PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

II. ABDÜLHAMİD VE İSTANBUL LİMANI

Ali Fuat ÖRENÇ

Coğrafi konumu itibariyle tarih boyunca önemli bir ticaret ve liman şehri olarak bilinen İstanbul, Osmanlı hakimiyeti döneminde en önemli imar ve bayındırlık atılımı süreçlerinden birini şüphesiz Sultan II. Abdülhamid saltanatında (1876-1909) yaşamıştır. Abdülhamid, önemli kısmı günümüze kadar ulaşan bir çok sivil ve askeri eserin, zaman zaman yabancı sermaye desteği ile ve dönemin en önemli yerli-yabancı mimar ve mühendislerinin maharetiyle vücuda getirilmesini sağlamıştır. Bu eserler hem yapıldıkları dönemde ve hem de günümüzde şehir siluetinin muhteşem birer parçaları haline gelmişlerdir. Bu önemli eserler arasında bizzat Padişahın fermanı ile inşasına başlanan İstanbul Limanı'nı da zikretmek gerekir. Günümüzde Galataport projesi kapsamında tartışması süren bu büyük proje, inşa döneminde de birçok badireyi atlatmış, bir nevi yap-işlet-devret modelinde tamamlanarak İstanbul'a kazandırılmıştır.

İmparatorluğun bugüne intikal eden en büyük limanını II. Abdülhamid tamamlamıştır.

Abdülhamid II completed the biggest port of the extant empire.

İstanbul klasik döneminde İstanbul limanlarına gelen gemiler açıklarda demirler, şehre yolcu ve yükler mavna kayıkları ve teknelerden hamallar vasıtasıyla iskelelere nakledilirdi. Limanların derinlikleri uygun olmadığından doğrudan doğruya gemiden ambara, ambardan gemiye mal aktarmak da mümkün olamıyordu, bu durum da bilhassa uluslararası ticareti olumsuz etkiliyordu. Buharlı gemilerin yaygınlaşması ile İstanbul'da liman ihtiyacı daha da artmaya başladı. Özellikle 1853-56 Kırım Harbi esnasında Rusya'ya karşı müttefik Fransız ve İngiliz askerleri ile malzemelerinin karaya çıkarılmasında yaşanan zorluklar nedeniyle işe yarar bir liman ve rıhtım inşası düşünülmüş, ancak gerçekleşmemişti. II. Abdülhamid tahta geçer geçmez bu soruna el atmış, 1879'da çıkardığı bir irade ile, aynı zamanda Osmanlı Fenerler İdaresi imtiyaz sahibi olan Fransız asıllı Osmanlı vatandaşı Mişel Paşa (Marius Michel)'nın sunduğu rıhtım inşa projesini uygun bulunmuştu. Mişel Paşa, bu ilk teşebbüsünde 75 yıllığına aldığı İstanbul rıhtımı inşa ve işletimi işinde başarılı olamamıştı. Zira, Haliç dâhilindeki akıntı ile çamurlu zemin yüzünden hiçbir sermaye sahibi ve müteahhit limana yatırım yapma cesareti gösterememişti.



Bundan on bir yıl sonra 1890'da Sultan Abdülhamid, İstanbul limanı ve rıhtımlarının inşası işini yine Mişel Paşa'ya verilmesi hususunda talimat verdi. Mişel Paşa'nın vekili Granet ile Nafia Nezareti arasında teati edilen ve 70 yıllık bir süreyi ön gören bu ilk mukavelede Sirkeci'den Eminönü'ne ve Tophane'den Karaköy'e kadar rıhtım inşası ile işletilmesi imtiyazı veriliyordu. Bunlara ek olarak Karaköy Köprüsü'nün ileride Haliç'in daha iç kısımlarına nakledilmesi durumunda rıhtımların da o noktaya kadar uzatılması, devlet için şirket tarafından yeni olarak ve ücret talep edilmeden Gümrük Dairesi bitişiğinde ve belirlenecek diğer mahallerde dok ve antrepo tesisi imtiyaz sahibince gerçekleştirilecekti.

* Doç.Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. ore@istanbul.edu.tr.

ABDÜLHAMİD II AND PORT OF İSTANBUL

Ali Fuat ÖRENÇ

İstanbul known as one of the most notable trading and port cities because of its geographical position throughout history has gone through one of the most important periods of zoning and public works progresses in Sultan Abdulhamid II's reign (1876-1909) in Ottoman sovereignty. Abdulhamid has contributed to many military and civil monuments some of which are still extant and created by the most important native-foreign architects of that term sometimes with the support of foreign capital. These monuments have become the part of outstanding shade of the city both in our day and the term they were created. It is necessary among these important monuments to mention about port of Istanbul that was started to its construction with Padishah's own command. Nowadays, this big project that is still being discussed in the scope of Galataport Project endured many difficult situations in its construction period and was brought in Istanbul by being completed in the model of build-manage-pass on.

In classical Istanbul period, the ships coming to port of Istanbul would anchor on offshore; the voyagers and their load would be transported to port side via barges and carriers from boats. It was not possible to transfer the goods directly from storehouse to ship and from ship to storehouse because of the unsuitable depth of the ports. This situation affected particularly international trade in a negative way. It began to increase the need of ports in Istanbul when the steamboats became common. Especially during 1853-56 Kırım War it was thought the construction of an available port and wharf due to having difficulties in disembarking French and English soldiers who were in league with together against Russia and their supplies; but this idea could not be put into practice. As soon as Abdulhamid II ascended the thrown, he found this problem out. With an order he gave in 1879, he approved the project of wharf construction offered by Marius Michel who was of French origin and Ottoman citizen and the holder of a grant of Ottoman Lights Administration at the same time. Michel couldn't be successful in his first attempt to the construction and management of wharf of Istanbul he took for 75 years. Then, neither capitalist nor constructor could dare invest to port because of the flow and muddy soil within the Golden Horn.

11 years later in 1890, Abdulhamid instructed to give the construction of port and wharf of Istanbul to Marius Michel again. It was privileged for the construction and management of wharf from Sirkeci to Eminönü and from Tophane to Karaköy in this first agreement that was anticipated to take 70 years and was exchanged between Nafia Nezareti and the proxy of Michel, Granet. In addition to these, extending the wharfs to that point in the case of the transportation of Karaköy Bridge to inner sides of the

* *Asist. Prof., İstanbul University Faculty of Arts Department of History. ore@istanbul.edu.tr.*

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Mukavelenin teati tarihinden itibaren on sekiz ay içinde Mişel Paşa imtiyazlarını kurulacak anonim bir Osmanlı şirketine devredecekti. Ayrıca şirket teati tarihinden itibaren on yıl içinde Karaköy ve Azabkapı köprüleri arasındaki kısmının sahilleri boyunca rıhtım yapmaya yetkili olacaktı. Şirket, mukaveleden itibaren iki yıl içinde inşaata başlayacak, on ikinci sene bitiminde inşaat tamamlanacaktı. Rıhtım, dok ve antrepoların teftişi Osmanlı Gümrük İdaresi'nin yetkisinde olacaktı. Şirket bu işletmenin tamamından sağlayacağı menfaate karşılık yıllık gelirinden %10'unu devlete verecekti.

Rıhtım mukavelesi uzmanlar tarafından incelenince köprülerin yerinin değiştirilmesi seçeneğine karşı çıktılar. Nihayet Bahriye Nezareti eğer iki köprü arasında rıhtım yapılacaksa Karaköy Köprüsü dışındaki rıhtım uzunluğunda çok küçük değişikliğin yapılması görüşünü getirdi. Konunun taraflarından Rüsumat Emaneti ise, daha sonraki yıllarda şirket ile uzun süreli tartışmalara neden olacak yeni gümrük binaları ve depoların durumunu inceledi. Son olarak rıhtımın Sirkeci İskelesi'nden Unkapanı Köprüsü'ne ve Tophane'den Unkapanı Köprüsü'nün Azabkapısı tarafına kadar uzatılması suretiyle yapılması, vapurların yine köprüye yanaşmaları, Karaköy Köprüsü'nün uzunluğuna dokunulmaması, değişik bir düzenleme ile rıhtıma yer kazandırılması, köprüler arasındaki rıhtımların on dört sene içinde bitirilmesi uygun bulundu.

Ayrıca Unkapanı ve Azabkapı tarafındaki köprü sınır dışında kalacak, Karaköy Köprüsü'nün mevcut uzunluğuna halel gelmemek şartıyla sadece köprü başlarında küçük değişiklikler yapılabilecekti. Şirket iki yıl içinde inşaata başlayacak, sekiz senede Karaköy Köprüsü dışındaki iki rıhtımı tamamlayacaktı. Devlet, imtiyazın 40 senesinin bitimi tarihinden sonra rıhtım, dok ve antrepo mağazalarını satın alma ve doğrudan idare etme teşebbüsünde bulunabilecekti.

Dokuz fasıl ve kırk beş maddeden oluşan anonim şirketin nizamnamesine göre şirketin adı Dersaadet Rıhtım, Dok ve Antrepolar Şirketi olarak belirlenmişti. Şirketin merkezi İstanbul'du. Şirketin toplam sermayesi 23 milyon Frank'tı. Yabancı sermayeli bu anonim şirket, Haliç'in her iki yakasında rıhtım, liman etrafında dok, antrepo ve mağaza yapma, şirkete terk edilen veya şirket tarafından satın alınan veya denizin doldurulmasıyla elde edilen arazinin kira veya satışı veya mübadelesi veya arazi üzerinde bina yapılması, gerektiğinde rıhtım yollarında tramvay işletmesi, iki sahil arasında vapur işletmesi, gayrimenkul emlak, banka, ticaret ve sanayi gibi kumpanyanın amacına uygun bütün muameleleri yürütmek için oluşturuluyordu. Şirket adına çıkaracak hisse senetlerini bir tarafını Türkçe bir tarafını Fransızca hazırlayacaktı. Şirket, 1 Ocak 1891'de İstanbul Bidayet Mahkemesine kaydedilerek yürürlük kazandı. Kuruluşunun ardından, inşaat için Fransız bankalarından kredi buldu. Ayrıca ihtiyaç oldukça Osmanlı Bankası'ndan borç alınması üzerine şirket tahvillerinin önemli kısmı banka kontrolüne geçti ve şirketin hususi emlaki bankanın ipoteği altına girdi.

19 Kasım 1890'da şirket ile rıhtım inşa ve işletimi hususunda hazırlanan şartnamede karşılıklı taahhütler belirlendi. İnşaat 1904 yılında bitirilecekti.



Golden Horn in future times, new dock and packing house settings by the company for government next to the custom house and other neighborhoods that would be determined without asking for a fee would be carried out. Michel would pass his privileges on an anonymous Ottoman company in 18 months dating from the agreement exchange time. Besides, the company would be entitled to construct wharf along the coast of part between Karaköy and Azabkapı Bridges in 10 years dating from the exchange time. The company would start to construct in 2 years dating from agreement time and the building would be completed at the end of 12 years. Wharf, dock and packing house would be under the authority of Ottoman Customs Office. The company would give %10 of its annual income to government in exchange for taking benefits from this work.

When experts viewed the agreement of wharf, they objected to changing locations of the bridges. Finally, navy minister expressed an opinion that if the wharf was built between two bridges, very small changes might be done in the length of wharf except for Karaköy Bridge. Custom house looked through new custom buildings and the situation of store rooms that would cause long time discussions with company in next years. Lastly, it was found suitable for the construction of the wharf extending from Sirkeci port side to the bridge of Unkapanı, from Tophane to Azabkapısı side of the Unkapanı Bridge, not handling with the length of Karaköy Bridge, adding places to the wharf with a different arrangement, completion of the wharfs between bridges in 14 years.

In addition, the bridge that was in the side of Unkapanı and Azabkapı would be out of border, small changes would be made just on bridgeheads on the condition that there would be no interference with the length of Karaköy Bridge. The company would start the construction in 2 years and complete the two wharfs except for Karaköy Bridge within 8 years. The government could attempt for buying the stores of wharf, dock and packing house after the date of expiring 40 years of privilege.

According to the regulation of the company consisting of 45 articles and 9 chapters, the name of the company was determined as The Company of Wharf, Dock and Packing House. The center of the company was Istanbul. The total fund of the company was 23 million frank. This anonymous company with foreign capital was being built up for founding store, dock, packing house around the port and wharf in two sides of the Golden Horn, raising a building on landed property or exchanging, selling or renting of landed property that was left for the company, bought by the company or gained by filling up the sea, the management of tram on the ways of wharf if necessary, the management of boats between two coasts, carrying out the whole thing relevant to real estate property, bank, trade and industry. The company would prepare some parts of stock certificates organized for itself as Turkish and the other part would be French. The company came into force by being registered to Istanbul Trial Court in 1 January 1891. After being built, the company received loan from French banks for the building. Furthermore, important

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Liman işletmesinin bu imtiyazı 1934 yılında Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınıncaya kadar bazı değişikliklere uğramasına rağmen yürürlükte kaldı.

İstanbul Limanı inşaatına ilk olarak Nisan 1892'de Galata sahillerinde başlandı. 1893-1894 kış mevsiminin şiddetli geçmesine, deniz akıntılarına, şehirde vapur yoluyla ortaya çıkan kolera hastalığına ve devamlı işleyen vapur trafiğine rağmen inşaata Tophane'den Karaköy'e doğru devam edildi. 1894 yılı itibariyle Galata tarafında 340 m blok taşları yerleştirilmiş bulunuyordu ve İstanbul tarafında da inşaata başlanmıştı. Tam bu esnada 1894'deki büyük İstanbul depreminin meydana gelmesiyle inşaat faaliyetleri bir süre aksadı, ancak liman çok önemli bir hasar görmedi.

İnşaatın ilerlemesi sırasında Galata tarafında rıhtıma gemi yanaşabilmesi için girişimlerde bulunuldu ise de gemilerden yolcu ve eşya tahliyesi ile geçinen kayık ve mavna sahiplerinin çıkardıkları huzursuzluk nedeniyle bu mümkün olamadı.

1895 Eylül ayı başında Messageries Maritime Kumpanyası'na ait Memphis vapuru ilk defa olarak Galata Rıhtımı'na yanaştı. Ancak mavnacılarla şirketin anlaşmasına rağmen yine İstanbul limanı deniz işçileri sorun çıkardı ve askerin müdahalesi ile ortam yatıştırılabildi. Olumsuzluklara rağmen bu geminin yükünün tahliye işlemi ile İstanbul Limanı'nda faaliyetler resmen başlamış oldu. Ekim ayında ise, Galata Rıhtımı'nın birinci kısmı sona ermiş ve devlet adına gerekli kontroller yapılarak işletimine geçici ruhsat verilmişti. İnşaat müteahhitleri Galata tarafındaki işlerini beş sene zarfında bitirmiş ve 758 metrelik bir rıhtım vücuda getirmişlerdi.

Bu esnada İstanbul tarafı sahilindeki rıhtım ve müştemilatı inşaatı için istinat duvarı hazırlıkları devam ediyordu. 1895 sonunda önemli ilerleme kaydedildi. Ancak 1896 yılı başlarında ortaya çıkan çöküntüler ilerlemeyi durdurdu. Hatta köprünün yanında ve gümrüğün önündeki çöküntüler 2 metreyi geçmişti. Bu tehlike karşısında gümrük binaları acilen tahliye edildi. İşin daha da kötüsü 10 Temmuz'da bütün inşaat aniden çökerek denizde kayboluverdi.

Birkaç denemeden sonra, rıhtımın önemli bir kısmı yeniden kum ile dolduruldu ve rıhtım tamamlandı 26 Haziran 1899'da İstanbul tarafı rıhtımının birinci kısmı devletçe onaylandı. İkinci kısım da kısa sürede bitirildi ve 1900 senesi Şubat'ında tamamlandı. Bu durumda İstanbul sahili rıhtımının toplam uzunluğu 370 metreye ulaşmış oluyordu.

Böylece dünya başkenti İstanbul, 20. yüzyılı Sultan II. Abdülhamid'in fermanı ile yapımına başlanan modern rıhtımların faaliyete geçişiyle karşılamış oldu. Ancak inşaat maliyeti çok yükselmişti. Sadece İstanbul tarafı rıhtımının her metre uzunluğunun şirkete maliyeti 32.000 altın Frank olmuştu.

İstanbul Rıhtımı faaliyete geçince tarifelerin uluslararası bir komisyon tarafından belirlenmesi uygun bulundu. Bu komisyonun başkanı Babıâli Hukuk Müşaviri Gabriel Noradonkyan Efendi idi. Komisyon üç yıl çalışarak tarife raporlarının belirledi ve bu raporlar hacimli bir kitap halinde yayınladı.

Tam bu esnada yine Padişahın isteği üzerine Haydarpaşa'da bir liman yapılması kararlaştırıldı. Bu imtiyazın Bağdat ve Anadolu Demiryolu şirketine, dolayısıyla Almanlara verilmesi anonim şirketin tepkisine neden oldu. Şirket gelirlerinin düşmesinden endişe ediyordu ve bu imtiyazın da kendilerine verilmesini istediler. Devlet durumu dengelemek için şirkete yeni tavizler sundu. Mesela, devletin şirket gelirinden aldığı pay düşürüldü ve Rumeli tarafında Tekirdağı'na kadar olan alanda yeni antrepolar yapma hakkının

parts of the company's exchanges passed under the control of bank when it was taken on debt from Ottoman Bank as needed and private real estate of the company was taken mortgage by bank. In the specification drawn up on the subject of the construction and management of the wharf with the company in 19 November 1890 mutual covenants were assessed. The construction would be completed in 1904. This privilege of port management remained in force until bought by Turkish Republic in 1934 although it changed a little.

Firstly, it was started to the construction of the port of Istanbul in coast of Galata in April 1892. It was continued to be built from Tophane towards Karaköy despite 1893-94 severe winter, sea flows, epidemic cholera taken through boats and traffic jam of boats. In 1894 the 340 m block stones were arranged on the side of Galata and it was started to the construction on the side of Istanbul. Just then, construction activities halted for a while because of the huge Istanbul earthquake but the port was not damaged significantly.

While the construction was in progress, a few attempts were made on landing of the ship somewhere around Galata but it couldn't be practiced because of the trouble made by the owner of rowboats and pontoons living off disembarkation of goods and voyagers from ships.

At the beginnings of September 1895 Memphis boat belonging to Messageries Maritime Company landed on Galata wharf for the first time. However, in spite of the agreement with the company and the owners of pontoons workers in the port of Istanbul made a fuss again and the interference of the soldiers calmed down everybody. The activities in port of Istanbul officially started with the disembarkation of ship's load. In October, the first part of Galata wharf ended and temporary license was given after controlling of necessary things on behalf of government. Constructors finished their work in Galata within 5 years and they built up a 758 m. wharf.

Meanwhile, the preparations for the supporting wall were going on in the coast of Istanbul for the construction of wharf and annexes. At the end of 1895s, further progress was made. But the collapsing coming up at the beginning of 1896s stopped improving. In fact, the sediments in front of the custom house and near the bridge were over 2 m. Under these circumstances custom buildings were evacuated immediately. What's worse is that the whole construction was lost in the sea by falling down suddenly in July 10.

After a few testing, an important part of the wharf was refilled with sand and the wharf was completed. The first part of the wharf on the side of Istanbul was approved by government in 26 June 1899. The second part was finished in a short time and was completed in February of 1900. In this point, the total length of the wharf on Istanbul coast reached 370 m.

So, Istanbul the capital of the world welcomed 20. century with going into action of the modern wharf that was started to its construction with the command of Abdulhamid. But, the cost of the construction highly went up. Every meter length of the wharf on Istanbul side cost 32.000 gold frank to the company. When the wharf of Istanbul went into action, it was found appropriate that the decision of the price lists was made by an international council. The president of this council was legal advisor Babıâli Gabriel Noradonkyan. The council worked for 3 years, wrote down the reports about price lists and these reports were published in the form of thick books.

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

verilebileceği belirtildi. Ancak müzakereler devam ederken Fransa'nın, vatandaşlarının alacaklarını iddia ederek Midilli'yi işgal etmesi şirkete birtakım yeni tavizlerin kapısını açtı. Bütün bu müdahalelere rağmen Abdülhamid II İstanbul için çok önemli bir yatırım olan Haydarpaşa Limanı'nı 1903'te tamamlatarak faaliyete geçirmeyi başardı.

Bu arada Rüsumat Emaneti ile şirket arasında yeni yapılacak gümrük binaları hususundaki tartışma büyümüştü. Mösyö Granet ile de yapılan görüşmeler neticesi gümrük ve Rüsumat binalarının yapımında yeni bir proje üzerinde anlaşmaya varıldı. Tam bu esnada devlet uluslararası ticaret müzakereleri yürütüyordu. Yeni ticaret anlaşmalarında uluslararası işlerliği olan limanlarda antrepo zorunluluğu getiriliyordu. Mesela Almanya ile yapılan ticaret anlaşmasında bir şık olarak eklenmişti. Padişah yeni düzenlemeyi 22 Mayıs 1905'te onayladı ve şirket ile de bir zabıtname imzalandı. Gümrük binalarının yapımına 1907 yılında başlandı ve 1910'da tamamlandı.

Böylece imparatorluğun bugüne intikal eden son en büyük limanı tamamlanmış oluyordu.

Kaynakça - *References*:

- BOA, BEO, nr. 459/34368; 1022/76630; HR. SYS, nr. 533/5; Y.A. HUS, nr. 394/43; DH. MKT, nr. 2221/35; 828/30; DUİT, nr. 32-5/10; 33/11
- Ahmed Hamdi, *İstanbul Limanı* 1929, İstanbul 1929
- Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi,* İstanbul 1945
- Wolfgang Müler-Wiener, *Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı,* İstanbul 1998.

At the same time again, it was decided to make a port in Haydarpaşa by the request of Padishah. That this privilege was granted to the company of Baghdad and Anatolian Railway, which means to Germans, caused some eyebrows to raise of anonymous company. The company was worrying about the decline in its income and they demanded that this privilege should be granted for themselves. The government made new concession to the company to equalize the situation. For example; portion of the income that was given to the government was dropped and it was stated that some rights would be given to make new packing house in the area of Rumelia to Tekirdağ. However, while the proceedings were going on, that France occupied to Midilli by asserting receivable accounts of its citizens opened the doors for a new set of privileges. Despite all of these interferences II Abdulhamid succeeded to activating the port of Haydarpaşa that was an important investment for Istanbul by having it completed in 1903.

Meanwhile, the debate about custom buildings that would be built presently between custom office and the company was getting bigger. In the result of the interviews with Monsieur Granet an agreement was made on a new project relevant to the constructions of custom buildings. At the same time, the government was conducting international trade negotiations. The obligation of packing house on international viable ports was imposed on new trade agreements. For example, it was added as an option in trade agreement with Germany. Padishah approved the new arrangement in 22 May 1905 and a police record was signed with the company. It was started to the construction of custom buildings in 1907 and was completed in 1910.

So, the biggest port of the extant empire was completed.

