

el-İhtiyâr li-ta'îlî'l-Muhtâr (nşr. Mahmûd Ebû Da-kika), Kahire 1370/1951, III, 11-18; Osman b. Ali ez-Zeylâi, *Tebyînü'l-hakâ'ik*, Bulak 1313, III, 312-324; Şâtîbî, *el-Muvâfakât*, III, 173, 201-203; İbnü'l-Hümâm, *Fethu'l-kadîr*, VI, 152-199; İbn Nüceym, *el-Bahrü'r-râ'ik*, V, 179-202; Şemseddin er-Remlî, *Nihâyetü'l-muhtâc*, Beyrut 1404/1984, V, 2-14; İbn Âbidîn, *Reddü'l-muhtâr* (Kahire), IV, 298-337; *Mecelle*, md. 1045-1403; Ali Haydar, *Düerü'l-hükkâm*, İstanbul 1330, III, 218-713; Sabri Şakir Ansay, *Hukuk Tarihinde İslâm Huku-ku*, Ankara 1958, s. 176-179; Reha Poroy v.dğr., *Ortaklıklar Hukuku*, İstanbul 1972, s. 11; Ali el-Hafîf, *eş-Şerikât fi'l-fikhi'l-İslâmî*, [baskı yeri ve tarihi yok], tür.yer.; İsmail Büyüklebi, *İslam Hukukunda İnân Şirketi ve Nevileri* (doktora tezi, 1981), Atatürk Üniversitesi İslâmî İlimler Fakültesi, tür.yer.; İbrahim Fâdil ed-Debû, *Şirketü'l-inân fi'l-fikhi'l-İslâmî*, Amman 1403/1983, tür.yer.; Bilmen, *Kamus*², VII, 63-101; Vehbe ez-Zühayfî, *el-Fikhü'l-İslâmî ve edilletüh*, Dimaşk 1405/1985, IV, 792-842, 875-883; Abdülazîz İzzet el-Hayyât, *eş-Şerikât fi's-ser'ati'l-İslâmiyye*, Beyrut 1408/1987-88, I-II, tür.yer.; Tansu Çiller – Murat Çizakça, *Türk Finans Kesiminde Sorunlar ve Reform Önerileri*, İstanbul 1989, s. 7; Ejder Yılmaz, *Hukuk Sözlüğü*, Ankara 1996, s. 637; M. Revvâs Kal'acı, *el-Mevsû'atü'l-fikhiyyetü'l-müeyyese*, Beyrut 1421/2000, II, 1137-1151; Ahmed Mahmûd el-Hüfî, *Nażariyyetü's-şahşiyetü'l-i'tibâriyye*, Kahire 2003, s. 119-136; Murtaza Köse, *İslam Hukukunda Anonim Ortaklıklar*, İstanbul 2006, s. 103 vd.; a.m.f., *İslam Hukuku Açısından Hükmî Şahsiyet*, İstanbul 2009, s. 170-178; "Şerike", *Mv.F.*, XXVI, 20-33; "Şirketü'l-akd", a.e., XXVI, 33-92; Ali Bardakoğlu, "Şirket", *İslâm'da İnanç, İbadet ve Günlük Yaşayış Ansiklopedisi* (ed. İbrahim Kâfi Dönmez), İstanbul 2006, IV, 1877-1879.



BEŞİR GÖZÜBENLİ

ŞİRKET-i HAYRİYYE

(شركة خيريه)

Boğaziçi'nde
yolcu taşımak amacıyla kurulan
ilk yerli anonim şirket.

İstanbul'da Boğaziçi'nde bir taşıma şirketi kurma fikri Keçecizâde Fuad Paşa ile Ahmed Cevdet Paşa'dan gelmiştir. Şirketin kuruluş amacı, "Avrupa'ca büyük servet ve mamuriyeti mücbib olan ve anonim



Şirket-i Hayriyye müdürlerinden Hüseyin Hâki Efendi



Şirket-i Hayriyye'ye ait bilet ve jetonlar

denilen şirket-i 'tibâriyyeler" hakkında bir örnek göstermek ve Boğaziçi'nde oturanların şehre gelişi gidişlerini kolaylaştırmak olarak açıklanmıştır. Şirketin kurulmasıyla ilgili lâyiha Sultan Abdülmecid tarafından onaylandıktan sonra (*Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436, 10 Muharrem 1267, s. 1-2) çıkarılan fermanla, İstanbul ile Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli kısıyında inşa edilecek iskeleler arasında vapur işletme imtiyaz ve tekeli yirmi beş yıl süreyle Şirket-i Hayriyye'ye verilmiş, Haliç bu imtiyaza dahil edilmemiştir. Aslında bu girişimden önce Boğaziçi'nde oturan devlet memurları için Tersâne-i Âmire vapurlarından biri tahsis edilmişti; ancak sabah ve akşam yapılan bu seferler ihtiyacı karşılamaktan uzaktı (*Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 443, 24 Rebülâhîr 1267, s. 1, nr. 445; 29 Cemâziyelevvel 1267, s. 3).

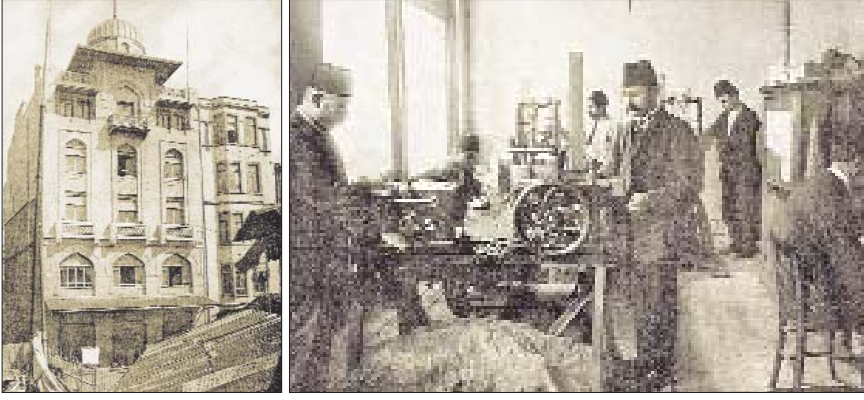
Başlangıçta 45.000 lira olarak belirlenen şirketin sermayesi her biri 30 lira değerinde 1500 hisse senedine bölündü. Fakat daha sonra bu sermayenin şirketin yapması öngörülen faaliyetlere yetmeyeceği anlaşılınca 500 hisse senedi daha çıkarıldı. Sultan Abdülmecid, annesi Bezmiâlem Vâlide Sultan, vükelâ, memur ve sermayedarlar 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla 830 hisse senedi satın almış bulunuyordu (*Ceride-i Havâdis*, nr. 509, 2 Safer 1267, s. 2). Vak'anüvis Ahmed Lutfi Efendi, hisse senetlerinden satın almaları için Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'nın memurlarla sermaye sahiplerini teşvik ettiğini ve çoğunun Reşid Paşa'nın hatırı için senet aldığını belirtmektedir. Özellikle memurlar hisse senedi alabilmek için sarraf ve bankerlere borçlanmıştı.

Osmanlı kamuoyu anonim şirket tarzına alışık olmadığından ilk dönemlerde şirketin idare biçiminin tesbitinde bazı sorunlar çıktı. Şirketin idaresi geçici olarak Mösyo Lafonten adlı bir kişiye ihale edildi; ancak birkaç ay sonra senelik 10.500 lira bedel karşılığında altı yıl süreyle Antuvan Kalcıyan ve Agop Bilezikçıyan'a iltizama verildi (10 Rebülevvel 1268 / 3 Ocak 1852). İngiltere'den getirtilen yandan çarklı dört vapur 1852 yılının ilkbaharından itibaren Boğaziçi'nde sefere başladı (*Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 465, 22 Cemâziyelevvel 1268, s. 2). İşletmeyi alanların, sürelerinin dolmasını beklemeden 27 Haziran 1854'te işi bırakmaları üzerine Ali Hilmi Efendi'nin başkanlığında şirketin ilk idare meclisi oluşturuldu. 1866 Ağustosunun ortalarından itibaren 1895'e kadar müdürlük yapan ve 1875'te bir ara azledilirse de işlerin kötüye gitmesi üzerine tekrar göreve getirilen Hüseyin Hâki Efendi'nin zamanı şirketin en parlak dönemlerinden biridir. Bu dönemde vapur sayısı on altıdan kırk altıya çıkarıldığı gibi Hüseyin Hâki'nin çizmelerini İngiliz mühendislerine yaptırdığı Suhûlet isimli ilk araba vapuru 1870'te hizmete girdi. Birinci seferini Kabataş-Üsküdar arasında yapan Suhûlet'in ilk yükü top arabalarıydı. 1900 yılından itibaren uskurlu vapurlara geçilmesi kararlaştırıldı.

Bahçekapı'daki Nâfia Hanı'nda bulunan şirketin idarehanesi buranın yeterli gelmemesi üzerine Galata'da Mehmed Ali Paşa Hanı'na nakledildi. Bundan sonra Galata'da Tuzlayıcı Hanı'nı, eski balıkhane binasını ve Sirkeci'de Kosova Hanı'nı idare merkezi olarak kullanan şirket, 1911'de Galata'da Fermeneçiler sokağında kendi

Şirket-i Hayriyye'nin ilk hisse senedi (BA, Y.PRK.TNF, 1/9)





Şirket-i Hayriyye'nin Galata'daki idarî merkezi ile bilet basım dairesi

mülkü olan arsa üzerinde inşa edilen binasına taşındı. Vapurların çalıştığı hatlar ve uğradığı iskeleler talep ve nüfus yoğunluğuna göre zaman içerisinde değişti. Nitekim şirketin faaliyet alanı Ayastefanos'a (Yeşilköy) kadar genişletildi, hatta bir ara İdare-i Mahsûsa'nın imtiyaz alanına giren Adalar'a seferler düzenlendi. İlk vapur iskelelerinde kapalı yolcu salonları yoktu, daha sonra bekleme salonları yapıldı. 1912'de Galata Köprüsü ve Boğaziçi'ndeki iskelelerde yeni salonlar inşa edildiği gibi köprüdeki salonlar elektrikle aydınlatıldı. Şirketin bilinen ilk nizamnâmesi 31 Aralık 1872 tarihlidir. Bu tarihte imtiyaz süresinin on yıl daha uzatılması karşılığında şirketin yıllık net kârının % 5'i şehremânetine tahsis edildi. Ticaret Nezâreti'nin gözetimi altında bulunan şirketin yönetim organları genel kurulla idare meclisiydi; ayrıca maaşlı bir şirket müdürü vardı. Genel kurul nâzırın başkanlığında toplanırdı. İdare meclisi üyeleri başkanı ve şirket müdürünü, genel kurulun alacağı karardan sonra çıkacak olan padişah iradesiyle değiştirebilirdi. Dört üye ile bir başkan dan meydana gelen idare meclisinin üyeleri iki yıllığına, başkan ise süresiz olarak seçilirdi.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın masraflarını karşılayabilmek için hükümetin kâğıt para (kâime) çıkarmak zorunda kalması piyasadaki dengeleri bozdu. Şirket görevlilerinin yolculardan değeri düşmekte olan kâime yerine sikke talep etmeleri veya kâğıt parayı rayicinin altında almak istemeleri sık sık tartışmalara yol açmaktaydı. Hükümetin müdahalesi de sorunu çözemedi ve Üsküdar vapurundaki görevlilerin kâimeyi yine düşük fiyattan almak

istemeleri üzerine yolcular ücret ödemeyi reddederek idare merkezine gidip şirketi protesto etti. Öte yandan şirket masraflarının artmasını ve kâimeyi bahane ederek bilet ücretlerine zam yaptı; ancak halkın tepkisinden çekinen hükümet bunu onaylamadı. Fakat bir süre sonra, devam eden olumsuz şartlar yüzünden bir ara faaliyetlerini durdurmayı bile düşünen şirketin taşıma ücretlerine zam yapıldı. Öte yandan şirket, çalışanlarının maaşlarını % 30 oranında arttırdı. Kâğıt paranın kaldırılmasının ardından taşıma ücretleri önceki oranlarına indirilerek sikkeyle tahsil edilmeye başlandı. 1881 yılının ortalarından itibaren gişe sistemine geçildi.

29 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz süresinin otuz yıl daha uzatılması dolayısıyla şirketin iç tüzüğü yenilendiği gibi sermayesi de 200.000 liraya çıkarıldı ve her biri 20 lira değerinde 10.000 hisse senedine bölündü. Yıllık % 5 faiz getirisi olan hisse senetleri sadece Osmanlı tebaasınca satın alınabiliyordu. Bu düzenleme sırasında idare meclisi başkanının görev süresi dört yıl olarak belirlendi ve idare meclisinin yetkileri artırıldı. 20 Temmuz 1903 tarihinden itibaren şirketin imtiyaz süresi elli yıl daha uzatıldı. 12 Ekim 1910'da şirket iç tüzüğü tekrar düzenlendi. Şirketin bir Osmanlı anonim şirketi olduğuna vurgu yapılarak hissedarların, idare meclisi üyelerinin ve bütün çalışanlarının Osmanlı uyruklu olması şartı getirildi. Yabancılar sadece teknik işlerde çalıştırılıyordu. Sermaye miktarında değişiklik yapılmadan hisse senetlerinin değeri 5 liraya indirildi, böylece senet sayısı 40.000'e çıkmış oldu. Diğer bir yenilik de genel kurulun Ticaret nâzırını yerine idare meclisi başkanının riy-

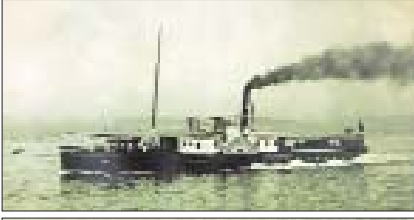
setinde toplanmasıydı. Şirket işleri, idare meclisi tarafından seçilen bir genel müdürle iki müdürden oluşan bir müdürler heyetine ihale edildi.

Şirketin Hasköy'de 1861'de inşa edilen ve daha ziyade vapurların bakım ve onarımıyla uğraşan bir tersanesiyle Galata'da tamir atölyeleri mevcuttu. 1913 yılı itibariyle vapur, iskele, atölye ve idare merkezlerinde toplam 887 kişi çalışmaktaydı. 29 Ekim 1888 tarihli şartnâmede yer alan, maaşlardan yapılacak % 4'lük bir kesinti karşılığında çalışanlara emeklilik hakkı verilmesi amacıyla bir fon oluşturulmasına dair maddeye göre 20 Mayıs 1893'te Şirket-i Hayriyye Müstahdemînine Mahsus Tekaüt Sandığı Nizamnâmesi yayımlandı. Böylece yirmi beş yılını dolduranlara maaşlarının üçte biri oranında bir ücretle emeklilik hakkı tanındı. Emeklilik şartları 1914 ve 1924'te tekrar düzenlendi.

Şirket çalışanları, maaşlarının ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi talebiyle zaman zaman greve teşebbüs etti. Kaptanlar Aralık 1878'de, diğer çalışanlar Mart 1879'da zam isteğiyle şirkete başvurdu; ancak olumsuz cevap almaları üzerine 20 Mayıs'ta greve gittiler. II. Meşrutiyet'ten sonraki büyük grev dalgasında 24 Eylül 1908'de Hasköy Tersanesi işçileri grev yaptıysa da güvenlik güçlerinin müdahalesiyle eylemlerine son verdiler. 11 Ağustos 1924'te işçiler arasında dayanışmayı güçlendirmek amacıyla Şirket-i Hayriyye Amele Cemiyeti kuruldu. Amele Cemiyeti vasıtasıyla 19 Ağustos 1925'te büyük bir grev girişimi gerçekleştirildi. Ateşçiler çalışma şartlarının iyileştirilmesi ve maaşlarının artırılması talebiyle greve gitti; ancak hükümetin aldığı bazı tedbirlerle bu girişim de başarısızlığa uğratıldı.

Şirket-i Hayriyye İdare Meclisi'nin bir toplantısı





Şirket-i Hayriyye'nin yandan çarklı (13 numaralı) Galata vapuru ile ilk arabalı vapurlardan 27 numaralı Sâhibbend

Hükümet, savaş dönemlerinde asker ve mühimmat nakli için şirketin vapurlarından yararlandı. Vapurlar 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, 1911 Trablusgarp Savaşı ve 1912-1913 Balkan savaşları sırasında bu amaçla kullanıldı. I. Dünya Savaşı esnasında at ve katırlar dahil olmak üzere bütün nakil vasıtalarına el koyan hükümet şirketin bazı vapurlarını da kiraladı. Bunların bir kısmı nakliye, bir kısmı da yaralıların tedavisi gayesiyle Hilâliahmer Cemiyeti için kullanıldı. On vapur düşman saldırısı veya mayına çarpma gibi sebeplerle battı. Hükümet batan, hasar gören yahut satın alınan vapurların bedelini savaştan sonra şirkete ödedi.

Savaş yıllarında Şirket-i Hayriyye ve dolayısıyla şirket çalışanları zor bir dönem geçirdi. 1913'te taşıdığı yolcuların sayısı 18.613.453'e ulaşan şirket bir yandan masrafların ve özellikle kömür fiyatlarının artması, diğer yandan hükümetin vapurların bir kısmına el koyması yüzünden sefer sayısını azaltmak mecburiyetinde kaldı. Bir ara yolcu vapuru sayısı altıya kadar düştü. Bu durum halkla şirketi karşı karşıya getirdi. Bu olumsuz şartlara rağmen şirket 8 Aralık 1918 tarihine kadar vapur ücretlerine zam yapmadı, ancak bu tarihten sonraki bir yıl içerisinde bilet fiyatları % 400 arttırıldı. Boğaziçi halkı buna karşılık Boğaziçi Ahalisi Hukukunu Müdafaa Cemiyeti adıyla bir teşkilât kurdu. Kâr oranı azalan şirket buna rağmen çalışanlarını zam yapmaktan zorunda kaldı.

Cumhuriyet'in ilânından sonra Ankara'nın başşehir olması üzerine memurların Ankara'ya gitmesi, tramvay ve otobüs gibi nakil vasıtalarının gelişmesi, başta Rumlar olmak üzere gayri müslimlerin ülkeden ayrılması neticesinde şehrin nüfusunun azalması şirketin gelirlerini olumsuz yönde etkiledi. Bütün bunlara II. Dünya Savaşı'nın piyasalarda ve ülke içinde yol açtığı sıkıntılar eklenince şirketin devam etmesi hayli zorlaştı. Şirket yöneticileri, imtiyaz süresi 1953'te sona erecek olmasına rağmen 1943'te şirketin devlet tarafından satın alınması için hükümete başvurdu ve 20 Ekim 1944'te şirketin 2.550.000 lira karşılığında hükümetçe satın alınmasına karar verildi. Hükümetin bu kararı 24 Ocak 1945 tarih ve 4697 sayılı kanunla onaylandı. Doksan beş yıla yaklaşan bir faaliyet hayatından sonra Şirket-i Hayriyye bütün mal varlığıyla birlikte Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

BİBLİYOGRAFYA :

BA, *Mukâvelât Defteri*, nr. 3, s. 209-227; nr. 20, s. 16-26; *Düstür*, Birinci tertip, İstanbul 1295, IV, 470-479; *Mecmûa-i Mukâvelât*, İstanbul 1310, IV, 652-667; Cevdet, *Tezâkir*, IV, 44-45; *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye: Tarihçe-Salname*, İstanbul 1330; Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye* (İstanbul 1330-38), İstanbul 1995, V, 2288-2335; *Memâlik-i Osmâniyye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 1334, s. 150-152; Lutfi, *Tarih*, IX, 40-41; Tefîk Çavdar, "Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriyye)", *Türkiye Birinci Şehirçilik Kongresi, ODTÜ 1981: Bildiriler* (haz. Yiğit Gülöksüz), Ankara 1982, I, 169-181; M. Orhan Kızıldemir, *Şirket-i Hayriyye İdaresi*, İstanbul 1992; Eser Tutel, *Şirket-i Hayriyye*, İstanbul 1994; E. Nedret İşli, "Şirket-i Hayriyye Bibliyografyası", *İstanbul Armağanı: Boğaziçi Medeniyeti* (haz. Mustafa Armağan), İstanbul 1996, s. 295-302; Murat Koraltürk, "Şirket-i Hayriyye'nin Kurucu ve İlk Hissedarları", a.e., s. 261-262; a.mlf., *Şirket-i Hayriyye (1851-1945)*, İstanbul 2007; a.mlf., "Boğaziçi Ahalisinin Hukukunu Müdafaa Cemiyeti: Şirket-i Hayriyye'nin Zamlarına Tepki", *TT*, XXVII/159 (1997), s. 30-34; Ahmet Gülerüyü - Hande Yüce, *Şirket-i Hayriyye'nin Boğaziçi Vapurları: The Bosphorus Steamers of the Şirket-i Hayriyye* (trc. Suzan Alptekin - Renan Mengü), İstanbul 2002; Ali Akıldız, *Para Pul Oldu: Osmanlı'da Kağıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul 2003, s. 275-281; *Ceride-i Havâdis*, nr. 509, İstanbul 2 Safer 1267 / 7 Aralık 1850, s. 2; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436, İstanbul 10 Muharrem 1267, s. 1-2; nr. 443, 24 Rebiülâhîr 1267, s. 1; nr. 445, 29 Cemâziyelevvel 1267, s. 3; nr. 465, 22 Cemâziyelevvel 1268, s. 2; Cahit Bilim, "Şirket-i Hayriyye", *Anadolu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, I/1, Eskişehir 1988, s. 103-121; Zafer Toprak, "Şirket-i Hayriyye Amele Cemiyeti ve 1925 Grevi", *Toplumsal Tarih*, V/30, İstanbul 1996, s. 8-11.



ALİ AKYILDIZ

ŞİRKÛH el-MANSÛR

(شركة المنصور)

Ebü'l-Hâris el-Melikü'l-Mansûr
Emîrü'l-cüyüş Esedüddin Şirkûh
b. Şâdi b. Mervân
(ö. 564/1169)

Nüreddin Mahmud Zengî dönemi
devlet adamı ve kumandan,
Fâtımî veziri.

Selâhaddin-i Eyyübî'nin amcasıdır. Eyyübî ailesi önceleri Duvin'de Şeddâdîler'in hizmetinde bulunuyordu. Bağdat şahnesi Bihrûz el-Hâdim'in yakın dostu olan Şâdi, oğulları Necmeddin Eyyüb ve Şirkûh'la beraber onun hizmetine girdi. Bihrûz'un Tikrit'e vali tayin ettiği Şâdi'nin ölümünün ardından bu göreve oğlu Eyyüb getirildi. Şirkûh da ağabeyine yardımcı olarak onunla birlikte kaldı. Bir müddet sonra Bihrûz'la araları bozulan iki kardeş 532 (1137) yılında Musul'a gidip İmâdüddin Zengî'nin hizmetine girdi ve onun Haçlılar'la mücadelesinde aktif rol oynadı. İmâdüddin Zengî'nin öldürülmesinin ardından (541/1146) Halep'te yönetimi ele geçiren Nüreddin Mahmud Zengî'nin en büyük yardımcısı Şirkûh oldu. İmâdüddin Zengî'nin ölüm haberini alan Urfa Kontu II. Joscelin'in iç kale dışında Urfa'yı zaptetmesi üzerine Nüreddin Mahmud ve Emir Savar ile Şirkûh Urfa'ya gidip şehri kurtardılar. Receb 543'te (Kasım 1148) Antakya yakınlarındaki Yağra'da ve Safer 544'te (Haziran 1149) Azâz yakınlarındaki İnnib'de (İnab) Haçlılar'ı ve İsmâîlîler'i mağlûp ettiler. Gösterdiği kahramanlıktan dolayı Nüreddin Mahmud, Artah Kalesi'ni Şirkûh'a verdi.

Nüreddin Mahmud Zengî, Suriye'de İslâm birliğinin sağlanması açısından önemli bir konumda olan Dimaşk'ı muhasara ettiği Dimaşklılar adına Necmeddin Eyyüb, Nüreddin Mahmud'u temsilen de Şirkûh görüşmelere katıldı. Ancak Dimaşklılar yapılan anlaşmaya bağlı kalmayınca Şirkûh ağabeyi Necmeddin Eyyüb ile temasa geçerek Dimaşk'ın ele geçirilmesini sağladı (549/1154). Bu olaydan sonra Nüreddin Mahmud Zengî, Şirkûh'u ordu kumandanlığına ve Eyyüb'ü Dimaşk valiliğine tayin etti. Şirkûh, Nüreddin'in ağır bir hastalığa yakalandığı esnada yönetimi ele geçirmeye çalışan kardeşi Nusretüddin'e engel oldu. 555'te (1160) Dimaşk-Teymâ-Hayber üzerinden hacca gitti.

Dırgâm b. Âmir ile girdiği mücadeleyi kaybederek azledilen Fâtımî Veziri Şâver b. Mücür, Nüreddin Mahmud'a sığındı ve ondan yardım istedi (558/1163). Nüred-