

MISIR'DA KURULAN MECİDİYE VAPUR KUMPANYASI VE  
FAALİYETLERİ

Güliden SARIYILDIZ\*

ÖZET

XIX. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı denizlerinde bazı yerli ve yabancı vapur kumpanyaları sefer yapmaya başladı. Bu kumpanyalardan birisi de Mısır idaresi tarafından 1856 yılında Mecidiye Vapur Kumpanyası adı ile Mısır'da teşkil edildi. Mecidiye Kumpanyası'nın özellikle hac mevsimlerinde hacıların taşınmasında önemli hizmetleri oldu. Bu çalışmada Mecidiye Kumpanyası adı ile teşkil edilen, daha sonra Mısır Aziziye Kumpanyası, Mısır Hidiviye Kumpanyası gibi değişik isimlerle seferlerini yürüten ve sonunda da bir İngiliz şirketine satılan kumpanyanın geçirdiği değişimler nedenleri ile incelenmeye çalışıldı.

*Anahtar Kelimeler*

*Mecidiye Kumpanyası, Mısır Aziziye Kumpanyası, Hidiviye Kumpanyası.*

Osmanlı limanları arasındaki deniz taşımacılığı genellikle Osmanlı sancağı taşıyan gemilerle yapılmış, ihtiyaç duyulduğu zaman yabancı gemiler de kullanılmıştır. Osmanlı gemilerinin küçük tonajlı olması itibarıyla genellikle uzak limanlar arasında yabancı gemilerden faydalanılmıştır. Türk sularında XVIII. yüzyılda yabancı gemilerin sayısı artmış, Afrika ile Doğu Akdeniz limanları arasında İngiliz, Fransız gemileri sefer yapmıştır. Yabancı gemilerin Karadeniz'de seyr ü sefer yapma hakkı kazanmalarından sonra Avusturya, Rus, İngiliz, Fransız şirketleri gerek Avrupa ve Osmanlı limanları, gerekse de Osmanlı limanları arasında tarifeli seferler düzenleyerek büyük çapta faaliyet göstermişlerdir<sup>1</sup>. 1830'lu yıllarda Osmanlı tebaası olan müteşebbisler Osmanlı sularında buharlı gemi işletmeye başlamış, 1840'lı yıllardan itibaren de resmî kuruluşlar devreye girmişlerdir<sup>2</sup>.

\* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Bilgi ve Belge Yönetimi Bölümü / [guldensariyildiz@mynet.com](mailto:guldensariyildiz@mynet.com)

<sup>1</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisâdî Yapısı", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1994, I, 596.

<sup>2</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 166.

1851 yılında Boğaziçi'nde yabancı şirketlerin buharlı gemi işletmeye başlamaları üzerine burada bir gemi işletmesi kurulması fikri ortaya çıkmış ve Boğaziçi'ne tarifeli vapur seferlerini yürütmek için ilk özel kumpanya olan “Şirket-i Hayriyye” kurulmuştur<sup>3</sup>. XIX. yüzyıl ortalarına doğru Marmara, İstanbul Boğazı ve İzmir körfezi gibi yerlerde taşımacılığa başlayan yabancı şirketler, bu yüzyıl ortalarından sonra kabotaj ve kapitülasyon haklarından faydalanarak Türk denizlerinde faaliyet göstermişlerdir. Osmanlı sularında seyr ü sefer yapan şirketlere 1856 yılında Mısır'da teşkil edilen Mecidiye Vapur Kumpanyası da katılmıştır.

#### Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın Kuruluşu

Yeni Mısır tarihçilerine göre Mısır, Said Paşa ile millî bir harekete kavuşmuştu<sup>4</sup>. Mısır'ın modernleşmesi için çok hırslı davranarak ekonomik durumu ile yakından ilgilenmiş, ziraatın gelişmesi için de çok çalışmış, köle ticaretini yasaklayarak Avrupa kamuoyunun sempatisini kazanmıştı<sup>5</sup>. Ulaşımaya özel önem vererek Abbas Paşa zamanında başlatılan Kahire-İskenderiye demiryolunu tamamlamış, Mısır donanmasını geliştirmeye çalışmış ancak, İngiltere'nin Osmanlı Devleti nezdinde yaptığı şiddetli itiraz üzerine bu teşebbüsünden vaz geçmek zorunda kalmış, buna karşılık nehir ve deniz taşımacılığını canlandırmıştı. Biri deniz, diğeri Nil nehri nakliyatı için iki şirketin kurulmasını sağladı<sup>6</sup>. Bu iki şirketin, 1854'te “River Navigation and Transport Company” ve 1857'de Mecidiye Kumpanyası adı ile “Commercial Navigation Company”nin kurulması Said Paşa üzerinde Avrupa etkisinin ilk sonuçlarından birisi olarak kabul edilir<sup>7</sup>. 1854 yılında kurulan ve Avrupa sermayesine dayanan Nil nakliyat

<sup>3</sup> Sema Küçükalioglu, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, İstanbul 1999, s. 20.

<sup>4</sup> Şinasi Altundağ, “Said Paşa”, *İslâm Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1966, X, 86.

<sup>5</sup> Said Paşanın Mısır'ın modernleşmesi için yaptıkları hakkında bkz. Şinasi Altundağ, a.g.m., s. 86-88; P. J. Vatikiotis, *The History of Egypt From Muhammed Ali To Sadat*, Second Edition, Weidenfeld and Nicolson, London (1969, reprinted 1976) Second edition 1980, s. 70-80; Süleyman Kızıltoprak, *İngiltere'nin Mısır'ı İşgali Ve Osmanlı Devleti'nin Hükümranlık Haklarını Korumak İçin Verdiği Diplomasi Mücadelesi: 1882-1892*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortadoğu Ve İslam Ülkeleri Enstitüsü Siyasi Tarih ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul 2001, s. 58-73.

<sup>6</sup> Ş. Altundağ, a.g.m., s. 87.

<sup>7</sup> P. J. Vatikiotis, a.g.e., s. 80.

şirketi Kahire-İskenderiye arasında sefer yaparak, eski vasıtalarla on beş gün olan bu mesafeyi bir buçuk güne indirmişti. Diğer şirket ise, deniz taşımacılık şirketi olarak, Padişah Abdülmecid'e izafeten *Mecidiye Vapur Kumpanyası* adı ile teşkil edildi<sup>8</sup>. Mecidiye Kumpanyası aslında Said Paşadan önce Mısır valisi olan Abbas Paşa (1848-1854) zamanında bir “akçe kumpanyası” olarak tertip edilen ancak, zamanla zarar eden kumpanyanın yerine kuruldu.

“Akçe kumpanyası” 90.000 kese sermaye ile Mısır hükûmetinin kefaletinde kurulmuştu. 90.000 kesenin faizi sebebi ile meydana çıkacak zarar Mısır hazinesini; kumpanyanın bu hâli ile bırakılması da hisse sahipleri zarara uğratacaktı. Mısır hazinesini ve hisse sahiplerini zarardan kurtarmak amacıyla Mısır valisi Said Paşanın Babıâli'ye bir teklif sundu. Babıâli'ye yaptığı teklife göre “akçe kumpanyası” bir vapur kumpanyasına tahvil edilirse, hem Mısır hazinesi, hem de “akçe kumpanyası” sahipleri zarardan kurtarılmış olacaktı. Said Paşa bazı haberler üzerine yaptırdığı tahkikatta Avrupalıların, Kızıldeniz sahillerindeki limanlar ile Hicaz ve Yemen sahilleri, Musavva, Sevakın, Kuseyr, Basra taraflarına seyr ü sefer yapmak amacıyla bir vapur kumpanyası teşkil edeceklerini öğrenmişti<sup>9</sup>. Kumpanyanın işleyeceği bahsi geçen yerler İslâm'ın saygı gösterilmesi gereken kutsal yerler olduğundan, yabancıların buralarda bulunmaları sakıncalıydı ve bu bölgelerden uzak tutmak gerekiyordu. Bunun yolu da adı geçen limanlar ve sahillerde işletilmek üzere yabancıların kumpanya teşkil etmelerine izin verilmemesi idi.

Yabancılar tarafından bir kumpanya kurulması yerine, kumpanyanın belirtilen hatlarda, Padişah Abdülmecid'in adını taşımak kaydı ile Mısır yönetimi tarafından oluşturulması mümkündü. Üstelik kumpanyanın Mısır tarafından teşkil edilerek işletilmesi hem şimdiki duruma daha uygun, hem de gelecekteki Osmanlı Mısır menfaatleri bakımından zorunluydu. Bu şirket teşkil edildiği takdirde en büyük yararı hiç şüphesiz hacılara olacaktı. Zira, buharlı gemilerin devreye girmesi İslâm'ın kutsal

<sup>8</sup> Şinasi Altundağ, a.g.m., s. 86. Altundağ ve Vatikiotis kumpanyanın 1857 yılında kurulduğunu belirtiyorlarsa da, kumpanya Kasım 1856'da teşkil edilmişti (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Meclis-i Mahsus (İ. MM), nr. 1205. Mısır valisi İsmail Paşanın sadarete gönderdiği 15 Ramazan 1280/23.02.1864 tarihli tahriratı; aynı belge Sadaret rütbesi ile birinci dereceden Mecidiye ve imtiyaz rütbelerini haiz Mısır valisi Said Paşaya kumpanyanın teşkiline dair imtiyazın verildiğini belirten evasıt-ı Rebiülevvel 1273/15.11.1856 tarihli hüküm; Mübahat S. Kütükoğlu, “Hamidiye Şirketi...”, s. 172.

<sup>9</sup> BOA, İrade Mısır (İ. MSR), nr. 648.

toprakları ile Müslümanların yaşadıkları yerler arasındaki mesafeyi bir hayli kısaltmış, bu da hacca duyulan raēbeti yani hacı sayısını bir hayli artırmıştı. Artık sayıları yüz binlere ulaşan hacı adaylarının kısa sürede, rahat ve güvenli yolculuk yapabilmelerini saēlamak için yabancı vapur kumpanyaları Müslümanların yaşadıkları ülkelerle Cidde arasında tarifeli hac seferleri düzenlemeye başlamıştı. Mısır idaresi tarafından kurulacak ve Padişah'ın adını taşıyacak vapur kumpanyası sayesinde Müslüman hacılar kutsal topraklara gidiş dönüşlerinde güvenlik içinde, rahat bir yolculuk yapabileceklerdi.

Abdülmecid özellikle hacılara büyük rahatlık saēlayacaēı düşünülen böyle bir kumpanyanın meydana getirilmesine olumlu bakarak teşvik etti. Kızıldeniz'deki limanlar, Hicaz ve Yemen sahilleri ile Musavva, Sevakin, Kuseyr taraflarına ve Basra Körfezine seferler yapacak kumpanyanın bir kolunu teşkil etmek üzere Akdeniz'de de vapurlar işlettirilmesini istedi. Mısır valisi, Padişah'ın onayının alınmasından sonra şirketin hangi şartlarda teşkil edileceēini bildiren bir *tertipnameyi* Babıâli'ye sundu. Abdülmecid, Said Paşanın takdim ettiēi *tertipnameyi* Meclis-i Âli'ye havale etti. Sultan Abdülmecid Meclis-i Âli'nin olumlu görüşü üzerine kendisinin de teşkilini arzu ettiēi Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın belirtilen şartlara uygun olarak bir an evvel teşkiline dair imtiyazı Mısır valisine verdi.

Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın kuruluş şartları, imtiyaz müddeti, tařıyacaēı sancak, hukuk ihtilâfların dzm şekilleri, kumpanyada istihdam edilecek personelin statüleri, nitelikleri, kumpanyanın uyacaēı tarife, kumpanyanın ihtiyaı olan liman, kömür deposu ve tersanelerin nerede ve nasıl yapılacaēı, kumpanya ile taşınacak yolcu ve postalardan alınacak ücretin miktarı gibi şartları ihtiva eden *tertipname* dokuz maddeydi<sup>10</sup>. Buna göre kumpanya işletilmeye bařladıēı günden itibaren işletme süresi otuz yıl olacaktı. şirket Mısır hkmetine baēlı olacaēından, iřlettireceēi vapurlar Osmanlı sancaēı taşıyacak ve hisse sahiplerinden biri veya bir kaçı hükümet ile bir anlařmazlıēa düşerse, anlaşmazlık Osmanlı ticaret mahkemesi<sup>11</sup> kanunlarına göre dzlecekti.

<sup>10</sup> BOA, İ. MM, nr. 1205; İ. MSR, nr. 648, lef 2.

<sup>11</sup> Ticaret mahkemeleri 1839'da Ticaret Nezaretinin teşkilinden sonra gerek Osmanlı, gerekse yabancı uyruklu tüccarların kendi aralarındaki anlaşmazlıkları dzmekle görevli olarak kurulmuş, 1847 yılında yabancı uyruklu tüccarların İstanbul'da oturanlarından sekiz-on tanesinin mahkemenin geçici yeliēine atanmasıyla karma ticaret mahkemeleri oluşturulmuştu. Bu konuda bkz. Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 19-21.

Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın subayları, İstanbul ve İskenderiye tersanelerindeki Osmanlı donanmasına mensup subay ve neferlerden bölgeyi tanıyan ve bilgili olanlar arasından seçilerek, tercih ve istihdam edileceklerdi. Kumpanyanın işleyeceği güzergâhta sefer yapan ve Haremeyn'e zahire nakleden gemilerin idaresine zarar gelmemesine, Haremeyn'e zahire naklinde bir aksama olmamasına özellikle ve önemle dikkat edilecekti.

Mecidiye Kumpanyası vapurları Osmanlı ve Mısır memurları ve askerlerini tarifesindeki fiyatın yarısıyla taşıyacak, resmî yazışma ve emirleri uğrayacakları yerlere ücretsiz götürecekti, bu sayılanların dışında kalan yolcu ve posta tarifeye tâbi olacaktı. Şirketin ihtiyacı olan ve yurt dışından getirilen alet ve edevat gümrük ve diğer vergilerden muaf olacaktı. Vapurların tamir ve bakımı için şirket adına Kuseyr veya Süveys'te tersane yapılacaktı. Vapurların uğrayacakları limanların lüzumuna göre iskeleleri genişletilecek ve ıslah edilecekti.

Vapurların Mısır ve diğer tersanelerde görecekları tamir ve vapurlara verilecek alet edevat vs.nin bedeli kumpanya tarafından karşılanacaktı. Şirketin acente, depo inşası ve başka amaçlar için ihtiyacı olan arsalar devlet malı ise herhangi bir ücret alınmadan karşılıksız olarak verilecekti. Özellikle Musavva limanında kömür depolamada kullanılacak yerler şahısların özel mülkü olursa buraları uygun fiyatla şirkete verilecekti. Şirketin imtiyaz müddeti sona erdiğinde devletin bedel almadan vermiş olduğu arsalar ve diğer yerler bedelsiz olarak geri alınacak; ancak şirket tarafından o arsalar üzerinde binalar inşa edilmişse tarafların rızası veya bilirkişinin belirleyeceği fiyatlarla alınıp verilecekti. Şirketin gelişmesi için mahallî yöneticiler her yerde şirkete kolaylık göstereceklerdi.

Mecidiye Vapur Kumpanyası bu şartlara uygun olarak 1856 yılının sonlarına doğru Mısır'da kuruldu. İmtiyaz müddeti otuz sene<sup>12</sup> olan kumpanyanın kuruluş sermayesi her bir hissesi yüzer riyal itibarıyla kırk bin hisse olarak 160.000 kese idi<sup>13</sup>. Padişah Abdülmecid, kumpanyanın yüz

<sup>12</sup> Ahmed Lütfi Efendi kumpanyanın imtiyaz müddetini otuz dört sene olarak belirtmekteyse de (Lütfi, *Tarih*, Yay. Haz. Münir Aktepe, İstanbul 1984, IX, 131) kumpanyaya verilen imtiyaz müddeti otuz senedir (BOA, İ. MM, nr. 1205, Mısır valisi İsmail Paşanın sadarete sunulan 15 Ramazan 1280/23.02.1864 tarihli tahrirati; BOA, Sadaret Divan Kalemi Name-i Hümayun Evrakı (A.DVN.NHM, 15/9).

<sup>13</sup> BOA, İ. MSR, nr. 648, lef 1. Mısır valisinin 3 Muharrem 1273/04.09.1856 tarihli arzısı.

hisselerini bedeli Hazine-i Hassa tarafından ödenerek satın almış<sup>14</sup>, Sadrazam, vükelâ ve devlet ileri gelenleri için de hisseler ayrılmıştı<sup>15</sup>.

Mecidiye Vapur kumpanyası kuruluş esaslarına uygun olarak seferlere başladı ve işlediği müddet zarfında seferlerini dört tane vapurla yürüttü. Faal olduğu süre zarfında Süveyş-Cidde<sup>16</sup> ve İskenderiye-İstanbul arasında sefer yaptı<sup>17</sup>. Buna karşılık kuruluş tertipnamesinde belirtilmiş olmasına rağmen, Yemen iskeleleriyle Basra Körfezi'ne ve Akdeniz'e seyr ü sefer tasavvurunu gerçekleştirmedi<sup>18</sup>. Çarşamba günü İskenderiye'den hareket eden vapur Pazar günü İstanbul'a;<sup>19</sup> Cumartesi günü İstanbul'dan hareketle İskenderiye'ye varırdı<sup>20</sup>. Bu sırada Cidde valisi Cidde ile Yemen eyaletinin güvenliklerinin sağlanabilmesi için tersaneden bir vapurun bölgeye gönderilmesini istedi<sup>21</sup>. Sultan Abdlmeçid, Mısır'da bir vapur kumpanyasının teşkil edildiğini, bu kumpanyanın bir kolunun Akdeniz'e sefer yapacağını, bir diğer kolunun da Yemen, Cidde ve Basra taraflarına işleyeceğini, dolayısıyla o havaliye istenen yardım ve kolaylığın sağlanmış olacağını belirterek valinin isteğini kabul etmedi<sup>22</sup>. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi şirket Kızıldeniz'de sadece Süveyş-Cidde arasında seferler yapmış, daha öteye geçememişti.

Mecidiye Vapur Kumpanyası seferlere başlayınca, Mısır valisi Babıâli'ye müracaat ederek kumpanya vapurlarının uğrayacağı iskelelerde acente

<sup>14</sup> BOA, İrade Dahiliye, nr. 23668.

<sup>15</sup> BOA, İ.MSR, nr. 648, lef 1. Ahmed Lütfi Efendi vükelâ ve diğer devlet memurlarından kumpanyanın hisselerini almaya istekli olanların İstanbul'da Mısır kapıkethdasına müracaat etmelerinin ilân edildiğini ancak, bu ilâna kimsenin itibar etmediğini belirtiyor (Lütfi, *Tarih*, IX, 131). Aynı şekilde Karal da Kızıldeniz sahillerinde işletilmek üzere Mecidiye ismi ile bir kumpanyanın kurulduğunu fakat hisse senetlerine İstanbul'da kimsenin sahip çıkmadığını yazıyor (Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara 1983, VI, 265).

<sup>16</sup> BOA, İ. MM, nr. 1205. 29 Ramazan 1280/ 08.03.1864 tarihli sadaret tezkiresi.

<sup>17</sup> *Rûznâme-i Ceride-i Havâdis*, 13 Şevval 1280/21.03.1864, nr. 835.

<sup>18</sup> BOA, İ. MM, nr. 1205. Mısır valisinin 15 Ramazan 1280/23.02.1864 tarihli tahriratu.

<sup>19</sup> Kumpanyanın İstanbul'daki acentesi 1863 Haziran'ında Galata'da Karaköy Çeşmesi arkasında bulunan 11 numaralı mağazaydı. İskenderiye'ye gideceklerin, posta, eşya veya emanet gndereceklerin buraya müracaatları gazetelerle ilân ediliyordu (*Rûznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 635).

<sup>20</sup> *Rûznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 663. Bu tarihte (1280) kumpanyanın İstanbul acentesi Perşembe Pazarında Yovani Hanında 1 numaralı mağazada idi.

<sup>21</sup> BOA, Sadaret Mektûbi Kalemî Nezâret ve Devâir Evrâkı (A.MKT.NZD), 213/17. Cidde valisinin 15 Rebiülevvel 1273/16.11.1856 tarihli tahriratu.

<sup>22</sup> BOA, A.MKT.NZD, 213/17. Cidde valisinin 15 Rebiülevvel 1273/ 16.11.1856 tarihli tahriratu.

ve depo binalarının inşası için lâzım gelen arsaların sağlanması hususunda şirkete kolaylık gösterilmesini istedi<sup>23</sup>. 1861 yılında bile Cidde'de kumpanyanın ihtiyacına cevap verecek büyüklükte bir acentesi yoktu. Bunun üzerine Cidde valisi, kumpanya vekilleri ve bilirkişilerin, birlikte, yerinde yaptıkları tespit sonucu Cidde gümrük iskelesi meydanının sağ tarafında bulunan miri arsa acente inşasına uygun yer olarak belirlenir<sup>24</sup>. Ancak şirket, Kızıldeniz'de Cidde-Süveyş arasındaki seferlerden Hac mevsimi dışında umulan faydalar sağlanamadığından ve hac mevsiminde taşıdıkları yolcuyla senenin başka zamanlarında bulamadığından zarar ettiği gerekçesiyle 1861 yılında seferlerini tatil eder<sup>25</sup>. Kumpanya seferleri durdurulunca, kumpanyaya ait olan vapurlar ile diğer mevcudu satış yoluyla Mısır hükûmetine devir ve teslim edilir<sup>26</sup>. Kötü idare yüzünden fesh edilen Mecidiye şirketinin<sup>27</sup> hacıların gidiş dönüşlerini kolaylaştırmak için sadece hac mevsiminde Süveyş-Cidde arasında işlemeleri yönündeki Mısır valisi Said Paşanın talebi, Babıâli tarafından uygun bulunur ve kumpanya vapurlarının Hac mevsiminde işleyeceği gazetelerle ilân edilir<sup>28</sup>.

#### Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın Mısır Aziziye Kumpanyası'na Dönüştürülmesi

Said Paşadan sonra Mısır valisi olan İsmail Paşa (1863-1879) Mısır'ı Babıâli'nin hâkimiyetinden kurtarmak, bunu gerçekleştiremediği takdirde hiç olmazsa geniş muhtariyet hakları elde etmek istiyordu. Padişah ve devlet ricali ile iyi ilişkiler kurarak, Mısır veraset usulünün kendi nesli lehine değiştirilmesi, Mısır valilerine "hidiv" ünvanının verilmesi, Mısır ordusunun sayısının artırılması, Musavva ve Sevakın'ın katılmasıyla Mısır topraklarının genişletilmesi gibi önemli imtiyazlar kazandı<sup>29</sup>. Yeni ekonomik kaynaklar bulmak amacıyla Kızıldeniz sahillerini kontrol etmeye çalıştı. Vali olur olmaz seferleri durdurulmuş olan Mecidiye Vapur Kum-

<sup>23</sup> BOA, Sadaret Mektûbi Kalemi Umûm Vilâyet Evrâkı (A.MKT.UM), 268/42. Mısır valisinin 23.03.1857/27 Cemaziyelevvel 73 tarihli tahrirâtı.

<sup>24</sup> BOA, A.MKT.UM, 453/52. Cidde valisinin 25 Receb 277/6.02.1861 tarihli tahrirâtı.

<sup>25</sup> Kütükoğlu, "Hamidiye Şirketi...", s. 172.

<sup>26</sup> BOA, İ. MM, nr. 1205. Mısır valisi İsmail Paşanın sadarete gönderdiği 15 Ramazan 1280/ 23.02.1864 tarihli tahrirât.

<sup>27</sup> Şinasi Altundağ, a.g.m., s. 87.

<sup>28</sup> *Rûznâme-i Cerîde-i Havâdis*, 14 Şaban 1278/14 Şubat 1862, nr. 326; 18 Şaban 1278/18 Şubat 1862, nr. 327.

<sup>29</sup> Atilla Çetin, "İsmail Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul 2001, XXIII, 117-118.

panyası'nı tekrar faaliyete başlatmak için hemen harekete geçti. Ona göre, ticaretin gelişmesine faydası olan ve hacıların emniyetli ve rahat yolculuk yapmalarını temin eden böyle bir kumpanyanın tamamen terk ve ilga edilmesi uygun değildi. İsmail Paşa, sadrazamın Mısır valisine gönderdiği 21 Rebiülevvel 1273 tarihli yazısında geçen "böyle bir vapur kumpanyasının vücudu mülken ve milleten ve hâlen ve istikbalen menafi-i külliye ve muhassenat-ı adidesi müsellemler bulunduğu" ifadesine dayanarak Mecidiye Kumpanyası'nın eski şartlara uygun olarak tekrar tesisini istedi.

Padişah Abdülaziz ve Babıâli de, bu isteğe olumlu yaklaşıncı, Mecidiye Vapur Kumpanyası'na verilmiş olan imtiyaz şartlarına uygun olarak otuz sene imtiyaz müddetiyle kumpanyanın tertip ve idaresine izin verilerek, vapurlar ve diğer mühimmat bilirkişi marifetiyle kumpanyaya teslim edildi. Hisse sahiplerinin gelirinin yıllık % 6'ya iblağı ve şirketin kârı az olursa veya hiç olmazsa bile % 6'ya tamamlanmasını Mısır hükûmeti taahhüt etti. Bu arada kumpanyanın idare müddeti olan altı aylık hesapları kontrol edildiğinde gelirinin % 18,5 olduğu anlaşıldı. Şirketin iyi idare edilmesi ve vapur sayısının artırılması hâlinde gelirleri daha da artabilirdi. Yapılan görüşmeler neticesinde şirket kurucuları şu teklifi yaptı: Belirtilen sahiller ve limanlarda tarifeyi şaşırılmayarak tertip edildiği üzere aralıksız vapurlar işletilecek, Akdeniz'de Anadolu ve Rumeli sahillerine, icap ettiğinde de adalara uğramak üzere her hafta İskenderiye ile İstanbul arasında kesintisiz ve doğrudan doğruya özel posta vapuru kaldırılacak, vapurların sayısı artırılacaktı. İmtiyaz müddetinin doksan seneye çıkarılması ve gelirinin olmaması halinde dahi hisse sahiplerine verilmesi kararlaştırılmış olan % 6'ya % 1 ilâvesiyle yıllık faizin % 7'ye çıkarılması da kurucular tarafından teklif edilen şartlardandı. Kumpanyanın kurucuları arasında yabancı uyruklu üç dört kişi bulunmasına karşın, kurucuların ve hisse sahiplerinin çoğu Osmanlı ve Mısır idaresinde çalışanlardı. Bunlar şirketin işlerini yürütmenin yanında, hükûmetteki görevlerine de devam edeceklerdi<sup>30</sup>.

Zamanla kumpanyanın idaresi başkalarının eline geçse bile kumpanyanın kurucu meclisi ile hissedarların toplanma yeri Mısır olacak, kumpanyanın idaresi Osmanlı kanun ve mevzuatına göre yürütülecekti. Kararlaştırıldığı ve şart koşulduğu gibi kumpanyanın muhasebesi her sene Mısır Maliye Divanı tarafından yürütülecek, kumpanya defterleri seneden seneye Maliye Divanı tarafından tanzim edilerek mühürlenip teslim edile-

<sup>30</sup> BOA, İ. MM, nr. 1205. Mısır valisi İsmail Paşanın sadarete gönderdiği 15 Ramazan 1280/ 23.02.1864 tarihli tahrirat.



cekti. Hisse sahipleriyle hükümet veya şirket, yahut hükümet ile şirket arasında bir anlaşmazlık çıkması durumunda, davalar hükümetin divanlarıyla, meclislerinde ve Osmanlı kanunlarına göre görülecekti. Yabancı hisse sahiplerinden kumpanyada bulunan yabancılardan birinin kumpanya işlerinden dolayı gerek kumpanya ve gerek Mısır hükümeti aleyhinde bir davası olduğu takdirde dava, tâbi oldukları devletlerin konsololarının müdahale ve tavassutu olmadan yürütülecekti. Zaman içerisinde ortaya çıkabilecek değişiklikler münasebetiyle yenilenebilecek olan kumpanya idare memurları ile hissedarları şimdiki şartlar ve mukavele hükümlerine tâbi olacaklardı.

Mecidiye Vapur Kumpanyası faal olduğu sürede seferlerini sahip olduğu 250 beygir gücündeki Nil, Caferiyye, Saidiyye ve Suyut adlı dört vapurla yürütmüştü. Oysa yeni şirket kısa bir süre içinde vapur sayısını Kızıldeniz için inşa edilmekte olanlarla birlikte on ikiye, Akdeniz için ise sekize çıkarmıştı; sekiz ay içinde tamamı Süveyş ve İskenderiye limanlarında hazır olup işleyeceklerdi. Yemen sahilleriyle Basra taraflarına da vapur seferleri düzenleneceğinden, ihtiyaç duyulacak ticaret vapurlarının öncelikle tedarik edilerek kumpanyaya katılmasına izin verildi. Şirket sayesinde İstanbul'dan uzak mesafelerde bulunan ve büyük külfetleri gerektiren Bağdat, Basra taraflarına acilen sevki gereken Osmanlı askerleri ve mühimmatını nakl etmek için kumpanya hazır bir imkân olarak elde bulunacaktı. Vali İsmail Paşanın kumpanyadan beklentileri büyüktü. Valiye göre kumpanyanın geliri bir hayli fazla olacağından Mısır hazinesine yükü ve zararı olmayacağı gibi, Padişahın adı ile anılması da şöhret ve itibarını daha da artıracaktı<sup>31</sup>.

Bu istek karşısında Sultan Abdülaziz şartları yerinde bularak Mecidiye Kumpanyası'nın "*Mısır Aziziye Kumpanyası*" adı ile tespit edilen şartlarda yeniden teşkiline onay verdi. Böylece Mecidiye Kumpanyası'nın adının Mısır Aziziye Kumpanyası olarak değiştirilmesine, imtiyaz müddetinin doksan seneye, yıllık kâr payının da % 7'ye çıkarılmasına izin veren ve kumpanyanın hangi şartlarda faaliyet göstereceğini belirten on maddelik bir imtiyaz fermanı verildi<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Aynı belge.

<sup>32</sup> BOA, A.DVN.NMH, 15/9; Mısır valisi İsmail Paşaya gönderilen evahir-i Zilkade 280/06.05.1864 tarihli hüküm; Sadaret Mektubi Kalemî Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM), 294/38.

Mısır Aziziye Kumpanyası'nın teşkili Mısır gazeteleriyle de ilân edildi. Rûznâme-i Vekayi-i Mısriyye 60 numaralı sayısında Mısır kumpanyasının az zaman içinde büyük kâr sağlamasının hissedarlarının şevk ve rağbetlerini artırdığını belirterek, kumpanyanın kuruluş şartları ile ilgili olarak okuyucularını bilgilendirdi<sup>33</sup>. Kırk bin hisseli olan kumpanyanın sermayesi 800.000 Mısır lirası idi. Hisseler Mısır'ın büyük şehirlerinde ilân edilerek talipleri deftere kaydedilecek, taliplerin fazla olması durumunda çok hisse almış olanlardan hisselerin bir kısmı geri alınarak başka taliplere verilecek, hisse bedellerinin % 15'i peşin, % 10'u üç ay sonra, geri kalanı da kumpanyanın uygun bulup ilân edeceği bir süre içinde tahsil edilecekti<sup>34</sup>.

Mısır Aziziye Kumpanyası'nın İstanbul'daki acentesi Bahçekapı'daydı<sup>35</sup>. Şirket Kızıldeniz, Akdeniz, Adalar ve Karadeniz sahillerine seferlere başlayacağından kumpanya vapurlarının uğrayacağı limanlarda vapurlar için gerekli olan acente, kömür depoları ile temsilci ve personelinin ikamet edeceği binaların teminine çalışıldı. Bu tür binaların üzerine inşa edileceği arsalar imtiyaznâme hükümlerine göre devletçe karşılıksız olarak verilecekti. Babıâli, Karadeniz ve Rumeli sahilleri seferleri için Mısır Aziziye kumpanyasının memurlarının ikamet edeceği binalar ile kömür depoları ve diğer bina arsalarının tespiti hususunda Mısır idaresinin İsmail Bey başkanlığında oluşturduğu komisyona kolaylık sağlanması ve yardımcı olunması için mahallî idarecilere emirler verdi. Şirkete verilecek arsaların rüsumat nezaretlerinin gelirlerine sekte vurmayacak yerlerde olmaları konusunda ilgililer ayrıca uyarıldı. Nitekim, Karadeniz sahillerinde kumpanyaya verilecek arsaların tespitini yapmak üzere beraberindeki komisyon ile birlikte Suadiye vapuruyla Sinop'a giden İsmail Bey, Sinop'ta iyi karşılandı.

Mısır heyeti ile Sinop tersane memurlarından meydana gelen meclis, uygun bir arsa arayışına başladı. Sinop'ta hükümet konağı ile tersaneden başka devlete ait emlak yoktu. Hükümet konağı ise bulunduğu mevki ve mevcut durumu itibarıyla kumpanya acentesi için uygun değildi. Tersane içinde, deniz kenarında bulunan iki odalı bir köşkün kumpanya acente yeri olarak kullanılmasına ve kömür deposu da denilen Sinop kalesi du-

<sup>33</sup> *Rûznâme-i Ceride-i Havâdis*, 13 Şevval 1280/21.03.1864, nr. 835; *Gurre-i Zilhicce/07.05.1864*, nr. 866.

<sup>34</sup> *Rûznâme-i Ceride-i Havâdis*, Rebiülevvel 1280, nr. 696.

<sup>35</sup> *Journal De Constantinople*, 30 Avril 1864, nr. 4363.

varı dibindeki devlet arazisinin tahsisine karar verildi<sup>36</sup>. Trabzon'da ise acente için Meydan-ı Şarki'deki arsa ile Çömlekçi İskelesi'nde bir mağaza yeri verildi<sup>37</sup>.

Rumeli sahilleri için de şirkete gerekli yardım ve kolaylığı sağlama-ları hususunda Golos, Köstence ve Varna kaymakamlıklarıyla Selânik valiliğine emirler gönderildi<sup>38</sup>. Diğer yandan şirketin İstanbul acentesi direktörü İzmir'de bir acente teşkil etmek üzere İstanbul'dan İzmir'e hare-ket etti<sup>39</sup>. Bu arada Mehmed Ali isimli fırkateyn de geçici olarak Aziziye Kumpanyası'na devredildi<sup>40</sup>. Mısır valisi İsmail Paşa, 1866'da Girit isyanı sırasında bütün teçhizatı ile birlikte 16 tabur Mısır nizamiye askerini Azi-ziye Kumpanyası vapurlarıyla İstanbul'a sevk etti ve Beykoz'da askerlerin manevralarını padişahla beraber izledikten sonra Mehmed Ali isimli va-purla Mısır'a döndü<sup>41</sup>. Ocak 1865 tarihli karar gereğince beş vakit namazı cemaatle kıldırmak ve gerektiğinde vaaz ve nasihat etmek üzere her vapura birer imam ile müezzin atandı<sup>42</sup>.

### Şirkete Verilen İmtiyazlar

İsmail Paşa Mısır Aziziye Vapur Kumpanyası'nın imtiyaz müddetini doksan seneye çıkardıktan sonra şirket adına, kömür yataklarının keşif ve işletilmesi, demiryolu ve fener inşa ve işletilmesi, karantina harçlarından ve çeşitli vergilerden muaf olma gibi bir çok imtiyazlar elde etti.

<sup>36</sup> BOA, İrade Meclis-i Vala (İ. MVL), nr. 23538. 27 Receb 281/26.12.1865 tarihli Mec-lis-i Ahkam-ı Adliyye mazbatası ve 4 Şaban 281/2.1.1865 tarihli sadaret tezkeresi ile aynı tezkere üzerindeki 5 Şaban 281/3.1.1865 tarihli irade hamışı.

<sup>37</sup> BOA, İ. MVL, nr. 24058. 23 Şaban 281/19.2.1865 tarihi ile Defter Emanetine gönderi-len Sadaret tezkeresi; Çömlekçi İskelesindeki arsanın sınırlarının tespiti için Defter Emaneti sadaretin Trabzon'a yazı yazmasını ister. Sadaret, Defter Emaneti ve Trab-zon vilâyet meclisi arasındaki yazışmalar sonunda tespit edilecek sınırların Trabzon livası tapu defterine yeniden kaydedilerek durumun ilmühaberlerle Varidat muhase-besiyle, Mısır Aziziye Kumpanyası'na bildirilmesi için irade çıkar (BOA, İ. MVL, nr. 24058. 2 Rebiülevvel 282/24.7.1865 tarihli sadaret tezkeresi ve aynı tezkere üzerindeki Rebiülevvel 282/ 25.7.1865 tarihli irade hamışı).

<sup>38</sup> BOA, *Ayniyat Defteri*, nr. 307, s. 107. Gurre-i Rebiülahir 81/2.9.1864 tarihi ile Varna ve Köstence kaymakamlıklarına gönderilen emir.

<sup>39</sup> BOA, *Ayniyat Defteri*, nr.191, s. 89. İzmir valiliğine gönderilen 21 Cemaziyevvel 1282/12.08.1865 tarihli tahrirat.

<sup>40</sup> *Rûznâme-i Cerîde-i Havâdis*, 16 Cemaziyeahir 1280/28.11.1863, nr. 760.

<sup>41</sup> Lütüfî, *Tarih*, Ankara 1988, X, 28-29.

<sup>42</sup> *Takvim-i Vekayi*, 18 Ramazan 1281/14.02.1865, nr. 787.

Ekonomik konularda vali İsmail Paşanın dönemi yerine getirilmemiş sözler devriydi ve Sudan demiryolu projesi de bunun tipik bir örneğiydi<sup>43</sup>. Kendisinden önceki vali Said Paşa ilk iş olarak Sudan eyaletleri ile Yukarı Mısır'ı bağlayacak bir demiryolunun inşasını plânlamış, fakat bu plân gerçekleşmemişti. İsmail Paşa bu projeyi yönetimi merkezileştirmeye yönelik bir vasıta olarak şevkle ele aldı. Bu sırada Mısır Aziziye Kumpanyası'nın kurulmasının amacının ticaretin geliştirilmesi olduğu gerekçesiyle kumpanyanın hissedarları İsmail Paşa'dan şirkete demiryolu inşa etme imtiyazı verilmesi için Babîâli ile aralarında vasıta olmasını istemişlerdi<sup>44</sup>. Suriye ve Hicaz'dan çıkarılmış olan Mısır ve yönünü Sudan'a çevirmiş olan Mısır için bu iyi bir fırsattı. Kumpanya demiryolunu Mısır ve Sudan'ın ticaretini geliştirmek ve halkının refahını yükseltmek için Mısır kıtasında Hartum ve oradan Sevakın ve Musavva iskelelerine kadar olan tarafta yapacaktı<sup>45</sup>.

Demiryollarının tecdidi ve İskenderiye'den Mısır'a kadar bir hattın yapılması Mısır idaresine göre zaruri idi. Bu demiryolu, Mısır hükûmeti tarafından yapılmak istense bile hükûmetin malî durumu buna müsait olmadığı gibi, ödemek zorunda olduğu borçlar ve tazminattan dolayı ileride de yapılması imkânsız görülüyordu. Mısır Aziziye Kumpanyası tarafından yapılacak demiryollarının köprülerinden ve istasyonlarından dolayı kumpanyaya arazi temlik ettirilmeyecek, kumpanya yalnızca kiracı olacaktı. Yapılacak demiryolları, istasyonlar ve diğer müstemilâtın hepsi imtiyaz müddeti olan doksan senenin sonunda Mısır hükûmetine terk edilecekti. Sadaretin tercihi demiryolunun Mısır hükûmeti tarafından inşa edilmesiydi. Ancak, valinin tahriratında belirtildiği gibi, Mısır'ın malî durumu buna imkân vermiyordu. Bu yüzden belirtilen şartlar dahilinde demiryolunun kumpanyaya yapılmasına izin verildi<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> P. M. Hott and M. W. Daly, *A History Of The Sudan From The Coming Of Islam To The Present Day*, 1988, Fourt Edition, s. 80; P. M. Holt, *A Modern History Of The Sudan*, s. 71-72.

<sup>44</sup> BOA, İ. MSR, nr. 779. Mısır valisi İsmail Paşanın İstanbul'a gönderdiği selh-i Muharrem 1281/04.07.1864 tarihli tahriratı .

<sup>45</sup> BOA, İ. MSR, nr. 782. Tanta ve Semnud'a kadar işleyen şimendifer arabaları sadece bir hat olduğundan eşya ve mal nakliyatına yetmemekte, taşımacılıkta gecikmeler olmaktadır. Özellikle Mısır'da tarım yapılan yer Mısır'ın güneyi olmasına rağmen burada hiçbir demiryolu yapılmamıştı; Sudan'ın da türlü mahsulü olmasına karşın, mesafenin uzaklığı, denizden ve karadan nakliyat yapılabilecek yollar olmaması yüzünden oraların ticareti hemen hemen yok derecesinde idi. Buraların imar edilmesi ve ticaretin geliştirilmesi demiryoluna bağlıydı (BOA, İ. MSR, nr. 779. Mısır valisinin Sadarete gönderdiği selh-i Muharrem 1281/04.07.1864 tarihli tahrirat).

<sup>46</sup> BOA, İ. MSR, nr. 779. 12 Safer 1281/16.07.1864 tarihli sadaret tezkeresi.

Şirket imtiyaz şartnamesini hazırlanarak Mısır valisi kanalıyla sadarete arz etti. Mukaddime, dokuz madde ve hatimedden ibaret olan imtiyazname 17 Rebiülahir 1281/18.09.1864 tarihli irade ile onaylandı<sup>47</sup>. Böylece, Mısır Aziziye Kumpanyası'na istediği demiryolunu yapma imtiyazı verildi. Fakat, şirket bu projeyi gerçekleştirmedi. Daha sonra Hidiv'in teşvikleriyle İngiliz mühendis Sir John Fowler, Vadi Halfa'dan Metemma'ya bir demiryolu inşasını plânladı. İş 1873 yılında başlatıldıysa da, Hidiv'in karşı karşıya olduğu malî güçlüklerinden dolayı durduruldu. Şubat 1875'te Vadi Halfa'da yeniden başlatılan demiryolu inşaatına, çalışma güçlükleri ve derin malî krizler nedeniyle tekrar ara verildi ve İngiltere'nin 1882'de Mısır'ı işgali üzerine ertelendi. 1896 yılına kadar Sudan'da bundan başka demiryolu inşası olmadı<sup>48</sup>.

Mısır Aziziye Vapur Kumpanyası'nın elde ettiği ayrıcalıklardan biri de kömür çıkarma ve kullanma ile ilgiliydi. Mısır'ı modernleştirmeye çalışan İsmail Paşa, pek çok fabrika kurdu. Mısır'da kömür kıt olduğundan fabrika ve şimendiferlerin ihtiyacı olan kömür Avrupa'dan ithal edilmekte ve bunun için de büyük meblâğ ödenmekteydi. Üstelik sayıları her geçen gün çoğalan Aziziye Kumpanyası vapurlarının kömür ihtiyacı da her geçen gün artmaktaydı<sup>49</sup>. Bu ağır külfetten kurtulmak düşüncesiyle, Mısır'ın kömür ihtiyacının Osmanlı memleketlerinden karşılanması amacıyla konuda araştırma yapmak üzere İstanbul'dan izin istenmesine karar verildi. Osmanlı topraklarının uygun görülen yerlerine Mısır idaresi tarafından adamlar gönderilerek kömür aranacaktı. Selânik, İşkodra, Yanya, Berüşşam'da kömür yataklarının bulunduğu rivayet edilen yerlerde Mısırlı yetkililerce çalışma yapılması hususunda İstanbul'dan izin istendi<sup>50</sup>.

Mısır valisi İsmail Paşa Selânik civarındaki kömür yataklarının keşfiyle, kömürün işletilmesi imtiyazının Mısır Aziziye Kumpanyasına verilmesi konusunda düşüncelerini Babıâli'ye bildirdi<sup>51</sup>. Bunun üzerine konuyu görüşmek üzere Mısır'dan bir yetkiliyle kömür yataklarını incele-

<sup>47</sup> BOA, İ. MSR, nr. 782. 17 Rebiülahir 1281/18.09.1864 tarihli sadaret arz tezkeresi ve aynı tezkere üzerindeki aynı tarihli irade hamîşi; BOA, A.MKT.MHM, 313/82.

<sup>48</sup> P. M. Holt ve M. W. Daly, *a.g.e.*, s. 80.

<sup>49</sup> Şirketin bazı gemileri kömür ihtiyaçlarını zaman zaman Doğu-Akdeniz'deki Selânik ve İskenderun kömür anbarlarından temin ediyorlardı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali İhsan Gençer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1986, s. 26-27.

<sup>50</sup> BOA, A.MKT.MHM, 305/7. 27 Muharrem 1281/01.07.1864.

<sup>51</sup> BOA, *Ayniyat Defteri*, nr. 191, s. 101. Mısır valisine yazılan 24 Cemaziyelahir 82/13.11.1865 tarihli yazı.

mek için Selânik'e giden mühendis İstanbul'a çağrıldı. Selânik civarındaki kömürün Őirketçe Őletilmesi Ői Nafia Nezareti ile muhabere edilerek Meclis-i li-i Hazin ile Mısır idaresi adına İstanbul'a gelen Rumeli beylerbeyliği payesine sahip Rasim Paşa arasında yürütüldü. Bu konuda Meclis-i Medin tarafından bir ihale-nameye göre, tesbit edilen sınırlar içinde linyit kömüründen başka maden bulunursa o madenler ayrıca, talip olanlara ihale olunacak; linyit kömürünün imtiyaz müddeti Mart 1866'dan itibaren doksan sene olacak; Şirketin çıkaracağı kömürün % 10'u parasız olarak devlete verilecek; maden yatağının sınırları içinde Őahıslara ait arazi varsa sahiplerinin rızası alınacak; eğer arazi devletin ise bunun karŐılıęı olarak da senede belli bir meblâğ devlet hazinesine verilecek; kumpanya imalt hususunda maden nizamnamesi hükümlerine tâbi olacaktı<sup>52</sup>. Bu ihalename ve Őartname Nafia Nezareti ile Mısır temsilcisi Rasim Paşa tarafından imza ve mühürlenerek teati edildi<sup>53</sup>.

Mısır Aziziye Kumpanyası'na sıhhiye harcından muaf olma imtiyazı da tanındı. Mısır valisi, Şirket vapurlarından Akdeniz sahillerindeki karantinahanelerde karantina resmi istendiğini, diğer vapur Őirketlerinden bu harcın alınmadığı ve Padişahın nezdinde “her türlü msaadata mazhar olmuŐ böyle imtiyazlı bir kumpanyanın sair ecnebî kumpanyalarının gördüğü kffe-i msaadata adem-i nailiyeti'nin tecviz edilemeyeceğini belirterek Şirketin bu vergiden muaf tutulmasını istedi. Sadaret, Mısır valisinin isteğini yerinde bularak, diğer kumpanyalar hakkında uygulanan “muamele-i mtekebile”nin Mısır Aziziye Kumpanyası hakkında da uygulanmasını istedi.

Tophane müŐiri ise hangi sebeple Şirket vapurlarından karantina harcı alındığına açıklık getirdi. Ona göre, “muamele-i mtekebile” birkaç vapur kumpanyası hakkında geçerliydi. Bunun sebebi bu kapsamdaki Şirketlerin hayli yüklü patent evrakı ile yolcu ve yazıŐmaların nakledilmesinde kolaylık sağlamalarıydı. Bunun karŐılıęında sıhhiye resimlerinin alınmaması için önceleri Nemçe kumpanyası ile sözleŐme yapılmış, daha sonra nasıl olmuŐ Fransız (Mesaggeri) ve Rusya kumpanyaları ile Osmanlı sancağı altında bulunan Fevaid-i Osmaniyye vapurları da bu usule dahil edilmişti. Bunları rnek gösteren İngiliz, İtalyan ve Yunan Şirketleri de sıhhiye harçlarından muaf tutulmalarını istedilerse de, İstanbul'daki Sıh-

<sup>52</sup> BOA, A.DVN.NMH, 16/26.

<sup>53</sup> Aynı vesika.

hiye Meclisi bu istekleri kabul etmedi. Zira her geçen gün sayıları artan bu şirketlerin sıhhiye harçlarından muaf tutulması, sıhhiye gelirlerini bir hayli azaltacaktı. Üstelik sıhhiye harcı muafiyeti tanınmış olan Nemçe, Fransa, Rusya ve Fevaid-i Osmaniye kumpanyaları karantina idaresine ait bütün yolcu ve eşyaları taşımaya yeterli olduğundan diğer kumpanyalara izin verilmemesi kararlaştırıldı.

Bu karar Mısır Aziziye kumpanyası için de geçerliydi. Ancak sadaret, diğer kumpanyalar bu imtiyaza sahipken, Padişah'ın adını ve Osmanlı Devletinin ay yıldızlı sancağını taşıyan Mısır Aziziye Kumpanyası'nın, nail olamamasının kabul edilebilir olmadığını belirterek şirketin, sıhhiye harcından muaf tutulması gerektiği fikrinde ısrar etti.

Tophane Müşirliği, Sadaretin ısrarları karşısında karantina gelirlerinin azalacak olmasına rağmen, söz konusu muafiyeti kabul etmek durumunda kaldı. Bu imtiyaz kararı 7 Ocak 1866 tarihinde Padişah tarafından da onaylandı<sup>54</sup>.

Mısır Aziziye Kumpanyasının Kızıldeniz'de işleyen vapurları devamlı Cidde iskelesine sefer yapmaktaydı. Cidde limanı boğazının dar olması ve limanının önlerinde bulunan çeşitli şaplar vapurların limana giriş çıkışında zorluklar yaratmaktaydı. Mısır valiliği, bu tür tehlikelerin giderilmesi, Cidde limanına girip çıkacak vapur ve diğer deniz taşıtlarına kolaylık olmak üzere bazı yerlere nişanlar diktirilmesini, Cidde iskelesinin kara tarafına filika ve ufak kayıkların rahatlıkla yanaşarak yolcu ve eşya indirip bindirebilmeleri için uygun iskeleler yapılmasını ve fazlasıyla tehlikeli yerlere ihtiyaca göre bir iki fener inşa ettirilmesini, fenerlerin inşa ve idaresinin Mısır valiliğine ait olmasını istedi. Yolcuların ve malların güvenliği için gerekli olan bu talepler, Padişah Abdülaziz'in 23 Muharrem 1283/07.06.1866 tarihli irâdesiyle kabul edildi<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> BOA, İ. MSR, nr. 818. 23 Muharrem 1283/07.06.1866 tarihli sadaret arz tezkeresi ve aynı tezkere üzerindeki aynı tarihli irade hamışı.

<sup>55</sup> BOA, İ. MSR, nr. 808. Padişaha arz edilen 23 Şaban 282/10.1.1866 tarihli sadaret tezkeresi üzerindeki 23 Muharrem 1283/07.06.1866 tarihli irade hamışı.

### Aziziye Şirketinin Hidiviye Kumpanyası'na Dönüştürülmesi ve Vapurların İngiliz Şirketine Satılması

Mısır Aziziye Kumpanyası 1870-71 tarihinde kumpanya vapurlarının borçları ve sipariŐlerine karşılık Mısır hkmetine devredilirken, kumpanyanın adı da Mısır Hidiviye Kumpanyası oldu<sup>56</sup>. Seferlerini Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Rodos, İskenderiye, Cidde, Yemen<sup>57</sup> hatında sürdüren, İstanbul, İzmir, Beyrut gibi yerlerde seracentelikleri bulunan kumpanyanın bir zaman sonra İngilizlerin eline geçmesi için üstü örtülü bazı teŐebbüslere giriŐildi. Mesele ile ilgili gizli ve açık tahkikat yapan Mısır fevkalâde komiseri Ahmed Muhtar Paşa, kumpanya ile ilgili geliŐmeleri yakından izleyerek geliŐmeleri İstanbul'a bildirerek tedbir alınmasına ve kumpanyanın İngilizlerin eline geçmesine engel olmaya çalıŐmaktaydı.

Ahmed Muhtar Paşa yaptığı incelemeler neticesinde  seneden beri vapurların gelirlerinin giderlerini karŐılayamaması için bazı memurların özellikle çalıŐtığını tespit ettiğini belirtmekteydi. Bundaki maksadın vapurların İngilizlerin eline geçmesini sağlamak olduğunu, vapurların satıŐa çıkarıldığını, bir İngiliz Şirketinin kumpanyaya talip olduğunu, muhtemelen birkaç gün içinde müzayede yapılmaksızın satışın gerçekleŐtirileceėini belirterek, vakit geçirilmeksizin Hidiv nezdinde resmî giriŐimlerin yapılmasını Babıâli'den istedi<sup>58</sup>. Paşa ayrıca, geniş bir arazi ve havuzlardan

<sup>56</sup> *Vak'a-nvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, Yay. Haz. M. Münir Aktepe, Ankara 1989, XII, 91; Vatikiotis, *a.g.e.*, s. 80; Sema Kkaloğlu, *a.g.t.*, s. 43.

<sup>57</sup> *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, sene 1296, s. 261.

<sup>58</sup> BOA, Yıldız Perakende MüfettiŐlikler ve Komiserlikler Tahriratı (Y.PRK.MK), 8/12. Mabeyn başkitabetine Mısır fevkalâde komiseri Ahmed Muhtar Paşanın 21 Şaban 315/14.01.1898 tarihli olarak gönderdiği Şifre. Ahmed Muhtar Paşa üç yıl önce Sadarete yazarak, İdare-i Mahsusa vapurlarının muntazam olarak Kızıldeniz'de iŐlememesi, Hidiv posta vapurlarının da seferlerini durdurmalarından dolayı, Yemen kıtasının ticar mallarının sevk edilemediğini, özellikle Yemen iskelelerine indirilen kahvenin nakli için bazı Yemenli tüccarların İskenderiye'ye giderek yabancı posta acentelerine baş vurduklarını, İskenderiye'deki Lloyd Kumpanyası'nın teklifi kabul ettiğini, bu durumun devamının siyasi ve ticar olarak Osmanlı Devletine zarar vereceğinden tedbir alınmasını istemiŐti (BOA, Eyalet-i Mmtaze Mısır (A.MTZ.MSR), 5-B/167. Ahmed Muhtar Paşanın gurre-i Rebiülahir 313/20.09.1895 tarihi ile sadarete yazdığı tahrirat). Buna karşılık verilen cevapta Süveys-Basra arasında iŐlemek üzere bir adet vapurun gönderildiği, birinin de yakında gönderileceği, Kızıldeniz limanları arasında İdare-i Mahsusa vapurlarının iŐlediėi, asker nakliyattan dolayı on beş-yirmi günlük fasıllarla dört adet vapurun o tarafa gönderileceği, Yemen iskelelerindeki kahvenin nakli için de İdare-i Mahsusa acentelerine gerekli uyarıların yapıldığı bildirilmiŐti (A.MTZ.MSR, 5-B/167, 13 Rebiülahir 313/02.10.1895 tarihi ile Ahmed Muhtar Paşaya gönderilen cevap).



ibaret olan İskenderiye tersanesinin, Süveyş'teki havuzun, on bir vapurla bir çok eski eşyanın satılacağını doğrudan doğruya Mabeyn'e bildirdi<sup>59</sup>.

İstanbul'u meseleden devamlı haberdar eden Ahmed Muhtar Paşa, Hidiv vapurlarıyla İskenderiye ve Süveyş'teki tersane ve havuz müstemilatının 150.000 liraya bir İngiliz şirketine satılırsa, İskenderiye ve Süveyş limanlarının bundan sonra tıpkı Malta gibi İngilizlerin Akdeniz'deki gemilerine mahsus bir tersane şeklini alacağını belirtmekteydi<sup>60</sup>. Satışın gerçekleşmesi için her yola başvuran Mısır Nazırlar Meclisi'ne göre, Hidiv posta vapurları “Şirket-i Aziziyye” adıyla ticarete mahsus malî bir şirket olarak kurulmuştu. Şirket faaliyetlerini durdurduğu zaman vapurları ve diğer mal varlığı Mısır hükûmetinin “emlak-ı mahsusası” arasına katılmıştı ve şirket o zaman da Akdeniz ve Kızıldeniz'de işleyen diğer özel vapur şirketleri gibi “ticaret sınıfı”nı korumuştur. Bu sırada şirketin vapurlarının bir çoğu satılmış olduğundan, bu sefer de Mısır hükûmeti vapurların satışında hiçbir mahzur görmemişti. Üstelik söz konusu vapurlarla müstemilatından olan binalar ve eşyaların satışı meselesinde Mısır hükûmeti, padişah fermanlarıyla kendisine tanınan ayrıcalıkların dışına çıkmamıştı. Bundan dolayı, söz konusu satış, her zaman örneği görülen basit ve adi bir satışı<sup>61</sup>. Ancak, Hidiv'e İstanbul'dan gönderilen telgrafta, söz konusu satış teşebbüsünün sıradan bir satış muamelesi olmadığı ve onaylanması Devletin hukukunun yabancı bir kumpanyaya devri anlamına geldiği ve kesinlikle kabul edilmediği bildirildi<sup>62</sup>. Ayrıca, Osmanlı Devletinin hukukunun tabî bir parçası olarak padişahın fermanıyla Mısır'a verilmiş olan imtiyazların yalnızca hidiviyete tevdi edildiğinden hepsi veya bir kısmı, Mısır arazisinin hiçbir parçası her hangi bir sebeple başkasına devr edilemezdi<sup>63</sup>.

Babîlî'nin satış kontratının fesh ve iptaliyle ilgili olarak kesin bir karar aldığını ve Hidiv'in Mısır Nazırlar Meclisi'nin kararına muhalif olduğunu öğrenen İngiliz Genel-Konsülü olarak Hidiv hükûmetinin baş idarecisi olan Lord Cromer, derhal Hidiv'in huzuruna çıkarak satış kararının

<sup>59</sup> BOA, Y.PRK.MK, 8/12. Mabeyn başkitabetine Mısır fevkalâde komiseri Ahmed Muhtar Paşanın 21 Şaban 315/14.01.1898 tarihli olarak gönderdiği şifre.

<sup>60</sup> BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A-HUS), 381/9. Ahmed Muhtar Paşanın 5 Ramazan 315/24.01.1898 tarihli ve şifreli telgrafi.

<sup>61</sup> BOA, A.MTZ, 5-C/194. Mısır Hidivliğinden sadarete gönderilen telgrafın halli sureti.

<sup>62</sup> BOA, İ.MSR, nr. 1675. 12 Ramazan 315/03.02.1898 tarihli hususî irade.

<sup>63</sup> BOA, İ.MSR, nr. 1676. 10 Ramazan 315/ 01.02.1898 tarihli hususî irade.

Babıâli'ye bildirilmesinde tereddüt edilmemesini, kendisinin de Salisbury'e yazarak İstanbul'daki sefaretini vasıtasıyla Babıâli'nin itirazını izole edeceğini bildirdi<sup>64</sup>. Osmanlı Devletinin şiddetli itirazlarına ve Hidiv'in muhalefetine rağmen, Mısır Nazırlar Meclisi, Mısır Maliye Nezaretinin Hidiviye vapurları ile İskenderiye ve Süveyş'teki havuz ve tersane müştemilâtının bir İngiliz kumpanyasına satışını kesinlikle tasdik ederek kendi cephesinden meseleye son verdi<sup>65</sup>. Buna rağmen, Abdülhamid meselenin Osmanlı Devletinin aleyhine sonuçlanmasını kabullenmek istemedi. Mısır ve İngiltere ile görüşmelere devam edilmesini, olumlu sonuç alınamaması hâlinde, Osmanlı Devletinin toprak bütünlüğü ile ilgili anlaşmalara imza atmış olan ve Mısır'da menfaatleri bulunan bir iki devlete müracaat edilmesini Babıâli'den istedi<sup>66</sup>. İstanbul'da bu gelişmeler olurken Ahmed Muhtar Paşa, İskenderiye ve Süveyş tersane ve havuzlarının satışının yapıldığını ancak, Vadi Çiftliği'nin henüz satılmadığını bildirdi. Sadrazam, bunun üzerine ertesi gün Encümen-i Mahsus-ı Vükela'yı Babıâli'de toplanarak mesele ile ilgili bir "muhtıra" hazırlayacağını padişaha bildirdi. II. Abdülhamid, Encümen-i Mahsus'un Babıâli'de değil, Mabeyn-i Hümayun'da toplanmasını istedi<sup>67</sup>.

28 Şubat 1898 tarihinde Encümen-i Mahsus Mabeyn'de toplanarak, yenilenmeleri ve tamirlerine Mısır hazinesince külliyetli para sarf edilmiş olan Hidiviye vapurlarının adi bir şirket olarak değerlendirilmesinin hatalı olduğuna hükmederek önceden Mısır harp gemilerine mahsus iken sonradan Hidiviye vapurlarına devr ve teslim edilen tersane ve havuzların bina ve arazilerine satılabilir emlak rengi verilmesini Osmanlı hukukunun muhafazası açısından uygun bulmadı. Satışı gerçekleştirilen vapurların geri alınması için şu aşamadan sonra ısrar etmenin boş bir çaba olduğunu kabul eden Encümene göre şu aşamada önemli olan tersane bina ve arazilerinin geri alınması ile Vadi Çiftliği arazisinin satışının engellenmesiydi<sup>68</sup>. Bu sırada Babıâli'ye bir "muhtıra" veren İngiltere, satış muamelesine karşı çıkılmasının, birkaç seneden beri Osmanlı Devletinin İngiltere'nin bütün teşebbüslerine karşı yürüttüğü "husumetkâr" politikaların Mısır'daki tat-

<sup>64</sup> BOA, Y.A-HUS, 381/43. Ahmed Muhtar Paşa'nın İstanbul'a gönderdiği 17 Ramazan 315/08.02.1898 tarihli şifreli telgraf.

<sup>65</sup> BOA, İ.MSR, nr. 1676. 10 Ramazan 315/01.02.1898 tarihli hususî irade.

<sup>66</sup> BOA, İ.MSR, nr. 1678. 29 Ramazan 315/20.02.1898 tarihli hususî irade.

<sup>67</sup> BOA, İ.MSR, nr. 1681. 6 Şevval 315/27.02.1898 tarihli hususî irade.

<sup>68</sup> BOA, YEE, 2/25. Encümen-i Mahsus'un 7 Şevval 315/28.02.1898 tarihli mazbatası.

bikatu ve Hidivin hukukuna müdahale olarak değerlendirdi. İngiltere'nin buna sessiz kalmayacağı, Babıâli'nin satış işine bir itirazı var ise muhatabının Hidiv değil, İngiltere hükûmeti olduğunu, satış anlaşmasının iptaline izin vermeyeceğini bildirdi<sup>69</sup>. Bu sırada Mısır Hidiviye vapurları bazen İngiliz, bazen de Osmanlı bayrağı çekebiliyorlardı<sup>70</sup>. Bir müddet sonra ise İngiliz bayrağı çekerek, kendilerine yabancı kumpanya muamelesi gösterilmesini talep ettiler<sup>71</sup>.

### S o n u ç

1856 yılında Mecidiye Kumpanyası adı ile Mısır'da kurulan ve seferlerini İskenderiye-İstanbul, Cidde-Süveyş arasında yürüten Mecidiye Kumpanyası, umulan ölçüde kâr elde edilemediğinden faaliyetlerine 1861 yılında ara verildi. Fakat kısa bir zaman sonra İsmail Paşanın Mısır valiliği sırasında Mısır Aziziye Kumpanyası adıyla yeniden teşkil edildi. Kumpanyanın yeniden teşkili ve isim değişikliği sırasında kumpanyanın imtiyaz süresi 30 yıldan 90 yıla çıkarılırken, kumpanyaya dolayısıyla da Mısır idaresine kömür yatakları işletme, demiryolları yapma, fener inşası ve işletmesi, sıhhiye harçlarından muaf olma gibi ekonomik yönden son derece önemli olan ve serbest hareket etme imkânı sağlayan imtiyazlar verilir. 1870 başlarında Aziziye Kumpanyası'nın gemileri ve diğer müstemilâtı Mısır hükûmetinin “emlâk-ı mahsusası” arasına girerken, şirketin adı da Mısır Hidiviye Kumpanyası olarak değiştirilir. Kumpanyanın teşkilinden evvel yapılan tersane ve havuz, özellikle de vakıf akaratından olan Vadi Çiftliği arazisi her nasılsa kumpanyanın eline geçer. Bir müddet sonra da Hidiviye Kumpanyasının vapurları, ardından da Süveyş'teki tersane, havuzlar ve büyük bir vakıf arazisi bir İngiliz şirketine satılır. Osmanlı Devleti bunları geri almak için Mısır Hidivliği ve Mısır Nazırlar Meclisi nezdindeki yoğun girişimleri İngilizlerin şiddetli muhalefeti ile karşılaşır. İngiltere Osmanlı Devletine baskı yaparak, bu konudaki muhatabının Mısır Hidivliği değil İngiliz hükûmeti olduğunu belirtir ve Babıâ-

<sup>69</sup> BOA, A.MTZ, 38/7; Y.A-HUS, 328/75. İngiliz sefirin Babıâli'ye verdiği 17 Şevval 315/10.03.1898 tarihli muhtıra tercümesi.

<sup>70</sup> BOA, Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzat, 66/7.

<sup>71</sup> İskenderiye'den İstanbul'a gelen Hidiv postasına mensup vapurun İngiliz bayrağı çektiği görülmüş, hatta postanın acentesi ile kaptan ve süvarisi İstanbul liman dairesine giderek bundan sonra Mısır posta vapurlarına ferman verilerek diğer ecnebî vapurları gibi muamele olunmasını teklif etmişlerdir (BOA, A.MTZ, 5-C/194. Bahriye Nazırı'nın Sadaret'e sunulan 20 Zilhicce 316/30.04.1899 tarihli tezkere).

li'ye bir nota vererek protesto eder. Osmanlı Devleti bu uygulamaya bir hayli direnirse de İngiltere'nin baskısı ve notası ile durumu kabullenmek zorunda kalır.

“ MECIDIYE SHIP COMPANY FOUND IN EGYPT AND ITS FUNCTIONS ”

*Abstract*

*Towards the mids of the 19. Century some foreign and native ship companies started to work in the Ottoman seas. “Mecidiye Ship Company” as one of these companies was founded in 1856 in Egypt. This company transported pilgrims in the pilgrimage seasons. This article investigated the developments of the company such as name changes to “Mısır Aziziye Company” and than “Hidiviye Company” and the take over by the British Company.*

*Keywords*

*Mecidiye Kumpanyası, Mısır Aziziye Kumpanyası, Hidiviye Kumpanyası.*

