

TAKSİM-KABATAŞ FUNİKÜLER HATTI ve YÜZ YIL ÖNCEKİ FUNİKÜLER İMTİYAZI TEKLİFLERİ

*Ali İhsan ÖZTÜRK**

Funiküler, daha çok yüksek eğimli yerlerde ve çok uzun olmayan mesafeler arasında çalışan, belli bir merkezdeki motorun gücüyle hareket eden halatla çekilen raylı toplu taşıma ünitesi anlamında kullanılmaktadır.¹

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından, Taksim-Kabataş arasında funiküler hattı inşa işi, yaklaşık 13 Trilyon + 10 Milyon ABD Doları yani toplam olarak 28 Trilyon TL (19 Milyon ABD Doları) bedelle Ocak 2002'de ihaleye verilmiştir. İhale sözleşmesine göre işin inşaat süresi 18 aydır. İhale Yapı Merkezi İnşaat San. A.Ş. ile Doppelmayr Tramways Ltd. konsorsiyumuna verilmiş olup, funiküler aracı temin, cer motorları ve halat ve tekerlek temini ve montajı işleri ile detaylı tasarım ve uygulama projeleri hizmetleri yabancı firma tarafından, diğer işler yerli firma tarafından yerine getirilecektir.² Proje maliyeti yukarıdaki rakama dahil olmayıp, tesisin toplam 30 Milyon ABD Dolarına malolacağı ifade edilmektedir.³

Sistemin kapasitesi 7.500 yolcu/saat/yön olduğu belirtilmektedir.⁴ İki yönde sistemin bir saatlik yolcu taşıma kapasitesi 15.000 kişi olmakla birlikte, yaklaşık 18 saat faaliyet göstermekte olan bu tür toplu ulaşım sistemlerinin günün her saatinde aynı yoğunlukta yolcu taşımaları sözkonusu olmadığından, bu kapasiteye göre sistemin işletme gelirleri hakkında bir tahmin yapmak sözkonusu olamamaktadır.

Bu funiküler hattının tamamlanmasıyla, Taksim ve Kabataş gibi iki ana aktarma istasyonu birbirine entegre olacaktır. Böylece, İstanbul kent içi deniz

* Dr. Av., İstanbul Büyükşehir Belediyesi Teftiş Kurulu Başkanlığı.

¹ Fransızca'da funiculair, İngilizce'de funicular. Bkz. Larousse Fransızca Sözlük, Redhouse İngilizce-Türkçe Büyük Sözlük.

² İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Teknik İşler Müdürlüğü Bilgi Notu.

³ İBB, *İstanbul Bülteni*, Yıl: 9, S. 163, Aralık 2002, s.: 14.

⁴ A.g.e.

ulaşımında önemli bir merkez olan Kabataş iskelesi, aynı zamanda yine inşaatı devam etmekte olan Eminönü-Kabataş tramvay hattıyla, İstanbul tramvay sistemiyle entegre olmasının yanında, metroyla da buluşmuş olacaktır.

Bu makalede, funiküler inşaatı vesilesiyle, geçen yüzyılın başında gündeme gelmiş olan, imtiyaz usulüyle funiküler hattı inşa ve işletme teklifleri incelenecektir. Bu kapsamda, son zamanlarda Yap-İşlet-Devret modeli olarak tekrar gündeme gelen, imtiyaz usulüyle bu tür altyapı işleri yapımının değerlendirilmesi düşünülmektedir.

Bilindiği gibi, kamu hizmetlerinin imtiyaz usulüyle özel kişilere gördürülmesi, XIX. yüzyılda çok yaygın bir uygulamaydı. Başta İstanbul olmak üzere, bazı Osmanlı metropol kentlerinde, altyapı ve ulaşım gibi birçok kamu hizmetleri imtiyaz usulüyle özel sektörece yürütülmekteydi.⁵ Son zamanlarda, Yap-İşlet-Devret modeli adıyla gündeme gelmiş olduğu görülen, kamu hizmetini özel kişilere gördürme usulü, aslında kamu hizmeti imtiyazından başka bir şey değildir.⁶ Bu usul, bayındırlık inşaatını (yatırımını) kapsayan bir kamu hizmetinin, özel sermaye tarafından kurulup, işletmenin kâr ve zararı işletmeciyeye ait olmak üzere, belli bir süre işletildikten sonra işletmenin tüm tesisleriyle beraber, bedelsiz olarak kamu yönetimine (hükümete) devredilmesi şeklinde tanımlanabilir.⁷

İstanbul'un Beyoğlu yakası, XIX. yüzyılda hızlı bir büyüme gelişme süreci yaşamaktaydı. Bu gelişme, hem nüfus artışı, hem surların yıkılmasıyla fiziki olarak genişleme, hem de devletin yaptığı yatırım ve reformlarla bu gelişmeye katkıda bulunmasıyla oluşmuştur.⁸ Rumeli, Anadolu ve adalardan, bu yüzyılda İstanbul'a yoğun göç dalgaları yaşanmıştır.

Bölgenin gelişmesinde, başta su olmak üzere devletin yapmış olduğu yatırımlar da önemli rol oynamıştır. Bu anlamda, 1732'de I. Mahmut tarafından Bahçeköy su şebekesinin yapılmasıyla Beyoğlu bölgesine bol miktarda su vermeye başlanmış, II. Mahmut tarafından 1839'da yaptırılan *Bend-i Cedid* ile

⁵ Bkz.: Turgut TAN, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları." *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi (SBFD)*, C. XXII, S. 2, 1967, s. 285-326. Lütüf DURAN, "Yap-İşlet-Devret"; *SBFD*, C. XLVI, S. 1-2, 1991, s. 151. Ayrıca bkz.: A. İhsan ÖZTÜRK, *Osmanlıdan Cumhuriyete İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları*, (İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2003).

⁶ DURAN, a.g.m, s. 150. Turgut TAN, "Kamu Hizmeti İmtiyazından Yap-İşlet-Devret Modeline", *SBFD*, C. XLVII, S. 3-4, Haziran-Aralık 1992, s. 325.

⁷ DURAN, a.g.m, s. 150.

⁸ Mustafa CEZAR, *XIX. Yüzyıl Beyoğlu'su*, İstanbul, Akbank Yay, 1992, s. 4-5

bölgeye verilen su önemli ölçüde artmıştır.⁹ Böylece yoğun yerleşim için gerekli en temel altyapı tamamlanmış olmaktadır. Sosyo ekonomik gelişmişliği, tramvay, basınçlı su, havagazi gibi bir çok hizmeti öncelikle İstanbul'un bu yakasında bir ihtiyaç haline getirmektedir.

Bu arada kıyı şeridinden tepelere doğru yeraltından tünel ve funiküler sistemleri yapılması gündeme gelmiştir. Bugün de mevcut olan Tüneldeki asansör tipi, halatla çalışan demiryolu sisteminin tercih edilmesinin bir nedeni, Karaköy ve devamındaki Boğaziçi sahil boyundan, Beyoğlu tepelerine doğru yamaçların oldukça dik olması, yani eğimin normal raylı taşımacılığa izin vermeyecek ölçüde yüksek olmasından kaynaklanmaktaydı. Örneğin Bugünkü Tünelin altından geçtiği Yüksekaldırım Caddesi % 24 gibi yüksek bir eğime sahip bulunmaktaydı.¹⁰ Bir diğer neden de halatla çekilen bu tür tünel sistemlerinde, buhar makinesi tünel dışında bulunduğundan, tünelin içinde insan sağlığına zararlı gaz bulunmamaktaydı.¹¹

Topografyasındaki bu elverişsizlik nedeniyle, İstanbul'da metro projeleri uzun süre tartışılmıştı. Bu yüksek eğim nedeniyle, İstanbul'la ilgili metro projelerinde lastik tekerlekli yada dişli tekerlekli(kremayerli) sistemler önerilmekteydi. Örneğin *Henry Prost*'un metro projesi teklifinde, Tünel, Karaköy, Taksim ve Eminönü-Beyazıt arasındaki kot farkı nedeniyle, helezonlu bir güzergah yada dişli tekerlekli sistem önerilmekteydi.¹² Yine 1952 yılında *Société Générale de Traction et d'Exploitations*'un, Mecidiyeköy-Beyazıt metro projesinde de lastik tekerlekli vagon sistemi önerilmekteydi.¹³

Bu arada İstanbul için hazırlanan en eski tarihli metro projesi olduğu ifade edilen Eugene-Henri Gavand'ın 1876 yılında hazırlamış olduğu metro projesinde de bu engebeli yapı nedeniyle, bir çok noktanın tünellerle aşılması öngörülmektedir. Bu proje içerisinde beş adet tünel olduğu görülmektedir.¹⁴

Bilindiği gibi, bu coğrafi yapı nedeniyle inşa edilen ve 1874 yılında hizmete açılan Galata-Beyoğlu Tüneli, funiküler tipi bir raylı sistemdir ve dünyanın ikinci en eski yer altı taşıma (metropoliten) ünitesidir.¹⁵

⁹ A.g.e, s. 22.

¹⁰ ENGİN, s. 23.

¹¹ A.g.e, s. 20-21.

¹² Ahmet KESKİN, "Metro", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı yayını, 1995, C. V, s. 413.

¹³ A.g.m, s. 414.

¹⁴ Orhan ERİNÇ, "92 Yıl Önce İstanbul Metrosu Çalışmaları ve Yeni Liman Projesi", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 7, Nisan 1968, s. 48.

¹⁵ Zeynep ÇELİK, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti; Değişen İstanbul*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay. 1986, s. 81, dipnot: 71. Vahdettin ENGİN, *Tünel*, İstanbul, Simurg, 2000, s. 14.

Gavand'a verilen, Tünel'in imtiyaz fermanında, "...Galata tarafı İstanbul'un ticari muamelelerine mahsus bir yer olduğundan çevresindeki mevkiler arasında mevcut yol ve sokakların sayemde tanzim edilip, genişletilmesi ve nakliyat ile geliş-gidişin kolaylaştırılıp çabuklaştırılması için Galata'dan Beyoğlu'na öyle bir yer altı yolunun inşaaı halkça ve ticaretçe istenen kolaylığı vücuda getireceği cihetle ve imtiyaz müddeti bu fermanımdan itibaren ancak 42 yıl olmak üzere bu tünelin açılmasıyla demiryolunun yapılması ve bunun hasılatından devlet hazinesine yüzde birbuçuk resim verilmesi ve müteahhidin devletimden hiçbir suretle hiçbir türlü zarar ve ziyan iddiasına selahiyeti olamaması... irademe uyduğundan... evvelce anılan şartlar ve tayin edilen imtiyaz müddeti ile...adı geçene verildi..." denilmektedir.¹⁶

Tünelin kazançlı bir yatırım olduğu görüldükten sonra, henüz imtiyaz süresi bitmeden, Tüneli işletmek üzere, Hükümet açısından daha elverişli koşullar içeren teklifler gelmekteydi. Öncelikle 1893-1894 yıllarında Tünel Şirketi tarafından, imtiyazın uzatılması için teklifler gelmiş, ancak reddedilmişti.¹⁷

1896 tarihinde tüneli işletmekte olan şirket tekrar imtiyaz süresinin uzatılmasını istemiş, ancak bu istek de Hükümet tarafından uygun karşılanılmayarak, imtiyazın isteklisine ihale edilmesine karar verilmişti.¹⁸ Bu tarihten sonra tüneli işletme imtiyazını (aslında hukuken iltizam niteliğinde) almak isteyenler başvuruda bulunmaya başlamış, 1897 yılında Necip Melhame¹⁹ adlı bir kişi işletme için başvuruda bulunmuş, ancak şirket şartnamenin 30. maddesine dayanarak rüçhan hakkı olduğunu ileri sürmüştü.²⁰

1908 yılında, Beyoğlu ve Taksim civarına, Tünel tarzında yeni funiküler tesisleri yapımı için, imtiyaz teklifleri gelmişti. Bu tekliflerden üçü;

-Salıpaazarı-İstiklal Caddesi Funiküler hattı,²¹

-Fındıklı-Ayaspaşa, yada Kabataş-Taksim funiküler hattı,

¹⁶ (Vurgular bize ait. AlÖ) Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA) BEO. A.DVN.NMH, 19/2. Bkz.: O. Nuri ERGİN, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, İstanbul, İBB yay, 1995, C. V, s. 2489 ve ayrıca ERGİN, a.g.e, s. 26.

¹⁷ ERGİN, a.g.e, s. 77 ve ÖZTÜRK, a.g.e, s. 149.

¹⁸ BOA, MV. 91/34.

¹⁹ Necip Melhame (Paşa), *Meclis-i Ticaret* reisiydi. *Salname-i Devlet-i Aliye-i Osmaniye*, Yıl: 1324, s. 462. Ancak Tünel imtiyazını talep eden kişinin Paris sefaretü Müsteşarı Necip Melhame olduğu belirtilmektedir. ERGİN, a.g.e., s. 77.

²⁰ BOA, Y..PRK.AZJ. 35/98. ÖZTÜRK, a.g.e, s. 149-150.

²¹ BOA, T.NFİ. 1364/22-1.

-Eminönü-Beyazıt (Bugünkü İstanbul Üniversitesi Girişi) arasında funiküler hattı inşa ve işletmek üzere imtiyaz talep eden tekliflerdi.

Salıpazarı-İstiklal caddesi arasında funiküler hattı tesisi için verilen imtiyaz teklifinin sahibi, Agence Générale l'ANHARD & LEVASSOR, *l'Anhar ve Lavassor Otomobil Müessesat-ı Memalik-i Osmaniye Umum Acentası Abdullah Bin İyad ve Şürekası* idi.²²

-Teklife göre imtiyaz süresi en az elli yıl olmalıydı,

-Teklifte, işletmecinin *Salıpazarı-Beyoğlu Osmanlı Funiküler Şirketi* adını alması önerilmekteydi,

-Funiküler hattının en yüksek rakımlı noktasında (İstiklal Caddesi) buhar gücüyle çalışan makine dairesi inşa edilecek ve vagonlar demir raylar üzerinde hareket edecekti,

-İşin teminatının hemen sözleşme aşamasında ödenmesi teklif edilmekteydi.²³

Eminönü'den Beyazıt'ta Harbiye Nezareti (Bugünkü İstanbul Üniversitesi merkez binası) önüne uzanan funiküler hattı tesisi için verilen imtiyaz teklifinin sahipleri ise, Hasan Tahsin Bey²⁴ ile ortağı Mösyö Karol idi. Fransa ve Belçikalı sermaye grubundan oluşan bir sendika tarafından bu proje desteklenmekteydi. Hatta projenin asıl sahibi sendika olup, imtiyaz teklifinin sahiplerini aracı olarak seçtikleri tahmin edilmektedir. Zaten bu tür imtiyazların verilmesinde, saraya yakın kişilerin aracılık pozisyonunda buldukları, İmtiyazlar genellikle gerçek kişilere verildikten sonra, kurulan bir şirkete devredildikleri görülmekteydi.²⁵

-Bu teklife göre imtiyaz süresinin 60 yıl olması istenmekteydi.

-Bu projenin de tünel tarzında bir funiküler sistemi olarak inşa edilmesi öngörülmekteydi.²⁶

²² BOA, T.NFİ. 1364/22-4.

²³ BOA, T.NFİ. 1364/22-1.

²⁴ 1887 yılında Yedikule gazhanesi ve İstanbul bölgesi havagazı imtiyazını alan Hasan Tahsin adının Müstear isim olduğu belirtilmektedir. ERGİN, a.g.e., C. V, s. 2636. Yine 1901 tarihinde İstanbul'da inşası kararlaştırılan yün mensucati imtiyazının yabancılarla aynı şartlar altında otuz yıl süreyle kendisine verilmesini talep eden Hasan Tahsin adlı kişinin aynı kişi olup olmadığı bilinmemektedir. BOA, Y..PRK.AZJ., 36/33. ÖZTÜRK, a.g.e, s. 218.

²⁵ ÖZTÜRK, a.g.e, s. 254.

²⁶ BOA, T.NFİ. 1368/20.

Diğer bir funiküler hattı imtiyazı teklifi de, Fındıklı-Ayaspaşa yada Kabataş-Taksim arasında funiküler hattı kurulması konusunda alternatif hatlar öngören projeydi. Buhar gücüyle çalışması düşünülen bu funiküler sisteminin,

- Taksim-Kabataş ya da,

-Fındıklı-Ayaspaşa istikametlerinden hangi hatta yapılacağı tercihi hükümete bırakılmaktaydı.²⁷

Salıpazarı'ndan Beyoğlu İstiklal Caddesi'ne Elli yıl süreyle, buhar kuvvetiyle çalışan funiküler hattı kurup işletmek üzere imtiyaz teklifi verilmesinden sonra, Galata-Beyoğlu Tünel Şirketi, imtiyaz şartnamesinin otuzuncu maddesi hükmüncü bu konuda rüçhan hakkı (tercih hakkı) bulunduğundan bahisle, Bakanlığa itirazda bulunmuştu. Bunun üzerine Nafia Nezareti tarafından Şehremaneti'ne, funiküler ile ilgili teklif değerlendirilirken, Tünel Şirketi'nin hukukunun da gözönüne alınarak değerlendirme yapılması hususunda bir yazı yazılmıştı.²⁸

Tünel Şirketi'nin bahsettiği, Tünel imtiyazıyla ilgili, Mösyö Gavand ile Nafia Nezareti arasında düzenlenmiş bulunan 1869 tarihli şartnamenin 30. maddesi şöyleydi: "*Beyoğlu ile Galata arasında bir güne yol veyahut şose inşası için ruhsat verildiği takdirde sahib-i imtiyazın ol bâbda tazminat iddiasına hakkı olmayacak ve ancak mezkur demiryolun hatt-ı mütevassıtından itibaren ikişer kilometre mesafe dahilinde veyahud İstanbul'da bu türlü sabit makine ile cer olunur bu nevi bir demiryolu inşasına ruhsat veyahut imtiyaz i'ta buyurulduğu halde sahib-i imtiyaz ol babda şerait-i mütesaviye ile hakk-ı rüçhane malik olacaktır.*"²⁹

Görüldüğü gibi, Karaköy-Beyoğlu Tünelinin orta hattından itibaren iki kilometre uzaklığa kadar olan alanda yada İstanbul'da sabit makine ile hareket ettirilen demiryolu için ruhsat yada imtiyaz verilmesi halinde, Tünelin imtiyaz sahibi, eşit koşullar altında rüçhan hakkına sahip olacaktı. *Sabit makine ile çalışan demiryolu* kavramından ne anlaşılması gerektiği ise daha sonra tartışma konusu olacaktı. Burada incelenen funiküler sisteminin, anılan şartnamedeki bu kavrama uygun olduğu görülmektedir. Yani buhar kazanlarıyla çalıştırılan motor gücüyle hareket eden halatla çekilen, asansör tipindeki demiryolu taşıma sistemleri buradaki tanımlamaya uygun düşmekteydi. Ancak, aynı Tünel Şirketi'nin, daha önce hayvan gücüyle (atla) hareket ettirilen İstanbul tramvaylarının, imtiyazlı şirketin müracaatı üzerine elektrikli tramvaya

²⁷ BOA, T.NFİ. 1364/22-3.

²⁸ A.e.

²⁹ ERGİN, a.g.e, C. V, s. 2498.

dönüştürülmesiyle ilgili proje ve sözleşme gündeme geldiğinde de, aynı gerekçeyle, İstanbul genelinde bu tür demiryolu işletme konusunda rüçhan hakkı olduğunu ileri sürecek, fakat bir sonuç elde edemeyecekti.³⁰

Bu durum, özellikle yabancı sermaye ile işletilen kamu hizmetleriyle ilgili sözleşme taslakları hazırlanırken ileriye iyi görebilme konusunda hassasiyet gösterilemediği, imtiyaz dağıtırken acelecilik yapılması nedeniyle, sonradan uzun ve faydasız yakınmalara sebebiyet verildiği şeklinde değerlendirilmektedir.³¹

İncelediğimiz funiküler imtiyazı tekliflerinin başarıya ulaşamamasının nedeni, öncelikle, Tünel Şirketinin rüçhan hakkı iddiasında bulunması ve tazminat talep etme ve diplomatik himaye endişesiydi. Çünkü bu şirket İngiliz hukukuna tabi bir şirket olduğundan, sürekli İngiliz hükümetinin müdahalesine yolaçmaktaydı. Yüzyılın başında, hükümet için daha elverişli koşullarda Necip Melhame'nin Tünel imtiyazını istemesine rağmen sonuçta Tünelin iltizamla işletilmesi işinin yine aynı şirkete verilmiş olması da bunu gösteren en somut örnektir. Padişah Abdülhamit'in, yabancı müdahalesini icap ettirecek her türlü girişimden sakınma politikası sonucunda, Şehremaneti ve Nafia Nezareti'nin topu birbirlerine atması suretiyle, bu girişimlerden sonuç alınamamıştır.

SONUÇ

Bugün Yap-İşlet-Devret modeli olarak anılan, kamu hizmeti imtiyazı usulüyle bazı kamu hizmetlerinin inşa ve işletilmesi, kamu kesimi tarafından hiçbir maliyet yüklenilmeden yatırım yaparak, kamu kesimi açısından finansman güçlüklerini aşmada yeniden kullanılabilir bir usuldür. Hatta işletme gelirlerinden kamuya bir pay ayrılmak suretiyle, bu tür girişimlerden kamu geliri sağlamak da mümkün olmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğundan kalan ve halen kullanılan Tünel bu modelle kazanılmış bir tesistir. Tesisin inşası için gerekli istimlakler de dahil olmak üzere, tüm harcamalar imtiyaz sahibi tarafından yapılmış ve belli bir süre işletildikten sonra Belediyeye devredilmiştir. İncelemiş olduğumuz funiküler imtiyazı teklifleri gerçekleşmiş olsaydı, bugün Taksim-Kabataş funiküler hattının inşası için yapılması gerekli 30 Milyon Dolar harcamanın yanında, tesisler için o günün şartlarında gerekli istimlakler de imtiyazcı tarafından yapılacak, yani belediyeye bedelsiz olarak sağlanmış olacaktı. En az elli yıl

³⁰ Çelik GÜLERSOY, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul, 1989, s. 43.

³¹ TAN, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancılar Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları." s. 326. DURAN, "Yap-İşlet-Devret", s. 170.

süreyle bu tesisin belediye tarafından işletilmesi sonucu elde edilecek olan gelirler de ayrı bir kazanç olmuş olacaktır. Teklifler olduğu halde Metronun yapılmaması da bu bağlamda ayrıca değerlendirilecek bir konudur.

Bu tür büyük finansman gerektiren tesislerin, özel sektör tarafından yapılıp işletilmesi, bugünkü konjunktürde, özellikle belediye bütçelerinin yetersizliği ve devletin iç ve dış borçları nedeniyle yatırım yapamayan kamu kesimi için önemli bir alternatif hizmet usulü olarak görülmektedir. Ancak yabancı sermayeli imtiyazlı şirketlerin bıraktığı olumsuz etkiler ve psikolojik tepkiler vs nedeniyle bu alternatif hizmet modelinin uzun yıllar düşünülmediği anlaşılmaktadır. Kamu hizmetinin görülmesinin bu alternatif usulü, günümüzde ortak kabul görmüş olan sosyal devlet ilkesi ve kamu hizmetinin meccaniliği prensibi gözardı edilmeden değerlendirilmelidir.

ÖZET

XIX yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Osmanlı İmparatorluğu'nda bir çok kamu hizmeti imtiyaz usulüyle özel şirketlere gördürülmekteydi. Geçen yüzyılın başında, Karaköy'den Boğaziçi'ne giden cadde üzerinden, Beyoğlu ve Taksim civarına, funiküler hattı inşa ve işletmek üzere, özel sektör tarafından verilen üç ayrı imtiyaz teklifinin gerçekleşmemesi, aradan yüzyıl kadar bir süre geçtikten sonra 30 Milyon Amerikan Doları bedelle Taksim-Kabataş funiküler hattının ihale edilmesiyle, son zamanlarda Yap-İşlet-Devret modeli adıyla yeniden gündemde olan bu usulün tartışılmaya değer olduğunu göstermektedir.

SUMMARY

After the 2nd half of the XIX. century, most of the public service of Ottoman Empire had been carried out by private companies by means of concession system. In the beginning of the last century, by private sector three offers were made in order to build and run a funicular on the street leading to Bosphorus from Karaköy by means of concession system, but unfortunately it couldn't have been achieved. After about a century has passed Taksim-Kabataş funicular has been tendered with \$ 30 million. The system which is called build-run and transfer has been under discussion and it is obvious that it is worth discussing.

EKLER**EK: I, BOA. T.NFİ. 1364/22-1****Nafia ve Ticaret Nezaret-i Aliyesine**

Atıfetli efendim hazretleri

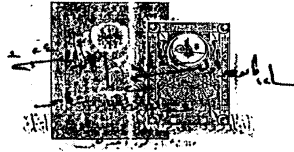
Salıpazarı'ndan Beyoğlu Cadde-i Kebir'ine müntehi olmak ve en mürtefe` noktada buhar istihsaliyle ray üzerinden ve sath-ı arzından vagonlar işletmek ve *Salıpazarı- Beyoğlu Osmanlı Funiküler Şirketi* namını haiz olmak üzere, Nezaret-i Celileleri Fen Dairesinin tasvibi veçhile, muamele-i lazimesi bil-müzakere kararlaştırılmak ve la-ekal elli senelik bir imtiyaza muhtaç olan bu keyfiyete ait teminat-ı maliye derhal irae kılınmak için daire-i aidesine havale buyurulması babında emir ve ferman hazreti menlehül emrindir.

12 Kanunievvel 1324

Agence Générale l'ANHARD & LEVASSOR**21 RUE MOUMHANE. CONSTANTINOPLE**

تاریخ: ۱۳۰۲

مطابق مع المرسوم رقم ۱۰۰۰۰
مما ینص علیہ بان یمنع من انشاء خطوط انفاق
تتعلق بالخطوط العامة الا انشاء خطوط انفاق
تتعلق بالخطوط الخاصة او خطوط انفاق
تتعلق بالخطوط الخاصة او خطوط انفاق
تتعلق بالخطوط الخاصة او خطوط انفاق



Agence Générale d'Affaires à LYON
21 RUE BOURGANE, COUS D'ILE

EK: II, BOA. T.NFİ. 1364/22-4

Ticaret ve Nafia Nezareti

Nafia İdaresi

Aded: 79

Şehremanet-i Aliyesine

Atıfletli Efendim Hazretleri

Salıpazarı'ndan Beyoğlu Cadde-i Kebir'ine müntehi olmak ve Salıpazarı-Beyoğlu Osmanlı Funiküler Şirketi namını haiz bulunmak üzere, Elli sene müddetle ve bilmüzakere karargir bulunacak şerait ile zemin üzerine buhar kuvvetiyle müteharrik vagonlar işletilmesi imtiyazının itası istidasına dair *l'Anhar ve Lavassor Otomobil Müessesat-ı Memalik-i Osmaniye Umum Acentası Abdullah Bin İyad ve Şürekası* imzasıyla verilen arzuhal, Nafia İdaresi ifadesiyle leffen irsal kılınmış olmakla münderecatına ve Şehrin icabat ve ihtiyacatına nazaran vaki olacak mütalaa-i aliye-i atufilerinin inba ve arzuhal-i mezkurun iade ve irsali babında emru irade hazreti menlehülemdir.

20 RA 1326. 31 K.Evvel 1324

Ticaret ve Nafia Nazırı

EK: III, BOA. T.NFİ. 1368/20

Ticaret ve Nafia Nezareti

19 K. Sani 1325

Şehremaneti Vekâleti Aliyesine

Hulasa: Eminönü ile Harbiye Nezareti arasında tesisi talep olunan funiküler imtiyazına ait evrakı fenniye'nin iadesi hakkında.

Eminönü ile Harbiye Nezareti meydanı arasında yolcu nakli için tünel tarzında funiküler tesisi imtiyazının altmış sene müddetle ve bazı şeraitle Fransa ve Belçika sermayedarından mürekkep ve her türlü iktidarı mali ve fenniye haiz bir sendika namına itası hakkında Hasan Tahsin Bey ile şeriki Mösyö Karolu taraflarından verilen arzuhal suretiyle ol babdaki harita ve evrakı saire 20 T.Sani 1324 tarihli ve 61 numaralı tezkire ile irsal olunarak istifarı mutalaa olunmuş idi.

Şehrin imar ve tezyinine müteallik müessesat ve umur-ı nafianın menafii Şehremaneti'ne ve devair-i belediyeye ait olmak üzere ve bu gibi hususat için imtiyaz talebi halinde makamı emanetin mütalası istifar kılınmak şartıyla, imtiyaz isteyenlerin Nezarete müracaat etmeleri Meclis-i Mahsus-u Vükela'ca ittihaz olunup, Dahiliye Nezareti Aliyesinden bittezkir tebliğ kılınan karar iktizasından olduğu gibi, Dersaadet'te imtiyazı talep olunan müessesat hakkında icab eden mukavele ve şartnamelerin projesi Nezaretçe bittanzim kesbi katiyet etmezden evvel makamı emanetin mütalası istifar olunduktan sonra bil'ılan talibin meyanında en ziyade muvafık şeraiti kabul edecek olanlara ruhsat itası muhabere-i vakıta üzerine makamı behiyelerinden iş'arı icabından ve ashabi istida canibinden takibi maslahattan bulunmasına nazaran karar ve iş'ar vakı cereyan edecek muameleye esas olmak üzere mürsel harita ile evrakı fenniye'nin Nezarete iadesi hususunun beyanına ibtidar kılınması.

تجارت و ناظر نظامی ۱۴۵۰.۷

ردیف	موضوع	تاریخ	ملاحظات
۱	موضوع: ...	۱۵۷۷	...
۲	موضوع: ...	۹۵	...

امیدوارم که این امر به نفع شما باشد و در صورت لزوم اقدامات لازم را اتخاذ فرمایید. این گزارش را به مقامات مربوطه ارسال کرده‌ام و نتیجه را به شما اطلاع خواهم داد.

با احترام و تقدیر،
 سردار نظامی

EK: IV, BOA. T.NFİ. 1364/22-4

ŞEHREMANETİ

Heyet-i Fenniye Riyaseti

Aded: 78

Ticaret ve Nafia Nezaretine

Beyefendi Hazretleri.

Salıpzarı'ndan Beyoğlu Cadde-i Kebirine münthehi olmak ve Salıpzarı-Beyoğlu Osmanlı Funiküler Şirketi namını haiz bulunmak üzere, Elli sene müddetle buhar kuvvetiyle müteharrik vagonlar işletilmesi imtiyazının itasına dair olan arzuhal beyan-ı mütalaa edilmek üzere, 11 T.Sani 1324 ve 21 K.Evvel 1324 tarihli iki kıt'a tezkire-i aliye-i Nezaretpenahileri iş'ar buyurulmuş ve ahiren gönderilen, 22 K. Sani 1324 tarihli tezkire ile merbutı Tünel Şirketi'nin mektubu tercemesinde Galata-Beyoğlu Tünel Şirketi'nin imtiyaz şartnamesinin otuzuncu maddesi hükmünce bu babda hakk-ı rüçhanı bulunduğu bahisle müstediyaat-ı mebhusenin esna-yı tetkikinde, Tünel Şirketi'nin hukukunun dahi nazar-ı mütalaa alınması bildirilmiş idi. Şehrin imar ve tezyinine aid müessesatı ve umur-ı nafianın kaffe-i menafii Emanet ve devair-i belediyyeye ait olmak ve bu gibi hususat için imtiyaz talebi halinde Emanetin de mütalaaı istifar olunmak şartıyla imtiyaz talebinde bulunanların Nafia Nezaretine müracaat eylemeleri, Meclis-i Mahsus-ı Vükela kararı iktizasından olduğu, Dahiliye Nezaret-i Aliyesinin 21 Ağustos 1325 tarihli tezkiresi ile emru tebliğ buyurulmuş olduğundan, Nezaret-i Aliyelerince vaki olan iş'arı ahire tevfikân hakk-ı rüçhan ile hususat-ı imtiyaziyenin tefrik ve tayini ve imtiyazlara ait mukavele ve şartname projelerini tanzim ile ba'de belediye nokta-i nazarınca beyan-ı mütalaa olunması, selamet-i muamelei temin edeceğine binaen, ya bu suretle mukavele ve şartname projelerinin nezaret-i aliyelerince tanzim edildikten sonra beyan-ı mütalaa olunmak üzere, Emanet-i aciziye irsali, veyahut imtiyaza müteallik müzakere için orada teşkil edecek komisyonda, buradan aza bulundurularak, belediye nokta-i nazarınca icap eden mütalaaanın dermeyanıyla, kesb-i kat'iyet ettirilmesi hakkında evrak-ı mebhuse melfufatıyla ve Heyet-i Fenniye ifadesiyle iade ve isra kılındı efendim. 20 S. 1327, 22 T. Evvel 1325

Şehremini

EK: V. BOA. T.NFİ. 1364/22

Ticaret ve Nafia Nezareti

Nafia İdaresi

Aded: 89

Şehremaneti Aliyesine

Atıfeli Efendim Hazretleri

Fındıklı veya Kabataş civarında tayin edilecek bir mahalden, Beyoğlu'nda Ayaspaşa ve Taksim civarına ve Salıpazarından, Beyoğlu Caddesi Kebir'ine kadar mümted olmak ve buhar kuvvetiyle müteharrik bulunmak üzere, funiküler sistemiyle vagonlar işletilmesi imtiyazının itası hakkında vukubulan müstediyyat üzerine, 11 T. Sani 1324 ve 21 K.Evvel 1324 tarihli iki kıt'a tezkire-i acizi ile mütalaa-i aliye-i emanetpenahileri istifar olunmuş idi. İstanbul şehrinin, sabit makine ile cer edilir bu tür yol inşası imtiyazı, eşhas-ı müteaddide tarafından talep edildiği, evrak-ı havadis görüldüğünden ve Galata-Beyoğlu Tünel Şirketi imtiyaz şartnamesinin otuzuncu maddesi hükmünce bu babda hakk-ı rüçhanı bulunduğundan bahisle, hukuk-ı şirketin nazar-ı mütalaa olunması istirhamını havî, şirket-i mezküreden varid olan mektubun suret-i tercümesi Nafia İdaresi ifadesiyle leffen irsal kılınmış olmakla, müstediyyat-ı mebhusenin esna-yi tetkikinde, Tünel Şirketi'nin işbu müracaatının dahi nazar-ı mütalaa alınması babında emru irade hazreti menlehülemdir.

12 Muharrem 1327, 22 K.sani 1324.

Ticaret ve Nafia Nazırı

مكتبة
الادوية
مصر

٨٩

شركة
مصر

٥

عقدت
في
١٩١٥
مصر
مكتبة
الادوية
مصر

EK: VI

