

HAYDARPAŞA LİMAN ŞİRKETİ'NE VERİLEN İSKENDERUN LİMANI İNŞA VE İŞLETME İMTİYAZI VE LİMAN TARİFESİ (1911)

Mehmet BEŞİRLİ*

ÖZET

1911 yılında Haydarpaşa Liman Şirketi'ne İskenderun'da bir liman inşa ve işletme imtiyazı verildi. Almanlar, inşa edecekleri bu limanı, bir kriz esnasında savaş gemilerine açacaklar, aynı zamanda da askerî malzeme deposu olarak kullanabileceklerdi. Öte yandan liman sayesinde bölge ve ona yakın çevrelerden Avrupa'nın ve bilhassa Almanların işlek limanlarına yapılacak ihracat ve ithalat ile bazı Alman sektörlerinin çektiği hammadde sıkıntısı da giderilmiş olacaktı. Haziran 1912'de İskenderun limanı temel atma töreni yapılmasına rağmen, daha sonraki süreçte modern tarzda bir liman inşa edilemedi. Araya I. Dünya Savaşı'nın girmesi durumu daha da zora soktu. Hatta savaş esnasında İskenderun ve kıyıları, İtilaf devletleri donanmaları tarafından işgal edildi.

1911 anlaşmasıyla Haydarpaşa Liman Şirketi'ne İskenderun limanı imtiyazı verildiğinde, aynı anlaşmaya ek olarak limanda uygulanacak emtia, eşya ve yolcu tarifesi de tespit edildi. Tarifede limana giriş-çıkacak her türlü maldan alınacak ücret, vergi vb. hususlar yer aldı.

Anahtar Kelimeler: Haydarpaşa Liman Şirketi, İskenderun Limanı, tarife, ücret

ABSTRACT

In the year of 1911, the privilege of the construction and running of a harbor in İskenderun was given to the company of the harbor of Haydarpaşa. Germans would build this harbor, open it for their war ships in occasion of a crisis and, at the same time, use as a depot for military materials. On the other hand, the raw materials some German sectors needed would be met with the exports and imports from the region and surroundings to the busy ports of Europe and specially Germany thanks to the harbor. Although the foundation of the harbor of İskenderun was laid in June 1912, during the later period it could not be built in a modern way. With the breaking out of the First World War, its construction was affected badly. The Allies in the war occupied even İskenderun and its shores.

When the privilege of İskenderun's harbor was given to the company of the harbor of Haydarpaşa with the agreement of 1911, the tariff to be imposed on goods and passengers was also established in the same agreement. In the tariff, there existed charges and taxes to be taken from every kind of goods.

Keywords: the company of the harbor of Haydarpaşa, the harbor of İskenderun, tariff, price.

* Yrd. Doç. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi

I. Giriş

İskenderun; eskiden beri İran, Mezopotamya ve Yukarı Fırat Havzası ürünlerini Batıya, Akdeniz dünyası ürünlerini ise, Doğuya sevk eden bir liman olarak kullanılıyordu. Liman, XVI. yüzyılın sonlarına doğru önem kazanmaya başlamış, özellikle Venedikli tüccarların Halep, Trablusşam ile birlikte İskenderun'dan yaptıkları ipek ticareti ile ekonomik bir potansiyele kavuşmuştur¹. 1593'ten itibaren Venedik'e doğru olan yolculuklar, Venediklilerin bağlantılı oldukları ve diğer Hıristiyan teknelerin de onları izleyerek geldiği İskenderun limanından itibaren yapılmaktaydı².

XVII. yüzyılda Halep'e deniz yoluyla gelen tüccarların ve ticarî malların çoğu İskenderun limanından karaya çıkardı. Katip Çelebi'ye göre, İskenderun Halep'in iskelesi idi ve Fransız tüccarlar ticarî faaliyetlerini buradan sürdürmekteydiler. Bu dönemde İskenderun limanı ile Fransa'nın Marsilya limanı arasında önemli bir ticarî ilişki de mevcuttu³. 1648'de İskenderun'dan geçen ünlü seyyah Evliya Çelebi, "bu İskenderun'da yedi kralın balyoz vekilleri ya'nî konsolosları sâkin olup balyozları Haleb'de balyozhânelerinde sâkin olurlar ve bu İskenderun Haleb iskelesi olmak ile gümrük yanında azîm mahzenler vardır. Şeb [u] rûz Frenk kâfirleri anda bey' u şirâ ederler" demektedir ve Halep-İskenderun-Avrupa arasındaki ticari potansiyele işaret etmektedir⁴.

XIX. yüzyılın başlarında (1822) yaşadığı deprem sonucu, İskenderun iskelesi önemini kaybetmiş ve o ölçüde de az faydalanılmaya başlanmıştır. Billhassa 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla ticarî emtia sevkiyatının yön değiştirmesinden dolayı büyük ekonomik kayıplara uğramıştır⁵.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İskenderun limanının daha verimli hale getirilmesi; yani gemilerin kıyıya kolaylıkla yanaşmaları ve daha uygun koşullarda yükleme-boşaltma yapılabilmesi için temizleme çalışmalarına start verilmiştir. 26 Eylül 1855 (14 Muharrem 1272)'de Kaptan Paşa'ya iletilen bir yazıdan anlaşıldığına göre, Fransa sefaret, İskenderun limanının "uygunsuz şeyler ile dolması" sebebiyle temizlenmesini teklif etmiştir. Sefaret, limanın temizlenmesi için gerekli finansmanın ithal ve ihraç olunan emtia ve eşya ile gelip giden vapur ve gemilerden münasip ek bir vergi tahsili yoluyla karşılanmasının mümkün olabileceğini belirten iki adet varakayı liman meclisine sunmuştur. Teklif, ilk önce liman meclisinde etraflıca görüşüldükten sonra, varakalar tercümelerle birleştirilip Meclis-i Valâ'ya iletilmiş ve emir beklenmiştir⁶. 24 Nisan 1856 (18 Şaban 1272)'da Maliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda İskenderun limanının

¹ Çakar (2003: 17, 28, 232).

² Braudel (1989: 380-381).

³ Tuncel (1980: 581).

⁴ Evliya Çelebi (1999: 33).

⁵ Yurt Ansiklopedisi (1982: 3438).

⁶ A. MKT. NZD., 164/58.

**Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)**

temizlenmesi amacıyla tarak vapurunun gönderilmesi ve limanın keşfi için de hem Ticaret Nezareti'nden hem de Tersane-i Amire'den birer mühendisin gönderilmesi zorunluluğu dile getirilmiştir⁷. İstanbul'daki ilgili birimlerden çıkan sonuç, Kaptan Paşa ve Halep valisine bildirilmiş, mevcut duruma halel gelmemek şartıyla İskenderun limanında iskele inşasının bir miktar vergi ya da mahallinde belirlenecek bir yolla inşasının mümkün olabileceği belirtilmiştir. 29 Kasım 1859 (4 Cemaziyülevvel 1276)'da Halep valisine hitaben gönderilen bir başka resmi yazı ile İskenderun limanının temizlenmesi ve yeni bir iskelenin inşası konusunda İstanbul'dan onay çıkmıştır⁸. Halep valisi, 2 Nisan 1860 (11 Ramazan 1276)'da İstanbul'a yazdığı bir yazısında, İskenderun limanında inşasına lüzum görülen iskelenin yapılması amacıyla daha önce mühendis Mustafa Efendi'nin keşif yaptığını, buna mukabil inşaata henüz başlanılmadığını, iskeleye vapur uğradığından süratle yapılması gerektiğini, ancak bunun için bölgede iskele inşasına vâkıf kimse olmadığını, bu sebepten keşfi yapan Mustafa Efendi'nin ya da uygun bir mühendisin tayin edilmesini istemiştir⁹. Bütün bu yazışma ve çalışmalar sonucu, 1863 (1279-1280)'de İskenderun limanında yeniden bir iskele inşa olunduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı hükümeti, iskeleden vapur ve gemilere yüklenecek emtia ve eşya ile yolculardan makul bir verginin alınması için daha önce çalışmalarını başlatan Fransız kumpanya memurlarıyla müzakere yapılması ve ek vergi miktarının tespit edilmesini istemişti. Ancak, sonra Fransa sefareti, ticareti sekteye uğratacağından bu verginin alınmasından vazgeçilmesini, zaten gümrük resmi alındığını, iskele için yapılan masrafların da cüzî olduğunu belirterek, konu ile ilgili olarak komisyon teşkilinden ve ek vergiden vazgeçilmesini istemiştir. Konu, Meclis-i Vâlâ ve Encümen-i Mahsûs-ı Vükelâ'da görüşülerek Fransa sefaretinin istediği gibi karar çıkmış ve ek vergi alınmaması kararlaştırılmıştır¹⁰. Fransa'nın bölge üzerindeki ticarî fonksiyonu sebebiyle, İskenderun iskelesine gelen emtia ve yolculardan alınacak ek verginin en fazla Fransız ticaretini sekteye uğratabileceğinden ek vergi işleminden vazgeçilmiştir.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru ticarî potansiyeli tekrar artan İskenderun limanı, özellikle Halep'le iyi bir ilişki içine girerek, ticarî bakımdan Yakındoğu'nun en işlek limanlarından biri durumuna gelmiştir¹¹. Bu bakımdan Anadolu, Kuzey Suriye, Irak üçgeninde ithalat ve ihracat potansiyelini üzerine çeken İskenderun limanına 1890'da giren gemi sayısı 600, hacmi 400.000 tonilâto ve 1905'de de 711 gemi ile 517.000 tonilâtoya ulaşmıştır¹².

1910 yılında Beyrut'tan Halep'e inşa edilen demiryolu ile büyük miktarda mal nakledilmekteydi. Beyrut-Halep arası 400 km. idi ve emtia demiryolu ile kantar

⁷ A. MKT. NZD., 183/4.

⁸ A. MKT. UM., 382/5.

⁹ A. MKT. NZD., 163/111.

¹⁰ A. MKT. MHM., 284/82.

¹¹ Tuncel (1980: 581).

¹² Koday (1998: 217).

(256 kg.) başına 60 Halep kuruşuna taşınıyordu. Buna karşılık aynı yılda İskenderun limanından Halep'e uzanan 158 km.lik yoldan karayolu ile kervanlarla emtia naklediliyordu. Ancak kantar başına 80 ila 140 kuruş daha pahalıya mal olmaktaydı. Öte yandan bir de karayolunun yol güvenliği sorunu vardı. Yani güzergah emniyetsizdi. 1909'da Halep'e ulaşan malların % 60'ı Beyrut limanı, % 40'ı da İskenderun limanı yoluyla gerçekleşmiştir. Taşınan emtia oranı 1910 yılında daha da azalmıştır. İskenderun gümrük müdürünün çıkardığı zorluklar dolayısıyla Beyrut'un payı 1910'da % 75'lere yükselmisti. Bu dönemde Beyrut limanı daha yüksek bir taşıma kapasitesine sahipti. Ancak mal paketleme işlevi zayıftı; güneş ve yağmura karşı da daha az korumalı idi. Buna mukabil İskenderun yolu daha uzundu. Kervanlar, Halep-İskenderun limanı arasındaki 158 km.lik mesafeyi günde 10 km.lik bir yürüyüş ile 14 günde alıyorlardı¹³. İskenderun gümrük müfettişliği verilerine göre, 1913'te gümrükten yapılan ihracat 152.902.510 kuruş, ithalat ise 110.244.124 kuruş idi¹⁴.

Öte yandan İskenderun, XIX. yüzyılın sonlarından itibaren bir liman olarak büyük çaplı ticarî faaliyetler gerçekleştirebilmiş olmasına rağmen, hiçbir zaman Beyrut gibi kurumsallaşmış bir liman kentine dönüşmemiştir¹⁵.

İskenderun limanı, I. Dünya Savaşı'nda İngiliz uçakları tarafından defalarca bombalandı¹⁶ ve daha sonra da Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı. Bu gelişme devletin Akdeniz kıyılarının güvenliğini de tehlikeye düşürdü.

II. İskenderun Limanı İmtiyazı

Daha önce de vurgulandığı gibi, İskenderun limanının temizlenmesi ve limana yeni iskele kurulması çalışmaları XIX. yüzyılın ortalarında başlamıştı. Ancak yine XIX. yüzyılın sonlarından itibaren İskenderun limanının temizlenmesi, modern tarzda yeni rıhtım ve liman inşa edilmesi konusunda yeni öneriler gelmekteydi. 31 Ocak 1895 (4 Şaban 1312)'de İstinaf Mahkemesi azasından İsmail Hakkı, bir arzuhalle ülkenin birçok yerinin demiryolu ağı ile imar edildiği ve insanların refahlarına çalışıldığını belirttikten sonra, "İskenderun

¹³ BA/AP, Eisenbahnen in der Türkei, Cilt 15, A.A. 15072.

¹⁴ Die Post, 18.12.1913: No. 502.

¹⁵ Özveren (1994: 78).

¹⁶ 11 Ağustos 1915 (30 Ramazan 1333) tarihinde Halep valisi Bekir Sami'nin Dahiliye Nezareti'ne ilettiği 40.630 numaralı telgrafa göre, 26 Temmuz 1918 (17 Şevval 1336) sabah saat 9'da Fransız destroyeri İskenderun limanına gelmiştir. Gemi komutanı, İskenderun kaymakamına bir mektup yazarak, Alman konsolosluğuna çekilen Alman bayrağının indirilmemesi halinde uygun gördüğü alanlara ateş açacağını bildirmiştir. Durumu haber alan Alman konsolosu Mösyö Herrmann, mektubu okuyarak zarar ve ziyana razı olmayacağını, kendi yazacağı mektubun da kumandana ulaştırılmasını kaymakamdan talep etmiştir. Konsolosun cevabı mektubu, liman reisi vasıtasıyla, destroyer komutanına iletilmiş, ancak bundan sonra konsolosla gemi komutanı arasında yeniden bir muhaberat olmamıştır. Ayrıca İskenderun şehri ve limanı, 9 Kasım 1918 (4 Safer 1337)'de İngiliz (DH. EUM., 7/66), 17 Kasım 1918 (12 Safer 1337)'de de Fransız gemileri tarafından işgal edildi. DH. EUM.VRK., 23/61.

**Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)**

rıhtım ve limânı tathîr ve inşâsıyla beraber”, Halep, Ayıntab, Birecik, Urfa’dan Diyarbakır’a ve oradan Musul’a kadar devam edecek demiryollarının yapılması imtiyazının kendisine verilmesini Sultan’dan arz etmiştir¹⁷. Daha sonra İngilizler, Fransızlar ve diğer Avrupalı şirketlerden de İskenderun’a modern liman ve tesislerinin kurulması hususunda imtiyaz talepleri gelmiş, ancak Bağdat Demiryolu’nun önem kazanmasıyla Alman şirketleri ön plana çıkmıştır.

1903 Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasında Almanlara bir şube hattı ile İskenderun’a, dolayısıyla, Akdeniz’e bağlantı kurma konusunda vaatte bulunulmuştu. Ancak 1908’de, Türkiye’deki yönetim değişikliğinden sonra, Almanların pozisyonu değişmiş ve Türk hükümetleri siyasi olarak Fransız ve İngiliz yanlısı bir tavır içine girmişti. Çok geçmeden bu iki devletin, yeni Türk yönetimlerini zor duruma düşürebilecek faaliyetleri ortaya çıkmıştır. Özellikle 1910 yazında Maliye Bakanı Cavit Bey’in Fransa ve İngiltere ile kredi görüşmeleri başarısızlıkla sonuçlanınca, Almanlar, Türkiye’ye iyi şartlarda kredi açabileceklerini belirttiler. Kredi anlaşması imzalandı ve bu durum Almanya’yı Türkiye’de yeniden güçlendirdi¹⁸. Cavit Bey, kredi görüşmeleri esnasında Berlin’de hem sermaye çevreleriyle hem de siyasi gruplarla görüşmelerde bulundu. Bu görüşmelerde doğal olarak sadece kredi anlaşmasının şartları üzerinde durulmamış, aynı zamanda Türkiye’deki Alman yatırımları ve eğer Türk Hükümeti isterse bunlara devam edilebileceği de konuşulmuştu. Özellikle Bağdat Demiryolu’nun geleceği, tarafları en fazla ilgilendiren konu olarak gündeme gelmişti. Görüşmelerde Almanlar, Bağdat Demiryolu’nun devamı, İskenderun’a bir şube hattı ile bağlanması ve demiryolunun bittiği noktada da modern bir limanın inşa imtiyazlarını gündeme getirdiler. Cavit Bey, bu konularda Türk Hükümeti’ni bağlayacak bir vaatte bulunmadı¹⁹. Ancak şu da bir gerçektir ki; 1910 kredi anlaşması ile Bağdat Demiryolu’nun devamı, şube hatları ve liman imtiyazının önündeki engeller ortadan kalktı.

Almanların Türk Hükümeti nezdindeki pozisyonu düzelince, 1911 yılı başlarında Bağdat Demiryolu’nun devamı konusundaki görüşmelere tekrar başlandı ve bir dizi yeni imtiyaz anlaşmaları imzalandı. 21 Mart 1911 (20 Rebiyülevvel 1329) tarihinde imzalanan anlaşmalarla Bulgurlu İstasyonu’ndan el-Helif’e kadar 840 km.lik Bağdat demiryolu hattı ile Toprakkale-İskenderun demiryolu şube hattı imtiyazları Bağdat Demiryolu Şirketi’ne, bu hattın ucunda modern bir liman ve tesisler inşa imtiyazı da Haydarpaşa Liman Şirketi’ne

¹⁷ Y. Mtv., 114/23.

¹⁸ Beşirli (1999: 159-189).

¹⁹ Anadolu Demiryolu Şirketi adına A. von Gewinner’in İstanbul’dan Berlin’e iletildiği çok gizli yazı, PA/AA, Türkiye 152, Cilt 51, A. 14153-10.

Mehmet BEŞİRLİ

verildi²⁰. Bunun yanı sıra Haydarpaşa Liman Şirketi, isterse Payas'ta da bir liman inşa edebilecekti²¹.

21 Mart 1899 (9 Zilkade 1316) tarihli Haydarpaşa Limanı imtiyaz anlaşmasına ek olarak düzenlenen bu anlaşma, Sadrazam ve aynı zamanda Ticaret ve Nafia nazırı vekili Hakkı Paşa ile Haydarpaşa Limanı Şirketi Meclisi azası Mösyö Edward Hugenin arasında 21 Mart 1911 (20 Rebiyülevvel 1329) tarihinde imzalandı²²:

Anlaşmanın birinci maddesi ile Osmanlı Hükümeti Haydarpaşa Limanı Şirketi'ne, İskenderun'da gemilerin doğrudan doğruya rıhtıma yanaşmasına, yolcu ve askerinin girip çıkmalarına, eşya ve mühimmatın da rıhtıma yüklenme ve ihracına, bu yüklerin şirketin inşa edeceği mağaza ve antrepolara konulmak suretiyle muhafazasına, silolar inşasına, alet ve edevat teşkili ile inşaat ve müesseselere şamil bir ticaret limanının inşa ve işletilmesi imtiyazını vermiştir.

İmtiyaz anlaşmasının dördüncü maddesine göre, İskenderun limanına ait olan projeler, bu mukavelenin imza tarihinden itibaren on beş ay zarfında Nafia Nazırı'nın tasdikine sunulacak, beşinci madde ile de projelerin tasdik tarihinden itibaren dört yıl içinde bitirilecektir. Ayrıca İskenderun limanında bu mukaveleneye bağlı tarifeler tatbik edilecektir.

Haydarpaşa Limanı Şirketi, yolcu ve askerinin girip çıkmalarıyla eşya ve mühimmatın yüklenmesi ve ihracı için Payas'ta bir iskele inşa etmek ve işletmek salahiyetini sahip olacaktır. Bu iskele, Osmaniye veya Mustafa Bey ile İskenderun arasındaki şube hattına bağlanacaktır. İskelenin kullanılmasından dolayı uygulanacak tarifeler ileride Nafia Nezareti ve şirketin ortak kararlarıyla tespit edilecektir. Şayet şirket, İskenderun limanı inşaatının bitirilmesinden itibaren iki sene müddet zarfında bu salahiyeti kullanmak istemezse, salahiyet geçersiz olup hükümet, Payas'ta liman veya iskele tesisi için başka bir şahıs ya da şirkete imtiyaz verebilecektir.

Yedinci madde ile imtiyazın gerçekleşmesi için şirket tarafından ihraç edilecek esham, damga kanununa tâbi olacak; sekizinci madde ile de yine limanın inşası için Haydarpaşa Liman Şirketi hükümetten hiçbir teminat talep etmeyecek, bütün zarar ve ziyanı kendisi üstlenecektir.

²⁰ PA/AA, *Orientalia Generalia* 243, 2-5a, Cilt 4, s. 16; Das Handelsmuseum, Viyana: 6 Nisan 1911, No. 14; Röbller'den Alman Başbakanı Bethmann von Hollweg'e 1 Nisan 1911, PA/AA, *Türkei* 152, Cilt 55, No. 399.

²¹ PA/AA, *Orientalia Generalia* 243, 2-5a, Cilt 4, s. 16; BA/AP, "Prospekt Haiderpascha", 3.1.1914, P. 8249.

²² Haydar Paşa Limanına ait 21 Mart 1899 (9 Zilkade 1316) tarihli mukaveleneye ek 6 maddelik mukavele, A. DVN. MKL., 51/18.

Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)

On birinci madde ile Osmanlı hükümeti Bağdat Demiryolu'nun Bulgurlu ile el-Helif arasındaki kısmını satın almak şartıyla İskenderun limanı ile inşa edildiği takdirde Payas iskelesinin imtiyazını da satın alabilecektir.

Şirket, on birinci madde ile İskenderun Limanı imtiyazını ve inşa edildiği takdirde Payas iskelesi imtiyazını başka bir şahıs ya da şirkete devretmeyeceğini taahhüt etmiştir.

Haydarpaşa Liman Şirketi, ayrıca İskenderun'da rıhtımlar, vinçler, kömür depoları ve antrepolar yapacaktı²³.

Bağdat Demiryolu için olduğu gibi, İskenderun'da da Liman Şirketi'ne devlet malı topraklar bedelsiz olarak verilecek, şirketin almak istediği özel topraklar ise özel bir kanunla kamulaştırılacaktı. Şirket, liman tesisleri alanı içinde çalışma ve mal güvenliğini sağlamak için özel bir polis kuvveti bulundurabilecekti²⁴.

İskenderun limanı, Bağdat Demiryolu'nu denizyoluna bağlayacak ve Batı Avrupa'nın limanları ile İskenderun limanı arasındaki ithalat ve ihracatı da kolaylaştıracak önemli bir imtiyazdı. Bilindiği gibi deniz yolu, daha ağır emtianın büyük miktarda taşınması için en uygun yoldu. Denizle bağlantısı olmayan ve Bağdat Demiryolu'nun geçtiği iç bölgelerden getirilen emtianın limana ya da limana gelen emtianın yine demiryolu vasıtasıyla ilgili bölgelere sevkiyatı bölgesel ticarî potansiyeli de artıracaktı. Yani İskenderun'dan başka bölgelere mal ihracı ve kıtalar arası nakliyat modern bir limanın yapılmasını gerekli kılmaktaydı. Toprakkale-İskenderun şube hattının inşasında olduğu gibi limanın da yapılması garanti kapsamında tutulmaktaydı²⁵.

Haydarpaşa Liman Şirketi, İskenderun limanını kolaylıkla inşa etmek ve malî sorunları çözmek için bir şirket kurmuştur. Şirketin malî yapısı şöyledir²⁶:

Hisse senedi sermayesi 1. Dağıtım 8.000.000 frank

2. Dağıtım 8.000.000 frank % 25'i ödenmiş

Toplam 10.000.000 frank

²³ Earle (1972: 126).

²⁴ Earle (1972: 127).

²⁵ Aynı belge.

²⁶ PA/AA, *Orientalia Generalia* 243, 2-5a, Cilt 4, s. 16.; BA/AP, "Prospekt Haiderpascha", 3.1.1914, P. 8249.

Mehmet BEŞİRLİ

Rezerv (Blokaj)	3.333.312 frank
Zorunlu sermaye	8.000.000 frank
Amortisman	138.500 frank

	7.861.500 frank

19 Şubat 1913 (12 Rebiyülevvel 1331) tarihli bir mazbataya göre, imtiyazı alan Haydarpaşa Liman Şirketi'nin sermayesi, Hissedarlar Genel Heyeti'nin isteğine istinaden masraflara karşılık olmak üzere bir kat artırıldı. İrade-i Seniyye layihası ile de şirketin iç nizamnamesinin 6. maddesinin değiştirilmesi Meclis-i Vükelâ kararına istinaden kabul edildi²⁷.

5 Haziran 1912 (7 Cemaziyelâhir 1329)'de İskenderun kaymakamı Seyyid, Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir telgrafta İskenderun limanı inşaatına kısa süre içinde başlanacağını bildirerek, beldenin imarı için görevlendirilmesi zorunlu olan mühendis maaşı olarak belediye bütçesine 1.000 kuruş tahsisat konulduğunu, liyakatli bir mühendisin kısa sürede tayin edilmesini istemektedir. Kaymakamın bu isteği, üç gün sonra Dahiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne iletilerek gereğinin yerine getirilmesi istenmiştir²⁸.

Bu telgraftan birkaç gün sonra da 10 Haziran 1912'de İskenderun limanı ile Toprakkale-İskenderun şube hattı inşaatına ilk kazma vurulmasıyla başladı. İnşaatın başlaması için düzenlenen törene askerler ve sivil memurlar, Alman konsolosu ve bir grup halk katıldı. Toplantı alanı bir insan istasyonunu andırıyordu. Özellikle kaymakam, alan komutanı, din adamları ve Alman komiseri en öndeki resmi temsilcilerdi. İlk kazmanın vurulması esnasında bir dizi görevli konuşma yaptılar. Liman inşaatı yüksek mühendisi Ruhtz ve şube hattı inşaat müdürü Hossbach, Bağdat Demiryolu müfettişi Naar, Alman hükümet komiseri Almanca yaptıkları ve Türkçe'ye tercüme edilen konuşmalarında Sultan Mehmed Reşad'ın liderliğindeki Meşrutiyet hükümetinin takdire şayan liyakatinden bahsettiler. Alman hükümet komiseri yaptığı konuşmada, Alman demiryolu şirketlerinin Türkiye'deki başarılarından bahsetti. Yine İskenderun Alman konsolosu Balit de yeni hükümetin ve sultanın bu projeleri gerçekleştirmek liyakatinden bahsettiği konuşmasında, işin gerçekleşmesine katkıda bulunanları, şirketi ve mühendisleri takdirle karşıladığını ve İskenderun için bunun yaşamsal önemi olacağını belirtti. İskenderun kaymakam da konuşmacılara teşekkür etti. Bütün konuşmacılar, Sultan Mehmed Reşad ve Meşrutiyet hükümetini çok yaşa nidaları ile

²⁷ MV., 229/92.

²⁸ Dahiliye Nezaret-i Celilesi'ne tezkere, DH, İD., 4-2/14.

**Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)**

alkışlandılar. Müftü Efendinin yaptığı geleneksel dua içerikli konuşmadan sonra temele ilk harç Kaymakam tarafından konuldu. Sonra müftünün duasını takiben katılımcılar şirketin motorbotu ile dubadan itibaren 1,5 km.lik bir gezinti yaptılar ve dönüş ile temel atma töreni sonuçlandı²⁹.

14 Haziran 1912'de Halep konsolosu Röbler, Alman Başbakanı von Bethmann Holweg'e ilettiği yazıda İskenderun'da demiryolu ve liman inşaatının başlaması konusunda kısa süre içinde büyük gelişme sağlandığını ve Türk hükümeti istimlak komiseri ile orta yolun bulunup sorunların çözüldüğünü ve işe başlandığını belirtmektedir. Toprakkale-İskenderun hattı için ilk kazmanın vurulduğunu ve liman inşaatı için de ilk taşların döşenmeye başladığını belirten konsolos, temel atma töreninin yapıldığı haberini İstanbul Alman Büyükelçisi Freiherrn von Wangenheim'e de ilettiğini belirtmektedir³⁰.

Toprakkale-İskenderun şube hattı kolaylıkla bitirildi ve işletmeye açıldı. Yukarıda belirtildiği gibi, İskenderun limanının da şube hattı ile birlikte temeli atılmasına rağmen, inşaat bitirilemedi. Yani 1912 ortalarında limanın planı hazırlanmasına rağmen,³¹ Haydarpaşa Liman Şirketi, liman inşaatını devam ettiremedi. 6 Mayıs 1913'te Halep konsolosu Röbler, Alman Büyükelçi Wangenheim'e Toprakkale-İskenderun hattının Dört Yol'a kadar aşağı yukarı yarısının tamamlandığını geri kalan yarısının da Kasım ayında tamamlanacağını bildirerek şöyle devam etmektedir: "Liman inşasına henüz başlanmadı. Yalnızca bir taş ocağı açıldı. Liman inşası için zorunlu materyallerin emniyetli bir biçimde taşınması ve yine liman inşaatı için gerekli mavnalı, tarak, küçük vapur (istimbot) ve benzer araçların karaya yanaşmaları için bir iskelenin inşaatına başlandı"³². Röbler, 12 Eylül 1913'te İstanbul Büyükelçiliği'ne gönderdiği bir başka haberle Bağdat Demiryolu'nun inşası ve nerelere hangi tarihte ulaşıldığı konusunda ayrıntılı bilgi verdikten sonra, bu defa Toprakkale-İskenderun şube hattının Ekim sonunda biteceğini belirtmekte, ancak "İskenderun'da limanın inşaatına ne zaman başlanacağı belirsizdir" demektedir³³. İmtiyaz verilirken liman inşaatının 1914 yılı sonunda tamamlanması öngörülmekteydi³⁴. Ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması planın gerçekleşmesini engelledi.

III. İskenderun Limanı Tarifesi

İskenderun limanı tarifesi, 1911 yılında imzalanan liman imtiyazı anlaşmasıyla birlikte kayıt altına alınmıştır. Limana gelecek, bekleyecek ve

²⁹ İskenderun konsolosu V. Balit'ten Halep Alman Konsoluna 11 Temmuz 1912 tarih ve 4170 sayılı yazı, GstA, I. HA. Rep 93 E, No. 396, s. 292-293.

³⁰ Röbler'den Hollweg'e 14 Haziran 1912 tarih ve 4170 sayılı ve 973 numaralı haber, BA/AP, Eisenbahnen in der Türkei, Cilt 15, A.A. 15072.

³¹ Die Post, 18.12.1913: No. 502).

³² Orientalia Generalia 243, 2-5a, Cilt 1, Haber No. 830.

³³ Orientalia Generalia 243, 2-5a, Cilt 1, Haber No. 1746.

³⁴ Die Post, 18.12.1913: No. 502.

Mehmet BEŞİRLİ

ayrılacak gemilerden alınacak ücretler, yolcu ve eşya tarifesi, ambar resmi, kantar resmi vb. konularda on beş maddelik bir tarife oluşturuldu.

İskenderun Limanı 1 Numaralı Tarifesinin birinci maddesi ile limana gelen, bekleyen ve giden gemilerden alınacak ücret; yani liman resmi karara bağlandı. Buna göre; balıkçı kayıklarıyla mavnalar³⁵, vapur, gemi ve kayıklar hariç vapurlar ile yelkenli gemiler limana ulaştıklarında sekiz gün müddetle resmen kayıtlı bulunan istiap hadleri hesap edilmek üzere tonilâto³⁶ başına 20 para resim alınacaktır. Bu müddetin sonundan itibaren limanda kaldıkları her gün için tona³⁷ başına fazla olarak 4 para alınacaktır. Ancak fırtına sebebiyle limana sığınacak olan gemiler, eşyaları boşaltmamak ve fırtına diner dinmez ayrılmak şartıyla bir gün liman resmine tâbi tutulmayacaktır.

İkinci maddeye göre, imtiyaz sahibi liman haricinde olarak, meydana getirilmiş imalat ile muhafaza edilmiş mıntıka dahiline şamandıra kurabilecektir. Limana dahil olmayarak, mıntıka dahiline imtiyaz sahibi tarafından kurulan şamandıralara pâlâmâr-bend olan gemilerden birinci fıkrada tayin edilen ücretin dörtte biri alınacaktır.

Üçüncü maddeye göre, rıhtım ile limanın bir noktasına demir atan bir gemide, yolcu ve eşya fazlası olduğunda, rıhtıma ulaşma ve hareketleri hesaba dahil olarak sekiz gün bağlı bulunan vapur ve yelken gemisinden birinci fıkradaki resimden fazla olarak tonilâto başına yirmi para resim, rıhtımda kalacakları fazladan her gün için tonilâto başına dört para pâlâmâr resmi³⁸ alınacaktır. İmtiyaz sahibi, gemilerin kenardan rıhtıma yanaşıp yolcu ve emtiyâ rıhtım üzerine çıkarabilecek dubalar³⁹ kurmaya mecbur olacak, yükleme ve boşalma bu dubalar üzerinde olacaktır.

Dördüncü madde ile Osmanlı Hükümeti'nin harp gemileri ve naklieleri liman ve pâlâmâr resminden muaf tutulacak ve ayrıca "Osmanlı Millî Seyr ü Sefâyin Şirketi"ne⁴⁰ ait gemilerden de liman ve pâlâmâr resmi alınmayacaktır.

³⁵ Mavna (Arapça: Ma'vna): Limanlarda ticarî eşyaları taşımada kullanılan başları soyalı ve kıçları düz deniz nakil araçlarına denir. Gemicilik Sözlüğü (1991: 70).

³⁶ İtalyanca tonnellata: Gemilerin alabildiği yükü belirtmekte kullanılan bir tona eşit birim. Şemseddin Sami (1987: 913).

³⁷ 1016,048 kilogramlık ağırlık, 2240 libre bir tona eşittir. Buna tona da denir. Gemicilik Sözlüğü (1991: 102).

³⁸ Gemilerin bir iskeleye yanaşmak için ödedikleri para. Gemicilik Sözlüğü (1991: 81).

³⁹ Yük taşımak, köprülere ayaklık yapmak gibi genel hizmetlerde kullanılan ağaç veya saçtan yapılmış araçlar. Gemicilik Sözlüğü (1991: 25)

⁴⁰ 1870 yılında Fevaid-i Osmaniyye'nin yerini İdare-i Aziziye almış, 1878'de lağvedilmesiyle de İdare-i Mahsusa kurulmuştur. Bu şirket de 1910 yılında Osmanlı Seyr ü Sefain İdaresi'ne dönüştürülmüştür. 1939'da ise, 1923'te kurulan Türk Seyr ü Sefain İdaresi'nin yerini Devlet Denizyolları İşletmeleri Genel Müdürlüğü almıştır.

**Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)**

Beşinci madde ile liman dışında demir atan gemiden yolcu ve eşya nakleden ya da adı geçen gemiye yolcu ve eşya götüren mavnâ vb.lerinden yaptıkları her sefer başına nakletmiş oldukları eşyanın her tonilâtosuna mukabil 20 para pâlâmâr resmi alınacaktır.

Altıncı maddeye göre, limanda kalacak olan gemiler ve sair deniz araçlarından yıllık resim alınacaktır. Bu resim; vapurlar, römorkörler ve otomobillerden 100 kuruş, mavnâlardan 50 kuruş ve merakib-i bahriyyeden⁴¹ 15 kuruş olacaktır.

2 Numaralı Tarife ise yolcularla ilgilidir. Rıhtıma yanaşmış gemilere binecek ve incek birinci sınıf yolculardan 5 kuruş, ikinci sınıf 2 kuruş ve üçüncü sınıf yolculardan da 0,5 kuruş; rıhtıma yanaşmış olan bir gemiden inen birinci sınıf yolculardan her yolcu için 2,5 kuruş, ikinci sınıf 1,5 kuruş ve üçüncü sınıf yolcuların her yolcu için de 0,25 kuruş alınacaktır. 10 yaşına kadar olan çocuklarla kara ve deniz askeri, zaptiyeler, jandarmalar, polis memurları, mahpus ve yol muhafızlarından ücret alınmayacaktır.

3 Numaralı Tarife esham, nakit ve değerli eşyaya aittir. 5.000 Osmanlı Lirasına kadar nakit ve esham için her 1.000 liradan 10 kuruş, 5.000 ila 10.000 Osmanlı lirası kıymeti olan nakit ve eshamdan ilk 5.000 lira için 50 kuruş, yukarısı için de her 1.000 lirada beş kuruş, 10.000 lira üzerindeki nakit ve eshamdan ilk 10.000 lira için 75, fazlasından her 1.000 lirada 2,5 kuruş alınacaktır. Nakit ve eshamın her paketinden 2 kuruş ücret alınacaktır. Mücevherler ve kıymetli saf altın, gümüş külçe, eşya, pılatını ihtiva eden paketler de ücrete tâbi olacak ve her paketten 5 kuruş alınacaktır. Kıymetli eşya dışındaki her koli postadan da 1 kuruş alınacaktır. Bu tarifeye ıslâhiye ücreti⁴² dahildir.

4 Numaralı Tarife arabalar ve müteferrik aletlerin yüklenme ve nakliyesiyle ilgilidir. Buna göre, bir pikeli 2 veya 4 tekerlekli arabalardan 25 kuruş, iki pikeli veya 4 tekerlekli arabalardan 50 kuruş alınacaktır. Yük ve el arabalarıyla fayton vb. gibi araba aletleri ise sıklet⁴³ üzerinden alınacaktır.

5 Numaralı Tarife hayvan, kuşlar ve yumurtaların yükleme ve tahliyesiyle ilgilidir.

6 Numaralı Tarife eşyanın yükleme ve tahliyesi ile ilgilidir. Rıhtımda eşyanın yüklenme ve tahliyesi imtiyaz sahibi tarafından yürütülecektir. Manifestoları İskenderun için yazılı olan eşya ile İskenderun'dan ihraç edilecek eşyanın tamamı imtiyaz sahibi tarafından inşa edilecek rıhtımlardan geçmeye mecbur tutulacaktır.

⁴¹ Vapur, gemi ve emsali şeyler. Ali Nazîmâ, Faik Reşad (2002: 262).

⁴² Düzenlemeye, iyileştirmeye dâir ücret. Devellioğlu (2002: 398).

⁴³ Ağırılık. Devellioğlu (2002: 949).

Mehmet BEŞİRLİ

Adı geçen eşyaların şartları geleceğe tâbi tutulacaktır.

7 Numaralı tarife yükleme, boşaltma ve nakliye dairdir. Rıhtım üzerinde olacak yükleme ve boşaltma muameleleri gümrüğe ya da imtiyaz sahibinin mağazalarına kadar yahut gümrükten veya imtiyaz sahibinin mağazasından rıhtıma kadar vuku bulacak nakliye ait her tonilâto başına 10 kuruş ücret alınacak, bu her 25 kg. üzerinden olacaktır. Ayrıca yükleme, boşaltma ve nakliye muamelelerinin bütünü için asgari olarak alınacak ücret 1 kuruş olacak ve muamele imtiyaz sahibi tarafından yürütülecektir.

8 Numaralı Tarife nizama uygun müddetlerden fazla rıhtımda kalan eşyadan alınacak ücretlerle ilgilidir. Eşya 48 saatten fazla rıhtımda kalmayacak, şayet kalırsa tonilâto başına ücret alınacaktır.

9 Numaralı Tarife eşyanın örtülmesi hakkındadır. Rıhtımda bulunan eşyayı örtmek için gecelik ücreti dahil olmak üzere tonilâto başına 20 para ücret alınacaktır.

10 Numaralı Tarife ambar resmi hakkındadır. Mağazalara konulan eşyanın her 100 kg.ından ayda örtü ile beraber 2,5 kuruşu aşmamak üzere ambar resmi alınacaktır. Nakliye, istif⁴⁴ bozmak masrafı bu resme dahil olmayıp, eşyayı depozito edenlere ait olacaktır.

11 Numaralı Tarife ile kantar yerinden kaldırılmamak şartıyla yükleme ve boşaltma muamelesi icra edilmediği halde her tonilâtodan veya tonilâto küsûrundan 10 para alınacaktır.

12 Numaralı Tarife liman içinde üstü kapalı ve açık arsaların satışı hakkındadır. İmtiyaz sahibi, sahası en azından 300 metreden ibaret olan üstü kapalı arazinin her metresi için yıllık azami 100 kuruş, 300 metreden ibaret olan üstü açık arazinin her metresi için de 50 kuruş ödeyecektir. Hükümet, icar müddetini tayin etmek ve icar kontratlarını feshetmek hakkını saklı tutar.

13 Numaralı Tarife eşyaya dairdir.

İmtiyaz sahibi tarafından temsil ve onların hesabına olarak icra kılınan yükleme ve boşaltma için tonilâto başına 4 kuruş alınacaktır. Demiryolu idaresi alınacak ücretten başka liman imtiyaz sahibine ödemesi iktiza eden murûriye⁴⁵, tonilâto başına 1 kuruştur. Bu her 100 kg. üzerinden hesap edilerek alınacaktır.

⁴⁴ İstif: Eşyayı düzenli bir biçimde yerleştirmek. Ahmet Vefik Paşa (2000: 195).

⁴⁵ Dışarıdan Osmanlı ülkesine gelip de sarf edilmeden yabancı ülkelere gönderilen mallardan alınan transit vergisidir. Tabakoğlu (1986: 400-401).

Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)

Yine aynı tarifenin B bendinin birinci fıkrası sağ hayvanlardan alınacak yükleme, nakliye ücreti ve murûriye resmine yöneliktir.

14 Numaralı Tarife su alınmasına daırdır.

Kaynaklarından hortumlarla alınan suyun her tonilâtosu için liman idaresinden 5 kuruş alınacaktır.

15 Numaralı Tarife gemi tamirine mahsus hususlar hakkındadır.

Gemilerin tamiri hakkında ileride belirlenecek ücret, Akdeniz'de bulunan limanlarda geçerli olan ücreti aşmayacaktır.

Sonuç

İskenderun, tarihin en eski çağlarından beri bir yerleşim merkezi ve liman kenti olarak faaliyet göstermiştir. Uzun yüzyıllar çok önemli ticarî işlevler görmüş olan Halep şehrinin de doğal bir limanı durumundaydı. XIX. yüzyılın başlarında önemini kaybeden liman, yüzyılın sonlarından itibaren tekrar önem kazanmaya başlamış ve ticarî emtianın sevkıyat potansiyeli içeriye ve dışarıya artmıştır. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren ihracat ve ithalatın daha iyi gerçekleştirilmesi ve gemilerin kıyıya yanaşmalarını kolaylaştırmak için, limanın temizlenmesi ve yeni iskeleler kurulması çalışmaları yapılmıştır. XX. yüzyılın başlarında Bağdat Demiryolu'nun önem kazanmasına paralel olarak önemi artan İskenderun limanı, Osmanlı Anadolu'sunda Almanların gerçekleştirdiği demiryollarını Akdeniz'e bağlama girişimlerinde daha da ön plana çıkmıştır. 1911 yılında Bağdat Demiryolu'nun Toprakkale'den itibaren İskenderun'a yani Akdeniz'e bağlaması imtiyazı ile birlikte İskenderun limanının modernleştirilmesi ve yeni tesisler kurulması imtiyazı da Almanlar'a verildi. Toprakkale-İskenderun Demiryolu şube hattı gerçekleştirildi. Ancak I. Dünya Savaşı'nın araya girmesi ile Almanlar, İskenderun'da modern tarzda bir liman inşa edemediler.

KAYNAKÇA

I. BASILMAMIŞ ARŞİV KAYNAKLARI

1. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA), İSTANBUL

Dabilye Nezâreti (DH. EUM.)

Dabilye Nezâreti, İdare (DH. İD.)

Dabilye, Evrak Odası Kalemi (DH. EUM.VRK.)

Mehmet BEŞİRLİ

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.)

Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (A. DVN. MKL.)

Sadaret, Mühimme Kalemi Evrakı (A. MKT. MHM.)

Sadaret, Nezâret ve Devair Evrakı (A. MKT. NZD.)

Sadaret, Umum Vilayat Evrakı (A. MKT. UM.)

Yıldız Perakende, Mütenevvi Maruzat (Y. Mtv.)

2. POLİTİSCHES ARCHİV, AUSWÄRTİGES AMT (PA/AA), BONN

Orientalia Generalia 243, 2-5a: “Notiz betreffend die Bagdadbahn Stand Mitte Februar 1917”, Anatolische und Bagdadbahn auch Hafen Alexandrette, Cilt 1 ve Cilt 4, Bölüm 12 (Akten der Kaiserlichen Deutschen Botschaft zu Konstantinopel-Ankara-İstanbul içinde).

Türkei 152, Eisenbahnen in der asiatischen Türkei, Cilt, 51, 55.

3. GEHEİMES STAATSARCHİV PREUSSİSCHER KULTURBESİTZ DEUTSCHES ZENTRAL-ARCHİV (GStA), BERLİN-DAHLEM

I. HA Rep. 93 E, No. 396: Nachrichten über türkische Eisenbahnen, 1904 bis 1917.

Prospekt Haiderpascha, P. 8249

4. BUNDES ARCHİV, ABTEİLUNG POTSDAM (BA/AP)

Eisenbahnen in der Türkei, Cilt 15.

II. KİTAP VE MAKALELER

Ahmet Vefik Paşa (2000), *Lehçe-i Osmânî* (Haz.: Recep Toparlı), Ankara: Türk Dil Kurumu.

Ali Nazîmâ, Faik Reşad (2002), *Mükemmel Osmanlı Lügati* (Haz.: Necat Birinci ve diğerleri), Ankara: Türk Dil Kurumu.

Beşirli, Mehmet (1999), *Die europäische Finanzkontrolle im Osmanischen Reich in der Zeit von 1908 bis 1914*, Berlin: Mensch & Buch Verlag.

- Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)
- Braudel, Fernand (1989), *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt 1, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Çakar, Enver, (2003), *XVI. Yüzyılda Halep Sancağı (1516-1566)*, Elazığ: Fırat Üniversitesi Orta-Doğu Araştırmaları Merkezi.
- Darkot, Besim (1988), "İskenderun", *İslâm Ansiklopedisi*, Cilt /2, İstanbul: M.E.B. Basımevi.
- Devellioğlu, Ferit (2002), *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat* (Yayına Haz.: Aydın Sami Güneyçal), Ankara: Aydın Kitabevi.
- Earle, E. Mead (1972), *Bağdat Demiryolu Savaşı* (çev.: Kasım Yargıcı), İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Evliya Çelebi (1999), *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi*, (Haz.: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), 3. Kitap, İstanbul: Yapı Kredi Yayını.
- Gemicilik Sözlüğü* (1991), Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Koday, Saliha (1998), "İskenderun Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 33, İstanbul.
- Özveren, Erol. (1994), "Beyrut", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* (Editörler: Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert), Tarih Vakfı Yurt Yayını.
- Sahillioğlu, Halil (1991), "Antakya", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 3, İstanbul.
- Şemseddin Sami (1987), *Kâmûs-ı Türkî*, 2. Baskı, İstanbul.
- Tabakoğlu, Ahmet (1986), *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergah Yayınları.
- Tuncel, Metin (1980), "İskenderun", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, İstanbul.

III. GAZETE VE DERGİLER

Das Handelsmuseum, Viyana, 6 Nisan 1911, No. 14.

Die Post, Almanya, 18.12.1913, No. 502.

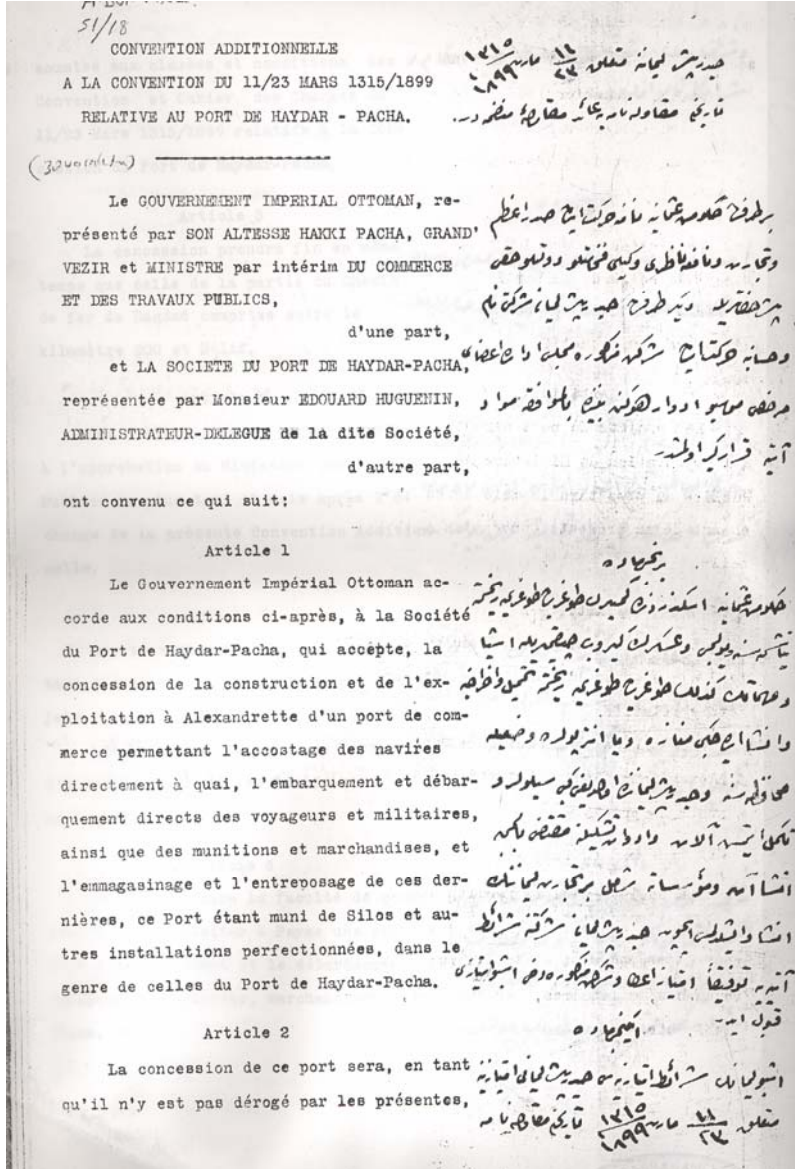
Yurt Ansiklopedi

Mehmet BEŞİRLİ

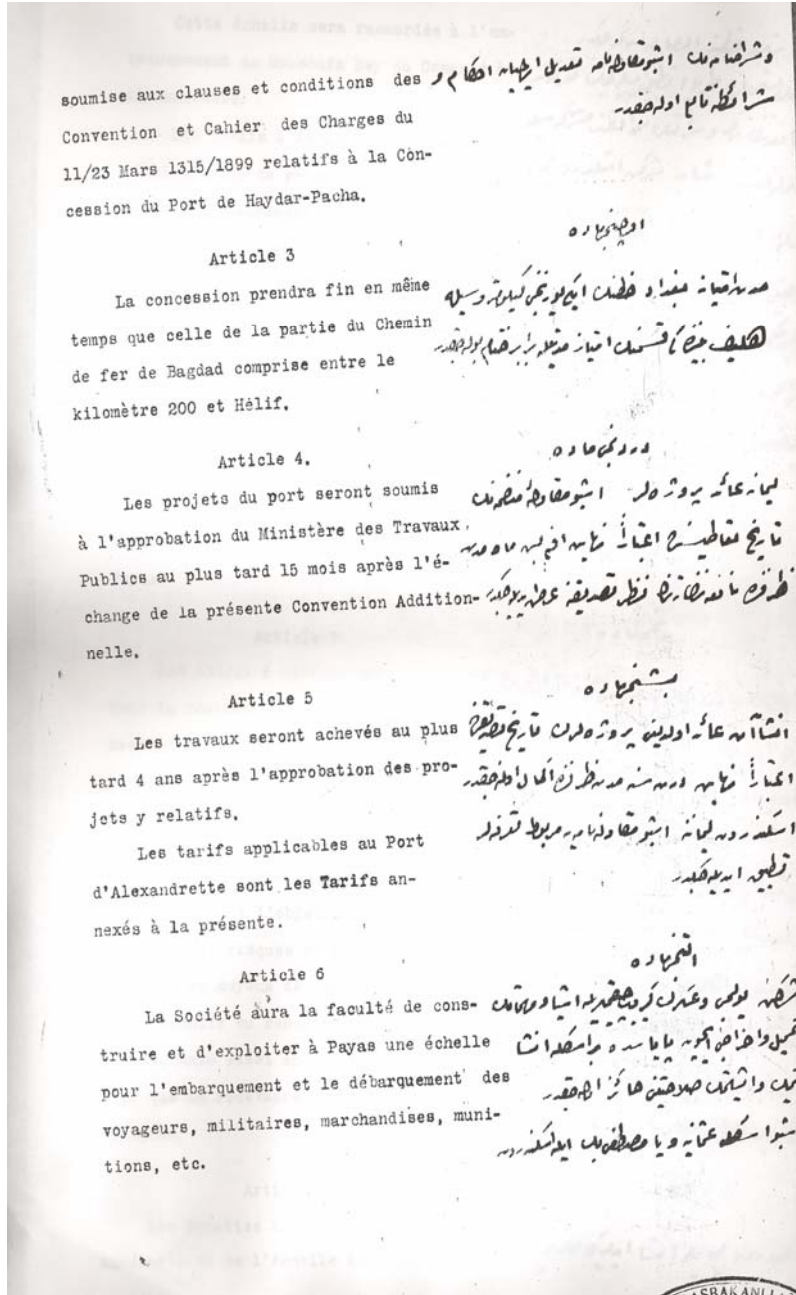
EKLER

Ek 1. İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı Mukavelenâmesi

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Divan-ı Hümâyün Kalemî, Mukavele (A. DVN.MKL), Nr. 51/18.



Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)



Cette échelle sera raccordée à l'embranchement de Moustafa Bey ou Osmanié à Alexandrette.

بنتیقا سیمه خطه اوصله ایله برجه
اسکندریه ایستازیم هلو ایله اولدی ایله ایله ایله ایله ایله ایله
اینا فایده قانده و سرتک موافقت و شکر سیمه
تعییه اولم قنده شابه شکره اسکندریه ایله
عملیات قیامه ایله ایله ایله ایله ایله ایله
برصد قیامه ایله ایله ایله ایله ایله ایله
کایم برجه ایله ایله ایله ایله ایله ایله
تاسیس ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله

Les tarifs à appliquer du chef de l'utilisation de cette échelle seront arrêtés ultérieurement d'un commun accord entre le Ministère des Travaux Publics et la Société.

Si la Société - dans un délai de 2 ans après l'achèvement des travaux du Port d'Alexandrette - ne faisait pas usage de cette faculté, cette dernière sera nulle et non avenue, et le Gouvernement pourra accorder à des tiers la concession d'un port ou d'une échelle à Payas.

Article 7

Les titres à émettre par la Société pour la réalisation de la présente concession seront soumis à la loi sur le timbre.

بیمه ماره
و کادینه ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله

Article 8

La Société exécutera et exploitera les travaux faisant l'objet de la présente, à ses frais, risques et périls, et par les systèmes et moyens de son choix; le tout sans garantie ou concours financiers de l'Etat, mais aussi en ne payant à ce dernier que la redevance prévue à l'Art. 10 ci-après.

سیرکینه ماره
سیرکینه ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ما یله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
و سیرکینه ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله
ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله

Article 9

Les recettes brutes du Port d'Alexandrette et de l'échelle de Payas - en

طهر بیمه ماره
اسکندریه ایله ایله ایله ایله ایله ایله ایله

Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)

cas d'exécution de cette dernière - ne
feront pas masse avec celles du Port de
Haydar-Pacha.

Article 10

Des recettes brutes annuelles de
toute nature - non compris celles prove-
nant de l'utilisation des réserves cons-
tituées par la Société au moyen de préle-
vements effectués sur les sommes lui
revenant - du Port d'Alexandrette et de
l'échelle de Payas - en cas d'exécution
de celle-ci - on déduira:

1°) les dépenses annuelles faites pour
l'exploitation, l'entretien et renouvel-
lement des ouvrages et du matériel;

2°) les intérêts à 6% et l'amortisse-
ment jusqu'à l'expiration de la conces-
sion du capital de premier établissement
et de travaux complémentaires.

Les dépenses d'exploitation et le
montant du capital de premier établissement
et de travaux complémentaires sont ceux
qui résulteront des bilans approuvés par
les Assemblées Générales des Actionnaires.
La Société sera tenue de communiquer ces
bilans au Ministère des Travaux Publics.

Si les recettes brutes d'une année
ne suffisent pas à régler les deux mon-
tants ci-dessus, la différence sera por-
tée à un compte d'attente, intitulé
"Compte des insuffisances des recettes
brutes", qui portera intérêts simples
à 5% par an.

اولاً : ایشتمه اموالیه ای عملیه و ادواته تجاریه
وهزینه اداره محافظت اعمیه اختیار اولیه و مصارف
ثانیاً : فایسیاه اشیائی و عملیه مخیر اعمیه صرف
اولیه سرمایه مدت نوزده آلی فایضه مدت شایسته هفتم
قدر اورتسای ترنیز ایدیه هجده
ایشتمه مصارفیه فایسیاه اشیائی و عملیه
مخیر اعمیه در اول وجه سرمایه مدت مقدار
صده دایله اصریح مخیر اعمیه و قبلیه اول وجه سرمایه
ایده ثانیه هجده
فایضه نظایر اولیه ایشتمه مخیر اعمیه
شاید حاصله مخیر صافیه بلاوه و نظایر
ایده فایضه مدت شایسته نظایر ایشتمه مخیر اعمیه
بسه فایضه سبب اولیه (هلالیه مخیر صافیه
نظایر اعمیه) مخیر اعمیه هجده اولیه و نظایر
صافیه مخیر اعمیه هجده

BAŞBAKANLIK

3

Si au contraire les recettes brutes sont supérieures à la somme des deux montants ci-dessus, l'excédent, constituant le bénéfice servira avant tout à apurer le compte des insuffisances susmentionné.

Ce compte une fois apuré, le bénéfice sera partagé comme suit:

1°) si les recettes nettes de l'embranchement de Moustafa Bey ou d'Osmanié à Alexandrette sont inférieures aux intérêts à 6% par an et à l'amortissement du capital de premier établissement et de travaux complémentaires afférent à l'embranchement, le bénéfice du Port d'Alexandrette servira à combler:

a) l'insuffisance annuelle sur l'embranchement d'Alexandrette,

b) le compte des insuffisances dudit embranchement.

2°) si les recettes nettes de l'embranchement sont suffisantes et que le compte des insuffisances dudit embranchement soit apuré, le bénéfice sera partagé à raison de 50% à l'Etat et 50% à la Société.

Article 11

Le Gouvernement Ottoman ne pourra racheter la concession du Port d'Alexandrette et de l'échelle de Payas - en cas d'exécution de cette dernière - qu'à la condition de reprendre en même temps la partie du Chemin de fer de Bagdad comprise entre Boulgourliou et Héliif.

Handwritten notes in Arabic:
 اگر بالکلیه حاصله بر صافی است و این مبلغ کمتر از مجموع است
 این مبلغ تمکن تشکیل می دهد اولاً و ثانیاً اول
 با اول سال اول آنکه نقصان بر صافی است
 تخصیص این مبلغ
 برده بود صافی است و بجز آنکه به این ترتیب
 این مبلغ
 ۱ - عثمانیه و با این مبلغ است و در این مبلغ
 سهمی در صافی است و این مبلغ تا پایان
 این مبلغ و عثمانیه کمتر است و این مبلغ
 تا این مبلغ امور ساختن در اول اول است و در
 این مبلغ تمکن
 اولاً: است و در این مبلغ اولاً و ثانیاً
 نقصان است
 تا اول سال اول است
 ۲ - است و در این مبلغ صافی است و این مبلغ
 و در این مبلغ و در این مبلغ و در این مبلغ
 و در این مبلغ و در این مبلغ و در این مبلغ
 اولاً و ثانیاً
 اولاً و ثانیاً


Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)

Article 12
 La Société s'engage à ne jamais céder ni transférer à une tierce personne ou Société, ni la Concession du Port de Haydar-Pacha, ni celle du Port d'Alexandrette et de l'échelle de Payas, en cas d'exécution de cette dernière.

Article 13
 Les dispositions de l'Art. 19 de la Convention du 11/23 Mars 1315/1899 ne s'appliquent pas au Port d'Alexandrette, ni à l'échelle de Payas, en cas d'exécution de cette dernière.

La présente Convention Additionnelle a été soumise au Tribunal Municipal en date du 6 Mars 1327 et le 17 Mars 1329 faite en double, signée et échangée à Constantinople le 21 Mars 1329 et Ribli-oul-Hadjer le 13 1329

1911
 1329



اولیه امتیازده
 شرکت کون هیدر پاشا لیمان و کون اسکندریه
 لیمان انشائیة تقدیره با یاس اسکندریه
 انشائیة آفریقا و با شرکت کون و یادور
 انبیه تقدیره

اولیه امتیازده
 ۱۱ مارس ۱۹۱۰
 ۱۸۹۹ تاریخ عقده نامه بند
 این تقویم نامه / احکام اسکندریه و لیمان
 انشائیة تقدیره با یاس اسکندریه
 انبیه تقدیره

۱۹۰۷ تاریخ
 ۶ مارس
 ۱۹۰۹ تاریخ
 ۱۷ مارس
 استوفیادله منضمه شماره اولده
 اراده سیده حضرت بیگم اورزبیه ایچاقیمه اوله رفقه الیم
 دیعادنده تقاضا قند

۱۹۰۷ تاریخ
 ۱۱ مارس
 ۱۹۰۹ تاریخ
 ۱۱ مارس

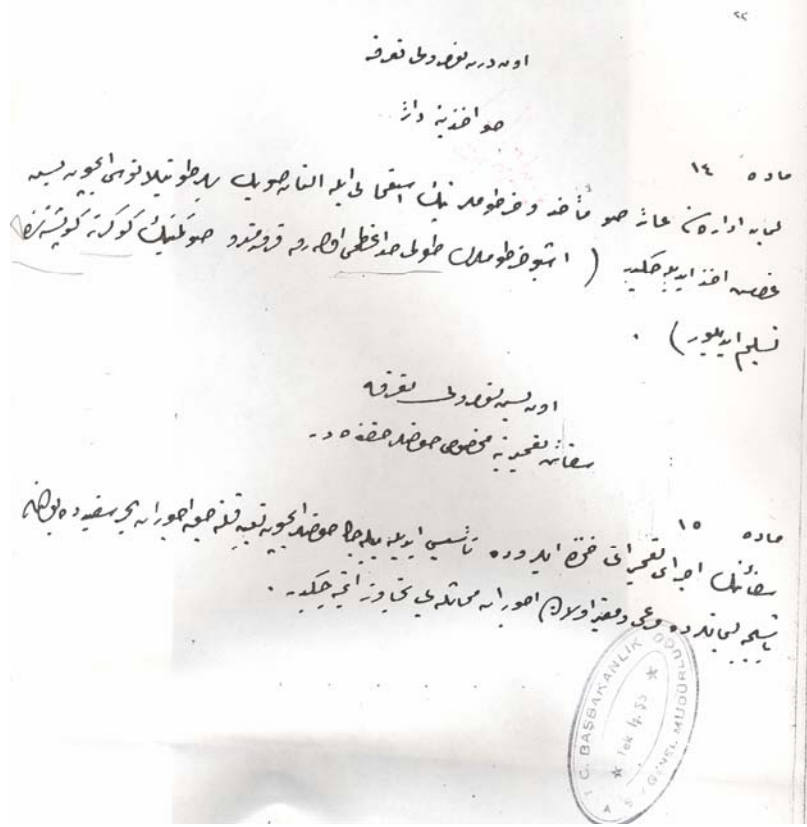
صدراعظم
 و تجارت و منافعه ناظری دکی
 ۱۹۱۱

Ek 2. İskenderun Limanı'na Ait Tarifenin İlk ve Son Sayfası

Kaynak: BOA, A. DVN.MKL, Nr. 51/18.

بمجرد
لجانه كندانه اولاده كبرسه نه جانده بوض و با توقف ابره كسيدرده استقا ابره بملك
امورانه
۱- لجانه سسي : بائنه فاعيريد معونه ر لجانه طوكعاده توقف ابره ر كسيدر مجر مستا اولده لجانه وقف
اولاده الجبله و ابره ر ايد بيلده كسيدر نه يوم موصلت و عر كسيدر وقف اولدغي حالده لجانه سكر كونه ريز
توقف ابره وقف عاز اولده اوزده رسمه مقيد بوض محم استقا ابره لظا حساب ابره بملك شرطه طونيلاده بائنه
كيس ياره رسمه اقد ابره بجه و مدنه كسيدر نه روزنه اعتبار لجانه توقف ابره كسيدر بر كونه بجه طونه بائنه
فصل اولده دري زده رسمه استقا اولد فقهه . فوننه طولا بيلم لجانه التجا ابره سفانه استقا محمي و با تخليل
ابها ملك فوننه كسيدر ابره تجي مفاقت ابره بملك شرطه بكونه لجانه رسمه فاج طونيلد فقهه .
۲- صاحب قضا لجانه خارجه ذوق اولوب وجوده كسيدر اولاده اعما سده ابره مظل ابلسه اولده منطقه ذوق
شانه بده وضع ابره بيلد هلد . لجانه ذوق اولد رده مال كسيدر منطقه ذوقها عايف سياره طرفنده وضع ابره
شانه بده رده بالامه ندادلده سفانده برنج فقهه ده نقيه ابره بده امور اذك ليجي استقا اولد فقهه .
۳- تجويد ابره لجانه بر تقدي و جود لجانه كندانه ايزه بر سفه بنيه و بوي و سا فقهه بجه موعود ابره
ر كسيدر مستا اولده اوزده تجي موصلت و عر كسيدر وقف حساب اولده شرطه زنايت سكر كونه عايف بوزده
بره و ابره و با بلكه كسيدر برنج فقهه ده معيه اولاده رسمه فصل اولد رسمه رسمه مقيد بوض محم استقا ابره
لظا حساب ابره بملك شرطه طونيلاده بائنه كيس ياره رسمه اقد ابره بجه و مدنه كسيدر نه نك
اعتبار تجي ده توقف ابره كسيدر بجه بجه فصل اولد رده طونيلاده بائنه دره ياره بالامه رسمه
استقا اولد فقهه .
BASBAKANLIK

Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)



Mehmet BEŞİRLİ

Ek 3. İskenderun Limanı'na Ait Tarifenin Fransızca İlk ve Son Sayfası

Kaynak: BOA, A. DVN.MKL, Nr. 51/18.

T A R I F S
d u
P O R T d ' A L E X A N D R E T T E .
-----oOo-----

Art. 1. Tarif I.

Droits d'ancrage, d'amarrage à quai ou de séjour dans le port.

§ 1. Droits de Port. - Tout navire à vapeur ou à voile entrant dans le port - à l'exclusion des bateaux de pêche ainsi que des mahonnes ou embarcations séjournant habituellement dans le port - sera soumis à une taxe de 20 paras par tonneau, sur son tonnage registre, donnant droit à une présence dans le port de huit jours y compris les jours d'arrivée et de départ.

Passé ce délai il sera perçu une taxe supplémentaire de 4 paras par tonneau et par jour de séjour.

Les navires qui par suite de tempête viendront se réfugier dans le port ne seront soumis à aucun droit de port pourvu qu'ils ne fassent pas d'opérations commerciales et qu'ils quittent le port aussitôt que la tempête se sera calmée.

§2.- Le Concessionnaire aura le droit de mouiller des bouées dans la zone située en dehors du port abritée par les travaux faisant l'objet de la présente Concession.

Les navires qui, sans entrer dans le port, viendront s'amarrer aux bouées mouillées par le Concessionnaire dans cette zone, seront soumis au quart des taxes prévues au paragraphe 1.

§ 3.- Amarrage à quai. - Tout navire à vapeur ou à voile, s'amarrant à quai, à l'exclusion des mahonnes et des embarcations transportant des voyageurs ou des marchandises entre les quais et un point du port ou un navire ancré dans le port, sera soumis, en plus du droit prévu au paragraphe 1, à une taxe d'amarrage de vingt paras par tonneau, sur son tonnage registre, donnant droit à une durée de présence à quai de 8 jours, y compris les jours d'arrivée et de départ.

Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı
ve Liman Tarifesi (1911)

21

22

Art.14

Tarif XIV

Tarif de prise d'eau

Pour usage des prises d'eau du port et des manches à eau
(ces manches ayant une longueur maximum de 40 mètres et l'eau
étant livrable à la lisse de plat bord) par tonne d'eau embar-
quée 5 piastres

Art.15

Tarif XV.

Tarif des formes de radoub

Les taxes à percevoir pour l'utilisation des formes de ra-
doub à établir éventuellement ne dépasseront pas les taxes si-
milaires admises dans les principaux ports de la Méditerranée.

