçelere göre Kumpanya'nın protestosu kanuni dayanaktan yoksundu. Bu yüzden Nafia Nezareti'nin hazırladığı rapora göre protestonun reddine karar verilmesi gerekiyordu.[96]

2.2.3.4. İhale Sürecinde Şark Demiryolları Şirketinin Tavrı

Selanik Limanı'nın genişletilerek yeniden inşası ve işletilmesinin başka bir şirkete ihale edileceği haberi Şark Demiryolları Kumpanyası'nı harekete geçirdi. Sözleşmenin 12'nci maddesi uzun süre şirketin gündeminden düşmedi. Her defasında hükûmetin önüne sorun olarak geldi. Şirkete göre söz konusu maddenin kendilerine sağladığı haklar şunlardı:

a) Dedeağaç ve Selanik Limanlarının genişletme ve inşa işlerinin yapılması,

b) Hükûmet ile ortaklaşa yapılan plan, proje, harita ve layihalara uygun olarak uygulamanın yapılması,

c) Liman bölgesinde her türlü yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylaştırılması,

---

[96] BOA., **HH.THR.,** 209/53, lef 2 ve 5(H. 5.S.1312/M. 8.VIII.1894).

d) İstasyon önü boyunca rıhtım inşa edilmesi,

e) Rıhtıma gelecek ticarî emtiadan vergi alınmaması.

Şirket, yukarda sıralanan haklarının korunmasını istiyor ve adı geçen ihalenin başka bir şirkete verilmesinin kendi haklarının ihlali anlamına geldiğini iddia ediyordu.

1872'te imzalanan sözleşmenin ilgili maddesi çeşitli nedenlerden dolayı değiştirilmişti. Hatta Kumpanya ile hükûmet arasında ortaya çıkan ihtilaflar üzerine iki tarafın tayin etmiş olduğu Hakem Heyeti anlaşmazlıkları ortadan kaldıracak kararlar almıştı. Hakem Heyeti, beşinci hakemin[97] verdiği ilamın değişik sayfalarında[98] yer alan kararlara atıfta bulunarak adı geçen maddenin geçersizliğini hükme bağlamıştı. Bundan dolayı Kumpanya'nın böyle bir talepte bulunmasına hukuken hakkı olmadığı gibi zaten sözü edilen limanın yapımı imtiyazı 14 Safer 1305 (1 Kasım 1887)'de Fermanı Âli ile Hazine-i Hassa'ya verilmişti.[99]

Şark Demiryolu Kumpanyası ile Osmanlı Devleti arasındaki ihtilaf sadece mukavelelerdeki hukuksal boşluklardan değil, Kumpanya yöneticisi Baron Hirsch'in kurnazlığı ve bazı Osmanlı bürokratlarının[100] Hirsch'in menfaatlerine hizmet etmesinden kaynaklanıyordu. Öyle ki Hirsch'in, masrafı artırmak için demiryolu hatlarını gereksiz uzatması, olabilecek her türlü yeni masrafı Osmanlı Hükûmeti'ne yükleme çabası[101] ve liman inşaatından hiç hakkı yokken pay alma girişimleri onu ülkesinin en zenginleri arasına sokmuştu.

Osmanlı Devleti'nin 19'uncu yüzyılda önemli bir atılım yaparak demiryolu aracılığı ile mevcut ticarî ve siyasî gelişmelere uyum sağlama çabası genel olarak başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Bu sonuç hem Osmanlı bürokrasisinin ağır işlemesine,

---

97 Atanan hakemlerden ikisi devlet, ikisi de şirket adına karar verdiği için beşinci hakem atanmasına lüzum görüldü. Beşinci hakem Alman Gneist, şirketi hükûmete tazminat ödemeye mahkûm etti. Bkz.: İrtem, **a.g.e.,** s. 48.

98 Beşinci hakemin verdiği ilamın 87, 96, 102 ve 103. sayfaları kastediliyor. BOA., **HH.THR.,** 209/53, lef 8(H. 5.S.1312/M. 8.VIII.1894).

99 BOA., **HH.THR.,** 209/53, lef 6, 7 ve 8.

100 Engin, **a.g.e.,** s.177.

101 Konu ile ilgili geniş bilgi için bkz. Engin, **a.g.e.,** s.170-205. Ayrıca bkz.: İrtem, **a.g.e,** s. 43-50.

hem de Doğu dünyasını gelir kapısı haline getirmiş olan yabancı sermayedarların olumsuz tutumlarına bağlanabilir.

Liman inşaatının yapımına başlanmasını engelleyen söz konusu anlaşmazlığın çözümlenmesiyle sıra liman inşaatının proje ve keşif çalışmalarına gelmişti.

2.3.Selanik Limanı Ve Rıhtım Keşif Bedeli Çalışmaları

Hazine-i Hassa'nın elindeki proje için bir keşif yapması ve keşif sonucuna göre ne yapılması gerektiğine karar verecek bir heyet oluşturulması gerekiyordu. Başlangıçta rıhtım ve limanın inşa maliyeti hesabı Avrupa'dan getirtilecek bir mühendise yaptırılacaktı. Fakat daha sonra bu iş için Selanik Vilayeti ve İdaresi Mühendisi Bervanit Horasan'ın adı geçmeye başladı. Buna göre Liman ve rıhtım için mümkün olan en gerçekçi keşif bedeli, Ticaret ve Nafi'a Nezareti Turuk ve Meabir Fen Müdür Muavini Arslan Bey tarafından hazırlanıp gönderilecek tafsilatlı talimat hükümleri çerçevesinde adı geçen mühendis tarafından icra edilecekti.[102]

Bervanit Horasan'a göre keşif çok karmaşık bir işti. Bu yüzden işin tekniğini bilen bir elemanın görevlendirilmesi gerektiğini düşünüyordu. Fen işlerinde maharetli birinin geçici olarak görevlendirilmesinin yanında aynı iş için bir dizi masrafın finanse edilmesi de gerekiyordu. Selanik Emlak İdaresi geçici fen memuru tayini için 500 kuruş maaş ödeyecekti. Bu arada ortaya çıkacak masraflar idarenin gelirlerinden karşılanacaktı. Fakat başka işlerde istihdam edilmek istenen memurlar merkezi hükûmetin engeline takıldı.[103]

Hazine-i Hassa, girişilen projenin sağlıklı olmasını temin etmek için tecrübeli yabancı mühendislerin görüşlerine başvurmayı ihmal etmezdi. Bu anlamda Bervanit Horasan'ı, İzmir Rıhtım Şirketi imtiyaz sahibi Mösyö Duş'a proje hakkında bilgi

---

[102] BOA., **HH.THR.,** 208/13, lef 1(H. 2.N.1305/M. 13.V.1888).

[103] BOA., **HH.THR.,** 208/13, lef 2. Hazine-i Hassa, diğer resmi inşaat işlerinde memur istihdam tekliflerini ret ederken, memurların sayısı ve hangi işlerde istihdam edileceği hususlarının net olmadığı gerekçesini gösterdi. Yoksa maaşların miktar ve düzeyinde bir itirazı söz konusu değildi.

vermekle görevlendirdi. Başmühendis Horasan'ın adı geçen mühendisle olan bilgi alış verişi İstanbul'da Hazine-i Hassa Nezareti'nde de devam etti.[104]

Selanik Emlak İdaresi, Ankara Demiryolu İmtiyaz sahibi Mösyö Kavala'nın Selanik'e gönderdiği Mösyö Maas'a zemin etüdü, taş analizleri gibi bazı tetkik ve keşif çalışmaları yaptırmayı öngörmüştü. Hazine-i Hassa, Maas'ın yapacağı incelemelere de onay verdi.[105] Sonrasında ise iskandillerin[106] derecelerini gösteren büyük haritalara[107] kadar geniş bir yelpazede bir dizi teknik inceleme yaptırdı.

Teknik incelemeler sonucunda Bahriye Nezareti, söz konusu rıhtım boyunca inşa edilecek 600 metre uzunluğundaki siper duvarının uygun bir yerinde, Hümayun gemileri için kullanılmak üzere 40 bin kantar kapasiteli bir kömür deposu inşa teklifine olumlu yanıt vermedi.[108] Bahriye Nezareti'nin kömür deposu inşa fikrine menfi yaklaşmasını, ileride inşa edilecek gümrük binaları ile antrepo gibi limanda bulunması zaruri olan binalara öncelik verilmesi anlayışıyla açıklamak mümkün görünmektedir.

Hazine-i Hassa, aynı zamanda, keşif heyeti mühendisinden, Ksendire Körfezi'ndeki Çayağzı denilen yerde yapılması tasarlanan rıhtım ve eklenti binaların keşif bedelinin de çıkarılmasını istedi. Böylece Hazine-i Hassa, liman ve rıhtım inşasının sınırlarını görebilecekti. Ayrıca Ksendire, Orfani, Aynaroz ve Selanik Körfezi'nden Yunanistan sınırlarına kadar vapur işletme imtiyazı konusunda Selanik Emlak İdaresi Müdürü Kirkor Paşaliyan'dan da görüş istendi. Emlak İdaresi, adı geçen yerlerde zaten bütün yabancı vapurların her gün gelip gittiğini belirterek vapur işletme imtiyazının uygulamada Hazine-i Hassa adına bir fayda temin etmeyeceği görüşündeydi.[109]

---

104 BOA., **HH.THR.,** 208/16, lef 1,2(H. 7.N.1306/M. 7.V.1889).
105 BOA., **HH.THR.,** 208/20 (H. 10.B.1306/M. 12.III.1889).
106 İskandil, denizin derinlik derecesini anlamak için gemilerde kullanılan alete denir. Bkz.: Şemsettin Sami, **Kamus-ı Türki,** İstanbul, Çağrı Yay., 1989, s. 110.
107 BOA., **HH.THR.,** 208/22, lef 1(H. 1306.B.22/M. 24.III.1889).
108 BOA., **HH.THR.,** 208/16, lef 1,2(H. 12.N.1306/M. 12.V.1889).
109 BOA., **HH.THR.,** 208/10(H. 13.CA.305/M. 27.I.1888).

2.3.1. Keşif İçin Avrupa'dan Mühendislerin Getirtilmesi

Hazine-i Hassa 14 Şubat 1888'te Selanik Emlak İdaresi'ne gönderdiği bir emirde, rıhtım ve liman maliyetinin keşfi için Avrupa'dan bir keşif heyeti getirtilmesini istemiş fakat Başmühendis Horasan'ın bu işle görevlendirilmesi sonucunda Avrupa'dan teknik mühendis temin etme fikrinden vazgeçilmişti.

Ancak Selanik kentinde inşa edilecek limanın keşif çalışmalarına katkı sağlamanın yanında, Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa adına taliplilerine verilmesi, adı geçen nehirlerde ulaşımı etkileyen engellerin tespit edilip keşiflerinin yapılması, ihraç ve ithal edilecek eşyanın gerektiğinde muhafazası için Selanik, İzmir, Bağdat, Musul ve Basra'da antrepo ve mağazin adıyla depolar inşa edilmesi gibi amaçlarla Avrupa'dan kendi alanlarında uzman teknik mühendislerin temin edilmesi fikri yeniden gündeme getirildi.[110] Hazine-i Hassa'nın adı geçen projelerin geçekleştirilmesi için Ticaret ve Nafi'a Nezareti'nin katkısına ihtiyaç duyduğu muhakkaktı. Nafi'a Nezareti, katkı için padişahın imtiyazla ilgili iradesini beklemek gerektiği kanaatindeydi. Hazine-i Hassa da ileride yeniden gündeme alınmak üzere konuyu bir süreliğine erteledi.[111]

Hazine-i Hassa'nın dışında Selanik Emlak İdaresi Müdürlüğü, liman inşa tasavvuru kapsamında kendi alanlarında bilgi ve tecrübeleriyle temayüz etmiş mühendislerin düşünce ve görüşlerine başvurmayı ihmal etmedi. Bu çerçevede Nezaret'e bilgi sunma arzusunda olanlara yol göstermekten ve gerektiğinde bizzat Nazır'la görüşmek isteyenlere yardım etmekten de geri kalmadı.[112] İngiltere'nin Selanik Genel Konsolosu Mösyö Blunet aracılığı ile mühendis Mösyö Knepel'in liman inşası ile ilgili olarak İdare Müdürü Kirkor Paşalıyan'la yapılan görüşme, bu anlamda gerçekleşen bir görüşmeydi. Paşalıyan'a göre Knepel, liman ve gemi inşa konusunda bir hayli bilgi ve tecrübe sahibiydi. Bu yüzden liman inşası hakkındaki

---

110 BOA., **HH.THR.,** 208/25, lef 1 (H. 7.L.1306/M. 8.IV.1889).
111 **A.g.b.,** lef 2.
112 BOA., **HH.THR.,** 208/37(H. 25.N.1309/M. 23.IV.1892).

görüş ve düşüncelerinin bizzat Nazır'a iletilmesi konusundaki isteğine olumlu yaklaşılmasını istiyordu.[113]

Görünen o ki İngiltere, Fransız sermayedarlarının işi alma noktasındaki gayretlerini yakından takip ediyor ve özellikle De Longville'nin çabalarını dikkatle izliyordu. Genel Konsolos Mösyö Blunet'in İngiliz vatandaşı olan mühendis Mösyö Knepel'e idareye kadar bizzat refakat[114] etmesi, Selanik Limanı'nın yapım işinin bir İngiliz sermayedarına verilmesi girişimi olarak değerlendirilebilir.

Liman ve rıhtım inşasında kullanılacak taşların sert ve dalgaların şiddetine mukavemetli olması esastı. Keşif çalışmaları yapılırken inşa işi için hangi taşların nereden temin edileceği sorusuna cevap bulmak da teknik bir incelemeyi gerekli kılıyordu. Bunun için Selanik ve çevresinde bulunan taşocaklarının teknik incelemesi işiyle o sırada İstanbul'da bulanan Mösyö Monikor'un görevlendirilmesine karar verildi. Mösyö Monikor, daha önce iskandil ile ölçülen limanın derinliğini yeniden ölçmekle de sorumlu olacaktı. Bu görevlerini arzu edilen bir seviyede yerine getirebilmesi için Emlak İdaresi ve Selanik Vilayeti adı geçen mühendise gerekli kolaylığı sağlayacaktı.[115] Ölçümler sonucunda, daha önce elde edilen derinlik ölçümleri ile Mösyö Monikor'un ölçümlerinin birbirini teyit ettiği anlaşıldı.[116]

2.3.2. Deniz Zeminini Etüt ve Derinlik Ölçme Teklifleri

Keşif çalışması sırasında liman ve rıhtım inşasının diğer işlemleri yanında deniz zemininin de etüt edilmesi gerekiyordu.

Tetkik soncunda denizin dibinde çamur bulunması halinde mahiyet ve yoğunluğunu ölçmek ve sert zemine kadar temizliğini yapmak, rıhtım duvarının sağlamlığı açısından vazgeçilmez bir koşuldu. İnşası planlanan liman ve rıhtımın

---

113 **A.b.**
114 **A.b.**
115 BOA., **HH.THR.,** 208/63(H. 1.S.1312/M. 4.VIII.1894).
116 **A.b.**

farklı uzmanlara etüt ettirilmesi ve sunacakları teknik raporların ortak yönlerini bularak teknik keşfin sonuçlandırılması gerekiyordu. Zaman uzadıkça bu anlamda Emlak İdaresi'ne yeni etüt teklifleri geliyordu.

Devlet yapısının merkeziyetçiliği gereği taşra idaresi karar vermede yetkili değildi.[117] Yapılan her bir teklif için İstanbul'daki Nezaret'e danışmak zorundaydı. Nitekim bir İngiliz Kumpanya'sıyla Selanik'e gelip limanda etüt çalışması yapmak isteyen bir İngiliz mühendisin isteği bu anlamda örnek verilebilir. Adı zikredilmeyen bu mühendis, yapacağı etüt ve araştırma sonucunda elde edeceği sonuçları ve daha önce yapılmış haritaları da hazırlanmış etütlerle karşılaştıracaktı. İngiliz mühendis denizin derinliğini ve tabandaki çamurun yoğunluğunu merak ediyordu. Bu bilgileri gösteren haritaların kopyasını Emlak İdaresi'nden almak istedi. Hazine-i Hassa, limanla ilgili olarak yapılan etütleri, etütlerin ardından hazırlanan raporları, bu raporlar çerçevesinde yapılan müzakereleri artık yeterli buldu ve sözü edilen mühendisin talebine olumsuz yanıt verdi.[118]

İngiliz mühendisin dışında hazırlanan plan ve haritaları görmek isteyen bir başka mühendis de Maassi'dir. Hazine-i Hassa önceki talebin aksine Maasi'nin isteğini uygun buldu. Yukarıda da incelendiği gibi Maasi hem liman bölgesinde zemin etüt çalışması, hem de taşocaklarında taş numuneleri üzerinde teknik çalışmalar yapmıştı. Nezaret, muhtemelen Maasi'nin bu çalışmalarını dikkate almış ve talebini kabul etmişti.[119]

Keşif çalışmaları sonucunda oluşan tahmini maliyet, tablo halinde aşağıya çıkarılmıştır. Tabloya göre dalgakıran seti ile diğer bütün rıhtımların taraklama maliyetlerinin belirlenmesi için bazı ölçütler getirildi. Bu ölçütlere göre maliyeti daha makul bir düzeyde tutmak için taraklama işlemi, deniz seviyesinden azami 11m derinliğine kadar yapılacaktı. Bu da 63.000 metreküp çamurun dışarıya çıkarılması demekti. Taraklama işlemi bittikten sonra çamurdan temizlenen deniz dibi yüzeyi

---

[117] Findley, **a.g.e.,** s. 168-170.
[118] BOA., **HH.THR.,** 208/66, lef 1(H. 25.S.1312/M. 28.VIII.1894).
[119] BOA., **HH.THR.,** 208/26, lef 1,2(H. 3.L.1305/M. 13.VI.1888). Mühendis Maas haritaların örneklerini almak için bizzat kendisi Hendesehane'ye gider. Bkz.: **A.b.**

kumla örtülecekti. Sert zemin üzerine döşenecek kum, denizde üç kilometre aralıklarla oluşturulacak kum depolarından temin edilecekti (Bkz.:Tablo 10).

Tablo 10: Selanik Limanı Keşif Bedeli

Yapılacak İş	Birim	Birim Fiyat	Toplam
Denizdeki inşaat		Frank	Frank
Rıhtım ve setler için yapılacak taraklama	66.000 m^3	6,5	429.000
Dalga diplerini doldurma	750.000 m^3	4,35	3.262.500
4 -5 km uzunluğunda blok taslar uygulaması	118.000 m^3	11,2	1.321.600
25-30 tonluk suni bloklar	60.000 m^3	40	2.400.000
Su altında suni blok yerleştirme işlemi	15.000 m^3	13	195.000
Sıva(kıyı için)	6.700 m^3	24,21	162.473
Duvar sıvası	3.300 m^3	15	495.000
Çakıllama işlemi	55.300 m^3	5.50	302.500
Toplam			**8.568.075**
Alt ve üst yapı inşaatı			
Palamar babaları	92 Adet	1.000	92.000
Yıkama	9.900 m2	15	148.500
İhata duvarı	56.000 m^3	3.5	196.000
Metal eşya için ambar	540m2	90	48.600
Kıyıyı istasyona bağlayan demiryolu hattı	8.000 m	65	520.000
Normal demiryolu hattı	3.000 m	33	99.000
15 tonluk vinç	1 Adet	33	60.000
5 tonluk vinç	1 Adet	33	16.000
2 tonluk vinç	2 Adet	11.000	22.000
Deniz feneri	2 Adet	10.000	20.000
Kanalizasyon	5.400 m	5	27.000
Su tesisatı	1.200 m	90	108.000
Sokak aydınlatması	60 Adet	120	7.200
Toplam			**1.364.300**
Genel Toplam			**9.932.375**

Kaynak: BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 45(M. 1.XII.1895).

Taraklama sonucunda dalga diplerinin kumla örtülmesi işlemi keşif bedeli kalemleri içinde ilk sırada yer aldı. Buna göre 9.932.375 franklık toplam tahmini

keşif bedelinin 3.265.500 frankı, yani %32.8'i bu iş için ayrılmış oldu. Metreküp açısından yapılacak işler içinde de adı geçen işlem ezici farkla ilk sıradadır. Taraklama sonrasında karaya çıkarılan 63.000 metreküp çamurun yerine 750.000 metreküp kum döşenecekti.

Tahmini maliyete gere ikinci sırada yer alan inşaat kalemi de ağırlıkları 25 ile 30 ton arasında değişen suni bloklardı. Bu blokların denize indirilmesi ve usulüne göre yerleştirilmesi için 2.400.000 frank bedel öngörülmüştü. Bu tahmini bedel toplam maliyetin %24,1'ine karşılık geliyordu. Bu durumda toplam maliyetin yaklaşık %57'si taraklama sonrası yapılacak kum örtme işlemi ile blok taşların yerleştirilmesine ayrılmış olacaktı. Kuşkusuz toplam maliyetin yarısından fazlasının sözü edilen iki kalem için harcanmasının planlanması, bu iki işin ne kadar önemli olduğunu gösterir.

2.3.3. Rıhtımla İlgili Harita Değişiklikleri ve Yeni Teklifler

Dolgu işlemlerini gösteren birbirinden farklı iki harita vardı. Bunlardan birincisini belediye reisi ve aynı zamanda Selanik'te büyük arazilerin sahibi Hamdi Bey[120], diğerini de başmühendis Arslan Bey çizmişti. Birinci haritada yüksekliği beş metreye varan 160 bin metreküp dolgu öngörülmekteydi. Dolgu masrafları zira' başına 1,5 lira tahmin edilirken, dolgu sonrası elde edilecek aynı ebattaki yerin değeri sadece otuz kuruşta kalacaktı. Bu durumda dolgu ihalesine kimsenin talip olmayacağı açıktı.

Başmühendis Arslan Bey tarafından çizilen ikinci haritada dolgu kapasitesi 50 bin metreküpe indirildi. İki harita arasında 110 bin metreküplük bir fark ortaya çıktı. Bu durumda Emlak İdaresi, arsaların parça parça veya toptan satılmasına yanaşmadı ve Nezaret'ten görüş istedi.[121]

---

[120] Hamdi Bey'in liman inşaatı ve Selanik'teki altyapı çalışmaları için bkz.: Anastassıadou, **a.g.e.,** s.149-150.

[121] BOA., **HH.THR.,** 208/5, lef 8(H. 7.S.1305/M. 25.VII.1887).

Hazine-i Hassa Komisyonu konuyu farklı iki oturumda müzakere etti. Buna göre:

a) Hamdi Bey'le Arslan Bey'in haritaları ortak noktalarda dengelenecek,

b) Dolgu sonrasında elde edilecek rıhtım toptan taliplisine satılacak,

c) Rıhtım, öngörülenden daha geniş tutulacak,

d) Rıhtıma paralel sahilde bir cadde planlanacak ve bunun için Selanik Belediyesi'nden mütalaa istenecek,

e) İki haritaya göre yapılacak dolgu miktarı yeniden belirlenecek,

f) Dolgu masrafının keşif bedeli çıkarılacaktı.[122]

Sınırları Beyazkule'den Zeki Bey'in yalısına kadar yapılacak dolgunun bir metreküp fiyatı Emlak İdaresi'nden İstanbul'a görevli olarak gönderilen bir heyetin telaffuz ettiği rakama göre 6,5 kuruş olacaktı. Ancak heyet üyelerinden Bahattin Bey'in görüşüne göre sözü edilen dolgu ücreti mahalli rayice göre bir hayli düşüktü. Bahattin Bey, ücretin yükseltilmesi gerektiğine dair teklifini Hazine-i Hassa Emlak Komisyonu'na sundu. Komisyon, dolgu ihalesinin uygun bir ücret ile yapılacağını ve Selanik'ten gelecek cevaba göre hareket edileceğini ileri sürerek öneriyi tetkike şayan buldu.[123]

Selanik Emlak-ı Hümayun Müdürü Kirkor Paşaliyan her bir metreküp dolgu için 7 kuruş alınmasını önerdi. Daha sonra Hazine-i Hassa'nın önerisi ve Hamdi Bey'in kabul etmesi ile metreküp başına dolgu ücreti 8 kuruş olarak benimsendi.[124] Dolgu sonrasında elde edilecek arsalardan alınacak vergi, kuşkusuz değerleri ve

---

122 **A.b**

123 BOA., **HH.THR.,** 208/7(H. 1.N.1305/M. 12.V.1888).

124 BOA., **HH.THR.,** 208/33, lef 2(H. 3.Ş.1307/M. 25.III.1890). BOA., **HH.THR.,** 208/29, lef 5, 6(H. 15.RA.1307/M. 11.XI.1889).

iskeleye olan uzaklıkları oranında olacaktı. Bu tip arsalar için vilayetin kararlaştırdığı vergi bedeli, her bir metrekare için 5 kuruştu.[125]

Bu arada liman inşası için Avrupa'dan getirtilecek bir mühendise gerekli keşfin yaptırılması kararı alındı. Keşif sonucu ortaya çıkacak masrafların durumuna göre Hazine-i Hassa, dolgu haklarını ihale yolu ile satıp satmayacağına karar verecekti.[126]

Rumi 7 Kânunuevvel 1307 (20 Aralık 1891)'ye gelindiğinde Beyazkule'den deniz hamamlarına kadar yapılan dolgu sonucunda meydana gelen alan eski zira' ile 40.000 zira'a ulaşmıştı. Satış işlemlerini hızlandırmak için Defter-i Hakanî Nezareti, mahallinden gelen ilmühaberlere dayanarak Senetler İdaresi'nden padişah adına senetler tanzim ettirdi.[127]

2.3.4. Limanın Nerede İnşa Edileceği Meselesi

Liman ve rıhtımın nerede inşa edileceği konusunda Selanik Emlak İdaresi'nin net bir fikir içinde olduğunu söylemek zordur. İdare, bir taraftan Selanik Körfezi'nde keşif işlemi yaptırırken, diğer taraftan Çayağzı'nda liman inşası için ayrı bir keşif yaptırmaktaydı.[128] Kavala seçeneği de daha önce gündeme gelmiş ve bu konuda Selanik'le Hazine-i Hassa Nezareti arasında bir dizi yazışma yapılmıştı.[129]

Emlak İdaresi, Kavala seçeneğini yeniden gündeme getirdi. Kavala sahilinde bulunan kumluk arazinin miri mallara ilhak edilmesiyle orada da bir rıhtım ve liman inşa edilmesi fikrini Hazine-i Hassa'nın onayına sundu. Hazine-i Hassa, Kavala konusunda vaktiyle yapılan yazışmalara atıfta bulunarak adı geçen iskelenin ithalat ve ihracatının düşük hacimde gerçekleştiğini, dolayısıyla böyle bir yerde rıhtım ve liman inşasına gerek olmadığını; fakat burası için yapılacak imtiyaz tekliflerine yine de açık

---

125 BOA., **HH.THR.,** 208/42(H. 7.Ş.1309/M. 7.III.1892).
126 BOA., **HH.THR.,** 208/10(H. 13.CA.1305/M. 27.I.1888).
127 BOA., **HH.THR.,** 208/39, lef 1-3(H. 29.C.1309/M. 29.I.1892).
128 BOA., **HH.THR.,** 208/10.
129 BOA., **HH.THR.,** 208/15, lef 2(H. 5.M.1306/M. 11.IX.1888).

olduğunu beyan etti.[130] Hazine-i Hassa limanın niçin Selanik'te inşa edilmesi gerektiğine dair Padişah ve hükûmet tarafından ortaya atılacak muhtemel çekincelere de açıklık getiriyordu. Hazine-i Hassa'ya göre Selanik, Metroviçe, Manastır ve Dedeağaç gibi üç önemli hattın merkezindeydi ve ticarî önem bakımdan elverişli bir konuma sahipti.

Daha önce de belirtildiği gibi Selanik, son zamanlarda en önemli transit limanlardan biri olmayı başarmıştı; artık iç ve dış ticarette gittikçe daha çok tercih edilen bir kent profili çiziyordu.[131] Bu nedenle Selanik ile hinterlandında oluşan ticarî potansiyeli karşılayacak bir limanın inşa edilmesi devletin menfaatine olacaktı. Limanın inşa edilmesi ile hem ticarî açıdan fayda sağlanacak, hem de dolgudan elde edilecek yeni arsalardan istifade edilecekti.

2.4.Rıhtım İnşasının Şehir Planlamasına Ve Arazi Sahiplerine Etkisi

Selanik'te gittikçe artan iç ve dış ticaret limana gelen gemilerin sayısında ve taşıdıkları yükün miktarında zaman içinde geniş bir kompleksten oluşan bir limana olan ihtiyacı da artırmıştı. Donald Quataert'in bu konuda ileri sürdüğü görüş bir fikir edinmek açısından önemlidir:

> " Gemilerin tonalitosu 1880'lerde bir milyon tondan 1912'de iki milyon tona ulaştı."[132]

Limana gelen gemilerin tonalitosu 32 yılda %100 artarak iki katına çıkmıştı. Fransız Konsolosluğu'nun 1892 yılında Paris'e gönderdiği ticarî raporda da şöyle deniyordu:

---

130 **A.b.**
131 Gounaris, **a.g.m.,** s. 105.
132 Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 131.

"(…) Buharlı vapurların düzenli hizmetleri günümüzde Selanik'i Doğu Akdeniz'in ve Karadeniz'in tüm limanlarına, Güney Rusya'ya, Yunanistan'a; belli başlı adalara, Avusturya, İtalya, Fransa, İngiltere, Belçika, Hollanda ve Almanya'ya bağlamaktadır. Doğudaki pek az liman bu kadar iyi ulaşım sağlar. Selanik'e gemileriyle gelen şirket sayısı her geçen gün artmaktadır (…)."[133]

Bu iktisadî hareketlilik karşısında Selanik Limanı'nın mevcut kapasitesinin cari ihtiyacı karşılamada yetersiz kalacağı aşikârdı. Bu durum karşısında Selanik'in, genişleme esnekliğini haiz modern ve donanımlı bir liman inşasına duyduğu ihtiyaç kaçınılmazdı.

Selanik'te inşa edilecek liman ve rıhtım öncelikli olarak şehir halkını ve mimarisini etkileyecekti. Konunun başından beri "liman" ve "rıhtım" kavramlarını birlikte kullanıyoruz. Adı geçen rıhtımın liman eklentileriyle bir ilgisi yoktur. Sözünü ettiğimiz rıhtım Beyazkule'yle Olympos Meydanı arasında kalan bir kıyı rıhtımıydı ve uzunluğu yaklaşık olarak 1100 metre olup İzmir'in meşhur "Kordon"'u ile aynı işlevi görmekteydi.[134]

Şehrin doğu kısmında yer alan Beyazkule ile Zeki Bey'in yalısı arasında kalan kısmın rıhtım inşa edilerek doldurulması, rıhtıma paralel olarak yeni ve geniş bir caddenin planlanması fikrini doğurmuştu.[135] Daha sonraki yıllarda ve özellikle II. Abdülhamit döneminde rıhtıma dikey ve paralel geniş caddeler yapılacak ve bu sayede şehir modern bir görünüme kavuşacaktı.[136]

Modern Selanik'in sembolü haline gelecek olan Hamidiye Caddesi[137] ile yapımı tasarlanan yeni rıhtım[138] caddesinin tesviyelerinden arta kalan hafriyatın başka

---

133 Yazarın Fransız Arşivleri'nden yaptığı bu alıntı için bkz.: **a.e.**
134 Şehrin belli başlı nirengi noktaları için bkz.: Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 30 ve 135-136.
135 BOA., **HH.THR.,** 208/30, lef 1, 2(R. 28.VII.1305/M. 9.VIII.1889).
136 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 129.
137 BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 3(H. 12.S.1310/M. 5.IX.1892). Hamidiye Caddesi için Johann Strauss koleksiyonundan alınmış fotoğraflar için bkz.: Anastassıadou**, a.g.e.,** s. 137.
138 BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 5.

yere taşınması belli bir maliyeti gerektiriyordu. Oysa aynı hafriyat inşa edilecek rıhtıma dolgu malzemesi olabilirdi. Böylece hem cadde için artan maliyetin önüne geçilmiş, hem de daha az maliyetli bir dolgu malzemesi sağlanmış olacaktı.[139]

Beyazkule'den deniz hamamlarına kadar Selanik Emlak İdaresi'nce doldurulacak yerin, keşif ve haritalara[140] göre uzunluğu 371 metre olacaktı. Bu alanın dolgusu için öngörülen masraf 333.725 kuruştu. Deniz hamamlarından doğuya doğru, Zeki Bey'in yalısına kadar olan kısmın dolgusu, şüf'a hakkı çerçevesinde ilk etapta yalı sahiplerine, kaçınmaları durumunda taliplisine satılacaktı. Satış işleminde esas alınacak fiyat, Vali başkalığındaki Emlak-ı Hümayun Arsalar Komisyonu'nca merkez teşkilatı ile koordineli bir şekilde tespit edilecekti.[141]

Yukarda sınırları çizilen yerler arsa sahiplerince metre kare başına 8 kuruşa doldurulacaktı. İdarenin belirlediği tarihte dolgu işine başlayacakların sayısı üç-dört[142] kişiyle sınırlı kaldı.[143] Dolguya başlayamayacaklar için bir yıla kadar süre tanınmıştı. Bu süre sonunda Vilayet İdare Meclisi'nin kararı doğrultusunda Belediye Dairesi arsa sahiplerine bir tebligat gönderdi. Bu tebligata göre, dolguya başlamayanların arsaları, arazi istimlâk kanununa uygun olarak satışa çıkarılacaktı. Bu durumda meydana gelecek yeni gelişmeler için vaki olacak her hangi bir itiraz dikkate alınmayacaktı. Hazine-i Hassa, inşa ve dolgu işini hızlandırmak için mal sahiplerine tekrar bir ihtarname çekilmesini kararlaştırdı. Dolgu işine başlayanlar vergilerinin üçte birini ödemişti. Öyle anlaşılıyor ki onlar, arazi istimlâk kanununa muhatap kalmak istemiyordu.

---

139 BOA., **HH.THR.,** 208/30, lef 1,2.

140 Beyazkule'den doğuya doğru Zeki Bey yalısına kadar doldurulacak kısım ve elde edilecek yeni arsaların haritası için bkz.:BOA., **HH.THR.,** 208/31, lef 3(H. 17.1307/M. 9.I.1890).

141 BOA., **HH.THR.,** 208/30, lef 1,2(H.15.RA.1307/M. 9.XI.1889). BOA., **HH.THR.,** 208/31, lef 4.

142 BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 6. Bütün yalı ve arsa sahipleri Komisyona çağrılıp kendileri ile mesele etraflıca müzakere edildiğinde, metre başına 8 kuruş karşılığında ruhsat alıp dolguya başlayacaklarını beyan edenlerin sayısı 5-6 civarındaydı. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 10(H. 18.R.1308/M. 1.XII.1890).

143 Konu geniş bir biçimde yukarıda "Şahısların İhlali" adlı başlık altında incelenmiştir. Bkz.: **yuk.,** s. 56.

Bütün bu tedbirlerden sonra Hazine-i Hassa, kurum olarak denizi kendisi doldurmak zorunda kalırsa, bu durumda dolgu maliyetinin 38 kuruşa yükseleceği hesaplanmıştı. Dolgu sonrası elde edilecek arsaların metrekaresinin bir lira değerinde olacağı var sayıldığında, yine de Hazine-i Hassa'nın bu işten karlı çıkacağı açıktı.[144] Yalnız dolguyu yapmayan arsa sahiplerinin ortaya çıkacak yeni arsaları satın alıp almayacakları meselesi net değildi. Satış beklentisinin gerçekleşmemesi durumunda Hazine-i Hassa'nın yapacağı masrafları amorti etmek için bu arsalar üzerinde nasıl tasarrufta bulunacağı meselesi de bir problem olarak çözülmeyi bekliyordu.[145]

Hazine-i Hassa'nın daha önce kuleden hamamlara kadar yaptığı dolgu, metrekare başına yaklaşık 25 kuruşluk bir maliyetle gerçekleşti. Eğer Hazine-i Hassa, deniz plajından itibaren Zeki Bey yalısına kadar herhangi bir yeri doldurmak zorunda kalırsa, bunun maliyetinin daha fazla olacağı açıktı. Çünkü adı geçen 25 kuruşluk maliyetin düşük kalmasının birtakım etkenleri vardı. Yukarda da ifade edildiği gibi bitişikteki Hamidiye Caddesi'nin tesviyesinden arta kalan toprağın kullanılması, hisar enkazından ve Hazine-i Hassa'ya ait yakın bahçe ve bina temellerinin hafriyatından azami derecede istifade olunması gibi faktörler maliyetin düşük olmasını sağlamıştı. Bu açıdan Hazine-i Hassa'nın yapacağı yeni dolgu için gerekli hafriyatın %80'inin 3-4 saatlik mesafeden temin edileceği var sayıldığında söz konusu fiyatı emsal almak hiç de gerçekçi görünmüyordu.[146]

Beyazkule'den Zeki Bey yalısına kadar uzatılacak rıhtım caddesinin dolgu masraflarına ek olarak yüzey döşeme giderleri de dikkate alındığında maliyetin 17.000 lirayı aşacağı hesaplanmıştı. Deniz plajlarından sonra gelen bölge yalı ve boş arsalardan oluşuyordu. Dolgu yolu ile elde edilecek arsalar merkezden bir hayli uzakta kalacağı için, üzerlerinde dükkân ve mağaza gibi ticarete dönük yapıların yapımı maslahata uygun düşmeyecekti. Burada en fazla konut veya yalı inşa

---

144 BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 9 ve 10.
145 BOA., **HH.THR.,** 208/43, lef 9 ve 10.
146 **A.b.,** lef 3.

edilebilecekti. O nedenle deniz plajlarından itibaren yalısı ya da arsası bulunan mülk sahiplerinden rıhtım caddesinin genişletilmesi için istimlaka gerek kalmadı.[147]

Arsa ya da yalı sahibi olup denizi doldurmayanların yerleri muhammen bedelle Hazine-i Hassa'ya satılacak ve mal sahiplerinin eline senet verilecekti. Dolgu işine başlayıp birtakım nedenlerle dolguyu bitiremeyenlere 1308 (1893) senesinin Şubat ayı sonuna kadar süre tanındı. Bu süre sonunda dolguyu bitiremeyenlerin yerleri, arazi istimlâk kanununa göre tahmini bedel karşılığında Hazine-i Hassa nam ve hesabına satın alınıp dolgusu yapılacaktı.[148] Vilayet İdare Meclisi'nin kararı doğrultusunda durum Vilayet Gazetesi'nde de ilan edildi. Artık gereğinin yapılması noktasında sorumluluk Belediye'de olacaktı.[149]

2.5. Rıhtım İmtiyaz Talepleri Ve Hazine-i Hassa'nın Tutumu

Kentin geleceğini önemli ölçüde değiştirecek olan liman inşaatı birçok yatırımcı için büyük bir fırsat olarak görülüyordu. Yerli ve özellikle yabancı müteşebbislerin dikkati Selanik'in üzerinde yoğunlaşmıştı. Liman ve rıhtım inşaatının imtiyaz hakkı Hazine-i Hassa'da bulunmasına rağmen bu süreçten kârlı bir yatırımla çıkmak isteyen sermayedârlar, imtiyaz taleplerini içeren tekliflerle Selanik Emlak İdaresi, Hazine-i Hassa ve hükûmetin kapısını çalıyordu.

İmtiyaz hakkının Hazine-i Hassa'ya verildiği tarihlerle müteşebbislerin imtiyaz talep tarihleri mukayese edildiğinde ortaya garip bir durum çıkmaktadır. İmtiyazın Hazine-i Hassa'ya verildiği gerçeği bilinmezden gelinerek hâlâ imtiyaz peşinde koşan, bunun için Nezaret bürokrasisini zorlayan yabancı girişimcilerin var olduğu görülmektedir.

---

147 **A.b.,** lef 6, 7, 10.
148 **A.b.,** lef 10,11,12.
149 BOA.,**HH.THR.,** 208/45(H. 26.XII.1308/M. 7.I.1893).BOA.,**HH.THR.,**208/46(H. 26.CA.1310/M. 16.XII. 1892).

Bu süreçten kârlı çıkmayı umanlardan biri emekli Fransız elçisi De Longville idi. O, rıhtımların imtiyazı için birçok defa Nezaret'e başvurdu ve tekliflerinin süratle Hazine-i Hassa Meclisi'ne,[150] oradan da Padişah'a ulaştırılması için bir hayli çaba sarf etti.[151] Bununla da yetinmeyerek Sadaret'e dilekçeyle başvurarak imtiyaz hakkının seyrini kendi tarafına çevirmeye çalıştı.[152] Hatta emekli elçi daha da ileri giderek, liman imtiyaz hakkını rakiplerine göre kendisinin daha çok hak ettiğini düşünüyordu. Zira bu iş için öteden beri çok uğraştığı, belli bir emek sarf ettiği, bu yüzden de imtiyaz hakkının kendisine verilmesi gerektiği kanaatindeydi.[153]

De Longville'e göre vekili olduğu sermayedarların hepsi Padişah II. Abdülhamit'e sadakatle bağlıydı. Ona göre bundan daha önemlisi, temsil ettiği kişilerin işin ehli (mütefennin), varlıklı ve toplumun ileri gelenlerinden olmalarıydı. Daha önceden imtiyaz hakkını aldığı Fenerler İdaresi'nde olduğu gibi rıhtımların idaresinin de iltizam yoluyla kendilerine verilmesini rica ediyordu. Bu ricaya göre kendisi ve müvekkilleri sadece mültezim sıfatıyla hareket edecekti. Ortaya çıkacak bütün masrafların ödenmesi ve rüsumun tahsili onlara ait olacaktı. Gayri safi hâsılatın belli bir yüzdesini Hazine-i Hassa'ya vermek üzere imtiyazın kendilerine verilmesini istiyordu.[154]

İmtiyaz hakkı Hazine-i Hassa'da olmasına rağmen emekli elçinin ısrarı sorgulanabilir. Öyle sanıyoruz ki bu süreçte De Longville, imtiyazın kendisine verilmeyeceğinin farkındadır; ancak Nezaret bürokrasisini aşındırmasında başka emelleri olmalıdır. Bu dönemde Osmanlı özelinde Doğu coğrafyası, gerek siyasî gerekse ekonomik olarak yabancı yatırımcıya ihtiyaç duyan, cazip bir yatırım merkezi haline gelmiştir. Bundan dolayı olsa gerek, elçilikten emekli olan bir Fransız'ın zengin olma hayalleri, batılı sermayedarları doğu ülkelerindeki zengin kaynaklara

---

150 BOA., **HH.THR.,** 208/34, lef 1(H. 18.C.1308/M. 29.I.1891).
151 **A.b.,** lef 2.
152 Mösyö De Longville'nin istekleri hakkında Sadrazam Kamil Paşa imzasıyla 5 Receb 1308 (14 Şubat 1891) tarihinde kaleme alınan ve Hazine-i Hassa Nezareti'ne hitaben yazılan yazı için Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/35, lef 2(H. 26.B.1308/M. 7.III.1891).
153 BOA., **HH.THR.,** 208/34, lef 2(R. 30.XI.1306/M. 12. II.1891).
154 **A.b.,** lef 1.

yöneltmekteydi. Batılı iş adamlarının nazarında Doğu, kısa zamanda zengin olunabilecek bir potansiyele sahipti.

De Longville'nin rıhtımların imtiyazı konusunda rakiplerine göre haklarının korunmasını[155] talep etmesini iki nedene bağlamak mümkün: Birincisi başka yerde muhtemel bir imtiyaz için vaki olacak talebine olumlu cevap almanın psikolojik alt yapısını hazırlamak, ikincisi de "adalet" kavramına vurgu yaparak başkasına giden imtiyazın kendisine verilmesini ummaktı. Sürecin bütünü göz önüne alındığında, tevdi işlemi biten[156] bir yatırım işinin hâlâ peşine düşülmesi başka türlü açıklanamaz.

Bu bağlamda, henüz ihale sürecine girilmeden tekliflerin peş peşe gelmeye başladığını gören Hazine-i Hassa, imtiyaz hakkını temel alarak ihale şartlarını belirledi ve kamuoyuna duyurdu.

2.6. Rıhtım İnşasının İhale Şartları

Hazine-i Hassa'nın ihale şartlarını hazırlamadan önce inşaat alanının sınırlarını net bir şekilde belirlemesi gerekiyordu. Zira söz konusu yapının bir sınırını oluşturan Beyazkule, sekizgen haliyle hem batısındaki mevcut rıhtımın hem de doğusunda inşası planlanan yeni rıhtımın şekillenmesinde köşe taşı rolünü üstlenmekteydi. Daha önce inşası tamamlanmış olan rıhtımın ölçü ve şekilleri emsal alınacağından, inşası planlanan rıhtım duvarı bu kuleden başlayacaktı. Hazine-i Hassa, inşaatın ihalesine katılacak girişimciler için on yedi maddelik bir "ihale şartnamesi" hazırladı.[157]

---

155 **A.b.,** lef 2.

156 **A.b.** De Longville'nin ilzam ve hatta icbar kokan ısrarlı taleplerine Nezaret'in Merkez Emlak Komisyonu'nun kendisine cevap verilmek üzere kaleme aldığı yazı diplomatik dil açısından dikkat çekicidir: "(…) Rıhtım inşasının mevkı'-ı icraya vad'ında sair rekabet ideceklere karşu kesb itdiği hakk-ı takaddümün muhafazası istirhamına dair Mösyö De Longville'nin iş bu istid'ası ve merbutı mutala'a olundu. Mezkûr liman ve rıhtım inşası imtiyazı ba irade-i seniye Hazine-i Hassa'ya muhvel olup Hazine **burasını istediği vecihle inşasına muhtar bulunmuş olduğundan** (...)", Bkz.: **A.b.;** BOA., **HH.THR.,** 208/35, lef 2(H. 26.B.1308/M. 7.III.1891).

157 BOA., **HH.THR.,** 208/31, lef 3(H. 17.CA.1307/M. 9.I.1890). Burada belirtilmesi gereken husus, ihale şartlarının belirlendiği ve ilan edildiği tarihin 26 Teşrin-i sanî 1305 olmasıdır. İhale şartnâmesi eklerde verilmiştir.

Sözü edilen ihale şartnamesine göre rıhtım duvarının uzunluğu erkekler hamamına kadar 335 metre, inşa edilecek duvarın seviyesi Beyazkule'nin önündeki mevcut rıhtım duvarı seviyesiyle aynı olacaktı. Doldurulacak rıhtım kordon boyunca derinlemesine tesviye edildikten sonra mermerle döşenecekti. Dolgusu yapılacak yerin her iki tarafında sıralı olarak ve 40 cm aralıklarla kazıklar çakılacak, iki cm kalınlığında sandıklama tahtaları ile kaplandıktan sonra dolgu işlemi yapılacaktı.

Çakılacak kazıklar "Karşıyaka" denilen 13 cm çapında ve ikisi bir yük ağırlığında meşe ağaçlarından olacağı gibi, adı geçen kazıkların başları uzunlamasına "filoniye"lerle, derinlemesine de "frengi" denilen gayet sert ağaçlarla birbirine bağlanarak set yapılacak, eğri büğrü, çürük ve istenilen evsafta olmayan ağaç ve tahtalar kullanılmayıp geldikleri yere iade edilecekti. İç kısımlar doldurulurken eşit oranda kum, kireç ve santorit karışımından oluşan harç ve güzelce kırılmış moloz taşlarla dolgu yapılıp üzeri ağaç tokmaklarla tesviye edilecekti. Dolgu işlemi bittikten sonra oluşan düzlem, üst tarafları işlenmiş mermer taşlarıyla kaplanacak, üçer metre uzunluğunda eşit aralıklarda toplam 20 destek duvarı dolgusu yapılacaktı.

İnşaat esnasında ilgili müteahhidin kullanacağı harcın bileşimi, idare mühendislerinin onayından geçmiş olacak, kullanılan harç ve taşlar istenilen özelliklerde değilse veya her ne suretle olursa olsun, yapılan rıhtım duvarının dikey olarak olması gereken doğrultuda bulunmaması durumunda derhal yıkılıp yeniden yapılacak, ortaya çıkacak zararı da müteahhit üstlenecekti. Bu iş için gerekli moloz taşlar Islahhane kapısı dışında bulunan Ömer Paşa Tabyası denilen yerden çıkarılacak ve masrafları müteahhit karşılayacaktı. Kordon mahallinin kaplanması için ihtiyaç duyulan mermerler "kuşaklık mermer" cinsinden temin edilecek ve taşıma işleminde masraf talep edilmeyecekti.

Adı geçen rıhtımın dolgu ve inşası için iki aşamalı süre verilecekti: Mukavelenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş ayda temel bitirilmiş olacak, geri kalan üst birimler 1900 senesinin Eylül veya Ekim ayından başlamak kaydıyla iki ay içinde bitirilecekti. Dolgu ve inşa işi belirtilen sürelerde bitirilmezse, resmi bir ihbarnameye veya protestoya gerek kalmadan geçecek her bir gün için müteahhit bir

lira zarar ödemek mecburiyetinde olacaktı. Dolgu ve inşa işleminin bitiş tarihinden 3 yıl zarfına kadar duvarlarda kısmen dahi olsa bir yıkılma belirtisi, istikamet değişikliği hâsıl olursa müteahhit duvarı yıkarak yeniden yapacak ve bunun için bir ücret talep etmeyecekti.

Yapılacak rıhtım duvarı Beyazkule'nin önündeki mevcut rıhtım duvarının bitişiğinden başlayacak ve doğuya doğru deniz hamamlarının erkek bölümünün 14 metre ilerisinden geçerek, hamamın yalılara bakan köşesi hizasına kadar doldurulacaktı.

Müteahhit'in inşaattan dolayı vuku bulacak istihkakları 15 günde bir Emlak İdaresi'nce senet karşılığında ödenecekti.

Yukarıda beyan edilen şartlar çerçevesinde işe talip olacak girişimciler muteber bir kefil göstermek zorunda oldukları gibi tasdik, harç, pul vs gibi bütün giderleri kendileri ödemekle sorumlu olacaktı.

Münakase (eksiltme) yoluyla ilan süresi, Rumî 30 Teşrini Sani 1305 (13 Kasım 1899) Perşembe günü saat 10'a kadardı. Bu günün sonunda geçici bir karar verilecek, Emlak İdaresi, bu günden sonra "eksiltme" yoluyla en düşük teklifi veren başka bir yatırımcının çıkmayacağına kanaat getirmesi durumunda, 1899 yılının Aralık ayının ikinci Cumartesi günü aynı saatte kesin ihaleyi gerçekleştirecekti.[158]

İhale şartları üçüncü şahıslara duyurulduktan sonra proje, artık belli bir aşama katetmiş sayılabilirdi. İhale şartlarında da belirtildiği gibi dolgu ve inşası tamamlanacak olan mahallin tesviyesi sonucunda elde edilecek alanın uzunluğu 335, eni batıda Hamidiye Caddesi'nin denizi dikey kestiği noktada 22, doğuda erkek deniz hamamlarında 17 metre[159] olacaktı. Bu ölçülere göre inşaatın toplam alanı yaklaşık 4500 metrekareye ulaşacaktı.

---

158 BOA., **HH.THR.,** 208/31, lef 3(H. 17.CA.1307/M. 9.I.1890). İhale şartlarının belirlendiği tarih ile ilan edildiği tarih 26 Teşrin-i sanî 1305/9 Aralık 1889'dur.

159 **A.b.**

Selanik Emlak İdaresi, dolgu işini önceden ilan ettiği şartlar doğrultusunda "eksiltme" usulüyle ihaleye çıkardı. İhale sonucunda iş, metre başına 6 lira 13 kuruş ile en düşük teklifi veren yatırımcıya kesin olarak ihale edildi.[160]

İhale sürecinde üzerinde durulması gereken nokta, geçici karara kadar ilan sürecinin beş gün gibi kısa bir zaman dilimine sıkıştırılmasıydı. İhalenin ilan edildiği günü dikkate almazsak, geçici ihale ilan süresi ile son katılım tarihi arasında ancak üç günlük bir süre vardı. Bu durumda geçici kararla kesin karar arasında iki haftalık bir süre kalıyordu. İlan sürecinin ilk kademesinin kısalığı dikkate alındığında ihalenin şeffaflık ölçülerine göre yapılmadığı düşünülebilir.

Yabancı girişimcilerin ihale sürecinde liman projesi için sundukları teklifleri de değerlendirmek ve bir şekilde sonuçlandırmak gerekiyordu.

2.7. Girişimcilerin Yaptığı Teklifler Ve Kurumların Görüşleri

2.7.1. Albert Dufour'un Teklifi

Selanik Limanı'nın ihale yoluyla mı yoksa imtiyazla mı inşa edileceği gündeme geldiğinde süreci yakından takip eden Padişah, limanın imtiyaz ile değil ihaleyle inşa edilmesini uygun gördü. Usulüne uygun olarak ilan edilen ihaleye birçok yabancı girişimci teklif verdi; ancak bunların çoğu imtiyaz hakkını alarak işe talip olmak istiyorlardı.[161]

Hazine-i Hassa liman inşasına talip olanların tekliflerine her zaman açık oldu. Talep toplama süresini uzun vadeye yayarak tekliflerin çoğalmasını ve içlerinden en makul olanını tercih etmeyi tasarlıyordu. Bu sayede kabul edilebilir buldukları tekliflerin sahipleriyle görüşüldü ve geçici mukavele şartları üzerinde müzakereler dahi yapıldı. Fransız Mühendis Mösyö Albert Dufour'un teklifi bu çerçevede

---

160 **A.b.,** lef 4.
161 BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 33, 34(H. 5.ZA.1311/M. 10.V.1894).

değerlendirilmesi gereken bir teklifti. Mösyö Dufour'un tecrübesi, taahhüt ettiği işleri zamanında bitirmesi, birçok ülkede tanınmış olması gibi özellikleri, kuşkusuz yaptığı teklifin değerlendirmeye alınmasına katkı sağlamıştı. Mösyö Albert Dufour ile yapılan müzakerelerde şartname, mukavelename ve tarife ücretlerinin müsveddeleri hazırlanmıştı.[162]

Yukarıda temas edilen geçici antlaşma metinlerine göre öncelikle bir sene zarfında "Selanik Limanı'nın İnşa ve İşletilmesi İçin Müşterekü'l-Menfa'a Reji Şirketi" adıyla bir şirket teşkil olunacaktı. Müteahhit inşa işinin tamamını 6.000.000 franka taahhüt ediyordu. Sözü edilen bu rakam başlangıç projesi, mukavelename, şartnâme, tarifeler, dalgakıran seti, sağ ve sol setler, demir yolları, liman ve gümrük binalarıyla sundurmalar, parmaklıklar ile liman inşa ve işletme işleri için gerekli olan alet ve edevatı kapsıyordu. Ayrıca Padişah İradesi'nin tebliği tarihinden itibaren altı ay içinde keşif işlemlerinin yapılması, anılan tarihten bir sene sonra da işe başlanılması ve dört yıl içinde işin tamamen bitirilmesi gerekiyordu.

Altı milyon franktan oluşacak inşa masraflarının beşte birini Hazine-i Hassa, geri kalan beşte dördünü müteahhit karşılayacaktı. Hazine-i Hassa kendi payına düşen hissesini Selanik emlak gelirlerinden karşılamayı tasarlarken, müteahhit borçlanma yolunu tercih edecekti. Her iki yöntemle ödenecek meblağ için senelik %5.5 faiz işletilecekti. Elde edilecek faiz ve 25 yıl boyunca limanın net gelirinden ayrılacak maktu bir bedelle Hazine-i Hassa'nın Selanik Emlak İdaresi'ndeki 14.600 Liraya ulaşan gelirinin yıllık gayri safisinden idare masrafları düşüldükten sonra kalan meblağ, sermayenin ödenmesine ayrılacaktı. Adı geçen bu meblağın yetersiz kaldığı durumlarda faiz ve anaparaya sarf edilmek üzere Osmanlı Bankası'ndan kaynak aktarılacaktı. Müteahhitin liman ve rıhtımı işletmeğe başladığı tarihten 15 yıl sonra Hazine-i Hassa, sermaye borçlarını kısmen veya tamamen ödeme konusunda muhayyerlik ayrıcalığına sahip olabilecekti.

---

[162] BOA., **HH.THR.,** 208/50(H. 4.Z.1310/M. 19.VI.1893); BOA., **HH.THR.,** 209/55,lef 33, 34.

Müteahhit, işi kabul ettiği tarihten itibaren Selanik Belediyesi'yle birlikte, emsaline uygun gümrük tarifeleri düzenlemek ve ücretleri buna göre tahsil etmek, gayrı safi gelirden işletme bedeli, idari ve sair mekânların korunması masrafı olarak %20 ayırmakla yükümlüydü. Bunlara ek olarak, Selanik Belediyesi'nin hakkı olan %3 bedeli de ayırdıktan sonra işletmenin net geliri ortaya çıkacaktı. İşletme, işçilik ve diğer masraflar için ayrılan %20'lik payın yetersiz olduğu durumlarda, eksik kalan meblağın müteahhit tarafından ödenmesi gerekecekti. Sermaye ve faize ayrılan meblağın fazla vermesi durumunda ortaya çıkan fazlalık, temettü geliri olarak kabul edilerek iki tarafın, işin tamamı için ortaya koyduğu meblağ oranında taksim edilecekti.

Denizde yapılacak dolgu işlemi Karantina binası ile batı taraftaki setin son noktası arasında kalan kısımda yapılacak ve bu işlemden elde edilecek arazi Hazine-i Hassa'nın malı olacaktı. Batı yönünde kalan setten itibaren Belediye Bahçesi'nin köşesine kadar yapılacak dolgudan elde edilecek arazi müteahhidin mülkü sayılacaktı. Yalnız Hazine-i Hassa kendisine ait olan arazi ile müteahhide ait olacak arazi arasından dilediğini tercih etme hakkına sahip olacaktı.

Kurulacak Osmanlı Şirketi'nin kaide ve esasları yukarıda sayılan şartların tamamının yerine getirilmesi ve devletin kanun ile nizamlarına uygun olması gerekiyordu. Müteahhit mukavelename, şartname ve tarifeleri düzenledikten sonra taahhütlerine teminat olarak Osmanlı Bankası'na 250.000 frank yatırmak zorunda olacaktı. Hazırladığı şartnameler detaylarıyla birlikte incelenecek, gerektiğinde diğer girişimcilere gösterilerek onların görüşleri alınacak ve bu çerçevede yeni değişiklikler yapılabilecekti. Diğer girişimcilerin görüş ve tekliflerine başvurulması, limanla ilgili tekliflerin olgunlaşmasını ve bir nevi en düşük teklifin; eksiltme/münakasa yönteminin işlerlik kazanmasını sağlamış oluyordu.

Hazine-i Hassa yukarda açıklanan şartlar doğrultusunda işletme ile birlikte liman ve rıhtım yapımını Albert Dufour'a vermeye sıcak bakıyordu. Bununla beraber

devletin çıkarları adına daha makul şartların oluşmasına zemin hazırlamak için teklif sahiplerine zaman tanıma görüşünde idi.[163]

Hazine-i Hassa, bir yandan yeni tekliflere açık kapı bırakıyor, diğer yandan Albert Dufour'un teklifini olgunlaştırmak istiyordu. Bunun için inşaatın masrafları, tarife ücretleri, antlaşma maddeleri ve diğer konularda adı geçen girişimci ile vardığı geçici mutabakatı, vilayetle bilirkişilerin görüşlerine sundu. Etkili, derin ve ayrıntılı bir incelemeden sonra valiliğin de görüş bildirmesiyle talebin neticelendirilmesi hedefleniyordu.[164]

2.7.2. Nafi'a Nezareti Fen İşleri Kaleminin Görüşü

Hazine-i Hassa, Mösyö Albert Dufour ile Selanik Limanı'nın inşası için hazırlayacağı mukavele ve şartname layihasını bilirkişilerin görüşüne sunduktan sonra ilk görüş Nafi'a Nezareti'nden geldi. Fen İşleri Kalemi'ne göre, uygulanacak %5,5 faiz oranı sonucunda liman işletmesince ödenecek tutar, gayri safi gelir üzerinden alınması planlanan %20'lik paydan ödenebilecekti.

Nezaret, söz konusu mukavelede Hazine-i Hassa'nın çıkarlarına aykırı bir husus tespit edemedi. İnşaatın eksiksiz olarak bitirilmesi durumunda mukaveleden kaynaklanabilecek olumsuz bir durum gözükmüyordu. Nezaret'in üzerinde durduğu tek olumsuz nokta, hükûmetin talep edebileceği vergiler idi. Talep edilmesi muhtemel vergilerin netlik kazanmaması, mukavelenin eksiksizliğine gölge düşürüyordu. Öte yandan İzmir ve Beyrut limanlarında tarifelerle ilgili olarak daha önce bir takım anlaşmazlıklar yaşanmıştı. Aynı konuda benzer anlaşmazlıkların çıkması durumunda Hazine-i Hassa'nın müdahil olması uygun olacaktı.[165]

---

[163] BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 33-36(H. 5.ZA.1311/M. 10.V.1894).
[164] BOA., **HH.THR.,** 208/50(H. 4.Z.1310/M. 19.VI.1893).
[165] BOA., **HH.THR.,** 208/5(H. 16.ZA.1310/M. 1.VI.1893).

Nafi'a Nezareti, yukarıda işaret edildiği gibi çok kapsamlı olmayan birkaç itirazın dışında, Mösyö Albert Dufour'la yapılan geçici antlaşma taslağını Hazine-i Hassa'nın çıkarlarına uygun bulmuştu. Ancak Selanik Emlak İdaresi ve kimi yabancı girişimciler Nafi'a Nezareti ile aynı fikirde değildi. Adı geçen çevrelerin görüş ve bakış açılarını aşağıda incelemeye çalıştık.

2.7.3. Selanik Emlak İdaresi'nin Görüşü

Selanik Vilayeti ile Emlak İdaresi, yapılacak inşaata doğrudan müdahil konumdaydılar. Bu yüzden Albert Dufour'la varılan geçici mutabakat çerçevesinde söz konusu kurumların Hazine-i Hassa'ya görüş bildirmek gibi bir sorumlulukları vardı. Emlak İdaresi mukavele, şartname ve ücret tarifeleri konularında yaptığı incelemeler sonucunda 28 Muharrem 1311'de bir rapor hazırladı.

Bu rapora göre Nafi'a Nezareti ile mutabık kalınan noktalar şunlardı:

1) Hâsılata uygulanacak yıllık faiz oranı %5.5 olacaktı.

2) İşletme, işçilik ve diğer masraflar için net olmayan gelirden %20 pay ayrılacaktı.

3) Belediye Sandığı için ayrılacak pay %3 olacaktı.

Emlak İdaresi yukarda sıralanan noktalarda bir sorun görmüyordu; ancak Hazine-i Hassa'nın sermaye için ödeyeceği 1.200.000 frank ile anaparaya uygulanacak yıllık %5.5 faiz oranının mukavelede yeterince açık olmadığını, yıllık %5.5 faiz haddinin de yüksek olduğunu düşünüyordu.

Selanik Emlak İdaresi'nin üzerinde durduğu bir diğer önemli nokta şuydu: Vilayet'e gönderilen keşif defterleri, valinin emriyle kurulan bir Fen Komisyonu tarafından tetkik edilmişti. Bu tetkike göre müteahhit, inşaatta kullanacağı her türlü malzeme için olması gerekenden daha fazla bir fiyat belirlemişti. Adı geçen idare, söz konusu araştırma sonucunda malzeme fiyatlarının %25'i aşan oranda şişirildiği

kanaatine vardı. Fen Komisyonu'nca incelenen fiyatların kabul edilmesi durumunda, müteahhitin kontoratoyu imzaladığı dakikada, inşa masrafının tamamı olan 6.000.000 frankın 1.200.000 frankını kazanmış olacaktı. Ayrıca, gerçekte sarf etmediği bu para için %5.5 oranında faiz alacaktı. Üstelik yapılan fiyat indirimlerine rağmen müteahhide "sarf ve olağanüstü haller" adı altında %20 raddelerinde bir meblağ kalıyordu. Emlak İdaresi özellikle bu noktada Hazine-i Hassa'nın dikkatini çekmeye çalıştı.[166]

İlgili maddede belirtilen ve şirketin hiçbir masrafa girmeksizin alacağı %5.5 faiz, şüphesiz Hazine-i Hassa'ya büyük bir yük getirecekti. Üzerinde mutabakata varılan mukavele geçici bir taslak metni olsa da, Hazine-i Hassa ve Nafi'a Nezaretleri'nin sorumluluk duygusuyla hareket ettiklerini ileri sürmek oldukça zor gözüküyor.

Emlak İdaresi, sözleşmenin 29'uncu maddesine atıfta bulunarak müteahhitin, liman hâsılatının %20'sini liman idaresi için tahsis etmesi gerektiğini hatırlattı ve tarifenin son fıkrasının ton başına 15 kuruş almayı ön gördüğü kısmını mercek altına aldı. Bu çerçevede Selanik Limanı'nın ithalat ve ihracat hacmi 200.000 tonalito üzerinden hesap olunduğunda, meydana gelecek 30.000 lira hâsılatın %20'ye denk gelen 6000 lirasının liman idaresine ayrılması gerekiyordu. Hâlbuki liman hâsılatının 10.000 lira olarak gerçekleştiği farz edilse, %20 üzerinden liman idaresine ait olması gereken tutar 2000 lira olacaktır. Bu meblağ dahi limanın işletme, işçilik ve diğer idari masrafları için yeterli olacaktı. Böylece işletme sahibi emek sarf etmeden 4000 lira kazanıyordu. Aradaki bu fahiş farkın giderilmesi için Hazine-i Hassa'nın, işletme giderlerine ayrılan %20'lik payı yeniden değerlendirmesi kaçınılmaz gözüküyordu.

Emlak İdaresi, Selanik Limanı'nda uygulanması düşünülen Beyrut tarifelerini de yüksek buluyordu. Bu yüzden bu tarifelerin uygulanmasında birtakım sorunların çıkma olasılığını yüksek görüyordu.[167]

---

166 BOA., **HH.THR.,** 208/57, lef 1(H. 28.M.1311/M. 3.IX.1891).
167 **A.b.**

Öyle görülüyor ki, Nafi'a Nezareti'nin raporu ile Emlak İdaresi'nin hazırladığı rapor arasında büyük farklılıklar vardı. Nafi'a Nezareti'nin üzerinde durmadığı birçok nokta hakkında farklı bakış açılarının ortaya konması, Emlak İdaresi'nin süreci yakından takip etmesinin bir sonucu olarak yorumlanabileceği gibi Nafi'a Nezareti ile girişimciler arasında önceden bir görüşme yapılmış olabileceği de akla gelmektedir.

Hazine-i Hassa yapılan sözleşmeyle ilgili olarak yukarıda adı geçen resmi kurumların dışında iki uzmanın daha görüşünü almıştı. J.Arslan ve Mühendis Gallan görüşlerinde daha çok inşaatın nitelikleri üzerinde durmuşlardı.[168]

Bu raporlardan anlaşıldığı üzere en ayrıntılı ve teknik konulara en fazla değinen rapor, Selanik Emlak İdaresi'ne ait olanı idi. J.Arslan ve Gallan'nın mukaveleye ilişkin raporu ise teknik konulardan çok, Selanik'in ticarî yüküne ve limanın, Selanik'in yükünü kaldırabilecek şekilde iyi planlanıp planlanmadığına yönelikti.

2.7.4. Anjşi Kenpell'in Teklifi

Liman inşa fikrinin henüz taslak aşamasında olduğu dönemde bunun birçok girişimcinin ilgi odağı haline gelmesini normal bir gelişme olarak görmek gerekirdi. Fakat iş ekonomik boyutundan çıkmış adeta siyasî bir boyut kazanmıştı. Oldukça kârlı gözüken bu yatırımdan mümkün olan en büyük payı kapabilme arzusu, Fransa ve İngiltere'yi karşı karşıya getirmeye yetmişti.[169] Her iki ülkenin Selanik konsoloslukları, liman ve rıhtım ihalesinin kendi ülke girişimcilerine verilmesi için İdare, Vilayet ve Nezaret nezdinde kulis faaliyetleri yapmıştı. O kadar ki ihale için resmi teklif süreci başlamadan önce Londra'da sermaye toplayıp Selanik Limanı adına kumpanya kuranlar dahi olmuştu.

Londra'daki bu hareketlilik, Selanik Limanı'nın batılı girişimciler nezdinde ne kadar kârlı bir yatırım olduğunu açıkça gösteriyordu. Nitekim İngiliz

---

168 BOA., **HH.THR.,** 208/51(R. 1.IV1309/M. 14.VI.1893).
169 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 144.

girişimcilerinden Anjşi Kenpell, Selanik Liman ve Rıhtım İnşası için gerekli olacak sermayeyi toplayarak kumpanya kurmuş ve sözleşme metinlerini İstanbul'a göndermişti.[170] Limanın inşasından sorumlu olan Selanik Emlak İdaresi, adı geçen İngiliz girişimcinin bu teklifini temin etmiş ve incelenmeye değer bulmuştu.[171]

2.7.5. Adı Gizli Bir Girişimcinin Teklifi

Albert Dufour'un teklif ettiği şartlarda, fakat onun önerdiği 6.000.000 franklık toplam maliyetten daha düşük bir fiyatla ihaleye talip olanlar da vardı. Hazine-i Hassa bu girişimcinin ismini açıkça zikretmeyi uygun görmedi. Ama sözü edilen bu gizli girişimcinin teklifini o kadar ciddiye aldı ki, teklif dosyasının İstanbul'a getirtilmesini sağlamak için sırf bu işle ilgilenmek üzere bir memurunu görevlendirdi.[172]

2.7.6. Nikolaki Pantelidy'nin Teklifi

Yabancı sermayenin bir diğer yerli temsilcisi olan Nikolaki Pantelidy, Hazine-i Hassa'nın kendi hesabına inşa ve işletmesini istediği Selanik Limanı, rıhtım ve tramvay hattının inşa şartlarına dair bilgi talebinde bulunmak üzere Nezaret'e başvurmuş, elde ettiği bilgi ve belgeleri müvekkilleri ile paylaşmıştı. Adı geçen girişimci, Hazine-i Hassa Mühendisi Jorj Arslan tarafından çizilen plan ve haritalara göre inşa edilecek liman ve rıhtım için Nezaret'in ön gördüğü şartları kabul etmedi. Nezaret'in karşısına yeni teklifle çıkmayı çıkarına daha uygun buldu. Bu bağlamda Nikolaki Pantelidy 23 Tişrinevvel 1309'da Hazine-i Hassa'ya bir teklif sundu. Teklife göre gayr-i safi gelirin %10'u Hazine-i Hassa'ya bırakılacaktı. Limanın 99 yıllık

---

170 BOA., **HH.THR.,** 208/61(H. 15.M.1311/M. 29.VII.1893).

171 BOA., **HH.THR.,** 208/61. Selanik Emlak İdaresi, Anjşi Kenpell'in Hazine-i Hassa'ya gönderdiği mukavele ve şartnâme nüshalarını şifreli telgrafla istemesi, Londra-Paris çekişmesinde taraflardan birinin ihaleyi alma noktasında muhtemel baskısını önlemeye yönelik bir tedbir olarak düşünülebilir. Şifreli telgraf ve çözümü için Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/61.

172 BOA., **HH.THR.,** 208/59(R. 10.VII.1310/M. 22.VII.1894).

imtiyaz hakları iki aşamada kullanılacaktı; ilk aşamada 75 yıllık süreyle, kurulacak yeni şirket, ikinci aşamada 29 yıllık süre ile Hazine-i Hassa söz sahibi olacaktı.[173]

2.7.7. İmtiyazsız Olarak Yapılan Teklif

Hazine-i Hassa, imtiyaz seçeneğini devre dışı bırakarak daha farklı bir yolla inşa işinin üstesinden gelemez miydi? Limanı bir müteahhide yaptırdıktan sonra doğrudan veya dilediği vasıtayla işletme işlemlerinin altından kalkabilir miydi? Ve bu yöntemden Hazine-i Hassa'nın kârı ne olabilirdi? Teklif alma sürecinde bu ihtimal üzerinde de duruldu ve taliplilerle Hazine-i Hassa arasında bir dizi müzakere yapılmaya başlandı. Bu müzakerelerde yapılacak işler ve bu işlerin yürütme usulü detaylı olarak ele alınmıştı.

Yapılacak limanın ana ebatları belliydi; iki kol arasında inşa edilecek rıhtım 45 m genişliğinde ve 540 m uzunluğunda öngörülmüştü. Bu haliyle rıhtım, Galata Köprüsü'nden 75 m daha uzun olacaktı. Rıhtımın doğu tarafında 200 m uzunluğunda ve 90 m genişliğinde bir taş iskele, batı cihetinde de yine aynı uzunlukta, fakat 50 m genişliğinde ikinci bir taş iskele, bu iskelenin batıya doğru hemen bitiminde 50 m uzunluğunda ve 8 m genişliğinde bir siper rıhtımı ve nihayet limanın açığında 560 m uzunluğunda, 4.5 m genişliğinde bir dalga kıran inşa olunacaktı. Bunlara ek olarak demir ve tuğladan 8000 metrekarelik alana sahip dükkânlar, nakliyeyi kolaylaştırmak için istasyonları limana bağlayan demiryolları, raylar üzerinde hareket edebilen ve buharla çalışan vinçler yapılacak işler arasındaydı. Rıhtım, dalgakıran ve yan iki iskele arasında kalan havuz, Marsilya'da Julyet denilen havuzun benzeri olup alanı

---

[173] Kurulacak şirketin liman imtiyaz haklarından istifade etme süresi belgede 75 yıl olarak verilmiştir. Hükûmetin kullanacağı süre bu rakama ilâve edildiğinde imtiyaz süresi 104 yıla çıkmaktadır. Oysa toplam imtiyaz süresi 99 yıl olacağına göre şirketin kullanacağı süre 70 yıl olmalıdır. Belgede verildiği gibi şirkete tanınacak süre 75 yıl olarak kabul edilirse, bu durumda Hazine-i Hassa'nın istifade edeceği süre 24 yıl olmalıdır. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/62(H. 4.C.1311/M. 13.XII.1893).

186.600 metrekareye ulaşacak ve havuzun hiçbir tarafının derinliği, 8,5 metreden daha az olmayacaktı.[174]

Masrafı asgari düzeye indirmek için yapılacak yeni limanın, o anda var olan sahilin üzerinde inşa edilmesi fikri gündeme geldi. Fakat mevcut sahilin çok çamurlu ve sığ olmasının, yapılacak hafriyat masraflarının liman masrafını katlayacağı ortaya çıktı. Bu durumda en makul gözüken yol, limanı mevcut sahilin 85 m açığında inşa etmek ve bu suretle sahil ile liman arasında yaklaşık 46.000 metrekarelik bir alan elde etmekti.

İnşa edilecek limanın maliyetine gelince, dört yıl boyunca dirayetli on kadar girişimci ile "eksiltme" usulüyle yapılan müzakereler sonucunda toplam maliyetin 8.000.000 frank olacağı tahmin edilmişti. Limanın 85 metre açıkta inşa edilmesiyle elde edilecek 46 bin metrekarelik alanın 5.400 metrekarelik bölümü gümrüğe tahsis edilecek, zorunlu yollar için gerekli yerler ayrıldıktan sonra geri kalan 27.300 metrekarelik alan beş arsaya bölünecekti. Hazine-i Hassa bu beş arsayı 1.500.000 frank karşılığında mülkiyetleriyle birlikte girişimciye bırakmayı uygun görüyordu.

Liman, bütün tesisatı, teferruatı, gümrük ve zorunlu yollara tahsis edilecek arsaları karşılığında 6.500.000 franka taliplisine verilebilecekti. Bu durumda toplam rakamın beşte birine tekabül eden 1.300.000 frankı dört senede ve dört taksitte Hazine-i Hassa, geri kalan 5.200.000 franklık kısmı müteahhit ödeyecekti. Sözü edilen bu ödeme 20 sene zarfında ve %5 faizle senelik gelirden karşılanacaktı. İnşaatın tamamı padişah iradesinin yayımlandığı tarihten itibaren beş yıl içinde tamamlanacaktı.

Rıhtım, taş iskeleler ve batıdaki siper duvarının temellerle birilikte derinliği 13 metreyi geçmesi durumunda müteahhit taahhütlerinden sorumlu tutulmak mecburiyetindeydi. Son işlem, geçici kabul tarihinden itibaren geçecek bir yılın son günü olacaktı. Bu günde Hazine-i Hassa'ca oluşturulacak teknik bir heyet tarafından limanın bütün aksamı yeniden teknik kontrolden geçirilecekti. Teknik heyetin

---

[174] BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 51(H. 25.Ş.1313/M. 10.II.1896). Ayrıca bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/3, lef 1(H. 27.M.1314/M. 8.VII.1896).

vereceği olumlu rapordan sonra artık müteahhidin hiçbir müdahalesi ve sorumluluğu kalmadan Hazine-i Hassa liman ve rıhtımı dilediği gibi işletebilecekti. Gayri safı hâsılatın %20'si Hazine-i Hassa'ca işletme masrafı olarak alıkonulacak ve geri kalan %80'i müteahhidin sarf etmiş olduğu meblağın faiz ve anaparasına karşılık olmak üzere Osmanlı Bankası'na emaneten tevdi edilecekti. Yüzde seksenlik pay müteahhidin anapara ve faizlerini karşılamadığı durumlarda Hazine-i Hassa'nın Selanik'te bulunan emlak gelirleri devreye sokulacaktı.[175]

Deniz altında yapılacak işin bitim tarihinden itibaren bir sene sonraya kadar geçecek süre zarfında girişimci serbest kalmayacak, yapılan işin sağlam olmaması durumunda ileride doğacak bütün masraflar müteahhide ait olacaktı. Hazırlanan mukavelenamenin 24'üncü maddesinde ifade edildiği gibi Hazine-i Hassa, beşer sene müddetle limanın müteahhit tarafından işletilmesini resmen talep etmesi durumunda, gayri safi hâsılatın %20'sini Hazine-i Hassa alacak, buna karşılık idare, işletme ve tamirat gibi masrafları müteahhit karşılayacaktı. İleride Hazine-i Hassa'nın böyle bir talebi vuku bulursa girişimcinin kabul etmeme gibi bir tasarrufu olmayacaktı. Bu yüzden hazırlıklı olmak kabilinden müteahhidin işletmeyi nasıl yapacağını açıklayan bir mukavele örneği hazırlaması koşulan şartlardandı.

İmtiyazsız bir şekilde sözü edilen tesisleri inşa etmek için başvuran güçlü sermayedar sayısı dörttü. Bunlardan biri İtalyalı Mösyö Almaca'ydı. Almaca, limanın inşa masraflarının dört sene vade ve dört taksitte tamamen Hazine-i Hassa tarafından ödenmesi durumunda dolgusu yapılacak 27.000 metrekarelik araziyi 1,5 milyon frank bedel ile satın alacağını ve işin tamamını 6.250.000 frank karşılığında inşa edeceğini bildirdi.

İkinci teklif ise Dersaadet Rıhtım Şirketi tarafından geldi. Bu şirket, adı geçen arazinin mülkiyetini 1,5 milyon frank karşılığında satın almayı kabul etmedi. Buna karşılık işin tamamı için 8.000.000 franklık bir teklif getirdi; ancak Hazine-i Hassa ilk teklifte olduğu gibi Dersaadet Rıhtım Şirketi'nin teklifini de kabul etmedi.

---

[175] BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 51-52(H. 2.Ş.1313/M. 10.II.1896).

Yukarda sözü edilen esaslara göre düzenlenmiş mukavele ve planlara tamamen uyan iki teklif vardı. Bu tekliflerden biri Fransız girişimcilerinden Mösyö Bartissol'e, diğeri de İtalya'nın Viyana sefiri Kont Nikra'nın damadı Kont Liyotlo Nikra'ya aitti. Bartissol'un verdiği teklif 6.5 milyon franktı. Buna karşılık Liyotlo Nikra'nın teklifi ise 6.300.000 franktı.

Liyotlo Nikra'nın %2,5 daha az teklifte bulunmasına karşılık ihaleyi Bartissol'e vermeyi daha uygun gören Hazine-i Hassa'ya göre Bartissol'un şöhret ve eserleri daha iyi biliniyordu. Hazine-i Hassa böyle önemli tesislerde yüzde ikilik bir farkı görmeme taraftarıydı ve ihalenin Bartissol'e verilmesi yönünde padişaha görüş bildirme kararı aldı.[176]

2.7.8. Bartissol'ün Teklifi ve Projesi

Yukarıda da işaret edildiği gibi Hazine-i Hassa, ihalenin Mösyö Bartissol'e verilmesi taraftarıydı. Bu konudaki görüş ve düşüncelerini 4 Muharrem 1314/4 Haziran 1312 tarihinde padişaha tekrar arz etmiştir.[177] Padişah II. Abdülhamit gelen arzı inceleyerek Hazine-i Hassa'nın görüşü doğrultusunda nihai kararını verdi. Buna göre Selanik'te eklentileriyle birlikte bir limanın tesis ve inşası ihalesi 17 Muharrem 1314/17 Haziran 1312 tarihinde yayımlanan padişah iradesiyle Fransız Mösyö Bartissol'e verilmiş oldu. Hazırlanan şartname ve mukavelenamenin 8'inci maddesine göre, irade-i seniyye kararının Bartissol'un kanuni vekili Mösyö Charles Cotard'a bildirilmesi tarihinden itibaren bir ay içinde Osmanlı Bankası'na 150.000 franklık kefalet akçesi yatırılması gerekiyordu.[178] Yine mukaveleye göre denizden kazanılacak olan 25 hektarlık arazinin de mülk sahibi Mösyö Bartissol olacaktı.[179]

---

176 **A.b.,** lef 52-53. Padişaha yapılan arz ve Hazine-i Hassa'nın benzer görüşleri için bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/1(H. 5.M.1314/M. 16.VI.1896.

177 BOA., **HH.THR.,** 210/1. Hazine-i Hassa, terchin Edmond Bartissol yönünde kullanılmasının daha isabetli olabileceğine dair görüşünü ilk defa 29 Kanunissani 1311 (11 Ocak 1896) tarihinde padişaha arz etmişti. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/3, lef 3(H. 27.M.1314/M. 8.VII.1896).

178 BOA., **HH.THR.,** 210/2, lef 1-3(H. 20.M.1314/M. 2.VII.1896). Padişah iradesinin bir sureti 20 Haziran 1312/3 Temmuz 1896'da Bartissol'un vekili Mösyö Cotard'a tebliğ edilmişti. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/3, lef 3(H. 27.M.1314/M. 8.VII.1896).

179 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 131.

Fransa Mebusan Meclisi üyelerinden Mösyö Bartissol ile Mösyö Konar, kullanılacak taşların hangi taş ocaklarından temin edileceğini araştırmak ve limanın zemin muayenesini yapmak üzere Selanik'e geldiler. Çünkü limanla rıhtım inşasında kullanılacak taşların dalgaların darbelerine dayanıklı, sert ve jeolojik açıdan genç kaya bloklarından olması esastı. Ayrıca taşların oturacağı zeminle liman ve rıhtımın konumu konusunda hâlâ şüpheler vardı. Selanik Emlâk-ı Hümayun Mühendisi Horasan Efendi adı geçen heyete refakat etmekle gerekli yardım ve kolaylığı sağlamak, teknik açıdan ihtiyaç duyulacak bilgileri bütün ayrıntılarıyla birlikte sunmakla görevlendirildi.[180]

2.8. Jorj Arslan'ın Projelerle İlgili Değerlendirme Raporu

Müteahhit Bartissol, mukavelename ve şartnamenin 3'üncü maddesine istinaden 31 Teşrinevvel 1896 tarihinde Selanik Limanı inşasıyla ilgili kesin planla birlikte proje, harita ve krokileri Hazine-i Hassa'nın onayına sundu. Buna karşılık Hazine-i Hassa, nihai onaydan önce plan ve projelerin son defa sistematik olarak yeniden gözden geçirilmesini, ihmal edilen bir hususun var olup olmadığının araştırılmasını istedi. Hazine-i Hassa'nın Fen Müşaviri Arslan Efendi[181] Selanik Limanı ve eklentileriyle alakalı bütün projeleri inceledikten sonra bir rapor hazırladı. Arslan Efendi söz konusu raporu 20 Kânunuevvel 1896 tarihinde Hazine-i Hassa'ya sundu.

Arslan Efendi, plan ve projeleri sistematik olarak tasnif ettikten sonra 1'den 29'a kadar numaralar verdi. Numaralanan evrak, limanın genel planları, deniz dalgası profilleri, dış siper duvarı, taş iskelelerle rıhtım duvarlarının enine kesit şekilleri, rıhtımları, lağımları, halkalarla palamar babalarının planlarını; ambarlar, mağaza, vinç, parmaklık ve liman fenerlerinin kesit planlarını; demir yollarının vaziyetini, taşocakları, geçici demiryolları, imalathaneler, gaz ve su şebekesinin planlarını, bir

---

[180] Araştırma ve muayene sonunda müteşebbislerden biri (bu, muhtemelen Bartissol olmalı) İstanbul'a gelerek daha sonra alınacak ihalenin alt yapısını oluşturdu. BOA., **HH.THR.,** 208/69(H. 21.C.1313/M. 9.XI.1895).

[181] Başmühendis Arslan Bey görevindeki liyakattan dolayı çeşitli zamanlarda nişanlara da layık görülen bir mühendisti. Bkz. **Mîzan** Gazetesi, S. 39(23.L.1304/14.VII.1887), s. 322.

müşterek bina ile gümrük projesini ihtiva etmekteydi. Arslan Efendi demiryolları, ambarlar, vinç, su ve gaz borularıyla müşterek gümrük binası projeleriyle alakalı olanlarla ilgili olarak yapılacak bir işlem olmadığı kanaatindeydi.

Rapora göre, müteahhit tarafından tanzim edilen genel plan, şartnamenin ikinci maddesi hükmüne ve mukavelenameye ilişik başlangıç layihasına uygundu. Liman, rıhtım, taş iskele ve siper duvarlarının ebatları başlangıç layihasında gösterilen ölçülerle tamamen aynıydı. Ambarlar, demiryollarının mevkileri, gümrük, sıhhiye ve limanın idari mevkileri, Rüsumat Emaneti ile Şimendifer Kumpanyası'nın kendi aralarında varacakları mutabakattan sonra tayin edilmesi kaydıyla genel planlarının kabul edilmesinde bir sorun yoktu.

Dalga ve çamur profillerinde gösterilen yüksekliklerden sarfı nazar edilmek üzere sağlam toprak üzerine tesis edilmesi lazım gelen bütün rıhtım duvarlarıyla taş iskelelerinin bulunduğu yerdeki çamur taranmak kaydıyla bu profillerin tamamı onaylanabilirdi. Bununla birlikte dış siper duvarları ile su altındaki setlerin tabana uygulayacağı ağır baskı neticesinde denizin dibindeki çamurun açığa çıkabileceği ihtimalini göz ardı etmemek gerekiyordu.

Rıhtım, taş iskele ve siper duvarlarının enine kesitlerini gösteren profiller şartnamenin içeriğine uygun olarak çizilmişlerdi. Fakat Arslan Bey bu tip planların onayı için, deniz altındaki temel setlerin dış taraflarının en büyük kaya parçalarıyla iyice tahkim edilmesi kaydının getirilmesi gerektiği görüşündeydi. Batı taraftaki taş iskelenin dış temel seti 10 numaralı planda gösterildiği şekliyle kabul edilebilirdi.

Planda gösterildiği gibi taşocaklarından çıkacak taş kırıntılarıyla ufak taşlar ancak denizin dolgu işleminde kullanılabilirdi. Rıhtım duvarı, lağım, merdiven, halka ve palamar babaları ile ilgili plan ve projelerden 12 numaralı olanı kabule şayan görülmüyordu. 13 nolu planın onaylanması, kırmızı kalemle yapılan değişikliğin kabul edilmesiyle ancak mümkün olabilirdi. Merdivenlerin sayısı 9'dan daha az olmamak şartıyla kabule şayandı; ancak halka ve palamar babalarından her birinin ötekine göre 25 metre mesafede yerleştirilmesi şartının aranması gerekiyordu.

Raporda, Beyazkule yakınlarında Hazine-i Hassa arazisi üzerinde inşa edilecek imalathane, taşocakları için istimlâk edilen arazinin sınırları ve taş sevkıyatı için tasarlanan geçici demiryolları ile ilgili olan 24, 25 ve 26 nolu plan ve projelerin Selanik Limanı İnşaat Komiseri'ne havale edilmesi öneriliyordu. İmalathane için geçici olarak kullanılacak arazinin icar bedeline karşılık müteahhidin tazminat ödemesi, taşocaklarından imalathanelere kadar geçici demiryolu tesis edip etmeyeceği meselesinin adı geçen inşaat komiseri ile vuzuha kavuşturulması gerekiyordu. Rıhtımlar üzerinde geçici olarak inşa edilecek demiryolu meselesinin yerel idareyle konuşulması ve ona göre bir uzlaşmaya varılması gerekirdi. Bunun için de yerel idarenin geçici bir süreliğine girişimciye ruhsat vermesi gerekiyordu.[182]

Özetle Arslan Bey'e göre, müteahhit tarafından takdim edilen projeler, mukavelenameye ve şartnameye ilişik başlangıç lâyihasına, nihayet Selanik Limanı inşasına dair şartnameye uygun olup, projelerde gösterilmiş olan tadilat ve itiraz kayıtlarına riayet olunmak şartıyla 1'den 16'ya kadar tasnif edilmiş proje ve planların onaylanmasında teknik açıdan bir sakınca yoktu.

Arslan Bey ayrıca, taşocaklarına, imalathanelerle geçici demiryollarına yönelik 17'den 29'a kadar olan diğer plan ve projelerin, liman komiseri Horasan Efendi'nin incelemesinden ve görüşü alındıktan sonra onaylanmasının daha münasip olacağı kanaatindeydi.[183]

Bütün teklifler değerlendirildikten, ilgili kişi ve kurumların görüşleri alındıktan sonra ihalenin Mösyö Edmond Bartissol'e verilmesi kararlaştırıldı. Artık taraflar mukavele maddelerini müzakere etmeye hazırdırlar. Hazine-i Hassa Nazırı Mikail Paşa ile Fransa tebaasından müteahhit Mösyö Edmond Bartissol arasında imzalanan 27 maddelik mukavelede, inşa edilecek yapının nitelikleri, yapılacak masraf, elde edilecek varidat belirlenmiş, ayrıca 23 maddelik şartname de imzalanmıştı.[184]

---

182 BOA., **HH.THR.,** 210/8, lef 2, 6(H. 1314.B.23/M. 28.XII.1896). Halka ve palamar babalarından her birinin ötekine göre 25 metre mesafede yerleştirilmesi şartı için bkz.: BOA., **HH.THR.,** 213/37, lef 2(R. 13.X.1315/M. 26.X.1899).

183 BOA., **HH.THR.,** 210/8, lef 2, 6.

184 BOA., **HH.THR.,** 212/37(ty.). Söz konusu mukavele ve şartnâme ekler bölümünde verilmiştir.

Mukavele ve şartname esasları karşılıklı imza edildikten sonra Selanik'te yepyeni bir dönem başlamış ve değişimi sağlayacak olan limanın inşasına engel teşkil edecek bir unsur kalmamıştı. Elbette ki, inşaatın hazırlık aşamalarında öngörüldüğü kadar pürüzsüz bir süreç yaşanmasa da, liman ve rıhtım inşaatı hem hükûmet açısından hem de Osmanlı ile ticarî ilişkileri olan ülkeler açısından büyük bir ilgiyle takip edilmişti.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.MODERN BİR LİMANA DOĞRU: İNŞA SÜRECİ

3.1. Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nin Kuruluşu

30 Haziran 1896'da Selanik Limanı'yla bütün eklentilerinin inşa edilmesi ve gerektiğinde işletilmesi için padişah iradesi yayımlanmıştı. Bunun üzerine Hazine-i Hassa'yla Mösyö Edmond Bartissol arasında 20 Temmuz 1896 tarihinde İstanbul'da bir mukavele imzalanmıştı. Söz konusu mukavelenin dokuzuncu maddesine göre adı geçen müteahhitin, taahhütlerini[1] yerine getirebilmek için bir Osmanlı anonim şirketi kurmak zorundaydı.[2] Taraflar arasında hazırlanan Selanik Limanı Osmanlı Şirket-i İnşaiyesi (Société Ottomane de Constuction du Port de Salonique) Dâhili Nizamnamesi bitirildiğinde tarih 12 Ekim1897'yi gösteriyordu. Hazırlanan dâhili nizamname sözü edilen şirketin kesin kuruluşu için yeterli değildi. Kesin kuruluş için dâhili nizamnamenin 7'nci maddesinde aranan şartların[3] yerine getirilmesi ve nizamnamenin Nafi'a Nezareti'nin hukuk ve teknik birimlerinin incelemesinden geçmesi gerekiyordu.[4] Kurumlar arasındaki yazışmalar uzun sürünce şirketin kesin kuruluşu 1898 yılının ortalarına kadar uzadı.[5]

---

1 "(...) Müteahhid-i mûmâ ileyh taahhüdât-ı vâkı'asının icrası içün Selanik Limanı Şirket-i İnşâiyesi ünvanıyla bir şirket-i Osmanîye teşkîlinde muhtardır(…)." Bkz.: BOA., **HH.THR,** 221/1(H. 9.S. 1314/M. 20.VII.1896).

2 "Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâret-i celîlesiyle teâtî edilen 9 Safer sene [1]314 târîhlü mukâvelenâme mûcebince Selanik limanıyla bilcümle müştemilâtının inşası ve ilerüde idâresi ve işledilmesi hakkında şeref-sâdır olan 17 Muharrem sene [1]314 ve 17 Haziran sene [1]312 târîhlü irâde-i seniyye-i mülûkâneye tevfîkan Mösyö Edmond Bartissol kendisine verilen hukûk ve vezâif ve bi'l-mukâbele tarafından edilen taahhüdâtın icrâsı içün şerâit-i âtiyeye ve mukâvelenâmenin dokuzuncu maddesine istinâden bir Osmanlı anonim şirketi teşkîl eylemişdir (…). Bkz.: BOA., **A.DVN.MKL.,** 40/1 (R. 29.VII.1313/M. 11.X.1897); BOA., **HH.THR,** 221/1 (R. 9.S.1314/M. 20.VII.1896).

3 "Şirket on bin hisse senedâtı imza edildikten sonra ve bu hisse senedâtından onda biri istihsâl olunduktan sonra sûret-i kat'iyyede teşekkül etmiş addolunacak (…)."**A.DVN.MKL.,** 40/1.

4 "(…) Selanik limanı ile rıhtımı için Mösyö Bartissol'un teşkîline mezun bulunduğu anonim şirketi nizâmnâmesinin tedkîkâtı bi'l-icrâ mündericâtı ve muhteviyâtı tesisât-ı nâfia hakkında bâ-irâde-i seniyye-i hazret-i padişahi tesis olan matbu numûneye ve şimdiye kadar kabul ve tasdik edilen nizâmât-ı dahilîye ve anonim şirketleri hakkındaki kavâid-i mevzûa muvafâfık bulunduğu

5.000.000 frank sermaye ile kurulan şirketin meclis idare başkanlığını Edmond Bartissol yürütecekti. Theodor Berger, Charles Cotard ve Jules Robert de adı geçen şirketin azalığına getirildiler. Şirketin merkezi Dersaadet'te olacak ve Charles Cotard, azalık görevinin yanında şirketin Dersaadet'teki temsilciliğini de yürütecekti.[6] Bunun yanında şirket hem yurt içinde hem de yurt dışında şubeler açabilecekti. Şirketin unvanı, "Selanik Limanı Osmanlı Şirket-i İnşaiyesi" olacak ve haiz bulunduğu Osmanlı şirketi sıfatıyla Osmanlı Devleti'nin kanunlarına tabi olacaktı. Uzatma ya da fesih olmadığı sürece şirketin süresi 24 yıldan ibaretti.[7]

Beş milyon franktan ibaret olan sermaye 10.000 hisseye bölünecekti. Her bir hisse 22 Osmanlı Lirası veya 500 Fransız Frankı değerinde olacaktı. Genel Kurul, şirketin sermayesini %50 oranında artırabilecek ve gerekli gördüğü takdirde tedavüle tahvil çıkarabilecekti. Şirket, on bin hisse senedini imza ettikten ve sermayenin onda birini Hazine-i Hassa'ya ödedikten sonra kati surette kurulmuş sayılacaktı.[8]

Şirket 16 Nisan 1897'de Paris'te yaptığı ilk toplantının ardından 5.000.000 franklık sermayenin tamamını imzaladı. Sermayenin onda birine tekabül eden 500.000 franklık bedeli Osmanlı Bankası Paris Şubesi'ne yatırdı. Böylece şirket, dâhili nizamnamenin altıncı ve yedinci maddelerinde aranan şartları yerine getirdi. Sıra şirketin kati olarak kurulduğunun ilgili makamlarca ilan edilmesine gelmişti.[9] Ticaret ve Nafi'a Nezareti'nin Hukuk Müşavirliği ile Hesap İşleri İdaresi'ne göre şirketin kati kuruluşunun ilan edilmesinde hukuki ve teknik açıdan bir sakınca yoktu.[10]

---

anlaşılmasına mebnî ale'l-husûs muâmele-i tasdikiyesi îfâ olarak (…)." Bkz. BOA., **HH.THR,** 210/35, lef 31(R. 11.VII.1312/M. 24.IX.1897).

5 BOA., **HH.THR.,** 211/20, lef 1(R. 5.II.1314/M. 18.IV.1898).

6 BOA., **HH.THR.,** 211/20, lef 2(R. 5.II.1314/M. 18.IV.1898).

7 BOA., **A.DVN.MKL.,** 40/1; BOA., **HH.THR,** 221/1.

8 BOA., **A.DVN.MKL.,** 40/1.

9 BOA., **HH.THR.,** 211/20, lef 2(R. 5.II.1314/M. 18.IV.1898).

10 BOA., **HH.THR.,** 211/20, lef 1.

3.2. Resmi Temel Atma Töreni

Mösyö Bartissol şirketin kuruluş sürecini tamamladıktan sonra bazı teknik incelemeler yapmaya ve inşaatta kullanılacak malzemelerle ilgilenmeye başladı. İlk etapta taş çıkarma ve taraklama işleri ile dalgakıran üzerinde durmuştu. Bartissol liman ve rıhtım inşaatı ile ilgili bütün hazırlıklarını tamamladıktan sonra, 7 Kanunievvel 1313 (20 Aralık 1897) Pazar günü resmi bir tören düzenlenerek limanın temeli atıldı. Tarak Dubası üzerinde kesilen kurbanlar ve yapılan dualar eşliğinde düzenlenen törene Selanik valisinin yanı sıra paşalar, mülki ve askerî erkân, kentin ileri gelenleri, tüccar, halk ve dost ülkelerin konsolosları katılmıştı.[11] Tören kurdelesinin kesilmesinin ardından tarak gemisi taraklama işlemine başladığı gibi ona yanaştırılan ikinci bir dubadan farklı büyüklükte birkaç metreküp kaya parçası denize indirilerek liman inşaatına resmen başlanmış oldu.[12]

3.3.Taş Ocaklarının Liman İnşaat Şirketine Tahsisi

Bartissol, limanın zemin tetkikini yapmak üzere Selanik'e geldiğinde, kullanılacak taşların hangi taş ocaklarından temin edileceği meselesi gündeme gelmiş ve arkadaşı Mösyö Konar'la birlikte araştırmalar yapmıştı.[13] Ayrıca Dersaadet Rıhtım Şirketi mühendisi Mösyö Dirik de, Selanik Limanı keşif çalışması sırasında inşa işleminde kullanılacak taş ve kayaların menşei ve membaı hususunu çözüme kavuşturmaya çalışıyordu.[14] Hem Bartissol ve arkadaşı hem de Mösyö Dirik, Şeyhsuyu mecrasında ve dağa yakın bulunan taş ocaklarının daha uygun olacağı görüşüne varmışlardı. Buna göre taş ocaklarını ana şantiyeye bağlamak için 1300

---

[11] "İmtiyâzı Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'de olub inşâatı mukaddemâ şâyân buyurîlan müsâade-i seniyye-i cenâbı pâdişâhiye tevfîkan Fransalı Mösyö Bartissol'e ihâle kılınan Selanik Liman ve rıhtımının şehr-i hâli-i rûmînin yedisine müsâdif Pazar günî vâlî ve müşir vekîlî pâşâlar hazerâtıyla erkân-ı mülkiye ve ümerâ-yi askeriye ve mu'teberân-ı belde ve düvel-i mütehâbbe konsolosları hazır oldukları halde (…)", BOA., **HH.THR.,** 210/38, lef 2(R. 24.X.1313/M. 7.I.1898).

[12] BOA., **HH.THR.,** 210/40, lef 5(R. 24.XI.1313/M. 26.I.1898).

[13] BOA., **HH.THR.,** 208/69(H. 21.C.1313/M. 9.XI.1895).

[14] BOA., **HH.THR.,** 210/5, lef 5(H. 16.R.1314/M. 23.IX.1896).

metreye varan bir hat döşenecekti. Böylece kalenin doğusu takip edilerek Şeyhsuyu taş ocakları ana şantiyeye bağlanmış olacaktı.[15]

9 Eylül 1896 tarihinde Bartissol'un genel vekili mühendis Mösyö Robert, Selanik Emlak-ı Hümayun Müdürlüğü'ne başvurarak Şeyhsuyu taş ocaklarının tamamen liman inşa şirketine tahsis edilmesini; üçüncü şahısların taş çıkarmalarına hükûmetin engel olmasını ve taş çıkarma işi için yeni ruhsat verilmemesini talep etmişti. Hatta bu yönde üçüncü şahıslarla çıkabilecek anlaşmazlıkların ortadan kaldırılması konusunda kendilerine daha önce söz verildiğini de dile getirmişti.[16]

Şirket, mukavelenin 19'uncu maddesine göre taş ocakları için istimlâk ya da geçici bir süre için işgal edeceği araziyi gösteren planları hazırlamaktan sorumluydu. Hazine-i Hassa, arazi ve emlakın sınırlarını gösteren planlar kabul edilip onaylanmadıkça, talep edilen hususlarla ilgili hiç bir başvurunun kabul edilmeyeceğini bildirmişti.[17]

3.3.1. Ocakların Seçimi Ve Taş Naklinde Kullanılacak Güzergâh

Liman inşasında kullanılacak kayaların sağlam ve denizin dalgalarına dayanıklı olması gerekiyordu. Mösyö Dirik farklı taş ocaklarından bahsetmişti. Dirik'in tespit ettiği iki taş ocağından biri Selanik'e yakın olmakla beraber güzergâhının mezarlıktan geçmesi ve benzeri engeller yüzünden tercihe şayan değildi. Diğer taş ocağı ise konum olarak Selanik'e biraz uzak olmakla birlikte, hem diğer ocağın olumsuzluklarını taşımıyordu, hem de taşları bir hayli sağlamdı. Hükûmet, inşa işinde kullanılacak taş ve kaya parçalarının sağlam ve suya dayanıklı olmasını, taş seçimi konusunda hiçbir şekilde yanlışlık yapılmamasını istiyordu. Bu yüzden

---

15 Anastassıadou, **a.g.e.,** s. 133.
16 BOA., **HH.THR.,** 210/5, lef 5(16.R.1314/23.IX.1896).
17 **A.b.**

hükûmet, sözü edilen noktaların açığa kavuşturularak rapor halinde kendisine sunulmasını istemişti.[18]

Selanik Emlâk-ı Hümayun İdaresi'nce taş ocaklarıyla ilgili olarak hazırlanan kapsamlı rapora göre şehrin batısındaki ocakların taşları liman inşasına elverişli sağlamlıkta değildi. Yukarıda da bahsedildiği gibi şehrin doğu tarafına denk düşen Şeyhsuyu deresi bölgesinin taşları sağlam ve inşa faaliyetinin %80–90 miktarını karşılayabilecek potansiyele sahipti. Mösyö Dirik'in de tercih ettiği taş, bu bölgedeki ocakların taşıydı. Ancak Mösyö Dirik, sözü edilen taşıma güçlükleri yüzünden tercihini Şeyhsuyu taş ocaklarından yana kullanmayı yeğlemiyordu. Rapora göre bölgede değişik milletlere ait kabristanların varlığı sorun olabilecek tek noktaydı. Bu noktada olası bir düzenleme, halkın tepkisini çekebilirdi.

Taş taşıma işi için döşenecek bir demiryolu, zorluğun üstesinden gelinmesini sağlayacaktı. Buna göre taş taşıma güzergâhı şöyle olacaktı: Demiryolu, Şeyhsuyu deresinden Mülkiye Mektebi İdadisi'nin boş bahçesine, oradan Hamidiye Caddesi'nin işlek olmayan kısmından geçerek Hamidiye Çeşmesi'ne, bu noktada istikamet değiştirilerek tenha olan yalılar caddesine, buradan da mirî dut bahçelerinin içinden geçirilerek Beyazkule yakınlarında deniz dolgusuyla elde edilen arsaların üzerinden inşa yerine bağlanacaktı.

Mösyö Dirik'in tercih ettiği diğer ocak, yine şehrin doğu tarafında yalılar bölgesinde Üç Çeşmeler diye tabir edilen yerde bulunan ocaklardı. Bu ocakların taşları hem mat renkteydi, hem de sağlamlık ve bileşim bakımından Şeyhsuyu taşlarının özelliklerini gösteriyordu. Fakat Mösyö Robert'in de belirttiği gibi, bu bölgenin limana olan uzaklığı Şeyhsuyu ocaklarına göre iki kilometre daha fazlaydı. Ayrıca döşenecek demiryolu güzergâhına denk gelen birçok şahsî arazi vardı ve bunların istimlâk edilmesi ya da belli bir müddet işgal edilmesi, beraberinde üstesinden gelinemeyecek problemleri getiriyordu.

---

[18] **A.b.**

Görüldüğü gibi Hazine-i Hassa, dalgakıran ve rıhtımların inşasında kullanılacak taşlar konusunda titiz davranıyordu. Mahallinde tetkikler yaptırıp raporlar hazırlattırıyor, şehrin batı ve doğu kısmında bulunan ocaklardan elde ettiği numune taşları incelemeye alıyordu.[19] Araştırma verilerine göre Şeyhsuyu'nun bulunduğu dağdaki taş ocakları tercih edilmeliydi. Bütün bu sonuçları dikkate alan Hükûmet, liman inşası için elde edilecek taşın her istenen yerden değil, sadece adı geçen bölgenin ocaklarından çıkarılmasını istiyordu. Bu anlamda şirketin teklifini kabul ederek ruhsat sahiplerinin adı geçen bölgenin ocaklarından taş çıkarmalarını engelledi. Ayrıca şirket taş nakil işlemi için boş olan mirî ve Hazine-i Hassa arazilerinden hiç bir bedel ve vergi vermeksizin istifade edebilecekti.[20]

3.3.1.2. Güzergâh Boyunca İstimlâk Edilecek Arazi

Taş naklinde kullanılacak güzergâh mühendis Robert tarafından planlanırken, mirî ve şahsî arazilerin tamamı gösterilecek, istimlâk edilecek arazinin ferağ bedelleri hesaplanacak, ilaveten kiralanacak arazi varsa bunun senelik kira bedeli belirtilecekti.[21] İstimlâk edilecek taş ocakları arazisi ile geçici demiryoluna tesadüf eden diğer arazilerin istimlâk bedelleri müteahhit tarafından karşılanacak ve istimlâk işlemi Hazine-i Hassa namına yapılacaktı.[22]

Hazine-i Hassa ihaleyi Bartissol'e verdikten sonra bilhassa taş ocakları konusunda mukaveleden kaynaklanan bazı anlaşmazlıklar ortaya çıktı. Bartissol'un genel vekili Robert, mukavelenin 20'nci maddesini gerekçe göstererek imalathane için kullanılmak üzere, daha önce dolgu yoluyla elde edilip Beyazkule'nin doğusunda kalan Hazine-i Hassa'ya ait arsaların Ocak 1897'den itibaren kullanım haklarının bedelsiz olarak kendilerine ait olduğunu iddia etti.[23]

---

19 BOA., **HH.THR.,** 210/5, lef 6(H. 26.RA.1314/M. 4.X.1896).
20 BOA., **HH.THR.,** 210/5, lef 8(H. 16.R.1314/M. 23.IX.1896).
21 BOA., **HH.THR.,** 210/5, lef 9(H. 20.S.1314/M. 31.VII.1896).
22 BOA., **HH.THR.,** 210/8, lef 1(H. 1314.B.23/M. 23.VII.1896).
23 Söz konusu mukavelenâmenin yirmi dördüncü maddesinin metni şöyledir: "İnşaat müddetince müteahhit imalathaneleriyle eşya ve levazımatı vad' u iddihar etmek içun deniz boyunca ve sahile

Hazine-i Hassa, mukavelenin 24'üncü maddesinde kastedilen arazinin sözü edilen arazi olmadığını, Hamidiye Caddesi'nin doğusunda kalan dut bahçesinin kastedildiğini belirtti. Ancak Bartissol ve Robert dut bahçesinin denize uzak bir noktada kaldığını, imalathane ile kayık ve mavnalar arasında doğrudan bir bağlantının bulunması gerektiğini ileri sürerek dut bahçesinde bir imalathane kurulmasının maslahata uygun düşmeyeceğini savunuyordu. Bu durum karşısında Hazine-i Hassa, Kumpanya'nın isteğini dikkate almak için bazı taleplerde bulundu. Bunlar; arsa üzerindeki kiracıların kontratlarını iptal ederek Hazine-i Hassa'nın uğrayacağı zararla arsalardan elde edilen senelik 32.112 kuruşluk gelirin müteahhit tarafından ödenmesi, liman inşası bitimine kadar kullanım sonucu zarar görecek rıhtım duvarlarının tamir edilmesi ve diğer yerlerin onarılarak yeniden eski hallerine getirilmesinin şirket tarafından taahhüt edilmesiydi.[24]

Bu şartların zorluğuna bakarak genel vekil Mösyö Robert ara bir formül önerdi. Bu formüle göre, arsadaki kiracılardan bir kısmının tahliye edilmesiyle elde edilecek mekânla, arsaların bulunduğu yalılar caddesi boyunca yol kenarında kısmen boş olan yerlerin birleştirilmesi sonucu elde edilecek yekpare alan, imalathane için yeterli olabilecekti. Söz konusu arsaların üzerinde kiracı olanların kısmen tahliyesiyle Hazine-i Hassa'nın uğrayacağı senelik gelir kaybı 26.932 kuruş olacaktı. Mösyö Robert, idarenin bu zararını tazmin etmeyi kabul etti. Diğer boş arazi için mukavelenamenin 24'üncü maddesine istinaden hiçbir bedel ödenmeyecekti. Yukarıda da izah edildiği gibi, inşa sonunda rıhtım ve diğer yerlerin aslına uygun olarak teslim edilmesi koşulu mukaveleye ek madde olarak ilave edildi.[25]

---

muvazi olan birinci sokağın arkasında Hazîne-i Hassa-i Şahane'nin taht-ı tasarrufunda bulunan mahallerden lüzûmi mikdarı meccânen tahsîs edilecektir". Bkz. BOA., **HH.THR.,** 210/9, lef 4(H. 22.R.1314/M. 30.IX.1896). Arsa için talep edilen yerin ve civarının geniş kroki ve haritası için bkz.: Aynı gömlek, lef 2.

24 BOA., **HH.THR.,** 210/9, lef 5, 6 ve 8(H, 3.S.1314/M. 14.VII.1896).

25 **A.b.,** lef 10, 14 ve 15.

3.3.2. Ocaklardan Çıkacak Antik Eserlerin Hukuki Durumu

Hazine-i Hassa, taş çıkarımı esnasında antik eser bulunup bulunmadığını yakından takip ediyordu. Bu eserlerin kime ait olacağı ve bu konudaki hükmün ne olacağı meselesinin çözülmesi gerekiyordu. Bulunmuş eski eserlerin durumunu incelediği gibi aynı zamanda bu eserlerin kime ait olacağını ve nereye gönderileceğini de belirliyordu.

Miri araziden çıkarılan eski eserlerin hukuki durumu ile istimlâk edilen taş ocaklarında bulunacak antik eserlerin hukuki durumu aynı değildi. Buna göre, Şeyhsuyu'nda bulunan taş ocakları bölgesi Emlak İdaresi tarafından istimlâk edilmiş olduğundan, Selanik Limanı İnşaat Şirketi taş çıkarma işlemi sırasında bulunacak muhtemel antik eserler üzerinde hiçbir hak iddia etmeyecekti. Bu durumda ortaya çıkan antik eserler resmi makamlara haber verilmeden hiçbir yere verilmeyecek, eserlerin sayısı ve mahiyetleri konusunda ayrıntılı bilgi verilecek, varsa kitabeleri itina ile çıkarılıp Hazine-i Hassa'ya gönderilecekti.[26]

Liman İnşaat Şirketi, merkezi hükûmetten eski eserlerle ilgili görüş gelinceye kadar ocaklardan çıkarmış olduğu bir kaç tarihi eseri, valiliğin de uygun görmesiyle Selanik Mekteb-i İdadisi'ne vermişti. Fakat Hazine-i Hassa, sözü edilen eserlerin kendisine verilmesini istiyordu. Ancak antik eserler konusunda söz söyleme yetkisi Müze-i Hümayun Müdürlüğü'ne aitti. Âsâri Atika Nizamnamesi'ne göre ülke sınırları içinde kazı ya da başka bir yolla bulunacak tarihi eserlerin ülke dışına çıkarılması yasaktı. Müze-i Hümayun Müdürlüğü, kanunların kendisine verdiği yetki dâhilinde Selanik'te ortaya çıkan tarihi eserlerin izini sürüyor ve müzeye ulaşması gereken bu eserlerin akıbeti hakkında Selanik Limanı İnşaat Komiserliği'nden bilgi rica

---

[26] "(…) Mezkûr taş ocaklarında zuhûr eden âsâr-ı atîka hakkında olunacak mu'âmele ba'dehû bildirilmek üzre el-yevm çıkmış olan âsâr-ı atîkanın kable'l-iş'âr bir tarafa verilmeyerek bunların mikdâr ve mâhiyetleri hakkında etraflı sûretde ma'lûmât i'tâ ve taşlar üzerindeki kitâbenin güzelce sûreti çıkarılarak Hazîne'ye isrâsı ve mukaddemâ zuhûr edüp şirket tarafından vâli-i sâbıka i'tâ kılınan âsâr-ı atîkanın dahî ne yapıldığının vilâyet-i müşârun ileyhâdan tahkîkiyle netîcenin inbâsı ve zuhûr eden ve daha edecek olan âsârın mahallinde hıfzıyla Hazîne'ye de ma'lûmât i'tâsı (…)", Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 464/50(R. 1.X.1317/M. 14.XII.1901)

ediyordu.[27] Adı geçen kurumlar arasında meydana gelen bilgi alış verişi sonucunda Şeyhsuyu taş ocakları mevkiinde çıkan kitabeler ve yazılı mezar taşları gibi antik eserler, Hazine-i Hassa'nın izni ve Müze Müdürlüğü'nün bilgisi dâhilinde Selanik Mekteb-i İdadisi'nde bırakıldı.[28] Taş çıkarma işinde bazen yazısız lahit mezarlarına rastlanıyordu. Bu lahitlerin mermer taşları da antik eser kabul edilip saklanıyordu.[29]

3.3.3. Barut ve Fitillerin Kullanımında Uyulacak Esaslar

Hazine-i Hassa'nın, şirketin insiyatifine bırakmak istemediği bir diğer konu, taş çıkarma işlemleri için kullanılması zorunlu olan barut ve fitil miktarının belirlenmesiydi. Şirket mukavele gereği Osmanlı barutu kullanmak zorundaydı. Ayrıca şirket, ocaklarda kullanacağı barut ve fitilin bedellerini ödemekle de yükümlüydü.

Taş ocaklarında kullanılacak barutun Osmanlı barutu olması şartına bağlanması ve bu şartın mukavelede madde konusu yapılması Osmanlı Devleti'nin, Balkanlar'da oluşan çete faaliyetleriyle barut tüketimi arasında bir bağlantı kurduğunu düşündürmektedir. Barut tedarikinin şirketin uhdesine verilmesi durumunda ithal edilecek barutun sözü edilen çetelerin eline geçmeyeceği garantisi yoktu. Bu yüzden devlet, şirketin barut ihtiyacını Tophane-i Amire'den karşılamasını ülke güvenliği açısından daha doğru bir davranış olarak görüyordu.

Tophane-i Amire, ocaklarda kullanılacak barut ve lağım fitili ihtiyacını karşılamak için şirketin talepte bulunmasını yeterli görmüyordu. Bunun yanında şirketin kaç kıyye barut ve kaç sandık fitil istediğini, talep ettiği barutla kaç metreküp taş çıkarmayı hedeflediğini belirtmesi ve en önemlisi de istenilen malın bedelini peşin

---

27 BOA., **HH.THR.,** 464/50, lef 15.

28 **A.b.**

29 "Taş ocaklarından esnâ-yı hafriyâtda yazısız bir kıt'a mermer taşını hâvî bu kere mezar zuhûr etmiş ve mezar derûnundaki kemikler toz hâlinde bulunmuş olduğundan bahisle vukû' bulacak iş'âra intizâren mezkûr taşın hıfz edildiği şirketten bâ tezkire izbâr (...)", Bkz. BOA., **HH.THR.,** 464/49(R. 12.XII.1317/M. 25.II.1902.

olarak ödemesi gerekirdi. Tophane-i Amire ödenti makbuzunu aldıktan sonra talep edilen barut ve fitilleri Selanik Baruthanesi'ne gönderecekti. Nitekim şirketin ocaklar için ilk etapta talep ettiği 2500 kıyye barut ve 700 kantar lağım fitilinin Selanik Baruthanesi'ne gönderildiğini görüyoruz.[30]

Bazen şirket ödemeler konusundaki sorumluluklarını yerine getirmiyordu. Barut örneğinde olduğu gibi şirket bir yandan taş ocakları için barut ve fitil talebinde bulunur, bir yandan da ödeme yapmaktan kaçınırdı. Böylece ödeme yapılmadığı için Tophane-i Amire barut göndermez, şirket de barut olmadığı için iş yapamazdı. Nitekim şirketin, bedeli ödenmeyen barut talepleri karşısında Hazine-i Hassa ve Tophane-i Amire'nin uyarılarına maruz kaldığına sıklıkla şahit olmaktayız. Limanın zamanında bitirilememesinin önemli sebeplerinden birisi de şirketin bu manevrasıydı.[31]

3.4. Liman İnşa Sürecinde Teknik Çalışmalarda Ortaya Çıkan Anlaşmazlıklar

3.4.1. Taş İskele ve Siper Duvarları

Mukavelenin ikinci maddesinde diğer işlemlerin yanında bir de siper duvarı ve taş iskele yapılacağı kararlaştırılmıştı.[32] Ancak Şirketle Hazine-i Hassa taş iskele ve siper duvarının ne kadar derinlikte inşa edileceği noktasında anlaşmazlığa düştü. Kontroller sırasında yapılacak ölçümlerde taş iskele ve siper duvarlarının ortalama derinliklerinin on üç metreyi geçmesi durumunda liman müteahhidi Mösyö Bartissol'un mukavelenin on ikinci maddesini uygulamak zorunda kalmayacağı, şartnamenin[33] onuncu maddesinde belirtilmişti. Eğer sözü edilen duvarların ortalama

---

30 BOA., **HH.THR.,** 210/37(R. 11.VIII.1313/M. 23.X.1897).
31 BOA., **HH.THR.,** 210/37, lef 10.
32 BOA., **HH.THR.,** 221/1(H. 9.S. 1314/M. 20.VII.1896).
33 Mukavelenamenin on ikinci ve şartnamenin onuncu maddeleri için ekler bölümüne bakınız.

derinlikleri on üç metreyi aşmadığı anlaşılırsa, müteahhit hakkında on ikinci maddenin hükümleri geçerli olacaktı.[34]

3.4.2.Taraklama İşlemi ve Tarak Dubası

Rıhtım, taş iskele ve dalgakıran setlerinin oturacağı zemin sert olmalıydı. Bunun için deniz tabanında var olan yumuşak tabakayı taraklama adı verilen yöntemle temizlemek gerekmekteydi.

Kanal, akarsu ve liman yataklarının açılması ve derinleştirilmesi için yapılan taraklama, sualtı kazılarında kullanılan ve tarak gemisi veya tarak dubası denen büyük yüzer aygıtlarla yapılır.[35]

---

[34] BOA., **HH.THR.,** 210/25, lef 26(R. 31.VIII.1313/M. 12.XI.1897). "(…) İcrâ ettikleri taharriyât netîcesi şartnâmenin üçüncü maddesindeki iş'ârâta muvâfık bulunmuş olduğu işbu mâddede muharrer kuyûd-i ihtirâziyyenin mefsûh ve hükümsüz bulunduğu ve mukavelenin onikinci maddesinde muharrer maktû' fiyatın kâmilen mûteber tutulacağı beyânına dâir Selânik limanı inşaatı müteahhidi Mösyö Bartissol tarafından verilen merbût arzuhal bi'l-mutâlaa rıhtım ve taş iskele ve siper duvarının umk-ı mütevassıt-ı umûmîsi on üç metreyi tecâvüz eylediği halde müteahhid mukāvelenâmenin on ikinci maddesini icrâya mecbûr olmayacağı şartnâmenin onuncu maddesinde muharrer olmasına ve sûret-i ifâdeden dahi on üç metreyi tecâvüz eylemediği anlaşılmakta bulunmasına nazaran müteahhid on ikinci madde ahkâmının icrâ edeceğinden (…)", Bkz.: **A.b.**

[35] "Tarak gemileri mekanik ve hidrolik olmak üzere iki sınıfa ayrılır. Her iki sınıfta pek çok özel tarak dubası tipi olduğu gibi, her iki etkiden yararlanarak çalışan kombine dubalar da geliştirilmiştir. Tarak gemileri her türlü çökelleri ve deniz dibi plaser maden yataklarını veya okyanus diplerinde bulunan mangan yumruları vb. oluşumları kazıyabilecek biçimde tasarlanmış olmakla birlikte, limanlarda deniz derinliğini koruyabilmek için hafriyatı yapılan asıl malzemeler kum ve çamurdur. "Kepçeli tarak dubası, temel olarak bir mavnaya yerleştirilmiş bir sualtı ekskavatörüdür. Başlıca farkı; kepçe, kepçe kolu ve kepçe kolunu yöneten vinç kolu tasarımlarının ve kepçenin kazı mekanizmasının daha değişik olması ve donanımın geniş bir yay çizerek çaşılabilecek şekilde mavnaya yerleştirilmiş bulunmasıdır. Kapma kepçeli (klemşel) tarak dubalarının kepçesi, birbirine mafsallanmış taraklı iki çeneden oluşan bir kova biçimindedir. Kova esnek tel halatların yardımıyla dibe daldırılır, çeneler kapatılır ve kepçe yukarı çekilir. Kepçeli tarak dubaları daha derinlerde de kazı yapabilir. Kovalı tarak dubaları ise, kesintisiz bir zincir biçiminde yerleştirilmiş ve ayarlanabilir bir kolun çevresinde dönen kovalardan yararlanılarak su dibindeki malzemeyi kazarak dubaya veya mavnaya çıkarır ve getirdiği malzemeyi burada boşaltarak dibe doğru iner. Skreyper ya da dreglayn olarak da adlandırılan çekme kepçeli tarak dubalarında, vinç kolunun ucunda kablolarla denetlenen kova, zemini sıyırarak tarar. Hidrolik tarak dubalarında ise, merkezkaç (santrifüj) pompalardan (tulumbalardan) yararlanılır. Pompa karterindeki pervane merkezkaç etkisiyle katı, sıvı ve gaz karışımını dışarı püskürtür. Tarak dubalarında yukarı çıkarılan malzeme sahile taşınacaksa önce mavnaya aktarılır oradan da borular yardımı ile kıyıya atık yerine veya zenginleştirme tesisine gönderilir. Eğer su tabanından çıkarılan malzeme açık denize atılacaksa tarak dubasından altı açılabilen ve römorkör vasıtasıyla çekilen mavnalara veya kendinden hareketli (zatül hareke) çamur klapelerine aktarılır.

Yukarıda tanımı verilen taraklama işlemi batı ve doğu iskeleleri ile dalgakıran setinin dış alanlarını içine alan bir daire içinde yapılacaktı.[36] Taraklanacak alan genişledikçe dışarıya çıkarılacak çamur kitlesinin miktarı o nispette artacaktı. Bu işlem sonunda denizin dibinden çıkarılması gereken yumuşak kitle 750.000 metreküp olarak hesaplanmıştı (bkz.: Tablo 10).

Tarak dubasına çekilen çamur kitlesinin döküleceği yer konusunda iki seçenek vardı ve bunlardan biri tercih edilmeliydi; ya çamur kitlesi engin denize boşaltılacak ya da tarak dubasından borular vasıtasıyla karada oluşturulan depolara akıtılacaktı. Belgelere göre ikinci yol tercih edilmiş ve rıhtımın önünde kurulan yüksek iskeleden tazyikli suyla çamur kitlesi karadaki depolara pompalanmaya başlanmıştı. Nitekim 13 Kanunisani 1313 (26 Ocak 1898) tarihli Selanik Limanı hakkında tutulan ilk aylık raporda bu duruma atıf yapılmıştı.[37]

İnşaatın ilerleyen sürecinde şirket, taraklama işinin kayıtlarını kendi lehine olacak şekilde yüksek tutmuştu. Mesela şirket, Eylül 1902'de Berisman ve Amedin tarak gemileriyle yaptığı 2500 metreküplük taraklama işinin 400 metreküpünü fazla göstermişti.[38] Taraklamada yaşanan nakliye ve gider anlaşmazlığı dalgakıran inşasında daha farklı bir boyut kazanmıştı.

3.4.3. Dalga Kıran İnşası ve Yaşanan Anlaşmazlık

İhaleyi alan Mösyö Bartissol ile yapılan keşif şartnamesinin dördüncü maddesinde liman inşaatı için dalgakıran yapımı öngörülüyordu. Dalgakıran inşası için öncelikle denizdeki çamurun çıkarılması ve taraklama yöntemiyle su altındaki sert zemine ulaşılması gerekiyordu. Dalgakıran bu sert zemin üzerine sağlam kaya parçalarının konulmasıyla oluşturulacak bir setten ibaretti.

Böylece çamur, taban açılarak denize boşaltılır." Bkz.: "Tarak Gemisi (Tarak Dubası)", **Maden Terimleri Sözlüğü,** (Çevirimiçi) http//www.cehago.com/frm, 20 Aralık 2008.

36 BOA., **HH.THR.,** 214/5H. (11.B.1317/M. 14.XI.1899).

37 BOA., **HH.THR.,** 210/40, lef 5(R. 13.II.1313/M. 26.I.1898).

38 BOA., **HH.THR.,** 217/39(R. 31.X.1318./13.I.1903).

Deniz altında kalacak dalgakıranın ebatları deniz yüzeyinden ortalama 7 metre derinliğinde ve 11.5 metre genişliğinde olacak ve ayrıca tesviyesi de yapılacaktı. Söz konusu set, taş ocaklarından çıkarılacak taşlardan inşa olunacaktı. Şivlerin yüzeyi üzerine 1.5 metre derinliğinde büyük taşlar konulacaktı. Setlerin her iki tarafındaki şivlerin temelleri 3 metre, yükseklikleri 2 metre nispetinde meyilli bulunacaktı. Bu temelin deniz tarafına bakan kısmı iki metre yüksekliğinde olacak, setin tepesi taş ocaklarından çıkarılacak büyük taşlarla teçhiz edilecekti. Söz konusu temelin üzerine 4.5 metre genişliğinde ve 2 metre yüksekliğinde bir duvar bina edilecek, bunun da üzerine 2 metre yüksekliğinde ve 1.5 metre genişliğinde küçük bir duvar inşa edilecekti. Söz konusu duvar büyük duvara dairevi bir bağla bağlanacaktı.

Kargir işine başlamadan önce temeller üzerine ağırlık konularak temellerin oturması sağlanacaktı. Konulacak ağırlık en az iki blok taştan oluşacak ve bu taşlar zeminin oturmasından sonra ileriye kaydırılarak denize atılacaktı. Batı taraftaki 100 metre uzunluğundaki sete gelince, dalgakıran seti hakkında geçerli olan kurallar bu set için de geçerli olacak; fakat blokların genişliği 4, küçük duvarın yüksekliği 1,5 ve derinliği de bir metre olacaktı.[39]

Şartnamenin ilgili maddesinde dalgakıranın hangi ölçütlere göre inşa edileceği yukarıda da görüldüğü gibi ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştı. Teknik heyetin raporuna göre şirket, şartnamede belirtilen kriterlere uygun bir dalgakıran inşaatı yapmıyordu. İleride değineceğimiz üzere birinci geçici kabul komisyonunun raporuna göre dalgakıranın dış yüzeyine 1500 kilodan daha ağır bloklar kullanılması gerekirken, şirket sadece 370 kiloluk blok taşlar kullanmayı tercih etti. Bunun yanında blok taşlar hem düzensiz konulmuş hem de tesviyesi yapılmamıştı. Hazine-i Hassa şirketten bu bariz eksikliklerini süratle tamamlamasını talep ediyordu.[40] Ancak şirket, Hazine-i Hassa'nın uyarılarını dikkate almadı. Bir süre sonra da kaya nakliyatı işlemine ara verildi.[41]

---

39 BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef5-7(ty.).
40 BOA., **HH.THR.,** 217/1(R. 4.II.1318/M. 17.IV.1902).
41 **A.b.**

Yapılan incelemede taraklama işleminde şartnamede öngörülen 8.5 metrelik derinliğe ulaşılmadığı görüldü. Bunun yanında şirketin, taş ocaklarında işleyen şimendiferin ana hatlar dışında kalan tali hatları kaldırması, Hazine-i Hassa'nın, inşaat şirketine yeniden bir uyarı göndermesine neden oldu. Batı ve doğu iskelelerindeki işlerin yarım kalmasına ve inşaatın sekteye uğramasına neden olan bu gelişmeler şirkete protesto çekilmesini gerektiriyordu. Anlaşma gereği, doğabilecek her türlü zararın tazmini beş yıl boyunca şirkete ait olacaktı. Hazine-i Hassa'nın çekeceği bir protesto sonucunda anlaşmanın tekrar edilmesi olasılığı vardı.[42] Açıktır ki şirket, Hazine-i Hassa'nın kendisine protesto çekmesini kendi lehine bir gelişme olarak görüyordu.

Şartnamenin dördüncü maddesinde temeller oturmadan kargir işine başlanılmaması gerektiği belirtilmişti. Planlanan kargirin dalgakırana kadar uzaması mevcut plan ve projeye aykırıydı. Bu yüzden inşa mahalline yeni bir teknik heyet gönderildi. Sözü edilen heyetin teknik raporu bitirilinceye kadar kargir işine ara verildi.[43]

3.4.4. Palamar Halka ve Babaları

Limanda rıhtım boyunca kullanılacak halatlar, yani palamar halkaları ile baba şeklinde tabir edilen ve palamar halkalarının takıldığı iri demir dikmelerin nitelikleri sözleşmede ayrıntılı olarak belirtilmişti. Ayrıca palamar ve babaların konumları proje ve haritalarda tespit edilmiş ve Hazine-i Hassa da bunu onaylamıştı.[44] Selanik'teki Minasyan Fabrikası'na sipariş edilen 12 adet palamar sütunu ana ve yan kol iskeleleri üzerinde 25'er metre arayla yerleştirilecekti.[45]

Sözleşmedeki açıklığa rağmen kullanılacak palamar ve babaların hangi türden olacakları ve nereden temin edilecekleri hususu taraflar arasında sorun olmuştu. Marsilya'dan getirtilmesi düşünülen palamar babaları ile halkalarının fiyatları

---

42 BOA., **HH.THR.,** 217/1, lef 6(R. 6.V.1318/M. 19.VII.1902).
43 BOA., **HH.THR.,** 214/8, lef 9(R. 20.II.1315/M. 4.III.1900).
44 BOA., **HH.THR.,** 214/18(R. 27.I.1316/M. 9.IV.1900).
45 BOA., **HH.THR.,** 213/37, lef 2(R. 13.X.1315/M. 26.X.1899).

yüksekti. Marsilya seçeneği Hazine-i Hassa için ilave masraf anlamına geliyordu. Bu yüzden Hazine-i Hassa, şirketin önerdiği, ancak Marsilya'dan getirilen örneklere göre nispeten daha ince ve farklı görünüşte olan palamar babalarını kabul etmeyi çıkarlarına daha uygun bulmuştu.[46] Liman için en iyisini yapmaya çalışan Hazine-i Hassa'nın, palamar babalarının seçiminde aynı hassasiyeti göstermemesi, bu konuda ortaya çıkacak muhtemel bir sorundan beş yıl boyunca şirketin sorumlu olacağı ilkesini hesaba katarak daha düşük maliyetli malzemeye razı olmasıyla açıklanabilir.

3.4.5. Kullanılan Blok Tipleri

Tablo 11: Blok Tipleri ve Kullanıldıkları Alanlar

Blok üretimi	Blok Adedi	Blok Tipi	Açıklama
Üretimi yapılan taş bloku	55 54	A C	
Denize yerleştirilen Bloklar	55	A	Rıhtım duvarının üçüncü ve dördüncü duvarına
	50	C	Dalgakıranın birinci ve ikinci sıralarına
Kârgîr duvar	41	-	Rıhtım boyunda
Yığma taş	9	-	Batı iskelesinde
	22	-	Rıhtım boyunda
Demiryolu	550	-	Metre uzunluğunda döşenmişti.
Lağımlar	130	-	Metre uzunluğunda kanalizasyon inşa edilmiştir.
Denize yeni yerleştirilen bloklar	55 54	A C	
Toplam	109	-	
Daha önce denize indirilen bloklar	89 63	A C	
Kârgîr duvar	41	-	Rıhtım boyunda
Yığma taş	31	-	Batı iskelesiyle rıhtım boyunda

Kaynak: BOA., **HH.THR,** 214/49(R. 12.VII.1316/M. 25.IX.1900).

---

[46] BOA., **HH.THR.,** 214/13 lef 8(R. 5.I.1316/M. 18.III.1900).

Rıhtım duvarı ve dalgakıran inşaları sırasında denize uzatılan bloklar da mukavele gereği belli cinste ve boyutta olmak zorundaydı. Yerleştirilen blokların arası yine inşaat alanından çıkan taş ve kumlarla dolduruluyordu. Yukarıdaki tablo, inşaatın ilk dönemlerinde düzenlenen aylık raporda yer alan blok tipleri ve kullanıldıkları alanların neler olduğu hakkında bize az çok fikir vermektedir.

Sözü edilen bloklar mukavelede belirtildiği şekliyle inşa edilecek dalgakıran ve diğer rıhtım duvarları için "ana temel" görevini üstlenecekti. Bu yüzden doğal blokların yanında suni blokların yapımında kullanılacak malzemenin nitelikleri dahi mukavelede belirlenmişti. Zaman zaman bu niteliklerin dışında kaya bloklarının kullanıldığı görülmektedir. Bu anlamda dalgakıran veya rıhtım temellerine yerleştirilen kimi kaya bloklarının, daha önceden öngörülen ve üzerinde mutabakat sağlanan ölçülerde olmadığı teftiş heyetinin raporları ile tespit edildi.[47]

Nitekim batı iskelesinin temel duvarlarının yıkılması[48], şirketin mukavelede öngörülen ölçülere göre set duvarını inşa etmemesinden kaynaklandı. Yıkım sonucunda denize düşmüş olup çıkarılamayan bloklardan birkaç tanesi, setin ana doğrultusundan iki metre kırk santim açığında kalmıştı. Bu blok kayaların bulunduğu alanda denizin derinliği ancak 6 metre 80 santim seviyesine indi. Bu derinlik hem ticarî hem de askerî gemiler için tehlike arz ediyordu. Oysa limanın askerî bir liman olması dikkate alındığında, derinliğin mutlaka 8 metreyi bulması gerekiyordu. Bu durumda şirket ya inşa ettiği seti yıkıp yeniden yapacak ya da yıkılan blokların önünde yeni ve sağlam bir duvar inşa edecekti.[49]

Şirket her iki durumda da oluşacak masrafı kendi karşılayacaktı. Çünkü Hazine-i Hassa'ya göre sorumluluk şirkete aitti ve ileride doğabilecek herhangi bir zarardan da yine şirket sorumlu olacaktı.

---

[47] BOA., **HH.THR,** 214/49(12.VII.1316/25.IX.1900).

[48] BOA., **HH.THR,** 213/12, lef 5(R. 6.VIII.1315/M. 19.IX.1899); 213/8 (R. 9.VIII.1315/M. 22.IX.1899); 213/14 (R. 9.VIII.1315/M. 22.IX.1899); 213/7 (R. 2.IX.1315/M. 22.15X.1899); 213/2 (R. 8.VIII.1315/M. 21.IX.1899).

[49] BOA., **HH.THR,** 214/49(R. 12.VII.1316/M. 25.IX.1900).

3.5. Selanik Rüsumat Dairesi İnşası

Liman yapımının bu sürecinde inşaattan en fazla etkilenecek kurumların başında Rüsumat Dairesi geliyordu. Adı geçen daire, yeni yapılacak limana olan uzaklığından dolayı, işlemlerin pratiklik kazanması için bir rüsumat binası inşa etmeyi planlıyordu. Eski gümrük binası rıhtımdan 60 metre kadar geride ve yeni şartlara karşı yetersiz kalıyordu. Bu nedenle Rüsumat Dairesi için yeni bir bina inşa edilmesi zorunlu hale geldi.[50]

Rüsumat Dairesi için yeni bina inşası fikri ilk defa 1870'te gündeme gelmişti. 751.000 kuruş olan yapım masrafı için 18 Kasım 1870 tarihinde padişahtan da onay alınmıştı. Fakat Rüsumat Dairesi'nin 1871 bütçesine inşaat masrafı olarak ilave edilen yukarıdaki meblağ, hükümet çevrelerinde kabul görmemişti. Bütçe dışından sağlanacak kaynakla yapılması teklifine de hükûmet sıcak bakmayınca, proje bir sonraki yıla ertelenmişti. Konu Şura-i Devlet'te[51] gündeme gelmişse de 1894 tarihine kadar değişik nedenlerden dolayı gümrük binası için ciddi bir adım atılmayacaktı.[52]

Yeni gümrük binasının bunca yıl gecikmesiyle aynı tarihlerde Selanik'te yapımı tasarlanan modern bir liman fikri arasındaki bağlantıyı göz ardı etmemek gerekir. Nitekim liman inşasıyla rıhtım üzerinde yeni ambarlar ve daha geniş antrepolar yapılmasına karar verilince, Rüsumat Dairesi'ne tahsis edilecek binanın inşası liman ve rıhtım projesine dâhil edilmişti.[53]

Ancak liman ve rıhtım inşaatına başlanmış olsa bile en az beş yıldan önce tamamlanması zor gözüküyordu. Mevcut gümrük binasının tadilat yapılarak genişletilmesi ve önünde geçici olarak iskele yapılması durumunda dahi tüccarın ve özellikle Selanik'in dış ticaretinin birinci aktörü olan İngiltere'nin şikâyetleriyle karşılaşılacağı açıktı. Zaten İngiltere'nin geçmişte o anlamda şikâyetleri olmuştu. Bu yüzden liman projesi kapsamında yeni gümrük binası inşa edilinceye kadar 94.000

---

50 BOA., **ŞD.,** 584/45(H. 9.C.1312/M. 8.XII.1894).
51 BOA., **ŞD.,** 560/38(H. 20.M.1290/M. 20.III.1873).
52 **A.b.**
53 BOA., **ŞD.,** 584/45(H. 9.C.1312/M. 8.XII.1894).

kuruş sarfiyatla mevcut binanın önünde ve arkasında bulunan açık yerlerin üstü örtülecek, önünde de 24.000 kuruş sarfiyatla ahşaptan kısa bir iskele yapılacaktı. Rüsumat Nezareti, gümrük binasıyla ilgili geçici projelerini hayata geçirmek için 1894 bütçesine 118.000 kuruşluk bir zam talep ediyordu.[54]

Taş iskeleler üzerinde yukarda sözü edilen bina ve depoların yanında sundurmalar da inşa edilecekti. Özellikle inşası tasarlanan yeni ambarlar, rıhtıma uzak kalan eski ambarların yükünü hafifleteceği gibi Rüsumat Eminliği'nin de işini bir hayli kolaylaştıracaktı.

3.5.1. Rüsumat Nezareti'ne Kiralanması Gereken Ambarlar

Selanik'te bulunan mevcut gümrük depoları ihtiyacı karşılamada yetersizdi. Hem gümrükten gelen ticarî eşyanın depolandığı antrepoların yetersizliği hem de var olan ambarların dar ve küçük olması birçok zorluğu beraberinde getiriyordu. Bu zorlukların giderilmesi için Rüsumat yetkilileri, ya Selanik ve Manastır Demiryolu Şirketi'nden ya da başka bir şirketten sözü edilen ambarların genişletilmesini ve gerekli tadilatlar için teminat alınmasını istiyorlardı.[55] Ancak inşa edilecek yeni liman bütün eklentileriyle birlikte tamamlandığında eski Rüsumat binasıyla diğer yapılar işlevlerini büyük ölçüde yitirecekti. Bu süreçte Selanik'te gümrük işlemlerinden ve yer yokluğundan dolayı sorun yaşayan yabancı tüccar, şikâyetlerini İngiliz sefareti aracılığı ile Haricîye Nezareti'ne bildirmişti.[56]

Bu bağlamda liman inşaatı tasavvuru sırasında doğu ve batı iskeleleri boyunca onar metre aralıklarla üç ambar yapılması planlanmıştı. Ancak sonrasında Hazine-i Hassa tarafından batı iskelesine iki, doğu iskelesine dört ambar yapılması kararı

---

54 **A.b.**

55 **A.b.**

56 "(…) Ol bâbda tüccâr-ı mahalliyenin şikâyât-ı vâkı'ası tevâlî edeceğine ve bu şikâyet dahî vaktiyle İngiltere Sefaretinin Hâriciye Nezâret-i celîlesinden teblîğ buyurulan takrîriyle de te'yid edildiğine ve husûsiyle mu'âyenesi icrâ ve ikmâl edilen eşyânın vaz'ı içün mahal olmamasından dolayı bu cihet mu'âmelenin gümrükçe mevzû' olan usûle tevfikan ve icrâsında dahî müşkilât görüldüğü mahallinin cümle-i iş'ârından bulunduğuna binâen (…)." Bkz., **A.b.**

alındı.[57] Ambarlardan ikisi gümrüğe terk edilen arsa üzerindeydi ve Rüsumat Dairesi, kiralayacağı dört ambardan birisinin dahi gümrüğe terk edilen arsa üzerinde olması taraftarı değildi. Bu yüzden gümrüğe ait arsa üzerindeki ambar yerine, batı iskelesi üzerindeki ambarlardan birisinin kiralanmasıyla toplam dört ambarın Rüsumat'a kiralanması isteği hem Liman Şirketi'ne hem de Selanik Emlak Komisyonu'na bildirildi.

Ambarların zemini kırma taşla döşeli ve üzeri kumla kaplı olduğundan, iç ve dış gümrükler için ayrılan ambar ve muayene mahalleri arasında balya ve sandık gibi ağır ve hacimli eşyanın taşınması kolay değildi. Bunun için iki ambarın tamamı ile üçüncü ambarın en az yarısının zemininin kaldırım taşı ile döşenmesi gerekiyordu. Şirket'in bu işi üstlenmesi mümkün gözükmüyordu. Rüsumat Emaneti'nin de kendi öz kaynaklarıyla sözü edilen meblağı karşılayacak durumu yoktu. Bu yüzden ortaya çıkacak masrafın Hazine-i Hassa tarafından karşılanmasını istiyordu. Aksi takdirde muayene mahalleri ile ambarlar arasında eşya naklinin zorluğu meselesi çözümsüz kalacaktı.[58]

Yeni gümrük binasının inşa edileceği yerde, gümrük binasına ait ambarlar için yer tahsis edilmişti. Fakat hem devam edegelen gümrük işlemleri için ambarlar gerekliydi hem de yeni ambarların yapımı zaman alacaktı. Bu nedenle yeni gümrük binası yapılıncaya kadar inşa edilen ambarların Rüsumat İdaresi'nce kiralanması gerekiyordu.[59] Eski gümrük ambarları ise yeni yapılan rıhtıma ve gümrük binasına oldukça uzak sayılıyordu[60]. Gelen tüccara kolaylık sağlamak ve yabancı sefaretlerin şikâyetlerini azaltmak için Rüsumat Dairesi söz konusu bu dört ambardan[61] ikisini, ambar başına 8000 franktan, kiralama kararı aldı.[62]

---

57 BOA., **HH.THR.,** 214/29(R. 1.IV.1316/M. 14.VI.1900).
58 BOA., **HH.THR.,** 219/15, lef 21(H. 8.C.1321/M. 1.IX.1903).
59 BOA., **HH.THR.,** 218/12 lef 1(H. 8.Z.1320/M. 8.III.1903).
60 BOA., **ŞD.,** 584/45(H. 9.C.1312/M. 8.XII.1894).
61 BOA., **HH.THR.,** 218/12, lef 6(14.S.1321/12.V.1903). Rüsûmat eminliğinin ambarların kiralanması talebi şu şekildedir: "Selanik gümrüğü içün Selanik rıhtım şirketinden beheri sekiz bin frank bedel-i îcâr ile istîcârı muktezâ-yı irâde-i seniyye-i hazret-i hilâfet-penâhîden olan dört bâb anbarın sûret-i istîcârını nâtık tanzîm olunan kontorato müsveddesi manzûr-ı âlî-i nezâret-penâhîleri buyurulmak ve yine iâde kılınmak üzere (…) Selanik gümrük dâiresinin bir an evvel inşası içün gümrüğe âid olarak rıhtım boyunda terk ve ifraz olunan mahallin sened-i hâkânîsinin

Rüsumat Dairesi'ne kiralanacak olan ambarların masraflarının hangi kurum tarafından karşılanacağı da sorun olmuştu. Rıhtım Şirketi'nin Rüsumat Nezareti'ne ferağ yoluyla bırakacağı arsa 5000 metrekareydi.[63] Bu arsa üzerinde inşa edilip bilahare Rüsumat Nezareti'ne kiralanacak ambar binaları için Selanik Komisyonu yuvarlak hesapla 104.000 kuruşluk bir masraf öngörmüştü. Buna karşın şirket 30.000 frank yapım bedeli istiyordu.[64] Hazine-i Hassa bu bedele itiraz edince şirket 10 bin frank indirim yaptı. Fakat şirketin son teklifi ile adı geçen komisyonun öngördüğü rakam arasında yine de yaklaşık 14.000 kuruş fark vardı. Bu farka karşın, şirketin inşa tecrübesi dikkate alınarak ambar inşaatının bir an evvel başlaması koşulu ile ihale liman şirketine verildi.[65] 27 000 franka[66] şirkete ihale edilen ambarların inşasının neden mukavelede yer almadığı hususu ise ayrı bir konu olmalıdır. Çünkü mukavelede şirkete sorumluluğu yüklenecek bir ambar inşası ile Hazine-i Hassa bu inşayı daha ucuza getirebilir ve Rüsumat Eminliği de sözü edilen ambarları kiralama noktasında bir zorluk çekmezdi.

Bu çerçevede doğu iskelesinde biten ambarlardan sonra batı iskelesindeki ambarlar için ayrılan arazide Rüsumat Dairesi'ne ait demir hatların kaldırılmaması da sorun olmuştu. Bu hatların yerinde kalması inşaatı ertelediği gibi, şirketle Hazine-i Hassa arasında çeşitli problemlere de yol açıyordu. Selanik Komisyonu'nun devreye girmesiyle Rüsumat Dairesi demir hatları kaldırmak zorunda kaldı.[67]

---

sür'at-i irsâli lüzûmu der-kâr bulunmuş olmağla iktizâsının icrâsıyla sened-i mezkûrun isrâsı husûsunun teblîği cemiyet-i sâmiyeden ifâde kılınmış olmağla (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 220/2(H. 13.ZA.1321/M. 31.I.1904).

62 BOA., **BEO.,** 156061(H. 1321.S.21/M. 19.V.1903).

63 BOA **HH.THR.,** 219/15, lef 7(H. 25.S.1321/M. 23.V.1903).

64 BOA., **HH.THR.,** 219/15, lef 34(R. 22.XI.1319/M. 4.II.1904).

65 **A.b.**

66 BOA., **HH.THR.,** 220/2, lef 20(H. 2.C.1322/M. 14.VIII.1904). Ambar inşası için ayrıca bkz.: BOA., **HH.THR.,** 220/2, lef 22(R. 15.VI.1320/M. 28.VIII.1904).

67 BOA., **HH.THR.,** 220/5, lef 38(R. 31.VI.1318/M. 13.IX.1902).

3.5.2.Antrepolar, Sundurma İnşaatı ve Yaşanan İhtilaf

Ambarların dışında, limanda ticarî yük ve eşyanın konulacağı antrepoların[68] inşası artık zorunluydu. Bu antrepolar, yeni gümrük yasası gereğince, ihtiyacı karşılayacak şekilde ve aynı zamanda Yunanistan'da Pire limanın antrepolarıyla rekabet edecek büyüklükte inşa edilecekti. Çünkü bir liman işletmesinde dışarıdan gelen emtia için olabildiğince geniş depolar bulunması, tüccar açısından dikkate değer bir durumdu.

Liman İşletme Şirketi Müdürü Mösyö Puvar'a limanın yükünü kaldırabilecek antrepolar için bir inceleme yaptırıldı. Mösyö Puvar'a göre Selanik ve hinterlandında ticaret günden güne artarak yüzde yüz genişleme göstermişti. Bu yüzden liman mahallinde antrepoların inşasının artık zaruret halini aldığına dair ayrıntılı raporu Hazine-i Hassa Komisyonu'nu ikna etmiş olmalı ki, ilgili komisyon Puvar'ın önerileri doğrultusunda görüş bildirdi. Bu rapora göre Osmanlı Devleti'nde ilk defa Selanik'te antrepo ölçülerinde bir depo inşa edilecekti. Antreponun planı ilerde doğacak ihtiyaca göre genişletilebilir özellikte olacak ve ilk inşaat 1000 metrekarelik bir alanı aşmayacaktı.[69]

Selanik Emlak Dairesi'nin iradesi ile Selanik Limanı İşletme Şirketi Direktörü Mösyö Puvar'ın verdiği rapor doğrultusunda hazırlıklar yapılırken aynı zamanda, Yunanistan liman işletmelerinin gümrük kazançlarının istatistikleri de incelenmeye

---

68 Antrepo (Entrepot) Fansızca bir kelime olup sözlük anlamı geçici ambar demektir. Bir ülkeden başka bir ülkeye nakledilecek ticarî emtianın, istenen mahalle varmadan önce, yol güzergahı üzerinde bulunan ara limanlarda geçici bir süre için muhafazasına yarayan ambar. Gerçek ambar (Entrepot) ve bırakma ambar (Entrepot petit) olmak üzere iki kısma ayrılır. Gerçek ambarda mal sahibinde ve gümrük idaresinde ayrı ayrı anahtarlar olur. Bu durumda mal sahibi olmadan gümrük memurunun emtiayı kontrol etme şansı yoktur. Bırakma ambarda ticari emtia, gümrük memurlarınca istenildiği anda kontrol edilebiliyor. Bkz.: Süleyman Sûdî, **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid),** Haz., Mehmet Ali Ünal, Isparta, y.y., 1996, s.240.

69 "(…)Raporda der-miyân edilen tafsîlât ve mütâlâ'at ile tahkîkât-ı çâkerânemize göre Selanik'de antrepo te'sîsi (…) günden güne terakkî eden ticâret-i mahalliyenin bir kat dahâ tevessü' ve inbisâtına hâdim ve rıhtım idâresince de fevâid ve muhassenâtı müstelzim olacağı anlaşılmış olup ancak memâlik-i mahrûse-i şâhânede ilk defa olarak vücûda getirilecek olan bu müessesenin ileride bi't-tecrübe sâbit olacak lüzûm ve ihtiyâca göre tevsî' olunmak üzere şimdilik terbî'an bin metro sathında…yapılması daha muvâfık-ı maslahat görülmekde (…)", Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 222/20, lef 2(R. 2.VI.1321/M. 15.VIII.1905).

alındı.[70] Zira liman inşaatı yeteri kadar büyük bir yatırımdı ve var olan gümrük, ambar ve antrepoların yerine yenileri inşa edilecekti. Bu yüzden bu büyüklükteki bir yatırımın getirisinin ne olacağı istatistiklere dayanarak ön görülmeliydi.

Antrepo inşaatı sürecinde sorun yaşayan Rüsumat Dairesi, yapılacak olan sundurma inşaatında da benzer sorunlarla karşılaştı. Adı geçen daire, rıhtım üzerinde inşa edilecek binaların bütün detaylarını yakından takip ediyordu. Rüsumat'a göre sundurma inşaatı, mukavelede öngörülen kurallar çerçevesinde ilerlemiyordu. Kurumun istediği, ticarî emtianın limandan nakli için gerekli on altı vagonun alınması ve yaklaşık üç yüz metrekarelik sundurma inşaatından ibaretti. Ancak şirket bu vagonların alımının ve sundurma binası yapımının kendisine ait olmadığını iddia ediyordu.[71]

Rüsumat Emaneti bu ihtilafın giderilmesi ve sözü edilen bina yapımını kimin üstlenmesi gerektiği konusuna bir açıklık getirmesi için durumu Hazine-i Hassa'ya bildirdi. Şirketin bu anlamda daha önce yaptığı şikâyet yüzünden Hazine-i Hassa soruna aşinaydı. Konuyu detaylarıyla inceleyen Hazine-i Hassa, o an için, şirketin zaten batı iskelesinde yaklaşık bin metrekarelik bir sundurma binası inşa ettiğini ve bunun dışında Rüsumat İdaresi'nce gerekli görüldüğü takdirde, istenilen üç yüz metrekarelik alanın da geçici olmak kaydıyla kullanabileceğini belirtti. Batı iskelesi ile gümrük alanı arasındaki demiryolu hattı için kendisinin ya da İnşaat Şirketi'nin vagon almak gibi bir sorumluluğunun olmadığı ifade edildi. Liman ve gümrük alanı dâhilinde nakliye sıkıntısını gidermek için Rüsumat İdaresi'nin elinde mevcut vagonları kullanmaya devam etmesine karar verildi.[72]

Fakat geçici olarak sundurma kullanımı için verilen bu izin sorunu çözmedi. Karşılıklı yazışmalar neticesinde Hazine-i Hassa, Rüsumat İdaresi'ne hak verir bir tutum sergilemedi. Gümrük yönetiminin, gelen emtianın korunması ve resmi

---

70 Bu bağlamda 1904 yılında antrepo inşaatı için hem Rüsumat İdaresi'nden hem de şirketten mühendisler görevlendirilerek bir komisyon oluşturulur. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 222/20, lef 8(H. 9.Ş.1324/M. 28.IX.1906).

71 BOA., **HH.THR.,** 215/57, lef 5(R. 10.IV.1316/M. 23.VI.1900).

72 BOA., **HH.THR**., 215/57(R. 10.IV.1316/M. 23.VI.1900).

işlemlerin yürütülmesinde bir takım zorluklar çıkarması ve bu durumun da şikâyetlerin artmasına neden olması üzerine inşaatın sonuna doğru geçici izinle ilgili bir değişiklik yapıldı. Hazine-i Hassa, Rüsumat İdaresi'nin daha önce sundurma olarak kullanabileceği belirtilen 1000 ve 300 metrekarelik alanları değil, 1000 metrekarelik saha içerisinde 300 metrekarelik mekânı kullanabileceğini belirtti. Ancak inşa süresi boyunca Rüsumat İdaresi'nin karşılıksız kullanacağı bu mekânın, gümrük işlemlerinin başlamasından itibaren durumunun ne olacağına Hazine-i Hassa değil, şirketin karar verebileceği belirtildi. Bu durumda Rüsumat İdare'sinin şirketle bir uzlaşma içinde olması kaçınılmaz görünmektedir.[73]

Deniz altı duvarlarında yüzey koruması için yapılan kaya kaplaması, diğer bir ifadeyle anroşman işlemi de ihtilaflı konular arasında yer aldı. Şirketçe daha önce düzenlenen anroşman hesap raporlarında taş vagonlarının 3,30 metreküp kapasitesinde bulunduğu belirtilmiş, ancak gözlemci memurlar, anroşman için kullanılan taş vagonların kapasitesini 3,22 metreküp olarak tespit etmişti.[74] İki rakam arasındaki fark küçük gibi gözükse de toplamda büyük bir değere ulaştığına kuşku yoktu.

Sundurma inşaatı ile anroşman hesaplarındaki tutarsızlığa rağmen Hazine-i Hassa, özellikle sundurmayla ilgili sorunun şirketle Rüsumat İdaresi arasında halledilmesi gerektiğini düşünüyordu. Mukavelenin ilgili maddesine göre yapımda söz sahibi şirketti. Fakat Rüsumat, kendi lehine muhtemel bir değişiklik için Hazine-i Hassa'nın yetki kullanabileceğini umuyordu. Devlete önemli gelir sağlayan Selanik Rüsumat İdaresi'nin şirkete karşı zor durumda bırakılması Hazine-i Hassa'nın bu yetkisini kullanmak ve şirketle karşı karşıya gelmek istememesiyle açıklanabilir.

---

73 **A.b.**
74 BOA., **HH.THR.,** 214/48(R. 29.VI.1316/M. 11.IX.1900).

3.5.3. Geçici Yolcu Salonu İnşası

Limanın inşa edilmesiyle eski rıhtımın çevresinde bulunan birçok bina yeni limana olan uzaklığından dolayı işlevini yitirmişti. Bu binalardan biri de yolcu bekleme salonuydu. Bu salon hem transit yolculara hem de gümrük işlemlerini yaptırmak için bekleyen tüccara hitap edecekti. Yeni gümrük binası yapılıncaya kadar geçici olarak bir baraka yapılmış olmasına rağmen, bu barakalar soğuk havalarda ve yağmurlu günlerde kullanılamaz duruma geliyordu. Sonuçta yolcular eşyalarıyla zor durumda kalabiliyor, memurlar da iş göremez oluyordu. Bu zorluklar yüzünden tüccar çoğu zaman şikâyet ediyordu. Bunun için yapılan rıhtımın yakınlarında yeni bir yolcu salonu yapılması şikâyetlerin ortadan kalkması adına önemliydi.

Yapılacak olan geçici yolcu salonunun batı iskelesinde iki ambar arasındaki boş yerde, yirmi metre uzunluğunda ve yirmi metre genişliğinde olmak üzere dört yüz metrekarelik bir salon olacaktı. Bu salon, şirket tarafından değil, Rüsumat Eminliği tarafından yapılacaktı ve şiddetli kış koşulları gelmeden yapılması gerekiyordu.[75]

Batı iskelesinde bulunan iki ambar arasındaki boşluğa yapılacak olan geçici yolcu salonu gümrükle Hazine-i Hassa'yı karşı karşıya getirdi. Söz konusu yerde yolcu salonu binası yapılması için gerekli izinler alındığı halde, gümrük dairesi anılan iki ambar arasına gümrük emtiası koymaktaydı. Bu durum ne Hazine-i Hassa'nın ne de şirketin işine geliyordu. Üstelik bu kapalı yerler Rüsumat Dairesi'nin kira ile kullandığı ambarlardı. Kötü hava koşullarında geçici olarak depolanmasına izin verilen eşya Rüsumat Dairesi'nin de işini zorlaştırmaktaydı. Bu durum Hazine-i Hassa tarafından Selanik Limanı İnşaat ve İşletme Şirketi sorumlusu Hacı Bayar Efendi'ye iletilmiş ve gümrük dairesinin bu tutumundan vazgeçmesi istenmişti.[76]

Liman ve rıhtım yapımı süresince şirketle Hazine-i Hassa ve Rüsumat arasında zaman zaman bu tarz anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Bu denli büyük projelerde çeşitli anlaşmazlıklar çıkması doğal olmakla beraber, bu olayda ortaya

---

[75] BOA., **HH.THR.,** 217/19, lef 2(H. 25.B.1320/M. 28.X.1902). Ayrıca bkz.: BOA., **HH.THR.,** 217/19, lef 3(R. 5.IX.1318/M. 18.XI.1902).

[76] BOA., **HH.THR.,** 219/20, lef 13(R. 12.XII.1319/M. 25.I.1904).

çıkan problemlerin, henüz mukavele imzalama sürecinde başlayan ve çeşitli vesilelerle devam eden ihmallerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Bu durum Hazine-i Hassa'nın olduğu kadar, yabancı bir şirket olmanın sağladığı avantajı arkasına alan Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nin iyi niyet ve ihmalinin dışında, kasıtlı sayılabilecek hatalı uygulamalarını da içermektedir.

3.6. Liman Eklenti Binaları Ve Hazine-i Hassa'nın İhmalleri

Selanik Limanı'nın inşa sürecinde şirketin kimi zaman eksik ya da mukavelede belirlenenin dışında malzeme kullanmasından kaynaklanan problemler vardı. Bu problemler daha çok teftişten sonra ortaya çıktığı için, zararın sorumluluğu şirkete tevdi edilerek beklemeye geçiliyordu. Bu durumda Hazine-i Hassa'nın hesapta olmayan zararı ve ekstradan masrafları oluyordu. Fakat şirketin Hazine-i Hassa'yı zarara sokmadaki gayreti karşısında bazen yapacak bir şey kalmayabiliyordu. Hazine-i Hassa'nın istem dışı maruz kaldığı bu zararların dışında bizzat kendi ihmalinden kaynaklanan ve Hazine-i Hassa'ya fazladan masraf çıkaran durumlar da olabiliyordu.

3.6.1. Karantina ve Fener İdaresi İnşası

Dışarıdan gelen her türlü emtianın yurt içine girişi her zaman sağlıklı koşullarda olmuyordu. Bundan dolayı, gümrük eşyalarının ve diğer emtianın kontrolden geçmesini sağlayan Sıhhiye Nezareti, eski rıhtımda kendisine ait bir karantina binasında bu işlemi sürdürüyordu.[77] Ancak yeni yapılan rıhtımla birlikte, eski karantina binasının rıhtıma olan uzaklığı artmış ve bu da işlevselliğini büyük ölçüde yitirmesine neden olmuştu. Bu uzaklık sadece fizikî açıdan, nakliye konusunda zorluk çıkarmakla kalmamış aynı zamanda sıhhî açıdan da birçok tehlikeye kapı aralamıştır.

---

[77] BOA., **HH.THR.,** 220/1, lef 2(R. 21.III.1318/M. 3.VI.1902).

Geçici kabul tarihine yakın bir zamanda Selanik Hükûmet Tabipliği'nin talebi doğrultusunda gümrük idaresi ile Hazine-i Hassa arasında karantina binasının yapımı için bir dizi görüşme olmuş ve karantina binasının inşa edileceği mahal tespit edilmeye çalışılmıştı.[78] Fakat mukavelede kararlaştırılan alan ile uygulamada inşaatın başlanılacağı alan konusunda farklılıklar ortaya çıkmıştı.

Karantinahane yapımı, Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nin sorumluluğu altındaydı. Liman inşaatı büyük ölçüde bittiği halde, karantina biriminin yapımı için henüz bir girişimde bulunulmamıştı. Bu durum sağlık açısından aciliyet kesbetmiş ve bizzat Sıhhiye Nazırı'nı harekete geçirmişti.

Hazine-i Hassa, mukavelenin hükümlerine göre şirketin karantina binası için tahsis edeceği arsa payının yeterli olmayacağını ve ara bir çözüm bulununcaya kadar yapım işinin ertelenmesinin daha uygun olacağını düşünmektedir.[79] Hazine-i Hassa'nın tetkikine göre karantinahâne ve civarındaki diğer bağlantı binaları için geniş bir alan gerekiyordu. Yapılan inceleme ve tetkiklere göre sözü edilen alanın karantina binası için yeterli olmayacağı kararına varılmıştı. Çünkü sadece karantina ve gelen emtianın buğulama işleminden geçip, mikroplardan arınması için yapılacak binalar 600 metrekarelik bir alana ihtiyaç duyuyordu. Oysa mukavelede bu alan 400 metrekare olarak belirlenmişti.[80] Tahsisi öngörülen arsa küçük olduğu için Hazine-i Hassa, karantina binası ve önceden planlandığı gibi bir fener idaresi inşasına başlanmasını istemiyordu. Aslında karantina binası için mukavelede öngörülen 400 metrekarelik alanın yeterli olamayacağı, yapılan ön keşiflerde anlaşılmalıydı. *Modern limana doğru: ilk hazırlıklar* bölümünde gördüğümüz gibi keşif heyetleri Selanik'e gelerek projenin ne kadar bir alanı kapsayacağını ve ne kadar masrafa çıkacağını tahmini olarak belirlemeye çalışmışlardı (bkz. Tablo 10). Öyleyse karantina binası için gerekli alanın 200 metrekare altında bir alan tahsis edilmesi bizlere bir planlama

---

78 BOA., **HH.THR.,** 220/1, lef 1(R. 9.X.1317/M. 22.XII.1901).
79 BOA., **HH.THR.,** 220/1, lef 2(R. 21.III.1318/M. 3.VI.1902).
80 BOA., **HH.THR.,** 220/1, lef 7(R. 14.IX.1320/M. 27.XI.1904).

hatasıyla karşı karşıya olduğumuzu düşündürüyor. Hazine-i Hassa bu ihmalin bedelini şirketten 200 metrekarelik bir yeri kiralayarak ödemek zorunda kaldı. [81]

Karantina ve fener idaresi binalarının yapılacağı arsanın limanın geneline göre konumu da sorun olmuştu. Bahriye Nezareti, karantina ve diğer binalar için ayrılan 5.400 metrekarelik arsanın limanın orta yerine denk düştüğünü gerekçe göstererek binaların doğu iskelesine kaydırılmasını istedi. Karantina binası ile fener idaresinin aynı sırada olması gerekiyordu. Fakat Bahriye Nezareti, bilhassa karantina binasının limanın ortasında bulunmasının sağlık açısından doğru olmadığını savunarak doğu iskelesinin daha doğru bir seçim olacağını belirtti.[82]

Karantina binası yapılıncaya kadar dışarıdan gelen gemilerin sağlık denetimini yapacak, teknik terimiyle pratika verecek sıhhiye memurunun duracağı yer de aynı şekilde sorun olmuştu. Pratika verilmesi için karantinahâneye yakın bir yerde geçici bir baraka yapılması öngörülmüştü. Fakat mukavelede bu durumu açıklığa kavuşturacak bir ifadeye yer verilmemişti. Dolayısıyla şirkete bu anlamda bir sorumluluk yüklenemiyordu. Hazine-i Hassa, sözü edilen baraka için şirkete bir tebligatta bulunmak yerine geçici pratika barakasının Selanik Sıhhiye Nezareti tarafından yapılmasını önerdi.[83]

Karantinahâne binasının yapılacağı alana yapılması planlanan fener idaresi inşası da bu şekilde ertelenmiş ve daha sonra şirketle yeri konusunda anlaşmaya varılarak, yine aynı yerde yapılması kararlaştırılmıştı.

Dalgakıranın iki ucunda kullanılacak olan fenerlerin özellikleri bizzat şirket tarafından belirlense de Hazine-i Hassa'nın görüş bildirme hakkı vardı. Nitekim Hazine-i Hassa'nın bazı noktalarda çekinceleri oldu ve bilhassa sisli havalarda, fenerlerin en az sekiz mil mesafeden görünebilir nitelikte olmasını istedi. Taraflar arasında yapılan müzakerelerde bu ölçüdeki fenerlerin yakından zayıf görüneceği

---

81 **A.b.**
82 BOA., **HH.THR.,** 220/5, lef 14(R. 11.I.1318/M. 24.III.1902).
83 BOA., **HH.THR.,** 214/24(R. 24.II.1316/M. 7.V.1900).

sonucuna varıldı.[84] Takılması düşünülen fenerlerin daha iyi özellikte olmalarını sağlamak için yenisiyle değiştirilmek üzere proje ilgili mühendislere iade edildi. Hazırlanan yeni proje şartnameye uygunluğu denetlenerek kabul edildi.[85]

3.6.2. Karakol ve Pasaport Binaları

Karakol ile pasaport işlemlerinin yapıldığı binalar, karantina ve diğer binalar gibi yeni rıhtıma uzak kalmaları sonucunda işlevselliklerini önemli ölçüde yitirmişti. Karantina binasında olduğu gibi karakol ve pasaport binaları için de mukavelede bir madde bulunmuyordu. Yeni bina isteyen Polis Müdüriyeti durumu Hazine-i Hassa'ya arz etti ve kendilerine yeni idare binası için bir alan belirlenmesini talep etti. Ancak kendilerine ne kadar bir alanın gerekli olduğu belirtilmediği için Hazine-i Hassa ilk etapta bu isteğe olumlu cevap vermedi.[86] Daha sonra inşası tasarlanan binaların plan ve haritalarının gönderilmesiyle Hazine-i Hassa bu talebi değerlendirmeye aldı. Liman İdaresi'nce doldurulan yeni rıhtım üzerinde rüsumat, duyun-i umumiye ve karantinahane binalarının yanında pasaport ve karakol idare birimlerine de yer tahsis edildi.[87]

Karakol ve pasaport binası gibi, bir ticarî rıhtımda bulunması elzem olan binaların yapımının mukavelede yer almamasını sadece bir gözden kaçma olarak değerlendirmek zor görünmektedir. Zira sonradan yapılan ve mukaveleye göre şirketin sorumluluğunda olmayan bu binalar, karantina binasının yapımında olduğu gibi, şirketten ilgili alanın kiralanması sonucunda inşa edilebilmiştir.

---

84 BOA., **HH.THR.,** 214/20(R. 9.III.1316/M. 22.V.900).
85 BOA., **HH.THR.,** 217/27, lef 9(R. 27.II.1316/M. 10.V.1900).
86 BOA., **HH.THR.,** 217/22, lef 2(R. 19.IX.1318/M. 2.XII.1902).
87 BOA., **HH.THR.,** 217/22, lef 1(R. 21.VII.1318/M. 4.X.1902).

3.6.3. Selanik Liman Şirketinin Altyapı Çalışmalarındaki İhmalleri

Selanik'te bir liman inşa edilmesi fikri ile beraber başlayan alt yapı hazırlıkları kentin genelinde Hazine-i Hassa adına Selanik Emlak İdaresi tarafından yürütülüyordu. Ancak liman inşaatının sınırları içinde kalan alanda söz konusu alt yapı çalışmalarının sorumluluğu şirkete aitti. Şirket, üstlendiği sorumluluklara rağmen, ileride büyük sorunlara yol açabilecek eylemlerden kaçınmıyordu. Yapım ve inşa masraflarından kısılarak şirketin kârını olabildiğince maksimize etme çabası, mukavelede belirtilen şartlara görünürde uyma gayreti gibi eylemler taraflar arasında anlaşmazlığın tırmanmasına neden olan gelişmelerden bazılarıydı.

Bu anlamda en önemli sorun, şirketin inşaat için açtığı yolların niteliklerinde ortaya çıktı. Açılan yolların tesviyesi yapılmadığından nakliye işlemlerinde büyük zorluklar yaşanıyordu.[88] İnşaat Komisyonu bu sorunu şirkete bildirdi. Ancak şirket, sorumluluğun belediyede olması gerektiği görüşündeydi. Belediye de sorumluluğu kabul etmeyince, gümrükte ticarî emtia ile ilgili zorluk katlanarak büyüyor, üstelik de kimse bu yolların düzelmesi için bir şey yapmıyordu.[89] Sorun, gümrükteki işlemleri yavaşlattığı ve şikâyetlere sebep olduğu için Rüsumat Eminliği de mevcut durumun düzeltilmesi için Hazine-i Hassa'ya başvurdu.[90]

Yolların yapımındaki yegâne sorun düzensizlikleri ya da tesviyesizlikleri değildi. Aynı zamanda bu yolların drenaj ve alt yapıyı oluşturan su lağımları da yapılmamıştı. Komisyon, sözü edilen lağımların bir an önce inşa edilerek tamamlanması için şirket vekili Hacı Bayar Efendi'ye direktif vermişti.

Bu arada şirket tarafından yapılan kanalizasyona belediyece diğer kanalizasyonlar bağlanmış ve ana lağım hattının çapı, suyu tahliyede yetersiz kalmıştı. Bu haliyle şirket kanalizasyon işini bitirse bile kanal işlemeyecek ve Olimpus Meydanı'yla eski gümrük arasındaki alan adeta göle dönecekti. Belediye, şirketin ana kanalizasyon hattına paralel diğer bir ana kanalizasyon hattı inşa ettiği

---

88 BOA., **HH.THR.,** 220/10(R. 26.VIII.1320/M. 8.XI.1904).
89 BOA., **HH.THR.,** 220/3, lef 1(R. 26.XII.1319/M. 10.I.1904).
90 BOA., **HH.THR.,** 220/3, lef 9(R. 7.IX.1319/M. 20.I.1904).

takdirde şirket de açılan yolların kanalizasyon hattını inşa edecekti.[91] Yağmur sularının neden olduğu çamur ve su birikintileri, emtianın nakliyesini bir hayli zorlaştırıyordu. Bu yüzden toprak yolların düzeltilmesi ve emtia naklinin kolaylaştırılmasını sağlamak için şirketin hem kanalizasyon işini tamamlaması hem de yolların kaldırımlarını döşemesi gerekirdi.[92]

Liman ve rıhtım alanının kaldırımla döşenmesi mukavelenin gereklerindendi. Söz konusu rıhtım alanının ortasına şimendifer rayları da döşenecekti. Şirketin rapor eşliğinde Hazine-i Hassa'ya sunduğu resimde rayların geçtiği yerler kaldırımla döşeli gösterilmemiş, palamar babalarının yerleri de tayin edilmemişti. Hazine-i Hassa, ray aralarının da kaldırımla döşenmesini istiyordu. Sözü edilen raporda şimendifer hattının ekseni rıhtım köşesinden itibaren 3.65 metre olacağı gösterilmişse de kumpanya tarafından Hazine-i Hassa'ya verilen bağlantı hatlarını gösterir haritada bu ölçü 3.50 metre olarak gösterilmişti. Bu durumda şirketin hangi ölçüyü esas alacağının kesin olarak tayin edilmesi gerekiyordu.

Netliğe kavuşturulması gereken sadece bu mesafe değildi. Döşenecek rayların profilinin Dedeağaç bağlantı hattına mı yoksa Şark Demiryolları rayları profiline mi uygun olacağı konusu da belirsizdi.[93] Oysa Selanik Limanı İnşaat Komiserliği'nin 23 Şubat 1900'de Hazine-i Hassa ile yaptığı bir yazışmada rıhtımda döşenecek demiryolu raylarının Selanik-Dedeağaç demiryolu raylarıyla aynı olacağı

---

91 BOA., **HH.THR.,** 220/3, lef 5(R. 3.VI.1320/M. 26.VIII.1904). "(…) Mezkûr lağımların bir an evvel inşası esbâbının istikmâli şirket vekîli Hacı Beyar Efendi'ye yazılmış idi. Bu kere alınan cevâbnâmede şirket tarafından yapılan lağımlara belediyece diğer lağımlar ilsâk edilmesinden dolayı ana lağımın kutru kifâyet etmeyecek bir dereceye geldiğinden ve şu hâlin lağımlar inşa edilecek olur ise işleyemeyerek Olimpus Meydanıyla eski gümrük arasında bir göl peydâ olacağından bahisle belediye tarafından şirketin ana lağımına muvâzî (paralel) diğer bir ana lağım inşa olunduğu takdirde şirketçe de küşâd olunan yolların lağımı inşa olunacağı beyân edilmiş olmağla (…)." Bkz.: **A.b.**

92 BOA., **HH.THR.,** 220/3, lef 10(R. 23.VIII.1320/M. 5.XI.1904).

93 "(…) Mezkûr rıhtım üzerine yapılacak kaldırımın vasatından mürûr edecek şimendifer rayları arasının da kaldırımla imlâsı hazînece de münâsib görünmüş olduğundan şirketden verilen resmin ol vechile ta'dîli ve rıhtım kenârından itibâren vaz' edilecek babalar mevki'inin tayin etdirilmesi ve bir de mezkûr resimde şimendifer hattının mihveri rıhtım köşesinden üç metro altmış beş santimetro olacağı gösterilmiş ise de kumpanya tarafından hazîneye i'tâ olunan iltisâk hatlarını gösterir haritada mikdâr-ı mezkûrun üç metro elli santim olacağı irâe olunmakda olmasına nazaran bu mesâfenin dahî sûret-i kat'iyyede tayini ve ferş olunacak rayların profili Dedeağaç iltisâk hattı veyahud Şark Demiryolları rayları profiline mi mutâbık olacağının iş'ârı (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 214/36(R. 26.V.1316/M. 8.VIII.1900).

belirtilmişti.[94] Rıhtım boyunca döşenecek rayların profillerinin belirsizliği limandan nakliyeyi kolaylaştıracak olan merkez istasyonun yapımına da yansıyordu.

3.7. Merkez İstasyon Ve Arazi Meselesi

Mukavele gereği, limana ulaşım noktasında büyük kolaylık sağlayacak olan merkez istasyon hattının inşası şirketin sorumluluğu altındaydı. Selanik-Dersaadet ve Selanik-Manastır hatlarıyla birleşecek olan istasyonun plan ve projeleri hazırlanmış ve Hazine-i Hassa'ya teslim edilmişti.[95] Hazine-i Hassa Komisyonu, sözü edilen proje hakkında bir rapor hazırlamış ve merkez istasyonu için bazı tespitlerde bulunmuştu.[96]

Adı geçen komisyonun hazırladığı rapora göre hatların istasyon dâhilinde dikey şekilde döşenmesi daha uygun görünüyordu, fakat planlarda yeterli açıklama bulunmadığından sorun çözülememişti.

Pay edilmiş arazinin planı komisyona sunulmamıştı. Dolayısıyla binaların, mukavelenin on beşinci maddesinde belirlenmiş olduğu gibi sekiz ve dokuz numaralı arsalar üzerinde inşa edileceği konusu anlaşılamamıştı.

Keşifle ilgili rakamlar hem çok yüksekti hem de özetle düzenlenmiş oldukları için gereği gibi incelenememişti. İnşa edilecek binaların projelerinde iç bölümleme uygun bir şekilde yapılmamış, özellikle bekleme salonları dar tasarlanmış ve Müslüman kadınlar için özel bir alan tayin edilmemişti. Bunlardan başka merkez istasyon, Selanik'te bulunan üç demiryolu şirketi tarafından kullanılacaktı. Uygun bir istasyon inşası için öncelikle sözü edilen üç şirketle müzakere yapılmış olması gerekirdi.[97]

---

94 "Rıhtımda ferş olunacak şimendifer raylarînın Selanik-Dedeağaç iltisak hattı raylarına tatbîk olunacağı (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 213/25, lef 2, 3(H. 22.L.X.1317/M. 23.II.1900); 213/26,lef 1(H. 14.Ş.1317/M. 18.XII.1899).

95 BOA., **HH.THR.,** 221/2, lef 7(R. 30.I.1321/M. 12.IV.1905).

96 BOA., **HH.THR.,** 221/2, lef 8(R. 14.II.1321/M. 27.IV.1905). Ayrıca bkz.: **HH.THR.,** 221/2, lef 10(R. 25.II.1321/M. 8.V.1905).

97 **A.b.**

Raporda, istasyonun hangi arazi üzerinde inşa edileceğinin belirlenmemiş olması, Hazine-i Hassa ile şirket arasındaki arazi anlaşmazlığından kaynaklanıyordu. Liman Şirketi'nin mukaveleye göre hareket etmemesi ve Hazine-i Hassa'nın uyarılarını dikkate almaması, taraflar arasındaki sorunları çoğaltıyordu. Mukavelenin ilgili hükümlerine göre şirket, denizi doldurmak suretiyle elde ettiği arazileri beş sene boyunca işletme hakkına sahip olacaktı.[98] Yine aynı mukaveleye göre dolgu sonucu elde edilen 28.780 metrekarelik arazinin 5.400 ve 3.175 metrekarelik kısmı Hazine-i Hassa'ya aitti. Bu arsaların satılması gündeme geldiğinde Hazine-i Hassa, satışın daha iyi bir fiyatta gerçekleşmesi için beklenilmesi taraftarıydı. Merkezi hükûmet, Hazine-i Hassa'ya ait 8 parça arsanın metrekaresine değişik fiyatlar biçti. Buna göre bir ve iki nolu arsa 275, üç ve dört nolu arsa 250, beş nolu arsa 125, altı nolu arsa 100, yedi nolu arsa 75 ve sekiz nolu arsa için metrekare başına 50 kuruş istenecekti.[99] Arsa fiyatlarında görülen azalma merkeze olan uzaklıklarıyla ilgiliydi. Hükûmetin satış fiyatlarıyla ilgili görüşü bu şekilde olmakla birlikte, nihai karar Hazine-i Hassa'ya bırakılmıştı.

Bu arsaların dışında Rüsumat, karantina ve karakol gibi binaların yapımı için ayrılan arazide liman şirketine ait taş vagonlar ve diğer malzemeler konulmuştu. Eşyanın tahliyesi için birçok kez uyarılmasına rağmen şirket, bu uyarılara cevap vermemiş, tahliye işlemine de bir türlü başlamamıştı.[100] Hazine-i Hassa ise bu arsaları kiralamak için acele ediyordu. Tahliye geciktikçe Hazine-i Hassa'nın zararı artıyordu.[101] Bunun üzerine İnşaat Komiserliği, Hazine-i Hassa'ya konuyla ilgili bir rapor sundu. Raporda şirketin söz konusu arsaları işgal etmesinin kanunsuz bir tasarruf olduğu özellikle belirtilmişti.[102] İnşaat Komiserliği'nin son raporu şirketin tasarrufunda bir değişikliğe yol açmadı. Böylece Hazine-i Hassa ile şirket arasında bir mutabakat sağlanamadığı için sorun askıda kaldı.[103]

---

98 BOA., **HH.THR.,** 220/11, lef 10(R. 10.V.1318/M. 23.VII.1902).
99 BOA., **HH.THR.,** 220/11, lef 7(R. 20.XII.1317/M. 5.III.1902).
100 BOA., **HH.THR.,**, 218/24(H. 14.N.1320/M. 15.XII.1902).
101 BOA., **HH.THR.,** 220/11,lef 24(R. 17.VIII.1318/M. 30.X.1902).
102 BOA., **HH.THR.,** 220/11, lef 27(R. 2.IX.1318/M. 15.XI.1902).
103 BOA., **HH.THR.,** 220/11, lef 33/9(R. 31.I.1320/M. 13.IV.1904).

Merkez istasyonun yapımı ve bağlantı hatlarının inşasıyla ilgili olarak bir başka sorun da Şark Demiryolu Kumpanyası ile yaşanmıştır.

3.7.1. Şark Demiryolu Şirketi'nin Bağlantı Sorunu Ve Arazi Meselesi

Rıhtımdan başlayan demiryolu hattının ana hat olan doğu demiryolu hattıyla birleşmesi tüccar adına önemli bir husustu. Bu hattın birleşmesi konusunda Şark Demiryolu Şirketi, Selanik Limanı İnşaatı Şirketi ve Hazine-i Hassa arasında sorunlar ortaya çıkmıştı. Öncelikle liman inşaatı sırasında çevredeki arazi sahiplerinin bazı şikâyetleri olmuş, şikâyetler protestoya dönüşmüş ve konu merkezi hükûmete kadar ulaşmıştı.

Şark Demiryolları, Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nin istasyon yakınında yaptığı hafriyat mahallinin kendisine ait olduğunu ileri sürmüş ve demiryolu arazisinin bir noktasında inşasına başlanılan istinat duvarının Nâfia' Nezareti kanalıyla durdurulmasını istemişti. Oysa Hazine-i Hassa, hafriyatı yapılan yerin tasarruf hakkının kendisinde olduğunu, dolayısıyla istinat duvarı işinin durdurulmasının kesinlikle doğru olamayacağını detaylı bir şekilde adı geçen Nezaret'e bildirmişti. Bu arada Avusturya Sefareti durumu protesto ederek, öne sürülen iddiaların ya hakem kararıyla ya da başka bir yolla çözümleninceye kadar sözü edilen işin durdurulmasını talep etmişti. Nâfia' Nezareti şirketin tavrını ve Avusturya'nın protestosunu görmezden gelmiş ve hiçbir işlem yapmamıştı. Daha sonra sözü edilen anlaşmazlığa padişah el koymuş ve konuyu araştırmak üzere Selim Paşa'yı görevlendirmişti. Selim Paşa'nın sağlıklı bir karara varması için taraflar, ister sözlü ister yazılı olsun, gerekli bilgi ve belgeleri vermekle yükümlü tutulmuştu. [104]

---

[104] "Selanik limanı inşaat şirketi tarafından şark demiryollarının oradaki mevkifi kurbunda icrâ-yı hafriyât edilen mahallerin demiryollara aid olduğu iddia edilmekde ve demir yol arâzîsinin bir noktasında inşasına başlanılan istinâd duvarı ameliyâtının ta'tîl edilmesi lüzûmu (…) hazînenin hafriyât icrâ olunan mahaldeki hukûk-ı tasarrufiyesi ve istinâd duvarı ameliyâtının men'i kat'iyyen câiz olamayacağı (…) zikr olunan müdde'iyât hakem marifetiyle veyahud diğer bir sûretle tesviye-pezîr olununcaya kadar ameliyât-ı mebhûsenin ta'tîli talebini mutazammın Avusturya Sefâreti'nden verilen takrîr ile melfûfu muhtıra sûretinde ve Hâriciye Nezâreti (…) bu bâbda Nezâret-i Nâfia'ca hiçbir mütalaa serd edilmemiş ise de mu'ahharan ihtilâfât-ı mebhûsenin bâ

Selanik-Dedeağaç Demiryolu Şirketi'nin hattın geçeceği arazi seçimi konusunda bir itirazı yoktu. Üstelik yapılacak olan bağlantı hattı nakliyatta büyük kolaylık sağlayacaktı. Zaten Liman İnşaat Şirketi daha önce bir projeyle durumu Hazine-i Hassa'ya sunmuş ve proje onaylanmıştı. Şark Demiryolları Şirketi'nin araziyle ilgili iddialarını sürdürmesi, sadece bağlantı hattının ertelenmesine neden olacaktı. Bu da Hazine-i Hassa'ya ve liman şirketine zarardan başka bir şey getirmeyecekti.[105] Hazine-i Hassa'ya göre anlaşmazlık kadastro çalışmasında yapılan basit bir hatadan kaynaklanıyordu. Bu iddiaya göre anlaşmazlığa konu olan arsa, şirketin tasarrufunda olan araziyle bitişikti. Nafi'a Nezareti'nden tapuyu düzenlemekle görevli memur, söz konusu arsayı da yanlışlıkla haritaya geçirmişti. Ayrıca Hazine-i Hassa, bağlantı hattının geçeceği arsada, inşa işini üstlenen Dedeağaç Şimendifer Şirketi'nin de hakkı bulunduğunu ileri sürdü.[106]

Şark Demiryolları Kumpanyası, bağlantı hattı inşaatı için gerekli malzemeyi zamanında tedarik etmiyor, bu yüzden inşaat yavaş ilerliyordu. Şirket bu aksaklığa lokomotif eksikliğinin neden olduğunu ileri sürerek beş lokomotif alınması gerektiğini belirtti. Şirket, beş senede alınacak beş lokomotifin üç dingilli olmasını isterken, Hazine-i Hassa, askerî nakliye açısından dört dingilli lokomotifin daha uygun olacağını düşündü ve bu yüzden şirketin alacağı lokomotifin dört dingilli olmasını istedi. Bu durumda şirket, üç dingilli lokomotif ile dört dingilli lokomotif arasındaki biner liralık farkın Hazine-i Hassa tarafından ödenmesi gerektiğini savundu. Neticede komisyon, şirketi haklı buldu ve aradaki farkın Hazine-i Hassa tarafından ödenmesine karar verdi.[107]

---

irâde-i seniyye tedkîkine memur olan devletlü Selim Paşa hazretlerine evrâk-ı lâzime ve îzâhât-ı kâfiye tevdî' ve i'tâ kılınarak müşârun ileyh cânibinden tedkîkât-ı mukteziye icrâ edilmekde olduğundan takarrür edecek hâl ve netîceye göre îcâbı îfâ kılınacağı cihetle(...)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 214/43, vr.3-b(R. 18.VIII.1316/M. 31.X.1900).

105 Bağlantı hattının yapımının ertelenmesiyle ilgili olarak, Şark Demiryolları Kumpanyası'nın, hattın yapımını engelleme çabalarının durdurulması noktasında Hazine-i Hassa'nın girişimleri çoğu kez sonuçsuz kalmıştır. Hazine-i Hassa, bağlantı hattı yapımını ertelemenin ya da engellemenin sürekli kendi aleyhine olduğunun bilincindeydi. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 217/23, lef 1(R. 27.XI.1317/M. 9.II.1902).

106 BOA., **HH.THR.,** 215/4, lef 3(R. 30.VII.1316/M. 13.X.1900).

107 BOA., **HH.THR.,** 210/40, lef 5(R. 13.XI.1313/M. 25.I.1898).

Sonuçta istasyonun plan ve projesini onaylayan Komisyon, hafriyatın durdurulmasına ve Selanik Limanı bitişiğindeki arsaların Şark Demiryolu Kumpanyası'na teslimine karar verdi. Diğer yandan Dersaadet-Selanik bağlantı hattının Selanik'teki ana istasyonu, olması gerekenden küçük planlanmıştı. Bu haliyle merkez istasyonu yolcuların ihtiyaçlarına cevap veremeyecekti. Bunun yerine Şark Demiryolları, Liman Şirketi ve Manastır Demiryolları'nın bağlantı hattı için anlaşacakları bir noktada merkez istasyonunun inşa edilmesi daha uygun olacaktı. Komisyon'a göre bu konuda ortak kararın alınması için adı geçen üç şirketin bir araya gelmesi gerekirdi. Daha sonra Hazine-i Hassa'nın de girişimleri sonucunda bağlantı hattının rıhtıma yakın arsadan geçmesi konusunda anlaşma sağlandı.[108] Fakat Komisyon karar aşamasında iken yeni bir gelişme oldu ve Selanik Limanı, Maliye Nezareti'ne devredildi.[109]

3.8. Eski Rıhtımın Tadilatı Ve Masrafı

Yapılan yeni rıhtımın dışında eski rıhtımın da atıl kalmaması ve olası yoğunluğu karşılaması için genişletilmesine ve gerekli görülen yerlerinin tadilatına ihtiyaç vardı. İşletme şartnamesinin on ikinci maddesine göre rıhtım gelirlerinden yıllık bin liradan az olmamak kaydıyla, belediyeye aktarılacak miktar %3'tü. Bu meblağdan 250 liranın mahalli idareye verilmesi ve kalan miktarın rıhtımların olası masraf ve giderlerine harcanması kararlaştırılmıştı.[110]

Eski rıhtımın genişletilmesi işlemi için öncelikle bir keşif yapılması ve ortaya çıkacak muhtemel masrafın belirlenmesi gerekiyordu. Bu iş için teknik bir heyet oluşturuldu. Keşif heyetine liman inşaat direktörü Mösyö Jirar ve mühendis Dimitriyadis Efendi seçildi. Ancak Mösyö Jirar, keşif çalışmaları esnasında lakayt davrandığı gerekçesiyle görevden alındı. Mösyö Jirar'ın yerine Belediye bünyesinde başmühendis olarak çalışan Menekşe Efendi görevlendirildi.

---

108 BOA., **HH.THR.,** 217/37(R. 14.XI.1318/M. 27.I.1903).
109 BOA., **HH.THR.,** 221/2, lef 26(R. 16.III.1325/M. 29.V.1909).
110 BOA., **HH.THR.,** 217/51(R. 12.I.1319/M. 25.III.1903).

Teknik heyet, tahmini keşif bedelini 14 bin 250 lira olarak belirledi. Liman İnşaat Komiserliği'ne göre adı geçen şahıslardan oluşan teknik heyetin çalışmalarının genel maliyet bedeli olması gerekenden yüksekti. Belediye Dairesi'nin fiyat rayiçlerini esas alan Komiserlik, eski rıhtıma teslim edilmek kaydıyla kullanılacak taşın her bir metreküpü için 14 kuruş maliyet çıkarırken yeni teknik heyetin aynı iş için belirlediği rakam 15 kuruştu. Öngörülen %10 fire ile maliyet 16,5 kuruşa yükseliyordu.[111]

Son keşif heyeti diğer kalemlerde de maliyetleri yüksek gösterdi. Mesela adı geçen heyet bir metreküp dolgu için 4 yerine 4,5, kargir işinin bir metreküpü için 45 yerine 63, üretilecek beton blokların metreküpü için de 65 yerine 77 kuruş masraf göstermişti. Komiserliğin belirlediği rakamlara göre ise eski rıhtımın yenilenmesi için gereken masraf 12 bin 240 Osmanlı Lirası olması gerekiyordu. Oysa teknik heyetin belirlediği rakam 14.250 liraydı. Bu durumda teknik heyetin yaptığı keşif bedelinin tutarı, komiserliğin tespit ettiği tutara oranla devlete 1990 Osmanlı Lirası fazla maliyet getiriyordu. [112]

Ortaya çıkan bu farklılık üzerine Hazine-i Hassa bölgeye, eski rıhtımın yenilenme çalışmalarını incelemek üzere başmühendis Mirlivâ Arif Paşa'yı görevlendirdi. Liman İnşaat Komiserliği Arif Paşa'ya yardımcı olacaktı.[113] Arif Paşa'nın incelemeleri sonucunda belirlenen ortalama fiyatla eski rıhtımın yenilenmesi gerçekleşecekti.

3.9. Selanik Limanının Muhafazası

Selanik ticarî ve askerî açıdan stratejik öneme sahip olması hasebiyle eşkıya, çete ve haydutların her zaman ilgi odağı oldu. Şehrin kara ve deniz açısından

---

[111] BOA., **HH.THR.,** 218/7, lef 7(R. 6.I.1319/M. 19.III.1903).
[112] BOA., **HH.THR.,** 218/7, lef 7(R. 6.I.1319/M. 19.III.1903).
[113] BOA., **HH.THR.,** 218/13(R. 30.II.1319/M. 13.V.1903).

güvenlik sorunları zaman zaman Bab-ı Ali Meclis-i Mahsus'un gündemini de işgal ederdi.[114]

Limanın yapım ve inşa süresince güvenliğini sağlayan bir birim vardı, fakat yeterli değildi. İnşa sonrasında limanın giriş ve çıkış trafiğinde gözle görülür bir artış yaşandı. Özellikle geceleyin limana giriş yapan gemilerden hangisinin ticarî amaçla geldiği bilinmediği için bazı önlemlerin alınması gerekliydi. Yunanistan'la yaşanan siyasî sorunlar yüzünden Selanik Körfezi güvende değildi. Bu yüzden alınacak her tedbir körfezin güvenliği açısından önemliydi.

İnşaatın bitim tarihi yaklaştıkça güvenlikle ilgili kaygılarda artış gözlendi. Muhtemel düşman ve korsan saldırılarına karşı liman körfezinin torpillerle korunması gerekiyordu. Tophane-i Amire bazı torpiller koymuştu, fakat bunlar yeterli görülmedi. Torpillerin amaca hizmet edebilmesi için ışıklandırılmaları gerekmekteydi. Fakat bu yöntem ihtiyatlı bir yol olarak görülmedi. Limanı koruyabilmek için ateşlenebilen torpillerin yapılması gündeme geldi.[115] İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Selanik, İzmir, Beyrut ve Trablusgarb gibi dışa açık limanların güvenlik sorunları, bu torpillerin sözü edilen limanların çevrelerine yerleştirilmesiyle aşılacağına inanılmaktaydı. Savunmaya yönelik bu talep için vakit kaybetmeden istenilen yerlere torpiller gönderildi. Yetersiz kalan yerler için de yeni ilaveler yapıldı.[116]

---

114 BOA., **İ.MMS.,** 84/3620(H. 20.L.1303/M. 22.VII.1886). Bab-i Ali Meclis-i Mahsus'un tedbir olarak uzun menzilli 700 tüfeğin 300 adedinin Selanik'e, geri kalanının Kosova ve Yanya Vilâyetleri'ndeki jandarmaya dağıtılmasına dair kararı için. Bkz.: **A.g.b.**

115 BOA., **Y.MTV.,** 154/106(H. 16.ZA.1314/M. 18.IV.1897). "(…) Taarruzât-ı hâriciyeden te'mîn-i mahfûziyeti düşman sefînesinin müsâdemesini müte'âkib ateş alur kontek (?) torpil vaz'ına vâbeste olup bu da limanın leylen kapatdırılup yalnız girüp çıkacak gemiler içün âhara mechûl bir nokta bırakılup yalnız delâlet edecek olan römorkör süvârîsi tarafından bilinerek bırakılacak olan noktadan gemilerin geçirilmesi lâzım geleceğine ve bu hâlde Selanik Limanı'nın i'lânıyla gece tatil olunması lâzım gelüp bu cihet dahî şimdi tezkire-i âcizânem ile Bâbıâlî'ye yazıldığına ve bu kontek torpillerin hacmi küçük olduğundan sahrançları (sarnıçları) orada doldurulmak üzere şimendifer ile nakl olunabileceğine nazaran ber vech-i ma'rûz Selanik Limanı'na elzem olan kontek torpil vaz'ı (…) izâ'a-i vakt olunmayarak mantûk-ı celîlinden infâzı zımnında Tophâne-i Âmire Müşîriyet-i celîlesine (...)." Bkz.: **A.g.b.**

116 BOA., **Y.A.RES.,** 85/36(H. 2.L.1314/M. 6.III.1897).

Aynı şekilde limana konulan torpidoların korunması için de önlem alınması gerekiyordu. Bunun için Tophâne-i Âmire Meclisi'nden altı fundluk on dört adet âdî krup topunun mühimmâtıyla beraber tedarik edilip adı geçen limanlara gönderilmesi için her şeyden önce padişahın iradesine ihtiyaç duyulmaktaydı.[117] Padişahın da onaylamasıyla Osmanlı Devleti'nin dış ticarete açık limanlarına yerleştirilen torpidolar sayesinde bu limanlar yabancı gemilerin beklenmedik saldırılarına karşı kısmen de olsa korunma altına alınmış oluyordu.

3.9.1. Limana Gelen Donanmalar

19'uncu yüzyılın son çeyreği sık sık savaşların yaşandığı ve sınırların yeniden çizildiği bir dönemdi. Bu dönemde Selanik Limanı'nda kimi zaman yabancı savaş donanmalarının gözdağı amaçlı demirlediklerini görüyoruz.[118] Bu gemiler bazen limanın güvenliği için tehlike arz edebiliyorlardı.[119]

Başta Fransa olmak üzere batılı ülkeler, herhangi bir anlaşmazlıktan dolayı Osmanlı Devleti'ne verdikleri ültimatomların ardından deniz savaş güçlerini Selanik Limanı açıklarına gönderirlerdi. Nitekim 6 Mayıs 1876 tarihinde Fransa ve Almanya'nın Selanik konsoloslarının bir grup Selanikli Müslüman tarafından öldürülmesinin ardından Selanik Limanı adı geçen devletlerin savaş gemilerince abluka altına alınmıştı.[120] Bununla birlikte limana gelen yabancı donanmaların amacı

---

117 BOA., **Y.MTV.,** 154/141(H. 17.ZA.1314/M. 19.IV.1897).

118 Bu gemiler arasında tam teşekküllü zırhlı donanmalar da olabiliyordu. Bkz.: **A.b.**

119 BOA., **Y.A.HUS,** 508/2(R. 4.X.1322/M. 17.XII.1906).

120 Tarihte "Selanik Olayı" olarak adlandırılan bu vaka, Selanik'e bağlı Avrathisar'da Bulgar asıllı Hıristiyan bir kızın Müslüman olması sonucunda meydana geldi. 6 Mayıs 1876'da bu Bulgar kızı yeni dinini tescil ettirmek için Selanik istasyonuna geldiğinde kendisini karşılayan 150 kadar Rum ve Bulgar asıllı Hıristiyan gösteri yaptı. Amerika'nın Rum asıllı Selanik konsolosu, kızı Osmanlı güvenlik görevlilerinin elinden aldı ve Amerikan Konsolosluğu'na götürerek müftülüğe gitmesini engelledi. Olayın duyulması üzerine Saatli Camisi'nde toplanan bir grup Müslüman, kızı konsolosluktan zorla almaya karar verdi. Eylemciler, kendilerini caydırmak için camiye gelen Almanya ve Fransa konsoloslarını öldürdü. Bunun üzerine Berlin'de toplanan Rusya, İtalya, Avusturya, Fransa ve Almanya temsilcileri, bir ültimatomla Osmanlı hükûmetine konsolosların öldürülmesinin savaş nedeni olduğunu duyurdular. Fransa ve Alamnya, konsoloslarının cenazelerini alma gerekçesiyle Selanik açıklarına gönderilen savaş donanmasıyla Osmanlı yönetimine gözdağı verdiler. Bkz.: "Selanik Olayı", **Ana Britanica,** C.IXX, s.226.

her zaman kesin uyarı maksatlı değildi; ziyaret amaçlı olanları daha çoktu. Ne olursa olsun her hangi bir saldırıya karşı caydırıcılık adına limanın güvenliğinin sağlanması zorunluydu.

Güvenlik kurallarının hangi kurum tarafından düzenleneceği noktasında Nafi'a Nezareti ile Bahriye Nezareti arasında yetki çatışması yaşandığından konu zaman zaman karmaşık bir hâl alabiliyordu. Limana giriş yapan gemilerin çoğunlukla ticaret gemisi olmalarına karşın, talimatlar, Nafi'a Nezareti tarafından değil Beşinci Kolordu Kumandanlığı'nca hazırlanıyordu. Limanın inşasıyla birlikte yeni talimatlar yayımlayan Beşinci Kolordu Kumandanlığı, limana giriş-çıkış yapacak gemilere sıkı denetim getiriyordu.[121]

Daha önce de belirtildiği gibi inşaatın yapımı sırasında koruma amaçlı olarak limana torpiller yerleştirilmişti.[122] Selanik Körfezi'nin Karaburun noktası torpillerle savunulduğundan adı geçen yerden giriş ve çıkış yapacak tarafsız gemilerin yayımlanan yeni talimata göre hareket etmeleri zorunluydu. Bu talimata göre Selanik Körfezi'ne gündüz giriş yapacak her türlü gemi, torpil mıntıkasından itibaren geçişlerini ve bu noktaya kadar olan dönüşlerini ancak bir kılavuz vapuru eşliğinde yapabileceklerdi.[123] Görevlilerce istasyonlardan verilecek işareti görmezlikten gelen ve kılavuz vapurlarını takib etmeyen gemilerin hareketlerine kuleden yapılacak top atışlarıyla engel olunacaktı.

---

[121] BOA., **İBH**., 7-1330.L/19(M. 1.X.1912).
[122] BOA., **Y.A.RES,** 85/36(2.L.1314/M. 6.III.1897).

[123] Adı geçen bölge 40 derece 28 dakika 10 saniye kuzey enlemi ve 22 derece 52 dakika 22 saniye doğu boylamı daireleriyle sınırlanmıştı. Bu iki daire arasında kalan deniz bölgesi tamamen torpillerle savunma altına alınmıştı. Torpillerin bulunduğu bölge sınırlarının başlangıcında; 40 derece 30 dakika 00 saniye kuzey enlemi ve 22 derece 52 dakika 00 saniye doğu boylamının kesişme noktasısında bir istasyon kurulmuştu. Aynı noktada yabancı gemilere uluslararası geçiş işaretlerinin gösterilmesine imkân tanıyan bir sancak direği dikilmişti. Yine aynı bölgenin bitiş noktasında; 40 derece 28 dakika 10 saniye kuzey enlemi ve 22 derece 51 dakika 45 saniye doğu boylamının kesiştiği yerde ikinci bir istasyon kurulmuş ve sözü edilen işaretlerin gösterilmesine olanak tanıyan diğer bir sancak direği dikilmişti. Uluslararası geçiş işaretlerinden iki harfli olanlar: TI: Kılavuzsuz tehlikelidir. MN: Hemen durunuz! ID: Durunuz! Yoksa ateş ederim!, anlamına, üç harfli olanlar: L.P.S: Fırtınalı havalarda kılavuz gelmez. T.J.C.: Size kılavuz göndereceğim. E.S.C.: Demir mevkiine inmek için vakit zayi etmeyiniz. W.C.P.: Kılavuzu takip ediniz!, anlamlarına geliyordu. Bkz.: BOA., **İBH**., 7-1330.L/19(1.X.1912).

Fırtınalı havalarda veya olağanüstü koşullar sonucunda kılavuz hizmetlerinde meydana gelebilecek bir aksamada bile hiçbir gemi adı geçen bölgeye giremeyecek, demir atamayacaktı. Sâkin havalarda dahi gemiler her ne sebeple olursa olsun adı geçen bölge sınırları dâhilinde demirleme yapamayacaktı. Güneşin batımından sonra bütün deniz vasıtalarının geçiş yapması yasaktı. Geçiş yasağı, adı geçen istasyonlardan yapılacak bir maytap veya top atışıyla gemilere bildirilecekti.

Limanın güvenlikle ilgili talimatlarına uymayan kimi gemi kaptanları bir dizi kazaya sebebiyet verebiliyordu. Bu kazalar bazen uluslararası düzeyde ikili ilişkilerin bozulmasına da neden oluyordu. Mesela, liman inşa sürecinin hazırlık aşamasında, 1887'de, gümrük yakınında yanarak batan bir petrol gemisinin enkazının uzun süre kaldırılamaması, İngiliz sefirliği ile Osmanlı hükûmetini karşı karşıya getirmişti.[124]

Yukarıda temas edilen talimatların matbu bir nüshası vapur acentelerine ve liman başkanlığı aracılığıyla bütün kaptan ve ilgili görevlilere verilecekti. Bu yüzden sözü edilen talimatlara aykırı hareket eden kaptan ve personel, ortaya çıkacak her türlü zarardan sorumlu tutulacaktı.[125]

Karaburun'dan körfeze giriş yapan gemilerin talimatlara uyması limanın güvenli olacağı anlamına gelmiyordu. Bu nedenle bazı ek güvenlik önlemlerinin alınması gerekliydi. Torpilli bölgeden itibaren gemilerin bütün manevraları takip ediliyordu. Böylece gelen gemilerin tavırları tesadüflere terk edilmiyor, şüpheli görülen hareketler anında merkeze bildiriliyordu. Daha önce de ifade edildiği gibi Selanik Limanı hem ticarî hem de askerî bir limandı. Ticaret gemileri kadar savaş donanmalarına da ev sahipliği yapıyordu. Bu yüzden bu tip savaş gemilerinin hareketleri güvenlik açısından daha bir önem kazanıyordu.[126]

---

124 BOA., **HR.TO.,** 262/123(H. 8.R.1304/M. 4.I.1887).

125 **A.b.**

126 "(…) İngiltere amirallerinden Simurg kumandası altında olarak Selanik Limanı'nda bulunan ve yüz kırk bir topu ve altı bin beş yüz altmış dört tâifeyi hâmil olan on dört kıt'a harb sefâini dün akşam sâat on buçukda Marmaris'e müteveccihen mezkûr limandan fekk-i lenger eylemiş oldukları (…)," Bkz.: BOA., **Y.PRK.ZB.,** 14/46(ty.). İngiliz donanmasının geldiği günlerde onunla beraber aynı güzergâhı izleyen İtalyan donanması da aynı gün Selanik Limanı'nda olur. Bkz.: BOA., **Y.PRK. ASK,** 49/84(R. 25.VIII.1304/M. 6.IX.1888).

Yabancı donanmaların takibi sadece liman bölgesiyle sınırlı değildi. Donanma komutanının veya ilgili personelinin karadaki faaliyetleri de yakın takibe alınırdı. Bu kapsamda temas halinde olunan bütün resmi ve sivil birimlerin istihbaratı İstanbul'a rapor edilirdi.

Bu çalışmalara bir örnek teşkil etmesi için şu olay dikkat çekmektedir: Bulgar çeteleriyle mücadele eden Osmanlı Devleti, aynı tarihlerde Selanik Limanı'nda demirleyen İngiltere donanmasının adı geçen çetelere yardım için geldiğini düşünerek önlem alınması adına çeşitli kurumlara emirler verilmişti.[127] Selanik Ticaret Mahkemesi Üyesi Atıf Bey İngiliz donanmasının bu seferki gelişinin önceki gelişlerden farklı olduğunu ileri sürerek ilgili makamlar nezdinde şikâyette bulundu.[128] Atıf Bey'e göre İngiliz donanması geliş esnasında liman talimatlarına uymadığı gibi yapılan uyarıları da dikkate almamıştı. Bu açıkça bir meydan okumaydı ve Bulgar çetelerine güven veren bir hareketti. Atıf Bey, İngiliz donanmanın liman güvenlik kurallarını alenen ihlal etmesini Bulgar çetelerine verilen bir mesaj olarak algıladı. Kuşkusuz Atıf Bey, donanma personelinin karadaki faaliyetlerini de yakından takip etmiş olmalıydı.

Atıf Bey'in bu düşüncesine karşın Osmanlı Devleti'nin Petersburg Sefareti, İngiliz donanması hakkında daha iyimser görüşlere sahipti. Çeşitli istihbarat sonucunda Petersburg Sefareti, hükûmete, donanmanın her sene âdeti üzere yaptığı gibi Selanik Limanı'na geldiğini, Bulgar çeteleriyle bir bağlantısı olmadığı gibi, hükûmet için de bir tehdit unsuru oluşturmadığını bildirdi.[129]

Bütün bu çalışmalardan limana giriş yapan askeri gemilerin ve onların personelinin hareketlerinin yakından takip edildiğini anlıyoruz.

---

127 BOA., **Y.PRK.ASK.,** 50/73(R. 30.VIII.1304/M. 11.IX.1888). Ayrıca bkz.: BOA., **Y.PRK.ASK.,** 100/84(R. 27.V.1310/M. 9.X.1894). Aynı özellikleri haiz bir Avusturya donanmasının limana gelişi ile ilgili olarak bkz.: BOA., **Y.PRK.ASK,,** 32/61(R. 2.III. 1302/M. 14.V.1886).

128 BOA., **Y.PRK.TNF.,** 2/67(R. 1.VIII.1306/M. 14.VIII.1890).

129 BOA., **Y.PRK.EŞA.,** 22/64(M. 19.IX.1895).

3.10. Resmi Kayıtların Tutulması

Yabancı sermayenin Osmanlı Devleti'ne girişiyle birlikte yabancı girişimcilerle devletin kurumları arasında dava konusu olan ihtilaflar bazen uluslararası hakem heyetlerine götürülecek kadar uzayabiliyordu. Bu yüzden Hazine-i Hassa, yapılacak her işlemin kaydının mutlaka tutulmasını istiyordu. Kayıtlarla ilgili işlemler, inşaat sorumlusu Horasanî Efendi'nin mesai saatlerinde yerinden ayrılmamasından, kullanılan malzemelerin niteliklerine varıncaya kadar geniş bir yelpazeyi kapsıyordu. Bu anlamda ilginç bir kayıt, 1897 tarihinde inşa alanındaki taşların kaydının tutulmasıyla ilgili olan kayıttır.[130]

Kayıt işlemlerinin düzenli ve eksiksiz tutulması, inşaat işlerinin her açıdan Hazine-i Hassa'nın kontrolünde kalmasını sağlıyordu. Hazine-i Hassa'nın bu konudaki hassasiyeti karşısında şirketin daha titiz davranması gerekiyordu. Aynı zamanda bu kayıtlar inşaatın önceden öngörülen hızda ve şartlarda ilerleme kolaylığını da sağlamalıydı. Kayıtların düzenli tutulmasından öncelikle, Selanik Emlak-ı Hümayun Mühendisi Horasanî Efendi sorumluydu. Ancak Horasanî Efendi mesai saatlerinde inşaatın başında bulunma zorunluluğunu kimi zaman ihmal ediyordu. Bu da yazışmalarda ve kayıtların tutulmasında zaman zaman aksaklıklara sebep oluyordu. Duruma müdahale etme gereği duyan Selanik Emlak İdaresi, Horasanî Efendi'nin konum ve tutumunu Hazine-i Hassa nezdinde sorgulamaya başladı. Adı geçen idareye göre Liman İnşaat Komiserliği dışında başka memuriyetleri sebebiyle şehir dışına çıkması gereken Horasani Efendi'nin durumuna açıklık getirilmesi gerekiyordu.[131]

Horasani Efendi'nin görevinin başında bulunmaması, hem inşaatın yavaş ilerlemesine yol açıyor, hem de Emlak dairesinin de belirttiği gibi şirket tarafından meydana gelebilecek herhangi bir yolsuzluğa da kapı aralanmış oluyordu. Hazine-i Hassa, Emlak İdaresi'nin Horasani Efendi'nin göreviyle ilgili çekincelerini dikkate almakla beraber onun görev icabı şehir dışına çıkmasını engellemedi; sadece

---

130 BOA., **HH.THR.,** 214/6(R. 27.XI.1315/M. 8.II.1900).
131 BOA., **HH.THR.,** 210/19, lef 1(H. 5.L.1314/M. 9.III.1897).

şartname gereği, aciliyeti olan önemli bir iş dışında diğer memuriyetleri için taşrada beş günden fazla kalmaması gerektiğini belirtmekle yetindi.[132]

Resmi belgelerin kayıtlarının tutulması ve Horasanî Efendi'nin olağanüstü bir dikkat göstermesinin istenmesi Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketlerle daha önce yaşadığı sorunlardan kaynaklanıyor olabilir. Nitekim ihaleyi almak için Osmanlı Bankası'nı kendisine kefil olarak gösteren Mösyö Bartissol'ün, aynı bankadan alınmış olan makbuz, mukavele, şartname ve diğer belgelerinin saklanmasına da aynı derecede önem verilmiş, hatta her belgenin bir nüshasının Hendesehânede muhafaza edilmesi şartı getirilmiştir.[133]

Tablo 12: Geçici Sitüasyonlar İçin Uygulanacak Fiyat Listesi (Frank)

Yapılan işlem	**Birim**	**Frank**
Taraklama	Her bir metreküp için	2
Dolgu	Her bir metreküp için	2
Denize atılmış taş ve kaya	Her bir metreküp için	9,30
Geçici olarak denize indirilmiş kalıp taş	Her bir metreküp için	35
Kalıcı olarak denize indirilmiş kalıp taş	Her bir metreküp için	40
Henüz denize indirilmeyen kalıp taş	Her bir metreküp için	30
Normal duvar	Her bir metreküp için	25
Yontma taş duvarı	Her bir metreküp için	115
Tamamlanmış ambar	Her bir metrekare için	50
Şartnamede yazılı demiryolu	Her bir metre için	35
Koruma duvarıyla parmaklık ve kapı	Her bir metre için	50

Kaynak: BOA., **HH.THR,** 212/37, (ty.).

---

132 BOA., **HH.THR.,** 210/19, lef 4(R. 19.II.1313/M. 1.V.1897).

133 "Selanik limanı ve müferriâtı hakkındaki mukâvele ve şartnâme Mösyö Edmond Bartissol'un kefâlet akçesi olarak Bank-ı Osmani'ye tevdî' ettiği yüz elli bin frankın makbûz senedi, mûmâ ileyh Mösyö Cotard'ı tevkîl ettiğine dâir vekâletnâmesi, Kalemce mûamele-i kaydiye îfâ kılınmış olmakla bâlâda müfredâne gösterilen evrak bir torpa derûnuna vaz' etmiş olduğundan veznece hıfzına iş bu tezkirenin bâ-derkenâr kaleme iâdesi iktizâ eder." Bu emirle birlikte, makbuzlar, mukavele ve şartnâme belgeleri, inşaat haritaları ilgili kurumlar tarafından saklanır. Belgelerin saklanması ile ilgili yazışmalar için bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/35(R. 11.V.1312/M. 23.VII.1896).

İnşa sürecinde inşa alanın çevresine göre konumunu gösteren sitüasyonların (model çizimlerin) ilgili kurumlarca takip edilmesi de önem arz etmektedir. Bu model çizimlerin incelenmesi sonucunda, inşaatın ne derecede mukaveleye uygun yapıldığı takip edilebiliyor ve bu sayede şirket de denetleniyordu.[134] Bazen ilgili çizimler (sitüasyonlar), talep edilen kurumdan geç gelebiliyor,[135] kimi zaman da İnşaat Komiserliği'nin şirketten istediği çizimler (situasyonlar) gönderilmiyordu. Böyle durumlarda komiserlik ihtiyaç duyduğu model çizimleri (sitüasyonları) Hazine-i Hassa'dan isteyerek hem talebini kuruma bildirmiş hem de üstü kapalı bir şekilde şirketi şikâyet etmiş oluyordu.[136]

Yukarıdaki tabloda inşaatın ilerleyişini belirlemek için geçici kabul komisyonunun tayin edeceği bir komiser tarafından yapılacak incelemeler esnasında, mukavelenin on üç ve on dördüncü maddelerinde zikredilen geçici model çizimlerin (sitüasyonların) düzenlenmesinde uygulanacak fiyat listesi yer almaktadır.

Bu model çizimlerde (sitüasyonlarda) devam eden inşaatın durumu ve inşaatın yapımında kullanılan malzemenin kaydı ve hesabı tutulmaktaydı. Bazen bu kayıtlarda farklı hesaplamalardan kaynaklanan anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Mesela, mukavelede belirtildiği şekilde sadece balçıktan imal edilen kalıp taşların hesaba katılması gerekirken, bu taşların dışında kalanların da hesaba katıldığı anlaşıldığında, kullanılacak malzemenin önceden model çizimlerde (sitüasyonlarda) gösterilmesi uygulamasına geçilmiştir.[137] Model çizimlerde (sitüasyonlarda) kullanılan malzemenin net bir şekilde açıklanmamasından kaynaklanan sorunların bu sayede önüne geçilmesi planlandı. Aksi takdirde nerede ve hangi malzemenin kullanıldığı açıklanmadığı takdirde, yapılan hesaplamalar da muğlâk kalmaktaydı.

---

134 BOA., **HH.THR.,** 214/31, lef 8(R. 4.IV.1316/M. 17.VI.1900).
135 BOA., **HH.THR.,** 214/15, lef 13(R. 16.X.1315/M. 28.I.1900).
136 BOA., **HH.THR.,** 214/15, lef 17(R. 2.III.1316/M. 15.V.1900).
137 BOA., **HH.THR.,** 214/33(R. 20.IV.1316/M. 3.VII.1900).

Bu çerçevede, inşaat alanında ve tamiratta kullanılan malzemelerin kayıtlarının tutulduğu defterlerin aynı zamanda, inşaat komiserliği tarafından ayrıntılı olarak tetkik edilmesi gerekiyordu. Mukavelenin ilgili maddelerine göre liman inşaatı için gerekli bütün malzemeler gümrükten muaftı. Şirket, liman inşaatı için ihtiyaç duyduğu malzemenin listesini çıkarır ve onaylanması için Hazine-i Hassa'ya gönderirdi. Malzeme defteri tasdiklendikten sonra içeriğindeki kalemler gümrükten muaf olarak ithal edilirdi. İnşaat Komiserliği, ithal edilen alet ve malzemenin gerekliliğini, tasdik edilen defterlere uygunluğunu ve mükerrer malzeme ithal edilip edilmediğini denetlemekle görevliydi.[138]

Tutulan bu defterler, hesapların tutarlılığı açısından önemli olduğu kadar, aynı zamanda ileride ele alacağımız şekilde, şirketin kullandığı malzemelerin gümrük işlemlerine tabi olup olmadığının ortaya çıkması açısından da önem kazanıyordu. Bu yüzden muafiyet defterlerinin titizlikle incelenmesi, komiserliğin önemli görevleri arasında sayılıyordu.

3.11. Şirketin Hazine-i Hassa'ya Sunduğu Faaliyet Raporları

Teftiş heyetinin hazırladığı raporların yanı sıra şirketin Hazine-i Hassa'ya sunduğu aylık faaliyet raporları vardı. Bu raporlar inşaatın hangi aşamada olduğu, hangi malzemelerin kullanıldığı, ne tür değişikliklerin yapıldığı ve benzeri bilgileri içerirdi. Söz konusu raporlar, Hazine-i Hassa'nın ilgili teknik komisyonlarında

---

138 BOA., **HH.THR.,** 210/25(R. 27.XII.1312/M. 11.III.1897). "Kaya ve büyük kayaların mesâhası icrâ olunmadığından bahisle mesâhasında tebeyyün edecek mikdârların bâ arîza arz edileceği mütekaddim Kânûn-ı Evvel sene 1900 ve Şubat sene minh, Mart sene minh raporlarının kısm-ı mahsûslarında arz edilmişdi. Ber vech-i âtî bu kere takdîm olunan Nisan sene 1900 raporunda dahî arz olunduğu vechile şimdiye kadar nakl ve istimâl olunan kaya ve büyük kayalara mahsûs olmak ve ileride naklolunacakların başkaca mesâhası icrâ olunmak üzere bu defa şirket direktörüyle mütevâcihen emr-i mesâha icrâ olunmuş ve mesâhaya göre Kânûn-ı Sânî raporunun buradaki nüshasına "76", Şubat raporuna "69", Mart raporuna dahî "58" metro mik'ab kayd ve terkîm edilmiş ve işbu mesâhanın icrâsına intizâren te'ahhur etmiş olan Nisan Mayıs Haziran raporları (…) şark iskelesi cihetindeki rıhtımın makta'-ı arzânîsini müş'ir profil ile üç kıt'a ameliyâtın terakkîsini müş'ir profiller hendesehânedeki asıllarına nakledilmiş ve hâricden celbedilen eşyâ ve levâzıma mahsûs on üç kıt'a eşyâ-yı mevrûde cedvelleri (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 214/38, lef 8(R. 28.VI.1316/M. 10.IX.1900).

incelenir, zaman zaman fen memurlarının raporları ile karşılaştırılır ve aradaki farklar ortaya konurdu. Elde edilen sonuçlar bir yazı ile şirkete iletilirdi.

Şirket, düzenlediği aylık faaliyet raporlarında inşa süreciyle ilgili olarak her şeyin planlandığı gibi devam ettiğini vurgulamaktaydı.[139] Buna karşın Hazine-i Hassa memurlarının, teftiş heyeti raporları ile karşılaştırdıklarında, söz konusu raporlarla heyet raporları arasında bazı farkların olduğu görüldü. Kullanılan malzeme, katedilen aşama ve inşa edilen yapının nitelikleri farklılık göstermekteydi. Ortaya çıkan bu farklılığın anlamı açıktı: Üretilen iş, mukavelede belirlenen şartlara uygun değildi.

Daha önce yapılan teftişlerde Selanik Limanı'nın ticarî bir liman olmasının yanısıra askerî bir liman olduğu vurgusu yapılmıştı. Bu yüzden denizin yüzeyinden tabana kadar elde edilecek derinliğin limanın her noktasında en az sekiz metre olması sözleşmenin amir hükümlerindendi. Bu son teftişten de anlaşıldığına göre şirketin taraklama konusunda hâlâ eksiklikleri vardı; liman havzasının her noktasında istenen derinliğe ulaşılamadı. Bunun yanında derinlikle ilgili verilen rakamlarda çelişkiler vardı. İnşa edilen ambarlarda da bazı eksiklikler tespit edildi.[140]

Teftiş heyetinin raporları ile şirketin sunduğu raporlar arasındaki farkı ortaya koyan bu faaliyet raporu, şirketin genel tutumu konusunda bize bir kanaat vermektedir. Şirketin kendi menfaatine olarak yapılan işlemleri fazla göstermesi ve

---

139 "Selanik limanı şirket-i inşaiyesi tarafından şehr-i Şubat ve Mart sene 1900 zarfında vücûda getirdiği imâlât ve muâmelâtına dâir inşaat komiserliğinin hendesehâneye işâret buyurulan tahrîrât ve merbûtâtından bulunan raporların mütâlaasından mevâki'-i muhtelifeye vâsıta-i mütenevvia ile cem'an altı bin sekiz yüz elli beş metro mik'ab ve otuz iki desimetre mik'ab anroşman denize ilkâ olunduğu ve dalgakıran duvarı temelinin muhâfazasına mahsûs şirketin hesâbında yüz yetmiş yedi metro mik'ab seksen desimetre mik'ab kaya ve büyük kaya vaz' ve ilkâ olunduğu ve mikdâr-ı mezkûr mütevâcihen muâyene ve mesâha olunmadığından inde'l-mesâha tebeyyün edecek mikdârı bâ arîza beyân edileceği komiserliğin iş'ârından anlaşılmakda ve kâr-gîr ameliyâtı içün yüz yetmiş beş metro mik'ab taş imâlâthâneye naklolunduğu ve berren naklolunan mevâdd-ı imlâ'iyenin mubassırlar tarafından kontrolü icrâ edilmekde ve bahren Amedin tarak vapuruyla naklolunan mevâdd-ı imlâ'iyenin kontrolü icrâ olunamadığından sitüasyonlara mevâdd-ı imlâ'iye projesi üzerine tanzîm ve hesâbı hazînece daha nâfi' olacağı ve fî mâ ba'd ay raporlarında kontrol icrâsıyla metro mik'abının gösterilmesinden sarf-ı nazar olunacağı ve mevâki'-i muhtelife temel duvarları önlerine cem'an on sekiz bin yirmi metro mik'abı kum vaz' ve ilkâ olunduğu ve bunun bilâhare blokların arkalarına nakledileceğinden şimdilik mevâdd-ı imlâ'iye hesâbından hâriç tutulduğu ve mevâki'-i muhtelifeye seksen beş aded blok yerleşdirildiği ve altmış bir aded dahî sıklet blokları vaz' olunduğu ve şühûr-ı mezkûre zarfında hâricden vürûd eden eşyâ ve levâzıma mahsûs altı kıt'a (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 215/6, lef 14(R. 16.VIII.1316/M. 29.I.1901).

140 BOA., **HH.THR.,** 217/39(R. 31.XI.1318/M. 13.II.1903).

mukaveleye uygun hareket eder gibi raporlar sunup, mukaveleye aykırı davranmaya devam etmesi, daha önce de ifade edildiği gibi, bir yanlış anlamanın ötesinde kasıtlı bir ihmalin varlığını açıkça ortaya koymaktadır.

3.12. Fen Memurlarının İnşaatı Tetkikleri

Hazine-i Hassa, devam etmekte olan inşaat için, yukarıda da geçtiği üzere, belirli zaman aralıklarında raporlar alıyordu. Bu raporlar ya Hazine-i Hassa'nın atadığı inşaat komiserliği tarafından veya şirket yetkilileri tarafından veriliyordu. Hazırlanan raporların ne derece gerçekle ilişkili olduğunun bilinmesi ve inşaatın biten bölümlerinin yapılan mukaveleye ne kadar uygun olduğunun denetlenmesi gerekiyordu. Bu yüzden fen memurları, değişik zamanlarda inşaat mahallini teftiş için görevlendiriliyordu. Hazine-i Hassa'ya belirli bir masraf yükleyen bu teftişler, mukavelenin imzalanmasından inşaatın son bulmasına kadar her ay mutat aralıklarla yapılmaktaydı.[141]

Mukavelenin ilgili maddesine göre şirket, inşaatın gidişatını özetleyen raporlar hazırlamakla birlikte bu raporların her ay düzenli olarak kaleme alındığını ifade etme imkânına sahip değiliz. Çünkü bazen inşaat elde olmayan sebeplerle durabiliyordu. Gelen her raporun gerçekle uygunluğunu tespit etmek İnşaat Komiserliği'nin göreviydi. Fen Heyeti birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü geçici kabul ile kesin kabul olmak üzere toplam beş defa inşaatı teftiş edip raporlar hazırlayacaktı.

---

[141] Selanik liman inşaatı teftiş ücretinin kayıt altına alınmasında kimi zaman aksaklıklar meydana gelmiştir: "Selanik liman ve rıhtımı mukavelenamesinin altıncı maddesi mûcibince teftîş masârifi olarak müteahhidin ameliyyâta bed olunan tarihinden itibaren kabûl-ı katî tarihine kadar mah-be-mah tediye olunmak üzere hazîne emrine senevî i'tâ ve teslimi taahhüd eylediği iki yüz kırk adet Osmanlı lirasına mahsûben mezkûr tezkirenin i'tâ edildiği Selanik emlak-ı hümâyûn idâresinden vârid olan üç yüz on üç senesi haziran cetvelinde gösterilen yirmi liraya dâir mezkûr şirket idâresinde bu bâbda yazılmış tahrîrat var ise bir sûretinin hazîneye irsâli böyle bir tahrîrat olmadığı halde meblağ-ı mezbûrun teslîmi tarihinden hazîneye izbârı hakkında (…)." Bkz. BOA., **HH.THR.,** 210/28, lef 1(R. 2.IV.1313/M. 14.VI.1897).

Teftiş için teknik heyette yer alacak mühendislerin işlerinin ehli ve mesleklerinde tecrübe sahibi olmalarına azami derecede dikkat ediliyordu. Liman inşa sürecinde birinci kısmın tamamlanmasından sonra teftiş için Selanik'e gidecek heyette yer alan mühendislerin Alman kökenli olması Hazine-i Hassa'nın tercihiydi. Mühendislerden birinin Almanya uyruklu olmaması durumunda mesleğinde tecrübe sahibi başka bir mühendisin heyette yer alması sağlanırdı.[142] Bu çerçevede, Hazine-i Hassa'nın özellikle Alman kökenli mühendis istihdam etme çabası, sadece tecrübe ve liyakatla açıklanamaz.[143] Bu durum Osmanlı Devleti'nin dış siyasetinin gittikçe Almanya eksenine kaymasının bir sonucu olarak da değerlendirilebilir. [144]

Birinci geçici kabul teftiş heyetinde ikisi Osmanlı tebaasından olmak üzere dört mühendis görevlendirildi: Nâfia Müdüriyeti Muavini Mösyö Lakler, Haydarpaşa Limanı İnşaat Başmühendisi Mösyö Valderop, Ebniye-i Seniyye Ambarı Müdürü Nazım Paşa ve Emlak-i Hümayun Başmühendisi Miralay Arif Bey.[145] Liman inşaatının biten ilk kısmı için Selanik'e giden bu heyet inşaatın devam etmesi yönünde bir rapor düzenleyerek[146] İstanbul'a geri döndü.[147]

Raporda teknik heyetin inşaat için tespit ettiği bazı eksiklikler vardı. Eksikliklerin belirlenmesinde yegâne ölçü Hazine-i Hassa ile şirket arasında yapılan mukavele ve şartnameydi. Heyetin tespitlerine göre dalgakıranın batısında 200 metre kadar iki sıra halinde yerleştirilen suni bloklar, üst taraftan 60 santımetre eğilme göstermişti. Şirket, bu eğilmeyi düzeltmekle sorumluydu. Ayrıca batı iskelesinin bütün inşa işi bittikten sonra duvar işine başlanacaktı. Batı iskelesi tamamlanmadan duvar işine başlanılıp bitirilmiş olması hem şartnamenin hükümlerine aykırıydı hem

---

142 BOA., **HH.THR.,** 214/11, lef 4(R. 18.XI.1315/M. 30.I.1900).

143 Bu bağlamda, inşaat sürecinde Selanik'te bulunan altın madeni ile ilgili bir inceleme çalışması için bir Alman mühendis getirtilmiş; ancak daha sonra söz konusu incelemeye gerek olmadığı ortaya çıkınca, Alman mühendisle birlikte Türk mühendislere ödenen yolluk ücretlerinin geri alınması söz konusu olmuştur. Bkz. BOA., **HH.THR.,** 215/42(R. 1.III.1318/M. 14.V.1902).

144 Kurmuş, **a.g.e.,** s. 204.

145 BOA., **HH.THR.,** 214/12(R. 5.I.1316/M. 18.III.1900).

146 "Selanik Limanı'nın tedkîkât-ı fenniyesi hitâm bulmak üzere olmasına mebnî umûm inşaatın imtidâd-ı ta'tîline mahal kalmadığından bahisle garb iskelesinden mâ'adâ olan inşaata şartnâmeye muvâfık sûretde devâm olunması (...)", Bkz. BOA., **HH.THR.,** 214/16(R. 22.I.1316/M. 4.IV.1900).

147 BOA., **HH.THR.,** 214/17(R. 21.I.1316/M. 3.IV.1900).

de teknik olarak uygun görülecek bir eylem değildi. Şartname hükümlerine aykırı davranan şirket, bu hususta doğacak bütün mesuliyeti üstlenmek zorundaydı.

Batı iskelesinde meydana gelen eğilme sonucu denizin dibine düşen suni blokların birkaç tanesi çıkarılamamıştı. Blok duvarından yaklaşık 2,5 metre uzakta bulunan bu suni bloklar, bulundukları noktada denizin derinliğinin 6,8 metreye kadar düşmesine neden oldu. Hâlbuki Selanik Limanı ticarî bir liman olmasının yanında askerî bir liman özelliği de taşıyordu. Bu yüzden limanın sözü edilen noktalarda da derinliğinin mutlaka 8 metreyi bulması gerekirdi. Batı iskelesinde meydana gelen bu eğilmeyi ortadan kaldırmak için şirketin iki tercihi vardı: Ya blokları söküp yeniden yerleştirmek, ya da eğilmiş blok hattının önünde ve denizin tabanından itibaren 5,5 metre yüksekliğinde sağlam bir duvar inşa etmek.[148]

Teknik Heyet'in tespit ettiği bir eksiklik de kullanılan çimentoydu. Şartnamenin 13'üncü maddesine göre bloklarda "Portland" çimentosu kullanılması gerekiyordu. Oysa şirketin Selanik'e getirttiği çimentolar "La Farj" markasını taşıyordu. Teknik heyete göre şirketin, "Portland" yerine niçin "La Farj" çimentosunu tercih ettiğini izah etmesi gerekiyordu.

Üçüncü tazyik blokunun konulması hem şartname gereği hem de teknik açıdan zorunluydu. Sözü edilen blokun konulmaması durumunda bilahare ihtiyaç duyulacak fazla bloklar için tüm sorumluluk şirkete ait olacaktı.

---

148 "(…) Mezkûr garb iskelesinde vâki' olan inhidâm netîcesinde denize düşmüş olan bloklardan çıkarılamayan birkaç dânesi istikâmet-i umûmiyenin iki metre kırk santim hâricinde kalmasından dolayı umk-ı bahrin altı metre seksen santim derece bulunduğu mezkûr lâyihada beyân kılınmış ve mezkûr liman, *askerî liman* olmasına mebnî umkun mutlakâ sekiz metre olması muktezî bulunduğu cihetle ya ameliyât-ı vâkı'anın sökülüp yeniden inşası veyahud iki buçuk metre tahtında bir duvarın ol tarafa ilâvesi sûretiyle bu bâbdaki mahzûrun ref'i lâzimeden görülmüş "(…) her ikisi de şâyân-ı kabûl görünen suver-i mesbûtadan hangisi şirketçe yapılacak ise hemen îcâb-ı hâle tevessül ve ba'de izîn dahî mukâvele ve şartnâme ve hazînenin nizâm ve usûl dâiresindeki ihtârı hilâfına inşaatdan tevakkî edilmesi (…)." BOA., **HH.THR.,**, 214/30, lef 5 (R. 3.IV.1316/M. 16.VI.1900).

Son tespit anroşmanlarla ilgiliydi. Anroşmanların içlerine konulan kaya parçaları 60 kilodan daha ağır olmakla beraber dalgakıranın dış yüzeyleri için konulması gereken kaya parçalarının ağırlığı en az 1500 kilo olmalıydı.[149]

Görüldüğü gibi, raporda dalgakıranların yapımı sırasında blokların dikey konumlarından eğilmeye başlaması, blokların yapımı tamamlanmadan inşa edilen duvardan denize düşen blokların sekiz metre olması gereken derinlik seviyesinin altı metreye indirmesi göze çarpan en önemli eksikliklerdi.

Teknik heyetin tespitleri şirket için tavsiye anlamındaydı. Çünkü mukavele gereği olası herhangi bir yıkım ya da tahribatta şirketin Hazine-i Hassa'nın zararını tazmin etmesi gerekirdi. Bu noktada şirketin tutumu da önem kazanmaktaydı. Şirket, bir yandan mukavele şartlarına göre yapması gereken inşa işlemlerinin bir kısmını eksik bırakırken bir yandan da, belirlenen çimento markasına rağmen başka bir çimento markası kullanmıştır. Üstelik Portland çimento torbalarının içinde La Farj çimentosunun tespit edilmiş olması, bu durumun bir yanlış anlamadan ziyade kasıtlı bir davranış olduğunu göstermektedir.

İnşaat Şirketi Vekili Mösyö Cotard, teftiş heyetinin hazırladığı raporun tamamını talep etti.[150] Raporda teknik heyetçe tespit edilen eksikliklerden, doğrudan şirketi ilgilendiren konular, şirkete tebliğ edildi. Bunun dışında Hazine-i Hassa'nın, raporun tamamını şirkete göndermek gibi bir mecburiyeti söz konusu değildi.[151] Zaten mukavele ve şartnamenin hiçbir maddesinde bu anlama gelebilecek bir hüküm yoktu. Böylece Mösyö Cotard'ın talebi reddedildi.

İkinci geçici kabul teftiş heyeti, birinci geçici kabul teftiş heyetinde hazır bulunan ve inşaat mahallini iyi bilen mühendislerden oluşturuldu. Ancak ilk heyette

---

149 **A.b.**

150 Mösyö Cotard'ın talebi: "Selanik limanı ameliyâtının tedkîkine ve rubu' ameliyât kabûl-ı muvakkatine me'mûr komisyon tarafından kaleme alınan raporun bir sûretinin lütfen sûy-i âcizîye gönderilmesini zât-ı ulyâ-yı hazret-i nezâret-penâhîlerinden istirhâm etmekle müftehiriz. İşbu kağıt i'tâsında bir gûne müşkilât tasavvur buyurulmayacağını zanneder ve şimdiden takdîm-i teşekkürât ve ihtirâmât eyleriz". Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 214/22(R. 14.II.1316/M. 27.IV.1900).

151 BOA., **HH.THR.,** 214/34(R. 25.IV.1316/M. 8.VII.1900).

görevlendirilen Nafi'a Müdürlüğü Müdür Muavini Mösyö Lakler o sırada yurt dışında olduğu için ikinci heyette yer alamadı. Haydarpaşa Limanı'ndan görevlendirilen Mösyö Valderob'un, tecrübesi dikkate alınarak ikinci heyette de görevlendirilmesi kararlaştırıldı.[152]

İnşaatın bitmesine yakın bir dönemde dördüncü kez görevlendirilen heyet, taraklamada bazı eksiklikler tespit etti. Birinci heyetin raporu sonucunda, anroşmanların yapımında kullanılması tavsiye edilen kayaların birçoğunun belirtilen nitelikte olmadığı belirlendi. Bunun yanında kaldırımların döşenmesinde bazı sorunlar vardı, şirketin sorumluluğu altında bulunan gaz ve su boruları tamamen döşenmemişti. Teftiş heyeti, yukarıda sıralanan bir kaç eksikliğin dışında inşaatın tamamlandığı ve işletmeye açılabileceğini rapor etti.[153]

Son rapora dayanarak Hazine-i Hassa, teknik heyetin belirlediği eksikliklerin giderilmesi kaydıyla mukavele gereği limanın şirket tarafından işletilmesine izin verecekti.[154]

Teftiş için Selanik'e gönderilen teknik heyetin bütün masrafları şirket tarafından karşılanmaktaydı. Mukavelenin altıncı maddesine göre şirket, inşaatın başlama tarihinden kesin kabul tarihine kadar her ay teftiş bedeli olarak 20 Osmanlı Lirası ödüyordu.[155] Fakat son teftişten sonra şirket, teftiş bedeli adı altında bir ödemede bulunmadı. Teftiş heyetinin yanı sıra maaşları verilmeyen diğer memurlar da zor durumda kaldı. Hazine-i Hassa şikâyetler üzerine şirketi uyarmasına rağmen, şirket, Şubat 1904 itibari ile teftiş masraflarını kestiğini açıkladı. Bunun üzerine Hazine-i Hassa, mukavele gereği inşaatın tamamen bitirilip teslim edilmesine kadar şirketin bu masrafları karşılaması ve memurların maaşlarını ödemesi gerektiğini

---

152 BOA., **HH.THR.,** 214/41(R. 10.VI.1316/M. 23.VIII.1900).
153 BOA., **HH.THR.,** 217/43(R. 27.XI.1318/M. 9.II.1903).
154 BOA., **HH.THR.,** 217/44/5, lef 7(R. 28.XI.1318/M. 10.II.1903).
155 "Selanik liman ve rıhtımı mukâvelenâmesinin altıncı maddesi mûcibince teftîş masârifi olarak müteahhidin ameliyyâta bed olunan tarihinden itibaren kabûl-ı katî tarihine kadar mah-be-mah tediye olunmak üzere hazîne-i emriye senevî i'tâ ve teslimi taahhüd eylediği iki yüz kırk adet Osmanlı lirasına mahsûben mezkûr tezkirenin i'tâ edildiği Selanik emlak-ı hümâyûn idâresinden vârid olan üç yüz on üç senesi haziran cetvelinde gösterilen yirmi liraya dâir mezkûr şirket idâresinde bu bâbda (…)." Bkz. BOA., **HH.THR.,** 210/28, lef 1(R. 2.IV.1313/M. 14.VI.1897).

şirkete bildirdi.[156] Bir ara Hazine-i Hassa adına inşaatı murakabe eden komiserin görevden alınması düşünüldü. Ancak komisyon, inşaatın henüz bitmediğini gerekçe göstererek komiser Hacı Bayar Efendi'nin görevine devam etmesini istedi.[157]

3.13.Dördüncü Geçici Kabul Komisyonunun Eksikliklere Dair Tespitleri

Kesin kabulden önce dördüncü ve son geçici kabul için oluşturulan komisyon 15–20 Kanun-i Sani 1318 (28 Ocak–2 Şubat 1903) tarihleri arasında Selanik Limanı İnşaatını kontrol etti. Ebniye-i Seniyye Ambarları Müdürü Nazım Paşa, Hazine-i Hassa Emlâk-ı Hümâyûn Başmühendisi Arif Paşa ile Nafi'a Nezareti Müdür Muavini Mösyö Lakler'den oluşan komisyon, beş gün süren inceleme sonucunda 21 Kanun-i Sani 1318 (3 Şubat 1903)'te bir rapor hazırladı. Raporda liman ve müştemilatının tamamen bitirildiği, inşaatın şartname ve profillere uygun bir şekilde yapılmış olduğu ifade edildi. Geçici kabul komisyonunun görüşüne göre limanın bu haliyle düzenli olarak işletilmesinde teknik açıdan bir sakınca yoktu. Ancak kesin kabulden önce tamamlanması gereken bazı eksiklikler vardı. Hazine-i Hassa, komisyonca tespit edilen eksikliklerin tamamlanması sözünü aldıktan sonra Rumî 1318 yılının Şubat ayından itibaren, 5 yıllığına limanın, tarifelerde yapılan son değişikliklere göre inşaat şirketince işletilmesine izin verdi.[158]

İnceleme esnasında komisyon, demiryolları, taraklama, anroşmanlar, kârgir duvarlar, muhafaza parmaklıları, sundurmalar ve diğer teferruatta eksiklikler tespit etti.

---

156 BOA., **HH.THR.,** 219/34, lef 6 ve 7(R. 23.VI.1320/M. .IX.1904).
157 BOA., HH.THR, 219/34, lef 11(R. 30.III.1320/M. 12.VI.1904).
158 BOA., **HH.THR.,** 217/43, lef 1(H. 10.ZA.1320/M. 8.II.1903). Komisyon üyelerinden Nazım Paşa'ya 7025, Arif Paşa'ya 4360 ve Mösyö Lakler'e de 2503 kuruş gidiş-dönüş harcırah ödendi. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 217/36, lef 1(R. 13.XI.1318/M. 26.I.1903).

3.13.1.Taraklama

Limanın bazı noktalarında taraklanması gereken kimi yerler vardı. Özellikle batı iskelesiyle bu iskelenin rıhtıma bakan iç taraflarında, genel olarak rıhtım duvarlarının tamamına yakın kısımlarında taraklama yapılmamıştı.

3.13.2.Anroşmanlar

Anroşmanların profilleri genellikle planlara uygundu. Fakat müteahhidin kullandığı taşlar, birinci geçici kabul komisyonunun 21 Mart 1316 tarihinde düzenlediği raporda özelliklerini belirttiği taşlara uygun değildi. Oysa müteahhidin, sözü edilen raporda evsafı belirtilen taşların kullanacağına dair yazılı taahhüdü vardı.

Dalgakıranın açık deniz tarafında 3392 tabii kaya parçası serpiştirilmiş; fakat sözü edilen dalgakıranın dış yüzlerinde 1500 kilogramlık kayalardan bitişik nizam şeklinde hiçbir kaplama yapılmamıştı. Birinci geçici kabul raporunda rıhtım, doğu seti ve batı iskelesinin anroşman yüzlerine konması tavsiye edilen 200–500 kilogram ağırlığındaki kaya parçalarından hiç biri kullanılmamıştı.[159]

3.13.3.Kârgir Duvarlar

Kontrol komisyonuna göre set duvarları şartnameye uygun inşa edilmişti. Üçüncü geçici kabul komisyonunun incelemesinden sonra Selanik ve çevresinde bir deprem meydana gelmişti. Depremin şiddetine rağmen komisyon, set duvarlarının durumunu iyi bulmuştu. Fakat dalgakıran ve batı iskelesinin kimi yerlerinde önemsiz çatlaklar meydana gelmişti. Zaten inşaat komiseri Hüseyin Paşa'nın hazırladığı haritalarda söz konusu çatlaklar çizimle gösterilmişti. Komisyon, kesin kabul tarihine kadar bu çatlakların takip edilerek gözlem sonuçlarının aylık raporlar haline getirilmesini istemişti.[160]

---

[159] BOA., **HH.THR.,** 217/43, lef 2(H. 10.ZA.1320/M. 8.II.1903).
[160] **A.b.**

3.13.4.Rıhtım Yolu, Gaz ve Su Şebekeleri

Rıhtımın arkasında bulunan şose yolun büyük kısmında kırma taş kullanılmamış, kırık taş kullanılan yerlerin seviyesi de düşük kalmıştı. Ayrıca döşenen kaldırımların bir kısmı şartnameye uygun değildi.

Gaz ve su şebekesinin boruları henüz döşenmemişti. Tesisat mühendisi Mösyö Girard'a göre gaz ve su şebekesi inşasının gecikmesi anroşmanların tamamen oturmasıyla yakından ilgiliydi. Girard, anroşmanların oturmasından önce inşa edilecek tesisatın güvenli olmayacağı görüşündeydi. Dolayısıyla şebeke bitirilmeden yol ve kaldırımlarda yapılacak çalışmanın bir anlamı kalmıyordu. Geçici kabul komisyonu Mösyö Girard'tan, şebeke inşası ile yol ve kaldırımlarda tespit edilen eksikliklerin kesin kabulden önce tamamlanması sözünü almakla yetindi.[161]

3.13.5.Sundurmalar

Her biri bin metrekare olan sekiz adet sundurmadan sadece altısının yağmur suyu şebekesi inşa edilmişti. Batı iskelesinin başlangıcında bulunan ambar, sözü edilen depremden dolayı hasar görmüş ve iki kenarının kesiştiği köşe şakul hizasından 24 santimetre eğilmişti. Demir kafesten inşa edilen sundurma için sözü edilen eğilmenin bir tehlikesi yoktu; ancak kesin karar verebilmek için bu eğilmenin, set duvarlarında oluşan hafif çatlaklar gibi, kesin kabul tarihine kadar takip edilmesi gerekiyordu. Eğilmede artma meydana geldiği takdirde inşaat şirketinin önünde iki seçenek kalıyordu: Ya söz konusu sundurmayı güçlendirecek ya da yıkıp yeniden inşa edecekti.[162]

---

[161] **A.b.**; BOA., **HH.THR.,** 217/44, lef 7(R. 28.XI.1318/M. 10.II.1903).
[162] **A.b.**; BOA., **HH.THR.,** 217/43, lef 2(H. 10.ZA.1320/M. 8.II.1903).

3.13.6.Diğer Tespitler

Birkaç metre hariç demir yollarının toprak tesviye ve balastları[163] (ballastes) yapılmıştı. Raylar döşenmiş ve rayların makaslarıyla muylu mil kasnakları (plaques tournantes)[164] tamamlanmıştı.

Muhafaza parmaklıkları planda öngörüldüğü gibi inşa edilmişti. Fakat yağlı boyalar henüz yapılmamıştı. Demirkapıların kanatları takılmadığı gibi yüz elli metre kadar uzunluktaki alanın demir parmaklıkları hiç yoktu.

Palamar baba ve halkaları şartnamede öngörüldüğü gibiydi. İki, beş ve on beş ton kaldırma gücünde olan toplam dört hareketli vinç[165] yerinde test edildi. Vinçlerin kaldırma, sağa, sola ve dairevi hareketlerinde bir sorun yoktu.

Fener kulelerinin inşası tamamlanmış ve fenerler yerlerine muntazaman yerleştirilmişti. Fenerlerin yanma-sönme hareketleri de iyi bulunmuştu. Fakat komisyon, fenerlerin yedi-sekiz mil mesafeden görünüp görünmediklerini test etme imkânı bulamadı. Geçici kabul komisyonu, deniz fenerlerinin sözü edilen mesafeden görünüp görünmediklerini tespit etmek için inşaat komiseri Hüseyin Paşa'yı görevlendirdi.

Özetle, dördüncü geçici kabul komisyonuna göre Selanik Limanı şartname hükümlerine göre yapılmıştı. Artık limana bitmiş gözüyle bakılabilir ve düzenli olarak işletmesi yapılabilirdi.

Kesin kabul tarihinden önce yukarıda detaylı açıklandığı gibi taraklama, anroşmanların geniş kaya parçalarıyla örtülmesi, gaz ve su şebekesinin döşenmesi, yangın düzeneklerinin konulması ve ambarların yağmur giderlerinin yapılması zorunluydu. Ayrıca batı iskelesiyle rıhtımın bir kısım kaldırımlarının tesviyesi, şose yollardaki kırma taş eksikliklerinin tamamlanması, bazı yağmur borularının tamiri, demir parmaklıkların yağlı boyayla boyanması, batı ve doğu setleri üzerindeki kaplama taşlarının tamiri ve diğer eksik işlerin bitirilmesi gerekirdi. Liman komiseri Hüseyin Paşa, yukarıda ifade edildiği gibi, set duvarlarında meydana gelen

---

163 Demir yollarında traverslerin altına, şoselerde düzeltilmiş toprak üzerine döşenen taş kırıkları. Bkz.: "Balast", (Çevrimiçi) http //tdkterim.gov.tr/bts, 26 Aralık 2008.

164 "Plaque tournante", (Çevrimiçi) http //fr.wikipedia.org/wiki, 17 Aralık 2008.

165 BOA., **HH.THR.,** 213/9, lef1,2 ve 3(R. 29.VI.1315/M. 11.IX.1899); 213/10(R. 22.VII.1315/M. 5.X.1899); 213/38(R. 13.X.1315/M. 26.XII.1899).

çatlakların ve batı iskelesindeki sundurmanın eğilme durumlarını takip ederek her ay düzenli olarak komisyona rapor vermekle görevliydi.[166]

3.14.Kesin Kabul

Hazine-i Hassa tarafından Selanik Limanı Osmanlı Şirket-i İnşaiyesi (Société Ottomane de Constuction du Port de Salonique)'e inşa ettirilen Selanik Liman ve Rıhtımı'nın kesin kabul teftişinin yapılması için Nâzır Ohannes Sakızlı, 21 Ekim 1904 tarihinde dört kişilik bir komisyon kurdu. Bu komisyonda Ebniye-i Seniyye Anbarları Müdürü Nâzım Paşa, Hazine-i Hâssa Emlâk-ı Hümâyûn üyelerinden Hâfız Mehmed Efendi, Emlâk-ı Hümâyûn Başmühendisi Arif Paşa ile Ticâret ve Nâfia Nezâret-i Nâfi'a Müdür Muâvini Mösyö Lakler gibi daha önce limanı teftiş eden tecrübeli isimlerden meydana geliyordu.[167] Hazine-i Hassa Fen Müsteşarı Jorj Arslan önce kesin kabul komisyonuna dâhil edildi; ancak bir gün sonra listeden çıkarıldı.[168]

Henüz inşa aşamasında, kısmen de olsa, limanın işletmeye açılması, imtiyaz sahibine büyük kâr getirmekteydi. Selanik Limanı gibi yüksek getiri beklentisi olan bir yatırımda yabancı yatırımcının kârını maksimize etmek etmesi anlaşılabilir bir tutumdur. Bunun yanında Osmanlı Hükûmeti'nin, şirketin üstlendiği sorumlulukları zamanında ve gerektiği gibi yerine getirmesini ve ihmallerin engellenmesini sağlamak için gerekli takibatı yapması da aynı şekilde anlaşılabilir bir tutumdur. Dördüncü bölümde ele alacağımız limanın gümrük ve işletmesi konusunda da göreceğimiz gibi, Osmanlı Devleti'nin gümrük politikaları ve uygulanan gümrük tarifeleri, Selanik Limanı'nın iktisadî anlamda ne denli önemli olduğunu göstermektedir.

---

166 BOA., **HH.THR.,** 217/43, lef 1(H. 10.ZA.1320/M. 8.II.1903).
167 BOA., **HH.THR.,** 220/7(H. 11.L.1322/M. 19.XII.1904).
168 **A.b.**

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. GÜMRÜK VE İŞLETME

4.1. Ekonomide Yeni Arayışlar ve Osmanlı Devletinin Gümrük Politikaları

Bir ülkenin siyasî ve ekonomik anlamda sağlam dinamikler üzerinde durabilmesi ülkenin iç ve dış ticaretteki payına ve bu payın iyi yönetilmesine bağlıdır. Elbette bu payı belirleyen etkenlerden biri de ülkenin içinde bulunduğu coğrafî konumdur. Osmanlı Devleti'nin ekonomik gidişatını belirleyen de büyük ölçüde, hüküm sürdüğü toprakların verimliliği olduğu kadar, kara ve deniz ticareti için en önemli geçişlerden biri konumunda olmasıdır.

Coğrafi konumu yanında Osmanlı Devleti ekonomik anlamda diğer avantajlarının da farkında olarak hareket etmiş ve uzun süre bu tutumunu sürdürebilmiştir. Osmanlı Devleti, kuruluş tarihinden itibaren, iktisadî programlarda ve olası problemlerde "kanunî kadîm" veya "töre-i sultanî" adı verilen "Ezmine-i Atika Gümrükleri" olarak görülen, örfe dayalı "tedbirler manzûmesi"ni temel alan bir siyaset izlemiştir.[1] Yeni ticaret yollarının keşfedilmesi ve uluslararası ilişkilerin boyutunun değişmesi ile beraber Osmanlı ekonomik anlayışı da değişime uğramıştır. Değişen siyasî ve ekonomik koşullara ek olarak, Osmanlı düşüncesindeki reformist yaklaşımlar ve bu yaklaşımın uygulama alanı bulması da bu dönemde Osmanlı'nın iktisadî anlayışını temellendiren etkenler olmuştur.

Osmanlı siyasetçileri, Akdeniz'in dışında yeni ticarî yolların keşfedilmesiyle kaybedilen avantajlar, bilhassa Avrupa devletlerine sağlanan ticarî ayrıcalıklar ve devletin artan dış borçları karşısında yeni çözümler arama yoluna gitmişlerdir. Yukarıda değindiğimiz iktisat anlayışının değişmesinde, Osmanlı'ya resmî görevli

---

[1] Ahmed Güner Sayar, **Osmanlı'dan 21. Yüzyıla, Ekonomik, Kültürel ve Devlet Felsefesine Ait Değişmeler**, İstanbul, Ötüken Yay., 2001, s. 152.

olarak gelen diplomat ve seyyahların yaptıkları çalışmalarla yurt dışında görev yapan bürokratların ve öğrenim için gönderilen öğrencilerin zihniyet yapılarında meydana gelen dönüşümün de önemli etkisi olmuştur. Bu dönüşümle birlikte Osmanlı iktisat anlayışında yeni bir dönem başlamıştır.[2] İktisadi anlamda meydana gelen bu değişimle beraber vergi sisteminden mali disiplinin nasıl sağlanacağına kadar birçok alanda yeni düzenlemeler modern iktisat anlayışına uygun olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bu düzenlemelere ek olarak yapılan uluslararası antlaşmalar ve iç siyasetin gerekleri de gümrük politikalarını etkilemiştir.

Gümrükler Osmanlı Devleti'nin önemli gelir kaynağıydı. 1877'de toplam devlet gelirlerinin %15'ini, 1911'de de %16'sını teşkil ediyorlardı. Gümrük siyasetinin başlıca gayesinin ne olduğu daima tartışılmıştır. Tarihçilerin büyük çoğunluğuna göre amaç, devletin gelirlerini yükseltmekken bir kısmının görüşüne göre de ihracatı teşvik ederek imalâtçıları himaye etmekti. Donald Quataert, sonrakilerin görüşünü destekleyen yeni araştırmaları ikna edici buluyor. Bu araştırmacılar, gümrük siyasetindeki gayenin devletin gelirlerini artırmak olduğuna göre, bu durumda ihracattan alınan vergi oranının %12'den %1'e indirilmesini izah etmenin zor olacağı görüşündedirler. İkinci görüşe göre Osmanlı gümrük siyaseti sadece yabancıların baskısına bir cevap değildi; ihracatı artırarak gelişmeyi teşvik ve sanayicileri korumaktı.[3]

Devletlerin bilhassa dış ticaret alanında en önemli dayanağı olan gümrük, Osmanlı için de aynı önemi haizdi. Dolayısıyla uygulanacak bir gümrük politikası, ekonomik sistemi bütünüyle olumlu olarak etkileyen bir politika olmalıydı. Gümrük vergileri Tanzimat'a kadar iltizam yolu ile alınmaktaydı. "Yed-i vahit"e, yani

---

[2] Coşkun Çakır, "Tanzimattan Cumhuriyete Osmanlı İktisat Düşüncesi", **Osmanlı Medeniyeti**, Haz. Coşkun Çakır, İstanbul, Klasik Yay., 2005, s.92.

[3] Donald Quataert, "19.Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri (1812–1914), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., C.II, 2004, s.945-946. İkinci görüş son zamanlarda Bağış (Ali İhsan) ve Sayar (Ahmet Güner) tarafından ileri sürülmektedir. Bkz.: **A.e.**

tekelciliğe[4] sebep olan bu sistem Osmanlı sosyal hayatında birçok şikâyete sebep olmaktaydı. Hem bu şikâyetler hem de Osmanlı yönetiminin bozulan ekonomiyi yeniden düzeltme düşüncesi nedeniyle yeni bir düzenlemeye geçildi. Tanzimatla birlikte Hazine'ye bağlı olarak mukataat, iltizamat gibi vergi toplama biçimleri yerine, Hazine'ye bağlı olarak çalışacak muhassıllara görev verilmeye başlandı. Gümrükler de bu muhassıllara bağlı memurlar aracılığı ile idare olunacaktı.[5] Böylelikle ağırlığını kaybetmiş olan emanet usulü yeniden gündeme gelmiş olacaktı. Maalesef yeni uygulama mevcut şikâyetleri bitirmemiştir. Üstelik gümrük görevlilerinin işlerini baştan savma yaptıkları yönündeki şikâyetlere bir de rüşvet iddiaları eklenmiştir. Bunun üzerine 1842 yılında gümrüklerin işletilmesinde tekrar iltizam ve ihale yöntemine geri dönüldü. İltizam sistemi ile beraber gümrükler müzayede yoluyla ve verilen taahhütlerle iki veya üç yıllığına iltizam edilmeye başlandı.[6]

Tekrar uygulanmaya başlanan iltizam usulü sorunların çözümüne bir katkıda bulunmamış ve bu durum 1859 yılına kadar devam etmiştir. 1859 yılında azalan gelir ve artan şikâyetlerle beraber emanet usulü yeniden uygulanmaya başlandı. Kıyı, hudut ve kara gümrükleri emanet idaresine bırakıldı. Emanet usulü ile birlikte 17 gümrük emaneti oluşturulmuş, her emanet idaresine bir emin, bir muhasebe başkâtibi ve tahrirat başkâtibi atanmıştır. Aynı zamanda bu memurların tutacakları defterlerin talimat ve numuneleri, İstanbul emtia gümrüğü defterlerine uygulanmıştır.[7] İltizam usulü ile tekelciliğin hâkim olduğu ve birçok mağduriyetin meydana geldiği sistem kaldırılmış, devlet gerek vergi sistemini gerekse gümrük varidatını daha iyi kontrol edebilir hale gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nde gümrük vergisi, malın kıymeti üzerinden tespit edilmesine rağmen, günlük hayatta pratiklik sağlaması için, malın ağırlığı üzerinden

---

4 Ahmet Kal'a, **İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri İstanbul Esnaf Birlikleri Ve Nizamları 1: İstanbul Külliyatı VII,** İstanbul, İBB Yay., 1998, s.143.

5 Erol Özvar, "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", **Osmanlı Medeniyeti: Siyaset, İktisat, Sanat,** Haz. Coşkun Çakır, İstanbul, Klasik Yay., 2005. s. 118-119.

6 Özvar, **a.g.m.,** s. 119.

7 **A.y.**

yani spesifik (özellikli) olarak tahsil ediliyordu. Aynı zamanda gümrük tahsili tüccarların tâbiiyetine göre de değişiyordu. Müslümanlara, gayr-ı Müslimlere ve harbî olanlara ayrı ayrı gümrük vergisi uygulanmaktaydı.[8]

İltizam sisteminin kalkmasında ve diğer mali değişikliklerde en önemli sebeplerden birisi Rusya ile 1829'da yapılan Edirne antlaşması ve devamında 1838 Baltalimanı ticaret antlaşmasıdır.[9] Bu antlaşmalarla beraber yabancı ülkelere uygulanan gümrük vergilerinde değişiklikler yapıldığı gibi vergilendirme sistemi de yeniden düzenlenmiştir. Dâhilî ve haricî gümrüklerde gümrük tarifelerine birçok yenilik getirilmiştir.

1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşmasının en önemli sonucu, Osmanlı Devleti'nin dış ticaretteki tekel düzeninin, merkezi devletin ihracata özel sınırlamalar getirme yetkisinin ve ek gümrük vergileri koyma gücünün ortadan kaldırılmasıydı.[10] Yed-i vahid düzeninin kaldırılması Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın mali dayanaklarını elinden aldı. Olağanüstü savaş vergilerleri, savaş yıllarında maliyeye ek gelir getirmek için başvurulan bir yöntemdi. Bu yöntemden vazgeçmekle Osmanlı maliyesi, buhran dönemlerinde başvurabileceği önemli gelir kaynağını kaybetmiştir. Nitekim Kırım Savaşı sırasında, Osmanlı maliyesi olağanüstü gümrük vergileri uygulayamamış ve ağır mali buhran koşullarında Paris ve Londra para borsalarına açılmak zorunda kalmıştır.[11] Böylece Osmanlı Devleti'nin kamu harcamalarını dış borçlanma yoluyla finanse etmeme geleneği 1854'te sona ermiştir. Dış borçlanmaya karşı 18'inci yüzyılın sonlarında başlayan direnç, batılılaşma döneminden itibaren oluşan kredi ekonomisi anlayışına paralel olarak zayıflamış ve Osmanlı ekonomisi yirmi beş senede iflasın eşiğine gelmiştir.[12]

---

8 Özvar, **a.g.m.,** s.112.

9 Hayri R. Sevimay, **Cumhuriyete Girerken Ekonomi,** İstanbul, Kazancı Kitap Yay., 1995, s. 207; Abdüllatif Şener, **Osmanlı Vergi Sistemi**, İstanbul, İşaret Yay., 1990. s. 151; Pamuk, **a.g.e.,** s.19.

10 Çakır, **a.g.m.,** s.93.

11 **A.e.** ; Kasaba, **a.g.e.,** s.49.

12 Tabakoğlu, **a.g.e.,** s.214.

4.1.1. Dâhilî Gümrük

Coğrafî konumu nedeniyle Osmanlı Devleti'nin ticaret yollarının üzerinde olması, gümrük vergilerinin devlet bütçesine önemli bir katkı sağlamasına sebep olmaktaydı. Osmanlı gümrük politikasında en dikkat çekici nokta gümrük vergisinin sadece dış ticarete yönelik değil, uzun süre iç ticarette de uygulanması olmuştur.

Osmanlı'da gümrükler, hudut, sevahil ve kara olmak üzere üç kısımdan müteşekkildi. Dâhilî gümrük, Osmanlı ürünlerinin ve mamul mallarının ülke sınırları içerisinde, ticarî amaçla, bir yerden bir başka yere, bir iskeleden bir diğer iskeleye nakledilmesinden alınan gümrüktü. Ülke içerisinde dönen ticarî emtia "masdarîye", "sarfiyat" gibi isimlerle gümrük vergisine tabi tutuluyordu.[13] Dâhilî gümrük uygulaması için, birçok şehir ve kasabalarda gümrük idaresi bulunurdu. Büyük şehirlerde yoğunluktan olsa gerek bu gümrük idareleri, ithalat ve ihracat için ayrı olarak idare ediliyordu.

Ülkenin kimi şehir ve kasabalarında gümrük idareleri bulunmasına rağmen bu idareler ya ihtiyacı karşılayacak yeterlilikte değildi ya da savaşlar sonucunda diğer devletlerin sınırları içinde kaldı. Bu durum, özellikle hudut bölgelerinde yeni gümrük idarelerinin kurulmasını gerekli kılıyordu. Fakat bu idareler nerelerde ve hangi ölçütlere göre kurulacaktı? Bazen büyük bir şehirde gümrük idaresi bulunmazken, küçük bir kasabada gümrük idaresine rastlanılabiliyordu.[14] Sahil kasabalarının bazılarında hem kara hem deniz gümrüğü varken, bazılarında ise sadece kara ya da sadece deniz gümrüğü bulunabiliyordu. Kimi bölgelerde dâhilî gümrüğün bulunmasına karşın bazı bölgelerde bulunmaması, öyle anlaşılıyor ki ticarî hareketliliğin var olup olmamasına bağlıydı. Bilhassa sahil kentlerinden liman kenti olanlarda dâhilî gümrük daha çok önem kazanıyordu.[15] Kara gümrüklerinde de aynı şekilde ticarî hareketliliğe göre bir uygulama söz konusuydu. Bazı kara gümrükleri zaman zaman alınan kararlarla kaldırılıyordu. Mesela Sultan Abdülmecit 1846

---

13 Sûdî **a.g.e.,** s.204; Şener, **a.g.e.,** s. 146.
14 **A.e.**
15 Özvar, **a.g.m.,** s. 107.

tarihinde çıkan karışıklıklar nedeniyle yaptığı Bulgaristan seyahatinde Edirne, Ziştovi ve Rusçuk'taki kara gümrüklerini kaldırmıştı. Bunların dışında Menteşe, Yenişehir ve Maraş gibi vilayetlerde kaldırılan kara gümrükleri de vardı. Dâhilî gümrüğe dair ilginç bir uygulama, Bağdat, Basra, Yemen, Cidde gibi eyaletlerin dâhilî gümrük kapsamı dışında tutulmasıydı.[16]

Dâhilî gümrük resimleri ya çıkışta ya da varışta tahsil ediliyordu. Ancak İstanbul için durum farklılık arz ediyordu. İstanbul'a, gümrüğü olan iskelelerden veya kara yoluyla gelen malların vergisi, geldikleri yerlerde değil, İstanbul'da tahsil edilmekteydi. Dâhilî gümrüğün belli bir sisteme göre uygulanmadığına güzel bir örnek de her yerin dâhilî gümrüğünde alınan resimlerin miktar ve oranlarının farklı olabilmesidir.[17] Gümrük resimleri malın çeşidine ve bölgelere göre farklılık gösteriyordu. Meselâ, Trabzon'da gümrük resmi %3 ile %5 arasında değişirken, Tokat'ta bu oran özellikli (spesifik) olarak malın çeşidine göre her yükten dörtte bir, üçte bir, yarım veya tam kuruştan on kuruşa kadar alınırdı[18]

Bütün bu karmaşayı gidermek için 1838 ticaret antlaşması ile beraber, dâhilî gümrük resmi sabitlenerek her mal ve bölge için %12 olarak belirlenmiş, 1866 tarihinde de bu oran %8'e indirilmiştir.[19] Burada dâhilî gümrük açısından önemli bir nokta, gümrüğe tabi malın işlendikten sonra da aynı oranda gümrüğe tabi tutulmasıydı. Gümrük resmi %8 olarak belirlenince işlendikten sonra alınan oran %2,4 veya %6 olarak hükme bağlandı. 1874'te ise kereste hariç bütün kara gümrük resimleri kaldırıldı. Son olarak "teçhizat-ı askeriye ianesi" adı altında iskelelerde %2'lik bir dâhilî gümrük resmi alınsa da 1910'da bu oran da kaldırılmıştır.[20]

---

16 Şener, **a.g.e.,** s. 146.
17 **A.e.,** s. 147.
18 "Tokad kasabası gümrüğüne gelince: Bunun şurûtu öyle Trabzon gümrüğü şurûtu misillü yüzde hesabı kıymet-i râyice esasları üzerine mübteni olmayûb âdeta yük itibarıyla ve muhtelif hesâba ve akçalarla beher yükden rubu', sülüs, nısf veya tam gurûşundan on gurûşa kadar resm alınması teâmülüne müstenîd olduğu görülür." Bkz., Sûdî, **a.g.e.,** s.193-195.
19 Coşkun Çakır, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi**, İstanbul, Küre Yay., 2001, s.54.
20 Şener, **a.g.e.,** s.147.

Dâhilî gümrük anlayışı iç ticaret açısından oldukça eleştiri alan bir sistemdi. Osmanlı'da bilhassa 17'inci yüzyıldan sonra artış gösteren dâhilî gümrük, Avrupa'da da eleştirilere rağmen uzun süre devam etmiştir. 19'uncu yüzyılın ortalarına kadar Avrupa'da dâhilî gümrükler mevcuttu. Osmanlı'da ise, önce tütün, enfiye, müskirat ve tuz haricînde 1870'de dâhilî gümrük uygulamaları kalkmıştır. Nihaî olarak II. Meşrutiyetin ilanı ile beraber 1910'da dâhilî gümrük vergileri kaldırılmıştır.[21]

4.1.2. Haricî Gümrük

Osmanlı ekonomik sisteminde, gümrüklerin önem kazanması yabancı ülkelerle yapılan ticaret antlaşmalarından sonra olmuştur. 1838 Baltalimanı antlaşması ile düzenlenen gümrük tarifeleriyle beraber Osmanlı, bir yandan uluslararası ticaretten pay almaya başlamış, bir yandan da gümrüklerdeki gelirini artırmıştır. Kuşkusuz sözü edilen bu artış, yabancı ülkelerin Osmanlı Devleti ile giriştikleri ticarî ilişkiler sonucunda meydana gelmiştir. Ekonomik buhranın ortaya çıktığı dönemlerde krize çözüm bulma araçlarından birisi de uluslararası ticarette uygulanan gümrük vergileri olmuştur. Avrupa ülkelerine verilen kapitülasyonlar uzun vadede Osmanlı ekonomisi için sorun teşkil etse de, bu çerçevede, Osmanlı dış ticaret hacminin artmasında önemli etkileri olmuştur.

Haricî gümrük uygulaması Osmanlı'da çok uzun süre düşük oranlarda seyretmiştir.[22] Fatih dönemine kadar haricî gümrük vergi oranı % 2 civarındaydı. Fatih döneminde ise gümrük oranı önce % 4'e, daha sonra ise % 5'e yükseltilmiştir. Bu oranlar 15'inci yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir. Bu dönemde hem ihracattan hem de ithalattan eşit gümrük resmi tahsil edilirdi. Malın değeri üzerinden uygulanan resimler 19 Mayıs 1650'de Avusturya İmparatorluğu'yla yapılan bir anlaşmayla ilk defa %5'ten %3' e indirilmiştir. 5 Haziran 1673'e kadar bu oran sabit kalmıştır. Avusturyalı tüccara tanınan %3'lük yeni oran, 1740 Fransız ahidnamesinden sonra

---

[21] Osmanlı tüccarlarından önce, yabancı tüccarlar üzerinden kalkan dâhilî gümrüğün yükü, dâhilî gümrük tamamen kalkıncaya kadar, iç ticareti sekteye uğratmıştır. Bkz.: Özvar, **a.g.m.,** s. 119.

[22] Tabakoğlu, **a.g.e.,** s.134.

yaygınlık kazanarak diğer bütün yabancı tüccara şamil kılınmıştır.[23] Karışıklıklara meydan vermemek için %3'lük gümrük vergisi uygulaması ile birlikte tarife defterlerinin tanzim edilmesi esası benimsenmiştir.[24]

Avrupa ülkeleriyle yapılan gümrük antlaşmalarında gümrük tarifelerinin müddeti 14 yıllık bir süreyi kapsıyordu. Bu süre bittikten sonra yeni gümrük tarifesi yapılması gerekiyordu. Ancak fiyatların sözü edilen süreden daha erken bir zamanda değişikliğe uğramasına bağlı olarak tarifelerin de yenilenmesi zorunlu hale geliyordu. Bazen de yabancı devletlerin yavaş davranmaları sonucu tarife yenileme çalışmaları süre aşımından çok sonra başlayabiliyordu. 1838 Baltalimanı Anlaşmasıyla gümrük tarife süreleri 7 yıla indirilmiştir.[25]

Baltalimanı Ticaret Anlaşması'yla gümrük resmi yeniden düzenlenmiştir. Bilhassa ihraç mallarda gümrük resimleri artırılmıştır. Buna göre gümrük resmi, ihraç mallarda %9 âmediye ve %3 reftiye olmak üzere toplam %12 gümrük oranı uygulanırken, ithal mallardaki oran %3 âmediye ve %2 reftiye olmak üzere %5 olarak belirlenmiştir. Transit mallarda ise %3 oranında bir gümrük resmi uygulanacaktı. İhraç mallarda alıcının Osmanlı tebaasından olması durumunda %9, ithal mallarda satıcının Osmanlı tebaasından olması halinde ise %2 gümrük resmi ödenmek zorundaydı. Buna karşın yabancı tüccar sadece %3 gümrük resmi ödüyordu.[26]

1850'de yapılan düzenlemeyle gümrük tarifeleri yeniden belirlendi. Buna göre ihracatta malların, belirlenen fiyatları üzerinden %9 âmediye hesaplandıktan sonra bundan %16 indirime gidilip %3 reftiyesi alınıyordu. İthalatta ise %3 gümrük resmi ile bunun üzerinden %20 indirim yapılıyordu.

---

23 Şener, **a.g.e.,** s. 150; Mübahat Kütükoğlu'na göre malın değeri üzerinden uygulanan resimler 16'ncı yüzyılın sonundan itibaren ilk defa İngilizler için %3'e indirilmeğe başlanmıştır. Bkz., Mübahat S. Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri I (1580-1838),** Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., 1974, S.A12, s.24, 43.

24 Mübahat S. Kütükoğlu, "Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Târifeleri", **Tarih Enstitüsü Dergisi**, İstanbul, 1973-1974, S.4-5, s. 336.

25 **A.y.**

26 Sûdî, **a.g.e,** s.211-212; Kütükoğlu, **a.g.m.,** s.337.

1861 yılında Fransa ile yapılan ve daha sonra diğer Avrupa ülkelerini de kapsayan antlaşma, gümrük vergilerini yeniden düzenlemeye yönelikti. Buna göre, ihracat resmi %12'den %8'e indirilerek, bu oran üzerinden her yıl %1 indirim yapılıp, nihayette %1 sabit oranına ulaşılacaktı. İthalat resmi ise, %3'den %8'e yükseltilmiş, transit resmi de sekiz yıl içerisinde %1'e indirilmek üzere %2 olarak belirlenmişti.[27] Tuz, tütün, silah, top, tüfek gibi silah teçhizatının ülkeye girmesi yasaktı.

1861–62 anlaşmaları devlet gelirlerini artırmak ve Osmanlı sanayiini teşvik etmek için ithal vergilerini %3'ten %8'e yükseltti. 1860'lar korumacı politikaların uygulandığı yıllardı. Bu politikalar İngiltere'nin dünyadaki üstünlüğüne vurulan ilk darbelerden biriydi. Sözü edilen anlaşmalar Osmanlı ürünlerinin satılabilmesi için yukarıda da ifade edildiği gibi ihracat vergisini %12'den %1' indirdi. Bu tedbirler dış ticarete yardım etti; fakat dâhilî gümrükler ülke içindeki ticaretin genişlemesine engel oldu. Bunların çoğu 1874'te kaldırıldı. Deniz yoluyla gelip ülke içine dağılan diğer mallardan %8 vergi alınmasına devam edildi. Bu vergi 1889'da %4'e, 1900'da %2'ye indirildi ve 1909'da tamamen kaldırıldı.[28]

İhracattan alınan gümrük vergilerinin oranı 1914 yılına kadar %1'de kaldı. İthalattan alınan %8 vergi oranı 1905'de %11'e, 1908'de %15'e çıkarıldı. Pamuk'a göre 1861'den sonra ithalattan alınan vergi oranlarının yükseltilmesinin amacı yerli sanayii korumaya çalışmak değildi. İthalattan alınan vergiler zaten çökmüş olan zanaatların canlanması için yeterli sayılmazdı. Bu yüzden ithalat vergi gelirleri hazineye ek gelir sağlamaktan öte bir amaç taşımıyordu.[29]

---

27 Sûdî, **a.g.e.,** s.208-212; Pamuk, **a.g.e.,** s.20; Şener, **a.g.e.,** s. 153.
28 Quataert, **a.g.e.,** s. 945.
29 Pamuk, **a.g.e.,** s. 20.

4.2. Selanik Limanında Gümrük

1838 Baltalimanı Anlaşması'na kadar, gümrüklerden olması gerektiği ölçüde gelir sağlayamayan Osmanlı Devleti'nin, bu tarihten sonra liman ticaretinde yaşanan ithalat ağırlıklı hareketlilik sonucunda gümrük vergisi gelirlerinde nispi oranda artış olmuştur. 1861'de yapılan düzenlemeden önce, yabancı gemiler, gümrüğe tabi malları istedikleri gibi yükleyip, boşaltabiliyordu. Anlaşmayla birlikte, yabancı gemilere "manifesto"[30] verme mecburiyeti getirilmiştir. Bu manifesto zorunluluğu gümrük idaresinin işlerini kolaylaştırdığı gibi, giriş ve çıkışları kontrol edebilme açısından da büyük avantajlar sağlamıştır.

Böyle bir süreçte inşasına başlanan Selanik Limanı hiç kuşkusuz, yeni haliyle Osmanlı Devleti'ndeki ticarî hareketliliğin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Bu sayede dışa dönük liman kentleri içinde gümrük gelirleri açısından hızla üst sıralara yükselmeye başlamıştır. İnşa edilen gümrük ambarları ve antrepolar sayesinde emtianın depolanabilir kapasitesinde ciddi oranda artış sağlanmıştır. Liman aynı zamanda, demiryolları bağlantılarıyla diğer ülkelere ve İstanbul'a kolaylıkla ulaşım sağladığı için transit vergisinden elde edilen gelirlerde de artışlar olmuştur.

Limanın ticaret hacminin genişlemesiyle birlikte, bazı düzenlemelerin yapılması gerekiyordu. Bunlardan biri antrepolara konulacak malların niteliklerinin ne olacağıydı. Bu niteliklerin belirlenmesi amacıyla bir nizamnâme yayımlandı. Nizamnamede antrepoya konulacak malların gümrük tarafından evsafı bilinen[31] ve kaydedilen mallar olması gerektiği özellikle belirtiliyordu. Ayrıca, antrepoya kabul edilecek mallar sadece yurt dışından gelen ve gümrük işlemleri henüz yapılmayan mallar olmalıydı.[32]

---

30 Sözlük anlamı beyanname demek olup siyasî literatürde de bu anlamıyla kullanılıyordu. Ticarî literatürde ise bir gemiye yüklenen emtia ve eşyanın miktar ve çeşidini içeren defter demekti. Her geminin kaptanında bu defterin bulunması zorunluydu. Emtianın boşaltılacağı iskeleye varıldığında gemi kaptanları sözü edilen manifesto defterininin imzalı bir sûretini yirmi dört saat içinde gümrük memurlarına teslim etmek zorundaydılar. Aksi takdirde yüklü cezalarla karşıkarşıya kalıyorlardı. Bkz.: Sûdî, **a.g.e.,** s.253.

31 Sûdî, **a.g.e.,** s.234.

32 BOA., **HH.THR.,** 222/1(R. 8.V.1312/M. 20.VII.1896); Sûdî, **a.g.e.,** s.234.

Özel izinlerle, iç ticarette kullanılan malların da bu antrepolara konulabileceği belirtilirken bu mallara, yabancı mallara uygulanacak vergi hükmünün uygulanacağı da ifade edilmişti. Bu durum, dâhilî ticaret açısından bir zorluk oluşturmakla beraber, antrepolarda sadece yabancı malları tutmak arzusuna yönelik bir tedbir olarak görülmeliydi. Nizamnâme aynı zamanda antrepoya konulacak malların kabul şartlarını da ihtiva etmekteydi. Buna göre ülkeye girişi yasak olan malların dışında kalan mallar antrepoya kabul edilecekti. Ayrıca nizamnâmede, antrepoya konulacak malların Rüsumat idaresine ve şirkete yüklediği sorumluluklara da yer verilmekteydi.[33]

Antrepoya konulan malların nitelikleriyle ilgili maddelerde belirtilen hususlar, bilhassa gümrük memurlarının işini kolaylaştırıcı nitelikteydi. Zira daha önce malların istenilen yere boşaltılması ve yüklenilmesi, giriş-çıkış kontrollerini yapılamaz hale getirmişti. Antrepoya konulan malların bütün kayıtlarının iki nüsha halinde tutulması ve bu noktada olağanüstü bir titizlik gösterilmesi de, Osmanlı devletinin artık deniz ticaretinin ülke bütçesine yaptığı katkının farkında olduğunun önemli göstergelerinden biriydi. Yayınlanan nizamname, gelen malların niteliklerini belirtmesi dışında, bu eşyaların korunabilmesi için antrepoların hangi niteliklerde olması gerektiğini de maddeler halinde vermişti.[34]

Nizamnamede antrepoların eşya ve emtia için korunaklı olması gerektiği hususu bilhassa belirtilmişti. Çünkü devlet, kaybolan ya da zarar gören eşya için tazminat ödemek zorunda kalmak istemiyordu. Antrepoların yangın gibi olağanüstü durumlarda zararı en aza indirecek şekilde inşa edilmesi şartının aranması ve aynı zamanda depolanan malların kaydının tutulması da buna yönelikti. Bozuk olan malın henüz kabul edilmeden belirlenebilmesi için görevlilere gerekli kolaylıklar sağlanırken, antrepoda zarar gören maldan dolayı bir yükümlülük verilmemişti. Aynı şekilde antrepodaki malların durumunu kontrol etme yükümlülüğü de mal sahibine verilmişti.

---

33 **A.b.**

34 BOA., **HH.THR.,** 222/11(R. 20.IX.1306/M. 2.XII.1890). Antrepoya konulacak malların nitelikleriyle ilgili nizamname ekte verilmiştir.

Antrepoya konulacak malların giriş ve çıkışları belli bir prosedüre bağlıydı. Malların çıkışı ile ilgili önemli bir husus, eşyanın yabancı devletlere gitmesi halinde farklı, Osmanlı sınırları içerisinde dolaşıma girmesi halinde farklı gümrük işlemlerine tabi tutulmasıydı. Aynı şekilde, antrepodan çıkarılan maldan alınacak gümrük resmi, malın içeriye giriş ağırlığı üzerinden alınacaktı. Malın kuruma ya da başka bir yolla değişime uğrayarak ağırlığında bir azalma meydana gelmesi, ancak mal sahibinin istekte bulunması durumunda dikkate alınacaktı. Yine bu bağlamda, antrepodaki mal bir başka antrepoya aktarıldığı takdirde, tespit edilecek bir eksiklikten de gümrük ithâlât resmi alınması kararlaştırılmıştı. On iki ay müddetle antrepodan alınmayan malda, mal sahibinin bir hakkı kalmıyordu.[35]

4.2.1. Selanik Limanına Gelen Ticarî Gemiler ve İhracat-İthalat İstatistikleri

4.2.1.1. Limana Giriş Yapan Gemilerden Alınan Harç

Ticaret amacı ile Selanik Limanı'na gelen yabancı gemilerle yaşanan bir sorun da ödenmesi gereken harç miktarları konusundaydı. Limanlara giriş yapan yabancı ticaret gemileri, demirleme harcı adı altında gümrük vergisine tabiydiler. Bu miktar, İstanbul Limanı'nda 6 kuruş olarak kararlaştırılmıştı ve uzun süre bu miktar üzerinden yabancı gemilerden "demirleme harcı" alınıyordu.

Bu uygulamaya Yunan konsolosunun itiraz etmesi üzerine gemilerden 75 tonaja kadar üç, 75'ten yüksek tonajlarda altışar kuruş demirleme harcı alınması kararlaştırılmıştı. Daha sonra bu düzenleme İzmir Limanı'nı da içine alacak şekilde genişletildi. Bu miktar bütün sefirlikler tarafından da uygun görüldü.[36] Bu bağlamda işletmeye açılan Selanik Limanı'nda hangi tarifenin uygulanacağı belli değildi. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, söz konusu miktarın İstanbul ve İzmir

---

35 BOA., **HH.THR.,** 222/11(R. 20.IX. 1306/M. 2.XII.1890).
36 BOA., **ŞD,** 2541-17/1306.N.23(H. 8.C.1306/M. 9.II.1889).

Limanları'nda olduğu gibi Selanik Limanı'nda da geçerli olacağını beyan eden bir tebligat yayımladı. Bahriye Nezareti'nin tebligatı çerçevesinde limana ticaret amacı ile gelen ve ihracat-ithalat maksadı ile limana mal boşaltıp emtia yükleyen gemiler, birçok gümrük işlemine tabiydi.[37]

4.2.1.2. Selanik Limanında Ticarî Hareketlilik

1841'den itibaren Selanik'in dış ticaret hacminde meydana gelen düzenli artış, 1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Anlaşması ile bir yıl sonra ilân edilen Gülhane Hattı-ı Hümayûn'un gayrimüslim tüccara sağladığı olumlu etkiler sonucu meydana geldiği ileri sürülebilir. Çünkü 1838 Anlaşması, Sanayi Devrimi sonrasında Osmanlı pazarlarının ve hammaddelerinin Avrupa ticaret ve sanayi sermayesinin çıkarları doğrultusunda dış ticarete açılması için gerekli hukukî düzenlemeleri sağlamıştı. Bu anlaşmayla dış ticaretteki tekel düzeni kaldırılmış, devletin ihracata özel sınırlamalar getirme yetkisi elinden alınmış ve ek gümrük vergileri koyma gücü ortadan kaldırılmıştı.[38] Diğer taraftan Gülhane Hattı da Gayrimüslim tüccara önemli ayrıcalıklar tanımıştı. 1815'de İmparatorluğun en önemli şehirlerinde 412 Osmanlı Gayrimüslim tüccarı kayıtlıyken 1845'de bu sayı 1300'e yükseldi.[39]

1870'lerden itibaren Makedonya bölgesinde başlayan ekonomik durgunluğa rağmen, 1870–90 arasındaki yirmi yıllık dönemde Selanik'in dış ticaret hacminde %224 artış meydana geldi. 1872'de limana giriş yapan ticarî gemi sayısı 418'di. Bu sayı 1889'da 1254'e, 1890'da 1354'e yükseldi. Ekonomide yaşanan durgunluğa rağmen limanda yaşanan ticarî hareketliliğin nedeni Selanik'in konumuna bağlanabilir. Çünkü Selanik Limanı, demiryollarıyla Avrupa'ya, Balkanlara ve başkent İstanbul'a bağlıydı.[40]

---

37 **A.b.**
38 Pamuk, **A.g.e.,** s.18,20,26; Quataert, **a.g.e.,** s.1008.
39 Ali İhsan Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler. Kapitülasyonlar-Beratlı Tüccarlar, Avrupa Ve Hayriye Tüccarları (1750-1839),** Ankara, 1983, s.93; Quataert, **a.g.e.,** s.944.
40 Anastassıadou, **a.g.e.,** s.94.

Tablo 13'e göre 1839–46 yılları arasında Selanik'ten ayrılan ve Selanik'e gelen gemilerin hem sayılarında hem de tonajlarında düzenli artışlar görüldü. Sekiz yıllık dönemin sonunda gemi sayısında ve tonajda sırasıyla ihracatta %193,4 ve %376,3, ithalatta %225 ve %411,6'lık artışlar meydana geldi. 1844'te ihracatın ithalatı karşılama oranı %58,36 olarak gerçekleşti ki, bu oran diğer yıllara göre çok düşük kaldı. 1840'da ihracat ithalatı karşıladığı gibi %33,4 ihracat fazlası yaşandı. Sterlinle ölçülen ihracat ve ithalat değerlerinde %79,9 ve %53,3 oranında artışlar oldu.

Tablo 13: Selanik Limanı'nda Ticarî Hareketlilik, 1839–1846

Yıl	İhracat			İthalat		
	Gemi sayısı	Miktar (Tonilato)	Değer (Sterlin)	Gemi sayısı	Miktar (Tonilato)	Değer (Sterlin)
1839	243	14.863	173.539	243	15.125	211.036
1840	385	19.089	114.098	338	21.523	85.517
1841	543	36.275	140.172	448	36.524	135.952
1842	548	40.527	163.293	561	41.596	165.296
1843	348	23.699	106.103	355	25.731	117.296
1844	487	34.860	79.901	471	35.420	136.908
1845	596	50.763	223.730	576	53.081	219.439
1846	713	70.795	312.285	790	77.385	323.644

Kaynak: Anastassıadou, **a.g.e.,** s.92.

Buğday ve diğer tahıl bitkileri yerel tarımda önemli bir yer işgal ediyordu. 1907'de tahıl bitkilerine ayrılan ekili alanların toplam tarım bitkileri içindeki oranı Selanik'te %81, Manastır'da %89, Kosova'da %91, Yanya'da %93 ve Edirne'de %87

olarak geçekleşti.[41] Selanik ovasının kızıl ve sert buğdaylarına Fransa talipti. Üretimin yaklaşık yarısı Marsilya'ya ihraç edilirdi. Arpa, çavdar, mısır ve yulaf bölgede bol yetişen tahıl bitkileriydi ve belli başlı ihracat ürünleri arasında bulunurdu.

Tablo 14'te 1882–1891 arasında ardışık olmayan yıllarda Selanik Limanı'ndan gerçekleştirilen hubûbat ihracatıyla ilgili istatistik rakamları verilmiştir.

Tablo 14: Selanik Limanı Hubûbat İhracatı, 1882–1891 (Ton)

Yıl	1882	1886	1890	1891
Buğday	18.369	40.015	52.338	53.954
Arpa	17.137	26.256	30.000	35.656
Mısır	12.207	24.523	6.257	2.801
Yulaf	9.497	10.318	7.155	6.542
Çavdar	9.530	14.547	30.000	40.890
Toplam	**66.740**	**115.659**	**125.750**	**139.843**

Kaynak: BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 30, vr.9(R. 26.II.1310/M. 8.V.1894).

Tabloya göre tarla ürünlerinden buğday ve hubûbat ihraç kalemleri içinde önemli bir paya sahipti. Buğdayın toplam hubûbat ihracatı içindeki payı 1882'de %27,5, 1886'da %34,6, 1890'da %41,6, 1891'de %38,6 olarak geçekleşti. 1891'de hubûbatın toplam ihracatı on yıl öncesine göre yaklaşık %48 artmıştı. Selanik Limanı İşletme Şirketi 1891–1922 yılları arasındaki muhtemel liman gelirini tahmin ederken 1882–1891 yılları arasında gittikçe artan hubûbat ihracatının verilerini kullanmıştır. Bu da limanın geleceğinin parlaklığına bir işaret olarak sayılabilir.

---

41 Güran, **a.g.e.,** s.77.

Tablo 15: Selanik Limanı İthalat ve İhracatı 1885–1890

Yıl	İhracat ve ithalatın toplamı (frank)
1885	64.151.000
1886	61.898.000
1887	61.033.000
1888	53.480.000
1889	65.700.000
1890	80.183.000

Kaynak: BOA. **HH.THR**, 209/55, lef 30, vr.5b(M. 9.V.1893).

Selanik Limanı'na giriş yapan her türlü gemi ve vapurun, limandan ihraç ve ithal edilen ticarî metaın senelik cetvelleri tutulmaktaydı.[42] Selanik Limanı'nda 1885'ten 1890'a kadar meydana gelen ticarî hareketliliğin toplam değeri Fransız Frankı cinsinden tablo 15'te verilmiştir.1885'ten sonra ilk üç yılda ithalat ve ihracatın toplam değeri gittikçe düşen bir seyir takip etti.1888'deki toplam ihracat ve ithalat değeri 1885'e göre %16,7 azalma gösterdi. Azalmanın nedenini açıklamak için ihracat ve ithalata konu olan ticarî emtianın ayrıntılı dökümüne ihtiyaç vardır. Böyle bir ayrıntılı döküm bulunmamasına rağmen dış ticaretin toplam değerinde meydana gelen bu azalış hakkında yine de bir fikir yürütülebilir. 1886'da gerilemeye başlayıp 1888'de en düşük seviyesine ulaşan Selanik Limanı'nın toplam dış ticaret değeri, 1889'da yükselişe geçerek bir yıl sonra, önceki yıla göre %49,9 artarak 80.133.000 franka ulaştı. Altı yılda toplam dış ticaretin %50'yi aşan dalgalanma göstermesi; ancak söz konusu yıllardaki hasam mevsimlerinin iyi ya da kötü gitmesiyle açıklanabilir.

---

42 BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48(R. 9.I.1322/M. 22.III.1906).

Tablo 16: Selanik, İzmir ve Trablusgarp'ın İhracat ve İthalat Gümrük Resmi Miktarı (Kuruş), 1896–1899

Yıl	Selanik		İzmir		Trablusgarb	
	İhracat	**İthalat**	**İhracat**	**İthalat**	**İhracat**	**İthalat**
1896	965.467	12.017.325	3.465.138	19.578.079	312.488	2.326.528
1897	803.601	13.915.320	3.485.847	21.280.089	185.918	2.395.711
1898	863.848	15.869.071	2.653.078	22.290499	227.046	2.606.818
1899	99.436	14.883.789	3.709.129	18.930.978	249.723	2.569.755
Toplam	**2.732.352**	**56.685.505**	**37.193.192**	**82.079.645**	**975.175**	**9.838.812**

Kaynak: BOA., **HH.THR.,** 222/9, lef 2 ve 5(ty.).

Tablo 16'da Selanik, İzmir ve Trablusgarp'ta 1896–99 yılları arasında ithalat ve ihracat sonucunda liman gümrük resminden elde edilen gelir miktarı gösterilmiştir. Tabloya göre İzmir Limanı hem ihracatta hem de ithalatta ezici bir üstünlüğe sahip olmuştur. Her üç liman kentinde de ithalattan elde edilen gelir ihracata göre çok daha fazladır. İzmir'de ihracat vergi gelirlerinin ithalat vergi gelirlerini karşılama oranı %45'tir. Bu da İzmir'in bu dönemde diğer iki liman kentine göre dış ticaretinin nispeten daha dengeli bir düzeyde seyrettiğini gösterir. Buna karşın Selanik ve Trablusgarp Limanlarında ihracat gümrük gelirlerinin ithalat gümrük gelirlerini karşılama oranı sırasıyla %4,8 ve %10 civarında gerçekleşti.

Selanik Limanı İşletme Şirketi, batı iskelesini geçici olarak işletmeye açtığında tarih 15 Aralık 1901'i gösteriyordu. Batı iskelesinin işletmeye açıldığı tarihten 31 Aralık 1905 tarihine kadar söz konusu iskeleden yapılan ithalat ve ihracat aşağıdaki tablolarda ayrıntılı olarak verilmiştir.

1902 yılında Selanik Limanı'na gelen ticaret gemilerinin sayısı sonraki yıllara göre bir hayli düşük kaldı. Bu yüzden dış ticaret hem tonaj hem de miktar bakımından düşüktü. Kuşkusuz ticarî hareketliliğin sözü edilen yılda sönük geçmesi, limanın sadece batı iskelesi bölümünün işletmeye yeni açılmasına, tüccarın, limanın

işletmeye açılmasından haberdar olmamasına ve havuz dışında demirleyen gemilerin istatistik rakamlarına yansımamasına bağlanabilir. Nitekim limanın tamamen ve kesin olarak işletmeye açıldığı tarih olan 1 Mart 1903'ten itibaren Selanik limanında ticarî hareketliliğin katlanarak yükseldiğini görüyoruz. 1903'te limanın havuzuna giriş yapan ya da dalgakıran dışında demirleyen ticaret gemilerinin sayısında 1902 yılına göre %420, gemilerin tonajlarında %253, ticarî emtia ihracatında %176 ve ticarî mal ithalatında da %144 artış meydana geldi. Bu yılda hayvan ihracatında önceki yıla göre adeta patlama yaşandı. 1902'de 6.702 baş hayvan ihracatı gerçekleşirken 1903'te bu sayı %2039 artarak 143.376 baş hayvana yükseldi (bkz. Tablo 17, 18).

Tablo 17: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat, 1901-1902

Aylar	Limana gelen vapurlar*		Ticâri emtia ve hayvanlar**					
			İhrâcât			İthâlât		
	Adet	Tonilato	Ticâri eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)	Ticâri eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)
1–15 Aralık	1	287	1.822	2	-	2.995	562	2
Ocak	4	2.318	1.893	11	2	5.211	989	-
Şubat	3	3.581	1.926	7	1	4.385	707	2
Mart	6	8.069	1.401	-	2389	5.272	1.100	17
Nisan	2	3.105	1.207	2	5	4.171	1.127	13
Mayıs	3	5.374	1.288	8	20	4.588	1.027	55
Haziran	7	9.431	1.821	4	4	5.189	790	14
Temmuz	2	2.058	2.334	3	3	5.967	908	12
Ağustos	7	7.985	5.341	13	1275	5.134	824	19
Eylül	3	5.120	4.082	22	4	5.648	1.065	14
Ekim	10	10.932	3.090	-	1364	5.926	1.053	-
Kasım	8	9.859	3.040	-	915	8.704	1.234	-
Aralık	3	3.339	3.104	16	720	6.223	1.212	1
Yekûn	59	71.458	32.349	88	6.702	69.413	12.598	189

Kaynak: **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 1(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

*) Yalnız havuz içine giren gemiler kaydedilmiştir.

**) Sütundaki rakamlar, limanın yalnız 15 Ekim 1901 tarihinde geçici olarak işletmeye açılan batı iskelesi kısmından geçen eşyaya mahsustur.[43]

---

[43] B.O.A., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 1(1324.M.26/22.III.1906).

Tablo 18: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1903**

Aylar	Limana gelen vapurlar		Ticâri emtia ve hayvanlar					
			İhrâcât			İthâlât		
	Adet	Tonilato	Ticâri eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)	Ticâri eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)
Ocak*	4	5.579	1.954	2	100	5.882	1.512	7
Şubat*	5	5.302	2.022	2	1.432	4.526	1.172	16
Mart	10	9.647	6.413	35	2.139	13.445	1.242	8
Nisan	35	32.245	5.787	41	4.287	14.334	1.323	5
Mayıs	26	25.493	6.372	166	1.669	16.691	1.043	5
Haziran	21	17.665	6.966	38	3.811	16.567	904	26
Temmuz	25	15.485	6.506	41	6.134	18.295	1.051	4
Ağustos	25	20.197	4.486	29	7.402	16.249	1.353	-
Eylül	27	16.402	12.492	33	21.383	14.197	1.330	4
Ekim	36	26.708	8.574	36	27.479	13.693	1.195	13
Kasım	50	37.536	14.597	53	41.469	16.656	1.259	25
Aralık	43	39.628	13.400	23	26.071	18.807	1.405	65
Yekûn	307	251.887	89.569	499	143.376	169.346	147.89	178

Kaynak: B.O.A., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 1(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

*) Ocak ve Şubat ayları için ticarî emtia ve hayvanlar hakkında bu tabloda gösterilen rakamlar, limanın geçici olarak işletmeye başlanan kısmından geçen eşyaya mahsustur.

**) Limanın kesin olarak işletmeye açıldığı tarih olan 1 Mart 1903 tarihinden sonraki rakamlar, Selanik'in gerek liman içinde ve gerek liman dışında deniz yoluyla vukû' bulan bütün ithalat ve ihracatı gösterir.[44]

[44] **A.b.**

Tablo 19: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1904

Aylar	Limana Gelen Vapurlar		Ticâri Emtia Ve Hayvanlar					
			İhrâcât			İthâlât		
	Adet	Tonilato	Ticâri eşyâ (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)	Ticâri eşyâ (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)
Ocak	42	36.615	10.957	14	17.698	15.670	1.268	1
Şubat	36	33.422	10.053	25	24.207	11.895	1.013	4
Mart	41	40.486	6.898	19	7.988	16.943	1.615	45
Nisan	27	26.350	9.326	14	1.410	12.036	1.364	1
Mayıs	26	19.893	19.772	55	31.840	21.876	1.365	25
Haziran	41	34.862	7.701	22	7.065	17.463	1.472	113
Temmuz	47	43.742	18.308	64	3.377	16.910	1.213	34
Ağustos	55	54.091	12.086	31	5.307	21.032	1.323	1
Eylül	63	60.939	14.815	6	10.496	14.298	1.360	3
Ekim	65	57.257	17.754	18	19.620	23.786	1.567	52
Kasım	59	56.561	18.480	12	38.653	22.155	1.672	6
Aralık	54	43.170	17.766	16	16.805	18.245	1.553	54
Yekûn	**556**	**507.383**	**162.916**	**246**	**155.810**	**212.304**	**16.785**	**339**

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

1904 yılındaki ticarî hareketlilik 1903 yılıyla kıyaslandığında 1902–1903 dönemleri arasında meydana gelen atış miktarı kadar olmasa bile yine de bir önceki yıla göre arttığını görüyoruz. 1904'te havuza giriş yapan ya da açık denizde demirleyen ticaret gemilerinin sayısında 1903 yılına göre %81, gemilerin tonajlarında %101, ticarî emtia ihracatında %82 ve ticarî eşya ithalatında %25 artış olmuştu (bkz. Tablo 17, 18 ve 19).

Tablo 20: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen İthalat Ve İhracat,1905

Aylar	Limana gelen vapurlar		Ticarî emtia ve hayvanlar					
			İhrâcât			İthâlât		
	Adet	Tonilato	Ticâri eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)	Ticarî eşya (Tonilato)	Posta paketi (Adet)	Hayvanlar (Baş)
Ocak	58	56.536	10.217	16	19.000	10.197	1.129	2
Şubat	39	39.929	12.569	4	15.766	14.351	1.079	2
Mart	43	41.618	15.961	10	5.213	17.114	1.399	1
Nisan	43	53.350	12.242	15	3.803	17.732	1.379	9
Mayıs	52	47.671	13.808	21	3.073	17.987	1.322	59
Haziran	46	46.309	15.143	17	3.160	19.951	974	347
Temmuz	45	40.193	9.547	21	2.882	18.712	972	44
Ağustos	44	39.187	10.090	6	6.275	20.941	1.084	14
Eylül	54	47.915	8.371	15	13.055	22.413	1.844	1
Ekim	71	61.920	11.091	11	22.823	19.755	1.134	27
Kasım	64	59.229	18.368	10	34.434	19.020	1.031	-
Aralık	58	50.637	13.047	8	15.352	28.110	1.342	-
Yekûn	617	566.494	150.461	154	144.836	226.283	14.689	506

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

1905 yılında Selanik Limanı'na gelen gemilerin sayısında%11, tonajında %12 artış olurken ithalatta 1904 yılına göre %7 artış meydana geldi. Buna karşılık aynı dönemde ticarî eşyada yaklaşık %8 ve hayvan ihracatında %7'lik bir azalma oldu.

1901–1905 döneminin ardışık yıllarının birbiriyle kıyaslaması yukarıda yapılmıştır. Aynı dönemin ilk yılıyla son yılı arasında meydana gelen ticarî hareketliliği karşılaştırdığımızda; 1905'te Selanik Limanı'na giriş yapan veya açık denizde demirleyen ticaret gemilerinin sayısında 1901–1902 dönemine göre %945, gemilerin tonajlarında %692, ticarî emtia ihracatında %365 ve ticarî eşya ithalatında da %226,4 artış meydana geldiği görülür (bkz. Tablo 17, 20 ve 21). 1902–1905

dönemini yansıtan yukarıdaki dört tablonun detaylı bilgileri tablo 21'de özet olarak verilmiştir.

Tablo 21: Selanik Limanı'ndan Yapılan İhracat-İthalat Miktarı, 1901–1905

Limana gelen vapurlar		İhrâcât			İthâlât			
Yıl	**Adet**	**Tonilato**	**Ticâri eşyâ (Ton)**	**Posta paketi (Adet)**	**Hayvan (Baş)**	**Ticâri eşyâ (Ton)**	**Posta paketi (Adet)**	**Hayvan (Baş)**
1901	1	287	1.822	2	-	2.995	562	2
1902	58	71.171	30.527	86	6.702	66.318	12.036	187
1903	307	251.887	89.569	499	143.376	169.346	14.789	178
1904	556	507.383	162.916	246	155.810	212.304	16.785	339
1905	617	566.494	150.461	154	144.836	226.283	14.689	506

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

Tablo 22: Selanik'e Limanı'na Giriş Yapan Gemiler (Genel),1900–1905

Yıl	Gemiler	Yelkenli Gemiler		
	Adet	**Tonilato**	**Adet**	**Tonilato**
1900	734	628.361	2.375	63.119
1901	857	731.774	1.991	57.664
1902	898	806.524	2.095	58.258
1903	900	796.305	2.238	55.551
1904	958	870.179	2.491	65.201
1905	921	870.568	2.544	68.005

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

Tablo 22'de 1900–1905 yılları arasında Selanik Limanı'na giriş yapan her türlü geminin sayı ve tonajları verildi. Tablo 21'de özet bir şekilde ve tablo 17, 18,19 ve 20'de detaylı olarak verilen gemi sayı ve tonajlarının sadece ticarî gemilere, tablo 21'dekilerin ticarî gemilerin yanında diğer gemi türlerine ait olduğu anlaşılmaktadır.

Limana giriş yapan ticarî gemiler kadar yolcu ve eşya taşıyan vapurlar da Selanik'teki ticarî hareketliliğe ciddi katkılar sağlıyordu. Vapur hatlarıyla gelip giden yolcuların Selanik'in günlük hareketliliğini her geçen gün daha çok artırdığını söyleyebiliriz. Bu canlılığın oluşmasında ticarî hareketlilik kadar askerî sevkiyatın da büyük rolü olmuştur. Çünkü üçüncü ordunun karargâhı Selanik'teydi ve kent, Osmanlı ordusunun hava değişim merkezlerinden birisiydi. Bu yüzden idare-i mahsusa vapurları ile diğer şehirlere ve Selanik'e giden yolcu sayısı yıllık istatistiklere göre önemli rakamlara ulaşabiliyordu (bkz. Tablo 23 ve 24).[45]

Tablo 23: Selanik'e Gelen Vapur Yolcuları, 1905

Hatlar	Elde Edilen Gelir		Birinci Kamara	İkinci Kamara	Güverte	Asker
	Kuruş	Para	Aded	Aded	Aded	Aded
Girid ve Trablusgarb	852.050	30	224	388	4.208	7.832
Akdeniz	3.434.744	30	114	160	2.598	18.266
İskenderiye	922.294	10	475	504	10.186	10.559
Selanik (Çevre)	6839.81	10	407	721	8.893	10.131
Sakız	22.426	10	12	59	764	67
Trabzon ve Bartın	2.802.421	20	507	1.392	29.022	22.538
Mudanya	648.103	-	2.939	1.255	44.867	2141
Bandırma	152.348	30	458	363	12.199	281
İzmit	323.499	10	139	69	27.761	2.541
Tekfurdağı	399.113	20	484	310	25.669	490
Toplam	10.240.983	10	5.759	5.221	166.167	74.846

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

[45] BOA., **A.VRK.,** 11/30(R. 16.V.1308/M. 28.VII.1892).

Tablo 24: Selanik'ten Adalar, Kadıköy ve H.paşa'ya Giden Yolcular, 1905

Hatlar	Elde Edilen Gelir		Birinci Mevki	İkinci Mevki	Asker
	Guruş	Para	Aded	Aded	Aded
Adalar	1946060	10	200.929	349.434	13.708
Kadıköy	2433917	20	543.899	1.493.084	153.945
Haydarpaşa	793537	30	159.558	501.281	82.151
Yekûn	5173515	20	904.382	2.343.799	249.813

Kaynak: BOA., **Y.PRK.TNF.,** 8/48, lef 2(H. 1324.M.26/M. 22.III.1906).

4.3.Liman İnşaatı Şirketinin Gümrük Tarifeleri Politikası

Liman inşaatı henüz fikir aşamasındayken birçok yabancı yatırımcının yapım işine talip olmasında ve ihale sürecinin hareketli geçmesinde limanın muhtemel getirilerinin etkili olduğu söylenebilir. İhaleyi kazanan şirket, limanın getirisinden mümkün olan en kısa sürede faydalanmayı düşünüyordu.

Hazine-i Hassa bir yandan limanın inşaatını hızlı bir şekilde tamamlayabilmek, bir yandan da olası masrafı en aza indirmek için işletme hakkını beş yıllığına şirkete vermişti. Şirket de bu haktan azami derecede faydalanmak için batı iskelesinin inşaatı biter bitmez hemen işletmeye açtı. Ancak batı iskelenin işletmeye açılması şirketle Hazine-i Hassa'yı karşı karşıya getirdi. Hazine-i Hassa'ya göre şirketin "işletme hakkı"ndan istifade edebilmesi için inşaatın tamamını bitirmesi ve ayrıca tarife listelerini düzenleyip Hazine-i Hassa'nın onayına sunması gerekiyordu.[46]

Şirket yeni tarife listeleri hazırlamaktan çok, eski tarifelerden çıkarlarına aykırı düşen maddelerinin değiştirilmesiyle meşguldü. Mesela, Selanik Limanı'ndan ihraç edilen sikkeli ve sikkesiz altın, gümüş, cıva, platin, mücevherat, kıymetli eşya

---

[46] BOA., **Y.MTV.,** 284/104(H. 1324.M.23/M. 19.III.1906).

ve her türlü tahvillerin değeri 5000 kuruşa ulaştığında bir önceki tarifeye göre alınan resim bedeli 5 kuruştu. Oysa Selanik Limanı İşletme Şirketi'ne göre yukarıda sayılan değerli emtiadan alınan vergi oranı çok yüksekti. Alınmakta olan 5 kuruş resmin yüksek olması, adı geçen değerli madenlerin deniz yoluyla ithal ve ihraç edilmesini sekteye uğratarak şirketin gelirinde azalmaya neden oluyordu. Şirket, sikkeler hariç, geri kalan değerli emtianın gümrüğe tabi sayılması için şart koşulan asgari değerinin, öncekine göre iki katına, 10.000 kuruşa yükseltilmesini, buna karşın tahsil edilecek resim bedelinin de eskisine göre yarıya, 2,5 kuruşa indirilerek tarifenin değiştirilmesini teklif ediyordu. Hazine-i Hassa da şirketin bu yeni teklifini kendi çıkar ve menfaatine daha uygun buldu.[47] Görülüyor ki, hem şirket hem de Hazine-i Hassa mevcut durumdan azami derecede fayda sağlama peşindeydi.

Mukavelenin on üçüncü maddesine göre batı iskelesini işletmeye açan şirket, daha önceki rıhtımda uygulanan gümrük tarifelerini dikkate almadığı gibi, İstanbul, İzmir, Beyrut gibi diğer büyük limanlarda uygulanan tarifeleri de görmezlikten geliyordu. Yayınladığı yeni tarifeye göre gümrük vergisi almaya başlayan şirket, bu tutumuyla yabancı ülke sefirlerinin, yerli tüccarın, Selanik Belediyesi'nin ve Hazine-i Hassa'nın tepkisini çekti.[48]

Selanik Belediyesi ile liman işletme şirketi keresteye uygulanacak vergi konusunun tartışılması vesilesiyle eski iskelenin işletme hakkı konusunda karşı karşıya geldiler. Kereste uzun süre dâhilî gümrük vergisine tabi olmuştu. Diğer dâhilî gümrük vergilerinin kalkmasına karşın keresteden vergi alınmasına devam ediliyordu. Yeni dönemde kereste ticaretini teşvik etmek için ihraç ve ithal edilmesinden vergi

---

47 "(…) Selânik Limanı'ndan imrâr olunan meskûk ve gayr-i meskûk altun ve gümüş ile civa ve platin ve mücevherât ve zî-kıymet eşyâ ve ale'l-umûm tahvîlâtdan manifestoda muharrer kıymetinin (…) beher on bin guruş ve küsûrâtı içün alınacak resmin iki buçuk guruşa tenzîli sûretiyle tarifenin ta'dîli zarûrî bulunduğu Selânik Limanı İşletme Şirketi vekîlinden vârid olan tezkirede iş'âr olunmak ve ta'dîlât-ı mebhûsanın mevki'-i tatbîk ve icrâya vaz'ı Hazîne'ce de muvâfık-ı menfaat ve maslahat görünmüş olmasına nazaran emr ü fermân (...)." **A.b.**

48 Selanik Limanı'nda uygulanacak tarifelerin İzmir ve Beyrut limanlarında uygulanan tarifelere uygunluğunun dikkate alınması hususunda özel dikkat gösterilmesine rağmen şirket bu hususları göz önünde bulundurmamıştır. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 208/57(H. 28.M.1311/M. 11.VIII.1893). İzmir Limanı'nda geçerli olan gümrük tarifeleri ekte verilmiştir. Bkz.: BOA. **HH.THR.,** 209/55, lef 28(M. 9.V.1893). Bu çerçevede olmak üzere limandaki 1891 yılına ait tarifeler ve ihracat-ithalata yönelik hareketlilik için bkz.: BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 27(M. 8.V.1893).

alınmamasına karar verildi. Ancak kereste ticaretinin gümrük resmi dışında tutulması[49] Selanik Limanı Rıhtım Şirketi'nin çıkarlarına aykırıydı. Bu yüzden liman üzerinden yapılacak kereste ticaretinin yeniden vergiye dâhil edilmesi için Rüsumat Eminliği'nden talepte bulundu.[50] Şirket bu tavırla hem eski rıhtımın belediye tarafından işletilemeyeceğini iddia, hem de kereste vergisinin iadesini talep etmiş oluyordu. Hazine-i Hassa, kerestelerin çıkarıldığı rıhtım işletmesinin belediyeye mi yoksa şirkete mi ait olacağı konusunda hakem rolünde olacaktı.[51]

4.3.1. Yerli ve Yabancı Tüccarın Gümrük Uygulamalarına İtirazları

Nafi'a Nezareti'ne gelen şikâyetler genel olarak, Selanik rıhtım tarifelerinin yüksek olmasına ve şirketin eski rıhtımı da yeni tarife üzerinden işletmeye başlamasına yönelikti. Yabancı şirketler gibi yerli tüccar da yeni tarifeden memnun değildi.

Ayrıca bazı ürünlere hem hammadde hem de mamul aşamasında vergi uygulanması da tüccar tarafından çifte vergilendirme kabul ediliyor ve itirazlara yol açıyordu. Mesela merkezi Selanik'te bulunan Allâtini Kumpanyası, ürettiği malların gümrük resmine tabi tutulmasını ilgili birime şikâyet konusu yapmıştı. Adı geçen şirket Selanik'te imal ettiği ispirtoların ihracı esnasında tekrar müskirat vergisi olarak gümrük vergisi alınmamasını talep ediyordu. Resmî gümrükte müskirat vergisi adı altında hem hammaddeden hem de üründen ayrı ayrı vergi alınıyordu. Osmanlı Devleti'nde ispirto imalatı müskirat nizamnâmesinin yayımlanmasından sonra

---

49 Sûdî, **a.g.e.,** s.241; Çakır, **a.g.e.,** s.54.

50 BOA., **HH.THR.,** 219/32, lef 30(R. 25.III.1320/M. 7.VI.1904).

51 Selanik'te eski ve yeni rıhtımlara çıkarılacak kereste daha önce olduğu gibi tarife hükümlerine tabiydi. Adı geçen rıhtımların dışında iskelelere çıkarılacak kerestenin her bir tonu için 3 kuruş resim alınıyordu. Deniz yoluyla Selanik'e gelecek kerestenin 40 saatten fazla limanda kalması durumunda işgaliye ya da yer resmi adı altında başka bir vergi türüne tabi tutuluyordu. Selanik Emlâk-ı Hümâyûn Komisyonu kereste nakliyesinin zorluğunu, iskelelerdeki kalış süresinin kısalığını, tüccar ve şirketin de taleplerini dikkate alarak kerestenin rıhtımlar üzerinde ikinci bir vergiye tabi tutulmadan azami kalış süresinin 8 güne çıkarılmasını istiyordu. Fakat Hazine-i Hassa, komisyonun teklifini gündeme almak için şirketin de bu konuda bir talepte bulunması gerektiği şartına bağladı. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 219/32, lef 28(R. 25.III.1320/M. 7.VI.1904).

başlamıştı. Bu yüzden Nafi'a Nezareti ispirtonun vergilendirilmesini adı geçen nizamnameden bağımsız olarak düzenlemişti.

Allâtini Kumpanyası'nın talebi sadece Nafi'a Nezareti'ni değil aynı zamanda Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ni de yakından ilgilendiriyordu. Sorun açıktı: Allâtini Kumpanyası, ülke sınırları dâhilinde üretilen ispirtoların içki yapımında kullanılmaları halinde elde edilecek yeni üründen vergi alınmasını çifte vergilendirme sayıyor ve bu uygulamaya son verilmesini istiyordu. Nafi'a Nezareti adı geçen idarenin de onayını alarak ispirtodan elde edilecek ürünlerden ikinci kez vergi alınması uygulamasına son verdi.[52]

Selanik'in sınırları içinde kabul edilen Karaburun sahilinden şehre nakledilen eşyadan rıhtım resmi alınmıyordu; fakat yeni tarifede bu durum değişmişti. Karaburun bölgesinden değirmenlere buğday nakli yapan Allâtini Kumpanyası, yeni tarifeye göre rıhtım vergisi ödemek durumundaydı. Adı geçen kumpanya bu vergiye de itiraz etti. Kumpanya, un fabrikasına taşınan buğdayların öğütülerek doğrudan vapurlara yüklendiği iddiasıyla vergiye tabi tutulmasını doğru bulmuyordu. Hazine-i Hassa Komisyonu da uygulamaya karşıydı. Adı geçen komisyon, Karaburun sahillerinden şehre ve şehirden aynı yerlere kayıkla naklolunan eşya ile nereden gelirse gelsin odun ve kömürün rıhtım resminden istisna tutulması görüşündeydi.[53]

Yukarıda da temas edildiği gibi şikâyetlerin konusunu, alınan vergilerin yüksekliği ile yeni rıhtımda uygulanan tarifenin eski rıhtıma teşmil edilmesi ve

---

52 BOA., **MV.,** 9/25(H. 1303.B.10/M. 14.IV.1886).

53 "Selanik rıhtımı tarifesinde icrâsı der-dest olan ta'dîlât miyânında şehir dâhilî addolunan Karaburun sâhili dâhilîndeki mevâki'den şehre ve şehirden mevâki'-i mezkûreye naklolunan eşyâdan resm alınmaması dahî Selanik vilâyet-i celîlesinin cümle-i mütâlaâtından idiyse de mevâki'-i mezkûre adâdında bulunan Alatini değirmenine gidecek buğdaylardan bir kısmı ba'de't-tahn doğrudan doğruya vapura tahmîl olunacağı ve şu sûretle bu kısma âid rıhtım resmi zâyi' edileceği mülâhazasıyla (…) mezkûr değirmene getirilen hubûbâtın kısm-ı azamı doğrudan doğruya değirmene idhâl ve ihrâc olunmakda bulunmasına nazaran rıhtımdan oraya geçirilecek buğday mikdârı nisbeten lâ-şey mesâbesinde bulunduğu (…). Allâtini değirmenine gidecek buğdaylar hakkında ihtiyâtî bir muâmele ittihâzı maksad-ı esâsîye muhâlif düşeceği etrâfıyla îzâh edilmiş olduğundan mezkûr rıhtım tarifesinin icrâsı kararlaşdırılup muhtâc-ı arz ve istîzân bulunan ta'dîlât miyânında Selanik körfezi dâhilî addolunan Karaburun sâhili dâhilîndeki mevâki'den kayıkla şehre ve şehirden oralara naklolunan eşyâ ile nereden gelürse gelsün hatab ve kömürün rıhtım resminden ma'füvv (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 217/16, lef 9(R. 15.VIII.1318/M. 28.X.1902).

Allâtini Kumpanyası'nın itirazları oluşturmaktaydı. Sadaret İstişare Odası'nın görüşüne göre yeni tarifenin normal ya da fahiş olup olmadığının tespiti, rıhtım inşaatının bütün eklentileriyle bitirilmesine ve yeni rıhtımın yerel ticaret üzerinde sağlayacağı fayda ve kolaylığın derecesinin bilinmesine bağlıydı.

İşletme şartnamesinin sekizinci maddesi gereğince Hazine-i Hassa, Selanik rıhtım tarifesini İzmir rıhtımları tarifesiyle eşitleme yetkisine sahipti. Şikâyetlere neden olmamak için zikredilen rıhtımın üç yıl olarak öngörülen yapım süresi sona erinceye kadar İzmir rıhtımları tarifesi üzerinden resim alınması, eski rıhtımda da vaktiyle belediyenin aldığı resmin aynen uygulanması maslahata daha uygun olacaktı. Bu bağlamda yeni tarifeler hususunda şikâyette bulunan Allâtini Kumpanyası için de karar alan Sadaret, şirketin dâhilde kullanılacak ticarî eşyadan daha önceden olduğu gibi eski tarife üzerinden vergi almasını, ancak yeni tarife yürürlüğe girdiği zaman şirketin de bu tarifeye uyacağını belirtti.[54]

4.3.2. Avrupa Devletlerinin İtirazları

Batı iskelesinin işletmeye açılması ile beraber gündeme gelen tarifeye sadece yerli tüccar ve şirketler itiraz etmemiş; gerek Osmanlı Devleti sınırları içinde gerekse dışında ticaret yapıp, aktarmasını Selanik Limanı üzerinden yapan yabancı devletler de yeni tarifeye karşı seslerini yükseltmişlerdir. Bu noktada hükûmeti zora sokan, daha önce yabancı ülkelerle yapılan ticarî antlaşmalardı.

Selanik'teki eski rıhtımda yeni inşa edilen limanda uygulanan tarife uygulanmaya başlanınca, şikâyetler birbiri ardına gelmeye başladı. Eski rıhtımda 27 Mart 1902 tarihinde uygulamaya başlanan yeni tarifeye ilk itiraz Hariciye Nezareti nezdinde Hollanda Sefareti'nden geldi. Adı geçen sefarete göre yeni tarifeler, yapılan antlaşmalara açıkça aykırıydı.[55] Yeni tarifenin geçerlilik kazanabilmesi için Hollanda

---

54 BOA., **İ.TNF.,** 1320.M./1-1320.M.27(M. 6.V.1902).

55 **A.b.** "Sefâretce istihsâl olunan ma'lûmâta nazaran, Selânik rıhtımları hakkında ahîran tanzîm olunan tarifenin şehr-i mezkûr atîk limanı dâhilînde bile 1/14 Mart sene [1]318 târîhinden itibâren

Sefareti'nin onayının gerektiğini savunan sefirlik, aksi durumda, Felemenk tüccarlarının ve ticaret gemilerinin uğrayacağı zararın Osmanlı Hükûmeti tarafından tazmin edilmesi gerekeceğini belirtmekteydi.[56]

Benzer şekilde, Sırbistan Sefareti de Selanik Limanı İnşaatı Şirketi'nin "Selanik Liman ve Rıhtım Tarifesi" adıyla uygulamaya koyduğu yeni tarifeyi protesto etti.[57] İtalya, Avusturya, İngiltere, Almanya, Rusya, İspanya, Yunanistan, Amerika ve Fransa gibi ülkeler de itirazlarını İstanbul'daki sefaretleri aracılığıyla Osmanlı Hükûmeti'ne bildirdiler.[58]

Batılı devletlerin yeni gümrük tarifesine verdikleri tepkiler ve öteden beri şirketle Hazine-i Hassa arasında süregelen anlaşmazlıklar padişahı yakından ilgilendiriyordu. Hazine-i Hassa Nazırını, müsteşarıyla birlikte huzura çağıran padişahın tek kaygısı vardı: Hazine-i Hassa'nın zarara uğratılmadan gereğinin yapılması.[59]

Nafi'a Nezareti yoğun şikâyetler üzerine, İstanbul, İzmir ve Beyrut limanlarının tarife ve vergi defterlerinin incelenmesi gerektiğine karar verdi ve yeniden düzenlenecek olan tarifenin yabancı ülkelerin görüşleri dikkate alınarak hazırlanmasını istedi.[60]

Liman Şirketi'nin yeni tarifeyi uygulamaya koymasının ardından birçok Avrupa ülkesinin protestolarına maruz kalan Hariciye Nezareti de ilgili makamlardan durumun incelenmesini istedi. Konuyu inceleyen Hazine-i Hassa Komisyonu liman

---

mevki'-i tatbîk ve icrâya vaz'ı hükûmet-i seniyyece mukarrer imiş. Sefâret, muâhedât-ı mer'iyye ahkâmına bi'l-vücûh mugâyir olan böyle bir tedbîrin mâhiyet-i gayr-i meşrû'asını Bâbıâlî nazarında tebyîne lüzûm görmeyüp ittihâzı mutasavvır olan mârrû'z-zikr tedbîrin mevki'-i icrâya vaz' olunmaması zımnında Selânik me'mûrîn-i mahalliyesine âcilen evâmir-i lâzime i'tâ buyurulacağından ümîd-vâr bulunduğunu beyân eder." Bkz.; **A.b.**

56 BOA., **HH.THR.,** 217/16, lef 1(R. 21.IX.1317/M. 4.XII.1901).

57 BOA., **HH.THR.,** 217/11(R. 6.IX.1317/M. 19.X.1901).

58 BOA., **HH.THR.,** 217/16.

59 **A.b.**

60 BOA., **HH.THR.,** 218/23, lef 89(R. 10.III.1317/M. 23.V.1901).

şirketinin yeni tarifelerini savunuyor ve Selanik Ticaret Odası'nın yabancı ülkelerin protestolarını haklı gören tutumunu da eleştiriyordu.[61]

Aynı konuda Sadaret Hukuk Müşavirliği'nin hazırladığı bir mütalaada Selanik Limanı İnşaat Şirketi'nce İzmir rıhtım tarifesinin uygulanması ve eski rıhtım yerinde belediyenin öteden beri aldığı vergi kadar vergi alınması talebi, Sadrazam Said Paşa, Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Sakızlı Efendi ve Başmühendis Arif Paşa'dan oluşan bir oturumda müzakere edilmişti. Müzakere sonucunda Selanik tarifesinin o an için İzmir tarifesi seviyesine indirilmesi maslahata uygun görülmemişti. Öte yandan Selanik Ticaret Odası, liman şirketinin uygulamaya koyduğu yeni tarifelere şiddetle karşı çıkıyordu. Hukuk Müşavirliği'nin görüşüne göre adı geçen odanın muhalefetine engel olunmadığı takdirde yeni itirazların ortaya çıkma ihtimali vardı. Durum Hazine-i Hassa Komisyonu'nca da değerlendirilmiş ve benzer bir görüş ortaya konmuştu. Komisyon'a göre bunca masraf yapılarak vücuda getirilen faydalı bir müessesenin ticarette ve servetin artması noktasında yapacağı katkıyı adı geçen odanın dikkatten kaçırması anlaşılacak bir durum değildi. Bu yüzden sözü edilen odanın yeni tarifeye karşı sürdürdüğü itirazına son vermesi ve söz konusu tarifenin içeriğini kabul etmesi gerekiyordu. Bunun için Selanik Valisi Hasan Fehmi Paşa'ya görev düşüyordu.[62]

Avrupa ülkelerinin genel olarak yeni tarifeye karşı itirazlarını sürdürdükleri bu dönemde Hazine-i Hassa, gümrük vergisinden muaf olan eşyanın dahi Rüsumat Eminliği'nce vergi kapsamına alınmasını istiyordu.[63]

Daha önce de belirtildiği şekliyle liman inşaatına yapılan masrafların liman işletmesinden elde edilecek kârla karşılama amacında olan[64] Hazine-i Hassa inşaatın bitimi ile beraber İzmir rıhtımında uygulanan tarifeye mutabık kalınacağını; ancak, en azından inşa süresince, masrafları bir nebze karşılayabilmek için yeni tarifenin uygulanması gerektiğini düşünüyordu. Selanik Ticaret Odası'nın ve diğer ülke sefirliklerinin itirazlarını bu anlamda haksız bulan Hazine-i Hassa, İnşaat şirketinin

---

61 BOA., **HH.THR.,** 217/11(R. 6.IX.1317/M. 19.XI.1901).
62 **A.b.**
63 BOA., **MV.,** 59/54(H. 1308.R.20/M. 3.XII.1890).
64 BOA., **HH.THR,,** 218/31, lef 2(R. 8.V.1319/M. 21.VII.1903).

Selanik Liman ve Rıhtım Tarifesi adı altında uygulamaya koyduğu tarifeleri bu tutumuyla onaylamış oluyordu.

4.3.3. Nakliye Tarifeleri ve Gümrük İhtilafı

4.3.3.1.Karaağaç Demiryolu Tarifesi ve Yaşanan Sorunlar

Birinci bölümde incelendiği gibi, dışarıdan gelen transit malların diğer ülke ve kentlere ulaşımında ve limanda biriken emtianın merkeze taşınmasında Karaağaç-Yenice-İskeçe demiryolu önemli katkı sağlayacaktı. Sözü edilen demiryolu hattının yanında Karaağaç Koyu'nda da bir rıhtım ve iskele inşası planlanıyordu. Bu projelerin hayata geçmesi için Mösyö Bordiyano, Mösyö Zayis ve Mösyö Javkis'den oluşan girişimciler imtiyaz hakkı için Nafia' Nezareti'ne başvurdular. Adı geçen girişimcilerin hazırladıkları mukavele ve şartname layihaları önce Meclis-i Nafi'a'da sonra da Meclis-i Vükelâ'da kabul edilmişti.[65]

Şartname layihasında hat, rıhtım ve iskelenin inşasıyla ilgili maddelerde girişimcilerle Nafi'a Nezareti arasında mutabakat vardı. Fakat şartnamenin nakliye ücretlerini düzenleyen hükümlerinde mutabakat sağlanamamıştı. Adı geçen girişimciler matbu şartnamelerin tarife bölümlerinde belirlenen nakliye ücretlerine zam teklifinde bulundular. Nafi'a Nezareti, girişimcilerin zam teklifini makul bulmakla birlikte zam oranlarını fahiş buldu. Buna ek olarak tarifelerde yapılan zamlardan askerî sevkiyat ve nakliyatın istisna tutulması gerekiyordu. Şartname layihasına göre belirlenen tarifeler aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir (bkz. Tablo 25, 26 ve 27).[66]

---

65 BOA., **ŞD.,** 3206/5(R. 15.VIII.1299/M. 27.X.1874).
66 **A.b.**

Tablo 25: Selanik Demiryolu Yolcu Ücret Tarifesi (Kuruş), 1883

Mevki	Şartnamede Belirlenen Tarife	Karaağaç Demiryolu Tarifesi	İki Tarife Arasındaki Fark
Birinci sınıf	27	32	5
İkinci sınıf	20	26	6
Üçüncü sınıf	13	19	6

Kaynak: BOA., **ŞD.,** 3206/5(R. 15.VIII.1299/M. 27.X.1883).

Tablo 26: Selanik Demiryolu Hayvan Ücret Tarifesi (Kuruş),1883

Hayvan Cinsi	Şartnamede Belirlenen Tarife	Karaağaç tarifesi	İki tarifenin farkı
Öküz ve Manda	54	54	-
Dana ve Merkeb	18	18	-
Koyun ve Keçi	8	8	-

Kaynak: BOA., **ŞD.,** 3206/5(R. 15.VIII.1299/M. 27.X.1883).

Tablo 27: Selanik Demiryolu Eşya Ücret Tarifesi (Kuruş), 1883

Nevi ve cinsi Sınıf	Şartnâme-i umûmî tarifesi	Karaağaç tarifesi	İki tarifenin farkı
Birinci sınıf	35	45	10
İkinci sınıf	27	38	11
Üçüncü sınıf	22	25	3

Kaynak: BOA., **ŞD.,** 3206/5(R. 15.VIII.1299/M. 27.X.1883).

Mesafe kısa olmasına rağmen, Dedeağaç Demiryolları Kumpanyası tarafından tarifelerin yüksek tutulmasının istenmesi çeşitli şikâyetlere sebep oluyordu. Bunun üzerine Nafi'a Müdürlüğü tarifeleri belirlerken, şirket tarafından istenilen zamları dikkate almakla beraber, askerî sevkiyat ve nakliyatı bu zammın dışında bırakmıştı.[67] Komisyona göre kumpanya aradaki farkı hattın işletmesinden zaten kazanıyordu. Bu durumda şirketin hattın tamamlanması için oyalamalardan vazgeçmesi ve gayret sarf etmesi gerektiğini ifade etti. Öte yandan Şark Demiryolları Kumpanyası da arsa

[67] BOA., **HH.THR.,** 217/23, lef 1(R. 27.X.1317/M. 30.I.1902).

meselesi yüzünden hattın yapılmasını geciktirerek bu hat üzerinden yapılacak nakliyeyi engellemiş oluyordu.

Daha önce de üzerinde durduğumuz bu sorunların yanında Şark Demiryolları, kendisine hattın inşasında lazım olacak malzemenin gümrükten muaf tutulmasını talep ediyordu. Öncelikle bu talep reddedilmekle birlikte, gümrük muafiyetini aşan tonajdan dolayı konu komisyona iletildi.[68] Raylarla birlikte kaldırım taşlarının önceden bildirilen miktar olan 380 tonu geçmesi ve tekrar alınması gündeme gelen rayların da yaklaşık 100 tonu aşıyor olması, muafiyet konusunda sorun oldu.[69] Rüsumat Nezareti'ne gönderilen muafiyet defterine fazla gelen bu tonajlar da eklenince sorun, şirketin isteği doğrultusunda Nafi'a Nezareti'ne iletildi.[70]

Selanik İnşaat Komiseri, muafiyet defterinde bulunan bu miktarın depozito adı altında kayıtlara geçirildiğini ve durumun demiryolu şirketine haber verildiğini ifade etti.[71] Bunun üzerine Hazine-i Hassa inşaatın daha fazla ertelenmemesi ve aksaklığa meydan vermemesi için inşaat komiserliğinden ağırlığı 60 ton üzerindeki rayların gümrüksüz geçirilmesine ruhsat verilmesini istedi.[72] İnşaat Komiserliği, Rüsumat Eminliği'nin de bu karara onay vermesi üzerine, 60 ton ağırlığındaki rayları vergiden muaf tutmakla beraber, 60 ton üzerindeki raylar için ağırlıklarına bakılmaksızın metre başına toptan değerlendirme yöntemine başvurdu.[73]

Şark Şimendifer Şirketi, hem liman inşaatı şirketinin gümrük resimlerini yüksek bulmuş ve bu durumu şikâyet konusu yapmış, hem de hattın inşasında kullanılacak malzemenin gümrükten muaf tutulmasını talep etmiştir. Şikâyeti dikkate alan Nafi'a Nezareti, Hazine-i Hassa'dan aldığı bilgi çerçevesinde, Selanik liman ve

---

68 BOA., **HH.THR.,** 211/14, lef 2(R. 17.I.1314/M. 29.III.1898).
69 BOA., **HH.THR.,** 211/16(R. 17.I.1314/M. 29.III.1898).
70 **A.b.**
71 BOA., **HH.THR.,** 211/16, lef 1(R. 18.V.1314/M. 30.VII.1898).
72 Liman inşaatı için birinci muafiyet defterine göre getirtilecek demir rayların metresi yirmi kilo ağırlığında olacaktı. Oysa şirketin ithal ettiği rayların metresi otuz kilo geliyordu. Rüsumat Emaneti, Selanik Rüsumat Nezareti'nin bilgisi dâhilinde 20 kiloyu aşan hiç bir rayın gümrükten resimsiz geçişine müsaade etmiyordu. Fakat Hazine-i Hassa rayların ağırlığı yüzünden inşaatın durması taraftarı değildi ve ağırlıkları ne olurdsa olsun rayların gümrüksüz geçişine izin verilmesini istedi. Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 211/18(R. 31.I.1314/M. 12.IV.1898).
73 BOA., **HH.THR.,** 211/18/1(R. 26.I.1314/M. 7.IV.1898).

rıhtımının inşaat masrafının faiziyle beraber 7 milyon 500 bin franka ulaştığını belirtti. Bu masrafın karşılanması için yıllık 600 bin frank gelir olması ve bu gelirin de %20'lik kısmının şirkete işletme masrafı karşılığında verilmesi gerektiği dikkate alındığında, bahsedilen 600 bin frank gelire ulaşılabilmesi için senelik gelirin 750 bin frank olması gerekmekteydi. Fakat ilk yılda elde edilen gelir ancak 400 bin frank civarında gerçekleşti. Nafi'a Nezareti hedeflenen 750 bin franklık gelire ulaşılması gerektiğini belirterek, dolayısıyla gümrük resimlerinin normal olduğu yönünde görüş bildirdi.[74]

4.3.3.2. Liman İnşaatı Malzemesinin Gümrük Muafiyeti

Batı iskelesinin inşasının bitimi ve işletmeye açılması beraberinde birçok konuyu gündeme getirmiştir. Yapılan mukavelede, belli inşaat malzemeleri belli ağırlık ve nitelikte olmaları şartıyla gümrük vergisinden muaf tutulmuştu. Fakat liman inşaatının büyük kısmının bitmiş olduğu bir dönemde şirket, inşaat için gerekli olduğunu iddia ettiği kimi malzemenin de gümrükten muaf tutulmasını istiyordu.[75] Muaf tutulması istenilen malzeme hem mukavelede belirlenmiş ağırlıktan fazla hem de daha önce kullanılması kararlaştırılmış malzemeden farklı olabiliyordu. Bu durum gümrük memurları ile şirket görevlileri arasında anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden oluyordu.

Mukavele gereği, liman, rıhtım ve şimendifer hattı için gerekli olan malzemenin gümrükten muaf olabilmesi için söz konusu malzemenin denetimden geçmesi gerekiyordu. Bu denetimlerin yapılabilmesi için tutulan müfredât defterleri Nafi'a Nezareti tarafından onaylanıyordu. Onaylandıktan sonra Rüsumat Emini gümrük işlemlerini yerine getiriyordu. Bazen bu eşyanın defter kayıtlarında yanlışlıklar oluyordu.[76] Malzemenin yanlış isimler adı altında kaydedilmesi ya da

---

74 BOA., **HH.THR.,** 218/31, lef 2(R. 8.V.1319/M. 21.VII.1903).
75 BOA., **HH.THR.,** 217/42(R. 21.XI.1318/M. 3.II.1903).
76 BOA., **HH.THR.,** 210/35, lef 10(R. 15.XI.1312/M. 27.I.1897).

normalde gümrükten muaf tutulmayan malzemenin muaf olacak şekilde kaydedilmesi de mümkün olabiliyordu.[77]

Defterlerdeki bu karışıklığın, daha önce de belirtildiği gibi inşaat komiseri olan Horasanî Efendi'nin memuriyet görevlerinin çok olmasına bağlayan Selanik Emlak Dairesi, sorunun sadece bir tetkik meselesi olduğunu ileri sürüyordu. Ancak öyle görünüyor ki durum, Horasanî Efendi'nin yoğunluğundan ziyade şirketin, elinden geldiğince, alınan malzemelerde, gümrük uygulanmadan kâr etme amacından ibaretti.

Bu bağlamda inşaat için artık ihtiyaç duyulmayan fazla malzemenin, yabancı ülkelere ihraç edilmesiyle ilgili mukavelede muafiyet şartı olmamakla beraber, şirket bu malzemelerden de vergi alınmaması gerektiğini savunmaktaydı. Bu sorunun çözümü için inşaat komiserliği ile Hazine-i Hassa arasında sık sık yazışma yapılmıştır.[78] Rüsumat Eminliği, bu malların gümrük vergisine tabi olduğu konusunda ısrarlıydı. Fakat şirket, alınan vergilerin mukaveleye aykırı olduğu iddiasıyla sürekli şikâyette bulunuyordu. Hazine-i Hassa, artık lüzumu kalmadığı için dışarıya çıkarılan ya da satın alınan eşyanın niteliklerinin incelenmesine ve bu eşyaya ihtiyaç duyulup duyulmadığının iyice araştırılmasına önem veriyordu.[79]

---

77 "(…) Zikr olunan liman ve rıhtımın levâzım-ı inşaiyesi defterinin nezâret-i müşârun-ileyhâdan emâneten gönderilmek ve âtiyen celb olunacak eşya defterlerinin dahî o yolda muâmele-i tasdîkyesi îfâ ettirilmek üzere mezkûr cetvelin iâde kılındığı beyânıyla cetvel-i mezbûre müfredât-ı eşya muvazza' olarak gösterilmeyip meselâ "edevât tamiri makinesi" marangoza dülgere çilingire tenekeciye makiniste bıçkıcıya ray-i ferş ediciye boyacıya mahsûs her cins edevât ve tesviye-i türâbiye edevâtı yani kürek kazma küski ve lağım küsküsü deyu muharrer olan levâzımın miktarı iki yüz otuz bin tonuyla tevkid ve irâe edilerek bunların adede tâbi olanlarının her bir kaleminin adedi sıklete tabi bulunanlar bin sıkleti tefrîk olunmuş olduğu cihetle gümrükçe farzan ne kadar çilingir âlât ve edevâtı imrâr ettirileceği tefrîk ve tayin olunmadıkça resm-i gümrükten muâmelesi tatbîk ve icrâ olunmayacağından cetvel-i mezbûr dahî tatbîk (…)." Bkz.: **A.b.**

78 " Mukaddemâ celb olunan liman levâzım ve edevât-ı inşaiyesinin liman inşaatına artık lüzûmları kalmadığı cihetle bunlardan bir takımlarının iâde ve bazılarının füruht sûretiyle diyâr-ı ecnebiyeye sevk ve irsâl olunacaklarından ve mukâvelenâme mûcebince gümrük resminden müstesnâ oldukları hâlde Rüsûmât'ça resm istîfâsına teşebbüs olunduğundan bahisle bunların bilâ resm imrâr etdirilmesi esbâbının istikmâli şirketden bâ tezkire iş'âr olunması ve liman inşaatında isti'mâl edilmek üzere celb ve idhâl olunacak eşyâ gerçi gümrük resminden müstesnâ ise de inşaat-ı mezkûrenin hitâmından sonra iâde veyâ füruht sûretiyle sevk ve ihrâc edilecek olan eşyâ-yı mezkûrenin be-tekrâr resm-i gümrükden istisnâsına dâir mukâvelenâmede bir kayd ve sarâhat olmadığından (…)." BOA., **HH.THR.,** 218/4(R. 24.XII.1318/M. 9.III.1903).

79 "(…) Lüzûmu kalmayan levâzım-ı inşaiye içün şirketden celb edilen pusulada muharrer fiyatların gâlî olmasından ve rıhtımın tevsî'i ameliyâtında dahî yalnız bir takım dalgıç elbise ve edevâtına ve

Hazine-i Hassa, dışarıya çıkan malzemeyle şirketin satın aldığı malzemenin gümrük resimleriyle ilgili anlaşmazlığın, komisyonun vereceği kararla neticeye bağlanmasını istedi.[80] Komisyonun kanaatine göre şirketin aldığı inşaat malzemeleri pahalıydı. Sözü edilen malzemeyi daha düşük fiyatla temin etme imkânı mevcuttu. Bahsedilen malzemenin yurtdışına ihraç edilmesi durumunda %1, Osmanlı sınırlarında dolaşıma sunulması durumunda ise %8 gümrük vergisinin alınacağını belirten komisyon, böylece, şirketin mukavelede bu konuyla ilgili açıklık olduğu yolundaki iddiasını da dikkate almamış oluyordu. Zira mukavelede, Hazine-i Hassa'nın da savunduğu gibi, inşaat süresince alınacak olan belli malzemenin muafiyetinden bahsediliyordu. Aynı mukavelede inşaat bitiminde şirketin mülkiyetinde bulunan malzemelerle ilgili bir madde bulunmuyordu.

İhalesi Mösyö Bartissol'e verilen Selanik Limanı, sadece gümrük tarifeleriyle değil, liman işletmesinden elde edilen gelirin paylaşımı konusunda da birçok problemin öznesi olmuştu.

4.4. Selanik Liman İşletmesi

4.4.1. Selanik Limanında Uygulanan Tarife

İnşası biten Selanik Limanı, inşaatın tamamlandığına dair kesin kabul heyetinin düzenlediği teknik teftiş raporu doğrultusunda artık işletilmek üzere şirketin kontrolündeydi.[81] Anlaşma gereği şirket, limanı 25 yıl boyunca işletecekti. İşletme

---

bir de vinçli dubaya ihtiyâç olup bunların hâriçden daha dûn fiyatla tedâriki mümkün olacağı tahkîk kılındığından bahisle şirketin edevât-ı inşaiyesini mübâya'adan sarf-ı nazar edilmesi ve edevât-ı mebhûsadan diyâr-ı ecnebiyeye sevk olunacakların yüzde bir ve memâlik-i şâhâne dâhilîndeki mahallere gönderileceklerin de yüzde sekiz gümrük resmine tâbi' olduğu cihetle rüsûm-ı mebhûsanın tesviyesi lâzım geleceği şirkete teblîğ kılındığı Selânik Emlâk-ı Hümâyûn Komisyonu'na mürâca'atla cereyân eden müzâkere netîcesinde takarrür ederek şirkete teblîğ-i keyfiyet olunduğu (…)." Bkz.: **A.b.**

80 BOA., **HH.THR.,** 218/4, lef 3(R. 24.XII.1318/M. 9.III.1903).

81 Teftiş heyetinde şu isimler vardı: "(…) Ebniye-i Seniyye Anbarı Müdîri saâdetlü Nâzım Paşa ve Hazîne-i Hâssa Emlâk-ı Hümâyûn azâsından saâdetlü Hâfız Mehmed Efendi hazarâtı ile Emlâk-ı

işlemleri, inşaatı daha önceden tamamlanan batı iskelesinde başlatıldı. 1896'da imzalanan işletme muamelatı, 15 maddelik bir şartnamenin yanında işletmede uygulanacak tarifeyi de içeriyordu.

Birinci tarife türüne göre liman dâhilinde nakliye işlerinde kullanılan sandal, mauna ve dubalardan hiçbir vergi alınmazken, rıhtıma yanaşıp palamar babalarına bağlanan bütün yelkenli ve buharlı gemilerden ton başına 6 para, liman havuzunda demir atan aynı tür gemi ve yelkenlilerden üç para resim alınacaktı (bkz. tablo 28). Gemilerin limanda kalış süreleri 7 günü aştığında sözü edilen vergi iki kat olarak tahsil edilecekti. Liman havuzu dışında, açıkta demirleyen gemiler sözü edilen vergiye tabi olmayacaktı.

İkinci tarife türüne göre Selanik Limanı'ndan ihraç edilecek sikkeli ve sikkesiz altın, gümüş, cıva, platin, mücevher, kıymetli eşya ve her türlü tahvilin değeri 5000 kuruşu aştığında, ihraç ve yükleme adı altında 5 kuruş vergi alınacaktı.

Üçüncü tarife türü hareketli eşyayı düzenliyordu. Bu tarifeye göre en yüksek vergi 200 kuruşla yolcu vagonundan alınırken eşya ve tramvay vagonları 100'er kuruşla ikinci sırada yer alıyordu. Omnibüsten 50, normal arabadan 30, iki tekerlekli arabadan 5, kamyonetten 2 kuruş, el arabasından ise 20 para resim tahsil edilecekti.

Dördüncü tarife büyük ve küçük hayvanlarla kümes hayvanlarından alınacak vergi oranlarını düzenliyordu. At ve katır başına 10, merkep, tay ve danaların her birinden 5, canlı tavuktan 3, domuz ve benzeri hayvanlardan 1 kuruş, koyun ve keçiden 10, yüz adet yumurtadan 8 para vergi alınacaktı.[82]

Beşinci tarife 1000 kilogramdan ağır eşya ve emtiadan alınacak yükleme ve boşaltma resmini tanzim ediyordu. Bu tarife üç alt sınıfa bölünerek daha da detaylandırıldı. Birinci sınıfta silahlar, doğrama, boya ağacı ve diğer kıymetli ağaçlar,

---

Hümâyûn Ser-mühendisi saâdetlü Arif Paşa ve Ticâret ve Nâfia Nezâret-i celîlesi Nâfia Müdîr Muâvini Mösyö Lakler (...)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 220/7(H. 11.L.1322/M. 21.X.1904).

82 BOA., **HH.THR.,** 221/1(R. 8.V.1314/M. 20.VII.1896).

mum, alkollü içkiler, bakır, pamuk, kahve, tutkal, meşin, ilaç, sömürgelerden gelen zahire, kuş tüyü, baharat, işlenmiş demir, çini, meyve, işlenmiş dökme demir, araba malzemeleri, işlenmiş ve işlenmemiş maden, ayna, zeytinyağı ve diğer yağlar, ot, müzik aletleri, ev eşyası, sahâfiye, işlenmiş kurşun, saksonya, bitkiler, don yağı, ipekli kumaşlar, şeker, cam eşya, sirke, şarap, yün kumaşlar, kitab, çay ve tütün gibi kalemler sıralandı. Sayılan bu kalemlerden ton başına alınacak resim 15 kuruşla 45 kuruş arasında değişen bir miktar olup ortalaması 30 kuruştu.

Beşinci tarifenin ikinci sınıfı karataş, her çeşit kereste, zift, kok kömürü, kömür, kendir, ham demir, ham dökme demir, çubuk demir, levha demir, saç, işlenmemiş madenler, tahta, yontma taş, tuzlu balık, ham kurşun, tuzlu et ve kuru sebze gibi eşya kalemlerini düzenliyordu. Bu eşyadan ortalama 15; en düşük 10, en yüksek 20 kuruş resim tahsil edilecekti.

Beşinci tarifenin üçüncü sınıfı kil toprak, tuğla, kiremit, saman, kepek, çakıl taşı, pirinç, hubûbât, kireç, maden kömürü, kül, un, gübre, duvar taşı, kil, alçı, kireç taşı, kaldırım taşı, tuz ve kumdan oluşuyordu. Bu eşyadan da ortalama 10; en düşük 5, en yüksek 15 kuruş vergi alınacaktı. Yükleme ve boşaltma masrafları bu ücretlere dâhil olmayacak, alıcı ve göndericilere ait olacaktı. Depolara taşınmayan eşyadan kırk sekiz saat boyunca herhangi bir vergi alınmayacaktı. Fakat kırk sekiz saat aşıldığı takdirde ton başına günlük 5 kuruş vergi alınacaktı. Sömürge ülkelerinden gelen zahire, hayvan ve diğer eşya için de ayrıca tarife tanzim edilecekti (bkz. Tablo 28).[83]

4.4.2. Şirketin Liman İşletmesinden Elde ettiği Gelir

Şirket, limanın işletme öncesi hareketliliğini işletme sonrası oluşacak muhtemel hareketlilikle mukayese ederek limanın ihracat ve ithalat potansiyelini tonaj cinsinden öngörmeye çalıştı.[84]

---

[83] **A.b.**
[84] BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 30, vr.8(H. 11.M.1311/M. 25.VII.1893).

Tablo 28: Selanik Limanı İşletme Tarifesi

Birinci Tarife	
Palamar ve lenger ücretine dâirdir.	
Liman derûnunda umûr-ı nakliyeye mahsûs olan sandal ve mauna ve dubalar müstesnâ olmak üzere bilcümle yelkenli ve buharlı sefâyinden rıhtımda palamar bend oldukları halde tonilato başına altı para ve limanda lenger-endâz bulundukları müddetçe üç para resm istîfâ olunacakdır. Sefâin-i mezkûrenin yevm-i vusûl ve azîmeti dâhil olduğu ve limanda bulunacakları müddet yedi günü mütecâviz bulunduğu halde ücûrât-ı mezkûre iki kat olarak istîfâ edilecekdir.	
Liman hâricinde lenger-endâz olan sefâin rüsûm-ı mezkûreye tâbi‘ değildirler.	
İkinci Tarife	
Eshâm ve nükûd ve zî-kıymet eşyâya dâirdir.	
Külçe hâlinde veya meskûk veya ma‘mûl altun ve gümüş ile cıva ve platin ve mücevherât ve ale'l-umûm bilcümle zî-kıymet eşyâdan manifestosunda muharrer kıymetin beher beş bin guruşu ve küsûrâtı içün beş guruş ücret-i ihrâciye ve tahmîliye istîfâ olunacakdır.	
Üçüncü Tarife	
Araba ve edevât-ı müteharrikeye dâirdir	**Fiyat**
Bir yolcu vagonundan	200 guruş
Bir eşya vagonundan	100 guruş
Bir tramvay vagonundan	100 guruş
Bir omnibüs arabasından	50 guruş
Bir âdî arabadan	30 guruş
İki tekerlekli yük arabasından	5 guruş
Kamyon ta‘bîr olunur nakliye arabasından	2 guruş
El arabasından	20 para
Dördüncü Tarife:	
Mevâşî ,ağnâm ve tuyûr hakkındadır	**Fiyat**
At ve esterlerin beher re’sinden	10 guruş
Merkeblerle tay ve danaların beher re’sinden	5 guruş
Ağnâmın beher re’sinden	10 para
Canavarların beher re’sinden	1 guruş
Diri tavuğun beher kafesinden	3 guruş
Yumurtanın yüz adedinden	8 para
Beşinci Tarife:	
Bir tonilatosu bin kilogram sıkletinde olmak üzere ale'l-umûm emtia ve eşyâdan ahz ve istîfâ olunacak ihrâciye ve tahmîliye ücûrâtı ber vech-i âtîdir.	
Birinci Sınıf:	
Esliha, doğrama ve boya ağacı ve sâir zî-kıymet ağaç, mum, müskirât, bakır, pamuk, kahve, tutkal, meşin; edviye, müstemlekât zehâiri, kuş tüyü, behâr (baharât), mamûl demir, çînî yani fağfûr, meyve, mamûl dökme demir, araba edevâtı, ma‘âdin-i mamûle ve gayr-i mamûle, ayna, zeytinyağı ve sâir zeyyût, ot, mûsikî âlâtı, hâne eşyası, sahâfiye, mamûl kurşun, saksonya, nebâtât, don yağı, mensûcât-ı harîriye, şeker, eşyalar züccâciye, este arın (?), sirke, şarap, yün mensûcât, kitab, çay, tütün.	
Eşyâ-yı mezkûrenin beher bin kilogramlık tonilatosundan hadd-i mutavassıtı otuz guruş olmak üzere on beşden kırk beş guruşa kadar resm istîfâ kılınacakdır.	
İkinci Sınıf:	
Karataş, her nevi‘ kereste, zift, kok kömürü, kömür, kendir, ham demir, ham dökme demir, çubuk demir, levha demir, saç, ham madeniyât, tahta, yonma taş, tuzlu balık, ham kurşun, tuzlu et, kuru sebze. Eşyâ-yı mezkûreden hadd-i vustâ on beş guruş olmak üzere on ile yirmi guruş arasında resm alınacakdır.	
Üçüncü Sınıf:	
Kil toprağı, tuğla, kiremid, saman, kepek, çakıl taşı, pirinç, hubûbât, kireç, maden kömürü, kül, dakîk, gübre; duvar taşı, kil, alçı, kireç taşı, kaldırım taşı, tuz, kum.	
Eşyâ-yı mezkûrenin beher bin kilogramlık tonilatosundan hadd-i mutavassıtı on guruş olmak üzere beşden on beş guruşa kadar resm istîfâ kılınacakdır. Masârif-i tahmîliye ve ihrâciye işbu tarifede mu‘ayyen ücûrâta dâhil olmayup mürsel ve mürsel-i ileyhlere râcî‘ ve âid olacakdır. Mağazalara idhâl olunmayacak olan eşya rıhtım üzerinde kırk sekiz sâatden ziyâde bırağılmayacak ve bu eşyadan müddet-i mezkûre-i mu‘ayyene zarfında kaldırılmazsa tonilato başına yevmî beş guruş mağaza resmi alınac akdır. Müstemlekât zehâyiri ve emtia ve hayvânât içün mu’ahharan bi'l-ittifâk mufassal bir tarife tanzîm olunacakdır.	

Kaynak: BOA., **HH.THR,** 221/1(R. 8.V.1314/M. 21.VII.1896).

Tablo 29: Şirketin İhracat ve İthalat Öngörüsü (Ton), 1891–1922

(1891–1922) Ortalama tonaj	139.500 ton
1891 tonajı	290.500 ton
1922 tonajı	430.000 ton
İsletmenin başlangıcında	317.500 ton

Kaynak: BOA., **HH.THR**, 209/55, lef 30, vr.8(M. 9.V.1893).

Tablo 29'da 1891–1922 yılları arasında öngörülen ihracat ve ithalat rakamları yer almaktadır. Bu tabloya göre şirket, 1891 yılı ihracat ve ithalat toplamını 290.500, işletme süresinin bitiş tarihi olan 1922 senesindekini de ortalama 430.000 ton olarak tahmin etmişti. Bu da ihracat ve ithalatın 31 yılda %48 artarak yaklaşık iki katına çıkması demekti. Şirket, limanı işletmeye açacağı yılın toplam ihracat ve ithalat rakamını 317.500, işletme sonundakini de, yaşanılacak muhtemel dalgalanmalardan dolayı, yaklaşık 374.000 ton olarak öngörmüştü.

Şirketin işletme başlangıcına esas olarak alacağı tarihin, Batı iskelesinin işletmeye açıldığı tarih olan 15 Ekim 1901 mi, yoksa kesin kabul tarihinden itibaren limanın tamamen işletmeye açıldığı tarih olan 1 Mart 1903 mü olduğu konusunda elimizde net bir bilgi yok. Fakat tabloya göre 1891 ihracat ve ithalat rakamıyla işletmenin başlangıcında verilen rakamın birbirine daha yakın gözüktüğü dikkate alındığında, işletmenin başlangıcında öngörülen 317.500 tonluk ticaret hacminin 1901 tarihine denk düştüğü söylenebilir.

Selanik Limanı, yukarıda da ifade edildiği gibi henüz inşaatı tamamlanmadan batı iskelesinin işletilmeye açılmasıyla, hem işletici sıfatıyla şirkete hem de imtiyaz sahibi sıfatıyla Hazine-i Hassa'ya önemli gelir sunmaya başlamıştı. 1902 ve 1903 yıllarında Selanik Limanı'ndan elde edilen geliri tablo 28'den takip edebiliyoruz.[85]

---

[85] BOA., **HH.THR.,** 220/24(R. 13.VII.1319/M. 26.IX.1903).

Tablo 30: Selanik Limanı Geliri (Frank), 1902–1903

Aylar	1902	1903	Fark
Ocak	30.215,18	33.758,12	3.542,94
Şubat	28.097,32	30.140,96	2.043,64
Mart	28.654,54	42.939,48	14.284,94
Nisan	22.674,09	36.104,54	13.430,45
Mayıs	25.912,38	34.548,98	8.636,60
Haziran	30.114,43	33.938,91	3.824,48
Temmuz	32.060,28	35.063,46	3.003,18
Ağustos	39.488,74	40.156,82	668,08
Eylül	37.408,97	45.591,98	8.183,01
Ekim	39.163,46	44.020,90	4.857,44
Kasım	41.552,21	-	-
Aralık	40.010,39	-	-
Toplam	**395.351,99**	**376.264,15**	**-**

Kaynak: BOA., **HH.THR,** 220/24(R. 13.VII.1319/M. 26.IX.1903).

Tabloya göre Selanik Limanı'nın geliri 1903 yılının ilk on ayında bir önceki yıla oranla sürekli artmıştır. Aynı yılın Kasım ve Aralık değerleri bilinmediğinden bu aylardaki değişim ölçülememiştir. 1902 yılının en düşük geliri 22.674 frankla nisan ayında, söz konusu yılın en yüksek geliri de 41.552 frankla kasım ayında gerçekleşti. 1902 yılı gelirlerinin mayıs-kasım ayları arasında artan oranda yükselme seyri gösterdiği görülmektedir. Gelirlerdeki yükselme seyri ile hasat mevsimi arasında doğrudan bir bağlantı kurulabilir. Benzer yükselme 1903 gelirlerinde de gözlenmektedir. Bu yılda gelirlerin düşüş seyri haziranda son buluyor ve temmuz ayı itibariyle yükselme eğilimine giriyor.

1903 yılına ait en düşük gelir 30140 frankla şubat ayında gerçekleşirken, en yüksek gelir 45551 frankla eylül ayında gerçekleşmiştir. Bu yılın şubat ayına oranla

mart ayında gelir %42,4 artmıştır. Nisan ayındaki gelir önceki aya göre %16 azalmasına karşın nisan ayının şubat ayına göre geliri %19,8 fazla olmuştur.[86]

4.4.3. İşçi ve Memur Ücretleri

Anonim şirketin kuruluşundan sonra istihdam edilecek işçilerin günlük ücretleriyle ilgili bir kayda rastlayamadık. Fakat görevlendirilen memurların aylık ve yıllık gelirleri hakkında net bilgiler verebiliyoruz.

Selanik'te yardımcı teknik bir elemanın resmi bir işte istihdam edildiğinde ortalama aylık 500 kuruş maaş alabileceğini söylemek mümkün. Selanik'in değişik yerlerinde inşa halinde bulunan kimi kamu binalarında istihdam edilmek üzere 400 ile 500 kuruş arasında bir ücretle memur tayin edilme[87] talepleri dikkate alındığında, normal vasıflara sahip bir kişinin alabileceği ücretin, aylık 400–500 kuruş arası olduğu görülür. Belli bir bütçe dâhilinde başlanılacak proje için Kavala'da ve Sarışaban kazalarında seyyar kolcu görevini yerine getiren Mehmet Bey için Emlak İdaresi'nin 100 kuruşluk zamla Hazine-i Hassa'ya yaptığı 400 kuruşluk maaş teklifi, ortalama maaş gelirlerinin ne olacağı konusunda bir fikir edinmemizi sağlar.[88] Selanik hinterlandındaki kimi gümrüklerde istihdam edilen memurların maaşları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Diğer yandan yabancı emtia gümrüğünde istihdam edilen bir memura ek olarak ikinci bir memurun 400 kuruşluk maaşla rüsumatca istihdam edilmesi talebi[89] ile Selanik Sefain-i Hümayun erzak memuru olarak çalışanların aldığı maaşın 400–

---

86 Selanik Limanı'nın 1902, 1903 ve 1904 yıllarının mart-kasım arası (dokuz aylık) gelirleri kuruş cinsinden sırasıyla şöyle gerçekleşti: 11.204.278, 10.743.356 ve 15.578.330 kuruş. Bkz.: BOA., **Y.MTV.,** 269/41(1322.L.6/14.XII.1904).

87 BOA., **HH.THR.,** 208/13, lef 1.

88 BOA., **HH.THR.,** 208/15, lef 1,2.

89 BOA., **İ.DH.,** 93720 (29.S.1308/14.X.1890). Selanik Gümrüğü'nde 300 kuruş maaşla maden kömürü, tuğla ve zahire gibi ağır eşya ve emtianın iskelede sayımı ve tartımı için altı gümrük muhafaza memuru istihdam edilmesi talebi için Bkz.: **İ.ŞD,** 65/3844(8.M.1301/9.XI.1883).

500 kuruş civarında seyretmesi,[90] yukarıda ifade ettiğimiz aylık ortalama gelir hakkındaki görüşümüzü teyit etmektedir.

Memur istihdamından kaynaklanacak giderlerin kayıt altına alınması yanında inşaat boyunca yapılacak işlemlerin ve oluşacak masrafların da şartnameye göre düzenli olarak kaydedilmesi gerekiyordu. Zaman zaman aksamalar meydana gelse de işlemler mukavelede belirtilen esaslara göre yürüyordu.

Tablo 31: Trakya Kara Gümrüklerinde İstihdam Edilen Memurların Aylık Maaşları (Kuruş)

Memuriyet	Edirne Gümrüğü	Cisri Mustafapaşa Gümrüğü	Doğu Rumeli Sınırı(Malkoçlar) Gümrüğü	Karacaali Gümrüğü	Projelenmiş Gümrük (İki Adet)
Müdür	2000	2500	-	-	-
Başkâtip	1000	1500	-	-	-
Kâtip	500	600	-	-	350
Baş Kontrolör	-	1000	-	-	-
Kontrolör	500	500	-	-	-
Kantarcı	500	500	400	-	-
Veznedar	-	600	-	-	-
Süvari Kolcu	-	350	350	-	-
Piyade Kolcu	200	250	250	250	500
Odacı	-	200	-	-	-
Memur	-	-	800	600	500
Sandık Emini	600	-	600	400	-

Kaynak: BOA., **İ.MMS.,** 96/4080, lef 25(ty.).

4.4.4. Liman İşletme Şirketiyle Hazine-i Hassa Arasında Ödemeler Konusundaki Anlaşmazlık

Yapım, işletme, borçların geciktirilmesi, ödenecek paylar ve benzeri konularda şirketle Hazine-i Hassa arasında sürekli sorunlar çıkıyordu. Rıhtımda uygulanan gümrük tarifeleri ve hâsılat hesaplarının tutmamasından kaynaklanan

---

[90] BOA., **İ.DH.,** 30652 (1277.S.12)

problemler yüzünden hem inşaat sekteye uğruyor hem de ortaya çıkan belirsizlikten dolayı işletme zarar görüyordu. Taraflar arasında ortaya çıkan sorunların çözümü için mukavele ve şartnameye başvurmak da çoğu zaman bir netice vermiyordu. Çünkü her iki taraf da mukavele ve şartnamedeki yoruma açık maddeleri kendi lehine yorumluyor, anlaşma ümidi kalmadığı durumlarda sorunun çözümü için ilgili Nezaret'e başvuruyorlardı. Hükûmet'e göre liman şirketi ile yapılan mukavele ve şartnamelerde Hazine-i Hassa, kendi menfaatlerini gözetme noktasında gerekli dikkat ve hassasiyeti göstermemiş ve bunun sonucunda söz konusu şirketle sürekli sorunlar yaşamıştır.[91]

Ödeme sorununun yanında inşaatın belirlenen sürede bitmemesi, Hazine-i Hassa'nın öngördüğü menfaati elde etmesine engel oluyordu. Hazine, şirketin çıkardığı zorluklar nedeniyle işletmesi kuruma ait olan arsayı bile teslim alamıyordu. Diğer yandan Osmanlı Bankası'na yatırılan 150.000 frank kefalet akçesinin mukavele gereği inşaatın teslimi ile şirkete ödenmesi gerekiyordu. Şirket, inşaatı süresi içinde bitiremediği halde, sermaye olarak ortaya konan 5 milyon liranın hesapta olmayan giderlerden dolayı tükendiğini[92] ve bundan dolayı maddi sıkıntı içine girdiğini ileri sürerek ilave işler için harcanan meblağın Hazine-i Hassa tarafından ödenmesini talep etti. Yapılacak ödeme karşılığında sahip oldukları arsaların bir kısmını ipotek olarak gösterdi. Hazine-i Hassa, kendilerine teslim edilmesi gereken ve işletilmeye hazır olan arsanın teslimi yapılmadan şirketin bu isteğini dikkate almadı.[93] Buna karşılık şirket de Hazine-i Hassa'nın alacaklarını aksatmaya devam etti. Adı geçen kurum

---

91 "Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti doğrudan doğruya kendüsüne âid olan bir imtiyâzı vaktiyle şekl-i diğere ifrâğ ederek bir ecnebi Kumpanya'sına verdiği gibi şartnâmede esâsen pek noksan bir sûretde tanzîm eylemiş ve arada tahaddüs eden birçok ihtilâfâtın halli içün bidâyet-i meselede vakit geçirilerek Kumpanya'nın tevsî'-i müdde'iyât etmesine meydan verilmiş olduğundan şimdi ihtilâf-ı mevcûdun ve Kumpanya'nın müdde'iyât-ı ma'rûzasının ber-taraf edilmesi içün sulhan tesviye-i maslahat zarûrî olup ta'dîlen kaleme alınan mukâvelenâme ise eskisine nisbetle ehven görünmüş ve ma'a mâ-fîh icrâ-yı îcâbı menût-ı re'y-i âlî olup (…)." Bkz.: BOA., **Y.A.HUS.,** 481/110(R. 17.IX.1320/M. 30.X.1904).

92 BOA., **HH.THR.,** 217/28(R. 8.XI.1318/M. 21.I.1903).

93 BOA., **HH.THR.,** 219/26, lef 2(R. 15.IV.1320/M. 28.IV.1904). Ayrıca bkz.: BOA., **HH.THR.,** 210/35 (R. 29.V.1312/M. 10.VIII.1896).

duruma müdahil olduğunda şirket, mukavelenin ilgili maddelerini kendine göre yorumlayarak ödemeleri süründemede bıraktı.[94]

4.4.5. Liman İşletme Şirketiyle Yeni İşletme Mukavelesi İmzalanması

Nafi'a Nezareti taraflar arasında sonu gelmeyen anlaşmazlıkları çözmek için yeni bir mukavele yapılmasını önerdi. Mevcut mukavele maddeleri açık ve sarih olmadığından taraflar kendi aralarında kolaylıkla anlaşmazlığa düşebiliyordu.[95] Yenilenen mukavelede özellikle tahvillerin ve Hazine-i Hassa'ya ödenmesi gereken miktarın vadeleriyle ilgili maddeler daha anlaşılır hale getirildi.[96]

Yenilenen mukaveleye göre Selanik Limanı İşletmesi, 18 Haziran 1904 tarihi itibariyle 40 sene müddetle tekrar Selanik Limanı İnşaatı Şirket-i Osmaniyesi'ne verildi.[97] Mukavelede şirketin çıkaracağı tahvillere yönelik maddeler yeni bir şekil kazanmıştı.[98] Tahvillerin sermaye miktarı 8.000.000 franktan oluşacaktı. Bu meblağın 6.500.000 franklık kısmı adı geçen şirketten, geri kalan 1.500.000 franklık kısmı da Hazine-i Hassa'dan karşılanacaktı. Birikecek faizleriyle birlikte 6.500.000 frankın içine limanın inşası, çeşitli alacaklar, eski rıhtımların genişletilmesi, inşaat için fazladan yapılacak masraflar ve diğer bütün alacaklar giriyordu.

8.000.000 frankın kırk senede amorti edilmesi, yıllık %5 faiz ve anaparaya mahsup olarak 465.600 frank yılık taksitler ödemekle mümkün olabilecekti. Söz konusu şirket 465.600 frank yıllık taksitleri anaparaya dönüştürme karşılığında tahvil çıkarma yetkisine sahip olacak, çıkaracağı tahvillerin bir numûnesini Hazine-i Hassa'ya sunup onay almak zorunda olacaktı. Öte yandan şirket, % 5'ten aşağı faizli tahviller çıkarabilecekti. Fakat yıllık taksitler 465.600 frankı aşmayacak, ödeme

---

94 BOA., **HH.THR.,** 220/5, lef 42(R. 7.IX.1320/M. 20.X.1904). Ayrıca bkz.: BOA., **Y.MTV.,** 261/103(R. 21.IV. 1320/M. 4.VII.1904).

95 **A.b.**

96 BOA., **HH.THR.,** 481/110(R. 17.IX.1320/M. 30.X.1904). Şirket ile Hazine-i Hassa arasında daha önce imzalanan mukavelenin yenilenmiş hâli ekler bölümünde verilmiştir.

97 BOA., **Y.MTV.,** 261/103(R. 21.IV.1320/M. 4.VII.1904).

98 BOA., **Y.A.HUS.,** 481/110.

müddeti 40 yılı geçmeyecekti. Yıllık taksitler limanın net gelirinden ödenecek, sözü edilen tahviller Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde her türlü vergiden muaf olacaktı. Şirket, faiz ve anapara ödemesini her sene düzenli bir şekilde yapacak, ödenen tahvil ve kuponları Hazine-i Hassa'ya teslim edecekti.

Mukavele gereği şirket, çıkaracağı tahvilleri Hazine-i Hassa'nın onayından geçirmek zorundaydı. Bunun için hazırlanan tahviller öncelikle onay için Hazine-i Hassa'ya, oradan da basım için görevli memura sunuluyordu.[99] Tahvillerin basımı bizzat imtiyaz sahibi Mösyö Bartissol tarafından yapılıyordu. Paris'te bulunan Bartissol'un yanında aynı zamanda Paris Elçiliği'nden bir görevli de bulunuyor ve basılan tahvillerin mukaveleye olan uygunluğunu denetliyordu.[100]

Şirket, yeni mukavelenin beşinci maddesinde zikrolunan liman net gelirini, üçüncü maddede sözü edilen tahvillerin faizlerini ve anaparayı ödemekle sorumluydu. Ödemelerin yeterli olmadığı durumlarda şirket, eksik kalan miktarı ileride ödeyeceğine dair güvence vermek zorundaydı.[101]

Resmiyeti kalmayan eski mukavelenin on dördüncü maddesi şirketin yapacağı ödemeleri düzenliyordu. Yeni mukaveleye göre şirket, eski antlaşmadan doğan yıllık borç taksitlerini tamamlayacak, işletmeye başladıktan sonra %5 faiz giderlerini hâsılattan karşılayacaktı. Sözü edilen hâsılattan Hazine-i Hassa'ya 25.000, şirkete de 100.000 frank verilecekti. 8 milyon franklık tahvilatın faizleri ile beraber kırk senelik karşılığı olan 465.600 frank yıllık taksitleri ve merkez istasyonun yapımında harcanacak meblağın yıllık ödemeleri şirketten tahsil edilecekti. İşletme şartnamesinde belirlenen özelliklere göre, kırk yıl boyunca, işletme sonucu meydana gelecek gelir, sözü edilen şekilde pay edildikten sonra geri kalan kısmın %60'ı Hazine-i Hassa'ya, %40'ı şirkete bırakılacaktı.[102]

---

99 BOA., **HH.THR.,** 220/16, lef 14(R. 3.I.1321/M. 16.III.1905).
100 BOA., **HH.THR.,** 220/16, lef 12(R. 25.II.1321/M. 8.V.1905).
101 **A.b.**
102 **A.b.**

4.4.6. Batı İskelesi İşletmesi ve Anlaşmazlıklar

Yapımı diğer kısımlardan önce biten batı iskelesi, şirket tarafından işletmeye açılmıştı. Ancak tarifelerden ve şirketin işletme tutumundan kaynaklanan bazı problemler yaşanmaktaydı. Mukavelenin on üçüncü maddesinde, batı tarafına düşen taş iskelenin bir an önce işletilmesi için 200 metre uzunluğunda siper duvarı inşa edileceği, yapılan sundurmaların istasyona bağlantıyı sağlayacak demiryolu hattıyla birlikte iki sene içerisinde bitirileceği ve inşaatın tam olarak teslimine kadar söz konusu iskelenin işletmesinin müteahhidin tasarrufunda olacağı belirtilmişti.[103]

Söz konusu maddeye göre, henüz inşaat tamamlanmadığı için şirketin, batı iskelesinin varidatını hiçbir kurumla paylaşma zorunluluğu yoktu. Ancak, işletme başladıktan bir süre sonra Hazine-i Hassa, mukavelenin 12'nci ve 13'üncü maddelerine[104] dayanarak, batı iskelesinin anlaşma gereği %80'inin Hazine-i Hassa'ya, %20'sinin şirkete ait olduğunu ileri sürdü. Buna karşılık şirket, liman inşaatı tamamen bitinceye kadar batı iskelesinin işletme hakkının kendisine ait olduğunu ve Hazine-i Hassa'ya işletmeden doğacak herhangi bir payı vermekle yükümlü olmadığını düşünüyordu.[105] Ayrıca şirket anlaşmaya dayanarak, batı

---

[103] BOA., **HH.THR.,** 221/1(R. 8.V.1312/M. 20.VII.1896).

[104] *Onikinci Madde*: "Müteahhid, hâsılât-ı gayr-i sâfiyeden evvelen inşaat ve sâirenin işletme ve idâre ve muhâfaza ve idâme-i ma'mûriyeti masârifine karşuluk olmak üzere yüzde yirmi ahz edecek ve sâniyen şehrin mevcûd rıhtımlarından idhâl ve ihrâc olunan eşyâdan alınmakda bulunan rüsûm yerine kâim ve işbu rıhtımların ta'mîrâtı belediyeye âid olmak ve mikdârı senevî bin Osmanlı lirasından dûn olmamak üzere yüzde üç mikdârını bi'l-ifrâz belediye sandukuna (sandığına) te'diye edecek ve bâkî kalan meblağ hâsılât-ı sâfiyeyi teşkîl eyleyecekdir. İşletilmek ve idâre ve idâme-i ma'mûriyet ve sâire içün bâlâda ta'yîn olunan yüzde yirminin adem-i kifâyeti hâlinde üst tarafı münhasıran müteahhid tarafından i'tâ kılanacakdır. Şurası mukarrerdir ki, tahmîl ve ihrâc masârifi mâl sâhibleriyle mürselün ileyhlere âid bulunduğundan bunların mârru'z-zikr yüzde yirmiden tesviyesi lâzım gelir.
Onüçüncü Madde: Müteahhid, liman ve rıhtımların her nevi' hâsılât-ı gayr-i sâfiyesinin şehrî cedvellerini bi't-tanzîm Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne takdîm edecek ve işbu cedvellerde liman ve palamar ve şamandıra ve rıhtım ve mağaza icârâtıyla sundurma bedelât-ı îcâriyesi ve demiryol nakliye ücûrâtı zikredilecekdir."Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 212/37(t.y.).

[105] Mektupta bu durum şu şekilde dile getirilir: "(...) İşletme muâmelâtına âid şartnâmenin on üçüncü maddesi ahkâmına tevfîkan garb cihetindeki taş iskelenin müteahhid tarafından işledileceğini ve tarafeyn hesâbına icrâ olunacak işletme muâmelâtına ve binâenaleyh sâlifü'z-zikr işletme muâmelâtına âid şartnâmenin on ikinci maddesine tevfîkan hâsılâtın taksîmi meselesine gelince, bunların son kabûl-i muvakkatin hîn-i icrâsında ve limanın umûmiyetle işledilmeğe ve tarifelerin atîk rıhtımda hîn-i tatbîkinde başlanılacağını tekrar arz eyleriz. Şartnâmenin on üçüncü maddesinin son fıkrası bu bâbda pek sarîhdir ve Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne bu bâbdaki mutâlebâtınca kendüsünü

iskelesinde işletme amacıyla memur istihdamında ve eşya temininde masrafa girdiğini ve bu noktadan sonra Hazine-i Hassa'nın böyle bir hak talebinin olamayacağını açıkladı. Hazine-i Hassa işletme üzerinde kendinin payı olduğu iddiasından vazgeçmedi, üstelik işletme işlemlerine uygun olmayan bir yolla limana gelen gemilerin rıhtıma yanaşmalarına engel oldu.

İşletme üzerinde ortaya çıkan bu anlaşmazlığın çözümü için iki taraf da inşaat komisyonuna başvurdu. Oysa adı geçen komisyona göre taraflar arasında anlaşmazlık konusu olan sorun kendi uzmanlık alanına girmiyordu.[106] On üçüncü maddeyi temel alan şirket, hem inşaat sona ermediği sürece böyle bir sorumluluklarının olmadığı hem de işletme gelirinden pay verilemeyeceği görüşünü yineledi. Bunun üzerine komisyon, inşaat sona erene kadar gelirin şirkete ait olabileceğini belirtmekle birlikte şirketin, gelir-giderle ilgili kayıt defterlerini kendisine göndermesini talep etti. Komisyon hem kendini konuyla ilgili görmüyor hem de şirketten kayıt defterlerini istiyordu.[107]

Adı geçen komisyon meseleyi çözme noktasında kendini yetkili görmemesi üzerine, taraflar arasında ortaya çıkan sorunun çözümünü sağlamak için liman işletme komiseri Kirkor Efendi'yi bilirkişi, şirket vekili Hacı Bayar Efendi'yi de Kirkor Efendi'ye yardımcı olarak görevlendirdi.

Komisyon, liman gelirinin taraflar arasında taksim edilmesinin batı iskelesinin tamamen bitmesine bağlı olduğunu kabul ederken, şirketin, Hazine-i Hassa'nın kendisine ödemesi gerektiğini öne sürdüğü meblağı reddediyordu. Anlaşma gereği Hazine-i Hassa, inşaatı teslim aldıktan sonra, işletmeyi dilediği şirkete ihale etme hakkına sahip olmakla birlikte, batı iskelesinin ihalesini bir başka şirkete verme taraftarı değildi. Nezaret'e göre batı iskelesinin inşaatı bitmiş ve mukavele gereği gelirden payını almanın zamanı gelmişti.[108]

---

hiçbir vechile haklı çıkaramaz (…)." Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 217/25, lef 1-2(R. 14.VII.1318/M. 27 .IX.1902).

106 BOA., **HH.THR.,** 217/25, lef 4(R. 28.XII.1318/M. 13.III.1903).

107 BOA., **HH.THR.,** 217/25, lef 39(R. 11.I.1318/M. 24.III.1902).

108 BOA., **HH.THR.,** 217/25, lef 39.

Şirket, mukavelenin on iki ve on üçüncü maddelerinde inşaatın bitmesiyle gelirin bölüşmeye başlanmasına dair hususun, batı iskelesinin tamamen bitmesi anlamında değil, genel olarak inşaatın tamamlanması anlamına geldiğini iddia ediyordu. Bu yüzden batı iskelesi tamamen bitse bile şirket, gelirin belirlenen oranda bölüşülmesini kabul etmiyordu. Buna karşılık Hazine-i Hassa, sözü edilen maddelere göre, inşası biten ve işletmesi devam eden batı iskelesinden elde edilen gelirin taraflar arasında bölüştürülmesi gerektiğini savunuyordu.[109]

Şirketle yaşanılan anlaşmazlık sadece yukarıda açıklanan sorunla sınırlı değildi. Batı iskelesinde daha önce belirlenen gümrük tarifeleri konusunda da taraflar arasında sorun çıktı. Batı iskelesinin inşası bittiği için, mukaveledeki tarifenin uygulanmasını isteyen şirket, bu konudaki talebini komisyona bildirdi. Komisyon bu talebe karşılık, Hazine-i Hassa'nın tarifeleri belirlerken diğer liman tarifelerini dikkate aldığını ve padişah iradesi ile uygulandığını belirtti. Tarifeler İzmir, Beyrut ve Dersaadet rıhtımlarında uygulanan tarifelerle paralellik arz ediyordu. Fakat şirket, bu tarife oranlarını yeterli bulmuyordu. Buna karşılık komisyon, söz konusu tarifelerin uluslararası standartlara uygun olduğu ve yabancı elçiliklerin de bu oranları uygulanabilir bulduğu görüşündeydi.[110]

4.4.7. Belediye-Şirket Anlaşmazlığı

Şirketin, gelir ve gümrük tarifeleri konusunda hem Hazine-i Hassa ile hem de Selanik Belediyesi ile sorunları vardı. İnşaatın tamamlanması ve teslim alınması

---

109 BOA., **HH.THR.,** 217/25, lef 41(R. 4.X.1318/M. 17.XII.1902).

110 "(…) Tertîb olunacak tarifenin mevki'-i icrâya vaz'ından evvel li-ecli't-tedkîk düvel-i mütehâbbe sefâretlerine teblîği Almanya ve İngiltere ve Avusturya ve İtalya sefâretlerinden bâ takrîr vukû' bulan iltimâsa atfen iş'âr buyurulmakda ise de mebhûs-ı anh tarifenin müsâade-i seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhîye şeref-iktirânından mûceb olacağı ihtimâlden gayr-i ba'îd olup hâlbuki, şirket-i mezkûr garb iskelenin resîde-i hitâm olduğundan bahisle ber mûceb-i mukâvele ahz-ı rüsûma bidâ' olunmasını taleb etmekde olduğundan ve ânifen arz olunduğu vechile bu tarife zâten sefâret-i ecnebiye memurlarının huzûruyla tedkîk edilen Dersaâdet rıhtımları tarifesine tevfîk ve hattâ birçok eşyâ ve rüsûmu mezkûr tarife derecesinden bile dûn bir raddeye tenzîl olunduğu gibi ahkâm-ı esâsiye bi't-tecrübe görülecek lüzûm ve îcâb üzerine bâ irâde-i seniyye-i mülûkâne ta'dîl ve ıslâh olunabileceği dahî tarifede madde-i mahsûsa ile tasrîh olunmuş (…)", Bkz.: BOA., **HH.THR.,** 218/23, lef 50(t.y.).

sürecinde dördüncü teftiş heyetinin hazırladığı raporda bir dizi eksiklik tespit edilmişti. Gaz ve su borularının döşenmemesi, limanın aydınlatma sisteminin yapılmaması bu eksikliklerdendi. Şirket, raporda belirtilen işlerin kendi sorumluluk alanına girmediğini iddia etti. Şirkete göre sözü edilen eksikliklerin muhatabı Selanik Belediyesi'ydi. Oysa şartnamenin sekizinci maddesinde su borularının döşenmesi, yangın musluklarının konulması ve limanın aydınlatılması gibi işlerin şirkete aidiyeti hususunda bir belirsizlik yoktu.[111]

Taraflar sadece elektrik ve su tesisatı gibi inşaata yönelik işlerde değil, işletme konusunda da anlaşmazlık yaşıyordu. Belediye, işletme şartnamesinin on ikinci maddesi gereğince, limanın gelirinden yıllık en az 1000 lira üzerinden %3'lük bir hissenin kuruma ödenmesini istiyordu. Komisyon yerel idarenin talebini haklı bulurken, şirket, belediyeye ödeyeceği payı ödemiyordu. Bu yüzden şirketin kuruma olan borcu birikerek sekiz yüz lirayı aşmıştı. Bu rakam, şirketin yaklaşık bir yıl boyunca ödemelerini aksattığını gösterir. Belediye, sözü edilen alacağını tahsil etmek için hem Selanik Emlak Komisyonu'nun hem de Hazine-i Hassa'nın devreye girmesini istiyordu.[112] Adı geçen komisyon, şirketin liman geliri üzerinden belediyenin payını ödemesini istese de şirket bu konuya duyarsız kalmaya devam etti.[113]

Bu arada şirket, yetersiz akçeden dolayı hisse senedi çıkaramıyordu.[114] Hisse senetlerinin ödenmesi kapsamında Hazine-i Hassa, daha önce şirkete ödediği 5000 liradan 1000 lirasının şirket hesabına belediyeye verilmesini ve 1903 yılına ait gelir hesaplarının kuruma gönderilmesini istedi.[115] Şirket, belediyenin 1905'ten öncesine ait birikmiş paylarının Hazine-i Hassa tarafından karşılanması gerektiği konusunda ısrarını sürdürüyordu. Belediye de, rıhtım gelirlerinden kendi namına biriken yıllık paylarını şirketten tahsil edemiyordu. Buna karşılık aynı kurum, Selanik Emlak Komisyonu'na ait depolardan gaz kullanması sonucunda oluşan yaklaşık 196.620

---

111 BOA., **HH.THR.,** 218/28(R. 6.IV.1319/M. 24.VI.1903).
112 BOA., **HH.THR.,** 220/24(R. 13.VII.1319/M. 26.IX.1903).
113 BOA., **HH.THR.,** 220/24, lef 18(R. 18.XI.1319/M. 31.I.1904).
114 BOA., **HH.THR.,** 220/24, lef 36(R. 9.I.1324/M. 22.III.1908).
115 BOA., **HH.THR.,**.220/24, lef 21(R. 12.II.1320/M. 25.IV.1904).

kuruşluk gaz rüsumu borcunu, sözü edilen yıllık alacağını tahsil edememesine karşılık olarak, ödemiyordu.[116]

Belediyenin 1905 sonrası liman hâsılatından doğan alacaklarında bir sorun yoktu. Anlaşmazlık sonucunda yenilenen mukavele gereği adı geçen komisyon, 2500 liralık rıhtım vergisinin belediyeye verilme şartının bulunmadığına, sözü edilen tarihten önceki belediyenin birikmiş alacaklarının hesaplanmasına ve ona göre bir ödeme planı yapılmasına karar verdi.[117]

4.4.7.1. Gümrük Tarifeleri ve Belediye

Daha önce Selanik Belediyesi tarafından yaptırılmış olan rıhtım, inşaat süresince işletiliyordu. Mukavele gereği, bu rıhtımın işletmesi Selanik Limanı İnşaat Şirketi tarafından yapılacaktı. Şirket işletmeyi eline aldığı zaman gümrük tarifelerinde değişiklik yaptı.[118] Yeni tarifede gümrük vergilerini tüccar yüksek buldu ve konuya ilişkin şikâyetlerini komisyona sundu. Tüccar, komisyondan, vaktiyle belediye hangi eşyaya ne kadar vergi uygulamışsa şirketin de o kadar vergi almasını sağlamasını ve bu şekilde bütün rıhtımlardaki gümrük vergilerinin eşitlenmesini istiyordu. Sözü edilen rıhtımlar o an için belediye tarafından işletilip vergiler yerinde tahsil ediliyordu. Belediye, şartnamenin on ikinci maddesine göre geçici kabulün başladığı andan itibaren bu hakkını işletme şirketine devredecek ve adı geçen şirket liman tarifesi doğrultusunda rüsum almaya başlayacaktı.

Şikâyetlerin sürmesi üzerine eski rıhtımda belediyenin daha önce aldığı gümrük vergilerinin, inşaatın bitimine kadar sabit kalmasına karar verildiğini daha önce ifade etmiştik.[119] Böylece en azından inşaatın tam olarak bitmesine kadar

---

116 BOA., **HH.THR.,**.220/24, lef 35(R. 28.XI.1323/M. 10.II.1908).
117 BOA., **HH.THR.,** 220/24, lef 36(R. 9.I.1324/M. 22.III.1908)
118 Şirketin uygulamayı düşündüğü ve bu uygulamadan ön gördüğü gelir ekte verilmiştir.
119 BOA., **İ.TNF,** 1320.M./1.

rıhtımlarda eski tarifeler yürürlükte olacak, tüccar da belediyenin uyguladığı tarifeye kıyasla şirketin yüksek tarifesinden bir müddet kurtulmuş olacaktı.

Şirketin belediye, Avrupa devletleri ve diğer kurumlarla gümrük tarifesi ve işletme gibi alanlarda yaşadığı sorunların nedeni, daha önce de belirtildiği gibi, limandan elde edilen gelirin cazip olması ve bu gelirden ilgili tarafların pay alma çabası olarak görülebilir. Bu bağlamda sözü edilen anlaşmazlıkları değerlendirebilmek ve dönemin ticarî hareketliliğini anlayabilmek için, şirkete göre henüz erken denebilecek bir dönem olan 1891 yılına ait Selanik Limanı'nın brüt gelir tablosunu yukarıda vermeyi uygun gördük.[120]

Selanik Belediyesi ile şirket arasında yaşanan anlaşmazlık, yapılan mukavelenin kimi maddelerinin muğlâk olmasından ve imtiyaz hakkının tamamen şirkete verilmesinden kaynaklanıyordu. Dönemin hükûmetinin Hazine-i Hassa'ya bu anlamda eleştiriler yönelttiğini daha önce görmüştük. Padişah iradesiyle düzenlenen gümrük tarifeleri, gümrük gelirlerinin tek elde birleştirip ilgili işletici şirkete bırakılmasını emrediyordu. Bu yüzden belediyenin eskiden beri işlettiği rıhtımlardan tahsil ettiği rüsumun devamı yönündeki talebinin liman gelirini sekteye uğratacağı açıktı. Böylece, rıhtımlarda uygulanacak olan gümrük tarifeleri şirketin inisiyatifine bırakılmış oldu.[121]

---

[120] BOA. **HH.THR.,** 209/55, lef 29, vr.2b(9.III.1893). Şirket bu tarifeler bağlamında 25 yıllık ihracat ve ithalat gelirinin (1922'ye kadar olan dönem) yaklaşık olarak 1.300.000 frank olarak öngörmüştür. Bkz. BOA., **HH.THR.,** 209/55, lef 30(H. 11.M.1311/M. 25.VII.1893).

[121] "(…) Mezkûr rıhtımlar şimdilik dâire-i belediyece işledilmekde ve rüsûm dahî oraca ahz ve istîfâ edilmekde ise de limanın son kabûl-ı muvakkat muâmelesinin îfâsından sonra işletme şartnâmesinin on ikinci maddesi mûcebince dâire-i belediyeye verilecek bir meblağ mukâbili olarak bunların işletme şirketi tarafından işledilerek liman tarifesi mûcebince ahz-ı rüsûm olunacağı ve mezkûr maddede beyân olunduğu vechile tamîrâtı belediyeye râci' olan mezkûr rıhtımların görülecek lüzûm üzerine tevsî'leri talebinin dahî dâire-i belediyeye karşı der-miyân olunacağı cihetle şu hale göre tüccârın belediyece kadîmen ahz edilen rüsûmun ibkâsı hakkında vâki' olan talebleri liman hâsılâtını sektedâr edeceği ve mezkûr rıhtımlar bâ irâde-i seniyye mü'esses olan tarife hudûdu dâhilînde bulunduğu cihetle muhık olmadığına dâir (…)", BOA., **HH.THR.,** 220/5(R. 13.III.1317/M. 26.III.1901).

SONUÇ

Berlin Antlaşması ile başlayan ve Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile kendisini pekiştiren süreç Osmanlı ekonomisi açısından bir dönüm noktası olmuştur. Bu süreç sonrasında kendisini dünyadaki ekonomik dalgalanmalardan ve belirlemelerden koruyacak denetim gücü zayıflamıştır. Ancak bu zayıflama sürecini mutlak anlamda olumsuzluk olarak algılamak gerçekçi bir yaklaşım biçimi olmayacaktır. Zira değişimin kaçınılmaz olduğu bir dönemde dış ve iç ticareti etkileyen gelişmeleri olabildiğince takip etmeye çalışmak, Osmanlı ekonomisinin bilhassa son dönemlerdeki borçlar, imtiyazlar ve savaşlar buhranında nefes almasını sağlamıştır. Sözünü ettiğimiz bu ticarî antlaşmalarla beraber yabancı sermayenin yatırım için ülkeye girişi, hem yerli tüccara yeni fırsatlar sağlamış hem de ekonomiye katkıda bulunmuştur.

1840'ların başı, modern iktisadî anlayışın ülkeye girmeye başladığı yıllar olarak kabul edilir. Bu tarihlerde yeni yeni ortaya çıkmaya başlayan yerli yatırımcı, hem vizyon hem de sermaye açısından beklentileri karşılayacak durumda değildi. Dolayısıyla kendisine pazar aramakta olan yabancı sermayenin Osmanlı sınırları içerisinde geniş bir hareket alanı bulması hiç de zor değildi. Böyle bir ortamda yabancı sermayenin ülkeye giriş çabaları kadar Osmanlı Devleti'nin söz konusu çabalara karşı reflekslerinin ne olduğunun da belirlenmesi gerekir. Bu çalışmada Selanik Limanı inşaatını eksen alarak yabancı şirketlerin, zaman zaman haksız yere kazançlarını artırma çabalarına karşı Osmanlı Devleti'nin sözü edilen reflekslerini de ortaya çıkarmaya gayret ettik. Gerek bu çalışmanın birinci bölümünde ele alınan Baron Hirsch örneğinde, gerekse liman inşaatı sürecinde yaşananlar tarihi vesikalarla ortaya konarak istismar çabaları ve yatırımların yanlış yönlendirilmesi belgelenmiştir. Ne yazık ki Osmanlı'nın ekonomik yönden zayıflamış olması ve kurumların işleyişindeki aksamalar kendi topraklarındaki liman ve demiryollarının yapımı konusunda yabancı şirketlerin üzerindeki kontrolü yeterince kuramamasına ve

menfaat kaybına yol açmıştır. Yatırımların yeterince ileri görüşlülükle ve doğru kâr analizleriyle yapılamaması sonuçta devletin mağduriyetine neden olmuştur.

Deniz ticaretinin gelişmesi Osmanlı ekonomisi açısından mühim bir süreçtir. İzmir, İstanbul, Beyrut ve Selanik gibi kentlerde inşa edilen rıhtım ve modern limanlar yabancı sermayenin ülkeye girişine büyük katkı sağlamıştı. Demiryollarının inşasına erken denebilecek bir dönemde başlanması ve karayollarında nispi oranda iyileşmelerin sağlanması iç ticarette güvenlik ve ulaşım açısından atılmış önemli adımlar olarak görülmelidir. Ulaşımda sağlanan iyileşmeler, öncesinde nakliye zorluklarından dolayı sorun yaşayan yabancı yatırımcılar için Osmanlı pazarını cazip hale getirmiştir. Dönem itibariyle sadece kara ticaretinin değil, deniz ticaretinin de birçok açıdan daha fazla tercih edilmesi, İzmir, İstanbul, Selanik gibi liman kentlerine sahip bir ülke için önemli avantaj olacaktı.

Bu bağlamda liman kentlerinin kendi doğal şartlarında gelişimi önemli hâle gelmiştir. İstanbul, İzmir ve Selanik gibi Batı ve Doğu arasında köprü işlevi gören kentler, tipik Asya kenti özelliğinin dışında kalmaktadırlar. Zira liman kentleri olmaları hasebi ile sadece tarıma dayalı bir ekonomiye sahip olmamışlardır. Nüfus yoğunluğunun fazla olduğu bu kentler, bir şekilde önce kervanlar, sonrasında demiryolu imkânları ve deniz yolu ile olmak üzere ticarî anlamda ekonomik bir hareketliliğe ve gelişmeye her yüzyılda şahitlik etmişlerdir. Selanik gibi birçok medeniyetin önemli köprülerinden biri olmuş bir kent bu çerçevede bizim için önemli bir örnek olmuştur. Selanik, tarih boyunca yaşadığı yıkım ve savaşlara rağmen sahip olduğu coğrafi ve demografik yapısı sayesinde hemen hemen her yüzyılda kendi gelişimini belirlemeyi başaran nadir kentlerden biri olmuştur. Söz konusu bu başarıda kendi özellikleri kadar, hâkimiyeti altında yaşadığı ülkelerin kaderleri, siyasî ve ekonomik anlayışlarıyla uluslararası ilişkileri de etkili olmuştur.

18'inci yüzyıla gelindiğinde dış pazarda rekabet gücünü yitirmeye başlayan Osmanlı ekonomisi, deniz ticaretinin gümrük vergileri kanalıyla devlet bütçesine sağlayacağı gelirin farkındaydı. Bu bağlamda gerek altyapı hazırlıkları gerekse bireysel çabalarlar sonucunda yapılan Selanik rıhtımı, 1870'lerin başında beklenenin üzerinde bir gelire sahipti. Ancak nakliyede yaşanan sorunlar ve limanın, gelen ticarî

gemileri barındıracak kapasitede olmaması hem Osmanlı ekonomisini belli bir gelirden mahrum bırakıyor hem de yabancı elçilerin bitmek bilmeyen şikâyetleri ile hükûmeti sıkıntıya sokuyordu. Ticarî ve askerî talebi karşılamakta yetersiz kalan Selanik iskelesi, her geçen gün artan ticaret hacmiyle İzmir Limanı'yla boy ölçüşebileceğinin sinyallerini veriyordu. Selanik Limanı inşaatı için daha 1868'lerde başlayan imtiyaz talepleri hükûmeti bu noktada önemli bir adım atmaya zorlamıştı. İfade etmek gerekir ki liman ve rıhtımın inşa süreci çalışmamızda da bütün detaylarıyla değindiğimiz gibi, kolay olmamış; karmaşık ve taraflar arasında alabildiğine sorunlu bir süreç olmuştu. Taraflar arasında yaşanan ihtilaflar karşılıklı menfaat zedelenmelerinden kaynaklanıyordu.

Tanzimat döneminde Avrupa ülkeleri ile yapılan ticarî anlaşmalar, Osmanlı ticareti açısından olumlu sayılabilecek gelişmelere sebep olmakla beraber, bilhassa yabancı yatırımcının Osmanlı sınırları içinde yaptığı ticarî işlemlerde kimi zaman Osmanlı yetkililerinin elini kolunu bağlayan bir durumun oluşmasına da neden olmuştur. Ticarî anlamda büyük bir yatırım olarak tesis edilen Selanik Limanı İşletmesi'nde yetki, Osmanlı Devleti adına Hazine-i Hassa'da olması gerekiyordu. Dolayısıyla birçok noktada gelişmeleri yönlendiren taraf Osmanlı Devleti olmalıydı. Fakat uygulamanın, bunun aksine, şirketin lehine işlediği görüldü. Mesela şirketin, mukavele ve şartname maddelerini sürekli olarak kendi lehine yorumlama çabası, yeni bir mukavelenin hazırlanmasına neden olmuştu. Bu da, olayları yönlendirmede devlete kıyasla şirketin daha etkin bir konumda olduğunu gösteriyordu.

Selanik Limanı Şirketi'nin imtiyazında olan liman işletmesi, hem Hazine-i Hassa hem de şirket açısından önem taşıyordu. Bir yandan büyük bir sermaye ortaya koyarak ihaleyi alan şirket, diğer taraftan elde edebileceği en yüksek menfaatle Osmanlı ekonomisine katkı sağlamak isteyen Hazine-i Hassa arasında işletme haklarının ihlali iddiasıyla bir dizi sorun yaşanmıştır. Bu ihtilafların aşılması sürecinde yabancı devletlerin doğrudan bir müdahalesi söz konusu olmasa da dolaylı bir baskıdan söz edilebilir.

Resmi yazışmaların bize sunduğu verilere göre Selanik liman projesi hem yapım öncesinde hem de inşa sürecinde yabancı girişimcilerle ilgili kurumlar arasında

bir rekabet ortamının doğmasına neden olmuştur. Hazine-i Hassa, Şirket, Selanik Belediyesi, Rüsumat Dairesi, Nafi'a Nezareti, Selanik Emlak İdaresi gibi kurumların bu alanda ortak menfaatlerinin olması kuşkusuz Osmanlı ekonomisinin faydasına olmuştur. Kimi dönemlerde yabancı devletlerin, bazı ticarî antlaşmalara dayanarak müdahil olduğu bu sürecin bütün eksikliklerine rağmen Osmanlı Devleti'nin lehine geliştiği söylenebilir.

Hazine-i Hassa'nın inşa süresince denetimlerini sıkı tutmaya çalışması takdire değer bir çaba olarak görülmelidir. Zira yabancı şirketlerin arkasındaki ülkeler yapılan ticarî antlaşmalara dayanarak ilgili tarafa denetim fırsatı vermeme çabası içinde olmuştur. Bu bağlamda, inşa süresince Selanik'e gönderilen teftiş heyetleri önemlidir. Her ne kadar aralarında zaman zaman ihtilaf çıksa da, bu heyetlerin hazırladığı raporlara dayanarak inşaat süreci hakkında bilgi edinebilmekteyiz. Hazine-i Hassa'nın bazen hareket alanının dar olması, kimi zaman da göz ardı edilen kanunlardan dolayı zarar gördüğü aşikârdır.

İnşa sürecinde yapılan işlemler ve yaşanılan ihtilaflar Osmanlı ekonomik anlayışının ipuçlarını verdiği kadar Osmanlı kurumlarının yapısı ve işleyişi ile kurumlar arasındaki ilişkilerin nirengi noktalarını da vermektedir. Liman inşa sürecinde Osmanlı yönetim biçimindeki merkeziyetçi anlayışın nasıl işlediği bu çalışmada açıkça ortaya çıkmıştır. Daha önce ikinci bölümde de değindiğimiz gibi Osmanlı Devleti'nde Tanzimat sonrası dönemde merkezi otorite güçlendirilmiş ve karar vermede taşra idaresi yetkili kılınmamıştır. Yapılan her bir teklif için İstanbul'daki Hazine-i Hassa Nezareti'ne danışılması zorunluydu. Bu durum yazışmaların uzamasına ve zaman kaybına yol açıyordu. Karar sürecinde araya giren her kademe, istismarın artmasına da zemin hazırlıyordu.

İnşa sürecinde yaşanan sorunların devletin pek çok farklı kurumunu doğrudan ilgilendirmesi ve çözüm sürecinde farklı kurumların müdahil olmak istemesi Selanik Limanı'nın önemini göstermesi açısından dikkat çekicidir. Gerek Osmanlı gümrük politikası gerekse yapılan anlaşmalarla yeniden şekillenen ticarî imtiyazlar, bu bağlamda tüm taraflar için önem arz etmiştir. Limanda uygulanan gümrük tarifeleri, işletme gelirleri ve bu gelirlerden oluşan hakların geniş bir şekilde ele alınmaya

çalışıldığı tezde, daha çok inşa süreci sırasında Osmanlı kurumları ile yabancı devlet ve sermayedarlarının tutumu üzerinde durulmuştur.

Selanik Liman ve Rıhtım İnşaatı, başlangıcından bitimine ve II. Balkan Savaşı sonucunda elimizden çıkmasına kadar Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki önemli kamu yatırımlarından birisi olmuştur. Buna benzer şekilde, yüzyılın son çeyreğinde Balkanlarda döşenen demiryollarının yaklaşık 2000 kilometresi, Beyrut, Trablusgarp ve Varna Limanları, öz sermaye ile inşa edilen Hicaz Demiryolu gibi büyük yatırımlar, işletmeye açıldıkları tarihten 10-15 yıl sonra Osmanlı Devleti'nin sınırları dışında kalmışlardır. Bu durum, 1913'te Bâb-ı Âli baskınıyla devleti fiilen yönetmeye başlayan İttihat ve Terakki Fırkası yöneticileriyle daha sonra gelen Cumhuriyet yöneticilerinin kamu yatırım politikalarını derinden etkilemiştir.

KAYNAKÇA

1)ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A.)

a) Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi Fonu (HH.THR)

Dosya No: 208
Gömlek No……. : 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 42, 43, 45, 46, 48, 50, 51, 52, 57, 59, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74.
Dosya No: 209
Gömlek No……...: 53, 54, 55.
Dosya No: 210
Gömlek No……...: 1, 2, 3, 5, 8, 9, 19, 25, 26, 28, 35, 37, 39, 40.
Dosya No: 211
Gömlek No……...: 14, 16, 18, 20, 21, 23.

Dosya No: 212
Gömlek No……...: 37.
Dosya No: 213
Gömlek No.……..:2, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 25, 26, 27, 37, 38.

Dosya No: 214
Gömlek No……...: 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 38, 41, 42, 43, 48, 49.
Dosya No: 215
Gömlek No……: 4, 6, 36, 42, 44, 57.
Dosya No: 217
Gömlek No……: 1, 11, 16, 19, 22, 23, 25, 27, 28, 37, 39, 42, 43, 44, 51.
Dosya No: 218
Gömlek No……: 4, 7, 12, 13, 23, 24, 28, 31.
Dosya No: 219
Gömlek No……: 15, 20, 26, 32, 34.
Dosya No: 220
Gömlek No……: 1, 2, 3, 5, 7, 10, 11, 16, 24.
Dosya No: 221

Gömlek No……: 1, 2.
Dosya No: 222
Gömlek No……: 1, 9, 11, 20.
Dosya No: 464
Gömlek No……: 49, 50.

b) Diğer Belge Fonları

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)…….....: 156061, 331527, 352498.
Dosya Usulü İradeler (DUİT)…….: 18/4-5.
Hariciye Tercüme Odası (HR. TO)……: 262/123.
İrade Bahriye (İBH)…….: 7/1330.L.19.
İrade Dâhiliye (İ.DH)……...: 30652, 42572, 93720.
İrade Husûsi (İ.HUS)……...: 70, 119, 5276.
İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)…….: 84/3620, 4962, 96/4080.
İrade Şura-i Devlet (İ.ŞD)……..…: 65/3844.
İrade Ticaret ve Nafi'a (İ.TNF)……..: 1320.M./1–1320.M.27,
1320.M.27.
Meclis-i Vükelâ (MV)……..: 9/25, 59/54.
Sadaret Evrakı (A.VRK)…….: 11/30.

Sadaret Divan-ı Hûmayûn
Kalemi Mukavele (A.DVN. MKL)……..: 29/14, 40/1.

Şura-i Devlet (ŞD)…….: 584/45, 560/38, 1220/9,
2541/17,
3206/5, 3208/8.
Şura-i Devlet Nafi'a (ŞD. NF)……..: 495/12**,** 504/38.
Ticaret Ve Nafi'a İstatistik
Kalemi (T.İTK)…….: 446/57.
Yıldız Sadaret Hususî Maruzat
(Y.A.HUS)……..: 264/67, 481/110, 505/2. .

Yıldız Sadaret Resmî Maruzat
(Y.A.RES)……...: 85/36.
Yıldız Mütenevvi Maruzat
(Y.MTV)…….: 45/100, 154/106, 141, 261/103,
269/41, 284/104.
Yıldız Perakende Askerî
(Y.PRK. ASK)……: 32/61, 49/84, 50/73, 100/84.
Yıldız Perakende Elçi Şehbenderlik
Ateşemiliterlik (Y.PRK. EŞA)……..: 22/64.
Yıldız Perakende Ticaret ve Nafi'a
(Y.PRK. TNF)…….....: 2/38, 2/67, 8/48.

Yıldız Perakende Zabtiye
(Y.PRK. ZB) ……..: 14/46.

2)YAYIMLANMIŞ ÇALIŞMALAR

Açıklamalı Mecelle Şerhi (Mecelle-i Ahkam-ı Adliye, Haz., Ali Hikmet Berki, İstanbul, Hikmet Yay., 1979.

Anastassıadou, Meropi**: Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik,** İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2001.

Arazi Kanunnâmesi, Haz., Orhan Çeker, İstanbul, Ebru Yay., 1985.

Aydın, Salim: "Selanik-Manastır Demir Yolu" (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı), 1999.

Aygün, Necmettin: **Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret,** Trabzon, Serander Yay., 2005.

Bağış, Ali İhsan: **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler: Kapitülasyonlar-Beratlı Tüccarlar, Avrupa Ve Hayriye Tüccarları (1750–1839),** Ankara, Turhan Kitabevi, 1883.

Bilmen, Ömer : **Hukukı İslamiyye ve Istılahatı Fıkhiyye Kamusu,** İstanbul, Bilmen Yay., C.VI, Ty.

Cooley, Charles: **The Theory of Transportation,** Baltimore, Publications of The American Economic Association, 1894.

Çakır, Coşkun: "Tanzimattan Cumhuriyete Osmanlı İktisat Düşüncesi", **Osmanlı Medeniyeti**, Haz. Coşkun Çakır, İstanbul, Klasik Yay., 2005, s.87-103.

Delilbaşı, Melek: "Selanik'in Venedik İdaresine Geçmesi ve Osmanlı Venedik Savaşı (1423–1430)", **Belleten**, Ankara, C. XL, S. 160, 1976, s.573–588.

……...Melek : "Selanik ve Yanya'da Osmanlı Egemenliğinin Kurulması", **Belleten**, C. LI, S. 199, Ankara, 1987, s.75–106.

Eldem, Edhem, Daniel Golfman, Bruce Masters: **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul,** Çev. Sermet Yalçın, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 2000.

Engin**,** Vahdettin: **Rumeli Demiryolları,** İstanbul, Eren Yay., 1993.

Faroqhi, Suraiya: Krizler ve Değişim (1590–1699), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, , Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., C.II, 2004.

Fernand Braudel, **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası,** Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul, Eren Yay., C. I, 1989.

Findley, Carter C.: **Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Babıali (1789-1922)**, Çev. Latif Boyacı-İzzet Akyol, İstanbul, İz Yay., 1994.

----------: **Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi**, İstanbul, Küre Yay., 2001.

Gülsoy, Ufuk: **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Eren Yay., 1994.

Gounaris, Basil C. :"Selanik", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri,** Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren & Donald Quatert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay., 1994, s. 103-120.

Güran, Tevfik: **19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı**, İstanbul, Eren Yay., 1998.

İrtem, Süleyman Kani: **Şark Meselesi**, **Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi: Osmanlı Demiryolları, Düyun-u Umûmiye, Misyonerlik,** Haz., Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yay., 1999.

Karpat, H. Kemal: **Osmanlı Nüfusu(1830–1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri,** Çev. Bahar Tırnakçı**,** İstanbul, Tarih Vakfi Yurt Yay., 2003.

Kasaba, Reşat: **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl,** Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul, Belge Yay., 1993.

Kal'a, Ahmet: **İstanbul Esnaf Tarihi Tahlilleri İstanbul Esnaf Birlikleri Ve Nizamları 1: İstanbul Külliyatı VII,** İstanbul, İBB Yay., 1998.

Keyder, Çağlar, Özveren Eyüp Y. & Donald Quatert,: **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri**, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren & Donald Quatert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Kutluay, Yaşar: **Siyonizm ve Türkiye,** İstanbul, Çatı Kitapları Yay., 2004.

Kütükoğlu, Mübahat S.: **Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri I (1580-1838),** Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., 1974.

……..: "Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri", **Tarih Enstitüsü Dergisi**, İstanbul, 1973–1974, S.4–5, s. 335–393.

…….: "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", **Tarih Dergisi,** İstanbul, 1979, S.32, s.495–496.

Kurmuş, Orhan: **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul, Savaş Yayınları, 1982.

McGowan, Bruce: "Âyanlar Çağı 1699–1812", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul, Eren Yay., C.II, 2004.

Mutlu, Cengiz: **Birinci Dünya Savaşında Amele Taburları,** İstanbul, IQ Kültür-Yayıncılık, 2007.

Nurdoğan, Arzu: "Dersaadet- Selanik İltisak Demiryolu", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,** İstanbul, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı), 1999.

Öztuna, Yılmaz: **Büyük Türkiye Tarihi**, İstanbul, Ötüken Neşriyat, C. II, 1977.

Özvar, Erol: "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", **Osmanlı Medeniyeti**, Haz. Coşkun Çakır, İstanbul, Klasik Yay., 2005, 105-124.

Quataert, Donald: **Osmanlı İmparatorluğu 1700–1922,** Çev. Ayşe Berktay, İstanbul, İletişim Yay., 2002.

----------: Donald Quataert, "19.Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri (1812–1914), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi,** Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Çev. Ayşe Berktay, Süphan Andıç, Serdar Alper, Eren Yay., C.II, İstanbul, 2004.

Pamuk, Şevket: **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi** (1820-1913), Ankara, Yurt Yay., 1984.

Sami, Şemsettin: **Kamûsu'l-A'lam,** İstanbul, Mihran Matbaası, 1311.C. IV, s 2595.

Sayar, Ahmed Güner: **Osmanlı'dan 21. Yüzyıla, Ekonomik, Kültürel ve Devlet Felsefesine Ait Değişmeler**, İstanbul, Ötüken Yay., 2001.

Selanik Limanı Şirket-i İnşâiyesi Nizamname-i Dâhiliyesi, Dersaadet, Levant Herald Matbaası, 1313.

Selanik Vilayeti Salnamesi, Def'a 13, Selanik, 1312.

Selanik Vilayeti Salnamesi, 17. Def'a, Selanik, l320.

Selanik Vilayeti Salnamesi, 19. Def'a, Selanik, l324.

Selanik Vilayeti Salnamesi, 20. Def'a, Selanik, 1325.

Sevimay, Hayri R.: **Cumhuriyete Girerken Ekonomi,** İstanbul, Kazancı Kitap Yay., 1995.

Sûdi, Süleyman: **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid),** Haz., Mehmet Ali Ünal, Isparta, y.y., 1996.

Şafak, Ali: **İslam Arazi Hukuku ve Tatbikatı,** İstanbul, Türdav Yay., 1977.

Şener, Abdüllatif: **Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi**, İstanbul, İşaret Yay., 1990.

Tabakoğlu, Ahmet: **İktisat Tarihi Toplu Makaleler I,** İstanbul, Kitapevi Yay., 2005.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı**: Osmanlı Tarihi**, Ankara, TTK, 1988.

Wiener, Wolfgang Müller: **Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Çev. Erol Özbek, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Yerolympos, Alexandra: "Bir Yunan Metropolünün Büyüme Sorunları, 20. Yüzyılda Selanik'in Gelişimi", Çev. Gülenay Öztürkçü, **Ege Mimarlık**, İzmir, 1998, S.25, s. 36–39.

Süreli Yayınlar

Hürriyet: No: 38, 1 Zilhicce 1285/15 Mart 1869.
Mîzan: S. 53, 15 Şaban 1305/26 Nisan 1888.
Taraf: S. 406, 21 Aralık 2008.

Elektronik Kaynaklar

"Tarak Gemisi (Tarak Dubası)", **Maden Terimleri Sözlüğü,** (Çevirimiçi) http//www.cehago.com/frm, 20 Aralık 2008.

EKLER

Ek 1: Selanik Limanı İnşaatı İçin İlan Edilen İhale Şartları

1. Rıhtım duvarının uzunluğu erkekler hamamına kadar 335 metre olacak,
2. İnşa edilecek duvarın seviyesi Beyaz Kule'nin önündeki mevcut rıhtım duvarı seviyesiyle aynı olacak,
3. Doldurulacak rıhtım kordon mahallinden denizin en derin noktasına kadar uzaklık 2 metre genişliğinde, derinlemesine tesviye edilip üst taraftan mermerle kaplı olacak şekilde bir metre genişliğinde olacak,
4. Dolgu ameliyesi yapılacak yerin her iki tarafında sıralı olarak ve 40 cm aralıklarla kazıklar çakılacak, iki cm kalınlığında sandıklama tahtaları ile kaplandıktan sonra dolgu işlemi yapılacak,
5. Çakılacak kazıklar "Karşıyaka" denilen 13 cm çapında ve ikisi bir yük ağırlığında meşe ağaçlarından olacağı gibi, adı geçen kazıkların başları uzunlamasına "filoniye"lerle, derinlemesine de "frengi" denilen gayet sert ağaçlarla birbirine bağlanarak set yapılacak, eğri büğrü, çürük ve istenilen evsafta olmayan ağaç ve tahtalar kullanılmayıp iade edilecek,
6. İç kısımlar doldurulurken eşit oranda kum, kireç ve santorit karışımından oluşan harç ile güzelce kırılmış moloz taşlarla dolgu yapılıp üzeri ağaç tokmaklarla tesviye edilecek,
7. Dolgu işlemi bittikten sonra oluşan yüzey, üst tarafları işlenmiş mermer taşlarıyla kaplanacaktır.
8. Üçer metre uzunluğunda eşit aralıklarda toplam 20 destek duvarı dolgusu yapılacak,
9. İnşaat esnasında ilgili müteahhidin kullanacağı harcın terkibi, idare mühendislerinin onayından geçmiş olacak, kullanılan harç ve taşlar istenilen özelliklerde değilse veya her ne suretle olursa olsun, yapılan rıhtım duvarının şakulinde bir sapma olur; olması gereken doğrultuda bulunmazsa, derhal yıkılıp yeniden yapılacak, ortaya çıkacak zararı da müteahhit üstlenecektir.
10. Bu iş için gerekli moloz taşlar Islahhane kapısı dışında bulunan Ömer Paşa Tabyası denilen yerden çıkarılacak ve masrafları müteahhit karşılayacaktır. Kordon mahallinin kaplanması için ihtiyaç duyulan mermerler "kuşaklık mermer" denilen cinsten temin edilecek, gerekli mermer 150 m uzaklıktaki kaynaktan

temin edilecek, geri kalanına dokunulmayacak ve taşıma işleminde masraf talep edilmeyecektir.

11. Adı geçen rıhtımın dolgu ve inşası için iki aşamalı süre verilecek; mukavelenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş ayda temel bitirilmiş olacak, geri kalan üst birimler 1306 senesinin Eylül veya Ekim ayından başlamak kaydıyla iki ay içinde bitirilecektir. Dolgu ve inşa ameliyesi belirtilen sürelerde bitirilmezse, resmi bir ihbarnâme veya protestoya gerek kalmadan geçecek her bir gün için müteahhit bir lira zarar ödemek mecburiyetinde olacaktır.
12. Dolgu ve inşa işleminin bitiş tarihinden 3 yıl zarfına kadar duvarlarda kısmen dahi olsa bir yıkılma belirtisi, istikamet değişikliği hâsıl olursa müteahhit duvarı yıkarak yeniden yapacak ve bunun için bir ücret talep etmeyecektir.
13. Doldurulacak rıhtım denizin dibinden kordona kadar 2 metre genişlikte olacak, üst tarafında kalacak zemin mermer kaplanacak ve 1 metre genişliğinde olacak ve dolgusu yapılacak alan, hacmine bakılmaksızın tamamen tesviye edilecektir.
14. Yapılacak rıhtım duvarı Beyazkule'nin önündeki mevcut rıhtım duvarının bitişiğinden başlayacak ve deniz hamamlarının erkek bölümünün 14 metre ilerisinden geçerek, hamamın yalılara bakan köşesi hizasına kadar dolgu edilecektir.
15. Müteahhit'in inşaattan dolayı vuku bulacak istihkakları her 15 günde bir, Emlak İdaresi mühendisleri tarafından kendisine verilecek ilmi haber ve bir lira 100 kuruş hesabiyle, senet karşılığı ödenecektir.
16. Yukarıda beyan edilen şartlar çerçevesinde işe talip olacak müteşebbisler muteber bir kefil göstermek zorunda oldukları gibi tasdik, harç, pul vs gibi bilumum giderleri kendileri ödemekle mükellef olacaktır.
17. Münakase (eksiltme) yoluyla ilan müddeti, Rumi 30 Tişirini Sani 1305 Perşembe günü saat 10'a kadardır. Bu günün sonunda geçici bir karar verilecek, Emlak İdaresi, bu günden sonra "eksiltme" yoluyla en düşük teklifi veren başka birisinin çıkmayacağına kanaat getirirse, gelecek Aralık ayının ikinci Cumartesi günü aynı saatte kesin ihaleyi gerçekleştirecektir (26 Tişrin-i Sani 1305).[122]

---

[122] BOA., **HH.THR.,** 208/31, lef 3(H. 17.1307/M. 9.I.1890).

Ek 2: Selanik Limanı Mukavelenamesi

Birinci Madde: Bin üç beş senesi saferinin on dördü tarihiyle müverrah şeref-sünûh ve sudûr buyurulan fermân-ı âlî mûcebince Selanik Limanı'nın sâhib-i imtiyâzı olan Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti liman-ı mezkûrun ameliyât-ı inşaiyesini şerâit-i âtiyeye tevfîkan mûmâ ileyh Mösyö Edmond Bartissol'a ihâle eder.

İkinci Madde: İhale olunan husûsât işbu mukâvelenâmeye merbût lâyiha ile şartnâmenin ikinci maddesinde muharrer bir siper duvarı ve taş yığınları ve taş iskeleler ve rıhtımlar ve demir hatlar ve sundurmalar ve muhâfaza duvarı ve parmaklıkları inşasından ve gümrük ve karantinahâne ve liman idârelerine mahsûs arâzi ihdâsından ve limanın işledilmesi içün muktezî âlât ve edevâtın ihzârından ibâret olacakdır.

Üçüncü Madde: Müteahhid işbu mukâvelenâme hakkında şeref-sâdır olan irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî târîhinden itibaren altı mâh müddet zarfında merbût şartnâmeye tevfîkan keşfiyyât-ı kat'iyye icrâsından sonra ve ameliyât-ı inşaiye kezâlik merbût lâyihada gösterilen makâdîrden noksan olmamak üzere üçer nüsha olarak mükemmel harita ve lâyihaları tanzîm ile Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne i'tâ edecekdir.
İşbu harita ve lâyihalar târih-i takdîmlerinden itibaren üç mâh müddet zarfında tedkîk olunarak ya hâliyle veyâhûd îcâb eden ta'dîlâtın icrâsıyla tasdîk edilecekdir.
Müddet-i mezkûre hitâm buldukda mezkûr harita ve lâyihaların tasdîk veyâ ta'dîli hakkında kendüsüne bir gûne teblîğât vâki' olmadığı hâlde harita ve lâyihalara kabûl ve tasdîk buyurulmuş nazarıyla bakılarak müteahhid bunları mevki'-i icrâya vaz' edebilecekdir.

Dördüncü Madde: Müteahhid irâde-i seniyye-i mülûkâne târîhinden itibaren on iki mâh zarfında ameliyâta mübâşeret etmeği ve yine o târîhden itibaren beş sene zarfında inşaatı ikmâl eylemeği taahhüd eder. Fakat, esbâb-ı mücbireden münba'is ahvâlde ameliyât ne kadar ta'tîl olunursa müddet-i ikmâliye dahî o kadar temdîd edilecek ve şu kadar ki esbâb-ı mücbirenin vukû'unu derhâl Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne tahrîran ihbâra müteahhid mecbûr bulunacakdır.

Beşinci Madde: Ameliyât kavâid-i fenniyeye ve merbût şartnâme ahkâmına ve kabûl ve tasdîk olunan harita ve lâyihalara mutâbık olarak icrâ olunacakdır.

Altıncı Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti esnâ-yı inşaatda ameliyâtın suver-i icrâiyesini bir veya birkaç komiser vâsıtasıyla ameliyâtın kabûl-ı kat'îsine değin muâyene ve teftîş eyleyecekdir
İşbu teftîş ve muâyene masârifine mukâbil müteahhid-i mûmâ ileyh ameliyâta bed' olunan tarihden itibaren kabûl-ı kat'î târîhine kadar mâh be mâh te'diye olunmak

üzere Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'nin emrine senevî iki yüz kırk lira-yı Osmânî teslîm edecekdir.

Yedinci Madde: Limanın ameliyât-ı mecmû‘asıyla müteferri‘âtının lâ akall rub‘unun ikmâl olunduğu müteahhid tarafından Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne ihbâr olundukda icrâ edilen ameliyât, nezâret-i müşârun ileyhâ tarafından mansûb bir heyet-i fenniye ma‘rifetiyle muâyene olunacak ve îcâbı hâlinde ve heyetin raporu üzerine muvakkaten ahz ve kabûl edilecek ve kusûr ikinci ve üçüncü ve dördüncü rub‘ içün dahî aynı sûretle muâmele edilecekdir.
Limanın en son ameliyâtının muvakkaten kabûlü târîhinden bir sene sonra yine bir heyet-i fenniye marifetiyle ameliyât-ı vâkı‘a tekrar bi'l-muâyene tamâmıyla matlûba muvâfık olduğu tebeyyün eylediği takdîrde işbu komisyonun tanzîm edeceği rapor üzerine Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından kabûl-i kat‘î muâmelesi icrâ olunacakdır.
Binâenaleyh müteahhid-i mûmâ ileyh veyâ ânın makâmına kâim olacak şirket, kabûl-i kat‘î târihine değin inşaat nakâyisinden mes’ûl tutulacağı gibi yine târîh-i mezkûra kadar îcâb edecek ta‘mîrât-ı inşaatı icrâya mecbûr olacakdır.
Şu kadar ki, yirmi dördüncü maddede zikr olunduğu üzere limanın işledilmesi müteahhide tefvîz olunduğu takdirde işbu mesuliyet ve mecburiyet devam edecekdir.

Sekizinci Madde: Müteahhid taahhüdât-ı vâkı‘asının icrâsını te’mînen irâde-i seniyye-i mülûkânenin teblîği târihinden itibâren bir mâh müddet zarfınd Bank-ı Osmânî'ye ya nakden veyâhûd piyasa fiyatıyla Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti cânibinden kabûl olunacak devlet tahvîlâtı olarak yüz elli bin frank kefâlet akçesi tevdî‘ edecek ve şu kadar ki, tahvîlât tevdi‘ edildiği halde tedennî-i fiyatdan terettüb edecek noksanının ikmâl edileceği müteahhid tarafından bankaya taahhüd etdirilecekdir.
İşbu kefâlet akçesi imâlâtın kabûl-i kat‘îsinde iâde olunacakdır. Zikr olunan bir mâh müddet zarfında müteahhid-i mûmâ ileyh kefâlet akçesini tevdî‘ etmemiş bulunur ise kendüsüne bir gûne ihtâra hâcet kalmaksızın hakkından sâkıt olacakdır.

Dokuzuncu Madde: Müteahhid-i mûmâ ileyh taahhüdât-ı vâkı‘asının icrâsîçün (Selanik Limanı Şirket-i İnşâiyesi) unvânıyla bir şirket-i Osmâniye teşkîlinde muhtârdır.

Onuncu Madde: Esbâb-ı mücbireden bir mâni‘in zuhûru tahakkuk etmeksizin müteahhid müddet-i mu‘ayyene zarfında ameliyâta mübâşeret etmediği veyâ başlayup da ikmâl eylemediği veyâhûd işbu mukâveleden münba‘is taahhüdât-ı sâiresini icrâ etmediği halde on birinci madde ahkâmına tevfîkan hukûkundan sâkıt olacak ve bu halde imâlât ve edevât ve levâzımât müzâyedeye vaz‘ olunacak ve mevcûd kefâlet akçesi dahî Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından zabt edilecekdir.

On birinci Madde: Müteahhid, mukâvelenâmenin onuncu maddesi mûcibince hukûkundan iskât olunduğu halde ol vakte kadar icrâ olunan imâlâta ve tarafından cem‘ ve tedârik edilen edevât ve levâzımâta ve mübâya‘a olunan arâzîye bedel ta‘yîn olunarak mevki‘-i müzâyedeye konulacak ve zuhur edecek tâliblerden her kimin

üzerinde takarrür eder ise ânın marifetiyle hukûku sâkıt olan müteahhidin taahhüdât-ı vâkı‘ası îfâ edilecekdir.
Bi'l-müzâyede takarrür edecek bedelden müzâyede masârifi çıkdıkdan sonra üst tarafı hukûku sâkıt olan müteahhide i‘tâ kılınacakdır. Birinci müzâyededen bir netîce hâsıl olmadığı hâlde altı mâh sonra ikinci defa bir müzâyede daha icrâ edilecek ve bu dahi netîcesiz kalur ise müteahhid hukûkundan kat‘iyyen sâkıt olacak ve müzâyedeye konulan şeyler meccânen ve bilâ bedel Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'nin malı olacakdır.

On ikinci Madde: Yirmi beşinci maddede muharrer olup müteahhide âid olacak olan arâzînin imlâ masârifi müstesnâ olmak şartıyla kâffe-i imâlâtın mecmû‘ esmânı terâzî-i tarafeyn ile altı buçuk milyon franga tayin olunmuşdur. Binâ-berîn müteahhid her gûne zarar ve ziyanı kendüsüne âid olmak üzere merbût projede mu‘ayyen ve işbu mukâvelenâmenin ikinci ve üçüncü maddeleriyle şartnâmenin ikinci maddesinde mübeyyin ameliyâtı telâtum-ı deryâdan (denizin çarpmasından) hasâr vukû‘ bulsa ve kısmen veyâ külliyen yeniden inşası îcâb etse bile mebhûs altı buçuk milyon franga mukâbil icrâ etmeği sûret-i maktû‘ada taahhüd eder.

On üçüncü Madde: Meblağ-ı maktû‘-ı mezkûr altı buçuk milyon frangın bir humusu yani bir milyon üç yüz bin frank zîrde beyân olunduğu vech üzere ameliyât ilerledikçe ceste ceste Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti cânibinden tesviye ve îfâ edilüp kusûru her kaça bâliğ olur ise olsun müteahhid tarafından tedârik ve ikrâz edilecek ise de hiçbir halde beş milyon iki yüz bin frankdan fazla masraf göstermek gibi hiçbir iddiâda bulunamayacakdır.
Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından i‘tâ olunacak bir milyon üç yüz bin frank zîrde gösterildiği üzere te’diye edilecekdir. Şöyle ki:

Evvelen: Âlât ve edevât-ı inşaiye ve taş ocaklarındaki ameliyât nazar-ı itibâra alınmayup bunlardan yalnız yapılmış olan kalıp taşları hesâba dâhil olduğu halde ameliyâtın lâ akall rub‘unun ikmâl ve kabûl-i muvakkatinde birinci taksit olarak üç yüz yirmi beş bin frank.

Sâniyen: Bâlâda gösterilen ameliyât ve müteferri‘âtı nısfının ikmâl ve yerlü yerine vaz‘ıyla kabûl-ı muvakkatinde ikinci taksit olarak üç yüz yirmi beş bin frank.

Sâlisen: Ameliyât-ı mezkûre ve müteferri‘âtının üç rub‘unun ikmâl ve yerlü yerine vaz‘ıyla kabûl-i muvakkatinde üçüncü taksit olarak üç yüz yirmi beş bin frank.

Râbian: Limanın en son inşaatıyla müteferri‘âtının ikmâl ve kabûl-i muvakkatinde dördüncü taksit olarak üç yüz yirmi beş bin frank verilecekdir.
Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından vukû‘ bulacak te’diyât kabûl-ı muvakkat târîhlerinden itibâren on beş gün zarfında altun akçe ve frank olarak verilecekdir.
Şurası mukarrerdir ki, garb cihetindeki taş iskele evvel be evvel işledilebilmek üzere iki yüz metro tûlünde siper duvarları mahfûz olduğu halde sundurmaları ve istasyona merbût demiryolları ve müteferri‘âtıyla beraber ameliyâta başlanıldığı târîhden iki seneye kadar ikmâl edilmiş olacak ve işbu iskele son ameliyâtın kabûl-i muvakkat gününe değin müteahhid tarafından işledilecekdir.

On dördüncü Madde: Müteahhidin ikrâz etmiş olduğu mebâliğ içün ameliyâtdan bir öşrünün ikmâl olunduğunu tasdîkan Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti komiseri ile müteahhid tarafından mütevâcihen tanzîm olunacak muvakkat sitüasyonlar târîhinden itibâren senevî yüzde beş faiz yürüdülecekdir.
Bu sitüasyonlar ameliyâtın onda biri ikmâl edildikçe müteahhidin talebi üzerine peyderpey tanzîm edilecekdir.
Şu kadar ki, işbu fâizin on üçüncü maddeye tevfîkan Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafından vukû‘ bulacak te’diyâta âid mikdârı târîh-i te’diyeden itibâren kat‘ olunacakdır.
Müteahhid tarafından ikrâz edilmiş olan mebâliğ ile sâlifü'z-zikr fâizlerin te’diyesi içün son kabûl-i muvakkat târîhinden itibâren yirmi sene müddet zarfında imhâ edilmek ve umûmen yüzde beş fâiz yürüdülmek üzere bir meblağ-ı maktû‘-ı senevî ta‘yîn olunacakdır.
Müteahhide beher sene te’diyesi meşrût olan mebâliğ hâsılât-ı gayr-i sâfiyenin hâsılât-ı sâfiye itibâr edilmiş olan yüzde sekseniyle te’mîn edilecekdir.
Hâsılât-ı sâfiye-i mezkûrenin adem-i kifâyeti hâlinde Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti Selanik vilâyeti dâhilînde bulunup on beşinci maddede muharrer olan vâridât-ı mahsûsasından kusûrunu itmâm edecekdir. Vâridât-ı mezkûreden idâre masârifi tenzîl olundukdan sonra üst tarafı hîn-i hâcetde ikmâl-i noksana kullanılmak üzere Osmanlı Bankası'na tevdî‘ olunacakdır.

On beşinci Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'nin Selanik'çe olan vâridât-ı husûsiyesi ber vech-i âtî gösterilmişdir:

Lira-yı Osmânî:	
8.900	Evvelen – Selanik körfezi ve Kavala ile Sarışaban dalyanları vâridâtı. Sâniyen – Duryan ve Harcan ve Amatova ve Ayavasil ve Pişik gölleri dalyanları vâridâtı.
4.500	Sâlisen – Selanik ve Vodine'de mevcûd emlâk ve îcâr-ı hâneleri ve gaz depolarıyla arâzî ve bağlar ve sâire vâridâtı.
1.200	Râbian – Selanik ve Kavala ve Vodine merâları vâridâtı.
14.600	Te’mînât olarak tahsîs edilen vâridâtın mecmû‘u.

On altıncı Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti her kangı vakt olur ise olsun müteahhide veyâhûd ânın yerine kâim olan şirkete altı mâh evvel haber vermek şartıyla taht-ı te’mîninde bulunan beş milyon iki yüz bin frank ile müddet-i inşaiye fâizlerinden henüz te’diye edilmemiş olan mebâliği tesviye etmek hakkını muhâfaza etmişdir.

On yedinci Madde: Müteahhidin mezkûr liman ile müştemilâtının inşası içün gerek memâlik-i Devlet-i Aliyye'den gerek diyâr-ı ecnebiyeden celb ve tedârik edeceği âlât ve edevât-ı mukteziye ve levâzım-ı inşaiye her gûne gümrük resminden mu‘âf tutulacakdır.

On sekizinci Madde: Ameliyâtın icrâsına muktezî taş ve levâzımât-ı sâireyi arâzî-i emîriye-i hâliyeden veyâ Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye âid arâzî-i hâliyeden bir gûne bedel ve resm vermeksizin ihrâc ve ahz etmeğe müteahhidin hak ve salâhiyeti olacakdır.

On dokuzuncu Madde: İşbu liman inşaatı menâfi‘-i umûmiyeye müteallik olmasıyla taş ocakları ile demiryolların gerek muvakkaten ve gerek kat‘iyyen işledilmesine muktezî olan arâzîden efrâd uhdesinde bulunan yerlerin mübâya‘ası husûsunda müteahhid ile ashâb-ı arâzî beyninde ittifâk hâsıl olmadığı hâlde Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti delâletiyle masârifi müteahhide âid olmak üzere istimlâk kânûnuna tevfîkan muâmele edilecek ve şu kadar ki, müteahhid teferrug ve mübâya‘ası lâzım gelen beher parça arâzînin mikdârıyla ashâbının esâmîsini mübeyyin harita ile beraber bu bâbda îcâb eden istid‘âsını komisere i‘tâ edecekdir.
Sâlifü'z-zikr teferrug ve istimlâk muâmelâtı müteahhidin istid‘âsı târîhinden itibâren üç mâhı tecâvüz etmeyecekdir.
Müteahhid intihâb etmiş olacağı ocakları işletmek ve şehir sokaklarında ferş edeceği muvakkat demiryollar içün hiçbir gûne resme tâbi‘ olmayacakdır. Ancak, müteahhidin işbu hakkında istifâdesi sokaklarda mürûr ve ubûru işkâl etmemek ve ameliyâtın hitâmından sonra mezkûr sokakları eski hâline ifrâğ etmek şartıyla meşrûtdur.

Yirminci Madde: İnşâât müddetince müteahhidin imalâthâneleriyle eşyâ ve levâzımâtını vaz‘ ve iddihâr etmek içün deniz boyunca ve sâhile muhâzî (paralel) olan birinci sokağın arkasında Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'nin taht-ı tasarrufunda bulunan mahallerden lüzûmu mikdârı meccânen tahsîs edilecekdir.

Yirmi birinci Madde: El veya buhar ile müteharrik bilcümle âlâtın isti‘mâline ve deniz üzerinde her nevi‘ ebâd ve tarzda römorkör ve maunalar ve tarak dubaları ve cerr-i eskâl (ağır bir yükü kaldırma) ve sâire bulundurmağa müteahhidin salâhiyeti olacak ve taş ocaklarının işletdirilmesi ve mezkûr ocaklardan çıkarılan levâzımâtın mevki‘-i ameliyâta nakli içün müteahhid muvakkat demiryollar tesîs edebilecekdir.

Yirmi ikinci Madde: Esnâ-yı ameliyâtda zuhûr edebilecek eşyâ-yı masnû‘a ve âsâr-ı atîka devletçe mevzû‘ nizâmnâmeye tâbi‘ olacakdır.

Yirmi üçüncü Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâret-i celîlesinin rızâ ve muvâfakatını istihsâl etmedikçe müteahhid icrâ edilecek ameliyâtı kısmen veyâhûd kâmilen sâir müteahhid-i sânîlere ihâle edemeyecekdir. Ve her hâlde ameliyâtın hüsn-i icrâsından dolayı ancak müteahhid mes’ûl tutulacakdır.

Yirmi dördüncü Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından taleb vukû‘ bulduğu takdîrde müteahhid veyâhûd ânın yerine kâim olacak şirket işbu mukâvelenâmeye merbût işletme ve şartnâmesinde münderic şerâite tevfîkan beş sene müddetle limanı işletmeğe mecbûrdur. İşbu işletme şartnâmesi Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafında istenilirse tecdîd olunur.

Yirmi beşinci Madde: Yeri rıhtımların arkasında imlâ edilecek arâzînin arzı takrîben seksen beş metro olacakdır. Bundan gümrük ve karantina ve liman idâreleri arsasîçün beş bin dört yüz metro murabba‘ mahal ve cadde ve sokaklar içün merbût haritada mu‘ayyen mahal ba‘de'l-ifrâz kusûru kâmilen müteahhide veyâhûd makâmına kâim olan şirkete âid olacakdır. İşbu arâzîden müteahhid veyâhûd makâmına kâim olacak şirket suların cereyânını te’mîn içün iktizâ eden imâlâtı icrâ ve emlâkin bey‘ ve şirâ ve ferâğ ve intikâline dâir olan kavânîn ve nizâmât-ı Devlet-i Aliyye'ye ittibâ‘ etmek şartıyla dilediği vechile intifâ‘ edebilecekdir.
Müteahhid gümrüğe muktezî olan beş bin dört yüz metro murabba‘ arâzîyi ibkâ etmek şartıyla sâlifü'z-zikr seksen beş metro arzı tenkîs etmeğe salâhiyet-dâr olup ameliyâtın bed’i târîhinden itibâren bir sene zarfında işbu arâzînin sûret-i taksîmini mübeyyin bir harita takdîm edecekdir.

Yirmi altıncı Madde: Merbût haritada gösterilen limanın vaz‘iyeti ka‘r-ı deryânın (denizin dibi, derinliği) göstereceği îcâbâta göre seksenden yüz metroya kadar garb cihetine doğru sürülebilecekdir. Bu hâlde müteahhid meydana getüreceği arâzi arkasında bulunan mevâki‘i sath-ı bahrdan bir buçuk metro irtifâ‘ına kadar imlâ ve tesviye edecekdir.

Yirmi yedinci Madde: Müteahhidin makâmına kâim olacak şirket Osmanlı olacakdır.
İşbu mukâvelenâme ile merbût şartnâmenin icrâ-yı ahkâmından ve te’vîl ve tefsîrinden dolayı gerek Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'yle müteahhid veyâ şirket-i mezkûre beyninde ve gerek şirket-i mezkûre ile efrâdı ahâlî miyânesinde tahaddüs edebilecek her nevi‘ ihtilâfât ve de‘âvî vazîfe-dâr olan mehâkim-i Osmâniyede rü’yet ve fasl olunacakdır.[123]

---

[123] BOA., **HH.THR.,** 212-37.(t.y.)

Ek 3: Selanik Limanı'nın Tarifname ve Şartnamesi

Birinci Madde: Selanik'de inşa edilecek limanla rıhtımların ameliyât-ı inşaiyesi işbu tarifnâme ve şartnâmeye muvâfık olacakdır.

Birinci Fasıl
Ameliyât-ı İnşâiyenin Tarifâtı:

İkinci Madde: İcrâ olunacak ameliyât ber vech-i zîr beyân olunur:

Evvelen – Mevcûd rıhtımın takrîben beş yüz otuz metro açığında bulunmak üzere beş yüz altmış metro tûlünde ve istikâmet-i umûmiyesi oldukça mevcûd rıhtıma muvâzî (paralel) bir siper duvarı inşa olunacakdır.

Sâniyen – Sahile merbût ve siper duvarına oldukça amûd (dikey) olarak bir sed inşa olunacak ve bu seddin müntehâsıyla zikr olunan siper duvarı beyninde yüz elli metro arzında derin bir geçid kalmak üzere denize doğru temdîd kılınacakdır.

Sâlisen – Garb cihetinde bâlâda beyân edilen sed duvarı boyunca imtidâd etmek üzere iki yüz metro tûlünde ve elli metro arzında bir taş iskele inşa edilecek ve mezkûr iskelenin şark cihetiyle intihâsındaki sath-ı hâricîleri âtîde beyân edileceği vechile rıhtım duvarlarından müteşekkil bulunacakdır.

Râbian – Cihet-i şarkıyede iki yüz metro tûl ve doksan metro arzında ve istikâmeti oldukça siper duvarına amûd olmak üzere bir taş iskele inşa edilecekdir.

Hâmisen – Mevcûd rıhtımın takrîben yüz otuz metro açığında ve sâlifü'z-zikr taş iskeleler arasında dört yüz metro tûlünde rıhtım duvarları binâ edilecekdir.

Sâdisen – Saht-ı mutavassıt-ı bahrden itibâren limanın her cihetinde sekiz buçuk metro derinlik peydâ etmek üzere taraklama ameliyâtı icrâ olunacakdır.

Sâbian – Rıhtım ve taş iskelelerin boyunca kaldırım veya taş döşeme yapılacak ve işbu kaldırım veyahud döşemenin arzı beş metro olacakdır. Aksâm-ı mütebâkıye üzerinde yirmi beş santim sihanında (kalınlığında) kırma taş ile şose inşa edilecekdir.

Sâminen – Rıhtımın boyunca imtidâd etmek üzere bir metro irtifâ'ında bir muhâfaza duvarı inşa edilüp üzerine dahî iki metro yüksekliğinde bir demir parmaklık vaz' edilecekdir.

Tâsian – Mesâha-i sathiyye-i mecmû'ası (toplam yüzölçümü) sekiz bin metro murabba' (metrekare) olmak ve kafesi demirden yapılmak ve kısmen tuğla duvarla ve kısmen dahî galvanizmeli ve oluklu saç ile kapatılmak ve kâidesi taşdan olmak ve çatısı kiremid veya oluklu ve galvanizmeli saçdan örtülmek üzere anbarlar binâ edilecekdir.

Âşiran – Liman üzerinde nakliyâtı teshîl ve rıhtım ve taş iskeleleri demiryol istasyonuna rabtetmek üzere takrîben üç bin metro tûlünde demiryolları inşa edilecekdir.

Ahade aşar – Buhar ile işler ve buna mahsûs bir demiryol üzerinde hareket eder on beş tonilato kuvvetinde tahtı memerrli (altı geçitli) bir cerr-i eskâl ile kezâlik buhar ile işler beş ton kuvvetinde bir müteharrik cerr-i eskâl ve kezâlik buhar ile işler iki ton kuvvetinde diğer iki cerr-i eskâl vaz‘ edilüp ve siper duvarının nokta-i müntehâlarında yedi sekiz mil mesâfeden mer’î olmak üzere iki fener vaz‘ edilecek ve îcâb eden mahallere su ve gaz boruları ferş olunacakdır.

İsnâ aşar – Rıhtım duvarlarının arkasında deryâ imlâ edileceği gibi suların cereyânını te’mîn içün lağımlar ve sâire inşası ameliyâtı dahî icrâ edilecekdir.
İşbu imâlâtın heyet-i umûmiyesi merbût harita-i ibtidâiyeye muvâfık olacağı gibi ebâdı dahî ânda mu‘ayyen ebâddan dûn olmayarak ta‘yîn olunan altı buçuk milyon franga müteahhid tarafından yapılacakdır.

Üçüncü Madde: Mukâvelenâmenin üçüncü maddesine tevfîkan müteahhide Selanik Limanı'nda icrâ edilecek bilcümle ameliyât-ı inşaiyeye dâir olan ve zîrde gösterilen keşfiyât-ı kat‘iyye harita ve lâyihalarını Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'nce tedkîk ve tasdîk olunmak üzere üçer nüsha olarak tanzîm ve takdîm edecekdir:

Evvelen – Sahil ve ka‘r-ı deryâ (denizin derinliği, dibi) avârız-ı muhtelifesi yekdiğerinden bir metro mürtefi‘ olarak tesviye münhasîleriyle (?) tersîm edilmiş binde bir mikyâsında (ölçeğinde) bir kıt‘a harita-i umûmiye olup işbu haritada imâl olunacak inşaat ile anbarların mevâki‘i ve yeni rüsûmât dâiresiyle teferru‘âtına mahsûs arâzî ve rıhtım ve iskeleler üzerinde te’sîs edilecek demiryolları ve bunların mevkif (durak, istasyon) ile sûret-i iltisâkları ve rıhtımın arkasında mutasavvır esvâk (alışveriş yerleri) irâ’e olunacakdır.

Sâniyen – Ka‘r-ı deryânın ahvâl-i tabî‘iyesini irâ’e etmek üzere iki yüzde bir mikyâsında arzânî makta‘ları (kesitleri);

Sâlisen – Siper duvarlarıyla rıhtım ve taş iskele ve sedd duvarlarının makta‘larını irâ’e eder iki yüzde bir mikyâsında makta‘ (kesit) arzânîler ve işkâli;

Râbian – Duvarlar ile nerdibânlar (merdivenler) ve halkaları ve palamar babalarını ve lağımların yekdiğerine iltisâk mahallerini ve sâireyi irâ’e eder ve îcâb-ı hâle göre yüzde bir veya ellide bir mikyâsında harita ve makta‘ları ve müfredâtı;

Hâmisen – Anbar ve parmaklık ve fener ve buharlı cerr-i eskâl ve demiryollarının yüzde bir ve îcâbına göre ellide bir mikyâsında harita ve makta‘ları ve müfredâtı.

Fasl-ı Sânî

Ameliyâtın Suver-i İcrâiyesi Beyânındadır:

Dördüncü Madde: Siper duvarı:

Evvelen – Sath-ı mutavassıt-ı bahrden yedi metro aşağıda bulunmak ve bu derinlikde on bir buçuk metro arzında tesviyeli olmak üzere yapılacak olan taht-el-bahr bir temel seddinden teşekkül edecekdir. İşbu temel seddi ocaklardan çıkarılan muhtelif cesâmetdeki kayaların atılmasıyla yapılacak ve kayaların en büyükleri şivlerin ve bâ husûs dış tarafındaki şivin sathı üzerine vaz‘ edilecek ve her iki taraf şivleri üç kâide ve iki irtifâ‘ nisbetinde meyilli olacakdır.

Sâniyen – Mezkûr taht-el-bahr temel seddi üzerine sun‘î dondurma kalıp taşından dört buçuk metro arzında ve yedi metro irtifâ‘ında bir duvar ikâme olunacakdır. İşbu duvarın ayağı taht-el-bahr seddin dâhilî şivinin kenarından iki metro gerüde olacak ve engin cihetinde temel seddinin üstü iki metro irtifâ‘ına kadar ocakdan çıkarılabilecek en cesîm kayalar ile tersîn edilecekdir.

Sâlisen – Kalıp taşları üzerine dört buçuk metro arzında ve iki metro irtifâ‘ında bir duvar inşa olunup işbu duvarın üzerine dahî engin cihetinden elli santimetro içerüden ve dâirevî râbıta ile merbût bir buçuk metro arzında ve iki metro irtifâ‘ında bir korkuluk duvarı inşa olunacakdır. Duvarcı ameliyâtına bed’ olunmazdan evvel üste lâ akall iki kalıp taşı vaz‘ olunarak temeller tamâmıyla birleşdirildikden sonra işbu kalıp taşları ilerüye götürülüp denize indirilecekdir. Garb cihetindeki taş iskelenin boyunca yapılacak sed, sath-ı bahrden bir buçuk metro irtifâ‘ında ve bu irtifâ‘da üzeri tesviyeli takrîben iki buçuk metro arzında olacak ve dâhilî şivin meyli bir irtifâ‘ ve bir kâide ve hâricî şivin meyli bir buçuk kâide ve bir irtifâ‘ nisbetinde olacakdır. Mezkûr seddin nihâyetindeki elli metroluk kısmı siper duvarı tarzında yapılarak arzı sekiz metro olacağından tarafeynine ikişer buçuk metro kalınlığında kalıp taşlarından duvar inşa edilecek ve intihâsı daha cesîm kalıp taşlarıyla kapadılacakdır.

Taş İskeleler İle Rıhtım Duvarları:

Beşinci Madde: Rıhtım duvarları evvelen sath-ı bahrden sekiz metro umkunda ve bu derinlikde yedi metro on santimetro arzında üzeri tesviyeli taht-el-bahr bir temel seddinden müteşekkil olacakdır. İşbu sedd duvar ve moloz taşından yapılacak ise de üst tarafı bir buçuk metro sihanında (kalınlığında) birinci nevi‘ büyük kayalardan olacak ve dış tarafı şivi üç kâide ve iki irtifâ‘ ve iç tarafı şivi bir kâide ve bir irtifâ‘ nisbetinde meyilli bulunacakdır.

Sâniyen – işbu taht-el-bahr temel seddi üzerine üç metro altmış santimetro arzında kalıp taşından bir duvar ikâme olunacak ve bu duvarın üzerine iki metro arzında ve sath-ı mutavassıt-ı bahrden bir buçuk metro irtifâ‘ında kârgîr rıhtım duvarı yapılacak ve rıhtım duvarının dış yüzü yonma taşdan yapılacağı gibi kenar taşları daha büyük kıt‘ada kezâlik som olacakdır.

Mevâdd-ı imlâ'iyenin tazyîkine karşu duvarı muhâfaza etmek içün kalıp taşları temellerinin arkasına bire bir nisbetinde meyilli olarak kuru taşdan pâye yapılacakdır.
Sudan yukarı icrâsı lâzım gelen kârgîr imâlât ancak aksâm-ı sâirenin hitâmından sonra icrâ kılınacakdır.
İmâlât-ı mezkûreye mübâşeret olunmazdan akdem dördüncü maddede beyân olunduğu vechile temellerin sıklet vaz'ıyla (ağırlık konularak) yerleştirilmesine itinâ olunacakdır. Taraklama tedârik olunabilecek mevâddın cins ve nev'leri matlûba muvâfık olduğu hâlde pâyenin arka tarafının imlâsında istimâl olunabilecekdir. Taş iskeleler duvarları dahî bu sûrete tevfîkan inşa edilecekdir. Taş iskelelerin ve rıhtımların bilcümle duvarlarının ve garb ciheti siper duvarları üzerine yekdiğerinden yirmi beş metro mesâfede palamar babaları ve lenger halkaları vaz' ve tertîb edilecekdir.

Taraklama Ameliyâtı

Altıncı Madde: Taraklama ameliyâtı icrâ kılındıkdan sonra limanın her noktası deryânın sath-ı vasatîsinden lâ akall sekiz buçuk metro umku hâiz olacağı gibi emr-i imlâya yaramayan mevâdd siper duvarından engine doğru lâ akall beş yüz metro mesâfeye atılacakdır.

Muhâfaza Duvarı ve Anbarlar

Yedinci Madde: Rıhtımın kara cihetinde ittisâlini kat' etmek üzere yüzleri sağîr yonma taşdan ve üzeri yirmi santimetro sahnında taş kapakla mestûr elli santimetro arzında ve bir metro irtifâ'ında bir muhâfaza duvarı inşa olunacakdır. İşbu duvar üzerine iki metro irtifâ'ında araları on beş santim fâsıla ile iki santim kutrunda demir çubukdan muhkem bir parmaklık vaz' edilecek ve kârgîr veyahud demir babalar aralarında demir kapular vaz' olunacakdır.
Taş iskeleler ile rıhtımlara inşa edilecek anbarların kârgîr veyahud beton ayaklar veyahud kazıklar üzerine mü'esses olacakdır. Bunların şose zemîni arabaların âmed ü şudunü suhûlet olmak üzere rıhtım zemîni ile müsâvî olacakdır. Anbarların dış yüzünü teşkîl edecek bölmenin kafesi demirden olup çatı tabanlarının irtifâ'ı lâ akall yedi metro olacakdır ve duvarların yüzünü teşkîl edecek olan galvanizmeli oluklu saç ile yerlü tuğlasının a'lâ cinsinden ve su kireci harcıyla yapılacak ve yüz ciheti derzleri demir sürülerek perdâht edilecek (parlatılacak) ve tuğla duvarları kârgîr temel üzerine mevzûn bulunacakdır. Ve damlar oluklu ve galvanizmeli saç veyahud tava kiremidiyle mestûr olacakdır.
Demiryolların ve arabaların geçidlerine mahsûs kapular demirden yapılacakdır.
Ziyânın duhûlü içün duvarlardan ma'a cam pencereler inşa edilecek veyahud çatı üzerinde fenerler bırakılacadır.
Galvanizmeli olmayan bilcümle aksâm-ı hadîdiyeye bir katı silükon olmak üzere üç kat yağlı boya urulacakdır.

Techîzât

Sekizinci Madde: Limanı istasyona ilsâk eden demir hatlar Selanik'in şimendiferleri çubuklarının aynı şeklinde olacakdır.

Demir hatları ile müteharrik plakalar vagonların suhûletle âmed ü şuduna müsâid bir sûretde vaz‘ edilecekdir. Buhar ile işler on beş tonilato kuvvetinde tahtı memerrli müteharrik bir cerr-i eskâl buna mahsûs bir demiryolu üzerinde hareket edecekdir.
İkiden beş tonilatoya kadar kuvvetde bulunan diğer üç aded cerr-i eskâl dahî buhar ile işledilecekdir. Mezkûr cerr-i eskâller rıhtıma karın karına yanaşan gemilere en karîb demiryol üzerinde bulundukları halde bunların kolu mezkûr gemilerin anbarlarından eşyayı tahliye ve tahmîl edebilecek bir se‘ada (kapasitede) bulunacakdır. Siper duvarının nokta-i müntehâlarına merbût demir kuleler üzerine yedi sekiz mil mesâfeden görülebilecek fenerler konulacakdır. Rıhtım ve anbarlar leylen mikdâr-ı kâfî fenerler ile tenvîr edilüp su borularının üzerinde dahî mikdâr-ı kâfî yangın muslukları bulundurulacakdır.

Dokuzuncu Madde: Müteahhidin işbu fasla münderic mevâd hakkında icrâsını fâideli göreceği ta‘dîlâtı Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne arz ve teklîf etmeğe salâhiyeti olup, fakat işbu ta‘dîlât nezâret-i müşârun ileyhâca kabûl olunmadıkça mevki‘-i icrâya konulamayacakdır.

Onuncu Madde: Şurası mukarrerdir ki, rıhtımlar ile taş iskeleler temellerinin umk-ı mutavassıtı sath-ı bahrden on iki metroya ve siper duvarının temelinin umk-ı mutavassıtı on beş metroya, yani rıhtım ve taş iskele ve siper duvarının umk-ı mutavassıt-ı umûmîsi on üç metroyu tecâvüz eylediği hâlde Mösyö Bartissol işbu mukâvelenâmeyi ve bi't-tahsîs mukâvelenâmenin bedel-i maktû‘a dâir olan on ikinci maddesini icrâya mecbûr olmayacakdır.

Fasl-ı Sâlis

Malzeme-i İnşâiyenin Cins Ve Nev‘ ve Sûret-i İhzâr ve İstimâli

Onbirinci Madde: Taht-el-bahr sedlerin inşaatında istimâl olunacak kayalar Selanik civârında bulunan en a‘lâ taş ocaklarından istihzâr edilecekdir. Mezkûr taş ocakları en ziyâde mikdârda büyük kaya ihrâc edilecek bir sûretde işledilecekdir. Ocaklardan mütehassıl taşların kâffesi temel sedlerinde istimâl edilebilecek ise de yalnız topraklı bulunan aksâmı istisnâ edilerek sıkleti üç kilogramdan dûn olan ufak taşların mikdârı mecmû‘unun yüzde yirmisini tecâvüz etmeyecekdir.

Onikinci Madde: Liman inşaatının bilcümle kârgîr aksâmında kullanılacak harcın terkîbi içün muktezî olan su kireci Fransa'nın Ardeş (?) eyâletinde kâin Tey civârında mevcûd su kireci imâline begâyet sâlih bulunan taşların teklisinden mütehassıl nevi‘den veyahud buna mu‘âdil nevi‘lerden tedârik olunacakdır. Mezkûr kireç alınmış olarak çuval derûnunda teslîm edilecek ve üzerinde fabrikanın markası dahî bulunacakdır.

Onüçüncü Madde: Gerek üst tabakada bulunan kalıp taşlarının tesviyesi içün sür‘atle sertleşmesi matlûb olan duvarcılık ameliyâtında ve gerek yonma taşların derzi içün müteahhidin istimâl edeceği çimento portland çimentosu olup İngiltere ve

Fransa'nın en mu‘teber fabrikalarından veyahud inşaat-ı bahriyece en ziyâde müştehir olan diğer fabrikalardan celb ve tedârik edilecekdir.

Ondördüncü Madde: İstimâl edilecek kum taneli ve hâlis olup iyiliği mütehakkik olmak şartıyla gerek sevâhilden ve gerek sel kumlarından tedârik edilecekdir.

Onbeşinci Madde: Temeller ile sun‘î dondurma kalıp taşlarında istimâl edilecek harç kum ve su kirecinden terkîb edilecek ve beher metro mik‘ab harç içün üç yüz elli kilogram nisbetinde kireç vaz‘ edilecek ise de üst kat duvarlardaki beher metro mik‘ab harç içün iki yüz elli kilogram nisbetinde kireç vaz‘ edilecekdir. Mezkûr harç münhasıran ya dâirevî tekneler derûnunda üç aded sekîl (ağır, yavaş) tekerlekli tahrîk eden makine vâsıtasıyla veyahud buharla müteharrik fuçılar (fıçılar) ma‘rifetiyle imâl edilecekdir.
Akşamdan sonra inşaat mahallinde hiç harç kalmayacakdır. Aksi hâlinde artan harç imâlâtda istimâl edilmeyecekdir.

Onaltıncı Madde: Âdî kârgîr inşaat içün istimâl olunacak duvar taşları ya kayaların ihrâc olunduğu ocaklardan çıkarılacak veyahud cinsen ânlara mu‘âdil diğer ocaklardan celb edilecekdir.
İstimâl olunacak som ve yonma taşlar en a‘lâ cins kalker taşından olacakdır. Kenar taşlarının yüz ciheti ince tarakdan geçirilecek ve sâir tabakât taşları sadece yontulup cümlesinin fasl-ı müşterekleri kalemle işlenecekdir.

Seksen santimetro arzında ve elli santimetro irtifâ‘ında bulunacak olan kenar taşlarının tûlleri rıhtımın kenarınca mesâha edildiği sûretde seksen santimetrodan akall olmayacak ve iki başları sekiz santimetro düz bırakılarak dört santimetro sehmi olan dahilî ve hâricî birer kavisle nihâyet bulacakdır. Ve halka yuvası yapılacak olan kenar taşlarının tûlü bir metro kırk dört santimetrodan aşağı olmayacakdır. Mezkûr kenar taşlarının fevkânî keskin köşeleri yontulup müdevver bir hâle konulacakdır. Kenar taşlarının alt sırasındaki halka yuvaları derûnuna hiçbir en mahalli tesâdüf etmeyecek ve Marsilya'dakilere müşâbih şekilde halka yuvaları bulunacak ve taşlar mihvere (eksene) nisbeten mütenâzır olacakdır. Kenar taşlarıyla bunların altındaki taşların amûdu derz mahalleri birbirinden yirmi santimetro noksan olmamak üzere kenar taşının altında bulunan taşın tûlü lâ akall bir metro dört santimetrodan noksan olacakdır. Halkanın daha altındaki taş ise kenar taşının tûlüne müsâvî olacakdır. Gerek husûs-ı meşrûhada ve gerek nerdibânların (merdivenlerin) inşaatında ber vech-i muharrer tedâbîr-i ihtiyâtiye ittihâz olunduğu halde kenar taşlarının altındaki sıralarda istimâl edilecek taşların hadd-i asgarî olarak tûlleri altmış santimetro olması ve bunların fasl-ı amûdîleri lâ akall yirmi beşer santimetro mesâfede bulunması lâzım gelür. Bu alt sıra taşlarından her birinin içerüğü üçünün tûl-ı mutavassıtı elli santimetro olacakdır.

Onyedinci Madde: Dondurma kalıp taşları su kireci harcı ve duvar taşıyla imâl edilecekdir.

Siper duvarlarına vaz‘ olunacak kalıp taşlarının tûlü dört metro elli santimetro, arzı iki metro ve irtifâ‘ı bir metro yetmiş beş santimetro olacak ve garb cihetindeki taş

iskelenin kısm-ı mahrecinde bulunan siper duvarının kalıp taşları iki buçuk metro tûlünde ve iki metro arzında ve bir metro yetmiş beş santimetro irtifâ‘ında bulunacakdır.
Ve rıhtım duvarlarında istimâl edilecek kalıp taşlarının tûlü ise üç metro altmış santimetro ve arzı iki metro ve irtifâ‘ı dahî iki metro olacakdır. Kalıp taşlarının irtifâı hakkında müteahhid fâideli göreceği ta‘dîlâtı teklîf edebilecekdir. Başlanılan bir kalıp taşı dâima başlanıldığı günde itmâm edilecek ve salâbet-i kâfiye (yeterli katılık, sağlamlık) kesbetmedikçe istimâl edilmeyecekdir. Mezkûr taşlar muntazam sıralar teşkîl etmek üzere müsteviyen (düz bir şekilde) ve mümkün olduğu kadar birbiriyle sıkışdırılarak vaz‘ edilecek ve en mahalleri birbirlerine tesâdüf etmeyecekdir.
Gerek rıhtım duvarlarının ve gerek siper duvarlarının birinci sıra kalıp taşları taht-el-bahr seddinin üzeri kemâl-i ihtimâm ile tesviye olundukdan sonra oturtulacakdır.

Onsekizinci Madde: Ale'l-umûm palamar halkaları yumuşak cins demirden mamûl olacakdır. Mezkûr halkalar mahallerine vaz‘ olunmazdan evvel birincisi sülüken (?) ikincisi kualtar (?) ile olmak üzere iki kat boyanacak ve el-yevm Marsilya Limanı'nda istimâl edilenlere tamâmıyla muvâfık olacakdır. Palamar babaları iki ezâbeden istihsâl olunmuş kır renkli dökme demirden imâl olunup sâir demirler misillü iki katı boya ile boyanacak ve el-yevm Marsilya'da müstamel olan en cesîm ve metîn babalara mümâsil olacakdır.

Ondokuzuncu Madde: Kaldırım taşları İtalya'nın vezüv taşından veya Bandırma taşından kum esası üzerine vaz‘ edilerek amûdu derz mahalleri su kireçli harçla imlâ edilecekdir.

YirminciMadde: Müteahhid taş ocaklarında münhasıran Hükûmet-i Seniyye barutunu istimâl edecekdir.

Yirmi birinci Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından tahrîren itsihsâl-i me’zûniyet edilmedikçe (yazılı izin verilmedikçe) müteahhid musaddak harita ve lâyihaların hükmünü hiçbir sûretle tebdîl edemeyecekdir. Me’zûniyetnâmede tebdîlâtdan dolayı mukâvelenâmenin on ikinci maddesinde musarrah bedel-i maktû‘ca zuhûra gelecek noksan veya fazla-i mebâliğ zikr olunacakdır.

Yirmiikinci Madde: Âfât-ı bahriyeden mütevellid esbâb-ı mücbireye tesâdüf etse bile müteahhid işbu şartnâmede münderici bilcümle ameliyât-ı inşaiyesinin sûret-i matlûbede icrâsına mecbûr ve aksi halde kabûl-ı kat‘î târîhine kadar ve işletme vazîfesi kendüsüne tevdî‘ olunduğu takdirde işletme müddetince mes’ûl olacak ve binâenaleyh müddet-i mezkûr zarfında zuhûra gelebilecek kâffe-i hasârâtı ta‘mîre mecbûr bulunacakdır.

Yirmi üçüncü Madde: Terakkî-i ameliyâtı ta‘yîn içün gerek kabûl-i muvakkat komisyonları ve gerek Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından mansûb komiser tarafından icrâ edilecek tedkîkât esnâsında mukâvelenâmenin on üçüncü ve on

dördüncü maddelerinde mezkûr olan muvakkat sitüasyonlar zîrde gösterilen fiyata göre tanzîm edilecekdir.[124]

Yapılacak İşler	**Birim**	**Frank**
Taraklama ameliyâtı	Beher metro mik‘abı	2
İmlâ ameliyâtı	Beher metro mik‘abı	2
Denize atılmış taş ve kayanın	Beher metro mik‘abı	9,30
Muvakkaten denize indirilmiş kalıp taşının	Beher metro mik‘abı	35
Kat‘iyyen denize indirilmiş kalıp taşının	Beher metro mik‘abı	40
Henüz denize indirilmeyen kalıp taşının	Beher metro mik‘abı	30
Âdî duvar imâlâtı	Beher metro mik‘abı	25
Yontma taş duvar imâlâtı	Beher metro mik‘abı	115
İkmâl olunmuş anbarın	Beher metro murabba‘ı	50
Şartnâmede muharrer demiryolun	Beher tûlânî metrosu	35
Muhâfaza duvarı ma‘a parmaklık ve kapunun	Beher tûlânî metrosu	50

[124] BOA., **HH.THR.,** 212-37(t.y.).

Ek 4: Depolanacak Emtianın Beyânnâmesine ve Eşyânın Sûret-i Ahz ve Kabulüne Dairdir.

Altıncı Madde: Antrepoya eşyâ vaz‘ beyânnâmeler veya ilmühaberler veyahud bunların mümzâ (imzalı) ve musaddak (tasdikli) sûretleri ile taleb olunacakdır. Evrâk-ı mezkûre rüsûmât nizâmnâme-i umûmiyesinin tayîn eylediği müddet zarfında eşyâyı antrepoya vaz‘ edecek kimse tarafından nüshateyn (iki nüsha) olarak tanzim ve i‘tâ edilecek ve beyânnâme ve sûretleri (B harfi) işâretli numûneye mutâbık olacakdır. İşbu beyânnâme ve sûretleri ba‘de't-tedkîk emtia ve eşyânın nakli içün berâber bulunan evrâk-ı asliyeye mutâbık bulunduğu hâlde tasdîk edilerek eşyânın gümrükçe icrâ edilecek muâyenesine esas ittihâz olunacakdır. Mu’âyenenin icrâsına mübâşeret olunmazdan mukaddem beyânnâme ve sûretlerinin şekil ve tanzîminde bir kusûr görülür ise rüsûmât nizâmnâmesinin ahkâm-ı umûmiyesine tevfîkan ikmâl edilecekdir.

Yedinci Madde: Emtia ve eşyâ antrepoya kabul olunmazdan evvel müfredât vechile muâyene olunacak ve fakat memâlik-i Osmâniyenin başka bir gümrüğünde muâyenesi icrâ olunarak kurşun mühür tahtında vürûd edene ve hiçbir şüpheyi dâ‘î emâre görülemeyen denkler bilâ muâyene antrepoya kabul olunacakdır. Dördüncü maddede antrepoya vaz‘ ve idhâli memnû‘ (yasak) olduğu beyân olunan eşyâyı hâvî olmadığı te’mîn olunur ve aksi hâl zuhûrunda eşyâyı antrepoya vaz‘ eden ve gümrükçe iktidâr-ı mâlîsi müsellem bulunan kimse tarafından yüz aded Osmanlı lirası cezâ-yı nakdî verileceği tahrîren der-uhde olunur ise kaplar içinde bulunan eşyânın müfredât vechile muâyenesinden sarf-ı nazar olunabilecekdir.

Sekizinci Madde: Muhteviyâtı yekdiğerine mümâsil eşyâyı hâvî müte‘addid kapların sıkletlerini ayrı ayrı tahkîk etmek lâzım gelmeyüp yalnız kapların cins ve aded ve marka ve numeroları ile mecmû‘larının kaydıyla iktifâ olunacakdır.

Dokuzuncu Madde: Antrepoya vaz‘ olunacak eşyânın sıklet-i gayr-i sâfiyesi her hâlde tahkîk ile antrepo defterine kayd olunacak ve şâyed bir sebebden dolayı eşyânın sıklet-i sâfiyesi dahî tahakkuk eder ise kezâlik defterde kayd edilecekdir.

Onuncu Madde: Emr-i muâyenenin hitâmında eşyâ antrepoya nakl olunarak antrepo müdîrinin irâ’e edeceği mahalle vaz‘ olunacak ve masârif-i nakliyesi eşyâyı antrepoya vaz‘ edene râcî‘ olacakdır. Eşyânın nev‘ine ve mevki‘in vüs‘atine ve ahvâlin müsâadesine göre antrepoya eşyâ ve vaz‘ edenlerin eşyâsı ayrı ayrı yerlere istif edilecek ve bunlar tarafından mu’ahharan celb edilüp de antrepoya vaz‘ olunacak eşyâ dahi mümkün mertebe evvelki eşyâlarının yanına konulacakdır.

Ek 5: Antreponun Makbuz Senedâtına Dâir

On birinci Madde: Eşyânın antrepoya idhâlinden sonra altıncı maddede gösterildiği vechile iki nüsha olarak tanzim edilen beyânnâmenin bir kıt'ası antrepo müdîrinin ve mukayyidinin şahâdetlerini hâvî olarak eşyâyı antrepoya vaz' eden kimseye makbuz senedi makâmında i'tâ edilecekdir. Şu sûretle verilen makbuz senedi her kimin tarafından ibrâz olunur ise gümrük idâresi ânı (onu) sâhib-i mâl addederek eşyâyı âna teslîm etmeğe salâhiyeti olacak ve makbuz senedini ibrâz eden zâtın sahîhan mâlın sâhibi olup olmadığını tedkîk ve tahkîke mecbûr olmayacakdır. Makbuz senedi gayr-i meşrû' bir sûretde âhar bir şahıs yedine geçmiş olduğu alâkadâr olan kimse tarafından gümrük idâresine teblîğ edildiği hâlde keyfiyet iktizâsı vechile gümrük antrepo defterine terkîm ve işâret edilecek ve mezkûr makbuz senedinin kime âid olduğu merci'ince tahkîk etdirilmeksizin eşyâ hiçbir kimseye verilmeyecekdir.

On ikinci Madde: Bir şahıs antrepoda mevzû' (vaz' edilmiş) olan eşyâsının diğer bir kimse hesâbına devr ve naklini istedikde keyfiyeti makbuz senedi üzerine yazarak sened-i mezkûru gümrüğe teslîm edecek ve gümrük idâresi dahî bu bâbda hiçbir ilişik görmez ise eski ve yeni sâhipler nâmlarına muâmele-i kaydiyyeyi bi'l-îfâ mâlın son sâhibine bir başka makbuz senedi verecekdir.

On üçüncü Madde: Antrepo makbuz senedâtı zâyi' edildiği takdîrde alâkadârı keyfiyeti der-akab (akabinde, hemen arkasından) tahrîren gümrük idâresine bildireceği gibi zâyi' edilen senedin iptâli içün dahî usûl ve nizâmı dâiresinde mahkemeye mürâcaatla bir i'lâm istihsâl edecek ve gümrük idâresi dahî işbu i'lâm hükmüne tevfîkan antrepo defteri üzerinde muâmelât-ı iptâliyeyi ba'de'l-icrâ zâyi' edilen makbuz senedinin bir nüsha-i sâniyesini alâkadârına i'tâ edecekdir. Zâyi' edilmiş olan makbuz senedi alâkadârı tarafından ber vech-i bâlâ gümrük idâresine icrâ-yı teblîğât olundukdan sonra ve mahkemece bir hükm sudûrundan evvel şahs-ı âhar tarafından ibrâz olunduğu takdîrde gümrük idâresi mutlaka mahkemenin i'lâmının sudûruna muntazır olarak hiçbir muâmele îfâ edemeyecekdir. Bu müddet esnâsında mal sâhibinin makâmına kâim olarak eşyânın emr-i muhâfazasında iktizâ eden takîbâtı ittihâz ve icrâ ve vukû' bulacak masârifi mâl sahibinin nâm ve hesâbına olarak tesviye eylemek üzere gümrük idâresi tarafından bir komisyoncu tayîn ve tevkîl edilecekdir. Ve lüzûm göründüğü mertebe on altıncı ve otuz dördüncü maddeler ahkâmı icrâ ve muhâfaza edilebilecekdir.

On dördüncü Madde: Bir makbuz senedinde muharrer olan eşyânın bir kısmı antrepodan çıkarıldığı hâlde çıkarılan eşyânın mikdârı mezkûr senede işâret olundukdan sonra sened sâhibine iâde olunacak ve eşyâ tamâmen çıkarıldığı takdîrde mezkûr makbuz senedi ba'de'l-iptâl gümrük idâresinde tevkîf olunacakdır. Her iki hâlde dahî antrepo defterindeki muâmelât-ı kaydiye mezkûr makbuz senedlerine işâret olunacakdır.[125]

---

[125] BOA., **HH.THR.,** 222-1(8.V.1312/20.VII.1896).

Ek 6: Antrepoya Konulacak Eşyânın Muhâfaza Şekli

On beşinci Madde: Antrepoların harîk sirâyetinden masûniyeti içün ebniyesi som veya kesme taş veyahud tuğladan gâyet muhkem bir sûretde inşa olunacak ve pencereler demir kenarlı ve parmaklıklı olacak ve gümrüğün içine açılur kezâlik demirden yalnız bir kapusu bulunacak ve kapunun ittisâlinde dâimî bekçilere mahsûs bir mahal yapılacakdı. Antrepo müdîri antrepoların her sûretle hâl-i intizâmda bulunmasına ve antrepo dâhilînde icrâ-yı muâmele edenler beynlerinde muhâlif-i usûl ve nizâm hâl ve hareket vukû‘ bulmamasına ve her şahsın yalnız alâkadâr bulunduğu mal ile iştigâl ve bu muâmele antrepo memurunun huzûrunda cereyân etmesine ve antrepo muâmelâtının gayri sâatlerde memur-ı mahsûs tarafından antreponun kapu ve pencere ve demir parmaklıklarının kapalı tutulmasına dâimâ dikkat ve nezâret edilecek ve antrepo derûnuyla gümrüğün müştemilâtında harîk vukû‘una meydan verilmemek üzere tedâbîr-i ihtiyâtiye ittihâz olunacakdır. İşbu tedâbîr ve takîdâtın icrââtınca bir kusûr ve tekâsül vukû‘ bulur ve bu yüzden antrepoda mevzû‘ olan eşyâya bir zarar terettüb eder ise antrepo müdîri zâmin ve mes’ûl olacakdır. Ancak, henüz antrepoya vaz‘ ve idhâl ile sâhibine makbuz senedi teslîm olunmayan eşyâdan ve kazâ’en veya ahvâl-i mücbire sebebiyle vukû‘ bulacak zâyiâtdan müdîr mes’ûl olmayacakdır. Eşyânın zarardan vikâye ve hüsn-i muhâfazası içün ittihâzı lâzım gelen tedâbîr hakkında antrepo müdîri tarafından vukû‘ bulacak ihtârâtı ashâbı nazar-ı itibâra almağa mecbûrdur.
Bu ihtârât, eşyâ sâhibleri tarafından nazar-ı itinâya alınmadığı veya vakt-i lüzûmunda eşyâ antrepodan çıkarılmadığı hâlde gümrük idâresi münâsib bir müddet-i kalîle ta‘yîniyle bunlara tahrîren bir ihtârnâme irsâl eyleyecek ve bu müddetin mürûrunda yine ihtârâta itibâr edilmemiş olur ise gümrük idâresi lâzım gelen tedâbîri ittihâz eyleyecek ve bundan dolayı vukû‘ bulacak masârif ve zarar ve ziyân sâhibine âid olacakdır.

On altıncı Madde: Antrepoya vaz‘ olunan eşyâya sâhibi tarafından dahî nezâret olunmasına ve eşyâ denklerinin kendi mühr-i mahsûsuyla temhîr kılınmasına müsâade olunacak ve işbu mühürlü denklerin adedi beyânnâmeye derc ve işâret edilecekdir. Denklerin birbiri üzerine konulmasında veyahud kurt ve güve ve fare dokunmasından veya akıp sızmasından nâşî eşyâ-yı mezkûrenin zedelenmemesi ve fenâlaşmaması ve noksan bulmaması içün sâhibi ara sıra nezâret etmeğe mecbûr olacak ve bu yoldaki müşâhedâtını antrepo müdîrine ihbâr edecekdir.

On yedinci Madde: Denklerin antrepoya hîn-i idhâlinde vaz‘ olunduğu mahâlde durması mecbûrî olup, fakat sâhib-i eşyâ bu mahalli emr-i muhâfazaya gayr-i muvâfık addederek eşyâsının başka bir mahalle kaldırılmasını arzu eylediği hâlde antrepo müdîrine mürâcaat edecek ve antrepoda münâsib bir mahal bulup da antreponun intizâm-ı umûmîsine halel gelmeksizin eşyânın oraya nakli mümkün olabildiği takdîrde müdîr eşyâ sâhibinin talebini is‘âf edecekdir (yerine getirecektir). Eşyâ sahibi ile müdîr beyninde muvâfakat hâsıl olamadığı takdîrde bu bâbda ittihâz olunacak karar gümrük idâresinin en büyük memuru veya muâvini tarafından i‘tâ olunacakdır.

On sekizinci Madde: Eşyâ sahibi evvelce tahrîren bir beyânnâme i‘tâ ederek antrepoda bulunan eşyâsından numûne ahz edebilecekdir. Denklerin küşâdıyla bu gibi numûne ahzı muâmelâtı gümrüğün taht-ı nezâretinde olarak icrâ ve ahz olunan numûnelerin nev‘ ve sıkleti antrepo defterine işâret olunacak ve eşyânın antrepodan hîn-i ihrâcında bunların dahî gümrük idhâlât resmi ahz edilecekdir.

On dokuzuncu Madde: Antrepo dâhilînde denkler açılarak derûnlarındaki eşyânın li-ecli'l-bey‘ hârice çıkarılması memnû‘dur. Ancak, eşyânın yalnız numûnesi görülmek maksada kifâyet etmediği sûretde denklerin muâyene içün açılmasına müsâade olunacakdır.

Yirminci Madde: Mal sâhibi büyük denkleri ufak denklere taksîm etmek veyahud küçük denkleri birleşdirmek ve eşyâyı tertîb etmek ve temizleyüp muhâfaza eylemek içün antrepoya vaz‘ etmiş olduğu emtia ve eşyâ denklerini antrepo derûnunda ve gümrüğün nezâreti tahtında açmağa me’zûn olacak ve şu kadar ki işbu müsâade antrepo derûnunda muâmelât-ı mezkûrenin îfâsına elverecek mahal bulunduğu sûretde i‘tâ olunacakdır. Mahsûlât ve ma‘mûlât-ı dâhilîyeden veya memâlik-i ecnebiyeden gelüp de resm-i gümrüğü evvelce te’diye olunarak dâhil-i memâlikde serbest bırakılan eşyâdan antrepo derûnunda bulunanlar ile karışdırılmak veya mâyi‘ât fıçıları doldurulmak üzere hâricde bir mikdâr eşyâ idhâli istenildikde evvel emirde idhâli arzu olunan eşyânın sûret-i istimâlîyle cins ve mikdârını hâvî olmak üzere gümrük idâresine bir beyânnâme i‘tâ olunacakdır. Gümrük idâresi dahî mezkûr beyânnâmenin muhteviyâtını tahkîk ve beyân olunan sûret-i istimâli tedkîk eyledikden sonra eşyâ-yı mezkûrenin antrepoya idhâline müsâade eyleyecek ve antrepoya bu yolda idhâl olunmuş olan eşyânın aksâmı deftere kayd edilecek ve bu hâlde eşyâ-yı mahlûtaya heyet-i mecmû‘asıyla memâlik-i ecnebiyeden gelmiş nazarıyla bakılacakdır.

Yirmi birinci Madde: Eşyâ kaplarının tebdîl ve tağyîrine lüzûm görünmekde evvel emirde antrepo mazbuz senedi dahî rabt olunarak (T harfi) işâretli numûneye muvâfık bir beyânnâme i‘tâsıyla gümrük idâresinden me’zûniyet istihsâl edilecek ve ol bâbda idâre-i mezkûre cânibinden îcâbı vechile nezâret olunacakdır.

Yirmi ikinci Madde: Beyân olunan tebdîl ve tağyîrden mukaddem eşyânın denkleri birer birer teftîş ve muâyene edileceğinden eşyânın ber vech-i muharrer tebdîl ve tağyîr olunacak kaplarının eski ve yenilerinin sıklet-i gayr-i sâfiyesi ve mal sâhibi arzu eylediği hâlde sıklet-i sâfiyesi dahî tahkîk olunacak ve fakat eşyâ kaplarının tebdîli sırasında bir kapdan müteaddid kaplar veyahud müteaddid kaplardan bir kap teşkîl olunduğu takdîrde eski ve yeni kapların sıklet-i sâfiye ve gayr-i sâfiyeleri her hâlde tahkîk kılınacakdır. Antrepo defterinde eski kaplar antrepodan çıkmış gibi ve yeni kaplar dahî henüz girmiş gibi addolunacak ve yeni marka ve numero ve sıkletleriyle kaydedilecek ve evvelki makbuz senedi dahî ya tashîh edilecek veyahud iptâl edilerek yerine yeniden bir makbuz senedi i‘tâ kılınacakdır. Eski ve yeni kaplar derûnundaki eşyâ beyninde bir fark ve tefâvüt göründüğü hâlde bilâ te’hîr tedkîkât icrâsıyla sebebi meydana çıkarılacakdır. Bu fark tenâkus sûretiyle olup da orada kaplar açılarak eşyânın yeni kabına vaz‘ olunmasından veyahud eşyânın kurumasından veyahud tebahhur eylemesinden (buğulanmasından) neşet eylediği

muâyene memurunun tahkîkâtıyla tebeyyün etdiği hâlde sıklet-i cedîde istîfâ-yı rüsûma esâs ittihâz olunacak ve bunun gayri ahvâlde zuhûr eden noksan kabul edilmeyüp eşyânın gümrük idhâlât resmi eşyânın mikdâr-ı sâbıkı üzerinden istîfâ edilecekdir. Kapların tebdîlinden dolayı boş kalan zurûf antrepodan ihrâc edildikde tarifede muharrer resme tâbi‘ tutulacakdır.

Yirmi üçüncü Madde: Fıçı içinde olarak antrepoya vaz‘ olunmuş olan mâyi‘âtın diğer fıçı ve sâir kaplara devr ve nakli talep edildikde bu muâmelenin icrâsından akdem eski fıçının sıklet-i gayr-i sâfiyesi tahkîk olunacakdır. Yeniden yapılan kapların sıklet-ı gayr-i sâfiyeleri istîfâ-yı rüsûma esâs ittihâz edilecek ve şu kadar ki, yeni kapların sıkleti eski kapların sıkletinden dûn bulunur veyahud bu kapların tebdîl olunması noksan-ı mezkûrun resm-i gümrüğünden istifâde maksadına mebnî olduğuna şüphe hâsıl olur ise ol hâlde eski kapların sıklet-i gayr-i sâfiyesi istîfâ-yı rüsûma esâs ittihâz edilecek ve yeni kapların dolduğunu müteâkib noksan-ı mezkûrun resm-i gümrüğü der-akab ahz ve istîfâ edilecekdir.

Yirmi dördüncü Madde: Antrepo dâhilînde bozulmuş olan emtia ve eşyâ gümrük idâresinin en büyük memuru veya muâvininin me’zûniyet-i resmiyesiyle tekrâr diyâr-ı ecnebiyeye imrâr veyahud gümrüğün taht-ı nezâretinde olarak mahv ve imhâ edilecek ve bu gibi eşyânın imhâ olunduğu bir mazbata ile tasdîk etdirildikden sonra işbu tasdîknâme antrepo defterinin evrâk-ı müsbetesi makâmında tutulacakdır.

Yirmi beşinci Madde: Antrepo dâhilînde mevzû‘ eşyânın mevâdd-ı asliyesi şarabın sirke olması gibi hâlde tagayyür ve tahavvül eder ve bu sebeple tarifede mu‘ayyen olan resmi tenezzül ile daha az resm-i gümrüğe tâbi‘ olan eşyâ sınıfına dâhil olur ise sâhibinin ihbâr ve talebi üzerine keyfiyet muâyene memurları tarafından tahkîk ve gümrük idâresinin en büyük memuru veya muâvini tarafından tasdîk edildikden sonra eşyâ-yı mezkûre antrepo defterine kesb etdiği nev‘ ve heyete göre tekrâr kaydedilecekdir.

Yirmi altıncı Madde: Antrepoda mevzû‘ eşyâ gümrük idâresinin en büyük memuru veya muâvini ve gerek bunların tevkîl eyleyeceği gümrük memurlarından biri marifetiyle ara sıra muâyene ve ta‘dâd edilecek ve muâyene edilecek kapların ashâbı bunların neden ibâret bulunduğunu müş‘ir bir beyânnâme i‘tâsına mecbûr olacakdır.

Yirmi yedinci Madde: Eşyânın antrepoda on iki aydan ziyâde kalması câiz değildir. Antrepoya vaz‘ edilen eşyâ memâlik-i Osmâniyenin sâir mahallerinde dahî antrepoya vaz‘ edilmiş ise işbu iki antrepoda bulunduğu müddetlerin mecmû‘u on iki ayı tecâvüz etmeyecekdir.[126]

---

[126] BOA., **HH.THR.,** 222/11(20.IX.1306/2.XII.1890).

Ek 7: Selanik Limanı İşletme Şartnamesi

Birinci Madde: Umûr-ı nâfia müteahhidîninden ve Lejyon Dönor nişânını hâmil sâbık Fransa mebûsân heyeti azâsından Mösyö Edmond Bartissol yâhud ânın makâmına kâim olan şirket bugün imzâ edilmiş olan mukâvelenâmenin yirminci maddesi hükmüne tevfîkan Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından sûret-i mahsûsada taleb vukû‘ bulduğu takdîrde şerâit-i âtiye ve beş sene müddet ile ve nezâret-i müşârun ileyhâ cânibinden istenilür ise tecdîd olunmak üzere Selanik Limanı'nın işledilmesini taahhüd eder.

İkinci Madde: Müteahhid, liman ile müştemilâtını ve âlât ve edevât-ı sâiresini dâimâ hüsn-i halde muhâfaza edecekdir. Kaldırım ile döşeme ve şoselerin ve tarafından temdîd veyâ inşa olunan kârizlerin (yer altı lağımı) hüsn-i muhâfazası dahî müteahhide âiddir. Bundan başka müteahhid esbâb-ı mücbire-i bahriye vâki‘ olsa bile bilcümle ameliyâtın sûret-i matlûbede icrâsından mes’ûl bulunduğundan zuhûr edecek hasârâtı ta‘mîr ve nakâyıslı olan aksâmı yeniden inşa ve rıhtımların sath-ı bahrden yukarı olan bir buçuk metro yüksekliğini idâme ve limanda sekiz buçuk metro umku te’mîn içün lüzûm görülecek tarama ameliyâtını icrâ edecekdir. Şâyed, müteahhid tarafından işbu taahhüdâtın îfâsında te’ahhur ve müsâmaha vukû‘a getürüldüğü tebeyyün ederse keyfiyet usûl ve nizâmı vechile kendüsüne ihtâr olunacak ve târîh-i ihtârdan bir mâh mürûr edüp de îcâbını icrâ etmediği sûretde masârif müteahhide âid olmak üzere Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne cânibinden îcâbı icrâ kılınacakdır.

Üçüncü Madde: Müteahhid veyâhûd makâmına kâim olan şirket mess edecek ihtiyâca göre Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafından taleb vukû‘unda yeni sundurma veyâhûd antrepolar inşa ve limanda cerr-i eskâl ve demiryollar misillü te’sîsât-ı munzama icrâ edecekdir. İnşâât ve âlât-i cedîde içün sarf olunan mebâliğ limanın hâsılâtından tesviye edilüp altı buçuk milyon franklık esâs re’sü'l-mâla bir şey zam ve ilâve olunmayacakdır.

Dördüncü Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti işletme muâmelâtını bir komiser vâsıtasıyla teftîş etdirecekdir. İşbu muâyene masârifine mukâbil müteahhid-i mûmâ ileyh mâh be mâh te’diye kılınmak üzere nezâret-i müşârun ileyhâ emrine senevî iki yüz kırk Osmanlı lirası depozito edecekdir.
Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti tarafından mansûb komiserin müteahhidin işletme hâsılât ve masârifi defâtirini teftîşe ve takdîm etmiş olduğu hesâbâtın doğru olup olmadığının tahkîk ve tedkîkine salâhiyeti olacağı gibi işbu şartnâmede mu‘ayyen şerâitin müteahhid tarafından gerek hükûmet-i seniyyeye ve gerek ahâlîye karşu ne yolda îfâ edilmekde olduğunu tahkîk ve teftîş ile işletme umûrunun sûret-i muntazamada cereyânına nezâret edecekdir.

Beşinci Madde: Müteahhid, limanın âsâyiş ve umûr-ı zâbıtasına müteallik husûsâtda Devlet-i Aliyye'nin kavânîn ve nizâmât-ı hâliye ve müstakbelesine tevfîk-i harekete

mecbûrdur. Bahriye Nezâret-i celîlesi kavânîn-i Devlet-i Aliyye'ye tevfîkan liman-ı mezkûrun umûr-ı zâbıtasına âid muâmelâtı icrâ eder.

Altıncı Madde: Fen me'mûrları müstesnâ olmak üzere işletme me'mûrîn-i sâiresi Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti cânibinden ta'yîn buyurulacak kıyâfetde bulunacakdır.

Yedinci Madde: Hükûmet-i Seniyye mezkûr limanın lüzûm göreceği mahallerinde masârifi kendüsüne âid olmak üzere istihkâmât inşa edecekdir.

Sekizinci Madde: Müteahhid, liman ve rıhtım rüsûmunu zîrdeki tarifeleri esâs ittihâz ederek ahz ve istîfâ edecek ve bu tarifeler hiçbir vakit tecâvüz olunmayacakdır. Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti ihtiyâcâta göre bu tarifeleri İzmir Limanı tarifeleri derecesine indirmek hakkını muhâfaza eder.

Dokuzuncu Madde: Gerek esnâ-yı muhârebede ve gerek vakt-i hazarda münferiden veyâ müctemi'an seyr ü sefer eden asâkir-i berriyye ve bahriye-i şâhânenin vapura irkâb veyâhûd vapurdan ihrâcıyla devâir-i askeriye cânibinden nakletdirilecek edevât ve levâzımât ve erzâk ve polis me'mûrîni ile jandarma ve zabtiyeler ve Hükûmet-i Seniyye posta çantaları ve mahbûsîn ve mahkûmîn hiçbir resme tâbi' olmayacakları gibi düvel-i mütehâbbe asâkir ve zâbıtânı ve ânların eşyâsı ve sefâin-i harbiyesi kezâlik her dürlü resmden mu'âf tutulacakdır.
Sefâin-i harbiye-i Devlet-i Aliyye ile düvel-i ecnebiye sefâin-i harbiyesinden bir gûne şamandıra ve palamar ve liman ve rıhtım rüsûmu istîfâ edilmeyecekdir. Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne İdâresi'ne âid kâffe-i eşyâ ile yolcuların eşyâ-yı zâtiyesini hâvî hurcların tahmîl ve ihrâcında bir gûne resm alınmayacakdır.

Onuncu Madde: İhrâcât ve idhâlâtın teshîli zımnında eşyâ ve emtianın liman dâhilînde icrâsı mümkün olan teftîşât ve muâyenesinin suver-i icrâiyesi Hazîne-i Hâssa ile Rüsûmât Emâneti beyninde kararlaşdırılacak ve limanın her tarafı gümrük me'mûrları cânibinden muhâfaza altına alınacakdır.
Emtianın rıhtımlardan mevkiflere (durak, istasyon) ve mevkiflerden rıhtımlara nakli husûslarını Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne demiryol şirketleriyle kararlaşdıracakdır.
Nakliyât-ı mezkûrenin hâsılâtı liman hâsılatına idhâl edilecekdir.

On birinci Madde: Rıhtımlar üzerine inşa olunacak sundurmalar ve mağazalar tahmîl ve ihrâc olunacak emtianın muhâfazasına mahsûs olacak ve mağaza arzıyyeleriyle icârât limanın hâsılâtı miyânına idhâl olunacakdır.

On ikinci Madde: Müteahhid, hâsılât-ı gayr-i sâfiyeden evvelen inşaat ve sâirenin işletme ve idâre ve muhâfaza ve idâme-i ma'mûriyeti masârifine karşuluk olmak üzere yüzde yirmi ahz edecek ve sâniyen şehrin mevcûd rıhtımlarından idhâl ve ihrâc olunan eşyâdan alınmakda bulunan rüsûm yerine kâim ve işbu rıhtımların ta'mîrâtı belediyeye âid olmak ve mikdârı senevî bin Osmanlı lirasından dûn olmamak üzere yüzde üç mikdârını bi'l-ifrâz belediye sandukuna (sandığına) te'diye edecek ve bâkî kalan meblağ hâsılât-ı sâfiyeyi teşkîl eyleyecekdir. İşletilmek ve idâre ve idâme-i

ma‘mûriyet ve sâire içün bâlâda ta‘yîn olunan yüzde yirminin adem-i kifâyeti hâlinde üst tarafı münhasıran müteahhid tarafından i‘tâ kılanacakdır.
Şurası mukarrerdir ki, tahmîl ve ihrâc masârifi mâl sâhibleriyle mürselün ileyhlere âid bulunduğundan bunların mârru'z-zikr yüzde yirmiden tesviyesi lâzım gelir.

On üçüncü Madde: Müteahhid, liman ve rıhtımların her nevi‘ hâsılât-ı gayr-i sâfiyesinin şehrî (aylık) cedvellerini bi't-tanzîm Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti'ne takdîm edecek ve işbu cedvellerde liman ve palamar ve şamandıra ve rıhtım ve mağaza icârâtıyla sundurma bedelât-ı îcâriyesi ve demiryol nakliye ücûrâtı zikredilecekdir.
Emtianın tahmîl ve ihrâcı içün mal sâhibleriyle mürselün ileyhlerin hüsn-i rızâsıyla istîfâ olunan mebâliğ ve ol bâbda vâki‘ olan masârifini mübeyyin cedvel dahî müteahhid tarafından tanzîm edilecekdir.

On dördüncü Madde: On ikinci maddede ta‘yîn olunan hâsılât-ı sâfiyeden evvelen müteahhid tarafından avans sûretiyle verilmiş olan re’sü'l-mâla te’diye kılınacak fâiz ile re’sü'l-mâla mahsûb akçe bedeli ve sâniyen Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne cânibinden i‘tâ olunan re’sü'l-mâla te’diye kılınacak fâiz re’sü'l-mâla mahsûs akçe bedeli ve sâlisen sinîn-i sâbıka hâsılâtından zuhûr edebilecek noksanı itmâm içün hazîne-i müşârun ileyhâ tarafından verilmiş olan mebâliğ yüzde beş fâizi ile beraber ifrâz olunacakdır.
Fazla akçe kalur ise temettü‘ add ve i‘tibâr edilecek ve bunun işletme mukâvelesinin müddetince yüzde ellisi Hazîne-i Hâssa ve yüzde ellisi de müteahhid beyninde münâsafeten taksîm olunacakdır.

On beşinci Madde: Sekizinci madde mûcebince müteahhidin istîfâsına me’zûn olduğu rüsûm zîrde muharrer tarifelerde gösterilmişdir. Bu tarifeler mûcebince edilecek hesâblarda para guruşun kırkda biri ve guruş ise Osmanlı lirasının yüzde biri add ve i‘tibâr edilecekdir.

Birinci Tarife:

Palamar ve lenger ücûrâtına dâirdir.

Liman derûnunda umûr-ı nakliyeye mahsûs olan sandal ve mauna ve dubalar müstesnâ olmak üzere bilcümle yelkenli ve buharlı sefâyinden rıhtımda palamar bend oldukları halde tonilato başına altı para ve limanda lenger-endâz bulundukları müddetçe üç para resm istîfâ olunacakdır. Sefâin-i mezkûrenin yevm-i vusûl ve azîmeti dâhil olduğu ve limanda bulunacakları müddet yedi günü mütecâviz bulunduğu halde ücûrât-ı mezkûre iki kat olarak istîfâ edilecekdir.
Liman hâricinde lenger-endâz olan sefâin rüsûm-ı mezkûreye tâbi‘ değildirler.

İkinci Tarife:

Eshâm ve nükûd ve zî-kıymet eşyâya dâirdir.
Külçe hâlinde veya meskûk veya ma‘mûl altun ve gümüş ile cıva ve platin ve mücevherât ve ale'l-umûm bilcümle zî-kıymet eşyâdan manifestosunda muharrer

kıymetin beher beş bin guruşu ve küsûrâtı içün beş guruş ücret-i ihrâciye ve tahmîliye istîfâ olunacakdır.

Üçüncü Tarife:

Araba ve edevât-ı müteharrikeye dâirdir	**Fiyat**
Bir yolcu vagonundan	200 guruş
Bir eşya vagonundan	100 guruş
Bir tramvay vagonundan	100 guruş
Bir omnibüs arabasından	50 guruş
Bir âdî arabadan	30 guruş
İki tekerlekli yük arabasından	5 guruş
Kamyon ta‘bîr olunur nakliye arabasından	2 guruş
El arabasından	20 para

Dördüncü Tarife:

Mevâşî ,ağnâm koyunlar, tuyûr hakkındadır	**Fiyat**
At ve esterlerin beher re’sinden	10 guruş
Merkeblerle tay ve danaların beher re’sinden	5 guruş
Ağnâmın beher re’sinden	10 para
Canavarların beher re’sinden	1 uruşg
Diri tavuğun beher kafesinden	3 guruş
Yumurtanın yüz adedinden	8 para

Beşinci Tarife:

Bir tonilatosu bin kilogram sıkletinde olmak üzere ale'l-umûm emtia ve eşyâdan ahz ve istîfâ olunacak ihrâciye ve tahmîliye ücûrâtı ber vech-i âtîdir.

Birinci Sınıf:

Esliha, doğrama ve boya ağacı ve sâir zî-kıymet ağaç, mum, müskirât, bakır, pamuk, kahve, tutkal, meşin; edviye, müstemlekât zehâiri, kuş tüyü, behâr (baharât), mamûl demir, çînî yani fağfûr, meyve, mamûl dökme demir, araba edevâtı, ma‘âdin-i mamûle ve gayr-i mamûle, ayna, zeytinyağı ve sâir zeyyût, ot, mûsikî âlâtı, hâne eşyası, sahâfiye, mamûl kurşun, saksonya, nebâtât, don yağı, mensûcât-ı harîriye, şeker, eşyalar züccâciye, estârîn , sirke, şarap, yün mensûcât, kitab, çay, tütün.
Eşyâ-yı mezkûrenin beher bin kilogramlık tonilatosundan hadd-i mutavassıtı otuz guruş olmak üzere on beşden kırk beş guruşa kadar resm istîfâ kılınacakdır.

İkinci Sınıf:

Karataş, her nevi‘ kereste, zift, kok kömürü, kömür, kendir, ham demir, ham dökme demir, çubuk demir, levha demir, saç, ham madeniyât, tahta, yonma taş, tuzlu balık, ham kurşun, tuzlu et, kuru sebze. Eşyâ-yı mezkûreden hadd-i vustâ on beş guruş olmak üzere on ile yirmi guruş arasında resm alınacakdır.

Üçüncü Sınıf:

Kil toprağı, tuğla, kiremid, saman, kepek, çakıl taşı, pirinç, hubûbât, kireç, maden kömürü, kül, dakîk, gübre; duvar taşı, kil, alçı, kireç taşı, kaldırım taşı, tuz, kum.
Eşyâ-yı mezkûrenin beher bin kilogramlık tonilatosundan hadd-i mutavassıtı on guruş olmak üzere beşden on beş guruşa kadar resm istîfâ kılınacakdır. Masârif-i tahmîliye ve ihrâciye işbu tarifede mu‘ayyen ücûrâta dâhil olmayup mürsel ve mürsel-i ileyhlere râcî‘ ve âid olacakdır. Mağazalara idhâl olunmayacak olan eşya rıhtım üzerinde kırk sekiz sâatden ziyâde bırağılmayacak ve bu eşyadan müddet-i mezkûre-i mu‘ayyene zarfında kaldırılmazsa tonilato başına yevmî beş guruş mağaza resmi alınacakdır. Müstemlekât zehâyiri ve emtia ve hayvânât içün mu’ahharan bi'l-ittifâk mufassal bir tarife tanzîm olunacakdır.[127]

---

[127] BOA., **HH.THR.,** 221/1(R. 8.V.1314/M. 20.VII.1896).

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri[128]

Malların Tarifi	Ağırlık (Kg)	İzmir tarife Ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümüyle)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Silâh	8.292	Çeki	83	2,50	208
İgne	1.434	Çeki	14	1,50	21
Alkol	861.952	80ni Ok	8.620	2,00	17.240
Meyve Ağacı	62.350	Çeki	624	1,00	624
Sülfürik asit	26.146	Çeki	2.615	0,50	1.308
Nişasta	60.600	Çeki	606	3,00	1.818
Kibrit	200.391	Kasa	2.004	1,50	3.006
Bira	75.436	Baril	1.508	2,00	3.016
?	888	Çeki	9	1,00	9
Bağırsak	3.200	Çeki	32	0,75	24
Terazi	108.640	Çeki	1.086	2,00	2.172
Corap ve iç çamaşır	24.618	Çeki	247	3,00	741
Karton kutu	433	Çeki	4	1,00	4
Boş varil	283.500	Adet	9.440	7,50	71.800
Fırça	60.494	Kasa	605	3,00	1.815
Boş kutu	6.999	Çeki	70	1,00	70
Bisküvi	21.951	Çeki	220	0,50	110
Yün örtü	149.714	Koli	1.497	2,00	2.994
Çeşitli renk	1.690.615	Baril	16.906	3,00	50.718
Brüt şeklinde renk	484.541	Çeki	4.845	1,00	4.845
Boynuz	65.700	Çeki	657	0,125	82
Kumaş	1.154.624	Çeki	11.546	1,00	2.886
Yeşil deri	1.665.145	Çeki	16.651	0,25	16.651
Çerçeve	19.199	Çeki	192	3,00	576
Ayakkabı	2.917	Kasa	29	3,00	87
Havyar	51.680	Çeki	517	1,00	517
Koza	330.568	Çeki	3.306	3,00	9.918
Çadır bezi	68.856	Çeki	689	1,50	1.033
Zincir	92.676	Çeki	927	1,00	927
İşlenmiş deri	385.943	Çeki	3.859	2,00	1.718
Şal ve kayış	4.671	Kasa	47	3,00	141
Balmumu	52.874	Çeki	529	1,50	793

[128] BOA. **HH.THR.,** 209/55, lef 28 (M. 9.V.1893). Bu tarifeler 8 Mayıs 1893 tarihinde İstanbul'da hazılandı.

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Ağırlık Kg	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar İzmir ölçümü ile	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Kanepe ve sandalye	22.225	12 Adet	30	2,50	75
Boş kasa	270	Adet	27	0,125	4
Kaşmir	19.829	Çeki	198	3,00	594
Kahve	1.145.604	Canta	22.912	1,00	2.912
Kırmızı böcüğü(?)	14.343	Kasa	143	1,00	143
Konyak	67.906	80ni Ok	679	2,00	1.358
Kalbuk	169	Koli	33	2,00	66
Pamuklu bez	34.794	Çeki	348	1,00	348
Kayış	52.918	Kasa	529	3,00	1.587
Yele	101.394	Koli	1.014	2,00	2.028
Defter ve sicil	62.114	Çeki	621	1,50	931
Taban derisi	268.614	Çeki	2.686	2,00	5.372
Oyun kartı	6.162	Çeki	62	1,00	62
Limon ve portakal	556.449	Bini	5.564	2,25	12.519
Kauçuk	25.057	100 Cift	420	2,00	840
Çivi	1.765.368	Çeki	17.654	0,50	8.827
Plaket bakır	145.684	Çeki	1.457	0,50	728
Yatak örtüsü	9.556	Koli	96	2,00	192
Ağrı kesici	1.139.199	Koli	11.392	3,00	34.176
Çarşaf	74.031	Çeki	740	1,50	1.110
Hurma	144.056	Çeki	1.440	1,00	1.440
Dantel ve kurdela	9.067	Kasa	907	3,00	2.721
Damaskos	5.201	Çeki	52	3,00	156
Astar	33.541	Kasa	335	3,00	1.005
Abanoz	35.143	Çeki	351	0,50	175
Baharat	380.090	Koli	3.800	1,00	3.800
El yıkayıcısı	4.925	Çeki	49	1,00	49
Pamuk kumaş	86.844	Çeki	868	1,50	1.302
Terementin benzin	1.182	Baril	118	2,00	236
Sünger	10	Kasa	10	1,00	10
Yün kumas	8.953	Çeki	90	1,50	135
Su	8.494	80 ni Ok	85	2,00	170
Aromalı su	147.696	Çeki	1.477	1,00	1.477
Çesitli kabuk	48.400	Çeki	484	0,25	121
Su	20.941	24 Adet	1.747	1,00	1.747
Peynir	114.341	Çeki	1.143	1,00	1.143
Metal tel	43.463	Çeki	435	0,50	217
Demir pirinç	353.836	Kasa	3.538	1,50	5.307
Makara ip	367.485	Kasa	3.675	3,00	11.025

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Ağırlık (Kg)	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümü ile)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Pamuk ip	1.130.297	Kasa	11.303	3,00	33.909
Yün ip	23.599	Kasa	236	3,00	708
Keten ip	15.095	Kasa	151	3,00	453
Tırpan	94.800	Çeki	948	1,00	948
Sapka ve fes	87.326	Çeki	873	1,50	1.309
Fanila	17.660	Çeki	177	1,50	265
Boyun mendili	85.895	Çeki	859	1,00	859
Seritsilik	15.263	Kasa	1.526	3,00	4.578
Gümüş tel	184	Kasa	18	3,00	54
Çesitli meyva	586.164	30 Kiloluk	19.540	0,50	9.770
Kürk	181.162	Tulum	84.328	0,50	42.164
Eldiven	982	Çeki	10	2,00	20
Domuz yağı	214	Çeki	2	1,00	2
Giysi süsü	27.642	Kasa	552	3,00	1.656
Koşum takımı	21.890	Çeki	219	3,00	657
Giyim	410.525	Kasa	4.105	3,00	12.315
Zeytinyağı	1.330.854	Çeki	13.309	0,625	8.318
Keten yağı	35.378	Çeki	354	0,75	266
Pamuk yağı	90.041	Çeki	900	0,75	675
Susam yağı	220.671	Çeki	2.207	0,75	1.655
Petrol yağı	10.093.335	Yarim Çeki	201.866	0,20	40.375
Balık yağı	2.942	Çeki	29	0,75	22
Reçine yağı	20.428	Çeki	204	0,75	151
Fasulye	405.953	Çeki	4.060	1,00	4.060
Mûzik aleti	20.700	Adet	207	6,00	1.242
Civit	11.098	Kasa	22	4,00	88
Oyuncak	13.300	Kasa	266	3,00	798
?	4.778	Çeki	48	2,50	122
Törpü ve rende	14.536	Çeki	145	1,00	145
Çamaşır	8.826	Kasa	88	3,00	264
Sebze	158.025	Çeki	1.580	0,50	790
Demirden yatak	63.200	Çeki	632	1,00	632
Yün	3.313	Çeki	33	1,00	33
Likör ve içki	38.744	12 Adet	3228	2,00	6.456
Gümüş tel	184	Kasa	18	3,00	54
Çeşitli meyva	586.164	30 Kiloluk	19.540	0,50	9.770

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Agırlık (Kg)	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümüyle)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Kürk	181.162	Tulum	84.328	0,50	42.164
Eldiven	982	Çeki	10	2,00	20
Domuz yağı	214	Çeki	2	1,00	2
Giysi süsü	27.642	Kasa	552	3,00	1.656
Koşum takımı	21.890	Çeki	219	3,00	657
Giyim	410.525	Kasa	4.105	3,00	12.315
Zeytinyağı	1.330.854	Çeki	13.309	0,625	8.318
Keten yağı	35.378	Çeki	354	0,75	266
Pamuk yağı	90.041	Çeki	900	0,75	675
Susam yağı	220.671	Çeki	2.207	0,75	1.655
Petrol yağı	10.093.335	Yarim Çeki	201.866	0,20	40.375
Balık yağı	2.942	Çeki	29	0,75	22
Reçine yağı	20.428	Çeki	204	0,75	151
Fasulye	405.953	Çeki	4.060	1,00	4.060
Mûzik aleti	20.700	Adet	207	6,00	1.242
Civit	11.098	Kasa	22	4,00	88
Oyuncak	13.300	Kasa	266	3,00	798
?	4.778	Çeki	48	2,50	122
Törpü ve rende	14.536	Çeki	145	1,00	145
Çamaşır	8.826	Kasa	88	3,00	264
Sebze	158.025	Çeki	1.580	0,50	790
Demirden yatak	63.200	Çeki	632	1,00	632
Yün	3.313	Çeki	33	1,00	33
Likör ve içki	38.744	12 Adet	3228	2,00	6.456
Yün	431.348	Çeki	4.313	1,50	6.469
Mantar	2.055	Koli	21	2,00	42
Çesitli malzeme	96.900	Çeki	969	1,00	969
Ayna	44.157	Adet	442	3,00	1.326
Kremalı patates	10.145	Çeki	101	1,00	101
Bal	8.949	Çeki	89	1,50	134
Lamba için meç	6.261	Kasa	63	3,00	189
Madapolam kuması	310.149	Çeki	3.102	1,00	3.102
Mendil	58.855	Çeki	589	1,50	808
Makine	281.300	Çeki	2.813	1,00	2.813
Ceviz	1.165	Çeki	12	1,00	12
Çekirdek	46.425	Ton	46	1,00	46
Hasir otu	15.060	100 Adet	98	2,00	196
Fındık	12.568	Çeki	126	1,00	126
Avcı eşyası	521.340	Çeki	5.213	2,00	10.426

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Agırlık (Kg)	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümüyle)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Marangoz eşyası	567.552	Çeki	5.676	1,00	5.676
Genel eşya	11.800	Çeki	118	1,00	118
Afyon	85.699	80 Kasa	33.400	8,00	267.200
Zeytin	526.969	Çeki	5.270	1,00	5.270
Kemik	360.534	Çeki	3.605	0,125	451
Metal eşya	16,927	Çeki	169	1,00	169
Patates	243.626	Canta	2.436	0,50	1.218
Sahte boncuk	4.253	Kasa	425	3,00	1.275
Kuş tüyü	800	Kasa	80	3,00	240
Inek derisi	624.254	Çeki	6.243	1,00	6.243
Koyun derisi	1.956.903	Çeki	19.569	1,00	19.569
Zımpara	480	Ton	0.5	1,00	1
Sepet ve küfe	1.422	Adet	561	0,50	280
Şemsiye	4.152	Kasa	42	3,00	126
Soba ve ocak	10.302	Çeki	103	1,00	103
Tarak	14.946	Kasa	1.495	3,00	4.485
Pompa	2.960	Çeki	30	1,00	30
Güzellik malzemesi	76	Kasa	7	4,00	28
Demirden kalem ucu	5.740		57	3,00	171
Kâğıt	2.374.956	Çeki	23.750	1,000	23.750
Demir kürek	92.728	Çeki	927	1,00	927
Sigara kağıdı	215.773	100K Kahse	2.158	4,00	8.632
Hırdavat	69.127	Çeki	691	2,00	1.382
Jilet	6.932	Çeki	69	2,00	138
?	479	Çeki	5	0,75	4
Rom	57.632	800K Baril	576	2,00	1.152
Reçine	4.247	Çeki	42	1,00	42
Kurdele	1.241	Kasa	12	3,00	36
Ipek ve büst	5.044	Çeki	50	3,00	150
Havlu	25.558	Çeki	256	1,50	384
Boş çanta	23.326.263	Çeki	233.262	1,00	233.262
Ipek	4.547	Çeki	45	3,00	135
Iç yağı	121.209	Çeki	1.212	1,00	1.212
Rusyadan içyağı	13.563	Çeki	736	2,00	1.472
İnce şeker	1.094	Kasa	109	1,00	109
İnce şeker	34.303	Çeki	343	1,00	343
Toz şeker	4.115.234	Çeki	41.152	1,00	41.152

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Agırlık (Kg)	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümüyle)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
Siyah ince sayak	285.764	Çeki	2.858	1,00	2.858
Stearin ve mum	125.949	Çeki	1.260	2,00	2.520
Normal sabun	124.610	Çeki	1.246	1,00	1.246
Parfümlü sabun	11.779	Çeki	118	1,00	118
Soda	442.439	Baril	4.424	1,00	4.424
Kinin sülfati	773	Çeki	8	0,50	4
Kilit	48.061	Çeki	481	1,00	481
Kükürt	4.857	Çeki	49	0,25	12
Amerika bezi	1.050.568	Çeki	10.506	1,00	10.506
Kumas	21.160	Çeki	212	1,50	318
Resim ve tablo	1.294	Çeki	13	5,00	65
?	8.812	Küçük balya	88	1,00	88
Metal tual	1.835.113	Çeki	18.351	1,00	18.351
Çay	2.949	Çeki	30	5,00	150
Tafta	31.595	Çeki	316	3,00	948
Halı	15.623	Çeki	156	2,50	385
Jüt tuali	15.734	Çeki	157	1,50	235
Kenevir tuali	96.897	Çeki	969	1,50	1.354
Tual	120.018	Çeki	1.200	1,50	1.800
Balmumlu tual	41.752	Çeki	418	1,50	627
Masa ve konsol	7.050	Adet	7	6,00	42
Bez	4.372	Çeki	44	1,50	66
Yün kumaş	223.423	Çeki	2.234	1,50	3.351
Porselen takım	38.100	Kasa	127	3,00	381
Pirinç takım	39.831	Kasa	398	0,50	199
Demir takım	145.939	Kasa	1.459	1,50	2.188
Topraktan set	87.786	Koli	878	0,50	439
Demirden set	447.006	Çeki	4.470	1,00	4.470
Bakırdan set	26.035	Çeki	260	0,50	130
Pencere camı	296.250	Kasa	11.850	0,375	4.444
Şarap	138.255	100 K	1.170	1,50	1.755
Cam işi	51.047	Kasa	510	0,50	255
Sirke	6.981	Çeki	70	0,62	43
?	31.806	Koli	636	1,50	954
Kadife ipek	926	Çeki	9	3,00	27
Kadife pamuk	10.121	Kasa	101	3,00	303
Çelik	195.191	Çeki	1.952	1,50	2.928
Yapı için odun	8.250.680	Çeki	82.507	0,25	20.267
Kömür	52.652			Bedava	
Konserve	12.575	Çeki	126	2,00	252
Halat	102.859	Çeki	1.029	1,00	1.029
Kalay	36.025	Çeki	360	1,00	360

Ek 8:1893 Yılı İzmir ve Selanik Limanı Gümrük Tarifeleri (Devam)

Malların Tarifi	Ağırlık (Kg)	İzmir tarife ölçümü	İzmir'e gelen miktar (İzmir ölçümüyle)	İzmir'deki Resim	Toplam (Kuruş)
İncir	162.671	Çeki	1.627	0,50	813
Demir	87.851	Çeki	879	0,125	110
Cubuk demir	5.714.111	Çeki	57.141	0,375	20.728
Maden filiz	4.418.917	Ton	4.419	1,00	4.419
Kurşun (maden)	254.596	Çeki	2.546	0,50	1.273
Balık	59.072			Bedava	
Üzüm	37.647	Sepet	1.255	0,50	627
Pişirilmiş et	20.754	Koli	207	2,00	414
Yulaf	6.541.584	Kile	186.900	0,075	14.018
Bugday	53.954.285	Kile	1.541.580	0,20	308.316
Tuğla	1.472.057	Bini	614	3,00	1.842
Asfalt	21.108	Baril	211	2,00	422
Kömür	17.083.064	Ton	17.083	2,00	34.166
Keçiboynuzu	6.334	Çeki	63	0,25	16
Kireç ve platir	1.935.199	Çeki	19.352	0,125	2.419
Un	3.018.381	Canta	30.184	0,625	18.865
Kuru ot ve saman	17.589	Çeki	176	0,25	44
Çeşitli tohum	2.770.665	Çeki	27.707	1,50	41.560
Mısır	2.801.150	Kile	80.030	0,075	6.002
Darı	845.450	Kile	24.156	0,25	6.039
Arpa	35.656.331	Kile	1.018.755	0,075	76.407
Yapı için taş	3.596.810	Ton	3.597	1,00	3.597
Pirinç	1.983.933	Çeki	19.389	0,75	14.542
Çavdar	40.890.290	Kile	1.683.000	0,075	126.225
Kepek	1.318.538	Canta	13.185	0,25	3.296
Susam	4.024.200	Kile	115.000	0,225	25.875
Tuz	20.000.000	Çeki	200.000	0,25	50.000
Mercimek	13.224	Çeki	132	0,150	20
?	250	Adet	250	10,00	2.500
At ve kefal	371	Adet	371	10,00	3.710
Inek ve dana	661	Adet	661	5,00	3.305
Domuz ve köpek	52	Adet	52	1,00	52
Koyun	52.455	Adet	52.455	0,25	13.319
Yumurta	329.850	Bini	330	2,00	660
Araba	23	Adet	23	10,00	230
1.Tarife					**173.384**
Aktarilan					**2.210.001**
2.Tarife					**1.500**
Genel Toplam					**2.211.501**
Fransiz Frankı					**504.222,23**

Ek 9: Yenilenen Selanik Limanı Mukavelenamesi

Bir tarafdan târîhinde şeref-sudûr eden irâde-i seniyye-i mülûkâne ahkâm-ı münîfine tevfîkan Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nâzırı atûfetlü Ohannes Efendi hazretleri diğer tarafdan Lejyon Dönor Nişânını hâmil olup Fransa Meclis-i Mebusânı azâsından bulunan Selanik Limanı İnşâât Şirketi Meclis-i İdâresi Reisi (...) Mösyö Bartisöl beyninde mevâdd-ı âtiye takarrur etmişdir:

Birinci Madde: Selanik Limanı'nın işledilmesi 18 Haziran sene [1]320 ve 1 Temmuz sene 1904 târîhinden itibâren kırk sene müddetle Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne cânibinden Selanik Limanı İnşâât Şirket-i Osmâniyesi'ne ihâle edilmişdir.

İkinci Madde: Şirketin tahvîlâtı sermâyesi sûret-i âtiyede terekküb edecekdir.
Evvelen; tedâhül güzeştesiyle berâber limanın inşâsı bedel-i maktû'undan bâkî kalan matlûbuna ve atik rıhtımların tevsîi içün şirket tarafından sarf edilecek olan mebâliğ ile fazla-i inşâât bedelâtı ve bi'l-cümle matlûbât-ı sâiresine mukâbil cem'an ve maktû'an kararlaşdırılan (6,500,000 frank)
Sâniyen; mütedâhül güzeştesiyle berâber Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafından sarf ve i'tâ edilen mebâliğe mukâbil maktû'a kararlaşdırılan (1,500,000 frank).
6,500,000+1,500,000=8,000,000 frank.

Üçüncü Madde: Sekiz milyon frankın kırk senede imhâsı senevî yüzde beş fâizi ile re'sü'l-mâla mahsûben dört yüz altmış beş bin altı yüz frank takâsît-i seneviye i'tâsıyla kâbil olabileceğinden şirket-i mezbûre işbu dört yüz altmış beş bin altı yüz frank takâsît-i seneviyeyi re'sü'l-mâla bi't-tahvîl buna mukâbil tahvîlât ihrâcına me'zûndur.
Şirket, ihrâc eyleyeceği tahvîlâtın bir numûnesini Hazîne-i Hâssa-i Şâhâneye takdîm ve kabûl etdirmeğe mecbûrdur.
Şirket, yüzde beşden dûn fâizle de tahvîlât ihrâc edebilecekse de takâsît-i seneviye dâimâ dört yüz altmış beş bin altı yüz frankdan ibâret kalacak ve müddet-i imhâ'iye dahî kırk seneyi tecâvüz etmeyecekdir.
Mezkûr takâsît-i seneviye limanın hâsılât-ı sâfiyesinden i'tâ kılınacakdır. Tahvîlât-ı mezkûre ile kuponları Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'de hâlen ve istikbâlen her nevi' vergi ve rüsûm ve damgadan mu'âf olacakdır.
Şirket, fâiz ve re'sü'l-mâl te'diyesini sene be sene îfâ edüp imhâ olunan tahvîlât ile te'diye olunan kuponları Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye teslîm edecekdir.

Dördüncü Madde: Beşinci maddede zikr olunan liman hâsılât-ı sâfiyesi, üçüncü maddede mezkûr tahvîlâtın fâiz ve re'sü'l-mâli ve te'diyâtına kifâyet etmediği hâlde şirket noksan kalan mikdârı beşinci maddenin ikinci fıkrasında gösterildiği vechile bu bâbdaki te'diyâtını âtiyen istîfâ etmek üzere te'diyeye mecbûrdur.

Beşinci Madde: 9 Safer sene 1314 târîhlü işletme şartnâmesinde on dördüncü maddesi lağv edildiğinden mevâdd-ı âtiye kararlaşdırılmışdır:
Evvelen; madde-i sâbıkada muharrer olduğu vechile şirket tarafından sinîn-i sâbıkada takâsît-i seneviyesinin ikmâli içün i'tâ olunmuş olup ilk aylar hâsılâtının istîfâ edilecek olan mebâliğ ve yüzde beşden müterâkim fâizi.

Sâniyen; üçüncü maddede zikr edildiği üzere sekiz milyon franklık tahvîlâtın kırk senelik bedelât-ı imhâ'iyesiyle fâizleri karşulığı olan dört yüz altmış beş bin altı yüz frank takâsît-i seneviye ile Selanik ve merkez-i mevkifinin ve kâffe-i terakkiyâta âid inşâât ve sâirenin bi'l-ittifâk kararlaşdırılacak masârifinin tesviyesi içün tahsîs edilecek takâsît-i seneviye-i munzama.
Sâlisen; Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye âid olmak üzere yirmi beş bin frank.
Râbi'an; şirkete âid olmak üzere yüz bin frank.
İşletme şartnâmesinin on ikinci maddesinde ta'yîn edilen hâsılât-ı sâfiyeden bâlâdaki tertîb üzere ifrâz edilecek mebâliğin te'diyesinden sonra kalabilecek fazla akçe temettu' add ve i'tibâr edilecek ve bunun işletme müddeti olan kırk sene tamâmına değin her sene yüzde altmışı Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye ve yüzde kırkı işletme şirketine verilmek üzere taksîm edilecekdir.

Altıncı Madde: Yirmi senede imhâ olunmak üzere tedâvülde bulunan tahvîlâtı mevki'-i tedâvülden kaldırarak işbu mukâvelenâmenin üçüncü maddesinde muharrer kırka senede imhâsı meşrût olan tahvîlât-ı cedîdenin tedâvüle ihrâcı içün işbu mukâvelenâmenin târîh-i tasdîkinden itibâren şirkete dört sene va'de verilmişdir.
Tahvîlât-ı mezkûrenin mübâdelesi zarar ve mes'ûliyeti kâmilen şirkete âid olmak üzere mezkûr dört sene zarfında tamâmen icrâ edilecekdir.
Tahvîlât-ı hâzıra hâmillerine mezkûr dört sene zarfında i'tâ olunacak fâiz ve re'sü'l-mâl akçesi kırk senede imhâsı meşrût tahvîlâta tahsîs edilen mebâliğden hayli fazla bulunduğu cihetle şirkete bir suhûlet olmak üzere bir milyon beş yüz bin franka mukâbil Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye i'tâ olunacak tahvîlâtın kupon bedelleri mezkûr dört sene içün hazîne-i müşârun ileyhâca taleb ve tahsîs edilmeyeceğinden tahvîlât-ı atîkanın müddet-i merkûme zarfındaki fâiz ve re'sü'l-mâl takâsît-i seneviyesi tamâmen şirket tarafından te'diye olunacakdır. İşbu mukâvelenâmenin sûret-i kat'iyede imzâ ve te'âtîsinden evvel Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ce taht-i te'mînde olup mevki'-i tedâvülde bulunan tahvîlâtın mikdârı dört milyon yedi yüz bin frankdan ziyâde olmadığına daîr Bank-i Osmânî tarafından mümzâ bir kıt'a senet hazîne-i müşârun ileyhâya i'tâ olunacakdır. İşbu mukâvelenâmenin te'âtîsinden iki sene sonra tedâvülde bulunan tahvîlât-ı atîka mikdârının üç milyon frankdan ziyâde olmadığı aynı sûretle şirket tarafından hazîne-i müşûrun ileyhâya karşu isbât edilecekdir. İşbu suver sübûtenin te'ahhuru hâlinde hazîne zarar-dîde olacağından sened-i mezkûrun i'tâsına kadar beher mâh içün terâhî-i tarafeyn ile kararlaşdırılan beş yüz aded lira-yı Osmânîyi liman hâsılâtından Hazîne-i Hâssa evvel be evvel istîfâ edecekdir.
Dördüncü senenin nihâyetinde tahvîlât-ı atîkanın kâffeten mevki'-i tedâvülden kaldırılmış olduğu şirket tarafından isbât edilecek ve aksi takdîrde kezâlik hazine mutazarrır olacağından mezkûr tahvîlâtın tedâvülden kaldırıldığı isbât olununcaya kadar ber vech-i muharrer terâhî-i tarafeyn ile bir ay içün bin aded Osmanlı altununu liman hâsılâtından Hazîne evvel be evvel alacakdır.

Yedinci Madde: İşbu mukâvelenânemin târîh-i tasdîkinden i'tibâren üç ay zarfında ikinci maddede muharrer bulunduğu vechile Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye âid olan bir milyon beş yüz bin frank sermâyeye yüzde beş hesâbıyla tekâbül edecek mikdâr tahvîlât-ı cedîde şirket tarafından hazîne-i müşârun ileyhâya i'tâ edilecekdir. Ancak hazîne-i müşârun ileyhâ mübâdele içün mu'ayyen olan dört sene müddetin hitâmından evvel tahvîlâtını mevki'-i tedâvüle çıkarmayacakdır.

Mezkûr dört senenin mürûrundan sonra Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne teklîf eder ise yine yüzde beş hesâbıyla ya‘ni verdiği fiyatla mezkûr tahvîlâtı hazîne-i müşârun ileyhâdan iştirâya şirket mecbûrdur. Şirket dilediği hâlde mezkûr dört senenin mürûrundan evvel dahî tahvîlât-ı mezkûreyi ol sûretle iştirâ edebilecekdir. Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafından ta‘yîn edilecek bir me’mûr tahvîlâtın hîn-i tab‘ında aded ve numerolarını teftîş edecekdir.

Sekizinci Madde: Şirkete âid yüzde yirmi işletme masârifi ve belediyeye verilecek meblağın her aya âid mikdârı ba‘de't-tenzîl liman hâsılât-ı sâfiyesi her ay nihâyetinde Bank-ı Osmânî'ye yâhud Selanik Bankası'na yatırılacakdır. Ve bundan alınacak fâiz limanın hâsılât-ı sâfiyesinden ma‘dûd olacakdır.

Dokuzuncu Madde: Bâ irâde-i seniyye el-yevm mer‘iyyü'l-icrâ olan ve işletme şartnâmesinin on dördüncü maddesinden mâ‘adâ kâffe-i ahkâmı tamâmıyla mu‘teber ve mer‘iyyü'l-icrâ olup mezkûr şartnâmenin onuncu maddesinde emtianın rıhtımlardan mevkiflere ve mevkiflerden rıhtımlara nakli husûslarının Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne demiryollar şirketleriyle kararlaşdıracakdır ibâresi bir gûnâ ta‘ahhüde mahmûl olmayarak şirkete teshîlât ve mu‘âvenet olmak üzere nakliye ücûrâtı müzâkeresine iştirâkdan ibâretdir. Tarifeler inde'l-îcâb Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'nin ve şirketin muvâfakatıyla bâ irâde-i seniyye ta‘dîl olunabilecekdir.
El-yevm limandan ve rıhtımlardan geçmeyen veyâ bilâ resm geçen veyâhud resm alınup alınmaması muhtelifun fîh olan ihrâcât ve idhâlât emtiasından âtiyen dahî şirketçe liman resmi istîfâ edilemezse bu yüzden doğrudan doğruya veyâ dolayısıyla hazîne-i müşârun ileyhâdan bir şey talebine şirketin hak ve salâhiyeti olmayarak ve Hazîneye hiçbir mes’ûliyet terettüb etmeyecekdir.

Onuncu Madde: İşletme müddetinin inkızâsından bi'l-cümle âlât ve edevât ve inşâât ve kâffe-i vesâit-i nakliye-i bahriye ve berriye velhâsıl limanın işledilmesine müteallik her nevi‘ eşyâ hüsn-i hâlde olarak Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye teslîm olunacakdır.

On birinci Madde: Selanik atik rıhtımlarının tevsî‘ine müteallik inşââtın hemân icrâsını şirket taahhüd eder. Bu bâbdaki masârifât ikinci maddenin birinci fıkrasında gösterilen altı buçuk milyon franka dâhildir.
Selanik Belediyesi işbu ameliyât-i tevsî‘iyeye mukâbil senevî kendüsüne âid olan mebâliğden şirkete beş yüz lira-yı Osmânî i‘tâsına mecbûrdur. Şimdiki rıhtımların arzı on iki metrodan ibâret olmağla, sekiz metro dahâ tevsî‘ edilecek, yani rıhtımların arzı yirmi metro olacakdır. Şirket dilediği hâlde rıhtımları yirmi dört metroya kadar tevsî‘ edebilecekse de bundan dolayı ne Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'den ne de belediyeden bir şey taleb edemeyecekdir. İşbu ameliyât mevcûd plaj (?) ve hitâm-ı inşââta değin 9 Safer sene 1314 târîhlü mukâvelenâme ile kırk sene hitâmına kadar yine o târîhlü tarifnâme ve işletme şartnâme ahkâmına tâbidir. Atik rıhtım belediye âidâtıyla inşâ ve tevsî‘ edileceğinden kemâ-fi's-sâbık belediyenin taht-ı tasarrufunda bulunacak ve binâ berîn (bundan dolayı) her gûne hukûk ve nezâreti belediyeye âid olacak ve şirketin salâhiyeti yalnız mezkûr rıhtım üzerinde vukû‘ bulacak idhâlât ve ihrâcâtdan mukarrer olan rüsûmu istîfâdan ibâret olarak başka bir gûne müdâheleye hakkı olamayacakdır.

On ikinci Madde: İnşâât mukâvelenâme-i husûsiyesi ve lâyiha resmleri Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne ile şirket beyninde bi'l-ittifâk kararlaşdırılacak ve masârifi beş yüz bin frankı tecâvüz etmeyecek olan bir hubûbât silosunun inşâsını şirket taahhüd eder. Mezkûr silonun masârifi üçüncü maddede zikr edilen tahvîlât nev‘inden ve aynı te’mînâtı hâiz tahvîlât ihrâcıyla te’diye olunacakdır.
Silonun işledilmesinden mütehassıl hâsılât işletme ve ta‘mîrât ve idâre ve sâire masârifi ba‘de't-tenzîl limanın hâsılât-ı sâfiyesinden ma‘dûd olup silonun işledilmesi hakkında husûsât-ı sâire limanın işledilmesi şerâitine tâbi‘ olacakdır.
Silonun resmleri inşâât mukâvelenâme-i husûsiyesi ve keşif defteri işbu mukâvelenâmenin tasdîki târîhinden itibâren üç ay zarfında takdîm edilüp bunların kabûl tasdîkinden itibâren on sekiz ay zarfında inşâât hitâm bulacakdır.

On üçüncü Madde: Arâzî haritasının altı ve sekiz numero ile murakkam olan kıt‘aları üzerinde ve eski rüsûmât dâiresi kurbunda ve merkez-i şimendifer mevkifi (istasyon, durak) inşâsını dahî şirket taahhüd eder. Resmlerle inşâât mukâvelenâme-i mahsûsiyesi ve keşif defterleri Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne ile bi'l-ittifâk kararlaşdırılacak ve mezkûr mevkifin masârifi beş yüz bin frankı tecâvüz etmeyecekdir. Bunun dahî masârifi madde-i sâbıkada gösterildiği vechile tahvîlât ihrâcı sûretiyle tesviye olunacakdır. Merkez-i mevkifin hâsılâtı madde-i sâbıkada silo hâsılâtı hakkında gösterilen şerâite tâbi‘ olmak üzere limanın vâridât-ı sâfiyesinden ma‘dûd olacakdır.

On dördüncü Madde: Atik rıhtımların tevsî‘ine ve silonun ve merkez-i mevkifinin ve müştemilâtının inşâsına veyâhud işletmelerine muktezî olup gerek Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'de iştirâ ve gerek memâlik-i ecnebiyeden celb olunacak kâffe-i eşyâ gümrük rüsûmundan mu‘âf olacakdır.

On beşinci Madde: Altıncı madde mûcebince Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne cânibinden şirkete irâ’e olunan teshîlâta mukâbil dört bin dokuz yüz on altı metro murabba‘ı ve (...) olan "6 ve 7" numerolu arâzî kıt‘aları şirket tarafından meccânen hazîne-i müşârun ileyhâya terk edilecekdir.
Kezâlik beş numerolu kıt‘adan bin beş yüz metro murabba‘ı meccânen şirket tarafından terk olunacakdır.
Şu sûretle silonun ve merkez-i mevkifinin inşâsına cem‘an altı bin dört yüz on altı metro murabba‘ı mahal edilmiş olacağından silo ile merkez-i mevkifinin adem-i inşâsı takdîrinde arâzî-i mezkûre ve inşâları hâlinde fazla kalan arâzî Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'ye âid olacakdır.
Sekiz numerolu kıt‘a dahî merkez-i mevkifine veyâhud limana lüzûm görülecek sâir inşââta tahsîs edilecek ve bundan mutahassıl vâridât limanın hâsılât-ı sâfiyesinden ma‘dûd olacakdır.
Bir numerolu kıt‘a Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne'nin malı olup fakat satılmayup istenildiği gibi isti‘mâl edilebilecekdir. İşbu mukâvelenâmenin te‘âtîsi akabinde mezkûr kıt‘aların kaydları tashîh etdirilecek ve senedleri hazîne nâmına tanzîm olunacakdır.

On altıncı Madde: Asâkir-i şâhânenin ve levâzımât-ı askeriyenin irkâb ve ihrâcları esnâsında şirket cânibinden teshîlât-ı lâzime meccânen îfâ olunacakdır.

On yedinci Madde: 9 Safer sene 1314 târîhlü inşâât tarifnâmesi ve şartnâmesinin işbu mukâvelenâme ile ta‘dîl edilmeyen bi'l-cümle ahkâmı kırk sene müddet içün mer‘î ve bâkî olacakdır.

On sekizinci Madde: 9 Safer sene 1314 târîhlü mukâvelenâmede mu‘ayyen olan ameliyâtın kabûl-ı kat‘îsi icrâ edilmişdir.
Rıhtım divarlarının (duvarlarının) ve dalgakıran seddinin takviyesi içün icrâ edilen inşâât-ı mütemmime masârifi şirkete âiddir.

On dokuzuncu Madde: Şirket-i inşâiye taahhüdât-ı vâkı‘asının icrâsı içün [Selanik Limanı İşletme Şirket-i Osmâniyesi] unvânıyla yâd olunacakdır.
Şirket-i mezkûre ile vekîl ve memurlarının Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti ve Selanik Emlâk-ı Seniyye Komisyonu ve komiserlikleri ve inde'l-îcâb diğer devâir-i resmiye-i Osmâniye ile vukû‘ bulacak muhâberât ve mükâtebâtı lisân-ı Türkî üzere cârî olacakdır.

Yirminci Madde: Şirket taahhüdâtını tamâmıyla icrâ etmediği hâlde liman idâresi elinden alınarak taahhüdâtını îfâ edinceye kadar liman Hazine tarafından idâre olunacak ve bu yüzden vukû‘ bulacak zarar ve ziyan şirkete âid olacakdır.

Yirmi birinci Madde: Telâtum-ı deryâdan (denizin çarpmasından) ve sâireden hasâr vukû‘ bulsa ve limanın teferruâtının kısmen veyâ külliyen yeniden inşâsı lâzım gelse bile şirket hazîneden hibe-i vâhide taleb etmeksizin ameliyât-ı lâzimeyi icrâ etmeyi sûret-i kat‘iyede taahhüd eder.

Yirmi ikinci Madde: Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti her ne vakit olursa olsun şirkete altı mâh evvel haber verdiği ve ol zamân tahakkuk edecek bakıyye-i tahvîlâtın bedelâtını ve masârifini tesviye eylediği hâlde şirket limanı onuncu maddede muharrer olduğu vechile teferruâtı ve levâzımâtıyla berâber hazîneye terk ve teslîm edecekdir.

Yirmi üçüncü Madde: Şirket kendüsüne âid kalan arâzî emlâkin bey‘ ve şirâ ve ferâğ ve intikâline dâir olan kavânîn ve nizâmât-ı Devlet-i Aliyye'ye ittibâ‘ etmek şartıyla dilediği vechile intifâ‘ edebilecek ve gerek imlâ eylediği arsaların gerekse liman haritasında gösterilen caddelerin ve sokakların sularının cereyânı içün matlûb olan ameliyâtı icrâ ve denizden imlâ edilüp şirketin taht-ı tasarrufunda bulunan arsalarda küşâd edilen zukâkların kaldırımlarını tefrîş eyleyecekdir.

Yirmi dördüncü Madde: İşletme şirketi Osmanlı şirketi olduğundan işbu mukâvelenâme ile merbût şartnâmelerin icrâ-yı ahkâmından ve te’vîl ve tefsîrinden dolayı gereke Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne Nezâreti ve gerek taraf-ı âharla şirket-i mezbûre beyninde tahaddüs edebilecek her nevi‘ ihtilâfât ve deâvî vazîfedâr olan mehâkim-i Osmâniye'de rü’yet ve fasl olunacakdır.

Yirmi beşinci Madde: 9 Safer sene 1314 târîhlü mukâvelenâme yalnız on birinci maddede gösterildiği vechile atik rıhtımların tevsî‘i hakkında mu‘teber olmak üzere

münfesih olup, ânın yerine kâim olan işbu mukâvelenâme ile tarafeyn beyninde doğrudan doğruya veyâ dolayısıyla olan ihtilâfât ve münâza'anın cümlesine hitâm verilmiş ve ibrâ ve iskât edilmiş olduğundan târîh-i mukeddem ile tarafeynden hiçbiri hiçbir nev' iddiâya kalkışamayacakdır.
İşbu mukâvelenâme Dersaâdet'de nüshateyn (iki nüsha) olarak târîhinde te'âtî kılınmışdır.[129]

[129] BOA., **Y.A.HUS.,** 481/110(R. 17.IX.1320/M. 30.X.1904).

Ek 10: Selanik Limanı'nın Gayr-i Safi Geliri, 1891(Kuruş)

1. Tarife			
Palamara Bağlama Hakkı	**Ton**	**Resim**	**Gelir**
Kıyıya palamara atan gemi sayısı	533.226	"6/40"	79.984
Limana demir atan gemi sayısı	1.241.936	"3/40"	93.400
Toplam			173.384
2. Tarife			
Başlık, Değerli Eşyalar			
Toplam değer: 1.500.0000 Kuruş			
Gelir: 300x 5 = 1.500 Kuruş			
3. Tarife			
Araba Türü Araçlar			
Normal Araba	**Araba**	**Resim**	**Gelir**
	250	5	1.250
	23	30	690
Toplam			1.940
4.Tarife			
At, sürü hayvanları ve kanatlı hayvanlar			
	Hayvan	**Resim**	**Gelir**
At ve Beygir	371	10	3.710
İnek ve Öküz	662	5	3.310
Domuz ve Köpek	52	5	260
Koyun	54.455	2	104.910
Yumurta (bin)	330	3	990
Toplam			113.180
5. Tarife			
Malların Giriş-Çıkışı			
(1000 Kg)			

Sınıf	**En büyük tarife**			**Orta ölçekteki tarife**			**En küçük tarife**		
	Ton	**Resim**	**Gelir**	**Ton**	**Resim**	**Gelir**	**Ton**	**Resim**	**Gelir**
1. Sınıf	78.105	45	3.514.725	78.10	15	1.171.625	78.105	30	2.434.150
2. Sınıf	40.032	20	800.640	40.03	10	400.325	40.032	15	600.480
3. Sınıf	177.905	15	2.666.575	177.905	5	889.525	177.905	10	1.779.050
Toplam	296.042	80	6.983.930	296.042	30	2.461.470	296.042	55	4.722.680

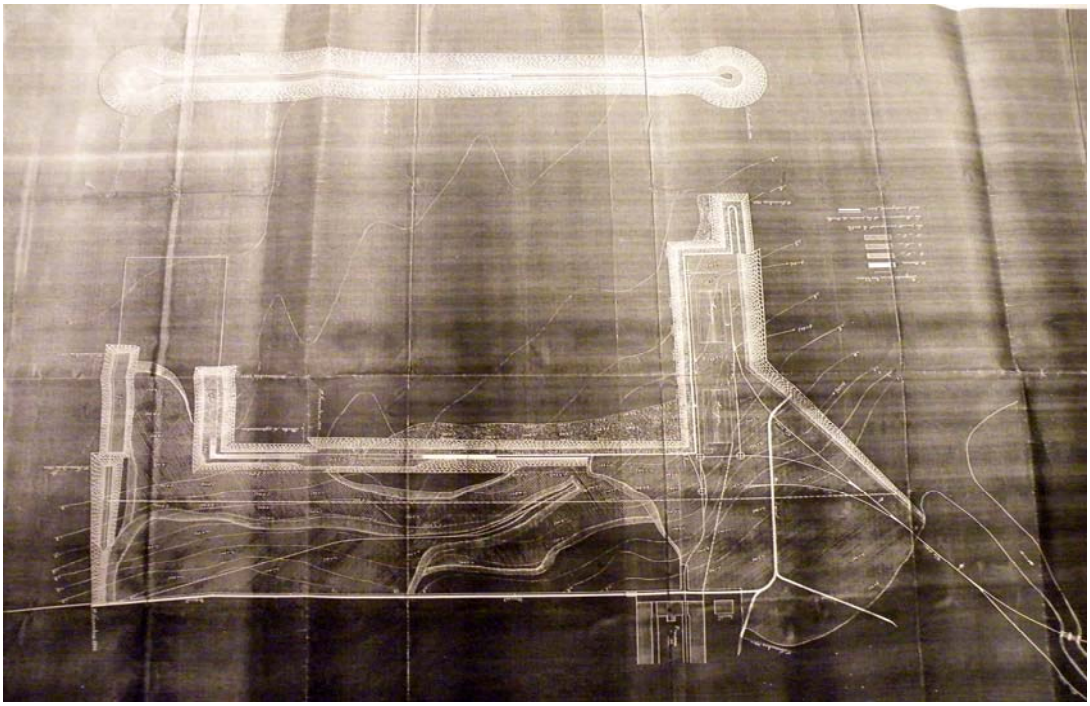
Selanik Limanı'nın Gayr-i Safi Geliri(Devam)

Gelirin Genel Toplamı				
İstanbul Tarifeleriyle Gelir				**İzmir Tarifesiyle Gelir**
Tarife V ile				
	En Fazla	**En Az**	**Ortalama**	
I. Tarife	173.384	173.384	173.384	
II. Tarife	1.500	1.500	1.500	
III. Tarife	1.900	1.900	1.900	
IV. Tarife	113.180	113.180	113.180	
V. Tarife	6.983.930	2.461.470	4.722.680	
Toplam (Kuruş)	7.273.894	2.751.434	5.012.644	2.452.455
Toplam (Türk Lirası)	72.739	27.524	50.126	24.525
Toplam (Fransız Frangı)	1.658.449	627.319	1.142.873	559.170

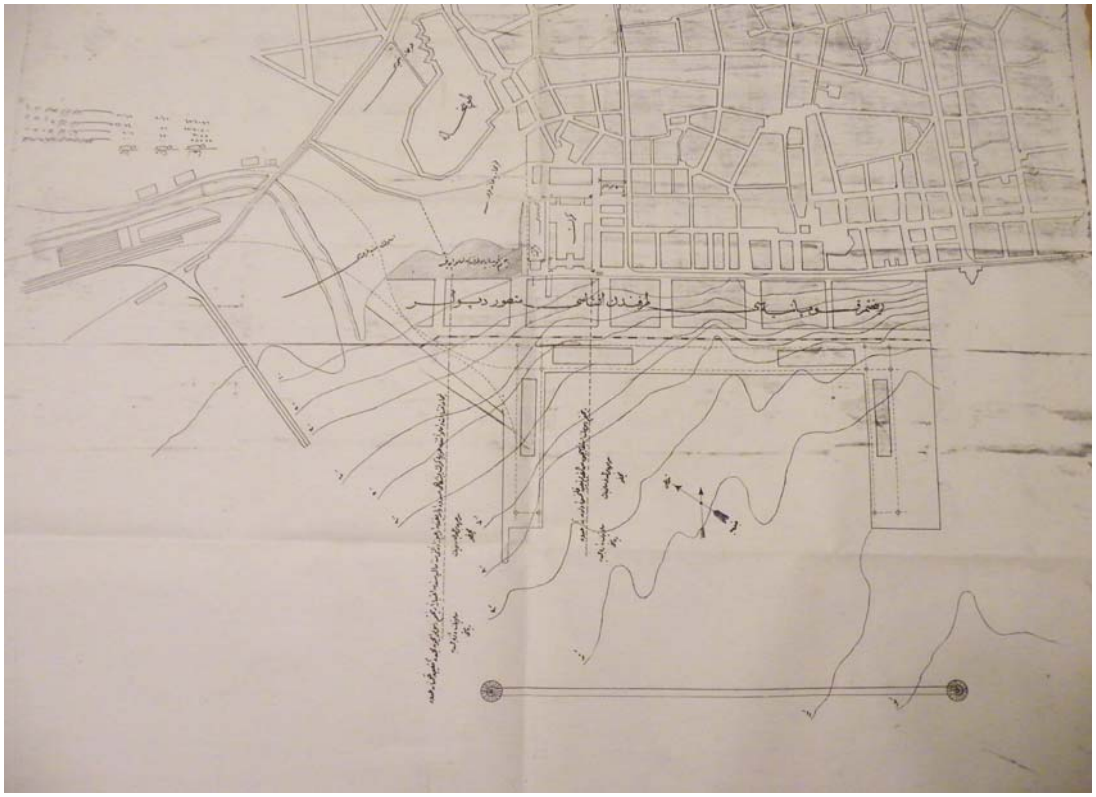
Kaynak: BOA. **HH.THR,** 209/55, lef 29, vr.2b(M. 9.V.1893).

Ek 11: Liman İnşasıyla İlgili Belgeler

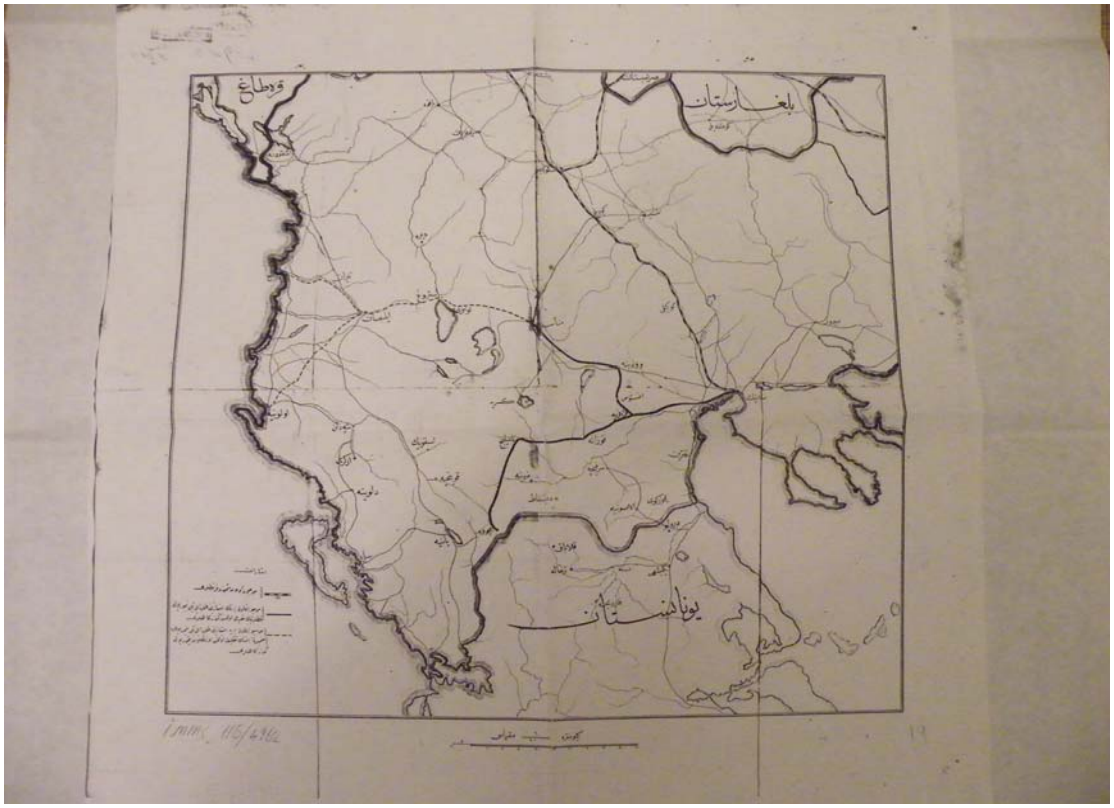
Resim 1: Selanik Rıhtım Plânı 1869



Resim 2: Selanik Limanı Rıhtım ve Dalgakıran Planı



Resim 3: Selanik Limanının ve Şehrin Krokisi

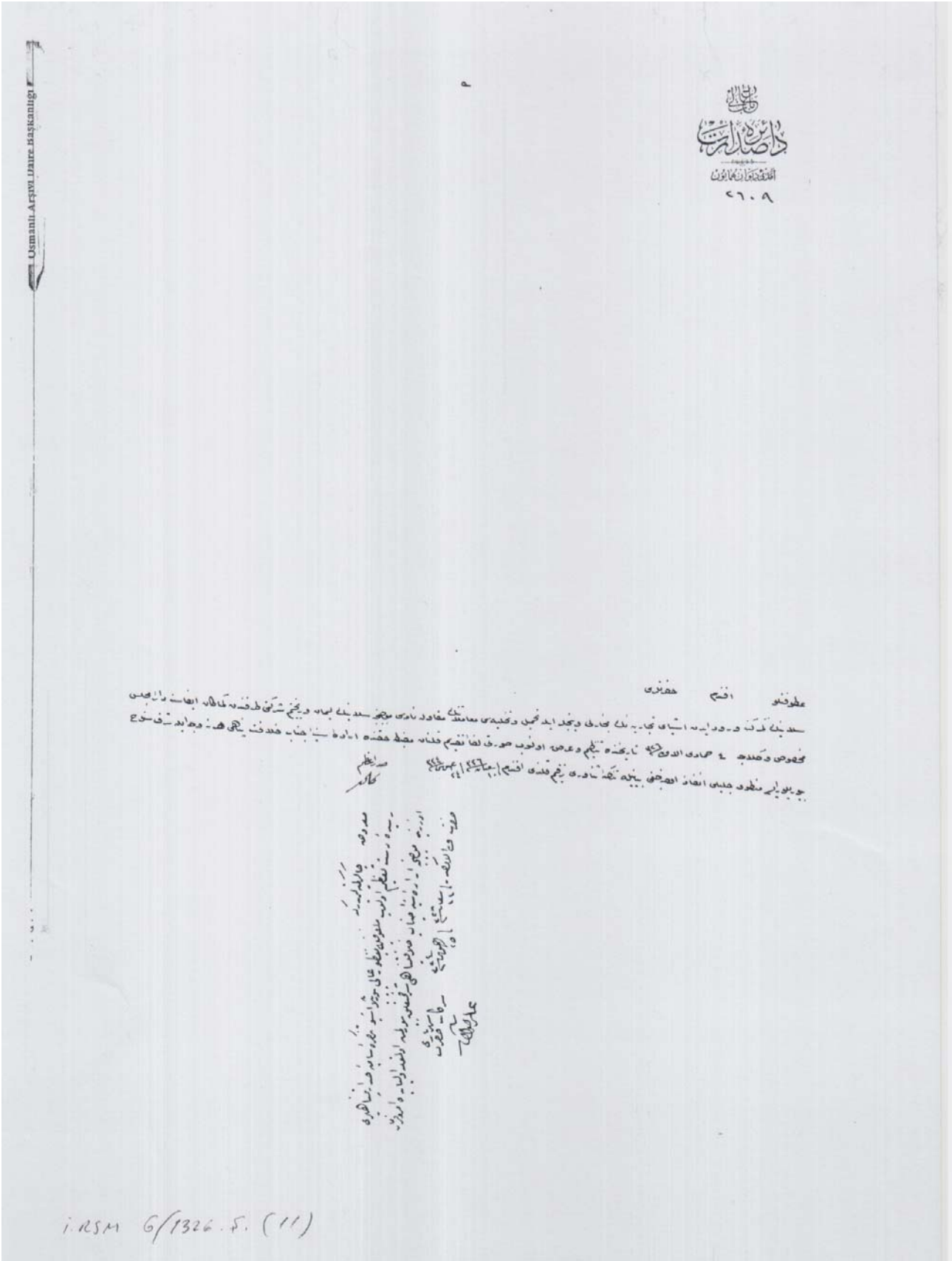


Resim 4: Selanik'i Çevresine Bağlayan Demiryolları

Resim 5: 1914 Yılında Selanik Rıhtımı

Resim 6: Beyazkule ve Rıhtım

Resim 7: Günümüzde Selanik



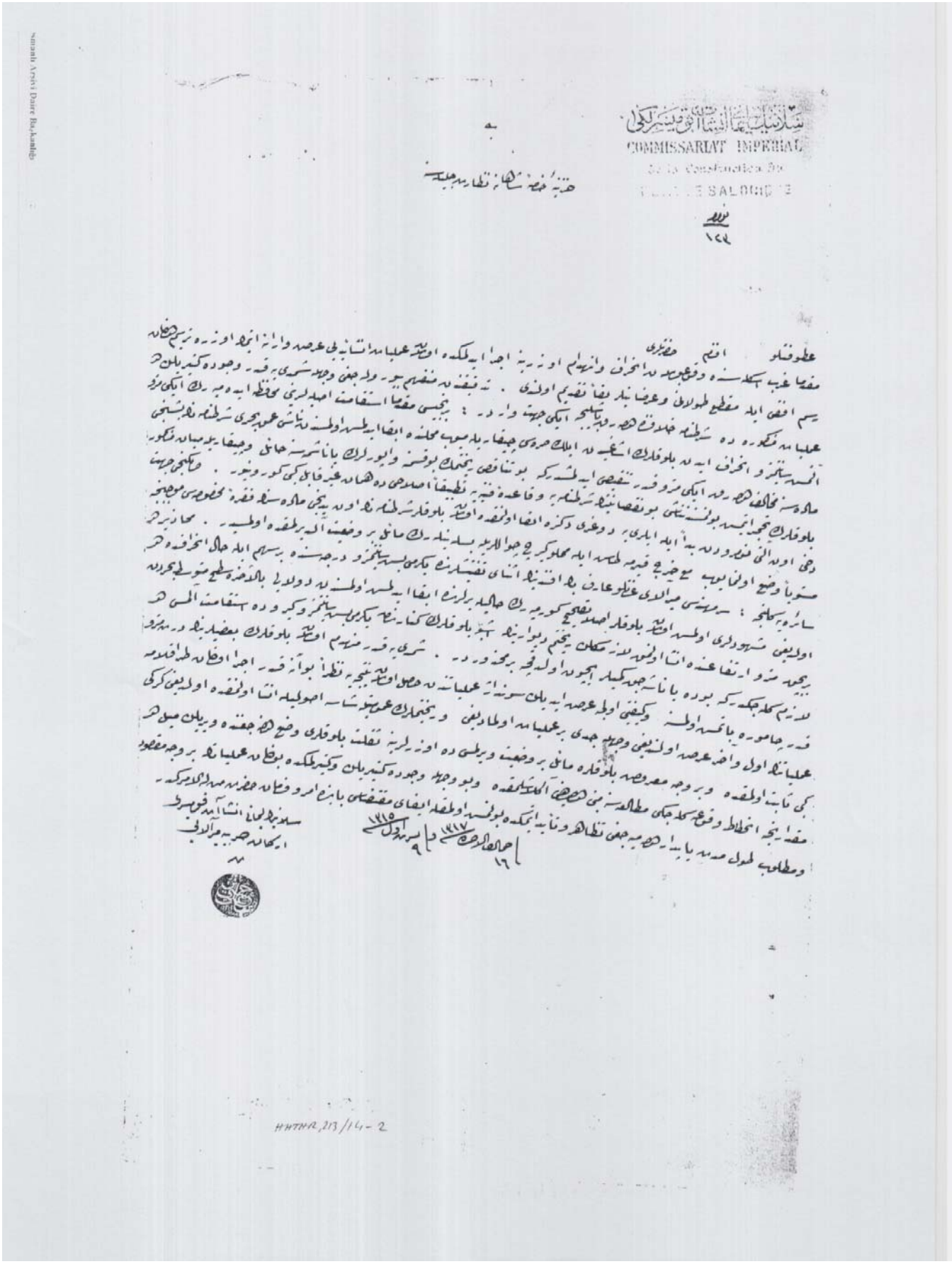
Belge 8: Selanik Limanı’ndaki buharlı vinçlere dair bir irade-i seniyye.

Belge 9: Selanik Rusûmat Dairesi'yle ilgili bir irade-i seniyye.

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı

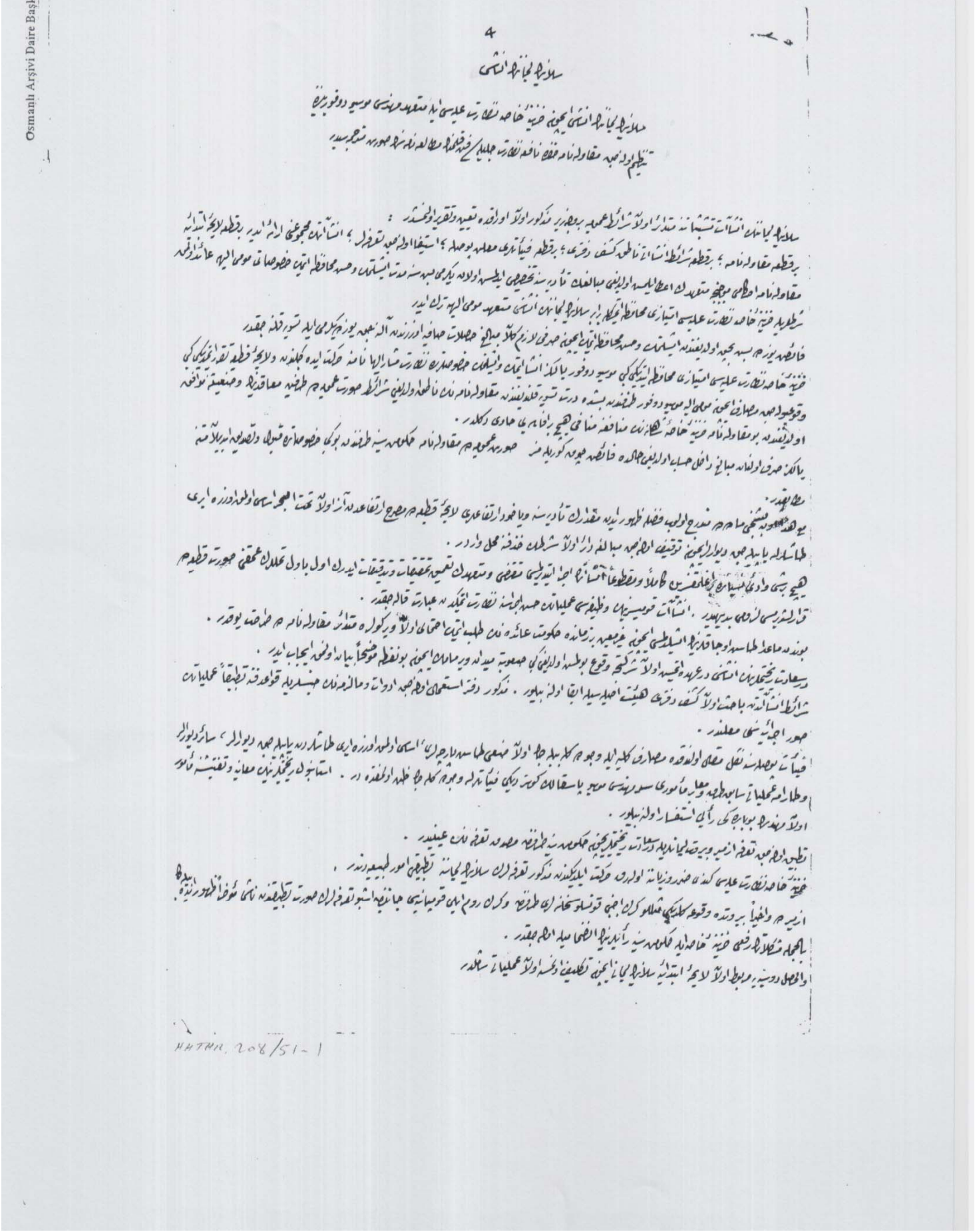
Belge 10: Hazine'den Liman İnşaat Komiseri Horasan Efendi'ye gönderilen bir yazı.

Belge 11: Emlak Komisyonu’nun Şark Demiryolları’yla ilgili bir mütalaası.



Belge 12: Liman İnşaat Komiserliği'nden Hazine-i Hassa'ya gönderilen bir yazı.

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı



Belge 13: Nafi'a Nezareti'nin Mösyö Dufour'un mukavele taslağıyla ilgili görüşü.

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı

N: 168

Matériel arrivant pour la construction du Port de Salonique par vapeur "Ocalia Coppia" de la Cie Fraissinet.-

Articles	Désignation des objets.-	Poids et Nombre			
14 Etat 14	Acier pr outils de barre à mine	Kgs.- 40	عدد 40	آلات مخصوصه جبلیات	14
22 Etat 45	Fers ronds.-	393	٢٩٣	یوار یوده دمیر	٤٥
85	Zinc en feuilles.-	544	٥٤٤	یاپراق چینقو	٨٥
94	Cuivre en fil.-	30	٣٠	باقرتل	٩٤
32 Etat 63	Étonjoir gondronnés.-	210	٢١٠	قالافاته ایچون قطران اوستوب	٦٣
66	Étoupe bruts et non karandés.-	90	٩٠	چیماطه ایچون هام چوموه	٦٦
75	Feutre gondronné.-	170	١٧٠	قطرانلو کیه	٧٥
127	Pointes diverses en fer.-	200	٢٠٠	تخوم قازیه	١٢٧
163	Tire-fonds divers.-	100	١٠٠	داغلمکده مخصوص ویدا (تیرفوند)	١٦٣
42 Etat 51	Manches diverses pr outils.-	Nombre 300	عدد ٣٠٠	آلاته وادواته ایچون متنوع صاپ	٥١
55 Etat 2	Amiante en corde.-	Kgs. 6	6	ایپ ایپانته	٢
62 Etat 4	Caoutchouc en corde.-	17	١٧	ایپ قاوچوق	٤
78 Etat 2	Clous en zinc ou zinqués.-	50	٥٠	چینقوده یاخود چینقولانمش انکسر	٢
8	Cordages.-	438	٤٣٨	حبلات	٨

Salonique, le 28 Octobre 1899.-

SOCIÉTÉ OTTOMANE
DE CONSTRUCTION DU PORT
DE SALONIQUE

L'Ingénieur Directeur des Travaux

M. Doll

ΠΗΤΗΣ, 213/23-8

Belge 14: Liman inşası için gerekli malzemenin gümrüksüz ithalini gösteren belge.

3

(itiraat)

Port de Salonique

Demande de l'Entreprise relative aux carrières

La Direction des Domaines Impériaux de Salonique transmet au Ministère une lettre de Mr. l'ingénieur représentant l'Entreprise du port par laquelle ce dernier déclare devoir extraire la pierre des environs de Cheikh-Sou, et prie la Direction de Salonique d'empêcher qu'il soit délivré des permis d'extraction de pierres à des tiers.

Nous estimons que pour donner suite à cette demande l'entreprise devra au préalable présenter, conformément à l'art. 19 de la Convention les plans des terrains qu'elle compte acquérir ou occuper temporairement pour ses carrières.

Aucune démarche de ce genre ne peut être faite tant que les plans parcellaires ne seront pas approuvés.

Compte le 16 8bre 312/26

G. Arto

BAŞVEKALET

HH7HA, 210/5-3

Belge 15: Şeyhsuyu taşocaklarının şirkete tahsisine dair inşaat şirketinin vâki talebi.

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı

SOCIETE OTTOMANE
DE CONSTRUCTION DU PORT DE
SALONIQUE

Constantinople le 21/6 Mars 1901.

1316. Şubat 21

N° 75

82

218/23

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Ministère en date du 7/20 Février.

S'il n'a pas été fait mention, dans les tarifs dressés par notre Direction à Salonique, de la location de bouées, c'est qu'il n'en a pas été prévu au Cahier des Charges, et avec raison, attendu que des bouées seraient une gêne pour les manoeuvres des bateaux, eu égard aux dimensions restreintes du port.

Quant à la location des magasins et hangars, nous avons pensé que cette question pourrait être utilement réglée avec celle des transports entre les quais et les stations, qui doit faire l'objet d'une entente entre la Liste Civile et les Sociétés de chemins de fer, lesquelles ont, aussi, leurs tarifs de dépôts dans leurs halles à marchandises. Il ne nous parait donc pas que ces questions puissent empêcher Votre Ministère de terminer l'examen des tarifs que nous lui avons présentés il y a plus de dix mois. Au surplus, notre Directeur à Salonique est à la disposition de Mr. le Commissaire Impérial pour examiner et décider avec lui tous les points de détail en temps opportun. Nous rap-

A Son Excellence
O H A N N E S Effendi S A K I Z
Ministre de la LISTE CIVILE
Constantinople

Belge 16: Liman İnşaat Şirketi'nin Hazine-i Hassa Nazırı'na gönderdiği bir yazı.

ÖZ GEÇMİŞ

1963 yılında Trabzon Çaykara'da doğan Selahattin Bayram, İlkokulu Çaykara'da, Orta öğrenimi Samsun'da tamamladı. 1989'da Marmara Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi'nden, 2003'te de Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden mezun oldu. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Bilim Dalında " Havâs-i Refî'a Mahkemesi 345 Nolu Kadı Siciline Göre 1803-1812 Tarihlerinde Eyüp Kazasının Sosyal ve Ekonomik Yapısı" adlı çalışmasıyla yüksek lisans (1995), aynı bölümde "Osmanlı Döneminde Selanik Limanı (1869-1912)" isimli teziyle de doktora (2009) yaptı.

1992'de Milli Eğitim Bakanlığı'nda başladığı öğretmenlik görevine halen devam etmektedir. Toplam Kalite Yönetimi, Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme, Evin Okula Yakınlaştırılması ve Değişen Anne-Baba Rolleri alanlarında Formatör Öğretmen sertifikaları vardır.

Almanya Berlin Sprachschule ve Sprachkurs in Karlsruhe'de altı aylık süreyle Almanca dil kurslarına katılıp B1 sertifikası aldı (2007). Almanca'nın yanı sıra Arapça da bilen yazar evli ve üç çocuk sahibidir.