Turkish Studies *Social Sciences*

Volume 14 Issue 6, 2019, p. 2907-2924

DOI: 10.29228/TurkishStudies.32690

ISSN: 2667-5617

Skopje/MACEDONIA-Ankara/TURKEY

INTERNATIONAL
BALKAN
UNIVERSITY

EXCELLENCE FOR THE FUTURE
IBU.EDU.MK

Research Article / Araştırma Makalesi

Article Info/Makale Bilgisi

✍ *Received/Geliş:* 27.08.2019

✓ *Accepted/Kabul:* 20.12.2019

✍ *Report Dates/Rapor Tarihleri:* Referee 1 (28.09.2019)-Referee 2 (29.08.2019)

This article was checked by intihal.net.

DİCLE HAMİDİYE VAPUR ŞİRKETİ DENEMESİ

*Nimet BAYKAL**

ÖZ

İnsanlık tarihi boyunca yerleşim yerleri hemen her zaman akarsuların yakınlarında kurulmuştur. Fırat ve Dicle nehirleri de tarih boyunca Mezopotamya coğrafyasının yaşam kaynağı olmuştur. Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde Asurlulardan beri taşımacılık yapılmış ve bu bölgenin bayındır hale gelmesinde bu iki nehrin yadsınamaz bir katkısı olmuştur. Fırat ve Dicle nehirlerinde yapılan nakliyat, başlangıçta geleneksel yöntemlerle yapılırken Sanayi İnkılabı'yla birlikte yerini buharlı gemilere bırakmıştır. Önceleri yapılan taşımacılık yalnızca bölge halkının ihtiyaçlarını karşılama amacını taşıyordu. Ancak daha sonra emperyalizmin de etkisiyle dönemin büyük güçleri olan devletler bu bölge ile ilgilenmeye başladı. Dönemin güçlü devletlerinin bölge ile ilgilenmesinin yanında, bölgenin stratejik önemi ve İngiliz sömürgelerine giden yol üzerinde olması nedeniyle İngiltere'nin de ilgisinin buraya yönelmesi kaçınılmaz oldu. Başlangıçta sömürge yolu üzerinde olması yüzünden İngilizlerin ilgisini çeken bölge, ardından sahip olduğu ticari potansiyel nedeniyle İngilizler nazarında daha da önem kazandı. Osmanlı Devleti, kendi Sanayi İnkılabını gerçekleştirememiş olması nedeniyle bölgedeki taşımacılık faaliyetlerine oldukça geç bir tarihte müdahil olmuştur. H. B. Lynch önderliğinde kurulan Lynch Kumpanyası, nehir nakliyatında söz sahibi olurken bu süreç, XIX. yüzyılın ikinci yarısında kumpanyanın Fırat ve Dicle nehirlerinde tekel olmasıyla farklı bir boyuta ulaştı. Oluşan bu tekel, Osmanlı Devleti'ni Fırat ve Dicle nehirlerinde taşımacılık yapma fikri ile ilgilenmeye itmiştir. Bu çalışma, XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Fırat ve Dicle nehirlerindeki nakliyatla oluşan İngiliz tekelini kırmak için kurulma teşebbüsünde bulunan Dicle Hamidiye Vapur Şirketi'nin kurulma çalışmaları ve Dicle Hamidiye Vapur Şirketi Şartname layıhasını içermektedir.

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Gazi Üniversitesi, E-posta: nimbaykal@hotmail.com

Anahtar Kelimeler: Fırat, Dicle, Osmanlı Devleti, Dicle Hamidiye Vapur Şirketi, Lynch Kumpanyası.

DICLE HAMIDIYE STEAMSHIP COMPANY TRIAL

ABTSRACT

Throughout the history of mankind, settlements were always established near rivers. Euphrates and Tigris rivers were the source of life of Mesopotamia throughout history. Since the Assyrians, transportation was made on the Euphrates and Tigris rivers and these two rivers undeniably contributed to the development of this region. While the transportation in the Euphrates and Tigris rivers was carried out by traditional methods at the beginning, it was replaced by steam ships with the Industrial Revolution. Previous transport was only intended to meet the needs of the people of the region. But then, under the influence of imperialism, the great powers of the period became interested in this region. In addition to the interest of the powerful states of the period, the strategic importance of the region and being on the route to the British colonies, the British interest was inevitable. Initially on the colonial road, the region attracted the attention of the British and then became more important to the British because of its commercial potential. Since the Ottoman Empire could not realize its own Industrial Revolution, it became involved in the transportation activities in the region at a very late stage. Founded under the leadership of H. B. Lynch, Lynch Company had a voice in river transportation and this process reached a different dimension with the monopoly of Euphrates and Tigris rivers in the second half of XIXth century. This monopoly has led the Ottoman Empire to deal with the idea of transportation in the Euphrates and Tigris rivers. This study includes the establishment of the Tigris Hamidiye Steamer Company, which was attempted to break the British monopoly in the transport in the Euphrates and Tigris rivers by the Ottoman Empire in the XIXth century, and Tigris Hamidiye Steamer Company Specification pleading.

STRUCTURED ABSTRACT

Tigris and Euphrates rivers gave life to their geography throughout history and were used to meet the water needs of the people and used in transportation. Transportation was carried out from the Assyrians in the Euphrates and Tigris rivers that irrigated Mesopotamia. Initially transported by primitive methods, with the realization of the Industrial Revolution began to be performed with steamers.

After the Industrial Revolution, the great states had the chance to reach everywhere in the world faster by means of steam-powered transportation vehicles and make their power felt everywhere and present their natural resources to the world market. Undoubtedly, one of the countries that wanted to do so was England. The reason that Tigris and Euphrates rivers attracted the attention of England was that it was on the way to the colonies that were originally in the Far East.

However, Mesopotamia became the focal point of England after their studies and studies in the region.

Transportation in Euphrates and Tigris Rivers began to attract the attention of the British in the first half of the XIXth century and took various initiatives in this regard. The first attempt to operate a steamer in the Euphrates and Tigris was made by James Taylor in 1830. The aim of this initiative was to assess the potential of the Iraqi region. Taking advantage of the weakness of the Ottoman Empire, which had lost its authority in the region due to the Mehmet Ali Pasha issue, Taylor had obtained permission from the Baghdad province to operate a steamer in the Tigris. However, the project could not be realized because Taylor was killed by Bedouins.

However, the Ottoman Empire made an attempt to make transportation in the Euphrates and Tigris in the second half of the same century. The state had to struggle with a foreign company within its territory. Because this struggle was also a struggle for sovereignty in the inland waters. In order to be successful in this competition, the Ottoman State decided to increase its number of steamers and order steamer to European shipyards. *İdare-i Nehriye* was established during Reşit Pasha's Baghdad Governorate for the purpose of regular postal service. The privilege of operating the steamer in Euphrates and Tigris was given to the *Hazine-i Hassa* in 1847. Then, the establishment of a company in which the local merchant will be a partner was initialized. However, while *Hazine-i Hassa* wanted the control to be in its hands, the local merchant wanted the establishment of a company in which the infrastructure was made by the state, but they had the control. Due to this conflict between the state and the private enterprise, the first enterprise attempt failed.

The company could not be established, but the necessity of establishing a new company soon reappeared. The *Umman-i Osmani*'s steamers were old and inadequate in transportation. Since the *Lynch Company* was not allowed for more than two steamers, the products had to be kept waiting. As a result of the inspections of the engineers sent to the region, it was reported to the capital city that Tigris River would be suitable for transportation after the necessary interventions. For all these reasons, an attempt was made to re-establish a company and a specification including information such as the company's name, capital, and the value of the shares was prepared. In this specification, it was also stated that the founders of the company had to be Ottoman citizens and that the founding partners who bought the shares could not sell the shares they bought for three years. It was also stated in the specification that the company established would buy four steamers belonging to *Umman-ı Osmani* in return. *Lynch Company* had the right to operate two steamers in the region. After the company was founded, *Lynch Company* would have the same right to operate the steamer until the government decided otherwise. The instruments, tools and coal to be brought from abroad for the company to use were to be exempted from customs duty. The company would make voyage at least once a week, one from Basra to Baghdad and the other from Baghdad to Basra.

We understand from the report of the Nusret sent to the region as the Sixth Army Inspector that during these preparations, the British

also offered bribes to various people in order to prevent the company from being established. Inspector of the Sixth Army, about the establishment of a company called Hamidiye, which will cruise on the Tigris and Euphrates, reported that its founders are preparing a deposit of two thousand pounds in Baghdad. In addition, five engineers came to the region and examined whether Tigris River from Mosul to Baghdad was suitable for voyages and drew the map of the region to the center. In the password, it was also informed to the *Hazine-i Hassa* that it would be appropriate to start work for the transfer of the Oman Administration's Hamidiye Company. The report stated that the company should be established as soon as possible, otherwise the confidence of the people of the region in the state would be lost. Mikhail Portakal Pasha, the Minister of *Hazine-i Hassa*, confirmed that the two people who came to him during the company negotiations were talking about the money that *Lynch Company* offered to receive the privilege. Mikail Portakal Pasha stated that the purpose of transferring the privilege of operating steamer in these rivers to *Hazine-i Hassa* is not to make money and stated that Baghdad people already talked about the wishes since four or five years of establishing such a company.

Abdulhamid hesitated that the private enterprise would be more successful than *Hazine-i Hassa*. Due to this concern, the regulation was not approved and a decree was enacted to carry out the transportation by *Hazine-i Hassa*. Thus, the efforts to establish a transportation company that was planned to make transportation between Baghdad and Basra resulted negatively for the second time.

In XIXth century, we see that British imperialism, which turned to Mesopotamia in the 16th century, struggled against all kinds of problems and made every effort not to leave the region. The commercial potential of the region, its strategic situation and the underground wealth of the region clearly explain the interest in there. However, the effort of the state to intervene the subject was interrupted by the Lynch Company which is a private enterprise and the recklessness of the company in this regard is interesting in terms of trying to prevent the sovereign right of the state.

Keywords: Euphrates, Tigris, Ottoman Empire, Dicle Hamidiye Steamship Company, Lynch Company.

1. Giriş

Dicle ve Fırat nehirleri arasında kalan bölge olan Mezopotamya¹, tarih boyunca çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Bölgenin tarıma uygun oluşu, nehirlerin sulamada kullanılabilmesi tarihi devirlerden bu yana bu coğrafyayı bir yaşam alanı haline getirmiştir. Fırat ve Dicle'nin, bölgeye hayat vermesinin yanı sıra ulaşım için de Asurlular döneminden itibaren kullanıldığını biliyoruz.

Türkiye sınırlarından doğup Kurna'da birleşerek *Şattülarap* adını alan Fırat ve Dicle nehirlerinin toplam yatak uzunluğu 4.700 km olup, 777.600 km² havza genişliğindedir. Erzincan civarından başlayarak Basra Körfezi'ne kadar hiç durmadan akıp gitmesi bu iki nehrin Asurlardan itibaren taşımacılık ve ulaşım için kullanılmasının temel nedeni olmuştur. *Kalaku* adı verilen sallarla

¹ Bu bölge "Beyne'n-Nehreyn" olarak da anılmaktadır. Bkz. Muhammed Taki Zehtabi(Kirişçi), İran Türklerinin Eski Tarihi, Yayına Hazırlayan: Şennur Şenel, Berikan Yayınevi, Ankara, 2019, s. 17.

yapılan taşımacılıkla ilgili çizimler Asur kabartmalarında görülür(Öğün ve Baş, 2016: 85; Güney, 1990: 323). Daha sonra *kelek*² adını alan bu taşıtın yapımında koyun ve keçi derileri kullanılırdı.

Tarih öncesi devirlerden itibaren üzerinde taşımacılık yapılan Fırat ve Dicle'de vapur işletme ile ilgili ilk teşebbüs 1830 yılında James Taylor tarafından yapılmıştı. Bu teşebbüsün amacı Irak bölgesinin potansiyelini değerlendirmektir. Mehmet Ali Paşa meselesinden ötürü bölgedeki otoritesini iyice yitirmiş olan Osmanlı'nın zayıflığından yararlanan Taylor, Bağdat vilayetinden Dicle'de vapur işletmek üzere izin almıştı. Ancak Taylor'un bedeviler tarafından öldürülmesi nedeniyle proje gerçekleşemedi(Ekinci, 2007: 24).

İlk vapur işletme teşebbüsü başarısızlıkla sonuçlansa da İngiltere bölgedeki çıkarlarını korumak ve ticaretini arttırmak³ için buradaki çalışma ve teşebbüslerden vazgeçmedi. East India Company, 1839-1842 arasında Fırat, Dicle ve Karun nehirlerinde dört buharlı gemi ile yolcu ve posta taşımayı başlamıştı.

2. Osmanlı Devleti'nde Nehir Taşımacılığı

Bölgenin büyüyen ekonomik potansiyeli ile birlikte Osmanlı Devleti de XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren nehir taşımacılığı ile ilgili teşebbüslerde bulunmaya başladı. Osmanlı Devleti kendi toprakları içerisinde yabancı bir şirketle mücadele etmek zorunda kaldı. Bu mücadele iç sularındaki egemenliğini korumak anlamına geliyordu(Şenel, 2016: 193). Lynch Kumpanyası'yla rekabet edebilmek amacıyla Belçika tersanelerine *Bağdat* ve *Basra* adlı iki gemi sipariş edilmiş ve Reşit Paşa'nın Bağdat valiliği esnasında düzenli posta seferleri yapılabilmesi için 1857'de İdare-i Nehriye kurulmuştu(Ekinci, 2007: 78). Ancak bölgedeki nehir taşımacılığıyla ilgili çalışmalar dönemin valilerinin çabaları ile sınırlı kalıyordu.

Hazine-i Hassa, 1847'den itibaren Ereğli madenlerinin yıllık temettüleri kullanılarak alınan dört vapurla taşımacılığa başlamıştı. Zaman içerisinde bu vapur sayısı dokuza kadar çıktı. Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası İnebolu, Amasra, Ereğli, Sinop, Samsun, Trabzon, Selanik, Rodos, Köstence, Sakız, Midilli, Kavala, Girit İskenderiye, İzmir, Antalya, Kal'a-i Sultaniye, Gemlik, Bozcaada gibi liman ve iskeleler arasında işliyordu (Terzi, 2005: 149). Hazine-i Hassa'ya gelirlerinin arttırılması için bazı bayındırlık işleri verildi. Bunlar arasında Selanik ve Dedeoğlu liman imtiyazları, vilayet merkezi olan büyük şehirlerin birçoğunda petrol depoları, Selanik, İzmir, Bağdat, Basra'da umumi mağazaların kurulması ile Dicle ve Fırat nehirlerinde gemi işlettilmesi vardı (Terzi, 1998: 139).

Hazine-i Hassa'ya Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme imtiyazı 1847'de geçti (Terzi, 2005, 149). Ardından yerli tüccarların dahil olacağı bir şirket kurulması hususunda çalışmalar yapıldı. Zira bölgenin ticareti artmıştı ve bu artan ticarete Dicle ve Fırat büyük önem arz ediyordu. Şirket-i Hamidiye adı verilecek şirketin merkezinin Bağdat olması ve Basra-Meskene arasında sefer yapması planlanıyordu. Şirket hisseleri için 1888'de Bağdat, Basra ve Musullu tüccardan ön talep toplanmıştı (BOA, HH. THR, 194/3, leff 26, 19.04.1888). *Umman-ı Osmani* ve *Lynch Kumpanyası*nın vapurları Bağdat ile Basra arasında sefer yaptığı için kurulacak şirketin güzergahı olarak Musul ve Meskene planlanıyordu (BOA, HH. THR, 194/3, leff 53, 28.07.1887). Hazine-i Hassa, şirketi kontrol altında tutmak istediği için bu teşebbüs olumlu sonuçlanmadı. Sermayedarların isteği altyapısının devlet tarafından yapıldığı ve kendi kârlarının yüksek olacağı bir tekel elde etmektir (Ekinci, 2007: 121).

1887'de yapılan ve olumsuz neticelenen şirketleşme teşebbüsü sonrası 1892'de yeni bir girişim gerçekleşti. Bölgede Umman-ı Osmani'ye ait dört vapur sefer yapıyordu ve bu vapurlar

² Osmanlı'da kelek yapımı ve keleklerin özellikleri için bkz Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat, Belleten, LXV/243, Ankara s. 657.

³ 1846'da Bab-ı Ali ile İngiliz büyükelçisi arasında İngiliz gemilerinin bu geleneksel haklarını tespit eden bir anlaşma yapılmıştı. Bu anlaşma yüzde 5 giriş ve yüzde 12 çıkış gümrüğü verilmesine aittir. Bkz. Bayur, 1991: 351.

oldukça eski durumdaydı. İhtiyacın karşılanmasına yeterli gelmediği düşüncesiyle yeniden bir şirket kurulması gerektiği düşüncesi doğdu. Lych kumpanyasına ise yabancı menşeli olmasından ötürü ikiden fazla vapur için izin verilmiyordu. Bu da ürünlerin beklemesine sebep oluyordu. Zaman içerisinde bölgedeki ticaretin artmasıyla burada bir teşebbüste bulunulması kaçınılmaz oldu.

3. Dicle-Hamidiye Vapur Şirketi Kurulma Çabaları

Dicle Nehri'nin Bağdat ile Musul arasındaki kısmında var olan sorunların giderilmesi halinde orada düzenli bir şekilde vapur işlettilirilmemesi için bir sebep yoktu. Fırat Nehri yatağından taşarak Semave'yi basmış ve Hille Sancağını susuz bırakmıştı. Dolayısıyla nehirde temizlik yapılması şarttı. Ayrıca burada yapılacak taşımacılık sayesinde Ankara'dan Bağdat'a uzatılacak olan demiryolu hattının Bağdat'a kadar uzatılmasının aciliyeti de ortadan kalkmış olacaktı. Çünkü buradaki nehir taşımacılığının başlaması ile birlikte demiryolu hattı dört beş yüz kilometre kadar kısalmış olacaktı (BOA, Y. PRK. HH 26/14, 11.01.1893).

Bölgeye getirilen mühendisler, incelemeleri sonrasında yapılacak ilk iş olarak nehirlerin ulaşımına uygun hale getirilmesinin gerekli olduğunu rapor etmişlerdi. Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu ve Hazine-i Hassa arasındaki görüşmelerde nehirde yapılacak temizlik için 50.000 lira gibi büyük bir meblağa ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştı (BOA, HH. THR, 209/35, 04.04.1892).

Dicle'deki ulaşım ise Bağdat ile Basra arasındaydı. Dicle Nehri üzerinden Musul'a düzenli sefer yapılırsa Diyarbakır'a düşenecek bir demiryolu hattıyla çok büyük bir gelir ortaya çıkabilirdi. Fırat üzerindeki temizlik için çok büyük bir paraya ihtiyaç olması nedeniyle ıslah projesi Dicle'ye kaydırıldı. Bu nedenle de kurulması planlanan şirket Dicle Nehri üzerinde sefer yapacaktı (BOA, HH. THR, 209/35, 04.04.1892; BOA, Y. PRK. HH 26/14, 11.01.1893).

Kurulacak şirketin adı Dicle-Hamidiye Vapur Şirketi olacaktı ve imtiyaz süresi yetmiş yıldır. Şirket merkezi Bağdat olacaktı. Şirketin sermaye miktarı ise 100.000 lira olarak belirlendi. Şirket hisseleri her biri 20 lira olan 5.000 hisseden oluşacaktı. Hisse sahipleri Osmanlı vatandaşı olmak zorundaydı. Şirket kurucuları, şirket kurulduktan sonra üç yıl boyunca hisselerini satamayacaktı.

Şirket, kurulduktan sonra Umman-ı Osmani'ye ait olan ve Bağdat ile Basra arasında işlemekte olan dört vapuru, bilir kişi tarafından tayin edilecek bir bedel karşılığında satın alacaktı. Ardından Umman-ı Osmani feshedilecek Lynch Kumpanyası ise devlet tarafından bir karar alınana dek hal-i hazırda olduğu üzere Bağdat ile Basra arasında iki vapur işletmeye devam edecekti. Yolculardan birinci mevkide iniş için 5-7 para, çıkış için ise 10 para alınacaktı. İkinci mevkide iniş için 5 para, çıkış için 5-7 para alınacaktı. Güvertede iniş ücret 2-5 para, çıkış için ise 3-5 para olacaktı.⁴

Şirket çalışanlarının tamamı, istihdam edilmek zorunda olan yabancılar hariç olmak üzere Osmanlı vatandaşı olacaktı. Yurt dışından getirilmesi gereken alet, edevat ve vapurlar için gereken kömür, gümrük resminden muaf tutulacaktı (BOA, Y. PRK. HH 26/14, 11.01.1893). Şirket haftada en az bir defa, biri Basra'dan Bağdat'a diğeri de Bağdat'tan Basra'ya olmak üzere iki sefer yapacaktı (Ekinci, 2007: 130).

Altıncı Ordu Müfettişi Nusret'in gönderdiği şifrede, Dicle ve Fırat üzerinde sefer yapacak Hamidiye adıyla bir şirket kurulması ile ilgili olarak Bağdat'ta kurucularının ikişer bin lira depozito hazırladığını bildirdi. Ayrıca beş mühendisin bölgeye gelerek Musul'dan Bağdat'a kadar Dicle Nehri'nin sefer yapmaya uygun olup olmadığını inceleyip bölgenin haritasının mühendisler tarafından çizildiği bilgisini ilettiler. Şifrede ayrıca Umman İdaresi'nin Hamidiye Kumpanyası'na devri için işe başlanmasının uygun olacağı Hazine-i Hassa'ya bildirildi.

⁴ Taşıma ücretlerinin farklı olarak ifade edilmesi ilgili layihadan kaynaklanmaktadır. Ücretin birkaç farklı değerle ifade edilmesinin o günün şartlarında bir gerekçesi olduğu muhakkaktır. İncelenen belgelerde buna ilişkin bir açıklama olmaması nedeniyle layihaya sadık kalınmıştır.

Kumpanyanın kurulmasının Irak'ın imarına ve zenginleşmesine sağlayacağı katkıya dikkat çeken müfettiş, rakip devletlerin Hamidiye Kumpanyası'nın kurulmasını engelleme çabalarından bahsediyordu. Burada rakip devletler olarak ifade edilenin İngiliz Lynch Kumpanyası olduğu açıktır. İmtiyazın verilmesine mani olabilmek için İstanbul'a, bazı kimselere verilmek üzere, otuz bin lira depozito gönderildiğinden bahsediyordu. Hatta imtiyazın verilmesinin gecikme sebebi olarak, bu verilen rüşvetler olduğu ile ilgili dedikodular yayılmıştı. Eksiklerin giderilmesi için vakit kaybedilmemesi, bu eksiklerin daha sonra da giderilebileceği ve Umman-ı Osmani'nin hemen Hamidiye Kumpanyası'na devredilmesi gerektiğini belirtiyordu.

Devir ve imtiyaz işlemleri uzarsa kurucuların paralarını geri almak zorunda kalarak, aldıkları paralarını İngiliz şirketine vereceklerini söylüyordu. Böyle bir durum yaşanırsa bunun halkın devlete olan itimadını sarsacağını ve Irak'ta kötü bir etki yaratacağına dikkat çekiyordu. Dedikodular çıktıktan sonra bölgeye önce İngiltere'den miralay rütbeli birkaç kişinin geldiği, ardından Hindistan Kabil Telgraf Başmüdürü gelmişti. Bu gelişmeler üzerine Musul'a kadar incelemeler yapılacağı sözleri halk arasında dolaşmaya başlamıştı.

Altıncı Ordu Müfettişi Nusret şifreyi *"Hamidiye Kumpanyası bu defa teşekkül eylemez ise bütün Irak ve Kıt'a-i Arabiye'ce halkın Saltanat-ı Seniyye-i hilafet-penahilerine der-kar ve muhakkak olan muhabbet ve irtibatlarına külli halel geleceğini sadakat-i mevrusem icabatı olarak arz-ı mâvaka'a hale icbar eyledim"* şeklinde tamamliyordu (BOA, Y. PRK. HH, 26/14, 04.01.1893).

Lynch Kumpanyası'nın rüşvet vererek Hamidiye Kumpanyası'nı engellemeye çalıştığı ile ilgili dedikodular doğrudur. Bunu doğrulayan ise bizzat Hazine-i Hassa Nazırı Mikail Portakal Paşa oldu. Paşa, Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu ile Dicle Nehri'nde bir vapur şirketi kurulması ile ilgili görüşmelerin yapıldığı sırada bir kişinin kendisine Lynch Kumpanyası'nın bu imtiyazı almak için çok istekli olduğundan bahsettiğini ve bu konu ile ilgili 10.000 lira vereceğini söylediğini belirtmişti. Hatta 8-10 gün kadar sonra bir başka kişinin geldiğini ve şirketin imtiyaz bedeli olarak 15.000 lira verebileceğini söylediğini açıkladı. Mikail Portakal Paşa ise cevap olarak bu nehirlerde vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya devredilmesindeki maksadın para kazanmak olmadığını belirtmiş, zaten Bağdat halkının böyle bir şirketin kurulması ile ilgili dört beş yıldır devam eden isteklerinden bahsetmişti (BOA, Y. PRK. HH, 25/63, 27.06.1892).

Abdülhamit özel sermayenin Hazine-i Hassa'dan daha başarılı olacağına dair tereddütlüydü. Şirketin kurulması için hazırlanan nizamnamenin onaylanmaması padişahın konuya dair tereddütlerini kanıtlıyordu. Nehirdeki taşımacılığın tek başına Hazine-i Hassa tarafından üstlenilmesi ile ilgili irade çıkmıştı (BOA, Y. PRK. HH, 25/63, 27.06.1892). Yerel sermaye ile Hazine-i Hassa'nın talepleri çakışmış; Devlet, yerli tüccarın Avrupalıların etkisi ile hareket edeceğinden endişe etmiş, tüccar da devletin egemenliğinden rahatsız olmuştu (Y.PRK.ASK, 147/86, 07.03.1899). Bütün bu gelişmeler neticesinde de şirket kurulması denemesi bir kez daha olumsuz neticelenmişti.

Sonuç

Sanayi İnkılâbı sonrasında büyük devletler, buharla çalışan ulaşım araçları sayesinde; dünyanın her tarafına daha hızlı ulaşarak güçlerini her yerde hissettirip buraların doğal kaynaklarını dünya pazarına sunma şansını yakalamıştı. Bunu yapma isteği ve çabasında olan ülkelerden biri de kuşkusuz İngiltere'ydi. Dicle ve Fırat nehirlerinin İngiltere'nin ilgisini çekme nedeni, başlangıçta Uzakdoğu'da olan sömürgelerine giden yol üzerinde olmasındandı. Ancak bölgede yaptıkları incelemeler ve çalışmalar sonrasında bizatihi Mezopotamya İngiltere'nin odak noktası oldu.

Osmanlı Devleti ise ancak aynı yüzyılın ikinci yarısında Fırat ve Dicle'de taşımacılık yapmak üzere bir teşebbüste bulundu. Devlet, kendi egemenlik sahası içinde yabancı bir şirketle mücadele etmek zorundaydı. Çünkü bu mücadelenin aynı zamanda iç sularındaki egemenlik mücadelesi olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti bu rekabette başarılı olabilmek için sahip olduğu vapur sayısını artırma yoluna giderek Avrupa tersanelerine vapur siparişi vermişti. Ancak Hazine-i Hassa kontrolün

kendisinde olmasını isterken tüccar da alt yapının devlet eliyle yapıldığı, fakat kontrolün kendilerinde olduğu bir şirketin kurulmasını istiyordu. Devlet ve özel teşebbüs arasındaki bu çatışma nedeniyle ilk şirketleşme teşebbüsü sonuçsuz kaldı.

Şirket kurulamadı ancak, yeni bir şirketin kurulması gerekliliği kısa sürede yeniden ortaya çıktı. *Umman-ı Osmani*'nin vapurlarının eski olması nedeniyle taşımacılıkta yetersiz kalıyordu. *Lynch Kumpanyası*'na da ikiden fazla vapur için izin verilmediğinden ürünler bekletilmek zorunda kalıyordu. Tüm bu sebeplerden ötürü yeniden bir şirket kurulması girişiminde bulunularak şirketin adı, sermayesi, hisse senetlerinin ederi gibi bilgileri içeren şartname hazırlandı. Bu hazırlıklar esnasında İngilizlerin de boş durmayarak kurulan şirkete mani olmak amacıyla muhtelif kişilere rüşvet teklifinde bulunduklarını Altıncı Ordu Müfettişi olarak bölgeye gönderilen Nusret'in raporundan anlıyoruz.

Padişahın özel teşebbüsün Hazine-i Hassa'dan daha başarılı olacağı konusundaki tereddütleri nedeniyle nizamname onaylanmadı ve taşımacılığın Hazine-i Hassa tarafından yapılması ile ilgili bir irade çıkmıştı. Böylece Bağdat ile Basra arasında taşımacılık yapmak üzere kurulması düşünülen nakliye şirketinin kurulma çalışmaları ikinci defa olumsuz sonuçlanmış oldu.

Mezopotamya'ya XIX. yüzyılda yönelen İngiliz emperyalizminin karşılaşılan her türlü sorunla mücadele ederek, bölgeden ayrılmamak için her türlü gayrete girdiğini, Dicle ve Fırat'taki taşımacılık yapma teşebbüsünde de görüyoruz. Bölgenin ticari potansiyeli, stratejik durumu ve sahip olduğu yer altı zenginlikleri buraya olan ilgiyi elbette açıklıyor. Ancak devletin konuya müdahil olma çabasının yalnızca özel teşebbüs olan bir şirket tarafından sekteye uğratılma gayreti, şirketin bu konudaki pervasızlığı devletin egemenlik hakkının engellenmeye çalışılması açısından ilginçtir.

EKLER

EK.1. Dicle Hamidiye Vapur Şirketi Şartname Layıhası⁵

Mevadd-ı Umumiye

Birinci Madde: Dicle Hamidiye Vapur Şirketi'nin sermayesi isme muharrer ve Teba-i Osmaniye'ye mahsus ve münhasır hisse senedatına münkasımdır. İşbu hisse senedatı sırf malik olup evlad u ahfada ve verese-i saireye intikal eder ve bila-varis vefat edenlerin hisseleri Beytü'l-mal'a aid olur. Hissedarandan birinin vefatıyla hisseleri veresesine intikal ettikte terekisi tahrir olunmuş ise mahkemenin ve tahrir olunmamış ise müteveffanın ikamet etmiş olduğu mahalle imam ve muhtarları ve rü'esa-yı ruhanîyeleri idareleri tarafından verilecek ilmuhaberler üzerine muamele-i intikaliye icra olunur. Bir hissenin ahara fûruht ve devri herhalde sahibinin vefatı halinde evlad u ahfad verese-i sairesinin usûl ve nizamı dairesinde tahakkuk edecek olan hüsn-i rıza ve ihtiyarına vabeste olup böyle olmadığı halde şirket meclis-i idaresi azası bi'z-zat mesul ve zamân[kefil olma, kefillik] olacaktır.

İkinci Madde: Şirket işbu şartname ile akd ü teati olunan mukavelenamede tayin olunduğu üzere Basra ile Bağdat arasında ve Dicle Nehrinin cihat-ı sairesinde ve Dicle'den teş'a'ub eden ve Dicle'ye mansıb olan enharda yolcu ve eşya nakliyatınca mucib suhulet olmak üzere tahakkuk edecek lüzum ve iktizasına göre iskele ve ebniye-i saire ihdas ve inşa edecek ve yolcuların emn ve huzuruyla vapurların intizamını temin için idare-i dahiliye ve zabıtasına aid icab eden talimatı bi't-tanzim işbu şartnamenin tarih-i tasdikinden itibaren bir sene zarfında irsal ve istizan edecektir.

Üçüncü Madde: Dicle'nin Bağdat'tan yukarı kısmı seyr-i sefaine elverişli bir hale konulduktan sonra hüsn-i muhafaza ve tamirâtı masarifi şirkete aid olacaktır.

⁵ Y.PRK.HH 26/14, 11.01.1893.

Dördüncü Madde: Basra ile Musul arasında ve Şattü'l-Arap ile Dicle Nehri'nin elli binde bir mıkyaasta olmak ve masarifi Hazine-i Hassa'dan verilmek üzere harita-i umumiyesi tersim ettirilerek Bağdat'tan bed' ile Basra'ya ve diğer tarafı Musul'a kadar kilometre hesabıyla mesafeleri ve vapurların tevakkuf-ı mahalleri irae edilecek ve işbu harita şirketin muamelatınca esas ittihaz olunacaktır.

Beşinci Madde: Hazine-i Hassa Bağdat ve Basra ve Musul'da bulunan emlak-ı seniyye idareleri ve lede'l-hace mahsus fenn memurları vasıtalarıyla şirketin kaffe-i muamelatını tahkik ve teftiş edebiliyor.

İşbu idareler ile memurlar yolcuların temin-i huzur ve istirahatlerine aid tedabirin ittihaz olup olunmadığını ve vapurlar ile makine ve kazanlarında tehlikeli bir hal bulunup bulunmadığını tahkik ve tefahhus edeceklerdir. İşbu tahkik ve teftiş icabı halinde vilayetçe icra olunacak olan teftişata mani' olamaz.

Altıncı Madde: Şirketin bi'l-cümle memurin ve müstahdimini şirket Teba-i Devlet-i Aliyye'den intihab edecek ve kaptan ve makinistleri vapur ve makine işletmeye muktedir olduklarını şهادetname ibrazıyla isbat etmiş mücerreb zevattan olacaktır.

Yedinci Madde: Devlet nehrin lüzum görünecek mahallerinde masarifi kendisine aid olmak üzere istihkamat inşa edecektir.

Sekizinci Madde: Ameliyat esnasında zuhur edecek asar-ı atika nizam-ı mahsusasına tabi' olup fakat şirket bu hususta istid'a vermek ve ruhsat almak mecburiyetinden varestedir.

Dokuzuncu Madde: Ahali ve yolcular tarafından şirketin nizam ve kavaidine muhalif hareket vuku'unda canib-i hükümetten muavenat-ı lazime icra olunacaktır.

Onuncu Madde: Şirket mukavelenamenin onuncu maddesinde münderic esbabdan dolayı hukuk-ı imtiyaziyesinden sakıt olduğu halde ol vakte kadar icra edilen ameliyat ve tedarik olunan edevat ve levazimat ve mübayaa olunan araziye bedel tayin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhur edecek taliplerden her kimin üzerinde takarrur eder ise onun marifetiyle hukukundan sakıt olan şirketin taahhüdat-ı vakı'ası ifa edilecek müzayede masarifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı şirkete verilecektir.

On Birinci Madde: Şirket gerek kendi tezgahlarında imal ettireceği gerek memalik-i ecnebiyeden celb edileceği vapur ve merakib-i saire ile tezgah ve idarehaneleri resimlerini ve keşfnamelerini ve bunların esbab-ı mucibesini havi evrakı li-ecli't-tasdik Hazine-i Hassa Nezareti vasıtasıyla Nafia Nezaretine takdim edecektir.

Harita ve Layiha nihayet dört mah zarfında tedkik ve muayene olunarak lede'l-icab tebdil ve tağyir olunacaktır.

On İkinci Madde: Seyr ü sefer ve iskelelerde tevakkuf müddetlerini ve her sınıf yolcuların hadd-i uzma miktarını ve mevki'lerin ücuratını mübeyyin tarifeler yolculara mahsus vapurlarda talik edilecek ve yolcular tarafından vuku' bulacak şikayeti derc etmek üzere bir kıta defter-i mahsus dahi bulundurulacaktır. Yolcu vapurları râkid sulara saatte on milden aşağı olmamak üzere en ala modellere tevfikân inşa olunacaktır.

On Üçüncü Madde: Şirket vapurlarıyla alat ve edevat-ı sabite ve müteharrikesini daima hüsn-i halde ve her vechle emniyet-bahş bir surette bulundurmaya mecbur olup tehlike vuku'una bais olacak esbaba mahall bıraktırmayacaktır.

Şirket tarafından işbu taahhüdatın ifasında tevhür ve müsamaha vuku'a getirildiği taktirde keyfiyyet usul ve nizamı vechle ihtar olunacak ve tarih-i ihtardan bir mah mürur edipte icabı icra

olunmadığı takdirde iktiza eden tamirat canib-i hükümetten icra olunarak vuku' bulacak masarif şirket hasılatından tesviye ettirilecektir.

On Dördüncü Madde: Şirket haftada la-akall bir defa biri Bağdat'tan Basra'ya ve diğeri Basra'dan Bağdat'a gitmek üzere iki yolcu vapuru hareket ettirecektir. Dicle'nin Bağdat ile Musul arasındaki kısmı seyr-i sefaine elverişli bir hale geldikte orada dahi haftada la-akall bir kerre biri Musul'dan Bağdat'a ve diğeri Bağdat'tan Musul'a gitmek üzere iki yolcu vapuru yola çıkaracaktır.

On Beşinci Madde: Şirketin beher mah nihayetindeki halini mübeyyin mizan ile hasılat-ı gayr-ı safiye defterinin birer sureti Nafia ve Hazine-i Hassa Nezaretlerine gönderilecek ve işbu defterde yolcu ve emtia ve cihat-ı saireden mütehassıl hasılat-ı gayr-ı safiye başka başka gösterilecektir.

On Altıncı Madde: Şirketin levazımı münakasa suretiyle alınır.

Ücurat

On Yedinci Madde: Ücurat zirde gösterilen tarife mucebince alınır. Tarifede münderic ücurat hadd-i azam olup Hükümet-i Seniyye'nin tezyid olunamaz ve bir kere tenzil olunduktan sonra bir mah evvel ilan olunmadıkça bi't-tekrar tezyid edilemez ve tenzil-i ücurat dahi üç gün evvel ilan olunur.

Birinci Tarife-Yolcular

Beher kilometrede adam başına alınacak ücurat

	İniş	Çıkış
Birinci Mevki'	5-7 para	10 para
İkinci Mevki'	5 para	5- 7 para
Güverte	2- 5 para	3- 5 para

Üç yaşından yedi yaşına kadar olan çocuklar için nısıf ücret alınır. Her yolcu meccanen elli kilogramlık eşya nakl edebilir.

İkinci Tarife

Külçe ve meskuk veya mamul olarak gönderilecek altın ve gümüş ile cıva ve platin ve mücevheratın beher on liralık kısmını küsuru için kilometre başına bir para ücret alınır.

Üçüncü Tarife- Hayvanat

Beher kilometrede beher res hayvan için alınacak ücret

Para	
7	Öküz ve inek ve boğa ve manda ve düve ve beygir
2	Dana ve merkep
0- 5	Koyun ve keçi

Dördüncü Tarife-Eşya ve Emtia

Bir kilometrede beher tonilato için alınacak ücret

Birinci Sınıf 10 Para- Doğrama ve mum ve şarap ve müskirat ve sirke ve tutkal ve kahve ve şeker ve çay ve çikolata ve baharat ve edviye ve kavsele ve sahtiyan ve meşin ve cülûd ve bi'l-cümle mamulat-ı debbâğiye ve kuş tüyü ve mensucat ve melbusat ve araba edevatı ve demir ve bakır ve maden-i saireden mamul eşya ve porselen ve çini ve cam ve eşya-yı zücaciye ve meyve ve tütün ve

hazır yemekler ve hane eşyası ve kütüb-i matbuat ve revgan-ı zeyt [zeytin yağı] ve revgan-ı sade [sade yağ] ve sair yağlar ve ağaç fidanı ve harir [ipek] ve çubuk

İkinci Sınıf 5, 7 Para- Kereste ve boya ve marangoz ağacı ve kök boya ve ham kendir ve yapağı ve gayr-ı mamul bakır, tahta ve külçe ve dökme demir ve ham demir ve demir çubuk ve demir tahta ve mermer ve tuzlu balık ve külçe kurşun ve tuzlu et.

Üçüncü Sınıf 5 Para- Her nev' zahair ve hububat ve dakik ve hurma ve tuz ve taze sebze ve saman ve kepek Ve hatab ve kömür ve her nev' toprak ve ham madeniyat ve zift ve taş ve tuğla ve kiremit ve alçı ve kireç ve tehi ve tehi tulum.

On Sekizinci Madde: Tarifelerde gösterilen ücretler Osmanlı altını yüz gurus hesabıyla tayin olunmuştur. Sıkleti iki bin kıyye-i cedidden ziyade olup kabil-i taksim olmayan eşyanın ücret-i nakliyesi şirket ile sahibi beyninde kararlaştırılır.

On Dokuzuncu Madde: Dicle Nehri'nden bed' ile memleket içerisine doğru yapılacak olan demiryolların tesisat-ı evveliyesine muktezi olan kaffe-i levazımın üçüncü sınıf itibariyle nısıf ücretle naklini şirket taahhüd eder.

Yirminci Madde: Şirket esna-yı muharebede ve vakt-i hazırda asakir-i şahane ve mavna ve her nev' mühimmat-ı harbiye ve askeriye'nin nakli için ümera-yı askeriye tarafından tahriren vuku' bulacak talep üzerine vapur ve merakib-i saireyi Hükümet-i Seniyyenin emrine müheyyâ tutacak ve lede'l-hace Hükümet Seniyye kaffe-i merakib-i nakliye'yi bu idaresine almak salahiyetini haiz olacaktır.

Gerek vakt-i hazırda gerek seferde kaffe-i nakliyat ve sevkiyat için tarifede muayyen olan ücretin nısıf verilecektir.

Yirmi Birinci Madde: Devlet-i Aliyye postasının kurşun mühürlü çantalarını ve bunları getirip götürecek memurları şirket ikinci sınıf yolcuları mevki'nde meccanen ve posta ve telgraf müdürleri ile müfettişlerini nısıf ücretle nakl edeceği gibi şirketin idare-i dahiliyesine müteallık telgrafların meccanen keşide ettirilmesini de Devlet-i Aliyye taahhüd buyurur.

Dicle Hamidiye Vapur Şirketi Mukavelename Layıhasıdır

Bir taraftan Ticaret ve Nafia Nazırı Hasan Tevfik Paşa Hazretleri diğer taraftan Hazine-i Hassa-i Şahane Nazırı Mikail Efendi Hazretleri beyninde mevadd-ı atıye kararlaştırılmıştır.

Birinci Madde: Hazine-i Hassa-i Şahane 15 Safer Sene (1)305 tarihinde şeref-müteallık buyrulan İrade-i Seniyye-i Cenab-ı Padişahi hükm-i celiline tevfikân Dicle ve Fırat nehirlerinin seyr-i sefaine elverişli bir hale ifrağıyla mezkur nehirlerde vapur işlettilmek üzere haiz olduğu imtiyazından yalnız Dicle'ye aid imtiyazını Teba-i Saltanat-ı Seniyye'ye mahsus ve münhasır ve isme muharrer senedat ashabından müteşekkil Dicle Hamidiye Vapur Şirketi'ne devr ve terk etmek istediğinden Saltanat-ı Seniyye Basra ile Bağdat arasında ve Dicle Nehri'nin cihat-ı sairesinde ve Dicle'den teşa'ub eden ve Dicle'ye mansıb olan enharda yolcu ve her nev' hamule nakli zımında münhasıran vapurlar ihdası ve işlettilmesi ve mavna gibi merakib-i cerri imtiyazını merbut şartname ve nizamname ahkamına tevfik hareket etmek üzere salifu'z-zikr Dicle Hamidiye Vapur Şirketine vermiştir.

İkinci Madde: Şirket katiyyen teşekkül ettikten sonra Umman-ı Osmani'nin el-yevm Bağdat ile Basra arasında işlemekte olan dört kıta vapuru ferman-ı ali ahkamına tevfikân muamelata başlanmak üzere şirket tarafından talep vuku'unda derhal şirkete devr ve teslim olunarak Umman-ı Osmani münfesih olacak ve bunların ehl-i hibre marifetiyle kararlaştırılacak olan bedeli ve bu bedel kararlaştırılınca değin senevi yüzde altı hesabıyla faizi şirket tarafından ifa edilecektir.

Lynch Kumpanyası vapurları hakkında devletçe bir karar ittihazına kadar kumpanyanın Basra ile Bağdat arasında kemakan yalnız iki vapur işlettirilmesine Dicle Hamidiye Şirketi tarafından muhalefet ve itiraz olunmayacaktır.

Üçüncü Madde: Dicle Nehrinin Bağdat ile Musul arasındaki kısmının veyahut işbu kısım Musul'dan yukarı cihetinin vapur işlettirilmesine Salih bir hale ifrağına kabiliyeti tahakkuk edipte Hazine-i Hassa-i Şahane tarafından mevki'-i fiile getirildiği takdirde vuku' bulacak masarifin nısfına Dicle Hamidiye Şirketi iştirak edecek ise de şirketin bu hisse-i iştiraki beş bin lirayı tecavüz etmeyecek ve masarifi-i inşaiye hazine-i hassa ile şirketin nezaret-i müşterekesi tahtında icra olunacak ve Bağdat'tan yukarı cihette Hamidiye Şirketi'nden başkasının vapur işletmeye salahiyeti olmayacaktır.

Şirket istediği vakit yelken gemisi ve kayıklar dahi tedarik edip işletmeye mezundur.

Dördüncü Madde: Şirketin müddet-i imtiyaziyesi ferman-ı ali tarihinden itibaren yetmiş senedir. İşbu müddetin hitamında imtiyaz tecdid olunmadığı halde şirket mezkur şartname ahkâmı dairesinde ve fakat bir güne hakk inhisarı haiz olmamak üzere kemakan vapur işletmeye mezun olacaktır.

Beşinci Madde: Şirket işbu mukavelenamenin tarih-i tasdikinden itibaren altı mah zarfında merbut nizamnamenin beşinci maddesinde muharrer olduğu üzere katiyyen teşekkül ettiğini isbat edecek ve bundan bir sene zarfında işe mübaşeretle ferman-ı ali tarihinden nihayet üç senede ihtiyacı mahalliyeye kifayet edecek miktar vapurları ile merakib-i saireyi ikmal eyleyecek ve eşya tahmil ve ihracı için iktiza eden duba veya iskeleleri ve idarehane ve kömür mağazalarını ve emti'a ebnaalarını tesis ve inşaya hakkı olacaktır.

Altıncı Madde: Nafia Nezareti memur-ı mahsus vasıtasıyla şirketin kaffe-i mu'amelatını tahkik ve teftiş edebilir.

Yedinci Madde: İşbu seyr-i sefain maddesi menafi'-i umumiyyeye müteallık olmasıyla imalathane ve iskele ve mağaza ve debboy mahalleri ile müteferriatı için iktiza eden araziden efrad-ı uhdesinde bulunan mahallerin mübayaasınca şirket ashab-ı arazi ile uyuşmadığı halde istihlal kanununa tevfiğ-i muamele edecektir.

Esna-yı muamelatta muvakkaten istimali lazım gelen mahaller şirket tarafından ashabına tazminat verilmek şartıyla istimal olunur. Şirkete muktezi arazi miyanında hali arazi-i emiriye ve seniyye bulunur ise meccanen şirkete terk edilir.

Sekizinci Madde: Şirket için gerek Memalik-i Şahane gerek Memalik-i Ecnebiye'den celb ve tedarik olunacak vapur ve merakib-i saire ve makine ve kazan ve edevat ve levazimat ve kömür gümrük resminden muaf olacağı gibi şirketin sermaye ve hasılatı ve arazi ve edevatı kaffe-i tekaliften müstesna olup fakat hisse senedatıyla çıkaracağı tahvilattan maada ve evrakı damga resmine tabi' tutulacaktır.

Dokuzuncu Madde: Şirket gerek vapurların işlettirilmesi hususunda ve idare-i zabıtaya aid muamelatta ve gerek hususat-ı sairede Devlet-i Aliyye'nin el-yevm mevcut bulunan ve ileride tanzim edilecek olan kavanin ve nizamat-ı umumiyesine tabidir.

Şirketin bir kusurundan dolayı nehrin bir kısmı veyahut mecmu' üzerinde nakliyat tatil kaldığı halde masarifi şirkete aid olmak üzere canib-i hükümetten tedabir-i lazime ittihaz olunacaktır.

Onuncu Madde: Esbab-ı mücbireden ma'dud mani'in zuhuru tahakkuk etmeksizin şirket müddet-i muayyene zarfında vapur işletmeye mübaşeret etmediği veya başlayıpta ikmal edilmediği ve seyr-i sefaini tatil eylediği halde şirket hukuk-ı imtiyaziyesinden sakıt olup şartnamenin onuncu maddesine tevfiğ-i muamele olunacaktır.

On Birinci Madde: Askeri fabrikalarına muktezi kömür kemakan Salahiye maden kömüründen verilmek ve nizamât mevzuasına tevfiik hareket edilmek şartıyla şirket Musul ve Salahiye'deki kömür madenlerini işletebilecek ve kömür nakli için tramvay vesair guna yol yapacak ve aid olduğu daireye müracaat etmek ve nizamât-ı mahsusasına tatbik-i muamele eylemek üzere nehre civar olan ormanlardan kereste ve hatab dahi kat'î edebilecektir.

Dicle Hamidiye Vapur Şirketi'nin Dahili Nizamname Layıhasıdır.

Basra ile Bağdat arasında ve Dicle Nehri'nin cihat-ı sairesinde ve Dicle'den teşa'ub eden ve Dicle'ye mansıb olan enharda yolcu ve her nev' hamule nakli zımnında vapurlar ihdası ve işlettilmesi ve duba ve mavna gibi merakib-i cer'i [belgede boşluk var] ferman-ı alî mucebince taraf-ı Devlet-i Aliyye'den verilen imtiyaz ve bi'l-mukabele edilen ta'ahhüdâtın icrası için şerait-i atıyyeye tevfiikan bir anonim şirketi teşkil olunmuştur.

Birinci Fasl

Şirketin Teşkili ve İsmi ve Merkezi

Birinci Madde: Şirket Dicle Hamidiye Vapur Şirketi unvanıyla tesmiye olup Devlet-i Aliyye'nin kavanin ve nizamât-ı umumiyesine tabidir.

İkinci Madde: Şirketin merkezi Bağdat'ta olup Basra ile Musul'da vesair icab eden mevaki'de şubeler bulunacak ve Dersaadet'te Hükümet-i Seniyye ile vuku' bulacak muamelatına Hazine-i Hassa-i Şahane nizamâtı vasıta edecektir.

Üçüncü Madde: Şirketin sermayesi yüz bin Osmanlı lirasından ibaret olup beheri yirmişer adet Osmanlı lirasını havi beş bin adet hisseye münkasımdır. Hissedar Cem'iyet-i Umumiyesi'nin işbu sermayeyi yüzde elli derecesine kadar tertib etmeye salahiyeti vardır.

İşbu hisselerden elli bin liralık iki bin beş yüz adedinin bedeli Hazine-i Hassa-i Şahanece tedarik olunacağı gibi yirmi bin liralık bin adedinin bedeli dahi her birinin hisse senedatı ellişer adet olmak üzere yirmi zat tarafından kabul olunduğundan ve her iki cihet husus-ı mezkure bedellatını tekasıt-ı muayene vechiyle başa baş olarak tediye taahhüd ettiklerinden Hazine-i Hassa ile zevat-ı mumailayhim müesses unvanını haiz olacaktır. Mezkur hisse senedatı şirketin suret-i kat'iyede teşekkülü tarihinden itibaren üç sene müddet hamilleri yedinde kalıp ahara bey' ve kasriyed edilemeyecektir.

Dördüncü Madde: Üç senenin hitamından sonra müesseslerden her kim olursa olsun müesseslik hakkını elli adet hisse senedatına malik olan diğer bir zata bey' ve terk edebilirse de ol miktar senedata malik bir hissedar gösteremediği ve kendisi dahi miktar-ı mezkur senedatı haiz olmadığı halde müesseslik hukuk ve mevaidinden mahrum olur.

İkinci Fasl

İmtiyazın Şirkete Devri ve Sermayesi

Beşinci Madde: Şirket sermayesinin tamamı imza ve yüzde yirmi beşi tediye-i istihsal olunduktan sonra suret-i kat'iyede teşekkül etmiş addolunacak ve hissedar yazılanlara tediye ettikleri tekasiti mübeyyin muvakkat senedat verilecek ve sermayenin nisfinin tediyesinde senedat-ı muvakkate senedat-ı asliyeye tahvil edilecektir. Sermayenin yüzde yetmiş beşi şirketin ihtiyacatına göre Meclis-i İdarenin kararıyla Dersaadet ve Bağdat ve Basra vesair lazım gelen mahallerde gazetelerle la-akall otuz gün evvel ilan olunarak talep edilecektir.

Altıncı Madde: Hisse senedatı isme muharrer ve tebea-i Osmaniye'ye mahsus ve münhasır olup şekli Nafia Nezaretî'ne tasdik ettirilecek ve bedelinin yüzde elli tediye olunmadıkça satılamayub havale dahi edilemeyecektir.

Bunların havale ve fûruhtu şirketin defterine kaydedilerek ziri bayi' ile müşteri ve şirket Meclis-i İdaresi Reisiyle azadan ikisi tarafından tahtim ile hasıl olur ve havale ve fûruht keyfiyeti senede dahi derc olunur.

Hisse sahipleri malik oldukları senedatın kıymet-i itibariyesinden fazla bir şey zamân[kefil olma, kefillik] ve müttehid olamaz.

Zayi' olan senedatın yerine icab eden ilan masarifi sahibinden aldıktan sonra şirketin idare meclisi tarafından başkasından verilir.

Yedinci Madde: Şirket yeni hisse senedatı çıkardığı halde bunların bedel-i mislinden dün satamayacak ve akdemce çıkarılan hisse senedatı ashabının senedat-ı cedideden nısfı miktarınca iştiraya hakk-ı rüchânı olacaktır.

Sekizinci Madde: Hisse senetleri şirket nazarında kabil-i inkısam değildir. Şirket her hisse için bir sahip tanır. Hissedarın varis veya dayinleri hiçbir vesile ile şirketin emval ve emlakının taht-ı hacze vaz'ını talep ve şirketin idaresine müdahale edemez. İstifa-yı hukuk için şirketin sal-i muhasebesiyle Cemiyet-i Umumiye'nin kararlarını kabule mecburdur.

Dokuzuncu Madde: Evkat-ı mu'ayenede tekasıtı tediye olunmayan hisse senedatının ashabından bir güne ihbarname tebliğine hasib kalmaksızın tekasıtın hulûlü kendinden itibaren senevi yüzde dokuz hesabıyla faiz alınır.

Onuncu Madde: Tekasıtın vaktiyle tediye edilmeyen senedat ashabı aleyhine şirket ikame-i dava etmeye muhtar olacağı gibi hisseler dahi satmaya salahiyeti olacaktır. Bu makule satılması lazım gelen hisse senedatının numeroları gazetelerle ilan olunarak tarih-i ilandan on beş gün sonra şirket ihbarname tebliğine ve bir güne muamelat-ı kanuniyeye mecbur olmamak ve zarar ve ziyânı sahibine aid olmak üzere Bağdat'ta müzayede tarikiyle hisseler sattıracaktır. Bu vechle satılan senedat ke-en-lem yekün addolunacak ve müşterilere eski senedlerin numerolarını havi yeni senedat verilecektir. Satılan senetlerin esman-ı hasılasından masarif-i vakı'a tenzil olunarak kusuru hissedarın şirkete olan deynine hasr ve tahsis olunur. Noksano ondan talep olunacağı gibi fazlası var ise ona verilir.

Üçüncü Fası

Şirketin İdare-i Dahiliyesi

On Birinci Madde: Şirketin muamelat-ı idaresi beş azadan mürekkeb bir Meclis-i İdareye muhavveldir. Bunlardan biri Hazine-i Hassa-i Şahane tarafından tevkil olunan zat olacak ve kusuru ikisi müesseslerden ve ikisi diğer ashab-ı senedattan olmak üzere Cem'iyet-i Umumiye tarafından intihab ve tayin olunacaktır. Şu kadarki ilk üç sene müddet için teşkil olunan Meclis-i İdare Heyeti yalnız Hazine-i Hassa vekiliyle dört müessesten mürekkeb olup işbu müessesler Hazine-i Hassa vekiliyle umum müessesler canibinden bi'l-intihab nasbolunacak ve tasdik-i memuriyetler için Cem'iyet-i Umumiye'nin tasvibi aranılacaktır.

On İkinci Madde: Üç sene müddet için tayin olunan azanın müddet-i memuriyetler hitam bulduktan sonra Cem'iyet-i Umumiye tarafından Meclis-i İdare azalığına intihab olunacak iki müessesle iki hissedarın birinci teceddüdünde kıra'e ile ve ondan sonra kıdem itibariyle her iki senede birileri çıkarılarak yerlerine aharlar intihab ve tayin olunur çıkan azanın tekrar intihabı haizdir.

On Üçüncü Madde: Meclis-i İdare icab eden maslahata göre ictima' eder fakat la-akall on beş günde bir defa toplanması lazımdır.

Müzakeratın muteber olması azadan nısfından ziyadesinin hazır olmasına mütevakıftır. Meclis-i İdare hazır bulunan azanın ekseriyet-i arasıyla karar verir. Fakat üç azadan ziyade hazır olmadığı halde ittifak-ı ara şarttır. Tesavi-i ara vuku'unda keyfiyyet ictima'-ı atıye talik ediliyor. Onda dahi tesavi-i ara vuku' bulursa mevzu'-ı bahs olan teklif reddolunur.

On Dördüncü Madde: Meclis-i İdarenin müzakeratı bir defter-i mahsusa zabt ve kayd olunur ve beher zabtın ziri reis ile hazır bi'l-meclis bulunan aza tarafından imza veya tahtim edilir. Zabıtın sureti veya bir fıkra-i muhrecisi reis veya vekili tarafından musaddak olmadıkça muteber olamaz.

On Beşinci Madde: Müesseslerin gayrı olan ashab-ı senedattan İdare Meclisi azalığına intihab olunacakların her biri şirketin beş hisse senedine malik olması lazımdır. Senedat-ı mezbure şirketin sandığına tevdi' olunacak ve müddet-i memuriyetler zarfında satılamayacaktır.

On Altıncı Madde: Meclis-i İdare azasından birinin vefatı veya istifası vuku'unda veya sair bir sebepten dolayı münhal kalacak yerlere Meclis-i İdare tarafından muvakkaten aza tayin olunacak ve intihab-ı kat'i Cem'iyet-i Umumiye'nin ilk ictima'ında icra olunacaktır.

On Yedinci Madde: Meclis-i İdare içlerinden birini riyasete ve diğerini riyaset vekaletine intihab ederek reis ile vekilinin gaybubetleri halinde vekalet etmek üzere azadan birini tayin eyler. İşbu intihab on birinci on ikinci maddelerde tayin olunan ahvale tabi' olup reis ba-irade-i seniyye-i mülûkane nasbolunur.

On Sekizinci Madde: Azadan muvakkaten gaybubet edenler esna-yı müzakeratta kendilerine vekalet etmek üzere refikleri bulunan azadan birini tayin edebiliyorlar. Şu kadarki vekalet edecek olan azanın kendi reyi dahil olduğu halde ikiden ziyade reyi olamaz.

On Dokuzuncu Madde: Meclis-i İdare hissedarının Heyet-i Umumiyesine karşı mesul olmak üzere işbu nizamnameye merbut mukavelename ve şartname ahkâmı dairesinde şirketin muamelat ve emvalinin idaresi için lazım gelen iktidarı ve mukavele akd ve fesh etmek ve Salih olmak ve hüküm ve tayin eylemek salahiyetlerini haizdir.

Heyet-i Umumiye'ye arz edilecek hesabatı tanzim ile tevzi' olunacak temettu'un miktarını teklif eder. Meclis-i İdare'nin reisi gerek müdde'i gerek müdde'i aleyh sıfatıyla huzur-ı mehakimde bi'z-zat veya bi'l-vekalet vekalet eder.

Yirminci Madde: Meclis-i İdare haiz olduğu iktidarını mevadd-ı mahsusa ve bir müddet-i muayyene için kısmen veyahut tamamen azasından bir veya birkaç zata ba-vekalet-i mahsusa ihale edeceği misillü mesalih-i cariye'nin ruyet ve tesviyesi için hariçten dahi bir veya birkaç zatı tevkil eyleyebilir.

Yirmi Birinci Madde: Meclis-i İdare azası mecliste bi'z-zat hazır bulunacakları günler için bir ücret ahz edeceklerdir. İşbu ücretin miktarı Cem'iyet-i Umumiye tarafından tayin kılınır.

Şirketin defatir ve hesabatı usul-i muzaafaya tevfiikan tutulacak ve Hazine-i Hassa Nezareti tayin edeceği memurlar marifetiyle şirketin defatir ve muamelatını ve sūfün ve edevat ve anbarlarını teftiş ve muayene edebilecek ve fakat bundan dolayı şirkete bir güne masraf tahmil etmeyecektir.

Dördüncü Fasl

Şirketin Cem'iyet-i Umumiyesi

Yirmi İkinci Madde: Şerait-i mukarreresine tevfiikan ictima' eden Cem'iyet-i Umumiye'ye bi'l-cümle hissedarının Heyet-i Mecmu'su makamına kaim olur ve müzakeratına gerek hafr bulunmayan ve gerek muhalif reyde bulunanlar teb'iyete mecburdur.

Yirmi Üçüncü Madde: Cem'iyet-i Umumiye her sene nisanda Meclis-i İdare tarafından tayin olunacak yevm ve mahalde suret-i adiyede akd-i ictima eder.

Yirmi Dördüncü Madde: Cem'iyet-i Umumiye müessesler ile vekaleten veya asaleten la-akall beş hisseye malik olan hissedarandan mürekkep olacaktır.

Cem'iyet-i Umumiye'de gerek asaleten gerek vekaleten hazır bulunan hissedarının her beş hisse için bir reyi olacak fakat bir hissedarın yirmiden ziyade reyi olamayacaktır.

Yirmi Beşinci Madde: Yirmi üçüncü maddede gösterilen ahvalde davetnameler yevm-i ictima'dan la-akall bir mah evvel gazetelerle ilan olunacaktır.

Yirmi Altıncı Madde: Cem'iyyet-i Umumiye gerek asaleten gerek vekaleten şirket sermayesinin bir rub'una müsavi hisse senedatına malik hissedarlar hazır bulunursa teşekkül etmiş addolunur. Hazır bulunan hissedarın asaleten ve vekaleten hamil oldukları hisse senedatının miktarı derece-i kifayede olmadığı taktirde Cem'iyyet-i Umumiye ikinci def'a olarak davet edilir. İşbu ikinci ictima'da hazır bulunan hissedarın hisselerinin miktarı ne olursa olsun birinci ictima'da müzakere olunmasına karar verilmiş olan hususat hakkında icra-yı müzakerat edeceklerdir. Bu vechle cereyan eden müzakerat müdde'i ve muteber olacaktır.

Birinci ictima' ile ikinci ictima' beynindeki müddet bir mahdan ziyade olmayacak ve ikinci ictima'ın davetnameler la-akall yirmi gün evvel icab edenlere gönderilecektir.

Yirmi Yedinci Madde: Cem'iyyet-i Umumiye Bağdat Vilayeti valisinin taht-ı riyasetinde ictima' eder. Şirketin idare meclisi reisi Cem'iyyet-i Umumiye'nin riyaset-i saniye vazifesini ifa ederek Reis-i Evvel muavenet ve onun gaybubeti halinde vekalet eder. Cem'iyyet-i Umumiye'de hazır olup hissedarlardan en ziyade hisseye malik olan bir zat rey toplamak hizmetini ifa eder. Cem'iyyet-i Umumiye katibi reisi ile rey toplamaya memur olanlar tarafından tayin olunur.

Yirmi Sekizinci Madde: Cem'iyyet-i Umumiye'de müzakere olunan hususata ekseriyet-i ara ile karar verilir.

Müzakere olunacak mevaddın fihrisi Meclis-i İdare tarafından tanzim edilir. İşbu fihrise dahil olacak mevadd Meclis-i İdare'nin teklifatı ile Cem'iyyet-i Umumiye azasından olup sermayesinin la-akall bir öşrüne malik olan hissedarın tarafından yevm-i ictima'dan la-akall yirmi gün evvel vuku' bulacak teklifattan ibaret olacaktır. Fihrise dahil olmayan hususat hakkında müzakere caiz olamaz.

Yirmi Dokuzuncu Madde: Cem'iyyet-i Umumiye bi'l-cümle hesabın tedkiki için hissedarandan veyahut hariçten bir veya müteaddid müfettiş tayin eder.

Otuzuncu Madde: Beher sene ictima' edecek olan Cem'iyyet-i Umumiye şirketin muamelatı hakkında her sene Meclis-i İdare tarafından takdim olunan Layıha ile hesabata dair müfettişler tarafından verilen raporu istima' ve hesabı lede'l-müzakere ya kabul yahud reddeder ve hissedarana verilecek temettu' miktarını tayin eyler. Tebdili iktiza eden Meclis idare azasının yerlerine diğerlerini nasbeder. Şirketin bi'l-cümle muamelatı hakkında bi'l-müzakere karar-ı kat'i ita ve icabı halinde Meclis-i İdare'nin iktidarını tevdi' veya tahdid eyler. Fakat sermayesinin la-akall sülusanına müsavi hisseler ashabının asaleten ve vekaleten ekseriyet-i arası olmadıkça sermayenin tedkikine karar veremez.

Otuz Birinci Madde: Cem'iyyet-i Umumiye'nin müzakeratı bir defter-i mahsusta zabt ve kayd ve ziri Cem'iyyet-i Umumiye reisi ile rey toplamaya memur olanlar ve katib tarafından imza edilir. Her ictima'da hazır bulunan hissedarın esamisiyle ikametgahını ve her birinin hamil olduğu hisselerin miktarını mübeyyin bir cedvel tanzim ve mevcut olanlar tarafından imza ve tahtim edilip zabt ve defterin o günkü varakasına rabt ve talep vuku'unda alakadarana irae olunur. Cem'iyyet-i Umumiye'nin zabıt sureti veya ondan çıkarılan fıkralar ihticaca Salih olmak için Meclis-i İdare reisi veya reis vekili tarafından mahtum olması şarttır.

Beşinci Fasl

Hesabat-ı Seneviye

Otuz İkinci Madde: Şirketin sene-i maliyesi Mart iptidasından itibar ile Şubat gayesinde hitam bulur. Müstesna olarak birinci sene-i maliye şirketin suret-i kat'iyede teşkili tarihi ile ertesi sene Şubat'ın nihayeti beynindeki müddeti şamil olacaktır. Meclis-i İdare her sene nihayetinde hesabat-ı seneviye defteriyle şirketin matlubat ve düyununu havi bir mizan-ı umumisini hesabat-ı

müteferri'a-i saire ile beraber tanzim ederek Cem'iyet-i Umumiye'nin ictima'ından kırk gün evvel li-ecli't-tedkik müfettişlere ibrak edecek ve Cem'iyet-i Umumiye'nin ictima'ında ona takdim eyleyecektir. Cem'iyet-i Umumiye'ye dahil olmak salahiyetini haiz olan her hissedar mezkur defterler ve hesabâtı mu'ayene edebilir.

Hesabat-ı seneviye defterinin varidat kısmında tarife ücuratıyla her nev' hasılat-ı saire irae olunacak ve masarifat kısmında sermaye üzerine yüzde bir sigorta ve edevat-ı sâbiha üzerine yüzde beş tekasit-ı mukabele ve eskime pahası ile hissedarana verilmesi mukarrer olan yüzde beş faiz ve memurin ve hademe maşatı ve idare ve vapurların tamirat masarifatı ve iskele ve mevkıflar inşa ve tamiri ve kömür ve yağ ve sair bu misüllü levazımın sarfiyatı bedellatı gösterilecektir. Şu kadarki sigorta tahsisatı on beş bin liraya balığ olduktan sonra yüzde yarım ile iktifa olunacaktır.

Altıncı Fasl

Temettuatın Suret-i Taksimi

Otuz Üçüncü Madde: Şirketin temettuat-ı safiye-i seneviyesinden evvel-be-evvel hisse senedatı ashabına yüzde beş hesabıyla verilmesi lazım gelen faiz ba'de't-tefrik fazlası bir ber-vech-i âtî taksim edebilecektir.

Fazlanın yüzde altısı Hazine-i Hassa-i Şahane'den gayrı müessesler beyninde taksim olunmak üzere onlara ve yüzde dördü İdare Meclisi azasına verilecek ve yüzde onu ihtiyat akçesini teşkil etmek üzere alıkonulacak ve mütebaki yüzde sekseni dahi umum hisse senedatı ashabına hisse-i temettu namıyla tevzi' ve ita olunacaktır.

Yedinci Fasl

İhtiyat Akçesi

Otuz Dördüncü Madde: İhtiyat akçesi madde-i sabıka mucebince temettuat-ı seneviyeden ayrılacak akçeden teşekkül edecek ve masarif-i fevkaladeye karşılık toplanılacaktır.

Otuz Beşinci Madde: Hasılat-ı seneviye hisse başına yüzde beş faiz itasına kifayet etmediği takdirde tekasit ihtiyat akçesinden ikmal olunabilir.

Otuz Altıncı Madde: Şirketin hitam-ı müddet-i imtiyazında ve bi'l-cümle taahhüdatı ifa olunduktan sonra ihtiyat akçesi kusur sermaye misüllü hissedarana aiddir.

Sekizinci Fasl

Şirketin Devam ve Kismî ve Kat'î Muamelatı

Otuz Yedinci Madde: Meclis-i İdare şirket sermayesinin üç rub'u zayi olduğu halde şirketin feshine veya devamına karar verilmek üzere Cem'iyet-i Umumiye'yi davet eder.

Otuz Sekizinci Madde: Müddet-i imtiyaziyenin inkızasında veyahut daha evvelce şirketin feshi halinde ictima' edecek olan Cem'iyet-i Umumiye şirketin muamelat ve hesabâtının suret-i kat'ını kararlaştıracak ve kat'î hesab için bir veya birkaç memur tayin edecektir.

Cem'iyet-i Umumiye şirketin mevcut olduğu zamanlarda olduğu gibi kat'î muamelat esnasında dahi iktidar ve salahiyeti istimale devam edecektir. Kat'-ı muhasebe memurlar Heyet-i Umumiye'nin kararı ve Hükümet-i Seniyye'nin müsaadesiyle münfesiş şirketin hukuk ve senedat ve taahhüdatını diğer bir şirkete veya ahar bir kimesneye devr ve ferağ edebileceklerdir.

Otuz Dokuzuncu Madde: İşbu fasılda münderic mevadda gösterilen hususata karar vermek üzere suret-i fevkaladede davet edebilecek olan Cem'iyet-i Umumiye'de şirket sermayesinin la-akall nısfına müsavi hisse senedatını hamil hissedaran hazır olmadıkça cereyan edecek müzakerat makbul ve muteber olamaz.

KAYNAKÇA**ARŞİV BELGELERİ**

- BOA, HH. THR, 194/3, leff 26, 19.04.1888.
BOA, HH. THR, 194/3, leff 53, 28.07.1887.
BOA, HH. THR, 209/35, 04.04.1892.
BOA, Y. PRK. HH 26/14, 11.01.1893.
BOA, Y. PRK. HH 26/14, 11.01.1893.
BOA, Y. PRK. HH, 26/14, 04.01.1893.
BOA, Y. PRK. HH, 25/63, 27.06.1892.
BOA, Y.PRK. ASK, 147/86, 07.03.1899.

Kitaplar

- Bayur, Yusuf Hikmet (1991). Türk İnkılabı Tarihi, C. 2/III. Ankara: TTK Basımevi,
Ekinci, İlhan (2007). Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi). Ankara: Asil Yayın Dağıtım A.Ş.
Muhammed Taki Zehtabi(Kirişçi), İran Türklerinin Eski Tarihi, Yayına Hazırlayan: Şennur Şenel, Berikan Yayınevi, Ankara, 2019.

Makaleler

- Göyünç, Nejat (2001). Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat, Belleten, LXV/243, Ankara s. 655-660.
Güney, Emrullah (1990). Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı. Coğrafya Araştırmaları, S. 2, Ankara, s. 323-327.
Öğün, Tuncay. Başı, Halil (2016). Dicle-Fırat’ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı’nda Irak Cephesinde Kullanımı. Journal of History Studies, C. 8, S. 3, s. 83-109.
Şenel, Şennur (2016). 19. Yüzyılda İngiltere’nin Basra Bölgesindeki Faaliyetleri, Gazi Akademik Bakış, C. 9, S. 18, s. 187-207.
Terzi, Arzu (2005). Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası. Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004). Globus Dünya Basımevi. s. 147-154.
Terzi, Arzu (Tozduman) (1998). Hazine-i Hassa. DİA,C.17, s. 137-141.