I. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA BİR SİVİL TOPLUM GİRİŞİMİ ÖYKÜSÜ: HALİÇ VAPUR ÜCRETİ ZAMMINA HALKIN TEPKİSİ

*Ali İhsan ÖZTÜRK**

Bu makalemizde, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen başlangıcında gerçekleşen bir sivil toplum girişimi öyküsü anlatılmaktadır. Savaşın başlangıcında ve henüz Osmanlı Devleti savaşa katılmadan önce, İstanbul'da Haliç Vapurları Şirketi tarafından taşıma ücretlerine yapılan zammın, halkın tepkisi sonucu geri alınması ilgi çekici bir olay olsa gerek.

Bilindiği gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nda, birçok kamu hizmeti imtiyaz yöntemiyle, özel sektör tarafından işletilmekteydi. Haliç Vapurları Şirketi de Haliç kıyıları arasında vapurla yolcu taşıma imtiyazını alan şirketti. Haliç kıyıları İstanbul'un en eski dönemlerinden beri yoğun yerleşim alanlarıydı. Bu doğal liman, Osmanlı döneminde bir ticaret ve gemi tezgahları bölgesi, savaş gemilerinin yatak yeri olmuştu[1]. Bu dönemde Eyüp, yaygın olarak Musevi ve Rumların yerleşim alanıydı. Karşı yakada Galata ise kozmopolit bir Akdeniz liman kenti şeklinde gelişirken, Kasımpaşa tamamen Türklerin yerleşim bölgesiydi[2]. Haliç'in yukarı kesimleri de köşkler ve saraylarla donatılmıştı. Daha yukarı kesimler, yani Haliç'e akan iki dere yatağından yukarısı ise, kent halkının adeta piknik ve gezinti(mesire) ihtiyacını karşılayan yerlerdi[3]. Haliç daha sonra, XIX. Yüzyılda, tersaneler, havuzlar ve Kaptan-ı Derya sarayı ile denizcilik merkezi ve fabrikalarıyla da sanayi merkezi haline gelmişti[4]. XIX. Yüzyılın sonlarına doğ-

---

* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora öğrencisi.

1 Semavi EYİCE, *Tarihte Haliç*, İTÜ İnşaat Fakültesi **Haliç Sempozyumu**, İstanbul 1975, s.: I-281.

2 Age, s.: I-280.

3 Age, s.:I-282.

4 Eser TUTEL, *Haliç Sularında Yolcu Vapurları*, **İstanbul** Der. S.: 15, s.: 39.

ru bölgede yoğunlaşan sanayileşme, Haliç'in tarihi yapısını büyük ölçüde değiştirmişti.

Haliç vapur imtiyazı *Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi* adlı şirkete ilk olarak 1856 yılında Yirmi yıllık bir süre için verilmişti[5]. Bu ilk imtiyazla ilgili bir sözleşme düzenlenmemişti. İmtiyazı bahşeden 1273 (1856) tarihli padişah iradesinde, öncelikle bu imtiyaz, Hasköy İskelesi merkez kabul edilerek, Köprü (Eminönü) dışında yolcu taşımamak, yani Haliç içerisinde kalmak koşuluyla, Haliç'in her iki yakasındaki iskeleler arasında küçük vapurlarla yolcu taşımacılığı yapmayı içermekteydi. İmtiyaz fermanında imtiyazın genel ilkeleri belirtilmekle beraber, taşıma ücret tarifesinden bahsedilmemekteydi.

1872 yılında akdedilen imtiyaz sözleşmesiyle; daha önce 20 yıllık süre için verilen, Haliç'te kıyılar arasında vapur işletme imtiyazı, yirmi yılın bitiminden itibaren 10 yıl daha uzatılıyordu. Yukarıda belirtildiği gibi, Haliç vapurculuk imtiyazıyla ilgili ilk sözleşme metni bu imtiyaz sözleşmesidir[6]. Bu sözleşmeye göre;

İmtiyaz sahibi en az 8 parça vapur bulunduracak, bunun dışında Haliç kıyıları arasında işletilecek vapur ve sefer sayısını, burada oturan halkın ihtiyaç ve isteklerini göz önüne alarak, Şirket ayarlayacaktı. Ancak yazlık-kışlık tarife önceden belirlenip ilan edilecek ve buna uyulacaktı[7]. Vapur işletmesinin her türlü denetimi Ticaret Bakanlığı tarafından yapılacaktı[8]. Ücret tarifesine gelince; Köprü (Eminönü-Galata Köprüsü) ile Yemiş İskelesi ve Ayakapusu'na kadar 20 para, Eyüp ve daha ilerisi için 40 para alınacaktı[9]. Şurayı Devletin 3 Mart 1289(1882) tarihli kararıyla da onaylanarak; er ve erbaş, askeri nefer ve Sanayi Okulu öğrencilerinin 10 para ücret ödeyecekleri sözleşme koşulları arasına konulmuştu[10].

1897 yılına gelindiğinde Şirketin taşımış olduğu yıllık yolcu sayısı 8.8 milyon kişi, geliri ise 4.9 milyon kuruş olmuştu[11]. Burada dikkati çeken bir ko-

---

5 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (**BOA**), Y..EE., 91/56.

6 1872 tarihli *Haliç Köprüiçi Vapurlarının Şerait-i İmtiyaziyesi* başlıklı sözleşme. **Düstur,** Tertip:1, C.: 4, s.: 506.

7 1872 tarihli sözleşme madde: 5.

8 1872 tarihli sözleşme madde: 4,6.

9 19 Aralık 1872 tarihli Haliç Köprüiçi Vapurlarının Şerait-i İmtiyaziyesi'nin 8. maddesine göre: *"Yolculardan Köprü ile Yemiş İskelesi'nden Ayakapusu'na kadar ve bir iskeleden diğer iskeleye yirmişer para ve bundan ziyade mahaller için Eyüp'e kadar kırkar para ücret alınacaktı."* **Düstur,** C.: 4 (Eski Düstur) s.: 506.

10 **BOA,** MKT..MHM., 454/72.

11 Vedat ELDEM, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik,** T. İş Bankası yay. Ankara 1970, s.: 171.

nu, aynı dönem içerisinde Şirket-i Hayriye'nin yıllık 9 milyon yolcu taşıyıp, 11,5 milyon kuruş gelir elde etmesine rağmen, aynı sayıya yakın yolcu taşıyan Haliç Vapurları Şirketi'nin bu meblağın yarısı kadar gelir elde edemeyişidir. Bu durum, öncelikle taşıma ücretlerinden kaynaklanmaktaydı. Şirket-i Hayriye daha uzun mesafeli taşıma yapmaktaydı ve 1888 şartnamesinin 48. md'sine göre en kısa mesafe taşıma ücreti birinci mevki 50, ikinci mevki 30 para idi. Oysa Haliç'te taşımacılık daha kısa mesafeli istasyonlar arasında olmaktaydı ve 1872 tarihli sözleşmenin 8. md'sine göre en kısa yolculuk ücreti 20 para olacaktı. 1897 yılında İstanbul toplu ulaşımında, şirket % 17'ye yakın oranla, ilk üç sırada yer alan toplu ulaşım kuruluşlarından birisi haline gelmişti[12].

1 Aralık 1909 tarihinde yeniden düzenlenen Haliç-i Dersaadet Vapurları Şirketi Şartnamesi'nin 12. maddesine göre, 1872 sözleşmesindeki azami 40 para (1 kuruş) taşıma ücreti 30 paraya düşürülüyor, ayrıca bu tarihten itibaren vapurlarda iki ayrı mevki uygulaması başlıyor ve birinci mevki ücreti yukarıda belirtilen taşıma ücretine 20 para eklenerek oluşturuluyordu[13]. Ayrıca abone ve devamlı yolculara indirim yapma zorunluluğu getiriliyor[14], belirlenen bu en yüksek tarifenin altında ücret alma (iskonto) hakkı şirkete tanınıyordu[15].

1911 yılında Haliç Vapurları Şirketi'nin, sahip olduğu 12 adet vapurla taşımış olduğu yıllık yolcu sayısı 8.026.168 kişidir. Toplam yıllık brüt geliri

---

12 Diğerleri Şirket-i Hayriye ve Seyrisefain idaresi yıl içerisinde dokuzar milyon kişi taşımışlardı. Tramvay ise 6.2 milyon kişi taşıyarak dördüncü sırada yeralmaktaydı. ELDEM, Vedat, age, s.: 171.

13 *"Herhangi bir iskeleden binip de onu müteakip iskeleye gidecek olan yolculardan azami olarak yirmi para ve müteakip olmayan herhangi bir iskeleye gidecek yolculardan dahi kezalik hadd-i azam olarak otuz para ücret istifa edilecektir. Mevki için baladaki ücurata zamimeten yirmişer para alınacaktır. Mevkide oturmamak şartıyla mektep şakirdanı ve başçavuş da dahil olduğu halde asakir-i Osmaniye ve jandarma ve polis neferatı ve belediye çavuşları alelumum on para ücret vereceklerdir. Kucakta taşınan ve beş yaşlarında olan çocuklar meccanen ve beşten on yaşına kadar olanlar on paralık biletle naklolunacaklardır. Mektep şakirdanı herhangi mekteplere mensup iseler ona ait alamet ve vesaiki talep vukuunda şirket memurlarına ibraz etmeğe mecburdurlar. İşbu ücurat rayiç akçe olarak istifa edilecektir."* **Düstur,** C.: 2 (Yeni Düstur) s.: 27.

14 Madde 13; *"Şirket abone ve azimet ve avdet biletleri ihdas eylemek suretiyle daimi müşterilerine teshilat ve tenzilat yapacak ve bu müsaedatın suistimal edilmemesine de hasr-ı dikkat edecektir."* **Düstur,** C.: 2 (Yeni Düstur) s.: 27.

15 Madde 14.; *"Madde-i sabıkadaki ücurat-ı nakliye, hadd-i azam olup, şirket bundan fazla ücret alamayacak ise de istediği kadar tenzilat icra edebilecektir. Şu kadar ki şirket bir kere tenzilat icra ettikten sonra, ücuratı tekrar hadd-i azam derecesine tezyid eyleyecek olursa Ticaret ve Nafia Nezareti'ne malumat vermeğe ve nihayet bir hafta evvel yolculara ilan-ı keyfiyet etmeğe mecburdur."* **Düstur,** C.: 2 (Yeni Düstur) s.: 27.

52.333 lira, yıllık harcama toplamı ise 52.575 liraydı. Yani şirket yıl içerisinde 242 lira zarar etmiş durumdaydı[16].

6 Mart 1913 tarihli itilafnamenin[17] 6. ve 7. maddesine dayanarak düzenlenen 17 Haziran 1913 tarihli Haliç Vapurları İmtiyazının Muaddel (değiştirilmiş) Şartnamesi'yle[18] 31 Mart 1913 tarihinden itibaren 18 ay sonra, yani 31 Kasım 1914 tarihinde uygulanmak üzere, şirkete verilen taşıma ücreti tarifesini yeniden belirleme yetkisine göre; ikinci mevki yolculardan, bir iskeleden bir iskeleye (indi-bindi) 20 para, arasında iki iskele bulunan mesafe için 30 para ve da-

---

16 **İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası,** Yıl: 1327-1328, Arşak Garoyan Matbaası, İstanbul 1328, s.: 217.

17 *Haliç-i Dersaadet Vapurları İmtiyazına Mütedair 1 Kanunievvel 1325 Tarihli Mukavele ve Şartname ile Nüzamname-i Dahilisince İcra Kılınacak Ta'dilat Hakkında İtilafname,* **Düstur,** Tertip: .. C.: 5, (Yeni Düstur) s.: 236 Md.: 6;" *İki müteakip veya karşılıklı iskeleler arasında yirmi ve aralarında yalnız bir iskele bulunan yerlerde kema fi's-sabık a'zami olarak otuz para alınacak ve aralarında birden ziyade iskele bulunan yerlerden nihayet kırk para ücret alınabilecektir. Eyüp İskelesinden ileriye vapur işlettirildiği halde yirmi parayı tecavüz etmemek üzere şirket fazla bir ücret almağa mezun olacaktır. Kasımpaşa'dan köprüye kadar otuz para ücret alınacaktır."*
Madde 7.; *"İşbu zamaim şartnamenin tarih-i teatisinden on sekiz ay mürur etmeden mevki-i tatbike konamayacak ves zamaimden dolayı yolcuların adedince ve varidatça tenakus görülür ise ücurat-ı nakliye hal-i sabıkına irca olunacaktır."*

18 12. maddesinde de taşıma ücretleri şöyle düzenlenmekteydi; " *İki müteakip veya karşılıklı iskeleler arasında yirmi ve aralarında yalnız bir iskele bulunan yerlerde kemafıssabık azami otuz para alınacak ve aralarında birden ziyade iskele bulunan yerlerde nihayet kırk para ücret alınabilecektir. Eyüp iskelesinden ileriye vapur işlettirildiği halde yirmi parayı tecavüz etmemek üzere şirket fazla bir ücret almağa mezun olacaktır. Kasımpaşa'dan Köprüye kadar otuz para ücret alınacaktır. İşbu zamaim 23 Mart 1913 tarihli itilafnamenin teati kılındığı 31 Mart 1913 tarihinden on sekiz ay mürur etmeden mevki-i tatbike konamayacak ve zamaimden dolayı yolcuların adedince ve varidatca tenakus görülürse ücurat-ı nakliye hal-i sabıkına irca olunacaktır. Mevki için baladaki ücurata zamimeten yirmişer para alınacaktır. Mevkide oturmamak şartıyla mektep şakirdanı ve başçavuş da dahil olduğu halde asakir-i Osmaniye ve jandarma ve polis neferatı ve belediye çavuşları alel-umum on para ücret vereceklerdir. Kucakta taşınan ve beş yaşlarında olan çocuklar meccanen ve beşden on yaşına kadar olanlar on paralık biletle naklolunacaklardır. Mektep şakirdanı herhangi mekteplere mensup iseler ona ait alamat ve vesaiki talep vukuunda şirket memurlarına ibraz etmeğe mecburdurlar. İşbu ücurat rayiç akçe olarak istifa edilecektir."*
13. maddede;" *Şirket abone ve azimet ve avdet biletleri ihdas eylemek suretiyle daimi müşterilerine teshilat ve tenzilat yapacak ve bu müsaedatın su-i istimal edilmemesine de hasr-ı dikkat edecektir."*
14. madde de ;" *Madde-i sabıkadaki ücurat-ı nakliye hadd-i azam olup şirket bundan fazla ücret alamayacak ise de istediği kadar tenzilat icra edebilecektir. Şu kadar ki şirket bir kere tenzilat icra ettikten sonra ücuratı tekrar hadd-i azam derecesine tezyid eyleyecek olursa Ticaret Nezaretine malumat vermeğe ve nihayet bir hafta evvel yolculara ilan-ı keyfiyet etmeğe mecburdur."* O. Nuri ERGİN, **Mecelle-i Umur-ı Belediyye,** C.: 5, s.: 2363.

ha fazla mesafeler için 40 para (1 kuruş) ücret alınabilecekti. Böylece daha önceki sözleşmede iki iskele arasında 20 para olan taşıma ücreti yine 20 para olarak kalıyor, ancak arasında iki iskele olan mesafeler (iki kıt'a) için 30 para, bundan daha fazla mesafeler için ise daha önce 30 para olan taşıma ücreti 40 paraya çıkarılabilecekti. Birinci mevki yolcuları ise her durumda 20 para daha fazla ödeyeceklerdi.

1913 yılında Haliç Vapurları Şirketi'nin yıl içerisinde taşımış olduğu yolcu sayısı 10.324.138 kişidir. Şirketin brüt geliri 61.558 lira, yıllık harcama toplamı 55.655 lira, net geliri 5.903 lira olmuştur[19]. Bu dönemde (1913) İstanbul kentiçi yıllık toplam yolculuk miktarı 95 milyon kişi idi ve bunun % 11'ini Haliç Vapurları Şirketi sağlamaktaydı. Kentiçi yolculuk miktarları bakımından, Şirket-i Hayriye % 19.5 ile birinci durumda, İstanbul Tramvay Şirketi % 17,5 ile ikinci, Seyrisefain idaresi % 15.7 ile üçüncü, Haliç Vapurları Şirketi % 11'le dördüncü sıradaydı[20]. Şirketin taşıdığı yolcu sayısı artmasına rağmen, toplu ulaşımdaki payı azalmıştı. Bu durum, kentiçi yolculuklarının önemli ölçüde arttığını gösterir.

Yukarıda anılan sözleşme hükmüne dayanarak 18 Ekim 1914 tarihinde şirket gazeteye verdiği ve iskelelere astığı ilanlarla, 1 Kasım 1914 tarihinden itibaren zamlı tarife uygulayacağını halka duyurmaktaydı[21]. Böylece, 1913 imtiyaz sözleşmesine göre belli bir süre sonra (18 ay) Haliç Vapurları Şirketi'ne taşıma ücretlerine % 33 oranında zam yapma yetkisi verilmiş olmasına rağmen, I. Dünya Savaşı'nın Avrupa'da çıkmış olduğu ancak, henüz Osmanlı Devleti'nin savaşa katılmamış olduğu Ekim 1914'de bu zam kararı şirket tarafından açıklanmış ve ilan edilmiştir. Bu ilan üzerine, savaşın ekonomik etkilerini hissetmeye başlayan Haliç kıyısında oturan bölge halkı, bu zam kararına büyük bir tepki gösterir ve bir araya gelip, Dahiliye Nezareti'ne toplu dilekçeler yazarak şirketin zam kararının geri alınmasını istedikleri görülür[22]. Ekim ayının 20'si ile 27'si arasında Dahiliye Nezareti'ne verilen üç parça dilekçenin birinde 40 civa-

---

19 **İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası**, Yıl: 1329, Arşak Garoyan Matbaası, İstanbul 1330, s.: 432.

20 Diğer toplu ulaşım kuruluşlarından; Tünel 8.852.119 kişi (% 16) ile dördüncü sırada, Rumeli yakası Banliyo treni, (Şark Demiryolları) 5.127.736 yolculuk (% 9) ile beşinci sırada bulunmaktaydı. Bkz; **İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası,** Yıl: 1329, s.: 433.

21 **Sabah**, 18 Teşrinievvel (Ekim) 1330 (1914), s.: 4'deki ilan Bkz; EK.: 1, Bu dönemde yayınlanan gazetelerden Sabah, Tasfir-i Efkar, İkdam ve Tanin gazeteleri taranmış, ancak bu ilan dışında, incelediğimiz olayla ilgili gazetelerde haber veya yoruma rastlanmamıştır. Bunun nedeni: I. Dünya Savaşının adeta her şeyi unutturmuş olmasıdır.

22 **BOA**, DH. İD. 197/24, V.: (1,2,3). Bkz; EK:2, EK:3, EK:4.

rında, birinde 60 civarında ve diğerinde de 80 civarında imza bulunmaktaydı. Dilekçeyi imzalayanlar arasında tabip, sarraf gibi üst düzey gelir grubunda olanlar dikkat çekmektedir.

Bu toplu dilekçelerde, şirketin bugüne kadar yükümlülüklerini yerine getirmediği, örneğin sefer için yeterli vapur koyulmamış olduğu ve içinde bulunulan savaş durumu nedeniyle zaten işlerin kötü gitmekte olduğundan bahisle, bu durumun ihtikar, yani fırsatçılık olduğunu belirttikleri görülmektedir. Gerçekten Haziran ayında Saraybosna'da yaşanan suikast; Ağustos ayında Dünya Savaşına dönüşmüştü. Henüz Osmanlı Devleti savaşa katılmamıştı ancak savaş, birkaç ay içerisinde, Osmanlı toplumunu da etkiler duruma gelmişti. Bu arada, diğer toplu taşıma şirketlerinin, bu durum nedeniyle taşıma ücretlerinde indirime gittikleri halde, Haliç Vapurları Şirketi'nin zam uygulama kararı almış olması, halkın tepkisini daha da artırmaktaydı. Gerçekten 1913'te 1,127 olan Şirket-i Hayriye taşıma birim fiyatının 1914'te 1,061 olduğu görülmektedir[23]. Hatta Telefon Şirketi de gazetelere verdiği ilanlarla müşterilerine yeni kolaylıklar tanımaktaydı[24].

Dahiliye Nezareti, 1 Kasım 1914 tarihli bir yazıyla, gereğinin yapılması için dilekçeleri Ticaret ve Ziraat nezaretine gönderir. Bakanlığın bu yazısında, Şirketin, yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmediği halde, bu zam yetkisini kullanmasının uygun görülemeyeceği ve taşıma ücretlerinin eski haline getirilmesi için gereğinin yapılması istenmekteydi[25].

Bu arada 23 Ekim'de Osmanlı bayrağı taşıyan gemilerin Odesa ve Sivastopol'u bombalaması üzerine 2 Kasım'da Rusya, 5 Kasım'da İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiş, 14 Kasım'da da Osmanlı Devleti Cihad ilan etmişti[26].

24 Kasım 1914 tarihinde, Ticaret ve Ziraat Nezareti, Dahiliye Nezareti'ne yazdığı cevabi yazıda, bakanlıkça yapılan girişim sonucunda Haliç Şirketi'nin taşıma ücretine yapmış olduğu zamdan şimdilik vazgeçirilmiş olduğu ve bu durumun halka duyurulmasının sağlandığı belirtilmekteydi[27].

---

23 **Boğaziçi, Şirketi Hayriye,** (Şirketi Hayriye'nin 1939 yılı istatistik cetveli) s.: 56.
24 Bkz; **Sabah,** 6 Aralık 1914, s.: 4.
25 **BOA,** DH. İD. 197/24, V.: (4). Bkz; EK: 5.
26 Hamza EROĞLU, **Türk İnkılap Tarihi**, MEB yay. İstanbul 1982, s.: 79.
27 **BOA,** DH. İD. 197/24 , V.: (5). Bkz; EK: 6.

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğunda, bir çok kamu hizmetini imtiyaz yöntemiyle yürütmekte olan yabancı sermayeli şirketler, yükümlülüklerini yerine getirmemek için her türlü gerekçeyi kullandıkları ve sözleşme koşullarına uygun hizmet sunmadıkları halde, Osmanlı Hükümeti bu şirketlere yaptırım uygulayamamaktaydı.

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde, imtiyazlı kamu hizmeti şirketlerinden, Haliç'te taşımacılık yapan Haliç Vapurları Şirketi'nin, imtiyaz sözleşmesindeki yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmediği halde, sözleşme hükümlerinin kendine tanıdığı hakkı kullanarak, taşıma ücretlerine % 30 oranında zam yapmaya kalkışması üzerine, bölgede oturan halkın bu zam kararına aşırı tepki gösterip, ikiyüze yakın insanın, zammın iptali için Hükümete ortak dilekçeler vermesi, dönemin koşulları içerisinde, önemli bir sivil toplum girişimi olayıdır. Bu girişim sonunda, zam kararı geri alınarak, eski tarifenin uygulamasına devam edilecekti.

Bu sonuca ulaşmada, yani zam kararının geri alınmasında, bölge halkının tepkilerinin önemli bir rol oynadığı ve verdikleri dilekçelerle süreci başlatmış oldukları açıkça anlaşılmaktadır. Zam kararını geri aldırmanın hukuki dayanağı ise, 1913 tarihli sözleşmenin 7. Maddesindeki, şirkete tanınan yetki sonucu zam yapılması halinde, yolcu sayısında azalma olduğu takdirde, ücret tarifesinin eski haline getirileceğine dair düzenlemeydi.

İttihat-Terakki iktidarının bu en güçlü döneminde, böyle bir girişimin, Şirketin yabancı sermayenin (İtalyan sermayesi) elinde bulunmasından da cesaret almış olabileceği düşünülebilir. Bölge halkının tepkilerini Hükümetin gözardı etmemesi ve zam kararını geri aldırmasında, dönemin, milli iktisatçı anlayışını etkisini yadsımamak gerekir.

ÖZET

Bu kısa makalede, İstanbul'da, I. Dünya Savaşı'nın başlangıcında meydana gelen bir sivil toplum girişiminden bahsedilmiştir. Gerçek şu ki, Osmanlı İmparatorluğu'nda bir çok kamu hizmeti imtiyaz usulüyle özel şirketlere gördürülmekteydi. Bunlardan biri de Dersaadet Haliç Vapurları Osmanlı Anonim Şirketiydi. 1914'te bu şirketin taşıma ücretleri % 30 oranında zamlanır. Fakat bölge halkının tepkisi gayet sert olmuştur. İkiyüz civarında insan, verdikleri ortaklaşa dilekçelerle, haksız buldukları bu zam kararının geri alınmasını Hükümetten isterler. Ve sonuçta bu zam kararı geri alınır.

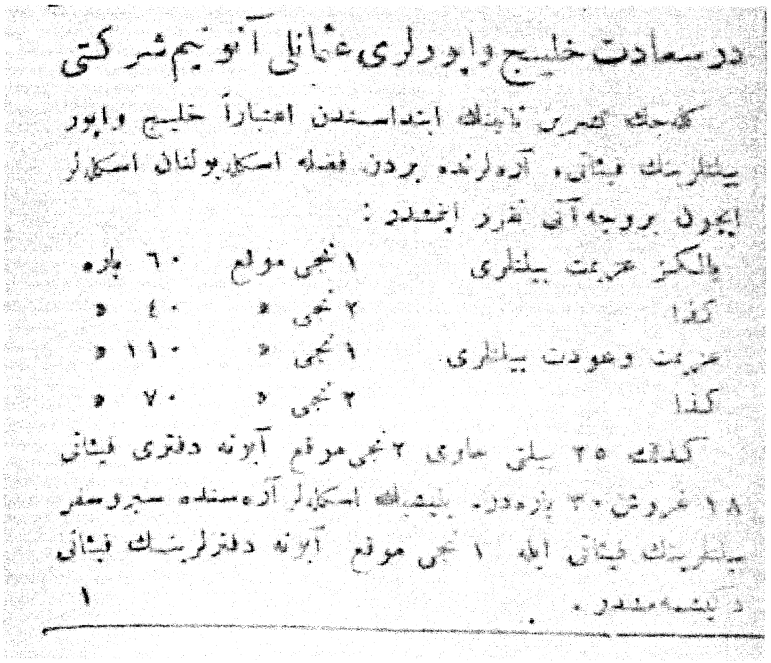
Anahtar Kelimeler: İmtiyaz usulü, Özel girişim, Sivil toplum.

SUMMARY

In this brief article, a civil society attempt, which occured in İstanbul at the beginning of World War I, it's mentioned. As a matter of in Ottoman Empire lots of public services had been carried out by the private companies with concession system. One of that private company was Dersaadet Haliç Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi as well. In 1914, that company's price of transport has been increased by thirty percent. But the reaction of the local people had been quite strong. About two hundred people demand from the goverment with their collectively applications, to be abolished that decision which they find unjust. And finally that decision has been abolished.

EKLER:

EK: 1



Haliç Vapurları Şirketi'nin 1 Teşrinisani 1330 tarihinden itibaren zamlı tarife uygulayacağına dair gazeteye verdiği ilan.

"Dersaadet Haliç Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi

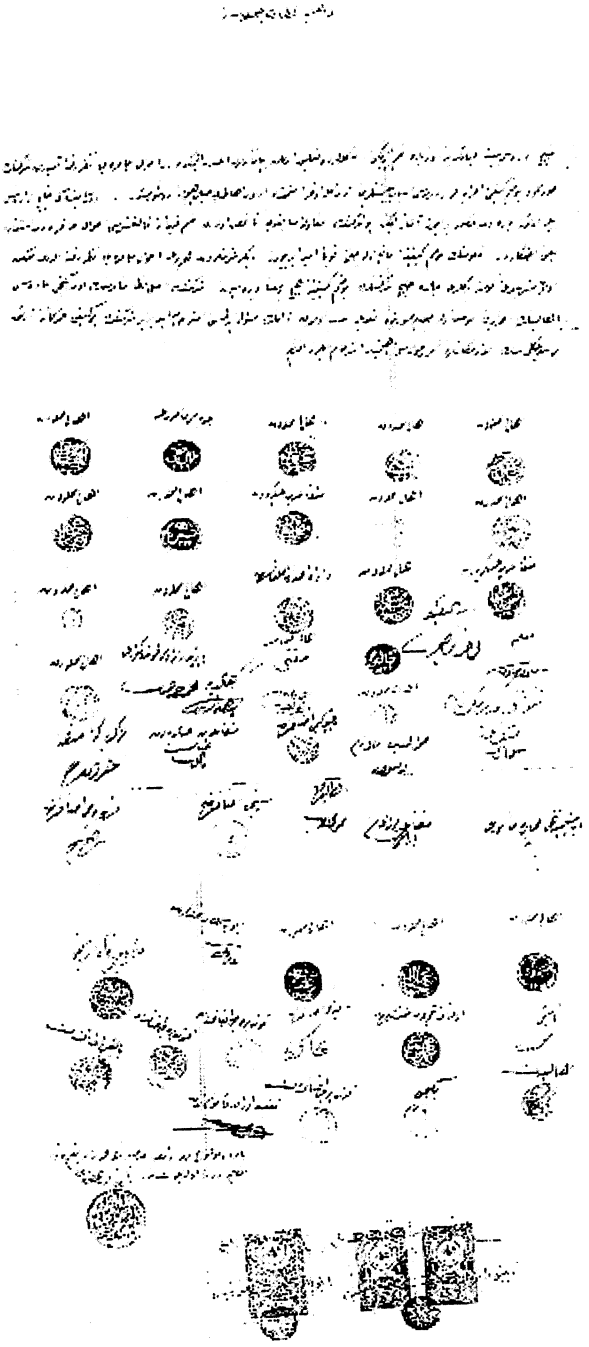
Gelecek Teşrinisaninin ibtidasından itibaren Haliç vapur biletlerinin fiyatı, aralarında birden fazla iskele bulunan iskeleler için berveçhi ati takarrür etmiştir:

Yalnız azimet biletleri	*1'nci mevki 60 para*
Keza	*2'nci mevki 40 para*
Azimet ve avdet biletleri	*1'nci mevki 110 para*
Keza	*2'nci mevki 70 para*

Kezalik 25 bileti havi 2'nci mevki abone defteri fiyatı 18 Kuruş 30 Paradır. Bitişik iskeleler arasında seyrüsefer biletlerinin fiyatı ile 1'nci mevki abone defterlerinin fiyatı değişmemiştir."

Sabah, 18 Teşrinievvel(Ekim) 1330 (1914), s.: 4.

EK:2

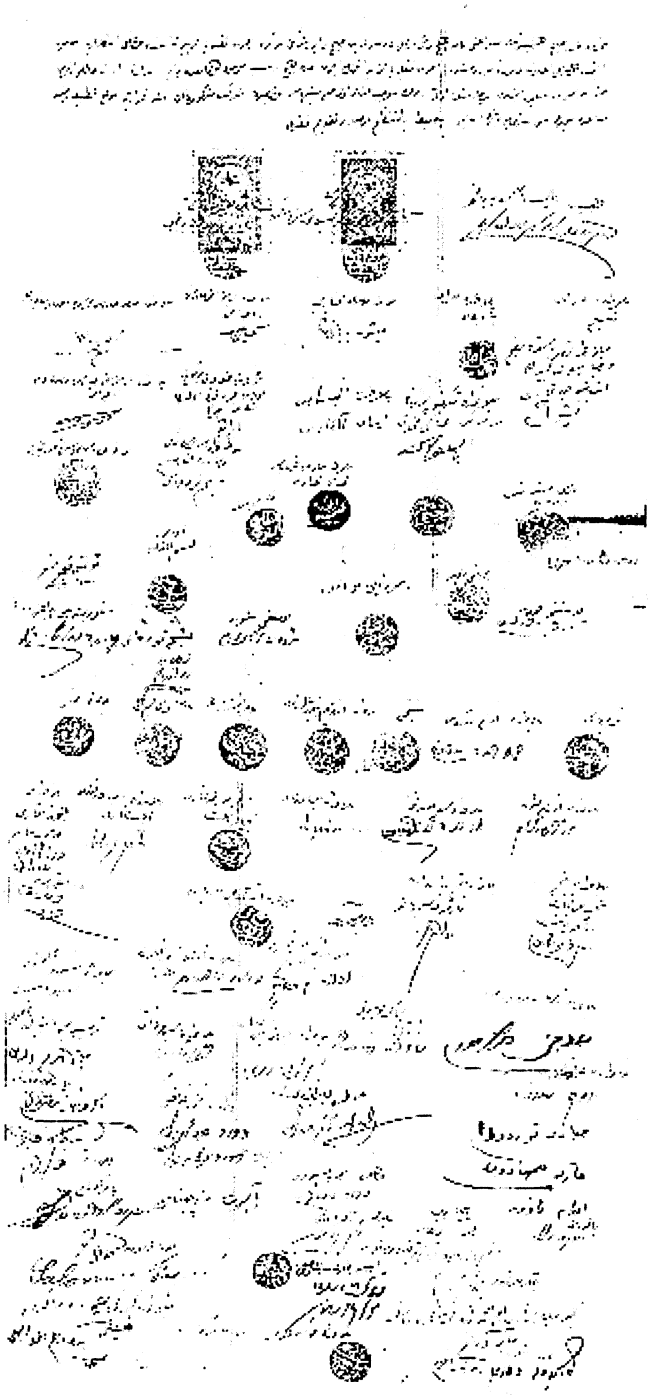


EK: 2. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 1

Dahiliye Nezareti Celilesine

Haliç idaresi bilet fiyatları üzerine zam ettiğini iskelerde talik edilmiş beyannamelerle ilan etmektedir. Ahval-ı hazırayı nazarı dikkate almıyarak, şirketin hod be hod bu zamm-ı keyfiyi icraya karar vermesi, esbabı maişetlerini tedarikle uğraşmakta olan ahaliyi hayli heyecana düşürmüştür. Devr-i sabıkadaki Haliç idaresi bile otuz paradan fazla bir ücret almaz iken, bu şirketin mukavele-i sabıkai nakıs olarak zamm-ı fiyata kalkışması, ahval-i hazıradan istifade yani ihtikardır (vurgun, spekülasyon). Hükümetin bu zam keyfiyetine mani olacağını kaviyyen ümit ediyoruz. Diğer şirketlerden her biri ahval-i hazırayı nazar-ı dikkate alarak, mümkün olan teshilatı gösterdikleri halde, Haliç Şirketinin bu zam keyfiyetine hiçbir mana veremiyoruz. Şirketin asıl nizamnamesinin on ikinci maddesini ahalinin ızrarını mucib olacak bir surette tadil sebebi olarak zaten mesele edilmesini istirham ile beraber, şirketin hareketine artık bir son verilmesinin lazım gelenlere emr ü havalesini istirham eyleriz efendim.

Ahali-i mahalliden Hüseyin ve diğer imzalar.



EK:3. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 2

Dahiliye Nezareti Celilesine

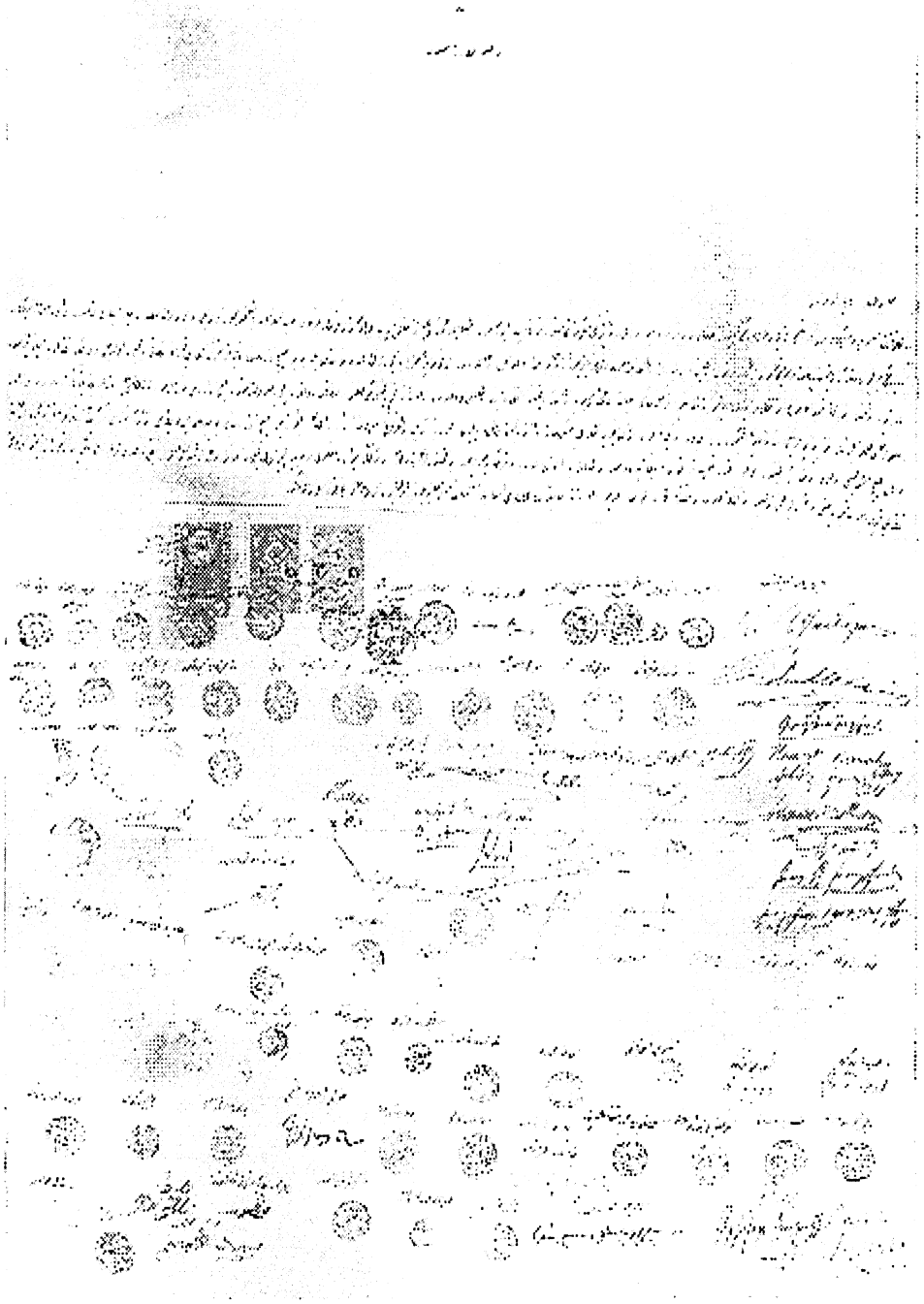
Devletlü Efendim Hazretleri

Şimdiye kadar Haliç ahalisinin istirahatı namına hiçbir şey yapmayı düşünmeyen Haliç Vapur Şirketi bu kere ücret-i nakliyeyi tezyid teşebbüsünde bulunduğu iskelelerine talik etmiş olduğu ilannamelerinde görülmüştür. Ücreti nakliyeyi tezyid etmek için ciddi hiçbir sebep mevcut olmamakla beraber, esasen orta halli olup hali hazır münasebetiyle işleri düçarsekte olan bizlerin, mucib-i gadr olacağı şüphesiz bulunduğundan, şirketi mezkürenin işbu kararını mevki-i tatbike vaz'ına müsaade buyrulmaması istirhamı babında işbu mazbata bit-tanzim arz ve takdim kılındı.

Tabib İsvan Balat'ta Sarraf Nesim Balat'ta Sarraf Şimbday

Balat Musevi Muhtarı Mişon ve diğer İmzalar.

EK: 4. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 3



EK: 4. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 3

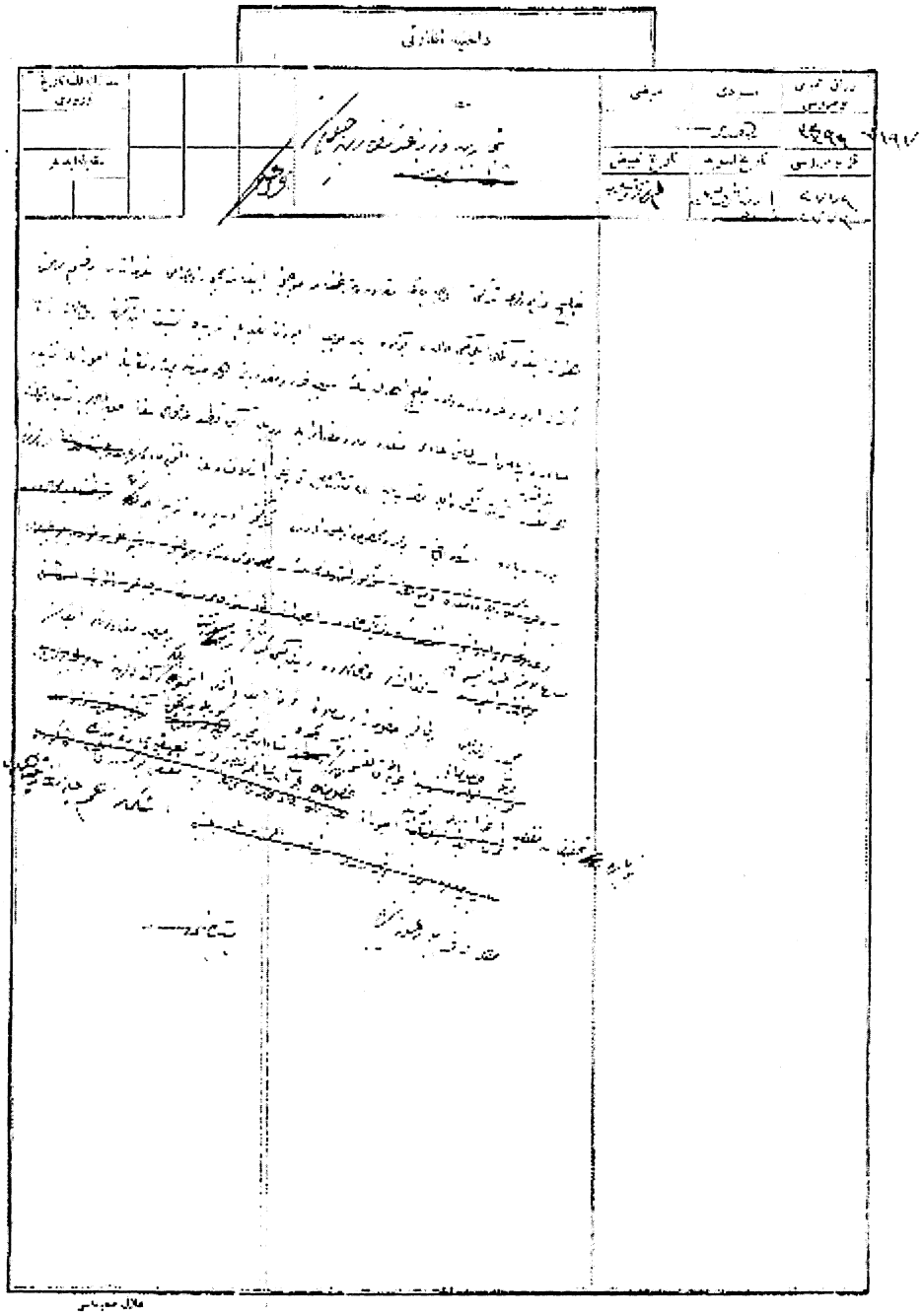
Dahiliye Nezareti Celilesine

Ma'ruzi Acizaneleridir.

Herkesin malum ve meşhududur ki, Haliç Vapurları Şirketi imtiyaz mukavele ve şartnamesinde deruhte ettiği taahhüdatı henüz tamamen ifa edememiştir. Ahalinin sıhhat ve hayatına taallük eden hususattan sarfınazar bugün hasbel-mukavele işletmeye mecbur olduğu vapurların miktar-ı muayyene isal etmemiştir. Vapurların isti'ab edeceği yolcuların miktarı tayin edilmiş olduğu halde, buna zerre kadar ehemmiyet verilmeyerek, bilhassa akşamları vukua getirilen izdiham cidden açınacak bir haldedir. Bütün bu ahval, vapurların adetçe noksanıyla beraber Haliç idaresinin diğer şirketler gibi ahaliye karşı mükellef ve mecbur olduğu vezaif-i tekabüleyi ifa etmemesinden ibarettir. Şirketin tedricen kesbi salah ve intizam ederek bilcümle vesait-i nakliye şirketleri gibi hayat ve sıhhat-ı umumiyeye riayet etmesine intizar eden ahali bu defa da ücurata zam etmesi gibi haksız ve mantıksız muamele-i bicaya maruz kalmıştır. Haliç idaresi gazetelerle 1 Teşriisani 1330 tarihinden itibaren, arasında birden ziyade iskele bulunan mahaller ücretinin tezyid ettirildiğini neşr ve ilan etmektedir. Halbuki diğer taraftan Şirket-i Hayriye ahaliye teshilat ve faidebahş olmak için ücüratı tenzil ve hergüna suhulet ibraz ve ilan etmekte iken, Haliç idaresinin bu muamele-i gayr-i layikası, zaten sekenesi ekseriyet itibariyle fukara ve acezeden ibaret bulunan Haliç ahalisini dilhun ve müteessir etmiştir. Bugüne kadar taahhüdatını tamamen ifa edememiş ve ahaliyi enva-ı mahazir ve tehlikeye ma'ruz bırakmakta bulunmuş olan Şirketin, meydanda makul bir sebeb-i mücebber olmadığı ve emsali dahi bulunmadığı halde keyfi ve indi olarak tezyid-i ücurat etmesine Hükümetçe nazar-ı bi-kaydi ile bakılamıyacağı derkar bulunmuş olmağla, Şirketin ilan-ı vakıının keenlemyekün addiyle, ücurat-ı sabıkanın muhafazası esbabının istikmalini istirham ederiz. Ol babda emrü ferman hazreti men lehül emrindir.

Haliç Ahali-i Emlaktan K. Mailoyran ve diğer imzalar.

EK: 5



EK: 5. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 4

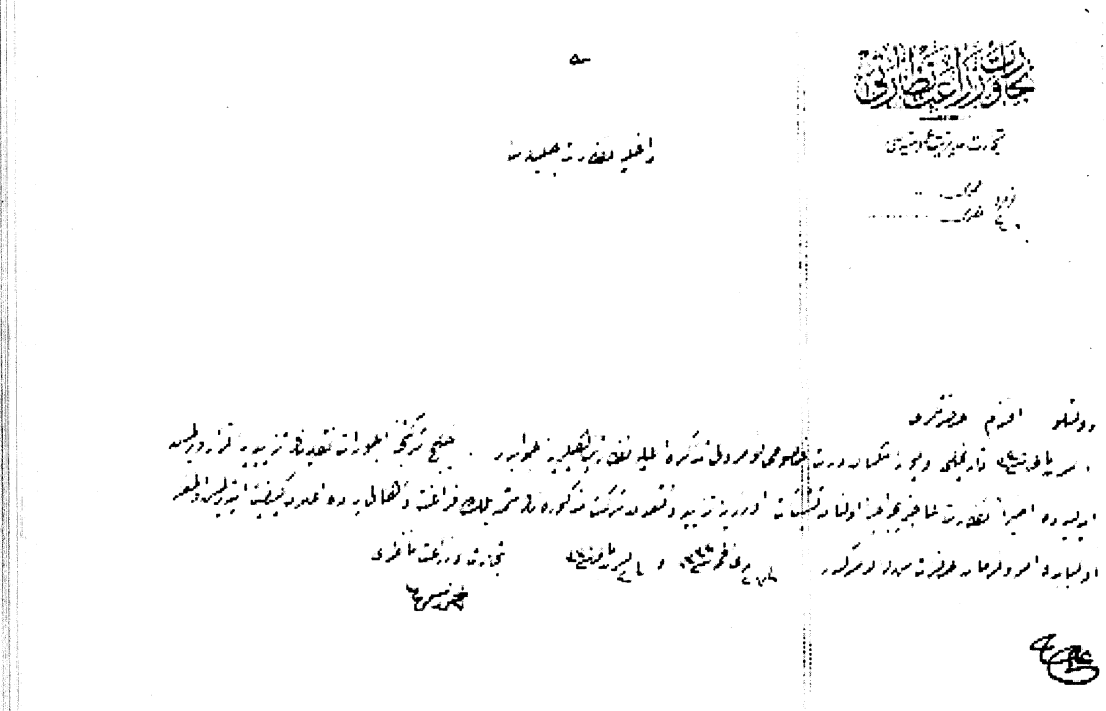
Dahiliye Nezareti

1 Teşrinisani 1330

Ticaret ve Ziraat Nezareti Celilesine

Haliç Vapurları Şirketi ol babdaki mukavele ve şartname mucebince ifasına mecbur olduğu taahhüdattan bir kısm-ı mühimmini henüz ifa ve ikmal eylemediği halde, bu kere bila-mucib, ücurat-ı nakliyeyi tezyide teşebbüs ettiğinden ve bu halin zaten ekseri erbab-ı zaruretten olan Haliç ahalisinin mucib-i zarar ve makdereti olacağından bahs ve şikayetiyle ucuratın tezyidine müsaade edilmemesi isti'dasını havi müteaddid mühür ve imzalar ile verilen iki kıt'a arzuhal leffen savb-ı alilerine tesyar olundu. Her ne kadar şirket-i mezküre ile akdedilen 23 Mart 1329 tarihli itilafnamenin altıncı maddesinde aralarında birden ziyade iskele bulunan yerlere mahsus olmak üzere, şirketçe on para tezyid-i ücret mesağ gösterilmiş ise de, salifuzzikr arzuhallerde denildiği gibi, şayet şirketin ber mucib-i mukavelename ifasına mecbur olduğu bir takım hususat ve muamelatı tamamen ifa ve ikmal etmeyip yalnız kendi lehine olan hususatı icraya kalkışmış ise, pek de şayan-ı tecviz görülemediğinden, bu babta tahkikat-ı muktaziye icrasıyla, tezyid-i ücurat hususunda harbi hazırın zevaline taliki çaresinin istikmaline himem-i aliye-i nezaret penahileri masruf buyurulmak babında.

EK: 6. BOA. DH.İD. 197/24, V.: 6



Ticaret ve Ziraat Nezareti
Ticaret Müdiriyet-i Umumiyesi
Numara: 40

Dahiliye Nezaret-i Celilesine

Devletli efendim hazretleri

1 Teşrinisani 1330 tarihli ve yüzseksendört hususi numaralı tezkire-i aliye-i Nezaret penahilerine cevaptır.

Haliç Şirketince ücurat-ı nakliyenin tezyidine karar verilmiş idiyse de, ahıren Nezareti acizice icra olunan teşebbüsat üzerine, tezyid-i vakıadan şirket-i mezkürenin şimdilik feragat ve ahaliye de ilan-ı keyfiyet ettirilmiş olmakla, ol babda emrü ferman hazreti men lehülemrindir.

24 Teşrinisani 1330 Ticaret ve Ziraat Nazırı